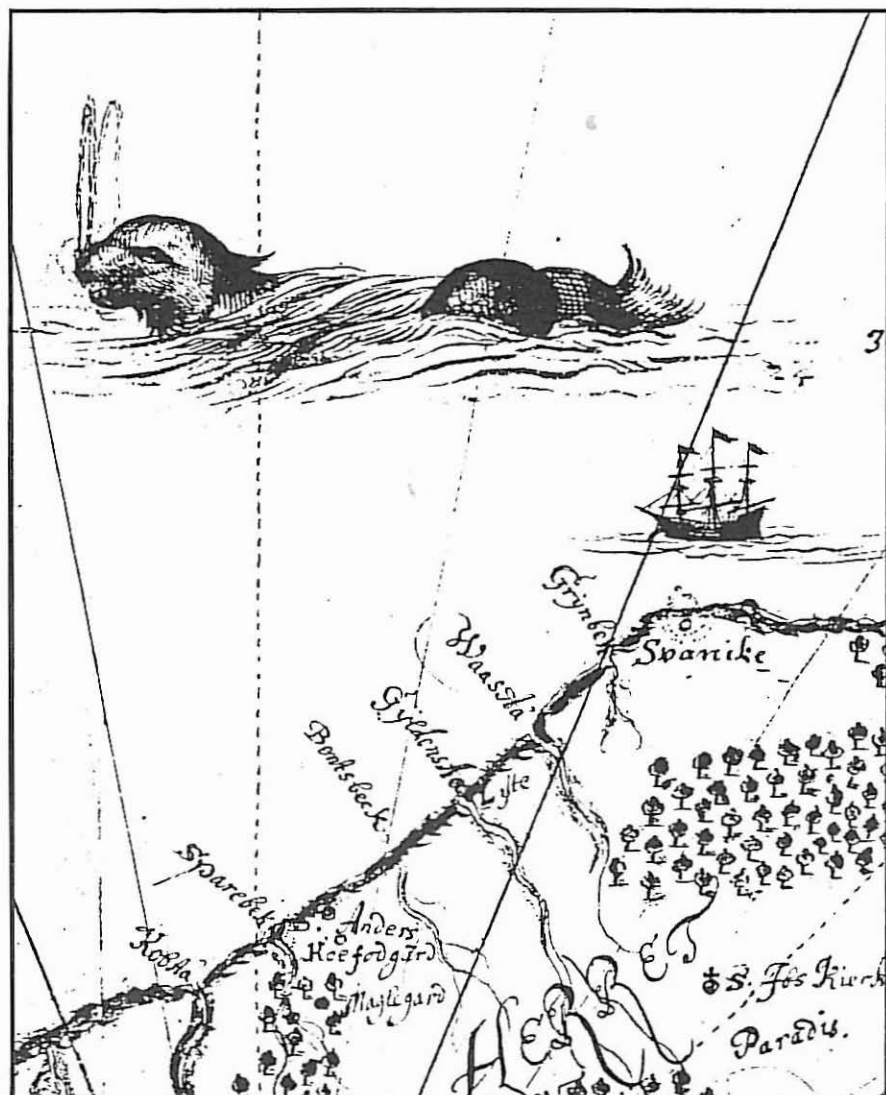


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



26. årgang

Nr. 1 x Februar 1993

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

INDHOLD

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A, 2800 Lyngby.

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS MODEL-
BYGGERLAUG

adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:

Jørgen H. Barfod (ansv.h.)

Lay-out:

Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.

Årsabonnement kr.55.-

Enkelte numre kr.15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget 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 kildeangivelse.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

Artikler:

Gamle danske Søkort
Ole Lisberg Jensen 3

Index til Marinehistorisk Tidsskrift
21.-25. årgang 1988-1992 12

HMS Ramillies og 1700-tallets
største skibskatastrofe
Ole Lisberg Jensen 20

Andet:

Efterlysning af billeder af
marinemaleren Søren Brunoe 26

Forslag til fusion af
Marinehistorisk Selskab og
Selskabet Orlogsmuseets Venner 27

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:

Udsnit af kort over Bornholm, tegnet af
Bagge Wandel i 1676.

Gamle danske Søkort.

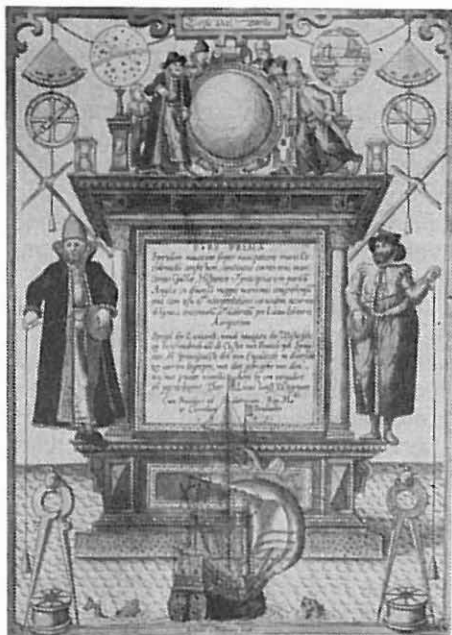
Ole Lisberg Jensen

Hollænderne og de første søatlas.

Hollænderne, der besejlede vore farvande flittigt fra begyndelsen af 1500-tallet, var de første, der tegnede og udgav mere detaljerede søkort over farvandet, der førte ind i Østersøen. Det gjaldt Skagerak, Kattegat og Sundet, der var den livsvigtige handelsvej mellem det råvareproducerende baltiske område og Vesteuropa. Det var egentlig italienere og portugisere der tegnede de første søkort, men det var hollænderne, der udviklede og masseproducerede søkort som kobberstik i 1500-tallets anden halvdel. Hollænderen Lucas Waghenaer, fremstillede som den første et søatlas i Leiden 1583-85 under navnet "Spiegel der Zeevaert". Waghenaer havde selv som styrmand været til søs og det er muligt, at hans egne notater og skitser har været en del af grundlaget for kortene, selvom meget af baggrundsstoffet givetvis må være indsamlet af andre. Hans atlas udkom på latin, fransk og tysk og spredtes over datidens maritime verden. Kortenes nøjagtighed må naturligvis ses i relation til datidens metoder og erfaringer - d.v.s. at materialet er tilkommet ved forbisejling, summarisk afstandsbedømmning, udtagne kompasskurser og sparsomme lodskud. Men mange af Waghenaers kort blev i grundtrækkene kopieret langt frem i tiden.

Ved siden af Waghenaer fremkom flere hollandske kortegnere og atlas-

forfattere, der kopierede og forbedrede hinandens materiale gennem 16- og 1700-tallet. Et eksempel er den berømte forlægger Johannes van Keulen, hvis firma bestod i 4 generationer. Efterhånden overgik aktiviteterne til ren forlagsvirksomhed, men holdt sig desuagtet som brugsvare for de søførende til hen på 1800-tallet. Behovet for korrekte søkort fremkom i 1600-tallets senere del, især for orlogsflåderne og f.eks. i Frankrig påbegyndte man søopmålingen i statsligt regi.



Forside fra Waghenaers: *Spiegel der Zeevaart*, 1583-85.

Første danske søkort.

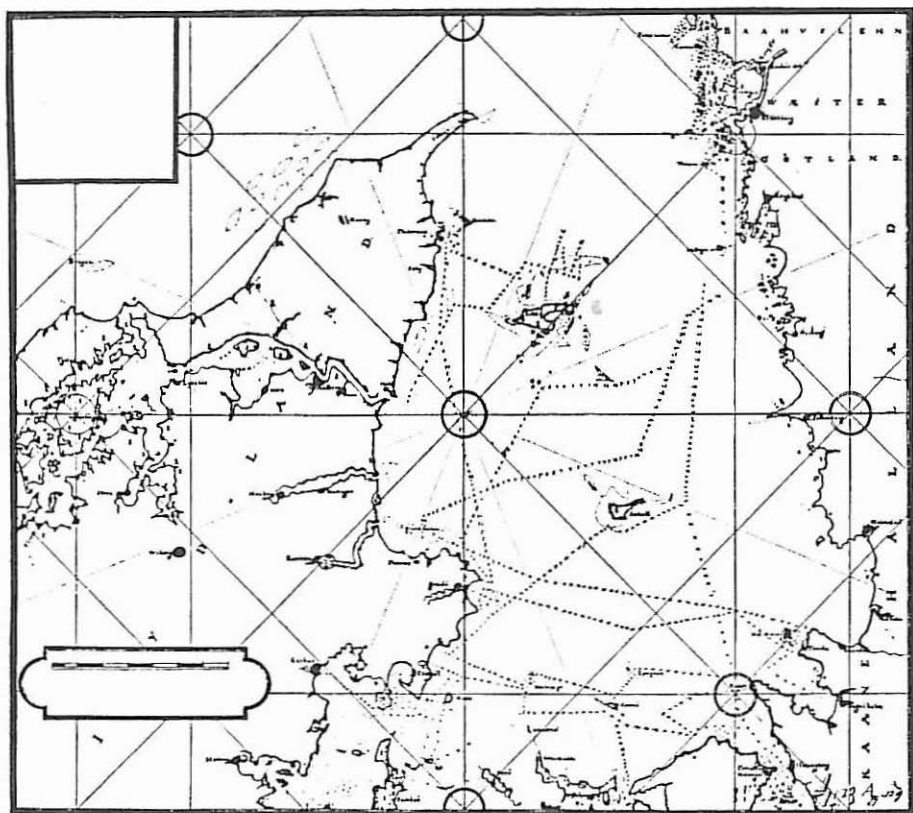
Det ældste, bevarede danske søkort dækker et afsnit af Øresund mellem Amager, Saltholm og Malmø fra 1653 og er tegnet af Bagge Wandel, der var leder af navigationsskolen på Bremerholm. I 1680'erne fortsatte man med opmåling af Sundet ved Jørgen Dinesen, der gik frem efter landmålingsprincipper og trods stor flid og nøjagtighed ikke nåede særligt langt.

Det blev i stedet skåningen Jens Sørensen (1646-1723), der med sømandens erfaring samt store iver og flid, tegnede søkort af hidtil uset kvalitet.

Jens Sørensens livsløb var dramatisk. Han var født i Sølvesborg i vestre Blekinge og senere flyttet til Kristianstad i Skåne. Fra tidlig ungdom havde han sejlet med sin fars handelsskude og blev skipper allerede i 22 års alderen. I 1660'erne besejlede han det sydlige østersøområde og blev fortrolig med bl.a. de havne, der lå i det daværende svenske område. Han var som så mange andre skåninger kommet i klemme i Skånske Krig (1676-79). I krigens første år var hans skude Flyende Fortuna blevet opbragt med en last korn ved Stralsund af danske orlogsskibe. Dernæst blev hans ejendomme i Kristianstad stærkt beskadiget, da denne by blev udsat for skiftevis belejring, indtagning og ildpåsættelse af den danske og svenske hær. I et helt år måtte han f.eks. have 42 soldater indkvarteret i sine huse under den svenske belejring. I 1677 så Jens Sørensen sig derfor tvunget til at flytte til København med familien.

Jens Sørensen var en skrivekyndig mand, der besad en ikke ringe stædighed, som holdt sig livet ud trods store modgange. I København gav han sig til at skrive til kongen for at få sin skude Flyende Fortuna tilbage. Først i 1684 fik han faktisk udleveret kitsen Sct. Johannes, og anledningen til denne store nåde var følgende: Jens Sørensen havde indgivet et særdeles spændende søkort over Blekinge til kongen, og netop dette tabte landskab var i disse år blevet strategisk interessant, fordi svenskerne havde etableret en flådehavn på øen Trossø i Blekinges østre skærgård, velbeskyttet både fra land- og søsiden. Efter skånske krigs ophør var mistænksomheden atter vokset mellem landene, og det gjaldt nu for Christian V at vide, hvad svenskerne egentlig foretog sig i det nyoprettede Karlskrona. Jens Sørensens kundskab om Blekingekysten kunne bruges i admiralitetet. I februar 1686 blev Jens Sørensen sendt afsted ad landevejen til Karlskrona, hvor han optrådte som handelsmand og samtidig samlede en mængde oplysninger om forholdene i den nyoprettede by og om den svenske flådes udrustning.

Med kitsen Sct. Johannes bedrev Jens Sørensen handelsvirksomhed i sine vante farvande. Sommeren 1686 var han en tur til Stockholm med 1000 tønder malt og jernlast i retur. På hjemrejsen fik han tid til at aftegne kysten og Kalmar med omgivende farvande, og han gik også i gang med at forfatte en søbog, et "læse-søkort", hvor sejladsen blev beskrevet med afstande, kurser, grunde, havne og andre for den søfarende vigtige oplysninger.

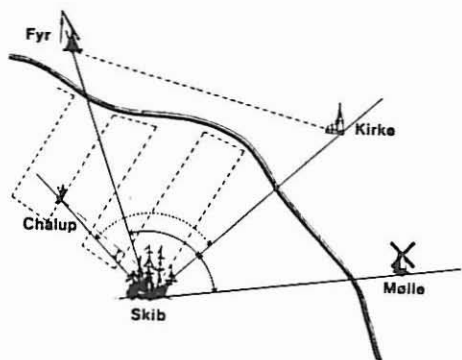


I 1694 foretog Jens Sørensen opmålinger af Kattegat. Kortet her viser med tydelighed, hvor tæt Jens Sørensen kom virkeligheden. Kort- og Matrikelstyrelsen.

På det tidspunkt fandtes der ikke danske søkort over området, hvorimod svenskerne ved Johan Månsson allerede i 1644 havde fået en trykt vejledning om forholdene i Østersøen.

Jens Sørensens metoder var såre simple. Han målte afstande og kurs på land med f.eks. milevognen og kompasset. Til søs brugte han den tilbage-lagte distance, der registreredes ved

hjælp af tid (timeglas) og fart (log) og kurs (kompass). På hans kort var der ikke markeret gradsystem, og kortenes kvalitet hviler helt på de meget eksakte opmålinger, han foretog. En sammenligning med Jens Sørensens kort og de moderne kort, baseret på avanceret måleapparatur, opviser en forbløffende lighed.



Metoderne for opmåling var i 1600-tallet såre enkle. Med kompas og opmålt distance tegnede man kystlinien.

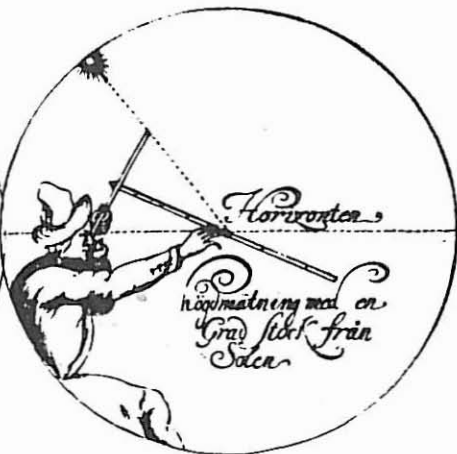
Sørensens arbejdsrejser og opmålinger foretoges i 5 sommersæsoner. Den første i 1690 og den sidste i 1703, og på dette relativt korte tidsrum formåede han at samle underlag til søkort over hele Danmark samt en del af den

norske kyst. Materialet blev derefter forvaret i admiralitetet og bevaret under lås og slå så effektivt, at der først atter blev gjort opmærksom på det i 1886 af professor Ed. Erslev, der betegnede Sørensen som "den danske hydrografis fader". Det tragiske for Jens Sørensens enestående materiale, var, at det ikke kom til at spille nogen rolle i den almindelige kartografiske udvikling, da det ikke blev stukket i kobber og mangfoldiggjort. Grunden hertil var, at myndighederne ikke havde nogen interesse i at udgive gode søkort, dels af militærstrategiske årsager, dels fordi man øjensynlig ikke ønskede at berøve de talrige lodser deres arbejde med de mange udenlandske skibe, der skulle ledes gennem de vanskelige danske farvande.

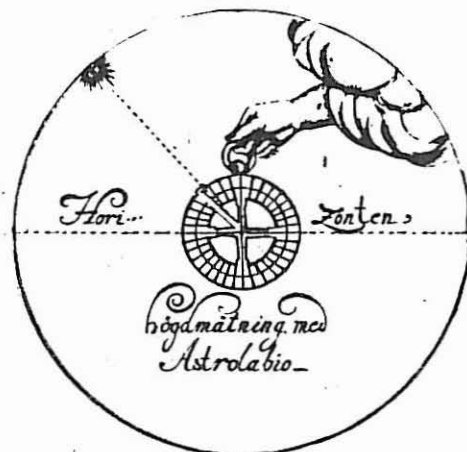
De hollandske søkort dominerede som omtalt markedet. Som eksempel kan her nævnes slægten van Keulen,



I 1695 opmålte Jens Sørensen den jyske vestkyst med sin milevogn, en kærre med regneværk, der målte tilbagelagt distance. Han opmålte dette år kysten fra Skagen til Hamborg. Milevogn, rekonstruktion 1976 efter Erling Pade.



Brugen af ældre navigationsinstrumenter i samtidig lærebog fra 1693. Øverst ses jacobsstaven i brug på to måder. Nederst tv. et astrolabium og nederst til højre Daviskvadranten. For alle gælder det om at måle vinklen mellem horisontplanet og et vist himmellegeme - solen eller nordstjernen for at kunne bestemme sin breddegrad. Werner von Rosenfeldt: Navigationen eller Styrmandskunsten. 1693.



der havde en omfattende produktion fra 1678 og frem til 1800-tallets begyndelse. Van Keulens søatlas "Die lichte Zeefakkel" blev oversat til datidens gangbare maritime sprog og udkom i ikke mindre end 26. oplag i løbet af 1700-tallet. Disse kort blev også

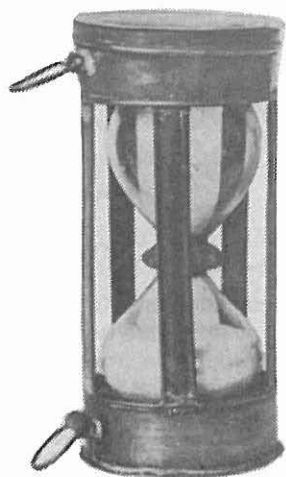
brugt i Søkadetakademiet i København, samtidig med at Jens Sørensens meget mere gennemarbejdede materiale lå hengemt i admiralitetet af frygt for utilbørlig kopiering.

Selv om hollændernes indsats begrænsede sig til ren forlagsvirksomhed, så fortsatte det seriøse kartografiske arbejde med franskmændene som foregangsmand. Med den franske flådes økonomiske opbakning forbedredes teknikken. I 1693 udgav Hubert Jaillot et atlas med titlen "Le Neptune Francois". Som en kuriositet var det Jaillot, der lancerede et knæk på Jyllands vestkyst, der vedblev at spøge i alle kopier og efterligninger langt frem i tiden.

Metoderne forbedres og behov for gode søkort vokser.

I Danmark skete der store forandringer i kartografiens udvikling i 1700-tallets anden halvdel. Man var klar over, at det ikke kunne fortsætte med det unøjagtige udenlandske kortmateriale.

Derfor indledtes en autoriseret opmåling af Danmark i 1757, forestået af det nystiftede Kgl. danske Videnskabernes Selskab. Landet blev herefter

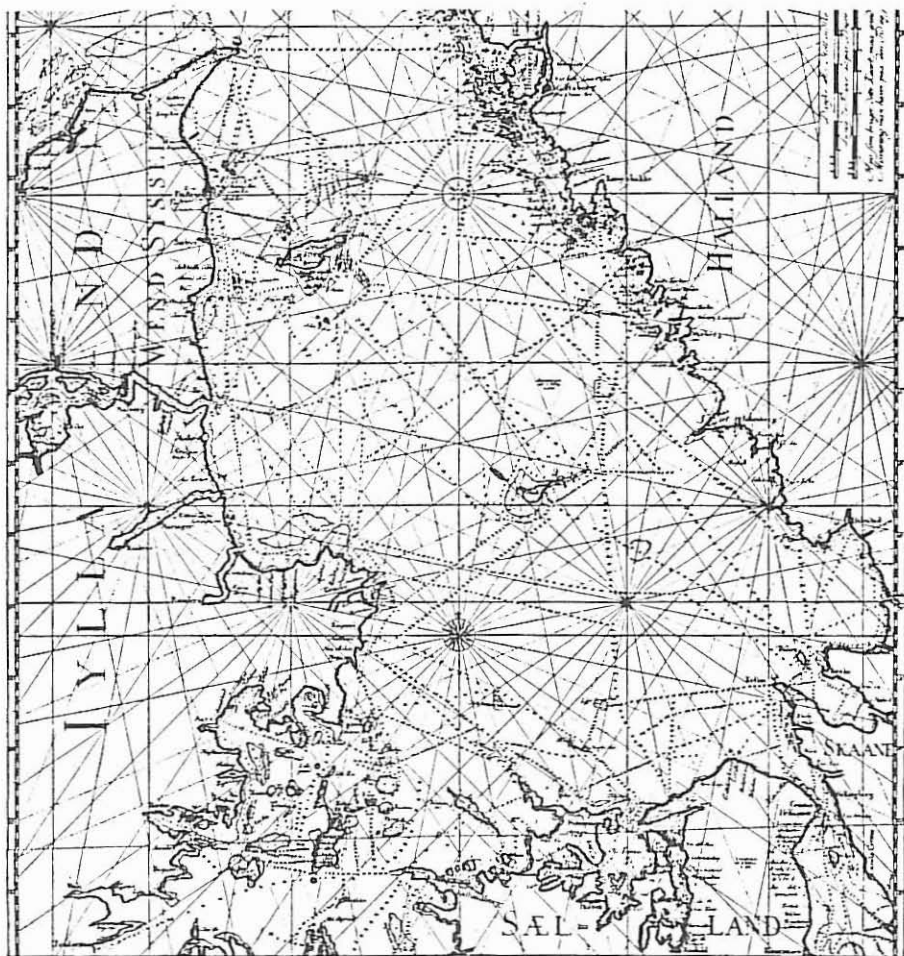


systematisk opmålt, og der blev både brugt triangulation og astronomiske observationer. Triangulationen gav arbejdet en særlig styrke i forhold til de tidligere på en mere tilfældig metode tegnede kort. Metoden går ud på, at man kender længden af en af trekantens sider og de to vinkler, hvorefter man kan regne sig frem til trekantens to andre sider. Triangulationen indebærer, at man "vævede" landet ind i et net af trekantter, hvorudfra man kunne fastsætte afstanden til andre nærliggende punkter. Opmålingen af Danmark blev først afsluttet i 1820'erne, men udgivelsen af kortene fortsatte i regi af Videnskabernes Selskab frem til 1842. Samtidig med at man på land gennemførte denne storstilede, systematiske opmåling, skete udviklingen noget senere på søkortsiden. De militære grunde mod at offentliggøre passagen af farvandene var en rådende opfattelse, der kun svært lod sig udrydde. Man tøvede med at udgive autoriserede søkort. I tiden 1769-90 udførte dog brødrene, professor C.C. Lous og overlods A. Lous en række søkort af høj kvalitet efter nye opmålinger, og de blev rent faktisk også trykt. Men man tøvede atter, og de blev først offentlig tilgængelige i 1790.

Kortene bliver offentlig tilgængelige.

Medens de søfarende længe havde været i stand til at beregne den bredde, de befandt sig på ved f.eks. at måle

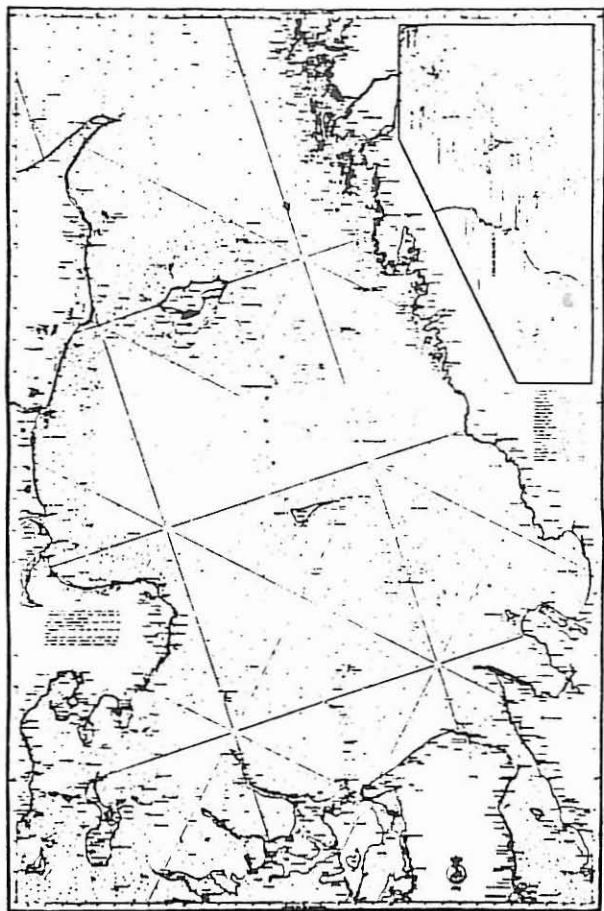
Timeglasset var i lang tid den eneste tidmåler ombord i skibene. Det var også afgørende for bestemmelse af den sejlede distance og dermed afstandene på det åbne hav.



Søkort over Kattegat af brødrene Lous fra 1769. Det hører til de første kort, der er fremstillet med henblik på salg.

middagshøjden, så var det betydeligt sværere at fastslå den nøjagtige længdeposition. I 1700-tallets senere del havde man udviklet kronometeret, et ur der i sin nøjagtighed ikke lod sig påvirke af de skiftende forhold til søs. Ved

at fastholde en tid for O-meridianen og sammenligne den med den lokale tid samt kurs og distance blev det muligt nøjagtigt at bestemme skibets position på længdegraden. Den engelske flåde brugte Greenwich som O-meridian,



Kattegat 1837. Det kgl. Søkartarkiv.

franskmændene brugte Paris og danskerne brugte København. Senere blev Greenwich internationalt anerkendt.

Det blev den dygtige søofficer Poul Løwenørn, der satte fart i udviklingen på søopmålingen. Han havde modtaget en grundig uddannelse og praktik i den franske flåde og fået inspiration af det franske system, hvor Dépôt des

Chartes de la Marine som særlig myndighed tog sig af søopmålingen for den franske flåde.

Arkivet udlånte derefter de nyeste søkort til flådens skibe, der således altid havde det seneste gangbare materiale. Det lykkedes Løwenørn at få admiralitetet med på planerne, og efter fransk forbillede oprettedes søkortar-

kivet i 1784. Her blev alt gammelt søkortmateriale samlet og herfra organiserede man en systematisk nyopmåling. Efter Napoleonskrigene i 1815 udgav Poul Løwenørn "Samling af efterretninger for de søfarende henhørende til det voksende kort over Nord-søen" og i 1816 "Samlet beskrivelse af den norske kyst". Først i 1830'erne lykkedes det at bekæmpe alle sekretessebestræbelser af den efterfølgende søkort direktør C.C. Zahrtmann, der i 1843 udgav "Den danske havnelods", der kom samtidig med det behov, der opstod med den merkantile søfarts store opsving.

I perioden fra 1829-58 blev alle de danske farvande og kyster opmålt, baseret på trigonometrisk stillede punkter i land. Målestokken var fra begyndelsen 1:120.000, men blev senere ændret til 1:130.000, som er bevaret. Kobberstikket var den gængse reproduktionsmetode helt frem til vor tid, da den var enestående i skarp- og tydelighed.

Søkortene blev af naturlige grunde udsat for ustandselige rettelser. Tidli-

gere foretog man rettelserne rent teknisk ved opbankning og rettelse på kobberpladerne, hvilken fremgangsmåde også begrænsede pladernes alder og flere plader måtte stikkes på ny, efterhånden som de blev nedslidt. I begyndelsen af 1900-tallet dækkede det danske farvandsområde 60 kobberstukne kort, der forvaredes og forhandles af Det kgl. Søkartarkiv.

Moderne søkort, der indeholder mængder af information om vanddybder, sømærker, fyr og lyssignaler og desuden fungerer som underlag for moderne navigationssystemer, hvor man via radiosendere og satellitter får mulighed for at bestemme sin position med meters nøjagtighed, fornyes til stadighed.

Havet er i uafbrudt forandring og besejlingsforholdene er afgørende for søfarten. Søopmåling er derfor en fortløbende proces, der bedrives af alle søfartsnationer. I modsætning til forholdene på landjorden er det helt nødvendigt med en stadig opdatering af søkortmateriale.

Litteratur.

- Barfod, Jørgen H.P.: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700. København 1967.
- Benedict, Laurentz: Søkartet offter Øster og Vester Søen. København 1568.
- Bjerg, H.C.: Poul Løwenørn 1751-1826, København 1984.
- Bramsen, Bo: Gamle Danmarkskort. København 1975.
- Knudsen, Johannes: Søkortdirektør Jens Sørensen, den danske hydrogra-
- fis fader. 1646-1723. København 1918.
- Pade, Erling: Milevognen og andre ældre Opmålingssystemer. København 1976.
- Ravn, H.O.: Danmarks Søopmåling. Stockholm 1928.
- Uden red.: Søkortenes Verden. Udstillingskatalog fra international søkortudstilling i SAS regi. Uden oplysninger om udgivelse (ca. 1980).

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Index til 21.-25. årgang 1988 - 1992.

Redaktion: H.C. Bjerg 1988 - 1991
Ole Ventegodt 1988 - 1991
Jørgen H. Barfod 1991 -

Udgivet af: Marinehistorisk Selskab
Selskabet Orlogsmuseets Venner
Selskabet Fregatten Jyllands Venner (indtil medio 1989)
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug (fra medio 1989)

ARTIKLER (ordnet efter emner):

KRIGSHISTORIE.

- Classis Britannica - den romerske flåde i Britannien.**
(Ole Ventegodt) 3/1988 p. 3-14
- Danskt Karlskronaspionage för 300 år sedan.**
(Åke Boquist og Leif Lindin) 2/1991 p. 3-11
- Den danske Flåde 1940-43.**
(Lt. Cmdr. Daniel G. Harris CD., RCNR (ret.)) 2/1989 p. 21-27
- "Den spanske armadas" forlis i kongeriket**
- Danmark-Norge i 1588.**
(Torbjørn Ødegaard) 2/1992 p. 3-14
- Det britiske angreb og Københavns søforsvar 1807.**
(Henrik Saxtorph) 3/1990 p. 3-25
- En marinehistorisk fortællelse.**
(S.A. Saugmann) 1/1991 p. 29-31
- Et lille glimt af marinehistorien.**
(C.E. Neble) 1/1990 p. 3-7
- Flåden gøres klar til ødelæggelse 1807.**
(Henrik Saxtorph) 4/1990 p. 3-20
- Island. Monopolhandel, fiskeri og fiskeriinspektion.**
(Eyjolfur Thor Jonsson) 1/1988 p. 19-27
- Mytteri på "Søridderen"**
(Jørgen Møller) 1/1989 p. 3-24
- Sænkningen af den danske Flaade den 29. August 1943.**
En beretning udgivet på det illegale "Frit Forlag!". 3/1989 p. 3-14
- Tordenskiold som kartograf?**
- Eller når historikeren kommer til kort.**
(Frank Allan Rasmussen) 1/1991 p. 3-14

Under russisk Flag.
(Ludvig Monberg) 1/1992 p. 3-20

SLAGET I KØGE BUGT.

- Nogle betragtninger over slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.**
(Mogens Hærning) 2/1991 p. 23-30
- Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.**
(Jørgen H. Barfod) 3/1991 p. 19-22
- Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677 - en kommentar.**
(Ib Gram-Jensen) 4/1991 p. 21-26
- Gennembruddet 1. juli 1677 - en afsluttende kommentar.**
(Ib Gram-Jensen) 1/1992 p. 23-24
- Mere om slaget i Køge Bugt.**
(Mogens Hærning) 2/1992 p. 27-29
- Slaget i Køge Bugt 1677. Om vinden.**
(Emanuel Bassols) 3/1992 p. 22-27
- Nordisk søtaktik i 1500- og 1600-tallet - og Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.**
(Niels M. Probst) 4/1992 p. 3-23
- Slaget i Køge Bugt - en korrektion.**
(Ib Gram-Jensen) 4/1992 p. 26-31

FLÅDESTATIONER.

- Bremerholm eller Gammelholm.**
(Ole Lisberg Jensen) 3/1988 p. 15-24
- Damp, hammer, anker og knæ; - et bidrag til Holmens teknologihistorie.**
(Frank Allan Rasmussen) 3/1992 p. 3-21
- Holmen - flådens fem øer.**
(Ole Ventegodt) 2/1988 p. 18-24
- Industriel arkæologi; eller når Orlogsværftet skal på museum.**
(Frank Allan Rasmussen og Henrik Johansen) 4/1991 p. 10-20
- Orlogsværftet. Et indsamlings- og dokumentationsprojekt.**
(Frank Allan Rasmussen) 2/1991 p. 12-22
- Værft, værksted og værktøj; En dokumentation af virksomheden ved Orlogsværftet.**
(Frank Allan Rasmussen) 4/1990 p. 21-26

FLYVNING.

Flyvning i Østgrønland 1932. Uddrag af oberstløjtnant i FLV H. Harms erindringer.

(H. Harms) 2/1989 p. 10-20
Marinens Fly.
(Erik Franch) 4/1988 p. 3-21

PERSONEL.

Baadsmandspiben.

(Cyril R. Andrésen) 3/1989 p. 15-23

Søe-Spise-Taxt anno 1752.

(Allan Engquist og Lone Allingstrup) 4/1991 p. 3-9

SKIBE.

"Blyskawica". Polsk destroyer og veteranskib.

(Przemyslaw Budzbon) 2/1989 p. 3-9

"Ganges".

(R. Steen Steensen) 1/1990 p. 8-20

Linieskibet "Grønland".

Historien bag en konvoj i Middelhavet 1761.

(Dan Andersen) 3/1991 p. 23-31

Branden i Aalborg og andre lokale minder fra fregatten Jylland's tilknytning til egne og byer.

(Erik Munch) 1/1988 p. 14-18

Hovedskibet "Maria" 1514-25.

Et rekonstruktionsforsøg.

(Niels M. Probst) 2/1990 p. 3-31

MS-bådene. 50 år i tjeneste.

(Gunnar Olsen) 1/1991 p. 15-28

H.M.S. Prince 1670.

(Ove Andreasen) 4/1988 p. 26-29

Da "Stora Kronan" eksploderede.

(Ole Lisberg Jensen) 2/1992 p. 15-25

Fabrikmester Diderik de Thura - et ikonografisk studie.

(Frank Allan Rasmussen) 1/1988 p. 3-13

Wrangels Palais

- et formodet dansk skibsvrag ved Shetlandsøerne!

(Ole Lisberg Jensen) 3/1991 p. 9-18

SKIBSMODELLER.

Den historiske krigsskibsmodel - marinehistorie i tre dimensioner.

(Peter Beisheim)

3/1988 p. 25-29

Hvordan kommer jeg videre?

(Peter Lomholt Maack)

1/1989 p. 25-31

Modelbyggerlauget bygger vikingeskib.

(Per Jessen)

1/1992 p. 25-27

Modeller - virkelighed og illusion.

(Ole Ventegodt)

2/1988 p. 25-31

Modelskibe i kirkerne.

(Jørgen Østergaard)

4/1990 p. 27-31

Om Detailleringsgraden i Skibsmodeller.

(Peter Lomholt Maack)

3/1990 p. 26-31

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

(Ole Ventegodt)

1/1988 p. 30-31

Skibsmodeller - modelskibe.

(Torben Plesberg)

1/1990 p. 21-27

Vasa-modellen.

(Niels Lind Hansen)

2/1989 p. 28-31

ORLOGSMUSEET.

Den lange vej til Søkvæsthuset.

(Per Wessel-Tolvig)

4/1989 p. 3-14

Det nye Orlogsmuseum i det gamle Søkvæsthus.

(Ole Lisberg Jensen)

4/1989 p. 15-20

Hilsen til Orlogsmuseet.

(Preben Harhoff)

4/1989 p. 28

Nyerhvervelse til Orlogsmuseet.

2/1992 p. 29

Orlogsmuseet - jeg er bange.

(Jørgen H. Barfod)

4/1988 p. 22-25

Orlogsmuseet gør Danmark rigere.

(Olaf Olsen)

4/1989 p. 27

Orlogsmuseet og dets modelbyggerlaug.

(Peter Beisheim)

4/1989 p. 29

Orlogsmuseet spørger læserne.

2/1991 p. 31

Orlogsmuseets samlinger.

(Ole Ventegodt)

4/1989 p. 21-26

FORENINGER.

Marineforeningen gennem 75 år.

(V.P. Heise)

2/1988 p. 3-17

Marinehistorisk Selskab, 1951 - 5. marts - 1991

(Jørgen H. Barfod)

3/1991 p. 3-8

Marinehjemmeværnets 40 års jubilæum.

(Jørgen H. Barfod)

1/1992 p. 21-22

ARTIKLER (ordnet efter forfattere):**Lone Allingstrup og Allan Engquist.**

Søe-Spise-Taxt anno 1752.

4/1991 p. 3-9

Dan Andersen.

Linieskibet "Grønland".

Historien bag en konvoj i Middelhavet 1761.

3/1991 p. 23-31

Ove Andreasen.

H.M.S. Prince 1670.

4/1988 p. 26-29

Cyril R. Andrésen.

Baadsmandspiben.

3/1989 p. 15-23

Jørgen H. Barfod.

Orlogsmuseet - jeg er bange.

4/1988 p. 22-25

Jørgen H. Barfod.

Marinehistorisk Selskab, 1951 - 5. marts - 1991

3/1991 p. 3-8

Jørgen H. Barfod.

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.

3/1991 p. 19-22

Jørgen H. Barfod.

Marinehjemmeværnets 40 års jubilæum.

1/1992 p. 21-22

Emanuel Bassols.

Slaget i Køge Bugt 1677. Om vinden.

3/1992 p. 22-27

Peter Beisheim.

Den historiske krigsskibsmodel.

3/1988 p. 25-29

Peter Beisheim.

Orlogsmuseet og dets modelbyggerlaug.

4/1989 p. 29

Åke Boquist og Leif Lindin

Dansk Karlskronaspionage för 300 år sedan.

2/1991 p. 3-11

Przemyslaw Budzbon.

"Blyskawica". Polsk destroyer og veteranskib.

2/1989 p. 3-9

Allan Engquist og Lone Allingstrup.

Søe-Spise-Taxt anno 1752.

4/1991 p. 3-9

Erik Franch.

Marinens Fly.

4/1988 p. 3-21

Niels Lind Hansen.

Vasa-modellen.

2/1989 p. 28-31

Preben Harhoff.

Hilsen til Orlogsmuseet.

4/1989 p. 28

H. Harms.

Flyvning i Østgrønland 1932. Uddrag af oberstløjtnant

i FLV H. Harms erindringer.

2/1989 p. 10-20

Lt. Cmdr. Daniel G. Harris CD., RCNR (ret.) Den danske Flåde 1940-43.	2/1989	p. 21-27
V.P. Heise. Marineforeningen gennem 75 år.	2/1988	p. 3-17
Mogens Hærning. Nogle betragtninger over slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.	2/1991	p. 23-30
Mogens Hærning. Mere om slaget i Køge Bugt.	2/1992	p. 27-29
Ib Gram-Jensen. Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677 - en kommentar.	4/1991	p. 21-26
Ib Gram-Jensen. Gennembruddet 1. juli 1677 - en afsluttende kommentar.	1/1992	p. 23-24
Ib Gram-Jensen. Slaget i Køge Bugt - en korrektion.	4/1992	p. 26-31
Ole Lisberg Jensen. Bremerholm eller Gammelholm.	3/1988	p. 15-24
Ole Lisberg Jensen. Det nye Orlogsmuseum i det gamle Søkvæsthus.	4/1989	p. 15-20
Ole Lisberg Jensen. Wrangels Palais - et formodet dansk skibsvrag ved Shetlandsøerne!	3/1991	p. 9-18
Ole Lisberg Jensen Da "Stora Kronan" eksploderede.	2/1992	p. 15-25
Per Jessen. Modelbyggerlauget bygger vikingeskib.	1/1992	p. 25-27
Henrik Johansen og Frank Allan Rasmussen. Industriel arkæologi; - eller når Orlogsværftet skal på museum.	4/1991	p. 10-20
Eyjolfur Thor Jonsson. Island. Monopolhandel, fiskeri og fiskeriinspektion.	1/1988	p. 19-27
Leif Lindin og Åke Boquist. Dansk Karlskronaspionage för 300 år sedan.	2/1991	p. 3-11
Peter Lomholt Maack. Hvordan kommer jeg videre?	1/1989	p. 25-31
Peter Lomholt Maack. Om Detailleringsgraden i Skibsmodeller.	3/1990	p. 26-31
Ludvig Monberg Under russisk Flag.	1/1992	p. 3-20
Erik Munch. Branden i Aalborg og andre lokale minder fra fregatten Jylland's tilknytning til egne og byer.	1/1988	p. 14-18

Jørgen Møller. Mytteri på "Søridderen".	1/1989	p. 3-24
C.E. Neble. Et lille glimt af marinehistorien.	1/1990	p. 3-7
Gunnar Olsén. MS-bådene. 50 år i tjeneste.	1/1991	p. 15-28
Olaf Olsén. Orlogsmuseet gør Danmark rigere.	4/1989	p. 27
Torben Plesberg. Skibsmodeller - modelskibe.	1/1990	p. 21-27
Niels M. Probst. Hovedskibet "Maria" 1514-25. Et rekonstruktionsforsøg.	2/1990	p. 3-31
Niels M. Probst. Nordisk søtaktik i 1500- og 1600-tallet - og Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.	4/1992	p. 3-23
Frank Allan Rasmussen. Fabrikmester Diderik de Thura - et ikonografisk studie.	1/1988	p. 3-13
Frank Allan Rasmussen. Værft, værksted og værktøj; En dokumentation af virksomheden ved Orlogsværftet.	4/1990	p. 21-26
Frank Allan Rasmussen Tordenskiold som kartograf? Eller når historikeren kommer til kort.	1/1991	p. 3-14
Frank Allan Rasmussen. Orlogsværftet. Et indsamlings- og dokumentationsprojekt.	2/1991	p. 12-22
Frank Allan Rasmussen og Henrik Johansen. Industriel arkæologi; - eller når Orlogsværftet skal på museum.	4/1991	p. 10-20
Frank Allan Rasmussen. Damp, hammer, anker og knæ; - et bidrag til Holmens teknologihistorie.	3/1992	p. 3-21
S.A. Saugmann. En marinehistorisk fortællelse.	1/1991	p. 29-31
Henrik Saxtorph. Det britiske angreb og Københavns søforsvar 1807.	3/1990	p. 3-25
Henrik Saxtorph. Flåden gøres klar til ødelæggelse 1807.	4/1990	p. 3-20
R. Steen Steensen. "Ganges".	1/1990	p. 8-20
Per Wessel-Tolvig. Den lange vej til Søkvæsthuset.	4/1989	p. 3-14
Ole Ventegodt. Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.	1/1988	p. 30-31

Ole Ventegodt. Holmen - flådens fem øer.	2/1988	p. 18-24
Ole Ventegodt. Modeller - virkelighed og illusion.	2/1988	p. 25-31
Ole Ventegodt. Classis Britannica - den romerske flåde i Britannien.	3/1988	p. 3-14
Ole Ventegodt. Orlogsmuseets samlinger.	4/1989	p. 21-26
Torbjørn Ødegaard. "Den spanske armadas" forlis i kongeriket Danmark-Norge i 1588.	2/1992	p. 3-14
Jørgen Østergaard. Modelskibe i kirkerne.	4/1990	p. 27-31

ANMELDELSER.

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, bind 4. (Jørgen H. Barfod)	1/1988	p. 28-29
Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, bind 5. (Jørgen H. Barfod)	3/1988	p. 30-31
Uffe Ellemann-Jensen og Sven E. Thiede. Olfert Fischer i Golfen. (Jørgen H. Barfod)	4/1991	p. 27
Erik Rasmussen. Sejlads under krigen 1939-45. (Kaj Lund)	2/1992	p. 26
Ole Feldbæk. Konvoj. (Jørgen H. Barfod)	4/1992	p. 24-25

HMS Ramillies og 1700-tallets største skibskatastrofe.

Ole Lisberg Jensen

To hidtil upåagtede akvareller af vor kendte marinemaler T.E. Lønning (1) blev i slutningen af december 1992 købt ind til Orlogsmuseet. Billederne forestiller dels orlogsskibe i stormfuldt vejr, og dels to havarerede skibe, der med afbrudte master flyder hjælpeløst rundt på det sorte hav. De to motiver, der åbenbart har en sammenhængende betydning, har samme størrelse og er indrammet i identiske rammer.

T.E. Lønning har i disse to billeder fortalt den fantastiske historie om det britiske orlogsskib "HMS Ramillies" og dets dramatiske forlis i september 1782 midt ude i Atlanten. Hændelsens forløb, da den blev kendt ude omkring i andre søfarende lande, må have vakt stor opmærksomhed - så stor - at flådens maler T.E. Lønning malede disse to billeder - muligvis som bestillingsarbejde.

Artiklen beskriver de nærmere omstændigheder omkring "Ramillies"s forlis.

Vi befinder os i slutningen af den amerikanske uafhængighedskrig og England var på det tidspunkt i krig med Frankrig, Holland og Spanien, der var på de amerikanske kolonisters side. Englands herredømme på havet var truet og man måtte derfor beskytte sine egne handelsskibe i konvojsejlsads f.eks. over Nordatlanten.

Orlogsskibet "Ramillies" på 74 kanoner var kontreadmiral Thomas Graves' flagskib i en omfattende konvoj, der skulle føres fra Jamaica til England med start i juli 1782. Fra begyndelsen havde konvojen en eskorte på 9 orlogsskibe og en fregat, og selve konvojen bestod af omkring 100 handelsskibe. 6 af de 9 orlogsskibe var franske priser, taget i slaget ved The Saints i april 1782.

Man forlod Jamaica den 25. juli, ca. 2 måneder før sæsonen for storme sætter ind på Nordatlanten, hvilket som regel plejer at ske omkring efterårsjævndøgn.

De eskorterende orlogsskibes tilstand var diskutabel, særlig de tidligere franske skibes, der desuden var underbemandede. Og efter nogle dage til søs måtte admiral Graves beordre "L'Ardent", 64 kanoner tilbage til Port Royal, Jamaica. Et andet af de franske, "Jason" på 64 kanoner kunne ikke holde trit med konvojen og tabtes af syne. "Hector" på 74 kanoner holdt sig hos konvojen, men forliste og forsvandt i den store storm, der senere skulle blive alles skæbne. I slutningen af august sejlede en del handelsskibe, destineret til New York væk fra konvojen og der var nu 92 handelsskibe tilbage - en betrag-

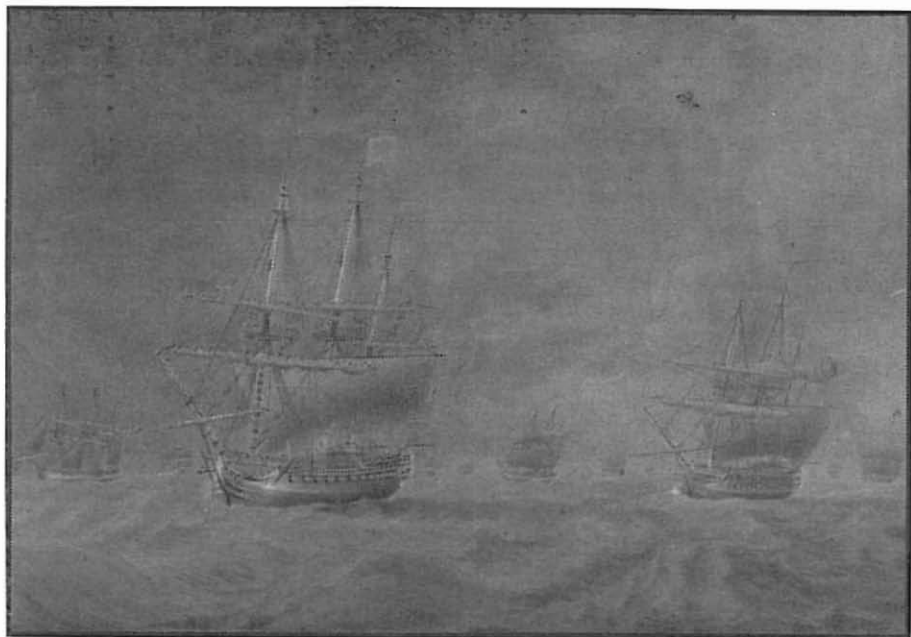
telig flåde at skulle holde sammen på og beskytte.

Den 8. september sprang orlogsskibet "Le Caton", 64 kanoner læk og viste nødsignal. Admiral Graves besluttede at sende "Le Caton" til Halifax, Nova Scotia med fregatten "Pallas", 36 kanoner, hvis tilstand også var kritisk.

Konvojen var således samlet på vej mod nordøst, imod Europa, da man den 16. september om eftermiddagen så mørke skyer i sydøst, der viste alle tegn på dårligt vejr. Graves gav ordre til

at møde uvejret med sænkede stænger og kun storsejlet hejst for styrbords halse for at kunne ride stormen af. Under normale omstændigheder skulle disse forholdsregler være tilstrækkelige.

Dette var imidlertid en meget usædvanlig storm. I løbet af natten den 16. september blæste det op fra ØSØ med stadig øget kraft indtil kl. 3 om morgenen den 17. september, hvor vinden pludselig og helt uventet drejede helt rundt til NNW og blæste fra modsat hold med umådelig styrke efterfulgt af styrtregn.



Det engelske orlogsskib "Ramillies" ses her under bjærgning af sejl, da stormen den 16. september 1782 om eftermiddagen når konvojen over Atlanten. Navnet Ramillies kommer fra en landsby i Belgien, hvor den engelske general Marlborough vandt et slag i 1706. Akvarel af T.E. Lønning. Orlogsmuseet.

De forsigtighedsforanstaltninger, der var sømandsmæssigt korrekte og havde hjulpet skibene igennem den første del af natten, bidrog nu ved den pludselige og voldsomme vinddrejning til store vanskeligheder.

Ombord på "Ramillies", hvor stor-sejlet havde holdt skibet stabilt op i vinden, bevirkede den pludselige og voldsomme vindændring til modsat retning, at sejlet bakkede med en sådan kraft, at stormasten knækkede ved dækket og væltede udenbords, samtidig med at mesanmasten brækkede på midten og toppen forsvandt overbord. De afbrudte master blev fastholdt af vanterne og hang på skibets ene side.

Vinden ændrede nu retning igen og en stor sø væltede ind over agterskibet, hvorved en så heftig krængning opstod, at rorstokken knækkede og roret næsten blev revet væk fra agterstævnen. Det nødstedte skib var nu uden menneskelig kontrol og rullede i den kraftige søgang. Alle disse voldsomme, indledende skader blev afsluttet af en kæmpebølge, der brød ind over skibet bagfra og slog igennem det ret ubeskyttede agterspejl.

Da morgenlyset den 17. september gjorde det muligt at få et overblik over ødelæggelserne, kunne man konstatere at 74 kanoners skibet "Ramillies" var brudt ned til et vrak.

Foruden havets vilde brus og vindens hylen i riggen, var larmen fra de brækkede rærs banken mod det, der var tilbage af masterne, voldsom og deprimerende. Vandet vaskede uafbrudt over dækket og ned i skibet. Mest ildevars-lende i al elendigheden var den kraftige

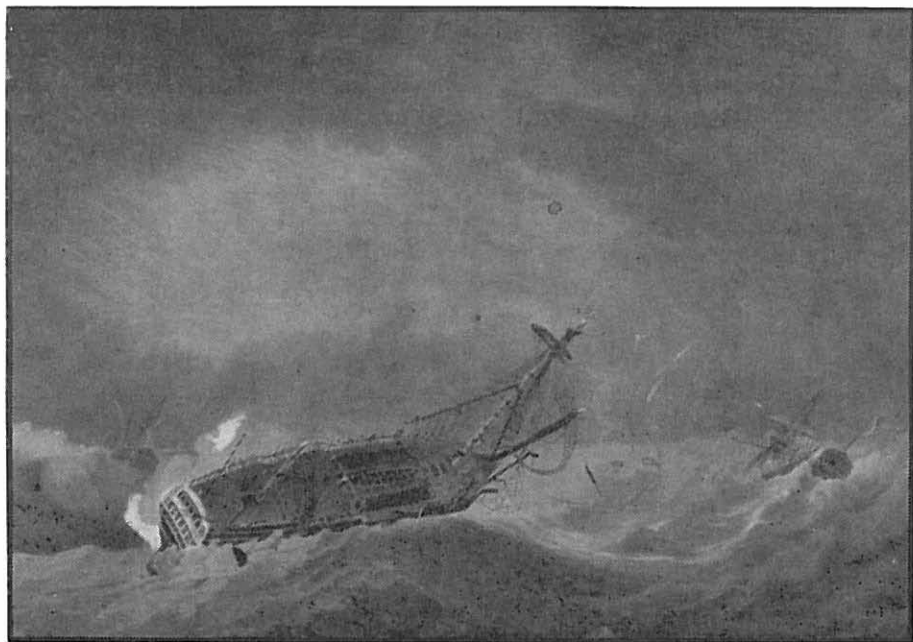
støden mod skibssiden fra stormasten, der var gået udenbords, men stadig hang fast ved skibet i et virvar af vanter og stag. (2)

Besætningen på 600 mand gjorde i løbet af morgenen, hvad den kunne for at forbedre situationen. Man huggede den kollapsede rig væk og gik ellers igang med pumperne for at lænse skibet.

Stormastens hamren mod skibssiden havde skrælet noget af kobberklædningen af og frilagt den nøgne bordlægning. Kalfatringen var af ældre dato og var efterhånden blevet vasket væk af de voldsomme bølger, således at der var opstået en lækage i skibssiden. Som følge heraf, målttes der 6 fod vand i lasten. Trods uafbrudt pumpning kunne man konstatere at vandet steg, selvom alle pumper var i konstant brug. Efterhånden blev samtlige til rådighed stående besætningsmedlemmer engageret i at lænse skibet med alt, hvad der kunne hældes af.

Om morgenen den 17. september kunne man ved at se sig rundt i horisonten konstatere, at "Ramillies"s skæbne også var overgået de fleste andre skibe. Man kunne tælle 20 skibe af de over 90 man havde haft samlet den foregående aften. De fleste var stærkt beskadiget. Kun syntes det tidligere franske orlogsskib "Ville de Paris" at være uskadt. De fleste af handelsskibene var forsvundne, formodentlig forlist i natens løb.

Dette var den største katastrofe, der havde ramt Royal Navy og den britiske handelsflåde i hele 1700-tallet.



"Ramillies" om morgenen den 17 september 1782 da det blev åbenbart at den frygtelige storm havde slået skibet til vrag. Akvarel af T.E. Lønning. Orlogsmuseet.

På "Ramillies" blev der rigget nødsjæl op på de tilbagestående master og skibet kunne styres nødtvungent. Dagen svandt igen og man måtte konstatere at vandet, trods konstant lænsning, var stigende i skibet.

Skibets kaptajn anmodede derfor admiral Graves om tilladelse til at kaste kanoner overbord for at lette skibet, hvilket blev ham nægtet med den begrundelse at orlogsskibet i givet fald ville være ude af stand til at beskytte konvojen. Modstræbende gik Graves dog med til at læmpe nogle af de øverste kanoner fra halvdækket i søen.

Natten til den 18. september gav ingen ændring. Stormen blæste ubøn-

hørligt og bølgerne var skyhøje. Man skønnede farten til 7 knob. Vandstanden steg stadig trods konstant lænsning. Pumperne satte ud en efter en på grund af overbelastning. Officererne bad atter om tilladelse til at smide kanoner overbord. 10 af hoveddækkets piecer blev læmpet ud i havet samt alle kanonkugler og så meget forråd fra lasten, som man kunne få fat i. Hele proceduren med at kaste de tunge kanoner overbord i den voldsomme storm har krævet stor dygtighed, erfaring og grænseløst slid.

Den efterfølgende nat (18.-19. sept.) fortsatte vandet med at stige på trods af alle tænkbare anstrengelser. Pludselig kollapsede en del af banjer-

dækket og faldt ned i hulskibet. Skibet arbejdede nu usædvanligt kraftigt i den ubarmhertige søgang og "Ramillies" begyndte at stikke dybere i søen med botten.

I dagningen den 19. september blev der givet ordre til at kaste alt tungt udenbords. De store ankre, alle rær og stænger, ankertov og selv det meste af krudtet blev kastet ud. Forberedelser blev gjort til at kaste hoveddækkets kanoner overbord.

Der opstod nu en vis uro i besætningen og officererne bad admiral Graves om at lade sig evakuere til et af de nærliggende handelsskibe, hvilket han pure nægtede. De enorme anstrengelser havde ikke givet noget synligt resultat og besætningen begyndte at tænke på, hvordan hver og en kunne redde sig selv.

Om eftermiddagen den 20. september var alle kanoner og alt tungt kastet overbord undtagen skibets fartøjer. Stormen begyndte nu at modereres, men vandstanden i skibet fortsatte med at stige.

Admiral Graves sammenkaldte nu hele besætningen og forsikrede den om, at han og officererne ville gøre alt for at få skibet frelst i land. Han var besluttet på at blive ombord endnu en nat, og hvis stormen fortsatte med at aftage i styrke, mente han at det måtte være muligt at reparere pumperne og med en nødrig sejl mod Irland i selskab med koffardiskibene. Besætningen følte sig mærkeligt nok noget beroliget og gik tilbage til det slidsomme arbejde.

Om morgenen den 21. september var det dog åbenbart at skibet ikke kunne reddes. Det var umuligt at få pumperne til at fungere og skibets spanter var begyndt at vige - kun få timer var tilbage.

Graves gav nu ordre til at overgive skibet. Han ledte selv operationen. Alle omkringværende handelsskibes både blev tilkaldt, da havet nu havde lagt sig så meget at man kunne ro bådene mellem skibene. De syge og skadede blev overført først. Derefter blev besætningen delt op i grupper og medgivet de fødevarer, der var tilbage. Da de syge var blevet evakueret, blev "Ramillies"s egne både klargjort for besætningens overførsel. Planen blev gennemført til punkt og prikke uden forstyrrelser. Evakueringen tog 3 timer. I slutningen af operationen forlod Graves selv sit synkende flagskib i en mindre robåd og blev overført til koffardiskibet "Belle", der havde ligget nærmest "Ramillies", da man havde sendt nødsignal.

Kl. 3 om eftermiddagen var orlogsskibet næsten evakueret. 1 1/2 time senere var en kaptajn, 2 løjtnanter og en bådbesætning endnu ved skibet, som var næsten vandfyldt. Det sidste man foretog sig var at stikke ild på det, der var af betydning i vraget, hvorefter man roede væk. Da ilden nåede krudtkammeret fik en kraftig eksplosion en del af øverste dæk til at ryge i luften og skibet sank.

Da den sidste sømand var kommet ombord i handelsskibene tog stormen atter til i styrke, hvilket gjorde det umuligt at have både i søen. Selv de højere magter hjalp således til. Det fantastiske ved "Ramillies"s forlis var, at det faktisk

blev muligt at redde 600 søfolk under de sværest tænkelige forhold. En række omstændigheder var årsagen hertil: Admiralens og officerernes evner til at holde modet og kamplysten oppe hos en besætning, der må have været på udmattelsens rand efter en 4 dages lang og hård arbejdsindsats. Handels-skibene, der loyalt holdt sig i nærheden af det synkende admiralskib og villigt tog imod de mange søfolk og ikke mindst stormens periodiske aftagen, da man med bådene evakuerede besætningen.

Rear-admiral Thomas Graves og 33 besætningsmedlemmer fra "Ramillies" nåede Cork ombord i handelsskuden "Belle" den 10. oktober og derfra kom de til Portsmouth den 17. oktober 1782.

Noter.

- 1) Terkild Emanuel Lønning 1762-1823.

Lønning var sømand i sine unge år, inden han kom ind på Kunstakademiet. I 1790 blev han ansat som tegner i Søetaten og fungerede som flådens officielle maler. Adskillige er hans meget præcise og samtidigt charmerende gouacher og tegninger af flådens skibe og krigeriske sammenstød. Orlogsmuseet ejer det meget anvendte billede af besejlingen af orlogsskibene "Neptunus" og "Odin" fra 1791 samt billedet "Affæren ved Tripolis". Lønning har fungeret som flådens propagandamaler og hans motiver omfatter også historiske scener. Orlogsmuseet erhvervede for nogle år siden et Løn-

ningbillede med de dansk-svenske linieflåder, der mødes på Colberger Heide 1715.

Thomas Graves var en uheldig officer. Han havde fået kommandoen over konvojen for at komme hjem til England, hvor han skulle forsvare sig overfor Admiralitetet, fordi han som leder af den engelske flådeafdeling, ikke havde formået at slå franskmændene ved Cheasapeake den 5. september 1781. Dette ansås som en af årsagerne til tabet af Yorktown og de amerikanske kolonier. En så stor krænkelse af England krævede en syndebuk og det blev Thomas Graves. Selvom han angiveligt var en god sømand fik han det skæbnesvangre øgenavn admiral "Thompstone".

- 2) K. Breen, p. 191.

Litteratur.

- K. Breen: The Foundering of HMS Ramillies. The Mariner's Mirror, Vol. 56 nr. 2, 1970, p. 187-197.

MARINEMALEREN SØREN BRUNOE

Særudstilling på Orlogsmuseet april-maj 1993.



Orlogsmuseet har planer om at arrangere en særudstilling med marinemaleren Søren Brunoe's arbejder i foråret 1993.

Som det er mange af læserne bekendt, var Søren Brunoe ofte gæst ombord i flåden, hvor han malede mange smukke billeder af skibene og livet ombord.

Orlogsmuseet er interesseret i at komme i kontakt med ejere af Søren Brunoe-billeder for evt. lån af billederne til en særudstilling i april-maj måned.

Kontakt venligst:

Museumsdirektør Ole Lisberg Jensen, Orlogsmuseet
Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63.

FORSLAG TIL FUSION AF MARINEHISTORISK SELSKAB OG SELSKABET ORLOGSMUSEETS VENNER.

Orlogsmuseet har tre nært tilknyttede interessegrupper, nemlig Marinehistorisk Selskab (ca. 400 medl.), Selskabet Orlogsmuseets Venner (ca. 1000 medl.) og Orlogsmuseets Modelbyggerlaug (ca. 75 medl.). De tre sammenslutninger modtager alle Marinehistorisk Tidsskrift.

Det har længe været ønsket at foretage en sammenlægning af Marinehistorisk Selskab og Selskabet Orlogsmuseets Venner, der indtil 1953 oprindeligt var eet selskab. De to selskaber har på mange områder fælles interesser og ensartede formålsparagraffer og det er derfor opfattelsen, at man ved en sammenlægning kan opnå flere nyttige rationaliseringer og besparelser i administrationen.

Begge selskabers hovedformål er at fremme interessen for den danske marines historie, bl.a. ved at støtte Orlogsmuseet, men på hver sin måde. Vennerne har gennem årene indsamlet penge og har i den funktion været en uundværlig støtte for museet.

Marinehistorisk Selskab har udgivet bøger, arrangeret foredrag og ekskursioner med marinehistoriske emner. De senere år er dette sket i tæt samarbejde med Orlogsmuseet, hvor også Marinehistorisk Tidsskrift nu redigeres og trykkes. De sidste års ekskursioner i Marinehistorisk Selskabs regi har været åbne for Orlogsmuseets Venner. Venneselskabet har desuden i nogle tilfælde bevilget økonomisk støtte til udgivelse af skrifter. Aktiviteterne er således begyndt at blive sammenfaldende, og en samling af kræfterne i ét selskab vil indebære flere tilbud til det enkelte medlem for det samme kontingent.

Da interessen for at støtte museet ofte opstår efter et besøg i Orlogsmuseet, sker løbende hvervning af nye medlemmer i museet til begge selskaber. Det ville være betydeligt enklere, hvis museets personale i fremtiden kun behøvede at henvise til ét selskab.

På de følgende sider gengives forslag til vedtægter for den nye sammenslutning, udarbejdet af en arbejdsgruppe, nedsat af Marinehistorisk Selskab og Selskabet Orlogsmuseets Venner. Forslaget vil blive forelagt på de respektive generalforsamlinger: Marinehistorisk Selskab den 21. april 1993 kl. 19.30 og Orlogsmuseets Venner den 29. april 1993 kl. 16.00. En eventuel ekstraordinær generalforsamling for begge selskaber onsdag den 12. maj 1993 kl. 19.30.

SELSKABET

ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

1. Selskabet, som har hjemsted i København, har til formål at fremme interessen for den danske marines historie herunder
 - at støtte Orlogsmuseet økonomisk
 - at virke for en forøgelse og en forbedring af museets samlinger
 - at tage marinehistoriske emner op til videnskabelig behandling
 - at arrangere foredrag og ekskursioner
 - at udgive Marinehistorisk Tidsskrift
2. Som medlemmer kan optages personer, firmaer, foreninger og institutioner, der ønsker at støtte selskabets formål.
3. Medlemskontingentet fastsættes hvert år på den ordinære generalforsamling. Pensionister og studerende samt juniorer under 20 år betaler halvt kontingent. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Medlemskab ophører ved udmeldelse eller hvis forfaldent kontingent ikke er indbetalt inden regnskabsårets udgang.
4. Selskabet ledes af en bestyrelse på 10 medlemmer, valgt af selskabets generalforsamling for 2 år. Hvert år afgår 5 af de valgte medlemmer. Genvalg kan finde sted.

Alle hverv er ulønnede.

Generalforsamlingen vælger selskabets formand.

Bestyrelsen konstituerer sig iøvrigt med næstformand og kasserer og udpeger desuden den selvejende institution "Forlaget Marinehistoriske Skrifter"s bestyrelse på 5 medlemmer.

Orlogsmuseets sekretariat varetager det daglige regnskab.

Orlogsmuseets direktør, som står uden for bestyrelsen, deltager i bestyrelsesmøderne som sekretær.

Bestyrelsen indkaldes når formanden eller 3 medlemmer af bestyrelsen fremsætter begæring herom.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når halvdelen af medlemmerne er til stede, heriblandt formanden eller næstformanden. Beslutninger afgøres ved simpelt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens subsidiært næstformandens stemme afgørende.

Der tages referat af bestyrelsens forhandlinger, som rundsendes til bestyrelsesmedlemmerne.

5. På selskabets ordinære generalforsamling vælges et repræsentantskab på 25 medlemmer. Repræsentantskabet konstituerer sig med formand og næstformand.
Repræsentantskabets opgave er at medvirke til at skaffe økonomisk støtte til gennemførelse af selskabets formål.
Hvert år afgår 5 medlemmer og der vælges et tilsvarende antal. Genvalg kan finde sted.
Repræsentantskabet afholder mindst et årligt møde.
Formanden for selskabets bestyrelse er født medlem af repræsentantskabet.
Orlogsmuseets direktør deltager i repræsentantskabets møder som sekretær.
6. Generalforsamlingen er selskabets højeste myndighed.
Ordinær generalforsamling, som afholdes hvert år inden udgangen af maj måned indkaldes skriftligt med mindst 14 dages varsel normalt i Marinehistorisk Tidsskrift.
Forslag, som medlemmer måtte ønske behandlet af generalforsamlingen, skal være indsendt til formanden senest den 1. marts.

Dagsordenen skal mindst indeholde:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning.
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder evt. fondsregnskaber.
4. Beretning fra "Forlaget Marinehistoriske Skrifter".
5. Fremsatte forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af formand.
8. Valg til bestyrelsen.
9. Valg til repræsentantskabet.
10. Valg af revisor.
11. Eventuelt.

Beslutninger på generalforsamlingen træffes med simpelt flertal jfr. dog pkt. 10. På generalforsamlingen kan kun afgives stemmer af medlemmer, som møder personligt.

7. Ekstraordinær generalforsamling kan med angivelse af dagsordenen og med 14 dages varsel indkaldes efter bestyrelsens beslutning eller efter skriftlig begæring fremsat af mindst 25 medlemmer. Generalforsamlingen skal finde sted senest 6 uger efter begæringens fremsættelse.
8. Selskabet forpligtes økonomisk ved underskrift af formanden og kassereren. Efter formandens bestemmelse kan kassereren dog tegne alene for udgifterne vedrørende den daglige drift.

9. Revision af selskabets regnskaber foretages af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret eller registreret revisor udpeget på den ordinære generalforsamling.
10. Beslutning om fremsatte forslag til vedtægtsændringer kan kun træffes på den ordinære generalforsamling med 2/3 af de afgivne stemmer for forslaget. Beslutning om ophævelse af selskabet kan træffes på en ordinær generalforsamling med deltagelse af mindst 1/3 af selskabets medlemmer, og såfremt beslutningen vedtages med 2/3 stemmeflertal.
Hvis ikke mindst 1/3 af medlemmerne er til stede, skal en ny generalforsamling straks indkaldes til afholdelse senest 6 uger derefter, og beslutninger kan da træffes med 2/3 stemmeflertal blandt de fremmødte.
11. Hvis selskabet ophæves, tilfalder selskabets eventuelle formue Orlogsmuseet.

Den selvejende institution FORLAGET MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

Vedtægter.

Nærværende vedtægter er alene gyldige sammen med vedtægterne for "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab".

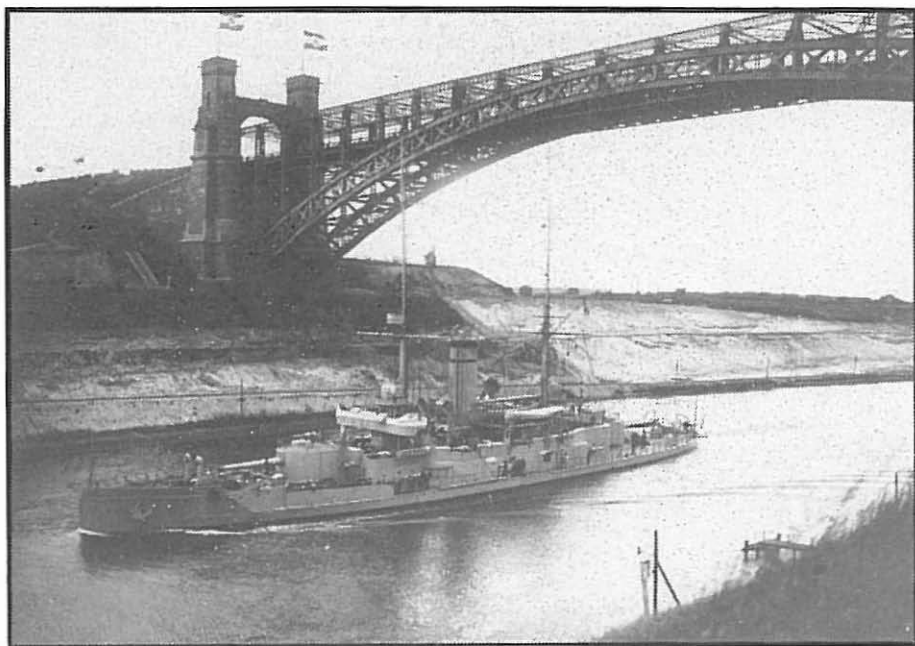
1. "Forlaget Marinehistoriske Skrifter", hvis hjemsted er København, skal fremme interessen for dansk marinehistorie ved udgivelse bl.a. af "Marinehistorisk Skriftrække".
2. Institutionens bestyrelse på 5 medlemmer udpeges årligt af bestyrelsen i "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab", og konstituerer sig med formand og kasserer, der begge har tegningsret. Alle hverv er ulønnede.
3. Beslutninger vedrørende institutionens virksomhed kræver flertal i den samlede bestyrelse.
Beslutning om institutionens ophør kræver desuden simpelt flertal blandt de fremmødte ved generalforsamlingen i "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab".
4. Institutionen søger i videst muligt omfang støtte fra institutioner, organisationer, virksomheder, legater, fonde m.fl. til udgivelse af sine publikationer.

5. I det omfang institutionens drift indbringer overskud, skal dette anvendes til konsolidering af den fortsatte drift, idet målet skal være at oparbejde en egenkapital af passende størrelse i forhold til de økonomiske forpligtelser, som påhviler institutionen i forbindelse med dens løbende publikationsudgivelser.
6. Regnskabsåret er kalenderåret. Regnskabet aflægges af kassereren og revideres af den til enhver tid i "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab" valgte revisor.
Regnskabet forelægges til orientering ved generalforsamlingen for "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab" og samtidig aflægges beretning for institutionens virksomhed.
7. Såfremt institutionens ophør måtte blive besluttet skal den eventuelle egenkapital overgives til "Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab".

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Billedet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4 1992 forestiller øvelsesmasten i Søofficersskolens gård i Gernersgade set mod vest mod Kronprinsessegade med Gernersgade i billedets venstre side og Haregade i højre side, formentlig optaget fra det tårn, der prydede den gamle bygning. Skolen blev bygget i 1856-58 som Søetatens Pigeskole, men allerede i 1869 indflyttede Søkadetakademiet, der fra samme dato ændrede navn til Søofficersskolen. Oktober 1939 flyttede skolen til den nyopførte bygning på Holmen, hvor den fortsat har til huse. De to gamle Nyboderlænger forsvandt i 1890ernes begyndelse, hvor de blev erstattet af huse, som indrettedes til boliger for bl.a. chefen og næstkommanderende. Øvelsesmasten blev fjernet i 1904. Billedet er formentlig taget o. 1880.

Den heldige vinder blev **Mogens Ziegler, Porsager 58, 2620 Albertslund**, som har fået sin præmie tilsendt.



Denne gang begiver vi os uden for landets grænser. Vi vil gerne have oplyst, skibets navn samt hvor og hvornår billedet er taget. *Herluf Trolle*

Svar til Orlogsmuseet senest den 1. april 1993.