

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



33. årgang

Nr. 1 - Februar 2000

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

ORLOGSMUSEET

Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
e-mail. info@orlogsmuseet.dk
http://www.kulturnet.dk/homes/orlm
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:

Skonnerter i flådens tjeneste
Ole Lisberg Jensen 3

Maleriet "Danske Orlogsskibe
i det 18. Aarhundrede"
endnu en gang
Niels M. Probst 14

Andet:

Maritimhistorisk Konference
12. - 14. maj 2000
(Midter opslag)

Bog anmeldelse 17

Søndagsrundvisninger
i Orlogsmuseet /
Byvandring 20

Meddelelser fra Orlogs-
museets Modelbyggerlaug 22

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 28

Forside:

Hendrick Vroom:
Den syvende dag: Armada-slaget
1588.

Skonnerter i flådens tjeneste.

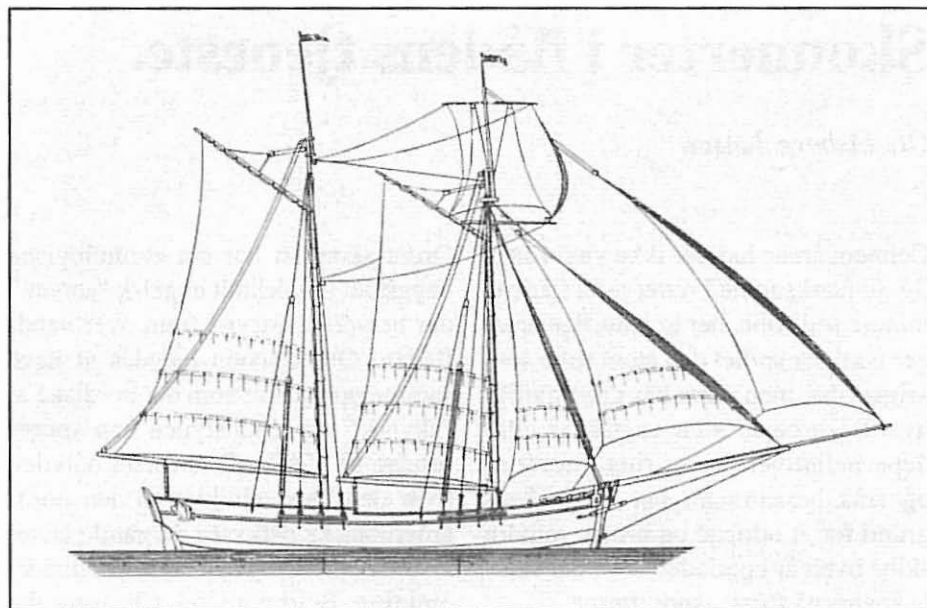
Ole Lisberg Jensen

Gennem årene har der ikke været særlig opmærksomhed rettet mod flådens mindre sejlskibe, der af naturlige årsager ikke har spillet den store rolle som krigsskibe, men mere har gjort nyttigt hverdagsarbejde som vagtskibe eller depechefartøjer. Deres ringe størrelse og små besætninger har været baggrund for at udruste og bruge mindre skibe hvert år i perioder, hvor der skulle spares på forsvarsudgifterne.

I sejskibsflåden ved 1700-tallets slutning var briggerne de mindste råsejlere og de kunne være armeret med så kraftigt skyts som 18-pundige kanoner i et antal fra 12 til 16. Deres størrelse gjorde dem i stand til at sejle i eskadre til Middelhavet eller blive udsendt som stationsskibe til Vestindien. Briggen som skibstype havde i 1700-tallets senere del afløst snauen og kunne medføre besætninger på op til 90 mand. Der var imidlertid stadig et behov for en mindre og samtidig hurtigsejlende skibstype, og her blev det så aktuelt at bygge skonnerter, hvor bestykningen bestod af op til 10 kanoner af mindre kalibrer. Skonnertens besætning kunne være op imod 40 mand.

Ordet skonnert har sin etymologiske baggrund i dialektalt engelsk "scoon", der betyder at stryge frem over vandfladen. Ordet scoon hævdes at have samme oprindelse som det nordiske at "skynde" sig. Skibstypen kan spores tilbage til 1700-tallets første halvdel, hvor den blev udviklet på den nordamerikanske østkyst i de gamle stater i New England og syd herfor i området omkring Baltimore og Chesapeake Bay. De berømte "Baltimore clipper-scooners" kom til at spille en vis rolle i den amerikanske søfart og blev bl.a. brugt som krigsskibe mod England.

Selve skonnertriggen er sandsynligvis udviklet først på både og småskibe til brug for fiskeriet, hvor praktisk og forenklet håndtering blev fremtunget for at spare arbejdskraft. Fordelen ved gaffelsejlene er som bekendt, at de stort set kan manøvreres fra dækket, medens råsejlerne krævede folk til vejrs i mange manøvrer. En stor to-mastet skonnert kunne således sejles af en besætning på 6 mand og dertil kom så kanonbetjenerne, som opgik til 3 á 4 personer på hver kanon afhængig af størrelsen. En besætning på 30-40 mand skulle derfor kunne underbrin-



Skibstypen skonnert med to master, gaffelsejl samt et råsejl på fokkemasten samt forsejl blev givet af Fredrik Henrik af Chapman i hans Architectura Navalis et Mercatoria fra 1768.

ges på en skonnert, hvor dimensionerne var ca. 20-25 meter i længden og 6-7 meter i bredden.

Skonnertriggen fik en stor udbredelse i løbet af 1800-tallet også i de nord-europæiske farvande og eksisterede som rent sejlene fartøjstype i småskibsfarten op til og med Den første Verdenskrig.

De første skonnerter.

Den første skonnert blev bygget til flåden i 1773 efter tegninger af fabrik-

mester Henrik Gerner. Skibstypen må givetvis have været kendt for ham, idet hans samtidige, svenskeren Fredrik Henrik af Chapman, i sit store plancheværk, *Architectura Navalis et Mercatoria* fra 1768, viser adskillige tegninger på skonnerter. Der er her tale om den 20 meter lange STØREN, der blev bygget på Bodenhoffs Plads på Christianshavn. STØREN blev brugt som toldkrydser, men tilsyneladende har man ikke været tilfreds med riggen, for i 1788 blev den omrigget til brig og brugt som vagtskib på Elben frem til 1800. Skonnerten havde 32

mands besætning og var udrustet med 8 stk. 3-pundige kanoner.

Den første skonnert bygget i flådens regi blev således ikke en ubetinget succes. Fabrikmester F.C. Hohlenberg forsøgte sig derefter i 1799 med at bygge en skonnert også denne gang på Bodenhoffs Plads. Den søsattes i 1799 og var 23 meter lang og 6 meter bred med en dybgang på 2½ meter. Den fik navnet SVANEN og blev armeret med 8 stk. 3-pundige kanoner. Besætningen var på 33 mand.

Den fik en kort og dramatisk historie. År 1800 blev den sendt til Nordsøen som følgeskib til kadetskibet, fregatten FREDERIKSVÆRN. Chef var premierløjtnant P.E. Lillieskiold, der året før med succes havde ført skonnerten i Vestindien, men med SVANEN fik han sin sag for.

I Nordsøen mistede han masterne og måtte søge ind til Norge for at udbedre skaderne. Efter at være blevet repareret vendte SVANEN tilbage til København, hvorfra den blev sendt til St. Petersborg med depecher. På vej op igennem Østersøen var skonnerten så uheldig at komme for nær Øsels kyst, hvor den strandede og totalforliste. Årsagen angaves at være "ved den bekendte mands ukyndighed". Lodsens måtte altså bære ansvaret, og han dømtes til 1 års fæstningsarbejde. Ved efterfølgende forhør om SVANENS stranding, hvor dog både besætning og kanoner var blevet reddet, blev tiltale mod

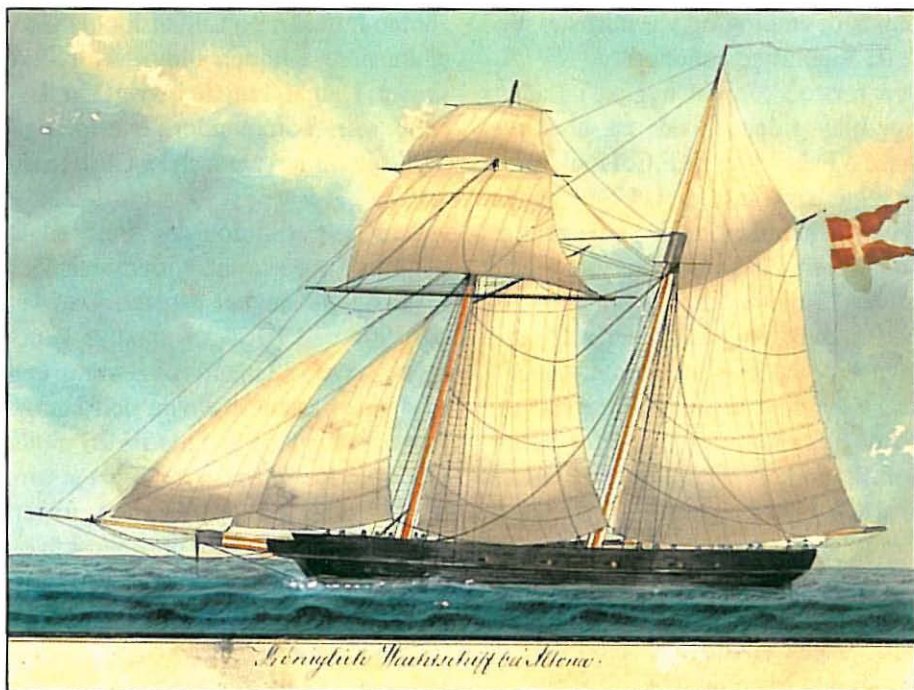
chefen frafaldet og Lillieskiolds videre karriere i flåden blev derfor ikke skadet. Han afsluttede iøvrigt sin livsbane som kommandør, overlods på St.Croix og havnemester i Christianssted.

Hohlenberg fik dog lejlighed til at bygge en ny skonnert, der søsattes i 1800 og fik navnet ØRNEN. Den var udstyret med 10 stk. 3-pundige kanoner og havde 32 mands besætning. Også denne skonnert havde den kendte størrelse med en længde på 20 meter og en bredde på lige over 6 meter samt en dybgang på lidt over 2 meter. ØRNEN blev brugt som depecheskib og som tender til kadetskibe. I 1805 sejlede den i evolutioneseskadre med 4 fregatter og 5 brigger.

Men som så mange andre skibe blev ØRNEN taget af englænderne i 1807 og ført bort. I England blev den benyttet som armeret tender og overførtes i 1815 som skoleskib for drenge til Marine Society i Greenock. Mange af de danske skibe beholdt deres navn i engelsk tjeneste. ØRNEN fik det lidt misvisende navn ORNEN.

Elbskonnerterne.

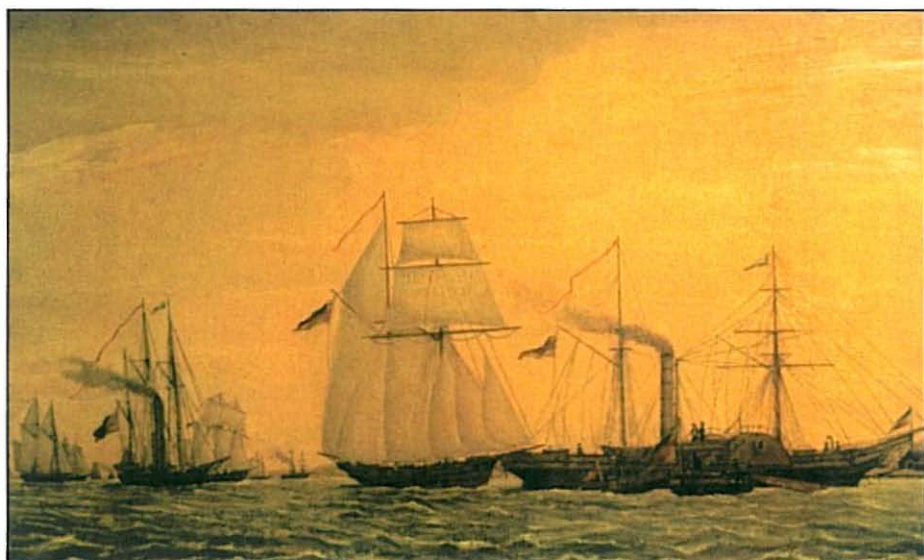
Vagtskibstjenesten på Elben blev udøvet af brigger frem til 1818, hvor man besluttede at benytte en skonnert, ATALANTA, der med sin begrænsede størrelse kunne passere Ejderkanalen.



Skibsportræt af skonnerten ELBEN, der var stationeret i Altona og som blev overtaget af slesvig-holstenerne 1848-51. Malet af Nis Truelsen, der var styrmand ombord. Akvarel i Orlogsmuseet.

ATALANTA var oprindelig en handelskonnert, der i 1814 var blevet indkøbt til flåden og ombygget til raketeskib og moderfartøj for raketflotillen. I den forbindelse kan det nævnes, at en anden skonnert med det særprægede navn NISSEN blev købt til flåden i 1812 til brug ved raketforsøg. NISSENS tid i flåden blev kort. Den lå oplagt i Frederiksværk vinteren 1811-12, og da den sejlede ud fra Frederiksværk i april 1812 sank den på grund af for stærk sejlføring og vindens spring.

Men skonnerten ATALANTA kom til vagtskibsstationen på Elben i 1818, nu armeret med 10 stk. 6-pundige kanoner og tjente trofast her frem til 1830, hvor den blev afløst af skonnerten ELBEN, også karakteristisk med sine bagudstagede master og store skonnertsejl. Skonnerten ELBEN, bygget på Nyholm af fabrikmester Schifter, var 24 meter lang og næsten 7 meter bred. Den var bestykket med 8 stk. 12-pundige kanoner, og med sine 141 tons displacement var den en af de største.



Skonnerten ELBEN på Kielerfjorden i 1850 sammen med enheder af den slesvig-holstenske flåde. Skonnerten fungerede som skoleskib i den korte tid første slesvigske krig varede. Maleri af Lüder Arenhold.

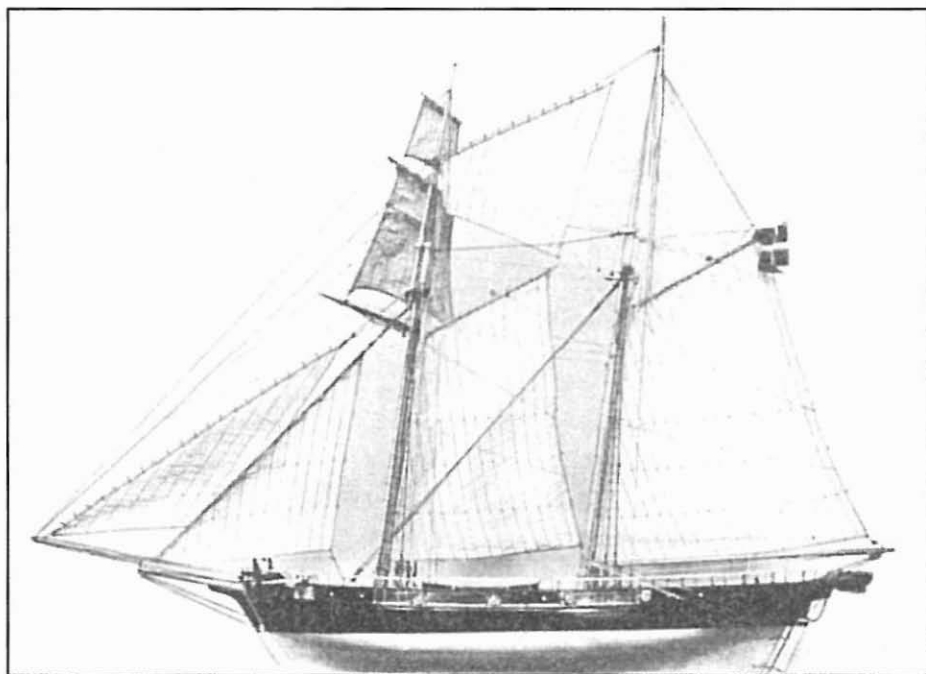
Skonnerten kom til at tjene to herrer. I marts 1848 lå ELBEN på værft i Altona og var endnu ikke armeret. Skibets næstkommanderende, premierløjtnant Anders Agerskov, havde vinteren over været i Altona som tilsynsførende og fik den 23. marts ordre om snarest muligt at udruste skonnerten og afgå nord om Skagen til København. Han nåede det imidlertid ikke, da skonnerten blev beslaglagt af den provisoriske slesvig-holstenske regering den 27. marts og indlemmet i den slesvig-holstenske flåde under navnet ELBE. Efter krigshandlingernes ophør i sommeren 1851 blev ELBEN sammen med damp-

skibet KIEL, der også var blevet beslaglagt, leveret tilbage til flåden og afleveret i Glückstadt med fuld udrustning.

Der foreligger et foto fra 1930 af en model af skonnerten ELBEN, der angiveligt skulle være fra Orlogsværftets modelkammer. Desværre findes den ikke længere i modelsamlingen.

De vestindiske skonnerter.

Påvirkningen til at bygge skonnerter til flåden kom i høj grad fra Amerika via De dansk-vestindiske Øer.



Model af skonnerten ELBEN. Modellen angives af marinehistorikeren, J.H. Schultz, i 1930 at være fra Orlogsværftets Modelkammer. Den indgår ikke i Søværnets historiske Modelsamling i vore dage, og ingen har kendskab til denne smukke model. Er der nogen af Marinehistorisk Tidsskrifts læsere, der kender modellen, så er Orlogsmuseet interesseret i at høre herom.

På stationen i Vestindien var der i årenes løb udsendt fregatter, korvetter og brigger. Der blev i tiden for napoleonskrigene behov for hurtige småskibe, der kunne jage og bekæmpe de kaperere og sørøvere, der gjorde farvandet usikre for de danske handelsskibe i området. De udsendte orlogsfartøjer var for store og langsomme til at kunne følge kapererne, der ofte benyttede de amerikanskbyggede skonnerter, hvor-

med de kunne sejle hurtigt ind igennem smalle passager og ind mellem øerne på lavt vand, hvor ingen kunne følge dem.

Den politisk ustabile situation, der var opstået i 1700-tallets senere del i Karibien efter Den amerikanske Uafhængighedskrig og i en periode, hvor det spanske herredømme var ved at gå i opløsning, gjorde det muligt for kaperere og sørøvere at operere nogenlun-

de uhæmmet i farvandene. Mange havne i området så igennem fingre med disse havets lyssky elementer og tillod dem at gøre havneophold, hvorved virksomheden havde gode muligheder for at trives.

De første 2 danske orlogsskonnerter, vi hører om i Vestindien, var IRESINE og DEN ÅRVÅGNE i 1799. Premierløjtnant P.E. Lillienkiold førte skonnerten IRESINE, og skonnerten DEN ÅRVÅGNE var under kommando af premierløjtnant B.U. Middelboe. Begge fartøjer var indkøbt i Vestindien og udstyret med kanoner og besætninger fra de udsendte stationsskibe.

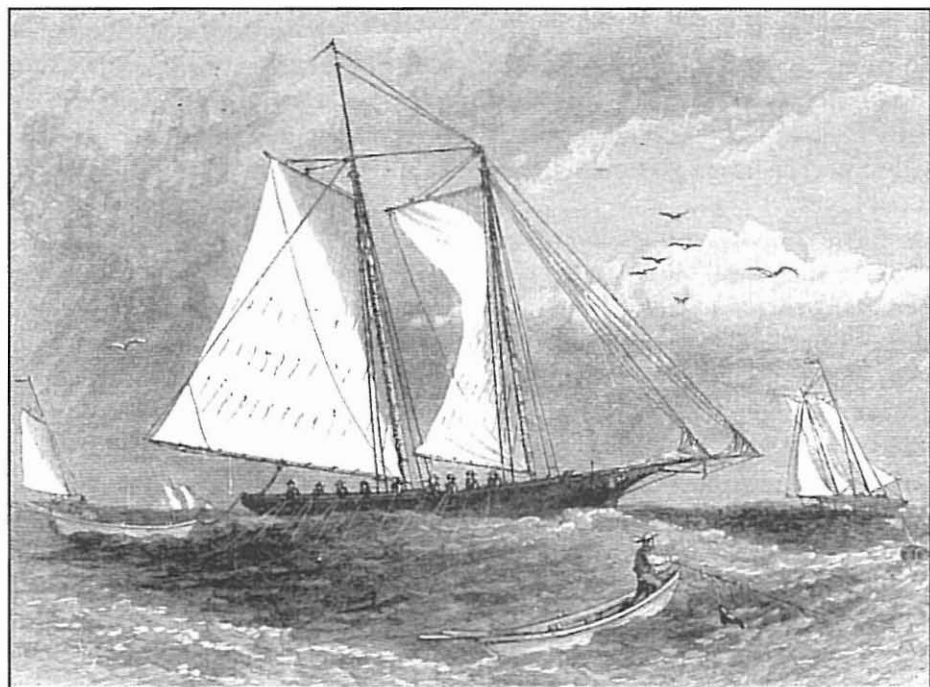
Året 1799 hærgede en engelsk kaperfregat, EXPERIMENT, på 18 kanoner farvandene omkring øerne.

Den 2. juni kom det til regulær kamp med EXPERIMENT, hvor IRESINE mistede 3 mand og fik 9 såret.

Løjtnant Lillienkiold fik ros for affæren og for at have forsvaret flaget hæderligt.

Også DEN ÅRVÅGNE havde mødt EXPERIMENT og tvunget denne til at respektere territorialrettighederne. Begge skonnerter havde en relativ let, men varieret armering. IRESINE var udstyret med 12 stk. 4-pundige kanoner samt 4 stk. 1-pundige falkonetter, 2 stk. 4-pundige metalhoubitsere og 2 stk. halvpundige drejebasser. DEN ÅRVÅGNE havde 14 stk. 3-pundige kanoner og opgives at have 30 mands besætning.

År 1800 var der atter konfrontationer med englænderne. Briggen LOUGEN under kaptajnløjtnant C.W.Jessen, og skonnerterne IRESINE og DEN ÅRVÅGNE udgjorde den vestindiske station. Den første september havde skonnerten DEN ÅRVÅGNE en kamp med en stor engelsk kaper, DREADNOUGHT, der kostede chefen, premierløjtnant Hans Fædder, og en af besætningen livet. LOUGENS chef kunne melde tilbage om løjtnant Fædders heltmodige kamp. Den 3. Marts 1801 kom det til Kampen ved Fugleklippen, hvor briggen LOUGEN under kaptajnløjtnant C.W. Jessens kommando og skonnerten DEN ÅRVÅGNE krydsede mellem øerne. De mødte her 2 engelske fregatter med overlegen artilleristyrke. LOUGEN bed godt fra sig; men blev hårdt ansat af englænderne. Overmagten fik de danske skibe til at søge mod St.Thomas havn skarpt forfulgt af englænderne. Skonnerten DEN ÅRVÅGNE drejede af og sejlede til Sankt Croix for at underrette generalgouvernøren. Da så LOUGEN var kommet ind under land, fik den artillerihjælp fra fæstningen, og englænderne fortrak. Det havde været en hård kamp for LOUGEN, og da efterretningerne herom nåede hjem til Danmark, blev begejstringen vakt. Her havde man brug for opmuntrende tanker efter Slaget på Reden den 2. april og Kampen ved Fugleklippen fik megen positiv opmærksomhed.



Til fiskeri på New Foundlandsbankerne udviklede amerikanerne den særlige bankfiskeskonnert, der med sin elegante form påmindede om de vestindiske skonnerter. Stik af ukendt kunstner.

I slutningen af marts 1801 blev Dansk Vestindien besat af englænderne og de dér liggende orlogsfartøjer beslaglagt. Et år senere blev de atter frigivet, samtidig med at englænderne forlod øerne. Begge skonnerter blev derefter solgt til private.

Efter englandskrigene, hvor øerne atter var kommet tilbage på danske hænder, anså man, at der var behov for et par hurtigsejlende skonnerter til at tage kampen op mod det florerende kaperi.

Den amerikanske hurtige skonnerttype var forbilledet. De var mindre og hurtigere end stationsskibene og kunne tage kampen op mod kaperne på deres egne vilkår. Kongen resolverede derfor den 20.2 1817, at man skulle anskaffe to amerikanske skonnerter til Vestindien. De skulle begge kunne armeres med 12 carronader og et par jagtkanonner.

I maj 1817 afrejste kaptajn U.A. Schønheyder, der var chef på stationsskibet, briggen BORNHOLM, til Balti-

more sammen med sin tømmermand for at købe 2 passende skonnerter. Schönheyder var en højt estimeret sø-officer, der havde gjort en betydelig indsats i englandskrigene og var vant til at forhandle og omgås engelsktalende. Han indkøbte på den danske marines vegne 2 skonnerter, der ankom til øerne i løbet af juli måned. De blev begge passende udrustet med skyts og besætninger, der var udsendt hjemmefra. Købmændene på St. Thomas havde bidraget med midler til den ene skonnert i deres iver for at komme sørøveriet til livs og undgå de store skader på deres handel med omverdenen. Den ene skonnert fik derfor navnet ST. THOMAS. Den anden beholdt sit oprindelige navn MACARIA. Begge skibe var gode sejlere, men blev alligevel ikke den tiltænkte forstærkning af helt uventet årsag.

De var usunde skibe. Besætningerne, der boede ombord, blev angrebet af klimafeber og fik usædvanlig mange dødsfald. I løbet af et halvt år døde 23 mand samt 3 officerer og en underofficer. Begge skibe var bygget af grønt træ, d.v.s. træ der ikke har ligget og tørret tilstrækkeligt længe. Dets uddunstninger skabte sygdom for besætningerne. I 1818 besluttede man derfor ikke mere at bruge skonnerten MACARIA, der blev henlagt til salg. Skonnerten ST. THOMAS skulle derimod sejles hjem til Danmark, da man formodede at dens tilstand blev forbedret i et

koldere klima. Den ankom i september 1819 til København, men lå siden hen på Holmen og kom ikke mere i brug. I 1821 besluttede man at sælge den på auktion.

Herefter havde flåden ikke skonnerter stationeret i Vestindien. Til at afklare visse sager lejede man skonnerten VIGILANT, der var privat ejet, og som til dagligt befordrede post mellem øerne. Det var f.eks. tilfældet i 1825, hvor korvetten NAJADEN var stationskib. En columbiansk kaperskonnert ved navn ADOLPHO hærgede en tid den civile søfart rundt om de danske øer og handelsmændene klagede sin nød til myndighederne. NAJADENS chef, kaptajn W. Kaas, fik ordrer om at stoppe ADOLPHOS virksomhed. Kaas kendte åbenbart betingelserne. Han lejede VIGILANT og beordrede den unge sekondløjtnant Carl Irminger til at føre skonnerten, således, at han i samspil med skonnerten kunne opspore ADOLPHO. Derefter begyndte jagten.

Ved Culebra, nabøen til St. Thomas, fik man kontakt med ADOLPHO, der søgte ind på lavt vand så korvetten ikke kunne følge efter. Men VIGILANT stak ikke dybere end at den i nattens mørke kunne følge efter. Ved daggry nærmede VIGILANT sig ADOLPHO med dansk handelsflag, og kaperne troede, at man her havde endnu et letfanget bytte. Da de to skonnerter lå med bare 15 meters afstand, lykkedes det

Irminger ved et overraskelsesangreb at erobre ADOLPHO, hvor både chef og styrmand blev nedskudt efter at have været udsat for geværlid fra 30 soldater, som Irminger hidtil havde skjult under dækket.

Ordet VIGILANT betyder vagtsom eller årvågen på engelsk. Skonnerten DEN ÅRVÅGNE, der deltog i kampen ved Fugleklippen, og nys omtalte VIGILANT, der bl.a. fangede ADOLPHO, er af mange urigtigt blevet anset for samme skib. Dette har været medvirkende til at fejre skonnerten VIGILANT som Vestindiens ældste skib, idet det først udgik af tjeneste i årene efter Første Verdenskrig. De to skibes forskellige størrelse er imidlertid åbenbar. DEN ÅRVÅGNE, indkøbt i 1799 og bygget i Irland, havde 12 stk. 4-pundige kanoner og en besætning på 40 mand. Den blev solgt i 1802.

VIGILANT hører man først om i 1824. Den tilhørte først overlods Bjørn og derefter en række andre privatpersoner. Den havde tidligere haft navnet NONSUCH, men savnede i øvrigt tinglysningspapirer, hvilket i sig selv kan være årsag til at byggested og år ikke tydeligt fremgik.

I 1901 blev VIGILANT fejret af sin ejer, kaptajn P. Pentheny, i anledning af 100-års dagen for kampen ved Fugleklippen. Måske troede ejeren selv på teorien om, at de to skibe var identiske.

Bæltskonnerterne.

Skibe, der var gode sejlere, men ikke nødvendigvis bygget til flåden, blev ofte opmålt af skibbygmestrene ved Holmen. Det har sikkert også været tilfældet med skonnerten ST. THOMAS, for da man i 1827 diskuterede hurtige småskibe til vagttjeneste i Storebælt, blev der konstrueret tegninger såvel til skroget som til rejsningen, hvor fabrikmester Schifter forsøgte at frembringe et resultat som kunne måle sig med de amerikanske skonnerter. Han må have skelet til ST. THOMAS.

Foruden vagttjenesten, hvor det ikke måtte stikke dybere end 7 fod for at kunne gå ind i Nyborg havn, så skulle det også kunne bruges som hurtigsejlende depechefartøj eller til efterretningsarbejde. Sejlarealet blev betydeligt større end for skibe af samme størrelse, rigget med råsejl.

Den første bæltskonnerter blev søsat fra Nyholm i 1828 og fik navnet DELPHINEN. Besætningen blev normeret til 25 mand og senere til 17 mand, og skibet var kun udrustet med 2 stk. 3-pundige kanoner og 2 stk. 1-pundige falkonetter. Senere blev bestykningen reduceret til 1 stk. 6-pundig kanon og 4 stk. 1-pundige falkonetter. Skonnertens dimensioner var 18 meter i længden og 5½ meter i bredden. Det blev en god sejler, og derfor ønskede man at udnytte DELPHINEN som skib for

prins Christian (VII) ved sejlads i de danske farvande.

DELPHINEN blev hovedrepareret og ombygget i 1836, hvor den fik forhøjet dækket. I 1849 blev den kølhalet og i 1856 sat på land. Dette velsejlende, lille skib eksisterede indtil 1861 og var krigsudrustet i Første slesvigske Krig. DELPHINEN var så meget i brug, at der snart blev behov for en ny skonnert, så man til stadighed kunne opretholde vagttjenesten i Storebælt. I 1832 blev derfor en lignende skonnert søsat.

PILEN havde samme dimensioner og bestyknings som DELPHINEN. I 1837-38 fik den også rælingen forhøjet. PILEN tjenestegjorde hele sin levetid som vagtskib i Storebælt og blev også udfaset i 1861, samtidig som DELPHINEN.

Orlogsmuseet har nu modtaget en model i skala 1:30 af skonnerten DELPHINEN, udført af modelbygger Peter Maack, der indtil dato har skænket museet ikke mindre end 6 modeller af ypperste kvalitet. Denne model er blevet til i nært samarbejde med Orlogsmuseet, der ønskede at komplettere samlingerne med denne lille skibstype, der godt kan virke noget undseelig, men i sig selv bærer en interessant historie. Disse skonnerter var elegante og funktionelle brugsfartøjer, der brød med 1700-tallets vante forestillinger om de små skibes udseende.

Peter Maack har med sin model atter givet museet et nyt tilskud til glæde for

de mange marinehistorisk interesserede.

Litteraturliste:

Chapelle, Howard I.:

The American Sailing Navy.1949.

Fricke, Hans-Dierk:

Raketter til maritimt brug i 1800-tallet. Marinehistorisk Tidsskrift 1999 1-2.

Garde, H.G.:

Efterretninger om den danske og norske sømagt, vol. 4, København 1835.

Harpers Geography with Maps and Illustrations. 1885.

Kofoed, Georg Albrecht.:

Forsøg til en dansk Søe Ord-Bog med Beskrivelse paa hver Ord og deres Benævning i det franske og engelske Sprog.1993.

Schultz, J.H.:

Den danske Marine 1814-1848. Del I. København 1930.

Stolz,Gerd.: Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1852. 1978.

Teisen,J.:

De danske skibes skæbne efter flåderanet 1807. Tidsskrift for Søværnen 1962 , s. 14-23.

Thomsen, Birger.:

Skonnerten Vigilant, myte og dokumentation. Handels-og Søfartsmuseets årbog 1980, s. 89-101.

Topsøe-Jensen og Emil Marquard:

Officerer i Den danske og norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932. København 1935.

Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18. Aarhundrede" endnu en gang.

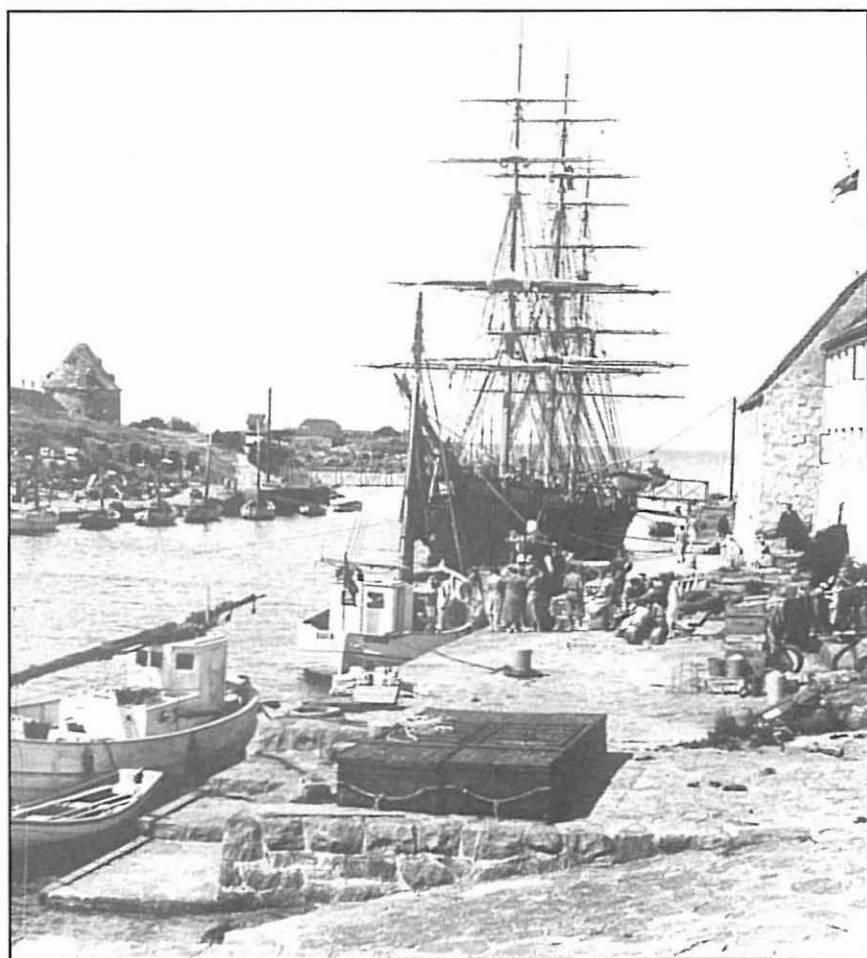
Niels M. Probst

Pålidelige farvelagte illustrationer af tidlige danske orlogsskibe er yderst sjældne. Alene derfor er Søofficersforeningens lille maleri med ovennævnte titel interessant, og det ses da også ofte gengivet i historiske værker (dog med undtagelse af Jørgen H. Barfods Niels Juels Flåde fra 1997, der i øvrigt bærer vidnesbyrd om, at forfatterens forskning, såvel skriftligt som ikonografisk, er ophørt midt i 1970'erne). Det er et oliemaleri, og trods sin ringe størrelse, det måler 34,5 x 53,5 cm, er det meget detaljeret, objekternes virkelige størrelse taget i betragtning må det nærmest betegnes som en miniature. Maleriet er usigneret og udateret, men ifølge Honnes de Lichtenberg blev det skænket til Søe-Lieutenant-Selskabet af søofficeren F. Grodtschilling (1782-1820) der var selskabets formand 1815-16, og skulle ifølge traditionen være malet af en Grodtschilling. De Lichtenberg mente, at der måtte være tale om Bernhard H. Grodtschilling (1697-1776) ¹. Denne Grodtschilling var søofficer af profession, og i sin fritid frembragte han ikke helt få malerier, hvoraf nogle blev købt af Kongehuset.

Maleriet blev først fremdraget af orlogskaptajn Preben Holck, der uden nærmere begrundelse fremførte, at det store orlogsskib længst til venstre forestillede PRINS CHRISTIAN 1697, mens fregatten i forgrunden var Tordenskiolds berømte LØWENDAHL'S GALLEY 1712 ². Begge disse identifikationer blev senere forkastet af H.C. Bjerg ³. Bjerg kunne dels ikke se nogen lighed mellem ornamentstegningen til PRINS CHRISTIAN'S galion og den der ses på maleriet. Endelig afviste Bjerg, efter at have påvist at orlogsskibet bag fregatten med 100% sikkerhed kunne identificeres som DANNEBROG 1692, der gik ned i 1710, at fregatten kunne forestille LØWENDAHL'S GALLEY 1712, med den begrundelse, at maleriet i så fald ville "forestille en sammenstilling af skibe, der ikke har eksisteret samtidig!!" Hvad der skulle forhindre en kunstner i at udføre en sådan sammenstilling står nu ikke helt klart, men Bjerg synes at have forestillet sig, at maleriet var udført "in natura" og altså fremstillede en virkelig situation. I konsekvens heraf måtte Bjerg også afvise, at kunstneren kunne være førnævnte Bernhard Grodtschilling, der jo kun var 13 år

Maritimhistorisk konference

12. - 14. maj 2000



Indbydelse til den 14. Danske Maritimhistoriske Konference 12. - 14. maj 2000

Kontaktudvalget for dansk maritim historie-og samfundsforskning indbyder herved til konference 12. - 14. maj 2000 på ferie-og konferencecentret Ærøstrand i Marstal på Ærø. Det sydfynske øhav og søfart har altid været to uadskillige størrelser. Netop søfart har i den seneste tid været et aktuelt emne, der både lokalt og på landsplan har affødt en heftig og relevant diskussion i forbindelse med planer om nedlæggelse af Marstal Navigationssskole. Stedet for konferencen er derfor valgt med største omhu.

Konferencen er åben for alle maritimhistorisk interesserede og afholdes hvert andet år, skiftevis på hver sin side af Storebælt.

Formålet med konferencen er at udbrede kendskab til den aktuelle maritimhistoriske forskning i Danmark samt at skabe sammenhold og forståelse mellem amatører og professionelle. Interessen for maritim historie er i disse år blomstrende, hvilket ikke mindst manifesterer sig ved det forhold, at en stor dansk Søfartshistorie og en Flådehistorie er under udgivelse.

Traditionen tro bliver der fredag aften holdt et foredrag om den lokalitet, hvor konferencen afholdes. Museumsinspektør Erik Kromann fra Marstal Søfartsmuseum holder således hovedforedraget fredag aften om Søfarten i Marstal før og nu. Konferencens hovedsag, de mange indlæg fra deltagerne, bliver præsenteret lørdag og søndag formiddag. Udflugten er henlagt til lørdag eftermiddag, hvor museumsinspektør Jørgen Skaarup vil vise øens seværdigheder. Vi kommer til at besøge Søbygård og Ærøskøbing. Turen slutter på Marstal Søfartsmuseum, hvor Erik Kromann vil guide os rundt.

Det skal nævnes, at alle indlæg og foredrag bliver holdt i Navigationssskolens lokaler, der ligger i umiddelbar nærhed af Ærøstrand, hvor vi er indlogeret.

Festmiddagen lørdag aften finder sted på Ærøstrand. Hertil bedes konferencedeltagerne forberede sig nøje med maritim spøg og skæmt.

Pris pr. deltager 1150 dkr.

Prisen inkluderer to overnatninger på Ærøstrand konferencecenter i dobbeltværelse. Aftensmad ved ankomsten fredag aften og aftenkaffe. To gange morgenmad, to gange frokost samt festmiddag lørdag aften og busudflugt lørdag eftermiddag. Alle drikkevarer er på egen regning. Såfremt man ikke ønsker at overnatte, men ellers deltager, er prisen inkl. mad 700 dkr.

Tilmelding senest mandag den 10. april 2000 ved indbetaling og indsendelse af omstående brev-kort. Studerende og pensionister vil skriftligt kunne anmode om reduktion af konferenceafgiften med 500 dkr.

OBS! For at komme til Ærø må man benytte færgeforbindelser fra Rudkøbing, Svendborg eller Faaborg. Der vil blive medsendt fartplaner fra Det ærøske Færgetrafikskelskab til deltagerne efter tilmeldingen. Færgeturen tager lidt over en time. For alle, der kommer i bil, kan det anbefales at parkere bilen i Rudkøbing på Langeland og tage færgen direkte til Marstal. Afg. fra Rudkøbing er 15.05 eller 17.35.

**Foreløbigt program for
Den 14. Danske Maritimhistoriske Konference
Fredag den 12. maj til søndag den 14. maj 2000 på Kursus- og feriehotel
Ærøstrand, Egehovedvej 4, DK-5960 Marstal. Tlf. 62 53 33 20**

Fredag den 12. maj

- 17.00 - 19.00 Ankomst og indkvartering på Ærøstrand
19.00 - 20.15 Velkomst og middag
20.15 - 21.00 Marstal Søfart før og nu, foredrag af museumsinspektør Erik Kromann

Lørdag den 13. maj

- 08.00 - 09.00 Morgenmad
09.00 - 12.30 Indlæg fra deltagerne
12.30 - 13.30 Frokost
13.45 - 17.30 Busudflugt til Søbygaard, Ærøskøbing og Marstal
18.30 - Festmiddag på Ærøstrand

Søndag den 14. maj

- 08.00 - 09.00 Morgenmad
09.00 - 12.30 Indlæg fra deltagerne
12.30 - 13.30 Frokost
13.30 - 14.30 Konferencemøde og afslutning



Undertegnede tilmelder sig hermed Den 14. Danske Maritimhistoriske Konference den 12. - 14. maj 2000 på konferencecenter Ærøstrand.

Navn:
Adresse:
Postnr. og by:
Telf. arb.: privat:

Jeg vil holde et indlæg (max 15 min.) om (emne):

.....
.....

Der ønskes lysbilledeapparat (24 x 36)
Andre tekniske hjælpemidler:
Deltagergebyr kr. indbetales på giro 8 25 90 11
eller vedlægges i check senest mandag den 10. april 2000.

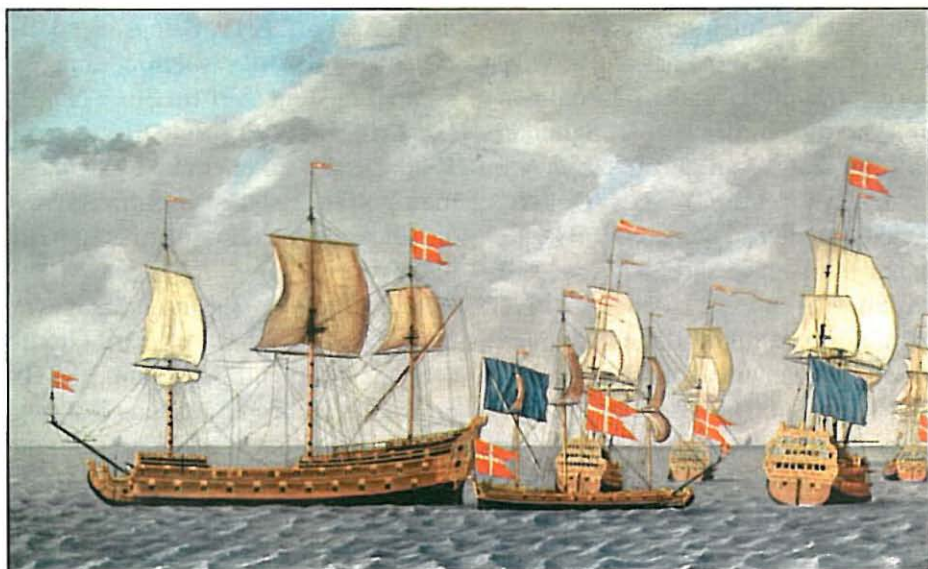
Kontaktudvalget, att.: Jan Rose, Hovedgaden 8 D, 4050 Skibby.



Oplæggere i Marstal Havn, foråret 1922.

**Porto
4.00**

**Kontaktudvalget for dansk maritim
historie- og samfundsforskning
c/o Jan Rose
Hovedgaden 8 D
4050 Skibby**



Danske orlogsskibe i 1700-tallets begyndelse. Den sagkyndige gengivelse af skrog og rig sandsynliggør, at kunstneren har haft tilknytning til Søetaten. De to skibe i opstalt forestiller rimeligvis orlogsskibet PRINS CHRISTIAN 1697 og fregatten LÖWENDAHL'S GALLEY 1712. Bag fregatten ses DANNEBROG 1692 og flagskibet forestiller CHRISTIANUS QUINTUS 1683.

gammel da DANNEBROG sprang i luften, og således næppe kunne have set skibet i en alder, hvor han var i stand til at udføre et sådant maleri.

Men ser vi nærmere på maleriets temmelig stive komposition, er der påfaldende, at alle skibene uden undtagelse ses enten lige fra siden eller (næsten) lige agterind, præcis som på konstruktions- og ornamentstegninger. Bjerg bemærkede selv, at gengivelsen af DANNEBROGS agterspejl er "fantastisk nøjagtigt i detaljen", en konstatering der byggede på en sammenligning med

netop en ornamentstegning. Fremfor en gengivelse af en virkelig begivenhed, tyder såvel komposition som detaljeringsgrad således på, at der er tale om en konstruktion, et atelierarbejde udført af en kunstner, der har haft adgang til Søetatens Kort- og Tegnings-samling. Herved bringes søofficeren Bernhard Grodtshilling på banen igen.

Undertegnede har senere i anden sammenhæng påvist, at flagskibet til højre i maleriet forestiller CHRISTIANUS QUINTUS 1683⁴. Her afkræftes ideen om at der er tale om en virkelig situa-

tion endeligt, for CHRISTIANUS QUINTUS og DANNEBROG har aldrig været udrustet samtidig under de kommandoforhold, som her er vist. Sammenstillingen af DANNEBROG og et skib med navnet CHRISTIANUS QUINTUS vækker imidlertid den tanke, at kunstneren har søgt at vise skibe med tilknytning til søhelte. Kommandør Huitfeldts DANNEBROG med kommandørvimpel, generaladmiral Niels Juels flagskib CHRISTIANUS QUINTUS med admiralsflag (det er ganske vist ikke flagskibet fra Køge Bugt der ses, men det har kunstneren måske ikke vidst), og, nå ja, hvorfor ikke, den lille fregat med den dominerende placering kan vel være den unge P. Wessels LÖWENDAHL'S GALLEY? Størrelse og portantal stemmer i hvert fald ⁵, og periodens fregatter var ret ens. Der har ikke været nogen tegning af Christian 4.s TREFOLDIGHED i Tegningssamlingen, men nok en af et skib der hed PRINS CHRISTIAN, så kom navnet da med. Med hensyn til størrelse og kanonportfordeling passer skibet til venstre i maleriet udmærket med PRINS CHRISTIAN 1697, og i mine øjne passer den viste galionsfigur udmærket med ornamentstegningen for dette skib. Flagføringen, orlogsflaget på mesanen, siger schoutbynacht, det var netop Christian 4.s position på Kolberg Heide. Blandt Bernhard Grodtschillings relevante værker nævner Weilbachs Kunstnerleksikon Tordenskiolds togt

til Gl. Elfsborg 1719, Orlogsmænd, lilieskibet (!) ANNA SOPHIA, samt 15 billeder med motiver fra Store Nordiske Krig, som han solgte til kongen i 1728. Disse værker er alle forsvundet, men motivmæssigt kan Søofficersforeningens lille maleri udmærket høre til blandt dem.

Der er således belæg for at antage, at maleriet er udført af Bernhard Grodtschilling, formentlig en gang i 1720'erne, efter forlæg i Søetatens Kort- og Tegningssamling. Da denne samling ved den store brand i 1795 blev decimeret, gik det især ud over den ældste del af såvel model- som tegningssamlingen. Men Søofficersforeningens maleri, der i hvert fald indeholder en gengivelse af en autoritativ orlogsskibsillustration, rummer sikkert også gengivelser af andre originaltegninger, der siden er gået tabt.

Noter:

1. G. Honnes de Lichtenberg: Fortegnelse over Malerier og historiske Effekter i Søofficersforeningens Lokaler i det gamle "Søe-Quæst-Huus" 1954 p. 68.
2. P. Holck: Den historiske Modellsamling på Holmen, 1939 p. 20.
3. Hans Christian Bjerg: Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18de Aarhundrede"- Hvilke skibe ses på maleriet? - MHT 1/75 p. 8-14.
4. Niels M. Probst: Quintus-tegningerne. Samtidige illustrationer af danske 1660-tals orlogsskibe III, MHT 2/85 p. 3-19.
5. Løwendahls Galley var 90 fod lang og førte 12 sekspundige og seks firepundige kanoner (Holcks arkiv på OM).

Bog anmeldelse

Jan Glete: WARFARE AT SEA 1500-1650, Maritime Conflicts and the Transformation of Europe. I serien WARFARE AND HISTORY, Forlaget Routledge, England, USA og Canada.

Det er almindeligt anerkendt, at besiddelsen af oceangående artilleriarmede sejlskibe var det afgørende element i den europæiske ekspansion, der indledtes omkring år 1500, og som efterhånden førte til verdensdominans. Hvor stor indflydelse den nye form for søkrigsførelse, som disse skibe afstedkom, havde på de ændringer i handel, statsdannelse og økonomiske og magtpolitiske forhold, som Europa oplevede i den tidlige moderne periode, er derimod et temmelig nyt forskningsobjekt.

Jan Glete, der tidligere har beriget den marinehistoriske forskning med det monumentale to-bindsværk *Navies and Nation* fokuserer i nærværende bog på søkrigene: Hvorfor krigene blev udkæmpet, hvordan de blev udkæmpet og hvor de blev udkæmpet. Glete forsøger også at beskrive og forklare den omformning af søkrigsførelsen der fandt sted mellem 1500 og 1650, og fremhæver, at denne omformning var tæt forbundet med andre ændringer i europæiske samfund. At udviklingen af permanente flåder, centraliseret statsmagt og artilleriarmeret sejlskibsteknologi var radikale ændringer der fandt sted sideløbende. Glete rejser følgende spørgsmål: Var det udviklingen mod centraliserede stater som skabte permanente flåder (og

hære) og en systematisk teknisk udvikling, eller var det en tilfældig vekselvirkning der bestemte udviklingen? Hvorledes hang ændringerne i maritim teknologi og magt-anvendelsen til søs sammen med den øgede søhandel og flytningen af centret for denne handel fra Syd- til Nordvesteuropa? og endelig, var den økonomiske udvikling bestemt af teknologi og krig eller afspejlede disse fænomener økonomiske ændringer?

Bogen giver ingen entydige svar på nogen af disse spørgsmål. At udviklingen fra middelalderens lille enmastede kystfarer til det højteknologiske flermastede oceangående kanonarmede sejlskib var et resultat af samarbejde mellem brugere, håndværkere og magthavere er der nok ingen tvivl om, men manglen på skriftlige kilder vedrørende skibsbyggeri og kanonfremstilling tyder på, at samarbejdet er foregået på de ofte illiterate håndværkeres præmisser (der er i Danmark udmærkede eksempler, især fra Christian 4.s unge år, på tæt samarbejde mellem konge og bygmester). At de stærkt øgede omkostninger ved anskaffelse af den nye teknologi var en medvirkende og måske afgørende faktor i dannelsen af moderne skattestater er sikkert rigtigt, og de stater der var bedst til at inddrive og

forvalte ressourcerne, f.eks. Sverige og Nederlandene, opnåede i løbet af perioden en magtstatus der var ganske ude af proportion med deres forholdsvis beskedne befolkningstal.

I periodens begyndelse lå det økonomiske tyngdepunkt i det østlige Middelhav. Det osmanniske rige og de italienske bystater, især Venedig og Genua, dominerede den indbringende handel med Østen. I begyndelsen af 1500-tallet lykkedes det imidlertid portugiserne, trods osmanniske forsøg på at hindre det, at etablere en regelmæssig søværts forbindelse til Østen, mens Spanien kunne lukrere på især sølv fra det nyopdagede Amerika. Herved flyttedes magtcentret vestpå til den Iberiske halvø, hvor det i 1580 lykkedes habsburgerne at få Portugal ind under den spanske krone.

Da Nederlandene i 1568 indledte deres oprør mod det habsburgske styre, havde ibererne tilsyneladende langt de bedste kort på hånden. Deres befolkningsgrundlag var ca. 10 gange så stort og de havde monopol på al handel med Østen og Amerika. Der var imidlertid en afgørende forskel i de to modstanderes administration. Mens de spanske administratorer som regel havde baggrund i det feudale aristokrati, var de ledende nederlændere gerne købmænd, der havde succes med den søhandel som var landets hovednæringsvej. Og da Spanien etablerede en handelsboykot mod nederlandsk handel (hollænderne havde intet mod at handle med Spanien trods krigen) kom det kun til at skade dem selv. De dynamiske hollændere svarede nemlig igen, dels med et fremstød mod det portugisiske handelsmonopol på Østen, dels med angreb på de spanske besiddelser

i Amerika og deres transporter over Atlanten. Og mens den skibstekniske udvikling i det iberiske var stagneret, havde hollænderne (og englænderne) udviklet en armeret handelsskibstype, der var de tunge og klodsede iberiske naos og karakker betydeligt overlegen i såvel sejlegenskaber som artilleri. England havde tidligere traditionelt været allieret med Spanien i krigen mod Frankrig, men da sidstnævnte land i sidste halvdel af 1500-tallet på grund af interne stridigheder ophørte med at være en magtfaktor, gik englænderne over til mere eller mindre aktivt at støtte Nederlandene i deres frihedskamp. Den spanske armadas nederlag i 1588 demonstrerede klart den teknologiske overlegenhed det var lykkedes at udvikle i Nord-europa, og i 1639 kunne hollænderne tilføje endnu en spansk invasionsflåde et sviende nederlag. Da Spanien i 1648 sluttede fred med Nederlandene, var det europæiske handels- og magtcentrum forlængst flyttet til Nord-vesteuropa. Også skibsteknologisk var Nord- og Nordvesteuropa førende. I 1588 havde den spanske armada overvejende bestået af armerede handelskibe, men i den spanske flåde, der blev slået i 1639, indgik der et betydeligt antal egentlige orlogsskibe, mens den hollandske flåde næsten udelukkende bestod af den førnævnte armerede handelsskibstype.

I England, Danmark og Sverige, de lande der opretholdt Europas ældste permanente sejskibsflåder, havde man imidlertid udviklet en specialiseret krigsskibsteknologi, der var den nederlandske armerede handelsskibstype, og dermed også de spanske orlogsskibe, betydeligt overlegen. Hvilket bringer os til de hjemlige strande, for denne dominans blev første gang de-

monstreret i slagene i Lister Dyb i maj 1644, hvor en talmæssigt langt overlegen nederlandsk flåde kun takket være held og fremragende sømandsskab slap for total ødelæggelse i kamp med danske orlogsskibe. Mærkeligt nok synes nederlænderne ikke at have draget nogen lære af denne demonstration af manglerne ved deres fortrukne skibstype, for først efter at svaghederne endnu engang havde vist sig under den første engelsk-hollandske krig i begyndelsen af 1650'erne, begyndte hollænderne at bygge specialiserede orlogsskibe i større tal.

Næsten al søkrigshistorie er skrevet ud fra en national synsvinkel: Den danske flådes historie, Svenska Flottans Historie etc., hvor fremstillingen næsten uundgåeligt farves af forfatterens herkomst. Jan Gletes arbejde er derimod bredt internationalt orienteret og helt neutralt. Det sidste i en sådan grad, at det er denne anmelders indtryk, at forfatteren bevidst har nedtonet det nordiske element. F.eks. nævnes det ikke, at den nordiske syvårskrig 1563-70 var den første konflikt i verden, hvor store artilleribevæbnede sejskibsflåder mødtes, ikke blot en eller to gange, men i en række søslag afbrudt af vintre, hvor der var tid til at overveje og udmønte den foregående sæsons erfaringer i nye tiltag, taktisk såvel teknisk. Og at søkrigsbegivenhederne i denne konflikt blev fulgt med stor interesse af ihvertfald den engelske flådeledelse. Den engelske flådes indsats mod den spanske armada i 1588, vidner om taktiske og tekniske overvejelser, hvis grundlag næppe kan have været erhvervet andre steder end i Østersøen 20-25 år forinden.

Forfatteren kalder i forordet bogen en kort oversigt over emnet, og tilføjer, at

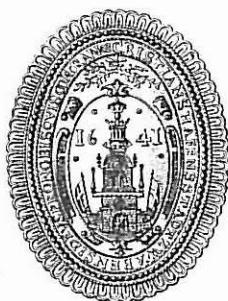
hvert af kapitlerne nemt kunne have dannet grundlag for en hel bog. Det er sikkert rigtigt, men til gengæld har Jan Glete formået at mætte de godt 200 sider med stof i en sådan grad, at læseren konstant afkræves fuld opmærksomhed.

For enhver, der fremover vil beskæftige sig med denne periodes samfunds- og søkrigshistorie er Jan Gletes bidrag uomgængeligt, og denne anmelder tøver ikke med at udnævne værket til det første der fortjener betegnelsen Bind 1 i Den Moderne Verdens Søkrigshistorie.

Niels M. Probst

Resterende søndagsrundvisninger i Orlogsmuseet - foråret 2000

- Søndag den 20. februar kl. 13.30: Fra sejl til damp
v/Allan Borup
- Søndag den 27. februar kl. 13.30: Skibbyggeri på holmene
v/Henriette van der Blom
- Søndag den 5. marts kl. 13.30: Flådens pryd
v/Vibeke Green
- Søndag den 12. marts kl. 13.30: Krudt, kugler og kanoner
v/Nicolai Winch Kristensen
- Søndag den 19. marts kl. 13.30: Livet ombord og i land
v/Anna Viola Pedersen
- Søndag den 26. marts kl. 13.30: Flåden og kolonierne
v/Henriette van der Blom
- Søndag den 2. april kl. 13.30: Slaget på Reden og englandskrigene
v/Sanne-Marie Ekstrøm Jacobsen



På Orlogsmuseets hjemmeside: <http://www.kulturnet.dk/homes/orlm/rund3.htm>
kan man læse om de andre søndagsrundvisninger både i
og udenfor museet.

Byvandring

Orlogsmuseet fortsætter med de populære gratis Søndagsbyvandring.

I år lancerer vi en ny guidet tur på Holmens kirkegård.

Den har premiere den 9. april kl. 10.00.

Holmens kirkegård

- krig, kærlighed og kendte

Holmens kirkegård blev åbnet i 1666, og her fandt Holmens faste stok og Nyboders beboere deres sidste hvilested. Foruden marinens folk er også mange andre både kendte og mindre kendte personer fra Danmarks historie stedt til hvile på dette smukke sted midt i København. Her ligger blandt andet søofficererne Steen Andersen Bille og Peter Norden Sølling, politikerne Orla Lehmann og A.F. Krieger, kunstnerne Johan Ludvig og Johanne Louise Heiberg samt arkæologen J.J.A. Worsaae.

Kirkegården var også centrum for berømte historiske begivenheder. Påskemorgen den 5. april 1801 startede et mægtigt ligtog fra Søkvæsthuset på Christianshavn til Holmens kirkegård, hvor de faldne danskere og nordmænd fra slaget på Reden blev begravet i en fællesgrav. Over graven blev opkastet en kæmpehøj og opsat et monument.

Holmens kirkegård, også kendt som skibskirkegården, fortæller med dens gravstene og monumenter mange spændende historier om berømte mennerskers liv og død

Søndag den 9. april kl. 10.00:

Holmens kirkegård

Mødested: Lille Triangel

v/Hans Kruse Rasmussen

Søndag den 16. april kl. 10.00:

Nyboder

Mødested: Hjørnet af Øster

Voldgade og Krokodillegade

v/Mads Bay Barlby

Søndag den 23. april kl. 10.00:

Christianshavn

Mødested: Foran Orlogsmuseet

Overgaden oven Vandet 58

v/Allan Borup

Søndag den 30. april kl. 10.00:

Slots- og Bremerholm

Mødested: Rigsdagsgården

ved indgangen til Bibliotekshaven

v/Anna Viola Petersen

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Der indkaldes herved til generalforsamling iflg. vedtægterne
i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Torsdag den 6. april 2000 kl. 19.00 i Orlogsmuseet

Dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Formandsberetning
- 3) Regnskabsaflæggelse
- 4) Fastsættelse af kontingent
- 5) Indkomne forslag
- 6) Valg af bestyrelse og revisor
- 7) Eventuelt

Resterende arrangementer i sæsonen 1999 - 2000

Torsdag den 2. marts 2000 kl. 19.00

Pre Dreadnoughts (slagskibe). Foredrag v/ Ole Tersløv.

Efter pausen: "Model i skala 1:30 af en Baltimore Clipper (skonnert)" v/Peter Maack.

Torsdag den 6. april 2000 kl. 19.00

Generalforsamling.

Efter pausen: Foredrag om Holmen - dens bygninger og nyere historie v/chefarkitekt Viggo Grunnet, Forsvarets Bygningstjeneste.

Kontingentbetaling.

I begyndelsen af januar udsendes giroindbetalingskort sammen med supplement til medlemslisten. Har du endnu ikke fået indbetalt kontingentet på 150 kr. bedes du gøre det snarest, da sidste indbetalingsdag er 1. marts. Får du ikke foretaget denne indbetaling, kan jeg kun henvise til teksten på girokortet "ved manglende indbetaling betragtes medlemsskabet som ophørt".

Mangler du et indbetalingskort kan dette rekvireres hos laugets kasserer, Peter Maack på telefon 39 65 54 83.

Bogudgivelser.

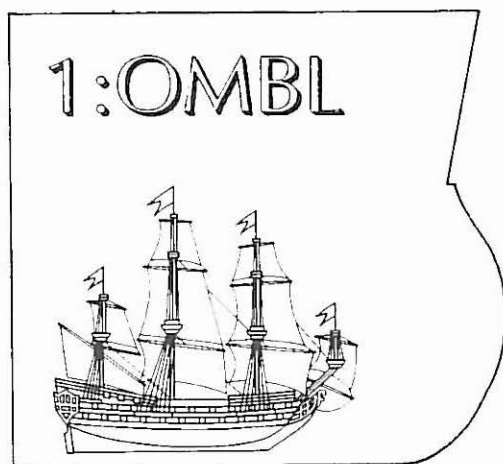
Som omtalt i sidste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift har laudet udgivet 2 nye bøger, nemlig **Lærebog i træskibsbygning** og **Byggevejledning til en orlogsskonnert**, sammen med vor tidligere udgivelse **Modelbyggerhåndbog nr. I**. Dette skulle gerne være begyndelsen til en længere serie af bøger af interesse for modelbyggere. Første oplag af de 3 bøger er allerede ved at være udsolgt, men er du interesseret i at erhverve nogle af dem, kan du komme på en venteliste til 2. oplag. Bøgerne koster for de førstes vedkommende 75 kr. pr. stk. og den sidste 50 kr. De leveres som A4 løssblade (med 4 huller) til indsætning i ringbind. Bestilling kan ske hos Per Jessen på telefon 45 81 69 15.

Har du forslag til bøger, du kunne tænke dig udgivet, eller har du måske færdigt materiale liggende, vil vi gerne høre fra dig, ligesom vi gerne vil vide, hvilke emner medlemmerne vil have uddybet i artikler eller bøger.

Modelbyggerlaugets medlemsemlen.

I adskillige år har Modelbyggerlauget haft et medlemsemlen, men det er der nok ikke så mange medlemmer, der er klar over. Emlen, som viser laugets logo, er udført i "guld" med orlogsskibet på mørkeblå baggrund, og det fås som emlen på nål til 50 kr., som slipsenål til 50 kr. og som manchetknapper, et sæt i æske til 70 kr. Bestilling kan ske hos laugets kasserer, Peter Maack på telefon 39 65 54 83, så vil det ønskede blive tilsendt.

Vort logo kræver måske lidt forklaring. Indramningen er et halvspan af slagkrydseren "Hood" med den karakteristiske torpedo bulge. Øverst i det blå felt har vi symbolet 1:OMBL, som vi kender fra angivelsen af et skalaforhold 1 til, her 1 til Orlogsmuseets **ModelByggerLaug**. Nederst i feltet er det, som i Orlogsmuseets logo, en stiliseret tegning af museets ældste riggede model, som er vist.



På denne måde symboliseres vore interesseområder, nye og gamle krigsskibe, samt tilknytningen til Orlogsmuseet.

Museets ønskeseddel.

Igennem årene har Orlogsmuseet modtaget 15 nye modeller fra modelbyggere landet over. Tilgangen har igennem de senere år ligget på ca. 2 modeller om året. Dette har været med til at holde samlingerne levende for de besøgende, idet der løbende er nye spændende modeller at studere. Museets ledelse er meget glad for denne interesse for og opbakning omkring museet, en byggeaktivitet, som må siges at være enestående i dansk museumsverden. Kunstmuseet Louisiana viser for tiden en udstilling med titlen "De Glade Givere", hvor man kan se nogle af de kunstværker, som danske museer i tidernes løb har modtaget fra privatpersoner. En udstilling med en tilsvarende titel vil meget nemt kunne arrangeres på Orlogsmuseet med de modeller, som er blevet fremstillet og foræret specielt til museet.

Nu er det ikke alle modeller, som har samme interesse, set med museets øjne. For visse tidsperioders vedkommende giver samlingerne en god og fyldig dokumentation, medens der er andre perioder, som kun er repræsenteret med ganske enkelte modeller. Derfor har museet en ønskeliste over modeller, som kan udfylde hullerne i samlingerne. Kunne nogle af laugets medlemmer tænke sig at udføre modeller til opstilling på museet, kan det anbefales at kontakte Orlogs-

museet og diskutere projektet, inden man begynder på arbejdet. Museet og modelbyggerlauget vil altid gerne yde bistand med valg af model og skala, fremskaffelse af tegninger og valg af byggemetode samt give råd og dåd undervejs. Nedenfor findes en liste over modeller, som kan være med til at udfylde huller i museets samling, eller som er af særlig historisk værdi. Ud over de nævnte vil der naturligvis være mange andre modeller, som museet med glæde vil modtage.

Fregatten "Hvide Ørn" 1797-1799.

Fregatten førte 24 stk. 8-pundige kanoner, var 129 fod lang, 32½ fod bred og stak 14 fod. Konstruktøren var F.C. Hohlenberg, hvis skibe var karakteristiske ved deres høje grad af optimering på de givne dimensioner.

Skrueskonnerten "Ingolf" 1876-1926

Skibet havde et displacement på 1012 t, var 59 m langt, 8,53 m bredt og med et dybgående på 4,16 m, maskineriet ydede bare 630 HK. Ingolf var i sin tid meget kendt også uden for landets grænser, da det ofte var stationsskib i Dansk Vestindien.

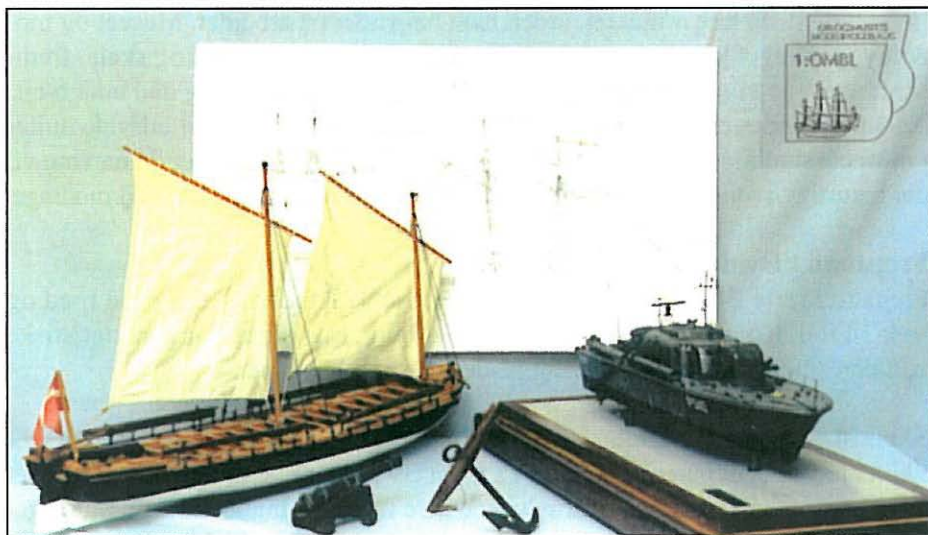
Panserskibet "Helgoland" 1878-1907.

Det var Danmarks første regulære panserskib med et displacement på 5480 t, det var 79 m langt, 18 m bredt og med et dybgående på 5,9 m. For sin samtid var det meget stærkt armeret med en 30,5 cm Krupp BK, 4 stk. 26 cm BK og 5 stk. 12 cm BK. Skibet fungerede ofte som admiralskib og flagskib og fik ofte repræsentative opgaver.

Minelægger af "Falster"-klassen 1963-ca. 2004.

Displacementet er ca. 2000 t, de er 72,5 m lange, 12,8 m brede og stikker 3,7 m, maskineriet er på 4800 HK til 17 knob. Det er skibe, som i den lange tjenestetid har fungeret som uddannelsesskibe for meget af Søværnets personel, og som derfor vil huskes af mange.

Tidligere ønskeliste se Marinehistorisk Tidsskrift 1996 nr. 4.



Tilmeldingskort

Konkurrencedeltager/udstiller:

Navn:

Adresse:

Konkurrencedeltageren ønsker at deltage som junior:

Udstiller i klasse nr.:

Modelnavn (beskrivelse):

.....

Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, DK-1415 Kbh. K. Tlf + 45 32 54 63 63

MODELSKIB 2000

Modelkonkurrence og udstilling

Så er det ved at være sidste udkald, hvis man vil tilmelde sig enten konkurrence eller udstilling! Vi har allerede fået en del tilsagn om deltagelse, det er selvfølgelig Modelbyggerlaugets egne medlemmer, som har meldt sig, men også fra modelbyggere uden for laugets kreds har der været mange tilmeldinger. Det har været bemærkelsesværdigt, at de fleste deltagere har tilmeldt flere, ja under tiden mange modeller, og at næsten alle ønsker at deltage i konkurrencen, men vi skal erindre om, at man, hvis man ønsker det, kan nøjes med at deltage i udstillingen. For lige at repetere arrangementet kommer der til at foregå følgende:

- Ca. 3 uger før konkurrencen vil alle, der har ønsket at lauget afhenter deres modeller, blive ringet op og afhentningsdag og tidspunkt vil blive aftalt. Ved afleveringen skal alle modeller være forsynet med udstillerens navn og telefonnummer samt et tilmeldingskort, som vist på modstående side (tilmeldingskortet kan sendes til Orlogsmuseet inden afleveringen).
- Ca. 8 dage før konkurrencen kører vi gennem landet og afhenter modeller.
- Modelbyggere, der selv afleverer modeller, kan gøre det i dagene den 28., 29. og 30. marts mellem kl. 12.00 og 16.00 på Orlogsmuseet (andet afleveringstidspunkt kan aftales med Per Jessen på telefon 45 81 69 15).
- Lørdag den 1. april kl. 12.00 åbnes konkurrence og udstilling for publikum.
- Søndag den 2. april er der åbent for publikum mellem kl. 12.00 og 16.00. Uddeling af præmier og diplomer sker kl. 15.00.
- I månederne april og maj er udstillingen åben for publikum på museets sædvanlige åbningstider.
- Fra tirsdag den 2. juni kan modellerne afhentes på Orlogsmuseet.
- Ca. 8. juni transporteres modellerne tilbage til udlånerne (nærmere aftale pr. telefon).

Modellerne skal have maritim tilknytning (ikke nødvendigvis orlogsskibe), og de vil blive bedømt 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. Flaskskibe og halvmodeller
6. Plasticmodeller
7. Karton- og papirmodeller
8. Maritime fly

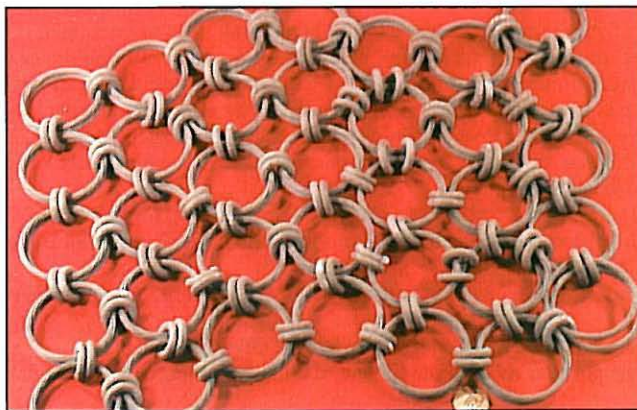
Man kan deltage enten som junior (indtil 18 år) eller senior.

Ønsker man ikke at deltage i konkurrencen kan man deltage udelukkende i udstillingen fra 1. april til 28. maj 2000 (aflevering som ovenfor beskrevet).

Vi ser meget gerne, at deltagerne kontakter os hurtigst muligt, dette kan ske ved at ringe til Per Jessen på telefon 45 81 69 15.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/1999:
Det viste værktøj har været anvendt til kontrol af en forbrænding f.eks. på risten i en kulkeddel. Det kan på samme måde bruges ved oliebrændere. Den blå farve tydeliggør hvor på risten, i olieflammen, den rigtige temperatur er. Den heldige vinder blev **Knud A. Henriksen, Bredgade 60 a, 9670 Løgstør**, som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst, hvad det er, vi ser på billedet. Det viste (bredde ca. 40 cm) er en del af en større helhed. Vi kan give den hjælp, at det har været anvendt på krydserkorvetten Valkyrien (1888).

Svar til Orlogsmuseet senest 31. marts 2000.

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 Harremoens, 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 Sven 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.

02382 KHC 40057 041
K SØDERLUND
MARIEHØJ ALLE 41
2970 HØRSHOLM 2970 o 13/27 2

POSTADRESSERET BLAD



FORSENDELSESOMSLAG - AFRIVES



**ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB**

Medlemskort 2000

Navn:

Medlemsnr.:

Type:

Medlemskortet giver gratis adgang til Orlogsmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Vikingeskibshallen i Roskilde.

De bedes venligst anføre på medlemskortet hvilken type medlemskab De har tegnet: Alm. medlem eller ægtefæller.