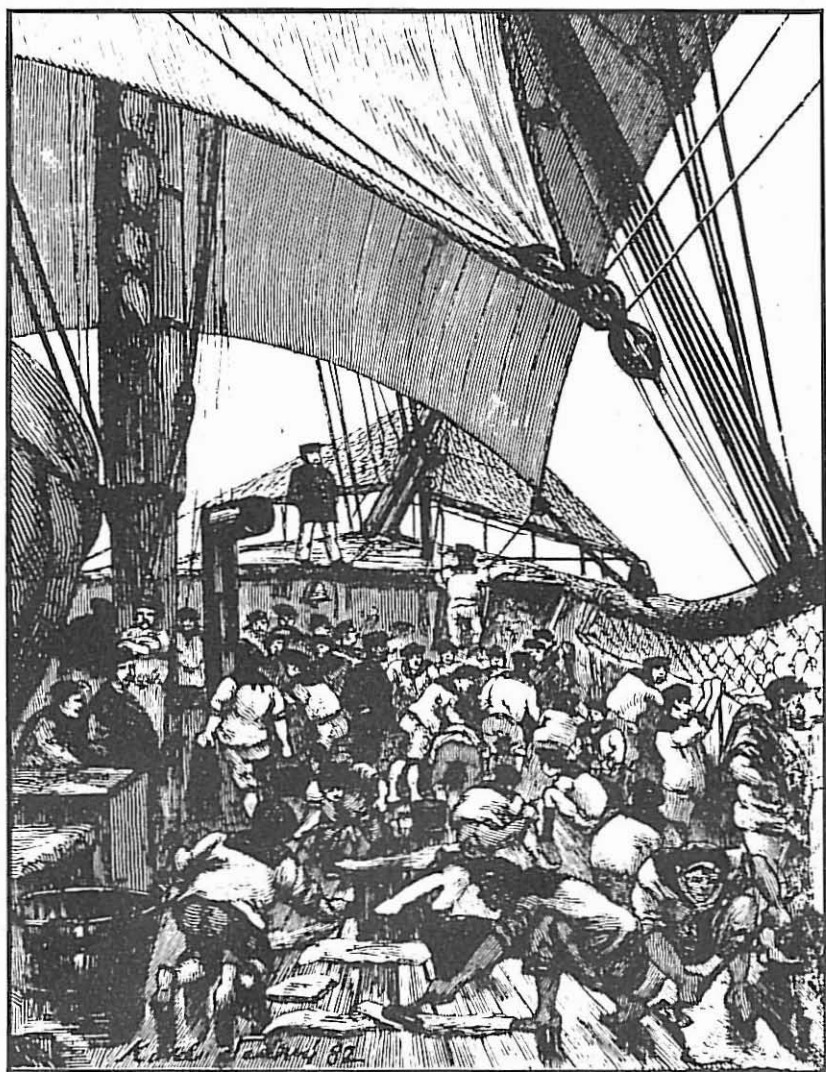


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



20. årgang

Nr. 4 * 1987

MARINEHISTORISK INDHOLD: TIDSSKRIFT

udgives af :

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

Selskabet
FREGATTEN JYLLANDS VENNER
Tøjhusmuseet
Frederiksholms Kanal 29
1220 København K.
Sekretær: Mus.insp. K.S. Nielsen

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se nedenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt
(ansvarshavende)

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Quinti Lynette
Refshalevej
1432 København K.
Tlf. 01 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 55.-
Enkelte numre kr. 15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-
taget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte
adresse.
Sidste frist for indlevering af stof er
den 10. i månederne januar, april, juli
og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer,
fejl ved bladets levering o.lg. bedes
rettet til Postvæsenet.

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

De's og du's og andre omkal-
fattringer.

Orlogsmuseets etnologiske un-
dersøgelse af dagliglivet i Sø-
værnet. (2)

Barbara Zalewski 3

Kort over København fra 1690.
En detalje fra et svensk søkort.

Ole Lisberg Jensen 25

Andet:

Marinehistorisk Tidsskrift.
Index til 16.-20. årgang
1983-1987. 27

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 36

Forside:

Efter tegning af Karel Sedi-
vy: "Vask ombord". Mandska-
bet vasker tøj på fordækket
i et sejlskib år 1882. Fra Ill.
Familiejournal 27/10 1889.
Orlogsmuseet.

De's og du's og andre omkalfatringer. (2)

Orlogsmuseets etnologiske undersøgelse af dagliglivet i Søværnet.

Barbara Zalewski.

Int.: Havde du sejlet før du blev indkaldt?

Sergent: Ja, men det var kun på Randers Fjord, i sejlbad, så det var ikke så meget.

Som lovet i forrige nummer af tidsskriftet bringer vi nogle flere glimt fra Orlogsmuseets etnologiske undersøgelse af dagliglivet i Søværnet.

KVINDER I SØVÆRNET.

Noget af det, der har sat sindene mest i bevægelse de senere år, har nok været forsøgsordningen med kvindeligt stampersonel.

Den - alt for - ofte citerede sætning, at der ikke må forefindes levende svin og kvinder ombord på Hans Majestæt Kongens skibe siger meget om holdningen hos mange og det kan nok have været svært for pigerne at trænge igennem den - selvom den vel efterhånden kun er dækkende, så længe man befinder sig ombord:

Premierløjtnant:

Min helt personlige holdning er, at det er den sidste rest af mandsamfundet. Altså, dernede har man lov til at komme med alle de mandschauvinistiske tanker, som man har...Vi hygger os ved at gå dernede og vise, hvor gode mænd vi er; når vi så lukker låget op og går i land, så er vi tilbage i daglig orden.

Vi talte med Susan Schlüter, der er psykolog i Forsvarets center for Lederskab og fra starten har fulgt forsøgsordningen nøje, bl.a. ved ophold på de enheder, hvortil der blev knyttet kvinder. Vi ville gerne have dokumenteret, hvorledes det hele var begyndt og hvilke erfaringer man havde gjort på daværende tidspunkt, i foråret 1985:

Da vi annoncerede i forsommeren -81, var der 4000 kvinder, der meldte sig, og det var sådan set indenfor alle kategorier - det var ikke den der specielt militante type. Og begrundelserne for at søge var de samme som for mændene: dels det spændende, det udfordrende, dels det anderledes, for at prøve noget nyt; enkelte, som var mere patriotiske: altså kunne forsvare deres land. Og selvfølgelig og-

så nogen med baggrund i arbejdsløsheden - så det var alt mellem himmel og jord.

For at tage et enkelt eksempel fra de mange interviews med kvindeligt stampersonel:

Int.: Har du nogen uddannelse?

Konstabel: Før jeg kom ind, så var jeg frisør.

Int.: Det er noget af et spring fra at være frisør og så at tage ud og sejle?

Ja, der er ikke meget at sammenligne.

Og tilbage til Susan Schlüter:

Int.: Kom der også udtryk for, at man gerne ville ind på et "mande" arbejdsområde?

Nej, det er jeg egentlig overrasket over, det er der ikke decideret. Man var godt klar over, at det var et specifikt mandejob, mandepræget og mandsdomineret, men den der pionerånd, den har jeg faktisk ikke oplevet hos kvinderne...

Det, der er pudsigt - og det er klart - det er de skibe, som ikke har kvinderne, der synes at det er mest interessant. Og det er der, man har alle fordommene. Man må nok sige, at der hvor kvinderne er, og de skibe, de arbejder på, der er der ikke de store problemer. Det drejer sig ikke om, at vi kan løfte og bære lige så meget som han kan, for det kan vi ikke. Det er helt uvedkommende. Det, det drejer sig om, det er at mobilisere den enkeltes ressourcer og så er det bedøvende lige meget, om det er en mand eller en kvinde.

Der sker også en tilvænningsperiode; i det øjeblik, der sker en tilvænnning, ja så lægger man ikke mærke til, om det er en kvinde, der fiser forbi der, så er det bare en kollega.

Vi iagttog selv det, Susan Schlüter omtaler, nemlig at på de skibe, der ikke havde kvinder ombord, var der meget blandede følelser overfor fænomenet; modviljen gik ikke blot på mistillid til, at kvinder kan arbejde lige så hårdt som mænd, men også på, hvorledes det kunne påvirke kammeratskabet, dagligdagen og forholdet personalegrupperne imellem:

Int.: I kan ikke få piger ombord? (På grund af skibets indretning)

Konstabel: Nej, gudskelov. Det mener jeg! Og jeg har haft mange diskussioner. Der er aldrig noget, der er blevet ødelagt så meget i Søværnet som da de kom herind. De skal have deres eget skib at sejle på, så det kun er kvinder, så er det i orden.

Jeg kender nogen kvinder, ikke, de arbejder i maskinen, et topstykke vejer 60 kg.: mere arbejde til os. De vil have ligeret og det kan de ikke få og så får de deres nedture og har det med at blive hysteriske og så sidder de altid og omklammer en eller anden åndssvag



Een af de kvindelige konstabler har udkikken. Foto Orlogsmuseet.

officer. Der kommer et eller andet game med, hvem der nu først kan få fat i hende - det er også os, det er klart, vi er kun mennesker.

Jeg kender mange, der har erfaringer med det. Der er selvfølgelig nogle af de små skibe, hvor der kun er en eller to damer - det går meget godt, men når der er fem damer sammen, så skændes de. Det er rigtigt, de skændes. Damer kan ikke enes.

Vi talte med en anden konstabel, der var på en skibsklasse, hvor kun et enkelt af fartøjerne havde kvinder ombord:

Man kan se, når man kommer der, at de har det betydelig mere renligt. Det er som i stuen derhjemme. Klinisk rent og mandspersonerne derovre går og netter sig i alle ender og kanter.

Jeg vil nok sige for mit eget vedkommende, at jeg ikke ville bryde mig om at komme sådan et sted. Det ville jeg godt nok ikke, for så skal man vente på at komme i bad...og alle de små sjove ting, der ligger og flyder over det hele. Det duer jeg ikke rigtig til - men hvis man kan indordne sig...

De arbejder garanteret lige så godt som vi andre gør.

Faktisk syntes pigerne at være dem, der havde færrest problemer med det - de var ikke bange for at tage fat og gik måske sommetider i den anden grøft, fordi de ikke ville have siddende på sig, at de var "svagelige".

Under frivagter og landlov blandede man sig efter hvem man havde det rart sammen med og ikke efter køn. Vi overværede engang, at man på et skib med blandet mandskab mindedes en landlov i udlandet og det lød, som om pigerne ligefrem havde understøttet de mandlige gaster i at opføre sig som man traditionelt mener, at rigtige sømænd på landlov ter sig. Pigerne havde fuldstændig optaget hele jargonen ombord, sagde "dørken" og "skottet" om gulve og vægge hjemme og var i det hele taget mere katolske end paven.

Dels fordi det jo drejede sig om en forsøgsordning og dels fordi der er grænser for, hvor højt i systemet kvinder indtil videre kan nå, må det kvindelige stampersonel nødvendigvis have andre fremtidsplaner end deres mandlige kolleger. Denne kvindelige konstabel udtaler sig, som vi kan skønne af de interviews og samtaler, vi har haft, på manges vegne:

Jeg vil gerne blive herinde, hvis at jeg med tiden kan komme på landtjeneste. Fordi at selvfølgelig så er jeg også som de fleste andre interesseret i at få et nogenlunde almindeligt familieliv med tiden.

- og det lader sig jo altså ikke forene med tjenesten, således som det gør det for mændene.

Men der er andre kvinder end de ovenfor omtalte, der har indflydelse på dagliglivet i Søværnet, nemlig koner og kærester.

Det siges, at der er en ekstremt høj skilsmisseprocent i Søværnet og de allerfleste interviewede kommenterede reaktionerne på hjemmefronten overfor længere eller kortere sejlperioder, vekslende vagter og weekendtjeneste.

Sergent:

Og man har da også tit hørt om nogle kvinder, de kunne ikke tåle, at manden sejlede og var væk i lang tid... Det kunne de ikke klare og så var manden nødt til at gå i land, selvom han måske elskede at sejle. Så måtte han finde sig et job ude i det civile og gå og røvkede sig. Selvom han elskede at sejle.

Men det gjorde jeg klart allerede fra starten af, da jeg kom sammen med hende, at jeg var kommet i Søværnet for at sejle og skulle vi bo sammen, så måtte hun finde sig i det. Og jeg har sgu aldrig hørt et ondt ord.

Det var vort indtryk, at mange havde et meget ambivalent forhold til problemet; det kan næsten ikke udtrykkes bedre end en officer gør det her:

Man har det jo sjovt, ikke, fordi når man er hjemme, så kan man

ikke komme hurtigt nok ud at sejle, vel, man går og stikker og bider i hinanden til sidst, ikke, fordi nu vil man gerne ud at sejle - mandag, tirsdag, onsdag, der er det herligt at sejle, men så når man når til sidst på ugen, så vil man godt hjem, så er du træt af det, ikke. Man er ikke nem at stille tilfreds - det er ligesom katte og lukkede døre, man vil helst være på den anden side af den dør!!

Det er svært at definere, hvad det er, der trækker ved at sejle, bortset fra, at alle vel helst vil beskæftige sig med det, de er uddannet til. Der var flere af os på projektet, der havde nogle romantiske forestillinger om det at sejle, om havet osv. Men det gik snart op for os, at det i virkeligheden er de færreste ansatte ved Søværnet, der rent faktisk sejler, at de, der gør det, ikke sejler ret meget af deres tjenestetid og at mange af dem, der sejler, ikke har noget specielt forhold til søen. Det fordeler sig naturligvis efter uddannelse - det siger sig selv, at den gruppe, der er uddannede navigatører, er mere bevidste om at de er på havet end f.eks. maskinfolkene.

Kadetterne sejler stadig med skolebådene SVANEN og THYRA, ganske vist nu kun i få uger, men nok til at få en fornemmelse af, hvad det drejer sig om i praksis:

Kaptajnløjtnant:

På skolebådene lærer man sømandsskab og grundlæggende navigation, men først og fremmest fornemmelser, følingen med vand og vind og sø. Det er altså noget, man vanskeligt lærer andre steder. Sådan en som denne her, hvor man står oppe på sin lukkede bro, 5-6 m. hævet over havoverfladen, da har man ikke så forfærdelig meget fornemmelse - hvis man ikke har fået den indbygget - af, at "når søen ser sådan der ud, så kan det godt være, at du skulle..."

En konstabel siger om det at være sømand, på vort naive spørgsmål:

Int.: Går I ikke ud og nyder skyerne og bølgerne?

Jo, hvis de har en moderat størrelse, kan der da godt blive tale om det, ellers ikke.

Det der med at kalde sig søfolk, det gør vi altså ikke. De fleste af os hader vand. Du tager lige din tørn og så vil du helst være et sted, hvor der ikke sker ret meget. Alt kører så maskinelt nu, vi har ikke ret meget at gøre med at ordne tovværk - andet end det vi sætter fast til kajen.

- medens en yngre officer, der har sejlet siden han blev færdig, fortæller:

Jeg har fået at vide at jeg skal i land og ind og sidde på kontor de næste 4-5 år.

Int.: Sagde du år? Hvordan ser du på det, at pludselig få så anderledes en tilværelse?

Ja...det er meget spændende...fordi der er jo ingen tvivl om, at det

at sejle, der skal en eller anden speciel, ikke nærmere definerbar, men dog en speciel mentalitet til, det er en livsform og det kræver helt sikkert en voldsom omstilling at gå i land...

Så er der dem, der slet ikke kommer ud at sejle, f.eks. medlemmerne af Søværnets Tambourkorps, hvorefter størstedelen er værnepligtige.

Int.: Hvordan ser de andre grene af Søværnet på jer?

Værnepligtig: Sådan når man kommer ind, så vil alle ud at sejle, ikke. Så 50% de kommer ud at sejle, ikke. Og så når de kommer ud, så finder de ud af, at det er ikke solnedgang hele tiden. Og så har vi nogen fordele, de ikke har, jeg tror nok vi er velset mange steder, også ombord på et skib og sådan. Fordi så finder de ud af, at vi er ligesom deres papir på Søværnet...Vi er ligesom visitkort, ikke. ...Men så er der selvfølgelig nogle fjolser imellem, sådan er det altid...Det er sommetider de går og kalder os Tambørger.

Når folk bliver indkaldt eller søger ind som konstabler har de, som den værnepligtige ovenfor fortæller, selvfølgelig visse forventninger. Sommetider blev de ikke indfriet og sommetider gjorde de, som de næste to eksempler viser:



Sidste måltid på forbanjen, før der klares op efter ankomst til Holmen, hvor man skal ligge over i 3 uger. Foto Orlogsmuseet.

Int.: Hvordan kom du ind i Søværnet?

Overkonstabel i O-divisionen: - og så så jeg en annonce ind til Søværnet og så tænkte jeg: nå, men så kunne jeg gå derind og være nogle år og se tiden lidt an.

Der stod "Få et spændende og afvekslende job. Bliv konstabel i Søværnet" eller sådan noget stod der.

Men det er ikke tilfredsstillende at være herinde, det synes jeg ikke, fordi det er alligevel begrænset, hvor meget man laver. Altså i vinterperioder går man og sløver hen nærmest; man kan ikke lave noget på dækket, altså det er kun indvendigt, man kan gå og male.

Der stod jo ikke noget i annoncen om, at man var udlært maler, når man kom ud. Det er sgu det vi laver mest, det er at gå og male.

Og en anden konstabel:

Int.: Synes du, at dine forventninger til Søværnet og til det at sejle er blevet indfriet?

Ja, det er de, sådan set. Jeg har været i Finland og jeg har været i Norge, Tyskland...

Det må være det, der hedder JOIN THE NAVY AND SEE THE WORLD!

Og for ikke helt at glemme, at vi jo befandt os på orlogsskibe, spurgte vi også, om personellet til daglig tænkte på, at de øvede sig i at føre krig; det var karakteristisk, at alle prøvede at blive så gode til deres job som muligt, samtidig med at de håbede, at der aldrig ville blive brug for at anvende deres færdigheder i praksis.

Igen var der selvfølgelig forskel på svarene, alt efter funktion:

Int.: Tænker du nogensinde på, at I øver jer i at føre krig?

Sergent i maskinen: Næ, det gør jeg faktisk ikke...Hvad siger de andre?

Int.: De siger nej.

Jeg siger sgu også nej.

SPRINGEREN, ORLOGSVÆRFTET OG NAJADEN.

Inden vi går over til traditioner, vandrehistorier og lidt mere om forholdene før og nu, skal vi lige have et par glimt fra et par tjenestesteder og fra Orlogsværftet.

SPRINGEREN (1963).

SPRINGEREN, en U-båd af DELFINEN-klassen, så man fra Marinestabens side meget gerne dokumenteret, da den indenfor en overskuelig fremtid forventedes udfaset.

Et helt togt med SPRINGEREN lod sig i begyndelsen af projektet ikke



"Kaptajnen" ved periskopet. Foto Orlogsmuseet.

realisere: man kunne ikke have kvinder ombord i flere dage og de mandlige medarbejdere var endnu ikke så trænede, at de kunne sendes ud på egen hånd; heldigvis fik vi 2 år senere mulighed for at sende en mand med på en uges togt.

Bådens chef mente imidlertid, at vi på vor egen krop måtte have prøvet, hvordan det var at være dernede, for virkelig at forstå, hvad besætningen talte om i interviewene. Vi blev derfor i første omgang tilbudt en dagssejlad, hvor vi fortættet oplevede livet ombord - trængselen, diesellugten, madosen. Vi dykkede, snorklede, prøvede vandskud, så hvorledes måltiderne blev tilberedt og serveret, hvad folk gik klædt i og hvordan de så ud efter at have været neddykket i en uge.

U-både forekommer de fleste mennesker at være noget meget eksotisk og lettere foruroligende, men jeg må sige, at den følelse ikke gælder længere, når man først har været nede i en.

Normalt er der ikke så forfærdelig meget at gøre, hvis man bliver udstukket til en enhed, som man ikke har lyst til at være på; U-bådene adskiller sig fra de andre sejlene enheder derved, at der kun er frivilligt mandskab - man kan med det samme eller efter en sejlad sige, at man ikke vil være der.

For dem der kan lide det, synes det næsten at blive en livsform at sejle U-båd og mange i konstabel- og sergentgruppen har været dernede meget længe.

Vpl. messegest:

Når først vi er hernede, så vil vi helst blive. Hvis det kan lade sig gøre...Der er ikke ret mange, der kommer herved, som vil over på en overfladedamper bagefter.

"Overfladedamper" er et af U-bådsfolkenes betegnelser for overfladeskibe - en anden er "folio-bakkerne", fordi deres skrog er så meget tyndere end U-bådenes.

En officer fortæller:

Lad mig beskrive det på den måde, at det er selvmotiverende at sejle med U-både, fordi hver mand kan se det logiske i sin opgave, for hvis man ikke er der til at passe den, så udsætter man resten af mandskabet - og sig selv - for en risiko. Man har en lille verden at leve i og der SKAL man leve, den skal man sørge for at holde intakt, så den virker, ellers er det pludselig noget halvfærdigt noget at være ombord i.

- og med hensyn til stemningen i besætningen:

Når man ser bort fra de små kuttere, hvor besætningen også har et sammenhold, så er det nok den type krigsskib, hvor man har det største sammenhold. Der er ikke ret langt fra kaptajnen ned til messegasten. De går op ad hinanden og nogen gange får de brugt hinandens tøj, når man ikke kan finde noget i rodet.

Når man er neddykket i længere tid ad gangen, er der ikke så meget at foretage sig, når man har overstået sin vagt; der bliver spillet meget ludo ombord, i en speciel udgave, der hedder kampludo; spillet er velegnet her, fordi pladsen kan overtages af en anden, når en spiller skal på vagt. Af indlysende årsager kan man ikke se fjernsyn, men videoen kører til gengæld:

Officer:

Man har sin vagt og...så skal man selvfølgelig bruge noget af sin tid til at sove, men når man har sovet, har man ikke andet at lave - det eneste er at spille (kort og ludo) og at snakke. Men man snakker jo også på vagterne, så der skal ligesom ske noget. Og ja, så kan man selvfølgelig spise, det bliver man sgu også hurtigt træt af, så får man madlede. Og så har vi nu fået den her vidunderlige video - man har jo helt firkantede øjne!

Der var stor trængsel ombord på SPRINGEREN, da vi ikke var de eneste gæster, så interviewene måtte vi foretage senere, når båden lå på Holmen. Den dag, vi var med, fik vi masser af gode dias - af besætningen i arbejde, frivagt i torpedorummet, bakstørn osv., men det kunne jo ikke blive det samme som billeder fra en helt almindelig hverdag. U-bådsskadrens chef var derfor så venlig at formidle optagelsen

af en serie af dagligdagen ombord på SPÆKHUGGEREN, SPRINGEREN's "søsterskib", under et længere togt.

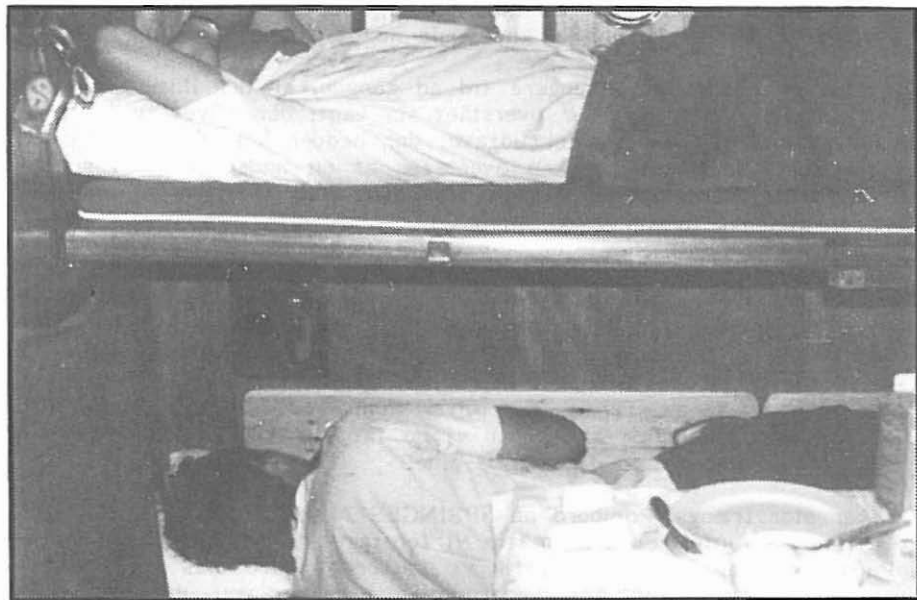
Da vi fik de 200 billeder, så vi længe på dem, navnlig den række, der viste båden i overfladen: det ene billede efter det andet, hvor der tilsyneladende ikke skete noget som helst. Vi blev klogere. Kort efter kom to officerer fra eskadren over til os for at gennemgå billederne, så de kunne blive tekstet - og det viste sig, at hvert eneste billede havde sin betydning: her blæste man, her var den ved at dykke og her var den ved at dykke ud...

RIGGERLOFTET.

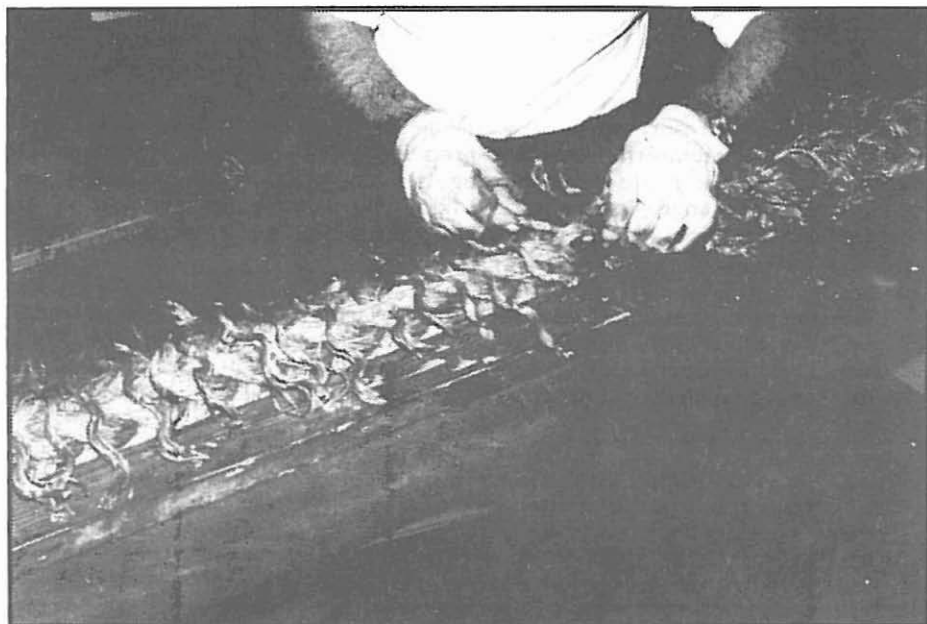
Blandt de mange gamle håndværk, der var ved at forsvinde fra Holmen, var alt, hvad der har med sejl og tovværk at gøre. Riggerloftet stod overfor nedlæggelse og mange af de folk, der i en menneskealder eller mere havde arbejdet der, var gået eller var ved at gå på pension.

Vi interviewede derfor medarbejderne og tog billeder af processen i seilmager- og tovværksarbejdet, herunder næroptagelser af redskaber og metoder. Desuden fik vi en del billeder, som de ansatte selv havde taget gennem en årrække.

Int.: Hvordan foregår en oplæring, når der kommer nye ind?



Opdækning til frokost i officersmessen. Da der er 4-timers vagttørn, er der altid nogen der SKAL sove, uanset hvad der foregår omkring dem. Foto Orlogsmuseet.



Riggerloftet: Spætning af 8-slået platting. Foto Orlogsmuseet.

Ansæt: Ja, de kommer ind med en vis baggrund. Man skal have to års sejlads som matros, for at komme ind i det hele taget. Så kommer de jo med en af os andre, og kommer til at gå ved siden af os, indtil man så siger: nu kan du klare det selv, men det forudsætter et vist håndelag. Selvom man har været matros i dag, er det ikke sikkert, at man har været med til noget af den slags.

Int.: Hvornår begyndte I at få det her nylon ind?

Ja, nu skal man jo være varsom med tiden...det snyder - det er i hvert fald en halv snes år siden.

Int.: Er det så mere slidstærkt eller er det billigere?

Det ved jeg ikke om det er. Det kan jo ikke rådne i det mindste. I starten var det jo meget dyrt, nylon. Jeg tror i dag er det billigere end at få de rigtige hampetove.

Anden ansæt: De kan jo ikke få det mere, jeg tror ikke mere man dyrker hampen på samme måde.

Ansæt: Nej, de unge mennesker, de ryger det jo...

Anden ansæt: Ja, de ryger det jo, så vi ikke har noget at arbejde med!

Hvordan det nu end forholdt sig med de to medarbejdere, der tog sig af opgaven, blev de så grebet af den, at de lærte at lave 8-slået platting og meget andet - i hamp.

ORLOGSVÆRFTET.

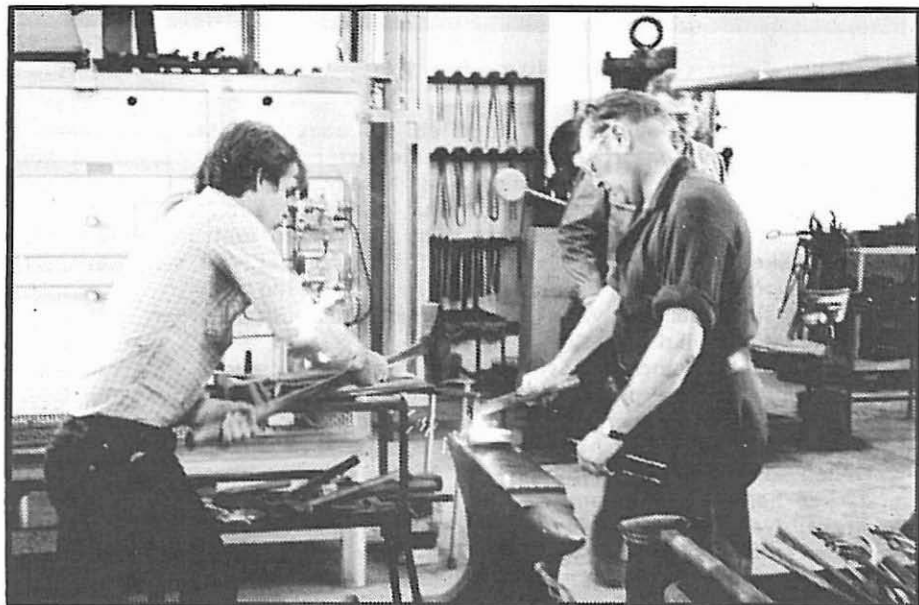
Endnu en ting forsvandt i denne periode, nemlig Flydedok 4, der blev erstattet med en moderne flydedok. Vi blev opmærksomme på udskiftningen via Søværnsorientering og nåede at fotografere den, værftsingeniøren og skibstømmerne beskrev processen ved forskellige former for dokning og vi fik nogle reallidsoptagelser fra bl.a. inddokning, med specialudtryk og mange kommentarer. Ikke alle kommentarerne gik på arbejdsprocessen; den nye flydedok, der netop var ankommet fra Italien og slæbt på plads, var sortmalet:

Skibstømmer: Den nye dok...den sorte. Den burde have været malet grå, det bliver den nok også.

Int.: Hvorfor det?

Jo, for alt hvad der er herude, det er gråt, ikke - det er gråt i gråt!!

Fra Orlogsværftet fik vi også en billedserie fra Smedeværkstedet, der har undergået mange forandringer i de sidste årtier, og interviews, også med pensionerede ansatte, der giver et godt billede af de mange forandringer i skik og brug, arbejdsforhold og teknologi.



På Smedeværkstedet bruges det gamle smedefag stadig, selvom man også har fået alle slags moderne maskiner.

De karakteristiske stole af tynde jernrør, der ses på mange fartøjer, er også fremstillet på Smedeværkstedet. Foto Orlogsmuseet.



Alle giver et nap med ved forspringet under forhaling, også chefen.
Foto Orlogsmuseet.

NAJADEN (1962).

Blandt de mange sejlede enheder, vi i tidens løb så på, var NAJADEN, en såkaldt SDC'er - Sea Defence Craft - af DAPHNE-klassen. SDC'erne sejler fortrinsvis som bevogtningsfartøjer i Østersøen og har et sejlmønster, der holder dem længere i søen end de fleste andre enheder, og betyder, at de ofte ligger i "fremmed" havn. Vi var med på to helt almindelige togter og levede med i den "rigtige" hverdag - for ellers oplevede vi jo meget ofte Søværnet, når alt gik for højeste omdrejninger under øvelser.

Int.: Hvad får man tiden til at gå med (i havn)?

Officer: Vi kører jo normal arbejdstid fra 8-16, og der vedligeholder vi skibet, hvis vejret tillader det. Tillader det ikke, så skal der males nedenunder eller vi skal have uddannelse af besætningen. Og så det daglige skibsarbejde, rengøring.

(Og fra kl. 16): Man rører sig jo ikke meget på en times varsel. Vi dyrker meget at gå op på en skole, som ligger 100 m. fra vores kajplads og spille badminton og fodbold. Nogen går i biografen, måske lejer vi en videofilm, vi ser fjernsyn, spiller kort, snakker, læser.

For dette skibs vedkommende, vi går meget lidt i byen herinde i officersmessen. Det gælder for så vidt ude i forbanjen også. Okay, om

lørdagen går folk måske en anelse på diskotek, ellers er de meget knyttet til skibet. Som sagt kan man ikke sprælle så meget med en times varsel.

HVERDAGEN.

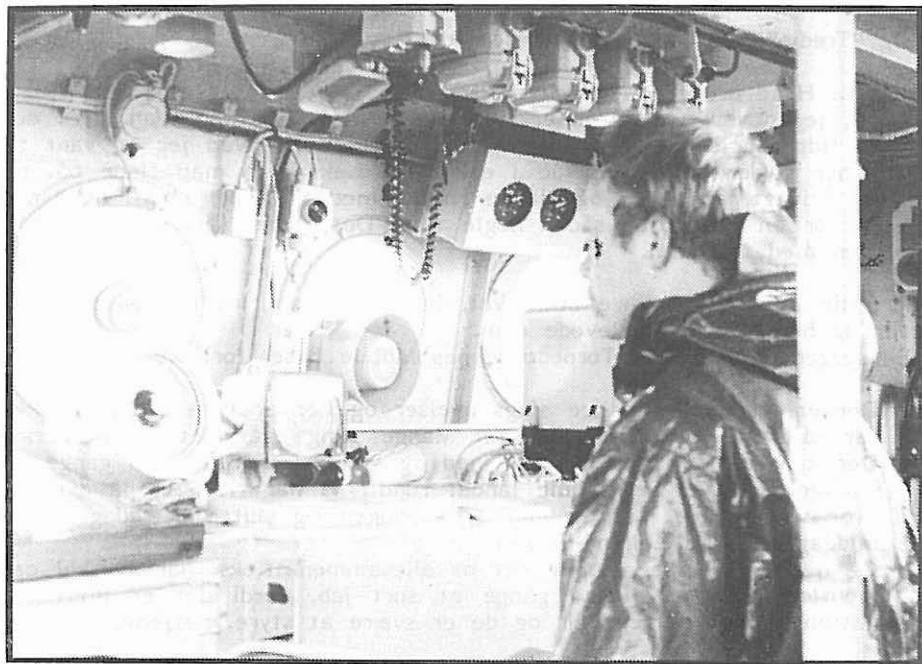
Her er så selve livsnerven: kabyssen. Fordi er der noget, der tæller i den militære verden, så er det at få godt at spise, få en masse frihed og så få lidt i lønningsposen...
(Sagt af sergent)

I skibsorganisationsbogen kan man læse hver eneste detaille i hver eneste mands opgaver ombord - hans nummer og kvarter, hans arbejde, hans post under forskellige ruller, hvem han refererer til osv. osv. og noget lignende gælder for landtjenestesteder. Vi valgte interviewformen, fordi folk selv skulle fortælle, som de havde lyst til - og det har de gjort, mere eller mindre struktureret, mere eller mindre dækkende; jeg tror kun vi har et enkelt interview, hvor samtlige svar er enten ja eller nej!

Vi sikrede os som nævnt at få de samme faktuelle oplysninger fra alle og vi spurgte alle, hvorledes et typisk døgn forløb for dem.



Øvelsesbombe bjærges v.h.a. håndkran. Da vi kom ombord på NAJADEN 3 uger senere, havde man fået maskinkran, en stor lettelse i det daglige arbejde. Foto Orlogsmuseet.



Rorgænger på den åbne bro. Foto Orlogsmuseet.

Svarene her er fra en lille enhed:

Int.: Hvordan går en typisk dag for dig?

Næstkommanderende: Starter med morgenmaden, så er der mønstring kl. 8. Så er det an til rengøring og så går man og kigger efter om de kommer i krogene. Hvis der er kommet post, ordner man den, sender den ned til de folk, der skal have den.

Så kan man begynde at pusle med ferieregnskaber, hvem der skal afspadsere, vagtlistes på Holmen og så læse gamle skrivelser op, så man hele tiden kan huske, hvad der skal foregå.

Int.: Og når I sejler er du med i vagttørnen?

Ja, så går vi sammen, "Tredie" og jeg, i to-tørn, 4 timer ad gangen. Kl. 16, 18 og 18²⁰ går vi kun to timer, så vi ikke får de samme vagter næste dag.

Når man så kommer ned efter vagt gider man ikke ret meget andet, man ligger og hviler og læser. I fint vejr kan man også godt skrive, men så skal det også være fint. Men så kommer der hele tiden folk og spørger, hvornår de kan få fri, til sølvbryllup og jeg ved ikke hvad.

Int.: Du har ikke fast kontortid?

Nej, det har jeg ikke. Hvis de begynder at fejle noget, må vi have fat i doktorbogen.

Og "Tredie", dvs. trediekommanderende:

Int.: Hvad bruger du din fritid til?

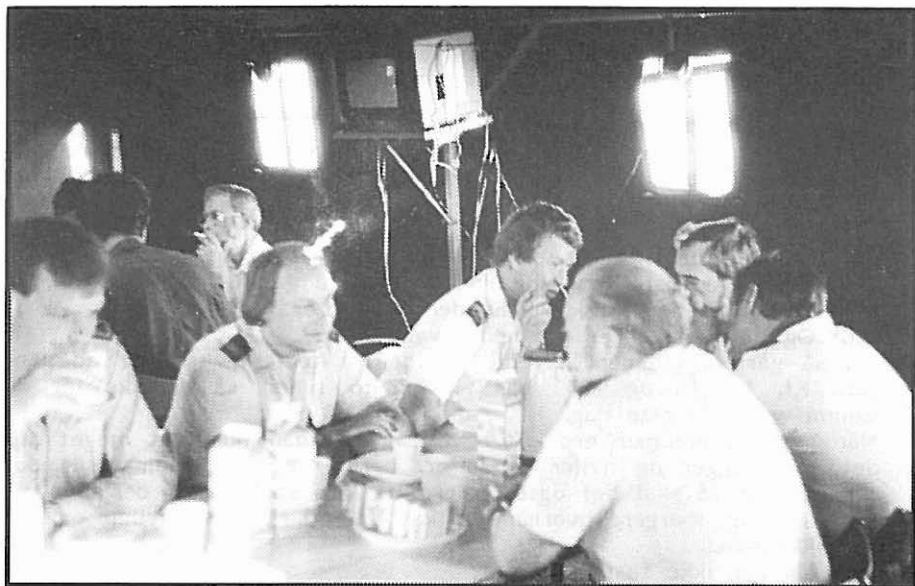
Ja, jeg sover. Og så læser man lidt. Altså, der kan man sige: det er lidt specielt med de her skibe i forhold til hvad jeg er vant til - her flyder det meget ud i et. Altså f.eks. kan man finde på, på sin frivagt, at gå op og hjælpe chefen med at finde ud af, hvad det er for en gondol og sådan nogle ting. Det flyder sådan meget sammen med fritiden...

Vi ville også gerne have beskrevet, hvad der var tjenestestedets opgaver og hvordan man oplevede dem.

En sergent fra MOBA, Torpedobådenes Mobile Base, fortæller:

Der er mange forskellige slags øvelser og det er ikke altid, det kører så stille og roligt som nu. Mange gange går det altså stærkt. Der kan vi nå at slå en lejr ned og slå den op igen 4-5 gange på en uge og have været hele landet rundt. Vi har tit kørt på øvelser, hvor vi startede mandag morgen i Skagen og sluttede fredag eftermiddag nede på Lolland-Falster.

Og når vi arbejder, så er det os allesammen...f.eks. når vi skal camouflere, det er mange gange et surt job, fordi det er midt om natten og det er regnvejr og de er svære at styre, nettene, ikke, og



Morgenskafning i MOBAs opholdstelt. Foto Orlogsmuseet.

de hænger fast i alle små ting på vognene og sådan noget. Det er alle, der er med.

Det er det jeg altid har sagt: på de øvelser, hvor MOBA ikke laver en pind - det er de bedste øvelser, for der har grejet altså virket. Men det kan være lidt surt for os at holde her i 8 dage og lave ingenting.

En af de rigtig "gamle" i MOBA:

Man har jo levet her i mange år og du har jo fulgt hele udviklingen, ikke, fra de gamle biler vi kørte. Da vi startede, der kørte vi jo i biler uden døre, ikke, dem der var med i krigen der, Anden Verdenskrig...Vi kørte i snestorm og havde ikke noget tøj, vi kørte sådan i almindelige bukser og en frakke, i sko, og vinden stod lige ind med snestorm og - man var ikke så... folk i dag er jo nok lidt mere pivede end man var dengang jo, man var jo vant til det.

Og en kutterchef:

...Efter 36 timer i storisen, hvor man virkelig har kørt på højeste gear hele tiden, da når man slet ikke at registrere, at hovedet når hovedpuden, før man sover...så er man altså glad for, at det bare er slut.

Til sidst en, der altid har travlt, nemlig messegasten:

Vi drikker meget kaffe her. Du kan se den kaffemaskine derude - det er mig, der står for at lave kaffe. Den kaffemaskine, den står ikke stille - ja, de første 20 timer i døgnet står den ikke stille!

TRADITIONER OG OMGANGSFORMER.

Med til Søværnets hverdag hører i høj grad traditioner; mange gamle traditioner er gledet ud, nogle har ændret sig og der er kommet nye til; alt i alt er der nok blevet færre egentlige traditioner, og det hænger måske sammen med, at "tidkort" ikke længere er så nødvendigt som dengang man sejlede i uger og måneder. Hvor mange mennesker er stuvet sammen på et sted, er færdselsregler nødvendige og en hel del traditioner bunder vel nok i dem.

Også selve omgangstone er en slags tradition:

Det er en helt speciel ånd, der er her på MOBA. Jeg er ikke stødt på den andre steder. I har selv oplevet vores omgangstone, den kan måske virke lidt rå for udenforstående - hvis man siger noget, ikke, så hak-hak med det samme, men det er altså vores måde at tage brodden af med det samme.

Visse messeskikke holder man fast ved, og det gælder både officers- og sergentmesser; ofte har de selv på det samme skib ikke ret meget



Ved kaj i Fiskerihavnen i Godthåb - der er tre uger til jul.
Foto Orlogsmuseet.

med hinanden at gøre, skønt man skulle tro, at det "smittede" messerne imellem.

En skibschef:

Int.: Har I nogen skikke, når der kommer nye?

Ja, det har vi da. Ved først givne lejlighed forventer man selvfølgelig, at han giver et eller andet, en øl til maden - man kalder det en ankomstøl. Og hvis han af en eller anden grund ikke kender reglen, bliver han selvfølgelig gjort opmærksom på det.

Int.: Men ellers ingen særlige ritualer?

Næ, det er der faktisk ikke. Ikke andet end en ny helst skal holde kæft i starten og lige finde ud af, hvordan der er i messen. Der er jo nuanceforskelle fra messe til messe.

Der kan være forskellige regler for, hvad man må og ikke må - hvad man må sige. Det er det, der gør det sjovt at være her: man har nogle regler, man kan overtræde, som man får en eller anden bod for, som vi deler i porten allesammen.

Int.: Fører man sådan noget med sig fra skib til skib?

Ja, hvis det er en regel, der er ny...Hvis det er en god regel, en sjov regel og den har et formål, er det muligt, den bliver taget op. Så spreder det sig meget hurtigt til hele Søværnet. Det er jo på den måde, reglerne er opstået. Jeg kan skifte fra det her skib til et hvilket som helst andet skib og ville kende 99% af reglerne i den nye messe.

Det har alle dage været skik, navnlig på skibe - både civile og orlogs,

at man lader den arme nyankomne gennemgå alle mulige trængsler og narrestreger, dels for at se, hvor meget han kan tåle, dels for at demonstrere, hvem der har overtaget - og den nye skal ikke stikke næsen for langt frem. Den berømmelige Kusk Jensen skriver i Haandbog i praktisk Sømandsskab:

Den, der mønstrer som Dreng, giver sig ikke ud for at have noget Kendskab til Søvæsen, og det kan altsaa ikke ventes af en saadan, at han skal kende Navn paa nogen Ting om Bord eller vide Forskel paa Styrbord og Bagbord, men det forudsættes, at han har en god Vilje og vil gøre sig Flid for at lære saa hurtigt og godt, han kan.

- eller med andre ord:

Man sender folk ned efter noderne til flagspillet eller man beder dem om at hente en spandfuld kørnelprikker, der er ikke den ting, vi ikke kan finde på. Eller sende en ny ud på fordækket for at hente en håndfuld knofedt. Hvis der kommer et nyt fedtøre, så render han rundt ude i forpeaken og han kan sgu ikke finde det knofedt.

Man skal altid lave lidt fis med folk, når de er nye, de kommer et helt nyt sted og ved ikke noget...

siger en ung konstabel.

Det er også meget, der skal læres, når man kommer til et nyt sted; at omgås en masse mennesker, klare drillerier, blive fortrolig med den særlige tone på netop det sted og lære dets skikke og måder at kommunikere på:

Nede i MTBerne, der kan man ikke råbe så højt, så man selv kan høre det. Du kan synge ligeså tosset, du vil, der er ingen af de andre der kan høre det. Men man kan mundaflæsning. Det er sjovt nok, det lærer man forbavsende hurtigt. Hvis du nu siger til dem: den er ved at blive varm og han skal åbne en køleventil (laver nogle forskellige tegn), så er det i orden.

MYTER OG VANDREHISTORIER.

Der er mange "myter" i Søværnet, f.eks. om hvordan det er at sejle sammen med piger, hvordan det er at være i andre eskadrer eller på andre skibe end, ens eget, i landtjeneste osv. Sjovt nok, når man betænker, hvor ofte der flyttes rundt på alle personelgrupper; følgende udtalelse fra en menig giver nok den bedste forklaring:

Mange af mine kammerater er herinde - på PEDER SKRAM, bl.a.; alle er glade for at være hvor de er. Det sted man kommer hen - og man lever ind i det - så synes man ikke der er noget bedre. Hvis du så kom et andet sted hen, ville det være det bedste.

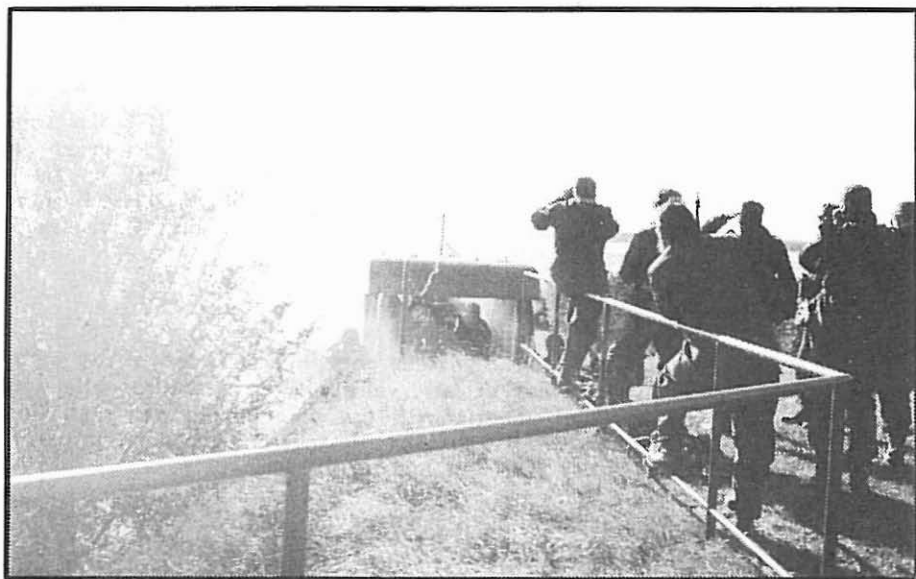
Vandrehistorierne i Søværnet - med deres ofte forbløffende præg af autenticitet - er et kapitel for sig: der er den om pigen, der ringede til kokken via Lyngby Radio, så snart skibet havde kastet trossen og der er den om harr, der faldt ned ad skrænten i Grønnedal og slog sig ihjel og blev lagt i fæniksmessen - der er altid sat navn og skibsnavn og mange andre detaljer på, så man MÅ tro, at fortælleren selv eller en af hans nærmeste venner har oplevet det.

Vi har ligget på bunden een gang hvor vi ikke kunne komme op (konstablen beskriver forløbet). Der går en historie om en af de gamle U-både, der har prøvet det samme, hvor skipperen havde prøvet alt. Da han gik ombord var han sorthåret og da han kom op var han gråhåret - det er før min tid, men de siger allesammen, at det er rigtigt.

Og her en officer, der fortæller om storisen:

Der går historier om en kutterchef, som er blevet gråhåret på en nat, hvor de ikke rigtig har vidst, om de kunne komme ud, og det tror jeg i og for sig godt kan lade sig gøre.

Følgende lille snak med to værnepligtige, der er på mønstringsøvelse på Borgsted Batteri viser måske lidt om, hvordan vandrehistorier, myter og rygter kan opstå:



Skydning med 70 mm kanon under mønstringsøvelse på Borgsted Batteri. Foto Orlogsmuseet.

1. vpl.: I tilfælde af krig, der er vi kommanderet ned på noget, der hedder Borgsted Batteri nede ved Møn. Og det er sku ikke så lækkert et sted, vel. Ifølge admiralen (!?) skal vi holde i 20 minutter.

2. vpl.: Hvad fanden var det han sagde: er vi heldige, så dør vi med det samme, er vi uheldige, så lever vi et kvarters tid.

1. vpl. Fy for en klam, så skal man derned; man har set sit eget gravsted, det er ret ulækkert.

2. vpl.: Altså ser man det ovenfra, så er det ligesom sådan en skydeskive. Det er et dejligt grønt område ligesom (laver et O med munden), der kan de lægge en bombe. Men altså, han sagde også: nogen må ofres for at nogen kan leve, ikke. Så kan vi gå og tygge lidt på den. Men der skal vi altså tilkommanderes, hvis der er noget. Så er der ikke noget, der hedder Tambourkorpsset.

Til slut skulle vi så måske have en historie, der er HELT sand:

Den unge chef skulle have nogle veteraner fra Anden Verdenskrig ombord:

Jeg havde forberedt en tale på engelsk og tysk. Så ringer Inspektørens sekretær op dagen før og siger jeg må være klar oyer, at de kun kan forstå FRANSK. Jeg svarede så, at det kunne jeg ikke klare, på så lille en båd har vi ingen fransk ordbog.

"De er vel officer" sagde hun.

OM AT HAVE GÆSTER OMBORD.

Som nævnt i indledningen fik vi en fantastisk god modtagelse i Søværnet, på alle niveauer - også selvom vi nok har gået en del i vejen; der faldt da også et ord en gang imellem, som vi kunne tage til os eller lade være!

Vi taler om at have gæster ombord: Er det noget, I ofte har?

Officer: Ja, det er det, det må vi jo erkende. På et tidspunkt var der en chef, der fremskaffede et Taxi-skilt og satte det op på førerhuset. Men det var kun indtil der kom en admiral ombord, der ikke syntes det var morsomt.

Men det fortæller jo lidt om, at det er et problem, at hver eneste gang vi sejler på havet, har vi nogen med. Det er i hvert fald sjældent vi får lov at sejle på havet og så kun være os selv, besætningen, og indøve, når vi kun er os selv.

Vi har altid forskellige mere eller mindre prominente personer med, der er blevet lovet en tur. Som regel er det folk fra det politiske liv, som også skal ud og se, hvad det egentlig er for noget grej, de render og køber til os. Mange gange kan det godt virke distraherende, at der hele tiden er nogen fremmede i skibet, man skal tage sig af, så går det jo lidt ud over det, vi faktisk skal lave på havet - det er mere at øve os i at være rigtig gode til at fare i krig, det er jo vores funktion.

SØVÆRNET SELV OG HISTORIEN.

Med eller uden os som katalysatorer var det opmuntrende at se, hvor mange mennesker i Søværnet, der var historisk bevidste, f.eks. passede på at gemme ting og gerne fortalte de historier, der knyttede sig til dem.

Et interview med en kaptajnløjtnant bliver afbrudt af en konstabel, der kommer ind med en temmelig medtaget bog i folioformat:

Kaptajnløjtnanten: Det er til ære for jer! Det er en scrap-bog for SØLØVEN-klassen og den er startet op på det tidspunkt, hvor man tog til England for at hente den allerførste båd og så er der ellers skrevet løbende i den. (Blader rundt i den og fortæller om indholdet) Det er sådan lidt af en skattekasse for eskadren her. Det er meningen, at engang, når SØLØVEN-klassen er helt slut, så skal den (bogen) ende på Orlogsmuseet.



LOSSEN, LINDORMEN og MØEN med lys over toppene i Rønne Havn.
Foto Orlogsmuseet.

Som nævnt i første del af artiklen (Marinehistorisk Tidsskrift 3/1987) foreligger der en mere udførlig rapport over projektet; den fortæller lidt mere om opbygningen, de ansatte og resultaterne af besøgene på de enkelte tjenestesteder. Rapporten kan fra 1. december fås hos artiklens forfatter, tlf. 01-18 61 32 (aften).

Kort over København fra 1690.

En detalje fra et svensk søkort.

Ole Lisberg Jensen.

For at kunne føre skibene sikkert gennem de vanskelige danske farvande var de søfarende langt frem i tiden henvist til ufuldstændige hollandske søkort eller delvis hjemmelavede "søbøger", skriftlige beskrivelser, der hvilede på erfaringer fra tidligere rejser i farvandet.

De oplysninger om farvandene som orlogsflåden sad inde med holdt man for sig selv og det kortmateriale der fandtes blev betragtet som militære hemmeligheder, der ikke skulle falde i private og dermed i i fjendtlige nationers hænder. F.eks. blev den kendte søkortdirektør Jens Sørensens enestående kort fra 1700-tallets begyndelse aldrig trykt og først kendt for publikum over 150 år senere.

Svenskerne gik en anden vej. Efter overtagelsen af Bohuslen, Halland, Skåne og Blekinge var de kommet i besiddelse af en kyststrækning, der retteligen burde måles op. Efter Skånske krig gav man sig i kast med det omfattende arbejde og i løbet af ca. 15 år forelå der i 1695 et samlet arbejde af admiralen Werner von Rosenfeldt og søopmåleren Peter Gedda. Det blev udgivet i Amsterdam under titlen "General-Hydrographisk chartbook öfwer Östersjön och Kattegatt" på svensk, hollandsk og engelsk. I et detaljekort over Øresund fra 1690, der er et forarbejde til atlaset, forekommer et kuriøst lille køben-

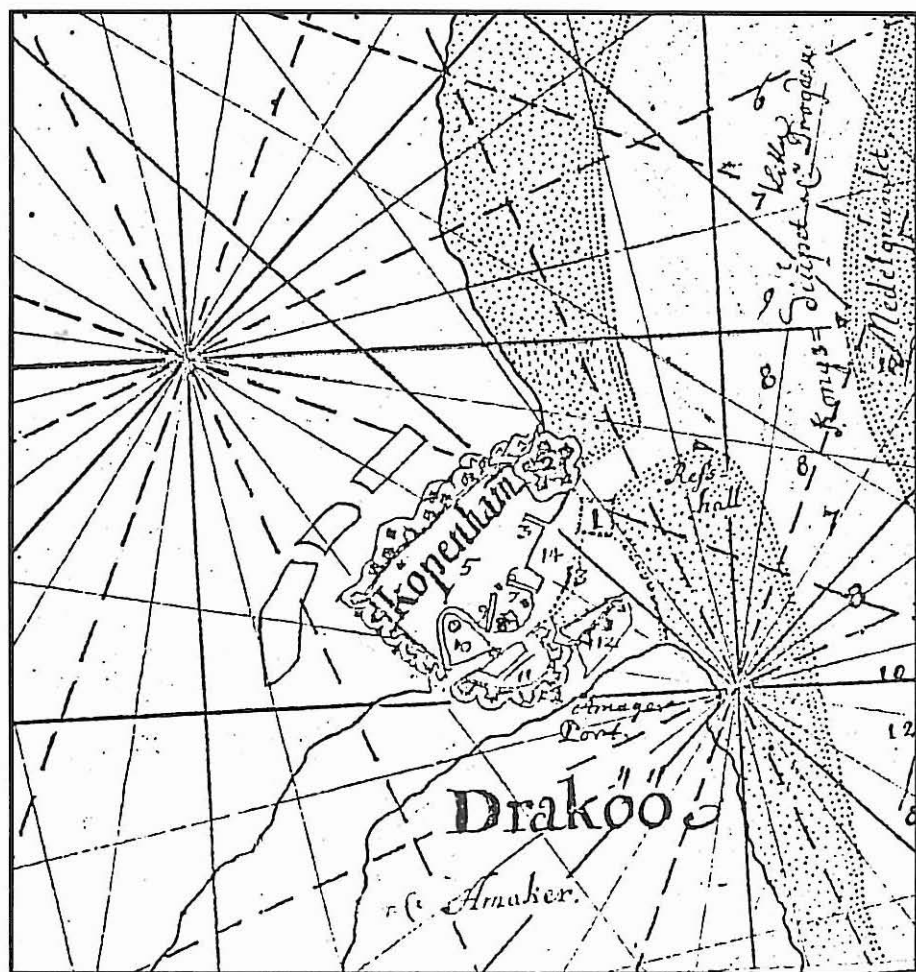


Sømand fra 1695. Kartuschfigurer fra Peter Geddas "General-Hydrographisk chartbook öfwer Östersjön och Kattegatt".

havnskort set fra svensk sømilitært synspunkt og med fokus på den danske flådes anlæg.

En forklaring i kortets rand henviser til nummereringen på kortet.

Nr. 1 står for et kvadratisk område benævnt "Skeppsflottans Hamn", der angiver et stiblet kvadrat. Måske er det Nyholm, der ved denne tid er ved at blive etableret. Midt i byen er Bremerholm, flådens egentlige hovedanlæg tydeligt markeret med numrerne 6, 7, 8, og 9 omklamret af Holmens kanal og



Nyhavn. På kortet kaldes Nyhavn Gyldenløves Kanal, der ses lede ind til "Gyldenløves hus", der er det nuværende Charlottenborg. Dette "hus" blev bygget i årene 1672-77 af Ulrik Frederik Gyldenløve, der var general og en meget vellidt statholder i Norge. Da Peter Gedda tegnede kortet var Gyldenløves hus ikke mere end 12-13 år gammelt. Det må derfor have været

fri af omgivende træer fra haven og må til en vis del have domineret, når man omkring 1690 kom sejlene ind i havnen.

Iøvrigt er Christianshavn og Slots-
holmen tydeligt markeret. I forbindelse med byens befæstning er som nr. 12 anført "De 3 nye bastioner", der går fra Christianshavn op mod Refshalen.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Index til 16.-20. årgang 1983-1987

Redaktion:	Ole L. Frantzen	1983-1986
	Birger Thomsen	1983-1986
	Jan Bendtsen	1985-1986
	Barbara Zalewski	1985
	Ole Ventegodt	1985-
	H.C. Bjerg	1986-

Udgivet af: Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands Venner
Selskabet Orlogsmuseets Venner
Selskabet Danske Tordenskjold Venner

OVERSIGT OVER SYSTEM I INDEX 1983-1987 (5 årgange):

Artikler (forfatter alfabetisk, titel kronologisk)

Forskelligt (kronologisk)

MEDDELELSER FRA SELSKABER OG OM KONFERENCER:

Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab (kronologisk)

Meddelelser fra Selskabet Orlogsmuseets Venner
(kronologisk)

Meddelelser fra Selskabet Fregatten Jyllands Venner
(kronologisk)

Meddelelser fra Selskabet Danske Tordenskjold Venner
(kronologisk)

Meddelelser fra Foreningen Norden (kronologisk)

Meddelelser fra Orlogsmuseet (kronologisk)

Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfunds-
forskning (kronologisk)

Indbydelse til Dansk Maritimhistorisk Konference
(kronologisk)

Indbydelse til Militærhistorisk Konference (kronologisk)
Tøjhusmuseets foredragsrække (kronologisk)
Nye skrifter fra Marinehistorisk Selskab (nummerorden)
Marinehistorisk Selskabs Skriftrække (kronologisk)
Nekrologer (kronologisk)
Anmeldelser (kronologisk, anmelder i parentes)

ARTIKLER.

- Finn Askgaard:
Fregatten JYLLANDS togt til Vestindien
1871-72. 3/1983, p. 7
- Finn Askgaard:
Fregatten JYLLAND. 3/1985, p.14
- Jørgen Barfod:
Lidt om båds mændene og deres hjemsted
på Christian V's tid. 3/1986, p. 3
- Henrik Christiansen:
Flådens skibe 1814-48. 1/1983, p. 5
- Henrik Christiansen:
Flådens skibe 1814-48. 2/1983, p.17
- Henrik Christiansen:
Flådens skibe 1814-48
Fregatter. 3/1985, p. 3
- Henrik Christiansen:
Flådens skibe 1814-48
Korvetter. 4/1985, p. 3
- Jørgen Christoffersen:
DANNEBROGE 1710 - baggrunden for et
projekt om vraget i Køge Bugt. 3/1987, p. 3
- Poul Darnell:
Om et originalt Ole Rømer instrument,
som blev benyttet på Søkadetakademiet. 2/1987, p. 3

- Maria Ekberger:
Københavns sødefension i foråret 1801. 1/1984, p. 3
- Ole Louis Frantzen:
Nyt fra havets bund.
Fund fra vraget af SNARENSVEND. 4/1985, p.11
- Ib Gram- Jensen:
Danske orlogsskibes journaler som
klimahistorisk kilde. 3/1987, p. 9
- F.S. Grove-Stephensen:
Marinens jurisdiktionsforhold før 1660. 2/1984, p.19
- Claus F. Jensen:
Orlogskaptajn Preben Holcks arkiv. 1/1986, p.17
- Ole Lisberg Jensen:
Orlogsskibet SNARENSVEND.
Et vrage i det nordlige Øresund. 1/1987, p. 3
- Ole Lisberg Jensen:
Kort over København fra 1690.
En detalje fra et svensk søkort. 4/1987, p.25
- Bernt Kure:
Nyt fra fregatten JYLLAND. 2/1983, p.28
- Bernt Kure:
Skibsrestaurering i England. CUTTY SARK,
GREAT BRITAIN, HMS VICTORY, MARY ROSE. 1/1984, p.26
- Bernt Kure:
Nyt om fregatten JYLLAND. 4/1985, p.16
- Paul Langballe:
En værnepligtigs odysse med Den danske
Flotille i Sverige. 4/1986, p. 3
- Paul Langballe:
En værnepligtigs odysse med Den danske
Flotille i Sverige. (2. del) 1/1987, p.16
- Paul Langballe:
En værnepligtigs odysse med Den danske
Flotille i Sverige. (3. del) 2/1987, p. 7
- Kay Søren Nielsen:
Fregatten JYLLANDS håndvåben. 4/1984, p. 7

- Niels M. Probst:
Samtidige illustrationer af danske
1600-tals orlogsskibe. 3/1984, p. 9
- Niels M. Probst:
QUINTUS tegningerne. Samtidige illu-
strationer af danske 1600-tals orlogs-
skibe. (III) 2/1985, p. 3
- Niels M. Probst:
Slaget i Femern Bælt 13. oktober 1644
Samtidige illustrationer af danske
1600-tals orlogsskibe. (IV) 2/1986, p. 3
- Niels M. Probst:
SNARENSVEND, et orlogsskib fra
Christian IV's tid. 1/1987, p.11
- Frank Allan Rasmussen:
SVANEN - "Eller hvorledis et Skib paa
een let og ey tilforne opfundet Maade
kand tegnes. 3/1986, p.16
- S.A. Saugmann:
Søslaget ved Greifswalder-Oie år 1000. 2/1983, p. 6
- Birger Thomsen:
Et orlogsskib bliver til. HOLSTEEN fra
tegning til stabelafløbning. 4/1983, p. 8
- Birger Thomsen:
PRIDE OF BALTIMORE - et maritimt-
arkæologisk eksperiment. 4/1983, p.39
- Annette Vasström:
Holmens gule by
En præsentation. 1/1985, p.10
- Ole Ventegodt:
En ung søofficer under Englænderkrigene. 1/1986, p. 3
- Ole Ventegodt:
Nye modeller til Orlogsmuseet. 4/1986, p.27
- P. Wessel-Tolvig:
Obertømmersmand Johan Daniel Schäffers
dagbog. 2/1984, p. 4

- M. Winge:
Orlogsskibet HOLSTEENS togt til Afrika
1779-80. 4/1983, p.27
- M. Winge:
Marinelægen James Lind - "Den maritime
medicins fader". 4/1986, p.21
- Barbara Zalewski:
Orlogsmuseets etnologiske undersøgelses-
projekt. 4/1984, p. 5
- Barbara Zalewski:
Nyværk - en væbnet arm
Et 300-års jubilæum. 1/1985, p. 3
- Barbara Zalewski:
En skæbne fra 1807. 3/1986, p. 7
- Barbara Zalewski:
De's og du's og andre omkalfatringer.
Orlogsmuseets etnologiske undersøgelse
af dagliglivet i Søværnet. 3/1987, p.20
- Barbara Zalewski:
De's og du's og andre omkalfatringer.
Orlogsmuseets etnologiske undersøgelse
af dagliglivet i Søværnet. (2) 4/1987, p. 3

FORSKELLIGT.

- Kommentar:
Holger Munchaus Petersen: Opbringelse af
neutralt skib - eller? (Vedr. artikel i
Marinehistorisk Tidsskrift 4/1982) 1/1983, p.29
- Orientering fra redaktionen af Marinehi-
storisk Tidsskrift. 1/1985, p. 2
- Index til Marinehistorisk Tidsskrift
1978-82. (Hans Funck-Rasmussen) 4/1985, p.23
- Hvad er det?
Orlogsmuseet spørger læserne. 4/1985, p.32

Fra Orlogsmuseets billedarkiv:

1/1986, p.32	1/1987, p.32
2/1986, p.20	2/1987, p.28
3/1986, p.32	3/1987, p.36
4/1986, p.32	4/1987, p.36

Til læserne. 1/1986, p.31

Gave til fregatten JYLLAND. 3/1986, p.31

Index til Marinehistorisk Tidsskrift
1983-87. 4/1987, p.27

MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB.

1/1983, p. 2	3/1984, p. 2	2/1986, omsl.
3/1983, p. 3	4/1984, p. 2	3/1986, omsl.
4/1983, p. 2	1/1985, omsl.	1/1987, omsl.
1/1984, p. 2	3/1985, omsl.	3/1987, omsl.
2/1984, p. 3	1/1986, omsl.	4/1987, omsl.

MEDDELELSER FRA SELSKABET ORLOGSMUSEETS VENNER.

4/1983, p. 3	3/1985, omsl	4/1986, omsl.
2/1984, p. 2	2/1986, omsl.	1/1987, omsl.
3/1984, p. 7	3/1986, omsl.	3/1987, omsl.

MEDDELELSER FRA SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER.

2/1983, p. 2	4/1983, p. 6	1/1985, omsl.
3/1983, p. 4	3/1984, p. 3	2/1985, omsl.
3/1983, p. 6	4/1984, p. 4	2/1986, omsl.
		2/1987, omsl

MEDDELELSER FRA SELSKABET DANSKE TORDENSKJOLD VENNER.

1/1983, p. 2

MEDDELELSER FRA FORENINGEN NORDEN.

3/1986, omsl.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEET.

1/1985, omsl.

KONTAKTUDVALGET FOR DANSK MARITIM HISTORIE- OG
SAMFUNDSPORSKNING.

2/1983, p.13

3/1986

INDBYDELSE TIL DANSK MARITIMHISTORISK KONFERENCE.

25.-27. maj 1984

4/1983, p.23

18.-20. april 1986

4/1985, omsl.

INDBYDELSE TIL MILITÆRHISTORISK KONFERENCE.

1/1983, p. 4

TØJHUSMUSEETS FOREDRAGSRÆKKE.

3/1983, p. 2

3/1985, omsl.

3/1987, omsl.

NYE SKRIFTER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB.

Nr. 19 H.C. Bjerg (udg.):
Lex Rechnitzer

2/3 1984, p.16

Nr. 20 H.C. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch
og P.B. Nielsen:
Ubåde 1909-1984

2/3 1984, p.16

Nr. 21 Ole L. Frantzen og Birger
Thomsen (red.):
Orlogsskibet HOLSTEEN 1772 2/3 1984, p.17

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE.

1/1983, p.31	1/1984, p.31	3/1986, omsl.
2/1983, p.31	2/1984, p.15	1/1987, omsl.
3/1983, p.19	3/1984, p.15	3/1987, omsl.
4/1983, p.47	1/1986, omsl.	4/1987, omsl.

NEKROLOGER.

Rolf Scheen 1898-1986.
(Gunnar Christie Wasberg) 2/1987, p.27

ANMELDELSER.

Erich Gröner:
Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945.
(Jørgen F. Barfod) 1/1983, p.28

Kaj Lund:
Vinden er vor, 5 - sejlere med dansk
fortid. (Birger Thomsen) 2/1983, p.29

Per Herholdt Jensen:
Flådens inspektionskuttere ved
Grønland. (Ole Louis Frantzen) 3/1983, p.16

Birger Thomsen:
Historiske vagt i danske farvande.
(Ole Louis Frantzen) 3/1983, p.17

Jørgen H. Barfod:
Christian IV's Nyboder. (Red.) 4/1983, p.42

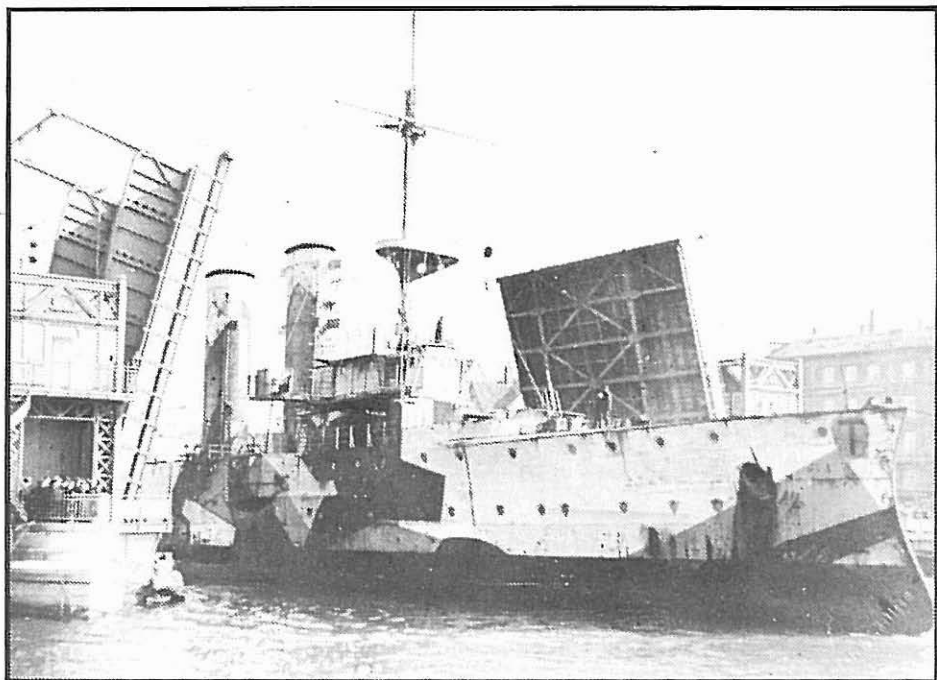
Holger Munchaus Petersen:
Planmæssig Ankomst, Danske Dampskibe
indtil 1870. (Red.) 4/1983, p.43

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg,
Årbog 1982. (Red.) 4/1983, p.44

- Jens Friis-Pedersen:
Nordiske Fartøjer. (Red.) 4/1983, p.45
- Kaj Lund:
Vinden er vor, 6. (Birger Thomsen) 3/1984, p.31
- Gunvor Petersen:
Dragør Lodseri 1684-1984.(Finn Askgaard) 4/1984, p.17
- Kystbefæstningen gennem 75 år.
(Ole Louis Frantzen) 4/1984, p.19
- Hans Chr. Bjerg, Hans Chr. Dahlerup
Koch og P.B. Nielsen:
U-både gennem 75 år. (Bjørn A. Nielsen) 4/1984, p.20
- Björn Landström:
Regalskeppet Vasan från början till
slutet. (Ole Louis Frantzen) 4/1984, p.21
- Arne J. Melsæter:
Norskbrugte marineblankvåben.
(Ole Louis Frantzen) 4/1984, p.22
- "Die deutschen Kriegsschiffe" 1815-1945.
Ed.: Dieter Jung og Martin Maas
(Jørgen H. Barfod) 3/1985, p.21
- Hanne Poulsen:
Danske skibsportrætmalere.
(Jan Bendtsen) 4/1985, p.19
- Palle Uhd Jepsen:
St. George og Defence.
(Ole Louis Frantzen) 4/1985, p.20
- Ole Feldbæk:
Slaget på Reden. (Ole Ventegodt) 4/1985, p.21
- Mads Lidegaard:
Hans - en eskimo. (Barbara Zalewski) 1/1986, p.25
- Annette Vasström:
Holmens By. (Jørgen H. Barfod) 1/1986, p.28
- Paul Heinsius:
Das Schiff der hansischen Frühzeit.
(Ole Crumlin-Pedersen) 1/1987, p.29

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Panserskonnerter ESBERN SNARE, kanonbåden MARSTRAND, ABSALON II, kanonbåden THURA og kanonbåden GRØNSUND -- budene var mange, men fire havde det rigtige svar: skruekanonbåden HAUCH fra 1862, der på sine ældre dage var meget anvendt som fiskeriinspektionsskib. Her vist med den i 1893 isatte rigning efter ingeniør H.C. Vogts principper. Vinder blev L. Møller-Sørensen, Bjørnsonsvej 56, 2500 Valby.



Vi bliver i skibene, hvad der efter svarenes antal at dømme synes at interessere læserne mest. Hvad er dette for et skib, og hvor er billedet taget?

Svar senest 2. januar 1988.

LMS. Høllin