

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



33. årgang

Nr. 2 - Maj 2000

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
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. 150.-
Enkelte numre kr. 25.-

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

- Dunkirker-fribytternes overgreb på dansk-norske undersætter i år 1600
Ragna Heyn Olsen 29
- Holmen 1968, et tilbageblik.
Modelbyggerlaugets historiske bevaringsprojekt i 1:200.
Del I: Dokøen og Frederiksholm
Poul Beck 44

Andet:

- Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab. Indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling 41
- Debat 42
- Særudstilling om Stevnstfort 50
- Bustur 51
- Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab 52
- Meddelelser fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug (bl.a. referat af generalforsamlingen) 54
- Opgavebilledet må desværre udgå på grund af pladsmangel. Løsningen på opgaven i sidste nr.: Torpedonet.

Forside:

Flådens skonnert Delphinen, bygget 1827 og udgået 1861. Modellen er bygget af Peter Maack i skala 1:30 og er skænket museet i marts 2000. Delphinen, en såkaldt bæltsskonnert, blev brugt som bevogtningsfartøj i Storebælt med station i Nyborg. Som der ses af de bagudstagede master er Delphinen bygget efter nordamerikansk koncept af fabrikmester A. Schifter. (foto: Søren Nørby, Orlogsmuseet)

Dunkirker-fribytternes overgreb på dansk-norske undersåtter i år 1600.

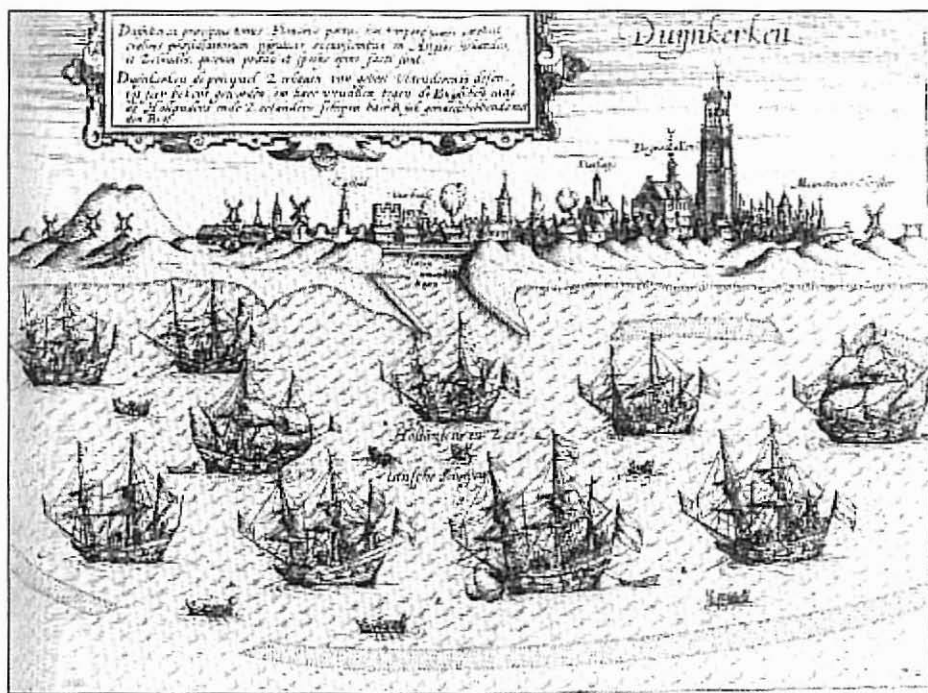
Ragna Heyn Olsen

I 1600-tallet behøvede betegnelsen "dynkircker" ¹ ikke en uddybning. Det var i sig selv en rigeligt dækkende betegnelse for den gruppe af spansk-flamske fribyttere fra Dunkerque, som gjorde søfarten usikker i hele Nordatlanten. Dunkirkerne havde fået tildelt vide beføjelser af deres spanske konge til at spolere søfarten for den spanske konges fjende de syv nordligste nederlandske provinser, kaldet Generalstaterne. I det mellemværende spillede det dansk-norske riges neutralitet ingen rolle og der var således ingen garanti for de danske undersåtter, der enten befandt sig på nederlandsk byggede skibe eller på skibe lastede med nederlandske varer. Dette er historien om de dunkirkere, som forbrød sig mod dansk-norske undersåtter omkring år 1600.

Dunkerque og "den flamske armada" omkring år 1600

Nederlandene bestod af i alt 17 forskellige provinser, hvor man talte 7 forskellige sprog og havde mindst lige så mange styreformere. Nogle af provinserne tilhørte hertugdømmet Burgund, mens andre var tilknyttet Det tysk-romerske Rige. Det var den tysk-romerske kejser Karl V, der ved sin fædrene og mødrene arv samlede fyrstehusene Habsburgs og Burgunds besiddelser og for at gøre det hele lidt enklere, omdannede han i 1548 alle de nederlandske provinser til et samlet administrationsområde. I 1556 abdicerede Karl V til fordel for sin søn

Philip II, som i modsætning til sin far valgte at regere Nederlandene fra sin residens i Spanien. Som statholder indsatte han sin halvsøster Magareta af Parma og udpegede et regeringsråd af spanske embedsmænd og nederlandske højadelige. Det kom dog hurtigt til uoverenstemmelser mellem det meget katolske hof i Madrid og de nederlandske adelige mht. spørgsmålet om den lutheranske og calvinistiske lære, som havde stor udbredelse i især de to nordlige nederlandske provinser Holland og Zeeland. Det resulterede i to væbnede oprør mod det spanske herredømme i henholdsvis 1566-67 og 1568-1572.²



Prospekt af havnen i Dunkerque omkring år 1600. Stik fra Guiccardinis "Beschreijvinge van alle de Nederlanden" udg. I Amsterdam 1612. I forgrunden ses orlogsskibe fra Generalstaternes flåde, som hvert år fra begyndelsen af marts til slutningen af oktober lagde en blokade ud for indsejlingen til Dunkerque i et forsøg på at holde dunkirkerne i havn. (Gengivet i AKVELD (red.); "Maritieme Geschiedenis der Nederlanden" bd. 2, Bussum 1977)

Dunkerque lå dengang i provinsen Flandern, som var overvejende spansk kontrolleret, og havnebyen fungerede som udgangspunkt for en fribytterflåde, der af spanierne blev kaldt den "flamske armada". Dunkirkerne fik den spanske konges tilladelse til at ødelægge handels- og søfarten for de syv nordlige protestantiske nederlandske provinser, der i 1579 dannede en

republik, på dansk kaldet **Generalstaterne**. De sydlige provinser var enten forblevet loyale mod den spanske konge og den katolske tro eller var ved magt blevet generobret af Magarata af Parmas søn, Alexander Farnese. Disse provinser svarer i grove træk til det område vi i dag kender som Belgien, dengang kaldet **de spanske Nederlande**.

Dunkirkerne blev dog først for alvor et problem for den dansk-norske skibsfart efter 1598, det år hvor den spanske konge Philip III yderligere strammede de spanske restriktioner overfor Generalstaterne. Han forbød enhver form for handelsinteraktion der på nogen måde involverede provinserne i Generalstaterne og deres indbyggere. For at understrege hvor alvorligt han mente det, fængslede han en del spanske borgere, som på fredelig vis havde samarbejdet med købmænd fra Generalstaterne og hvis loyalitet han ikke kunne vide sig sikker på. Handelsembargoen kunne kun håndhæves vha. en flåde der var stærk nok til at tage kampen op med Generalstaternes orlogsskibe. Mange af skibene fra den regulære spanske orlogsflåde egnede sig dog ikke til sejlads i hverken Nordatlanten eller langs lavvandede kyster og desuden befandt det spanske verdensimperium sig i en alvorlig økonomisk krise, der ikke uden videre tillod store investeringer i nyt materiel. Løsningen på dette problem var forholdsvis enkel, for det var omkostningsfrit at tillokke investorer, der havde midlerne til selv at stille med skib og mandskab og som til gengæld fik størstedelen af prisepengene for de opbragte handelsskibe. Der var gode penge at hente, for normalt gik kun 10% til statskassen, 2% til en forsikringskasse for enker, forældreløse og invalide, hvorefter den resterende del blev

fordelt mellem den såkaldte "*principal haubtman*"³ dvs. skibsrederen, kaptajnen og mandskabet, som af hensyn til deres sjæls frelse normalt også skænkede et beløb til Kirken. Indbyggerne i Dunkerque omstillede sig hurtigt til fribytter-erhvervets muligheder, da de i forvejen længe havde haft tradition for at supplere indtægterne fra sildefiskeriet med lidt sørøveri ved siden af. Denne arbejdsfordeling afspejlede sig endda på byens segl; en havmand bevæbnet med en sabel, bærende et skjold med billedet af en sild. For en sørøver var der også klare fordele ved at opnå et *commissionsbrev*, der definerede indehaveren som værende i spansk tjeneste. Dermed var han nemlig ikke længere en lovløs forbryder, men blev beskyttet af et omfattende spansk-flamsk retssystem med admiralitetsdomstole både i Dunkerque og Bruxelles.

Spanske kongefregatter og dunkirkernes snauw'er

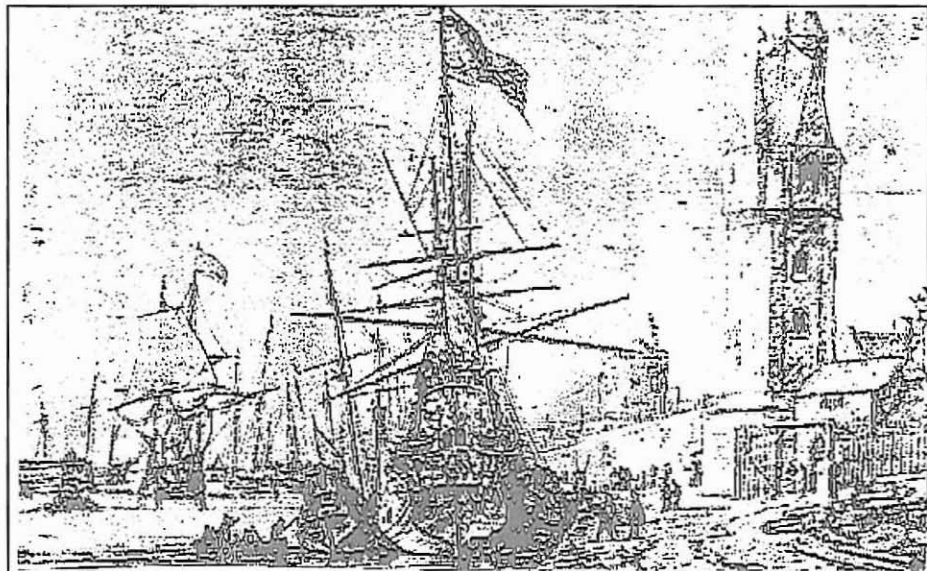
Reelt bestod den flamske armada af to konkurrerende flådeenheder; de privat ejede fribytterskibe og et mindre antal af den spanske konges fregatter, de såkaldte *koningsschepen* på mellem 80-120 læster. Læstemålet er set med nutidens øjne en lidt u håndgribelig måleenhed, men 1 læst svarer til ca. 2 tons. I årene indtil 1609 udrustedes der



Dunkerques bysegl med mottoet Ad Causas som det så ud i 1558. Byen havde en lang tradition for at kombinere fiskerierhvervet med sørøvervirksomhed, hvad der på byseglet udmøntede sig i et billede af en væbnet havmand og våbnet med en sild og den burgundiske løve. (Gengivet i CANTABOUS; Gens de Mer a Dunkerque, Dunkerque 1977)

gennemsnitligt 30 fribytterskibe og 10 *koningsschepen* årligt.⁴ Set i tonnage var de to flådeenheder dog rimeligt jævnbrydige, idet fribytterne som regel anvendte mindre fladbundede flamske skibstyper, der hvis situationen krævede det, kunne fremdrives med årer. De mest populære modeller var de ca. 30 læster store *snauw* eller *kat*.⁵ Disse skibstyper gav de private fribytter en fordel frem for de store *koningsschepen*, fordi den nemmere kunne manøvrere på lavt vand og samtidigt vha. årerne havde mulighed for at snige sig

ind på byttet i vindstille vejr. Effekten kunne også tydeligt aflæses på dunkirker-admiralitetes priseregnskaber, hvor det var de private fribyttere der stod for omkring 90% af admiralitets indtægter.⁶ Groft sagt kan man da også sige, at *koningsschepenes* primære funktion var at tage kampen op med de orlogsskibe, som Generalstaterne udrustede som modsvar på dunkirker-fribytterne. Hvert år fra begyndelsen af marts til slutningen af oktober både håndhævede Generalstaterne en blokade af kysten ud for de spanske Nederlande, samt sørgede for konvojeret af de sårbare sildefiskeflåder i Nordsøen og af handelsskibene på deres vej ind og ud af Østersøen.⁷ Ved admiralitetet i Bruxelles skelnede man også mellem de søfolk som arbejdede på *koningsschepen* og de som gjorde tjeneste på de private fribytterskibe. Sidstnævnte kaldtes *armadores* eller *armateurs* og ve den, der omtalte dem som fribyttere. På nederlandsk og flamsk betegnede ordet "*freijbuiten*" nemlig terroriserende bander af lejesoldater der i modsætning til dunkirkerne både var lov- og herreløse. Heller ikke dunkirkernes nederlandske fjender omtalte dem som fribyttere, men anvendte gerne ordet *particulares* i officielle retslige tekster og det mere jævne "pirat" i private breve. Set fra dunkirkernes og deres overordnedes synspunkt kunne man stille dem til regnskab for krigshandlinger de begik



Tegning af Bonaventura Peeters (1614-1652), Kunstmuseet i Bruxelles. Inderhavnen i Dunkerque ved arsenalet med skibe fra den flamske armada. (Gengivet i AKVELD (red.) "Maritieme Geschiedenis der Nederlanden" bd. 2, Bussum 1977)

mod fjenden, de nederlandske oprørere. Det var fuldt ud legitime handlinger imodsætning til de handlinger en fribytter, som de selv forstod ordet ville begå.⁸

Dr. Georg Webers sagsanlæg ved admiralitetet i Bruxelles år 1601

Indtil år 1600 var det mere eller mindre overladt til borgernes eget initiativ, hvis de ville søge om enten en erstatning i klingende mønt eller en *restitution*, dvs. tilbagelevering af det op-

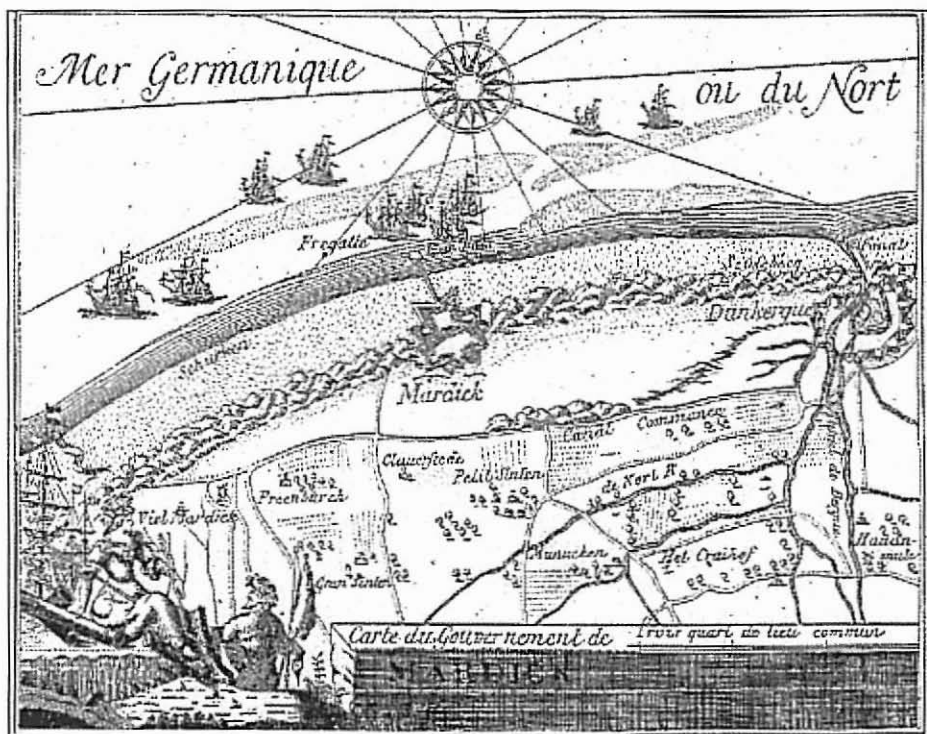
bragte skib og gods. Admiralitetsdomstolene i de spanske Nederlande havde med vilje gjort det næsten umuligt at opfylde alle domstolens krav om dokumentation og bevisførelse. Det var op til sagsøgeren at bevise, at hans ejendom var et "frit" dvs. neutralt skib, for admiralitetet gik altid ud fra at det modsatte var tilfældet. Skibets ejer havde en frist på tre uger efter opbringen til at skaffe detaljeret skriftlig dokumentation om følgende; skibets type og byggested, sammensætningen af mandskabet, herunder havde især deres fødested interesse for admira-

litetet. Principielt var én bådsdreng født i f.eks. Amsterdam nok til at hele skibet med indhold blev betragtet som ufrit. Af samme grund havde Christian IV i maj måned år 1600 udsendt en advarsel til alle rigets købstæder "...mod at sætte nederlændere til skip-pere, styrmænd eller købmænd på deres skibe."⁹ Derudover skulle der foreligge oplysninger om lastens indhold og værdi, samt dens oprindelses- og destinationssted. Alt dette ville blive sammenlignet med de oplysninger og inventarlistes, som prisemesteren¹⁰ og hans ansatte i Dunkerque førte over de prisetagne skibe og deres last. Der skulle også nøje gøres rede for eventuelle våben og skyts ombord og for i hvilke havne skibet havde lagt ind undervejs.¹¹ Skibets ejer skulle altså dermed kunne bevise overfor admiralitetet at hverken skib, varer eller mand-skab havde nogen som helst forbindelse med Generalstaterne og at det ikke havde været hensigten at genere den spanske konges undersåtter. Fra admiralitetets synspunkt fandtes ingen nedre petitesegrænse for hvornår et skib kunne dømmes "ufrit" og det var ekstremt sjældent at sagsøgeren fik medhold i sådanne erstatningsager.

Det var dog ikke en særlig omsorg for hverken undersåtternes eller for handelsfartens sikkerhed, der motiverede Christian IV til at sende en embedsmand fra det tyske kancelli til Bruxelles for at tiltale dunkirkerne. I et

brev til rigskansler Christen Friis gav kongen nemlig udtryk for, at han i den grad var personligt irriteret over, at dunkirkerne krænkede hans højhedsret over de dansk-norske havstrømme og at de tilsyneladende var ligeglade med, at han ikke havde nogen strid med hverken den spanske konge, generalguvernøren af de spanske Nederlande eller Generalstaterne selv for den sags skyld.¹² Det var i denne anledning, at rigskansler Friis i begyndelsen af 1601 sendte dr. jur. Georg Weber til admiralitet i Bruxelles. Dr. Weber var en meget effektiv og ikke mindst flittig jurist, for han sørgede for at lave afskrifter af alle dokumenter og breve med relation til forløbet af retssagerne, hvorpå han løbende sendte dem hjem til kongen og rigskansleren. Det er disse papirer der den dag idag findes på Rigsarkivet.

Konkret førte dr. Weber fire sager mod fem navngivne dunkirker-kaptajner, som i løbet af sommerhalvåret år 1600 havde forgrebet sig mod dansk-norske søfolk. Danskerne havde været i kontakt med flere af periodens mest effektive og berygtede dunkirker-kaptajner; Jacob Thomassen, brødrerne Michel og Meus Jacobsen, Sigbrant Petersen og Dietrich Lütken.¹³ Af disse var de to første fortsat i live og Lütken befandt sig i et fængsel i Spanien. Det var under retssagen ikke klart om de anklagede kaptajner førte de spanske *koningssschepen* eller priva-



Fra Faulconnier. Vue over kystlinjen ved Dunkerque og dens forsvarsværker. Fæstningen Mar-dijck anlagdes i 1621 som led den ny offensiv i forbindelse med at en 12-årige våbenstilstand mellem Spanien og Generalstaterne udløb. (Gengivet i CANTABOUS; "Gens de Mer a Dun-kerque", Dunkerque 1977)

te fribytterskibe. Det var dog heller ikke en problemstilling, som dr. Weber ønskede at diskutere, for efter hans mening var dunkirkerne ikke andet end simple tyve og mordere hele bundtet. Dr. Webers ordvalg under retssagen faldt både den spanske generalguvernør, ærkehertug Albrecht og stadsadvokaten fra Dunkerque for brystet. De fandt det begge ganske uacceptabelt, at

dr. Weber omtalte deres ansatte i vendinger som var de "...fribyttere, sørøvere, tyrkere og barbarer." ¹⁴

I den første sag havde dunkirkeren Jacob Thomassen på østsiden af øen Ameland udgevet sig for at være orlogskaptajn på et af Generalstaternes skibe og havde bordet skibet JONAS, som blev ført af en dansk skipper ved navn Mathias Holm og som var ejet af

hamburgeren Heinrich Meiers. Med en vis sans for galgenhumor havde Thomassen spurgt den danske skipper om han monstro havde set nogle dunkirkere i nærheden? Hertil svarede Holm, at nej det havde han ikke, hvorpå Thomassen kunne bekræfte, at han da såmænd stod lige ved siden af én. Mathias Holm og hans mandskab måtte da aflevere penge, tøj og løsøre til en værdi af 350 rdl. og de var, ifølge dr. Weber blevet torteret på det groveste og havde fået mange varige mén. Den anden sag drejede sig om brødrene Michel og Meus Jacobsen, der altid arbejdede sammen og førte hver sin *pinas*. Da deres overtalelelsesmetoder var temmelig bastante, havde de uden større besvær fravristet den københavnske skipper Søren Sørensen varer til en værdi af 839 rdl. og 30 skilling. Det skal siges, at dr. Weber var ekstremt omhyggelig med at angive hver enkelt genstands præcise værdi på sine lister over det mistede gods og udstyr. Det pågældende skib var ejet af købmanden B. Berns fra Hamborg. Det var dennes søn af samme navn, der senere indgik i et konsortium med en anden bekendt hamborgsk købmand ved navn Marselies; et firma som Christian IV gjorde mange forretninger med.¹⁵ Dr. Weber krævede på Berns' vegne fuld erstatning for skibet, som de to brødre havde ladet løbe på grund. Det var nemlig ikke altid at dunkirkerne fandt det umagen værd at

tage et skib som prise, for det betød at de måtte undvære mandskab fra deres egne skibe til at sejle prisen hjem til Dunkerque. De havde antagelig et godt øje for nyere skibe af en vis kvalitet, som de vidste kunne indbringe en god pris på det omfattende flamske brugtskibsmarked.¹⁶ Berns' skib havde som følge af grundsætningen været for ødelagt til at kunne fuldføre sin rejse til Spanien, hvor det skulle aflevere sin last af norske master. Dunkirker-kaptajner spildte åbenbart ikke tid på at spørge til lasten eller dens destination. I dette tilfælde så Michel og Meus Jacobsen i hvert fald stort på om de skadede deres egen arbejdsgivers interesser. Admiralitetsdommerne i Bruxelles var dog ikke videre lydhøre overfor dr. Webers fremlægning af forløbet og insisterede på, at der ifølge deres oplysninger ikke havde været master ombord, men kun malt og viktualievarer.

Den tredje sag drejede sig om den københavnske borger Wilhelm Halberstadts skib DANIEL, som på vej hjem fra England med varer til kongens eget hof var blevet frataget gods til en værdi af 1088 rdl. og 15 skilling. Skipperen Augustin Kertsen af Danzig havde bedt om at blive behandlet som det sig en fri mand burde, dvs. om ikke at blive udsat for vold. Dunkirker-kaptajnen Sigbrandt Petersen havde blot leet af denne bøn og havde frataget ham Christian IVs **originale** dvs. egenhændigt skrevne søpas. Det faktum, at der var

tale om et originalt brev og ikke en kopi, blev fremhævet flere gange under sagsfremlæggelsen. Værst var dog, at Sigbrant Petersen ikke alene tog søpasset men havde samtidigt ladet hånt om Christian IVs myndighed. Dr. Weber citerede ham for at skulle have sagt; "*...der Pass ist gutt, der Man ist gutt, dass Gutt ist besser, der Köning ist ein gutt Mann, wir fragen aber nicht viel nach Ihm...*"¹⁷ Det behøver ikke at have været præcis disse ord som Sigbrandt Petersen brugte, men de opsummerer formodentligt udmærket dunkirkernes generelle opfattelse af den danske konges myndighed i Nord-søen.

Sagen om Dietrich Lütkens' hævnaktion

Især sagen om den femte kaptajn Dietrich Lütkens optog dr. Weber og admiralitetsdommernes tid og opmærksomhed. Han havde begået en regulær hævnaktion mod den norske skipper Björn Jönsson fra Bergen og dennes mandskab. Jönssons skib var blevet opbragt og bordet på sin vej mod Amsterdam af Lütkens og mandskabet var, ifølge Weber blevet slået med økser til blodet strømmede dem ud af øre, næse og mund. En fik skåret kinderne af og andre næse og ører, som herefter blev syet fast til roret. Skipperen Jönsson havde man forsøgt at

garrottere med et stykke snor, som dog var knækket. Han blev da kastet overbord, men havde på den ene eller anden måde reddet sig i land og var efter en lang og besværlig rejse til fods nået Danmark, hvor han personligt havde klaget sin nød for Christian IV. Siden var Jönsson fulgt med dr. Weber til Bruxelles, hvor han optrådte som vidne i sagen.¹⁸

Under mishandlingen var de dansk-norske søfolk blevet mindet om dunkirker-kaptajnen Dirk Jorissens skæbne. Denne kaptajn og hans mandskab på 42 mænd var i slutningen af 1599 blevet fanget i en norsk havn og var alle blevet hængt som gemene sørøvere i Amsterdam. Kaptajn Lütkens og hans mandskab havde haft venner og familie blandt Jorissens folk og de lod nu deres vrede og frustration gå ud over et tilfældigt norsk skib, fordi de holdt de dansk-norske myndigheder ansvarlige for Jorissens skæbne. Generalguvernøren af de spanske Nederlande, ærkehertug Albrecht havde i efteråret 1599 også skrevet et par breve til Christian IV, hvor han tørt bemærkede, at det da vist var så som så med danskernes neutralitet i sagen om Jorissens arrestation og at man havde været Generalstaternes orlogskaptajner lidt for behjælpelige. Christian IV var selvfølgelig helst fri for både dunkirker og Generalstaternes orlogsskibe på sine havstrømme og det var da heller ikke specielt velset at Generalsta-

ternes kaptajner øvede selvjustits mod dunkirkerne på dansk-norsk farvand, men hvis der ikke var nogle danske orlogsskibe i nærheden til at lægge sig imellem, så kunne overgreb ikke forhindres. Ifølge Albrechts version af forløbet med Jorissens arrestation, havde Jorissen søgt i havn i Norge for at skaffe proviant til hjemfarten. Han var gået fra borde for at tale med de lokale købmænd og i hans fravær havde to af Generalstaternes orlogsskibe overrasket og erobret fribytterskibet, som de lod føre til Amsterdam sammen med hele Jorissens mandskab. Jorissen blev herefter indfanget i Norge af de danske myndigheder og fængslet i København som en gemen sørøver. Herfra lod man ham siden løslade og han var mere eller mindre bevist blevet overladt til sine fjender, som ikke havde behøvet at gøre andet end at sende et par mænd til at afvente, at Jorissen trådte ud af fængselsporten.¹⁹ Inden dr. Weber fik lov til at begynde fremlæggelsen af sine fire sager, måtte han først stå skoleret og give admiralitetsrådet i Bruxelles en forklaring på, hvorfor den danske regering havde undladt at svare på de klager, som de havde sendt angående de danske myndigheders behandling af kaptajn Jorissen.²⁰

Domsafsigelse og ærkehertug Albrechts indgriben

Under forløbet af alle fire retssager forsøgte admiralitetsdommerne på alle måder at pille dr. Webers fremstilling fra hinanden ved at gå ned i detaljer om småbeløb, som de ikke mente stemte overens med deres papirer. Det var ikke usædvanligt, at dunkirkerne lemlæstede folk på det groveste og disse handlinger krævede derfor heller ingen videre forklaring, men admiralitetet antydede at man ville straffe Dietrich Lützens med fængsel. Dr. Weber lod sig ikke stille tilfreds med dette svar, for han vidste udmærket godt at Lützens allerede da befandt sig i et spansk fængsel, fordi denne havde gjort sig skyldig i at lade et velbeladent hollandsk handelsskib passere mod bestikkelse. I øvrigt var dr. Weber ikke det fjerneste interesseret i at føre en diskussion om det moralske aspekt af dunkirkernes opførsel. Sagens kerne var udelukkende hvorvidt danskerne havde krav på erstatning og i så fald hvor meget. Efter nogle måneders diskussion frem og tilbage var man ikke nærmere en afgørelse. Af hensyn til det "gode naboskab og venskab" med Danmark, så Albrecht sig derfor nødsaget til at blande sig i sagen. Han skulle dog lige have det sidste ord sagen og fremlagde et argument der set fra hans synspunkt legitimerede alt. Efter Albrechts mening

havde danskerne ved at besejle protestantiske havne i Generalstaterne overtrådt Speiertraktaten af 1544. Det var en aftale som den daværende kong Christian III havde indgået med den spanske konge og tysk-romerske kejser Karl V for at få anerkendt sin kongemagt. Karl V havde lovet ikke at blande sig i danske forhold ved f.eks. at støtte den katolske Christian II's døtre i at gøre krav på tronen og Christian III havde til gengæld bl.a. forpligtiget sig til at distancere sig fra sine protestantiske allierede og føre en kejservenlig politik. Ærkerhertug Albrecht mente altså, at danskerne 50 år efter indgåelsen af denne traktat helt og holdent skulle afholde sig fra at drive handel med protestanter.²¹ Der findes desværre ikke en skriftlig reaktion fra hverken Christian IV eller rigskansler Friis på denne argumentation, men de er formodentligt i fællesskab blevet enige om, at det ikke var umagen værd at svare. Der var heller ikke grund til at gøre yderligere ud af sagen, eftersom ærkehertug Albrecht for at vise sin velvilje lod sin finansminister med det økonomiske ansvar for den flamske armada, *contadoren* Guerra de la Vega udbetale dr. Weber en sum på 6300 floriner og 2100 kejserlige daler, svarende til det samlede beløb, som dr. Weber havde krævet udbetalt i alle de fremførte sager.²² Man ville alligevel aldrig kunne få admiralitetet til at indrømme, at der var blevet begået

overgreb mod neutrale skibe og der var ikke grund til at insistere på en officiel undskyldning. Dr. Weber kom jo hjem med det vigtigste, nemlig rede penge, og set i den betragtning var det ikke så vigtigt hvad admiralitetsrådene i Bruxelles mente.

Noter:

1. Som brugt af Christian IV i BRICKA (red.); *Kristian den Fjerdes egenhændige breve* Kbh. 1887f/1969f.
2. GEOFFREY, PARKER; *The Dutch Revolt* London 1977 og *Spain and the Netherlands 1559-1659* London 1979.
3. F.eks. brugt i TKUA (dvs. Rigsarkivet, Tyske Kancelli Udenlandske Afd.), spanske Nederlande AI, #2; 1/11 1589 og 22/11 1589 "*Copie Jacob Rostrup bestallung von dem Prinzen von Parma*", "*Copie Jacob Rostrup bestallung von dem Marquis de Renty*", samt i diverse breve fra generalguvenøren ærkehertug Albrecht til Christian IV ang. dunkirkeren **Filip de Voss** "...*unsere hauptman und capitan unsere Armada zur Duinkerken*" Om de Voss' livsforløb se kommende artikel i *Personalthistorisk Tidsskrift* af samme forfatter.
4. AKVELD (red.); *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* Bd.2, s. 130 Bussum 1977.
5. Samme værk s. 44, s. 56 og s. 65.
6. Om admiralitetet i Dunkerque og fribytterflådens opbygning og sammensætning se POLLENTIER, F.; *De Ad-*

- miraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen 1596-1609* Bruxelles 1972. Angående den flamske armadas videre historie i dens storhedstid efter 1621 se STRADLING, R.A.; *The Armada of Flanders* Cambridge 1992.
7. AKVELD (red.); *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* Bd.2, s. 218 Bussum 1977.
 8. PARKER, GEOFFREY; *The Army of Flanders and the Spanish Road* Cambridge 1972 og STRADLING: *The Armada of Flanders* s. 43 og s. 89. Anvendelsen af ordet "freijbuitter"; TKUA, spanske Nederlande AIII, #10 "*Supplication contra Cornelius Petersen*" og TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Responce et Solution Arcdus Albert*" samt TKUA, Spanien AIII, #8 "*Klagen die Alhierwohnende Niederländischen Nation*".
 9. *Kancelliets Brevbøger* Bd. 1596-1602 åbent brev til alle borgmestre og råd i rigets købstæder, 15/5 1600.
 10. Frit oversat fra det nederlandsk/ flamske ord *Buitmester*.
 11. TKUA, Spanien AIII, #8 "*Afskrift for artikel for købmænd, skibsredere og andre hvis skibe er bleven anholdt i den spanske kongens område og domanium*" dat. 1585.
 12. *Kancelliets Brevbøger* Bd. 1596-1602 missiv til kansler Christian Friis 12/9 1600.
 13. POLLLENTIER; *De admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen 1596-1609* Bruxelles 1972.
 14. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber til dels med bilag*" - "*Responce fra kommissæren Ad Causas* uden dato, samt *Responce et Solution Arcdus Albert* Bruxelles 1/4 1601, henholdsvis "...son député n'a raison d'appeler Pirates et Vreibuiters les Cap.nos et gens..." folie 1., første afsnit og "...no plus n'y nomme commo lo Turcq, ou altres Barbares..." folie 1, sidste afsnit.
 15. LAURIDSEN, JOHN T.; *Marselies konsortiet* Århus 1987.
 16. BEATENS, R.; *The Organization and Effects of Flemish Privateering* i *Acta Historae Neerlandica* Bd. 9, Haag 1976.
 17. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber...*" 18/4 1601, cit. folie 12r. In. 11-13.
 18. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber...*" 18/4 1601.
 19. TKUA, spanske Nederlande AI, #2 "*Breve fra ærkerhetug Albrecht af Østrig*" 19/8 1599 og 12/11 1599.
 20. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber...*" 1/3 1601.
 21. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber...*" - *Responce et Solution Arcdus Albert* 1/4 1601. Ang. Speiertraktaten se LARIDSEN (red.); *Danmark-Norges traktater* Bd.1 1523-1560, s.450f.
 22. TKUA, spanske Nederlande B, #12 "*Indberetninger fra dr. Georg Weber...*" - *Afskrift af brev fra ærkehertug Albrecht til Guerra de la Vega*.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Til medlemmerne!

I henhold til vedtægternes §7 indkaldes herved til ekstraordinær generalforsamling

Onsdag den 11. oktober 2000 kl. 19.30.

Den ekstraordinære generalforsamling afholdes umiddelbart inden
medlemsmødet samme aften.

DAGSORDEN:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Forslag om nedlæggelse af Forlaget Marinehistoriske Skrifter, jfr. den selvejende institutions vedtægter §3.
Baggrunden for dette forslag, der fremlægges af bestyrelsen, er at overdrage forlagsudgivelsen til Orlogsmuseet.
- 3) Forslag til vedtægtsændringer.
 - a. Såfremt forslaget under pkt. 2 bliver vedtaget, vil følgende vedtægtsændringer blive foreslået:
 1. I §4 afsnit 4 sættes der punktum efter "kasserer". Resten af sætningen stryges.
 2. §6 afsnit 4 pkt. 4 stryges.
 - b. Derudover foreslås følgende vedtægtsændringer:
 1. I §1 pind 5 tilføjes "og udpeger dettes redaktør".
 2. §3 anden sætning ændres til: "Pensionister over 65 år og studerende under 25 år betaler halvt kontingent".
 3. §6 afsnit 3: "Forslag, som medlemmerne måtte ønske behandlet af generalforsamlingen, skal være indsendt til formanden senest 1. februar. Evt. forslag fremsendes til medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingens afholdelse, eller meddeles sammen med indkaldelsen til denne i Marinehistorisk Tidsskrift".
 4. I §10 udskilles anden og tredje sætning og gøres til en selvstændig paragraf.
- 4) Eventuelt.

Bestyrelsen

DEBAT

Jørgen H. Barfod, fhv. redaktør for dette tidsskrift og fhv. formand for kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, har indsendt følgende:

Til Marinehistorisk Tidsskrift.

Jeg forstår ikke hvorfor tidsskriftet side 14 i en artikel "Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18. Aarhundrede" endnu en gang" bringer en udtalelse, der ikke kan ses som andet end et umotiveret æselspark, der ikke har nogen sammenhæng med den øvrige artikel.

Forfatteren skriver om et maleri at dette ofte ses " gengivet i historiske værker (dog med undtagelse af Jørgen H. Barfods Niels Juels Flåde fra 1997, der iøvrigt bærer vidnesbyrd om, at forfatterens forskning, såvel skriftligt som ikonografisk, er ophørt midt i 1970-erne)"

Det forekommer mig uanstændigt, at udtale sig på denne måde. Dels er der i "Niels Juels Flåde" en del fotografioer der ikke tidligere har været vist, og desuden omhandler mere end halvdelen af bogen et tidsafsnit, tiden efter 1700, på grundlag af en ny forskning af mig, og som her ses for første gang, altså efter en forskning, der både skriftligt og ikonografisk, har fundet sted i 1990-erne. Ganske vist er jeg oppe i årene, men jeg er ikke senil endnu.

Jørgen H. Barfod

Jeg forlanger, at ovenstående berigtigelse indrykkes i næste nr. af Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2 i året 2000.

Med venlig hilsen



Replik fra Niels M. Probst

Den konstatering, der, måske lidt umotiveret, slap med i den omtalte artikel, var egentlig blot ment som et lille hib. Barfods unådige reaktion fremtvinger imidlertid en substantiering. Lad mig straks understrege, at nedenstående ikke skal opfattes som en anmeldelse af bogen Niels Juels flåde. Det er blot tale om en påvisning af det faktum, som Barfod selv implicit erkender, nemlig

at de første 40 af de 60 år bogen dækker (1660-1720) bygger på ældre forskning. Såvel indhold som illustrationsmateriale er nemlig genbrug fra forfatterens Niels Juelsbiografi fra 1977. Den forskning, der har været fremlagt i løbet af de følgende tyve år, er stort set ignoreret.

Tag for eksempel behandlingen af Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677. I årene 1992-3

udspandt der sig i dette tidsskrift en længere debat om fortolkningen af kilderne til belysning af denne begivenhed. En debat, der bl.a. resulterede i en minutiøs plan over slagets forløb. Men skønt Barfod anfører Marinehistorisk Tidsskrift 1992-3 som anvendt litteratur, er det eneste spor af denne debat en enkelt sætning, hvor den danske eskadrerækkefølge ved slagets indledning anføres. Men i den rå skitse af slagets gang, som læseren spises af med, er rækkefølgen byttet om, og vendingen ved Stevns forgår her, i modsætning til alle tidligere fremstillinger, inklusive Barfods egne, bagbord over i stedet for til styrbord! Nogen argumentation for denne overraskende udlægning leder man forgæves efter. Preben Holcks bog Cort Adeler fra 1934 er anført i litteraturhenvisningen (som "den første større gennemgang af søheltens historie", Barfod kender åbenbart hverken Chr. Bruuns biografi fra 1871 eller P. Mylius' fra 1740). Holck forsøgte her, på baggrund af en konstruktionstegning, at påvise, at Adeler havde været en usædvanligt fremsynet skibskonstruktør. Argumentationen faldt imidlertid til jorden, da det (i MHT 85/2) kunne påvises, at nævnte konstruktionstegning hidrørte fra begyndelsen af 1680'erne, altså længe efter Adeleres død. Barfod berører ikke denne problematik, men når Holck anføres, burde læseren så ikke oplyses om, at hans hovedtese er faldet?

Hvilket bringer mig til ikonografien. I 1977 var kendskabet til danske orlogsskibes udseende før år 1700 ret begrænset. Siden har dette emne imidlertid været genstand for en intensiv forskning. Resultaterne har været fremlagt i en række artikler i Marinehistorisk Tidsskrift og Maritim

Kontakt, bl.a. i et nummer af sidstnævnte publikation, der var formet som et festskrift til Barfod i anledning af dennes 70-års fødselsdag.

Følgelig stod der i 1997 et langt rigere billedmateriale til rådighed end i 1977, men Jørgen Barfod valgte ikke desto mindre at genbruge sit gamle materiale. Selv fejlene i billedteksterne går igen. Således gengives på side 60 den skibsteknisk ubehjælpssomme Christian Morholts slagmaleri igen som et værk af den langt mere kompetente Claus Møinicken. Og igen i sort-hvidt. Her har tiden stået stille!

Som eksempel på den skibshistoriske uformuenhed, der præger bogen, tjener billedet på side 56 nok bedst. Billedteksten lyder: "Model af orlogsskibet Sophia Amalia, bygget på Holmen og tilgået flåden 1650 med 100 stykker. Deltog i de fleste slag under den skånske krig". Til det må indvendes, at dels blev tredækkeren Sophia Amalia bygget ved Christiania og dels var skibet overhovedet ikke udrustet under Skånske Krig. Og hvorfor får læseren ikke at vide, at modellen findes på Orlogsmuseet? I 1995 fik Orlogsmuseet iøvrigt tilført en stor model af orlogsskibet Gyldenløve 1670-1716. Dette skib deltog virkelig i alle større operationer under nævnte krig og det var stadig i tjeneste ved udbruddet af Store Nordiske Krig. Et billede af denne model havde været nok så relevant.

Hensigten med at udgive serien Flådens historie er at formidle den nyeste viden, således at det samlede værk i fremtiden vil kunne fungere som standardreference på området. Forlaget har tilmed stillet læserne i udsigt, at der lægges stor vægt på illustrationerne. Disse målsætninger lever Niels Juels flåde ikke op til.

Holmen 1968, et tilbageblik.

Modelbyggerlaugets historiske bevaringsprojekt i 1:200.
Del I: Dokøen og Frederiksholm.

Poul Beck

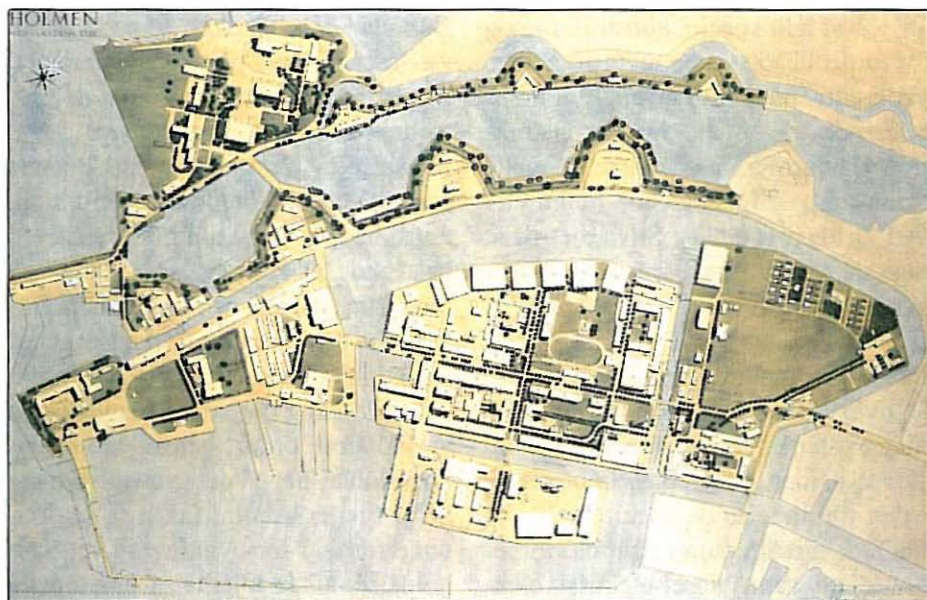
Orlogsmuseet har med sit ønske om en model af Holmen 1968 givet anledning til mange tanker om dengang og nu, og hvordan man gennemfører et "bevaringsprojekt" i størrelsesforhold 1:200, der giver et realistisk og levende billede af miljø og aktiviteter, som det tog sig ud i 1968, da Holmen stadig var Søværnets hovedbase og Orlogsværftet et aktivt nybygnings- og vedligeholdelsesværft for Søværnets skibe.

I 1968 var Holmen et lukket militært område, men ikke mere lukket, end at man udefra kunne følge mange af aktiviteterne. De fleste af flådens skibe havde base på Holmen. Skibene blev vedligeholdt og repareret på Orlogsværftet, og byggeaktiviteten var stadig stor her ved afslutningen af det dansk-amerikanske Cost-share-program, der var startet i 1960. Blev man lukket inden for som gæst, eller havde man sin daglige gang på Holmen, enten som ansat på Orlogsværftet eller ved en af Holmens mange institutioner, eller var tjenestegørende ved en af Søværnets enheder, åbenbarede der sig næsten 300 års historie i en verden af gamle

og nye bygninger, grønne områder, lange alléer og et teknisk univers, der omfattede alle former for håndværk og tekniske specialer, dels i tilknytning til Orlogsværftet, dels i tilknytning til Søværnet eller Fyr- og Vagervæsenet. Herudover var der et stort antal depoter og lagerbygninger spredt ud over hele området.

Søværnets administrative og logistiske funktioner var sammen med Søofficersskolen og andre uddannelsesfunktioner koncentreret på Nyholm og Margrethesholm i den nordlige del af Holmen. I Flådens Leje havde skibene deres indbyrdes rangorden, som de stort set havde haft siden 1. Verdenskrig. Flådens største skibe, fregatter, minelæggere og korvetter havde deres pladser nordligst ved Elefanten, Mastekranen og Bradbænken. Ministrygerne, motortorpedobådene og u-bådene lå ved deres broer og magasinbygninger ved det sydvestlige hjørne af Nyholm, hvor man også kunne finde Dykkerskolen.

Orlogsværftet var en selvstændig institution under Forsvarsministeriet. I



Holmen med Flådens leje. Håndkoloreret tegning fra Forsvarets Bygningstjenestes arkiv. Udført af Søværnets Bygningsvæsen 1941. Signeret Klok og Lehrmann. Farvelagt som akvarel 1951. Signeret Bohr og Holger Sørensen.

1967/68 havde det en medarbejderstab på ca. 1500 ud af de 4-5000 mennesker, der på dette tidspunkt var beskæftiget på Holmen.

Grundlæggende var Orlogsværftet et traditionelt skibsværft med de funktioner og specialer, der typisk var knyttet til et skibsværft. Værftet rådede over en tørdok, to byggebedninger, fire flydedokke, en byggehal, en stålmonteringshal og en træskibsbygningshal med et ophaler- og transportsystem til fartøjerne, hvortil kom bådeværft,

snedker- og tømrerværksteder, maskinværksteder, grov- og klejnsmedie, støberi, kedelsmedie, kobbersmedie, elektroværksted, batteriværksted og lærlingeskole.

Forskellen fra andre værfter lå i værftets specielle opgaver, dels som drifts- og vedligeholdelsesværft for Søværnet og Fyr- og Vagervæsenet, dels som nybygningsværft særlig med hensyn til Søværnets mindre enheder, d.v.s. ubåde, torpedobåde, minestrygere og patruljefartøjer. En række af disse fartø-

jer var af helt speciel konstruktion og for torpedobådene og ministrygernes vedkommende, var der tale om komplicerede træ- og kompositkonstruktioner, hvortil kom en række specielle drifts- og vedligeholdende funktioner ved Orlogsværftet og Søværnet til at tage sig af elektronik, armering og maskinsystemer.

På maskinområdet spændte man i disse år over så forskelligartede fremdrivningssystemer som stempeldampmaskiner, dampturbiner, dieselmotorer og i den forbindelse de specielle 20 cylindrede dieselmotorer på motortorpedobådene, samt diesel-elektrisk-elektriske anlæg i ubådene og endelig gasturbineanlæg i fregatterne Peder Skram og Herluf Trolle og i de nyeste torpedobåde af britisk konstruktion, hvoraf fire var under bygning på Orlogsværftet.

Det var en spændende og udfordrende arbejdsplads, hvortil var knyttet en stor dygtig og varieret medarbejderstab. Værftets konstruktionskontor udgjorde i sig selv et specielt og inspirerende miljø, hvor mange smukke og unikke konstruktioner blev skabt og tilpasset Søværnets behov og krav. En af værftets meget beundrede resultater, var ubådene af Delfin-klassen, hvoraf den sidste blev leveret i 1964 og som kunne have fortjent en design-pris for sine lange, fejende harmoniske linier.

Der hvor værftet ikke lignede andre værfter, var især på træskibsområdet. Baggrunden var indførelsen af de specielle tyske motortorpedobåde i Søværnet efter 2. Verdenskrig. Bådene var udført i en kompositkonstruktion, d.v.s. baseret på et aluminiumskelet, bestående af spanter, skot, lang- og tværskibs afstivninger og forstærkninger med en udvendig flerlags trækonstruktion og beklædning af ædeltræ. I den anledning blev der i begyndelsen af 1950'erne opført den såkaldte motortorpedobådshal på det sydøstlige hjørne af Frederiksholm for at sikre optimale forhold for bygning og vedligeholdelse af fartøjerne. Dette anlæg gjorde med tilhørende værkstedsbygninger Orlogsværftet til Danmarks største træskibsværft. Foruden torpedobådene blev der i 60'erne bygget 4 mindre ministrygere af Vig-klassen, hvor der udelukkende var anvendt træ, aluminium og rustfrit stål. En anden opgave var bygning af de sidste traditionelt udformede kystredningsbåde til vestkysten. Bådene blev forsynet med meget kraftige motorer og udført med klinkbygget egetræsskrog med en lav aluminiumsoverbygning og malet med rødt skrog, hvidt rælingsbælte og gul overbygning. Bådene findes stadig, ikke mindst, fordi der ved bygningen blev anvendt særdeles vellagret egetømmer fra 1800-tallet.

I 1967-68 blev det politisk besluttet, at Orlogsværftet i løbet af få år skulle afvikles som nybygningsværft og i stedet alene varetage drifts- og vedligeholdelsesmæssige opgaver for Søværnet, Fyr- og Vagervæsenet og evt. andre statslige institutioner. I 1970 afleverede værftet de to sidste nybygninger til Søværnet, nemlig ubådene Narhvalen og Nordkaperen, som dermed markerede afslutningen på Holmens næsten 300 års skibsbygningstraditioner. Det betød, at mange håndværkere og teknikere begyndte at sive væk fra Orlogsværftet inden de egentlige afskedigelser og reduktioner blev indledt fra 1970.

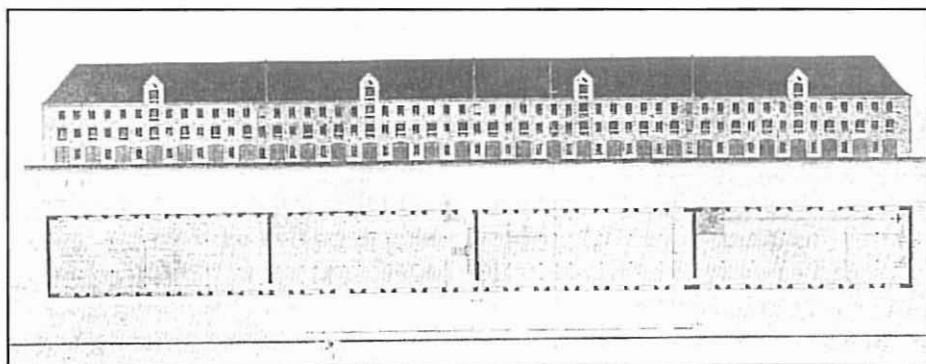
Frem til 1990 var der reelt tale om en gradvis afvikling og reduktion af vedligeholdelses- og driftsfaciliteterne på Holmen indtil den endelige afvikling og udflytning til Korsør og Frederikshavn efter 1990.

Ændringer og forandringer har siden 1990 sat deres tydelige præg på området. Søværnet har beholdt Nyholm med Søofficersskolen og forskellige administrative og tekniske funktioner. Der er etableret ny hovedindgang ved sydenden af Nyholm og en af de fint bevarede galionsfigurer, der tidligere stod på Frederiksholm, er flyttet op på Nyholm, mens andre er flyttet til Korsør og Frederikshavn.

For resten af Holmen er der iværksat et stortilet byudviklings- og bevaringsprojekt, som allerede har skabt nye faciliteter til en række statslige uddannelsesinstitutioner og som senere vil blive fulgt op af boligbyggeri og boligindretning i flere af Holmens fredede bygninger, i alt ca. 1000 boliger.

Dokøen med Orlogsværftet ligger stadig øde og stille med tomme beddinger og bygninger. Som bekendt er et stortilet projekt på vej under skibsreder Mærsk Møllers store bevågenhed, - et projekt, som vil omfatte et antal attraktive boliger på de sydlige 2/3 af Dokøen og etablering af den såkaldte akse fra Marmorkirken, gennem Amalienborg og Amaliehaven og videre gennem åbningen mellem Philip de Langes to kanalvendte magasinbygninger på Frederiksholm.

Frederiksholm er den del af Holmen, hvor der foreløbig er gennemført de største forandringer, dels gennem nybyggeri og dels ved nyindretninger af ældre fredede bygninger og ombygning af nyere bygninger til brug for Arkitektskolen, Teaterskolen, Filmskolen og Rytmsk Konservatorium. På østsiden af Frederiksholm har de fredede kanonbådsskure fra første halvdel af 1800-tallet fået en opmuntrende renæssance, hvilket omfatter istandsættelser, der nærmest har karakter af nybyggeri til kontorformål,



Frederiksholms hovedmagasiner efter forhøjelsen med én etage, som skete på initiativ af Orlogsværftets chef for Bygningsvæsenet 1860. Hejsekvistene var et nyt fænomen, som man netop havde undgået i 1750'erne, skønt de da var så yndede og nødvendige på pakhuse. (Rigsarkivet, KTS Søetaten).

men med bevarelse af de bærende trækonstruktioner og den udvendige lodrette træbeklædning og røde tegltage.

Motortorpedobådshallen på det sydøstlige hjørne af Frederiksholm bevarer formentlig til medie-, kultur- og idrætsformål. Ved Snedkergraven er det fredede Bohlendachhus købt af en kendt personlighed inden for underholdningsbranchen, mens den ligeledes fredede chalupbygning og bådebyggeri langs Snedkergraven er under ombygning til dyre og attraktive boliger.

Søværnet forbliver på den vestlige del af Arsenaløen, hvor der med nye til- og ombygninger omkring Holmens måske fornemste bygningsanlæg, Arsenalbygningen med kuglegården og

Holmens pompøse hovedindgang fra 1700-tallet, er indrettet plads til Søværnets Materielkommando.

Langs den sydlige side af Snedkergraven er en række depotanlæg og 9 ud af 11 dampkanonbådsskure fra 1860'erne fjernet til fordel for et meget omtalt byggeri af ca. 150 andelsboliger langs kanalen, som vil få navnet Halvtoly, hvorved den gamle stedbetegnelse bevares for eftertiden.

Forandringerne sker hurtigt, men helhedsindtrykket med alléer, grønne områder, kanaler, havnen og de markante gamle historiske bygninger bevares og beskyttes. Miljøet og livet i området bliver et andet, men forhåbentlig ligeså levende og aktivt, som da Holmen var flådens og Søværnets hovedbase.

Orlogsmuseet og modelbyggerlaugets bevaringsprojekt i størrelsesforhold 1:200 kan bare 10 år efter, at Søværnet og Orlogsværftet forlod området, ikke baseres på, hvad man i dag ser på Holmen.

Der må nødvendigvis anvendes det heldigvis fyldige og detaljerede tegningsmateriale, der bl.a. findes ved Forsvarets Bygningstjeneste. Herudover skal der ud fra skibstegninger og fotomateriale skabes et livfuldt billede, der vil omfatte mange modeller af nu udfasede fartøjer, d.v.s. fregatter, korvetter, ubåde, motortorpedobåde, minelæggere, minestrygere og patruljefartøjer, formentlig omkring 25-30 fartøjer, hvoraf en del vil ligge ved kaj, andre i dok og nogle være under bygning på bedding eller i hal.

Som det kendes fra andre af museets store dioramaer, vil der også her blive tale om et stort antal modeller af personer, der udfører forskellige funktioner og opgaver rundt omkring på området.

For første gang vil der på en af museets modeller blive tale om biler og cykler, hvilket må betegnes som en af de mere specielle modelbyggeropgaver.

Opgaven vil kalde på mange talenter, energi og engagement.

Som allerede nævnt, er det bestemt, at modellen skal bygges i målestok 1:200. Denne målestok er tidligere anvendt ved dioramaerne af Bremerholm og Nyholm, hvorved man får mulighed for at foretage sammenligninger med de to tidligere dioramaer, der viser forholdene på flådens anlæg i 1760'erne.

Når modellen kaldes del I skyldes det, at projektet i første omgang omfatter Dokøen og Frederiksholm, d.v.s. ca. 1/3 af Holmens samlede areal, hvilket betyder at modellen bliver på ca. 3,5 x 3,5 m. Som årstid er valgt en vinterdag med let rim eller sne.

Orlogsmuseets direktør, Ole Lisberg Jensen, og Poul Beck fra Modelbyggerlauget udfylder rollerne som projektets styregruppe, researchgruppe og "tovholdere".

Til at løse opgaven skal der etableres et byggehold på 8-10 personer, der enkelt- eller parvis skal udføre delopgaver, der f.eks. kan være bygninger, personer, generalplan samlet eller i dele, fartøjer, specielle konstruktioner (bl.a. kraner), køretøjer, flydedokke/tørdok, træer og beplantning, lysmaster, vejskilte, specielle effekter (bemaling, air-brush samt lys- og orienteringssystem for museumsgæsterne).

De første kontakter er etableret til Forsvarets Bygningstjeneste, og det praktiske arbejde vil blive indledt i februar måned med et eller to opstartmøder for byggeholdet, hvor projektet vil blive gennemgået og diskuteret, ligesom der vil blive fastlagt en tidsplan og forskellige opgaver fordelt.

Det meste af arbejdet forudsættes udført hjemme på eget værksted.

Under byggeprocessen regnes der med, at byggeholdet efter aftale samles hver eller hver anden måned til opsamlings- koordinationsmøde.

I projektets sidste fase, skal man regne med, at arbejdet med den endelige montering og færdiggørelse af projektet skal udføres som fællesopgave på museet.

Efterhånden som projektets enkeltdele bliver færdige og før den endelige montering, er det tanken, at delene samles på museet, dels for at sikre et overblik og dels for at afstemme de enkelte dele i forhold til hinanden (farve, patina m.v.).

Som det fremgår, er der tale om et spændende og udfordrende projekt, der vil kræve mange hænder. Så hvis man føler sig tiltrukket af en sådan opgave, hvor der vil være mulighed for at udfolde netop den interesse og særlige

kunnen man måtte have på et eller flere af modelbygningens mange områder, vil man være meget velkommen på byggeholdet.

Hvis man er interesseret, skal man rette henvendelse til Poul Beck fra Modelbyggerlauget, der som "praktisk gris" og tovholder på projektet kan træffes på tlf. 43 90 33 29. Henvendelse kan selvfølgelig også rettes til formanden for Modelbyggerlauget, Per Jessen, tlf. 45 81 69 15.

Stevnsfort

- Danmarks sidste fort

Årets særudstilling på Stevns Museum handler om Stevnsfort og dets 47-årige historie. Stevns Museum ligger kun nogle få km fra Stevnsfort i Højerup. I udstillingen kan man bl.a. se, hvordan man levede i "Undergrunden", spise- og opholdsfaciliteter, hvordan man foretog de nødvendige beregninger for at kunne skyde og ramme et fjendtligt skib mens det sejlede, forholdet til omverdenen og meget mere. Instrumenter fra fortets hospital, ABC-dragt og gasfilter fortæller om forberedelsen til nogle situationer, som heldigvis aldrig blev aktuelle. Et særligt afsnit fortæller om fortets hovedbevåbning - de store kanoner - som oprindeligt var en del af det mellemstore artilleri på "Gneisenau", et af Hitlertysklands slagskibe. Udenfor viser en af Stevnsforts 40 mm mobile luftværnskanoner vej til udstillingen.

"Stevnsfort - Danmarks sidste fort" åbner den 1. maj og varer indtil 30. september. Stevns Museum har åbent tirsdag-søndag 11-17, i juli er der også åbent om mandagen. Børn og unge under 18 år har gratis adgang ifølge med voksne, entréen for voksne er 20 kr. - grupper halv pris. Billetten giver også adgang til den meget store og spændende faste udstilling på Stevns Museum.

Yderligere oplysninger kan fås hos Østsjællandss Museum, tlf. 56 50 28 06,
e-mail oestsjællandss@museum.dk.

Selskabet Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

Turen går til det nordfrisiske område

**Den årlige ekskursion er planlagt til week-enden
den 16. - 17. september 2000**

Busturen starter som sædvanlig fra Valby Station og går først til Flensborg området, hvor det er planlagt at aflægge besøg på Marineschule Mörwick, der har en omfattende samling af den tyske flådes modeller. Dernæst fortsættes til Glücksborg Slot, hvorfra den nuværende gren af vort kongehus stammer. Slotets fine samlinger besøges under kyndig stedlig guidning. Sent om eftermiddagen køres tværs over Sydslesvig til Silberstedt, hvor der spises middag og overnattes på Hotel Der Schimmelreiter.

Om søndagen fortsættes til Tönning og Husum, hvor det Nordfrisiske Museum besøges. Her er glimrende udstillinger om marsklandets natur og kultur. Byens søfartsmuseum og gamle havn er også mål for vor rejse.

Turen går tilbage gennem Danmark og beregnet hjemkomst vil være kl. 19.00. Foruden busturen indgår frokost og middag om lørdagen, overnatning samt morgenmad og frokost om søndagen. Drikkevarer er på egen regning.

**Turen foregår med bus fra lørdag morgen til søndag aften
Prisen vil være 1100 kr.**

Vi sætter grænsen ved 50 deltagere efter princippet først til mølle.
Man kan tegne sig til turen efter den 12. juni.

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

Med venlig hilsen
Ole Lisberg Jensen

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Referat af generalforsamlingen den 12.4.2000 kl. 19.30 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden oven Vandet 62 B.

Veneselskabets formand, kommandør Per Wessel-Tolvig, indledte generalforsamlingen med at byde velkommen og foreslog kommandørkaptajn Arne Holm som dirigent. Arne Holm blev valgt med applaus.

1. Dirigenten takkede for valget og konstaterede forsamlingen lovligt indvarslet ved meddelelse i Marinehistorisk Tidsskrift nr.1, februar 2000.
2. Herefter forelagde formanden årsberetning for 1999, som godkendtes af forsamlingen uden kommentarer.
Efter formandens beretning spurgte fru Beckmann, om formanden kendte til gennemsnitsalderen i bestyrelsen, hvor svaret var 65 år.
Derefter udtalte H.C. Bjerg, at marinen i det kommende år havde mange jubilæer. Han nævnte Slaget på Reden, Søofficersskolens stiftelse og Holmens Hæderstegns indstiftelse. Selv Marinehistorisk Selskab havde 50 års jubilæum den 7. marts 2001 og Bjerg ville opfordre bestyrelsen til at tage disse jubilæer med i planlægningen af programvirksomheden.
3. Dernæst forelagdes årsregnskabet for 1999 af kassereren, luftkaptajn Niels Probst. Regnskabet godkendtes uden kommentarer. Regnskabet for Kommandørkaptajn Sigurd Barfoeds Legat blev ligeledes forelagt og godkendt af forsamlingen uden kommentarer.
4. Luftkaptajn Niels Probst forelagde derefter i sin egenskab af formand for forlaget Marinehistoriske Skrifter beretning om forlagets virksomhed. Han konstaterede, at man havde vanskeligheder med at holde udgivelsestakten i Flådens Historie og ventede på bind V. En kontinuerlig udgivelse af Flådens Historie var vanskelig, eftersom forfatterne skrev på fritidsbasis og var ulønnede. Men det var målet at få bind V udgivet i år 2000.
Forlaget arbejdede iøvrigt med udgivelser af andre manuskripter indenfor emneområdet. Cand. mag. Jeppe Højs speciale om fabrikmester Hohlenberg var et arbejde på ca. 100 sider, som for tiden blev gransket med henblik på publikation. Forlagets beretning blev godkendt af forsamlingen.
I tilknytning hertil informerede forlagets kasserer, Trine Kjems, om forlagets økonomiske situation, der var særdeles god med en beholdning på 255.000 kr., således at udgifterne til de næste publikationer var dækket.

5. Der var ikke indkommet forslag til generalforsamlingen.
6. Kontingentet foresloges uændret til 150 kr. for enkeltpersoner, 175 kr. for ægtefæller, og 75 kr. for pensionister og juniorer (under 20 år).
7. Valg af formand. Kommandør Per Wessel-Tolvig valgtes for en ny 2 års periode, 2000-2002 med akklamation.
8. Valg til bestyrelsen. Overlæge Jens Baastrup havde ønsket at trække sig tilbage, og bestyrelsen foreslog i stedet kommandør Poul Grooss, der valgtes med applaus af forsamlingen.
På valg var Jørgen greve Ahlefeldt-Laurvig, Niels Probst, H.C. Bjerg og Ole Louis Frantzen, der alle var villige til genvalg. Forsamlingen godkendte valget.
9. Valg til repræsentantskabet. Selskabets næstformand, Jørgen greve Ahlefeldt-Laurvig forelagde herefter en liste over kandidater til Venneselskabets repræsentantskab:

Kommandør Preben Andersen
 Direktør Torben Janholt
 Direktør Bjarne Tvilde
 Prokurist Jørgen Falkenstein
 Direktør Sven Gullev
 Retsassessor Boris Thomas Hansen
 Direktør Henning Hummellose
 Kontreadmiral Poul Schriver
 Direktør Poul H. Fagerlund

De foreslåede kandidater blev af forsamlingen enstemmigt valgt til repræsentantskabet.

10. Til selskabets revisor blev foreslået og valgt Orlogsmuseets revisor, Bent Nicolajsen, fra revisionsfirmaet Kresten Foged.
11. Da der ikke blev stillet spørgsmål under punktet Eventuelt, afsluttede dirigenten generalforsamlingen og takkede for god ro og orden.

Efter generalforsamlingen blev der vist 2 historiske film fra Marinens Arkiv, fremtaget af Søren Laub.

Kommandørkaptajn Arne Holm
 Dirigent

Ole Lisberg Jensen
 Referent

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug torsdag, den 6. april 2000

Formanden, Per Juul Jessen, åbnede mødet og bød alle velkommen. Han indledte generalforsamlingen med at foreslå Christian Lindhe som dirigent. Christian Lindhe valgtes med enstemmig applaus.

1. Dirigenten takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen iflg. vedtægterne var lovligt indvarslet. Han overgav derefter ordet til formanden for aflæggelse af årsberetning.
2. Formanden aflagde herefter årsberetning. Han indledte med at berette om årets arrangementer. Aktiviteten i laugets havde været stor og omfattende. 3 efterårsekskursioner havde medlemmerne haft mulighed for at deltage i, nemlig til bygningen af ostindienfareren Gøteborg III i Gøteborg, Modelmesse i Hamborg og weekend ekskursion til Stralsund-Rügen. Der havde været afholdt månedlige møder med foredrag og modelaftener samt det traditionelle julemøde med stor deltagelse. Som foredragsholdere i efteråret 1999 havde man haft Per Jessen, Poul Beck, Frank Allan Rasmussen og Jørgen Skovsende, og i forårsterminen 2000 Kim Christensen og Kaj Lülloff, Gert Gray Andersen og John Andersen samt Ole Tersløv og Peter Maack og her ved generalforsamlingen Ulrik Bugge. I årets løb var der blevet arbejdet på flere museale projekter. Mogens Ziegler havde renoveret riggen på museets model af fregatten Rota, hvor silkesejlene var ødelagt af UV-stråler, og han var nu igang med korvetten Valkyrien, som havde samme problem. Det flotte diorama af det strandede engelske orlogsskib St. George var blevet afleveret til Strandingsmuseet i Thorsminde af et team, bestående af Palle Rosenvold, Gert Gray Andersen, John Andersen og Lars Beierholm. Der var igangsat en gruppe med sigte på en model af Nyholm 1968 i skala 1:200 under ledelse af Poul Beck. I vintersæsonen var der blevet afholdt tegnekursus i skibstegning hver tirsdag med ca. 10 deltagere. Meget af bestyrelsesarbejdet havde i forårsterminen 2000 været koncentreret om udstillingen Modelskib 2000, som åbnede den 1. april med stor mediedækning og mange besøgende. Udstillingen indeholder ca. 120 modeller, udført af 70 modelbyggere - hvoraf flere er medlemmer fra provinsen. Modellerne viser et bredt spektrum af skibstyper fra Hjortespringbåden til hangarskibe og indeholder såvel handels- som orlogsskibe. I efteråret havde laugets fået mulighed for at disponere over en af museets montre, som hvert halvår skal have fornyet indhold.

Medlemstilgangen i årets løb var tilfredsstillende, og antallet af medlemmer var nu på ca. 120.

3. Derefter overgav dirigenten ordet til kasserer Peter Maaek for aflæggelse af årsregnskab. Årsregnskabet blev enstemmigt godkendt af forsamlingen.
4. Formanden gennemgik derefter budgettet for år 2000, som også godkendtes. Kontingentet forblev uændret 150 kr.
5. Der forelå ingen indkomne forslag.
6. Herefter forestod dirigenten årets valg til bestyrelsen.
Niels Probst og Frank Ebbe var på genvalg og modtog begge genvalg, hvilket forsamlingen godkendte.
Morten Vinther modtog genvalg som revisor. Svend Pedersen modtog ikke genvalg som revisor. Palle Rosenvold blev i stedet foreslået og valgt af forsamlingen.
Gert Gray Andersen modtog ikke genvalg som suppleant. John Andersen blev i stedet foreslået og indvalgt som suppleant til bestyrelsen.
7. Da ingen ønskede at ytre sig under punktet Eventuelt takkede dirigenten for god ro og orden og afsluttede generalforsamlingen, hvorefter han overgav ordet til formanden.
8. Formanden takkede dirigenten for en vel gennemført og med myndighed afholdt generalforsamling.

Efter generalforsamlingen overrakte formanden en guld- og en bronzemedalje samt dertilhørende diplomer til Torben Plesberg for hans fine modeller af bevogningsfartøjet Nymfen og torpedobåden Sølven. Torben Plesberg havde ikke haft mulighed for at være tilstede ved præmieoverrækkelsen den 2. april.

Christian Lindhe
Dirigent

Ole Lisberg Jensen
Referent

"MODELSKIB 2000"

Lørdag den 1. og søndag den 2. april afvikledes konkurrencedelen af vort store projekt "MODELSKIB 2000". Deltagelsen i konkurrencen var imponerende. 57 modelbyggere stillede op med ca. 100 modeller, herudover deltog 7 modelbyggere med 20 modeller uden for bedømmelsen udelukkende i udstillingen. Konkurrencen var inddelt i 8 klasser, og i alle klasser kunne man deltage som senior eller junior (under 18 år). Nogle af klasserne udgik på grund af manglende deltagelse, i andre klasser kunne der ikke uddeles medaljer, da der var under 5 deltagere. Dette gjaldt desværre også i juniorklassen, idet der kun var tilmeldt 2 juniorer. Størst antal modeller var der i klasse 1 (ro- og sejlforende fartøjer), men også klasse 2 (motorfremdrevne fartøjer) havde mange deltagere. Medaljer blev ligeledes uddelt i klasse 3 (modeller af installationer, dioramaer og dele af skibe), klasse 4 (miniaturemodeller i skala mindre end 1:250) samt i klasse 5 (flaskeskibe og halvmodeller).

Vinderliste

Klasse 1	Guldmedalje: Svend Ove Pedersen	Tredækkeren "Sovereign of the Seas"
	Sølvmedalje: Poul H. Beck	Skonnerten "Enterprize"
	Bronzemedalje: Bengt Pettersson	Briggen "Galathea"
Klasse 2	Guldmedalje: Torben Plesberg	Patruljebåden "Najaden"
	Sølvmedalje: Morten Skov	Missilbåden "Willemoes"
	Bronzemedalje: Torben Plesberg	Motortorpedobåden "Sølven"
	Bronzemedalje: Morten Skov	Fregatten "Osmotrijelny"
Klasse 3	Guldmedalje: Svend Pedersen	Midtersektion af fregatten "Jylland"
	Sølvmedalje: Gert G. Andersen	Illustration af kanonfremstilling
	Bronzemedalje: Chr. P.P. Lemée	Skibene i Grønnegaard Havn
Klasse 4	Guldmedalje: Mutsuo Uehiyama	Skibe i den japanske "Grand Fleet"
Klasse 5	Guldmedalje: Flemming Frederiksen	Galeasen "Anna Møller"

Dommerkomiteen, som bestod af museumsdirektør Ole Lisberg Jensen, museumsinspektør Kaare Lauring og Jørgen Skovsende fra Modelbyggerlauget, var kommet på et meget vanskeligt arbejde med at udvælge vinderne, for mange af modellerne er af høj klasse, og kun ved hjælp af et sindrigt pointsystem nåede man frem til vinderne. Næsten alle tænkelige byggemetoder og stilarter er repræsenteret, ligesom vi ser såvel byggesæt som scratchbyggede modeller. Det er jo det gode ved modeller, at man kan lægge en stor del af sin personlighed i udførelsen, og derved bliver modellerne så dejligt forskellige.

Der er ikke to, som bygger på samme måde, og det gør, at man kan gå rundt på udstillingen og hele tiden blive overrasket over nye detaljer og smukt udført håndværk. Indtrykkenes mængde er overvældende, og man kan i timevis gå rundt og studere og nyde alle de mange modeller.

Selv om alle Danmarks modelbyggere ikke er repræsenteret, tror jeg alligevel, at vi her får et godt indtryk af dansk modelskibsbygning år 2000. Har du ikke allerede set udstillingen eller vil du kaste endnu et blik på de herlige modeller, er der en mulighed nogle dage endnu, idet udstillingen er blevet forlænget til den 4. juni. Billedet på næste side giver et indtryk af det tætpakkede udstillingslokale på Orlogsmuseets 1. etage.

Afhentning af modeller

Når udstillingen "MODELSKIB 2000" er afsluttet, skal modellerne tilbage til de mange modelbyggere, som med så stor velvilje har udlånt deres modeller. Alle, der selv transporterede deres modeller ind til museet, beder vi hente deres modeller igen snarest muligt efter udstillingens afslutning, så udstillingslokalet kan gøres klar til næste særudstilling. Afhentning kan ske mandag den 5. juni mellem 12 og 18, tirsdag den 6. juni mellem 12 og 21, eller hvis afhentning disse dage ikke er mulig, da i museets normale åbningstid.

Er der vanskeligheder med afhentningen, bedes du kontakte Per Jessen på telefon 45 81 69 15.

Modeller, som lauget har afhentet, vil igen blive transporteret tilbage til udlånerne. Alle udlånere vil blive kontaktet pr. telefon i slutningen af maj, så dato og klokkeslet kan aftales.

Udstilling på "Gammelgaard"

Modelbyggerlauget fik for nogen tid siden en forespørgsel fra Herlev Kommunes Kulturcenter Gammelgaard om vi kunne tænke os at arrangere en udstilling i oktober måned i år. Efter nogen overvejelse besluttede bestyrelsen at sige ja tak til dette arrangement. Gammelgaard's udstillingslokaler er dels beliggende i en smukt istandsat hovedbygning til en tidligere proprietærgård, dels i et nybygget udstillingslokale. Rummene i hovedbygningen er meget smukke, og det er primært her modellerne skal opstilles. Gammelgaard bliver almindeligvis brugt til kunstudstillinger og er derfor indrettet og sikret som et museum. For at kunne vise laugets formåen, må vi igen henvende os til medlemmerne og håbe på jeres velvilje med udlån af modeller i udstillingsperioden, som strækker sig fra 30. september til 29. oktober 2000. Alle er meget velkomne til at deltage i udstillingen, og kan I allerede nu give tilsagn om udlån af modeller bedes I ringe til Per Jessen på telefon 45 81 69 15. De medlemmer, som allerede udstiller på "Modelskib 2000", vil blive kontaktet, og vi håber at I endnu en gang vil stille jeres modeller til rådighed.

Detaljer vedrørende aflevering eller afhentning af modeller vil fremgå af augustnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift.

Bygning af dioramaet Holmen

Alle de, der måtte være interesseret i at deltage i bygningen af dioramaet Holmen 1968, bedes senest den 4. juni 2000 kontakte Per Jessen, tlf. 45 81 69 15 eller Poul H. Beck, tlf. 43 90 33 29, med henblik på indkaldelse til byggeholdets første fællesmøde i juni måned (uge 23 eller 24) på Orlogsmuseet, hvor planlægning og fordeling af opgaverne skal diskuteres.

Bogudgivelser

De tre bøger, som laugets har udgivet, er nu igen på lager i 2. oplag. Det er **Lærebog i træskibsbygning**, fyldt med tegninger og forklaringer til gængse konstruktioner og træsamlinger, ganske vist for en nordsøskutter, men også repræsentative for skibe af ældre dato, træ er jo træ. **Byggevejledning til en orlogskutter** er en bog, der indeholder et fuldstændigt tegningssæt samt forklaringer og byggevejledning for modelbyggere. Den tredje bog er **Modelbyggerhåndbog nr. 1**, som indeholder beskrivelser, skitser og tegninger, skrevet og samlet af laugets egne medlemmer. De to førstnævnte kan erhverves for 75 kr. stykket og den sidste for 50 kr., hertil skal lægges forsendelsesomkostninger. Bøgerne kan bestilles hos Per Jessen på telefon 45 81 69 15.



Fra udstillingen "MODELSKIB 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 Harremoës, 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 Svenn 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 -----

(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.

**MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/
MARINEHISTORISK SELSKAB****Planlagte arrangementer for sæsonen 2000-2001:****Lørdag/søndag den 16.-17. september 2000.**

Ekskursion. Bustur til det nordfrisiske område.

Onsdag den 11. oktober 2000.

Foredrag. H.C. Bjerg: Søværnet og den 9. april 1940.

Onsdag den 15. november 2000.

Foredrag. Tom Wismann: Kampene i Oslo Fjord den 9. april 1940.

Onsdag den 7. februar 2001.

Foredrag. Lars Stevnsborg: Søværnets medaljer med henblik på Holmens Hæderstegns jubilæum.

Onsdag den 7. marts 2001.

Foredrag. Frank Allan Rasmussen: Søarsenalet og dets europæiske forbilleder.

Onsdag den 18. april 2001.

Generalforsamling. Video om Slaget på Reden vises, og Ole Feldbæk orienterer i tilknytning til visningen.

Alle onsdagsmøderne begynder kl. 19.30 og foregår i Orlogsmuseet bortset fra generalforsamlingen, der afholdes i Søofficersforeningen.

Efter onsdagsmøderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen før mødet til: Orlogsmuseet tlf. 32 54 63 63.