

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang

Nr. 3 - august 2011

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG 2011

Onsdag den 5. oktober 2011 kl. 1930

Foredrag: Skibsbygning i Nullerne (Moderne konstruktioner).
Ole Tersløv Jørgensen.

Fredag den 9. december 2011 kl. 1930

Julearrangement.

Onsdag den 1. februar 2012

Foredrag: Skibstyper under kanonbådskrigen 1807-14 –
samt historier fra samtiden.
Ole Lisberg Jensen.

Torsdag den 12. april 2012.

Generalforsamling.

Alle arrangementer afholdes på Orlogsmuseet.

Orlogsmuseets Modelbyggerlaugs aktuelle aktiviteter i det Gl. Arresthus på Nyholm.

I løbet af sommeren er laugets bygge- og istandsættelsesopgaver blevet kraftig udvidet, dels med en omfattende istandsættelsesopgave for Statens Forsvarshistoriske Museum og dels med bygning af en model af en såkaldt kongebåd fra 1763 til Orlogsmuseet.

Den omfattende istandsættelsesopgave er et led i Tøjhusmuseets nyindretning af den gamle våbensal, der på grundlag af en stor donation skal ændres til en moderne og permanent udstilling om Danmarks krigs- og forsvarshistorie, der efter planen åbnes for publikum efteråret 2012. Istandsættelsesopgaven omfatter en del af museets historiske flymodeller samt en

række af hærens originale kanon- og vognmodeller fra 17. og 18.-hundretallet hvortil kommer nogle af flådens konstruktionsmodeller fra 17.-hundretallet. Opgaven er spændende, varieret og udfordrende. For hver model gennemfører lauget en dokumenteret visitation med beskrivelse af konstaterede skader og mangler og forslag til udbedring og reparation. Eksempelvis varierer arbejdet med istandsættelse af flymodellerne fra opstrømning eller udskiftning af barduner og antenner til egentlige reparationer af beskadigede vinger, hjulstel eller bemaling. Bygningen af en model af en kongebåd fra 1763, - d.v.s. et lille transport- og forsyningskib på 55 fod med en enkelt mast og et langt bovspryd, blev påbegyndt 2010 som en traditionel rigget model i

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang

Nr. 3 - august 2011

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Niels

Probst: e-mail

nmprobst@sol.dk eller tlf. 2213-
2756

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh: Havdrupvej 88, 2700
Brønshøj e-mail:

formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 2016-7692

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)

Vallerød Banevej 50

2960 Rungsted Kyst

Tlf. 4586-6983

e-mail: *nmprobst@sol.dk*

Layout: Tom Wismann

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:

Marinen i Ringsted 1926-37 3
Ole Lisberg Jensen

Til Middelhavet efter 22
krigsfanger
Søren Nørby

En beretning fra MAS Odden 33
Poul Lønholt

Boganmeldelser

”Kampen på havet” 40
af Christian Tortzen.

Kanonbådskrigen 1807–1814 43
til lands og til vands”
Flemming Moberg

Forside: *Hawker Dankok jager*

Marinen i Ringsted 1926 - 37.

Ole Lisberg Jensen

Dette er en let revideret udgav af en artikel der blev trykt i Ringsted Museum og arkivs årsskrift 2010.

Ringsted ligger midt på Sjælland og alligevel har Marinen engang haft et anlæg her, ganske vist en flyvestation med betegnelse Luftmarinestation med både flyveskole og jagermaskiner.

Betegnelsen Luftmarinestation stammer fra en tidlig periode i den militære flyvnings historie, hvor hæren og flåden udviklede hver sin gren med flyvning. Vi havde således Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper frem til 1950, hvor man samlede det

bestående og skabte det helt nye værn, Flyvevåbnet, efter engelsk forbillede. Men oprindeligt var logikken, at marinen arbejdede med fly, der kunne starte og lande på vandet, såkaldte flyvebåde, medens hærens fly var forsynet med landingsstel og hjul og var baserede ved flyvepladser på land.

Udviklingen under Første Verdenskrig medførte at marinens flyvebåde blev for langsomme til at løse opgaver med overvågning af søterritoriet og heller ikke havde tilstrækkelig kampkraft, d. v. s. kun et maskingevær. Derfor indkøbte man i udlandet hurtige og effektive jagerfly med faste maskingeværer og aptering til bomber.

Luftmarinestationen en klar sommerdag ca. 1930 liggende midt i det flade sjællandske landbrugslandskab. Ringsted ses til venstre. I vore dage er arealet helt bebygget med beboelseshusene i Sønderparkområdet.





Luftmarinestation Ringsted set fra syd med Næstvedvejens skyggefulde vejtræer i et bånd ved på højre side. Telthangaren ses til venstre og den faste hangar med tilhørende værksted til højre. Ca. 1930.

Men de var med hjullandingsstel.

Marinens fly havde ellers sin hovedbase på Flyvebådsstation København først på Kløvermarken og siden på Holmens område med start og landing på vandet udfor på Øresund. Da de nye landflyvemaskiner af jagertype skulle baseres, således at de indenfor rækkevidde både kunne nå til Sundet og Store Bælt, skulle der findes en base centralt på Sjælland, og valget blev derfor Ringsted.

Man kunne ikke kalde Ringsted for en flyvebådsstation som den i København og derfor omdøbtes både København og Ringsted til betegnelsen Luftmarine-

station.

Marineflyvningens første tid

Det gik hurtigt op for militæret, at flyvemaskinen var en foreteelse med store udviklingsmuligheder først og fremmest indenfor rekognoscering, men også til brug i kamp. Der blev derfor satset kraftigt på at udvikle stabile motorer og forbedrede flytyper. Styrt med dødelig udgang for piloterne var ganske hyppige i flyets første skrøbelige tid.

Marinens første flyvebåde blev indkøbt fra Frankrig i april 1913. De var tosædede og af mærket Donnet -



Luftfoto af luftmarinestationen set fra nordvest med 4 Nimrod-jagere foran hangarerne. Det landlige præg understreges af 4 græssende heste på nordsiden af hangarerne.

Leveque med roterende Gnome motor på 80 hk.. Flyvekroppen var bådformet og landede i vandet støttet af pontoner under vingerne. Disse to maskiner fik navnene Mågen og Ternen, ligesom Marinens andre skibe. De kom til at danne forbillede for en lang række flyvebåde der i forbedret udgave blev bygget på Orlogsværftet under Den første Verdenskrig.

Flyvebådernes indsats under krigen bestod først og fremmest i farvandsovervågning ved de udlagte minefelter i Sundet og Storebælt, men også de fremmede magters flådefartøjers bevægelser. Især de talrige

tyske skulle der holdes øje med og rapporteres om. Øresund kunne man fra Flyvebådsstation København let overvåge, men situationen i Storebælt var afstandsmæssigt set vanskeligere. Derfor etablerede man en flyvebådsstation ved Slipshavn, ved indsejlingen til Nyborg Fjord, hvor der var placeret et par flyvebåde i sommerhalvåret. Motorernes driftssikkerhed var endnu ikke til at stole på og det var ikke tilrådeligt at flyve lange strækninger over land. Når de skulle frem og tilbage til hovedbasen i København, måtte de tage turen langs kysten nord eller syd om Sjælland. Ved

passende vejr landede flyvebådene på Sjællands nordkyst.

I løbet af krigen blev der på Orlogsværftet bygget nogle og tyve eksemplarer af Orlogsværftets forbedrede udgave af Donnet-Leveque flyvebådene, nu kaldet OV bådene. Det nøjagtige antal lader sig ikke opgøre da de samme flynumre, bådene hed alle Maagen efterfulgt af nummer, af og til blev anvendt flere gange. Efter verdenskrigen havde disse første flyvebåde teknisk set udspillet deres rolle. Med roterende Gnome motorer og tophastigheder på 80 km/t var ud-

viklingen gået forbi dem. Stormagterne England, Tyskland, Frankrig havde i mellemtiden udviklet flyveteknikken og efter krigen kunne man for rimelige summer købe relativt avanceret materiel. Den lave hastighed gjorde vore flyvebåde sårbare og det blev allerede i 1918 påpeget, at man burde erhverve luftjagere, hurtiggående kampfly til beskyttelse af de langsommere flyvebåde samt evt. for at kunne bruge bomber mod fjendtlige krigsskibe.

I stedet for at fortsætte en regulær flyvemaskinefabrikation ved Orlogsværftet, besluttede regeringen i 1921 at

Luftmarinestationens beskedne etablissement med den faste hangar til højre og den franske telthangar til venstre. Tilknytningen til marinen genkendes på orlogsgasten, der med sabel i bæltet holder vagt. Hans skilderhus ses ensomt beliggende i billedets baggrund.



nedlægge denne del af virksomheden og købe moderne materiel fra udlandet, nærmere bestemt fra Tyskland og England. Der åbnedes dog mulighed for at bygge de udenlandske fly på licens.

Marinens første landbaserede jagerfly

De moderne jagerfly skulle være landbaserede, da sådanne var hurtigere og effektivere end de pontonbærende hydroplaner. Marinens Flyvevæsen besluttede sig derfor at indkøbe den helt nye engelske jagertype Hawker Woodcock hos firmaet Hawker Aviation Co. i England. Man indkøbte 3 fly og fik licens til selv at bygge 12 eksemplarer.

I Danmark blev de betegnet Dankok L.B. II, hvor bogstavet L stod for landflyve-maskine, og B for biplan. Disse ensædede jagerfly var konstrueret med en 14 cylinder Armstrong Siddeley Jaguar motor på 385 hk. Flykroppen var en lærredsbeklædt trækonstruktion med motorfundamentet i kroppens forreste del udført af stålrør samlet med bolte og møtrikker.

De tre første flyvemaskiner ankom i 1926 fra England og successivt afleverede Orlogsværftet de senere 12 eksemplarer, der var bygget på licens. Topfarten var 235 km/t med en aktionsradius på 430 km. Med disse kunne man fra en centralt beliggende base midt på Sjælland nå både ud til

Storebælt og Øresund for at overvåge søterritoriet.

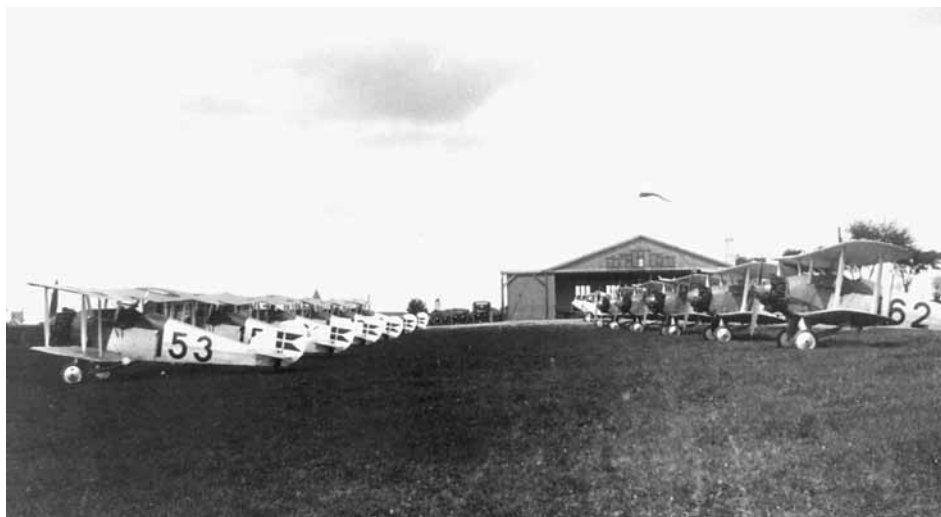
Jagerflyenes berettigelse blev formelt formuleret af Kommandørkaptajn og chef for Marinens Flyvevæsen Asger Grandjean i 1934 således:” For at udføre de strategiske og taktiske rekognosceringsopgaver er det nødvendigt i vedkommende luftområde og inden for et vist tidsrum at have herredømme, som kun kan opnås gennem luftjagere.”

Ringsted valgt som hjemsted for Jagerflotillen

Den 12. oktober 1926 blev Ringsted valgt som hjemsted for den nydannede 2. luftflotille og fik betegnelsen Luftmarinestation. Ved etableringen af Luftmarinestation Ringsted inddelte Marinens Flyvevæsen organisationen i 1. luftflotille med sørekognosceringsfly med basis på Luftmarinestation København og 2. luftflotille med luftjagere og base på Luftmarinestation Ringsted.

Som den første fungerende chef udnævntes søløjtnant af 1.grad E.A. Jensen med øgenavnet ”Chancy”. Han var en dygtig og populær officer, der desværre fire år senere fik en dramatisk afslutning på livet, idet han forsvandt på en af de første natflyvninger ved et styrt i Østersøen på strækningen København – Warnemünde.

Som flyveplads overtog man et areal på



Hele luftmarinestationens styrke opstillet i linje foran den faste hangar i Ringsted. Dankok - jagerne udgjorde 2 luftflotille med base i Ringsted. Ca. 1927.

Hærens eksercerplads ved Næstvedvej i Ringsted, hvor der i forvejen lå en hangar som hærens flyvetropper havde benyttet. I dag er området bebygget med etageejendomme i Sønderparkområdet. Flyvepladsens beskaffenhed var dengang ikke helt optimal. En af de tidlige marineflyvere, Henrik Harms, der var chef for Luftmarinestation Ringsted i 1930, har senere i livet givet følgende malende karakteristik:

”Pladsen var lille men morsom. En kæmpehøj i et hjørne, skyttegrave for militæret i et andet, hangarer i det tredje og en stakhjelm i det fjerde, hvor Storm P’ske landevejsriddere holdt til for en af to nætter og var vor ”nattevagt” - benzin drak de jo ikke,

de var vores venner. Langs vejen til Næstved var der høje træer og telefontråde, springgrave og forhindringer for Artilleriets springøvelser til hest. Pladsen var for øvrigt en øst – vestlig dal – ofte med lidt vand på midten. Pladsen var ideel ved nordlige og sydlige vinde, afløb foregik jo op ad bakken.”

Den stationære hangar rummede kun 3 fly og for at få plads til flere fly, supplerede Marinen med en såkaldt telthangar af Bessonneau-type, der var indkøbt i Frankrig. Den tekniske standard var meget beskeden. Man havde dog anskaffet en Huck’s startervogn, der med en startmotor på et stativ, monteret på et bilchassis kunne køre ud til flyene, koples til



Luftmarinestationen i Ringsted var i besiddelse af et mobilt teknisk hjælpemiddel til at starte jagermaskinernes motorer. Her ses en Hucks startemaskine, der blev koblet direkte til propellerakslen og tvang motoren rundt til start. Her ses

propellen og derved starte flymotoren. Set med nutidens øjne en ren Storm-P opfindelse. Der er heldigvis bevaret et foto af foreteelsen.

Der fandtes heller ikke elektrisk strøm i hangarerne, så man måtte i den mørke tid benytte lommelamper ved behov.

Til administration og underbringelse af personalet fik Flyvevæsendet en enestående kompensation for selve flyvepladsens beskedne hangarer, idet man lejede lokaler i det palæagtige "Røde Hus" på Teglovnvej i Ringsted, der var ejet af Ringsted Bank. Transport mellem det Røde Hus og flyvepladsen på Næstvedvej foregik i en lastbil af

Ford T model med presenning, der af personalet blev kaldt "prærievognen".

Marinens Flyveskole i Ringsted

Allerede i 1921 havde Marinens Flyvevæsen påbegyndt flyveuddannelse med landfly fra Hærens eksercerplads ved Avedøre og fra Kastrup, men i 1926 flyttede denne flyveskole for landluftfartøjer til Ringsted.

Som skolefly blev benyttet det engelske tosedede biplan af typen Avro 504 K, der var udstyret med roterende 100 hk Gnome motorer. Denne type havde en hastighed på 120 km i timen og en max. distance på 300 km. Maskinerne

blev betegnet som meget moderne og velegnede skolefly, pålidelige og lette at flyve. Skolen var kun virksom i sommerhalvåret og i godt vejr var der fuld aktivitet på flyvepladsen. De tosædede fly havde instruktøren i bagsædet og eleven i forsædet.

Chefen for flyveskolen Kaptajnløjtnant E.A. Jensen rejste i 1929 til Frankrig for at lære blindflyvning og flyvning efter instrumenter og med erfaringer herfra indførtes disse discipliner på skolens skema som meget moderne foreteelser.

Til skolen blev der yderligere indkøbt 2 D.H. 60G Moth skolefly.

I en avisartikel fra juni 1926 får man en klar rapport om flyveelevernes af-

lagte prøver inden de tog afsked med Ringsted.

” Alle eleverne klarede i fredags den første prøve, der består i at flyve 5 gange rundt i 8-tal i en højde på under 200 meter og indenfor flyvepladsens område.” ” Et lærreds T er udlagt på flyvepladsen og landingen skal forgå højst 50 meter fra dette. Prøven skal tilendebringes på 20 minutter. Den anden prøve består i at lave loop, rulning, halvrulning og spin og skal være afsluttet på ½ time. Den tredje prøve består i, at eleven skal opholde sig i luften i en time på 2000 meters højde og derefter skal der landes på mærke med standset motor. Eleverne havde efter aflagte prøver været ca. 25

Et Avro-skolefly foran den faste hangar på luftmarinestationen. Avroen ansås for et driftsikkert og velflyvende skolefly med en max. fart på 120 km/t. det blev brugt frem til 2. verdenskrig.



timer i luften.

Når eleverne derefter kom til København skulle de lære at flyve vandflyvemaskiner og det blev først de velkendte Avromaskiner med pontoner og derefter blev det monoplaner uden dobbelt styring. Undervisningen blev afsluttet med indskoling i de ensædede jagerfly.

Elever til uddannelse af flyvere og observatører blev først og fremmest rekrutteret blandt unge nyeksaminerede søofficerer, men under Første

Verdenskrig havde det været vanskeligt at rekruttere tilstrækkeligt med mandskab, fordi flådens mange skibe var i stort behov for alt det mandskab, man kunne frembringe. Derfor blev også underofficerer i begyndelsen udtaget til flyveelever.

Til den tekniske side var der blevet udkommanderet folk fra marinenes maskinvæsen., hvilket ikke i længden var heldigt, idet flyveteknik og flymotorer krævede specialkompetence. Det første kuld elever på fly-

Officielt gruppeportræt af Luftmarinestationens personale vinteren 1928 – 29. Chefen, Kaptajnløjtnant H. F. Kjær sidder i midten. Den flotte grandanois Cæsar er meget opmærksom på stationskatten, der sidder sikkert i favnen på den værnepligtige orlogsgast til højre. I hangaren ses en Dankokjager.





Gruppefoto med skoleflyet Avro og den faste hangar i baggrunden. Af personerne genkendes flyveinstruktør Dalbro iført flyverhjelms og faldskærm. I højre side søløjtnant Henrik Harms, der var stationschef sommeren 1930.

To Avro skolefly opvarmer motorerne på luftmarinestation Ringsted ca. 1930.





3 søløjtnanter i passende individuelle flyverdragter fra 1934. Fra venstre S.E.B. Grønbech med islandstrøje under uniformsjakken. I midten T.S.Prip med helsingørhue og læderjakke og til højre Chr. Høeg-Guldberg iført ridestøvler.

veskolen i Ringsted bestod af 3 søløjtnanter og 3 sømineassistenter til flyveruddannelse, en maskinassistent, en artilleriassistent til teknikken og 5 dækskonstabler. Måske kan man her fornemme, at den fulde forståelse for de kvalifikationer, der burde ligge til grund for flyvemekaniker-uddannelse endnu ikke var til stede.

Man blev derfor snart klar over, at fly-

vemekanikere skulle uddannes fra bunden. Efterhånden blev flyver- og observatørelever kun udvalgt blandt unge søløjtnanter og efter 1929 blev samtlige nyudklækkede søløjtnanter beordret til elever på observatør -uddannelsen i en kortere periode for at få indblik i Flyvevæsenets betydning for marinens opgaver. Skolevirksomheden i Ringsted varede

kun til 1930, da der nedlagdes forbud mod skoleflyvning efter 2 uheld, der havde forbindelse med pladsens almene tilstand.

I stedet flyttede skoledelen til en nyanlagt flyveplads på Avnø nord for Vordingborg.

Dankokjagere i Ringsted

Til trods for mindskede bevillinger til forsvaret i sin helhed, havde flyvningen dog myndighedernes bevågenhed og i

Ringsted blev de følgende år placeret 15 moderne Dankok-jagere.

Med denne maskine fik Marinens Flyvevæsen et med datidens øjne set højt præsterende fly, der kunne nå tophøjder på omkring 8000 m. Den blev udstyret med moderne detaljer som faldskærm under sæderne af den amerikanske Irvin-type. Iltudstyr til flyvning på højder over 4000 m. var helt nødvendigt. Efter 1927 fik man også elektrisk opvarmning af flyver-

Hawker L.B.II Dankok (Landfly Biplan nr. tre i Marinen) var en dansk version af den britiske jager Hawker Woodcock II. De tre første fly blev leveret fra Hawker, men de yderligere 12 fly blev produceret på Orlogsværftet. Dankok var forskellig fra Woodcock II derved at bæreplanerne havde mindre vingefang og at den havde en Armstrong Siddeley Jaguar IV stjernemotor med supercharger. Bestykningen blev også byttet ud med to 7,7 mm Madsen maskingeværer. Dankok gjorde tjeneste i Marinens Flyvevæsen ved 2. luftflotille fra 1927 til 1937, hvor de fire tilbageværende fly blev opmagasineret.



dragterne. Man må her lige tage i betragtning, at flyverne på den tid sad i fri luft uden anden beskyttelse end læderbeklædning. På store lufthøjder var kulden tilsvarende stor. På 8000 meters højde blev der målt over 50 minusgrader. Dankokjagerne, med det meget bastante udseende og en krop som en humlebi var egentlig konstrueret til at angribe skibe med bomber, idet selv store orlogsskibe på denne tid var sårbare ved bombning ovenfra. Den danske version fik indbygget luftsække i flykroppen så de kunne flyde ved landing på vandet. Det blev en populær flytype og bl.a. satte søløjtnant Erik Rasmussen højderekord med en Dankok på 8830 m. ved et internationalt flyvestævne i Kastrup i 1927.

Der var en vis risiko forbundet med flyvningen, hvor de unge modige flyvere kæmpede både med at bemestre teknikken og naturens kræfter, og selv om en vis reducere af de mange ulykker fra flyvningens første dage var opnået, så var der stadig mange faremomenter i uddannelsen og rutine var ikke altid nok.

F.eks. var en junidag i 1928 tre Dankokjagere under indflyvning til Ringsted. De to maskiner landede helt normalt, men den tredje gik i spin og føreren Henrik Harms lykkedes det at komme fri af flyet og kaste sig ud i faldskærm hvorved han reddede

livet, medens hans Dankok nr. 161 knustes mod jorden med et stort brag ved Christian Hansens landeejendom i flyvepladsens nærhed. Hesten foran en slåmaskine, der med tjenestekarlen arbejdede i nærheden, blev skræmt og løb løbsk. Harms klarede livet og blev nr. 2 i Danmark, der blev reddet med faldskærm.

Ved en senere undersøgelse viste det sig baggrunden for styrtet var en fejl på jagerens styremekanisme.

Den alvorligste ulykke indtraf den 28. januar 1930, hvor 3 maskiner skulle på øvelsesflyvning sydpå. Kl. 1400 befandt de sig over Gedser. Her ville de foretage en formationsflyvning og de to, nr. 163 og 165 var så uheldige at kolliderede i luften, hvorved begge maskiner styrtede til jorden. I en avisartikel fra Folketidende rapporteres, at den ene af flyverne havde søgt at redde sig ved at springe ud med faldskærm, men da flyvehøjden var for lav, nåede skærmen ikke at folde sig ud og han styrtede til jorden. Den anden flyver fandtes dræbt i vraket. De to dræbte var Søløjtnant H.V. Jastrau, der kort tid forinden havde overtaget chefsjobbet i Ringsted. Han havde 8 års erfaring. Den anden flyver var sømineassistent Moes-Larsen, der havde 3-4 års erfaring. Den tredje Dankok blev fløjet af søløjtnant Henrik Harms, der umiddelbart landede og assisterede med at identificere de nedstyrtede, der derefter blev kørt til



Her demonstreres i en billedserie hvordan flyet korrekt forlades, hvis det blev nødvendigt at gøre brug af faldskærmen.

Nykøbing Falster i ambulance.

De 15 Dankok-fly der fik base i Ringsted blev leveret i løbet af 3 år. De tre første kom fra fabrikken Hawker Aviation Co i England i 1926 og de 12 sidste, der blev bygget på licens på Orlogsværftet blev successivt leveret med 7 stk. i 1927 og 5 i 1928.

De meget bastant udseende enkeltstående fly med de efter datidens målestok kraftige motorer, fik under deres 10 årige tjenstgøring i Ringsted forskellige skæbner.

Flere af dem fungerede hele Ringstedperioden ud med opmålte totalflyvetimer på hen ved 800 timer.

Man er i den heldige situation, at et Dankokfly er bevaret i Tøjhusmuseets samlinger. Det gælder Nr.158, der først blev udfaset i 1939 efter 704 total flyvetid og næsten 12 års tjenstgøring.

Nimrod jagerne

Dankokjagernes levetid var i midten af 1930-erne ved at være udgået og man så sig om efter en anden flytype. Her faldt valget på den engelske Hawker Nimrod, hvor man efter samme mønster som med Dankokmaskinerne købte 2 og fik licens på at bygge 10 stk. ved Orlogsværftet. De to første Nimrod

En række Nimrod-jagere, der var den sidste jagertype i brug ved luftmarinestationen før overflytningen til Avnø i 1937. Særlig kendetegn for marinens flyvemaskiner var dannebrogflaget på halefinnen.



kom i 1934 og efterhånden afløste de Dankokkerne.

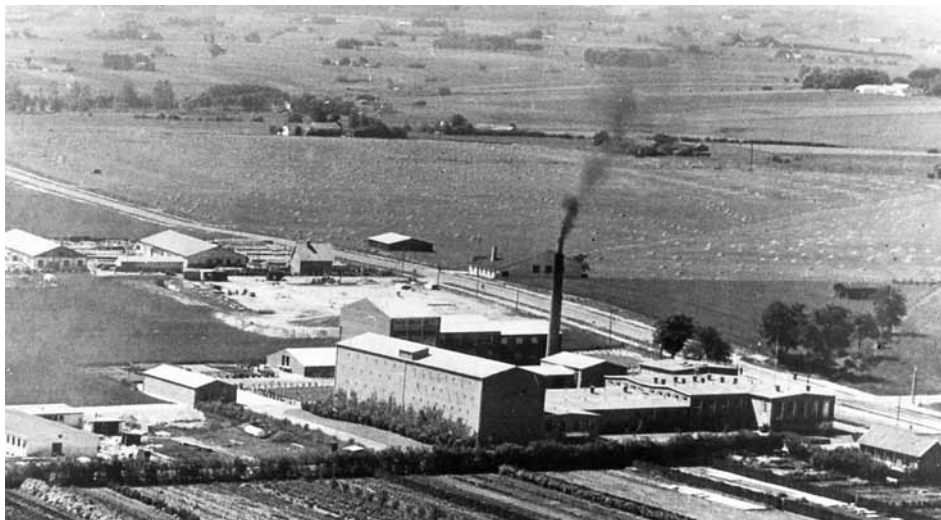
Hawker Nimrod maskinerne indebar en stor forbedring i ydeevne. De var forsynet med en 12 cylindret væskekølet Rolls-Royce Kestrel række motor på 535 hk. med en tophastighed på 320 km/t. Nimroden var også helt moderne idet den besad radioudstyr, som gjorde kommunikation mulig. Som bevæbning fik den 2 stk 8 mm danske maskingeværer. Maskinens kvaliteter blev bevist i marts 1935, hvor søløjtnant S.E.B. Grønbeck slog dansk højderekord med 10.500 m. Nimrodden deltog i flere udenlandske stævner og blev vist på en internationale flyveudstilling i Forum.

Luftmarinen flyttede til Aunø

Luftmarinestation Ringsted havde ikke optimale muligheder for at betjene moderne jagermaskiner og pladsen var generel for lille og for tæt på bebyggelsen. Den 23. august 1936, 9 måneder før luftmarinestationen skulle nedlægges, kom der en helsides artikel i Ålborg Stiftstidende skrevet af digteren Emil Bønnelycke med et meget kritisk og negativt indhold. Bønnelycke var kendt for en stor fremtidsstro på teknikken og hans artikel gik i store træk ud på, at Luftmarinestationens lokaler og hangarer var i ussel forfatning og det var en skam for nationen, at man ikke ofrede flere penge på marinen. Indholdet, mandskabet og materiellet

var derimod af en første klasses beskaffenhed, som kun kunne roses for at man udholdt et så ringe arbejdsmiljø. Bønnelycke, der blev budt til frokost i officersmessen, oplevede de unge beskedne marineofficerer med stor sympati. I sin artikel opremsede han hele luftmarinestationens besætning til at være chefen, kaptajnløjtnant Erik Rasmussen, en flyvelærer kaptajnløjtnant Dalbro og yderligere 3 flyveløjtnanter, en regnskabsfører, en kvartermester og 12 værnepligtige (6 hangarfolk og 6 til rengøring) samt 6 uddannede flyvemekanikere. Forfatteren nævner intet om, at det almene forfald han så i hangarerne, nok var betinget af at man skulle flytte til Avnø og Ringsted formelt nedlægges som luftmarinestation fra 31. maj 1937.

Afgørende for flytningen var, at marinens nye flyvestation på Aunø, hvor flyveskolen havde haft til huse siden 1930, skulle bygges ud med tidsvarende hangarer, kaserne, værksteder og garage og andre nødvendige bygninger, således at det var en naturlig løsning at koncentrere Flyvevæsenets virksomhed på Aunø. Der var givet midler til udbygningen af Aunø og hæren havde samtidig købt Det røde Hus på Teglovnvej, der havde huset Luftmarinens administration og underbringelse. En af de årsager, der mere konkret var afgørende for flytningen, var de vanskeligheder som



Luftfoto med ostemejeriet på Næstvedvej og arealet hvor den tidligere luftmarinestation var placeret. Den gamle faste hangar blev først nedrevet i 1955. Luftfoto med ostemejeriet på Næstvedvej og arealet hvor den tidligere luftmarinestation var placeret. Den gamle faste hangar blev først nedrevet i 1955.

den nyeste jagertype Nimrod havde ved at lande på Ringsteds begrænsede baner. Flyvepladsen var simpelthen utilstrækkelig for denne type og allerede fra 1935 var det hensigten at nedlægge Ringsted til fordel for Avnø, hvor man havde fri indflyvning og gode udvidelsesmuligheder.

Som afslutning kan man igen citere oberstløjtnant Henrik Harms, der som ung søløjtnant virkelig gjorde sine erfaringer på Ringsted Luftmarinestation.:

”Men årene i Ringsted var en lykkelig tid. Gik man op med en Dankok alene, ingen ”jordforbindelse” alt afhæng af en selv. Man lavede sine stuntfejl kun

med selvkritik. Jernbanestationerne havde nogle dejlige navneskilte til navigationsbrug, og dengang blev man ikke kritiseret for lavtflyvning. Man kunne alene i himmelrummet føle sig som en Columbus stævrende mod ukendte horisonter. Det var simpelthen Lykken!”

Bilag.1 (Franck: Marinehistorisk Tidsskrift.)

De enkelte Dankok-fly var nummereret fra 151 til 165 og der foreligger nøje regnskab for hver enkelt.:

Nr.151 blev modtaget fra England i januar 1926. Den blev afskrevet d. 6.10

1927. Årsag var totalvrag efter brand på jorden. Total flyvetid 19 timer 25 minutter.

Nr.152 blev modtaget fra England i januar 1926. Afskrevet d.6.9 1939 på grund af alder. Flyvetid 766 timer 45 minutter.

Nr.153 modtaget fra England i januar 1926. Afskrevet d.18.2 1932 på grund af alder, efter landingshaveri. Flyvetid 432 timer.

Nr.154 blev modtaget fra Orlogsværftet den 14.1 1927. Afskrevet 13.2 1935. Totalforlist ved Gudme nær Slagelse. Føreren dræbt.

Nr.155 blev modtaget fra Orlogsværftet 12.2 1927 og afskrevet den 10.2 1936. Totalforlist ved Sigersted. Føreren dræbt. Total flyvetid var 787 timer 50 minutter.

Nr.156 modtaget fra Orlogsværftet 12.2 1927 og afskrevet 12.2 1935. Totalforlist på Avnø. Føreren dræbt. Flyvetid 657 timer.

Nr.157 modtaget fra Orlogsværftet 28.11 1927 og afskrevet 25.1 1933 på grund af alder efter landingshaveri. Flyvetid 498 timer.

Nr. 158 modtaget fra Orlogsværftet 28.11 1927 og afskrevet 6.9 1939 på grund af alder. Flyvetid 704 timer 5 minutter. Er bevaret og ejes af Tøjhusmuseet i København.

Nr.159 modtaget fra Orlogsværftet 28.11 1927 og afskrevet den 6.11 1939 på grund af alder. Flyvetiden var 798 timer og 55 minutter.

Nr.160 blev modtaget fra Orlogsværftet 28.11 1927. Afskrevet 9.8 1934 på grund af alder efter landingshaveri. Flyvetid 465 timer

Nr.161 modtaget fra Orlogsværftet den 23.5 1928 og afskrevet 28.6 1928 som totalforlist nær luftmarinestation Ringsted med en flyvetid på 89 timer og 30 minutter.

Nr. 162 Modtaget fra Orlogsværftet 23.5 1928 og afskrevet 6.9 1939 på grund af alder med en flyvetid på 644 timer og 25 minutter.

Nr. 163 modtaget fra Orlogsværftet 23.10 1928 og afskrevet den 28.1 1930 som totalforlist efter kollision med *Nr.165* ved Gedser. Flyvetid var 101 timer og 45 minutter.

Nr.164 modtaget fra Orlogsværftet 13.11 1928 og afskrevet 20.6 1934 på grund af alder efter landingshaveri. Flyvetid 411 timer.

Nr.165 Modtaget fra Orlogsværftet 16.11 1928 og afskrevet den 28.1 1930. Totalforlist efter kollision med *Nr.163* ved Gedser. Flyvetid 86 timer og 30 minutter.

Bilag 2. (Liste i Historiens Hus, Arkivet)

Stationschefer Marinestation Ringsted.
1926 - 1928 Søløjtnant E.A. Jensen
1929 Kaptajnløjtnant H.F.Kjær
1929 Kaptajnløjtnant E.A.Jensen
1930 Kaptajnløjtnant E.A.Jensen
Søløjtnant H.V.Jastrau
Søløjtnant Henrik Harms

Søløjtnant E. Rasmussen
 Søløjtnant S.H.Topsøe-Jensen
 1931 Søløjtnant E. Rasmussen
 Søløjtnant T.S.Prip
 1932 Søløjtnant E.Rasmussen
 Søløjtnant K.Riemann
 1933 Søløjtnant E. Rasmussen
 Søløjtnant K.Riemann
 1934 Søløjtnant S.E.B. Grønbech
 Søløjtnant T.S.Prip
 Søløjtnant E. Rasmussen
 1935 Kaptajnløjtnant E. Rasmussen
 Søløjtnant S.E.B. Grønbech
 1936 Kaptajnløjtnant E.Rasmussen

Litteratur:

Ancker, Poul E.: De danske militære flyvestyrkers udvikling 1910-1940. Odense 1997.
Bønnelycke, Emil: Hos flyverne på Luftmarinestationen i Ringsted. Aalborg Stiftstidende, søndag d. 23. august 1936.
Franck, Erik :Marinens fly. Marinehistorisk Tidsskrift 1988 nr.4.
Grandjean, Asger: Flyvevæsenet. Selskabet for udgivelse af kulturskrifter.

Indgår i: Dahl, K. red: Danmarks Flaade. København 1934
Koefoed, Hans: Danske militære Fly gennem 50 år. København 1962.
Larsen, Allan Steen: Luftmarinestation Ringsted del 1 Flyveskole og del 2. Luftfjagerstation..IPMS-nyt (International Plastic Modellers' Society) 1992.
Probst, Niels: Dansk marineflyvning 1911 1998. Orlogsmuseet, København 1998.
Schrøder, Hans A.: Historien om flyvevåbnet. København 1990.
Steensen, R. Steen. red.: Flåden gennem 450 år. København 1961.
Steensen, R. Steen. red.: Flåden gennem 475 år. København 1974.
Marineministeriets kundgørelser for Søværnet A.1926. København 1927.
Marineministeriets kundgørelser for Søværnet A.1937. København 1938.

Til Middelhavet efter krigsfanger Krydseren VALKYRIENS togt juli – september 1919

Af Søren Nørby, cand. mag.

Under 1. Verdenskrig endte en række af indbyggerne i det Sønderjylland, som Danmark havde tabt i krigen 1864, i allierede krigsfangelejre langt

fra de hjemlige himmelstrøg. Da der i 1920 skulle stemmes om de tabte områder skulle tilbage til Danmark, ønskede man fra dansk side, at alle med tilhørsforhold til Sønderjylland skulle få mulighed for at stemme. I juli 1919



Ifølge Haandbog for Søværnet 1920 forløb VALKYRIENS 1. togt i 1919 således: 14/5 kommandohejsning, 17/5 inspektion af General-inspektøren for Søværnet og afgang fra Sundet, dernæst øvelser i danske farvande frem til 18/6, hvor Kristiania (Oslo) blev anløbet. Derpå fulgte endnu 14 dages øvelser i danske farvande, før Orlogsværftet blev anløbet for forsyninger. Den 11/7 blev kursen sat mod Skagen og Nordsøen. 15/7 blev Leith anløbet, fulgt i hurtig rækkefølge af Funchal (27/7) og Gibraltar (4/8) og den 14/8 nåede krydseren Alexandria. Den 18/8 gik det igen mod Danmark. Ruten gik via Malta (22/8), Gibraltar (28/8), Dartmouth (4/9) og den 9/9 rundede VALKYRIEN igen Skagen. Dagen efter nåede man Helsingør Red og senere samme dag København. Den 13/10 inspicerede Generalinspektøren for Søværnet skibet, og samme dag afløb VALKYRIEN Orlogsværftet. Den 18/9 strøg krydseren kommando. (Orlogsmuseet)

fik krydseren VALKYRIEN derfor ordre om at afbryde årets kadettogt for at gå til Middelhavet og her afhente en række krigsfanger i den ægyptiske havneby Alexandria samt fra den britiske base på øen Malta. Chefen for VALKYRIEN var kommandør Hector Frederik Kiær (1862-1939), og i gemmerne på Forsvarets Bibliotek findes et manuskript til et foredrag, som han afholdt i en Marineforening – tid og sted kendes ikke – og som har dannet baggrunden for denne artikel.

Med om bord på VALKYRIEN var både daværende kronprins Frederik, hans bror arveprins Knud og den senere kommandørkaptajn Robert Steen Steensen. Sidstnævnte var en ivrig fotograf, og efter hans død i 1968 blev bl.a. et fotoalbum fra det her behandlede togt overdraget til Marinens Bibliotek. Hovedparten af de her viste billeder er således alle taget af R. S. Steensen.

VALKYRIENS togt som skoleskib var blevet indledt i maj 1919 med øvelser i danske farvande og besøg i både danske havnebyer samt Kristiania (nuværende Oslo) i Norge. Årets kadettogt gik også til udlandet, og i begyndelsen af juli gik krydseren til Orlogsværftet for at genforsyne før det gik mod den portugisiske ø Madeira.

Den nyligt overståede Verdenskrig havde bl.a. medført en mangel på kul i Danmark, og for at få kunne nå hele



Kullastningen i Leith blev besværliggjort af en lokal strejke blandt havnearbejderne. Krydserens menige mandskab nægtede at optræde som ”skruebrækkere”, og det blev derfor nødvendigt at lade de ombordværende kadetter stå for det fysisk hårde arbejde med lastningen af de sidste 40 tons kul. Selv om der reelt var tale om lydighedsnægtelse hos det menige mandskab, valgte kommandør Kiær ikke at tage retslige skridt, da mandskabet på intet tidspunkt nægtede at udføre egentlige militære opgaver om bord.

vejen til Madeira, måtte VALKYRIEN anløbe Leith, hvor 550 tons kul skulle tages om bord. Det var mere end der reelt var plads til i skibets kulkasser, så en del af kullene måtte anbringes

på skibets dæk. I denne forbindelse er det værd at nævne, at på togtet havde VALKYRIEN fire gange brand i skibets kulkasser. Problemet blev først løst da man opdagede, at den asfaltlak, som var blevet brugt til at isolere kulkasserne, på grund af krigen var af så ringe kvalitet, at den selvantændte ved så lave varmegrader, at en varm solskinsdag i Middelhavet var nok til at skabe en farlig situation om bord.

Fra Leith gik togtet videre mod Funchal på Madeira. Her otte måneder efter Verdenskrigens afslutning var fa-

ren fra miner stadig stor, og den oprindelige plan om at gå gennem Pentland Firth og vest om Irland blev droppet. I stedet gik VALKYRIEN igennem den Engelske Kanal.

Det var under det fem dage lange ophold på Madeira, at kommandør Kiær modtog telegram hjemmefra om, at VALKYRIEN skulle sætte kurs mod Alexandria for at hente ca. 100 slesvigske krigsfanger. Den overraskende ordre vagte jubel hos alle på nær skibets navigationsofficer, som havde for-

Her er en gruppe kadetter fotograferet efter kullasningen. Det kræver gode øjne at genkende kronprins Frederik, siddende med benene over kors i midten af billedet.



ventet at være hjemme igen den 15. august, da hans kone var sat til at nedkomme da. Ordren til Kiær lød på, at han skulle anløbe Gibraltar for bunkring af kul og forsyninger til togtet, og takket være god hjælp fra en britisk officer stationeret på Madeira, lykkedes det at få en aftale på plads, hvor VALKYRIEN mod at tage den britiske officers arkiv med fra Madeira til Gibraltar fik en adgangsbillet til den britiske base.

Her skulle Kiær også have nye søkort, da han ikke havde kort over Middelhavet med. Han havde derfor havde måttet klare togtet fra Madeira og til Gibraltar med et søkort, der dækkede hele Atlanterhavet, og derfor ikke havde mange detaljer med omkring anløbet af Gibraltar. Det lykkedes dog at finde vej gennem tågen (ifølge Kiær var der dengang tåge i Gibraltarstrædet i 23 ud af august måneds 31 dage), og den 4. august ankrede VALKYRIEN ved Gibraltar.

Her fik kommandør Kiær udviklet, at VALKYRIEN fik forsyninger til resten af togtet – ikke kun kul, men også mad, da krydseren kun var udrustet var forplejning til dets 250 mand besætning frem til 20. august. Den nye destination både gjorde togtet længere, men krævede også mad, sovegrej og klæder – fra dansk side vidste man ikke i hvilken stand krigsfangerne var - til mindst 125 mand ekstra. Den 5. august forlod VALKYRIEN igen Gibraltar og indledte

den 2000 sømil lange sejlads til Alexandria. Inden afsejlingen købte Kiær for £25 et britisk admiralitetskort over Middelhavet, og da det bl.a. indeholdt en oversigt over de kendte minefelter, gjorde det den videre sejlads mindre usikker – men de ekstra udkiggere, der kiggede efter miner i vandet, forblev på plads på hele togtet.

På vejen mod Alexandria arbejdede VALKYRIENS besætning hårdt på at gøre skibet klar til de mange passagerer. Et krigsskib har jo ikke overskydende plads til en sådan eventualitet – især ikke da VALKYRIEN som kadetskib allerede havde 60 mand ekstra om bord i forhold til dets normale besætningsstørrelse, så det gjaldt om at være opfindsomme og rykke sammen, så der blev plads til de nye passagerer. Det skete med Kiærs ord således:

"Kadettessen blev straks skåret over i 2 Dele ved Hjælp af [gardiner]. Om B.B. blev der Underofficersmesse, og om St.B. blev der Kadetmesse. Vel kunne alle Kadetter ikke sove her, men spise der og opholde sig der gik nok an, skønt Varmegraden var høj i Ægypten og da næsten hele Middelhavet igennem i August. 17 Kadetter sov i Chefens Spisestue.

Herved blev Forskibet med den egentlige Underofficersmesse ledig, og der indkvarteredes vor egen Besætning, medens hele Forbanjeren frigjordes til Fangerne. Dette medførte dog, at man måtte genindføre den Skik, som

de ældre blandt Marineforeningens Medlemmer kan huske fra Tjenesten, at Køjerne måtte surres og stuves på Nattevagterne for Vagternes Vedkommende.”

Ni dage efter afsejlingen fra Gibraltar nåede krydseren Alexandria. Først her fik Kiær, via den lokale danske generalkonsul, flere oplysninger om den pålagte opgave. Generalkonsulen havde inden VALKYRIENS ankomst lavet et stort stykke arbejde med at identificere & lokalisere de personer i allieret varetægt i de mange krigsfangelejer i Ægypten, som var berettiget til at komme med VALKYRIEN hjem til Danmark. Kravene for at få en plads om bord i VALKYRIEN var, at vedkommende var født i det område, som der nu skulle stemme om, og for Kiær var det vigtigt at slå fast, at ens ret til at komme med VALKYRIEN ikke blev påvirket af, om man havde tænkt sig at stemme dansk eller tysk ved den kommende afstemning.

Det tog nogle dage at få papirarbejdet på plads og udvalgt præcis hvilke krigsfanger, der levede op til kravene til en plads om bord i VALKYRIEN, men klokken 9 om morgenen den 17. august lå med Kiærs ord *”alle vore store Rofartøjer samt Jerndampbarkassen og Vedetbaden inde ved Alexandrias Kaj ned Dannebrog vajende fra hvert Fartøj”* klar til at tage skibets nye passagerer om bord.

Fra dansk side havde man kalkuleret med at ville hente i alt ca. 100 mand hjem med VALKYRIEN, men i Alexandria steg 5 officerer, 2 søkadetter, 103 militære fanger og 11 civile fanger - alle med synlig glæde - ned i de danske fartøjer.

Som eksempel på de tyskere, som VALKYRIEN havde med retur til Danmark, nævner Kiær selv denne person:

”Kaptajnløjtnant zur See, fhv. Næstkommanderende på den tyske Krydser ”KÖNIGSBERG”, der trak sig op ad Ruffianfloden i tysk Østafrika og der forsvarede sig i Måneder, indtil Englænderne [...] ødelagde den. Den ca. 400 Mand store Besætning sluttede sig til de tyske Landstyrker i Østafrika, der kæmpede heldigt over for Englænderne i ca. 2½ År, indtil de måtte overgive sig i 1919, og de fleste af disse Tropper og en stor Del af Kolonisterne og Funktionærerne sad nu som Fanger i de ægyptiske Lejre. Kaptajnløjtnanten var født i Rendsborg i Begyndelsen af Firserne af tyske Forældre, Faderen Embedsmand, og da han var Dreng, forflyttedes Faderen til Sydtyskland, og senere har Sønnen ikke haft med Slesvig at gøre. Nu hentede vi ham hjem for at han kunne stemme for Tyskland.”

Blandt krigsfangerne var der stor usikkerhed om, hvordan de ville blive behandlet om bord i VALKYRIEN – som krigsfanger eller som fri mænd? Usik-

kerheden varede dog kun til krydserens fartøjer nåede frem til VALKYRIEN. Her blev der pebet faldereb, for Kiær havde besluttet, at alle skibets passagerer var sønderjyder, og derfor skulle behandles som danskere – også selv om han var klar over, at da hovedparten af dem kun havde perifer tilknytning til området, ville de nok ville stemme tysk til den kommende afstemning. Straks de var kommet om bord bød Kiær dem velkommen og meldte dem – på engelsk -, at de fra nu af og indtil udskibningen i dansk havn, var Eksfanger, og at Kiær havde kvitteret for dem hos de engelske Myndigheder med den for-

pligtelse, at de ikke kom i land de havne, som krydseren måtte anløbe på vejen hjem til Danmark. Kiær gjorde en dyd ud af at undlade at benytte udtrykket fanger. I stedet var eksfangerne nu passagerer i krydseren VALKYRIEN.

Alexandria var også ramt af havnestrejker, så VALKYRIENS besætning måtte igen selv stå for lastning af kul til skibets kedler – denne gang af 50 tons, der lige akkurat var nok til togtets næste mål: Malta. Krydserens afsejling blev forsinket pga. maskinskade, men ved 01-tiden den 18. august 1919 forlod krydseren den ægyptiske havneby. Fire dage senere nåede VALKYRIEN

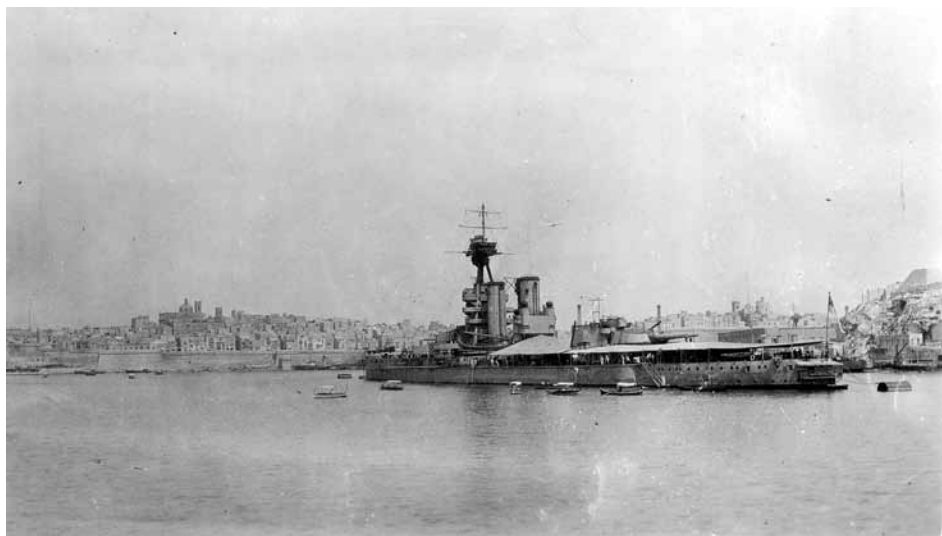
Sønderjyder gør bakstørn. Om bord blev skibets passagerer inddelt i bakker (kaldet passagerbakker) og fik skytsedler med oplysninger om deres plads for skafning, køjeplads samt redningsfartøj. De blev mønstret hver morgen og aften, men havde ellers fri. Eneste faste opgaver var rengøring af deres soverum og skaffegrejer mm.



Malta. I øens krigsfangelejer befandt sig også en række mænd, som måske levede op til kravene om at komme med VALYRIEN hjem, men samtidig var Kiær klar over, at pladsen om bord allerede var trang, og at han derfor måtte være meget tilbageholdende med at give plads til de personer, som måske ikke 100 % levede op til kravene. Kiær valgte at interviewe hver enkelt kandi-

dat personligt, men at det ikke lettede processen beskriver han således: ”Når sådan en stakkels Fyr står rystende foran En, med et bedende Blik i Øjet, med Længsler efter Genforening med Hjemmet efter 5 Års Adskillelse præget i hvert et Træk, da at afvise dem og se dem vende sig om med Fortvivlelse og Tårerne trillende ned ad Kinderne.”

Malta. Dreadnought MARLBOROUGH i Krigshavnen. Under anløbet af Malta fik VALKYRIEN endnu to officerer om bord, så krydserens officersmesse skulle huse 9 ekstra officerer. Det lod sig kun lige akkurat gøre. Om de nye messemedlemmer udtalte Kiær: ”blandt de 9 nye Messemedlemmer i ”VALKYRIEN”s Officersmesse var Officersmesserne i så berømte Skibe som Krydseren ”EMDEN”, Krydseren ”KÖNIGSBERG” og Krydseren ”BREMEN” repræsenterede, og på den månedlange Rejse hjem fra Alexandria fik man sig mangan en interessant Samtale med disse Officerer. Men altid på Engelsk!” I lyset af især de tyske ubådes sænkning af mange danske handelsskibe under krigen gav Kiær besked på, at der ikke måtte tales tysk i messen – hvilket dog ikke gav problemer, da de nye messemedlemmer alle havde lært engelsk i løbet af deres krigsfangenskab.





Hjemad - gennem Gibraltarstrædet. Mange af VALKYRIENS passagerer havde tilbragt 3 -4 år i allierede krigsfangelejre, inden de her fik muligheden for igen at komme hjem til deres familier. Ifølge Kiær var der "på hele Rejsen ikke en Mislyd mellem disse ca. 150 Fanger og vor ca. 250 Mand store Besætning og det til Trods for, at man forstår, at Dækket på "VALKYRIEN", der kun er et Skib på 3.000 Tons, med et ret udstrakt Kanonbatteri, fra Morgen til Aften var overfyldt med Mennesker." Billedet giver et godt indblik i, hvor tætpakket der har været om bord i krydseren på togtet mod Danmark.

Den danske konsul på Malta havde imidlertid kun fundet 17 personer, som kunne tænkes at skulle med krydseren hjem, og det tillod Kiær at være så human, at han tilmed medtog 6-7 personer, som ikke levede op til kravene – men: "man er jo Sømand, og at se sådan 7 ældre Skibsførere og Styrmande, der var blevet stoppede i Suez kanalen og Rødhavet i August 1914, taget fra Skib og anbragt her, og som man nu kunne hjælpe, det var ikke til at stå for [...]. Disse Folk havde jo ikke

været med til at udøve Undervandsbådsskændslen over for fredelige, neutrale Søfolk og måske ikke hørt om denne Fremgangsmåde inden for deres Fængsels Mure. Og hvor de længtes hjem efter Kone og Børn! Alle var de jo forholdsvis ældre Personer."

Resultatet af Kiærs interviewrunde blev, at antallet af passagerer om bord i VALKYRIEN blev forøget med 2 officerer, 5 militære fanger og 30 civile fanger plus de 7 førnævnte skibsførere fra handelsflåden. Det fik det samlede



Ved Helsingør kom den sønderjyske komitee om bord. Komiteen uddeler flag og cigaretter.

antal passagerer op på 165 Mand!

Fra britisk side var der ingen problemer med at få de syv ekstra mand med hjem, og de britiske myndigheder var tydeligt glade for at slippe af med så mange krigsfanger som muligt – som Maltas guvernør, den britiske Field Marshal H. C. O. Plummer, udtalte til Kiær: *"Tag hele Lejren, om De kan, så kan vi komme af med den jo før jo hellere!"*

Under opholdet i Grand Harbour på Malta undveg fire tyske krigsfanger fra en af øens fangelejre. Det var oplagt, at de ville forsøge at snige sig om bord på VALKYRIEN, og som blinde passagerer komme med til Danmark, og en af de fire blev da også dagen efter fundet om

bord i VALKYRIEN – og prompte leveret tilbage til de britiske myndigheder -, mens en anden blev arresteret på kajen ud for krydseren. De to sidste var endnu på fri fod, da VALKYRIEN lørdag den 24. august igen forlod Malta, men var ikke med krydseren hjem.

Togtet hjem inkluderede to korte anløb af Gibraltar og Dartmouth, hvor krydseren skulle laste kul. I Dartmouth var der stadig strejke blandt havnearbejderne, men VALKYRIENS passagerer meldte sig frivilligt til at laste kullene, hvilket de fik lov til – og tilmed fik de den løn, som Kiær skulle have givet de britiske havnearbejdere.

Den 8. september nærmede VALKYRIEN sig Danmark og denne dag blev de første drivende miner observeret nær

krydseren. Vejret var dårligt, og derfor var flere af minerne tæt på skibet, før de blev observeret – og sænket med kanonild. Den 8. september blev således fem drivende miner sænket med kanonild fra krydseren – den ene mine på blot 200 meters afstand.

Den 10. september stod VALKYRIEN Øresund ind. Ved Helsingør kom en komite om bord, hvis opgave bl.a. var at sørge for, at de af skibets passagerer, som ikke havde familie eller andet i København, fik tilbudt et sted at bo, mens de ventede på transportlejlighed videre til Slesvig eller Tyskland. Ved ankomsten til København blev der afholdt en række festligholdelser for de tilbagevendte, men Kiær deltog ikke i disse, da hans mening var, at: *"Resultatet ca. 50 danske Stemmer af 165 hjemførte Personer nærmest hørte hjemme i et Sørgespil."*

Under hele hjemrejsen fra Alexandria havde Kiær et forbillidligt samarbejde med et dansksindet medlem af passagerne, og gennem ham fik Kiær efterfølgende en liste over de sikre danske stemmer, og Søværnets Kadetkorps sendte dem efterfølgende et fotografi af VALKYRIEN, hvor der forneden ned guldbogstaver var trykt:

Fra Det Danske Kadetkorps til Krigsfangennummer..... N.N.

Kiær slutter sit foredrag med ordene: *"disse Billeder, ved jeg, har Hæders*

pladser i de respektive Hjem."

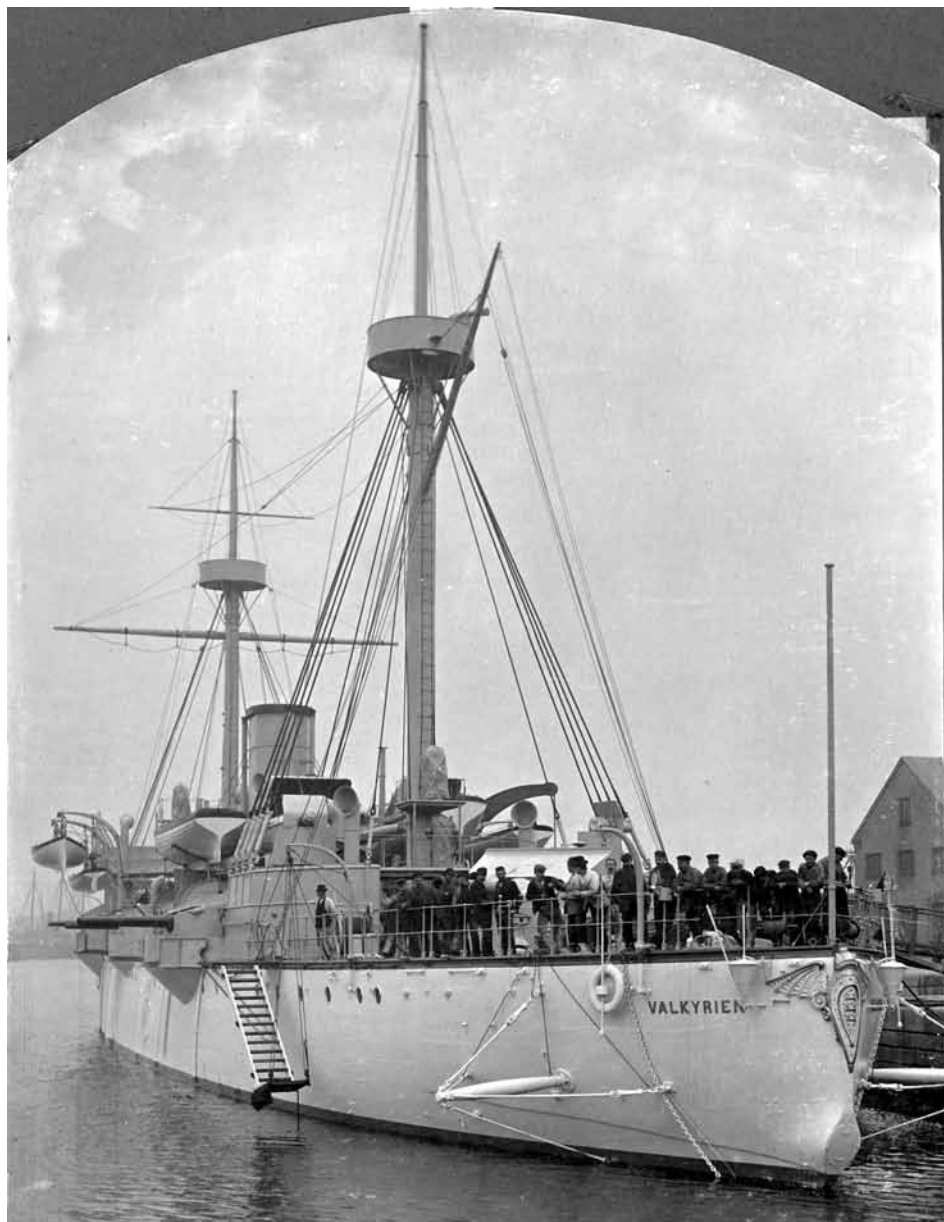
Kiær afgik som chef for VALKYRIEN den 18. september 1919, og blev afløst af kommandør A. V. Scheel. Kort tid efter blev kursen igen sat mod fremmede have, og den 16. december afhentede VALKYRIEN endnu 135 sønderjyske krigsfanger, denne gang i den franske havneby Rouen – men det er en anden historie...



Sønderjyderne gaar i Land med deres Kvartér-værter.

Litteratur

Kiærs manuskript "Sønderjyske krigsfangers hjemsendelse med krydseren VALKYRIEN 1919" kan lånes på Forsvarets Bibliotek. Derudover er brugt Haandbog for Søværnet 1920 samt Steensens fotoalbum "H.M.S. VALKYRIEN 1919".



Et billede af VALKYRIEN sandsynligvis i perioden 1902-10. Hvor vides ikke. Det ligner ikke søfolk der står på agterdækket.

En beretning fra MAS ODDEN 1962

Poul Lønholdt



Poul og vennen LEO på MAS Odden 1962.

Jeg synes lige du skal have en lille beretning fra tiden dengang på skydeskolen i 1962.

Når vi var alene og skulle gå rundering på skydeskolens arealer fulgte vi en sti mod øst helt ud til spidsen af Griben, vi skulle ved forskellige små poster vende metalbrikker. Når det var efterår og vinter kunne det godt nok være noget af en oplevelse at gå disse ture, når der var måneskin, blæsevejr og forrevne skyer på himlen, ja det kunne godt være lidt uhyggeligt, fordi næsten helt ude ved spidsen af Griben stod der

nogle kasser, hvori der blev opbevaret grej, når så vinden ruskede hoppede lågene på disse kasser op og ned, vi kaldte dem for ligkisterne..... Helt ude på spidsen var der et metalskilt, hvori der var nogle huller efter pistolskud, det viste sig at være en marinesoldat, som i metalskiltet troede at se en skikkelse, han tog sin pistol op og fyrede et par skud ind i skiltet, denne marinesoldat blev efter forlydende hjemsendt.

Når jeg gik disse ture om natten havde jeg gerne skydeskolens gamle



Pælen på den yderste pynt med metal-skilt og huller efter 9 mm bekydning.

schæferhund Jutta med, den var godt nok halvblind, men det var en betryggelse at have den med.!!

Jeg vil også lige nævne en gammel mand som hed Laurits, han kom troligt

hver dag inde fra Odden med sin malerbøtte med grå maling, og så gik han ellers i gang med at male pjecerne, så de altid fremstod meget velholdte, ham var vi alle meget glade for.

Det dejlige ved at være på skydeskolen var de lange week-ends, vi havde orlov 3 gange om måneden fra fredag over middag til mandag formiddag kl. 10.00, hvor der så var mønstring..... Da vi var flere som skulle hjem til Århus havde vi et problem, dengang fandtes molslinjen jo ikke, der var en købmand inde i Odden by, (Junglekøbmanden) som havde en Ford taunus til udlejning, den lejede vi så fra fredag eftermid-

Der må skydes! hofteskud med maskinpistol MP/49.





Hundevagten kunne fint bruges til at soignere 9mm Neuhausen pistol.

dag til søndag nat, bilen stod så parkeret i Kalundborg, hvor hurtigfærgen Anne Marie sejlede mellem Kalundborg og Århus..... Senere lejede vi en folkevogn-bobbel af en overfænrík på skydeskolen, det var noget nemmere, denne overfænrík stod for skydning med maskinpistol og garandgevær.

Overfænríkken, som jeg ikke kan huske navnet på, står lige bag maskinpistolskytten i forgrunden.

En eftermiddag sidder jeg på vagtkontoret, da jeg bliver ringet op af min topvagt, som står på vagt øverst øverst oppe på Gniben, her er der er en

offentlig parkeringsplads, som er åben for alle, når der ikke er skydning. På parkeringspladsen står der et skilt med påskriften: fotografering forbudt.... Topvagten siger til mig i telefonen, at der er en person, som har fotograferet ind over batteriet. Jeg får en korporal til at passe vagtstuen og begiver mig op til topvagten. Topvagten udpeger personen for mig og jeg går hen til ham og siger: det formodes at de har fotograferet ind over batteriet, hvilket han straks benægter, jeg beder ham om at følge med ned i officersmessen, hvilket han ikke har tilbøjelighed til,



Udsigt over batteriet.

jeg berører så min neuhausen-pistol med hånden og han følger straks med ned til officersmessen.

Vi går ind i officersmessen, hvor chefen for skydeskolen sidder ved et langt bord, jeg siger følgende: 409 melder chefen, at denne person er blevet taget i at fotografere ind over batteriet chefen beder om at få udleveret fotografi-apparatet, da han får det ruller han filmen frem til udtagning, hvorefter han fjerner filmen fra apparatet, derefter rækker han apparatet tilbage til ejeren med ordene: Nu opgiver de navn og adresse, hvis der ikke er billeder af batteriet får de billederne og en ny film tilsendt, hvis der er billeder af batteriet hører de nærmere..... Man skal huske på, at det var et par måneder før cubakrisen

og den kolde krig var på sit højeste!!

Jeg blev senere kaldt ind til chefen og fik bevilget en ekstra orlov.

En anden episode som jeg husker meget tydeligt : En dag hvor der var skydning efter slæbemål af Y-kutteren med vores dobbeltløbet model 36 kanon, sker der pludselig det, at et lille en-motors fly bevæger sig ind over batteriet, hvilket er strengt forbudt og hvilket radarfolkene skulle have opdaget i tide, aldrig har jeg hørt chefen råbe så højt: STOP AL SKYDNING og der blev helt stille, medens flyveren forsvandt mod øst..... radarfolkene fik en kæmpe skideballe.

Det var så lige en lille beretning så mange år efter.

Med venlig hilsen 482213/409

Poul lønholdt.



Forskellige typer af radar var der også på skydeskolen.

At kunne følge et hurtigt luftmål med en håndrettet 20 mm kanon krævede megen øvelse.





På en råkold dag i 1975 kan man jo varme hænderne i lommerne, når varmen ikke fås ved at slæbe 40 mm ammunition.



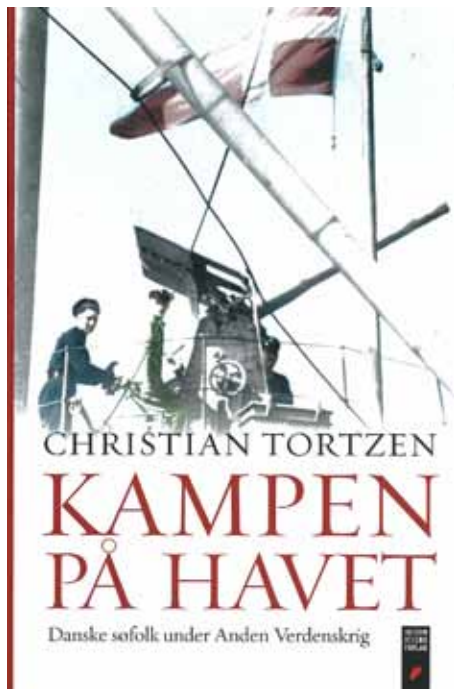
Her kan man virkelig se at skydeskolen ligger yderst på Sjællands Odde. Batteriet kan skimtes øverst i billedet - helt ude på spidsen.

Boganmeldelser

"Kampen på havet" af Christian Tortzen. Udgivet af Informations Forlag. 379 sider illustreret. Pris kr. 349.

Bogen har undertitlen *"Danske søfolk under Anden Verdenskrig"*. Den er skrevet af Christian Tortzen, som er historiker, og han har i sit omfattende forfatterskab beskæftiget sig meget med handelsflådens forhold, ikke mindst i perioden fra 1939 – 1945.

Denne bog er et flot minde over "krissejlerne", og det er lykkedes for forfatteren at få utroligt mange nuancer med. Der beskrives små og store konflikter og små og store problemer, og han har ikke lagt fingrene imellem. Krigen for de danske søfolk var på ingen måde en skildring i sort og hvidt eller de godes kamp mod de onde. Her bliver læseren indledningsvis præsenteret for to skibe, hvis skæbne tilfældigt falder helt forskelligt ud. Begge skibe passerer Skagen omkring den 9. april 1940. Det ene for indgående, det andet for udgående. Det første blev sænket under et allieret bombeangreb i Bremen i oktober 1943, hævet og bragt til Danmark, hvor det efter krigen atter blev gjort klar. Det andet deltog i mange farefulde sejlads for de allierede på verdenshavene og kom hjem igen i december 1945.



I de indledende kapitler beskriver forfatteren også skoleskibet *Danmarks elevtogt* med 120 elever, som tog sin begyndelse i august 1939. Skibet endte med at blive skoleskib for *US Coast Guard* fra 1941 til 1945 med den faste danske besætning sejlen under *Stars and Stripes*. Eleverne kom til at gøre tjeneste i mange forskellige skibe og allierede enheder, og ca. 10 % af dem satte livet til.

Herefter gennemgår forfatteren de forskellige perioder. I den indledende fase af krigen – frem til besættelsen af Danmark og Norge, fik den danske handelsflåde ganske voldsomme tab,

især i Nordsøen. Herunder blev 378 søfolk dræbt. Efter besættelsen blev handelsflåden delt i "udeflåden" og "hjemmeflåden". Den sidstnævnte måtte sejle med tyske observatører om bord i tyskkontrollerede områder, hvilket vil sige Østersøen, Nordsøen og i Kanalen ned til Rotterdam. Her regnede man med, at yderligere 359 søfolk blev dræbt ved minesprængninger, flyangreb og andre krigshandlinger rettet mod hjemmeflåden.

Hjemmeflåden sejlede ikke alene for tyskerne. Den sejlede også for det danske samfund, som skulle have leveret en lang række forsyninger og råstoffer, ikke mindst brændstoffer af forskellig art. Den var i høj grad en del af "tilpasningspolitikken" over for tyskerne. "Fragtnævnet" udpegede skibe til de forskellige ruter, og rederne fulgte normalt opfordringerne herfra. Læseren præsenteres tillige for det noget spegede spil mellem ejerforhold, profit og fædrelandskærlighed.

Udeflåden gik efter den 9. april 1940 dels til britiske og franske havne og dels til neutrale havne. Tortzen giver en meget fin beskrivelse af søfolkenes økonomiske og sociale forhold, og han giver også en grundig indføring i de forskellige forbunds kamp for deres medlemmers interesser. Specielt er det interessant at følge

kommunisterne, som jo frem til Hitlers angreb på Sovjetunionen den 22. juni 1941 ikke havde den store interesse i "kapitalisternes krig". Udeflådens tab angives til 971 dræbte søfolk. Man ved mest om de søfolk, som af den ene eller anden grund kom til at sejle for Storbritannien. Deres tilværelse var ofte præget af dårlige lønninger, hårde vagter, meget arbejde, dårlige underbringelsesforhold til søs og i land – foruden det risikofyldte arbejde med at sejle under krigsforhold. De små og ældre skibe sejlede i den britiske kystfart, medens de større og nyere skibe ofte sejlede på langfart i konvojer. Alle var truet af tyske ubåde, miner, fly og overfladekampskibe. Newcastle blev et samlingspunkt for de danske søfolk under krigen, og det var her, at deres forbund arbejdede ihærdigt på at forbedre søfolkenes kår – både de øjeblikkelige og de fremtidige efter krigen.

Indledningsvis ønskede rederne ikke at sejle for de allierede. De ville gerne gemme skibene i neutral havn til efter krigen – den varede nok ikke så længe, og så ville der herefter blive masser af penge at tjene på fragter. Den store usikkerhed, og undertiden tillige mangel på holdninger, medførte i 1940 et par mytterier, som omtales.

En del skibe søgte til neutral havn, blandt andet efter anvisninger fra

rederne. Da USA kom med i krigen, blev en del af besætningerne fra disse skibe hyret til amerikansk tjeneste, hvis ikke hele skibet kom til at sejle under amerikansk flag eller et ”bekvemmelighedsflag”. Disse søfolk har man knap så stor viden om, men der var mange danske søfolk og danske skibe med i krigen i Stillehavet.

Et af kapitlerne beskriver færingernes indsats, som formentlig ikke er kendt i brede kredse herhjemme. Den færøske fiskeflåde fiskede gennem hele krigen og sejlede fangsterne til Storbritannien, hvor fiskene var et velkomment bidrag til befolkningen, som i de indledende perioder var på randen af hungersnød. På trods af den beskedne befolkning på Færøerne (den gang ca. 20.000 personer) udgjorde de færøske søfolk en pæn del af handelsflådens bemanning. Ca. 200 mand sejlede på langfart for de allierede, og af dem omkom 30, men den færøske befolkning var ikke ubekendt med, at mændene omkom på havet.

I et af de andre kapitler beskriver forfatteren sømandskonerne og deres problemer. I hjemmeflåden var hyren lav og risikoen for ægtemændene ganske stor. For udeflådens folk var der overhovedet ingen indtægter, som kunne overføres fra udlandet til familierne. Der blev så indført nogle låneordninger, så staten gav et lån

svarende til hyren uden tillæg. Denne ordning tjente hverken nationen eller rederierne til ære.

Som antydnet var ikke alt glørværdigt, og det gør forfatteren en hel del ud af at forklare i indledningen. Da krigen var ovre og dagligdagen meldte sig, dukkede mange af hverdagens trivialiteter frem igen. Rederne kunne huske, hvilke skibsførere der ikke havde efterkommet instrukserne fra den 9. april 1940, men blot havde meldt sig til allieret krigstjeneste. Det danske samfund glemte i mange henseender de danske søfolk, som i høj grad havde medvirket til at forbedre Danmarks omdømme blandt de vestallierede. I USA og Storbritannien havde de danske søfolk et godt ry i såvel handelsflåden som i flåden.

Bogen er forsynet med talrige velvalgte illustrationer, og ud over søfolkenes situation beskriver forfatteren også på udmærket vis, hvorledes krigen gik sin gang på verdenshavene. Det er i mange henseender en særdeles læseværdig og god bog.

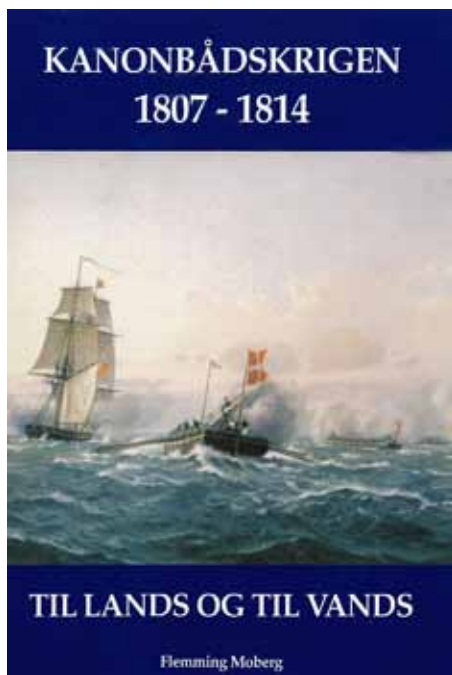
Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

”Kanonbådskrigen 1807 – 1814 – til lands og til vands” af Flemming Moberg. Udgivet af Danmarks Marineforening i 2010. ISBN 978-87-91099-09-0. 146 sider illustreret.

Marineforeningens medlemmer kan anskaffe bogen til næsten halv pris via landskontoret. Bogen forhandles blandt andet i Nyboder Boghandel, men kan skaffes i enhver boghandel via ISBN-nr. Pris kr. 170.

Bogen blev udgivet af Danmarks Marineforening i forbindelse med Flådens 500-års jubilæum i 2010. 1. oplag er væk, og 2. oplag er på vej. Overskuddet fra salget af bogen går ubeskåret til bygning af en ”replica rokanonjolle”, som Danmarks Marineforening samler penge ind til. Jollen skulle gerne ligge i vandet i 2013, når foreningen fejrer sit 100-års jubilæum.

Forfatteren er søofficer og dykker, og han har en del af sin historiske interesse og viden fra dykninger i danske farvande. Medens Europa var involveret i Napoleonskrigene, havde Danmark tre krige med englænderne. Først ”Slaget på Reden” i 1801, dernæst ”Københavns bombardement og Flådens Ran i 1807” og endelig ”Kanonbådskrigen”. Bogen handler om den sidste af de tre krige, og som undertitlen antyder, var krigen fra 1807 til 1814 en krig både til lands og til vands.



Forfatteren giver en god fremstilling af krigen og dens historiske baggrund. Efter ”Flådens Ran” rejser der sig en national protest mod englænderne og deres hårde fremfærd. Det manifesterer sig i indsamlinger til en flåde af kanonbåde. Samtidig bygges der i takt med udvidelsen af kanonbådsflåden en række skanser rundt i riget, så kanonbådene kan søge læ og støtte. Bogen omfatter selvfølgelig også aktiviteter langs den norske kyst.

Ordet kanonbåd dækker i virkeligheden to typer, nemlig den mindre ”kanonjolle” med en enkelt kanon og en besætning på ca. 24 mand

og den store type, som benævnes ”kanonchalup”. Den sidstnævnte type havde to kanoner og en besætning på op til 70 mand. I alt blev der bygget ca. 250 kanonbåde.

Sammen med dette byggeri blev der rundt omkring i dobbeltmonarkiet etableret 114 skanser og kanonbatterier på kysten. Lokalbefolkningen var i høj grad med til at bemane såvel skanser som kanonbåde. Forfatteren fortæller om bemanning, erstatningsmandskab, logistikken i al almindelig, taktik med kanonbåde etc.

Bogen beskriver et stort antal træfninger rundt omkring i riget. Nogle er mindre hændelser, andre er store konvojslag. Endelig beskrives hele kapervæsenet, som var en slags statsautoriseret sørøveri. Det var ret udbredt under denne krig, men blev langsomt modificeret og kort tid efter forbudt.

I tilgift får læseren hele historien om et af de største forlis i danske farvande, hvor to engelske linieskibe ST. GEORGE og DEFENCE strandede ved Thorsminde

juleaften 1811. Kun 18 fra besætningerne blev reddet, medens 1.391 mand omkom.

Bogen er opbygget kronologisk, men man kan meget nemt, takket være gode overskrifter, finde lokale begivenheder. Kanonbådskrigen fandt sted i hele Danmark-Norge, men de store begivenhederne var koncentreret omkring Store Bælt og den sydnorske kyst.

Bogen er forsynet med oplysninger om resterne af den dansk-norske flåde i 1807, byggeprogrammet, erobrede engelske orlogsskibe plus et enkelt svensk, hvor der var udstationeret kanonbåde og hvor der var opført batterier og skanser. Endelig er bogen forsynet med litteraturliste og oplysninger om kildemateriale og personregister.

Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

skala 1 : 30. For at opnå en bedre visuel og formidlingsmæssig effekt besluttede lauget midt på sommeren at gå væk fra denne første løsning og i stedet bygge modellen i skala 1 : 36 som en nøjagtig kopi af det originale fartøj med synlig spante- og tømrekonstruktion, samt kahyt, lastrum og kabys. En interessant detalje er fartøjets hejse- og lastspil, der giver mulighed for at vise hvordan det blev anvendt under forsyning af et større skib i åben sø, hvilket selvfølgelig forudsætter at man i lasten vil kunne se de forskellige former for tønder, kasser og sække m.v. der blev anvendt på den tid. Den valgte skala gør det f.eks. muligt at anbringe modellen ved siden af en af Orlogsmuseets 17. – hundredetals fregatmodeller i samme skala. Det ikke nogen en stor model, men til gengæld en meget krævende modelopgave, hvilket illustreres af, at der på de maritime museer kun findes ganske få af denne type modeller.

Arbejdet med modellen af mastekranen på Nyholm skrider støt fremad. Modellen udføres i skala 1 : 16, hvilket betyder, at den fra bund til top bliver ca. 3 meter høj. Den udføres som funktionsmodel, d.v.s. at kranen bliver fuld funktionsdygtig med i alt seks gangspil placeret med tre spil på hver side af kranen. For øjeblikket er toppen og de tre nederste af i alt fem stokværk ved at være færdige. Det er vanskeligt for ikke at sige nærmest umulig at forklare kompleksiteten og de enorme mængder tømmer der er anvendt ved kranens konstruktion i 1740'erne. Vi kan allerede nu konstatere, at vi aldrig tidligere

har brugt så store mængder lindetræ til bygning af en model. Allerede nu giver modellen et detaljeret billede af den omfattende konstruktion, som også vil være synlig når modellen er færdig, da vi har besluttet kun at forsyne kranen med murværk på østsiden og delvis på nord- og sydsiden. På samme måde lægger vi kun kobbertag på halvdelen af tagkonstruktionen.

Bygningen af modellen af en HUNT-fregat og nu også en TRITON-korvet (i skala 1 : 48 og 1 : 50) kører stort set planmæssigt. Skroget til HUNT-fregatten er ved at være færdig, hvorefter vi går i gang med overbygningen. Med hensyn til skroget har vi besluttet at vise beklædningspladerne med nagler efter en metode, vi har fået anbefalet af en af laugets dygtige medlemmer på Fyn. Vi har ikke prøvet det før, ligesom det heller ikke er anvendt på nogen af Orlogsmuseets hidtidige modeller.

Endelig skal det nævnes, at der som enkeltmandsprojekt også arbejdes med en model i skala 1 : 50 af en torpedo/missil-båd af WILLEMOES-klassen fra 1975. Skroget er færdigbygget i en meget fin kvalitet, og der er nu så småt taget fat på arbejdet med overbygningen og de komplicerede gittermaster. Herudover afventer modellen af torpedobåden GLENTEN fra 1933 i skala 1 : 50 den endelige færdiggørelse. Lauget ser endvidere frem til, at museet finder mulighed for opstilling af kanondæksmodellen i skala 1 : 10, som lauget færdiggjorde sommeren 2010.

Poul H. Beck

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2011 – 2012

Onsdag den 26. oktober 2011 kl. 19.30

Foredrag: Kriegsmarinens nybygningsprogram på danske værfter 1940 - 1945.
Lars Jordt

Onsdag den 23. november 2011 kl. 19.30

Foredrag: Flådens nybygningsprogram under besættelsen.
Tom Wismann

Onsdag den 25. januar 2012 kl. 19.30

Foredrag: Dansk Marineflyvning i 100 år.
Niels Probst

Onsdag den 29. februar 2012 kl. 19.30

Foredrag: ”Krydseren HEIMDAL og kadettogtet til Sultan Abdul Hamid IIs hof i 1908.
Lars Wismann

Onsdag den 11. april 2012 kl. 19.30

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske 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.