

UNDER DANNEBROG

ORGAN FOR
SØVÆRN OG SØFART



3



MARINEFORENINGEN

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

Marineforeningens hovedbestyrelse

Landsformand:

Kommandørkaptajn Kai Hertz
Ramsvej 44, Ramløse
3200 Helsingør
Tlf. (03) 11 21 97

Næstformand:

Underdirektør Svend Worm-Petersen
Phistersvej 15
2900 Hellerup
Tlf. (01) HE 6060

Landskasserer:

Fuldmægtig Kurt Flatau
Solhøj 14
2990 Nivå
Tlf. (03) 24 77 76

Landssekretær:

Orlogskaptajn Svend Thorlund Nielsen
Oldekrogen 3, Magleby
4672 Klippinge
Tlf. (03) 67 81 96

Distrikt I (Storkøbenhavn):

Distriktschef Torben Jensen
Søndervangsvej 22
2600 Glostrup
Tlf. (01) 96 63 51

Distrikt II (Nordsjælland):

Cykelhandler Ferd. Andreasen
Horsevænget 52
3400 Hillerød
Tlf. (03) 26 52 82

Distrikt III (Vestsjælland):

Overmekaniker Niels Bruus Sørensen
Æblehaven 21
4220 Korsør
Tlf. (03) 57 24 49

Distrikt IV (Sydsjælland):

El-montør Bent Hollænder
Hørvænget 42
4690 Haslev
Tlf. (03) 69 19 72

Distrikt V (Bornholm):

Kaptajn Carl Thomsen
Lærkevej 19
3700 Rønne
Tlf. (03) 95 14 53

Distrikt VI (Lolland-Falster):

Forretningsfører Eli Semberg
Frodesvej 6
4900 Nakskov
Tlf. (03) 92 03 15

Distrikt VII (Fyn):

Ingeniør Erik Fyelling
Vestergade 19
5000 Odense
Tlf. (09) 12 14 60

Distrikt VIII (Sydøstjylland):

Fabrikant Mogens Burcharth
Pile Allé 17
6000 Kolding
Tlf. Ø (05) 56 82 02

Distrikt IX (Sydvestjylland):

Direktør Knud Schrøder
Nygårdsvej 106
6700 Esbjerg
Tlf. (05) 12 83 34

Distrikt X (Midtjylland):

Kontorchef Jørgen Mortensen
Lundskovvej 9
8500 Grenå
Tlf. (06) 32 16 40

Distrikt XI (Nordvestjylland):

Fiskeskipper Jens Knak
Storegade 42
7620 Lemvig
Tlf. (07) 82 06 57

Distrikt XII (Nordjylland):

Redaktionssekretær Ejvind Samuelsen
Hasselvej 11
9260 Gistrup
Tlf. (08) 31 47 61

Distrikt XIII (Oversøisk):

Bagermester Albert Echwald
3900 Godthåb

Marineforeningens hovedkontor

Adresse:

Marineforeningen, Bredgade 29
1260 København K. Tlf. (01) 15 28 86

Kontortid:

Mandag, onsdag og fredag kl. 10-13.

Postkonto:

Nr. 2001608

Under Dannebrog

Redaktion:

Kaj Lund, Bolbrovej 80
2960 Rungsted Kyst. Tlf. (01) 86 37 51

Trykning:

Holbæk Amts Bogtrykkeri
Algade 1

4300 Holbæk. Tlf. (03) 23 20 48

Forsidebilledet: Den svenske marines skonnert »Gladan« og mineleggeren »Falster«. - Foto: Kaj Lund.



Forsiderne af de lokale meddelelsesblade fra afdelingerne i Ebeltoft, Frederiksberg, Korsør, Roskilde, København og Glostrup. Desværre nåede »Søforklaringer« fra Kolding ikke at komme med på illustrationen.

Afdelingernes lokale bulletiner

Ovenfor bringes smagsprøver på lokale meddelelsesblade, som »Under Dannebrog« i den senere tid har modtaget fra forskellige afdelinger af Marineforeningen.

Indholdet er lige så forskelligt som omslagene. Det gælder både stoffets art, stofmængden og det tekniske udstyr.

Skal man finde en fællesnævner, må det vel være, at bladene udgives af afdelinger, hvor der til stadighed hersker et initiativ. Derved kan sådan et blad hjælpe til med at holde hjulene i gang. En fælles mangel er angivelse af trykkested samt af navn og adresse på den ansvarshavende redaktør (jvf. presseloven).

Til orientering for de mange afdelinger, som forhåbentlig tænker på også at udgive en lokal nyhedssprøjte kan røbes, at det i reglen er ustyrligt morsomt og spændende at lave det første nummer af bladet, men er træl-

Til opmuntring for den stakkels redaktør skal imidlertid understreges betydningen af, at man ved at løse de mange opgaver ved produktionen af et blad lærer mange forskellige ting, der kan komme én til nytte på andre områder.

Hvad der er af nok så stor betydning er den samhørighed, som kan skabes inden for en afdeling af Marineforeningen gennem sådan et blad. – Mulighederne for dette ligger især, hvor redaktøren er i besiddelse af en lykkelig evne til at få sine kammerater til at skrive størsteparten af stoffet i bladet.

Afdelinger, der påtænker at starte et lokalt blad, vil kunne indhente praktiske vink og teknisk rådgivning fra producenterne af de 6 ovennævnte blade. »Under Dannebrog« vil være behjælpelig med at formidle kontakten til de anonyme redaktører.



Værnepligtige med bart, mandigt bryst, årgang 1920. Billedet er taget om bord i kanonbåden »Guldborgsund« og udlånt af maskinmester A. M. G. Christensen, Esbjerg. – Han står selv nederst til venstre.

LANDLOV

Udtog af en værnepligtigs dagbog (V)

Det er søndag — den første fridag om bord. Vi er fritaget for øvelser, bortset fra morgenmønstringen af alle mand. Denne mønstring tager vi med som en selvfølge. Vi er nu engang kommet i trøjen og har mistet det meste af vor selvstændighed. Søndag har en herlig klang i alles øren — bortset naturligvis fra Dronningens Kvarter, for de skal blive om bord og foretage det fornødne, hvis noget uforudset skulle ske.

Selv hører jeg til Kongens Kvarter og trækker i det fine landgangskluns. Når vi skal ud og møde det civile liv, skal vi skam stadses op som en pryd for vor stand og som nogle krudtkarle, der forstår at føre sig blandt byens borgere.

Alle mand står i geled iført kongens fineste klæder. Landgangsskoene er dog vore egne, og de skal være blankpudsede. Flødeskægget går fra mand til mand og inspicerer at alt er i orden. Han retter på den blå krave, der skal sidde snorlige. Mange steder ser han forgesves efter den obligatoriske uldne undertøje, hvis overkant skal være synlig. I de fleste tilfælde er den forsvundet så man kan se et bart mandigt bryst. Ved hjælp af en sikkerhedsnål og en snor er den halet ned og fastgjort til bukseremmen.

Det må ikke finde sted. Flødeskægget kender fidusen, og sikkerhedsnåle og snore er

fjernet overalt, inden han melder klar til artilleristen.

Hansen er troppet op, og efter hans skarpe blik har kontrolleret, at alt er i orden, melder han videre til »dragonen«. Denne ærværdige herre er ankommet med sit føl Sofus i hælene. Begge skridter fronten af, hvorefter de melder alt vel til premierløjtnanten. Sofus træder frem foran geledet og fremfører et alvorsord til alle i en streng og brøsig tone: »Husk på, at vi er i kongens klæ'r. Det forpligter mere end noget andet. — Husk, at kongens by nok er en dejlig by, men det er også en lastens by«.

Videre bliver vi mindet om, at vore rene skosåler ikke må betræde Nyhavn, som er et Sodoma uden lige, hvor man kan være sikker på at hente sig en kønssygdom. Uha, sikken en svada. Det er især en skuffelse for alle vore knoldesparkere, som havde drømt om Nyhavns forjættelser. Nu er dette paradis belagt med tabu, og alle de skønne drømme er bristet.

De befarne stikker næsen i sky. De ved bedre besked. For dem er Nyhavn ikke det eneste saliggørende. Herre Gud, til daglig kommer de der alligevel ikke. Den hvepse-rede overlader de gerne til bolværksmatroser, alfonser og udlændinge. København har nok af knejper med tøse og sjov. Nogle af dem

er endda skrappe end nede i Nyhavn, både på Vesterbro og Nørrebro og i det indre København. Der er for eksempel »Kæden« i Dr. Tværgade, »Flora« på Nørrebro, »Thingvalla«, »Blomsten«, »Høvlen« på Christianshavn og mange, mange flere. Ingen behøver at komme til at lide nød, når det gælder de våde varer eller at finde en pige. På Strøget færdes de i hundredvis. Her behøver man ikke at gå for-gæves.

Hver mand får udleveret et landgangsbevis. Uden dette dokument kommer man hverken ud eller ind.

Da vi endnu kun er basser, må vi ikke benytte båden ved Høsebroen. Vi skal pænt spadserere gennem hele flådens areal ud til værftsbroen på Christianshavn. Ankommet hertil fremviser vi passersedlen og træder ud i den frie verden.

De indfødte københavnere er dampet af straks efter morgenmønstringen. Alle har de jo bestemte steder at ty hen. Vi andre venter, til middagen over overstået, og enkelte, som ikke har moneter på lommen, forbliver om bord.

Når man er i kongens klæ'r, er man ikke særligt velset på byens restauranter. Tjenerne er mutte: »De skravl har sgu ingen skejser!« — Nej, vi er ikke særligt velbeslåede. Det kan højst blive til en bajer eller to, og der kan da slet ikke blive tale om at traktere en pige med et par genstande.

Man trasker gade op og gade ned. Man snuser sig ned gennem Strøget, hvor der er mange piger på fliserne, især når aftenen falder på. Piger er de fleste mænd vel ude efter, når der er en chance. Hvad det angår er marinesoldaten hverken værre eller bedre end alle andre. De fleste har jo nok en kæreste hjemme, men »ude af øje ude af sind«. Det siger tøsene derhjemme vel også, så det kan gå lige op.

Man trasker ned ad Strøget for tidsfordriv, og på Amagertorv står et par ældre lamseben og smider snøren ud: »Hallo, baby, skal det være os to?«

Man slikker sig ikke just om munden ved at se de to fregatter, der svulmer voldsomt både til gården og til gaden. De har arme så tykke som lår, og ansigtets rynker og folder er kun ufuldstændigt skjult under det tykke lag sminke.

Jeg kan ikke bare mig for lidt sarkasme:

»Nej, sikken et par kønne lamseben. Giver du en hundredlas, så snakker vi om det.«

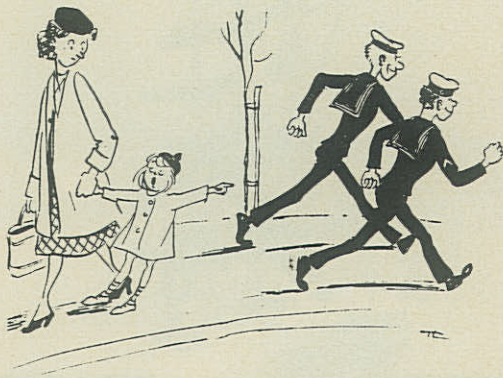
Svaret falder prompte: »Hovsa, bette dreng, gå du hellere hjem til patten med dit skidne matrostøj, hø!«

Og så går man hjem. Hvad er der i grunden at gøre for en sølle matros med krave på — især når han ikke har penge.

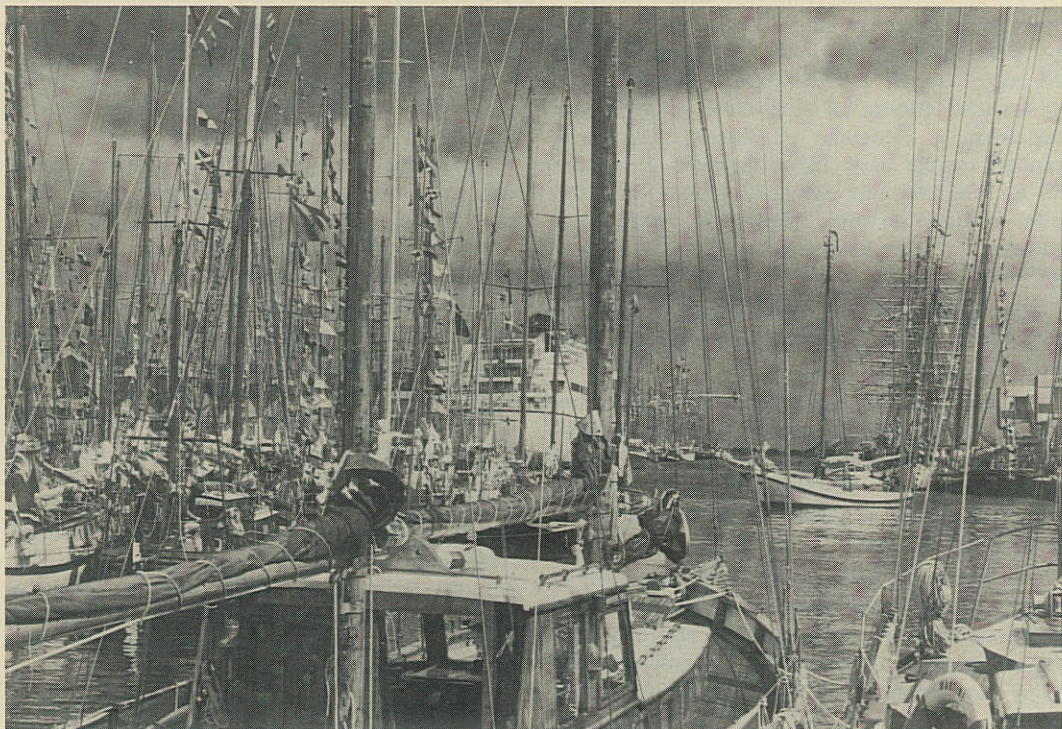
Efter endt søndagstur kommer man slentrende mod værftsbroen. Artilleristen bag ruden er søvnig og gider knap nok se på ens passerseddel. Vi er måske en flok på 4-5 stykker, men alligevel må vi pænt vente, til vi er nogle flere, som kan marchere i samlet trop gennem Orlogsværftets grund. En del er temmelig højroastede. Der er kommet et par øller ned bag uldtrøjen, som for øvrigt igen er blevet halet ned med sikkerhedsnål og snor, så det bare bryst atter fremtræder mandigt med mere eller mindre hårvækst. Flødeskæget, der skal lede flokken, gør opmærksom på den ureglementerede påklædning, og alle sikkerhedsnåle bliver fjernet, inden vi når frem til kaserneskebet.

Vel om bord ledes vi af lyset fra matte elektriske pærer ned til banjerne, hvor Dronningens Kvarter allerede har sovet længe. I vor flok er der enkelte temmelig højroastede, og vi slipper ikke for de sædvanlige banale replikker: »Hold kæft i hede hule helvede!« Og »Hvad fanden bilder du dig ind? — Klap du bare gællerne i, ellers skal far her sgu ordne dig!«

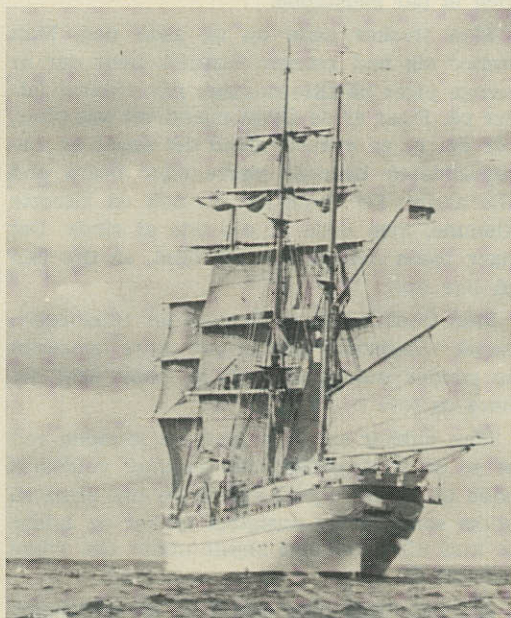
Det varer dog ikke længe, før der er stilhed, og alle sover.



—Moar, hvaffor har de hagesmækken bagpå?



Der var trængsel ved St. Annæ Plads, Toldboden, Kæsthusbroen og Langelinie i nogle dage midt i juli, da halvandet hundrede skoleskibe og veteranskibe fra 14 nationer samledes i Københavns havn. Den 14. juli påbegyndte skoleskibene en kapsejls til Gdynia, og forsidebilledet er en situation fra startlinien. Nederst til venstre den russiske bark »Towarisch« (tidligere tysk »Gorch Fock«), der vandt kapsejlsden. Nederst til højre det nye tyske marineskoleskib »Gorch Fock« (II), der kom ind på andenpladsen. Foto: Kaj Lund.



Buste af Samuel Plimsoll rejst i
Victoria Embankment Gardens i London
i 1929.

Lidt om sikkerheden til søs

I ANLEDNING AF 150-ÅRET FOR SAMUEL PLIMSOLLS FØDSEL

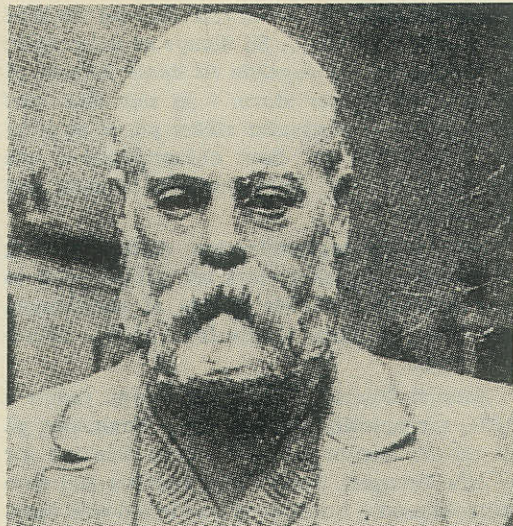
Blandt de faktorer, som spiller ind i spørgsmålet om sikkerheden til søs, er det uden diskussion den menneskelige, som har størst betydning. I dette forår så man alt for mange eksempler herpå.

Hvor rangerer så den tekniske faktor? – I virkeligheden temmelig langt nede, hvis man tager i betragtning, at den menneskelige faktor indirekte er med i spillet, når der er tale om »valg af det rigtige værktøj til det rigtige formål«.

Her skal fremdrages et eksempel på, hvordan et enkelt menneskes personlige indsats for tekniske forbedringer kom til at spare tusinder af menneskeliv på søen. Dette menneske var endda hverken sømand eller skibstekniker.

Af hensyn til beskatning af skibe i forhold til deres størrelse og til den mængde last, de kunne medføre, træffer man på et tidligt tidspunkt af historien begrebet fribord for skibe i offentlige forordninger. Ligeledes finder man allerede i den tidlige middelalder fribordet anvendt som en sikkerhedsmæssig faktor. Til eksempel var der i Visby på Gotland – dengang centrum for Nordens søhandel – omkring år 1288 bestemmelse om forbud mod overlastning.

Det er i år nøjagtig 200 år siden, at en maksimal dybgang for skibe første gang blev officielt fastsat af sikkerhedsmæssige grunde og på et teknisk beregningsgrundlag. Det skete for en hel del skibe i Edvard Lloyd's skibsliste af 1774. Desværre blev disse dybgange



udeladt, da skibslistens udseende blev revideret i 1834 i forbindelse med etableringen af Lloyd's Register Society.

Der gik mange år, før der i det engelske Parlament blev fremsat forslag om en lovfæstet lastelinje. For 100 år siden, da den britiske skibsfart var midt i overgangen fra træ til jernskibe, begyndte en helt ny type skibsførere at optræde. Det var dem, der overtog det vældige udbud af gamle træskibe.

De bedste af disse, fortrinsvis rene sejlskibe, blev opkøbt af norske skibsførere og partrederier. Her blev grunden lagt til den senere norske dominans på havene. – I tilgift fik Norge imidlertid i denne overgangsperiode verdens højeste havariprocent.

Samtidig havde engelske skibe verdens højeste forlisprocent, og værst gik det ud over de mellemstore kulslæbere i kystfarten. Dette skyldtes til dels en særlig målregel, der gjorde det fordelagtigt at bygge skibene meget smalle og dybe, hvilket forringede deres stabilitet. Utallige skibe kæntrede og forsvandt på grund af denne fejlkonstruktion.

Efterhånden blev den engelske offentlighed opskræmt, og stemmer rejste sig med advarsler både fra seriøse redere, fra sømandskredse og fra offentlige institutioner. Til eksempel skrev »Life Boat Journal« i november 1870: »Vi har gentagne gange fortalt om den elendige tilstand, hvori mange af de mere end 20 år gamle skibe befinder sig. Når sådanne skibe strander, sker det alt for ofte, at besætningen omkommer, inden der er nogen

mulighed for at sende en redningsbåd fra land for at hjælpe dem... Så mange af disse skibe er usødygtige og uegnede til deres formål, at man under enhver storm – ja selv blot med hård kuling – er absolut sikker på, at et antal af dem vil forlise. Som dokumentation kan nævnes, at 6357 skibe forliste i årene fra 1864–1868.»

Det nævnte tal gælder kun skibe i kul- og malmfarten og skal stort set ganges med to for at få det samlede billede af situationen, da Samuel Plimsoll trådte frem på den offentlige scene.

Samuel Plimsoll, der som nævnt fødtes i 1824, var egentlig uddannet som bogholder på et advokatkontor og blev senere direktør for et lille bryggeri. Senere slog han sig ned som kulkøbmænd i London og havde i denne egenskab en god føling med søtransportens vilkår. Fra sin ungdom var han en passioneret agitator, og denne egenskab var karakteristisk for ham gennem hele hans karriere.

Plimsoll indsamlede statistiske oplysninger, førte talrige samtaler med søens folk og nedskrev deres beretninger om uforsvarligt lastede, dårligt udrustede og underbemandede skibe, hvoraf en del var pilrådne og utilstrækkeligt forsynede med pumpemateriel. Han begyndte at skrive artikler til sensationsblade og talte ved talrige møder, hvor han bl. a. påpegede det urimelige i, at man kunne komme lang tid i fængsel, hvis man rømte fra et skib, som var en flydende ligkiste med umenneskelige forhold om bord. Ganske vist kunne en sømand sagsøge en reder, men kun ved privat sagsanlæg, hvilket han sjældent havde råd til.

I 1868 blev Plimsoll indvalgt som liberalt medlem af Parlamentet, og her var han ikke længe om at fremlægge forslag, der tjente til at øge skibenes sikkerhed.

Regeringen stillede sig i første omgang afvisende, og da Plimsoll indså, at det endnu ikke var muligt at finde tilstrækkeligt gehør, valgte han at appellere til den offentlige mening. I 1872 udsendte han for egen regning den berømte publikation »Our Seamen«. Formålet var at give dokumentation for skibenes dårlige tilstand og den egentlige årsag til tabet af mange hundrede menneskeliv på søen hvert år. Samtidig ønskede han at give en recept på, hvorledes disse tab nemt kunne undgås. I sit forord takkede han hundreder af unavngivne kilder og erklærede, at disse alle

ville være parate til at træde offentligt frem og give vidnesbyrd, hvis de kunne gøre det under beskyttelse af loven som vidner for en kommission nedsat af Kongen.

Samuel Plimsoll's egentlige mål med publikationen var at få denne kommission nedsat, og det var, hvad han opnåede. Forud gik et vældigt røre i andedammen med skriverier for og imod og med højkrøstet skænderi i Parlamentet, hvor Samuel Plimsoll ikke lagde fingrene imellem. Han fremsatte direkte beskyldninger om forbryderiske transaktioner og trusler om afsløring af navne. Sagen blev støttet af agitationsmøder over hele England, og allerede i 1873 blev den eftertragtede kommission nedsat.

I 1875 blev fremlagt et forslag til lovgivning om handelsskibes lastelinie. Forslaget blev efter mange stridigheder vedtaget under Merchant Shipping Act 1876. Loven bemyndigede Board of Trade til at føre tilsyn med lastning af skibe i alle britiske havne. Desuden blev det pålagt, at alle handelsskibe midtskibs på skibssiderne skulle føre en hvidmalet cirkelrund skive med en vandret linie gennem centrum som angivelse af den dybest tilladte lastning.

Pligten til at anbringe fribordsmærket, der snart fik kælenavnet »Plimsoll-Mark« var pålagt rederne, der også skulle finde ud af mærkets rette placering. Til gengæld var myndighederne ansvarlige for, at intet overlastet eller usødygtigt skib i fremtiden sejlede fra en britisk havn. Dette gav i de første år til resultat, at 832 skibe blev nægtet afsejling, før de havde fået ladningen formindsket eller var blevet betryggende repareret. Desuden blev ca. 500 usødygtige skibe hugget op.

Selv om loven af 1876 var en god begyndelse, var den dog meget lemfældig. Først 14 år senere kom der en virkelig effektiv lovgivning om et lasteliniemærke, hvis placering blev fastsat efter regler godkendt af Board of Trade. Senere er der stadig sket nye forbedringer af reglerne ved internationale konferencer.

Den første lovgivning i 1876 om kontrol med overbelastning af skibe i britiske havne og tilbageholdelse af usødygtige skibe gjaldt også alle andre nationers skibe, der anløb britiske havne. Loven blev i begyndelsen administreret ret vilkårligt, og i hvert fald op til 1890 skete talrige forlis, som ikke burde have fundet sted. Det fremgår af britiske statistikker, og



En dansk plimsoller fra senere dato. Foto: Kaj Lund.

det bekræftes også af talrige danske forlis, som synes præget af, at mange dødssejlere var beskæftiget i kulfarten fra England til Danmark.

Paradoksalt nok blev ikke alene lastelinie-mærket (plimsollmærket) opkaldt efter den energiske socialreformator. »Plimsoller« blev også – og er det endnu – en maritim fællesbetegnelse for gamle dårlige skibe.

Danmark fik først sine egne fribordsregler i 1909, og der synes ikke at være foretaget nogen dybtgående analyse af danske søulykker før den tid. Vi må derfor nøjes med en stikprøve for et enkelt dansk firma, som i slutningen af 1800-tallet disponerede et stort antal sejlførende kullslæbere (små partsrederier). Alene i årene fra 1875 til 1880 forliste en halv snes af disse skibe.

Et af dem var barken »Sleipner« på 379 registertons brutto, bygget 1853 i England. Den 27 år gamle skude afsejlede 12. november 1880 fra Grimsby lastet med 480 tons kul bestemt til København. Skibet havde i den senere tid lækket en hel del, og besætningen nægtede at afsejle fra Grimsby, før det havde været i dok for kalfatring.

Efter afsejlingen varede det ikke længe, før det tungtlastede skibs bevægelser i søen fik lækagerne til at åbne sig igen, og håndpumperne gik i døgn drift under turen over Nord-søen. I en uge sejlede man om kap med lækagerne, mens vandet stadig steg i lastrum-mene. Dybgangen blev større og større, mens stabiliteten tilsvarende blev mindre og mindre.

19. november så fiskerne ved Klitmøller en sejlskude, som til deres forbløffelse styrede ret ind mod kysten. Snart stod det klart, at her var tale om et synkefærdigt skib, hvis besætning havde besluttet at trodse revler og brænding i forsøg på at redde livet ved at sætte skuden på land.

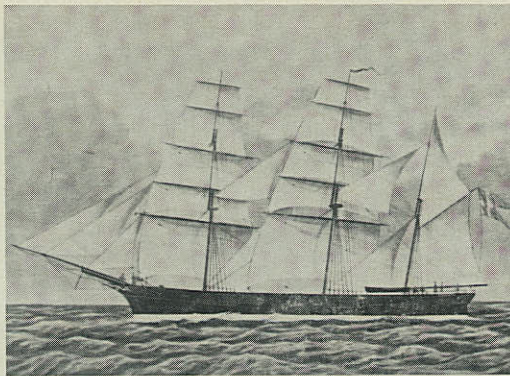
På grund af den store dybgang strandede skibet på yderste revle og kunne ikke nås med raketapparatet. Snart efter blæste det op til storm, som satte en voldsom brænding over revet, og som gjorde det umuligt for redningsbåden at gå ud. »Sleipner« blev slået til pindebrænde, og besætningen på 13 mand omkom i bølgerne. De blev jordet i en fællesgrav på Klitmøller kirkegård.

Af de ilanddreven vragerer var det let at konstatere, at skibet havde været pilråddent. Det foranledigede en del presseomtale, og allerede dengang begyndte man at slå til lyd for oprettelse af en dansk lovgivning om tilsyn med skibes sødygtighed.

Også sømandsdigteren Holger Drachmann kastede sig ud i debatten. Her gengives de to sidste vers af hans digt om »Sleipner«s forlis:

*Klage til hvem, og hvad hør vi gjort,
at vi kan tænke, vor klage gav nytte:
Lempe en kullast, det er dog ej stort,
sejle på pumper en sprukken bølge,
det kan vel andre end vi?
Klage på hvem? På vort rederi?
Det kan jo klare sig stolt i avisen.*

Barken »Sleipner« – en dansk plimsoller. Gengivet efter farvelagt tegning af P. Foss. Søfartsmuseet, Troense.



*Nej, Gudskelov, at alt er forbi.
Der er fred ved en sådan forlisen.
Lad dem så snakke om skib og om bod.
Her vil vi ligge side om side
lyttende til deres gode råd.
Er der en sjælevandring på jord,
og skal vi atter for hyren slide,
Et kan vi uden Plimsoll vide:
Stol på din Gud, på dig selv, om du kan,
og kom ej for nær til Klitmøller Strand!*

Fra hovedbestyrelsen

SENDEMANDSMØDET 1974

Dette års sendemandsmøde blev afholdt i dagene 25. og 26. maj på Ærø i skipperbyen Marstal. Arrangementet blev indledt om eftermiddagen med kransenedlægning ved mindesmærkerne for omkomne Marstal-søfolk i verdenskrigene, og om aftenen var der festmiddag på hotel Ærø, hvori deltog sendemændene med damer, i alt ca. 250 deltagere, med byens borgmester, chefen for Langelandsfortet og andre honoratiores i spidsen. Det blev en særdeles vellykket aften, og alle morede sig og dansede til klokken tre.

Søndag formiddag startede dameturen, som naturligvis gik rundt på øen, og sendemændene samledes på hotel Ærø.

Sendemandsmødet blev åbnet af landsformanden, der takkede Marstal-afdelingen for det vellykkede arrangement, hvorefter man overgik til dagsordenen.

Orlogskaptajn J. K. Olsen valgtes til dirigent, og landsformanden aflagde derefter årsberetningen, som i år var en smule koncentreret, idet der var mange punkter på dagsordenen. Årets begivenheder blev ridset op, og landsformanden kunne konkludere, at 1973 – vort 60-års jubilæumsår – havde været et godt år for Marineforeningen. Efter enkelte kommentarer blev beretningen enstemmigt godkendt.

Landskassereren forelagde derefter det reviderede årsregnskab og takkede herunder de afdelinger, der havde efterkommet hans op-

fordring om tidligt at indbetale afgiften – eller en del deraf – til hovedkontoret. Uden disse afdelingers velvilje havde foråret været strengt at komme igennem. Den største udgiftspost er jo som bekendt »Under Dannebrog«, og der fremkom fra flere sider forslag til nedbringelse af denne udgift, herunder også et tilbud fra Skagen om ændrede betingelser for trykning, hvilket hovedbestyrelsen lovede at se ind i. Årsregnskabet blev herefter enstemmigt godkendt.

Under indkomne forslag havde hovedbestyrelsen stillet forslag om en kontingentforhøjelse på kr. 6 til kr. 18 årligt på baggrund af de prisstigninger, der har været og vil finde sted. Efter fremsættelse af to modforslag på henholdsvis kr. 15 og kr. 20, blev hovedbestyrelsens forslag dog vedtaget, hvorefter afgiften fra 1. januar 1975 vil være kr. 18 årligt til hovedkontoret.

I forbindelse med nedsættelse af det landsdækkende skyttelaugsudvalg havde hovedbestyrelsen foreslået en tilføjelse til lovenes paragraf 21 vedrørende skyttelaug, som blev enstemmigt vedtaget. (»Under Dannebrog« nr. 4 vil bringe denne tilføjelse til indsætning i de eksisterende love). Endvidere godkendtes Roskilde afdelings overflytning fra distrikt III til distrikt I, samt forslag fra distrikt X om, at medlemskortet fra 1. januar 1975 kun skal indeholde én talon til helårsopkrævning af kontingentet i stedet for som nu med to talo-

ner til halvårsopkrævning. Derimod blev to forslag fra Skagen vedrørende sendemandsmødernes afholdelse, dels hvert andet år, dels om lørdagen, forkastet.

Under valgene til hovedbestyrelsen gennemgik landsformanden resultaterne fra de afholdte distriktsvalg, og forslagene om, at landskasserer og landssekretær bytter jobs blev énsømmigt vedtaget. Revisorvalget var genvalg, og til ny revisorsuppleant valgtes Valdemar Olsen fra Kongens Lyngby.

Under eventuelt blev spørgsmålet om kvindelige marinere indmeldelse i foreningen bragt på bane, til uforbindende – men varm – drøftelse, ligesom andre spørgsmål og tanker kom frem, hvorefter dirigenten takkede for et godt møde, og landsformanden sluttede af.

Efter en vellykket frokost på hotel Danmark, satte man atter kursen hjemover efter endnu et godt sendemandsmøde.

For Marstal-afdelingen var årets sendemandsmøde en stor succes, idet der vist nok blev sat rekord, hvad angår antallet af deltagere. Så mange at man til sidst beklageligvis måtte lukke for tilmeldingen.

Hvad selve mødet angår, har hovedbestyrelsen grund til at takke for den søre måde, hvorpå de forskellige emner blev behandlet, og den kammeratlige atmosfære det foregik i.

Kurt Flatau.

JUBILARSTÆVNE 1. SEPTEMBER

Stævnet afholdes søndag den 1. september 1974 på Holmen. Marineforeningen indbyder alle, der blev indkaldt til Søværnet i årene 1969 – 64 – 59 – 54 – 49 – 44 – 39 – 34 o.s.v. til at deltage i jubilarstævnet til minde om tjenesten i Søværnet.

Det påpeges, at det ikke er en betingelse, at man er medlem af Marineforeningen for at deltage, og Marineforeningen ser gerne, at så mange som muligt deltager.

Det er ikke alles adresser, som er Marineforeningen bekendt. Imidlertid viser erfaringen fra tidligere, at det først og fremmest er den personlige påvirkning fra kammerat til kammerat, der samler de gamle gaster i jubilarstævnet, hvorfor det henstilles til alle interesserede at hjælpe til med at skaffe den gode tilslutning. Det er festligt at møde på Holmen og træffe de gamle kammerater fra ens årgang. Skriv derfor til dem og foreslå, at I mødes på Holmen søndag den 1. september for at genopfriske de fornøjelige minder fra dengang.

DAGENS PROGRAM

Kl. 10.30 stilles ved Værftsbroen for enden af Prinsessegade (buslinje 8). Stævnet indledes med en parade for chefen for Flådestation København og Marineforeningens landsformand. Efter en kort andagt med nedlæggelse af krans ved mindesmærket for Søværnets personel, der satte livet til 1940–45, er der afmarch med Kvindelige Marinere Musikkorps i spidsen. Turen går efter et besøg i Søværnets museum i »Bohlendackhus« til de kendte steder på Holmen, og vi ender på den gamle Marinekaserne.

Kl. 13.00 skaffes på kaserne, hvorefter der musiceres i kasernegården.

Kl. ca. 15.30 slutter jubilarstævnet 1974 på Holmen.

Til trods for arrangørernes frivillige indsats kan et sådant stævne ikke blive helt gratis, men på den anden side har Marineforeningen forsøgt at gøre prisen så rimelig som muligt, idet vi jo gerne ser, at der kommer mange deltagere.

Prisen for at være med bliver derfor kr. 45,00 pr. deltager. Dette beløb dækker deltagelse i jubilarparaden samt jubilarfrokosten på Marinekaserne bestående af – bixemad med spejlæg, 2 øl, 2 snaps, kaffe og ostemad. Såfremt man kun ønsker at deltage i jubilarparaden, vil dette koste kr. 10,00. I prisen er indbefattet udgifter til musik, dekoration, til- og afgrigning af spisesal m.m., materiel, tryksager og administration.

Af hensyn til tilrettelæggelse er det absolut nødvendigt, at man tilmelder sig på forhånd med navn, nøjagtig adresse samt årgang. Tilmelding til stævnet – som er bindende – skal ske senest onsdag den 28. august til Marineforeningens hovedkontor, Bredgade 29, 1260 København K. Telf. (01) 15 28 86. Kontortid mandag, onsdag, fredag kl. 10.00–13.00, lørdag lukket.

Tilmelding sker nemmest og hurtigst ved indbetaling af beløbet på foreningens postkonto 2 00 16 08 eller ved check, postanvisning eller ved personlig henvendelse på kontoret. Billet og program vil da omgående blive tilsendt eller udleveret.

Efter onsdag den 28. august vil billetter ikke blive tilsendt, men ligge klar til afhentning i Værftsbrovagten om søndagen mod forevisning af kvittering for beløbets indbetaling. Af hensyn til indkøb af proviant er onsdag den 28. august fastsat som sidste frist for tilmel-

ding. Uden denne kan plads ved skafningen ikke påregnes, og deltagerne opfordres til – i egen interesse – at lette arbejdet for arrangørerne på dette punkt ved rettidig tilmelding.

Ved stævnet er der mulighed for at købe 25-, 40- og 50-års jubilæumstegn for aftjening af værnepligt, når dokumentation for indkaldelsesår forevises. ¹ VEL MØDT!

Jubilarudvalget.

JULEASKESKÅL 1974

Det svipsede sidste år, men denne gang er der 100 pct. sikkerhed for, at motivet på årets Søværns-askeskål vil bære Marineforeningens emblem (Kendingsnålen) som motiv.

Derfor må der regnes med, at der vil blive særlig stor efterspørgsel fra medlemmerne på

den smukke skål, som i øvrigt har været udsolgt hvert år.

Endelig bestilling fra afdelingerne skal være indgivet senest udgangen af oktober.

LANDSSKYTTESTÆVNET

Efter planen skal stævnet finde sted i Kongens Lyngby søndag den 8. september. Detailerede oplysninger vil tilgå afdelingerne direkte.

NÆSTE NUMMER AF U. D.

Artikler og illustrationer til »Under Dannebrog« nr. 4, 1974 skal være redaktionen i hænde senest 15. oktober. Vigtige meddelelser fra afdelingerne har en uges ekstra frist.

Fra afdelinger og distrikter

EBELTOFT

Det sidst modtagne nummer af »Kabysrygtet« fortæller, at afdelingen den 25. april kombinerede en kammeratskabsaften med virksomhedsbesøg. Et af medlemmerne, fabrikant Kn. Møller, havde inviteret til inspektion af vaterpasfabrikken »Værkby«.

To dage senere samledes man igen – denne gang med damer – til forårsfest med dans i Mols Hytten.

De oplystes i øvrigt, at afdelingen har modtaget adskillige gaver i forbindelse med de traditionelle fastelavnsfestligheder og med relation til samme. Det drejer sig om et par fine gamle høje hatte, som har deltaget i adskillige slupsejladser. Desuden har man fået skænket et eksemplar af de gamle slupsange.

Jørgen Brøgger skriver, at man har indstiftet en ny tradition i Marineforeningens Ebeltoft afdeling. I et smukt lille anlæg ved Strandvejen står en mindsten med bl.a. følgende inskription: »Freden 5.5.45 – Rejst af Marineforeningen«. Ved denne sten samledes hele afdelingens ledelse den 5. maj og nedlagde blomster. Det er hensigten, at denne blomsternedlæggelse skal være en årligt tilbagevendende begivenhed.

FAKSE LADEPLADS

Fra A. Kirkeby er modtaget et avisudklip med oplysning om, at afdelingen ved general-

forsamlingen på Fakse Ladeplads Hotel modtog en meget smuk gave fra et medlem. Det var en gæstebog i elegant udsåret træbind med foreningens bomærke.

FREDERIKSBERG

Medlemsbladet »Skum for boven« meddeler, at afdelingen har startet et skyttelav. Den første lille katteskydning fandt sted 8. maj i forbindelse med en sammenkomst i marinestuen. Der trænes til deltagelse i landsskyttestævnet, som skal finde sted i Kgs. Lyngby 8. september.

GLOSTRUP

Afdelingens meget aktive sæson sluttede med en aftensejlad med det maritime hjemmevern og medbragt madpakke, fortæller »Så til søs«.

HALS

Afdelingen lykønsker til runde fødselsdage: – 15.11. Købmand Harry Sørensen 60 år. – 21.11. Vognmand Svend Simonsen 60 år.

HELSINGØR

Af et brev fra sekretær Preben P. Hansen fremgår, at afdelingen ikke har ligget på den lade side i årets første halvdel. Der har været god tilslutning til de mange arrangementer.

4. februar var der rundvisning på Wibroe's Bryggeri, 29. marts var arrangeret bingospil med efterfølgende spisning og bal. Forårets første fælles sejlads var en fisketur med lods-båden og medlemmernes fartøjer, og den 9. juni havde man fregatskydning, hvor bagermester Thorkild Olsen blev fregatkaptajn.

Afdelingens flag var på Valdemarsdagen med i det festlige fanetog, og Sct. Hans aften var man naturligvis på Sundet igen.

Arbejdet med den nye marinestue skrider godt frem. Der holdes åbent for medlemmerne hver søndag fra kl. 10 til 12.

HORSENS

Afdelingen gratulerer i anledning af mærkedage: 4.12. Direktør E. Hede Nielsen 70 år. – 11.12. Blikkenslagermester A. H. Walther 80 år.

KALUNDBORG

I anledning af afdelingens 50 års fødselsdag den 17. juni udsendtes et jubilæumsskrift, hvori formanden, skibsfører Jens Holm, fortæller om store og små begivenheder gennem et halvt århundrede. En af de mellemstore var oprettelsen af et bueskyttelag i 1928.

KOLDING

Det store forårsarrangement var en bustur med damer pr. turistbus til Langeland, hvor man efter indbydelse aflagde besøg på Langelandsfortet og blev vist rundt. Derefter fortsatte turen til Tranekær slot, hvor frokosten blev indtaget i den maleriske herskabsstald.

Det ser ud til, at afdelingen står sig godt med pressen. Mogens Burcharth har fremsendt en side af »Folkebladet Sydjylland«, som har spenderet seks spalter på at fortælle om Marineforeningens virke i Kolding fra stiftelsen i 1916 gennem 58 begivenhedsfyldte år op til 1974, hvor en af begivenhederne har været stiftelsen af et skyttelav.

Afdelingens medlemsblad »Søforklaringer« oplyser, at alle medlemmer, som kunne få tid til det, mødte op ved modtagelsen af kongeskibet den 10. juli.

Bladet omtaler også et andet skibsbesøg. Det drejer sig om den engelske fregat »Lincoln«. Formanden og næstformanden deltog i forskellige arrangementer om bord, og afdelingen arrangerede til gengæld ture i sejlbad for 14 af besætningsmedlemmerne.

Det nye skyttelav har allerede 18 medlemmer og starter i august træningen til landskyttestævnet.

KORSØR

Medlemsbladet »Kompasset« fortæller, at forårsfesten den 4. maj blev alle tiders med 137 deltagere og et overskud på 14 kroner. Afdelingen har fået mod på at gentage denne succes. I forbindelse med byfesten, hvor flådestationen havde arrangeret en forsvarsudstilling, holdtes marinestuen åben – også for ikke-medlemmer – under mottoet: »Bliv dus med Korsør!«

Det oplyses, at afdelingens gamle bestyrelsesmedlem og æresmedlem J. H. Pedersen er afgået ved døden. Flaget var til stede ved bisættelsen.

– Og en anden oplysning: Siden sidste nummer af bladet har afdelingen fået 28 nye medlemmer.

MARSTAL

I tilknytning til den officielle beretning fra sendemandsmødet (se under »Hovedbestyrelsen«) er der kommet en masse stof fra begivenheden på Ærø, bl.a. en ordentlig stak avisudklip. Desuden har formanden, Hans Pedersen, naturligvis samvittighedsfuldt ydet sit bidrag i brevform, hvor han udtrykker sin taknemmelighed for hjælpsomhed og positivt samarbejde hos alle – såvel arrangører som deltagere, samt for milde gaver i anledning af stævnet.

I forbindelse med arrangementet er Hans Pedersen vistnok kun utilfreds med én ting: Han synes, at der blev gjort for meget stads af ham selv, så det til tider var ved at bringe kludder i styringen.

Allerede da antallet af tilmeldingerne begyndte at nærme sig tidligere års rekord, blev man lidt betænkelige i Marstal, og da tallet var oppe på de halvtredie hundrede, blev der sagt stop. Så var der også fuldt – ikke bare på Marstals hoteller, men også på feriehjemmet Aggershøj, og mange af øens andre logimuligheder var taget i anvendelse.

Lørdag aften var samtlige lokaler på hotel »Ærø« taget i brug ved middagen, men takket være et mikrofonanlæg gik ingen i »de tilstødende« glip af, hvad der foregik i den flagsmykkede store sal. Her dirigerede landsformanden, kommandørkaptajn Kai Hertz,

den traditionelle flaghejsning, hvorefter Hans Pedersen bød velkommen til Marstal på den lokale afdelings vegne.

Blandt talerne var landsformanden, som motiverede sendemandsmøderne, borgmester S. Kristensen, som ikke skammer sig over, at marstallerne bliver sammenlignet med gråspurve, og navigationsskoleforstander Pålsson, som bragte en hyldest til vort flag.

Kommandørkaptajn Harboe Hansen, Lange-landsfortet, bragte en hilsen fra søværnet og gendrev rygterne om, at »Thurø« skulle have været på grund under rejsen til Marstal for fuld musik med Tambourkorpset om bord. Han pointerede Marineforeningens betydning for søværnet og udbragte et leve for samarbejdet mellem sømændene i koffardiflåden og orlogsflåden.

Som tidligere nævnt bragte Tambourkorpset allerede om fredagen en optakt til sendemandsmødet, og sendemændenes første handling efter ankomsten til Marstal om lørdagen var at samles med landsformanden og afdelingsformanden, der nedlagde kranse ved mindesmærkerne for de søfarende der omkom under krigene.

Foruden den vellykkede dametur øen rundt blev der også nogle timer til overs for sight-seeing i byen og på havnen, hvor man var så heldig (eller forudseende) at have en særlig attraktion i form af skonnerten »Fulton«.

Ved sendemandsmødets festaften fik Marstal afdeling som gave fra Slagelse afdeling overrakt en samling huebånd monteret på en plade i håndforarbejdet ramme med krone. Københavns afdeling skænkede et smukt fanebandolér knyttet af hvidt bomuldsgarn. Fra skibsreder Robert Stærke Christensen og hustru samt hotelejer Per Kondrup og hustru modtog afdelingen pengegaver, og desuden havde lokale medlemmer skænket gevinster til lotteriet.

Afdelingen har fået mange nye medlemmer, men som en malurt i bægeret slutter Hans Pedersen: »Mangeårigt medlem, skibsfører Marius Petersen er afgået ved døden. Æret være hans minde«.

NÆSTVED

Afdelingen har anmodet »Under Dannebrog« om at viderebringe en lykønskning til to medlemmer, som begge fylder 50 år den 20. oktober: Klejnsmedemester Knud Jørgensen og maskinarbejder Jørgen Svendsen.

PADBORG – GRÅSTEN

På grund af en misforståelse blev afdelingen ikke omtalt i martsnummeret i listen over årets jubilarer. Det er nu bekræftet, at afdelingen den 30. november kan fejre sin 25 års fødselsdag.

RANDERS

Afdelingen gratulerer i anledning af runde fødselsdage: 3.11. Ejner Henriksen 70 år. – 18.11. Karl Petersen, Ørsted, 70 år. – 25.11. Anders Østerballe 60 år. – 29.11. Carl J. Karner, 75 år. – 14.12. Bruno Andersen 60 år.

Schytte Hansen har desuden sendt følgende:

Vi har i dag taget afsked med en god ven, en god kammerat, for hvem Marineforeningen betød alt.

Kære Willy Holm. I 40 år har vi lært dig at kende som en, man altid kunne stole på. Aldrig gik nogen forgæves til dig. Selv om det i vor ungdom kunne være småt med midler, var der hos dig altid en vilje til hjælp.

De midler, vi indsamlede og betragtede som en formue, blev små i vort socialt velfunderede samfund, men trods det fandt vi ved din hjælp steder, hvor selv et beskedent beløb var velkomment.

Du er her ikke mere, men dine kammerater takker dig for, hvad du har betydet for sammenholdet. Det var et af de bedste led af en ellers ubrydelig kæde af gode venner, som nu blev fjernet. Æret være Willy Holms minde.

Sekretær Ejnar Christensen oplyser, at afdelingen har mistet en trofast kammerat, idet assurandør Charles Lucas er afgået ved døden kun 53 år gammel. Trods megen sygdom i tidens løb var han et virksomt og livsglad menneske, og han deltog i jubilæarstævnet i 1972. Kammeraterne vil mindes ham i ærbødighed.

Randers havde den 2. juli besøg af kongeskibet, og ved modtagelsen på kajen var afdelingen repræsenteret på fløjen med flag og flagvagt. Marineforeningen arrangerede om eftermiddagen en udflugt for hele skibets fri-vagt med besøg på virksomheder, og om aftenen var 31 besætningsmedlemmer gæster til spisning i marinestuen på hotel »Westend«.

RINGKØBING

K. Strode Andersen anmoder om optagelse af et sorgens budskab: »Den 9. april døde fhv. manufakturhandler Th. Skaanning, Ringkø-

bing. Skaanning var medstifter af den lokale marineforening i 1941 og dens formand gennem 32 år. Da han forlod formandsposten, blev han udnævnt til æresmedlem af foreningen, og da han udtrådte af hovedbestyrelsen, hvor han sad som medlem en årrække, blev han hædret med Dannebrogordenen.

Marineforeningen har altid haft Skaannings store bevågenhed. Han var manden, der gik foran, når det gjaldt foreningens ve og vel, han tog initiativet til oprettelsen af marine-stuen i 1961, og det er hans energiske arbejde for foreningen vi kan takke for, at vi idag har en sund og levedygtig velfunderet marineforening i Ringkøbing og omegn.

Ved Skaannings død har vi mistet en god kammerat, og hans minde vil leve længe blandt kammeraterne i Marineforeningen.

Vi sænker flaget med et »Æret være Th. Skaannings minde!«

SKANDERBORG

Lørdag den 29. juni afholdtes fregatskydning på den traditionelle kampplads i skoven ved Vester Mølle.

SØLLERØD

En udflugt sammen med damerne blev arrangeret på grundlovsdagen med besøg på Ellegården i Ullerød og næstsidste etape i Hørsholm afdelings marinestue til aftenkaffe og dans.

THULE

Efter at vor nordligste filial har været tavs i nogen tid er der indløbet et signal fra sekretær Jørgen Chr. Rasmussens iglo.

Han oplyser, at afdelingens stifter og tidligere formand, John Adelfred Jensen, nu arbejder på en anden grønlandsk plads, og afdelingen videreføres under ledelse af en konstitueret formand.

Aktiviteten har i det væsentlige været af selvkabelig art. En af de store begivenheder i 1973 var et besøg af inspektionsskibet »Hvidbjørnen« og det medfølgende gensidige gæsteri.

Midt i polarnatten har afdelingen fremdeles været fuld af pep. 9. februar var der generalforsamling, hvor Ernst Sparum blev valgt til ny formand, og 23. februar havde man det hidtil sjoveste arrangement: en fastelavnsfest med maskerade. Yderligere blev afholdt en kammeratskabsaften den 4. maj.

ÅRHUS

Medlemmer, som i de kommende måneder har rund fødselsdag, ønskes hjertelig tillykke: 3.10. overassistent Søren T. Lading, Viby, 50 år. – 5.11. trafikkontrollør Otto Chr. Dyrland Hansen 75 år. – 11.12. kæmner Søren Thomsen 65 år. – 12.12. repræsentant Carl M. Mortensen 70 år.

Skaf et nyt medlem

Klip nedenstående blanket ud.

Udfyld blanketten, som desuden skal underskrives af ansøgeren og hans proponent.

Send blanketten til formanden for den afdeling, hvor det nye medlem søger optagelse.

OPTAGELSESBANKET

Fulde navn

Fødselsdag
og -år

Livsstilling

Bopæl
(nøjagtig
postadr.)

Evt. hvilken
årgang

Evt. udkom-
manderet med

Har De tid-
ligere været
medlem af en
Marineforenings-
afdeling og da
hvilken?

Hvorlænge?

Proponent

Underskrift

Indsendt / 19

NB. Blanketten udfyldes nøjagtigt og indsendes til formanden.

Ny maritim litteratur

Konebådsekspeditionen

Beretninger om udforskningen af Østgrønland gengivet efter »Meddelelser om Grønland« i 1888 og 1889, redigeret af Jørgen Melgaard. I første afsnit følger man Gustav Holms tre års opdagerfærd i skindbåde op langs østkysten, hvor man bl.a. lagde grunden til kolonisationen af Angmagssalik. Hovedafsnittet er det etnologiske studie af østgrønlænderne, et kulturhistorisk dokument ledsaget af et righoldigt og fornemt billedmateriale i fotos, træsnit og farvetavler. 250 s., stort format, kr. 176,-. Forlaget Rhodos.

Jeg er sejler

En helt ny udgave af håndbogen for lystsejlere, hvori svenskeren Bengt Kihlberg behandler mange af de emner, som man inden for søsporten bør vide besked med. Oversætter er Hans Dahlerup Koch. Bogens hovedvægt ligger på navigering. Desuden er medtaget søvejsregler, signalering, sejlteknik, havarisituationer og ulykker om bord samt lidt meteorologi og tovværkslære m.m. 211 s., ill., kr. 36,50. Politikens Forlag.

Vikings tekniske årshefte

Under redaktion af Axel Bærentzen bringes den traditionelle orientering om dansk skibsbbygning og skibsfart samt en oversigt over samtlige danske nybygninger i 1973 – med illustrationer. Der indledes med en samtale med direktør Jens Degerbøl fra Danmarks Rederiforening og bringes iøvrigt artikler og gode billeder med relation til dansk skibsfart. 98 s., kr. 16,00. Vikings Forlag.

Radiostyring af modelskibe

Mogens Boman, der er ingeniør i elektronik, har skrevet en bog, som sikkert vil sætte fart i bygningen af sejlende skibsmodeller. Forfatteren nøjes ikke med behandling af de forskellige problemer i forbindelse med selve radioudstyret, men giver også talrige gode råd vedrørende fremdrivning, bygning m.m. 68 s., ill., kr. 29,50. Teknisk Forlag.

Buddelschiffe

For den tyskkyndige er her den helt rigtige indføring i kunsten at bygge flaskeskibe. Donald Hubbard går grundigt til værks med alle detaljer fra valg af flaske til skrogbygning og rigning uden at fortabe sig i de helt ekstravagante maritime detaljer. Af særlig værdi er de mange store fotos af konstruktionsprocessen ledsaget af klare stregtegninger. 110 s., DM 24,00 net. Delius, Klasing & Co., Bielefeld.

The Clipper Ship

Frank Knight tilgodeser både den skibskyndige, som her får et overblik, og den søfartsinteresserede landkrabbe, som kan få revideret sine begreber. Hovedvægten er lagt på amerikanske og engelske klippere fra 1845 til 1869 med orientering om berømte skibe og skibsbyggere, de vigtigste ruter og de bedste præstationer. Godt illustreret, delvis i farver, 96 s., £ 1,50 net., Collins, London.

Real Sailor Songs

En velvoksen godte for interessenter i ældre maritim folklære. Genoptrykt af John Ashtons samling af sømandsange fra 1891 af populære viser om maritime emner. Det er ikke sømandssange altsammen – og slet ikke shanties. De fleste er idag mere end 150 år gamle, bl.a. »A New Song on Lord Nelson's Victory at Copenhagen«. Illustreret med et skrabsammen af sjove vignetter. Ca. 200 s., stort format, £ 6,00 net., Broadsheet Kind, London.

Make another Signal

Captain Jack Brome fik en sådan succes med sin første bog om humor i Royal Navy, at han var nødt til at følge op med denne, der ligeledes er baseret på udvekslingen af nævise og vittige signaler. I de fleste tilfælde er teksterne på signaler og telegrammer dog brugt som påskud til at fortælle om ekstraordinære eller forbløffende situationer og episoder. – Her skorter det ikke på anekdoter (mere eller mindre sandfærdige) om skibe og søfolk. 254 s., ill., £ 3,95 net. William Kimber, London.

