

Marinehistorisk Tidsskrift



16. årg.

April

Nr. 2

1983



Fregatten Jyllands Venners generalforsamling

Formandens beretning

I Fregatsagens status

Lokalplan 1 Ebeltoft er godkendt, hvorefter dokøens placering er endeligt fastlagt. Så snart farvandsdirektoratets godkendelse for op-pumpning fra havbunden foreligger, og det er kun en formssag, vil arbejdet begynde. Pontoner og pumpe er tilstede, og startskuddet ventes givet den 5. april, således at dokøen vil være en kendsger-ning den 9. maj, hvor den store landsindsamling vil blive indledt under stort anlagt festivitas i Ebeltoft. Herom vil vi høre mere senere på aftenen.

Den selvejende institution fregatten *Jylland* har dette år etable-ret et sekretariat her i hovedstaden og ikke i Ebeltoft, for at under-strege, at Fregatten *Jyllands* bevarelse ikke er et lokalt anliggende, men en opgave for det ganske land. Sekretariatets adresse er Julius Thomsensgade 7, 1974 Kbh. V. Sekretariatschefen er Jørgen Pe-tersen, en særdeles erfaren, og jeg tør tilføje meget energisk mand, der i mange år har været indsamlingsleder for Røde Kors. Der skal nok komme fart i propagandaen, og vi venter store resultater in-denfor den nærmeste fremtid. Der er også blevet knyttet en kom-mitteret til sekretariatet, kommandør A.C. Struchmand, som er velkendt i kredse, der må formodes at ville støtte indsamlingen med større tilskud. Og sidst men ikke mindst, H.K.H. prins Henrik har nylig givet tilsagn om at være protektor for Den selvejende institution Fregatten *Jylland*.

Udformningen af det dokanlæg, der skal opbygges på dokøen, vil i den nærmeste fremtid blive projekteret på stadsingeniørens kontor, Ebeltoft.

Lokalplan 2 Ebeltoft, der vil omfatte dokøens udvendige frem-træden og værkstedsbygningernes udformning og placering på strandarealet, vil blive præget af en arkitektkonkurrence, der bliver udskrevet, så snart indsamlingen har givet den fornødne økono-miske baggrund. Det er derfor meget vigtigt, at indsamlingen får en flyvende start og giver et anseligt resultat.

II Fregatten Jylland Venners aktiviteter

Vore formål er som bekendt at

- a) skaffe midler til fregattens bevarelse.
- b) vedligeholde og helst forøge interessen for fregatten.
- c) arbejde med i Den selvejende insitution fregatten Jylland's styrelsesorganer.

ad a

Junior Chamber, Lyngby har vist fregatsagen meget stor interesse. Det lykkedes da også for dem at få fregatsagen accepteret som et landsprojekt for året 1981/82. Selvom deres regnskab for indsam-lingen knapt nok endnu er afsluttet, er der udsigt til et overskud på ca 30.000 kr., som vi vil modtage til anvendelse iflg. vor for-målsparagraf.

For at bidrage til en så god start som muligt ved indsamlingen den 9. maj, Helgolandsdagen har Vennernes bestyrelse besluttet at støtte Den selvejende institution med 50.000 kr. Det er en sum, der er mindre end vor årsindtægt, hvorfor denne disposition er i overensstemmelse med vore vedtægters § 1 stk. 7.

ad b

Som omtalt ved sidste generalforsamling havde vi foræret institu-tionen en tysk oversættelse af St. Steensens bog: Fregatten Jyl-land. Den er nu blevet trykt og vil blive solgt fra boden på fre-gatten. Der er udsigt til et godt salg, da der kommer mange tyske besøgende i sæsonen og denne bog er det eneste fremmedsprogede materiale, der er til buds. Bogen vil således både tjene til udbre-delse af kendskab til fregatten i udlandet og samtidig støtte sagen økonomisk.

Firmaet Voigt Reklame, Slagelse, lovede os på bådudstillingen sidste år at lade fremstille 500 stk. gratis mærkater, der kunne pro-pagandere for fregatsagen. Vi skulle selv komme med 4 forslag, som også blev udarbejdet af arkitekt Højland, der var midlerti-digt tilknyttet fregatværkstedet. De blev alle fremstillet og har været til salg i sæsonen 1982. Mærkatet med fregatten i hel figur er gået bedst og et nyt oplag af dette mærkat er sat i værk. Det er utvivlsomt en god reklame for sagen.

Under bådudstillingen i 82 talte vi om muligheden af at frem-stille et videobånd bl.a. på grundlag af vor Fregatfilm. Det er nu

blevet fremstillet af arkitekt Kure, bekostet af Århus amtskommune. Det omhandler fregattens bygningshistorie, og vises i amtets skoler og som non-stop-forestilling på fregatten. Det er meningen at lade fremstille endnu to bånd, eet om fregattens aktive søtjeneste (Helgolandsslaget og togter til Vestindien) og eet om fregattens restaurering. Der er stor interesse for et sådant oplysningsmateriale.

ad c

Iflg. vedtægter for Den selvejende institution fregatten Jylland er vor venneforening repræsenteret i begge institutionens styrende organer. I bestyrelsen sidder vor næstformand S.A. Jensen og i repræsentantskabet vor kasserer ing. Raun. Desuden er flere andre af vor bestyrelse med i institutionens repræsentantskab, indsat af andre foreninger eller institutioner, fx sidder jeg selv deri som repræsentant for Tøjhusmuseet.

III Fregatten Jyllands Venners fremtid

Egentlig kunne jeg godt slutte min beretning her. Men jeg føler dog trang til at føje nogle ord til. Sagen er den, at vore muligheder for at samle midler ind til fregattens bevarelse i øjeblikket synes små, sammenlignet med de resultater, som kan forventes af institutionens landsomfattende aktivitet i de nærmeste år.

Her vil jeg imidlertid pege på, at indsamlingseksperter Peter Kauffeldt, som har udarbejdet et forslag til indsamlingsstrategi på institutionens opfordring, tildeler Fregatten Jyllands Venner en betydningsfuld fremtidsrolle. Han mener, at alene vort navn er et godt aktiv i en indsamlingsperiode, ud fra den betragtning, jeg citerer: "Et vigtigt indtægtsfundament for enhver indsamlingskampagne, der skal strække sig over en længere årrække, vil altid være en trofast kreds af sympatisører." Her tænkte han på vennerne. Men det må i samme åndedræt tilføjes, at han forestiller sig, at man ved veltilrettelagt, energisk propaganda kan øge foreningen til ca. 20.000 medlemmer.

Bestyrelsen har under sine overvejelser nok ment, at Peter Kauffeldt i henseende til venneforeningen vækst har været lovlig optimistisk. Det er jo også klart, at en forening af den størrelse må

ledes på en ganske anden måde end hidtil, hvor alt er gennemført ved frivillig, ulønnet indsats. Endelig kan den nødvendige propaganda kun gennemføres med Den selvejende institutions støtte, og dette er i øjeblikket et ganske uafklaret spørgsmål, som indeholder både vedtægtsmæssige og mange andre problemer.

Eet er dog sikkert, Fregatten Jyllands Venner er fast besluttet på fortsat at virke til gavn for fregatten, og i bedste harmoni med det arbejde, som Den selvejende institution fregatten Jylland nu for alvor tager fat på.

Alligevel vil jeg ikke undlade, ligesom sidste år, som afslutning at henvende mig til vore nuværende medlemmer med en opfordring til, at alle hver for sig søger at skaffe et nyt medlem indenfor deres bekendtskabskreds. Det skulle være en overkommelig opgave og en god begyndelse til en ønskelig vækst, der kun kan styrke den gode sag: Fregatten Jyllands bevarelse.

F. Askgård
formand

Søslaget ved Greifswalder-Oie år 1000

af

S.A. Saugmann

En af de betydeligste kamphandlinger i Kong Svend Tveskægs geniale befæstelse af Danmarks magtposition i Nordeuropa var søslaget ved Svolder Ø udfor Svolder Bund ved Rügen den 9. september år 1000.

I henhold til Snorres Saga om Kong Olav Trygvessen fandt søslaget sted mellem Rügen og Pommern, men alligevel har vore historiske forskere ikke turdet stedfæste søslaget nøjagtigt.

Da vi nærmer os året for 1000-året for denne dramatiske kamphandling, var det måske på tide, at få sagaens oplysning om søslagets plads bekræftet samt benytte lejligheden til at belyse dramaets baggrund og dets to hovedpersoner, Kongerne Svend Tveskæg af Danmark og Olav Trygvessen af Norge.

Betragtes et søkort over området fx Oversigtskort over Danmark med omgivende farvande, C nr. 320, udgivet af Det kongelige Søkort-Arkiv juli 1950 og rettet 1975, ses det på det gengivne kortudsnit, at Svolder-Ø har bevaret sit oprindelige navn, Swalder-Oie, med forstavelsen "Greif", der på oldtysk betyder "Gammel" – altså Gammelsvolder-Ø.

På samme måde har Gammelsvolder-Bund bevaret sit gamle navn Greifswalder-Bodden, og byen Greifswald er Gammelsvold, der under Erik Glippings urolige regeringsperiode i 1220 opnåede privilegium på et fed jord til opførsel af boder i fisketiden på det dengang danske marked i Falsterbo.

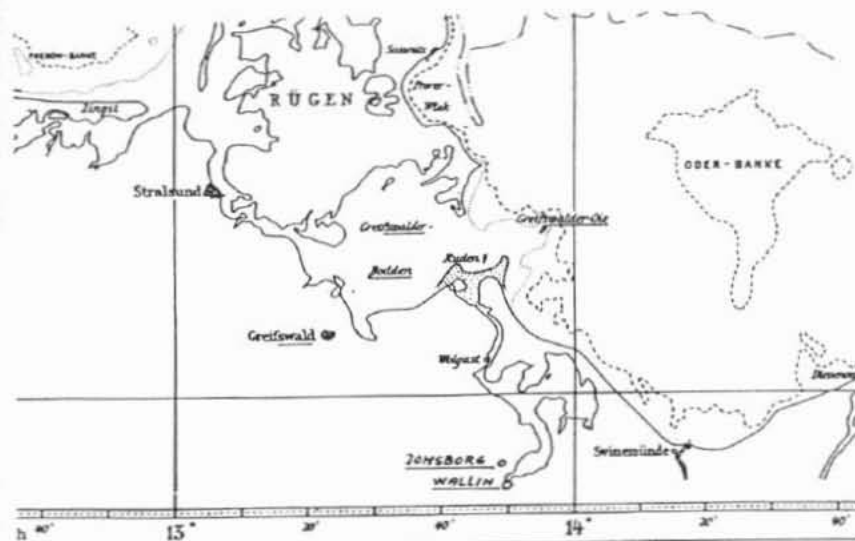
Korrekt opmålt er positionen for fyret på Greifswalder-Oie:

54° 15' nordlig bredde

13° 56' østlig længde

hvilket er ca. 7 sømil SØ for Rügen, der på det nærmeste svarer til søslagets position ganske nær Greifswalder-Oie. På kortskit-

sen er omtrentligt markeret, hvor den danske beskyttede havn Jomsborg i henhold til de senere udgravninger har ligget.



Baggrunden for søslaget ved Greifswalder-Oie var, at Svend Tveskæg var i gang med at opbygge et dansk Nordsø-Imperium, hvilket krævede ro omkring Danmark for at kunne indsætte tilstrækkelige styrker på den del af England, der stod i vejen for hans planer, der nu synes at kunne gennemføres, efter at Englands stærke konger Edgar og Denstans var blevet efterfulgt af den svage Kong Ethelred den Rådvilde (978-1016).

Situationen i England var gunstig for danske eroblingsplaner. "Danelaw" i Normandiet, der blev etableret ved fredsslutningen i 919, frembød ro syd for Kanalen. Friisland havde under Kong Guthred underlagt sig Danmark, Nederlandene, hvor danskerne havde haft operationsbase i Trecht fra 860 til 920, var venligt indstillet, og "Danelaw" i Østanglia, hvor danske emigranter var faldet godt til, var blevet anerkendt som dansk område af Kong Alfred af Wessex i Wedmore-Traktaten efter hans sejr over Kong Guthred (Hardeknuds søn) ved Ethandune i Devon år 878.

Det danske område omfattede Mercia, East Anglia og Northumbria, men 918-919 blev Northumbria erobret af nordmænd, medens den danske hovedstyrke var forlagt til Trecht under kampen mod Kejser Karl den Enfoldige (879-929).

Det vil sige, at hele "Danelaw" fra Themsens til Tyne i de mellemliggende år var udbygget af danske indvandrere, der havde anlagt de berømte borge Lincoln, Stamford, Leicester, Derby og Nottingham, og disse borge var nu udviklet til betydelige handelscentre.

Grundlaget for det engelske navn "Danelaw" var, at de anlagte danske byer blev administreret under Daneloven af danske jarler og goder. Disse goder blev kaldt "lovmænd", hvis stilling gik i arv. Efterhånden som goderne blev kristne, antog de den engelske titel Thegn. I henhold til Daneloven holdt danskerne ikke slaver, hvorimod farmerne i fx Wessex holdt slaver, og det var blandt andre disse områder Kong Svends styrker hærgede som indledning til et storangreb på England. London, der var et lukket område for danskere, var befæstet efter dansk mønster og hovedsæde for den engelske regering, hvorfor erobringen af London havde den største betydning for en fuldbragt sejr.

Betingelsen for et heldigt gennemført angreb på England ville være til stede, dersom Kong Svend var i stand til at etablere fred med Danmarks nabolande, som han af erfaring vidste var parat til at hærge Danmark, når hjemmestyrkerne var engageret andetsteds. Han giftede sig derfor med den svenske Dronning Sigrid Storråde, da han mistede sin første Dronning Gunhild, med hvem han fik sønnerne Harald og Knud. Gunhild var datter af Venderkongen Hertug Mieszko (964-992) og Sigrid var enke efter Kong Erik Sejrsæl, hvis søn Olav Sveakonge ("Skødkonge") havde overtaget magten, men så at sige sad på skødet af sin meget dominerede moder. Dermed var et godt forhold etableret til Sverige – at Sigrid Storråde var blevet dødelig fornærmet på Olav Trygvesens og havde svoret hævn forringede ikke sagen.

Forholdet til Vendland var efter Kong Svends kamp mod sin fader blevet noget anspændt. Faderen, Harald Blåtand, havde anlagt Jomsborg og døde 985 på Jomsborg efter at være dødelig såret af en snigskytte på Helgenæs. Hans lig blev ført til Roskilde Domkirke.

På Jomsborg regerede Sigvald Jarl, der var gift med afdøde dronning Gunhilds søster Astrid. Hun har sandsynligvis ligesom sin mand været bitter på Kong Svend over det blodige nederlag ved Hjörungavåg i 984, hvor så mange jomsvikinger faldt – en kamp som Sigvald med rette følte sig overlistet til at føre –. Han hævnedes sig derfor på Kong Svend ved at tage ham til fange en nat, hvor han som ung konge lå for anker i Grønsund. Officielt fandt tilfangetagelsen sted pga. Kong Harald Blåtands forsmædelige drab, som man gav Kong Svend skyld for. For hans løsladelse stillede Sigvald Jarl og højst sandsynligt hans svoger Kong Boleslav følgende betingelser:

En løsesum på Svends tredobbelte vægt i ædle metaller.

Krav om at Svend giftede sig med Boleslavs søster Gunhild.

Løfte om at Svend aldrig ville angribe Vendland.

Svend skulle give Boleslav sin søster Tyra til ægte.

Svend lovede at opfylde alle betingelser, og hans popularitet i Danmark viste sig derved, at danske kvinder samlede de fornødne ædelmetaller sammen og løskøbte ham. Kong Svend kom atter på tronen i Danmark. Sigvald Jarl havde fået udvirket en ikke-angrebs-pagt mellem Vendland og Danmark, dækket sine tab fra Hjörungavåg og skaffet sin svoger en dansk kongedatter. Kong Svend overholdt alle betingelser og sikrede sig derigennem fred med Vendland.

Den sidste nød at knække var forholdet til Norge.

Da Erik Blodøkse i år 954 faldt i England efter blandt andet at have erobret Northumberland fra danskerne, drog hans sønner hjem til Norge for at genvinde faderens gamle besiddelser. Det lykkedes ikke, og de to af brødrene, der overlevede, søgte tilflugt i Danmark, men under forsøget dræbte de Trygve Olavsen, der af Kong Håkon den Gode (Gulatinglovens fader) havde fået overdraget Viken. Hans hustru, Astrid Eiriksdatter, måtte flygte og nedkom under flugten med Olav Trygvesen.

Under meget dramatiske omstændigheder kom Olav i forbin-

delse med sin morbroder Sigurd Eiriksen i Novgorod, der blev han anbragt i den del af Kong Vladimirs Hird, der tilhørte Dronning Allaga — altså hendes livhird —.

Olav forlod Rusland 18 år gammel med et hærske, og med dette søgte han under en storm ly i Vendland. I det pågældende farvand blev han i søen modtaget af en lods ved navn Diksin, der førte hans skib til den vendiske kongedatter Geira. Tilstedeværelse af en lods tyder på, at stedet har været Gammelsvold, idet Geira var sin faders stedsfortræder, og Svold dengang var en fredelig afskibningsplads for blandt andet saltsild. Geira indbød ham til at overvintre, og samme vinter blev de gift. Olav har da været 19 år gammel.

Sommeren 974 deltog han som høvding ved sin svigerfaders hird i Kejser Ottos angreb på Danmark, der endte med Harald Blåtands nederlag ved Horsens og hans påfølgende døb og ikke-angrebspagt med Kejseren samt — hvad der var det værste — Hakon Jarls brud med Danmark.

Da Geira imidlertid efter tre års ægteskab døde, drog Olav under navnet Åla fra Garda i viking. Efter at have modtaget dåben, fordrev han en rival Jarl Alvina og overtog hans Jarledømme, hvorefter han giftede sig med Dublin Kongen Olav Kvårens datter Gyde. Efter nogle år som Jarl drog han atter i viking og den 8. september 994 deltog han i Kong Svends angreb på London. Angrebet blev afvist, og da den danske flåde var afsejlet, faldt Olav for fristelsen til at slutte fred med Kong Ethelred, der tistod ham 16.000 pund og vinterkvarter i Southampton mod at Olav lod sig gendøbe.

Det følgende år blev Olav Trygvesen opsøgt af en norsk udsending Tore Klakke. Da Tore fik bekræftet, at Olav var en ætling af Harald Hårfager, opfordrede han ham til at komme til Norge og overtage magten efter Hakon Jarl, som pga. sin livsførsel havde mistet folkets tillid.

Olav Trygvesen fulgte opfordringen og med den nyomvendtes begejstring og vikingens hensynsløshed, havde han i sin hjemkomstglæde lykken med sig og vandt hele Norge, Viken, Vestlandet og Helogaland. Endvidere blev han anerkendt som overhoved for Orknøerne, Hjaltland og Færøerne, men hans kongedømme blev kortvarigt.

Dette skyldtes for det første hans fremturen for at kristne Norge. Med magt nedbrød han de gamle høve og vier og torterede eller dræbte de genstridige, der ikke ville lade sig døbe, hvilket skuffede hans første tilhængere, Trønderne, der faldt fra.

Dernæst optrådte han diplomatisk ved at slutte separatfred med Kong Ethelred, ved at fornærme Sigrid Storråde og ved uden Kong Svends samtykke at gifte sig med hans søster Tyra, da hun flygtede fra sit ganske vist påtvungne ægteskab med Kong Boleslav. Da han sluttelig uden dansk tilladelse sejlede gennem Øresund med en demonstrativ stor flåde, var hans skæbne beseglet. Hans formål med dette togt var på Tyras opfordring at afkræve Kong Boleslav hendes medgift samt sikkert også at vise Norges magt.

Svend Tveskæg, der havde svoret at ville genvinde Norge, som hans fader mistede, fattede nu sin plan, og som sædvanligt gav han sig god tid og afventede det rette tidspunkt.

Da det blev klart, at Olavs flåde havde anløbet Svolder Bund, fik Sigvald Jarl efter sigende besked på at gøre sit til, at Olavs afgang blev udsat så længe som muligt. Kong Svends ledingsflåde havde han allerede tilbageholdt ved efterretning om Olavs store flåde, og han forstærkede den nu med sin stedsøn Olaf Sveakonges flåde. Hakon Jarls sønner Erik Jarl og Svein sluttede sig til ham med en flådeafdeling, der var bemannet med nordmænd, som Olav Trygvesen havde fordrevet. Ialt kom den forenede flåde til at bestå af mere end 90 skibe, der i hemmelighed blev sendt afsted med ordre til at samles ved Svolder-Ø, der var stor nok til at skjule flåden.

Olavs besøg hos Kong Boleslav gik over forventning. Han fik udleveret Tyras medgift — herunder hendes landbesiddelser i Vendland — og nød stor gæstfrihed.

Ved afgang fra Svolder tilbød Sigvald Jarl at lodse flåden gennem det meget grundede farvand og lagde sig i téten med 11 skibe. Det var den 9. september år 1000.

På Svolder-Ø var Svend Tveskæg, Olaf Sveakonge og Eirik Jarl gået i land for at observere den norske flåde, der nu stævnedes ud, og så snart Sigvald Jarl havde nået Svolder-Ø, girede han til bagbord og førte således Olav Trygvesens flåde lige mod fjenden.

Svend Tveskæg havde udset sig *Ormen Lange*, hvorfor han lod

flere af de store drageskibe passere, inden han gik til angreb, men under angrebet blev hans skib sænket af et nedkastet anker, hvorefter Eirik Jarl med *Jernbarden* overtog angrebet.

Kong Olav kæmpede som bekendt tappert, men da han indså, at slaget var tabt, sprang han overbord og druknede, uden at man dog fandt hans lig. Først da fattede Sigvald Jarls folk årene og sluttede sig til Svend.

Det årelange og blodige opgør mellem Danmark og Norge var endt, og Kong Svend tilbød straks underhandling med de overvundne.

Disse underhandlinger førte til en deling af Norge, således at Svend Tveskæg overtog det tidligere danske område Viken. Eirik Jarl, der var gift med Svends datter Gyde, fik Romerike og Hedmark. Eirik Jarls broder Svein, gift med Olav Sveakonges datter Holmfried, blev Jarl for Ranerike (Båhuslén), der tilfaldt hans svigerfar, Danmark, Norge og Sverige blev således et familieforetagende. Kong Svend Tveskæg havde indfriet sit løfte om at generebre Norge, og han havde skabt ro omkring Danmark. Ved strategisk overblik og kold beregning havde han skabt grundlag for sit angreb på England, der skulle føre til etablering af et dansk Nordsø-Imperium under hans søn Knud den Store (Gamle).

Litteratur

Snorre Sturluson: Konge Sagaer, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo

Saxo: Danmarks riges Krønike, Gyldendal 1970

Fabricsius, K.: Danmarks Konger, Jespersen og Pio, 1944

La Cour, Vilh.: Danmark ældste konger, Jespersen og Pio, 1944

Trevelyn, G.M.: History of England, Longman Group, London, 1926

Maritim Kontakt



Maritim Kontakt

udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Kontaktudvalget blev nedsat i 1974 ved en maritimhistorisk konference.

Det er et samlende organ for officielle institutioner, foreninger og enkeltpersoner, der arbejder med maritime emner.

Kontaktudvalget arrangerer hvert andet år en maritimhistorisk konference, hvor alle interesserede kan deltage. Både fagfolk og fritidsforskere kan fremkomme med indlæg, hvor de fremlægger igangværende eller færdige studier og udveksler erfaringer, ideer og inspiration.

Siden foråret 1980 har Kontaktudvalget udgivet skriftserien Maritim Kontakt, hvis formål er parallelt med de maritimhistoriske konferencer at publicere artikler fra både fagfolk og fritidsforskere til gensidig og almen oplysning og inspiration. Disse arbejder kan være færdigtbearbejdede studier eller et skridt på vejen for mere omfattede projekter. Kontaktudvalget håber herved at stimulere den maritime forskning i alle dens aspekter og i Maritim Kontakt at have et mødested for alle, der interesserer sig for maritim historie.

Maritim Kontakt 1 indeholder:

Jørgen H. Barfod: Nyboderstudier.

Heine J. Kisby: Marstaljagten
- min hobby.

Ole Mortensøn: Sømandens dagbog.

Erling Pade: Beretningen om
A.C. Sparrevogns Loggeuhr.

A. Hjorth Rasmussen: Mistænkeliggørelse
og selvtægt i 1870-80'ernes
danske indvandfiskeri.

Birger Thomsen: Det Vestindiske Søkorps
1760-1769.

Morten Gøthche: Sluppen "Ruth".

Jens Schou Hansen: Refleksions seismisk
marinarkæologi.

Hanne Poulsen: Falske kaptajsbilleder.
86 sider.

Maritim Kontakt 2 indeholder:

S.A. Saugmann: Vikingernes tidsregning
og kursmetode. Ca. 80 sider.

Maritim Kontakt 3 indeholder:

Benny Boysen: Søfarten omkring Struer.

Ole Louis Frandsen: Carronader
i den danske flåde.

John Hackman: "Sigyn" i danske havne
1927-1938.

Anders Monrad Møller: Fra Galeoth til
Galease - om en søfartshistorisk
disputats.

Birger Thomsen: Et togt med "Lilla Dan".

Ole Ventegodt: Skibe og søfart i danske
farvande i det 12.-14. århundrede.

Benny Christensen: Om den maritimhisto-
riske konference i Svendborg 1980.

96 sider.

Maritim Kontakt 4 "Under sejl påny".
Træskibsejernes Sammenslutning 1971-1981
indeholder:

Indledning ved Ole Crumlin-Pedersen, Max
Vinner og Sven Sand.

Morten Gøthche: Om at restaurere
gamle træskibe.

Bteen Siebken: Skonnerten "Martha" af
Vejle ... eller vores måde.

Birger Thomsen: Baltimore-klipper-
skonnerten.

C.F. Garde: Med brosten i lasten.

Knut von Trepka: RS No. 1 "Colin Archer"

Hans Jeppesen: En skipperfamilie
1870-1931.

Christian Nielsen: Sprydstageriggen.

Henrik Hvass: Ingenting med noget indeni
- som f.eks. Hjarbæk Sjøgtelaug.

Kerteminde havn. Nogle gamle fotografier.

Peter Skanse: Bruksbåtar i Skåne.

Henning Henningsen: Fatter Jahns Sølov.

Benny Christensen: Skibstømmerlærlinge
for 200 år siden.

Jens Lorentzen: Snaubriggen "Hvalfisken"
ex "Benohen".

Bådelaug af 1975: "Den siste Viking".

Aksel Sandemose: Marstalskonnerterne ved
Labrador. Ved Ole Crumlin-Pedersen.

Holger Munchaus Petersen: Fra Hjuldamper
til sejlskonnert.

Svend Erik Ravn: Syv år for "Jensine".

Anders Monrad Møller: Medens vi venter på
vrag - eller jagten på "Jensine"s
forfædre.

Kaj Lund: Træskibene og Tossefuglen.
232 sider.

Undertegnede bestiller herved

☐	<u>Maritim Kontakt 1</u> , Kr. 35,- + forsendelse og moms
☐	<u>Maritim Kontakt 2</u> , Kr. 35,- + forsendelse og moms
☐	<u>Maritim Kontakt 3</u> , Kr. 40,- + forsendelse og moms
☐	<u>Maritim Kontakt 4</u> , Kr. 70,- + forsendelse og moms
☐	<u>Maritim Kontakt 5</u> , Ca. kr. 70,- + forsendelse og moms
☐	<u>Maritim Kontakt 6</u> , Ca. kr. 70,- + forsendelse og moms
☐	Abonnement på <u>Maritim Kontakt</u> fra nr.

Navn

Adresse

Postnr. By

Maritim Kontakt 5 vil indeholde:

Jørgen H. Barfod: Christian IV's Nyboder.

Ca. 230 sider. (Foråret 1983).

Maritim Kontakt 6 vil indeholde:

Erik Gøbel: Beretning fra den maritim-historiske konference 1982.

Børge Lind: Sidste større træskib bygget i Holbæk.

Ole Ventegodt: Strandretten i Danmark før 1365.

Morten Gøthche: Sejlmageri.

Michael Theisen: Den bette jagt ved Lyngså.

Henning Henningsen: En dunk Riga-balsam.

Erik Husted: En fredericiansk rheder-og skipperhistorie.

Anders Monrad Møller: København - Oslo.

Ca. 230 sider. (Efterår 1983).



Nyboder.
en mængde for underofficerer og menige
151.91.

Porto

Maritim Kontakt

Hellerupvej 51 E, stuen, th.

2900 Hellerup

Flådens skibe 1814-48

af

Henrik Christiansen

Sejlskibene

Frem til midten af 1800-tallet var sejlskibet i danske øjne flådens rygrad. Sejlskibet var også det vigtigste flådeskib i de fleste andre marinere, skønt eksperimenter med dampmaskinen havde givet et fingerpeg i retning af uafhængighed af vinden som fremdrivningsmiddel.

Ved anskaffelsen af hjuldampskibene, blev disse blot betegnet som hjælpeskibe, og den betegnelse var ikke helt fejlagtig. Hjuldampernes store kasser til skovlhjulene på hver skibsside, levnedes ikke megen plads til artilleri i skibenes bredder, og hjulkasserne var ligeledes meget sårbare over for træffere under kamp.

Perioden frem mod 1850'erne er sejlskibenes kulminationsperiode. Sejlskibet var udviklet til noget nær det mest perfekte verden endnu havde set, men konkurrenten — maskinen — begyndte at vise sin effekt. I 1807 havde Fulton foretaget sin berømte sejlads på Hudsonfloden med dampskibet *Clermont*, men først med Erics-sons opfindelse af skibsskruen i 1836 kom konkurrencen mellem sejl og maskine til et vendepunkt. Maskinen kunne nu anbringes under vandlinien, og i bredderne kunne kanonerne anbringes — fri for generende skovlhjul.

Sammen med maskinen holdt jernet sit indtog som egentligt skibsbygningsmateriale. Man havde tidligere anvendt jern i begrænset målestok, men mest som nagler, forbindelser mellem træbjælker, ankerkæder og jernvandtanke. Men med maskinens placering i bugen af skibet øgedes risikoen for brandfare, og det vand, der altid stod i bunden af et træskib, ville blive for varmt til skade for træet.

I Danmark blev flådens første skrueskib søsat i 1851, og det første panserede skib var lineskibet *Dannebrog*, der i 1862 blev beklædt med smedjærnsplader.

Orlogsværftets skibsbyggere og konstruktører havde imidlertid

en væsentlig begrænsning at skulle overholde under deres bestræbelser på at konstruere de forskellige skibstyper. Det var et ufravigeligt krav, at alle flådeskibe skulle kunne passere Drogden — sejlrenden ud for Amager — hvor dybden dengang var ca. 6,6 meter.¹

Endvidere prægedes perioden af diskussionen om bygning af egentlige sejlskibe kontra rofartøjer, af usikkerheden om dampens indførelse og sidst, men ikke mindst, af landets stramme økonomi. Det er kongen, der "presser" anskaffelsen af hjuldampskibe igennem, mens admiralitetet var mere tilbageholdende; men det var jo også flådeledelsens opgave at holde hus med pengene, samtidig med at flådens styrkemål skulle forsøges overholdt.

Linieskibe

Flådens egentlige kampskibe var lineskibene,¹ og navnet kommer fra den slagorden, der var den mest anvendte. Denne slagorden var simpelthen en linie, hvor de stærkeste skibe vendte bredderne mod fjenden. Lineskibene var specielt udvalgte til at indtage denne post, og de danske lineskibe havde batterier på to dæk foruden kanonerne på skanse og bak. Kanonerne lå mellem 50-84 stk., og skibene havde tre fuldriggede master. Flådens øvrige skibe udførte opklaringsarbejde, efterretningsarbejde eller sejlede med post o.lign. Efterhånden skete der dog en udvikling i retning af, at fregatterne kunne overtage eller udfylde et lineskibs plads i slaglinien.

Ved fredsslutningen i 1814 var der 3 lineskibe i flåden: *Prinsesse Lovisa Augusta*, *Phoenix* og *Danmark* der var under bygning. *Prinsesse Lovisa Augusta* var et 60-kanoners skib, søsat 1783 og skønt det først udgik af flådens tal i 1829, gjorde det efter 1818 ikke aktiv tjeneste. I november 1814 bestemtes det nemlig, at sejl m.v. skulle udtages, således at lineskibet fremover kun skulle fungere som blokskib — flydende fort.

I 1807 havde der været 3 lineskibe under bygning på Nyholmen, men de var alle blevet ødelagt af englænderne.

I 1808 blev lineskibet *Phoenix* køllagt og bygget af det tømmer, der var tilbage fra de oprindelige 3 skibe. Skibet skulle have været et 64-kanoners skib, konstrueret efter en tidligere, velsejlende type, konstrueret af fabrikmester Stibolt. Det skulle

føre 26 stk. 24 p på underste batteri og 26 stk. 18 p på øverste batteri, men da Stibolt i sin oprindelige konstruktion havde forudsat 12 p kanoner på øverste batteri, måtte der spares i vægt ét eller andet sted, for at de tungere 18 p kanoner kunne bruges. Dette skete ved, at armeringen på skanse og bak indskrænktes til de lette 18 p karronader — og endda kun 6 stk. Endvidere blev der ikke bygget nogen hytte på agterdækket, men kun et mindre ruf til kaptajns- og officersbeboelse.

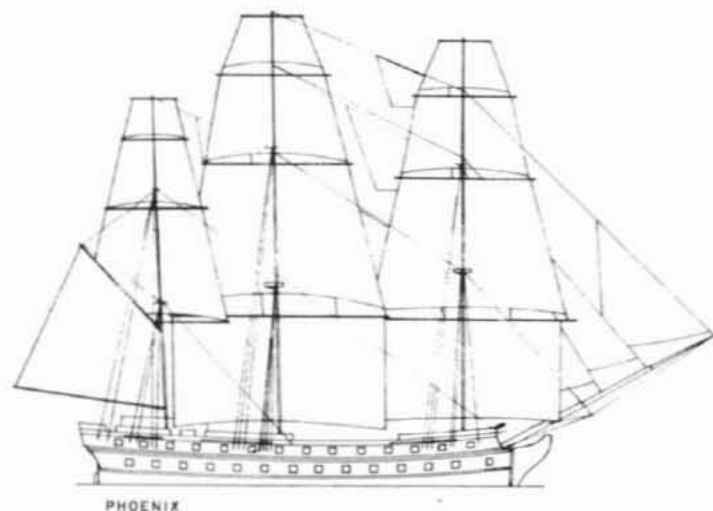
I 1810 løb skibet af stabelen, og nu viste det sig, at man ikke havde tilstrækkeligt med 18 p kanoner på lager. Derfor anbragte man 28 stk. 12 p kanoner på øverste batteri, og vægtbesparelsen her medførte, at man kunne installere de tungere 24 p karronader på både skanse og bak. I 1834 udgik skibet af flådens tal og vedligeholdtes kun som blokskib indtil 1843, hvor det blev kasseret til ophugning.

Ved bygningen af sejlskibe var det normal fremgangsmåde, at man efter udarbejdelse af en ny konstruktion, kun byggede et enkelt skib af typen. Herefter blev skibet prøvesejlet, og et søsterskib blev kun bygget, hvis prøvetogtet forløb tilfredsstillende. Således gik det også, da man i 1812 besluttede at bygge lineskibet *Danmark*. Typen, der blev brugt som forbillede, var fabrikmester Hohlenbergs *Prinsesse Caroline* — et lineskib med 74 kanoner.

Oprindelig blev *Danmark* armeret med ialt 70 kanoner, men dette blev ændret i 1825, hvor man havde besluttet sig til at gøre lineskibenes og fregatternes dæksarmering mere ensartet. Det skønnedes mere hensigtsmæssigt at anvende 18 p kanoner, for herved opnåede man at skytset kunne bruges i flere forskellige enheder. Man kunne flytte kanonerne fra et skib, der skulle ophugges, til et nybygget skib, og arbejdsgangen for ammunitions- og kanonfabrikkerne forenkledes.

I overensstemmelse hermed armeredes *Danmark* med 6 stk. 18 p kanoner forude og 10 stk. 18 p på agterdækket. Skibenes armering kunne imidlertid skifte meget, så det antal kanoner og typer, der opremses i tabellerne, må kun opfattes generelt. I 1848 blev det bestemt, at *Danmark* kun skulle vedligeholdes som blokskib, og i den første slesvigske krig blev det anvendt som krigsfangeskib inden det i 1856 blev kasseret til ophugning.

Navn	Søsat	Indgået/udgået	Displacement	Længde	Bredde	Dybgang for/agter	Armering	Fart i knob/ maskinkraft	Besætning	Byggested
Phoenix ²	1810	1834	2046	50,9	13,6	5,8 6,0	26-24 P 28-18 P 6-18 P kr	sejl	572	Nyholmen



Navn	Søsat	Indgået/udgået	Displacement	Længde	Bredde	Dybgang for/agter	Armering	Fart i knob/ maskinkraft	Besætning	Byggested
Danmark	1817	1856	2343	53,5	13,9	5,9 6,3	28-24 P 30-18 P 6- 8 P 6-24 P Kr	sejl	696	Nyholmen

I 1815 fik Nyholmens fabriksmester, Schifter, ordre til at udarbejde tegninger til et nyt lineskib, der skulle føre 74 kanoner — 30 p på underste og 18 p på øverste batteri. Den udarbejdede tegning viste et skib, der udstyret med proviant til 3 måneder, lige netop kunne passere Drogden. Men fabriksmesteren havde ikke taget stilling til, om skibet skulle udstyres med hytte eller ruf på agterdækket — dette overlod han til de højere myndigheder. Uden kahyt af nogen art på agterdækket til chefen, kunne skibet føre 76 kanoner. Den beslutning, man traf, førte til, at skibet ikke blev forsynet med hverken hytte eller ruf — det kunne man bygge på et senere skib. Begrundelsen var, at flåden på nuværende tidspunkt havde for få skibe til, at det var nødvendigt at udruste et kommandoskib (flagskib).

Det nykonstruerede skib fik navnet *Dronning Marie*, og armeringen blev oprindelig på 30 stk. 30 p på underste og 32 stk. 18 p på øverste batteri. Dæksarmeringen blev på 6 stk. 18 p forude og 16 stk. 18 p på agterdækket. Denne armering blev senere ændret. Sejlrejsningen var næsten den samme som for fregatterne, idet fabriksmesteren havde forsøgt at holde den så lav som mulig og så lig lineskibet *Danmarks* som muligt, således at de to skibe kunne bruge samme slags undermaster. I det følgende år byggedes tre andre lineskibe efter samme tegning.

Under første slesvigske krig blev *Dronning Marie* indrettet til krigsfangeskib, en skæbne der syntes at overgå de fleste ældre lineskibe, men for *Dronning Marie* blev fængselstjenesten af kort varighed. Allerede samme år besluttede man at omklassificere lineskibet til fregat. I 1850 var ombygningen overstået, og armeringen bestod nu af 30 stk. 30 p og 30 stk. 18 p. Fregattjenesten varede i 7 år; så blev det indrettet til logiskib og i 1862 udgik det af flådens tal. Dog fungerede det fortsat som logiskib indtil ophugningen i 1894.

Lineskibet *Valdemar* blev søsat i 1828, og i løbet af dets levetid var det kun udrustet én gang — og endda kun i 3 måneder. Under krigen 1848-50 var det ligesom *Dronning Marie* indrettet som krigsfangeskib. I 1861 indrettedes det til logiskib, og i 1864 udgik det af flåden og blev ophugget i 1869.

Det tredje søsterskib i *Dronning Marie*-klassen fik ved søsætningen navnet *Frederik d. Sjette*. I 1861 blev det krigsudrustet, og armeringen ændredes til: 2 stk. 60 p, 60 stk. 30 p, 2 stk. 24 p,

Navn	Søsat	Indgået/udgået	Displacement	Længde	Bredde	Dybgang for/agter	Armering	Fart i knob/ maskinkraft	Besætning	Byggested
Dronning Marie	1824	1894	2544	56,7	14,4	6,0 6,5	30-30 P	sejl	665	Nyholmen
							32-18 P 4-12 P 18-30 P Kr			
Valdemar	1828	1869	"	"	"	"	30-30 P 54-18 P 10- 4 P Ha	"	"	"
Frederik d. VI	1831	1872	"	"	"	"	"	"	"	"
	1833	1873	"	"	"	"	"	"	"	"
Skjold ombygget 1858-60			1982	57,9	"	6,0 7,4	58-30 P 6-18 P	9,7 300	-	(skrue-linieskib)



20 stk. 18 p, 3 stk. 18 p karronader samt 10 stk. 4 p haubitsere. Under den anden slesvigske krig var skibet stationeret i Østersøens vestlige del, og havde bl.a. til opgave at dække en eventuel evakuering af Als. I slutningen af 1864 udgik det af flåden, men indtil det blev ophugget i 1872 fungerede det som eksercerskib.

Det sidste søsterskib i *Dronning Marie*-klassen fik navnet *Skjold*. Det var krigsudrustet i den første slesvigske krig fra 1849-50, og i årene herefter tjente det som logiskib.

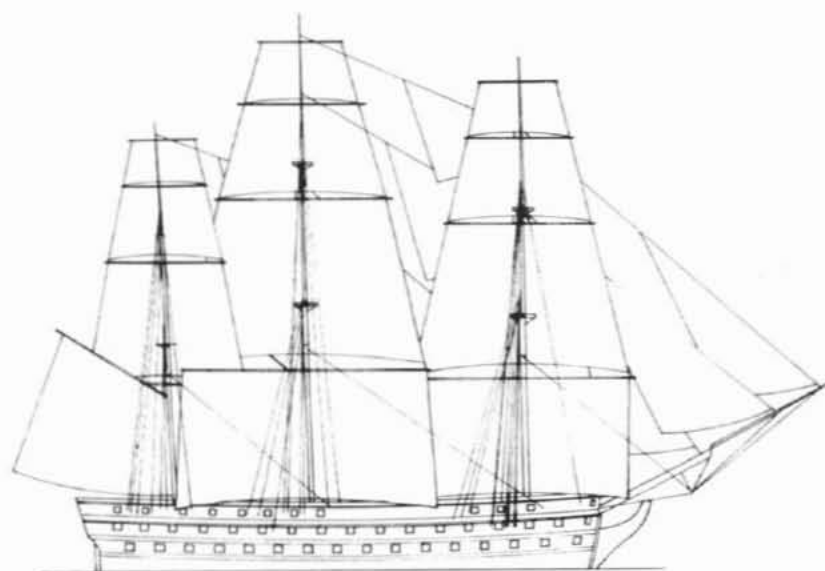
I perioden 1858-60 blev det imidlertid ombygget til skrue-linieskib med maskineri fra Baumgarten & Burmeister i København. Under den anden slesvigske krig var det krigsudrustet og gjorde tjeneste i Østersøens østlige del, hvor det bl.a. deltog i træfningen ved Rügen den 17. marts 1864. I 1873 udgik *Skjold* af flåden og blev solgt. For alle skibene i *Dronning Marie*-klassen gælder, at det antal besætningsmedlemmer, der er nævnt i tabellen, er krigsbemandingen – i fredstid var besætningen på omkring 500 mand.

I 1833 begyndte fabriksmesteren at konstruere et nyt lineskib. Det skulle stort set have samme størrelse som de fire foregående, men erfaringerne fra de andre skibe skulle lægges til grund for eventuelle konstruktive ændringer. Man havde bl.a. erfaret, at man ville få en bedre sejler, hvis bredden i vandlinie blev gjort lidt større, og hvis agterspejlet blev lidt bredere, ville kanonerne agter få bedre skudvinkler.

Oprindelig havde man i admiralitetet tænkt sig, at skibet udelukkende skulle føre 30 p kanoner, men da fabriksmesteren erklærede, at overskibets tømmer ville være for svagt til dette formål, blev det nye lineskib armeret som de tidligere skibe. Det nye lineskib blev søsat i 1840 og fik navnet *Christian d. Ottende*. Otte år efter søsætningen brød krigen ud, og den 5. april 1849 deltog *Christian VIII* i angrebet på Echernförde. Under kampen blev skibet så medtaget, at flaget måtte stryges, og besætningen gik fra borde. Kort tid efter det var forladt, sprang det i luften.

Inden man omkring 1840 skulle igang med bygningen af et nyt lineskib, ønskede admiralitetet foretaget en række undersøgelser omkring armeringen, og især ønskede man at få fastslået bombekanonernes anvendelighed ombord i flådens store skibe. Endvidere ønskede man svar på, om øverste batteri kunne bære 24 p kanoner i stedet for de hidtil anvendte 18 p kanoner. Fabriksmesteren og tøjmasteren – der havde ansvaret for bevæbningen –

Navn	Søsat	Indgæet/udgæet	Deplacement	Længde	Bredde	Dybgang for/agter	Armering	Fart i knob/ maskinkraft	Besætning	Byggested
Christian VIII	1840	1849	2646	56,9	14,7	6,3 6,6	30-30 P 54-18 P	sejl	665	Nyholmen



CHRISTIAN VIII

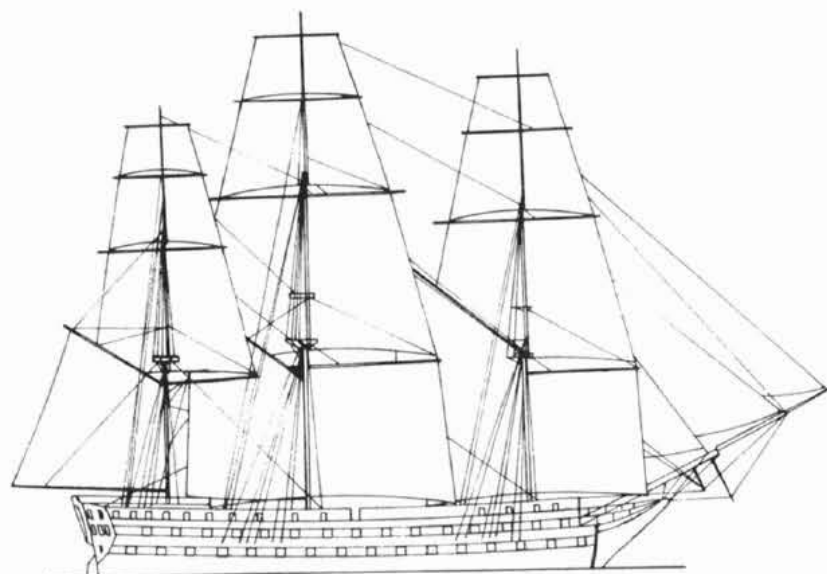
frarådede indførelsen af 24 p kanoner, da de forskellige kuglestørrelser let kunne forveksles under kamp. Angående dæksarmeringen mente begge, at dette skyts kun var sekundært, da det først rigtigt kunne benyttes når fjenden var tæt på. Derfor pegede man på, at det måske ville være en fordel med formindsket armering på dækket mod en forøgelse af armeringen på øverste batteri. Herved ville der også blive plads til en hytte. Hvad angik bombekanonerne, var eksperternes mening den, at disse var så besværlige at betjene, at man ikke kunne anbefale dem til brug i linieskibe.

Derfor anbefalede man en bevæbning bestående af 30 stk. 30 p kanoner både på underste og øverste batteri, og dæksarmeringen skulle være på 14 stk. 18 p. Da skibssiderne skulle gøres stærkere end hidtil, og da længden ligeledes ville blive større end på de hidtidige linieskibe, skulle der udarbejdes et helt nyt sæt tegninger.

De nye tegninger viste et linieskib med hytte og kraftig dæksarmering, nemlig 14 stk. 30 p. Denne udvidelse af skytset kunne admiralitetet ikke godkende af både økonomiske og praktiske grunde. Man havde nemlig ikke nogen 30 p dæskanoner på lager, og endelig havde man jo besluttet, at dæksarmeringen skulle være ens for både linieskibe, fregatter og de nye korvetter, og det ville sige 18 p kanoner.

Inden stabel afløbningen fandt sted, blev der imidlertid konstrueret en helt ny granatkanon på 30 p, beregnet til flådens første skrueskib — dampkorvetten *Thor*. Forsøg med denne nye kanontype faldt så heldigt ud, at man besluttede at installere 12 stk. af disse på linieskibet som ny dæksarmering. Skibet blev søsat ved afslutningen af den første slesvigske krig i 1850, og fik navnet *Dannebrog*. Det blev flådens sidste linieskib — men også det største — og resultatet var et særdeles velsejlende skib. Imidlertid ændredes kravene til orlogsskibe ret hurtigt efter 1850, og i perioden 1862-63 blev *Dannebrog* ombygget til "panserklædt korvet". Denne nye betegnelse holdt kun i kort tid, og den afløstes af klassificeringen "panserfregat". Fredsbesætningen var på 520 mand, men på grund af typeændringen, er skibet videre beskrevet i afsnittet om panserfregatter.

Navn	Søsat	Indgået/udgået	Displacement	Længde	Bredde	Dybgang for/jagter	Armering	Fart i knob/ maskinkraft	Besætning	Byggested
Dannebrog	1850	1875	2854	58,3	15,7	6,5 6,7	72-30 P	sejl	692	Nyholmen
10- 4 P Ha										



DANNEBROG

Noter:

Sejlskibene

1. Schultz p. 34

Linieskibe

1. Generelt Schultz p. 233 ff samt Degenkolv.
2. Skitserne af flådens skibe i dette og følgende afsnit er i målestoksforhold 1:750.

Litteratur

- Politikens Danmarkshistorie, bd. 10 og 11. Kbh. 1964
- J.H. Schultz: Den Danske Marine 1814-1848, bd. I. Kbh. 1930
- Flåden gennem 450 år. Red. R. Steen Steensen. Kbh. 1961
- R. Steen Steensen: Vore Panserskibe 1863-1943. Kbh. 1968
- C.L.L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog. Kbh. 1839
- D.H. Funch: Dansk Marine-Ordbog I-II. Kbh. 1852
- C.R. Iversen: Lærebog i elementær skibsbygning. Odense 1963
- Teknisk Leksikon, bd. II afsn. om skibe.
- Skibsteknisk ordbog. B&W, København (utrykt materiale)
- Carl Hansen: Vejledning til at kende sejlskibe. Kbh. 1896
- H.C. Bjerg og Erichsen: Danske Orlogsskibe 1690-1860. Kbh. 1979
- H.C. Bjerg: Dansk marinehistorisk bibliografi 1500-1975. Kbh. 1975
- Kusk Jensen: Lærebog i praktisk sømandsskab. Kbh. 1924
- H. Degenkolv: Oplysninger vedrørende Den Danske Flådes Skibe i sidste Århundrede. Kbh. 1906
- Skibsbygning og maskinvæsen ved Orlogsværftet gennem 250 år. Kbh. 1942

Nyt fra Fregatten Jylland

Planerne for *Jylland's* dok ved Ebeltoft er nu godkendt i diverse instanser — og vejen ligger på papiret, åben for det gamle orlogsskibs doksætning.

Uddybningen af den 300 m lange og 6 m dybe sejlrende fra skibets nuværende position til den nye tørdok, der skal etableres nord herfor, begynder umiddelbart efter påske. Det oppumpede sand fra sejlrenden skal bruges som opfyld for den ø, der skal danne fundament for dokken og dens omgivelser.

Arbejdet med uddybningen af renden og opfyldningen af dok-øen skal udføres af unge langtidsledige, som allerede i nogen tid har været igang med at bygge 3 flåder, hvorfra den store el-sandpumpe skal manøvreres. Søværnet har velvilligt stillet forskelligt grej til rådighed, såsom elektrisk spil, ankere, kæder m.v.



Ung arbejdsløs igang med at bygge arbejdsflåder

Flåderne bliver bemanded i toholdsskift, så allerede i begyndelsen af maj forventes det, at grundlaget for dokøen er skabt og man kan komme igang med at etablere moler og ramme spunjern.

Projekteringen af dokkens indretning er igang, og der arbejdes på at få dokbyggeriet godkendt som jobskabelsesprojekt og på at få det godkendt som kursus- og praktiksted for specialarbejderskolen.

Bernt Kure

Kaj Lund: Vinden er vor 5 — sejlere med dansk fortid. Borgen 1982, 160 s. ill. kr. 158,-.

Kaj Lund har endnu engang barslet med et bind af *Vinden er vor*, denne gang omhandlende veteranskibe, som på et eller andet tidspunkt har været i dansk eje. Hvad der tidligere er blevet sagt om *Vinden er vor* gælder også for dette bind, som er spækket med gode illustrationer. Med dette bind virker det imidlertid, som om forfatteren har været kompasset rundt, hvilket da også understreges af annonceringen af det næste bind, det sjette i rækken, som vil komme til at omhandle danske sejlførende veteranskibe, formentlig de fartøjer, som ikke har været behandlet i det oprindelige bind 1.

Der kan øjnes alle muligheder for at fortsætte en endeløs føljeton, men for "sagens" skyld — træskibsrestaurering — bør dette frarådes. Kaj Lund har til fulde slået budskabet fast: her har vi en enestående kulturarv, som står i fare for at gå tabt. Bind 5 indeholder 56 eksempler på kulturmomenter, der ikke er danske mere.

Måske skal man vare sig for at blive altfor principiel i en anmeldelse, men man kan ikke undlade at undre sig over, at der kan bruges millionbeløb på bygningsrestaurering — 20 millioner alene på Marmorbroen bag Christiansborg, tilfældigvis det beløb, som ville have gjort en restaurering af fregatten *Jylland's* skrog mulig — men kommer vi til de rimelig nemme løsninger: beskedne beløb til hjælp ved restaurering af mindre fartøjer, ja så er kassen lukket i. Det må da være muligt at lave ordninger i lighed med



Illustration fra bogen: Zuversicht i Flensborg Fjord i maj 1981

støtten til fredede bygninger på landjorden — og kræver det en lovændring, før sådanne veteranskibe kan fredes, ja så er tiden også moden nu: vi står netop foran revideringen af museumsloven og i forbindelse med denne vil det være en god idé at åbne øjnene for disse prægtige flydende monumenter over vor maritime fortid.

Birger Thomsen

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

1. *Jørgen H. Barfod*: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952) 20 kr./15 kr.
2. *R. Steen Steensen*: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). 60 kr./33 kr. næsten udsolgt.
3. *Georg Nørregaard*: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 25 kr./17 kr.
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 30 kr./20 kr.
5. *R. Steen Steensen*: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59 (1960). 65 kr./50 kr.
6. *R. Steen Steensen*: Orlogsmuseet (1961). 15 kr./10 kr. næsten udsolgt.
7. *Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963). 60 kr./45 kr.
8. *G. Honnens de Lichtenberg*: Larssen fra 64 (1964). 30 kr./20 kr.
9. *R. Steen Steensen*: Fregatten Jylland (1965). 25 kr./17 kr. næsten udsolgt.
10. *R. Steen Steensen*: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). 96 kr./65 kr.
11. *R. Steen Steensen*: Vore krydsere (1971). ib. 80 kr./60 kr.
12. *Hans Chr. Bjerg*: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). 48 kr./32 kr.
13. *M. Winge*: Søetatens Syge- og Kvæsthuse (1976). udsolgt.
14. *Jørgen H. Barfod*: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17'th Century (1977). 48 kr./32 kr.
15. *Hans Garde & Hans Chr. Bjerg*: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). 96 kr./65 kr. næsten udsolgt.
16. *Ole L. Frantzen*: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 96 kr./65 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorcks dagbog (1980). 69 kr./50 kr.
18. *Hanne Andersen*: Nyboder — et københavns miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 40 kr./30 kr.

Beløbet for skråstregen er prisen hos boghandleren, efter er medlemspris.

*Skriftrækken forhandles af Nyboders Boghandel
og Marinehistorisk Selskab*

MARINEHISTORISK SELSKAB

Sekretæren
Ved Fortunen 10 A
2800 Lyngby

Indhold:**Meddelelser:**

Fregatten Jyllands Venners generalforsamling	2
Maritim Kontakt	13

Artikler:

S.A. Saugmann: Søslaget ved Greifswalder-Oie år 1000	6
Henrik Christiansen: Flådens skibe 1814-48	17
Nyt fra Fregatten Jylland	28

Anmeldelser:

Kaj Lund: Vinden er vor 5 – sejlere med dansk fortid	29
--	----

Marinehistorisk Selskabs skriftrække	31
--	----

Marinehistorisk Tidsskrift April 1983 Nr. 2 16. Årgang

- Udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner, Selskabet Orlogsmuseets Venner og Selskabet danske Tordenskjold-Venner.
- Redaktion: museumsinspektør Ole L. Frantzen og cand.mag. Birger Thomsen.
- Ekspedition: Ole L. Frantzen, Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K. Tlf. (01) 11 60 37 lokal 22.
- Udsendes 4 gange årligt til medlemmerne af de 4 udgivende selskaber.
- Sidste frist for indlevering af stof d. 17. i månederne: januar, marts, juni og oktober.
- Abonnement kan tegnes gennem de fire udgivende selskaber eller ved henvendelse til redaktionen.
- Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Forsideillustration:

Håndværkmester i galla, kvartermænd i paradepåklædning og skipper i daglig tjenestedragt. Fra Th. v. Husher: Samling af danske militaire Uniformer. København 1858. Tøjhusmuseets bibliotek.