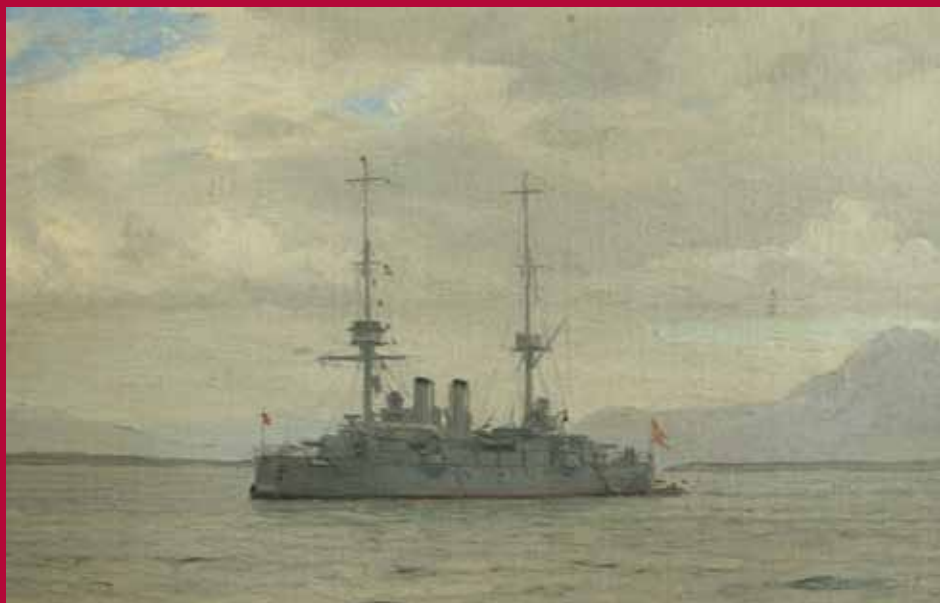


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang

Nr. 2 - februar 2007

## **ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG**

### **Planlagte arrangementer 2007 – 2008.**

Bestyrelsen har besluttet, at medlemsmøderne (onsdagsmøderne) i sæsonen 2007 - 2008 skal ændres fra kl. 1900 til kl. 1930.

Endvidere er det besluttet, at sæsonen skal starte i september.

**Onsdag den 5. september 2007 kl. 1930.** Værktøj og værktøjsslibning v/ Frank Ebbe samt fremvisning af museets nye særudstilling om 1807 og Englænderkrigene.

**Onsdag den 3. oktober 2007 kl. 1930.** Byggemetoder og byggeteknik v/ Peter Maack og Poul Beck.

**Onsdag den 7. november 2007 kl. 1930.** Byggemetoder og byggeteknik v/ Peter Maack og Poul Beck.

**Fredag den 7. december 2007 kl. 1900.** Julearrangement.

**Onsdag den 9. januar 2008 kl. 1930.** Dioramaer v/ John Andersen og fremvisning af egne modeller, - færdige og under bygning.

**Onsdag den 6. februar 2008 kl. 1930.** Inden- og udenlandske tidsskrifter og håndbøger om modeller og modelbygning v/ Poul Henrik Westh.

**Onsdag den 5. marts 2008 kl. 1930.** Rekonstruktion af orlogsskibet Sophia Amalia fra 1650 i fuld størrelse v/ Niels Probst.

**Onsdag den 2. april 2008 kl. 1930.** Generalforsamling.

**Maj/juni 2008 formentlig en lørdag eller søndag** besøg på Diesel-house, - H.C. Ørstedsværket. Mødedag og mødetid meddeles senere.

**Tirsdagsmøderne starter tirsdag den 11. September 2007 kl. 1900.** Det er planlagt, at de gennemføres som gruppearbejde omkring bygning af et ”kukkassediorama” i skala 1 : 10 af et batteridæk under kamp. Research og øvrige forberedelser er gennemført i sæsonen 2006 – 2007. Projektet vil opfatte fremstilling af 4 24 pundinge kanoner, - et fuldt udstyret batteridæk og ca. 35 – 40 personer (dukker) i tidsrigtige dragter og uniformer. Det endelige program vil blive bragt i augustnummeret af MHT. Poul Beck.

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang

Nr. 2 - maj 2007

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet  
ORLOGSMUSEETS VENNER /  
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til sekretæren Pia  
Kvistgaarden: e-mail  
*kvistgaarden@familie.tele.dk* eller  
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Poul  
Beck: e-mail:  
*ombl.formand@sol.dk* eller  
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)  
Vallerød Banevej 16  
2960 Rungsted Kyst  
Tlf. 4586-6983  
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann  
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange  
årligt.

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

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig  
kildeangivelse.**

Tryk:  
Glumsø Bogtrykkeri A/S  
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,  
Svanemærkelicens 541-445

---

## INDHOLD

---

### Artikler:

Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916  
*Jon Voss* 3

**Meddelelser** 28  
Rettelse til MHT Nr. 1/07

Referat af generalforsamling i MHS  
Formandens beretning MHS

Referat af generalforsamling OMBL  
Formandens beretning OMBL

Maritim Kontakts Prisopgave 44

Ekskursion til Lolland - inderside  
af omslag bagerst.

---

### Forside:

Chr. Benjamin Olsen: Krydseren GEISER  
under Island 1926. Olie, ca. 20x30cm. I juni-  
juli 1926 var GEISER eskorte for artilleriski-  
bet NIELS IUEL på kongerejsen til Færøerne  
og Island. Chef var kommandørkaptajn Jens  
Nørregaard, og fra ham har den nuværende  
ejer arvet dette hidtil ukendte maleri.

# Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916

Cand Mag Jon Voss

## Baggrund

Da Første Verdenskrig brød ud, befandt Tysk Østafrika sig i en prekær situation, idet kolonien, der omfattede et område som næsten er identisk med det nuværende Tanzania (minus Zanzibar), var omgivet af fjendtlige kolonimagters territorier og langt fra var forberedt på krig.

Antallet af kolonitropper (Schutztruppe) var blevet skåret ned, da der stort set havde hersket fredelige forhold i landet siden Maji-Maji oprøret i 1905-1906, og de tilbageværende troppers udrustning var vel tilstrækkelig til at knuse oprør blandt landets indfødte befolkning, men næppe til krigsførsel mod andre europæiske magter.<sup>1</sup> Tysk Østafrikas geografiske beliggenhed ville frembyde vanskeligheder, indelukket som kolonien var mellem engelske, belgiske og portugisiske besiddelser. Kolonien var langt fra selvforsynende, og så godt som alt militært materiel, brændstof og medicin måtte erholdes fra hjemlandet, og mange andre fornødenheder var også importvarer.<sup>2</sup>

Før krigen var alle disse nødvendigheder blevet bragt til kolonien ad søvejen, og landets endnu beskedne

eksport benyttede hovedsageligt samme transportform.<sup>3</sup> Men havnene i Dar-es-Salaam, Tanga og Lindi kunne hurtigt blive sat ud af normal drift, når det engelske overherredømme til vands gjorde sig gældende, for selv om Tyskland på dette tidspunkt var verdens anden stærkeste sømagt, havde England formået at leve op til sit forsæt om 60 procents overlegenhed i større kampskibe gennem hele det såkaldte Dreadnought-kapløb.<sup>4</sup>

England anvendte sine betydeligste flådestyrker til en blokade af Nordsoen og den Engelske Kanal, hvor den tyske Højsøflåde og anden skibsfart nødvendigvis måtte løbe ud. Følgelig var det meget besværligt at sende forsyninger med skib til Tysk Østafrika og andetsteds; blev skibene ikke opbragt af blokadestyrken, havde englænderne stadigvæk betydelige flådestyrker patruljerende rundt om på verdenshavene.<sup>5</sup> Således blev det den engelske *Cape Squadron's* lod at overvåge Tysk Østafrikas kyster.

Udover den tyske højsøflåde, som var stavnsbundet i hjemlandet, var der tyske flådestyrker i Tsingtao, en tysk besiddelse på Kinas kyst, og i Dar-

es-Salaam lå den nye lette krydser KÖNIGSBERG, der få måneder før krigsudbruddet var blevet sendt til Tysk Østafrika som afløsning for den forældede krydser GEIER.

I Tyskland indså man, at flådestyrkerne var for svage til direkte at udfordre ententemagternes samlede flåder. Det blev følgelig planlagt, at tyske skibe, enten enkeltvis eller i eskadrer, skulle genere Ententens handel ved at opsøge de store handelsruter og sænke så megen tonnage som muligt. Til dette formål blev også handelsskibe bestykket, de såkaldte *Hilfskreuzer*. Disse kaperkrydsere ville selvfølgelig være afhængige af regelmæssige tilførsler af kul, hvorfor adskillige hjælpeskibe skulle fragte kul til krydserne mellem operationerne. Krydserne blev dog ofte nødt til at plyndre deres priser for kul, der ikke altid var af den påkrævede kvalitet for kedlerne, og kulmangel blev således et stort problem. Denne *Kreuzerkrieg* blev imidlertid siden helt og aldeles sat i skyggen af den tyske ubådskrigsførelse, hvad angår mængden af sænket tonnage.<sup>6</sup>

I Tysk Østafrika kunne man altså ikke gøre sig håb om nogen videre tilførsel af forsyninger efter krigsudbruddet, og da KÖNIGSBERG få dage før Storbritanniens krigserklæring afsejlede for at føre *Kreuzerkrieg*, var kystfarvandene prisingivet den engelske overmagt. Tilbage

i Dar-es-Salaam lå af den tyske flådes skibe kun opmålingsfartøjet MÖWE.<sup>7</sup>

Det Indiske Ocean var imidlertid ikke det eneste farvand af betydning for krigsførslen i Tysk Østafrika; mod vest dannede Tanganyika-søen grænse mod Belgisk Congo og Nord-Rhodesia, der var fjendtlige områder. I nordvest var grænsen mellem tysk og engelsk territorium trukket midt gennem Victoria-søen, og i sydvest udgjorde Nyasa-søen grænsen til det britiske Nyasaland-protectorat. De to sidstnævnte farvande faldt hurtigt i englændernes hænder, mens Tanganyika-søen, der var af særdeles stor strategisk betydning, skulle blive skueplads for dramatiske kampe om overherredømmet.

Denne umådelige sø udgjorde størstedelen af koloniens vestgrænse, dens vestside var et ufremkommeligt bjergterræn, og fra Kigoma på østbredden udgik en jernbanelinje til Dar-es-Salaam. Sikrede man sig herredømmet over søen, ville jernbaneforbindelsen til hovedstaden og nordfronten være sikret<sup>8</sup>, og man ville hurtigt og effektivt kunne overføre store troppekontingenter alt efter behovet nord og syd for søen. Derudover ville etableringen af fjendtlige brohoveder kunne forhindres, og fjendens kyststrækninger ville kunne terroriseres med raids og bombardementer.

Tysk Østafrika skulle vise sig at blive en torn i øjet på Ententen trods de fra begyndelsen af krigen så håbløse udsigter for den tyske krigsførelse her. Den militære øverstbefalende for Tysk Østafrika, oberst Paul von Lettow-Vorbeck, der havde erfaringer fra kolonikrige i Kina og

Tysk Sydvestafrika, mente ikke, at han i længden ville kunne besejre modstanderne, der havde fordelene af en næsten ubegrænset tilførsel af ressourcer. Han ville derfor ved skiftevis vigende og udfordrende krigsførelse sørge for, at englænderne og belgierne brugte så meget mandskab



Tysk Østafrika

og materiel som muligt i dette perifere område, for derved at trække ressourcer bort fra hovedkrigsskuepladsen i Europa, hvor den endelige afgørelse ville falde.<sup>9</sup> Efter uoverensstemmelser med sin civile overordnede i kolonien, guvernør Schnee, der som mange andre mente, at Kongo-aktens bestemmelser forhindrede krigsførelse i kolonierne, tog Lettow-Vorbeck sagen i egen hånd og indledte en serie overfald mod Uganda-jernbanen nord for grænsen mod Britisk Østafrika.<sup>10</sup>

I november 1914 forsvarede Lettow-Vorbeck med held Tanga mod et langt overlegent engelsk ekspeditionskorps. Englænderne begyndte derpå at samle store tropestyrker ved grænsen mellem Britisk og Tysk Østafrika. I foråret 1916 indledtes den engelske offensiv med styrker fra Sydafrika, Indien, Storbritannien samt både europæere og indfødte fra Britisk Østafrika. Dette var starten på en stort set uafbrudt defensiv for Lettow-Vorbecks talmæssigt langt underlegne styrker, men disse formåede ved baghold og pludselig heftig modstand i udvalgte forsvarsstillinger at tilføje modstanderne store tab.

Stillingen blev dog efterhånden nærmest håbløs; i efteråret 1917 var de tyske tropper trængt op i en krog i koloniens sydøstlige hjørne. Lettow-Vorbeck udvalgte da de dueligste af

sine folk og overskred Rovuma-floden ved grænsen til Portugisisk Østafrika, slog en portugisisk styrke og undslap englænderne. Indtil våbenstilstanden i 1918 vedblev Lettow-Vorbeck således at drive gæk med sine modstandere; han gik atter ind i Tysk Østafrika, tilbage til portugisisk territorium og derfra ind i Nord-Rhodesia, alt imens han løbende forsynede sig med proviant, våben og ammunition fra fjendens lagre og slagne styrker.

Isoleret set valgte Lettow-Vorbeck den rette strategi; mens de tyske troppers antal aldrig nåede over 3.000 europæere og 11.000 indfødte soldater (askarier), anslås det, at briterne satte op mod 300.000 mand ind i løbet af hele kampagnen.<sup>11</sup>

Også fra et sømilitært perspektiv er krigen i Tysk Østafrika særdeles interessant. I kampen om overherredømmet på Tanganyika-søen og bestræbelserne på at ødelægge krydsersen KÖNIGSBERG efter at den havde søgt tilflugt i Rufiji-floddeltaet udviser de stridende parter imponerende improvisatoriske evner og udnytter både den nyeste militærteknologi og forhåndenværende, bedagede konstruktioner fuldt ud, under de vanskeligst tænkelige forhold.

#### **KÖNIGSBERG**

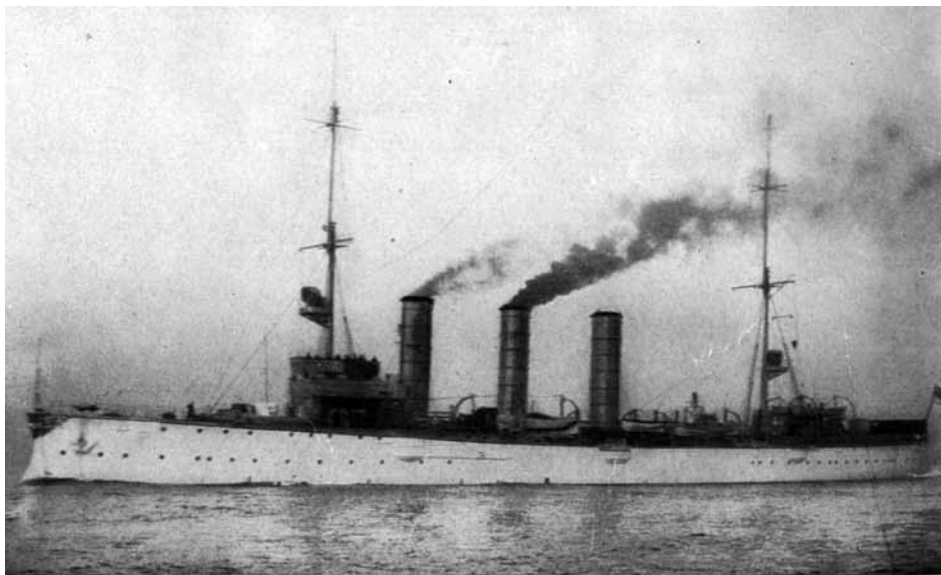
I juli 1914 var den storpoltiske situati-



on yderst anspændt, og krigsudbruddet kunne ventes hvert øjeblik.

Den britiske Cape Squadron under viceadmiral Herbert King-Hall fik ordre til at stævne nordpå og blokere indsejlingen til Dar-es-Salaam, hvor man vidste at KÖNIGSBERG befandt sig. King-Halls eskadre bestod af de lette krydsere HYACINTH, ASTRAEA

Den 31. juli afsejlede kaptajn Max Loof med KÖNIGSBERG fra Dar-es-Salaam, og undgik ved en række manøvrer de engelske skibe. Da krigen jo endnu ikke var erklæret, løsnedes der ikke et skud. Den 5. juli orienteredes KÖNIGSBERG pr. radio om krigsudbruddet, og forberedte sig nu til kaperkrigsførsel i Aden-bugten, hvor man nu befandt sig.



*SMS KÖNIGSBERG. Krydseren var bygget i Kiel i perioden 1905-07 og var noget lettere bevæbnet end de engelske krydsere, til gengæld havde den en højere fart.*

og PEGASUS. Skønt de to førstnævnte skibe var KÖNIGSBERG overlegne i ildkraft med deres 15,2 cm. kanoner mod KÖNIGSBERGS 10,5 cm., var ingen af skibene i den engelske eskadre så hurtige som KÖNIGSBERG, hvis topfart var 24 knob.

Allerede dagen efter var heldet med tyskerne, idet man kaprede og sænkede det store engelske handelsskib CITY OF WINCHESTER, der ladet med the var på vej fra Indien til England. Dette medførte flere måneders the-mangel i England, hvilket næppe har haft en gavnlig indflydelse på moralen.

KÖNIGSBERG led imidlertid allerede under kulmangel, da kullene fra CITY OF WINCHESTER var Bombay-kul af ringe kvalitet, som tilsmudsede kedlerne, og ikke kunne drive skibet frem med dets topfart. Efter også at have brugt dette kul i jagten efter bytte, lagde KÖNIGSBERG sig i Ras Hafun-bugten for at vente på damperen SOMALI, der skulle forsyne krydseren med kul. Først den 12. august dukkede SOMALI op, hvilket unødvendiggjorde Loofs forsæt om ellers at sætte mandskabet i bådene, alarmere englænderne og sprænge skibet og sig selv i luften.<sup>12</sup>

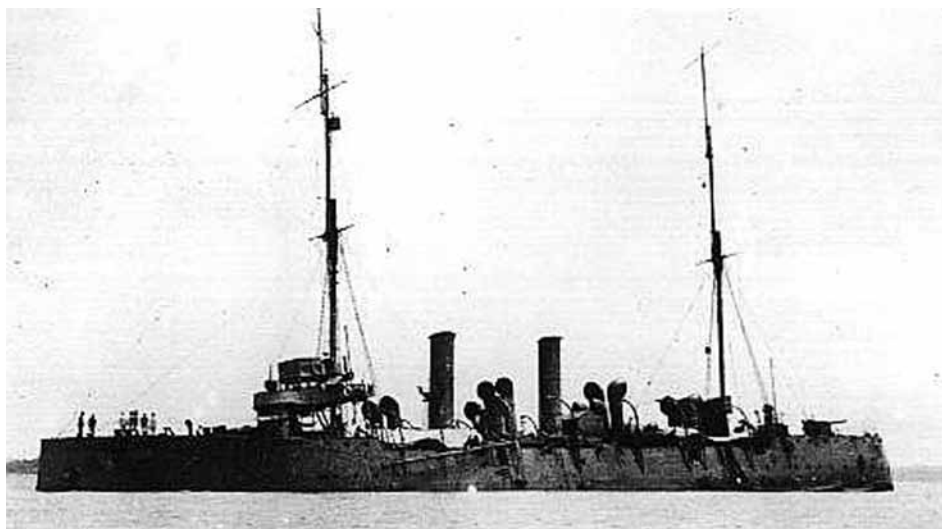
I mellemtiden havde ASTRAEA bombarderet Dar-es-Salaam, og forårsaget, at tyskerne i panik sænkede en pram i havneindløbet for at forhindre engelske skibe i at sejle ind. Dermed var også KÖNIGSBERGS adgang til havnen med dens værft og forsyninger spærret.<sup>13</sup>

Da KÖNIGSBERG efterhånden trængte til en grundig overhaling, handelskibsfarten i området syntes at være omlagt eller indstillet, og endnu en kuloverførsel, denne gang ved Aldabra-øen, mislykkedes grundet heftig søgang, besluttede kaptajn Loof at søge tilbage til Tysk Østafrikas kyst for at finde et egnet sted at skjule sig, en base for operationer, hvor hjælpeskibe kunne forsyne krydseren med kul, og hvor han uantastet kunne udføre de nødvendige reparationer. Et oplagt

sted ville være Rufiji-flodens delta, der var et virvar af flodarme og småøer, tæt bevoksede med mangroveskove. Da opmålingsskibet MÖWE for nyligt havde gennemført opmålinger i dette område, besad man vigtige oplysninger ud over den almene viden at en af flodarmene, Suninga-armen, var farbar for større skibe. Da den tyske krydser ikke stak så dybt som de engelske skibe og havde større kendskab til området, ville den kunne bevæge sig rundt på flodløbene, skjult fra havet af mangroveskovene. Tillige lå der ved Suninga-armen et udskibningssted for produkter fra plantagerne længere oppe ad floden, Salale, hvorfra skibet kunne forsynes. KÖNIGSBERG forlagde nu til Rufiji-deltaet for at ligge der et stykke tid sammen med SOMALI.<sup>14</sup>

Den 20. september viste KÖNIGSBERG sig atter, ud for havnen på Zanzibar, der var i britisk besiddelse. I denne havn lå den britiske krydser PEGASUS fra Kapeskadren; den var under reparation og havde ingen manøvreevne. PEGASUS nåede lige netop at besvare ilden med en salve fra sine gamle 10,2 cm. kanoner, men blev på blot 10 minutter skudt sønder og sammen med yderst velrettet ild fra den tyske krydser. KÖNIGSBERG bombarderede derefter byens radiostation, og sejlede så skyndsomt tilbage til Rufiji-deltaet.<sup>15</sup>

Denne, for the Royal Navy så for-



*Den sønderskudte krydser PEGASUS*

smædelige hændelse medførte en intensivering af indsatsen for at finde og ødelægge KÖNIGSBERG, der efter aktionen syntes at være forsvundet fra jordens overflade. De lette krydsere CHATHAM, DARTMOUTH og WEYMOUTH, der hver især var KÖNIGSBERG overlegne i både fart og bestyknig (8 stk. 15,2 cm., topfart 26 knob), afsejlede fra deres hidtidige stationer for at medvirke i jagten, og den 19. oktober bordede englænderne hospitalsskibet PRÄSIDENT i havnen i Lindi, idet kaptajnen på CHATHAM, Drury-Lowe, mistænkte dette for at fungere som hjælpeskib for KÖNIGSBERG. Skibet, der var mærket med røde kors, viste sig da også at være et skalkeskjul, hvorfra mindre både havde bragt kul til KÖNIGSBERG.<sup>16</sup> Selv om man fandt adskillige do-

kumenter om bord, der nævnte KÖNIGSBERG og Salale, var det først efter at have fulgt flere vildspor, at den britiske flådes opmærksomhed (efter at være kommet i besiddelse af et eksemplar af "Handbuch der Ostküste Afrikas", hvor Salales position var angivet) koncentrerede sig omkring Rufiji-deltaet. Da man havde fået bekræftet KÖNIGSBERGS tilstedeværelse i Simba-Uranga floden ved Salale af flere indfødte, rekognoscerede man ud for dette område, og d. 30. oktober 1914 opdagede udkiggen på CHATHAM KÖNIGSBERG og SOMALIS master over deltaets trætoppe.<sup>17</sup>

Det lykkedes ved bombardement at sætte SOMALI i brand, hvorved den og dens kullast gik til grunde. Selv

om man på CHATHAM, DARTMOUTH og WEYMOUTH lod de yderste vandtætte rum fylde af vand for at opnå en højere elevation af skytset, blev KÖNIGSBERG ikke truffet, men forlagde for en sikkerheds skyld ca. en halv sømil længere ind i deltaet.<sup>18</sup>

Forholdsordren fra det engelske admiralitet kunne ikke misforstås; Kap eskadren skulle: "...sink or destroy the KÖNIGSBERG at any costs".<sup>19</sup>

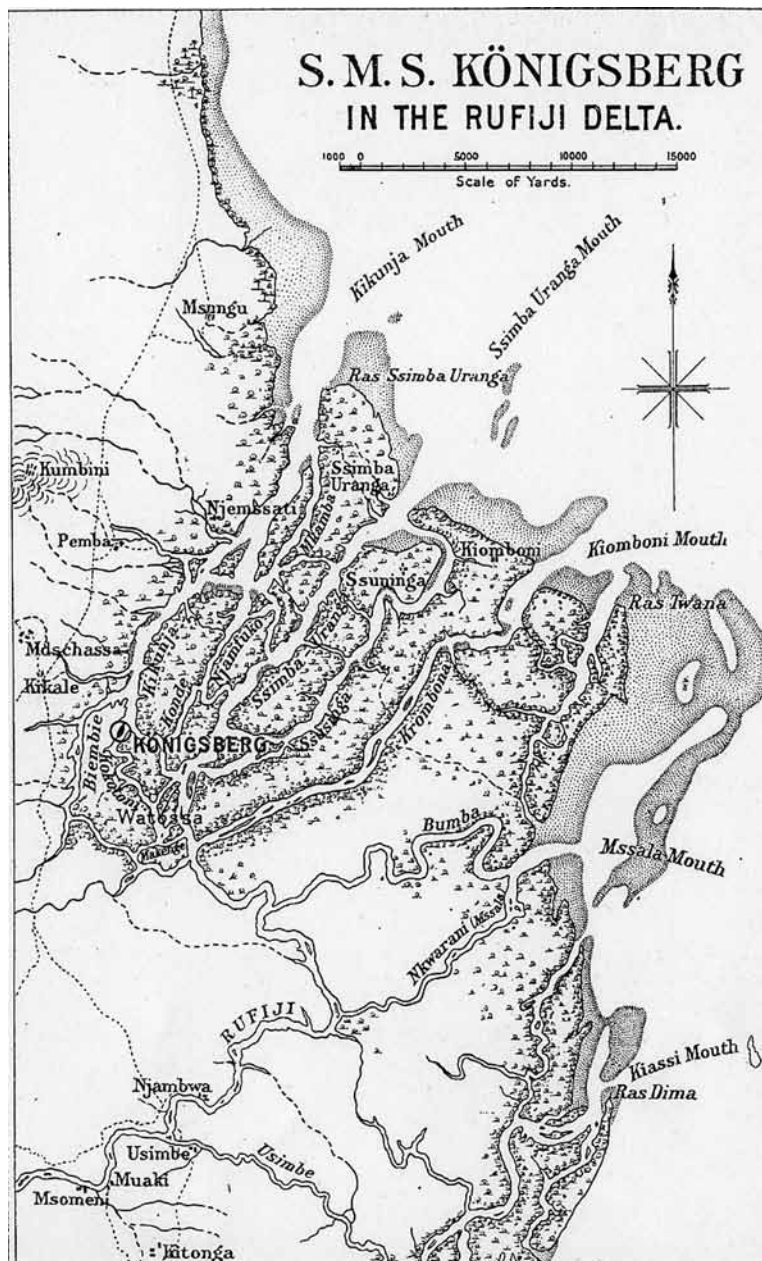
Det skulle nu vise sig, at den tyske krydser levede op til en af krydserkrigens væsentligste maksimer, nemlig at lægge beslag på så store fjendtlige ressourcer som muligt. Englænderne vidste, at så længe KÖNIGSBERG lå uskadt i deltaet, var der en fare for, at den ville bryde ud og genoptage sine angreb på handelsfarten. Da man ikke var i besiddelse af den nødvendige viden om deltaets dybdeforhold, var det svært at opretholde en blokade uden at anvende betydelige ressourcer, da det måtte formodes, at KÖNIGSBERG havde flere udveje fra deltaet.

Den engelske flåde ville endvidere få svært ved at tilvejebringe de fornødne informationer om forholdene i deltaet ved rekognoscering og opmåling, da man fra KÖNIGSBERGS side nu opstillede den såkaldte *Abteilung Delta*, der dels bestod af mandskab fra krydseren, dels af sømænd fra de

blokaderamte skibe i Dar-es-Salaam. Denne enhed blev udrustet med lettere skyts fra KÖNIGSBERG og befæstede Simba-Uranga munden (der førte ind til bl.a. Suninga-armen), Kikunjamunden, Kiomboni og Mssalamundingerne. Tyskerne indrettede også en observationspost med telefonforbindelser til KÖNIGSBERG og de forskellige forsvarsstillinger på Pembabakken, og tyskerne signalssystemer langs kysten, hvor små poster anvendte et improviseret flagsignalsystem, informerede løbende om fjendens dispositioner.<sup>20</sup>

Englænderne fik et indtryk af forsvarssystemets styrke, da man d. 10. november 1914 ville sænke blokskibet NEWBRIDGE for at blokere indsejlingen til Suninga-kanalen. Denne operation lykkedes, men ekspeditionen blev udsat for morderisk ild og NEWBRIDGE blokerede ikke den farbare kanal i hele sin bredde. Der herskede derfor stadig usikkerhed om hvorvidt KÖNIGSBERG kunne undslippe fra denne eller andre flodmundinger. Denne usikkerhed var berettiget, da det tyske opmålings-skib MÖWE for nylig havde påvist væsentligt større dybder i Kikunja-armen end angivet på eksisterende søkort - dybder, der ville gøre denne flodarm farbar for KÖNIGSBERG.<sup>21</sup>

Uden ordentligt kendskab til forholdene, med skibe, der stak for dybt til



*Kort over Rufiji-deltaet med KÖNIGSBERGS position*

at kunne trænge ind i deltaet, stillet over for en stærk forsvarsstyrke, der umuliggjorde ekspeditioner til lands og ville frembyde en stærk hindring for operationer med småskibe, og med KÖNIGSBERG uden for rækkevidde af blokadeskibenes skyts og tillige ej længere synlig for havet, da masterne var blevet forkortet, måtte den engelske flåde nu opbyde al sin opfindsomhed. Situationen var ikke holdbar i længden, blokaden af Rufji-deltaet lagde beslag på enheder, der var yderst nødvendige andetsteds, især til konvojeringsstjeneste.

Drury-Lowe, kaptajnen på CHATHAM, indså nødvendigheden af løbende at kunne fastslå KÖNIGSBERGS position i deltaets labyrintiske flodarme og tværkanaler. Med dette formål for øje rekvirerede man en Curtiss-vand-flyvemaskine, der hidtil havde været anvendt til flyveopvisninger i Durban; en teknologisk nyskabelse, med hvis samarbejde med flådestyrker man ingen erfaring havde.<sup>22</sup> Planen var, at man fra luften skulle finde KÖNIGSBERGS position, og derefter sende svært bestykkede krigsskibe med ringe dybgang ind i deltaet. Fra luften skulle man så lede skibenes ildafgivelse mod krydseren.

Planen var dog ikke uproblematisk; flyvemaskiner manglede endnu at bevise deres duelighed under disse ekstreme klimatiske forhold, og

hvordan skulle man fremskaffe de specielle skibe?

Der eksisterede imidlertid en skibstype, der nøje svarede til kravene; en skibstype, der i sin tid havde været banebrydende, men efterhånden ansås som værende forældet, om end den som kystbombardementsskib skulle få en renæssance i den engelske marine. Denne skibstype var den såkaldte monitor, hvis navn stammer fra det berømte skib MONITOR, bygget af den svenske ingeniør Ericsson til Nordstaterne under den Amerikanske Borgerkrig; et panserskib med ringe dybgang og et drejeligt kanontårn med to svære Dahlgren kanoner (30,5 cm.). Dette skib var bygget til kystforsvar, og især for at holde sydstaternes pansrede fregat MERRIMACK i skak. En hel generation af panserskibe byggede på dette skib; flydende kanonplatforme med brede dæk og ringe dybgang, der gjorde typen yderst uegnet til indsats på åbent hav, hvorfor monitors som regel anvendtes kystnært og på floder. Denne skibstype blev dog hurtigt nedprioriteret af flåderne, da sødygtige og hurtige krigsskibe, der kunne anvendes overalt på havene, var vigtigere.<sup>23</sup>

I 1911 havde den brasilianske regering bestilt tre monitors fra et engelsk værft. Disse tre monitors, JAVARY, SOLIMOEIS og MADEIRA, hvis hovedbevæbning var

to 15,2 cm kanoner, en på fordækket og en på agterdækket, og hvis største dybgang, trods en længde på ca. 86 m, kun var knap ca. 1,6 m, skulle bruges på de brasilianske floder, men da de i begyndelsen af 1914 var færdigbyggede, kunne brasilianerne ikke betale for dem, hvorefter de blev udbudt til salg. Umiddelbart før krigen besluttede marineminister Winston S. Churchill dog, at den engelske flåde skulle købe disse skibe, for at de ikke skulle falde i fjendens hænder. Skibene blev omdøbt til HUMBER, SEVERN og MERSEY, og deltog efter krigsudbruddet i bombardementet af de fremrykkende tyske tropper ved Flanderns kyst.<sup>24</sup>

I april 1915 blev SEVERN og MERSEY beordret til Østafrikas kyst af det engelske admiralitet, der dermed havde fundet kapable modstandere

til KÖNIGSBERG. Disse skibe var jo bestykket med kraftigere kanoner end den tyske krydser, og kunne med lethed sejle ind i deltaet med deres ringe dybgående. Turen til Østafrika ville imidlertid ikke kunne foretages for egen kraft af de lidet sødygtige monitors, der i stedet måtte bugseres af slæbebåde hele vejen fra deres daværende tilholdssted på Malta til Rufiji-deltaet, en risikabel færd.

I mellemtiden havde den engelske Cape Squadron bevægede oplevelser udi flyvningen. Piloten Cutler havde været i luften fire gange, to gange med vandflyvemaskinen fra Sydafrika, hvis køler brød sammen efter første flyvning og måtte erstattes af en ny, rekvireret fra en Fordbil i Mombasa. Efter den anden flyvning brød vandflyvemaskinen sammen og erstattedes med en ny



*H.M.S. SEVERN var en af tre små monitors bestilt af Brasilien, men overtaget af Royal Navy ved Første Verdenskrigs udbrud.*

flyvemaskine. Cutler medbragte en observatør, og det lykkedes at opdage KÖNIGSBERG, der havde forlagt, i en tværkanal til Suninga og Simba Uranga-flodmundingerne. Under den fjerde flyvning, d. 10 december 1914, måtte Cutler nødlande i deltaet; han forsvandt og flyet blev ødelagt under landingen.<sup>25</sup>

Briterne måtte nu klare sig uden flyrekognoscering indtil d. 20. februar 1915, hvor *Royal Naval Air Service's Expeditionary Squadron No.4* under ledelse af løjtnant J.T. Cull ankom til den nyligt erobrede Mafia Island, hvor briterne havde opført en flyveplads. Problemer med Gnome-flymotorernes pålidelighed i det ekstremt fugtige og varme klima vedblev dog at gøre sig gældende; af styrkens to fly styrtede det ene hurtigt, det andet fløj stadig ringere, og i april 1915 måtte tre nye fly tilføres afdelingen. Flyvningerne viste, at KÖNIGSBERGS position var uændret. Forsøg på at bombe KÖNIGSBERG fra luften måtte opgives, da flyene ikke kunne lette med bomberne om bord. De nye Short-maskiner var mere stabile end de tidligere anvendte Sopwith-fly og vandflyvemaskinerne, men kunne ikke holde en god højde, og måtte af frygt for maskingevær- og håndvåbenild holde en vis distance til KÖNIGSBERG.<sup>26</sup>

Besætningen på den tyske krydser

havde imens overvejet, hvorledes man kunne genere blokadeskibene, og fremstillede så en art ”torpedo-kanoe”, torpedoer anbragt mellem to udhulede træstammer, hvorfra de kunne affyres. Man kom dog aldrig på skudhold af de engelske skibe, så dette, så vidt vides eneste, offensive tiltag mod englænderne var altså omsonst.<sup>27</sup>

SEVERN og MERSEY ankom endelig, d. 2. juni 1915, til Mafia Island efter en hård sørejse, hvor skibene nær var gået tabt i stormvejr. Omtrent samtidig ankom 4 nye flyvemaskiner (Caudron/Henry Farman). Det ville imidlertid tage nogen tid at klargøre de to monitors til det forestående angreb.

Den 6. juli var SEVERN og MERSEY klar. Man havde forsynet de to skibe med ekstra panserplader, fjernet alt overflødigt udstyr og fyldt skibene med tusindvis af tomme benzindunke, som skulle give ekstra opdrift, hvis skibene blev ramt under vandlinien, når de passerede *Abteilung Delta's* spærreild. De blokadeskibe, der holdt vagt ved Rufiji-deltaet, lå rede, og ved højvandets indtræffen sejlede de så langt ind til kysten som muligt for at bombardere tyskernes stillinger ved Kikunja-mundingen, som de to monitors skulle igennem. Tidligt om morgenen sejlede SEVERN og MERSEY gennem Kikunja-mundingen under kraftig beskydning, mens WEYMOUTH,



HYACINTH, PYRAMUS og PIONEER affyrede bredside efter bredside mod de tyske stillinger. Vel inde på Kikunja-floden ankrede SEVERN og MERSEY op, og kom nu under beskydning fra KÖNIGSBERGS 10,5 cm. kanoner, hvis ild blev ledet fra observationsposten på Pemba-bakken. Dirigeret af to fly optog de to monitors kampen. De lå nu for anker ud for den nordøstlige side af en ø, på hvis anden, sydvestlige side KÖNIGSBERG lå. Monitorenes 15,2 cm. kanoner anrettede imidlertid ikke den store skade, da kommunikationen med de ildledende flyvemaskiner var præget af forvirring og misforståelser. Det lykkedes dog at ødelægge et af KÖNIGSBERGS kanontårne og at smadre en nærliggende observationsplatform, som havde dirigeret den tyske ild så tæt på, at de to monitors kun med nød og næppe undgik fuldtræffere. Briterne indså nu, at man på grund af de forvirrede forhold i ildledelsen og det kommende lavvande, der truede med at fange skibene, ikke ville kunne udrette mere i denne omgang. Desuden var mandskabet udmattet efter aktionen, der havde varet til hen på eftermiddagen. Altså trak de to monitors sig ud af deltaet.<sup>28</sup>

Den 11. juli angreb SEVERN og MERSEY igen og fulgte samme procedure, men lod denne gang MERSEY ankre samme sted som sidst, mens SEVERN sejlede noget længere op ad floden, i håb om

at KÖNIGSBERGS ild ville koncentrere sig om MERSEY, så SEVERN kunne skyde sig ind på KÖNIGSBERG i fred og ro. KÖNIGSBERG fordelte imidlertid sin ild ligeligt mellem de to, men denne gang var flyenes ildledning væsentligt mere effektiv, og den tyske krydser blev nu ramt regelmæssigt. Lidt efter middag viste en af SEVERNS forbriere sig alligevel at være meget nyttig, idet den overskar telefonkablet fra KÖNIGSBERG til observationsposten på Pemba-bakken.

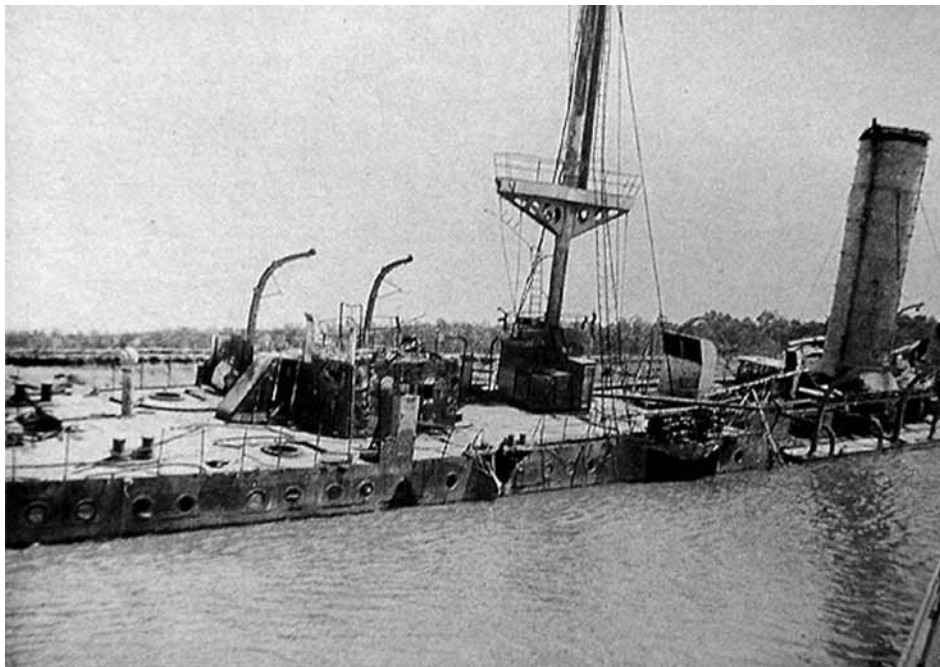
Herefter blev krydserens ild mindre nærgående, og da den nu selv modtog træffere næsten uophørligt, var der omkring kl. 1300 kun et enkelt funktionsdygtigt kanontårn tilbage på krydseren, der forbløffende nok formåede at skyde en af flyvemaskinerne ned med det sidste skud, før det også blev sat ud af aktion.

KÖNIGSBERG var nu nærmest gjort til vrage og besætningen var blevet decimeret; derfor beordrede Max Loof nu, at skibet skulle evakueres og sprænges.<sup>29</sup>

De overlevende fra besætningen blev derefter for en stor dels vedkommende indrulleret i *Schutztruppe*, og mange af skibets kanoner blev bjærget og sat på affutager (de indfødtes begejstring over dette må have været til at overse, da tyskerne nu skulle bruge henvend 400 af dem som ”trækdyr” for 10,5 cm. kanonerne med affutager - man anvendte

nemlig ikke okser, da disse uvægerligt døde, når man kom ind i områder med tsetsefluer og sovesyge...). Derved kom de tyske landstyrker og den tyske flådestyrke på Tanganyika-søen i be-

tyskerne om ikke andet kunne trøste sig med at KÖNIGSBERG havde levet op til skibets motto:



*KÖNIGSBERGS som vrug*

siddelse af sværere skyts end deres modstandere - så "KÖNIGSBERGS sjæl levede videre" ...<sup>30</sup>

Englænderne kunne nu anvende de betydelige flådestyrker, der var koncentreret ved Rufiji-deltaet, andetsteds, især til at dække det store behov for krigsskibe til konvojering af handelsskibe mod u-både, mens

"Bietet dem Feinde Trutz,  
Sei dem Vaterlande Schutz  
Und treu bis zum Tod,  
In Kampf und in Not,  
Sei stets deiner Mannschaft höchtes  
Gebot"<sup>31</sup>

- og, nok væsentligere, havde lagt beslag på enorme britiske ressourcer.

## Tanganyika

Tanganyika-søens strategiske betydning er blevet omtalt tidligere, og det faktum, at den fra krigens start domineredes af tyskerne, gav anledning

var ingen af de i havnen beliggende skibe hurtige nok til at fungere som hjælpekrydsere.<sup>32</sup> Det blev da besluttet at oprette en *Abteilung Möwe* på 7 officerer og 95 mand af mandskabet, og



*HEDWIG VON WISMANN*

til mange spekulationer i det engelske admiralitet. Der var ingen deciderede krigsskibe på søen, men der var en lille tysk damper, HEDWIG VON WISMANN.

Som man vil huske, lå der i Dar-es-Salaam et tysk opmålingsskib, MÖWE. Dette skib var udrustet med en del skyts, som det oprindeligt skulle have afgivet til et større skib, der ville være egnet som hjælpekrydsere. Imidlertid

at transportere denne styrke medsam skibets to 8,8 cm. kanoner og fire 3,7 cm. revolverkanoner med jernbanen til Kigoma ved Tanganyika-søen. Styrkens opgave var at sikre sig herredømmet over søen, så transporten af tropper og forsyninger mellem havnebyen Usumbura mod nord, Kigoma-Ujiji midt for, og Bismarckburg syd for søen kunne foregå uhindret.<sup>33</sup>

Udover HEDWIG VON WISMANN ankom i efteråret 1914 damperen KINGANI, der adskilt var blevet transporteret med jernbanen fra Dar-es-Salaam. Disse to små dampskibe, med et displacement på omkring 20 tons, blev nu bestykket, KINGANI med en revolverkanon og HEDWIG VON WISMANN med to.<sup>34</sup> Da skibene var for små og for svagt byggede til at kunne optage 8,8 cm. kanonerne rekyle, blev kanonerne anbragt på en dertil konstrueret kraftig flåde, der kunne slæbes af skibene.

Tyskerne havde også et næsten færdigbygget og væsentligt større dampskib, GRAF VON GÖTZEN, på bedding, der snart ville kunne tages i brug. Opgaverne blev præciseret af lederen af den lille flådestyrke, Korvettenkapitän Zimmer:

”1. Vernichtung feindlicher Fahrzeuge auf dem See,

2. Offensiven Vorgehen gegen die befestigten belgischen Küstenplätze,

3. Unterstützung von eigenen Truppenverschiebungen an der Westgrenze,

4. Sicherung und Überwachung des Dhau-Handelsverkehrs auf dem See“.<sup>35</sup>

I tyskernes øjne var det potentielt farligste af de fjendtlige magters fartøjer på søen det belgiske dampskib ALEXANDER DELCOMMUNE, der var stor nok til at kunne bestykkes og

dermed tage kampen op med den tyske flådestyrke. Det gjaldt altså om at finde og ødelægge den, før den blev bevæbnet.

Flere gange lykkedes det det belgiske skib at redde sig i ly af ilden fra belgiske kystbatterier og tropper, men den 22. oktober slap heldet op, og det blev skudt sønder og sammen af 8,8 cm. kanonerne på slæb af HEDWIG VON WISMANN, efter at være blevet overrasket, mens det lå for anker ved Albertville.<sup>36</sup>

Derefter var det tyske herredømme over søen sikret, og flådestyrken foretog nu en række raids mod alle fartøjer, der kunne minde om potentielle trusler, selv nogle gamle rustne engelske dampere, der henlå på en flodbred nær søen, og understøttede endvidere sporadiske infanteriangreb på fjendtlige stillinger.<sup>37</sup>

Den 9. juni 1915 blev det nye dampskib GRAF VON GÖTZEN (displacement på 1200 ton, topfart 9 knob), taget i brug, og bestykket med en 8,8 cm. kanon og to revolverkanoner. I august blev en af den sænkede krydser KÖNIGSBERGS 10,5 cm. kanoner monteret på GRAF VON GÖTZENS fordæk; skibet beholdt en revolverkanon midtskibs og 8,8 cm. kanonen blev monteret som agterskyts. Den nu enerådende tyske Tanganyika-flåde var således blevet temmelig afskrækkende.<sup>38</sup>

Det kunne se ud, som om det engelske admiralitet var kommet på en uløselig opgave. Men allerede i april 1915 havde den engelske storvildtjæger John R. Lee henvendt sig til admiralitetet med en god idé. Lee havde et godt kendskab til området sydvest for Tanganyikasøen, og havde spekuleret over, hvordan man kunne fravriste tyskerne grebet om søen.<sup>39</sup> Hans idé var at transportere en motorbåd, der skulle være tilstrækkelig hurtig og velbevæbnet til at kunne foretage lynangreb mod de væsentligt langsommere og upansrede tyske dampskibe, og manøvrere sig fri af deres ild, over land fra Kapstaden til Tanganyika-søen ad en relativt fremkommelig rute, han kendte.

Ruten var imidlertid både lang og besværlig:

London to Cape Town by ship:

6100 miles

Thence by rail to Fungurume:

2700 miles

Through bush & forest to Sankisia:

120 miles

By rail to Bukama on the Lualaba river:

15 miles

By river to Kabalo:

200 miles

By rail to Lukuga on Lake Tanganyika:

175 miles<sup>40</sup>

Etapen Fungurume til Sankisia, der i tilgift gik over et bjergmassiv, skulle



*GRAF VON GÖTZEN i den Kejserslige Marines tjeneste*

tilbagelægges ved hjælp af indfødt arbejdskraft, damptraktorer og okse-spand.

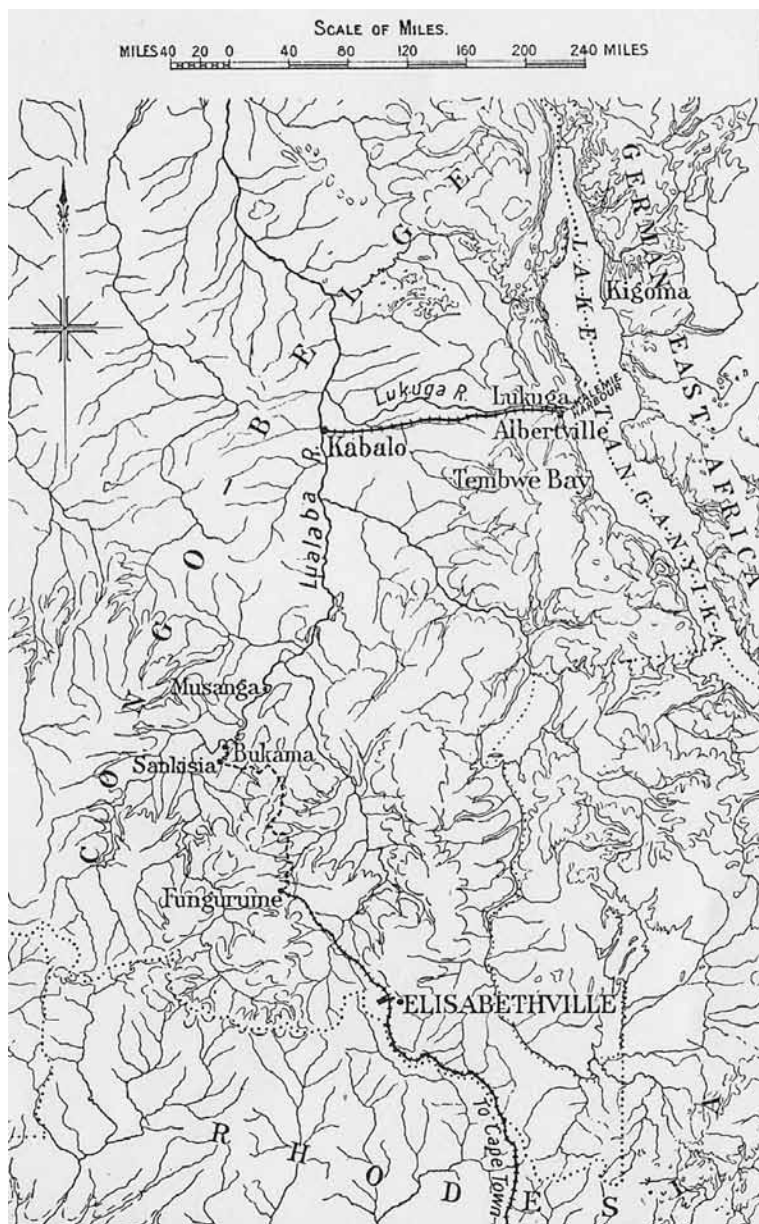
Utroligt nok godkendte admiralitetet planen; blot skulle der sendes to motorbåde i stedet for en. Ledelsen af ekspeditionen blev overdraget til kommandør Geoffrey Spicer-Simpson, der for tiden var beskæftiget med administrativt arbejde, og Lee blev sendt i forvejen for at forberede transporten.<sup>41</sup> To 40-fods motorbåde af mahogni, der egentlig var blevet bygget som tenders til det græske luftvåben, blev fundet egnede til opgaven. Deres topfart var 15 knob, og de blev hver bevæbnet med en moderne 7,6 cm.

hurtigt skydende kanon og et Maxim-maskingevær. De blev døbt MIMI og TOUTOU.<sup>42</sup>

Den 2. juli 1915 ankom ekspeditionen med de to motorbåde til Kapstaden. Efter forberedelser og en nogenlunde bekvem togrejse til Fungurume i det daværende Belgisk Congo ventede der nu strabadser forude. Den 18. august drog man af sted mod Sankisia gennem yderst vanskeligt terræn. For at forcere denne strækning måtte ekspeditionen (dvs. de indfødte) af de forhåndenværende materialer bygge henved 200 broer over kløfter og raviner, og bådene måtte hales over bjerge og gennem et ørkenområde, hvor



*MIMI (fra Shankland)*



*Den sidste og besværligste del af Spicer-Simpson ekspeditionens rute til Tanganyika-søen.*

damptraktorenes kedler havde førsteret til vandet. Først den 28. september nåede ekspeditionen Sankisia. Det havde altså taget næsten tre måneder at tilbagelægge denne strækning, men det må betegnes som en bedrift at man overhovedet nåede frem med materiellet intakt. Fra Sankisia forløb rejsen uden større problemer, og i slutningen af oktober nåede ekspeditionen havnebyen Lukuga. Havnen her var imidlertid utilstrækkelig, og efter skærmydsler med den belgiske kommandant, som Spicer-Simpson gerne udviklede sig i kompetencestridigheder med, blev en ny og bedre havn anlagt ved Kalemie syd for Lukuga.<sup>43</sup>

Den 22. december 1915 søsattes MIMI og TOUTOU, og Royal Navy's tilstedeværelse på Tanganyika-søen var en realitet.

Tyskerne havde næppe en anelse om, hvad der foregik, selv om de havde hørt nogle vilde rygter, og den 25. december patruljerede KINGANI rutinemæssigt forbi Lukuga, på god afstand af de belgiske kystbatterier.

MIMI og TOUTOU blev alarmeret, stævnedes ud fra Kalemie og indhentede hurtigt KINGANI. Trods krappe bølger lykkedes det for de to motorbåde at beskyde KINGANI med stor nøjagtighed og fra vinkler, hvorfra hun ikke kunne besvare beskydningen. Ilden anrettede

et blodbad på KINGANIS dæk, og det tyske dampskib måtte overgive sig. Med besvær fik englænderne bjærget det sønderskudte skib i havn; det blev derpå repareret, bevæbnet, og indgik under navnet FIFI i den engelske flåde på søen.<sup>44</sup> Tillige var ALEXANDRE DELCOMMUNE nu blevet repareret; den blev bevæbnet og døbt, meget passende, VENGEUR.

Den 9. februar 1916 sejlede HEDWIG VON WISMANN forbi Lukuga for at lede efter KINGANI, som man frygtede var blevet sænket af de belgiske kystbatterier. MIMI og FIFI indledte jagten (TOUTOU var blevet beskadiget under et stormvejr, og var under reparation). Spicer-Simpson på FIFI mente at kunne indhente det tyske dampskib, og beordrede MIMI til at blive ved sin side. Det viste sig dog snart, at han havde forregnet sig; HEDWIG VON WISMANN øgede afstanden til de to engelske skibe, og nu strøg MIMI, uden ordre, af sted for at engagere HEDWIG VON WISMANN. MIMI indhentede hurtigt det tyske skib, der nu måtte sænke farten for at forsvare sig. Snart nåede FIFI frem med den noget konsternerede Spicer-Simpson, og afgjorde sagen med sin 12-pundige kanon.<sup>45</sup> HEDWIG VON WISMANN blev sænket, men det meste af besætningen blev reddet.

### **Antiklimaks**

Spicer-Simpson havde nu nærmest





*Spicer Simpson gestikulerer ved søbredden efter sejren over KINGANI.*

opnået gude-status, især blandt de indfødte; hans krigslykke og besynderligt-imposante fremtræden (han havde spraglede tatoveringer af blomster og sommerfugle over hele kroppen, gik gerne i en nederdel-lignende beklædningsgenstand, og var kendt for sin flittige, omendskønt uforståelige gestikuleren) vakte beundring, og der fremstilledes endog små statuetter af ham. Hans hyppige bade i et kar ved søens bred var store begivenheder, der tiltrak besøgende fra nær og fjern.<sup>46</sup>

Men dagen efter sejren over HEDWIG VON WISMANN viste GÖTZEN sig i

horisonten, og Spicer-Simpson undlod, trods protester fra sine underordnede, at angribe det store tyske skib.

Om årsagerne til dette er det svært at gisne; det skyldtes næppe fejhed, da Spicer-Simpson hidtil havde optrådt modigt; Shankland opfatter det som en tilfredshed med det allerede opnåede, der afføder en uvilje mod at sætte mere på spil; jeg hælder til den opfattelse, at Spicer-Simpson foretrak at vente med at engagere GÖTZEN, der trods alt var i besiddelse af langtrækkende, kraftigt skyts, indtil TOUTOU også var kampklar.<sup>47</sup> Måske ville MIMI alene, i kraft af sin hurtighed og manøvreevne,

have været i stand til at undgå GÖTZENS skyts, men det må betænkes, at MIMI også måtte være alene om at sænke GÖTZEN, da den langsomme FIFI ville være prisgivet GÖTZENS 10,5 cm. kanon.

Hvorom alt er, kom det ikke siden til søslag på Tanganyika-søen. Spicer-Simpson begik en fejl, da han undlod at sænke de dhows, som tyskerne benyttede til at evakuere garnisonen i Bismarcksburg ved et nært forestå-

ende engelsk angreb, og afstod så sin kommando af helbredsmæssige årsager, men modtog dog stor officiel anerkendelse for sin indsats. GÖTZEN holdt sig i havn i Kigoma, og blev sænket af tyskerne selv, da belgierne efter en vellykket offensiv stod for at indtage byen. Skibet blev imidlertid senere hævet og omdøbt til LIEMBA, under hvilket navn den stadig sejler som passagerskib på Tanganyikasøen.<sup>48</sup>



*Geoffrey Spicer-Simpson. (fra Shankland)*

## Bibliografi

1. : "Der Krieg zur See 1914-1918". Berlin 1935
  - a. - „Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien“
  - b. - „Kreuzerkrieg I + II“.
2. Admiralty Geographical Section of the Naval Intelligence Division:  
"A handbook of German East Africa". London 1921
3. Anderson, Ross: "The forgotten Front - the East African Campaign 1914-1918". Stroud 2004
4. Bishop & Dobold: "Tanganjikasee - A Gunboat War in Deutsch-Ostafrika 1914-1916". <http://www.geocities.com/cdferree/tanganjikasee/tangan.html>
5. Buxton, Ian: „Big Gun Monitors“. London 1979
6. Cane, L. B.: "S.S. Liemba". Tanganyika Notes and Records no.23, June 1947
7. Charlewood, C. J.: "Channels, Cloves and Coconuts". North Devon ?
8. Charlewood, C. J.: "Naval Actions on the Tanganyika Coast 1914-1917". Tanganyika Notes and Records no. 23, June 1947
9. Chatterton, E. K.: "The Königsberg Adventure". London 1932
10. Chatterton, E.K.: "Severn's Saga". London 1938
11. Corbett/Newbolt: "Naval Operations - History of the Great War". Vol. I-V, London 1920-31
12. Ein kleines Weltwunder aus Papenburg“. Blaue Jungs 2, 1997
13. Foden, Giles: "Mimi and Toutou's Big Adventure. The Bizarre Battle of Lake Tanganyika". New York 2005
14. Halpern, Paul: „A Naval History of World War I“. Annapolis 1994
15. Hatchell, G. W.: "Maritime Relics of the 1914-1918 War". Tanganyika Notes and Records no.32, January 1954
16. Henderson, W. O.: "The War Economy of German East Africa 1914-1917". Economic History Review, 1943
17. Hough, Richard: "The Great War at Sea 1914-1918". New York 1983
18. Hoyt, E. P.: "The elusive Seagull". London 1970
19. King-Hall, Herbert: "Naval Memories and Traditions". London 1926
20. Kirschhoff, Herman: "Der Seekrieg 1914-1915 - Schiffspost und Feldpostbriefe". Leipzig 1915
21. Kock, Nis: "Blockade and Jungle". London 1941
22. Lane, L.P.: "Naval visit, Dar-es-Salaam". Tanganyika Notes and Records no.16, December 1943
23. Lane, L. P.: "The T.R.S. Mwanza". Tanganyika Notes and Records

no.6, December 1938

24. Lane, L. P.: "To Utete by Ship". Tanganyika Notes and Records no. 20, December 1945
25. Loof, Max: "Deutsche Kolonie in Not". Berlin 1928
26. Loof, Max: „Kreuzerfahrt und Buschkampf“. Berlin 1927
27. Mantey, E. v.(red.): „Auf See unbesiegt - 30 einzeldarstellungen aus dem Seekrieg“. Leipzig 1921
28. Mielke, Otto: "Kleiner Kreuzer Königsberg" i Schiffe, Menschen, Schicksale 2003
29. Miller, Charles: „Battle for the Bundu“. New York 1974
30. Schoen, W. v.: "Kreuzerkrieg führen! - Die Heldenfahrten unserer Auslandskreuzer im Weltkrieg". Berlin 1936
31. Shankland, Peter: „The Phantom Flotilla - Naval African Expedition 1915-1916“. London 1968
32. Walther, John: "The Kaiser's Pirates". London 1994
33. Wenig, Richard: "In Monsun und Pori". Berlin 1922
34. Yates, Keith: "Graf Spee's Raiders". Annapolis 1994

## Noter

<sup>1</sup> Schutztruppe - indfødte askarier ført af tyske officerer. Maji-Maji oprøret - rygter om, at vand (Swahili: "maji") fra en særlig flod ville gøre de indfødte usårlige overfor tyske kugler affødte dette oprør. Bog 1.a, s. 126 -128

<sup>2</sup> Henderson, s. 109

<sup>3</sup> Henderson, s. 105

<sup>4</sup> Flådekapløbet mellem England og Tyskland, foranlediget af Tirpitz, efter 1905 benævnt dreadnought-kapløbet.

<sup>5</sup> Halpern, s. 8

<sup>6</sup> Se f.eks. Halpern

<sup>7</sup> Bog 1.a, s. 175. Der blev gjort forsøg på at føre forsyninger fra Tyskland til Tysk Østafrika flere gange med blokadebrydende skibe og en enkelt gang med et luftskib, der dog måtte vende om. Skibet (RUBENS) var et tysk skib i dansk "for-klædning"; det førte dansk handelsflag, var bemanded med sønderjyder og lastet med kul, våben, ammunition og levnedsmidler til KÖNIGSBERG og Schutztruppe-kompagnierne. Det lykkedes for dette skib at sejle uantastet gennem nordsøblokaden og hele vejen til Afrikas østkyst. Der måtte det sætte sig i

radioforbindelse med KÖNIGSBERG, og kommunikationen blev opsnappet af de engelske blokadeskibe. Tæt på kysten blev KRONBORG indhentet af HYACINTH, og søgte tilflugt i Mansa-bugten, hvor KRONBORG blev sænket på ret lavt vand d. 14 april 1915. Det lykkedes for tyskerne at bjærge meget af lasten og tørre ammunitionen, der sammen med adskillige rifler kom tropperne til gode. I marts 1916 formåede en anden blokadebryder, , der også var formummet som dansk skib, at sejle uskadt gennem blokaden og til Ssudi-bugten i Tysk Østafrika, hvor lasten, bestående af 4 haubitzere, maskingeværer, rifler og ammunition blev losset. Se bog 1.a, s. 149-153 og 198-201 samt Kock (KRONBORG), Mantey bd. 2 (MARIE).

<sup>8</sup> De tyske troppers stillinger mod angrebene fra Britisk Østafrika i koloniens nordlige del indtil 1916.

<sup>9</sup> Miller, s. 40

<sup>10</sup> Kongo-akten, der blev indgået mellem bl.a. Tyskland, England og Frankrig i 1885, foreskrev, at kolonierne i Afrika skulle holde sig neutrale i tilfælde af krig mellem kolonimagterne.

<sup>11</sup> Miller, s. 66

<sup>12</sup> Wenig s. 44-45

<sup>13</sup> Chatterton, ”Königsberg...” s. 33

<sup>14</sup> Wenig, s. 52

<sup>15</sup> Wenig, s. 53-59

<sup>16</sup> Chatterton, ”Königsberg...” s. 52-56

<sup>17</sup> Chatterton, ”Königsberg...” s. 56-71, 80

<sup>18</sup> Wenig, s. 73-83

<sup>19</sup> ”Der Krieg zur See...” Kreuzerkrieg Bd. 2 s. 162

<sup>20</sup> ”Der Krieg zur See...” Kreuzerkrieg Bd. 2 s. 162-164

<sup>21</sup> Dog kun ved højvande.

<sup>22</sup> Chatterton, ”Königsberg...” s. 109

<sup>23</sup> Buxton s. 11-13

<sup>24</sup> Buxton s. 81

<sup>25</sup> Chatterton, ”Königsberg...” s. 111-115

<sup>26</sup> Yates, s. 161-162, Chatterton s. 132

<sup>27</sup> Wenig, s. 66, 85

<sup>28</sup> Yates, s. 272

<sup>29</sup> Yates, s. 276

<sup>30</sup> Wenig, s. 160

<sup>31</sup> Wenig, s. 136, 151

<sup>32</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 175

<sup>33</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 177

<sup>34</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 177

<sup>35</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 180

<sup>36</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 183

<sup>37</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 184-187

<sup>38</sup> ”Der Krieg zur See...” (1.a), s. 188

<sup>39</sup> Shankland, s. 17

<sup>40</sup> Shankland, s. 18

<sup>41</sup> Spicer-Simpson var efter krigsudbruddet blevet chef for den yderst beskedne Downs Boarding Flotilla, baseret i Ramsgate; her sad han en dag og underholdt et par damer på et badehotel, da han kastede et blik ud ad vinduet og så en af sine kanonbåde, der lå for anker på reden, blive torpederet af en tysk ubåd. Dernæst fik han kommandoen over et skrivebord. Shankland s. 11

<sup>42</sup> Shankland, s. 25-26

<sup>43</sup> Corbett/Newbolt s. 82, Shankland, s. 140

<sup>44</sup> Corbett/Newbolt s. 83-84, Shankland, s. 158-162

<sup>45</sup> Corbett/Newbolt s. 84, Shankland s. 188

<sup>46</sup> Shankland, s. 178-180

<sup>47</sup> Shankland s. 196

<sup>48</sup> Se ”Ein Kleines Weltwunder...”

---

## Rettelse

Medlem nr. 773, A. Kernwein i Kolding, gør opmærksom på, at oplysningen i billedteksten på side 41 i forrige nummer af tidsskriftet om at den græske GEORGIOS AVEROF er den eneste bevarede panserkrydser, er fejlagtig. I Skt. Petersborg ligger nemlig endnu en panserkrydser, AVRORA fra 1900. Redaktionen takker for korrektionen og beklager fejlen.



*Panserbatteriet GORM under mastekranen på Holmen. Det ser ud til at Gorm er under afgrigning. GORM indgik i flådens tal fra 1871-1912. (Marinens Biblioteks Arkiv)*

**Referat af generalforsamling for  
Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner  
afholdt den 11. april 2007 kl. 19.30 på Orlogsmuseet**

1.

Formanden bød velkommen til den årlige generalforsamling og foreslog på bestyrelsens vegne kommandørkaptajn Arne Holm som dirigent. Der var ikke andre kandidater, og Arne Holm blev valgt. Han takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet i februarnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift. Der deltog 50-60 af selskabets medlemmer i generalforsamlingen.

Dirigenten forelagde dagsordenen.

Dagsordenen skal i henhold til selskabets love som minimum indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder evt. fondsregnskaber
4. Fremsatte forslag. (Ingen modtaget af formanden inden fristens udløb 1.2.07)
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år
6. Valg af formand
7. Valg til bestyrelsen
8. Valg til repræsentantskabet
9. Valg af revisor
10. Eventuelt

2.

Herefter fik formanden ordet. Formandens beretning er trykt på side 34-36.

Efter formandens beretning var der mulighed for at stille spørgsmål:

Brigadegeneral Michael Clemmesen spurgte om årsagen til div. forsinkede projekter. Hertil forklarede Poul Grooss, at den langsomme proces skyldes de mange projekter, Statens Forsvarshistoriske Museum lige nu har at tage stilling til, og at det kræver meget store beløb at opnå den bedst mulige løsning.



Kontreadmiral Niels Mejdal spurgte, om der ikke var mulighed for at finde frem til projekter, der kunne blive til noget med støtte fra de fonde repræsentantskabet har forbindelse til. Her forklarede Poul Grooss, at mange fonde er blevet tilbageholdende med støtte nu, da Orlogsmuseet ikke længere er en selvejende institution.

Lars Wismann efterlyste nogle tiltag som kunne gøre opmærksom på foreningen med henblik på at skaffe nye (og yngre) medlemmer. Poul Grooss svarede, at bestyrelsen var begyndt at gøre sig tanker om det problem. Formandens beretning blev godkendt.

3.

Kassereren Niels Probst indledte fremlæggelsen af årsregnskabet med at konstatere, at revisionen ikke har givet anledning til bemærkninger og redegjorde derefter kort for den anvendte regnskabspraksis. Resultatopgørelsen viser i lighed med sidste år, at kontingentindtægten er mindre på grund af faldende medlemstal. Der er et tilskud fra Danmarks Marineforening på 1.000 kr. Overskudsandelen fra Barfoeds Legat har været på kr. 19.350. Tidsskriftet er lidt dyrere, men det er også blevet større. Revisionshonorar og kontorartikler er mindre end sidste år p.g.a. det indkøbte edb-udstyr. Der er i årets løb givet tilskud til et oliemaleri indkøbt af museet samt til Søren Nørbys bog, ”Fregatterne Peder Skram og Herluf Trolle”. Selvom årets resultat viser -30.000 kr. har økonomien det godt. Balancen er stort set den samme som sidste år, kr. 497.343. Egenkapitalen er mindre, til gengæld er der en værditilvækst på investeringsbeviserne. Derimod er der endnu intet afkast på investeringsbeviserne i Barfoeds Legat og derfor heller ingen andel af kapitaltilvæksten til Selskabet.

I forlængelse af kassererens redegørelse foreslog kontreadmiral Niels Mejdal, at man i stedet for økonomisk støtte til bogudgivelser køber et stort antal eksemplarer og sælger disse videre. Det vil betyde et større oplag til lavere produktionspris og dermed en bedre økonomi. Bestyrelsen tog forslaget til efterretning.

Regnskaberne blev godkendt.

4.

Dirigenten konstaterede, at der ikke var fremkommet forslag til behandling. Ifølge selskabets love skal forslag til behandling på generalforsamlingen fremsendes skriftligt til formanden senest 1. februar.

5.

Kassereren foreslog uændret kontingent for det kommende år: 200 kr. for enkelt medlemmer og 225 kr. for ægtepar. Juniorer og pensionister kan betale 100 kr. Forslaget blev vedtaget.

6.

Dette punkt udgår.

7.

Fem af bestyrelsens medlemmer var på valg: Niels Probst, Torben Ingemann-Hansen, Henrik Muusfeldt, Tom Wismann og Trine Kjems. De blev alle genvalgt.

Bestyrelsen består herefter af:	valgt
Poul Grooss, formand	2006
Henrik Muusfeldt, næstformand	2007
Niels Probst, kasserer	2007
Trine Kjems, sekretær	2007
Peder Ellegaard Larsen	2006
Ole Feldbæk	2006
Torben Ingemann-Hansen	2007
Ole Lisberg-Jensen	2006
Ejvind Vonsild	2006
Tom Wismann	2007

8.

To af repræsentantskabets medlemmer var på valg: Jan Erlund og Vagn Steen. Begge blev genvalgt. Repræsentantskabets formand, Henrik Muusfeldt, omtalte den uro der i år har været i repræsentantskabet, der p.gr.a. de beklagelige udmeldinger nu ikke når op på 25 medlemmer.

9.

Revisionsfirmaet Kresten Foged blev genvalgt.

10.

To medlemmer af selskabet havde forslag til bestyrelsen: M.Elchendorv foreslog

foredrag om den baltiske flåde, den polske flåde og den russiske flåde. Poul Grooss svarede, at foredragene for næste sæson er fastlagt, men at han selv kan dække emnerne den efterfølgende sæson. Ebba Beckmann-Joensen foreslog, at foredragene optages på bånd. Forslaget blev taget ad notam.

Henrik Muusfeldt redegjorde for bestyrelsens overvejelser om en revision af vedtægterne og gav en hurtig gennemgang af de berørte punkter. Medlemmernes kommentarer undervejs blev noteret og vil indgå i arbejdet med revideringen. Medlemmer, der er interesseret i at se ændringsforslagene, kan få dem tilsendt pr. e-mail ved henvendelse til [trine@kjems.com](mailto:trine@kjems.com)

Ole Lisberg fortalte om næste sæsons udflugt, som vil gå til Flådestation Korsør, Masnedø og Nakskov.

Poul Grooss fortalte om den nye aktivitet i museets skoletjeneste samt omtalte den foreslåede foredragsrække for næste år. Det nøjagtige program bringes i næste nummer af tidsskriftet. Endelig orienterede han om det ekstraordinære møde den 29. august ved Jakob Serup om Københavns bombardement.

Efter afslutningen af generalforsamlingen takkede formanden Arne Holm for hans myndige ledelse. Herefter blev tre eksemplarer af ”Atlantehavssejlerne” udloddet blandt medlemmerne. Til slut viste Tom Wismann et par korte film om motortorpedobådene 1964-68 og TRITON på Fæøerne, efterfulgt af en billedkavalkade.

Arne Holm, dirigent  
Poul Grooss, formand

## **Marinehistorisk Selskab / Orlogsmuseets Venner Formandens beretning**

For god ordens skyld skal jeg nævne, at foreningsåret går fra 1. januar 2006 til 31. december 2006, så beretningen skal kun dække tildragelser i denne periode, men der smutter jo nok lidt andet med også. Det tilsvarende gælder for regnskaberne.

Selskabet har som sædvanlig afholdt fire foredragsaftener i mødesæsonen. Foredragene har drejet sig om sømilitære emner – ikke nødvendigvis med relation til Den kongelige danske Marines historie – men også med emner af mere generel maritim interesse. Mødeaftenerne har haft et tilfredsstillende antal deltagere – ca. 45 – 50 pr. foredrag og i gennemsnit 30 deltagere til den efterfølgende spisning.

Efter generalforsamlingen er der tradition for at vise nogle af de faktisk temmelig mange historiske film og billeder, som Marinens Bibliotek råder over. Det tog Tom Wismann sig af sidste år, og det gør han også igen i aften.

Den årlige udflugt i efteråret gik i år til Sverige, hvor hovedattraktionerne var udstillingen om STORA KRONAN på Kalmar Läns Museum i Kalmar og det svenske marinemuseum i Karlskrona. Turen blev tilrettelagt af Ole Lisberg,

og igen i år var der overtegnet. Ole vil senere i aften orientere om den kommende udflugt i efteråret 2007, som han også tilrettelægger, men så vil han i øvrigt gerne se en afløser som Selskabets rejsearrangør.

Arbejdet i repræsentantskabet har været præget af en del uro i det forløbne år – og det skal jeg forsøge at beskrive ganske kort. Som det fremgik af beretningen fra sidste år nedsatte repræsentantskabet i 2005 en lille arbejdsgruppe på tre mand, som påtog sig at identificere en række af de fonde, som eventuelt kunne komme på tale som bidragydere til projekter med relation til Orlogsmuseets virke. Det var folk, som havde deres gang i rederikredse og havde kendskab til hvilke fonde, der sponsorerede maritime aktiviteter. De lagde et meget stort arbejde i deres undersøgelser, og de nåede ret langt i processen med at skaffe tilsagn om fondsmidler, men Statens forsvarshistoriske Museum var ikke i stand til at identificere og beskrive projekter, som kunne startes op inden for ”fundsåret 2006”. Det skabte nogen bitterhed, og to af de tre fra gruppen valgte at træde ud af repræsentantskabet, senere fulgt af yderligere et medlem af repræsentantskabet, som desværre var bestyrer af en af de fonde, som Orlogsmuseet igennem mange år har modtaget megen støtte fra. Gruppens arbejde resulterede dog indledningsvis

i at selskabet fik et tilskud til sit arbejde på 25.000 kr. fra ”Dampskibsselskabet Orient’s Fond”.

I den forbindelse skal jeg nævne, at bestyrelsen i nogen tid har været opmærksom på, at selskabets vedtægter måske trænger til en mindre modernisering. Blandt andet kan man stille spørgsmålstejn ved om vi overhovedet skal have et repræsentantskab efter det jeg lige har beskrevet. Det andet væsentlige problem er, at i tilfælde af at selskabet opløses, så tilfalder selskabets formue efter vedtægterne museet, men det betyder på rent dansk, at pengene under de ændrede forhold ryger direkte ned i statskassen, og det er der jo nok mange der synes, at sådan skulle det måske ikke nødvendigvis være. Det kan vi drøfte under punktet ”eventuelt”.

Af øvrige aktiviteter skal jeg for god ordens skyld nævne, at vi i 2005 anskaffede det maleri fra slaget ved Kolberger Heide, som blev beskrevet i tidsskriftet, men det ankom først i 2006, så det skal lige med i denne beretning. Ellers har vi ikke købt kunst ind til museet i året 2006. Til gengæld har selskabet støttet en række bogudgivelser, blandt andet bogen om fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE, og vi har givet tilsagn om støtte til et værk om de tyske forsvarsanlæg i Danmark under besættelsen samt støtte til en bog om torpedo/missilbådene af WILLEMOES-klassen, som udkommer til

sommer.

Bestyrelsen er bekymret over selskabets medlemstal. Igennem året 2006 er medlemstallet faldet dramatisk fra 871 til 800, og faldet skyldes udelukkende dødsfald og ikke udmeldelser på grund af utilfredshed. I 2005 var der en tilbagegang på 49, medens der året før var en fremgang på 16 medlemmer. Til medlemstallet skal dog lægges ca. 150 fra modelbyggerlauget, som er abonnenter på vores tidsskrift. Gennemsnitsalderen for vores medlemmer vurderes at være temmelig høj, og det ville være godt, om vi kunne rekruttere nogle yngre medlemmer. Det er muligt at vi vil orientere om selskabet i Marineforeningernes blad ”Under Dannebrog”, men her er gennemsnitsalderen også høj, for der er næsten ingen unge, som via deres værnepligt kommer i forbindelse med Søværnet – og dermed med Marineforeningerne. Tidligere har vi fisket lidt efter de unge historiestuderende. Alle forslag til hvervning er velkomne.

Et af de medlemmer der faldt bort i 2006 var selskabets mangeårige formand, kommandør Per Wessel-Tolvig. Jeg tror, han var formand igennem 25 år. Han blev bisat fra Holmens kirke, og mange af de tilstedeværende deltog i bisættelsen. Kommandør Per Wessel-Tolvig blev dagen efter mindet ved selskabets møde her i salen, og

Ole Lisberg har skrevet mindeord i tidsskriftet.

Om bladet skal jeg sige, at Marinehistorisk Tidsskrift er inde i en god gænge. Sideantallet er blevet udvidet fra 36 til 48 sider, og der er tilsyneladende rigeligt med godt stof til bladet, og vi har fået mange positive tilkendegivelser, som er givet videre til redaktøren.

Med til bestyrelsens virke hører også den lille kontaktgruppe, som museets direktør, modelbyggernes formand, Niels Probst og jeg er medlemmer af. Vi er blevet orienteret om 200-året for 1807. Der sker en hel masse aktiviteter i week-enden 1 – 2. september 2007. Det kan vi tage under ”eventuelt”. Der har været en række problemer omkring ombygningen af Holmens arrest, om PEDER SKRAM, radiohytten, flytning af SÆLEN, opstilling af torpedo/missilbåden SEHESTED og så videre. Fælles for alle disse projekter er, at vi har en stor samling historiske udstillingsgenstande på Holmen, og at der skal tilvejebringes en hulens masse penge for at få en tilfredsstillende helhedsløsning, og der er mange andre bolde i luften omkring Statens forsvarshistoriske Museum.

Til slut vil jeg gerne udtrykke tak til bestyrelsen for den udviste ihærdighed. Efter at Orlogsmuseet ikke længere er en selvejende institution, men nu hører ind under Statens forsvarshistoriske

Museum, så er assistancen udefra blevet mindre, bestyrelsesarbejdet mere omfattende og problemfyldt, og dagligdagen med de små praktiske problemer som opvask, oprydning, opbevaring af selskabets ting og sager med mere volder ind i mellem lidt problemer. Vi skal i ny og næ også anmode om en hjælpende hånd.

Næstformanden har taget sig af problemerne omkring vedtægtsændringer og repræsentantskabet, som han er formand for, Torben Ingemann-Hansen har givet os juridisk støtte, Ole Lisberg har tilrettelagt den årlige udflugt, vores utrættelige sekretær Trine Kjems har bistået med referater samt alt det praktiske omkring mødetilmeldingerne. To af bestyrelsesmedlemmerne har lagt særligt meget arbejde for dagen: Tom Wismann både som foredragsholder, med-udgiver af tidsskriftet og tilrettelægger af vores årlige filmaften – og nu også som forfatter til en serie om den danske flådes skibe, som man blandt andet kan læse om i tidsskriftet. Den anden er Niels Probst, der som selskabets altnuligmand virker som kasserer, redaktør af tidsskriftet, kontaktmand til modelbyggerlauget og museet. Tak til alle i bestyrelsen for det arbejde, der er udført til gavn for selskabet i det forløbne foreningsår.

Det afslutter selskabets beretning og jeg giver ordet til dirigenten.

**Referat af generalforsamling for  
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug  
Afholdt torsdag den torsdag den 12. april 2007.**

**Tilstedeværende:** 17 laugsmedlemmer.

*0. Velkomst*

Poul Beck bød de fremmødte velkommen.

*1. Valg af dirigent*

Gert Gray Andersen blev foreslået, men afslog høfligt. Palle Rosenvold blev herefter foreslået og valgt som generalforsamlingens dirigent. Palle Rosenvold kunne konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt.

*2. Formandsberetning v/Poul Beck*

Poul Beck gennemgik formandsberetningen, som var omdelt i skriftlig form. Beretningen er trykt andetsteds i nærværende tidsskrift.

Den 1. og 2. september, i forbindelse med åbningen af en særudstilling på Orlogsmuseet om 200-året for Københavns bombardement, blev medlemmerne bedt om at bemærke disse dage, hvor der forventes megen aktivitet.

Ole Lisberg Jensen blev valgt til æresmedlem af OMBL med akklamation. OLJ kunne desværre ikke være til stede ved generalforsamlingen, men havde udtrykt stor tak for udnævnelsen.

Spørgsmål og kommentarer til formandens beretning:

Gert G. Andersen ønskede, at der fortsat kommer udflugter for OMBL's medlemmer. Der blev udtrykt ønske om Hjemmeværnets Historiske Samling i Gribskov, samt at Holmen '68-projektet kunne blive helt færdiggjort til den 1. september.

Med reference til medlemstallet og den almindelige opmærksomhed på lauget, opfordrede Flemming Petersen til at gøre en extra, positiv indsats over for medierne, samt at overveje aftenskolekurser, evt. i samarbejde med AOF (eller anden organisation). Det kunne være i forbindelse med tirsdagsaftenerne.

Gert G. Andersen mente, at tidligere udstillingsaktiviteter på fx. biblioteker havde haft en positiv indvirkning på både opmærksomhed og medlemstal.

Arne Agergaard foreslog, at lauget igen bliver aktive i forbindelse med udstillinger på biblioteker etc., og anførte det som værende blandt de bedre tiltag, endda frem for internettet.

Poul-Henrik Westh gjorde opmærksom på, at internettet er en ”magt-faktor”, og at dette medie er én af de bedste kilder til kontakt med et udenfor stående publikum. Laugets hjemmeside vil være dér, hvor der opnås størst opmærksomhed og kontakt. Der er mange indfaldsvinkler, og bl.a. YouTube er et video-fænomen, som kan være særdeles brugbart.

Svend Holm Jensen bemærkede, at lauget naturligvis skal holde fanen højt mht. byggestandard, men at der samtidig skal gøres en indsats for ikke at skræmme begyndere eller mindre øvede modelbyggere bort.

Bestyrelsen noterede sig alle forslag og bemærkninger.

Beretningen blev herefter enstemmigt godkendt.

### *3. Regnskabsaflæggelse v/Peter Maack*

Peter Maack fremlagde OMBL's reviderede årsregnskab, som fremviste et negativt resultat på 1.879,81 kr. Foreningens formue andrager 69.835,85 kr. og der er skyldige omkostninger på Marinehistorisk Tidsskrift på ca. 10.000 kr. Det blev bemærket, at det ringe fremmøde til julearrangementet, samt musikken ved denne lejlighed, er en medvirkende faktor til det negative resultat. Endvidere er medlemstallet nu registreret til 106, hvilket er en tilbagegang. Alt i alt betragtes resultatet som godt og acceptabelt.

Herefter blev det reviderede årsregnskab enstemmigt godkendt.

### *4. Fastsættelse af kontingent v/Peter Maack*

Peter Maack foreslog på bestyrelsens vegne, at man i den kommende sæson fastholder et årligt medlems-kontingent på 175,00 kr. Der var ikke andre forslag, hvorfor det blev vedtaget at medlemskontingentet for sæson 2007-2008 skal være 175,00 kr.

### *5. Indkomne forslag*

Der var ikke indkommet forslag til behandling under punktet.

### *6. Valg til bestyrelsen*

På valg til bestyrelsen for en 2-årig periode var:

Poul Beck, som var villig til genvalg.

Peter Maack, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Poul Beck og Peter Maack blev begge genvalgt.

På valg som suppleant til bestyrelsen for en 1-årig periode var:



Arne Agergaard, som ikke var villig til genvalg.  
Bestyrelsen foreslog Poul-Henrik Westh, som herefter blev valgt.  
Der var ikke valg til revisorposterne dette år, hvorfor Palle Rosenvold og Morten Vinter Pedersen begge beklæder disse poster i endnu et år.

### 7. Eventuelt

Der var ingen bemærkninger under dette punkt.

### 8. Afslutning

Palle Rosenvold takkede de fremmødte medlemmer for god ro og orden, hvorefter generalforsamlingen for sæson 2006-2007 var slut.

Efter en pause holdt Poul Beck et foredrag om den amerikanske Stillehavsflåde, som under den 2. verdenskrig blev udsat for en ekstremt voldsom tyfon.

Ref.: JA/ja



*MHV 15 ANDROMEDA var ikke et af Marinehjemmeværnets mest frygtindgydende fartøjer, men havde alligevel en plads at udfylde. Fartøjet indgik i begyndelsen af 1990'erne i den nu hedengangne "Hjemmeværnsflotille 364 Holmen". (Foto: Tom Wismann's arkiv)*

## Orlogsmuseets Modelbyggerlaug Formandens Beretning 2006 – 2007

### Aktiviteter 2006 – 2007.

Sæsonen 2005 – 2006 afsluttedes maj 2006 med et vellykket besøg på Force-instituttet på Lundtoftesletten, hvor der var lejlighed til se modelbygningsværkstederne, forsøgstanken, vindprøvningsanlægget og arbejdet med fremstilling af computermodeller af havne- og kystsikringsanlæg, samt ikke mindst afprøve instituttets audiovisuelle træningskommandobro.

Laugets medlemsmøder startede den 4. oktober 2006, hvor Niels Probst lagde ud med et spændende og interessant foredrag om Niels Juel og søslagene under den skånske krig. Onsdag den 8. november 2006 besøgte vi Told & Skat museet på Langelinie, hvor der bl.a. var lejlighed til at se modeller af de gamle toldfartøjer.

Fredag den 13. oktober 2006 deltog laugets i KulturNatten med et hold på 7 mand, der viste forskellige arbejder, byggeteknikker og –metoder, bl.a. i relation til aktuelle projekter. Som sædvanlig var det en spændende og interessant aften med en helt speciel stemning og et meget stort besøgstal, - ca. 1100, hvor vi havde lejlighed til at tale med mange interesserede og spørgelystne gæster i alle aldersgrupper.

Fredag den 1. december 2006 havde laugets sit traditionsrige julearrangement, der blev en ualmindelig hyggelig aften med harmonikaspil, sømandssange, bankospil og mange gode præmier.

Lauget startede det nye år den 3. januar 2007 med fremvisning af egne modeller og foredrag om slaget ved Trafalgar oktober 1805. Den 7. februar 2007 holdt Niels Probst, Peter Maack og Poul Beck foredrag om rekonstruktion af historiske skibe som model og i fuld størrelse, bl.a. danske og hollandske projekter. Endelig var der 7. marts 2007 arrangeret et aftenbesøg på Tøjhusmuseet ved Jakob Seerup.

Tirsdagsmøderne startede den 10. oktober 2006 og sluttede den 10. april 2007. Som tidligere bestemt har der været arbejdet med et standardkoncept vedrørende kukkassedioramaer i skala 1: 10. I den forbindelse er der bygget en mockup af batteridækket på et dansk orlogsskib fra omkring 1807 med det formål at få styr på størrelse og perspektivforhold, samt ikke mindst teknikker til fremstilling af figurer. Materialet er nu samlet, så det kan anvendes som et standardkoncept for kukkassedioramaer af forskellige funktioner eller miljøer på et skib, værksted

eller andet med relation til flåden eller marinehistorien. Det er laugets opfattelse, at denne form for visualisering og formidling vil være et godt supplement til de nuværende udstillinger og et væsentligt element i fremtidige nyopstillinger inspireret af tilsvarende kukkassedioramaer på bl.a. svenske og engelske museer.

Samtidig med disse aktiviteter tilføres HOLMEN 68 stadig små detaljer og skibsmodeller, hvilket flere gange har givet byggegruppen anledning til at mødes på lørdage i museets åbningstid, hvor glasset tages af montren og der arbejdes med lim og værktøj og hyggelig snak med de besøgende.

Fra efteråret 2006 til februar 2007 har en lille gruppe bygget tre forsøgsmodeller af VASA 1628, FYEN 1736 og HVIDE ØRN 1798 i størrelsesforhold 1: 50 til museets skoletjeneste til ballast- og vægtfordelingsforsøg for skoleklasser, hvortil der er anskaffet tre vandbassiner, der er opstillet i museets parterreetage. Den officielle aflevering fandt sted den 5. marts 2007 ved en reception på museet med et underholdende rollespil..

### **Medlemsmøder, kurser m.v..**

Medlemsmøderne og tirsdagsmøderne i de to sidste vintersæsonen har givet bestyrelsen anledning til at overveje og diskutere nytte, form og indhold. Uanset vinterprogrammernes emner og sammensætning, har deltagelsen været nogenlunde ens uden de store udsving. Deltagelsen burde være større, da emnerne klart dækker laugets formål og interessefelt, - nemlig kombinationen af historisk indsigt og alsidig håndværksmæssig viden og kunnen.

Netop i disse år bestræber lauget sig på at bevare og videreformidle den meget omfattende viden og erfaring, som især flere af laugets ældre medlemmer besidder. Forudsætningen for fortsat at kunne viderebringe viden og bygge modeller på et højt niveau, er ikke bare betinget af interesse, men endnu mere af tålmodighed, engagement, talent og lyst til at suge viden og erfaring til sig, dels fra andre uden for lauget, og dels fra de mest erfarne og mest vidende af laugets medlemmer.

### **Projekter**

På nuværende tidspunkt er lauget med byggegrupper eller med enkelte medlemmer involveret i følgende projekter til Orlogsmuseet :

Orlogsskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK 1803, 1: 48, der udføres af Finn Knudsen med Poul Beck som konsulent. Modellen nærmer sig færdiggørelse. Som planlagt skal den indgå i museets særudstilling om 1807 og Englænderkrigene, som åbnes den 1. September 2007.

Torpedobåden GLENTEN 1933, 1: 50, der udføres af Poul Beck til museet, hvor

den vil kunne indgå som en del af udstillingen om mellemkrigstiden og 2. Verdenskrig.

Funktionsmodel af MASTEKRANEN på Nyholm, 1: 16, der skal udføres af et byggehold med Frank Ebbe som ankermand. Modellen vil blive ca. 3 meter høj, ligesom der skal anbringes en skrogmodel af et tidstypisk lineskib med en længde på ca. 3,75 meter foran mastekranen. De nødvendige tegninger er fremskaffet, - men arbejdet er foreløbig bremset, fordi laugets på nuværende tidspunkt mangler et tilstrækkeligt rummeligt lokale til at bygge og opstille en så stor model.

Herudover er følgende modeller under planlægning:

Korvet af TRITON-klassen fra 1955, 1: 50. Tegninger er fremskaffet.

U-båd af H-klassen fra 1938 – 1942, 1: 50. Tegninger er fremskaffet.

Kukkassediorama af batteridæk på orlogsskibet PRINDS CHR. FREDERIK, 1: 10.

Tegninger er fremskaffet og research og øvrige forberedelser er gennemført i vintersæsonen 2006 – 2007.

### **Tilhørssted og lokaleforhold m.m.**

For laugets medlemmer er det vigtigt at vide, at vi fremdeles har et godt og tillidsfuldt samarbejde med museets direktør og ledelse, hvilket bl.a. betyder, at laugets muligheder for brug og anvendelse af lokalerne på Orlogsmuseet er uforandrede, d.v.s. at vi frit og uden vederlag kan anvende lokalerne til alle vores møder og kursusvirksomhed.

Laugets tegningsarkiv og bibliotek, der siden september 2005 har været opmagasineret i museets depotrum i tagetagen, ser nu ud til at kunne indrettes i rummet bag receptionen (betjentrummet), hvor vi får mulighed for at opsætte ca. 25 hyldemeter, hvorved vi vil få plads og adgang til hele laugets bibliotek.

Desværre kommer vi ikke uden om, at året også har budt på en stor skuffelse, - nemlig afslaget i november 2006 på en stor fondsdonation til indretning af det gl. arresthus på Nyholm til ubådsmuseum og lokaler bl.a. for laugets, d.v.s. værksteds-, biblioteksfaciliteter m.v. efter et projekt udarbejdet af Forsvarets Bygningstjeneste. Vi havde med god grund set frem til denne løsning, som fra 2007/2008 ville have givet laugets de bedst tænkelige forhold både til gavn for museet og for laugets aktiviteter.

Det er selvfølgelig vigtigt at ryste skuffelsen af sig, selvom vi i denne situation

følte os hårdt ramt. Alligevel er vi så optimistiske, at vi føler os overbevist om, at det inden for overskuelig tid vil lykkedes at finde frem til en permanent løsning, der kan sikre den fortsatte forbindelse og samhørighed mellem Orlogsmuseet og Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

### **Hjemmeside m.m.**

Fra januar 2007 har man kunne finde laugets hjemmeside under [www.modelbyggerlaug.dk](http://www.modelbyggerlaug.dk)

Hjemmesiden er opbygget med en menu, der omfatter følgende emner: - Hvem er vi, - projekter, - arrangementer, - nyheder, - artikler, - gallerier, - links, - kontakt og praktiske informationer. Herudover vil hjemmesiden snarest mulig blive fulgt op med en ny folder i samme design og farvevalg som hjemmesiden.

### **Gave.**

Som de fleste andre er laugets glad for at blive bæret med gaver. Det var tilfældet, da vi marts 2007 efter aftale med museets ledelse fik overdraget 10 helt enestående detaljerede modeller til ejendom. Alle modellerne forestiller udenlandske orlogsskibe, der bl.a. er fremstillet af marinemalerne Søren Brunoe og laugets tidligere medlem Mutsuo Uchiyama.

Modellerne vil blive rengjort og stillet i særlige papkasser fremstillet til formålet og indtil videre blive magasineret i laugets skab under modellen af Holmen 68, hvor der er sørget for den nødvendige plads. På sigt er det meningen, at de skal udgøre kernen i laugets studiesamling, der tænkes placeret og udstillet i det der måtte blive laugets kommende permanente lokaler. En oversigt over modellerne kan ses på laugets hjemmeside..

### **Afslutning.**

Afslutningsvis kan vi med glæde meddele, at bestyrelsen har besluttet at udnævne Orlogsmuseets tidligere direktør Ole Lisbjerg Jensen til æresmedlem af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Endelig skal der rettes en stor tak til museet for et godt samarbejde, samt til bestyrelsen, arbejdsgrupperne og tomandsgrupperne for en stor og engageret indsats ved de mange projekter, foredrag, undervisning m.v., der har været gennemført i årets løb, samt ikke mindst medlemmernes støtte og interesse. Hertil kommer opbakningen fra Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner, hvis påskønnelse og støtte betyder meget for laugets og dets medlemmer.

Poul H. Beck.

## Maritim Kontakts Prisopgave

### Tema: Det ulovlige og kriminelle fiskeri fra middelalderen til i dag.

Besvarelsen kan dække udvalgte perioder og specifikke emner inden for det samlede tema.

**Deltagerkreds.** Forfatterne skal være bosat i Danmark. Forfattere med bopæl udenfor Danmark er også velkomne hvis deres afhandling omhandler et tema fra Det danske Riges historie.

**Maritim Kontakts Prisopgave** sigter mod maritimhistoriske studier, der *ikke* er skrevet som eksamensafhandlinger. Opgavens formelle stil skal følge de retningslinier, der gælder for artikler i Maritim Kontakt (kontakt redaktøren). Vinderafhandlingen publiceres af forlaget Maritim Kontakt. Kontaktudvalget tilstræber uddeling af en præmie fra en ekstern sponsor. Præmien kan bestå i publikationsstøtte.

**Tilmelding og indstilling.** Forfattere til relevante afhandlinger kan selv tilmelde sig til konkurrencen. Det er også tilladt at indstille en forfatter til konkurrencen. Tilmelding henholdsvis indstilling sker ved indsendelse af et relevant manuskript til Maritim Kontakts redaktør.

**Afhandlingernes størrelse.** De indsendte manuskripter kan være artikler så vel som monografier.

**Afleveringsdato, bedømmelse og prisuddeling.** Afleveringsdato er den 1. januar 2008. Kontaktudvalget udpeger et bedømmelsesudvalg med ekstern deltagelse. Bedømmelsesudvalget kan vurdere, at der ikke foreligger prisværdige afhandlinger. Vinderne inviteres til foredrag på Maritimhistorisk Konference, hvor prisuddelingen finder sted. Foredraget er en betingelse for uddelingen af prisen.

**Publikationsforbehold.** Kontaktudvalget forbeholder sig retten til at publicere vinderafhandlingerne i forlaget Maritim Kontakt.

### **Kontaktadresse:**

Redaktør Maritim Kontakt, Erik Gøbel, Kingosvej 16, 4600 Køge  
Tlf. 56 65 90 50, [eg@ra.sa.dk](mailto:eg@ra.sa.dk), [www.maritimkontakt.dk](http://www.maritimkontakt.dk)

***Ekskursion til  
Korsør og Nakskov lørdag – søndag den 8.-9. september 2007.***

På årets tur, der som sædvanlig udgår fra Valby station med afgang kl. 0830, besøges om lørdagen Flådestation Korsør med rundvisning og om muligt besøg ombord på et af de store nye skibe ABSALON eller ESSEN SNARE. Derefter vil der være frokost i Korsør Marineforenings hyggelige lokaler med efterfølgende besøg på Korsør By- og Overfartsmuseum, der ligger ved siden af Marineforeningen.

Om eftermiddagen kører bussen mod syd til det fredede Masnedøfort, der blev bygget umiddelbart før Første Verdenskrig for at overvåge og forsvare gennemsejlingen af Storstrømmen. Fortet er nu frit tilgængeligt og ejes af Vordingborg kommune.

Efter fortbesøget køres videre til Nakskov, til Hotel Harmonien, hvor der er indkvartering og middag kl.1900.

Søndag efter morgenmaden er der bådture til ruinerne af det befæstede skibsværft Engelsborg på Slotø i Nakskov Fjord, hvor vi især håber på vejrgudernes bistand. Senere på formiddagen er der planlagt et besøg på Nakskovs nye og spændende Søfartsmuseum, der er tilkommet efter skibsværftets nedlægning.

Søndagsfrokosten indtages på Skovriddergården i Nakskov, og inden hjemturen aflægges besøg på den russiske ubåd af WHISKY-klassen, der ligger i Nakskov havn. Ubåden tilhører kommunen og drives som museum af Produktionsskolen, hvorfra det unge personale er rekrutteret.

Turen inkluderer rejse, hotelværelse m. morgenmad, 2 frokoster, en 3 retters menu. 2 x kaffe, bådture og museumsentréer. Drikkevarer på egen regning. Pris 1400 kr. Enkeltværelse 100 kr. ekstra.

Tilmeldelse kan ske til Ole Lisberg Jensen, Hellehuse 29, 4174 Jystrup. Tel. 57528812

E-mail: henriksenlisberg@privat.dk. senest mandag den 1. august.

Beløbet til turen kan indbetales samtidig på selskabets konto Reg. nr.3361, konto 4150 210860

Med venlig hilsen Ole Lisberg Jensen

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB  
Aktiviteter for sæsonen 2007 – 2008**

**Onsdag den 29. august 2007 kl. 1930**

Foredrag: ”Begivenhederne i 1807” ved Museumsinspektør Jakob Seerup

**Lørdag-søndag den 8-9. september 2007**

Ekskursion til Korsør og Nakskov, se omtale andetsteds i bladet.

**Onsdag den 31. oktober 2007, kl. 1930**

Foredrag: ”Den danske flåde under Den Første Verdenskrig”  
Ved brigadegeneral Michael Clemmensen

**Onsdag den 28. november 2007, kl. 1930**

Foredrag: ”Den hollandske flåde i Ostindien 1940 – 1942”  
Ved Tom Wismann

Onsdag den 23 Januar 2008 kl. 1930

Foredrag: ”Torpedo/missilbåde af WILLEMOES-klassen”  
Ved KD Niels Borck og Cand. Mag. Søren Nørby.

Onsdag den 27. Februar 2008 kl. 1930

Foredrag: ”Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916”  
Ved Cand. Mag. Jon Voss

Onsdag den 9 April 2008 kl. 1930

Den årlige generalforsamling.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet  
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.  
Smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til [Trine@Kjems.com](mailto:Trine@Kjems.com)  
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske  
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.