

Marinehistorisk Tidsskrift

MAJ 1978

11. ÅRGANG

NR. 2



Referat af generalforsamling den 29. marts 1978 i

SELSKABET FREGATTEN JYLLAND'S VENNER.

Dagsorden ifølge vedtægterne:

ad 1: Valg af dirigent. Bestyrelsen foreslog ekspeditionssekretær, cand. jur. Troels Larsen til dirigent. Da der ikke fremkom andre forslag, valgtes Troels Larsen til dirigent.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var varslet ifølge vedtægterne, idet indkaldelsen var udsendt den 7. marts 1978 i Marinehistorisk tidsskrift, samt at regnskabet var udsendt som særnummer af samme tidsskrift.

ad 2: Formandens beretning. Formanden gav indledningsvis nogle statistiske oplysninger. Medlemstallet var nu 675, en stigning på 225 fra forrige år. En stor del af tilgangen skyldtes indmeldelser på en international båddeudstilling i Bella Centret i november 1977, hvor fregatten havde en oplysnings- og salgsstand.

Medlemmernes geografiske fordeling var: 57 % fra Storkøbenhavn, 14 % fra Sjælland iøvrigt, 4,5 % fra Ebeltøft og omegn, 17 % fra Jylland iøvrigt, 4,5 % fra Bornholm og Sydhavssøerne og endelig 3 % bosiddende i udlandet. Besøgstallet havde været meget fint, idet det var steget fra ca. 60.000 til 66.780. Entreindtægten havde været på 258.236 kr. og souvenirsalget på 70.120 kr.

Fregattens tilstand var uændret. Den flød stadig, men der var i det forløbne år kun foretaget almindeligt reparations- og vedligeholdelsesarbejde på skibet, der nu var klargjort til den kommende sæson.

Herefter orienterede formanden om de forhandlinger, der havde fundet sted om den selvejende institution Fregatten Jylland. Man var kommet så langt i forhandlingerne, at alle stifterne havde accepteret den nye institutions vedtægter, og at institutionen ville få brugsret til fregatten, men ikke ejendomsret.

Efter formandens beretning fik hr. Bonde, Kolding, ordet. Hr. Bonde foreslog, at man skulle gøre en indsats for at få flere medlemmer fra de jyske sejlsklubber og foreslog en reklamekampagne gennem sejlsportspressen.

Formandens beretning godkendtes.

ad 3: Kassererens beretning. Kassereren slog fast, at selv om det måske var småpenge, Fregatten Jylland's Venner rådede over sammenlignet med den sum, der skulle til for at istandsætte fregatten, så havde disse penge haft en stor betydning, da de havde været brugt på afgørende punk-

ter og havde virket som katalysator og igangsætter.

Det fremlagte regnskab godkendtes.

Herefter fremlagdes de af bestyrelsen foreslåede vedtægtsændringer, der kort kommenteredes af formanden og kassereren.

Derefter fik S.A. Jensen, Ebeltøft ordet. Hr. Jensen lovede inden næste generalforsamling at have skaffet 200 nye medlemmer fra Ebeltøft. Han forespurgte derefter dirigenten, om man kunne bibeholde selskabets navn med de nye vedtægters § 1.4. (Dirigenten - ja).

OL Skjødt fik ordet. Han glædede sig til de mange nye medlemmer og lovede at stille forslag om ændring af den foreslåede paragraf (1.4), når de nye medlemmer var kommet.

Herefter gik man over til afstemningen.

Man stemte om § 1.4, §§ 2.1 + 2.2, §§ 3.1 + 3.4 + 3.5 og § 5.2.

Der var 30 medlemmer tilstede, og afstemningen fik følgende resultat:

§ 1.4: 24 for, 1 imod, 4 ønskede ikke at stemme. (Vedtaget).

§§ 2.1 + 2.2: 26 for, ingen imod. (Vedtaget).

§§ 3.1 + 3.4 + 3.5: 24 for, ingen imod. (Vedtaget).

§ 5.2: 25 for, 1 imod. (Vedtaget).

ad 4: Valg af bestyrelse og revisor. K.S. Nielsen valgtes til bestyrelsen. Civilingeniør H. Raun og overlæge J.H. Baastrup genvalgtes. Valg af revisor: Revisions- og Forvaltningsinstituttet genvalgtes.

ad 6: Direktør, civilingeniør M. Lichtenberg fik ordet og takkede bestyrelsen for det store arbejde, der var udført af bestyrelsen. Formanden fik ordet og takkede direktør Lichtenberg for den ildhu, han havde vist fre-gatsagen.

OL. Skjødt opfordrede evt. interesserede til at indtræde i bestyrelsen, da man havde brug for arbejdskraft.

Formanden takkede dirigenten og generalforsamlingen for god orden, og generalforsamlingen hævdedes.

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig således:

Formand: Kommandørkaptajn K. Hertz. Næstformand: Museumsdirektør F. Askgaard. Kasserer: Civilingeniør H.E. Raun. Sekretær. Museumsinspektør K.S. Nielsen.

Under mødet meddelte oberstløjtnant A.V. Skjødt, at han trak sig ud af bestyrelsen.

Den 3. konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning blev afholdt ved Københavns Navigationsskole i dagene 7.-9. april 1978.

Udover de større foredrag, omhandlende sømandstraditioner/søfartsuddannelser ved Finn Bergmann, direktør for Navigationsskolen, og norsk marinearkæologi ved Svein Molaug, direktør for Norsk Sjøfartsmuseum, havde deltagerne mulighed for at overvære mindre indlæg i grupper.

Disse indlæg, 32 i tal, dækkede et meget bredt spekter af det maritime felt: der gjordes status over undervandsarkæologien i Danmark; man videregav erfaringer fra sejlads med en norlandsbåd, vikingeskibenes nærmeste efterkommer, for at afklare spørgsmålet om vikingeskibe kunne krydse. Wasa's stabilitet, muligheden for en restaurering af "Jylland", nyt om Nationalmuseets skibe og deres restaurering er blot endnu nogle eksempler på indlæg, som direkte behandlede fartøjer.

Dansk kolonihandel blev behandlet i 1 indlæg om Kinafarten, 2 indlæg om Islandsfarten, og ikke mindre end 3 indlæg om Dansk Vestindien.

Dansk småskibsfart behandlede i 3 indlæg, mens de større linier blev trukket op i indlæg om Danmarks søterritorium og handelsflådens vilkår under dansk neutralitet.

Indlæg af mere speciel karakter var legio, bl.a. omhandlende Toldvæsenet i bugserbranchen og maritim historie som hobby.

I programmet var inkluderet en rundvisning på Holmen, fortræffeligt ledet af kaptajnlejtant Viggo Petersen, som præsterede at foredrage i fri luft for ca. 100 deltagere uden at nogen mistede tråden.

Efter rundvisningen afsluttedes med middag i Søofficersforeningens lokaler.

Konferencen afsluttedes med valg af et nyt kontaktudvalg, der, med få undtagelser, blev identisk med det foregående. Grundet på det store arbejdspress ønskede man en udvidelse af udvalget med 2 personer. Dette bifaldt interessekredsen. Arkivar H.C. Bjerg, der siden udvalgets oprettelse i 1974 har været medlem af dette, ønskede ikke genvalg, men trak sig tilbage, behørigt takket for det store arbejde, han havde lagt i kontaktudvalget. Udvalget fik således 3 nye medlemmer og kom til at bestå af følgende personer:

Jørgen H. Barfod, Jørgen Burchardt, Ole Crumlin-Pedersen, Jens Lorentzen, Ulla Lund, Liselotte Mygh, Anders Monrad Møller, Gunnar Olsen, Holger Munchaus Petersen, Hanne Poulsen, Alan Hjort Rasmussen og Birger Thomsen. Som revisorer genvalgtes Benny Christensen og Robert Svalgård.

KAMPEN MOD LINJESKIBET AFRICA SYD FOR DRAGØR I OKTOBER 1808.

af Ole Lisberg Jensen

I søkrigen mod England årene 1807-14 udførte flåden mange vellykkede operationer med sine kanonbåde. Særlig i de tilfælde, hvor vinden pludselig lagde sig og de store sejlskibe måtte finde sig i at ligge stille, havde kanonbådene deres operative fordele. Når englænderne skulle føre sine konvojer med vigtige laster ud fra Østersøen gennem Sundet, kunne man være sikker på nærgående interesse fra de danske kanonbådes side. Med sine årer kunne de hurtigt manøvrere sig frem og erobre de ubeskyttede handelsskibe. De eskorterende engelske orlogsskibe måtte stiltiende konstatere, at fjenden tog sit bytte for næsen af dem. På den anden side var kanonbådene helt prisgivet, hvis vinden kom igen og gav de hurtige engelske orlogsbrigger mulighed for at afskære den retræten til kysten.

Erobringen af handelsskibe med kostbare laster var egentlig kanonbådenes største åbenbare fortjeneste. Nogle større sømilitære fremgange opnåede man ganske vist ikke, udover at nogle mindre engelske orlogsskibe måtte stryge flaget for kanonbådene. Et af højdepunkterne i den såkaldte kanonbådsrig 1807-14 var da den københavnske roflotille dristigt angreb linjeskiber "Africa" syd for Dragør i oktober 1808. I dansk søkrigshistorie er denne hændelse mest blevet skildret på grundlag af dansk kildemateriale. I denne artikel er der også taget hensyn til engelske kilder, hvilket kan give berettelsen om kampen og dens konsekvenser en bredere baggrund.

"Africa" var et todækket linjeskib på 64 kanoner. Det var bygget i Deptford i 1781 og regnedes i følge engelske normer som et tredje rangs linjeskib. Skibets omtrentlige dimensioner var 52 m i længden og 15 m i bredden. Lastrummet var 6 m dybt. Skibet var dimensioneret til en besætning på 491 mand. (1).

Skibet havde været med til hårde dyster, inden det kom til Østersøen. Bl.a. havde det været stationeret i Nordamerika i årene 1794-96, havde deltaget i slaget ved Trafalgar i oktober 1805 og havde udført konvojtjeneste for East India Company i 1807. I 1808 blev det sendt til Østersøflåden, som under ledelse af admiral Sir James Saumarez havde mange og vidt spredte opgaver. Øresund skulle holdes åbent for handelsskibe, man skulle hindre forbindelsen mellem Norge og Danmark samt forhindre at franske tropper blev fragtet over Storebælt for at angribe Sverige. Desuden skulle man støtte den svenske flåde mod den russiske og blokere de franskvenlige havne i Tyskland. Den engelske Østersøflåde bestod af 13 linjeskibe, 5 fregatter og diverse mindre skibe. (Andersson 322).

Den 15. oktober fik "Africa" opgaven at eskortere en stor konvoj på 137 handelsskibe fra Karlskrona og ud igennem Øresund. Som hjælp for eskorten havde "Africa" bombarderskibet "Thunder" og 2 orlogsbrigger (Andersson 327). Den 19. oktober befandt konvojen sig ved indgangen til Sundets sydlige del og lå til ankers udfor Stevns Klint for at vente på efternølerne. Endelig ved middagstid lettede konvojen og stod nordover. Vinden betegnedes som frisk brise mellem SSO og SSV. "Africa" fulgte konvojen og krydsede nordpå.

Om aftenen ved 18-tiden sigtedes Dragør på 4-5 sømils afstand og "Africa" ankrede op, medens handelsskibene passerede på vej mod Malmø. På "Africa" observerede man om aftenen ved 22-tiden et brændende skib i nordøst, formentlig stående på Saltholms grund. (2). For skibets officerer og besætning, som kendte til farerne i området må dette syn have givet onde anelser. For et par måneder siden havde man fået en forsmag på de danske kanonbådes muligheder. Udfor København var man den 18. august blevet angrebet af 12 kanonbåde, man havde haft held til at retirere til Malmø (Andersson 326).

Næste dag begyndte med tyk morgentåge, som først lettede ved 9-tiden. Fra det opankrede linjeskib observerede man, da tågen var lettet, nogle svenske kanonbåde i aktion mod en brig, som var på vej ind mod Dragør. Man antog at briggen var en dansk prise. (2).

Efterhånden må nu de sidste handelsskibe være sejlet forbi mod Malmø. Nogle efternølere gav dog anledning til bekymringer for kaptajn John Barrett om bord i "Africa". Klokken 12.40 lettede man anker og satte alle sejl med kurs mod Dragør. Man havde set danske kanonbåde ved kysten og det gjaldt nu om at komme imellem dem og konvojens bagtrop.

Vindforholdene begyndte at blive ustadige. Den lette brise svingede mellem nordvest og vestsydvest og styrken varierede.

Af den formelt holdne og kortfattede logbog, som førtes ombord i "Africa", får man et tidsskema for de følgende dramatiske hændelsers gang. Klokken 13.55 observeredes de danske kanonbåde bestående af 25 kanon- og morterbåde. Bramsejlene sattes og man gik over stag til kurs NNO. Skibet gjordes klart til kamp. Klokken 14.55 kom kanonbådene på skudhold og man åbnede ild. Skibet vendtes nu til sydlig kurs uden videre kommentarer i logbogen. Den svage skiftende brise aftog samtidig og det blev vindstille! (2).

De følgende hændelser skildres fra dansk side i den rapport, som chefen for den københavnske roflotille kommandørkaptajn J.C. Krieger afgav dagen efter:

Roflotillen var ankommet til Dragør kl. 12 om middagen og der havde

man fået underretning om, at den store konvoj var nået til Malmø. Nogle skibe var dog gået på grund og de blev dækket af den svenske roflotille. Imidlertid så man også et engelsk linjeskib, som holdt kurs mod Malmø. Krieger besluttede derfor at attackere det fjendtlige linjeskib for derefter at brænde et skib, som stod på Middelgrunden indenfor Saltholms grund. Kiregers rapport lyder som følger: "Da det fjendtlige linjeskib bemærkede, at han var afskåret fra Malmø, og ikke kunne undgå attacken fra roflotillen, vendte han sydefter. Roflotillen vedblev at forfølge ham indtil klokken 4 eftermiddag, da linjeskibet var nødsaget til at vende for Falsterboør, stedet hvorved attacken fra roflotillen begyndte og vedvarede uafslutteligt til klokken 6½, da mørket bød mig samle roflotillen og gå tilbage til Dragør, hvor jeg ankom med roflotillen klokken 11 om aftenen, fandt da at de svenske selv havde sat ild på de på grund stående skibe. At det fjendtlige linjeskib havde lidt meget er øjensynligt". (4).

Hverken i "Africa"s logbog eller i Kriegers rapport, får man noget mere indgående at vide om stridens forløb i detalje, trods at kampen krævede sine ofre. På dansk side var der 25 faldne og 34 sårede, på engelsk side 10 faldne og 42 sårede. (2 og 5).

I det engelske tidsskrift for marinen, Naval Chronicle, indførtes i slutningen af året 1808 et længere usigneret læserbrev fra en person ombord i "Africa". Brevskriveren har ikke haft den store oversigt over selve slagets gang, men han er vidne til en del og hører meget, som bidrager til at give os et mere detaljeret indtryk af situationen ombord i linjeskibet.

Brevet lyder i sin helhed her i oversættelse:

HMS Africa, udenfor København
den 20.10.1808

Min kære ven,

Jeg er den almægtige Gud stor tak skyldig for hans uendelige nåde at bevare mit liv idag, da jeg har gennemlevet en meget hård kamp med de danske kanonbåde. For en uge siden sejlede vi fra Karlskrona i Sverige for at beskytte en konvoj på næsten 200 sejl, som skulle til Malmø. Vor konvoj kom frem til destinationshavnen og kun et skib blev taget og tre gik på grund. Disse blev brændt af vore folk for ikke at falde i danskernes hænder.

"Africa" lå mellem danskerne og konvojen for at dække den og beskytte den. Omkring klokken 1 idag blev det vindstille. Vi observerede, at de danske kanonbåde roede mod os i et antal af 32. Måske er du ubekendt med forholdene, men jeg skal sige dig, at når et stort skib kommer ud for vindstille, bliver det umuligt at manøvrere, det bliver som en træstamme på vandet, hvilket også blev tilfældet med os. Danskerne udnyttede med sine årer muligheden for at nærme sig vore låringer og stævn, hvor de vidste

at vi var svagest og herfra forsøgte de at bestryge os. Omkring klokken halv tre kom de indenfor skudhold og vi åbnede en livlig ild mod dem fra de af vores kanoner, som vi kunne rette mod dem. De fortsatte fremrykningen og placerede sig ved låringerne og ved stævnen.

I vindstille er disse både overlegne linjeskibet. Ved hjælp af årerne kan de frit bevæge sig rundt om skibet og da de er små som pletter på havet, er det ikke ligeså let at få sigte på dem som på et stort skib. Så vidt vi kunne skønne var de bemandede med 1.920 mand, 128 kanoner - 32 og 42 pundige. Man må med rette sige, at de udviste stort mod vedat komme os så nær. Vore skud gik langt ovenfor dem.

Jeg var stationeret på nederske kanondæk og arbejdede med langning af krudt fra krudtmagasinet. Jeg tilstår, at jeg bævede over at se de stakels sømænd blive slået omkuld i vort skib. Jeg kunne se det, når jeg engang imellem kiggede igennem en revne i et tykt bomuldsforhæng, som var ophængt rundt om den luge, som jeg stod ved. Forhænget var sat op for at forhindre, at ilden fra kanonerne skulle få forbindelse med det krudt, som jeg landede op til folket på dækket ovenfor. Stedet, hvor jeg stod, var lige ovenfor krudtmagasinet. Jeg må tilstå, at jeg var bange for at stå lige over krudtmagasinet, mens kugler og bomber traf os overalt. Jeg anstrengte mig at modstå min frygt og det lykkedes mig.

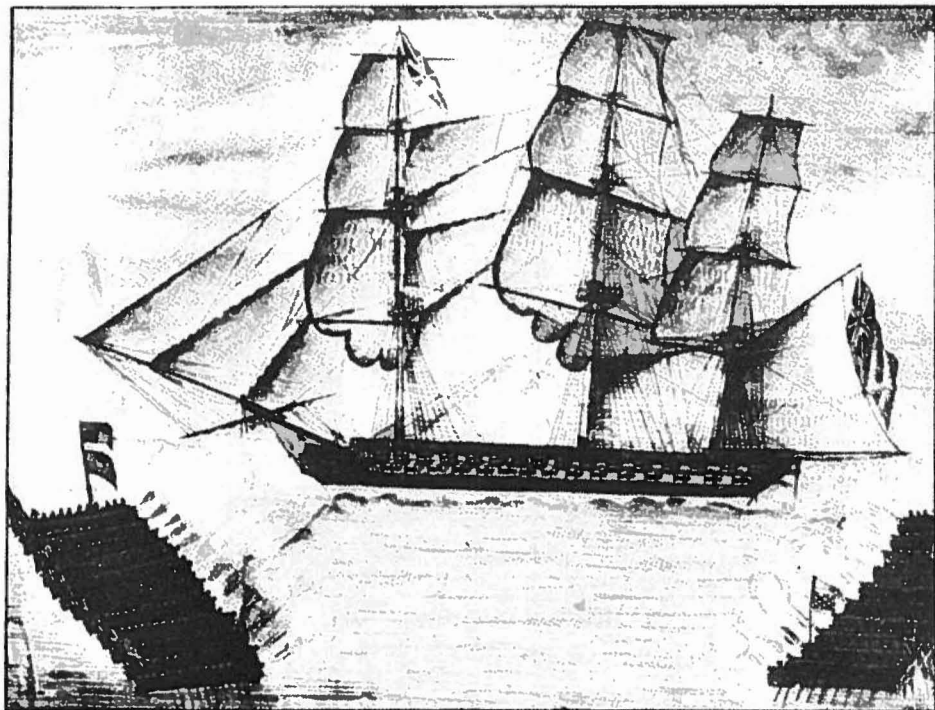
Deres kardæsker kan sammenlignes med byger af sten og grus som skovles ind i skibet. Forhænget rundt omkring mig blev snart revet bort af splinter. En krudtkardus på 4 pund, som jeg holdt over hovedet og rakte til manden ovenfor, eksploderede da låget var gået af. Jeg blev ikke skadet med undtagelse af et let slag på det ene øje. Jeg ved ikke, hvordan det gik til, at jeg undgik døden. Det må have været det almægtige forsyn. Adskillige store skud gik gennem skibssiden lige i nærheden. To jernstolper på 6-7 tommers diameter blev skudt i stykker. Manden ovenfor mig, som jeg langede krudt til, blev såret i begge arme og i brystet.

Klokken halv otte trak de sidste af vore fjender sig tilbage. Jeg fik at vide af folk på dækket, at de antog at danskerne havde lidt meget på grund af vor ild, og at de havde set mange både synke, og at de var ved at bjerpe folk op af vandet. Nogle både havde ikke mere end 5 mand tilbage. Mørket afsluttede affæren.

Ved gennemgangen viste det sig, at vi havde 5 dræbte og mange hårdt sårede. Det var totalt 61.

Vort flag blev to gange skudt bort. Fjenden troede da, at vi havde strøget flaget, råbte hurra og rykkede fremad. Vi råbte hurra igen og fyrede tilbage på dem. De trak sig tilbage.

Vi tror, at masterne vil falde, hvis vi får meget vind inden vi når



Kanonbåde angriber Linieskibet AFRICA.

Tegning af ukendt oprindelse gengivet i Folkebladet 1909.

havn. Kort sagt, vi har mange træffere i skroget og så store huller, at jeg næsten kan krybe igennem dem. Vi er helt og holdent et vrage. Alle vore skibsbåde er skudt i stykker. En våbenkiste på agterdæk er skudt i stykker; Men tak og lov gode Gud, vi slog dem tilbage. Vi tror, at deres tab må være tre gange større end vore, hvad gælder antallet, altså efter hvad dem på dækket så. Der er dem ombord i skibet, som var med ved Lord Nelson's sidste søslag ved Trafalgar og som siger, at dette var hårdere end Trafalgar.

Fjenden udviste stort mod. Vi havde tre sårede officerer og marine-soldaternes sergent-major var hårdt såret. Kaptajn Barrett var på dækket under hele kampen. Roligt og samlet opmuntrede han mændene som om intet særligt foregik. Han har overladt begge sine kahytter til de sårede og officererne har overladt sine køjer.

Vi sejler til Karlskrona for at reparere. Det værste er, at vi kun har tom ære ud af dette og hårde slag. Ingen prispenge.

Jeg skriver dette en lørdag aften. Jeg drikker jer lykke til i et glas grog. Dette er et tappert skib's besætning, noget under 400 mand og man kan ikke sige for meget til deres ros.

Hvis dagslyset var fortsat to timer til og fjenden havde fortsat med lidt mere forstand, så havde de slået to tredjedele af os ihjel eller sænket skibet. Med vor kaptajn ville skibet aldrig have strøget flaget, så længe det endnu kunne flyde.

Jeg formoder, at vi skal tilbage til England, eftersom vort skib er 30 år gammelt og helt slidt op. I aften (lørdag) mødte vi vor eskadrechef Sir J. Saumarez på "Victory". Kaptajn Barrett tog ombord til ham og han fik ordre om at sejle til Karlskrona for at reparere skaderne.

Søndag. Jeg har været i land og på tilbagevejen til skibet blev jeg forbavset over at se på agterspejlet og siderne. Agter findes der ikke en kvadratfod som ikke er ramt eller har kuglehul. Der er halvfjerds huller. Vi har fået nogle skibstømrere fra skibene her og de er igang med at reparere skaderne. Vi håber, at de kan gøre os i stand til at fortsætte til England." (Oversættelse fra Naval Chronicle XX side 369-372).

I det danske kildemateriale forekommer ingen detaljeret beskrivelse af kampen, men 11 år efter i 1819 udkom den første samlede historie af kanonbådkrigen skrevet af J.P. With og her gengaves episoden med "Africa"s bortskudte flag således: "Man havde grund til at formode det heldigste udfald, thi allerede var "Africa" således tilredt, at det synes umuligt, at det kunne holde sig et kvarter endnu. Virkelig sank også kort derpå det britiske flag og jublende stormede nogle af de danske ind på den forment-

lige overvundne fjende for at tage skibet i besiddelse; - men pludselig da disse var skibet på mindre end et riffelskud nær, sås atter dets flag vaje, og i det samme haglede det hele lag af skrå ødelæggende ned over vore åbne både. Til ære for den britiske chef bør man formode, at hans flag er blevet nedskudt, og at dette har givet anledning til den vildfarelse, som nogle af vore modige men uforsigtige krigere så dyrt måtte betale." (With side 78).

Den 26. oktober offentliggjordes tabslisten i København. De sårede var blevet indlagt på Søkvæsthuset og "fra lægekunstens side anvendes alt for at redde disse fædrelandets brave sønner." (5). De fleste i listen var sjællændere og jyder, men iøvrigt var der folk med fra hele det daværende rige. To officerer nævntes, som skik var, i toppen af listen. Det var mandsleutnanterne Kierulf og Gedde, chefer for chalupperne litra A nr. 11 og litra B nr. 1. Den eneste sårede, som ikke tilhørte flådens mandskab, var lodsens Ole fra Dragør.

Danskernes ild havde, som vi har hørt i det engelske brev, spredt stor ødelæggelse ombord i "Africa". I logbogen står der rapporteret efter kampen om skibets skader. Vi fik mange skud gennem sejlene og mange træffere i undermaster og skrog. Stående og løbende rig revet i stykker. 7 af styrbords forreste vanter og hele rejsningen til fokkemastens mærsstang var borte på bagbords side, storstaget og staget til sprydstagen bortskudt Gik igang med at reparere riggen og sikre masterne. Mistede 2 skibsbåde. Resten af bådene er gennemskudte." (2).

Næste dag kastede skibet anker ud for Mannehoved på Stevns. Det var stadigvæk svag vind og man fik nu tid til at rejse en nødrig og lave de værste skader provisorisk. På Mannehoved rapporterede lodsens Ole til København, at han havde set det engelske linjeskib, som var i en bedrøvelig tilstand. Han så, at fokkemasten var skudt af under mærsen, at galionen var bortskudt og at bovspryddet var afskudt på midten. Desuden var sejlene gennemskudte og hele agterspejlet skudt i stykker. (4).

Undermasterne var skadede i farlig grad, så man blev nødt til at sænke mærsstængerne og surre dem fast nedenfor de skadede dele. Samtidig med arbejdet på riggen var tømrerne igang uden på skibssiderne. Ind imellem arbejdet begravedes nogle af de døde, som "overgavs til dybet efter de sædvanlige ceremonier."

Lørdag den 22. oktober var riggen brugbar. Man lattede anker, satte sejl og styrede sydpå for moderat brise. Skibets besætning blev mønstret og kampens ofre regnedes sammen til 10 døde og 52 sårede. (2).

Om aftenen ved 22-tiden blev to lys observeret i østsydøst og skibet lagde straks derefter bi. Man havde mødt ingen ringere end linjeskibet "Vic-

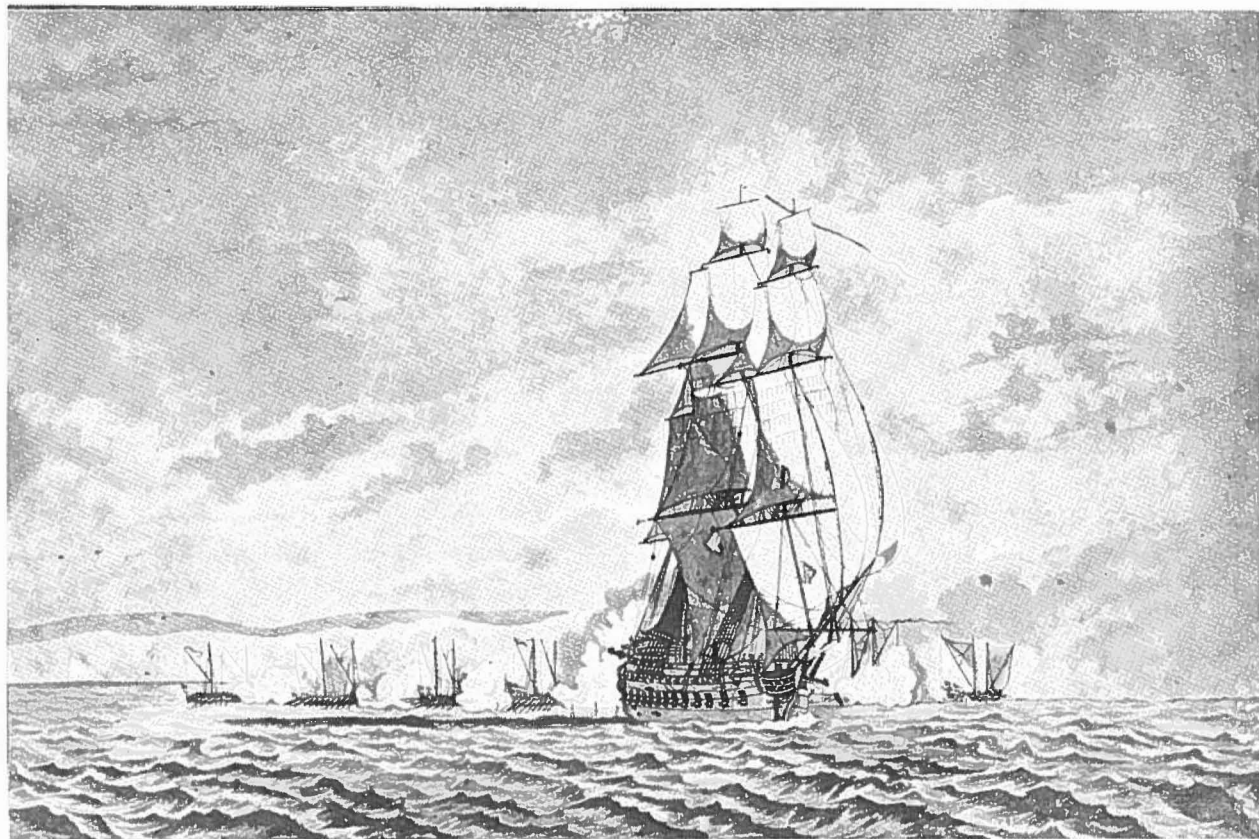
tory" på 100 kanoner, admiral Nelson's berømte flagskib fra Trafalgar. "Victory" fungerede nu som flagskib for den britiske østersøflådes chef, admiral Sir James Saumarez. "Africa"s kaptajn Barrett blev roet over til "Victory", hvor han har aflagt rapport og fået instruktioner. Logbogen fortæller ikke om besøgets resultat, men kaptajnen var atter tilbage efter 20 minutter og rejsen fortsatte videre mod øst. Ved midnat passerede man nord om Bornholm. Tidlig søndag morgen lagde "Africa" igen bi og denne gang bordedes en amerikansk brig, som kom fra St. Petersborg. Amerikaneren havde åbenbart rent mel i posen, for "Africa" sejlede snart videre. Ved 9-tiden om morgenen var man nået frem til østre Blekinges kyst og lodsen kom ombord, som skulle føre skibet ind igennem Aspønsund, den vanskelige indsejling til Karlskrona.

Den følgende tid lå "Africa" på redan i Karlskrona og reparererede de omfattende skader. To andre britiske orlogsmænd, "Ranger" og "Alart" sendte sine skibstømrere ombord til hjælp. Masterne reparereredes grundigt og hele riggen blev taget ned, og man riggede om på ny. Sejlene reparereredes ved hjælp af sejlmagere fra linjeskibet "Orion", som også lå på redan. Næsten som en regelmæssig del af dagliglivet forrettede man sømandsbegravelser. Mange af de sårede døde af deres sår. Nu var det ikke muligt at sænke ligene direkte i havet, når man lå så nær Karlskrona by, og man måtte derfor sende en båd ud på det åbne hav for at forrette det alvorlige hverv. (2).

I løbet af november sejlede "Africa" hjem til England, hvor det gennemgik en 3 måneders reparation på værftet i Chatham.

Kampen ved Dragør så fra begyndelsen ud til at udvikle sig til en dansk sejr. Linjeskibet var imidlertid bygget så kraftigt, at det stod imod flere timers heftig bombardement. Da danskerne i misforstand roede nærmere for at entre, blottede de sig og fik de engelske skrotladninger og geværild over sig, ubeskyttede som de var i kanonbådene. En sejr havde denne gang ellers været velkommen for at styrke kampånden i det af krigen hårdt pressede Danmark.

I senere tiders søhistorie kompenserer man i nogen måde for den udeblevne sejr. F. ex. skriver H. G. Garde i 1852, at på grund af sine skader blev "Africa" kasseret ved hjemkomsten til England (Garde 531). Denne "happy-end" ser ud til at have passet så godt ind i historiens sammenhæng, at den lever videre til vor tid i større oversigtsværker som Politikens Danmarkshistorie (bind 10 s. 309) og Flådens historie gennem 450 år (s. 107). Men virkeligheden var anderledes. I de følgende to år var "Africa" tilbage i Østersøen og 1811-1812 tjenstgjorde skibet atter i Nordamerika inden det endelig blev kasseret i 1813 efter 32 års tjeneste. (1).



En episode under søkrigen 1864-66, hvor danske kanonbåde angriber det engelske linieskib *Dictator*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

LITTERATURLISTE.

Anderson, R.C.: Naval Wars in the Baltic. London 1910.

Garde, H.G.: Den dansk norske sømagts historie 1700-1814. København 1852.

James, William: Naval History of Great Britain. Vol. V. London 1847.

Teisen, Jørgen: Kanonbådskrigen 1807-14. Flåden gennem 450 år. s. 87-96. København 1961.

Wandel, C.F.: Søkrigen i de dansk norske farvande 1807-14. København 1915.

With, J.P.: Danske og norske søheltes bedrifter fra år 1797 til 1813. København 1819.

uden forf.navn: Kampen ved Dragør den 20. oktober 1808. Folkebladet XXX s. 160 1909. Kristiana Naval Chronicle XX. London 1808.

KILDER.

1. Alphabetical record of Royal Navy Warship names and History. National Maritime Museum, Greenwich England.

2. HMS Africa's logbook. 18.10-2.11 1808. ADM 1852 Public Record Service, London.

Søetaten. Admiralitetet. Ink. sager 1808. Rigsarkivet København.

3. nr. 2002. I.C. Kriegers indberetning om kampen med det engelske linjeskib.

4. nr. 2005. Kaas rapport fra Kiøge.

5. nr. 2010. Liste over faldne og sårede.

6. nr. 2016. Kaas rapport 22.10.

ADMIRAL CHRISTOPHER LINDENOW

Selvom vi nu skriver 1978 og derfor er ude af Niels Juels store jubilæumsår, kan det måske være af interesse for dette tidsskrifts læsere at få lidt at vide om den mand, der var Niels Juels forgænger i embedet som chef for Holmen, og hvis skæbne derfor i nogen grad havde indflydelse på Niels Juels karriere.

Manden var Christopher Lindenow af de "sagtmodige Lindenow'ers æt". En søn af den admiral Godske Lindenow, hvis navn er knyttet til Lindenowsfjorden på Grønlands sydøstkyst, fordi han var udsendt på en af de ekspeditioner, som Christian den fjerde tog initiativ til for at udforske de arktiske områder og udfinde muligheder for at øge rigets magt og anseelse i disse egne.

Når jeg er "kommet til" at interessere mig for denne Niels Juels forgænger skyldes det, at jeg ved læsning i Trap's DANMARK om Sønderholm kirke ved Nibe erfarede, at der i denne fandtes et epitafium over Christopher L. med en fremstilling af en eskadre.

Ved studier hos Garde og Lind kunne konstateres, at denne Lindenow efter Erik Ottesen Ornings afsked (1644) i 1645 blev ansat som Holmens Admiral, og at han i 1657 pludselig blev afskediget i unåde, angiveligt fordi han havde argumenteret imod det dengang under planlægning værende felttog mod Sverige. Frederik den tredje skal endog have "løftet stokken" imod ham i vrede over at han udtalte sig imod Kongens ønsker og vilje! Man kan jo nok, uden at tage stilling til, hvad dette kunne have betydet for Niels Juels karriere, blot prøve at forestille sig, hvor meget anderledes Danmarks skæbne kunne være blevet, hvis ikke kong Frederik havde været så overbevist om sine egne ideers fortræffelighed!

Det kunne ikke indgå at pirre min nysgerrighed efter at se hvorledes denne miskendte admiral var begravet og under et besøg i Sønderholm kirke, hvortil nøglen velvilligst blev udlånt af sognepræsten, fik jeg så ikke alene det på billedet viste epitafium, men også admiral Lindenows kiste at se.

Desværre er epitafiet stærkt overmalet, formentlig lidt efter midten af forrige århundrede. Det fremgår efter Nationalmuseets oplysninger ikke af den foreliggende restaureringsrapport fra 1880'erne, at det skulle være sket ved den lejlighed og må efter sognepræstens oplysninger antages at være sket inden.

Overmalingen viser sig først og fremmest ved at de orlogsskibe, der må antages at være den eskadre på 10 skibe, hvormed Lindenow i 1656 ifgl. Garde deltog i hollandsk-danske operationer udfor Danzig, alle er forsynede

med hvidmalede batterigange, hvilket i hvert fald ikke har noget med normal udenbordsmaling af orlogsskibe i 1656 (eller 1679) at gøre, men man kan jo let forestille sig en med det 19. århundredes orlogsskikke bekendt malers ideer om, hvorledes et orlogsskib skulle se ud. (Sort med hvide batterigange).

Epitafiet bærer for neden den noget særegne tekst:

"Her i dette Capal liger den Højædle og Velbaarne Her Admiral Christopher Lindenow som var den Højædle og Velbaarne Herris Her Godske Lindenow til Lindersvold Hans Kongl. Majestæts til Danmark og Norges forige Admiral Hans Søn blev fød Anno 1611 den 13 Martsii og døde Anno 1679 den 2 October i sin Alders 68 Aar. Han deltog med Hæder i Krigen under Carl den 10s Angreb paa Danmark og anførte en Eskadre paa 9 Linieskibe."

Det man vel først og fremmest hefter sig ved i denne gravskrift, når man har beskæftiget sig med Christopher Lindenows levnedsløb og karriere, er at hans fødselsdato angives. Den findes nemlig hverken i dansk biografisk lexicon, i Adelsårbogen 1902, i hvilken hans levnedsløb er anført eller hos Lind. Måske fordi den kun falder 3 dage efter at hans fader ifølge Lind holdt bryllup! Om trolovelsesdagen oplyser de nævnte kilder intet.

Dernæst bemærker man, at denne velmeriterede admiral anføres som "Højædle og Velbaarne Herris Her Godske Lindenow til Lindersvold Hans Kongl. Majestæts til Danmark og Norges Hans søn, uanset at faderen ved Christophers død havde været død i 66 år, og må formodes ikke at have været særlig kendt der på egnen, da det var sønnen, der i 1664 erhvervede St. Restrup i Sønderholm sogn.

Det fremgår af Linds oplysninger, at Lindenow kun 2 gange yderligere som admiral har ført kommando til søs, nemlig 1) da han tidligere på året i 1656 førte Kong Frederik den 3. til Norge og 2) da han i 1653 førte kommando over en udrustet flådestyrke i Sundet, en bevogtningsstyrke for København, da man under den da pågående krig mellem Holland og England frygtede et angreb fra Sverige.

Det er således højdepunktet i hans søgående karriere, der er afbildet på epitafiet.

At han anføres som søn af den gamle admiral Lindenow kan måske skyldes, at han iflg. Lind faktisk blev ansat som Holmens Admiral i 1645 på stort set samme betingelser som sin 33 år i forvejen afdøde fader.

Det skal bemærkes, at Lindenow var chef for Holmen i den vanskelige periode, da Corfits Ulfeld som statholder på Københavns Slot stod i spidsen for Marinens anliggender, og at det fra nogle sider anføres, at der var konstaterede uregelmæssigheder fra denne periode, der var medvirkende til hans



pludselige afsked. Når det betænkes, at der gik 6 år fra Ulfeldts fald til Lindenows afskedigelse forekommer dette efter min opfattelse mindre sandsynligt, end den foran angivne årsag. Men det kan selvfølgelig tænkes, at man allerede dengang har kendt til efterrationalisering, og henset til at Lindenow jo uheldigvis fik så grumme meget ret, til fremtidens brug har konstrueret en forklaring om, at han som så mange efter ham, havde kunnet hænges ud på de så ofte konstaterede vanskeligheder ved kontrollen med leverancer af tømmer, tovværk og fetalje til marinen.

Hans periode i unåde blev kun af kortere varighed, i 1657 varetog han stadig flådens udrustning, Niels Juel var jo til søs til langt hen på året, og under Københavns belejring i vinteren 1658/59 førte han kommando ved forsvaret af Christianshavnsafsnittet. Beskrivelsen på epitafiet af hans indsats mod Karl 10. Gustav kan med henvisning til disse oplysninger ikke siges at være særlig nøjagtige, så meget mere som han senere som lensmand på Nykøbing slot på Falster var så uheldig at blive taget til fange af svenskerne i april 1659.

Han må have været særdeles velhavende, idet han foruden St. Restrup, som han endnu i året før sin død forøgede, ejede Lindersvold og Bækkeskov.

At hans søn ikke evnede at holde sammen på alt dette fremgår kun af Trap. Godsarkivet fra St. Restrup er helt uden oplysninger om godsets skæbne fra 1681 og ca. 100 år frem.

Men epitafiet med dets malede fremstilling af hans eskadre hænger stadig i Sønderholm kirke og hans kiste findes der også.

Det er oplyst fra Nationalmuseet, at epitafiet i forbindelse med en forestående restaurering af Sønderholm kirke vil blive nærmere undersøgt og konserveret, og det vil blive interessant at se om de nærliggende samtidige fremstillinger af skibstyper fra det 17. århundrede vil kunne give interessante detaljer, når senere tiders mindre nænsomme "vedligeholdelsesarbejder" bliver afrenset.

Med hensyn til de der angivne 9 "linieskibe" skal sluttelig bemærkes, at der er afbildet 5 3-mastede, 3 2-mastede og 1 1-mastet skib, og at Lind angiver at eskadren bestod af 10 skibe. Garde derimod anfører sammensætningen som 5 orlogsskibe, 3 fregatter og 2 småskibe. Uoverensstemmelserne er altså ikke betydelige, selvom fregatter også havde 3 master. Det kan jo ikke ses om antallet af master også er ændret ved overmalingen.

Det skal iøvrigt bemærkes, at Niels Juel som chef for orlogsskibet "Sorte Rytter" i denne eskadre gjorde sit første togt i dansk tjeneste. Alene af den grund er der årsag til at interessere sig for, hvad restaurering og rensning af epitafiet kan bringe for en dag.

KILDER:

Trap: DANMARK.

Lind: Kong Kristian den Fjerde og hans mænd på Bremerholm.

Lind: Kong Frederik den Tredjes Sømagt.

Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700.

Danmarks Adelsårbog 1902.

St. Restrups Godsarkiv i Landsarkivet i Viborg.

Finn Askgård: Rustmester Christian Wilcken Kyhl, bøsse-mager og opfinder.
Tøjhusmuseet, Kbh. 1975.

Kyhl var en bøsse-mager, hvis navn er kendt af de fleste våbeninteresserede. Han var overordentlig dygtig og opfindsom, og virkede både for hær og flåde i en meget spændende periode af Danmarkshistorien: revolutions- og napoleonskrigenes tid. For den marinehistorisk interesserede indeholder hans levnedsskildring nogle særdeles relevante afsnit, dels om hans levering af håndskydevåben til flåden, dels om udviklingen af den kanonlås, som i begyndelsen af 1800-tallet indførtes, og som kom til at betyde en større præcision ved affyringen af skytset. Dette emne er ikke tidligere blevet behandlet, og det er derfor glædeligt, at forfatteren ofrer så meget plads på at give det en rimelig gennemgang.

Resten af værket er helliget Kyhls leverancer af våben til hæren, hans opfindelse af den "indvendige geværlås" og endelig hans produktion af private skydevåben.

Skriftet er det niende i Tøjhusmuseets skriftrække og repræsenterer på smukkeste måde dette museums forskningstraditioner.

Birger Thomsen

Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Forudsætninger, Forløb og Følger.
Søe-Lieutenant-Selskabet 1977. 39,- kr.

Bogen fås i Nyboders Boghandel eller ved indsendelse af 39,- kr. til
Søe-Lieutenant-Selskabet, Overgaden O. Vandet 62 B, 1415 Kbh. K.

Dette skrift er udgivet i forbindelse med 300-året for slaget i Køge Bugt i 1677, og er endnu et af de skrifter, som i dette år er udsendt om slaget og Niels Juel.

Skriftet fremtræder som en række indlæg, hvor de forskellige bidragydere har behandlet hvert sit aspekt af det berømte søslag.

Finn Askgaard, direktør for Tøjhusmuseet, gennemgår således udenrigspolitikken og selve krigens forløb op til slaget. Her gøres på udmærket vis rede for de diplomatiske forhold, der førte til krigsudbruddet, de efterfølgende sømilitære operationer fra 1675 og frem, Gotlands erobring, Trompsø sejr ved Øland med en dansk/hollandsk flåde samt Niels Juels succesrige kamp mod en overlegen svensk flåde mellem Bornholm og Rügen.

Redaktionen har derefter medtaget et indlæg fra "fjenden", her personificeret ved Landsarkivarie Lars O. Berg, som på forbilledlig vis leverer en redegørelse over de vanskeligheder, som den svenske flådeledelse havde at kæmpe med: Sverige mistede i 1676 sine dygtigste admiraler, som oftest var officererne ombord ikke uddannede på søen, og man havde store vanskeligheder med at skaffe mandskab til flåden. Det er spændende læsning og bringer nye elementer til forståelsen af Niels Juels sejr i Køge Bugt. Man kan dog ikke undlade at spørge sig selv, om en tilsvarende analyse af den danske flådes forhold ikke ville have bragt tilsvarende problemer for dagen. Hvis det var tilfældet, hvordan overvandt den danske flådeledelse så disse, og hvem bærer ansvaret for at de blev overvundet? En sådan direkte sammenligning ville have gjort Lars O. Bergs interessante indlæg endnu mere værdifuldt.

Sagkundskaben er derefter spurgt til råds, idet man har formået viceadmiral S. Thosttrup til at redegøre for selve de sømilitære operationer i forbindelse med slaget. Her har viceadmiralen, som han selv udtrykker det i forordet: "lagt vægt på en militær og sømandsmæssig vurdering". Af særlig interesse er her de taktiske forhold, der var gældende for datidens krigsforhold, og som må stå som reference for en udredning af selve slagets gang. Der oplyses, at de svenske skibe generelt var de danske overlegne, og man præsenteres for en redegørelse for datidens skibes fart og manøvre-evner.

Derefter gennemgår han i detaljer selve krigsoperationerne, som førte

op til slaget, for endelig, med ligeså stor grundighed at beskrive selve slaget i Køge Bugt, og dets følger.

Viceadmiralen afslutter med en tekstforklaring, der redegør for faglige udtryk i teksten.

Endelig tegner arkivar H.C. Bjerg sig for en historiografisk oversigt. Efter at have redegjort for det foreliggende primære kildemateriale, der, som han selv udtrykker der, hurtigt er overset, klarlægger han på forbilledlig vis de punkter, hvor der, igennem senere tiders historiske behandling af emnet, er opstået uoverensstemmelser i fortolkningen af kildematerialet. Herefter tager han fat på tidligere historiske fremstillinger af slaget, hvor han gang på gang kan påpege hvilket kildemateriale, den pågældende forfatter har haft til rådighed, samt hvor forfatteren bevæger sig udover sit kildemateriale. Oversigten efterlader et levende indtryk af, hvorledes tidligere historikere, fra Peter Jespersens og Marcus Giøes ligtaler 1697 og frem til idag, har fremstillet hver deres lille nye broderi på den "ende", som kunne spindes om Niels Juel og Slaget i Køge Bugt. Den historiografiske gennemgang er, som tidligere sagt, forbilledlig og særdeles overbevisende, men desværre skæmmes den af to forhold: det ene, som straks falder en faghistoriker for brystet, er de noget mangelfulde litteratur- og kildehenvisninger. Til trods for talrige citater, fremhævet i kursiv, findes ingen nøjagtige angivelser af, hvor citaterne stammer fra, ligesom det er umuligt at finde frem til det primære kildemateriale efter forfatterens angivelser. Dette fravær af henvisninger må skyldes den redaktionelle linie (de øvrige indslag mangler også sådanne) men i dette tilfælde, hvor der foreligger et næsten klassisk metodisk arbejde, bør en så selvfølgelig ting som litteratur- og kildehenvisninger ikke mangle!

Det andet forhold, som efter anmelderens mening skæmmes indlægget, og som er en mere subjektiv opfattelse, er dette, at efter på overbevisende måde at have vist, hvor let mytedannelser opstår i forbindelse med udlægningen af et mangelfuldt kildemateriale, kan forfatteren dog ikke modstå fristelsen til at fremlægge sin egen vurdering af "wie es eigentlich gewesen". Forfatterens indlæg ville have stået meget stærkere, hvis denne sidste udlægning var blevet udeladt.

Birger Thomsen

Hermed foreligger det 24. bind af Våbenhistorisk Årbog, som stadig fremtræder i det fornemme udstyr, med glittet papir og smukke illustrationer, der efterhånden er blevet et varemærke for denne publikation. Af indholdet bør især nævnes en artikel, som har særlig interesse for den marinehistorisk interesserede. Det drejer sig om Egon Eriksen: Dansk artilleri i den Skånske Krig 1675-1679.

E. Eriksen er den tidligere leder af Tøjhusmuseets artilleriafdeling, og det kan derfor ikke undre, at dette emne her behandles særdeles kompetent. En stor del af artiklen er helliget den danske flådes artilleri, som med stor detaljerighed bliver gennemgået. Det er ikke uden tilfredshed, at anmelderen ser det af ham fremdragne manuskript, "Søtøjhusbogen 1771" benyttet i en så omhyggelig videnskabelig afhandling. Udover selve skytset bliver man præsenteret for raperter, laderedskaber og måleinstrumenter, som meget kompetent bliver beskrevet. Der er dog en enkelt ting, som må undre: i artiklen nævnes tidligere arbejder indenfor emnet, således O. Blom og senest P. Dedenroth-Schou, mens forfatteren tilsyneladende ikke har kendskab til en ellers udmærket oversigt i J. Barfod: "Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699", 1963. I denne findes således aftrykt den flådeliste fra 1674 (p. 93-94) som Eriksen henviser til i sin note 22. På anden vis ville en henvisning til den omtalte bog have været relevant, idet den vel ikke går i den grad i detaljer med selve skytset, men til gengæld giver et overblik over kanonstøberierne og deres situation, og således er et udmærket supplement til Egon Eriksens artikel.

Staben ved Tøjhusmuseet tegner sig for de fleste af bidragene til årbogen: Arne Orloff skriver om tasker til den danske hærs revolvere, Kay S. Nielsen om Fodfolkskamp i middelalderen, belyst vha. Schweizer hellebarder. Inga F. Rasmussen behandler den danske dragonhjelms udvikling fra 1854 til 1923, mens Finn Askgaard gennemgår Prins Christians våbensamling. Denne prins er nærmere betegnet Christian IV's ældste søn, der døde i 1647, men inden da havde vist sig som en mand med vidtspændende interesser.

Den nu afgåede direktør, dr. phil. Arne Hoff, leverer ikke i dette skrift et bidrag, men en bibliografi over hans produktion viser, at han tidligere bestemt ikke har ligget på den lade side.

Af bidragsydere udenfor Tøjhusmuseet skal endelig nævnes H.D. Schepe-lern, der har leveret en artikel om våbenhistoriske notitser i Ole Borchs Rejsedagbøger, 1660-65.

Birger Thomsen

Jean Boudriot: Le Vaisseau de 74 canons. Traite pratique d'art naval.
1-4. Grenoble 1973-77.

Det er ikke hver dag, at et udenlandsk værk anmeldes i Marinehistorisk Tidsskrift, men når man præsenteres for et værk som ovenstående, er det umuligt at holde pennen i ro.

"Le Vaisseau de 74 canons" er et værk, som omhandler den franske marines stolthed: 74 kanons-skibet, som det fremtrådte under den Nordamerikanske Frihedskrig. Denne klasse af skibe fik hurtigt ry for at være bedre sejlene, bedre armeret og bedre indrettet end dens tilsvarende engelske modstandere, og senere, under revolutionskrigene, kunne den engelske kommandør, som fik kommandoen over et erobret fransk 74-kanons-skib, prise sig lykkelig, idet man i den engelske flåde mente, at de stadig var de tilsvarende, nybyggede engelske skibe langt overlegne. Det franske 74 kanons-skib blev hurtigt model for tilsvarende klasser i de øvrige europæiske flåder.

Værket er på 4 digre bind, ialt 1150 tekstsider og dertil et utal af plancher. Det kunne lyde lidt voldsomt for bare at gennemgå en enkelt skibstype, men det er det imidlertid ikke: værket er en odysse igennem den franske marine før revolutionen, fra konstruktion af skibe til udformningen af emblemer på marinesoldaternes patrontasker. Imellem disse to yderpunkter føres man igennem emner som: praksis for udarbejdelsen af skibstegninger, uddannelse af konstruktører, skytsets udformning og betjening, værktøj, rigning, manøvrering, forholdene ombord, personel, kort sagt alt, der kan have forbindelse med et skib fra denne periode. Når man har arbejdet sig igennem alle fire bind, har man fået et særdeles tilbundsående kendskab til den franske marine op til revolutionskrigene, ikke alene fortalt sobert og levende, men i tilgift omhyggeligt og overdådigt illustreret med tegninger og skitser fra forfatterens hånd. Der er kun tre ting som må beklages i forbindelse med dette monumentale værk (løbende udgivet siden 1973):

1) Det er dyrt (1155 NF), 2) det er skrevet på fransk (hvilket begrænser læsekredsen i Danmark) og 3) til trods for at et tilsvarende kildemateriale forefindes, er der endnu ikke skrevet et tilsvarende værk om den danske flåde.

PS: For den interesserede, der ikke lige har over 1000 NF til dette værk, skal oplyses, at Marinens bibliotek naturligvis er i besiddelse af et eksemplar af "Le Vaisseau de 74 canons".

Birger Thomsen

INDHOLDSFORTEGNELSE

Meddelelser

Referat af generalforsamling d. 29. marts 1978 i Selskabet Fregatten Jylland's Venner	26
Maritim Konference 1978. (Birger Thomsen)	28

Artikler

Ole Lisberg Jensen: Kampen mod lineskibet Africa syd for Dragør i oktober 1808	29
H. -H. Wesche: Admiral Christopher Lindenow	39

Anmeldelser

Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Forudsætninger, Forløb og Følger. (Birger Thomsen)	44
Våbenhistorisk Årbog 1978. (Birger Thomsen)	46
Jean Boudriot: Le Vaisseau de 74 canons. Traite pratique d'art naval. (Birger Thomsen)	47

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT MAJ 1978 NR. 2 11. ÅRGANG

- Udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner
- Redaktion: Cand.mag. Hans Chr. Bjerg under medvirke af cand. phil. Ole L. Frantzen og cand.mag. Birger Thomsen
- Ekspedition: Hans Chr. Bjerg, Jellerød Have 117, 2980 Kokkedal
- Udsendes 4 gange om året til medlemmerne af de tre udgivende selskaber
- Abonnement kan tegnes gennem de tre udgivende selskaber eller ved henvendelse til ekspeditionen
- Eftertryk tilladt med kildeangivelse
- Forsiden forestiller et gruppebillede af søartillerister, formentlig fra 1880'erne.