

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang

Nr. 2 - maj 2008

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer forår og efterår/vinter 2008 – 2009.

Lørdag den 12. april 2008 havde Lauget en interessant udflugt med afsluttende frokost til Gribskov, hvor skovrider Lars Toksvig og skovtekniker Preben Øland fortalte om skovbrug og egetømmer under en spændende tur rundt til skovens mange afkroge med de nu snart 200 årige Flådeeege.

Herudover har lauget følgende arrangementer i juni måned 2008:

Besøg på Diesel-house, søndag den 15. juni 2008 kl. 1000, hvor der bl.a. vil være lejlighed til at se den store B&W-dieselmotor fra 1933 blive startet. Museet der drives af MAN Diesel og Københavns Bymuseum, blev åbnet i 2006 som et oplevelsescenter for dieselteknologi og industri i en kulturhistorisk sammenhæng,

Indkørsel fra Vasbygade ved H.C. Ørstedsværket, hvor der ved Kortløb/Tømmergravsgade er tydelig skiltning til Diesel House.

Fremvisning af Laugets nyindrettede faciliteter i det gamle Arresthus på Nyholm, søndag den 8. Juni 2008 kl. 1400. Vi håber at se rigtig mange på denne dag, gerne sammen med familie og venner til en lille forfriskning (udendørs).

Arresthuset ligger på Nyholm ved siden af Mastekranen og flagbatteriet på Vedels Plads, med tilkørsel via Kløvermarksvej og Forlandet med fine parkeringsmuligheder umiddelbart foran Arresthuset.

Programmet for sæsonen 2008 – 2009 er ikke endelig fastlagt. Men det ligger fast, at sæsonen starter med første medlemsmøde onsdag den 3. September 2008 kl. 1930 på Orlogsmuseet. Herefter fortsættes frem til april 2009 med medlemsmøder hver den første onsdag i måneden kl. 1930 på Orlogsmuseet, bortset fra december, hvor julearrangementet afholdes fredag den 5. december kl. 1900. Det endelige program kommer i næste nummer af MHT .

Tirsdagsmøderne starter den 9. September 2008 kl. 1900 i Arresthuset, Nyholm. Tirsdagsmøderne vil fortsat sammen med de månedlige møder være stedet, hvor nye og gamle medlemmer under hyggelige og afslappede former altid

Fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang

Nr. 2 - maj 2008

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet 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:
ombf.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:

Linjeskibet GØTEBORGS forlis ved 3
Island 1718

Halldór Baldursson

Midtersider til at tage ud:
Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk
Selskabs - Vedtægter

Referat af generalforsamling i 24
Orlogsmuseets venner/
Marinehistorisk Selskab

Formandens beretning 2007-08 27
Orlogsmuseets Venner/Marine-
historisk Selskabs

Referat af generalforsamling i 30
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug 33
Formandens beretning 2007-08

Boganmeldelse 37
Holmen katastrofen
Sune Wadskjær Nielsen

Ekskursion 2008 40
Flådens Skibe nr. 3

Undskyld 41

Forside: Andreas Stibolt ca. 1780:
Grundsatte svenske orlogsskibe efter slaget
på Kolberg Heide 25. april 1715. Det kan
ikke afgøres hvilket af skibene der skal
forestille det i nærværende hovedartikel
omtalte GØTEBORG. Udsnit, Frederiksborg.

LINJESKIBET GØTEBORGS forlis ved Island 1718

Halldór Baldursson

I juli 1718 afsejlede orlogsskibet GØTEBORG fra København med en konvoj koffardiskibe. På hjemvejen blev skibet i synkefærdig tilstand sat på land ved Islands sydkyst og blev vrag. De fleste af besætningen blev reddet og måtte overvintre på Island. I denne artikel beskrives GØTEBORGS sidste togt, skibets baggrund og nogle af forlisets følger.

Skibsnavnets skrivemåde er varieren-

de i kilderne. Det forekommer også som Giötheborg, Giöttteborg, Göthaborg, Gothenborg, Jytteborg og måske i flere former. Her kommer formen GØTEBORG at anvendes.

Kilder

I tillæg til tryksager er der vigtige kilder i de danske og islandske rigsarkiver. I Rigsarkivet (RA) i København findes blandt andet



GØTEBORGS strandingssted? Billedet er taget ved et forsøg at finde strandingsstedet med magnetiske målinger. (Foto: Forfatteren)

skibets journal (sejlingsdagbog) og protokol (skibschefens brevbog samt forbrugslistes fra skipper, arkelimester og skibsskriver)¹.

I Islands Nationalarkivarkiv (IN, Þjóðskjalasafn Íslands) finder man blandt andet tingshandlinger fra søforhøret ² efter forliset og indkvarteringslister for besætningsmedlemmer³.

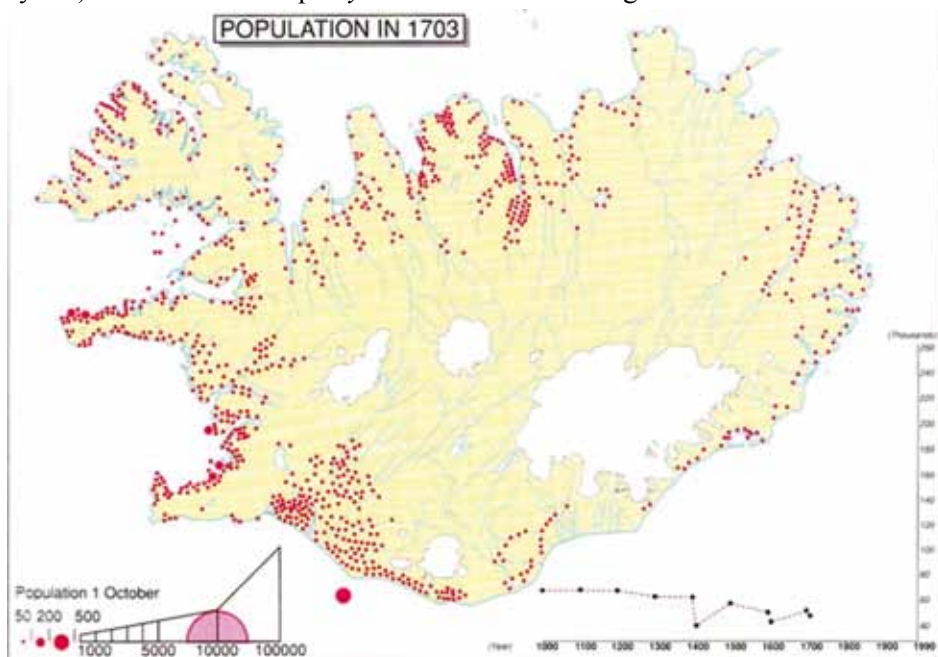
Islands stilling 1718

Island var en del af den danske konges rige. Administrationen af herrederne eller systerne (Islandsk: *sýslur*) var i hænderne på *sýslumenn*

(sysselmænd, nogenlunde tilsvarende herredsfogeder). Et antal købmænd i København havde eneret på Islandshandelen. Handelsskibene afsejlede vanligvis om foråret til Island og tilbage om efteråret, som regel til København eller Glückstad. Noget fungerende militært forsvar fandtes ikke på Island.

Landets befolkning i året 1718 var omkring 40.000.

Landets øverste embedsmand var stiftamtmanden, som sad i København. Ulrich Christian Gyldenløve var Islands stiftamtmand fra 1684 til sin død 1719 og derefter admiral Peter



Fordelingen af befolkningen på sydvest-Island ved folketællingen 1703. Store dele af landet var (og er) stort set øde.



Afstanden fra GØTEBORGS strandingssted til Bessastaðir er ca. 45 kilometer .

Raben til dennes død 1727. Amtmanden over Island tillige med Islands landfoged sad på Bessastaðir syd for hvor Reykjavík nu ligger.

Store Nordiske Krig

Det var meget vigtigt for Sverige at opretholde forbindelsen med de svenske besiddelser syd for Østersøen samt i Nordvest-Tyskland, hvilket kun kunne ske ad søvejen. En af den dansk-norske flådes (fællesflådens) opgaver var at hindre svensk søfart, såvel handelstrafik (økonomisk krigsførelse) som overførsel af krigsfolk og krigsmateriel.

Svenskerne forsøgte på samme måde at hindre dansk søfart. Dansk uden-

landshandel og handel mellem Danmark og andre rigsdelen var helt afhængig af søtransport. For at beskytte koffardiskibe mod fjendens krigsskibe og kapere indførtes et konvojsystem, som der er blevet gjort i krig både før og senere. Islandsfarerne fik vanligvis eskorte af en fregat, som lå i Hafnarfjörður mens handelsskibene lossede deres last og indtog ny last til tilbagereisen.

Orlogsskibet GØTEBORG i svensk tjeneste

GØTEBORG var bygget i Karlskrona, søsat 1696. Skibet omtales til tider som en fregat men ellers som orlogsskib eller linjeskib. Skibet var bestykket med 44

til 50 kanoner, displacement omkring 900 tons, besætningen varierede fra ca. 250 til ca. 300 mand⁴.

Skibet kom til Portugal som eskorte for Ostindiefarere i 1698, tog del i den svenske invasion af Sjælland 1700 og var med i flere togter mod danskere og russere i de følgende år⁵.

Slaget ved Fehmern (på Kolberger Heide) 1715

I april 1715 sendte svenskerne en eskadre på fire linjeskibe og to fregatter fra Karlskrona. Meningen var at eskadren skulle sikre forbindelserne mellem Sverige og Stralsund og forene sig med en anden eskadre fra den svenske flådebase i Göteborg, men denne forening lykkedes ikke.

En dansk eskadre på otte linjeskibe og tre fregatter under kommando af

schoutbynacht Christian Carl Gabel angreb den svenske eskadre i nærheden af Fehmern 24. april 1715. Efter en artillerikamp forsøgte svenskerne at trække sig tilbage, men kontrær vind og strøm samt kampskader på skibene gjorde flugten umulig. Svenskerne satte deres skibe på grund og begyndte at ødelægge skibene for at de ikke skulle falde i danskernes hænder.

Den danske eskadre kunne ikke komme op mod vind og strøm hurtigt nok til at hindre ødelæggelsen.

Der lykkedes dog en initiativrig skibschef, kaptajn Peter Wessel på fregatten LØVENDALS GALEJ, at komme op til de svenske skibe. Peter Wessel bragte den svenske admiral Wachtmeister et bud som han opgav at komme fra admiral Gabel, nemlig at hvis ødelæggelsen ikke blev standset,



De strandsatte svenske skibe. Alle master er kappet med undtagelse af fokkemastene som står med alle sejl sat for at drive skibene så fast på grund som muligt. (Dansk Forsvarsmuseum)

skulle ingen mand af de svenske få pardon. Wachtmeister overgav sig, skibene og besætningerne. De svenske tab opgjordes til ca. 2.500 døde, sårede og fanger ⁶.

Der var naturligvis stor glæde over den danske sejr. Kong Frederik IV kom ombord og gratulerede skibsheferne. Der blev præget en medalje med admiral Gabels billede på den ene side og på den anden side et billede af slaget med teksten „Ved Guds Kraft vor Fiende faldt, Seyer Seyer over Alt”⁷.

Et af de svenske skibe, admiralskibet PRINCESSAN HEDVIG SOPHIA, var så ilde tilredt, et det ikke kunne bjerges, men de andre, linjeskibene NORDSTJÄRNAN, SÖDERMANLAND og GÖTEBORG, samt fregatterne HVITA ÖRN og FALKEN blev bragt flot, repareret og indlemmet i den kongelige dansk-norske flåde. „En dubbel förlust”, som en svensk har beskrevet det ⁸.

De svenske priser blev beholdt længe, muligvis fordi de havde en stort symbolsk værdi som krigsbytte. SYDERMANLAND udgik 1749, HVIDE ØRN 1751 og NORDSTIERNEN ikke før end 1789.

GÖTEBORG i fællesflåden

Krigen fortsatte og GÖTEBORG blev anvendt mod sine tidligere ejere, blandt andet konvojering til Jylland og Norge og i Tordenskjolds angreb på Strømstad 1717, hvor skibet havde 24 sårede og elleve faldne⁹.

I flådetabellen 1718¹⁰ står GÖTEBORG som nummer 26. Bestykningen er der angivet som 42 kanoner, 18 stk. 12 punds, 18 stk. 6 punds og 6 stk. 4 punds kanoner. Samtlige kanoner var af jern. GÖTEBORGS mandskab er der sat til 240 mand.

Togtet til Island 1718

Adskillige handelsskibe i Islandsfarten var blevet opbragt af svenskerne og et konvojsystem var derfor anordnet som i tidligere krige.

I juni 1718 var GÖTEBORG under kaptajn Danielsen i „Nordsøen” for at beskytte Norgestrafiken, men blev taget derfra for at konvojere handelsskibe til Færøerne og Island. Skibet var altså fuldt udrustet, men eftersom det nu skulle ud på et langt togt, blev der fyldt på med proviant, krudt og meget andet, f. eks. 60 hængekøjer, 60 klædestrøjer, 60 klædesbukser, 150 par grove strømper, 150 par sko og 800 pund tobak. Proviant var beregnet til 240 mand i fem måneder.

Skibet skulle også have haft sygekost, d. v. s. anis, sirup, svedsker og ingefær, men *“paa denne ordre er intet bekommet formedelst skibets hastige afsejlling”*.

Skibsjournalen for Islandstogtet begynder lørdagen 9. juli 1718. Da *“udhalte Orlogskibet Giötheborg igennem bommen og fortöyet i Skraapællerne”*.

Mens skibet blev forberedt til

Islandstogtet, var det først under kommando af kaptajn Danielsen og derefter kaptajn Sejerøe, men 19. juli fik kaptajnløjtnant Jockum Christian Friis på fregatten FORTUNA denne ordre:

“I følge af Hans Kongl. May.t.s, os Ved Hr. Cammerherre Gabel bekient giorte allernaadigste Villie; Beordres her med Capitain Lieutenanten Vel Mandhafte Jochum Friis at hand paa sigt af dette uden Nogen slags Indvending, Overtræder paa Orlogskibet Giötheborg, og sig dets Commando andtager, saa og rætter sin lejlighed saaledis, at skibets afreise med Islands farerne der efter ingen Minute blifuer opholdt,

Admiralitetet d 19de July 1718

K Reedtz O Judichær”

Med denne ordre fulgte en detaljeret sejlingsordre til Jockum Friis.

Jockum (Jochum) Friis var født 1676. Han havde kæmpet som månedsløjtnant og chef på skytprammen HELLEFLYNDEREN 1700 og var da blevet såret. Under Store Nordiske Krig kommanderede han snauen MAKRELEN, snauen ANDRIKEN og derefter fregatten FORTUNA 1716 – 1718¹¹.

Samtlige officersstillinger paa GØTEBORG blev besat med nye folk. Kaptajnløjtnant Edvard (Evert) Munck

beordredes 29. juni,

“ ... at hand paa Sigt af denne Ordre Overtræder paa det Kongel: Orlogskib Giötheborg, og samme stets under Commando af dend Commanderende Chef, sin anfortroede tjeneste iagt tager saaledes som hand agter at til svare, og være bekiendt,”

Løjtnanterne Johan Christian Motzmann og Jens Trane fik lignende ordrer, ligeså volontør Claus Wrede ved Søkadetakademiet som blev beordret til tjeneste som kadet og søkadetten Rasmus Forborg som blev beordret til tjeneste som løjtnant.

Der var ikke plads i GØTEBORG til al den proviant, skibet skulle have til sit lange togt. Der skulle jo også være plads til besætningen og plads til at betjene kanonerne, hvis det kom til kamp. Hvad der ikke fik plads i GØTEBORG, blev sendt med koffardiskibet SORTE HVALFISK, som skulle til Keflavík, men Jockum Friis blev beordret til omgående at fjerne sin proviant fra SORTE HVALFISK efter ankomsten til Keflavík, så at SORTE HVALFISK skulle kunne losse sin øvrige last og indtage last til hjemrejsen.

Admiral Olaus Judichaer kom om bord 21. juli og *“udmönstrede Nogle folk fra os, for Höyenhald og 3 Cronner”*.

GØTEBORGs *“Bemandings Extract”* i protokollen er dateret 6. august.

Besætningen var da 189 mand. I tillæg til de tidligere omtalte officerer var der en præst, to skippere, tre styrmænd, tre barberer (bartskærer), tre skrivere, en højbådsmand, fem kvartermestre, to bådsmandsmater, to skibsmandsmater, en kahytkok, hovmester, tjener, skibskok og to mater, to tømmermænd, en sejlmager, en sejlmagerdreng, en korporal, en bødker, en tambour (trommeslager), en arkelimester, tre konstabelsmater, 22 bøsseskytter, 118 matroser og fire drenge.

Besætningen bestod til en stor del af nordmænd. Navn og indrulleringsdistrikt er kendt for 77 matroser. Deraf kom 68 fra indrulleringsdistrikter i Norge og ni fra andre indrulleringsdistrikter.

Livet ombord var reguleret i henhold til Frederik den Fjerdes Søkrigsartikler fra 1703¹².

Alt forbrug blev nøje registret. Skibsskriveren førte ugentlig proviantextrakt, som viste nøjagtigt for hver enkelt sort, f. eks. vand, øl, gryn, flæsk og fisk, hvor længe beholdningen ville række med den reglementerede uddeling til det aktuelle antal skibsfolk. Arkelimesteren sammenstillede hver uge en liste over forbrug af det gods han var ansvarlig for, blandt andet kugler og krudt. Skipperen havde sin modsvarende bogføring. Alt dette førtes ind i skibets protokol.

GØTEBORG lettede anker 22. juli og

sejlede nord gennem Øresund med sin konvoj, 31 handelskibe samt fregatterne HØYENHALD og LØVENDALS GALEJ. I GØTEBORGS protokol findes en liste over konvojens skibe. For hvert enkelt skib er angivet skipperens navn, skibets hjemmehavn og navn, hvor skibet skal hen og hvad skibet har af kanoner.

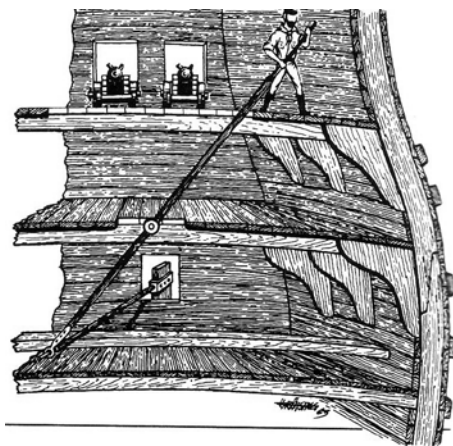
Nordmanden Niels Fuhrmann, nytilsat amtmand over Island, var med som passager på rejsen, sandsynligvis på et handelsskib til Keflavík eller Hafnarfjörður.

Vinden var ugunstig. Konvojen kom til Flekkerø 6. august og ankrede der samme dag. Ved første føjelige vind sejlede den samlede konvoj fra Flekkerø 11. august. Afsejlingen skete så hastigt, at ti af GØTEBORGS mandskab blev agterudsejlet. De ti er navngivne i et brev fra Friis til Admiralitetet 12. august og om en af dem, matrosen Svend Jensen Fladberg, står der „*hafde brølup d 11 aug. i Christianssand*”. Svend havde nr. 1544 i Kristiansands enrolleringsdistrikt og var altså sandsynligvis på hjemmeplan.

Inden Friis kunne sende brevet til Admiralitetet med fregatten HØYENHALD, var seks af de ti agterudsejlede kommet tilbage. Det var lykkedes dem at komme ombord på et handelsskib tilhørende konvojen og de blev overført til GØTEBORG i rum sø.

Der skete ikke meget på den fortsatte rejse til Island. Skibet mødte et antal hollandske skibe og et engelsk, men ingen fjendtlige. Besætningen arbejdede med vedligeholdelse, hvilket blandt andet kan ses i skippers ugesedel, hvor der nøje redegøres for hvor mange totommers og tretommers søm er brugt til reparation af kaptajnens seng og skibspræstens prædikestol. Onsdagen den 3. august anfører skipper i sin ugesedel at der er brugt fire stk. firetommers ”spiger til føder at fastslaa til et hiul at styre med” samt trosser, blokke og flere søm til samme stykke arbejde. Det drejer sig om en modernisering af skibets styringsmekanisme. Det gængse styringssystem var en såkaldt kolterstok, en stang som virkede på rorpinden. Dette system blev nu erstattet af et moderne styrehjul eller rat, som virkede på rorpinden gennem ratlinjer og taljer.

Shetland kom i sigte 15. august og Færøerne tre dage senere. Nogle skibe forlod konvojen og satte kurs mod havne på Øst- og Nord-Island. Næste landkending var 23. august og 26. august kom GØTEBORG til ankers i Keflavik tilsammen med SORTE HVALFISK.



*Kolterstok*¹⁴

Ved Island

Lige efter ankomsten til Keflavik skrev Friis til amtmand Fuhrmann og bad amtmanden

”at føye for mig dend Andstalt, at jeg til Ermelte mit Anfortroede Skibs Mandskab, på Hans May.ts Vegne: Imod Skibskrifers qvittering, og min paateignede attest Maa bekomme 22 Skippund tørd fisk. Saa vell som Ferskt kiød for Mandskabet, saa lenge vi her ligger, og det 2de gange ugentlig” ”Kunde det lefuendes blifue leveret, paa dend Maade, at det kunde gaa her i Nærværelsen paa landet, for at tage den af, lige som vi til hver maaltid kunde behøfue”, ... ”,da vil jeg visselig forhaabe, næst Guds hjælp, at see dette mig anfortroede Mandskab Conserveret for Schørbug, og andre syg-

*domme Inden Borde, som ellers for-
medelst Reisens langvarigheed, saa
vell som dagl. salt spisning kand
tiltage”*

Proviand og amtmænd Fuhrmanns gods blev nu ført over fra SORTE HVALFISK til GØTEBORG, som sejlede videre til Hafnarfjörður 30. august. Vinden løjede af. GØTEBORG måtte bugseres med skibsbådene ind på Hafnarfjörður og gik der til ankers 31. august.

Det fremstod helt klart at skibet var overlastet. Provianden var beregnet til 240 mand, men i henhold til proviantextract skulle kun 173 mand bispises deraf. En anelig mængde proviand blev derfor bragt i land og sat i forvaring under landfoged Cornelius Wulfs segl i handelshusene i Hafnarfjörður. Denne proviand skulle komme til god nytte i den kommende vinter.

Friis skrev et brev til Admiralitetet 6. september og rapporterede at rejsen til Island var gået godt, men at skibet var blevet noget læk af slingringen i søen. Han oplyste også at falkeskibet ikke ville blive sejlklart førend i medio oktober. Islandsfalke var højt værdsatte til jagt. Falke måtte kun fanges under kongeligt monopol. De forvaredes og eksporteredes med stor omhu og omkostninger. Jagtfalke var gaver som sømmede sig mellem fyrster og var således et virkemiddel i diplomatiet.



Jagt med falke¹⁵.

GØTEBORG lå i Hafnarfjörður i næsten to måneder undtagen et par korte ture. Det var pålagt Friis i hans sejlingsordre at

” ... imedens hand sig i Island efter Skibene opholder saa agter som Vind og Vejret det vill tillade at Krytse uden for landet, for at af værge at Fientlige Skibe eller Fregatter, der ingen Insolence skall for øve ...”.

Besætningen blev øvet i betjeningen af kanoner og med håndvåben (flinter).

GØTEBORG var et ret gammelt skib, 22 år. Skibet havde deltaget i adskillige slag, var blevet sat på grund og forsøgt ødelagt inden det blev prise 1715.

Man kan tænke sig at reparationer og vedligehold ikke har været helt perfekt under skibets lange krigstjeneste. Jockum Friis gjorde hvad han kunne for at få skibet i bedst mulig stand til hjemrejsen.

GØTEBORGS storstang havde en skade ved rakken over for æselhovedet af masten. Storstangen blev taget ned 8. september og en ny storstang sættes op.

Dagen efter blev skibet krænget, først til bagbord og der efter til styrbord, for at skrabe og gøre skibet rent i vandgangen. Yderligere forsøg på at tætte lækage gjordes 21. og 22. september og 1. oktober. Den 3. oktober blev en del af ballasten taget op og et hul optaget i garneringen for at forsøge at tætte en læk.

Den 24. september bad Friis landfoged Cornelius Wulf skaffe hundrede alen vadmel for at tætte kanonportene.

Tirsdagen 11. oktober var kongens fødselsdag.

“Isollens opgang lod vi alle vore flager, vimpler og giøser vaje fra Toppen og Raaerne for at Celebrere Kongens Geburts Dag”. “;i det 8de gl. blev Celebreret Hans Kong. Majts Høje geburts Dag med 27 Canonskud af 12-pundinger støker”. ... “blef skudt 9 Canonskud for Dronningens, 9 dito af samme skøtt for CronPrinsens skall og 7 dito for Pr. Carls skaalle”. ... “;blef skudt 7 Canon skud for Princesen af 6

punds støker; 7 dito for det Kongel. huus og 5 skud for Hans Excell. Hr. General Admiral Guldenlews skaalle”.

Til salutterne blev der brugt 369 pund krudt. Mandskabet fik fersk kød og en pægl brændevin pr. mand.

Besætningens helbred ser ud til at have været godt. Der var ingen dødsfald på rejsen til Island, men to mand døde under opholdet i Hafnarfjörður. Der blev fyret et skud med en 6 punds kanon 17. oktober over en død matros, Nils Jensen, som blev ført i land for at begraves. Arkelimesteren bogførte i denne anledning forbrug af 3 pund kanonkrudt, en papirkardus, en forladning og 6 lod fængkrudt. Skipperen bogførte 6 brædder, 23 fire tommers søm og 24 tre tommers søm til ligkisten. Dagen efter døde skibskok Jan Reus og fik tilsvarende begravelse, men 7 brædder til ligkisten.

Kongens falke – forsinkelse

Jockum Friis var blevet utålmodig og ville af sted inden vejrudsigterne blev endnu værre ud på høsten. Kongens falke var på Bessastaðir, ikke klare til at udskibes i koffardiskibet SORTE HVALFISK, som lå i Keflavík og førtes af skipper Lars Pedersen.

Købmand Christen Pedersen i Keflavík skulle se til falkenes indskibning. Friis skrev til ham 30. september og spurgte i meget venlige vendinger hvornår SORTE HVALFISK kunne være sejlklar. Christen Pedersen svarede 2. oktober

og sagde at når falkene skulle komme til ham, ville han være sejlklar. Den 5. oktober skrev Friis til landfoged Wulf på Bessastaðir og bad ham se til at der ikke blev nogen tøven med at sende falkene til Keflavík.

Tonen var betydeligt skarpere i Friis's brev til Christen Pedersen 18. oktober. Han mindede om at falkene var blevet sendt til Christen Pedersen allerede 7. oktober, vejr og vind havde så sandelig været godt nok til at sejle. Friis lagde skylden på Christen Pedersen for forsinkelse af tilbagerejsen, at brændeveden i GØTEBORG er næsten slut og at

“... Folket, som med Guds hielp skall bringe Skibet over Söen, falder udj Sygdomme saa ieg u-mueligen Kand opholde det længere. Saa Communiceres Eder her ved Endnu En gang for alle at ieg tager det her ligende Skib med mig, og I Jesu Naun, gaar Sejl uden videre ophold...”

SORTE HVALFISK blev faktisk sejlklar 18. oktober. GØTEBORG lettede anker 23. oktober og sejlede fra Hafnarfjörður tilsammen med koffardiskibet ST ANNA. Når skibene nærmede sig Keflavík, blev der skudt kanonskud som signal til SORTE HVALFISK at komme ud. Andre koffardiskibe havde sandsynligvis allerede begivet sig hjemad fra Island.

I søen 23. oktober til 7. november

GØTEBORG lækkede ret meget. Der måtte som oftest pumpes omkring 500

steg hver tre timers vagt og til tider op til 2000 steg eller stedse. Fredagen 28. oktober, ”sprang Vinden paa VNV med en forfærdelig stor Storm”. Samme dag tabte GØTEBORG SORTE HVALFISK af syne og fik ikke kontakt igen. To matroser døde, blev i deres hængekøjer kastet over bord. Nu blev der ikke skudt sørgesalut, men arkelimesteren bogførte ” ... *blef en Død udkast paa ham blef indsyed 12 pd Knipler –I*”. Det er jo betydelig lettere at binde en knippel end en rundkugle fast til en krop som skal sænkes i havet.

Journalens antegnelser er vanligvis tørre, saglige oplysninger om vind, kurs, sejlføring og pumpning. Nu var situationen ombord ganske alvorlig. Lækagen blev større og pumperne kunne knapt klare at holde skibet læns. I journalen står 3. november ”*Gud hielpe videre*”. Samme dag, i hundevagten,

” ... Kom Vinden saa hart, at vi maatte tage Mersejlene, samme bøye kom saa hart at folkene Icke kunde faa dem fast, formedelst Guds haarde Vejer; Men gick i støkker, samme Vejer bar os lige tvers paa Vallen”.

Skibet blev tvunget alt nærmere Islands sydkyst, hvor der ikke fandtes nogen havn hvor et skib af GØTEBORGs størrelse kunne komme ind. I journalen står der 4. november:

”Men som Vi Alt Nærmede Valden meer, og Meer; og Vi saa ei andet en Idelbrændinger for os, vende vi Øster ofver; og knibede bi de Vind, men

fornam at vi ej Kunde legge Noget fra Valden, Da Vi i saa Maade ej lenger kunde Sejle, formedelst vi alt var inde i landet saa nær, at Ingen anden Raad var, maatte Vi Resolvere at gaa til Ankers, lod begge Ancker falde paa 25 favner Vand, Tørnet ick op før Vi hafde 16 favne og laa da digt i brenningerne, saa dend eene broetsøe, gick over efter den anden; Pompet continuerlig uden Ophold”.

Skibet lå nu til ankers uden for Þorlákshöfn (Thorlakshavn). Trods navnet, –havn, er der bare klipperev og åben sandstrand. Journalen 4. november:

”Platfoden. Vinden som tilforn paa SSV: Stif undersejlskulde med forskrækelig haarde bøyer, saa det var os umueligt at kunde Ride det af, for dend aabne sö, og at sætte paa land Kunde hvilcken Skib, eller folck blifue berget, Holte saa Krigs Raad hvad tienligt kunde være, hvor da ofer alt blef Resolveret at Cappe alle 3 master med stænger Raar og Sejl, for desto bedre at Ride det af, som ogsaa skede”.

Kanonerne på skansen og det øverste dæk blev kastet over bord 5. november. Der blev skudt med kanoner for at signalere til folk i land at skibet var i nød.

Fra journalen søndagen 6. november:

”, ... ieg maatte lade Skibet Surre tvers over indenborde, saa som det har ofver

alt af Slingringen begifvet sig fra hver anden”. ... ”,Vi opsatte en stang til fokkemast, om ancker og tov ej ville holde for at få skibet for de vind om, thi det lader sig slæt til syne for os”. ... ”,ieg lod En tønde tæt giøre og udkaste, som skulle drifue iland, hvor udi blef indpakket Kongens flag, tillige med et bref hoes fulte, at folckene paa landet ville giøre tegne for os, efter brefuets indhold, ifall nøden det skulle udkræfue”.

Tøndebrevet:

”Høyst-ærede og alle forekommende Venner

Jeg er Dessvære Kommen her under Landet med Hans Kongl: May:ts Orlougs-kib Giøtheborg til uløke, og nu lider Nød, Giør paa Kongens Vegne Og for Guds Skyld dend andstalt for os med tegne paa Landet, hvor Vi bæst Kand berge lifuet, og løbe med Vraget ind, om nødig giøres. Om Dagen op Rejser i 3de stager paa hvert et huit lagen opsat, hvor efter Vi Kand Rætte os. Om Natten giøris en Ild paa stæden som Vi skall indløbe, Og for alting føyer andstalt Ved Nat, og dag, at sende os baade ombord paa det Vi arme Mennisker kand Conservere Lifuets, thi der Med Væntis Løn af Gud, og Naade af Kongen.

Hans Kongl: May:ts til Danmark og Norge bestalter

*Capitain J. Friis (sign.)
Orloug Skibet Giøtheborg
d. 6. 9br 1718.*

*NB. Naar der er høyest Vand, om dagen
giøres En Signal med det indlagde
flag om dagen hos de andre 3de, og om
natten 2de Ild, lidet fra hin anden”.*

Bønder fra omegnen var gået ned til stranden for at undersøge hvorfor der hørtes kanonskud ude fra havet. Om aftenen fandt de tøndene med flaget og brevet, læste brevet og højste flaget ved daggry om morgenen 7. november.

Flåden havde et signalsystem baseret på flag, lys og kanonskud, men dette var ikke noget man kunne bruge i kommunikation med islandske bønder, som ikke var indsat i flådens hemmeligheder.

Nu var folk i land med tøndebrevet blevet oplyst om situationen ombord og hvilken hjælp de muligvis kunne yde. Et signalsystem var blevet oprettet med brevets instruktioner og det hoslagte flag.

Strandsætningen

Mandagen 7. november begyndte skibet at drive. Ankertovene blev kappet og skibet sat på land. En stang var opsat som fokkemast. Muligvis har man kunnet sætte op et nødsejl derpå og således haft nogen kontrol på skibet. Skibet stødte på grund med forstævnen mod land.

*”,... stødte Roret ved første Torning
fra os, sprang op under Cahytten
slog gandske Dæket i støkker og hegt
bielcken i Archeliet, saa Søen straks
slog ind bag i Skibet og tog Overhaand.
Vi blef staaende en liden Cabellengde
fra landet, men formedelst stor brot
og brænding ved Skibet som stod paa
landet, kunde Vi ej få Vor Chaloupe
over bord, gjorde der for en Floede
af stænger, Raae og Vanger for at faa
Folcket illand på, 2de mand Klæde sig
ud at vilde Svømme Iland med En liine,
for at halle tov illand med, dend Eene
kom paa landet, mens hans line gick i
støker I vandet paa ham, dend anden
maatte Vi halle op til Skibet igien, som
brænnings hafde ganske udmattet”.*

Nu sattes flåden i søen og otte mand gik på flåden for at få et tov i land. Flåden kæntrede og alle de otte druknede, de eneste som omkom ved forliset.

*”Vi skød Vor Sværtover udi Søen,
Kaste støker og Raperter over bord, og
alt hvad Svært Var, for Skibet at lættis,
og igien med høyest Vand komme
Nærmere ind til landet, som og Skeede,
vel 10 Favne lenger Vi ind drev”.*

Ved næste lavvande derefter kunne folkenetage sig i land ved stormlejderen, som var hængt i resterne af galionen.

GØTEBORGS besætning stod nu på sandstranden vest om den store elv Ölfusá, en samling udmattede, gennemvåde og forfrosne mænd



Området omkring strandingsstedet. Det som forfatteren anser det mest sandsynlige stedet for strandingen er mærket med X ovenfor tallet 85. Landmælinger Íslands.

i kulde, blæst og sandstorm. Det lykkedes dog ret snart at rejse skjul af vragestumper og sejl. Der var ingen beboelse nærmere end fire – fem kilometer, men nogle begav sig dog til de nærmest liggende gårde og fik husly. Det kom til et heftigt ordskifte,

mellem Friis og bådsmændene Peter Garber, det eneste virkelige tegn til opløsning af disciplinen.

Jockum Friis sendte med det samme et brev til amtmand Fuhrmann på Bessastaðir for at rapportere om forliset og begære hjælp. Uden på

det forseglede brev står der i tillæg til adressen: ”*Er Amtmanden ej til stæde da brydes dette af landfogeden*” og med en anden hånd: ”*er ankomen d 9de om aftenen klokken 8*”¹³.

Øvrighedspersoner ankommer

Brynjólfur Jónsson boede på den nærmeste gård, Hraun, omtrent fire kilometer fra strandingsstedet. Han var lovrettemand, det vil sige medlem af Altinget, og en anset mand. Brynjólfur Jónsson har sendt kaptajn Friises brev til amtmanden og melding om forliset til Brynjólfur Thorlacius, sysselmand i Árnessýsla, hvor GØTEBORG var strandet. Sysselmanden boede på Hlíðarendi, to dagsrejser fra Hraun. Sysselmanden kom til strandingsstedet 14. november, mens amtmand Niels Fuhrmann og landfoged Cornelius Wulf var ankommet allerede 11. november. Det var jo ikke nogen helt almindelig stranding. Nu var det ikke en fiskebåd eller et koffardiskib, som var strandet, men et af Hans Majestæts orlogsskibe.

Det var absolut ønskeligt at have højeste myndighed, både amtmand og landfoged, på plads for de administrative sager som skulle ordnes umiddelbart, men nu opstod der en kompetencestrid. GØTEBORGS arkelimester var dårlig til bens og ville gerne låne en hest for at komme fra Hraun ned til strandingsstedet, ”en liden fjerdingvej”. Amtmanden lånte

ham en hest uden at tænke på at dette var en af de heste, som landfogeden havde haft med sig. Landfogeden blev rasende og skældte amtmanden ud i nærværelse af Jockum Friis, skibspræsten Josias Kornbeck og flere folk. Amtmanden, som anså sig være landfogedens foresatte, fik skriftligt vidnesbyrd om landfogedens opførsel og beklagede sig til stiftamtmanden, dog uden at få medhold. Her var der opstået en disput mellem de to øverste verdslige embedsmænd på Island, som helst skulle kunne samarbejde¹⁴.

Så var der også over 170 uventede gæster som skulle anvises vinterkvarter. Der var ingen udsigt til at få GØTEBORGS besætning sendt fra landet før end tidligst til efteråret 1719 med de handelsskibe, som man kunne håbe dette år ville komme til Island.

Jockum Friis skrev 12. november til amtmand Fuhrmann og bad om at besætningen

”... en hver efter stand og Condition paa beste Maade maa vorde forsiunet med Huuse værelse og forpfleigning til Nødtørftige livvets Ophold” ”Men føren Mandskabet bliver Separeret, er jeg ydmygst begierende, Deris Velbyrdigheed gundstig ville andordne et lovformelig forhør, Imellem mig og Ermelte officerer saa vel som gemeene, for at gjøre forklaring over Ermelte

Orlogsskibets stranding, ...”.

Søforhør

Sysselmand Brynjólfur Thorlacius satte herredsting på Hraun 15. november. Tingets forhandlinger er på dansk, da de til sin tid skulle forelægges krigsret i Danmark. De islandske vidners ed og vidnesbyrd er dog aflagt og optegnet i tingshandlingerne på islandsk, men med en dansk oversættelse eller ”Translation”¹⁵.

Skibsfolkene aflagde deres ed:

”Jeg sver ved Gud og hans hellige Ord her med at skal udsige alt det, som Jeg er Vidende Hans Kongl: May:ts Orlogs Skib Giøtheborges forulyckelse angaaende, og hviis som jeg veed, og mig kand blive tilspurt, min Sandhed om alt at udsige, saa sant hielpe mig Gud og hans hellige Ord”.

Jockum Friis spurgte først sine officerer om han

” ... nogen tiid udi denne sidste udsejling fra Hafnefiord, havde Commanderet noget, enten med Coursen, eller Strandingen med Skibet, undtagen det, med samtliges Consens skeed er, hvor paa de alle for Rættens svarede, icke noget at vere Commanderet, undtagen ganske Skib Raadets Samtøcke, og got fyndende i Saadan Nød og fahre, Som de har været udi”.

Dernæst spurgte Friis

” ... om Der nogen er af Officerer og gemeene, Som noget kand have over hannem at Klage, Hvor paa de svarede: tachende Capitainen for den

tid, De under Hans Commando været haver, og icke i nogen maade Der til aarsag have”.

Til sidst spurgte Friis samtlige officerer og menige, om det havde været muligt at bjerge noget mere af skibets vrage end som var blevet optegnet af sysselmanden 14. november i velædle og velbyrdige hr. amtmands nærværelse, hvortil samtlige svarede, at det ikke havde været muligt, *”for stormende Vinde, at berge meere, end som skeed er”*.

Derefter blev for retten indkaldt seks islandske bønder, som havde været nærværende ved orlogsskibets stranding. De beskrev deres iagttagelser og signalering til skibet med det i land sendte flag.

Til slut blev der på amtmandens ordre, for at ingen skulle kunne undskylde sig med ukyndighed, oplæst relevante dele af kongelig forordning om strandede skibe af 21. marts 1705. Der blev også tilsagt at forordningen skulle oplæses på islandsk på offentlige steder, sandsynligvis i kirkerne, så at alle og enhver skulle vide hvordan der skulle forfares med bjerget gods og ingen skulle gøre sig skyldig til straf for tyveri, hæleri eller smughandel.

Indkvarteringen

Skibsfolkene blev anvist kvarter i henhold til nøje opsatte lister. Mandskabet blev indkvarteret på de

bedre stillede gårde, oftest een mand pr. gård. De blev udspremt over et stort område, mere end hundrede kilometer fra vest til øst. De fleste måtte rejse over fjeld eller store elve uden broer. Heste blev anskaffet til så mange som muligt, men rejserne under en islandsk vinter må alligevel have været tunge for skibsfolkene efter de strabadser de havde været udsat for i de foregående uger.

De menige skulle hjælpe til ved arbejdet på gårdene. Officererne fik logement hos fornemmere folk, som hos sysselmænd, vicelovmand Niels Kiær og biskop Jón Vídalín i Skálholt (Biskoppen var selv tidligere matros i flåden). Kaptajn Friis, skibspræsten, kaptajnløjtnant Munck og oberchirurgus (overbarts-kær) Ursin var hos amtmanden på Bessastaðir. Der blev betalt kostpenge for mandskabet og efter en højere takst for officererne.

Vinteren 1718 - 1719

Skibsfolkene og islændingerne kom godt overens. Der kendes ingen tilfælde af overgreb, tyveri eller anklager til myndigheder vedkommende besætningsmedlemmer af GØTEBORG. Med islændingernes kendte tilbøjelighed til retstrætte forekommer det utroligt at de ikke skulle have søgt sin ret, hvis der var opstået rimelig grund til at klage. Det eneste forfatteren har fundet i islandske domsbøger er en sag hvor underbarts-kær Absalon Laufmand og matros Christen Sørensen Kolding

blev kaldt som vidner vedrørende et slagsmål mellem en falkefanger og et par handelsbetjente. Deres vidnesbyrd måtte optages via kaptajn Friis, da de som flådens folk ikke kunne stille for en civil domstol.

Et par erstatningskrav blev stillet. På gården Hraun havde skibsfolkene forvoldt skader på hus, sandsynligvis på grund af trængsel. Brynjólfur Jónsson på Hraun havde også bespist skibsfolkene med en stor del af de madvarer som folket på gården skulle have til vinteren. Disse krav blev ordnet i mindelighed med kaptajn Friis og amtmand Fuhrmann.

Matroserne skulle tage del i arbejdet på de gårde, hvor de var indkvarteret. Dette synes at være gået godt. De fleste af matroserne var nordmænd og sikkert vant til landarbejde som ikke var så forskelligt fra det de nu blev sat til.

Den proviant som var blevet sat i forvaring i Hafnarfjörður inden GØTEBORGS afsejling, blev uddelt i løbet af vinteren, naturligvis mod afkortning i kostpenge.

Femten dage efter strandingen var GØTEBORGS vrage helt nedbrudt af søen. Man forsøgte at bjerge vrage, men med ringe resultat. En del tømmer blev slæbt højere op på landet og lidt over ni ton smedjær blev bjerget. For at stimulere bjergningsfolkene blev det bestemt at en tredjedel af det bjergede

jern skulle tilfalde bjergningsmændene. To tredjedele tilfaldt hans majestæt. Jernet blev solgt ved auktion i juni 1719.

Det var umuligt at bjerge kanonerne i det løse sand. Løbet på en 6 punds kanon vejer omtrent et ton og løbet til en 12 punds kanon omtrent 1,5 ton.

Alt løst inventar som havde været i skibet, søm, proviant, værktøj, våben o. s. v. blev registreret for at vise hvad der var gået tabt ved forliset.

Regnestykket er stort, men i princip enkelt:

Udleveret - minus forbrugt - minus bjerget = Gået tabt ved forliset.

Folkenes konservering

Islandske annaler opgiver at ret mange af skibsfolkene døde i løbet af vinteren 1718 – 1719¹⁶. Dette får ikke støtte i de bevarede indkvarteringslister. Alt tyder på godt helbred hos skibsfolket.

De islandske indkvarteringslister er udførligst i Árnassýsla. Der blev 62 mand indkvarteret, hvoraf 61 udmarcherede sensommeren 1719. Een mand, matros Anders Nielsen Rosvold, nr. 88 i Trondheims indrulleringsdistrikt, døde på gården Þorlákshöfn 25. december¹⁷. At han var indkvarteret så nær strandingsstedet og døde efter få uger kan tyde på at han har været skadet eller allerede syg efter strandingen.

I Kjosarsýsla blev der indkvarteret 30

mand. Mindst 29 af dem udmarcherede sensommeren 1719. Den tredivte er ikke sikker, men der blev udbetalt fulde kostpenge for ham, hvilket den påpasselige landfoged Wulf næppe havde gjort, hvis Lars Jensen, nr. 1417 i Frederikshalds indrulleringsdistrikt var død inden skibsfolkernes udmarching¹⁸.

Kaptajn Friis skrev 19. juli 1719 en attest for overbartsvær Nathanael Ursin og anbefalede Ursin til Admiralitetets belønning for at han

”idelig haft opsigt med de her paa Altenes og Saltenes omligende saa vel som i Chiose Sysse, og andre fra værende som hannem have behøfuert, har hand efter min befall Natt og dag Naar hand der om blef tilsagt, og det paa egen Rejses bekostning for dennem at betiene.”

Udmarch – rejsen tilbage

I juli 1719 kom koffardiskibene fra København under konvoj af fregatten SVENSK FALK, som førtes af kaptajnløjtnant Caspar Levin Vieregge. Vieregges sejlingsordre fra admiralitetet er dateret 6. juni 1719 og er i samme stil som Friis's sejlingsordre 1718. Der står ingenting om at han skal efterforske hvad som var hændt med GØTEBORG. I SVENSK FALKS journal står der tirsdagen 11. juli 1719:

” ... seilet N.O.t.N og N.N.O. langs landet fra RøcheNæs til Skagen, 4gl. udi hafde vi Boesand hafn paa Siiden og her

SELSKABET ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

VEDTÆGTER

§ 1

Selskabet, som har hjemsted i København, har til formål at fremme interessen for den danske marines historie, primært gennem støtte til Orlogsmuseets virke inden for rammerne af Statens Forsvarshistoriske Museum og den fortsatte udbygning og forbedring af Orlogsmuseets samlinger, men også gennem støtte til særlige projekter, som Orlogsmuseet ønsker gennemført som led i museets virksomhed.

Herunder har selskabet til opgave

- at støtte Orlogsmuseet økonomisk,
- at virke for en forøgelse og en forbedring af museets samlinger,
- at tage marinehistoriske emner op til videnskabelig behandling,
- at arrangere foredrag og ekskursioner og
- at udgive Marinehistorisk Tidsskrift.

§ 2

Selskabet etablerer sig med en styrelse og et repræsentantskab.

§ 3

Som medlemmer kan optages personer, firmaer, foreninger og institutioner, der ønsker at støtte selskabets formål.

§ 4

Medlemskontingentet fastsættes hvert år på den ordinære generalforsamling. Medlemmer over 65 år og under 25 år kan betale halvt kontingent.

Der kan fastsættes særligt kontingent for ægtepar, firmaer, foreninger og institutioner.

Selskabets regnskabsår er kalenderåret.

Medlemskab ophører ved udmeldelse, eller hvis forfaldent kontingent ikke er betalt inden regnskabsårets udgang.

§ 5

Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer og en formand, der alle vælges på en generalforsamling med en valgperiode på 2 år, og således at halvdelen af medlemmerne er på valg hvert andet år. Genvalg kan finde sted.

Bestyrelsen konstituerer sig med næstformand, sekretær og kasserer.

Bestyrelsen indkaldes, når formanden eller 3 medlemmer af bestyrelsen fremsætter begæring herom.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når halvdelen af medlemmerne er til stede, heriblandt formanden eller næstformanden. Beslutninger afgøres ved simpelt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens subsidiært næstformandens stemme afgørende.

Der tages referat af bestyrelsens forhandlinger, som rundsendes til bestyrelsesmedlemmerne.

§ 6

På selskabets ordinære generalforsamling vælges et repræsentantskab på op til 25 medlemmer. Repræsentantskabet konstituerer sig med formand, næstformand og sekretær.

Repræsentantskabets opgave er at medvirke til at skaffe økonomisk støtte til gennemførelse af selskabets formål.

Medlemmerne vælges på en generalforsamling med en valgperiode på 5 år og således at ca. 1/5 af medlemmerne er på valg hvert år. Genvalg kan finde sted.

Formanden for selskabet er født medlem af repræsentantskabet.

Repræsentantskabet afholder mindst et årligt møde.

Der tages referat af repræsentant-

skabets forhandlinger, som rundsendes til medlemmerne.

§ 7

Generalforsamlingen er selskabets højeste myndighed.

Ordinær generalforsamling, som afholdes hvert år inden udgangen af maj måned, indkaldes skriftligt med mindst 14 dages varsel, normalt i Marinehistorisk Tidsskrift.

Forslag, som medlemmerne måtte ønske behandlet af generalforsamlingen, skal være indsendt til formanden senest den 1. februar. Evt. forslag fremsendes til medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingens afholdelse eller meddeles sammen med indkaldelsen til denne i Marinehistorisk Tidsskrift.

Dagsordenen skal mindst indeholde:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder eventuelle fondsregnskaber
4. Fremsatte forslag
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år
6. Valg af formand, når denne er på valg
7. Valg til bestyrelsen
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg til repræsentantskabet
10. Valg af revisor

11. Eventuelt.

Beslutninger på generalforsamlingen træffes med simpelt flertal, jfr. dog § 10 og § 11.

På generalforsamlingen kan kun afgives stemmer af medlemmer, som møder personligt.

§ 8

Ekstraordinær generalforsamling kan med angivelse af dagsorden og med 14 dages varsel indkaldes efter bestyrelsens beslutning eller efter skriftlig begæring fremsat af mindst 25 medlemmer. Generalforsamlingen skal finde sted senest 6 uger efter begæringens fremsættelse.

§ 9

Selskabet tegnes ved underskrift af formanden og kassereren eller af formanden respektive næstformanden tillige med 3 bestyrelsesmedlemmer.

Efter formandens bestemmelse kan kassereren dog tegne alene for udgifterne vedrørende den daglige drift.

§ 10

Revision af selskabets regnskaber foretages af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret eller registreret revisor.

§ 11

Beslutning om fremsatte forslag til

vedtægtsændringer kan kun træffes på den ordinære generalforsamling med 2/3 af de afgivne stemmer for forslaget.

§ 12

Beslutning om ophævelse af selskabet kan kun træffes på en generalforsamling med deltagelse af mindst 1/3 af selskabets medlemmer og såfremt beslutningen vedtages med 2/3 stemmeflertal.

Hvis ikke mindst 1/3 af medlemmerne er til stede, skal en ny generalforsamling indkaldes til afholdelse senest 6 uger derefter, og beslutninger kan da træffes med 2/3 stemmeflertal blandt de fremmødte.

Med simpelt flertal tager generalforsamlingen stilling til, hvorledes selskabets eventuelle formue skal disponeres.

Vedtægterne er revideret på selskabets ordinære generalforsamling den 9. april 2008.

Henrik Muusfeldt
Poul Grooss
Næstformand
Formand



*Sejlkutteren SVANEN sandsynligvis i perioden august 1939-august 1943, da kutteren er påmalet tydelige danske nationalitets mærker.
(Marinens Biblioteks arkiv)*

kom en Bod ombord fra det Comfardi Skib som laa i bem.te Boosandss hafn, berettet, at OrlogSkibet Jytteborg var til satt øster paa landet ved Øreback. De meste folk der af var bjerget og inqvarteret paa landet, ...”¹⁹.

Udmarchen blev nøje planlagt. De bevarede lister viser, på hvilken gård og hos hvem det enkelte navngivne besætningsmedlem havde været indkvarteret, hvilket datum og til hvilken havn vedkommende skulle udmarchere, samt hvor mange dages kost han skulle have med sig på rejsen²⁰.

De fleste af skibsfolkene blev fordelt på handelsskibe til hjemrejsen, men kaptajnløjtnant Evert Munck og 29 af mandskabet blev sendt med SVENSK FALK til København.

Følger og skæbner

Jockum Friis kom med koffardiskib til Glückstad 18. august 1719. Han blev forfremmet fra kaptajnløjtnant til kaptajn 22. december 1719 og frikendt af overkrigsret 20. april 1720, da han vad GØTEBORGS forlis ”havde brugt al forsvarlig konduite”²¹.

Desværre er selve krigsretsprotokollen med de eksakte domskonklusioner ikke fundet, men man kan godt tænke sig at det er blevet tolket til Friis’s fordel, at de fleste af mandskabet blev bjerget og bragt tilbage, samt at besætningens lange ophold ikke førte til nogen store vanskeligheder på Island.

Friis havde gjort hvad han kunne for

at holde skib og folk i bedste muligt stand, med vedligehold, træning, forfriskninger.

Friis blev kommandørkaptajn 1726 og indrulleringschef i Fyns distrikt 1740. Han ejede Tårnbæk Kro nord for København 1718 – 1744 og var ”en stedlig Magnat, der fra 1731 havde sin egen lukkede Stol I Lyngby Kirke”²². Jockum Friis døde 1745.

Niels Fuhrmann fortsatte som amtmand over Island til sin død 1733. Cornelius Wulf søgte og fik afsked som landfoged 1727 og boede derefter i København uden offentlige hverv. Begge nød respekt på Island som dygtige og retskafne mænd²³.

Brynjólfur Thorlacius var en af Islands rigeste mænd. Han søgte og fik afsked som sysselmand 1721. Brynjólfur fik en hel del besvær under mange år med juridiske processer omkring hans håndtering af vraggoods fra GØTEBORG. Han døde 1762²⁴.

Når omkring 180 søfolk opholdt sig på bondegårde fra november til juli eller august, er det ikke overraskende at der i islandske bøderegnskaber nævnes seks kvinder som har fået børn med navngivne matroser af orlogsskibet GØTEBORG²⁵. Det var strafbart at få børn uden for ægteskab, tre mark i bøde for første forbrydelse og een rigsdaler for anden gangs forbrydelse. Et par eksempler:

Halle Haftladotter lyser Een Norsk Matros Johannes Knudsen for Barnfader. Hand forleden Vinter 1719 var i Logement hos denne quindes husbond Olafvur Jonsen paa Höichedal; hendes andet brod.

Testeret paa Vatnslöse Anno 1720 dend 24 Maij

Haflide Bergsveinsen

Siden Nestleden Grafver Ting hafver jeg til aabenbar aflösning i Hole Kirke taget Thorun Erichsdatter; for hendes förste Leijermaals Bröde med Een Nordsk Mand Casper Thorgersen som hun lyser Fader til sit Barn.

Testerer paa Grafver Ting d 28 Maii Anno 1720

Erich Oddssen

Fædrene til disse børn havde inget valg. De måtte tilbage, de var i flåden og det var krig. Ingen af dem kom tilbage til Island, så vidt man ved.

Matroserne sorterede ikke under Islands jurisdiktion, hverken hvad angik underholdsbidrag for uægte børn eller andet, hvilket blev bekræftet af stiftamtmand Peter Raben under hans besøg til Island 1720 med tillægget: ”, ... men saafremt hans Maj:t af denne Veegne Bøder skulle til komme, maa derom paa behørige steder skee Requisition”²⁶.

Hvorfor konvoj til Island?

De direkte omkostninger for et

orlogsskibs togt til Island og tilbage var ganske store, selv om skib og besætning kom tilbage i god behold. Man må også huske at det orlogsskib som blev sendt til Island kunne ikke bruges til andre opgaver i flere måneder i krigstid, hvor orlogsskibe og mandskab var en mangelvare.

Udenrigshandelen var af stor betydning for Island. Blandt andet måtte al tømmer og jern importeres. Konvojering under krigstid var en måde at øge sikkerheden hvad angik forsyningen.

Islandshandelen var vigtig for Danmark. I en kongelig resolution af 28. april 1711 angående den islandske handelsoktroys forlængelse står der, at Rentekammeret bemærker at det ”, ... ei kan forbigaa allerunderd. at forestille, at den islandske Beseigling er af saa stor Importance, at dend faaer at fortsettis, hvad for Difficulties end der ved maatte forefalde”²⁷.

Derfor anså man det værd at udruste et orlogsskib for at konvojere Islandsfarerne.

Konklusioner

GØTEBORGS forlis udløste en krise, både for skibets besætning og for det samfund som skulle forsørge sine uventede gæster. Krisen blev godt handteret og udviklede sig ikke til en katastrofe.

GØTEBORGS folk måtte have husly og

mad i et fattigt og tyndbefolket land i ni måneder. At dette lykkedes, var en administrativ bedrift.

Der ser ud til at have været et godt forhold mellem officerer og mandskab. Disciplinen blev opretholdt på trods af at besætningen blev spredt over et stort område hvor der ikke var muligt for officererne at have oversigt over hvad mandskabet foretog sig.

Dette kan tyde på at skibsfolkene befandt sig i et miljø, som på mange måder lignede hvad de var vant til hjemmefra og at de opførte sig som hjemme med en vis selvpålagt disciplin.

Noter

- 1 Rigsarkivet, Søetaten I, R16, skibsjournaler, nr. 245.
- 2 Islands Nationalarkiv, stiftamtmandens arkiv II-67, s. 174-190
- 3 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 23-27, II-55, s.14-15.
- 4 Myllenberg, Arne: *300 år og 400 fartyg*. Karlskrona 1981
- 5 Oplysninger fra Marinmuseum, Karlskrona 1991. Fra Arne Myllenberg's arkiv.
- 6 Bjerg, H.C. og Frantzen, O.L. , 2005 p. 218. *Danmark i krig*
- 7 Galster, Georg : *Danske og norske Medailler og Jetons ca. 1533 – ca. 1788*, s. 199-200. København 1936
- 8 Unger, Gunnar: *Illustrerad svensk sjökrigshistoria, senare delen*, s. 66. Stockholm (1923 ?)
- 9 GÖTEBORGS skibsjournal 1717,, RA

(Nánar)

10 Rigsarkivet (Nánar)

11 Topsøe-Jensen og Emil Marquard, Officerer i den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og den Danske Søetat 1814-1932, 1. bind, s. 407,408. København 1935

12 *Sjøe-Artikler og Krigs-Rets Instruction*. Orlogsmuseets hjemmeside.

13 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 135-136.

14 IN, stiftamtmandens arkiv II-67, s. 204-205, s. og s. 343-347.

IN, stiftamtmandens arkiv I-2, stiftamtmand Rabens brevbog, s. 225-226 og s. 227-229.

15 IN, stiftamtmandens arkiv II-67, s. 174-190

16 Íslenskir annálar Nánar

17 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 23-27

18 IN, amtmandens arkiv II-55, s. 36

19 RA. Skibsjournaler Nánar

20 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 87-88

21 Topsøe-Jensen og Emil Marquard, *Officerer i den Dansk-Norske Søetat etc. , 1. bind*, s. 407,408.

22 Nystrøm, Eiler: *Fra Nordsjællands Øresundskyst, Gentofte, Lyngby og Søllerød Sogne i Fortid og Nutid*. s. 400-401. København 1938

23 Halldórsson, Jón: *Hirðstjóra annáll*. I: *Safn til sögu Íslands og íslenzkra bókmennta að fornu og nýju*, 2. bind, s. 771-777 og 781-783. København 1886.

24 Benediktsson, Bogi: *Sýslumannaævur (?)*. bind. bls. 328-341. Udg. sted år

25 IN, rentekammersarkiv, æske Y 22, konvolut 1, sysselmændenes sagefaldsregninger 1719-1720

26 IN, stiftamtmandens arkiv I-1, s. 186

27 *Lovsaml. for Island*, 1. bind, s. 678-679 Udg. sted, år.

Referat af generalforsamlingen for Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner afholdt den 9. april 2008 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 ca. 50 af selskabets medlemmer. Dirigenten forelagde dagsordenen.

Dagsordenen i henhold til selskabets love skal 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 01.02.08)
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. Bestyrelsens beretning er trykt på side 27-29.

3. Kassereren, Niels Probst, fik ordet og indledte med at konstatere at den lavere indtægt for medlemskontingent skyldes nedgangen i medlemstallet. Fremlæggelsen af regnskabet for Kommandørkaptajn Sigurd Barfoeds Legat gav ikke anledning til kommentarer. Begge regnskaber blev vedtaget og man takkede kassereren for fremlæggelsen.

4. Næstformanden, Henrik Muusfeldt, gennemgik forslagene til vedtægtsændringer, der har været trykt i Marinehistorisk Tidsskrifts februarnummer og i øvrigt har kunnet rekvireres efter varslingen under sidste års generalforsamling, såfremt man ønskede at kommentere de fremsatte ændringsforslag. Under gennemgangen var der nogen diskussion om punkt 1, hvor bl.a. Arne Holm påpegede at der var tale om dobbeltkonfekt i formuleringen. Der blev fremsat forslag om ændring af formuleringer enkelte steder: I punkt 1. erstattes ”herudover” med *herunder*. I punkt 11 ændres ”kvalificeret flertal” til *simpelt flertal*. Endelig ændres ”Vedtægterne

er korrigerede” til *Vedtægterne er revideret....* Vedtægtsændringerne blev vedtaget ved afstemning. Ingen stemte imod, 3 medlemmer undlod at stemme.

5. På grund af stigende porto – det drejer sig om kr. 20.000 pr. år – foreslog kassereren at hæve kontingentet med kr. 25 på alle kontingenter fra næste år. Kontingentet er herefter kr. 225 for enkeltmedlemmer, kr. 250 for ægtepar og kr. 125 for unge og pensionister. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

6. Formanden, Poul Grooss, blev enstemmigt genvalgt.

7. Fire af bestyrelsens medlemmer var på valg: Peder Ellegaard Larsen, Ole Feldbæk, Ole Lisberg-Jensen og Ejvind Vonsild. Ole Feldbæk og Ejvind Vonsild havde ikke ønsket genvalg. Peder Ellegaard Larsen og Ole Lisberg blev genvalgt. Til de 2 ledige poster var Flemming Moberg, Finn Wiberg-Jørgensen og Søren Nørby bragt i forslag. Valg af 2 nye bestyrelsesmedlemmer skulle herefter foregå ved skriftlig afstemning. Optællingen af stemmesedlerne, foretaget af Lars Wismann og Mogens Elchendorv, viste følgende stemmefordeling:

Flemming Moberg: 24, Finn Wiberg-Jørgensen: 29, Søren Nørby: 36 stemmer.

Bestyrelsen består herefter af:
valgt

Poul Grooss, formand , 2008

Henrik Muusfeldt, næstformand, 2007

Niels Probst, kasserer, 2007

Trine Kjems, sekretær, 2007

Peder Ellegaard Larsen, 2008

Torben Ingemann-Hansen, 2007

Ole Lisberg-Jensen 2008

Søren Nørby, 2008

Finn Wiberg-Jørgensen, 2008

Tom Wismann, 2007

8. To af repræsentantskabets medlemmer var på genvalg: Jørgen Falkenstein og Kaj Dige Bak. Der var foreslået tre nye medlemmer til repræsentantskabet: Ole Feldbæk, som ikke havde ønsket genvalg til bestyrelsen, Erik Østergaard og Søren Nørby, der tillige skal fungere som repræsentantskabets sekretær. Alle blev valgt.

9. Revisionsfirmaet Kresten Foged blev genvalgt.

10. Formanden gav ordet til Ole Lisberg, der fortalte om den kommende udflugt som går til Mols, hvor der bliver mulighed for at besøge det nye anlæg omkring Fregatten JYLLAND, Søværnets Operative Kommando i Århus, Kattegatcentret i Grenå samt Grenå Museum, der rummer en fin lille fiskerihistorisk samling. Udflugten finder sted den 27.-28. september. Ole Lisberg gjorde til slut opmærksom på, at jobbet som rejseleder bliver ledigt fra 2009.

Poul Grooss orienterede om næste sæsons mødeaftener med følgende foredrag:

29. oktober: cand.mag. Jon Voss
- Søkrigen i tysk Vestafrika
1914-1916

26. november: Tom Wismann
- Artilleriskibet NIELS JUEL
1917-1945

28. januar 09: Lars Jordt – VIG
klassen ministrygere og deres
udenlandske søstre.

25. februar 09: Peder Ellegaard
Larsen – Falklandskrigen

1. april 09: Generalforsamling
efterfulgt af film

Dernæst fortalte Poul Grooss om projekter i forbindelse med Søværnets 500 års fødselsdag, hvor han selv fungerer som projektkoordinator: Der udkommer adskillige bøger, Postdanmark udgiver 1 eller 2 frimærker, der bliver afholdt en droningeparade og en festgudstjeneste, komponeret en march, vist 5 timers tv, man får egen øl, der er arrangeret flådebesøg og chefmøde for blot at nævne nogle af de mange tiltag. Marinehistorisk Selskab vil allerede nu sætte penge til side for at kunne støtte de mange arrangementer.

Til slut takkede formanden Arne Holm for hans myndige ledelse. Efter afslutningen af generalforsamlingen viste Tom Wismann først nogle glimrende fotos fra DANNEBROGS togt i 1949. Derefter vistes filmen ”Søheltenes skibe” om WILLEMOES-klassen, i farver og med lyd.

Arne Holm, dirigent
Poul Gross, formand

Beretning for Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner 2007-08

For god ordens skyld skal jeg nævne, at foreningsåret går fra 1. januar 2007 til 31. december 2007, så beretningen skal kun dække tildragelser i denne periode, men der smutter jo nok lidt andet med også. Det tilsvarende gælder for regnskaberne. Jeg vil også gerne orientere lidt om fremtiden, men det tager jeg under punktet ”eventuelt”.

Selskabet holder normalt fire foredragsaftener i mødesæsonen, men i denne sæson skød vi et ekstra foredrag ind i eftersommeren – faktisk den 29. august 2007, hvor Jakob Seerup var så venlig at holde foredrag om den store landgangsoperation, som dannede baggrunden for det engelske angreb i 1807. 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 - 35 deltagere til den efterfølgende spising – og udveksling af løgnehistorier.

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 Sydsjælland og Lolland-Falster.

Turen blev tilrettelagt af Ole Lisberg, og igen i år var der overtegnet. Ole kan eventuelt senere i aften orientere om den kommende udflugt i efteråret 2008, som han også tilrettelægger, men så vil han i øvrigt gerne se en afløser som Selskabets rejsearrangør.

Som nævnt i min formandsberetning forrige år var arbejdet i repræsentantskabet præget af en del uro og utilfredshed, hovedsageligt begrundet med en meget stor arbejdsindsats for at skaffe legatmidler. En indsats, der ikke førte til noget, og som medførte, at to medlemmer af repræsentantskabet nedlagde deres hverv. Nu har bølgerne lagt sig lidt, og arbejdet i repræsentantskabet er ved at være i en god gænge igen – og når vi når til valg af nye repræsentantskabsmedlemmer, vil man kunne se, at vi er ved at få fyldt op på de ledige pladser.

Bestyrelsen har i nogen tid, blandt andet under den forrige generalforsamling, beskæftiget sig med en tiltrængt revision af selskabets vedtægter. Som det fremgår af mødeindkaldelsen i tidsskriftet, så behandles dette punkt som et forslag fra bestyrelsen under punkt 4, og det er næstformanden, kommandør Henrik Muusfeldt, som tager sig af det.

Bestyrelsen har med glæde konstateret den interesse og iver, som Hans Kongelige Højhed Kronprinsen har lagt i sin tjeneste i søværnet. Det var derfor nærliggende for bestyrelsen at forespørge Hans Kongelige Højhed Kronprinsens hof, om det var muligt for Hans Kongelige Højhed at overtage hvervet som protektor for Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab. Vi har fået desværre fået et afslag, hvori der står, at ”spørgsmålet er blevet forelagt Hans Kongelige Højhed, men at han ikke ser sig i stand til at indtræde som protektor for selskabet”. Det var selvfølgelig kedeligt, men der er jo ingen tvivl om, at Kronprinsen overtager flere og flere forpligtelser, og vort selskab er – med alle sine kvaliteter, jo ikke særlig gammelt, det har ikke just nogen central placering i magtspillet i landet, og antallet af medlemmer er til at overskue – men bestyrelsen har da gjort, hvad den kunne.

Vores støttearbejde til museet har ikke i indeværende år omfattet indkøb af kunst. Som man vil kunne se af regnskaberne har vor økonomiske støtte stort set været rettet mod de mange bogudgivelser i den senere tid, blandt andet via de bøger, som udkommer i Statens Forsvarshistoriske Museers serie. En af dem var om det tyske invasionsforsvar i Danmark mellem 1940 og 1945.

Sidste år nævnte jeg, at bestyrelsen var noget bekymret over medlems-

situationen. Da havde vi en nedgang fra 871 til 800. Nu har vi konstateret en mindre fremgang fra 800 til 815. Hertil skal lægges ca. 150 medlemmer af Modelbyggerlauget, som jo også er abonnenter på Marinehistorisk Tidsskrift. Vi har forsøgt forskellige hvervningstiltag, blandt andet via Marineforeningernes blad ”Under Dannebrog”, men udgivelsen er blevet forsinket af årsager, som vi ingen indflydelse har på. Vi skal nok arbejde for at udbrede kendskabet til vores blad, vores mødeaftner, vores årlige rejse og vores støtte til museet, men jeg vil da gerne på bestyrelsens vegne opfordre alle medlemmerne til at støtte dette hvervningsarbejde. Kender man nogen, som er interesseret, så sørg for at vedkommende bliver inviteret til en mødeaften her. Så skal bestyrelsen nok hjælpe til med et evt. medlemskab. Gennemsnitsalderen i selskabet er væsentlig over konfirmationsalderen, og bestyrelsen ser gerne, at der rekrutteres nogle yngre medlemmer. Tidligere har vi fisket lidt efter de unge historiestuderende.

Alle forslag til hvervning er velkomne.

Nu, hvor jeg har rodet mig ud i det med den høje gennemsnitsalder, så skal jeg orientere medlemmerne om, at vort eneste æresmedlem havde rund fødselsdag i sidste måned. Det er Jørgen Barfod, en af selskabets stiftere, og bestyrelsen var forbi med lidt vin i

dagens anledning. Tillykke med de 90 år.

Om bladet skal jeg sige, at Marinehistorisk Tidsskrift er inde i en god gænge. 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. Der er mange aktiviteter på Holmen i øjeblikket. Nogle har relationer til museet, nogle finansieres på anden vis, men på sigt er der mulighed for at etablere en fælles udstilling eller fremvisning af en række effekter med historisk baggrund på Nyholm. Det drejer sig om fregatten PEDER SKRAM, ubåden SÆLEN, torpedomissilbåden SEHESTED, radiohytten og Holmens Arrest. Museet arbejder med flere planer, og det vil selvfølgelig koste meget store beløb, som er langt over, hvad vi som støtteforening umiddelbart selv kan rejse, men vi kan evt. være med til at skaffe midler andre steder fra.

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 samt 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, kontaktperson 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.

Poul Grooss/Arne Holm

REFERAT AF GENERALFORSAMLING I ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG, Onsdag 2. april 2008

Generalforsamlingen blev afholdt på Orlogsmuseet.

Tilsedeværende: 14 laugsmedlemmer.

Velkomst:

Poul Beck bød de fremmødte velkommen.

1. Valg af dirigent:

Palle Rosenvold blev foreslået og valgt som generalforsamlingens dirigent. Palle Rosenvold kunne konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt.

2. Formandens beretning v/Poul Beck:

Poul Beck gennemgik formandsberetningen, som var omdelt i skriftlig form. Beretningen gengives ikke i dette referat. For medlemmer, som ikke deltog i generalforsamlingen, henvises til nærværende nummer af Marinehistorisk Tidsskrift, hvor formandsberetningen findes trykt i redigeret form. I beretningen berørtes laugets aktiviteter – de månedlige laugsmøder, samt de ugentlige tirsdagsmøder.

OMBL har fået mange henvendelser fra forskellig side. En af dem er fra den tyske vadehavssø Sild om evt. bygning af et kirkeskib, som i dette tilfælde skulle være en toldkrydser. En anden opgave, udført af flere af laugets medlemmer, var rengøring og reovering af Otto Dørge's flotte model fra ca. 1910 af STORE CHRISTIANUS QUINTUS.

For et år siden sås det i beretningen, at en mulig disponering over lokaler i det fredede arresthus på Nyholm ikke længere var aktuel – et forhold, som nu er blevet radikalt ændret, idet Statens Forsvarshistoriske Museum vedr. arresthuset har indgået en aftale med Søværnet og en samarbejdsaftale med OMBL om indretning af værksteds- og bibliotekslokaler til brug for laugets. Bag aftalerne ligger en stor indsats og en betydelig goodwill fra både museets og Søværnets side, som laugets medlemmer i høj grad påskønner. Dette åbner nu for mulighederne for på længere sigt at kunne udføre modeller, eksempelvis af mastekranen i skala 1:16, som museet har på ønskesedlen.

Et særligt projekt, som laugets medlemmer med glæde har sagt ja til at påtage sig, er således med de nye faciliteter i arresthuset blevet muliggjort. I 2010

markeres 500-året for oprettelsen af den danske flåde. I denne forbindelse har Søværnet primo februar 2008 kontaktet laugets om bygning af en stor og markant model af et dansk orlogsskib fra omkring 1690. Modellen skal opstilles i Søværnets nyindrettede domicil i Brabrand ved Århus. En gruppe på omkring 10 laugsmedlemmer har allerede påbegyndt arbejdet.

I den kommende sæson vil de månedlige onsdagsmøder fortsat blive holdt på Orlogsmuseet. De ugentlige tirsdagsmøder vil blive holdt i arresthuset på Nyholm, som også vil være omdrejningspunkt for de forskellige, løbende aktiviteter.

Formandens fyldige beretning gav ikke anledning til spørgsmål eller kommentarer, og beretningen blev herefter enstemmigt godkendt.

3. Regnskabsaflæggelse v/Peter Maack:

Peter Maack fremlagde og uddybede OMBL's reviderede årsregnskab, som fremviste et negativt resultat på 36.368,98 kr. Foreningens formue andrager 35.414,68 kr. og der er skyldige omkostninger på Marinehistorisk Tidsskrift på ca. 12-14.000 kr. Det blev bemærket, at det beskedne fremmøde samt spilleiver til julearrangementet, og hertil et større indkøb af maskiner og inventar til lokalerne i arresthuset på Nyholm, er forklaringen på det negative resultat. Peter Maack svarede

på spørgsmål vedr. udgiftsfordeling til Marinehistorisk Tidsskrift.

Herefter blev det reviderede årsregnskab enstemmigt godkendt.

4. Fastsættelse af kontingent v/Peter Maack:

Peter Maack foreslog på bestyrelsens vegne, at man i sæson 2008-2009 ændrer det årlige medlems-kontingent til 225,00 kr. Begrundelse herfor er bl.a. markant stigende portoudgifter til Marinehistorisk Tidsskrift, samt en almindelig pristalsregulering, så laugets til rådighed værende formue kan fastholdes på et niveau, som svarer til kontingentindtægterne for en sæson.

Der var ikke andre forslag, hvorfor det blev vedtaget at medlemskontingentet for sæson 2008-2009 skal være 225,00 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:

Niels Probst, som var villig til genvalg.

Frank Ebbe, som var villig til genvalg.

John Andersen, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Niels

Probst, Frank Ebbe og John Andersen blev alle genvalgt.

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

Poul Henrik Westh, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Poul Henrik Westh blev genvalgt.

På valg som revisor for en periode på 2 år var:

Palle Rosenvold, som var villig til genvalg.

Morten Vinter Pedersen, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Palle Rosenvold og Morten Vinter Pedersen blev begge genvalgt.

7. Eventuelt:

Palle Rosenvold spurgte på vegne af flere laugsmedlemmer, om der var planer om et medlems-/identitets-kort vedr. adgang til arresthuset. Det var der ikke planer om, men det blev påpeget, at der i Marinehistorisk Tidsskrift 1 gang årligt medfølger et medlemskort,

som kan klippes ud og udfyldes. Foreløbig procedure vil være, at medlemmer, som ønsker adgang til arresthuset, kontakter formanden, som herefter føjer dem til den navneliste, som videregives til vagten, hvor nøgler til arresthuset afhentes.

Niels Probst gjorde opmærksom på, at fristen for tilmelding til udflugten 12.04.08 (Flådeegene og savværk, Grib Skov) var meget nært forestående.

8. Afslutning:

Palle Rosenvold takkede de fremmødte medlemmer for god ro og orden, hvorefter generalforsamlingen for sæson 2007-2008 var slut.

Efter en pause holdt Poul Beck et foredrag om den dansk-svenske træfning i Køge Bugt, hvor det berømte danske linieskib DANNEBROG sprang i luften efter heroisk indsats af vor søhelt Ivar Huitfeldt og hele besætningen, hvoraf kun 9 overlevede.

Ref.: JA/ja

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

FORMANDENS BERETNING

2007 – 2008

Udover de aktiviteter, møder, projekter m.v. der kendetegner en foreningsvirksomhed som laugets, oplever man i løbet af året som formand og bestyrelse mange andre ting, som ikke kan sættes ind under de faste rubrikker. F.eks. interessante henvendelser om bygning og istandsættelser af kirkeskibe, der som regel formidles videre til de af laugets medlemmer, der har interesse og evne for dette specielle og spændende område, og som aktuelt omhandler to nye modeller og to istandsættelser. Vi oplever også mange forskellige henvendelser fra medier, skoler, museer og fra enkeltpersoner om tekniske og maritime spørgsmål, herunder om tegningsmateriale i forskellige relationer. Endvidere om almindelige istandsættelser og nybygninger af specielle modeller, hvilket normalt også formidles videre til interesserede og dygtige medlemmer. I den forbindelse er det også værd at nævne, at flere af laugets medlemmer i marts 2008 har rengjort og istandsat en af museets store og markante modeller, nemlig Store CHRISTIANUS QUINTUS, der blev bygget som model omkring 1910, og som i en årrække har været udlånt til Søværnets Materielkommando, - nu Forsvarets Materieltjeneste i Ballerup.

Denne seneste istandsættelse gav lauget anledning til at kontakte Nationalmuseets Bevaringsafdeling, som meget venligt og hjælpsomt har bidraget med oplysninger til en lille bevarings- og istandsættelsesmanual udarbejdet af lauget, ligesom det også gav anledning til anskaffelse af et specielt ministøvsugerudstyr.

Laugets aktiviteter 2007 – 2008.

Efter generalforsamlingen den 12. april 2007 startede laugets månedlige medlemsmøder i september, ligesom mødedagene blev ændret fra torsdag til onsdag og tidspunktet fra kl. 1900 til 1930.

Det gennemgående tema på sæsonens møder fra september til november 2007 har været værktøj og byggeteknik m.m.. Bl.a. værktøj og værktøjslibning, samt forskellige byggemetoder.

Fredag den 12. oktober 2007 deltog lauget i Kulturnatten på Orlogsmuseet med et hold på 5 mand, der bl.a. viste rebslagning og byggeteknik. Også denne gang var det en spændende og interessant aften med en helt speciel stemning og et stort besøgstal, - ca. 1100, der gav os lejlighed til at tale med

mange interesserede og spørgelystne gæster i alle aldersgrupper.

Fredag den 7. December 2007 havde lauet sit traditionsrige julearrangement, der også denne gang blev en ualmindelig hyggelig aften med gløgg, æbleskiver, harmonikaspil, sømandssange, bankospil og mange gode præmier.

Efter nytår har medlemsmøderne omhandlet dioramaer her og i udlandet samt inden- og udenlandske tidsskrifter og håndbøger om modeller og modelbygning. I begge tilfælde har vi for første gang og med fordel anvendt museets nye audiovisuelle anlæg (videokanon) i forbindelse med foredragene.

Endelig bragte Allan Olsen os på marts mødet ind i bronzestøbningens mysterier ud fra en historisk og praktisk synsvinkel, ikke mindst i relation til tidligere tiders kanonstøbning.

Tirsdagsmøderne startede tirsdag den 11. september 2007 og sluttede den 25. marts 2008. Møderne har været gennemført som et gruppearbejde omkring bygning af et "Kukkassediorama" i skala 1 : 10 af et batteridæk 1808 under kamp. Research og øvrige forberedelser er gennemført i sæsonen 2006 – 2007. På nuværende tidspunkt er selve dækskonstruktionen

under bygning, mens de fire kanoner med tilbehør er tæt på at være færdige. Endvidere arbejdes der som noget nyt og udfordrende med de ca. 35 figurer, der i tidstypiske dragter skal befolke dækket.

Efterårets hovedbegivenhed på Orlogsmuseet var udstillingen om Flådens ran og Københavns bombardement i 1807, hvortil lauet og Finn Knudsen bidrog med den vellykkede model i skala 1 : 48 af linjeskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK, der bl.a. er udførlig beskrevet i MHT 4/07.

Tilhørssted og lokaleforhold.

Den absolutte hovedbegivenhed for lauet i sæsonen 2007 – 2008 fandt sted i november 2007, da Statens Forsvarshistoriske Museum indgik to for lauet meget vigtige aftaler, nemlig en aftale med Søværnet og en samarbejdsaftale med lauet om indretning af 110 m² værksteds- og bibliotekslokaler i det gamle fredede arresthus på Nyholm til brug for lauet.

Bag aftalerne ligger der en stor indsats og en betydelig goodwill både fra museets og Søværnets side, som vi i høj grad påskønner og glæder os over. Alene bygningens placering, med Mastekranen og "Under Kronen" som nærmeste naboer, understreger nok så

markant, at lauget med dets formål og rolle i relation til flådens historie, nu mere en nogensinde befinder sig på historisk grund.

Siden januar har en gruppe af laugets medlemmer brugt mange timer på indretningen, som nu næsten er færdig, idet der stort set kun mangler udbygningen af el-systemet, som udgør Marinestationens bidrag. Museet har bidraget med indkøb af alle materialer og Marinestationen har hjulpet med møbler, mens lauget har investeret en mindre formue i en lang række maskiner. En af de store glæder har været at få orden og system på laugets bibliotek og tegningssamling. Endelig er vi ved at gå i gang med at udsmykke lokalerne med laugets mange tegninger, fotografier, modeller m.v..

Faciliteterne vil gøre det muligt at gennemføre værkstedsundervisning og at viderebringe faglig viden og kunnen. Endelig giver lokalerne mulighed for bygning af større modeller, hvilket hidtil, i mangel af et permanent opstillingsrum har været problematisk.

Medlemsmøder, kurser m.v..

Medlemsmøderne og tirsdagsmøderne giver bestyrelsen løbende anledning til at overveje og diskutere nytte, form og indhold. Uanset emner har deltagelsen været nogenlunde ens uden de store udsving. Deltagelsen burde

være større, da emnerne klart dækker kombinationen af historisk indsigt og alsidig håndværksmæssig viden og kunnen.

Uden at komme nærmere ind på detaljerne i programmet for sæsonen 2008 – 2009, kan det dog siges, at sæsonen er planlagt til start i september 2008. De månedlige medlemsmøder vil fortsat blive afholdt om onsdagen kl. 19.30 på Orlogsmuseet, mens tirsdagsmøderne flyttes til arresthuset på Nyholm. Herudover vil der være løbende aktiviteter i arresthuset, specielt i forbindelse med laugets igangværende projekter m.m..

Projekter.

I 2010 markeres 500 året for oprettelsen af den danske flåde august 1510. I den forbindelse blev lauget primo februar 2008 kontaktet med et ønske og en forespørgsel fra Søværnet om bygning af en stor og markant skibsmodel til opstilling i SOK's nyindrettede domicil i Brabrand ved Århus. Vi har med glæde sagt ja til denne helt specielle opgave, som drejer sig om en model af et berømt og stort dansk orlogsskib fra omkring 1690. Arbejdet er gået i gang og vil blive gennemført som et gruppearbejde i de nyindrettede lokaler i arresthuset, hvortil allerede omkring 10 af laugets medlemmer har meldt sig.

Arbejdet med kukkassedioramaet af batteridækket på orlogsskibet PRINDS CHR. FREDERIK i skala 1 : 10 fortsætter ligeledes som gruppearbejde i lokalerne i arresthuset.

Torpedobåden GLENTEN 1933 i skala 1 : 50 udføres af Poul Beck til Orlogsmuseet, hvor den vil kunne indgå som en del af udstillingen om mellemkrigstiden og 2. Verdenskrig.

Herudover er følgende modeller under planlægning:

HUNT-fregat i 50.-udgaven i skala 1 : 50.

Korvet af TRITON-klassen fra 1955 i skala 1 : 50.

U-båd af H-klassen fra 1938 – 1942 i skala 1 : 50.

Funktionsmodel af Mastkranen på Nyholm i skala 1 : 16.

Afslutning.

Afslutningsvis 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 støtte betyder meget for lauget og dets medlemmer.

Poul H. Beck



Torpedobåden GLENTEN. (Marinens Biblioteks arkiv)

Bog anmeldelse

"Holmenkatastrofen" af Sune Wadskjær Nielsen. Udgivet af Wadskjær's Forlag. 96 sider illustreret. Pris kr. 129,00. (ISBN: 978-87-992405-0-0).

Denne bog er udgivet med støtte fra Falck A/S, Københavns Brandvæsen og Forsvarets Mediecenter. Bogen beskriver den mest ulykkelige hændelse søværnet har været ude for siden krigen, og det er en begivenhed, som har sat sig nogle voldsomme spor. Elleve brandfolk, tre falck-reddere og to af søværnets personel omkom ved en voldsom eksplosion sent fredag aften den 23. november 1951. Der er forskellige teorier om årsagen til den brand, som fik så katastrofale følger. Ulykken er aldrig blevet helt opklaret, og en af de mange muligheder var sabotage.

Bogens forfatter har hentet det meste af historien via den pensionerede orlogskaptajn Jørgen Strange Lorenzen, der som mineuddannet netop havde sin gang i de lokaliteter, som blev ramt af katastrofen. Han har været den minekyndige rådgiver for forfatteren, og det er hans interesse i sagen, som har udløst forfatterens skriverier.

Baggrunden for katastrofen var en brand i en træbygning, som rummede et mine-værksted. Søværnet var i



1951 i fuld gang med at opbygge et mineberedskab, og forholdene i minedepoter og på værksteder var ikke særlig gode. For søværnet var det nemmere at klargøre miner på Holmen end i depoterne, men til gengæld var opbevarings- og sikringsforholdene på Holmen ikke så gode. Man ville også godt undgå daglige transporter af krigsminer tværs gennem byen fra depotet i Tårnbæk til Holmen og retur. Det var prioriteret meget højt, at man hurtigt fik opbygget et moderne minevåben. Nogle miner blev anskaffet fra USA og Storbritannien, medens

andre blev produceret herhjemme. Den pågældende fredag eftermiddag var alle tre kakkelovne (!) i mineværkstedet konstateret slukket ved arbejdstidsophør kl. 16. Omkring 22.30 observeres der brand i bygningen, og der blev tilkaldt brandfolk fra stationen på Amager samt fra Hovedbrandstationen på Vestre Boulevard (nu H. C. Andersens Boulevard). Tyve minutter efter nåede branden til minerne, som alle sprang samtidig. Der var tale om i alt 11 miner med knap 5 tons sprængstof.

Alt hvad der kunne gå galt den aften gik galt – og den efterfølgende undersøgelse var lidet flatterende for søværnet. Brandberedskabet på Holmen havde i mange år været nedprioriteret og var nærmest ikke-eksisterende. Oplysninger om tilstedeværelse af sprængstoffer skulle gives til vagten i tilfælde af brand, men oplysningerne var utilstrækkelige, og formidlingen af oplysninger til brandvæsenet virkede heller ikke. Da brandvæsenet denne aften dukkede op til branden, var der ingen fra søværnet, som vidste, at den brændende bygning indeholdt 11 miner. Det blev vagten på Marinekasernen klar over ca. 2 minutter, før ulykken skete, og nyheden nåede ikke frem før en kæmpe eksplosion lagde store dele af Holmen øde. Var branden blevet opdaget 10-15 minutter senere var ingen kommet til skade ved eksplosionen, men brandvæsenet nåede

lige at stille op med et antal køretøjer, organisere brandfolkene og gå mod den brændende bygning. Ud over de 16 dræbte var der 28 hårdt sårede og 32 lettere sårede at tage sig af. Holmen henlå i totalt mørke, og havnevæsnets slæbebåd kom med den eneste projektør til redningsarbejdet.

Søværnets opfattelse af sikkerhed for transport og opbevaring af eksplosiver havde åbenbart ikke været helt tidssvarende. En brand på Bofors-fabrikkerne i Sverige i 1940 havde afsløret, at moderne sprængstoffer – i dette tilfælde trotyl - ikke nødvendigvis kan modstå en brand, og stødfølsomheden var der diskussion om. Søværnets teknikere havde fået rapporter om branden i Sverige og burde derfor have truffet nogle mere omfattende sikkerhedsforholdsregler end tilfældet var. Den efterfølgende undersøgelse af katastrofen og dens omfang afslørede søværnets ikke særlig konsekvente omgang med eksplosiver og en ledelse, som fastslog, at når man opbyggede et søværnså hurtigt, så kunne man ikke nødvendigvis nå at opbygge sikkerhedsorganisationen tilsvarende hurtigt, i hvert tilfælde ikke, når midlerne var begrænsede. Undersøgelsen efter Holmenkatastrofen gav dermed grundlaget for opbygningen af en tidssvarende værksteds-, depot- og sikkerhedsorganisation i hele søværnet, men undersøgelsen afslørede

ansvarsforflygtigelse i søværnets militære og civile ledelse.

Det er godt at denne bog er blevet skrevet, men det er ærgerligt, at der er så mange trykfejl. Desuden er kort og skitser skiftevis nordvendte og østvendte. Der er billedtekster, som står oven på det, som billedet skal vise. Pagineringen er af en eller anden grund modsat alle andre bøger:

Lige sider står til højre. Der er meget kludder i de dræbte brandfolks navne, hvis man sammenligner oplysningerne på side 50 og 60. Til gengæld er der talrige gode illustrationer, men de ledsagende oplysninger er ikke altid fyldestgørende.

Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.



Dagen derpå! Rester af bygninger på Quintus den 23 november 1951.
(Marinens Biblioteks arkiv)

ÅRETS EKSKURSION TIL ÅRHUS OG MOLS.

Lørdag – søndag d. 27.-28. september 2008.

Her i 2008 planlægger vi en busrejse til Midtjylland for at besøge et udvalg af interessante maritime seværdigheder og institutioner. Turen går over broen til Århus, hvor vi får en briefing på Søværnets operative Kommando, efter en frokost i restaurant Skovmøllen. Derefter kører vi videre til Ebeltoft for at besøge Fregatten JYLLAND, der jo er landets i særklasse største marinehistoriske Seværdighed. Fregatten har nu fået nye smukke omgivelser i form af et nyt museum med udstillingslokaler og bådeværft og publikumsfaciliteter ligger således godt forankret i helt anderledes tiltrækkende omgivelser, end da Marinehistorisk Selskab sidst var på besøg i 1994. Rundvisningen vil blive foretaget af medfølgende guide

Aftenens menu bliver serveret i passende omgivelser på Fregatten og overnatning er booked på Ebeltoft Park Hotel.

Om søndagen kører vi efter morgenmaden til Grenå og besøger Kattegatcentret, der er kendt for sine store saltvandsakvarier m. bl.a. hajer. Desuden er der udstillinger med forskellige maritime emner, som galatheaekspeditionen og dykning. Kattegatcentret er en af Jyllands mest velbesøgte attraktioner.

Efter en god sildefrokost på Hotel

Crone på Grenå havn, vil næste seværdighed være Djurslands museum/ Dansk Fiskerimuseum i Grenå, hvor museumsinspektøren vil føre os igennem samlingerne. Museet rummer bl.a. en stor samling modeller af danske fiskefartøjer fra dansk fiskeriforenings udstilling på 1800-tallets slutning. Den er relativt upåagtet og interessant på grund af sin alder fra dansk fiskeris første storhedstid.

Herefter er programmet slut og turen går atter til København.

Der vil være start og mål på Valby station som sædvanlig.

Prisen for turen er 1450 kr per person i delt dobbeltværelse. Enkeltværelse koster 1650 kr.

I prisen indgår alle måltider, entréafgifter, overnatning og busrejse. Drikkevarer eksklusive.

Tilmeldelse kan ske pr telefon eller mail til Ole Lisberg Jensen 57528812 eller mail henriksenlisberg@privat.dk Sidste frist for tilmelding er mandag d. 1.september 2008.

Beløbet for turen bedes samtidig indbetalt på selskabets bankkonto 4150 851319.

Med venlig hilsen
Ole Lisberg Jensen

Undskyld

Tilføjelse: I forbindelse med februar nummerets hovedartikel: Dagbogsoptegnelser fra orlogsgast Rasmus Hansen Rasmussen etc. burde formidlerne Jakob Seerup og Søren Nørby have været anført. Dagbogen blev for mange år siden indsendt til Orlogsmusset af gastens barnebarn, men er nu forsvundet. Inden var den dog blevet transskriberet af Jakob Seerup og Søren Nørby har fundet illustrationerne til den. Redaktionen beklager udeladelsen.



Lægtvandsministrygeren VEJDYB var påbeyndt bygget under Anden Verdenskrig. Fartøjet indgik i Flådens tal fra 1947-1967. (Marinens Biblioteks arkiv)

Fortsat fra inderside af omslag forrest

er velkomne til ”modelsnak” og mulighed for at søge relevante ideer, råd og vejledning. Med de nye faciliteter vil tirsdagsmødernes emner fremover blive en kombination af teori og praktik, bl.a. omkring tre aktuelle projekter, - ”500 års projektet”, ”Kanondæksprojektet”, ”Fregatprojektet” der alle gennemføres som gruppeprojekter med mulighed for at deltage i både små og store opgaver.

Udover tirsdagsmøderne, vil der løbende være aktiviteter i lokalerne i Arresthuset. Nærmere orientering kan fås ved at kontakte laugets formand, Poul H. Beck, tlf. 43 90 33 29.

Poul H. Beck.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Arrangementer sæsonen 2008 – 2009**

Onsdag den 29 oktober 2008 kl. 19.30
Foredrag: ”Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916”
Cand. mag. Jon Voss

Onsdag den 26. november 2008 kl. 19.30
Foredrag: Artilleriskibet NIELS IUEL 1917-1945
Tom Wismann

Onsdag den 28. januar 2009
Foredrag: VIG-klassen ministrygere- og deres udenlandske søstre
Lars Jordt

Onsdag den 25. februar 2009
Falklandskrigen
Peder Ellegaard Larsen

Onsdag den 01. april 2009
Generalforsamling efterfulgt af film/billeder

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
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.