

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



32. årgang

Nr. 3 - August 1999

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 ovennævnte
adresse. Sidste frist for indlevering af
stof er den 10. i månederne januar, april,
juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

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

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Om briggen ØRNEN, en
ny model til Orlogsmuseet
Ole Lisberg Jensen 59

Orlogsskibenes navne
før 1600
Jørgen H. Barfod 73

Andet:

Bog anmeldelse 81

Ny bog om Flådens historie 82

Ny bog fra Tøjhusmuseet 83

Meddelelser fra Orlogs-
museets Modelbyggerlaug 84

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 88

Forside:

Detalje fra maleri med titel: Ad-
skillige købmandsskibe som kryd-
ser med alle sejle. Fortil en dansk
orlogsbrig. 1827. C.W. Eckers-
berg. Privat eje.

Om briggen ØRNEN, en ny model i Orlogsmuseet

Ole Lisberg Jensen

Fra snau til brig

De store sejlskibsflåder bestod ikke blot af orlogsskibe og fregatter, men også af mindre skibe, der blev benyttet til vagtopgaver eller anvendt som depecheskibe. I 1700-tallet fandtes i den dansk-norske flåde en del såkaldte snauer, mindre skibe med 2 master, førende råsejl på begge.

Georg Albert Koefoed, der endte sit begivenhedsrige sømilitære liv som kommandør og guvernør på Bornholm og Christiansø, definerer i sin Dansk Søe Ordbog, der beskriver dagligt maritimt sprogbrug i 1700-tallets slutning, ordet Snauv:

Snauv, et slags smaae Fartøyer med to Fregats Master, Stor Mast og Fokkemast og et Bomsejl til Mesan, ere brugelige baade til Handels Fartøyer og Krigs-Fartøjer, dog gaaer de nu af Brug, da Brik Taklingen til begge deele er meget handligere, (fransk:) Senau, (engelsk: A snow.).

Her hører vi, at snauven som skibstype er ved at miste sin betydning til fordel for briggen, hvis takling er lettere at håndtere. Koefoeds definition på briggen lyder således:

Brig eller Brik, et Slags Toe Mastede Fartøyer, med Fokke-Mast og Stor-Mast, der ligner en Snov, men har ikke som den et fast Stor-Sejl, (fransk:) Brigantin, (engelsk:) A brig.

Hvorvidt der har været forskel på skibets skrog, fremgår ikke direkte hos Koefoed, men i ordbogens medfølgende plancher får vi et klart billede af forskellen på de to skibstyper.

Snauen fremstår som et fyldigt, traditionelt skib med spring og den særlige snaumast, hvor stormasten har en bagvedstående særskilt mast til gaffelsejlet. Briggens skrogform er fremstillet uden spring og uden bak og skanse, men med det store "moderne" gaffelsejl med bom, der rager langt ud over agterstavnen. Briggen er en repræsentant for den "nye" hurtigsejlende skibstype, inspireret af de teknisk progressive stater i Nord-Amerika.

Udviklingen af briggen i den danske flåde

Briggen som skibstype optræder i den engelske marine fra 1700-tallets midte,



Snau



Brig

Briggen udviklede sig i slutningen af 1700-tallet som det lille behændige skib i flåderne. Det fortrængte snauen, der her ses til venstre. Nyheden ved briggen var bl.a. det store gaffelsejl med bom, der rakte langt ud over agterstavnen. Koefoed: Forsøg til dansk Søe-Ordbog.

og et par danske søofficerer blev allerede i 1752 sendt til England bl.a. med den opgave at søge information om de engelske Brigs og Sloops of war. Flåden havde, som ovenfor antydet, en del mindre skibe af typen snau, som man forsøgte at "levetidsforlænge", bl.a. ved at forlænge gaffelsejlet og forsyne det med en bom som på de moderne brigger.

I Karlskrona havde man allerede under påvirkning af Chapman ladet bygge en brig, DIANA, i 1776 på 8 kanoner, og i 1790'erne en noget større og to mindre brigger.

I 1790 nedsattes en kommission på Holmen for at udarbejde forslag til en brig til Norges søforsvar nærmest til understøttelse for kanonbådernes operationer i skærgården. Bl.a. blev det sær-

ligt påpeget, at briggerne skulle være indrettet med fyrsted og kogested til forsyning af de udsatte kanonbådsbesætninger. I 1791 blev en tegning til en 18 kanoners brig, udført af fabrikmester Ernst Wilhelm Stibolt, approberet, hvor kanonbesætningen var beskyttet af skibssiden under kamp, hvilket var en klar forbedring i forhold til snauerne. Denne brigtype fik en besætning på 85 mand.

Gaffelsejlet på stormasten med den lange bom kaldtes nu brigsejlet. Skibets beskedne størrelse gav mulighed for at fremføre det i en snæver vending med 12 bunkeårer. Briggernes størrelse i forhold til de store kampskibe gjorde dem noget ubekvemme for besætningen, hvor beboelsen var under dæk på brikser på hver side i la-

sten, der udgjorde hele skibsrummet. De stiboltske brigger var 31 m lange og ca. 8 meter brede og med en dybgang på knap 4 meter. Der blev bygget 4 af disse brigger, der ansås for gode søskibe. Noget senere, i 1805-07, blev der atter bygget 4 af samme størrelse. Det lykkedes englænderne at bortføre 6 stiboltske brigger, da de forlod København i oktober 1807. Kun LOUGEN, der heldigvis lå i Norge, blev tilbage. Briggernes anvendelighed og beskedne størrelse gjorde det muligt, at man straks efter beskæmmelsen over flådens ran kunne igangsætte bygningen af 4 nye brigger af Stibolts type, da man havde erfaret deres anvendelighed i samspil med kanonbådene.

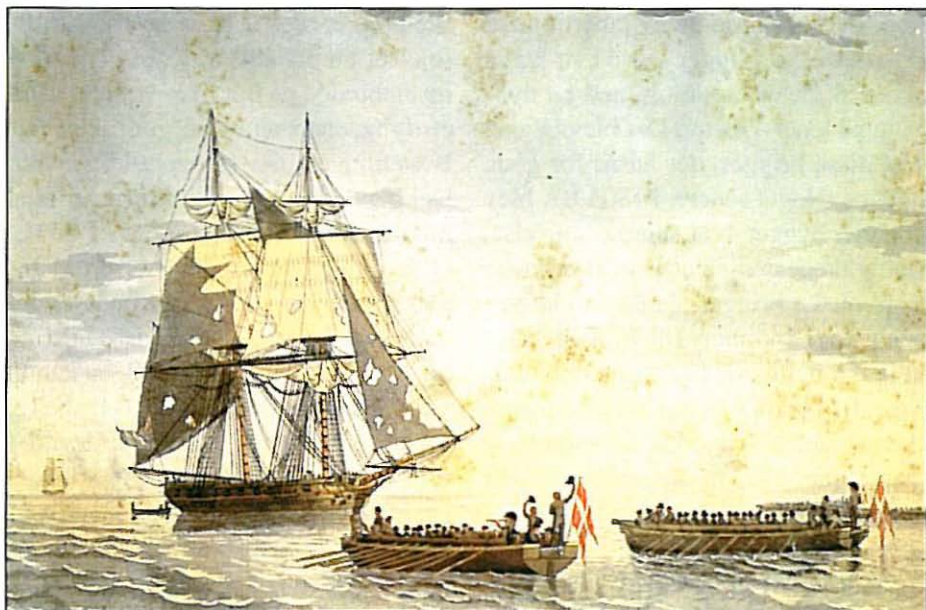
Erobringen af den engelske brig THE TICKLER i 1808 gav anledning til overvejelser omkring bestykningen. THE TICKLER havde to lange 18 punds kanoner i stævnen til brug ved jagt af rokanonfartøjer. For at imødegå denne armering tilbød skibbygmester Jens Jørgen Pihl, at konstruere en ny type brigger med 8 korte 18 punds kanoner af Høyers type og 8 lange 18-pundige, der kunne skyde fra porte i spejlet såvel som i boven. Sejlføringen blev gjort højere, og efter forbillede fra THE TICKLER blev der skabt større bekvemmelighed for besætningen med banjerdæk, samt messe og lukafer for officererne, alt i alt så skibet kunne holde sig i længere tid til søs. De pihl-

ske brigger blev som følge af disse tilføjelser en del større, 33 m i længden og en bredde på lidt over 9 meter samt et dybgående agter på godt 4 meter. Besætningen blev forøget til 99 mand. Der blev bygget 5 af disse brigger med mindre forbedringer i løbet af årene. Ofte forøgedes kapaciteten efterhånden som skibstypen blev tilpasset det voksende behov. De to sidste i denne serie af de pihlske brigger fik en kanon yderligere i laget. Det blev 6 lange og 12 korte 18-pundige kanoner i stedet for de oprindelige 8 korte og 8 lange. Disse brigger klarede sig godt i de nære farvande, men viste sig uegnede til lange togter.

Efter skilsmissen fra Norge i 1814 blev briggerne fordelt på følgende måde: En brig af Stibolt-typen, SAMSØ, blev i Danmark sammen med de 3 pihlske brigger, FALSTER, BORNHOLM og MØEN. Briggerne LOLLAND og FREDERIKSVÆRN gik til Norge.

Som antydnet ovenfor kom brigtypen på alvorlig prøve ved lange togter over det åbne hav. Briggen BORNHOLM led alvorlig skade på riggen på en rejse over Biskayaen i 1816 og man måtte derefter afkorte masterne ca. 1 meter til forbedring af sejlegenskaberne.

Oprindelig var briggerne planlagt til at indgå i kystforsvaret sammen med kanonbådene, men genopbygningen af en flåde med orlogsskibe og fregatter



Erobringen af den engelske brig THE TICKLER gav flåden nye ideer til forbedring af de nye danske brigger. C.W. Eckersberg. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

kostede tid og penge, så den relativt beskedne brig kom til at indgå i et andet sammenhæng. Man fik et udtalt behov for en hurtigsejlende mindre skibstype til beskyttelse af sejladsen ved De vestindiske Øer mod kapere og sørøvere. Dertil skulle den naturligvis kunne gå over Atlanten med alt, hvad det indebar af behov for særlige sejleegenskaber og muligheder for at holde en besætning på ca. 90 mand længe til søs.

Det blev fabrikmester Andreas Schifter, der fik opgaven at bygge 6 brigger af en ny type med dimensioner, der

nogenlunde svarede til de pihlske brigger, men som kunne klare de stillede forudsætninger.

Som noget naturligt for en orlogsmand blev der atter foretaget forbedringer i ordningen af artilleriet. Den nye brig kom til at føre 6 af de høyerske korte 18-pundige kanoner i hver side, men som noget specielt blev der udtaget en ekstra syvende kanonport på hver side dog kun betjent af een kanon, som blev flyttet til den side, hvor der var behov for den. Ved justeringer af dækshøjde blev skibet istand til at medføre proviant for 9 uger og vand

for 8 ugers forbrug, nok til turen over Atlanten. Lukafer og banjerdækket blev forbedret. Bl.a. blev ankertovene, der hidtil havde ligget på banjerne, hvor besætningen opholdt sig, lagt ned i lastrummet under banjerne. Den begrænsede størrelse og hensynet til behændighed i kamp bevirkede, at der ikke var bekvemmeligheder som bak eller ruf, overbygninger for og agter, og skibet blev som en båd stadig styret med rorpind.

Den første af disse brigger fik det sigende navn ST. CROIX, og den næste ST. JAN, der klart fortalte hensigten, at gøre tjeneste i Vestindien.

Disse skibe blev betegnet de vestindiske brigger eller letbrigger. De krigsmæssige egenskaber ansås for tilfredsstillende, men de sejlmæssige kvaliteter blev ikke helt som forventet.

For at opfylde flådeplanen skulle der bygges en sværere brig, en mellemting mellem de omtalte lette brigger og en 20 kanoners korvet.

Denne type skulle føre 16 kanoner, og der blev lagt særligt vægt på at gøre skibet til et godt søskib. Den hårfine balance mellem sejladssevne og bestykningsbalance havde tippet over til fordel for sejladssevnen. Den skulle kunne rumme 12 ugers proviant og 10 ugers øl og vand.

Holmens fabrikmester, Andreas Schifter, konstruerede efter disse forudsætninger briggen ST. THOMAS, der også

viste sig at blive et vellykket skib. Efter 12 års tro tjeneste gennemgik det hovedreparation, og her formindskede man sejlarealet en smule for at øge stivheden.

Briggen ØRNEN 1842-66

Den sidste brig, der blev bygget af denne type, var ØRNEN, hvor Schifter tegnede skroget lidt bredere og en smule mere dybgående.

ØRNEN blev søsat i juni 1842 fra Nyholm og udrustet første gang i 1843. Skibet fik en levetid i flåden på 24 år, et normalt tidsmæssigt aldersforløb for næsten alle skibstyper.

ØRNEN blev i 1845-46 udrustet til langfart til Marokko, Guinea og Vestindien. Briggen skulle krydse nogle uger i Middelhavet efter anløb af Gibraltar og Tanger. I september skulle den anløbe Guineakysten og derefter gå over Atlanten til Vestindien.

Chef var kaptajnløjtnant Hendrich Emil Krenchel, kadet fra 1813. Han havde gennemgået en alsidig søofficersuddannelse med talrige udstationer og togter til Guinea og Vestindien, vekslende med permissioner og togter med handelsskibe. I 1840-41 havde han været næstkommanderende på briggen ST. CROIX til Vestindien, så han var vel forberedt for tjenesten som chef på ØRNEN.

En interessant og personligt præget beretning fra dette togt får man ved at læse dagbogsuddrag af O.C. Hammer, der var med som sekundløjtnant. Hammer er særligt kendt i vor marinehistorie for hans indsats som en tapper forsvarer af Vesterhavssøerne under de slesvigske krige.

Man sejlede først til Cadiz i Spanien, hvorfra Hammer giver en malende beskrivelse af det sydlandske med selskabsliv på højt niveau med baller flere gange og bekendtskab med flere vidunderskjønne spanske signoritas, som han dog i sine breve lover sin fader ikke at tage med hjem. Han når også at overvære en tyrefægtning.

Et af togtets formål var at ratificere en ny fredstraktat, der en gang for alle afsluttede den lange periode med årlige tributter til den marokkanske pasha. I begyndelsen af august 1845 tog man ifølge Hammer 200.000 piaster af guld ombord i Cadiz og sejlede til Tanger. Da der var tale om en samlet fredstraktat, der også gjalt Sverige, fandtes med ombord de danske og svenske generalkonsuler, så man førte svensk flag på fortoppen og dansk på stortoppen. Herreerne skulle overvære fredstraktatens ratifikation. Pashaen kom imidlertid ikke på grund af uroligheder et andet sted i landet, og ØRNEN sejlede til Gibraltar for at proviantere. De mange penge var i mellemtiden blevet bragt iland i Tanger under militær eskorte,

som O.C. Hammer fik fornøjelsen af at føre fra skibet til konsulaterne: *Velbevæbnet vandrede vi med skatten, omringet af barbarer, igjennem stadens krogede og snævre gader og fik den lykkeligt afleveret i de respektive konsulater, dog ikke uden flere gange for alvor at afvise den ledige, tjenstvillige pøbelhop, der hele vejen omringede os og tilbød at hjælpe os at bære den tunge byrde.*

I Gibraltar tog englænderne sig venligt af de danske officerer, der blev inviteret til middage og på rideudflugter, hvor de morede sig gevaldigt med de engelske værter. Efter 8 dages ophold sejlede briggen atter til Tanger, hvor man lå i 3 ugers tid på grund af de forekommende uroligheder. Officererne kunne gå iland og se på omgivelserne. Den unge Hammer fortæller om rideture i bjerglandskabet, hvor de danske officerer dog altid var ledsaget af mauriske soldater.

I begyndelsen af september gik briggen under sejl til Madeira, hvortil man ankom efter 6 dages sejlads. Her lå man atter i 6 dage og Hammer oplevede atter det smukke land under et par rideture i bjergene. Derefter sejlede ØRNEN videre til Guineakysten, men her tog turen 26 dage, idet man kom ind i kalmebæltet og lå næsten stille i 14 dage. Den 18. oktober nåede man frem til det danske hovedfort

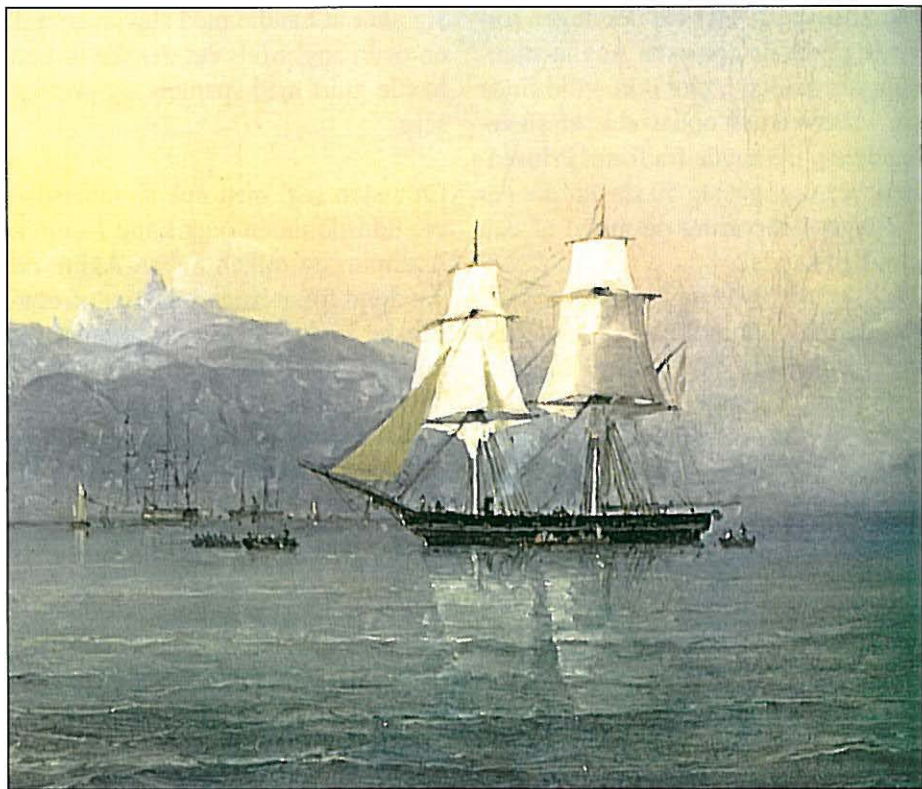
Christiansborg. Her var der nogen forvirring, idet de oprørske Augna-stammer ved floden Volta ikke ville finde sig i danskernes ophævelse af slavehandelen. De havde fra fortet Prinsensten bemægtiget sig 50 slaver, der dér var taget i forvaring på grund af den ulovlige handel.

Tilliden til sekundløjtnant Hammer, der havde ført de statslige tributter frelst iland i Tanger, må fortsat have været stor, for han fik ordre til at tage kommandoen over et ekspeditionskorps på 50 mand af fortet Christiansborgs soldater samt medtage en underofficer og to mand af skibets besætning til sin stab. Hele styrken blev i nattens løb sejlet hen til et passende sted på kysten, hvor man blev sat i land i kanoer. Ved soldaternes pludselige tilstedeværelse på kysten skræmtes en god del af de indfødte til at søge tilflugt inde i landet. Med vejviser marcherede Hammer ind i skoven til fortet Prinsensten, hvor man uden vanskeligheder nåede frem og fandt en opsynsmand og 8 soldater. Hammer overtog kommandoen på fortet og udsatte skildvagter for at være forberedt på et natligt overfald. Næste dag drog Hammer afsted med følge til Augna-stammens konge. Man vandrede 4 danske mil, en del af vejen blev Hammer dog båret i en hængemåtte af slaver, men han nåede frem og efter forhandlinger frasagde Augna stammen

sig atter at handle med slaver, som de en overgang, trods det danske forbud, havde gjort med spaniere og portugisere.

En anden sag, men nok så fantastisk, var dødsdommen over kong Adum af Aquapim og tolken Sabah-Akim, der var dømt for at have dræbt og ofret to, ganske vist fjentlige, smådrengene i et lokalt opgør. Med accept fra København blev de to herre dømt til døden af en særlig kommission. Guvernør Carstensen havde dog bemyndigelse til at benåde de to, og han besluttede at deportere dem til Vestindien, hvortil de ankom ombord i briggen. Herfra kom de senere til København, hvor de blev indsat i Kastellet.

Briggen afgik fra Guinea til Vestindien i begyndelsen af november og var fremme på destinationen den 6. december. Afrejsen fra Guinea skete med manér og iagttagelse af passende ceremoniel. Chefen skrev i sin dagbog: *Forlod Christiansborg og blev saluteret med 9 skud. Gouvernør Carstensen og Honoratiores fulgte med ombord, spiste til middag hos chefen. Kongens skål blev drukket og saluteret med 27 skud fra briggen og fortet. Næste dag kl.5 fn gik guvernøren iland; salut på 9 skud. Lettede og salutterede 11 skud for Christiansborg. Da briggen passerede engelsk Aura, fort St. James, saluteredes der 13 skud, som besvaredes."*



Briggen ØRNEN ved høj klippekyst. Af Anton Melby. Søofficersforeningen.

Ekspeditionen mod Augna-negrene kom til at koste sekundløjtnant Hammer helbredet. Efter briggens afgang blev han heftig syg af feber og var nær døden. Det samme gjalt løjtnant Knudsen, der havde været med iland. De var sengeliggende på hele overfarten og blev straks ved ankomsten bragt iland på hospitalet i Christianssted på St. Croix.

Opholdet i Vestindien blev langvarigt og skulle vare helt frem til midten af oktober. ØRNENS chef og besætning kom ikke til at opleve samme dramatik som i Guinea. Briggen sejlede på småture mellem de 3 øer. Man konstaterede samtidigt, at af den øvrige besætning, der ikke havde været iland i Guinea led meget mindre af sygdomme. Løjtnanterne Hammer og Knudsen

kom atter ombord som rekonvalecenter, men fik tilbageslag, og der blev gjort overvejelser om at sende dem hjem ved førstkommende lejlighed.

De to deporterede fanger fra Guinea blev sendt iland til politimesterens for-sorg i Christianssted.

Ellers kom opholdet i Vestindien til at bestå af forskellige tjenstlige opgaver som overførsel af tjenestemænd mellem øerne, udførelse af sømålingsop-gaver og hjælp ved slukning af brande i havnen. Endvidere assistance til naturhistorikeren mag.art A.S. Ørsteds dybdeundersøgelser o.l.

En interessant passus var besøget af den svenske korvet KARLSKRONA, ført af kaptajn Klint, der anløb St.Croix den 3. april 1846 som det første svenske orlogsbesøg på øerne. I denne anledning blev der organiseret omfattende festivitas for de svenske officerer med baller m.m. Svenskerne blev vist rundt i landet af generalguvernør Sø-bøtger og ombord i ØRNEN ekserserede man for de svenske gæster. Der blev gjort "klart skib" og skudt 70 skud med løst krudt, skiftet aksler på rap-perterne i en hast, så kaptajn Klint og de svenske officerer måbede og sagde høfligt, at de ikke var i stand til at vise noget lignende.

Besøget fik dog et tragisk efterspil. Kun tre uger efter svenskernes afsej-ling blev korvetten KARLSKRONA over-rasket i Floridagolfen af en tornado om eftermiddagen den 30. april og gik ned

med 115 mand af den ialt 132 mand store besætning, en af de største for-liskatastrofer i den svenske flådes hi-storie.

De pludselige tornadoer og kraftige or-kaner, der hærger Karibien var ellers altid noget man regnede med efter høj-sommeren, og det var normalt at hjem-sende flådens skibe i august måneds begyndelse.

ØRNEN fik ikke ordre om hjemrejse og fortsatte tjenesten ved kolonierne. I ju-li måned blev briggen forøjet i Bassi-net, havnen i Christianssted på St. Croix, hvor skibet fik nedtaget og overhalet godset samt blev kalfatret. I september rapporterede man om de første orkaner dette år.

Hjemrejsen stod imidlertid for døren i midten af oktober, og det gjalt om at være forudseende. Et af problemerne med en sen afrejse var de store tempe-raturforskelle besætningen blev udsat for, når man kom ind i den kolde Nordatlant så sent på året, og man for længe havde opholdt sig i det tropiske område. Kaptajnløjtnant Krenchel måt-te købe blå klæde til mandskabets sø-skjorter hos guvernementet. Hvem der så syede søskjorterne fortælles ikke, men vi må antage at det kom til at på-hvile hver især.

Den 18. oktober blev det afsejling fra St.Croix og chefen, der bekymrede sig om sit mandskab, rapporterede hjem, at det havde været umuligt for ham at opdrive uldne stømper eller strikkede

trøjer, og han frygtede for overgangen til kulden for "Ørnens slet udhalte mandskab".

Kanonerne blev ladet med skarpt undtagen 2, og man afgik fra St. Thomas. Efter 6 uger anløb man Fahrsund i Norge og den 4. december var man atter tilbage på Holmen i København. Kommandostrygningen foregik en god uge efter.

Briggen ØRNEN havde bevist sin værdi som et velegnet skib for de lange togter og blev i efteråret 1847 atter sendt på et langt togt til Guinea og Vestindien, denne gang med den 45 årige kaptajnløjtnant C.L.C. Irminger som chef. Også han var en dygtig søofficer, der havde gjort turen over Atlanten flere gange. Som ung officer havde han på en håndfast måde bekæmpet det columbianske sørøverskib ADOLPHO ved St. Thomas naboø Culebra Siden da havde han været med briggen ST.THOMAS til Vestindien og næstkommanderende på fregatten THETIS i Middelhavet. I 1832 havde han været den unge prins Frederiks, senere Frederik VII, adjutant.

Da han kom med ØRNEN til Guinea blev han atter indblandet i stridighederne med de omkringliggende indfødte samfund, særligt Augna negerne, der havde belejret Prinsensten fort, fordi de stadigvæk var utilfredse med danskernes forbud mod at handle med

negerslaver. Irmingers mening var, at man burde nedlægge fortet Prinsensten og ikke blande sig i den lokale slavehandel og slavetransport, som man alligevel ikke kunne forhindre.

Irminger befriede Prinsensten ved at beskyde flere indfødte landsbyer, og, som han selv skriver, "tugtede augnanejerne"

ØRNEN afgik med de sædvanlige ceremonier til Vestindien i slutningen af oktober og var fremme ca. en måned efter. Her påbegyndtes patruljeringen mellem øerne med en afstikker i januar 1848 til Puerto Rico. ØRNEN blev senere sendt til La Guayra i Venezuela på en diplomatisk ekspedition.

Der var uroligheder i landet, hvor præsidenten frygtede at blive afsat af en oprørske general. Kaptajnløjtnant Irminger måtte rejse til Carracas og søge audiens hos præsidenten, hvor han i selskab med den danske konsul fremsatte bekymring for de danske og deres ejendom i landet. Briggen blev ved Venezuela, men flyttede til den anden havneby Porto Cabello, hvor Irminger også forhandlede med byens kommandant om evt. at beskytte europæerne, hvis byen skulle falde i oprørernes hænder.

Den 1. marts kom der andre orlogsskibe til Porto Cabello, og Irminger returnerede til La Guayra. Oprøret var tydeligvis fremadskridende og ØRNEN måtte forlade Venezuela og returnere

til de danske øer, hvor den genoptog patruljeringen afbrudt af lidt søopmåling.

Medens ØRNEN lå ved Venezuela var der kommet underrettelse fra Danmark om, at kong Christian den VIII var død, og dette budskab gav Irminger bekymringer vedrørende en eventuel krig mellem Danmark og Det tyske Forbund, herunder hertugdømmerne. Da han antog, at der blev brug for alle søofficerer i Danmark, sendte han 3 yngre officerer fra ØRNENS besætning hjem til Danmark.

Som følge af den politiske udvikling mente Irminger at man burde arrestere alle preussiske skibe, der anløb St. Thomas og stillede sig spørgende til, hvad man skulle stille op med skibene fra Holsten og Slesvig. Men han fik ikke det ønskede svar fra generalguvernør Peter von Scholten, der mente, at man skulle se tiden an og afvente direkte ordrer hjemmefra. Det måtte jo helst ikke gå ud over den gode handel. Scholten og Irminger havde forskellig opfattelse i denne sag.

ØRNEN fik ordrer til at opholde sig i nærheden af St.Thomas og når tilfælde gaves, tage en afstikker til St.Croix og evt. krydse foran Bassinet, når von Scholten havde rapporter til skibet.

Med hensyn til opbringelse af tyske skibe, som Irmingers pligt bød ham, mente generalguvernøren, at man jo ikke vidste, om ladningen evt. kunne

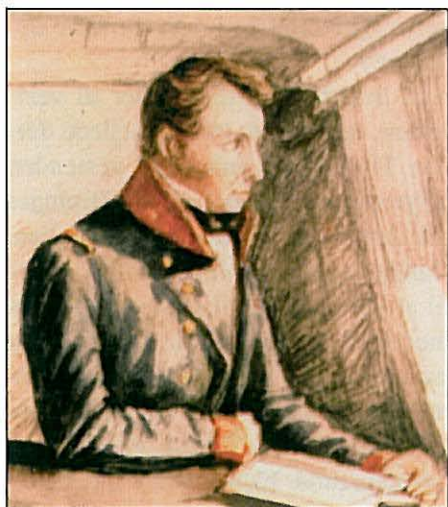
tilhøre en venskabelig nation og således ved evt. konfiskering skabe problemer.

Den 12. juli skete der noget. Irminger rapporterede hjem, at han var ankommet med von Scholten ombord i ØRNEN til Bassinet på St.Croix. Negrene havde gjort oprør i vestenden af St. Croix. Klokkerne ringede, og man blæste i de store konkylier. Slaverne fordrede deres frihed og forlangte, at generalguvernøren kom og mødte deres krav.

Von Scholten kørte derefter til vestenden, og briggen ØRNEN sejlede derhen. Da briggen ankom til vestenden affyredes et kanonskud, og Irminger gik iland for at modtage von Scholten. Han kom for sent. Von Scholten skulle til at køre tilbage til Bassinet, og han meddelte Irminger "at slaverne var emanciperede". Han havde proklameret emancipationen for den store mængde samlede negre. Øen var på oprørets rand. Flere brande rådede og en del huse var plyndrede.

De oprørte slaver for rundt og lavede tumult. De fleste hvide var flygtet ud til skibene på reden, og forstærkning fra briggens mandskab afgik til fortet. Briggen kom til at spille en stabiliserende rolle i nedtoningen af oprøret. Irminger kom til at deltage i de militære dispositioner, der foretoges for at modvirke plyndringer og dysse gemytterne ned. De kommende dage blev der taget

forholdsregler mod de værste oprørere, hvor de, der ikke nåede at flygte ad søvejen til Tortola, blev arresterede og bragt ombord i ØRNEN. Om middagen den 7. juli ankom 220 mand spanske hjælpetropper, og til Bassinet var der i forvejen ankommet 360 mand. Selvom oprøret var så godt som nedkæmpet inden spaniernes ankomst, blev deres senere tilstedeværelse nyttig som prævention.



Kaptajnløjtnant C.L.C. Irminger, der var på briggen ØRNEN, kom til at spille en vigtig rolle ved begivenhederne i 1848. Han var i opposition til Peter von Scholtens politik. Detalje af akvarel af F. Kloss 1834. Privat eje.

Generalguvernør Peter von Scholten havde lagt sig syg efter proklamationen, og andre havde handlet i hans sted, hvad gælder nedkæmpningen af

oprøret. Den krigeriske Irminger, der var for retfærdighed og straf, skrev hjem og anbefalede, at man nu udsendte en ny generalguvernør "som besidder Dygtighed, Retskaffenhed og Aktivitet og som er hævet over alle de herværende partier og kliker, thi efter min overbevisning er ingen af de herværende embedsmænd i besiddelse af de egenskaber...." Efter denne svada, noget bramfrit af en søofficer, havde Irminger og von Scholten vel ikke så meget mere at sige hinanden.

ØRNEN blev på vestenden af St.Croix til den 22. juli. 17 af uromagerne, der var taget for plyndringer, ildspåstøtninger m.m. blev skudt efter standret. I slutningen af juli sejlede ØRNEN til St.Thomas, hvor man anmodede om skibets tilstedeværelse, da man frygtede uro blandt negrene som følge af den nyetablerede tingenes orden.

Den 30. august gik en orkan hen over St. Jan og St. Thomas. Flere mindre fartøjer forliste, men briggen kom intet til dér, hvor den lå i havnen med strøgede stænger.

Krigen hjemme i Danmark skabte et behov for at få briggen hjem hurtigst muligt og Marineministeriet afsendte derfor en anmodning til generalguvernøren i Vestindien om at hjemsende ØRNEN, da man ønskede at disponere over den i den pågående konflikt med tyskerne. Generalguvernør Oxholm anså det imidlertid for uforsvarligt at

lade briggen forlade den vestindiske station under de rådende omstændigheder.

I oktober besattes fortet i Christianssted med folk fra briggens besætning og briggen fortøjedes et stykke fra land. Alle soldater var kommanderet ud på forskellige poster i terrænet, da man frygtede flere uroligheder. Situationen blev dog lettet, da der bl.a. kom 300 soldater hjemmefra i slutningen af november samt som afløsning briggen ST. THOMAS, ført af kaptajnløjtnant Magnus Nicolay Suenson, der også medbragte en ny generalguvernør. Suenson var en broder til den fra Jyllandsslaget kendte orlogskaptajn Edouard Suenson.

Men det var ikke tid at hjemsende ØRNEN endnu trods afløsningen, og den 15. december afgik ØRNEN fra St. Thomas på en mindre rundrejse blandt de andre vestindiske øer for at søge oplysninger om forholdene vedrørende neger-slaverne på de engelske og franske øer.

Først den 11. marts 1849 fik ØRNEN ordre om at returnere til Danmark og ankom først til København den 4. maj, hvor den næsten med det samme blev indsat i blokadetjenesten mod Preussen i den østlige Østersø med krigsbesætning.

Året efter indgik ØRNEN i den eskadre, der understøttede hærens bevægelser i Slesvig-Holsten under kommando af kaptajnløjtnant Frederik Chr. Muxøll.

Men ØRNEN var et velegnet skib, der også fremover blev benyttet til langfart. I 1851-52 blev briggen atter sendt til Vestindien ført af kaptajnløjtnant Jost van Dochum. I de to følgende år var briggen ikke udrustet, men i 1855-56 og i 1857-58 var der igen togter til Vestindien ført af kaptajnløjtnant Frederik Sommer og kaptajn Peter Schmidt. I 1859 kom ØRNEN ud på det sidste togt til Island og Grønland med kaptajnløjtnant Adser Knudsen som chef. Det var det første danske orlogsfartøj, der besøgte Grønland siden 1736, da fregatten BLÅ HEJREN var der.

ØRNEN medvirkede således i sit forløb til væsentlige hændelser i dansk kolonihistorie og var samtidig et godt eksempel på kvaliteten af skibbyggeriet på Holmen, ikke mindst skibets sejleegenskaber blev rosede bedømt. Briggen udgik af flådens tal i 1866 samtidig med at tiden for sejlskibene var ved at rinde ud. ØRNEN fik dog en efterfølger, idet en ny brig med samme navn blev bygget på De forenede Oplagspladser på Christianshavn i 1880 efter tegninger fra Orlogsværftet. Skibet blev bygget som øvelsesskib for underofficerselever og var udrustet næsten årligt frem til 1904. I 1908 blev det solgt til ophugning.



Orlogsmuseets nye model af briggen ØRNEN, bygget af Peter Maack i skala 1:30 og overrakt museet den 8. april i år, fortæller således, udover det faktum at det er en meget smuk model, også et stykke god dansk marinehistorie.

Litteraturliste:

- Eidem, O. og Lütken, O.: Vor sømagts historie. 1904.
Halldin, Gustaf red.: Svensk Skeppsbyggeri. 1963.
Harboe, C.L.L.: Dansk Søe-Ordbog. 1993.
Hammer, R.: Fra orlogsbriggens Ørnens togt til Marocco, de danske kolonier på Guineakysten og til Vestindien i 1845-46. Tidskrift for Søvæsen 1922, s. 281-331.
Koefoed, G.A.: Forsøg til dansk søe-ord-bog. 1993.
Larsen, Kay: Dansk Vestindien 1666-1917. 1928
Lybeck, O. red.: Svenska Flottans Historia, vol. III 1945.
Nielsen, P.: Flåden og dansk Vestindien. 1997.
Schultz, J.H.: Den danske marine 1814 -1848, vol. I 1930.
Schultz, J.H. og Ackermann, K.E.: Den danske marine 1814 -1848. Orlogsfarten. 2 del. 1950.
Topsøe-Jensen, T.A. og Marquard, Emil.: Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932. 1935.

Orlogsskibenes navne før 1600

Jørgen H. Barfod

Skibsnavne har det som alle andre navne. De er underkastet luner og moder, og de kan være påvirket af politiske hensyn eller andre særlige interesser. Derved kan navnene have en vis kulturhistorisk betydning.

Blandt de første skibsnavne, som vi finder fra 1400-tallet synes der imidlertid ikke at være nogen egentlig fast linie. Således må det ældste skibsnavn på et kongeligt orlogsskib, DEN STORE ARK, ikke være andet end en betegnelse for et af flådens store skibe, en stor holk, som Erik af Pommern i 1414 og 1416 har benyttet, selvom der måske kan ligge noget religiøst i navnet. Det samme gælder for så vidt også Christian I.s store skib, BALGER, der sandsynligvis ligeledes blot har været navnet på en skibstype, men vel et særligt skib, da kongen brugte det og var ombord på det i 1478, hvor han betegner det som "vort skib kaldet BALGER. Navnet er muligvis det samme som Balliger eller Ballinger og det omtales i forskellige skibslisters og synes at være et skib af middelstørrelse.

En anden type navne er de navne, der henviser på en eller anden måde til en giver af et orlogsskib til kongen, som f.eks. Erik af Pommerns skib, ROSENKRANTZEN, som han var ombord

på ved Stockholm i 1436. Navnet henviser sandsynligvis til kong Eriks hofmester Otto Nielsen Rosenkrantz, der muligvis har foræret kongen dette skib. Ligeledes skibet VALENTIN, som kong Christian I. var ombord på i 1471, da han belejrede Stockholm. Det lyder ikke umiddelbart dansk, men vi ved, at kongen i 1468 fik foræret "et stateligt orlogsskib" af den engelske konge, Edward, da denne ønskede at stå sig godt med kong Christian. Så derfor er der stor sandsynlighed for, at det må være dette skib, da VALENTIN spiller en stor rolle i England. Kendt er jo f.eks. St.Valentins dag.

Ser vi herefter på de skibe, der kendes fra kong Hans tid bliver billedet meget broget.

Blandt de store skibe kan først nævnes de skibe, som kongen selv ved forskellige lejligheder benyttede. Det var BARBARA, GRIFFEN OG SVANEN, der alle var store skibe og iøvrigt alle fra før århundredeskiftet. Af andre store skibe med særprægede navne er der CHRISTOFFER, DAVID og BADEQUAST, der ligeledes er fra før 1500 og fra tiden efter kan nævnes: ADMIRALEN, ENGELLEN, MAURITS og LØWEN. Den sidstnævnte, ved vi, var foræret til kongen af den skotske kong James.

Bortset fra ADMIRALEN, der vel blot må betegnes som admiralens skib, men som et sted beregnes til 200 læster og BADEQUAST, hvis navn tyder på en lybsk oprindelse, så kan vel de øvrige navne henføres til de religiøse navne. Barbara var en helgeninde, der led martyrdøden omkring 240, og hun er tillige patron for artillerister. Griffen er et fantasivæsen med rovfuglehovede og rovdyrkrop, og de var vogtere af helligdomme. Svanen er ligeledes et kendt dyr, der forekommer både i den græske mytologi og i andre sammenhænge som et betydningsfuldt dyr. Den græske hovedgud Zeus optrådte jo i form af en svane, når han besøgte kvinder.

Christopher var dels et helgennavn og dels et kongenavn kendt i Danmark og David er kendt fra det gamle testamente. Navnet på Engelen er tydeligt et religiøst navn og løven betegner jo i den heraldiske verden mod og frygtløshed. ENGELEN var iøvrigt det store skib, som kong Hans lod bygge ved Sønderborg, og som vakte almindelig opsigt i Europa.

De øvrige skibe har så godt som alle navne efter deres skibstype. Det er DEN STORE BARDS, ANTWERPEN BARDESE, STORE HOLK, KREJEREN, HÖLKEN, GULE KRAVEL, SKOTSKE KRAVEL, SKOTSKE BARK og HAMBORGER BARK. En holk og en kravel var sædvanligvis store skibe, der også havde plads til skyts ombord. Det samme gælder en

bardse, som f.eks. de bardser, som hollænderne sendte til støtte for kong Erik i 1440 og og i 1461 omtales en dansk bardse, som havde 150 mand ombord. En Bark er en mere ukendt størrelse, men de nævnes også som større skibe bl.a. i 1511 og 1512, men hvorledes den har set ud er uklart.

Herudover ved vi, at kongen ejede BARTUNEREN, som han havde købt i Bretagne i 1509, og det har muligvis navn efter købestedet, ligesom NY ENGELSKMAND, der var bygget til kongen i London foruden en del erobrede skibe som LYBSKE BARK, der var erobret i 1509 ved Visby, LYBSKE HOLK, der var erobret ved Reval også i 1509 samt vel også SVENSKE HOLK og STORE HOLK, der begge var erobret ved Bornholm i 1505.

Kong Hans fik desuden bygget en kravel i København med en indkaldt hollandsk mester allerede i 1488, og endvidere bad han Henrik Krummedige om at bygge en jagt til ham i 1488, og KREJEREN omtales som det nye skib i 1510. Sten Sture skal have givet kong Hans som gave skibet SNAGEHAVN og fra kong James IV af Skotland fik han i 1507 skibet MARGRETHE. Snagehavn må være et stedsnavn i Sverige og muligvis stedet, hvor skibet er blevet bygget. Det kaldes i 1507 for den store bardse. Da kongen fra Skotland fik foræret ialt 3 skibe kan de øvrige to skibe vel være SKOTSKE KRAVEL og SKOTSKE BARK.

Til de mindre skibe må vel regnes Snekken, der omtales i 1487 og jagterne fra 1488 og 1511. Herudover er der nogle mindre skibe med mere særprægede navne. Det er MARIA V. HORN, der vel er et skib købt i Nederlandene og FYRBLASEN, GEDDEN, KUTBUS, LILJEN, UGLEN og ØRIEN.

Endvidere er der en del skibe, som er knyttet til personnavne eller bynavne, og man kan derfor tro at de enten tilhører de pågældende herrer og byer eller at de ejes af kongen, men blot har deres oprindelse fra personerne eller byerne. Det vil sige, at de enten er lånte eller udskrevne eller måske givet som foræring til kongen.

Det er MIKKEL SKOTTES KRAVEL og AXELS KRAVEL, der omtales i 1587 da de skal udrustes. For så vidt kan det også betyde, at skibet er kendetegnet ved den chef, der er ombord på det. Fra 1504 og 1505 findes OLUF STYGSENS SKIB, NIELS HACKS SKIB, THOMES NIELSENS SKIB, CLAUS REFFS SKIB, EJLER BRYSKES SKIB, ESKIL GOYES SKIB, NIELS BOESENS SKIB og HANS ABESHAVNS HOLK. Desuden er der fra 1505 KØGE HOLK og fra 1510 SVENDBORGER KRAVEL samt endelig fra 1501 det mindre skib NIELS CLEMMESSENS KREJER.

Under kong Christian II og kong Frederik I tilgik en del nye skibe, der i navnevalget ikke afviger nævneværdigt fra de foregående kongers orlogsskibe. Hvad angår skibstyper er der

ikke færre end 6 små jagter: DANSKE JAGT, LILLE JAGT, NY JAGT, SORTE JAGT, LANGE NY JAGT og LILLE RUDERS JAGT. Desuden er der BARKEN, der strandede 1523, DANSKE HOLK, der blev solgt 1524, SORTE KREJER fra 1523 ligesom KRAVELLEN og endelig GALIONEN, som Christian II købte i 1525.

Af religiøse navne er der blot SALOMON og SAMSON, der begge første gang optræder i 1532, medens KRONEN og FLYVENDE GEJST vel må betragtes som symbolske navne. Med mands eller kvinde navne er der en del flere. Først og fremmest bør vel nævnes det store skib, der vakte så stor opsigt i udlandet, nemlig MARIA, der vel var et søsterskib til ENGELLEN. Desuden er der CHRISTOPHER, som forliste i 1518, samt SASSEN, der blev erobret i 1521 foruden en række andre som BARBARA, PETER V. HULL, JOHAN HVID, KASPER SKIB, KLAUS RODES SKIB, MARCUS LANGE og endelig MICHAEL, der første gang optræder i 1532.

Af geografiske navne er der BARTUNEREN, der købtes i Danzig i 1521, LYBSKE KREJER og TIMHOLM, der begge tilgik i 1523 samt Hamborger barken der omtales 1524 og ENCKHUYSER KRAVEL, der tilgik i 1531 fra Christian II.

Til sidst kan nævnes dels det skib, der er vanskeligt at placere, nemlig LEZART, men desuden følgende, der kommer fra dyreverdenen: ELEPHAN-

TEN, KLEFLUS, SVANEN, ØRNEN, GRIBEN og LØWEN, der købtes i 1517.

Under kong Christian III sker der ikke de store ændringer i navnegivningen, men der er dog færre, som blot har navn efter deres skibstype. Det er BOJERTEN, GULE BOJERT, HOLKEN, PINKEN og LIDEN JAGT. Mærkeligt nok findes de religiøse navne heller ikke i stort tal, som man vel kunne forvente efter de store religiøse omvæltninger. Her er blot: ARKEN, SAMSON, DAVID og GABRIEL.

Til gengæld er personnavnene rigt repræsenterede. Det er CHRISTOPHER, MICHAEL, CLAUS BILLES JAGT, LYBSKE ADMIRAL og JØRGEN V.D. WISCHES JAGT, der alle stammer fra Grevens Fejdes tid, og senere er følgende skibe tilgået: CHRISTIAN BLANCHES KRAVEL, ADMIRAL V. SLEYTZ, PEDER BORCHS JAGT, PEDER EBBESENS JAGT, PEDER GODSKES JAGT, PEDER SKRAMS HOLK og endelig blev i 1554 købt JERONYMUS BYSSENBECHS SKIB.

Af symbolske navne kan nævnes GRIBEN eller GRIFFEN, som den også kaldes, LANGE GRIF og GRIB VAN SUND, mens navne fra naturen fandtes i ret stort tal: BJØRNEN, FALKEN V. AARHUS, LØWEN, PAPPEGØIEN, SVANEN, UGLEN og SVINERYGGEN kan vel også høre til denne kategori. Geografiske navne er som hidtil ofte knyttet til en skibstype som ALBORGER BOJERT, BLEKINGER SKIBET, HAMBORGER GALEON, GULLANDSKE SEGELSKIB, ENG-

ELSKE KRAVEL, NORSKE GALEON og NORSKE JAGT, og kan derfor muligvis hentyde til, at det er skibe, der er stillede af de pågældende byer. Desuden fandtes der også BREMERSAMSON, FYRBLASEN, DEN GELDERSKE BLOMME og endelig SALTHOLKEN, hvis navn jo tydeligt henviser til dens funktion som et fragtskib. Tilbage er der blot det mere ubestemmelige STØRTEBECKER fra 1548.

I Frederik II.s tid ser det ud til, at der sker en ændring af navneskikken. Hvor vi tidligere så mange af skibene navngivet efter en person, der enten havde givet skibet til kongen eller den person som førte skibet, så svinder antallet nu noget ind procentvis. Der skete nemlig det, at der under krigen 1563 - 70 dels blev bygget en hel del skibe og dels tilgik der skibe enten ved køb eller erobring.

På grund af det store antal, ialt 24 med personnavne i skibsnavnet, skal der her blot nævnes nogle karakteristiske. De fleste var små eller af middelstørrelse som f.eks. FRIBYTTER, JÆGEREN, MORIAN og VILDMANDEN, og af de større med personnavne ser det ud til, at der blot var JÆGERMESTEREN og de to fra svenskerne erobrede SVENSKE JOMFRU og KRABATEN. Desuden var der tre skibe med navnet KRISTOFFER, men de havde tilføjelsen AF AKERSHUS, AF LÜBECK og DANSKE KRISTOFFER, ligesom der også var tre skibe med navnet JOMFRUEN. De hav-

de tilføjelsen AF ENCKHUYSEN, AF NAKSKOV og DANSKE JOMFRU.

Ligeledes bliver antallet af skibe med hentydning til en geografisk lokalitet færre. Der kan under krigen blot opregnes 9 skibe af denne navneart, nemlig ODDEVALDS SKIB, OSLO KRAVEL, ENGELSKE KITZ, HOLLANDSKE PINKE og SKOTSKE PINKE samt NORDMAND foruden de tre erobrede skibe ELFSBORG PINKE, SVENSKE HOLK og SVENSKE BARK. Her må det også erindres, at kravet til en række byer om at stille skibe bortfaldt, da man erfarede, at de skibe, der blev stillet ikke svarede til de krav, man måtte stille til skibe, som skulle i kamp.

På samme måde bliver også et mindre antal af skibe, der blot kendetegnes ved deres type, men de findes dog stadig. Det er BOJERTEN, SORTE BOJERT og GULE BOJERT, GULE KREJER, STORE HOLK, JAGTEN PINKEN og SORTE PINKE samt LILLE, DEN GAMLE og DEN NYE PRAM og LANGE NYE SKUDE og LILLE NYE SKUDE. Det er vel alle næsten uundgåelige betegnelser på nogle mindre skibe, eller skibe, der blot bruges til koffardi eller andet uden at være egentlige orlogsskibe.

Derimod øges antallet af skibe med religiøse navne eller navne af symbolsk eller mytologisk karakter ligesom også antallet af skibe med navne fra dyreverdenen eller naturen findes i større antal. Der er flest navne fra fugleverdenen og et mindre antal fra

dyreverdenen, mens der blot er et enkelt skibsnavn fra fiskeverdenen og et fra planteverdenen. Det er LAXEN og LILLIEN.

Fra fugleverdenen er der AGERHØNEN, DUEN samt ikke færre end 7 skibe med navnet FALKEN, hvoraf de 5 af dem er tilknyttet en by: Aalborg, Bergen, Malmø, Nakskov og Odense. Videre er der FLAGERMUSEN, GUMPEHØNEN, GØGEN, HANEN og HØGEN samt KØGE HØG. Det er alle små eller mellemstore skibe, der brugtes til koffardi eller andet praktisk formål for flåden ligesom de følgende, nemlig NATTERGALEN, RAVNEN, STRUDSEN, SVALEN, og URHANEN samt tre skibe med navnet PAPPEGØIEN. De to af dem havde tilføjelsen LYBSKE og AF HAMBORG. Og der var to Svaner: RØDE SVANE og SVANEN.

Landdyrene var også rigt repræsenterede, og det ser ud til, at det kun er blandt landdyrene, at man finder nogle større skibe. Det er ELEFANTEN, LEOPARDEN, LØVEN og STRUDSEN. De øvrige skibe er af mindre eller af middel størrelse og har vel mest været anvendt til koffardi. Det er BJØRNEN, HINDEN, HJORTEN, HJORTEHIND, HUNDEN, KOEN, LAMMET, samt fire skibe med navnet Løve, nemlig BYENS LØVE, GYLDNE LØVE, ENGELSKE LØVE og LØVEN AF WISMAR. Dernæst var der OXEN, PANTER, PINDSOEN, SOEN, SLAGEN, ULVEN og UROXEN, der alle var mindre skibe.

Som nævnt var der imidlertid et ret stort antal med religiøse navne. Det ser ud til, at de enten var større skibe eller af middel størrelse. De store skibe har været ARKEN, GABRIEL og ST. OLOF, mens de øvrige sandsynligvis har været af middelstørrelse eller mindre, nemlig EMAUS, FORLORNE SØN, GUDS LYKKE, SCT.HANS, KIND GOTTES, MUNKEN, PAVEN, RAPHAEL, SAMSON og GOTT MIT UNS. Desuden var der tre skibe med navnet DAVID. De to af dem havde tilføjelsen AF AMSTERDAM og AF ROSTOCK samt også tre skibe med navnet ST. JØRGEN, hvoraf de to af dem havde tilføjelsen AF HAMBORG og SVENSKKE.

Endelig er der navnene, som henviser til mytologien eller er symbolske på anden måde. Her er en række større skibe, nemlig ACHILLES, DRAGEN, FORTUNA, GRIFFEN, der blev erobret fra svenskerne, samt HANNIBAL, HERCULES, JASON, SOLEN og MERCURIUS. Selvom det er vanskeligt at afgøre må man vel betegne de øvrige som værende af middelstørrelse. Det er FLORES, HECTOR, og VENUS samt SUNDISKE DRAGE, ENHJØRNING, FLYVENDE GEJST og ENGELSKE FORTUNA. Der er videre tre skibe med navnet GRIF. Det er BERGENS GRIF, FLYVENDE GRIF, GRIF AF KØNIGBERG, GRIF AF ROSTOCK. Desuden HAVFRUEN, ENHORNEN og MORIAN samt MORIAN AF AMSTERDAM.

Til sidst er der de navne, som vanskeligt kan placeres i de førnævnte ka-

tegorier. Det er BØNNINGEN, FEJETSKE, FYRBLASEN, LANGE LEG, SALT-HOLKEN og SNØRENAALEN, og de har sikkert alle været koffardiskibe.

Efter krigen tilgik yderligere et ret stort antal skibe og her er tendensen i navngivningen yderligere forstærket ved et stort antal religiøse navne ligesom også navne fra naturen dominerer.

Blandt de religiøse navne er der fem skibe med navnet ENGEL. Det er ENGELLEN, HVIDE FLYVENDE ENGEL, BORNHOLMS ENGEL, ENGEL AF HAMBORG og AF HELSINGBORG, og de har sikkert alle været højst af middelstørrelse. Hertil kommer også ENGEL MICHAEL, der var en jagt og vel ST. MICHAEL, som var af middelstørrelse. Så er der DAVID, GABRIEL, GOTT MIT UNS, JONATHAN, HELLIGE TRE KONGER, MARIA AF HAMBORG, ST. MORTEN, ST. PEDER og TOBIAS, der alle var af middelstørrelse eller mindre. Desuden er der ikke færre end seks galejer med bibelske navne: ABRAHAM, DAVID, ISAACK, JACOB, MOSES og SALOMON. Endvidere er der nogle store skibe med helgennavne. Det er JOSAPHAT, GIDEON, ST.OLUF og til sidst må nævnes et højst ejendommeligt navn som kongen forlangte på sit nye skib i 1570. Det kom til at hedde WOHL HERR IN GOTTES NAMEN, og var også et stort skib.

Derimod er de symbolske eller mytologiske navne nærmest ved at forsvinde. Af disse findes blot: JUPITER, NORSKE HAVFRUE, VILDMANDEN og

	Skibstyper	Religiøst	Mand/kvinde	Symbolsk	Natur	Geografisk	Andet
Før 1512	11	4	18	2	4	9	5
1512-32	12	2	10	2	6	5	1
1535-58	5	4	14	3	7	11	1
1558-70	14	22	24	23	49	9	6
1570-88	3	33	8	4	21	14	8

Tabel 1.

LILLE FORTUNA, der alle var mindre skibe. Og af navne, der blot betegner en skibstype er der yderligere blot få tilbage, nemlig: BRANDJAGTEN, KONGENS FÆRGE OG RØDE GALEJ.

Af skibe med navne fra dyreverdenen er der næsten lige mange af fugle og landdyr, og de er alle af mindre størrelse eller måske middelstørrelse. Fuglene er DROSLEN, GRAA FALCK og HVIDE FALCK, HANEN, MAAGEN, PELICANEN AF ODENSE og LILLE PELICAN samt KRONEDE SVANE og HAMBORGER SVANE. Af landdyrene er der: ROSTOCK ELEFANT, FUCHSEN, HAMBORGER LØVE, HJORTEN, FLYVENDE HJORT, MUSEN, SLAGEN og SNUEKATTEN. Herudover er der tre plantenaavne på skibene. Det er HVIDE ROSE, HAMBORGER ROSE og ISLANDS ROSE og et enkelt insekt: BREMSEN.

Personnavnene er tildelt de mindre skibe eller skibe med speciel funktion som PRINSEBARKEN, der vist har været et større skib, samt CLAUS UNGERS PINKE og muligvis MORIAN. Desuden er

alle de andre skibe af mindre størrelse som HILLEBRAND GALEJ, LAURITS JENSENS BAAD, REIGNOLT, samt VALTHERS båd og esping. Det samme gælder navne med geografisk tilknytning. Her er DANSKE, FRANSKE og NORSKE GALEJ, POLSKE JAGT, GULLANDS KREJER, HAMBORG PINKE, KORSØR SKUDE, LAALANDS BARDE samt STORE og LILLE GRØNLANDSKE BAAD og prammene LAALANDS, MALMØS, NORSKE OG STORE PRAM.

Til sidst må nævnes de skibsnavne, der er vanskeligt at placere i en af de nævnte kategorier, men alle har været små skibe. Det drejer sig om: BULLEN, LILLE FERRUM, FYRBLASEN og FYRBLASEN AF HAMBORG, prammen BOEGRIF, samt FLASKEN og TRÆSKOEN, og endelig kongens skib i Medelfart Sund HØYERN.

Med en ret stor usikkerhed kan disse fordeles sådan i et skema: (Tabel 1)

Fra disse tal må man dog fratække en del af de skibe, der blot har været meget små eller udelukkende været

	Type	Religion	Person	Symbolsk	Natur	Geografisk	Kgl.	Andet
Chr. IV	1	6	10	9	13	5	3	5
Fr. III	5	4	3	12	12	8	11	1
Chr. V	10	1	17	22	32	9	19	4

Tabel 2.

anvendt til koffardi, hvis man vil se på navne på de egentlige orlogsskibe, eller sagt på en anden måde på de skibe, som har været deltagere i et søslag. Som det fremgår af ovenstående ser det imidlertid ud til, at der fra og med Fredertik II.s tid i højere grad lægges vægt på religiøse navne til orlogsskibene, og det er ligeledes bemærkelsesværdigt, at kongelige navne ikke optræder og egentlig først ses fra Frederik III.s tid.

Under Chr. IV er der således blot navne som KONGENS JAGT og PRINSENS JAGT, medens der fra Frederik III.s tid findes ikke færre end 9 større skibe med et kongeligt navn som FRE-

DERIK, SOPHIE AMALIE, PRINS CHRISTIAN og ANNA SOPHIA foruden tre jagter. Under Chr. V er der 12 større skibe med kongeligt navn og 7 jagter foruden et par fløjter.

Sat op i skema på samme måde som ovenfor bliver det for orlogsskibe samt jagter, men uden koffardiskibene: (Tabel 2.)

Sammenlignet med tiden før Chr. IV ses det da, at de religiøse navne er gået meget stærkt tilbage, mens de kgl. navne er tonet frem, som noget nyt. For de øvrige typer navne ses ikke nogen væsentlige ændringer frem eller tilbage.

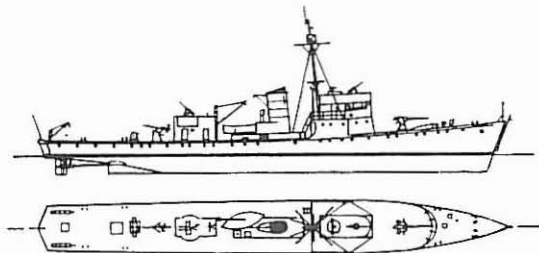
Bog anmeldelse

Die deutschen kriegsschiffe 1815-1945. Revideret udgave af bind 2.

Det store værk på 8 bind, der blev påbegyndt af Erich Gröner, og færdigudgivet af Dieter Jung og Martin Maas, har nu atter udgivet et revideret bind af bind 2.

Det har fået et nyt forord, der forklarer, at grunden til nyudgivelsen er bl.a., at man i december 1988 har fået tilbage fra Sovjet det store og omfangsrige materiale af konstruktionsforklaringer. Det drejede sig om f.eks. 12.000 bind. En brand i plankammeret den 30. april 1945 ødelagde adskillige akter vedr. den kejserlige marine, men takket være de tidligere lukkede kilder i Sovjet kan meget nu ændres.

Især skitserne er blevet ændrede, og 100 nye skitser er tilføjet. Desuden er der tilføjelser på grundlag af nyere litteratur, der siden første udgave er udkommet. Bl.a. takker forfatterne Gunnar Olsen i Danmark for hans hjælp. I den forbindelse ses da også på side 250 tilføjelser vedr. de danske ministrygere. Også på side 219 gives nye oplysninger vedr. de danske ministrygere og desuden en ny tegning af SØLØVEN.



Ialt er bogen udvidet fra den første udgave på 224 sider incl. registre til nu 261 sider. Bogen omhandler ikke alene de tyske orlogsskibe, men også de tilgæede skibe fra fremmede mariner under krigen 1939-45, og værket kan derfor også have en særlig interesse for danske marinehistorikere.

Iøvrigt må henvises til de anmeldelser, der hidtil er givet i *Marinehistorisk Tidsskrift* 1985 nr. 3, 1988 nr. 1, 1988 nr. 3 og 1994 nr. 2.

Jørgen H. Barfod

NY SPÆNDENDE BOG OM FLÅDENS HISTORIE

I kamp for flåden.

*En levnedsskildring af Kommandør Halfdan B. Barfod 1880-1947,
fortalt af Jørgen H. Barfod.*

I september 1999 udkommer en ny spændende bog om flådens historie. "I kamp for flåden" giver en levende skildring af søværnets forhold i mellemkrigstiden. Beretningen er for tiden før 1930 bygget over breve, som Halfdan Barfod har skrevet til sin kone, når han var på togt. De fortæller bl.a. om hans ledsagelse af kong Christian X, da denne var ved grænsen ved genforeningen i 1920, og den giver et fint billede af livet ombord på søværnets fartøjer på togter til Island for fiskeriinspektion. Ligeledes får man en hel del at vide om forholdene i land. Brevene giver f.eks. et udmærket indtryk af de trange økonomiske forhold for en dansk søofficer dengang.

For 1930'ernes vedkommende er det ødelæggelsen af flåden, der er temaet, idet Halfdan Barfod var en ivrig debattør i forbindelse med søværnsloven 1932 og i tiden derefter. Han udgav i den forbindelse bogen "Sømagt og dens indflydelse på Danmarks historie" i 1936, og han ville have fortsat med endnu en bog, men viceadmiral Rechnitzer lukkede munden på ham ved at få ham udnævnt til kongens jagtkaptajn. Barfod fik dog en vis indflydelse, f.eks. da han i 1941 fik Christian X til at lade flaget på batteriet Sixtus gå på halv stang i forbindelse med de danske torpedobådes udlevering til tyskerne. Dette flag sættes ellers kun på halv stang ved en konges død.

Under krigen arbejdede Halfdan Barfod i forbindelse med modstandsbevægelsen og fik illegalt udgivet bogen "Hvorfor England vinder krigen", ligesom han skrev forskellige kommentarer i det illegale blad Morgenbladet. Det var et ejendommeligt under, at han ikke blev likvideret af terrorgruppen Petergruppen. I det hele fortæller bogen om en god dansk mand, der som søofficer kæmpede for sin flåde. Han døde i 1947.

Bogen udgives af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. Den er på 202 sider med mange illustrationer. Ordinær pris er 198 kr. + porto, men til Marinehistorisk Tidsskrifts læsere tilbydes den til kun 148 kr. + porto. Særprisen er gældende resten af 1999.

Bogen bestilles til særpris hos Kontaktudvalgets redaktør Erik Gøbel, Kingosvej 16, 4600 Køge, på telefon 33 92 23 86 (arb.) eller 56 65 90 50 (priv.).

Ny bog fra Tøjhusmuseet

Dansk Søartilleri 1400-2000 En oversigt

af Ole L. Frantzen, Michael H. Mortensen, Niels M. Probst og
Sven E. Thiede

Det danske søartilleri har spillet en vigtig rolle i flådens historie. I mange århundreder var søartilleriet det kampafgørende våben til søs. I hovedparten af perioden 1400-2000 har den danske flåde ofte under vanskelige vilkår formået at følge med i den teknologiske udvikling inden for søartilleriet og med stor dygtighed tilpasset nye ideer til danske forhold.

Publikationen, der er skrevet af Ole L. Frantzen, Michael H. Mortensen, Niels M. Probst og Sven E. Thiede, som alle er kyndige artillerihistorikere, er den første samlede fremstilling om søartilleriets historie i Danmark.

Hovedvægten i fremstillingen er lagt på materiellet, idet det nu engang er udviklingen af dette, der har præget søartilleriets historie. Publikationen er gennemilustreret og henvender sig til alle med interesse for artilleri, skibe og flådens historie.

Som et udtryk for samarbejdet mellem Tøjhusmuseet og de sømilitære museer, samlinger og institutioner i Danmark har Den selvejende Institution Fregatten Jylland, Fonden Peder Skram, Marinemuseet i Ålborg, Orlogsmuseet og Søværnets historiske Samling støttet udgivelsen.

Format 16 x 24 cm. Hæftet 64 sider. ISBN: 87-89022-29-7
Pris kr. 50,-.

Publikationen kan købes ved Tøjhusmuseet samt Den selvejende Institution Fregatten Jylland, Fonden Peder Skram, Marinemuseet i Ålborg og Orlogsmuseet eller ved den lokale boghandler.

Henvendelse til Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K. -
Telefon 33 15 82 33 selvvalg 231 eller 33 11 60 37. Telefax 33 93 71 52
eller e-mail: thm@thm.dk.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Formandsberetning

Generalforsamlingen den 8. april 1999

Jeg vil gerne indlede med at takke foreningen Orlogsmuseets Venner og Ole Lisberg Jensen for de glimrende ekskursioner de tager initiativ til hvert efterår, og som laugets medlemmer bliver inviteret til at deltage i. I september måned sidste år gik turen til søfartsmuseet i Flensburg, museerne i Hedeby og Eckernförde, søfartsmuseet i Kiel og U-bådsmuseet i Laboe. Som altid var arrangementet velorganiseret og meget varieret sammensat, og da vejret var med os, blev det en herlig tur. Vil nogen deltage i dette efterårsarrangement, skal jeg råde til hurtig tilmelding, da der er rift om pladserne i bussen.

Laugets egne arrangementer startede den første torsdag i oktober med foredrag om Tåstrup modelbyggernes projekt "TREFOLDIGHEDEN", hvor Niels Probst er ankermand. Derefter fulgte Lars Beierholms foredrag om og demonstration af maling med Air-brush.

Efterårsferiens aktiviteter indledtes med "KULTURNATTEN", og for andet år i træk demonstrerede en lille flok modelbyggere deres færdigheder. Desværre var besøgstallet en del mindre end tidligere år, men vi må stadig gribe også denne lejlighed til at kontakte et bredere publikum. Til glæde for børnene stod Vallensbæk Modelskibsklub igen for sejladsen med radiostyrede modeller i museets gård, og enkelte laugsmedlemmer gav en hånd med ved bassinkanten. Et helt nyt arrangement blev prøvet, idet pædagogen Janne Kjærsgård opførte en dukketæteforestilling "Kaptajn Blod og hans mænd". Laugsmedlemmer byggede scene og kulisser, og Palle Rosenvold deltog i forestillingen, som blev set af flere hundrede børn. På novembermødet fortalte Peter Maack om arbejdet med modellen "Bornholm" med vægten lagt på modelbyggeteknik, senere på aftenen blev der afholdt auktion over bøger og træ til modellfremstilling.

Julemødet er jo traditionernes aften med gløgg og æbleskiver, andespil, lotteri og masser af hyggeligt sammenvær.

Januarmødet har i de senere år været helliget medlemmernes egne modeller, og der blev præsenteret en flot samling af modeller, spændende fra moderne krigsskibe i skala 1:30 til 1:700 og til sejlskibe fra historisk og forhistorisk tid. Dejligt at se den aktivitet, der udfolder sig, kun synd at vore meget aktive medlemmer vest for Storebælt er så dårligt repræsenteret på grund af transportproblemerne. Aftenen sluttede med et lille causeri om modelbygning og kreativitet ved Michael Prætorius.

På mødet i februar fik vi en grundig indføring i sejl fremstillingens vanskelige kunst, det var Peter Maack, Mogens Ziegler og Poul Warnekær, der fortalte og demonstrerede. Efter en pause blev et udvalg af hobbyværkstedets maskiner, både købte og selv fremstillede, demonstreret.

Marts mødet bød på hele tre temaer. Per Jessen lagde ud med et foredrag om moderne krigsskibes konstruktion og bevæbning, derefter viste Gert Andersen en video om modellerne fra verdensmesterskaberne i modelbygning 1997, og endelig fortalte Peter, Michael og Morten Skov om materialer fra træ over polyester til acryl, polystyren, ABS og PVC. Morten havde medbragt en af sine fremragende modeller, så materialernes anvendelse rigtig kunne illustreres.

Det kan konstateres, at torsdagmøderne med flere korte indlæg og varieret program synes at falde i laugsmedlemmernes smag.

Af laugets byggehold har især to været aktive, det gælder holdet, der bygger på St. Georg til museet i Torsminde og holdet der omrigger Rota og Valkyrien. Yderligere to hold er etableret, det er omkring bygningen af "Valdemar Sejrs" i 1:50 og middelskibet af en kanonchalup i skala 1:1. Et nyt byggeteam er oprettet, det gælder bygningen af et diorama i 1:5 af flådebatteri nr. 1 (kommanderet af Willemoes) i Slaget på Reden 1801. Alle hold kan bruge mere hjælp og interesserede bedes melde sig.

Hver tirsdag aften kl. 19.00 mødes en lille skare på Orlogsmuseet for at tegne, snakke modeller og, som noget nyt, opmåle og tegne kongechaluppen. Instruktører er Poul Beck og Per Jessen, og alle er velkomne til at deltage.

I foråret 1998 viste Orlogsmuseet udstillingen om den russisk-japanske krig 1904-1905. Lauget var involveret med dioramaer, kort og plancher. Denne udstilling har nu været vist både i Malmø og Karlskrona og i dette forår vises udstillingen i Gdansk i Polen.

Lauget blev i sommeren 98 kontaktet af det boligsociale projekt "Degneren" i nordvestkvarteret angående vejledning i modelbygning for børn. Palle, Gert og Per deltog i nogle sommermåneder i dette projekt og byggede sejlene modeller sammen med børn fra 3 til 12 år, til stor fornøjelse for os og forhåbentlig også børnene.

Alle laugets medlemmer har været kontaktet i anledning af den nye medlemsfortegnelse, som for nylig er udsendt. Medlemmernes interesseområder og byggeprogrammer kan nu beskrives langt mere præcist, og er medlemslistens oplysninger ikke nok så kontakt bestyrelsen. Bestyrelsen har endvidere arbejdet med forberedelserne til modelkonkurrence "Modelskib 2000", idet konkurrencereglerne er fastlagt og informationsmateriale udarbejdet.

Medlemstilgangen til laugets har været god i det forløbne år, og vi nærmer os nu de 90 medlemmer. Jeg vil her gerne sige tak til alle, der har gjort en indsats for laugets, og til alle de gode kontakter vi har haft.

Med hensyn til sæsonen 99-2000 kan jeg sige, at de traditionelle torsdagsmøder vil fortsætte, og programmet vil fremgå af maj-nummeret af Marinehistorisk Tidsskrift. Tirsdagsundervisningen i tegning og opmåling vil fortsætte, og så vil vi ellers med spænding se frem til konkurrencen og udstillingen i foråret 2000.

Formanden

Medlemsliste 1999

Den nye medlemsliste blev udsendt i slutningen af marts måned. Er der medlemmer, som ikke har modtaget den, bedes de kontakte Modelbyggerlauget. Som en nyhed er der blevet indføjet en rubrik med "byggede modeller", det er vort håb, at dette vil gøre det lettere at finde frem til en kollega, der har erfaringer med netop det skib eller den skibstype, man selv er interesseret i. Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til bestyrelsen.

Lauget har mange medlemmer udenfor københavnsområdet, for hvem det er vanskeligt at gøre brug af laugets tilbud om møder og andre aktiviteter. Vi foreslår derfor, at man ved hjælp af medlemslisten finder frem til medlemmer, som bor indenfor en overkommelig afstand og aftaler nogle lokale sammenkomster, så man får mulighed for at udveksle erfaringer og inspirere hinanden. Det er vort håb, at listen vil blive flittigt brugt, og at mange gode kontakter vil opstå.



Modelbyggerlaugets nye montre

Den nye montre er nu opstillet, og sammen med modellen af missilbåden "Willemoes", udlånt af Torben Hansen, præsenterer den laugets museets besøgende. Montren, som har de rummelige dimensioner 3,5 m lang, 1,6 m høj og 0,7 m dyb, giver gode muligheder for at vise mange sider af modelbyggeriet. Vi har prøvet at sammensætte udstillingen, så den viser mange modeltyper, mange skalaforhold, flere stadier i byggeprocessen, begyndermodeller og professionelle, med andre ord hele det spektrum laugets repræsenterer. Det er vor tanke løbende at udskifte dele af udstillingen, men for at dette skal kunne lade sig gøre, må vi have et nært samarbejde med medlemmerne, så vi vil bede alle, der har noget at udstille eller har gode ideer til montrens indretning, om at kontakte os. Også vore medlemmer vest for Storebælt vil vi gerne høre fra, transport af modellerne vil vi finde en løsning på. Vi tror, at en byggeproces, gerne af en mindre detalje, vist i flere stadier af sin tilblivelse, vil have interesse for museets gæster, og det kan måske sætte gang i kommende modelbyggere. Netop med disse i tankerne vil letbyggede modeller, måske fra byggesæt, også have interesse. Og endelig husk, at alt maritimt kan vises, figurer, fly, kanoner, billeder, tegninger m.m.

Bestyrelsen

HUSK! (Nedennævnte arrangementer er tidligere omtalt i maj-nummeret 1999 af Marinehistorisk Tidsskrift)

Hamburg. Som omtalt i maj-nummeret af MHT er der modelmesse i Hamburg i dagene 17. - 19. september 1999, og Hamburg er ikke længere væk end at det kan nås med tog, bil eller fly.

Gøteborg. Modelbyggerlauget prøver for første gang at arrangere en ekskursion, det bliver lørdag den 25. september 1999. Turen går til Gøteborg, hvor rekonstruktionen af den svenske ostindiefarer "GØTEBORG" skrider godt fremad. I forbindelse med besøget på "Gøteborg III" vil Gøteborg Søfartsmuseum og samlingen af veteranskibe også blive besøgt. Der er stadig ledig plads til dette arrangement.

Nærmere oplysninger samt tilmelding hos Per Jessen tlf. 45 81 69 15, senest 10. september.

Modelskib 2000. Der skal erindres om Modelbyggerlaugets store satsning i dagene 1. og 2. april år 2000. Disse to dage afvikler vi vor konkurrence i maritim modelbygning. For at alle, der arbejder med maritim modelbygning, kan være med, er inddelingen i klasser gjort meget vidtfavnende, der konkurreres nemlig i følgende klasser:

1. Modeller af ro- og sejlfartøjer
2. Modeller af motorfremdrevne skibe
3. Modeller af installationer, dele af skibe, havneanlæg, værftsanlæg, scenerier, figurer og dioramaer.
4. Miniaturemodeller af klasse 1 og 2 i skalaforhold mindre end 1:250
5. Flaskeskibe og halvmodeller
6. Plasticmodeller
7. Karton- og papirmodeller
8. Maritime fly

Det er snart ved at være på høje tid at komme i gang med at færdiggøre modeller til konkurrencen, alt skal være klart senest 1. april næste år.

For at udstillingskomiteen kan danne sig et overblik over de deltagende modeller, bedes alle der ønsker at deltage i konkurrencen kontakte Per Jessen i løbet af efteråret og vinteren, således at I kan få nærmere oplysninger om arrangementet, og vi kan få et overblik over situationen.

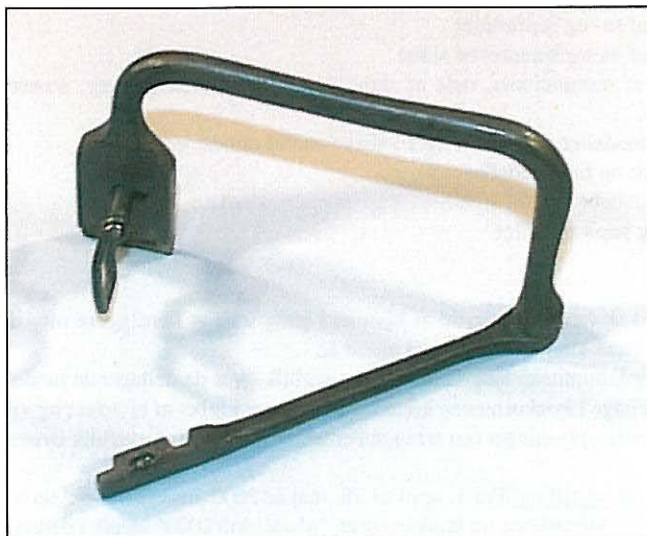
Orlogsmuseets særudstilling. Fra 1. april til 28. maj år 2000 arrangerer museet en særudstilling om modelbygning. Modellerne fra konkurrencen "Modelskib 2000" indgår i denne udstilling, men også alle, som af den ene eller anden grund ikke deltager i konkurrencen, ser vi meget gerne til udstillingen.

Udstillingens formål er at give et bredt billede af maritim modelbygning i de sidste årtier op til årtusindeskiftet. Det er ikke alene supermodelbygning vi vil vise, men også eksempler på nybegyndernes og de mindre øvedes arbejder. Vi beder derfor om at måtte låne dine modeller til denne udstilling, både dem du i dag er mindre tilfreds med og dem du synes er mest vellykkede, bare de er bygget indenfor de seneste årtier. Alle informationer vedrørende udstillingen får du ved at kontakte enten Orlogsmuseet eller Per Jessen.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1/1999:

I forbindelse med lukningen af Orlogsværftet i 1990-91 foretog Orlogsmuseet en gennemgang af de forskellige værkstedssektioner for dels at foretage en fotografisk dokumentation, dels for at indsamle karakteristisk eller historisk værktøj. Den viste genstand blev fundet i Elektrosektionen, værksted 16, der lå på Frederiksholm mellem Hovedmagasinet og den lange smedie. Der er tale om en såkaldt relæpuster, der blev anvendt til at fjerne støv og urenheder fra elektriske installationer om bord på flådens skibe. Med relæpusteren kunne man rengøre uden at skulle røre ved de strømførende dele. En enkel og praktisk indretning fra tiden før vekselstrømmen. Den heldige vinder blev **N.E. Hansen, Tuborgvej 133, 2900 Hellerup**, som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst, hvad den her viste genstand har været anvendt til. Vi kan give den hjælp, at materialet er messing, og at længden er 10,5 cm og højden 6,5 cm.

Svar til Orlogsmuseet senest 30. september 1999.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 28, og vi indbyder derfor medlemmerne til tegning af abonnement.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen. Om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 68 kr.
21. Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988). 60 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel -Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 48 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 98 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 220 kr.
27. Jørgen H. Barfod: "Niels Juels Flåde" (1997). 220 kr.
28. Gunnar Olsen og Sverre Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995 (1998). 149 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip ----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

Sæt kryds Tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter fra og med skrift nr. 28, "Flådens skibe og fartøjer 1945-1995".

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.