

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



31. årgang

Nr. 2 - Maj 1998

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
E-mail. info@orlogsmuseet.dk
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 125.-
Enkelte numre kr. 25.-

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforan-
dringer, fejl ved bladets levering o.lg.
bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

- FIDES
- et rekonstruktionsprojekt
Niels M. Probst 29

Andet:

- Orlogsmuseets Modelbygger-
laug fylder 10 år 41
Bog anmeldelse 44
Referat fra generalforsam-
lingen i Orlogsmuseets Venner/
Marinehistorisk Selskab 48
Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug (bl.a. referat
fra generalforsamlingen) 50
Bustur 54
Bogudgivelse. 56
Fra Orlogsmuseets billedarkiv 58

Forside:

En nutidig opfattelse af FIDES, malet af Andrej Tron på grundlag af den rekonstruktion, der er beskrevet i dette blad. Orlogsmuseet.

Midter opslag:

FIDES rekonstrueret. Trykcentrene for sejl og skrog er markeret. Sentelinierne i plan viser, at skroget er næsten ens for og agter, en udformning der udtrykkeligt blev fremhævet i en senere kontrakt med Peter Michelsen. Forf.

FIDES

- et rekonstruktionsprojekt

Niels M. Probst

I forbindelse med planlægningen af Kulturby 96 blev der i 1993 nedsat en Styregruppe for projekt Kystkultur bestående af repræsentanter for de maritime museer i København og omegn. Styregruppen havde til opgave at fremkomme med en pakke bestående af forskellige projektforslag, deriblandt et stort såkaldt "Katedralprojekt". Her foreslog Orlogsmuseet at bygge en sejlene replika i fuld størrelse af et mindre orlogsskib fra Christian 4.s tid, og fremlagde et detaljeret projekt for bygning af FIDES 1615-44, bestående af tegninger, budgetoverslag, tidsplan etc., udarbejdet af undertegnede i samarbejde med bl.a. skibsrestaureringsarkitekt Bernt Kure. Det blev dette projekt styregruppen valgte at anbefale overfor Kulturbysekretariatet. Her vakte projektet stor interesse, men man havde da allerede et skib (MF KRONBORG (!)), og skønt styregruppen aldrig fik noget egentligt afslag, blev projektet ikke ført ud i livet i den omgang, velsagtens af økonomiske årsager.

Et sådant projekt bliver imidlertid ikke forældet, det kan meget vel tænkes, at det en dag kan realiseres. Formålet med nærværende artikel er at beskrive FIDES-projektet, dels det historiske skib og det kildemateriale det har aflejet, dels hvorledes dette materiale er udnyttet til at fremstille et sæt "moderne" rekonstruktionstegninger, der kan danne grundlag for beregninger af skibets egenskaber og for dets bygning.

Når vi valgte at tage et skib fra Christian 4.s tid som forbillede skyldtes det at denne konges skibsarkitektur, ganske som hans landarkitektur, var usædvanligt fanatasirig. Skibet måtte imidlertid ikke være for stort. Der måtte tages hensyn til bygge- og vedligeholdelsesomkostningerne, et hovedskib som TREFOLDIGHED ville koste ca. 100 mio. kroner, hvorimod dette projekt kan realiseres for ca. 30 mio.. Skibet skulle gerne kunne ligge i kanalen ved Orlogsmuseet, og endelig skulle det helst ikke kræve en alt for stor besætning. Projektskibet vil formentlig kunne håndteres af 10-15 mand. Og når valget faldt på FIDES

skyldtes det, at det er det eneste af Christian 4.s mindre orlogsskibe, der er veldokumenteret såvel skriftligt som billedligt.

På Christian 4.s tid foretrak man at bygge flådens skibe der hvor tømmeret fandtes, i stedet for at koncentrere skibsbyggeriet i København som det skete senere. I Holsten var der store egeskove, og her, i Itzehoe, anlagde Christian 4. i 1609 et skibsværft, der var i funktion indtil begyndelsen af 1630'erne (1). Den første bygmester der arbejdede her, var den velkendte skotte David Balfour. Balfour var i midlertid uheldig med det skib, hovedskibet RECOMPENS, som han byggede her. Under udsejlingen ad den smalle og snoede flod Stør, som forbinder Itzehoe med Elben, gik det på grund og kæntrede. Balfour undskyldte sig med at kaptajnen var fuld og havde hyret kvindelige musikanter i stedet for lodser, men det hjalp ham ikke. Kongen blev rasende, og Balfour blev fængslet. Det skete i 1612, altså midt under Kalmarkrigen, så RECOMPENS fik lov at ligge en tid, men da krigen var slut, tog Christian 4. til Itzehoe for at bjerge det. Det viste sig at være et kompliceret forehavende, og først i december 1613 lykkedes det at bringe skibet på ret køl. Kongen opholdt sig på amtmandens gård i Heiligenstede nogle kilometer vest for Itzehoe, og her fik han også tid til at lave et kontraktud-

kast til det, der senere skulle blive Fides (2).

Når kongen brugte tid på selv at skrive specifikationerne ned, tyder det på, at der var tale om en ny skibstype, ikke blot en erstatning for et udtjent skib. Og ser man nærmere på konstruktionen, er den da også ret usædvanlig. Det var et mindre skib, kun ca. 35 meter langt, men meget kraftigt bygget og bevæbnet med halvkartover, altså kanoner, der normalt kun fandtes på de store skibe. Det var desuden meget lavtstikkende, der var altså tale om et skib, der var velegnet til at operere på floder og udfør kyster med ringe vanddybde. Man kan se skibet som en håndgribelig manifestation af, at Christian 4. efter Kalmarkrigen vendte sin interesse mod det nordtyske, for netop her ville skibet være særdeles velegnet. Men det kunne også operere i Nordatlanten, hvor det senere blev brugt flittigt til patruljer mod sørøveri og ulovligt fiskeri. Her kom det til Island og Nordkap, og det foretog desuden konvojrejser til Spanien og Portugal. Konstruktionen forenede altså evnen til at operere i nærheden af kyster og på floder med oceangående sejlegenskaber, og den viste sig særdeles vellykket. Der blev bygget tre skibe af FIDES-certen, og desuden blev der bygget tre større skibe og et mindre, der var videreudviklinger af FIDES-certen (3).

Kilderne

I 1932 publicerede R.C. Anderson i samarbejde med P. Holck kongens kontraktudkast og den endelige kontrakt i *Mariners Mirror*, i engelsk oversættelse. Den kendte marinehistoriker, Frank Howard, betegnede dem som de mest informative dokumenter (om skibskonstruktion) før 1650 (4). De er da også meget detaljerede, som det ses af hosstående tabel (p. 32) går specifikationerne helt ned til tykkelsen af yderklædning og garnering.

Det lykkedes ikke for Holck at sætte navn på det skib der blev bygget efter kontrakten. Navnet fremgår imidlertid af et kontraktkoncept til søsterskibet NELDEBLADET, der blev bygget et par år senere. Konceptet er stort set enslydende med den oprindelige kontrakt, og her anføres det udtrykkeligt, at dette er kontrakten for NELDEBLADET og FIDES (5).

Holck var heller ikke opmærksom på, at samme dag, den 13. december 1613, da kongen sad i Heiligenstede og skrev sit kontraktudkast, udfærdigede den hollandske bygmester Peter Michelsen i Itzehoe sit udkast til kontrakten, og at det blev det, ikke kongens udkast, der kom til at danne grundlag for den endelige kontrakt. Det passer jo ikke helt til det gængse billede af

Christian 4., at han bøjede sig for ekspertisen hos en bogerlig person. Men kongen må have respekteret Peter Michelsens faglige dygtighed, og et par måneder senere underskrev han endda en tillægskontrakt, hvor dybden i lasten, på mesterens forslag, blev forøget med en fod, "wegen sein Art und Wissenschaft" (6).

Foruden kontrakterne findes der dokumentation for FIDES i form af en udførlig afregning for byggeriet og et regnskab for en ombygning i 1630, samt diverse rigningsregnskaber (7). De skriftlige kilder er så udførlige, at de i sig selv muliggør en udtegning af skibets skrogstruktur og rejsning. Skrogformen, d.v.s. spanteridset, er derimod baseret på en middelspanttegning i Rigsarkivet. En udførlig beskrivelse af tegningen (p. 33) vil føre for vidt her, men i skala 1:36 stemmer mål og proportioner ret nøje overens med dem i de oprindelige kontraktudkast til FIDES. Antagelig er tegningen udført af kongen til brug under forhandlingerne med Peter Michelsen i december 1613. Den angiver bundstokrejsning og - længde, den tillader udledning af radierne på de cirkelslag, der bestemmer faconen over bundstokenderne, og den angiver indtrækningen foroven. Endvidere indeholder tegningen cirkeldiagrammer på hhv. $3\frac{1}{2}$ og $2\frac{1}{2}$ alen. Det største svarer til kontrakt målet på "Skørtningen agter",

Kontraktmål for Fides.

Alle mål er baseret på wasser-alen á 55 cm.

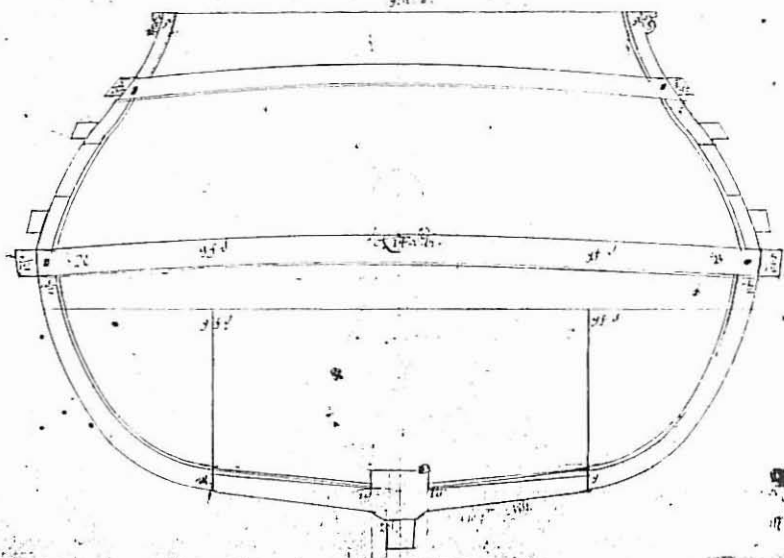
Kølen lang	45	alen	24,75	m
Forstavn falder	15	-	8,25	-
Agterstavn falder	2	-	1,10	-
Bredde	15	-	8,25	-
Dybde ok køl til ok overløbsbjælke i borde	5 1/2	-	3,02	-
Hækbjælke lang	9	-	4,95	-
Skørting	3 1/2	-	1,92	-
Kølmateriale	Bøg			
Køldimension "til rene kanter"	1 1/2	fod	0,415	-
Kølsvin bredt	1 1/2	-	0,415	-
Kølsvin dybt	1	-	0,275	-
Bundstokke dybe	1	-	0,275	-
Oplængere fra kimning til overløb	9	tommer	0,206	-
Støtter (hængere) fra overløb til bovenet	7	-	0,160	-
Sandbord (kølbord)	4	-	0,091	-
Yderklædning fra sandbord til overløb	3	-	0,068	-
Garnering i lasten	3	-	0,068	-
Barkholt udfor overløb tyk	7	-	0,160	-
Barkholt udfor overløb bred	14	-	0,321	-
Barkholter over og under overløb tykke	6	-	0,137	-
Barkholter over og under overløb brede	13	-	0,297	-
Klædning fra overløb til bovenet	2 1/4	-	0,051	-
Antal barkholter ved bovenet	2	-		
Overløbsbjælker brede	1	fod	0,275	-
Overløbsbjælker dybe	15	tommer	0,344	-
Enkelte overløbsbjælker dog	18	-	0,412	-
Overløbsbjælkeafstand	3 1/2	fod	0,962	-
Overløbsplanker	2 1/2	tommer	0,057	-
Antal overløbsbjælkevægere	1			
Bovenetsbjælker brede	9	tommer	0,206	-
Bovenetsbjælker dybe	12	-	0,275	-

Konfiguration ifølge kontrakt: Overløb, bovenet, agten for stormasten dækket af finke-net af tovværk, hytte.

Efter ombygning: Overløb, kobrygge, hytte og bovenhytte.

Antal porte på overløb	16
Antal porte på bovenet	6
Kontraheret pris for skroget	6300 Rd
Afregnet pris for det færdig skib inklusive ankere, men eksklusive jernværk og armering	11028 Rd

47



Tekst (p. 33)

Samtidigt udkast til middelspant for FIDES. Foroven anes tre diagrammer til sinuskurver hvoraf de to til højre for midten er ens. Tegningen røber manglende rutine hos ophavmanden, velsagiens kongen selv. RA SøE K&T Des. E nr. 4.

d.v.s. bundstokliniens rejsning agter, det må derfor antages, at diagrammerne definerer bundstokliniens rejsning i opstalt, og at rejsningen foran er 2½ alen. Proportionen 5:7 her var almindeligt anvendt. Diagrammerne resulterer i sinuskurver, hvilket giver en noget skarpere skrogform end de mere almindeligt anvendte ellipsekurver.

Endelig findes der to gengivelser af skibet, udført af den hollandske marinemaler Willem van de Velde d.æ., hvis troværdighed er velkendt. En gengivelse i Skoklostertegningen af Slaget i Femern Belt 13. oktober 1644, kan ud fra flagføringen identificeres som FIDES, hvis chef, Klaus Kaas, var schoutbynacht i 2. eskadre. Skibet blev her erobret af svenskerne, og året efter indgik det i den flåde, der sammen med hollænderne blokerede København. Her kan van de Velde have set det, gengivelsen kan altså formodes at være et egentligt portræt (8). Den viser da også tydeligt den usædvanligt kraftige indtrækning af skrogsiderne som fremgår af middelspanttegningen. Her ses desuden udform-

ningen af FIDES' galion og gallerier, og med hensyn til agterspejlet ses det på den anden van de Velde tegning, der viser skibet under en aktion ud for Hveen i 1659 (9).

Rekonstruktionen

Her indledes med at tegne et snit af skibet i opstalt i sin oprindelige form, altså inden den nævnte ombygning i 1630. Næsten alt, køllængde, fald af stævne, bjælkeafstand og -dimensioner, er taget direkte fra kontraktmateriale, der også nøje foreskriver fordelingen af knæ, katspor og slagstønder (det kraftige tømmer i underskrogget indenfor foringen). Selv højden af rælingen og trinnet ved bakken er der dimensioner på. Nu findes der ingen samtidige illustrationer af skibet i denne form, så vi er nødt til at bygge skibet, som det så ud efter ombygningen i 1630. Her blev der tilføjet en bovenhytte og rælingen blev forhøjet hele vejen rundt.

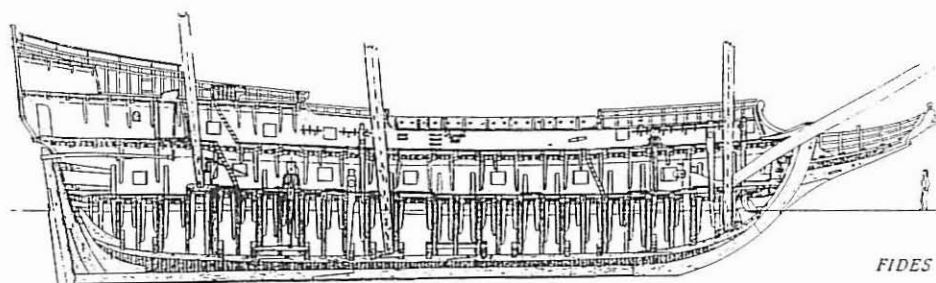
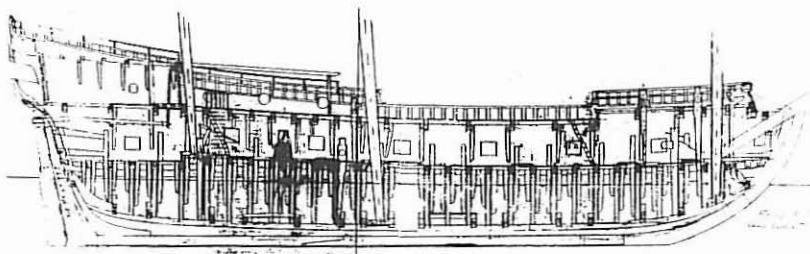
To schoutbynachter før slaget i Femern Belt den 13. oktober 1644. Bolsahen under flaget på mesanen på skibet til venstre viser, at det hører til 1. eskadre, det er Henrik Munds STORMARN, mens det i midten er Klaus Kaas' FIDES. Begge skibe indgik i den svenske flåde i sommeren 1645, hvor van de Velde antages at have udført tegningen. Udsnit, Skokloster. Forf. foto.



Det øverste dæk, der i dokumenterne betegnedes "bovenet" altså et let dæk, blev nu til en kobrygge, altså et regulært dæk, der kunne bære kanoner, to pr. side på bakken, og trinnet blev fjernet. Agter blev den oprindelige overdækning med "finkenet" erstattet af et egentligt kampagnedæk, og der kom som sagt en bovenhytte øverst.

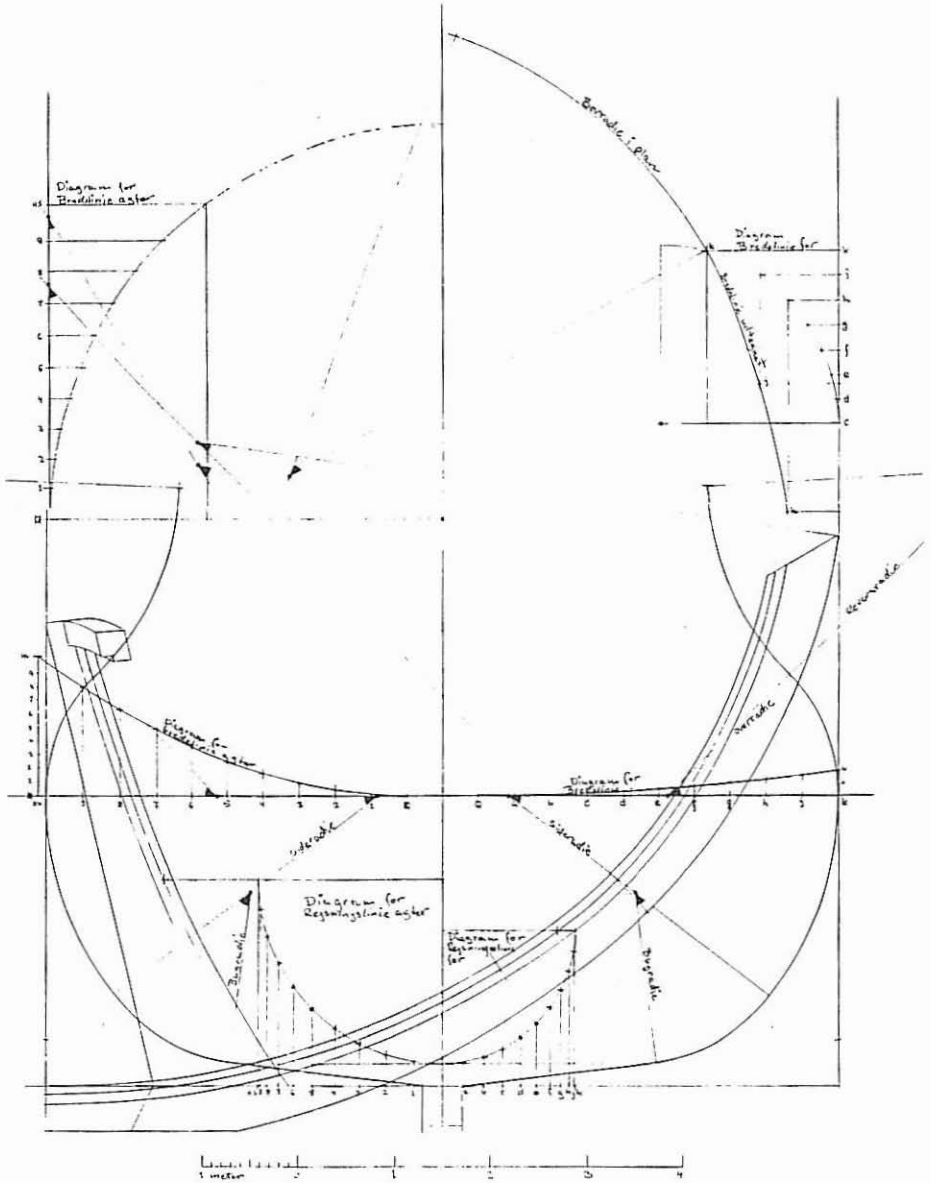
Med hensyn til skrogets form, vil man måske umiddelbart synes, at oplysningerne på arkivtegningen er noget magre, for ikke at sige utilstrækkelige til at definere så kompleks en form som et skibsskrog. Det er imidlertid ikke tilfældet, tegningen indeholder stort set alle de elementer der er nødvendige for at definere skroget, kun få detaljer er overladt til skøn. Peter Michelsen brugte ikke tegninger, de nævnes ihvertfald ikke i kildematerialet, men han byggede modeller af sine skibe, og i korrespondancen fortæller han lidt om sine metoder. På et tidspunkt havde han lagt kølen og rejst stævnene og alle spanterne, og desuden havde han planket flakket og lagt de fleste bundstokke (10). Det synes at svare til de metoder der anvendtes i slutningen af 1600-tallet, på Judichærs tid. Her brugte man 7 fastespanter plus hækspantet, og de blev konstrueret på en spanteplan efter ret enkle metoder (11). Den rekonstruerede spanteplan viser, hvordan Peter Michelsen kan have båret sig ad med at tegne de kon-

struktionsdiagrammer der danner grundlag for spanteopslagningen. Middelspantet er tegnet efter arkivtegningen, med en forøgelse af dybden med en fod som foreskrevet i tillægs-kontrakten. For- og agterstavnen er tegnet ind efter kontraktmålene. Faldet på forstavnen er stort, det samme som skibets bredde. Det er sikkert ikke tilfældigt, for dengang mente man, at stort fald af forstavnen begunstigede fartegenskaberne, og her kan stavnen lige akkurat rummes på spanteplanen. Med hensyn til diagrammerne ses nederst de omtalte sinusdiagrammer fra arkivtegningen, der definerer bundstoklinien for og agter, højderne er mærket ind på stævnene. Dernæst ses, på middel-spantets tværlinie, diagrammer for bredelinien for og agter i opstalt, og længere oppe dens forløb i plan, altså set ovenfra. Den ender agter i hækbjælken, hvis længde er fastlagt i kontrakten. Foran ender den i bovradien, der er tegnet som et cirkelslag. Der var dog ikke fastespanter i boven, så bovradien tjener kun til at finde et jævnt forløb for bredelinien for. Alle fire diagrammer for bredelinien, for og agter såvel i plan som opstalt, er konstrueret som ellipsesegmenter. Det synes at have været det mest almindelige, og de fyldige linier der ses i van de Velde-tegningen, indicerer at bredelinien på FIDES var formet som ellipsekurver. Det næste og sidste stadie i arbejdet på planen er



Øverst:
Opstalt med længdesnit for FIDES i sin oprindelige udformning. Forf.

Nederst:
Opstalt for FIDES efter ombygning i 1630. Forf.



FIDES SPANTEPLAN

Nat. Fort.

opslagningen af de spanter, Peter Michelsen nævner i sit brev, de såkaldte fastespanter. Det vil føre for vidt at gå ind i opslagningen af dem her, blot skal det siges, at det foregår efter ganske faste metoder. De medfører, at linierne i skroget automatisk vil "trække" rent, uden behov for at "faire", som det hedder i ingeniørsprog. Heri ligger en stor del af forklaringen på, at det kunne lade sig gøre at bygge skibe uden tegninger.

Da Peter Michelsen var ved at være klar med FIDES' søsterskib NELDEBLADET, skrev han til Christian 4., at han håbede kongen ville blive glad for det, for det var et godt skib. NELDEBLADET lå da stadig under oprigning på den smalle Stør-flod, det havde altså ikke været ude at sejle (10). Men Peter Michelsen havde ret. 15 år senere bedømtes NELDEBLADET af en svensk agent til at være Flådens Bedste Sejler (12), intet mindre! Nu er det jo en subjektiv betragtning, og vi ved ikke meget om, hvor godt eller dårligt skibene sejlede på Christian 4.s tid.

Hollandske skibsbyggere brugte sjældent tegninger i lille skala, men de må have konstrueret skibene i fuld størrelse på bræddeplaner, der naturligvis ikke er bevaret. Således kan spanteplanen for FIDES have set ud, umiddelbart før spanteridset blev tegnet ind. Her findes alle de oplysninger der er nødvendige for at bygge skibet. Forf. rekonstruktion.

Beregninger udført af skibingenør Jesper Hjort Johansen viser imidlertid, at FIDES- rekonstruktionen, med samme sejlføring som den VASA kæntrade med i vindstyrke 1-2, ved vindstyrke 10 vil krænge under fem grader! Forsøg på at få skibet til at kæntré på papiret viste, at det næsten ikke kunne lade sig gøre. Der er altså tale om et skib, der kan tåle stort pres af sejl. Og det passer jo godt for et skib, der var beregnet til at operere i Nordatlanten.

I forhold til andre 1600-tals skibe har FIDES meget fine undervandslinier bl.a. fordi, der som nævnt, er brugt sinuskurver til bundstoklinien, og effektbehovet for at drive det frem er da også ganske lavt indtil 8 knob, knap 60 KW, men meget hurtigere vil det nok ikke kunne gå. Til sammenligning går en stor skonnert som FULTON, der er betydeligt slankere end FIDES, ikke meget over 7 knob. Alt i alt resulterer rekonstruktionen i et skib, der, trods sin beskedene størrelse er oceangående og hurtigt, og som utvivlsomt har været velegnet til at jage sørøvere.

FIDES-projektet er således mere end et skitseprojekt, det er en gennemarbejdet rekonstruktion af et skib, som ville være en flot markering af København som Flådens gamle base, og som kunne repræsentere landet rundt omkring i Europa.

Litteratur:

Probst, Niels M. (1986): Slaget i Femern Belt 13. oktober 1644. *Marinehistorisk Tidsskrift* 2/1986 p. 3-18.

Samme (1992): Wasser-alen. Et hidtil oversat længdemål fra Christian IV.s tid. *Historisk Tidsskrift Bind 92 hefte 2.* p. 288-300.

Samme (1993): Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet. Belyst ud fra danske kilder. *Maritim Kontakt XVI* p 6-42.

Samme (1996): Christian 4.s Flåde, København.

Noter:

- 1) Probst 1996 p 41.
- 2) Trykt i Kong Christian den fjerdes egenhændige breve I p 77-81.
- 3) Søsterskibene var NELDEBLADET 1618 og SVANEN 1624. Probst 1996 p. 127.
- 4) Frank Howard, *Sailing Ships of War 1400-1860*, p. 103.
- 5) Udskrift på kontrakt dateret 13. december 1616: "Copia vam Contractt des schiffes

Fijdes wie auch vo schiff das Nettelen blatt". RA TKIA A 12, Registrerede koncepter til Patenter 1521-1669, pk 1611-1614.

- 6) Kontraktudkast og tillægskontrakt dateret 24. marts 1614 i RA TKIA A 12.
- 7) Peter Michelsens udførlige afregning for byggeriet 1614-15 indeholder mange oplysninger om bl.a. riggen, RA TKIA A 145, Akter vedr. Skibsbyggerne David Balfour og Peter Michelsen 1611-29. Vedrørende ombygningen, RA Marinearkivet før 1655, Materialskriverregnskab 1630.
- 8) Probst 1986 indeholder en udførlig analyse af Skokloster-tegningerne.
- 9) Albertina museet i Wien. Gengivet i Probst 1996 p 313.
- 10) Brev stilet til kongen dat. 13. juli 1618: "Kiel vnnd Steuens Auff gericht midt All de Spannten, das flach midt dwars Balken merendeels belecht vnnd henuarder mein beste thun dass es muge Erstlich full in Holdt kommen". RA TKIA A 145.
- 11) Probst 1993 indeholder en detaljeret behandling af disse metoder.
- 12) Probst 1996 p 126.

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG FYLDER 10 ÅR



Den 26. marts 1988 afholdt modelbyggerlauget stiftende generalforsamling i Orlogsmuseets lokaler på Quinti Lynette. Initiativtagerne var daværende museumsinspektør Ole Ventegodt og lektor Peter Beisheim. Sidstnævnte fungerede i de følgende otte år som laugets formand. Titlen oldermand frabad hans sig nemlig på det bestemteste!

Laugets formål var, og er

- a) at fremme interessen for omhyggeligt og korrekt byggeri af modeller af den danske flådes skibe og orlogsskibe fra alle perioder, bygninger og etableringer, historiske panoramaer o. l.
- b) at holde forbindelse med tilsvarende foreninger i ind- og udland og
- c) at støtte Orlogsmuseet.

Ved stiftelsen lå medlemstallet omkring 20, men allerede efter få år var man oppe på ca. 75 medlemmer, et tal der har holdt sig nogenlunde konstant siden. I begyndelsen mødtes man kun et par gange om året, men i 1991 begyndte lauget at holde såkaldte temaaftener regelmæssigt den første torsdag i hver måned i vinterhalvåret. Der er siden blevet afholdt ca. 50 temaaftener, med emner spændende fra praktiske kurser i lodning, maling og rebslagning over tegningsforståelse og kildesøgning til foredrag om skibsteknik og historiske begivenheder. Desuden har lauget forestået to store model-særudstillinger på museet.

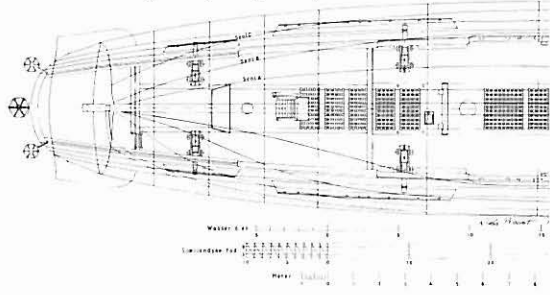
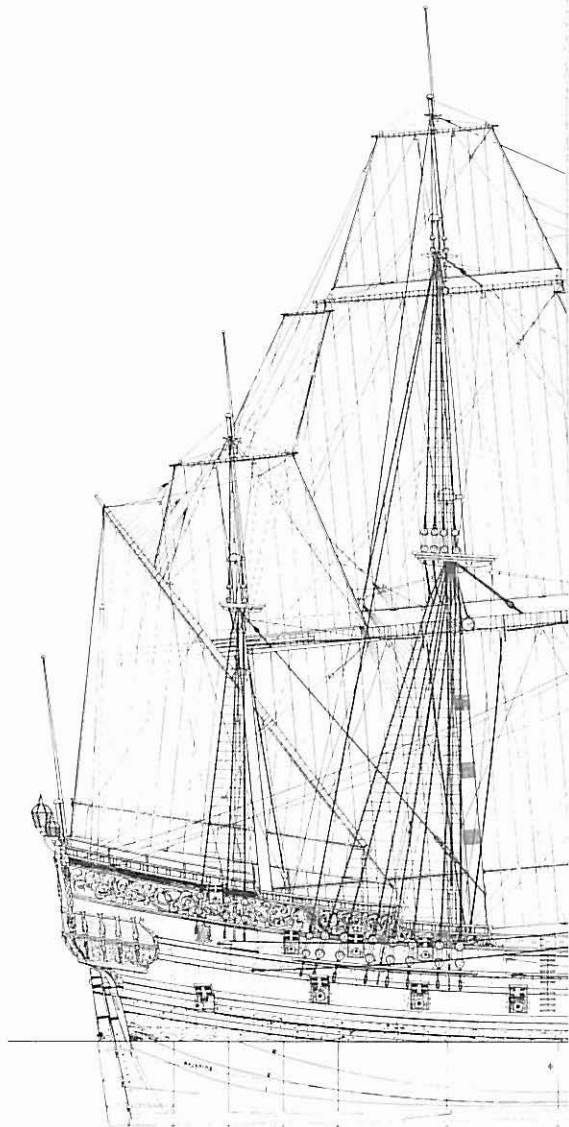
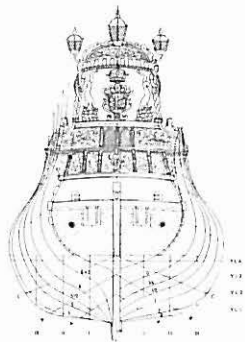
Medlemmer af lauget har i årenes løb beriget museets samlinger med henvend en halv snes store skibsmodeller og panoramaer. Der er desuden ydet praktisk arbejde til opstilling af skiftende særudstillinger.

Også medlemmernes familier er blevet tilgodeset, de har kunnet deltage i udflugter og studierejser samt i det traditionsrige årlige julearrangement med æbleskiver og bingo. Lauget har et godt samarbejde med tilsvarende foreninger, især har Vallensbæk Modelskibsklub ydet uvurderlig bistand i forbindelse med de radiostyrede sejlads i efterårsferierne.

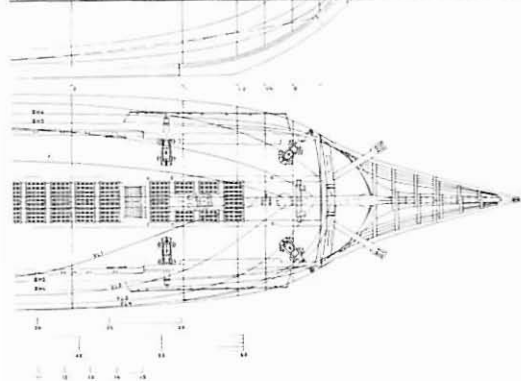
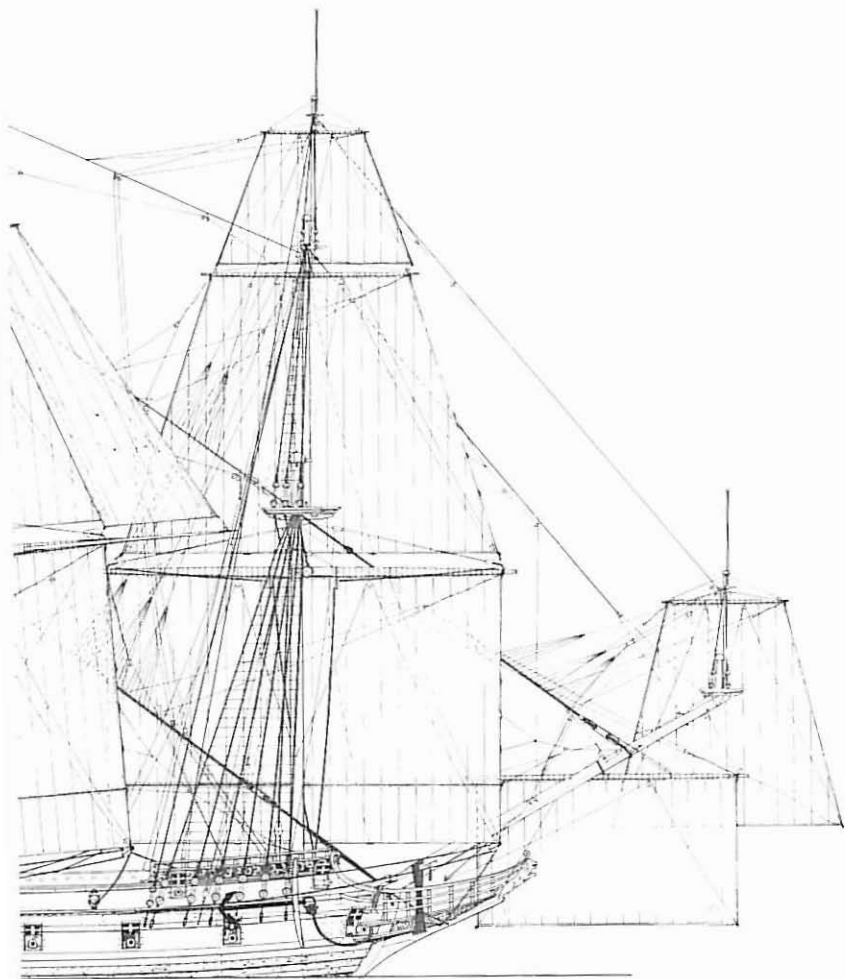
Modelbyggerlauget har således på alle måder levet op til sit formål, til glæde og nytte for såvel medlemmerne som museet.

Modelbygning er jo traditionelt en ensom beskæftigelse, men laugets succes har vist, at der er et reelt behov for at mødes og udveksle erfaringer. Der er ingen tvivl om, at Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er kommet for at blive.

Niels M. Probst



WATER LINE
 LIGHTHOUSE
 WATER LINE
 LIGHTHOUSE
 WATER LINE
 LIGHTHOUSE



FIDES
Dansk orlogsskib 1615-44
Efter ombygning 1630

Bog anmeldelse

Paul E. Ancker: De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910-1940. Bind 1 af 3.

Odense Universitetsforlag. 358 sider.

Alle kender billederne fra den 9. april 1940 med de sørgelige udbrændte rester af hærens kampfly på Værløse flyveplads, men hvad skete der egentlig med Søværnets fly den dag? Hele Søværnets jagerstyrke på ni forældede Hawker Nimrod biplaner var stationeret på luftmarinestation Avnø. Her havde man den 8. april arbejdet til kl. 22 for at få de otte gjort flyveklare, et af flyene var til stort eftersyn. Den 9. april kl. 5.15, en halv time efter dag gry, skød skildvagten løse varselsskud for at alarmere mandskabet, da han havde observeret et antal fremmede luftfartøjer.

"...Chefen og vagthavende Officer kom til Stede, og der observeredes 9 2- Motorede Luftfartøjer formentlig af Typen Ju 86 i 10-15 km's Afstand i Retning af Masnedø, Flyvehøjde ca. 400 Meter. 3 af Luftfartøjerne gik nogle Minutter senere mod Avnø, men vendte umiddelbart efter tæt E for Stationen og gik igen mod Masnedø. Samtidig observeredes i Kikkert 3 Skibe stilleliggende i Storstrømmen i

Pejling stik StE. Afstanden var for stor til at udgøre Skibene nærmere.

....Ca. kl. 0520 afgaves expres telefonisk Melding til E-st. (Marinestabens Efterretningssektion) om de foretagne Observationer, og man udbad sig Forholdsordre. - Det meddeltes fra E-st. at der var tysk Landgang forskellige Steder paa Sjælland og Falster.

....Ca. kl. 0525 foretoges Udpurring overalt.

....Ca. kl. 0530 telefoneredes til Vagthavende Officer på Luftmarinestation København, og der modtoges Meddelelse om, at der skulle etableres "Sikringstjeneste 3".

....Herefter fyldtes alle Luftfartøjer med Ammunition. Da de tyske Luftfartøjer stadig observeredes og af og til fløj over Avnø, blev Luftfartøjerne holdt i Hangarerne. Alle fortrolige Sager blev gjort klar til evt. Tilintetgørelse.

....Umiddelbart herefter exprestelefoneredes til Chefen for Flyvevæsenet, som fik Melding om Situationen, som den forelaa paa Luftmarinestation Avnø.

....Ca. kl. 0548 forespurgtes Søværnsskommandoen om fortrolige Sager skulle tilintetgøres, hvortil svarede, at der senere vilde komme nærmere Ordre desangaaende.

....Ca. kl. 0645 modtoges fra Stabschefen ved Flyvevæsenet Ordre, om at etablere "Sikringstjeneste 1", om at der ikke maatte gøres Modstand, og at intet maatte ødelægges.

....Ca. kl. 0700 observeredes 29 2-Motors Luftfartøjer, der passerede paa SSE-lig Kurs. Enkelte af disse dykkede ned over Flyvepladsen, men Luftfartøjerne fløj bort uden at foretage sig videre....".

Såvidt den officielle rapport til Marineministeriet, som den er gengivet i første bind af Paul Anckers afhandling om dansk militærflyvnings udvikling. Også rapporten for Luftmarinestation København, der husede rekognoscerings- og torpedofly, er gengivet. Her var forløbet nogenlunde det samme, også her forblev flyene i hangarerne bag lukkede porte. At reaktionen hos det flyvende personel var "Harme og sorg blandet med stærke følelser om hævn" kan ikke undre, men man må give forfatteren ret i hans konklusion, at enhver modstand imod den tyske angrebsstyrke den 9. april 1940 kun kunne føre til et "heroisk selvmord", der ikke havde været prisen værd.

I øvrigt beskæftiger bogen sig ikke så meget med, *hvorledes* udviklingen

forløb, men mere med *hvorfor* den kom til at forme sig, netop som den gjorde.

Da dansk militærflyvning indledtes omkring 1912, forgik det stort set på privat initiativ, og de syv luftfartøjer, Hæren og Marinen rådede over ved 1. verdenskrigs udbrud i 1914, var alle indkøbt for private midler. Marinens flyvevæsen indledte nu et særdeles frugtbart samarbejde med Orlogsværftet, der frem til 1919 byggede ca. 20 delvis danskkonstruerede flyvebåde af Mågen-typen. Disse flyvebåde brugtes til rutinemæssig afpatruljering af de minefelter i Store Bælt og Øresund, der gjorde det muligt for Danmark at holde sig udenfor krigen. Derefter følger vi meget kildenært forhandlingerne og debatterne omkring forsvarsforligene i 1922, 1928, 1932 og 1937, der gradvist forringede det danske forsvar, og mærkeligt nok især flyvestyrkerne, i en sådan grad, at det ved udbruddet af 2. verdenskrig havde mistet enhver troværdighed. Det var blevet et rent neutralitetsforsvar, der ikke kunne påtage sig at afvise nogen egentlige fjendtligheder mod landet. Heri ligger forklaringen på, at tyskerne valgte at okkupere hele Danmark, skønt de egentlig kunne have nøjedes med at tage Aalborg lufthavn som mellemlandingsplads for angrebsstyrken mod Norge. Statsminister Staunings radiotale ved årsskiftet 1939/40 viser med isnende klarhed den situation, politi-



Regeringens uvilje mod at forsvare landet den 9. april deltes ikke af flyverne. Dette foto af kaptajnløjtnant E.A. Jensen, kaldet "Chancy" foran sin Hawker Dankok jager er ganske vist taget i slutningen af 1920'erne, men det giver sikkert et godt udtryk af attituden indenfor Marinens Flyvevæsen.

kerne da havde bragt landet i: "Vi kunde paa Grund af Landets Karakter ikke skabe et Forsvarsvæsen som andre lande, selv om Vilien havde været

til Stede og disse Forhold i Forening med den Uvilje til Krig, der efterhaanden er udviklet i Befolkningen, har ført Danmark ind i en Stilling, der u-

muliggør alle Forestillinger om effektivt Kampberedskab. Vort Land er indrettet paa at udøve en Bevogtning for vor Neutralitet, men Krigsførelse i egentlig Forstand er udelukket etc. etc.". Et klart signal til tyskerne om, at en okkupation ville være stort set omkostningsfri. De følgende to bind skal behandle dansk militærflyvnings udvikling videre frem til 1955, "med særligt henblik på en påvisning af konkrete initiativer til etablering af et fælles eller selvstændigt "Luftvåben"". Forfatteren har efter endt officerskarriere i flyvevåbnet, hvor han bl.a. var eskadrillechef, uddannet sig til historiker. Han har desuden været formand for Flyvehistorisk forening, var medstifter af Danmarks Flyvemuseum etc. og har således de bedste forudsætning

ger for at give et solidt fagligt indblik i emnet.

En enkelt lille fejl skal nævnes: på side 31 omtales sænkningen i 1921 ved luftbombardement af "krydseren" OSTFRIESLAND. Det er ikke helt uvæsentligt for betydningen af dette forsøg at slå fast, at OSTFRIESLAND var et slagskib, og at netop tyske slagskibe havde ord for at være særdeles velbeskyttede!

Bogens brødtekst er på grund af den omtalte kildenærhed ikke letlæst, men illustrationerne er velvalgte, og de er forsynede med udmærkede billedtekster. Takket være sin detaljerigdom vil bogen være uundværlig som opslagsværk, den kan varmt anbefales til alle med interesse for dansk flyvehistorie.

Niels M. Probst

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Referat fra generalforsamlingen den 15.4.1998 kl. 19.30 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden oven Vandet 62 B.

1. Formanden, kommandør Per Wessel-Tolvig indledte med at ønske alle hjerteligt velkommen. Han foreslog kommandørkaptajn Arne Holm som dirigent. Da ingen andre kandidater blev foreslået valgtes Arne Holm med akklamation.
2. Dirigenten konstaterede en lovligt indvarslet generalforsamling gennem annoncering i februarnumret af Marinehistorisk Tidsskrift og gav derefter ordet til formanden, der aflagde årsberetning for 1997.
Årsberetningen blev vedtaget uden kommentarer.
Dirigenten henlede specielt opmærksomheden på det af formanden nævnte punkt om manglende kontingentindbetaling for 1997 af en gruppe medlemmer på 194 personer, der aldrig havde fået indbetalingskort. Denne administrative fejl kunne udbedres ved udsendelse af frivillig indbetalingskort. Generalforsamlingen godkendte fremgangsmåden.
3. Kassereren, luftkaptajn Niels Probst forelagde derefter årsregnskabet for Selskabet. Han kunne konstatere, at Selskabet i 1997 havde formået at indsamle 568.000 kr. til særlige formål. Således havde man i 1997 kunnet finansiere udstillingen Flåden og Dansk Vestindien samt indretningen af magasiner på museets manzardetage. Der var en nedgang i kontingentindtægterne på ca. 20.000 kr., hvilket skyldtes, at 194 medlemmer aldrig var blevet opkrævet kontingent i 1997. Årsagen var en fejlbehandling af medlemslisten, hvor man havde overset en gruppe medlemmer, oprindeligt fra Marinehistorisk Selskab. Fejlen var blevet opdaget først ved regnskabsaflæggelsen. Derefter blev regnskabet for kommandørkaptajn Sigurd Barfods Legat gennemgået. Begge regnskaber godkendtes uden kommentarer.
4. Formanden for forlaget Marinehistoriske Skrifter fortalte om forlagets virksomhed, hvor salget af Flådens Historie, bind IV, Niels Juels Flåde af Jørgen H. Barfod var igang, og næste bind til udgivelse i september var undervejs. Som en fritstående udgivelse ville Gunnar Olsen og Svenn Storgaards: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995 udkomme i maj måned.
Økonomien var i takt med produktionen, idet man baserede udgivelserne på fondsmidler, således at der altid var fuld finansiering af hver enkelt udgivelse.
5. Der var ikke indkommet forslag til bestyrelsen.
6. Samme kontingent som tidligere blev foreslået og godkendt. (150 kr. for alminde-

lige medlemmer, 175 kr. for ægtefæller, 60 kr. for pensionister og juniorer samt 500 kr. for firmaer).

7. Derefter foretoges valg til bestyrelsen.
Formanden var villig til at genopstille, men ved at gennemføre en 2-års valgperiode ville han fylde 75 år i perioden, hvilket han anså værende en aldersgrænse. Derfor ville en 1-årig periode være at foretrække. Desuden ville han i det kommende år kunne finde en egnet efterfølger.
Dirigenten mente imidlertid, at en sådan 1-årig valgperiode var imod vedtægterne og foreslog i stedet kommandør Per Wessel-Tolvig som formand for den næste 2-års periode, så kunne man altid tilpasse sig situationen ved næste generalforsamling. Wessel-Tolvig genvalgte herefter enstemmigt til formand for næste 2-års periode.
8. Af øvrige bestyrelsesmedlemmer var Jørgen Ahlefeldt, H.C. Bjerg, Jens Baastrup og Ole Frantzen på valg. De var alle villige til genvalg, hvilket skete.
9. Viceformand Jørgen Ahlefeldt redegjorde for valget til repræsentantskabet. Her var direktør Jørn Hansen, vekselerer Leif Christensen, direktør Jørgen Stehr og konsul Erling Korck på valg og modtog alle genvalg. Kommandør Ebbe Wolfhagen ønskede ikke genvalg.
10. Til revisor genvalgte revisionsfirmaet Bent Nikolajsen.
11. Under Eventuelt spurgte Tom Wissman, hvad man egentlig gør for at forbedre medlemshvervningen. Museumsdirektør Ole Lisberg Jensen fortalte om uddeling af brochurer, hvor man nu med forbedret trykkekunst ville kunne forny det eksisterende hvervemateriale. Han nævnte iøvrigt de van-skeligheder, der var forbundet med hvervning af yngre medlemmer i det relativt specialiserede område, som marinehistorien trods alt udgjorde, men givetvis kunne man med en målrettet distribution af brochurer til Søværnets skoler og Marineforeninger skabe grundlag for øget medlemshvervning. Distribution af hvervemateriale var et nøgleproblem. Helmuth Olsen mente, at man netop ved at henvende sig til Danmarks Marineforeninger kunne få nye interesserede medlemmer. Ole Lisberg Jensen kunne meddele, at der i Orlogsmuseets bestyrelse var en repræsentant for marineforeningerne, og at relationerne var tætte.
Per Jessen spurgte, om man ikke kunne bruge Marinehistorisk Tidsskrift til at belyse de i museet viste udstillinger med små artikler. Ole Lisberg Jensen svarede, at han på museets vegne gerne så en sådan virksomhed og at han ville drøfte muligheden med tidsskriftets redaktør, Niels Probst.
Da der ikke var flere spørgsmål afsluttedes generalforsamlingen, og dirigenten takkede for god ro og orden.

Arne Holm
Dirigent

Ole Lisberg Jensen
Sekretær

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Modelbyggerkonkurrence

Det er snart nogle år siden modelbyggerlauget sidst har afholdt en konkurrence i modelbygning, det vil nu ske igen. Der er ganske vist næsten to år til konkurrencens afholdelse, men skal man i gang med et helt nyt projekt, er det ikke for tidligt at starte. Der vil blive mulighed for at deltage med næsten alle typer af modeller f.eks. ældre og nyere skibe, bygget helt fra bunden, byggesæt i træ og plast, dioramaer og tableauer, modelfigurer, maritime modelfly og skibsdetaljer. Er du i tvivl om din model er egnet til deltagelse i konkurrencen så ring og tal med os om det. Konkurrencen vil blive afholdt i foråret år 2000 under navnet: OMBL's modelbyggerkonkurrence 2000.

Ajourføring af medlemslisten

Mange af os har allerede eller skal i den nærmeste fremtid skifte telefonnummer. Du bedes ringe eller skrive til os, hvis dit nummer ændres. En ny medlemsliste vil blive udsendt i 1999. Hvis du ønsker ændringer i forhold til den tekst, som findes i den gamle udgave bedes du snarest meddele os dette.

Kontingent

Der er nogle medlemmer, som ikke har betalt kontingent for 1998. Fristen for betaling er for længst overskredet, men hvis indbetaling sker inden for de nærmeste dage, undgår du at blive slettet af medlemslisten.

Den russisk-japanske krig

På Orlogsmuseet vises for øjeblikket en udstilling om den russisk-japanske krig 1904-05. Modelbyggerlauget har leveret materiale til denne udstilling i form af kort, plancher og dioramaer. Med udgangspunkt i udstillingen holdes et foredrag om krigsbegivenhederne. Såvel belejringen af Port Arthur og slaget ved Mukden gennemgås, ligesom det store søslag ved Tsushima og den russiske flådes endeligt.

Torsdag den 28. maj 1998 kl. 19.00. Foredrag om den russisk-japanske krig ved Per Jessen og Ole Tersløv. Alle er velkomne. Udstillingen er åben til og med den 7. juni 1998.

Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, torsdag den 2. april 1998.

1. Formanden, Per Jessen bød velkommen og foreslog Christian Lindhe som dirigent, hvilket forsamlingen tiltrådte. Det kunne konstateres, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt og dagsordenen i overensstemmelse med vedtægterne.
2. Formanden aflagde beretning om laugets aktiviteter i det forløbne år. Det blev nævnt at tilmelding til ekskursioner, hvor deltagerantallet var begrænset, skal ske i god tid inden arrangementet, idet det må påregnes at en del medlemmer medtager en ledsager. Gert Gray Andersen fremførte en tak til Orlogsmuseet fra Vallensbæk Modelskibsklub samt alle deltagerne i sejladsen i efterårsferien, for et dejligt arrangement med "skippermiddag".
3. Kassereren, Peter Maack fremlagde laugets regnskab for kalenderåret 1997 samt en statusopgørelse pr. 15.3.1998. Regnskabet udviste en pæn balance mellem indtægter og udgifter med et mindre overskud. Derimod beklagede kassereren at statusopgørelsen indeholdt en for stor usikkerhed, idet manglende indbetaling af kontingenter beløb sig til næsten 3.500 kr. Dette forhold havde udløst en påtale fra revisorerne, som anbefalede bestyrelsen en mere restriktiv rykkerprocedure. Herefter fulgte en diskussion vedrørende proceduren for inddrivelse af manglende kontingent. I denne forbindelse fremlagde Peter Maack 2 forslag til generalforsamlingsbeslutning, ligesom et forslag fra revisorerne, til omlægning af regnskabsåret, blev inddraget. Peter Maacks forslag pålagde bestyrelsen en strammere linie over for restanter, samt bøde ved for sen indbetaling. Flere talte for en blødere linie i rykkerproceduren og for telefonkontakt til restanterne. Formanden fremlagde et forslag, ifølge hvilket regnskabsåret ændres fra 1.4-30.3 samt at det overlades til bestyrelsen at finde en bedre metode til inddrivelse af resterende kontingentbetaling. Dette forslag blev vedtaget af forsamlingen.
Forsamlingen godkendte på revisorerne anbefaling regnskabet for 1997.
Formanden fremlagde budgettet for 98-99, som balancerede med indtægter og udgifter på små 14.000 kr.
4. På baggrund af regnskab og budget foreslog kassereren et uændret kontingent for 1999 på 150 kr.
5. Der var indkommet 2 forslag fra Peter Maack, men disse var blevet behandlet under punkt 3, regnskabsaflæggelsen.
6. 2 bestyrelsesmedlemmer var på valg, nemlig Michael Prætorius og Frank Ebbe. De modtog begge genvalg og blev begge valgt. Som suppleant blev genvalgt Gert Gray Andersen.
7. Under eventuelt omtalte John Andersen en mulighed for opmåling og tegning af et eksisterende fartøj, nemlig en ca. 100-årig dampbarkasse. Interesserede bedes kontakte John.
Gert Gray Andersen opfordrede flere laugsmedlemmer til at deltage i skibsteknisk tegning, der var både fornøjeligt og lærerigt.

Herefter afsluttede dirigenten generalforsamlingen og takkede for god ro og orden.

Efter generalforsamlingen holdt Morten Gøthche fra Vikingskibshallen i Roskilde et særdeles interessant foredrag om de nye vikingeskibsfund, som er gjort under udgravningsarbejder til museumshavnen. Skibene nærmest vælder op af jorden, repræsenterende mange forskellige typer fra perioderne, sen vikingetid og tidlig middelalder. Et højdepunkt var fundet af det hidtil største langskib med en totallængde på ca. 36 m. Foredraget var illustreret med et væld af flotte dias.

Per Jessen
Referent

Formandsberetning

Generalforsamlingen, den 2. april 1998

Efterårssæsonen indledtes med en bustur til Kristianstad og Karlskrona den 27.-28. september 1997. Turen blev arrangeret af Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab, men laugets medlemmer var som sædvanlig velkomne. Arrangementet var dog så populært, at flere af laugets medlemmer ikke var blandt de heldige, som kunne rummes i bussen, husk altid at tilmelde jer i god tid. Efter besøget i Kristianstad med dens kirke fra Chr.4.s tid, gik turen til det nye marinemuseum i Karlskrona. Museet er flot, meget smukt beliggende med udsigt til skærgården, måske er samlingerne lidt tyndt besat, men det hjalp, det udlånte diorama med søslaget i Øresund 1658 lidt på. Næste dag var der en spændende bustur rundt i det gamle Karlskrona med en meget kompetent guide, Ole Lisberg Jensen. Også rundturen på flådebasen og det gamle værft var yderst interessant. Oktober måneds temaaften var med den amerikanske flådeskibsbygger, Ralph Preston, som fortalte om sine avancerede byggemetoder, hvordan man får en meget stor model ind gennem en meget lille flaskeåbning.

På novembermødet mødtes vi omkring videoen og så en lille film om slagskibe i aktion. Dokumentariske optagelser fra sænkningen af Bismarck samt optagelser med modeller i filmen "Sænk Bismarck" og til sidst den danske flåde fra en flådeøvelse i 1960.

Julemødet i december var det traditionelle julearrangement med andespil, kanonsalut, modelkonkurrence, gløgg og æbleskiver. Det blev en rigtig hyggelig aften med et godt fremmøde, selv om det kunne være rart med endnu flere laugsmedlemmer med familie til dette arrangement. Aftenens overraskelse blev et besøg på museets nyindrettede magasiner, som ellers er lukket for publikum.

På første mødeaften i det nye år havde medlemmerne medtaget deres nyeste modeller, det blev en meget flot aften med mange fine modeller. Mange laugsmedlemmer, som vi sjældent ser til vor månedlige mødeaftener, var mødt op med deres nyeste frembringelser. Her var alt fra Norske Løve i flere udgave til slagskibe, destroyere og katamaranfærger. Efterfølgende holdt Niels Probst et foredrag om Chr. 4.s skibe på baggrund af

hans nyligt udkomne bog om emnet.

Februarmødet var helliget en gennemgang af radarens udviklingshistorie, det var Jørgen Skovsende, som øste af sin store viden på området. Aftenen afsluttedes med Gert Gray Andersens videooptagelser fra Europamesterskabet i sejlads med radiostyrede modeller. På marts mødet holdt Michael Prætorius og Per Jessen et dobbeltforedrag om skibsmaskiner fra 1830 til 1900 og disses indflydelse på periodens krige.

Orlogsmuseet har i det forløbne år modtaget 2 modeller af laugsmedlemmer, nemlig fra Michael Prætorius, modellen af panserfregatten Dannebrog (1863-1894) i skala 1:50 og fra Peter Maack, fregatten Bornholm fra 1774 i skala 1:32.

Flere byggehold har været i gang i det forløbne år, det gælder bygningen af St. George til museet i Torsminde, sejl til Rota og Valkyrien, Hunt-klasse fregatten Valdemar Sejr og middelspant af en kanonchalup i skala 1:1. Der er stadig plads til flere deltagere på alle holdene.

Tirsdagsholdet i skibsteknisk tegning samles hver tirsdag aften hele vinteren igennem i skolestuen på Orlogsmuseet, og alle er velkomne. Der tegnes torpedobåd, krydser, kabelskib og skonnert. I efteråret 97 udsendtes informationsbrev og spørgeskema til samtlige medlemmer i et forsøb på at aktivere flere i laugets arbejde og for at øge tilgangen af nye medlemmer. Besvarelsesprocenten på 41 var tilfredsstillende og der indkom en del ønsker og ideer, som bestyrelsen har arbejdet videre med. De nye ideer har ikke kunnet indpasses i programmet for 97-98, men vil blive brugt i den kommende sæson. En brochure for laugets er blevet fremstillet og brugt dels på museet dels på udstillinger. Arbejdet med udarbejdelse af en fortsættelse af modelbyggerhåndbogen er påbegyndt.

I efterårsferien 1997 arrangerede Vallensbæk Modelskibsklub traditionen tro sejlads for børn med radiostyrede modeller. Vi blev opfordret til at være behjælpelige med dette arrangement, og en gruppe laugsmedlemmer deltog som guider. Kulturmaten, som indledte efterårsferien, blev brugt til en fremvisning af modelbygning. 6 laugsmedlemmer sad hele aftenen og arbejdede i et af museets udstillingslokaler. Arrangementet blev en succes, idet mange besøgende standsede og spurgte til det igangværende arbejde. Det er uden tvivl en god måde at kontakte et nyt publikum og potentielle medlemmer på. Arrangementet vil blive gentaget i 1998.

På årets bådudstilling i Bella Centret var ophængt billeder og plakater for laugets, og brochurer blev uddelt.

Den 27. marts 1998 åbnede Orlogsmuseet en udstilling om Den russisk-japanske Krig 1904-05. Modelbyggerlauget har medvirket med opbygning af udstillingen, idet en mindre kreds af medlemmer har leveret modeller, dioramaer og kortplancher til udstillingen. Museet er gået på nettet med en hjemmeside, og laugets har også fået plads stillet til rådighed. Hjemmesiden findes p.t. under www.kulturnet.dk. Museets e-mail er info@orlogsmuseet.dk.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle, der på den ene eller anden måde har været laugets behjælpelige i vort arbejde i det forløbne år.

Formanden

Maritimhistorisk rejse til Flensborg, Eckernförde og Kiel/Laboe

Lørdag/søndag den 19.-20. september 1998

Årets ekskursion går med bus fra København over Storebæltsbroen, Bøjden-Fyens Hav til Flensborg, hvor der spises frokost i passende maritime omgivelser, og Søfartsmuseet i Flensborg besøges under kyndig vejledning. Derefter køres til det nye Hedebymuseum, der indeholder historien om det store handelscentrum fra vikingetiden. Sidst på eftermiddagen fortsættes til Eckernförde, hvor indkvartering vil finde sted og aftensmaden fortæres. Efter maden planlægges et kort besøg på Eckernförde Museum, hvor vi ser den lille afdeling med den ulykkelige affære fra 1848, hvor linieskibet CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION blev besejret i kamp med landbatterier. Om aftenen vil der være fri manøvre i det hyggelige Eckernförde.

Søndag morgen kører bussen til Kiel, hvor Schiffahrtsmuseet ved havnen besøges. De meget fine modelsamlinger særlig fra tiden efter 1870 med opbygningen af den tyske søfart og skibsbyggeri er bestemt et besøg værd. Ved middagstid fortsættes igennem Kiel ud på den østlige side af fjorden til Ostseebad Laboe, hvor der spises frokost med efterfølgende besøg på Marinemindesmærket for de faldne tyske søfolk i de to verdenskrige. Mindesmærket har karakter af museum, og desuden kan man besøge ubåden af type XII fra 1943, der står opstillet på stranden. Efter brug i den norske marine som skole-ubåden KAURA, blev den opstillet i Laboe i 1965.

Om eftermiddagen køres retur over Puttgarden-Rødby og hjemkomst i København beregnes til kl. 18.30 søndag aften.



Galionsfiguren fra fregatten GEFION, opsat i Eckernførde.

Pris pr. person 995 kr.

Heri indgår hotel med morgenmad, 2 x frokost, middagsmad, entré til museer samt guider, hvor det er muligt. Drikkevarer er på egen regning.

Tilmelding til Orlogsmuseet senest

Fredag den 21. august 1998

Tlf. 32 54 63 63

Medlemmer af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er velkomne til at deltage i arrangementet.

Nu kommer det endelig !!

Opslagsværket om Flådens skibe og fartøjer 1945-1995

Samlet af Gunnar Olsen og Svenn Storgaard

FLÅDENS SKIBE OG FARTØJER 1945-1995

Gunnar Olsen og Svenn Storgaard



Marinehistoriske Skrifter

Flere års arbejde med opslagsbogen om Søværnets skibe og fartøjer i de første 50 år efter Befrielsen er nu tæt på afslutningen.

Den oprindelige udgivelsestermin var sat til foråret 1996, men en lykkelig forsinkelse, i form af adgang til et omfattende og righoldigt arkiv hos Søværnets Materielkommando, gav mulighed for at få en stor mængde data tilføjet, hvorfor det blev besluttet at udskyde udgivelsen, men dog stadig at fastholde den behandlede periode. I et vist omfang er oplysningerne dog ført op til dato.

Enheder tilgået Søværnet efter 31.12.1995 er således ikke medtaget.

Bogen er tænkt som et katalog, hvor læseren nemt og hurtigt skal kunne finde grundoplysninger om de omhandlede enheder. Den er derfor ikke en egentlig historisk behandling af perioden - omend der i et indledende afsnit (forfattet af Erik B. Jonsen) redegøres for den historisk/politiske baggrund for Søværnets sammensætning i tidsrummet.

Bogen er - så vidt det har været muligt at finde et sådant - forsynet med et foto (i alt ca. 600) af hver enkelt af de større enheder, ligesom de fleste klasser ledsages af en mindre sidetegning. Omfanget bliver ca. 320 sider, indbundet, i format ca. 21 x ca. 27,5 cm, heraf 16 sider med farvefotos. Den forventes at udkomme ca. ultimo juni.

Takket være betydelige økonomiske tilskud er det blevet muligt at sætte udsalgsprisen til abonnenter så lavt som

kr. 149,-

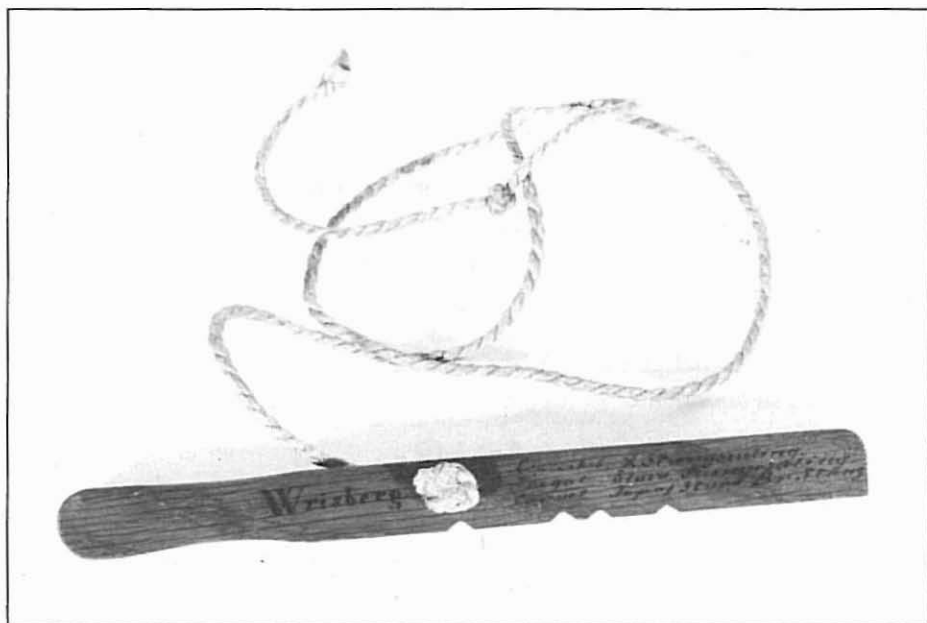
+ eventuelle forsendelsesomkostninger. (Bogladeprisen bliver kr. 198,-)

Tegning af abonnement kan foretages på kuponen
andetsteds i nærværende hefte.

Abbonenter på **Marinehistoriske Skrifter** vil få bogen tilsendt automatisk, men der gøres opmærksom på, at medlemmer, der kun har tegnet abonnement på **Flådens Historie**, ikke vil få bogen tilsendt.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/1997: Panserskonnerten **ESBERN SNARE** (1862), fotograferet i 1883 under udskydning af torpedo fra sin 35,5 cm torpedokanon. **ESBERN SNARE** blev bygget i England, af jern, og indgik i Flådens tal 1862. Krigsudrustet 1863-65. Fungerede derefter bl.a. som vagtskib på Reden og istransportskib (for Postvæsenet), men anvendtes hovedsageligt som troppetransportskib. Omdannedes 1876-77 til torpedoskib. Fik 1885 benævnelsen skoleskib, men fortsatte tjenesten som torpedoskib. Under 1. Verdenskrig udlagt som depotskib i Lynettehavnen. Udgik af Flådens tal i 1923 og blev solgt. Den heldige vinder blev **Søren Ellekær Hansen, Mjølnersvej 19, 8900 Randers**, som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst, hvad det viste instrument har været anvendt til. Vi kan give den hjælp, at instrumentet er 18,5 cm langt og 1,5 cm bredt, forsynet med en 79 cm lang snor.

Svar til Orlogsmuseet senest 1. juli 1998.