

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



45. årgang

Nr. 3 - august 2012

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm, hvor der hver tirsdag er travlhed med de forskellige modelprojekter, der er i gang. Det kan man læse mere om herunder.

Arrangementer i andet halvår 2012

Derudover afholder vi velbesøgte laugsaftener ("onsdagsaftenerne") på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte. Programmet for disse aftener er følgende:

Onsdag den 5. september kl. 19.30:

Foredrag ved Tom Wismann

622 dage på havet under krigsforhold

– med *Handelsstörkreuzer ATLANTIS på "jagt"*.

Fra den 13. marts 1940 til 22. november 1941 var den tyske Handelsstörkreuzer ATLANTIS til søs på verdenshavene for at jage allierede handelsskibe, skabe frygt og binde engelske militære ressourcer. ATLANTIS var ikke i havn en eneste gang. Efter at have taget seks priser og sænket 16 allierede handelsskibe blev ATLANTIS selv sænket i Sydatlanten, 5.000 sømil fra nærmeste tysk kontrollerede havn. Men historien stopper ikke her – her begynder en beretning der næsten er mere fantastisk end de foregående 622 dage. Efter yderligere ca. 35 dage på havet, endnu en sænkning, sejlads i åbne både og i ubåde, nåede 305 af en besætning på 317 mand i juledagene 1941 hjem til de tysk kontrollerede havne i Frankrig.

Historien om ATLANTIS tog er en af søkrigshistoriens mest fantastiske!

Onsdag den 3. oktober kl. 19.30:

Foredrag ved arkæolog Claus Rohden Olesen

DANNEBROGE 1710

– *marinearkæologiske fund og observationer*

Det stolte linjeskib DANNEBROGE led i 1710 en krank skæbne i kamp mod svenskerne i Køge Bugt, da det sprang i luften den 4. oktober og tog næsten 600 mand med sig i døden, heriblandt skibets chef, Iver Huitfeldt.

Det var DANNEBROGE, Modelbyggerlauget byggede i anledning af søværnets 500-årsdag i 2010. Modellen er nu opstillet hos Søværnets Operative Kommando i Brabrand.

Claus Rohden Olesen fortæller om de fund og observationer, man har gjort sig ved undersøgelser af vraget, og om konstruktionsmæssige detaljer, der er blevet åbenbaret under arbejdet.

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



45. årgang

Nr.3 - august 2012

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Niels
Probst - E-mail: nmprobst@sol.dk
eller tlf. 4586-6983

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh, Havdrupvej 88, 2700
Brønshøj. E-mail:
formand.ombf@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
e-mail: twismann@gmail.com

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:	
Stralsund en (dansk) marine- historisk oplevelse <i>Lars Jordt</i>	3
De var to <i>Peder Ellegaard Larsen</i>	12
John Paul Jones Amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral (del 1 af 2) <i>Per Jacobsen</i>	22

www.marinehist.dk

Forside: Preussens anden flådehavn blev anlagt på øen Dänholm i Strelasund udfor Stralsund. I baggrunden ses kanonbådsskurene der blev bygget omkring 1850, foran ligger klubbet FREUNDSCHAFT med flag over top, og med lystbåde på siden, skibet blev bygget på Orlogsværftet i 1918 som MINEKRAN VI. FREUNDSCHAFT tjener i dag som stationært klubskib for den lokale sejlkub. (Lars Jordt)

STRALSUND

en (dansk) marinehistorisk oplevelse

af Lars Jordt

I 2011 blev jeg sendt til Stralsund i Vorpommern, for at lede tilsynet med bygning af 2 nye færger til Scandlines færgerute mellem Gedser – Rostock, i øvrigt på Volkswerft der i perioden fra 1997 – 2007 havde været ejet af A. P. Møller koncernen. I løbet af dette godt et år lange ophold fandt jeg hurtigt ud af de mange marinehistoriske forbindelser og modsætninger, der har

været over Østersøen mellem Stralsund, Rügen og Vorpommern på den ene side og Danmark på den anden side.

Vi flyttede ind lige ned til havnen i Stralsund's gamle bydel, og den første lille rundtur viste at her lige om hjørnet på Kron-Lastadie var den Preussiske flådes vugge. Flåden blev grundlagt i 1815 med overførslen af 6 svenske kanonbåde til Preussen. I 1827 grundlagdes på Kron-Lastadie, som

Kron-Lastadie er under renovering og bliver ombygget til markedshal med butikker, caféer og sågar et bryggeri værtshus fra Stralsunder bryggeriet, hvis premium mærke hedder Störtebeker efter den berømte pirat, der i en periode havde dansk kaperbrev. Det var her ved Kron-Lastadie at Preussens første flådehavn blev anlagt. (Lars Jordt)





Venderborgen Cap Arcona set fra luften, der er i tidens løb – siden 1169 eroderet en del af kridt klinterne, men det er stadig tydeligt at se hvor velplaceret borgen var, og hvor svært det må have været at erobre den. Området, hvor nogle af voldene stadig kan ses, er i dag en turistattraktion, med bl.a. en kopi af guden Swantevit. (Foto: Lars Jordt)

var et gammelt svensk marinearsenal, Preussens første marinestation. Kron-Lastadie er i dag total renoveret og indrettet som markedshal, med brygværtshus, caféer og butikker.

Under treårs krigen mod Danmark i 1848 – 1850 blokerede den danske flådede de Preussiske Østersøhavne, deriblandt også Stralsund, - men den danske flådes overlegenhed var så stor at det kun blev til få og små træfninger ud for Vorpommern og Rügen.

Først i 1850'erne flyttede den preussiske

flåde til øen Dänholm i Strellasund, kun et par km fra Stralsund. Under den anden Slesviske krig i 1864 blokerede den danske flåde igen Preuserne, og det var bl.a. fra Stralsund og Swinemünde (i dag Polen) at en Preussisk flåde med korvetterne ARCONA, NYMPHE og dampyachten LORELEY stod ud mod den danske flåde, mens 1. kanonbåds flotille der var stationeret på Dänholm lå på lur. De mødte den 17. marts 1864, den danske eskadre med skruelinieskibet SKJOLD,

skruefregatterne TORDENSKJOLD og SJÆLLAND, skruekorvetterne HEIMDAL og THOR samt kuldampere NEWSKY, syd for Sassnitz på Rügen.

Træfningen medførte ikke de store skader på hverken de danske eller preussiske skibe, men preusserne opgav at overføre deres flåde til kampene ved Dybbøl og Als, så på det strategiske plan var det en dansk sejr.

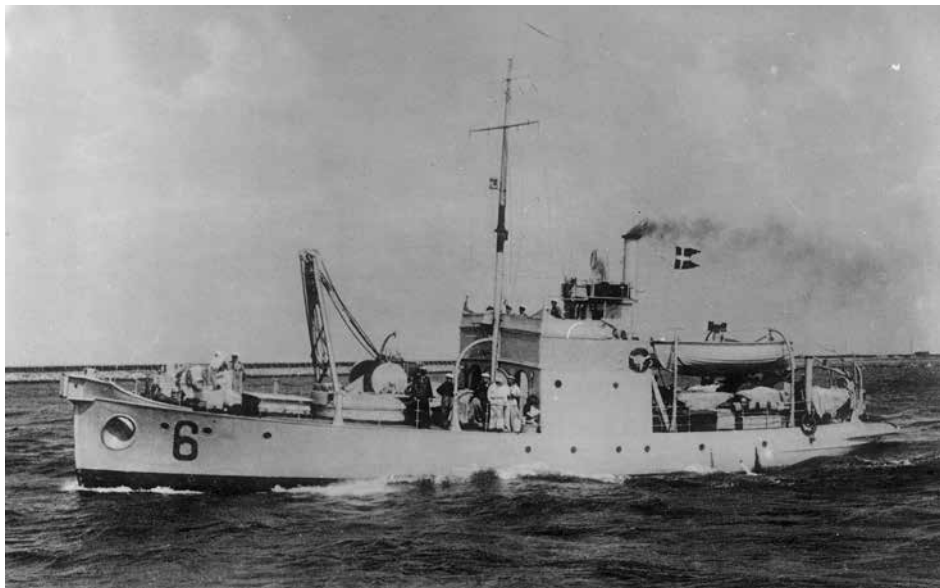
Men allerede længe før var der stridigheder mellem danskerne og beboerne i det område der i dag hedder Vorpommern hvor Stralsund ligger. De første var Venderne, der med deres søroveri generede den danske handel i Østersøen. Biskop Absalon drog i 1169 over Østersøen med sin flåde for at slå Venderne, som havde deres store fæstning på Kap Arkona. Biskop Absalons tropper besejrede Venderne, besatte Kap Arkona og ødelagde Vendernes gudestatue Swantevit, noget Saxo Gramaticus har beskrevet så levende i sin Danmarks krønike.

I årene derefter og indtil 1325 var Rügen og de nærliggende landområder en del af den danske konges rige og administreret af Fyrsten af Rügen.

Allerede i 1234 blev Stralsund en Hansestad, og kalder sig den dag i dag for Hansestad Stralsund. Hanseforbundet var en handelsforbund af byer primært i Nordtyskland, men så langt op som til Tallin i Østersøen og så langt ned som til Köln i midt Tyskland. Hansestæderne var både

vigtige handelspartnere for Danmark, men også konkurrenter og til tider fjender. Der blev udkæmpet adskillige slag og krige, bl.a. Valdemar Atterdags erobring af den vigtige hansestad Visby på Gotland i 1361, ligesom begge parter med jævne mellemrum udstedte kaperbreve til sørovere som så havde fri lejlighed til at angribe fjendens skibe. En af de berømte sørovere var Klavs Störtebeker, som i en periode havde kaperbrev fra den danske konge, og som i 1401 fik hugget hovedet af i Hansestaden Hamburg. Klavs Störtebeker holdt til på Rügen og hvert år afholdes der i Ralswiek Störtebecker festspil, på den flotte naturtribune.

Hanseforbundet blev langsomt svækket, og i 1648 blev Vorpommern og Stralsund besat af svenskerne og indlemmet i Sverige, som jo på den tid var Danmark-Norges notoriske fjende. Under den store nordiske krig fra 1700 – 1720 var Stralsund og Rügen igen i centrum. Svenskerne havde gjort Stralsund til en stærk fæstning, men natten mellem den 15. og 16. november 1715 gik en saksisk/preusisk – dansk styrke i land i Grosser Stressow på Rügens sydkyst, efter at en dansk flåde under admiral Sehested først havde sikret sig kontrol over Greifswalder bodden (vand området mellem Rügen og fastlandet, syd for Stralsund). Det blev et kort slag, hvorefter svenskerne rømmede Rügen og trak sig tilbage til Stralsund mens danskerne besatte



SXTUS i sine velmagtsdage (Foto: Forsvarets Bibliotek)

Rügen. Allerede ved slaget ud for Rügen den 8. august 1715 havde danskerne sikret sig herredømmet til søs, og Stralsund hvor den svenske konge Karl 12 opholdt sig var hermed afskåret fra Sverige. Belejringen var hermed effektiv og det var kun et spørgsmål om tid inden Stralsund måtte overgive sig. Forhandlingerne om overgivelse begyndte den 19. december 1715, men Karl den 12. undslap ved en dristig flugt ad søvejen den 21-22. december, hvor han blev roet ud til et ventende svensk skib som bragte ham tilbage til Sverige, trods den danske blokade, og på trods af at den danske konge Frederik IV havde lovet ”forfremmelse uden ende” til

den der fangede Karl den 12. Herefter overgav Stralsund sig og blev besat af danskerne indtil 1720.

Efter afslutningen af den Store nordiske Krig fik Sverige Vorpommern med Stralsund tilbage, men ved fredsafslutningen efter Napoleons krigene i 1814 fik Danmark igen kontrol over Stralsund, idet Danmark fik tildelt dele af Vorpommern med Stralsund som kompensation for tabet af Norge. Det varede dog kun kort for ved en traktat mellem Danmark, Sverige og Preussen den 4/6-1815 fik Preussen overdraget Vorpommern, mod at Danmark fik Lauenburg.

I Preussens gamle marinehavn Dänholm kun nogle få meter fra de



KVINTUS og SIXTUS sænket på Holmen den 29/8-1943. Foran for KVINTUS og SIXTUS ligger MINEKABELBÅD 1 og 2 samt M6 SØHUNDEN, i baggrunden ses isbryderen ISBJØRNEN og kongeskibet DANNEBROG som ikke blev sænket. (Forsvarets Bibliotek)

gamle preussiske kanonbådsskure der stadig står der, ligger en anden dansk-tysk kuriositet, det gamle skib FREUNDSCHAFT som klubslib for den lokale sejlklub Dänholm. FREUNDSCHAFT er bygget på Orlogsværftet i København hvor den løb af stablen den 21. december 1918 som MINEKRAN VI til den danske flåde. MINEKRAN VI blev i 1933 omdøbt til SIXTUS, og tjente flåden godt og flittigt da det var et billigt skib at holde

sejlende. Den 29. august 1943 blev SIXTUS sammen med resten af den danske flåde sænket, for ikke at falde i tyskernes hænder.

Tyskerne hævdede SIXTUS lige som adskillig andre af flådens skibe, og satte SIXTUS i drift som forpost båd. Efter krigen blev SIXTUS, sammen med søsterskibet KVINTUS, minelæggeren LOSSEN og inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, genfundet i beskadiget tilstand i Rostock. Da Rostock lå i den sovjetiske



FREUNDSCHAFT i Stralsund i 2009. Bygget på Orlogsværftet i København som MF 6 (MINEFARTØJ 6).

besættelseszone og skibene i øvrigt var beskadiget fandt Danmark det ikke besværet værd at søge dem udleveret, i modsætning til de mange ex-danske krigsskibe der var endt i den britiske besættelseszone.

Østtyskerne som havde et stort behov for skibe fandt det til gengæld umagen værd at genopbygge de gamle krigere. SIXTUS blev repareret, ombygget, og gik i tjeneste som skoleskib for Volkspolizei / Søpolitiet i 1952 under navnet FÜRSTENBERG. FÜRSTENBERG blev først stationeret ved skolen i Parow lige nord for Stralsund. Fra 1956 til 1959 blev FÜRSTENBERG benyttet som

bøjeskib, til at vedligeholde sømærker, for derefter igen at blive skoleskib, denne gang med udgangspunkt i Greifswald, endnu en Hansestad, små 40 km syd for Stralsund, nu under navnen FREUNDSCHAFT. I 1973 kom FREUNDSCHAFT tilbage til Stralsund, som stationært Pionerskib, og efter 1990 overgik FREUNDSCHAFT til sejlskolen Dänholm, først med station i Fährkanal i Stralsund (stort set nedenfor vores vinduer), og siden på Dänholm, hvor den nu ligger.

På Dänholm ligger også Marinemuseum Dänholm, med masser af



*Et særdeles velholdt eksemplar af den dansk udviklede, og i stort omfang også dansk producerede, slæbemagnet kan ses på Marinemuseet på Dänholm.
(Lars Jordt)*

forbindelser til Danmark, - detaljer om museet findes på <http://www.beepworld.de/members72/marinemuseum-daenholm/>. Der er adskillige billeder, plancher og udstillings effekter, om træfningerne ved Rügen mod danskerne i krigen fra 1848 – 1850 og 1864, og udenfor er udstillet en komplet 18 m flydemagnet. Marinemuseet er bestemt et besøg værd for alle marinehistorisk interesserede, og ikke mindst fordi vores fælles søkrigshistorie ser lidt forskellig ud, alt

afhængig af hvilken side af Østersøen man ser den fra.

Førnævnte flydemagnet er en dansk opfindelse fra begyndelsen af 2. Verdenskrig, som blev gjort af Orlogskaptajn H. J. Bahnsen fra Søminevæsnet, og anvendt af søværnet til strygning af magnetminer under krigen. Søværnet tog patent på magneterne, som var udviklet i en 12-, 18- og 24 m's version, men tillod den tyske Kriegsmarine, den svenske og finske marine at anvende patentet.

Flydemagnetene blev fortsat anvendt efter krigen og langt op i 50'erne, både af danskerne og andre nationer i Øst og Vest. 18 m flydemagnetet på Dänholm er i top stand, og et interessant eksempel på dansk ingeniørkunst.

På museet ses også en masse andre ting fra Kejser- og Hitler-tidens tyske flåder, og fra den kolde krig, hvor DDR og dermed Stralsund jo var vores "fjender".

I Stralsunds havn ligger skoleskibet – nu museumsskib GORCH FOCK I, bygget i Hamburg på Blohm & Voss i 1932-33, hvor den erstattede det forliste skoleskib NIOBE, som var en ombygget dansk firemastet gaffel skonnert, MORTEN JENSEN, tilhørende en reder i Nykøbing Mors. GORCH FOCK's fjerde søsterskib HERBERT NOKUS var under bygning da krigen brød ud, men blev søsat inden den var klar, for at frigøre beddingen til ubådsbygning. HERBERT NOKUS blev slæbt til Aarhus for at blive færdiggjort på Derby-Johansens Værft, det blev dog heller ikke til noget, så skroget blev sænket med giftgas i Skagerrak efter krigen.

En anden lille kuriositet fra den kolde krig opdagede vi da vi tidligt under vores ophold tog en flyvetur rundt om

Rügen for lige som at se det hele lidt fra oven. Ud for byen Dranske som i øvrigt havde været en Volksmarine torpedobådsbase så vi 9 skibsvrag, så vi måtte en tur til Dranske, og ganske rigtigt kunne man se lidt af stævnen og overbygningen på en østtysk T-8-klasse torpedobåd. Studier i alle de kloge bøger som f.x. "Die Andere Deutsche Marine", viste at alle T-8-klasse torpedobådene alle er blevet hugget op, men man skal jo ikke tro alt man læser. I øvrigt havde Volksmarine også en kommandobunker på Kap Arkona, hvorfra man vogtede på alle skibebevægelser i området, ikke mindst NATO's.

Nu omdage er vi så via NATO allieret med tyskerne og dermed Stralsund, og det benytter vores danske Marinehjemmeværn så til at aflægge et besøg hvert år i begyndelsen af juni hvor der holdes havnefest i Stralsund.

Stralsund er så absolut et besøg værd, det har arvefjenden eller broderfolket i øst fundet ud af, og de har næsten generobret Stralsund, og det burde vi danskere også, ikke mindst hvis man er marinehistorisk interesseret er Stralsund og Rügen en tur værd. God tur.



Marinehjemmeværnet har i adskillige år besøgt Stralsund i forbindelse med byens havnefest. Her ses de tre Marinehjemmeværnsskuttere der besøgte Stralsund i 2011. I forreste række ses MHV 816 og MHV 908. (Lars Jordt)

DE VAR TO

af Kommandørkaptajn Peder Ellegaard Larsen, kandidatstuderende, SAXO-instituttet, Københavns Universitet.

Indledning

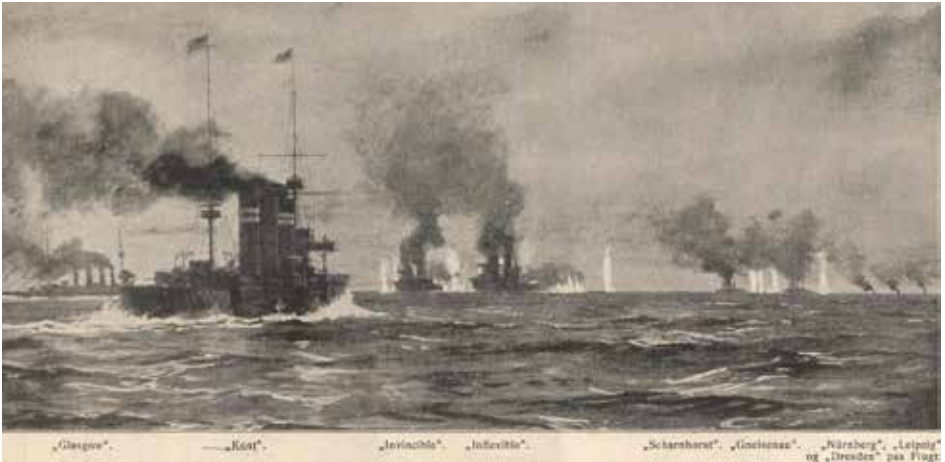
I Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/2011 skriver Ole Mortensøn om den danske sømand Christian Andreasen (R), der på engelsk side havde medvirket i Slaget ved Falklandsøerne den 6 dec. 1914. Realiteterne er imidlertid, at Chr. Andersen ikke var den eneste danske sømand, der tog del i krigshandlingerne i Sydatlanten i slutningen af 1914.

I ”Kejserens sidste Kaperkrydser”, der er titlen på en biografi om den dansk-sindede (og –talende) sønderjyske smed Christian Støckler fra Rørkær ved Tønder skriver Chr. P. Petersen, at

Støckler, der nåede hjem den 10. januar 1920 sandsynligvis var den eneste danske statsborger, der havde deltaget i de to blodige søslag i begyndelsen af 1. Verdenskrig!

Nu da vi så småt nærmer os 100-året for begyndelsen på ”Den store Krig”, vil det måske være af interesse at fokusere lidt på begivenhederne og Støcklers involvering i dem:

Støckler, der var smed, blev indkaldt som værnepligtig til den tyske kejserlige marine den 1. oktober 1913 og blev i december tilkommanderet den lette krydser DRESDEN (3650 tons, 361 mand) som værnepligtig fyrbøder. Efter togt til Mexico og Caribien, sejler DRESDEN den 6. august 1914 ind i verdenskrigen og begynder sin kaper-



Kampen ved Falklandsøerne den 8. december 1914. Samtidigt billede.

fart i Sydatlanten. I begyndelsen af september, passerede den Kap Horn. Den 12. oktober sluttede den sig til Viceadmiral Maximilian Graf von Spees østasiatiske eskadre, der herefter blev formeret ved Påskeøen bestående af panserkrydserne GNEISENAU og SCHARNHORST (flagskib) samt de lette krydsere DRESDEN, NÜRNBERG og LEIPZIG. Admiral Spees eskadre havde til opgave at bekæmpe engelske handelsfartøjer i Stillehavet.

Det engelske admiralitet havde derfor beordret Kontraadmiral Sir Christopher Cradock, Chef for Storbritanniens Sydamerikanske eskadre¹, at jage og tilintetgøre von Spee.

Slaget ved Coronel

Den 1. november 1914 mødtes de to eskadrer ca. 30 sømil vest for den chilenske havneby Coronel. På nærlig parallel sydlig kurs og med en indbyrdes afstand på ca. 10.000 m åbnede von Spee ild kl. 1830. Panserkrydserne engagerede hinanden, LEIPZIG beskød GLASGOW og DRESDEN OTRANTO.

Fyrbøder Stöckler, der har klartskibspost i et af de underste ammunitionsmagasiner oplever fægtningen således:

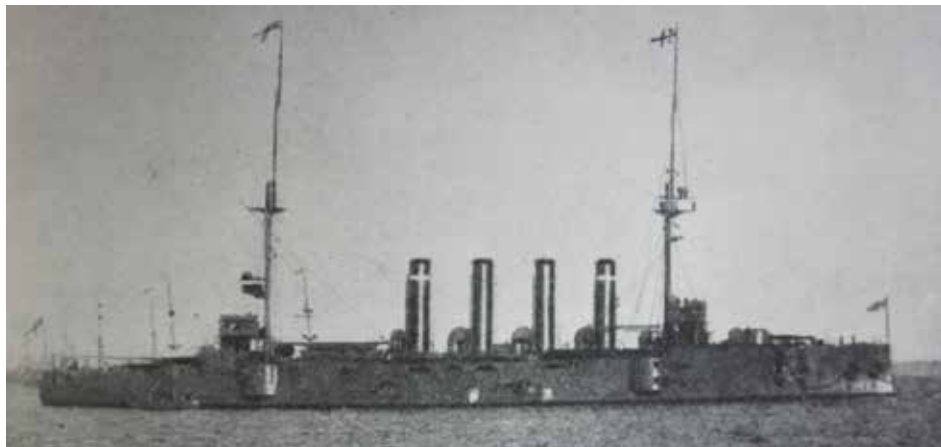
”Gennem elevatorskakten trængte forvirrede lyde ned til os mellem braget af salverne, der faldt slag i slag. Jeg hørte trampen af mange fødder, kommandoråb, hurraråb, løbekattens rullen over dækket med ammunition



Kontræadmiral von Spee.

og ind imellem en lyd, som jeg ikke havde hørt før. Det var en langtrukken skurrende lyd, der endte i en høj skarp hvinen, som pludselig forsvandt. Engang imellem gik lyden over til en ujævn svirren som af en tung genstand, der hvirvles rundt i luften med frygtelig fart. Det må være englændernes granater, der begynder at indfinde sig. OTRANTO styrer ud af linjen, råbte talerøret i stor ophidselse. – Hiv op for Satan! råbte Fyrværkmesteren omtrent i samme tone.

Vi slæbte ammunition, som om det gjaldt vort liv. Vi sagde ikke et ord til hinanden og hørte ikke andet end Fyrværkmesterens kommanderende



Admiral Cradocks flagskib ved Coronel GOOD HOPE.

stemme. Tummelen på dækket gjorde os næsten døve og braget fra salverne satte os i knæ. Vi hørte igen høje hurraråb på dækket og talerøret fortalte:- Træffer på MONMOUTH, tårn skudt væk.”²²

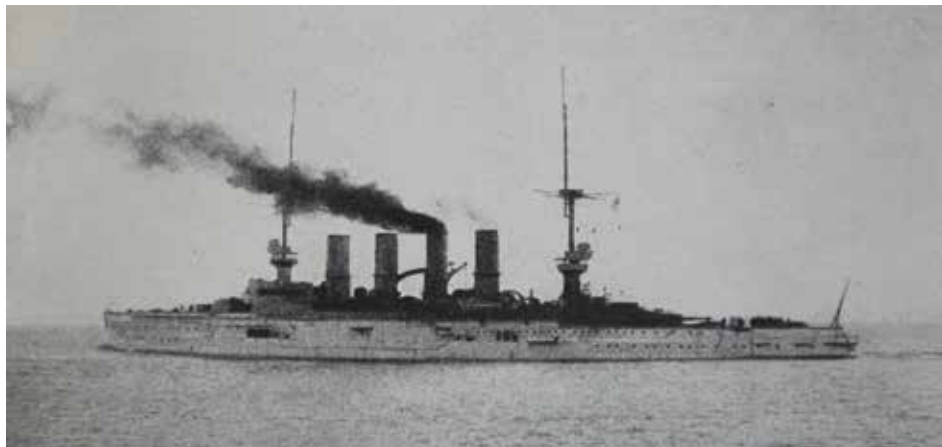
Senere lykkedes det Støckler at blive vidne til GOOD HOPES skæbne:

”Forude om styrbord sås et flakkende ildskær. Det gik næsten med det samme over til en mægtig bred ildsøjle, der oplyste omridsene af et stort skib, fra hvis fordæk en eksplosion slog ud. I den blændende gullvide eksplosionsflamme sås mørke genstande hvirvle omkring. Det hele varede kun et sekund, så var der dobbelt mørke forude. Et hult brag nåede mit øre. Fra dækket rejste sig et brøl, som jeg aldrig havde hørt mage til: ”GOOD HOPE er sprunget i luften: Hurra, Hurra, Hurra! Den synker, den er færdig!

SCHARNHORST længe leve!”

Støckler overværede også MONMOUTHS endeligt:

”Forude gled en lyskegle søgende over vandet. Vi havde set noget lys før, men blev først nu klar over, hvad det var. Den svøbte et par gange frem og tilbage over bølgerne og begyndte så famlende at nærme sig et bestemt mål. Med et standsede den og belyste klart et svært skib, der lå med stærk slagside. Jeg hørte maskintelegrafens ringe og farten blev sat op. Vi kom nærmere og nærmere havaristen, men vi nåede den vist ikke. En af matroserne stampede i dækket: - hurtigere, hurtigere for Fanden mumlede han. Vi kunne se, at der var folk på dækket af skibet. De stod besynderligt roligt, samlede i småklynger og der var næsten ingen bevægelser på dækket. Fra vort dæk lød det: Daglig orden ved torpedoerne.



Admiral von Spees flagskib SCHARNHORST.

Vi nærmede os vraget mere og mere, men afstanden var endnu lang. Kun det blændende skarpe lys fra lyskasteren tillod os, trods den betydelige afstand, skarpt at se, hvad der skete på dækket. Det er MONMOUTH, råbte den ene af matroserne, vi når den aldrig. Jeg syntes også, at jeg kunne genkende det store klodsede engelske skib, som jeg sidst havde set i skarp silhuet mod den glødende aftenhimmel for kun et par timer siden. Dens tunge stive skrog stak underligt af mod GLASGOWS slanke krydserlinier og OTRANTOS elegante passagerdampersnit, men den havde altså ikke været massiv nok til at modstå GNEISENAU. Masten med det hvide engelske krigsflag bøjede sig hurtigere og hurtigere ned mod den kogende oprørte sø. Kolossen lå helt over og jeg kunne se folk løbe på dens sider. Fra vort dæk hørtes tummel og

råb. Det var matroserne, der arbejdede med bådene, som var fyldt med vand, for at de ikke skulle blive antændt af træffere under kampen. Jeg hørte dem råbe: Vi når det ikke. Det er umuligt at sætte bådene ud i denne sø. De bliver smadret med det samme. Vi må klods ind på den.....

Så blev der ganske stille. Jeg tog min hue af og matroserne ved siden af gjorde det samme. MONMOUTH'S master og skorstene var forsvundet i vandet og det hvide flag var også drejet under. Kun en del af bunden og kølen var synlig. På den havde der indtil for et øjeblik siden stået mennesker, men en stor sø gik over vraget i hele dets længde og da den var væk, var der intet levende at se. En stump af kølen stak endnu op, men forsvandt under en ny sø og kom ikke til syne mere. Omkring mig var der dødsens stille. De

andre stod med huerne i hænderne og stirrede ud mod det sted, hvor det store skib var forsvundet. På dækket var der også stille. Så hørte jeg et par skarpe kommandoråb, og uden at vente på de andre, gik jeg under dæk.”³

Falklandsslaget

GLASGOW og OTRANTO undslap vestpå, mens Spee efter slaget aflagde et kort besøg i Valpariso for at indhente forholdsordre fra den tyske admiralsstab med henblik på at skabe grundlaget for sine videre operationer.⁴ Herefter søgte Spee sydpå og den 2. december passerede Spees eskadre Kap Horn i 25 sømils afstand. Den 8. december 1914 indledte Spee et angreb på Falklandsøernes hovedhavn Port Stanley med 2 af sine enheder, der havde fået til opgave at ødelægge de engelske radiostationer samt tage Guvenøren til fange!⁵

Opgaven blev tildelt GNEISENAU og NÜRNBERG, der (af Christian Andreasen)⁶ blev observeret fra den signalstation, englænderne havde etableret på Sapper Hill. Da Spee erfarer, at havnen i Port Stanley er fyldt op med en overlegen engelsk styrke drejer han øjeblikkeligt sydover og prøver forgæves at undslippe den engelske styrke. Herom fortæller Stöckler:

”Nu stampede vi altså af sted som englænderne ved Coronel med en

stærk fjende i hælene og måske intet håb om at undslippe. Hvor længe skulle vi jages, før det blev slut? En hel dag? Som GLASGOW, OTRANTO, GOOD HOPE og MONMOUTH. En hel lang dag måtte englænderne vente på døden ved Santa Maria. Kunne vi håbe på, at det blev lidt hurtigere? Det var måske den nåde, der var beredt os.

GNEISENAU og NÜRNBERG lå nu et godt stykke foran os på samme kurs. Der måtte være gået flere timer, siden vi begyndte at holde fra land, men jeg havde ikke regnskab på tiden og brød mig heller ikke om det. Jeg stampede frem og tilbage på dækket, uden at nogen sagde noget til mig. Farten steg mere og mere. Ventilationsmaskinerne kunne høres over hele skibet. Vi var nu oppe på 20, måske 21, måske 22 knob. Det var ikke til at tage fejl af, at LEIPZIG ikke kunne holde denne fart. Den sakkede mere og mere agterud for SCHARNHORST, mens vi rykkede mere og mere op på siden af den. ...⁷

Spee prøver at redde sine lette krydsere ved at lade GNEISENAU og sit eget flagskib SCHARNHORST stævne mod fjenden og tage kampen op. Ombord på DRESDEN oplevede Stöckler manøvreren således:

”Matroser, underofficerer og officerer styrtede fra alle sider af skibet hen til den styrbords ræling. Jeg løb også derhen og fik mig en plads yderst ved rælingen med en hel bunke bagved mig, som masede på for at



En kunstners opfattelse af slaget ved Falklandsøerne: SCHARNHORST og GNEISENAU tager kampen op for at beskytte krydserne NÜRNBERG, LEIPZIG og DRESDEN, der søger at undvige.

komme til at se. Det forekom mig at DRESDEN havde ændret kursen mod styrbord, men det var ikke det. Det var GNEISENAU. Den store krydser lå omtrent på højde med os, snarere en smule agten. Fra alle dens master vajede nu store krigsflag og vimpler for til vejrs på dens signalmast. Det svære skib drejede langsomt sin stævn til bagbord og krængede stærkt over i drejningen. Mere og mere drejede stævnen, den pegede nu lige mod os. Der måtte ske et sammenstød, nej den løb agten om os.

De går mod fjenden råbte en mand, se signalet: Ran an den feind – se SCHARNHORST!

Agterude så jeg SCHARNHORST med krigsflagene højt til tops svinge til bagbord som GNEISENAU. Jeg knugede hænderne i rælingen, mit hjerte bankede, som skulle det sprænges, og mine øjne løb allerede i vand. Nu sejlede de to store skibe, som havde beskyttet os og kastet glans over vort fortumlede liv, fjenden i møde for at beskytte os for sidste gang. Den gamle admiral på SCHARNHORST, hans søn på

GNEISENAU, hele staben af guldprydede stabsofficerer, som vi havde set en eneste gang ved paraden i St. Quitin Bugten, hele mylderet af officerer, underofficerer og de hundrede af menige, som vi havde set færdes på de store skibes dæk, når vi lå i havnen og kullede, kastede sig mod fjenden for at skaffe os den stakkede frist, der var nødvendig for at vi kunne undslippe og leve videre. Ved 16-tiden sank SCHARNHORST med vajende flag og et par timer senere fulgte GNEISENAU flagskibet. Af GNEISENAUS besætning rededes 187, af SCHARNHORSTS ingen. Imens havde de 3 lette krydsere sat kursen stik syd i forsøget på at undslippe de engelske forfølgere. Støckler oplevede det således:

”...Vi skød forbi LEIPZIG som et uvejr af spektakel og kulrøg. Mandskabet ved dens bagbords kanoner samlede sig ved rælingen og vinkede til os. Vi vinkede igen. Huer og lommetørklæder svingedes i luften fra begge sider. Nogle blev stående med huen i hånden, mens vi passerede forbi. Jeg knugede hænderne på rælingen, mens vi passerede forbi. Da vi satte farten op for at passere den gamle krydser, forekom det mig kun ret og rimeligt. Vi var meget hurtigere end den og det var uklogt at lade et hurtigere skib holde sig efter et langsommere og det var jeg fuldt klar over. Men nu, da det gik forbi og jeg så den lille krydser med den gammeldags bygning og sin

klodsede snabelstævn, sakke mere og mere agterud, så sved det mig i hjertet. Kunne den dog ikke sætte farten en lille smule højere op, var det virkelig så absolut givet, at den skulle ofres? Forude brasede de andre skibe af sted næsten skjult af mægtige røgsøjler, men DRESDEN holdt sin høje fart i deres hvidskummende kølvand, der brød og brusede som brænding i storm. LEIPZIG sakkede mere og mere agterud. Ingen ville hjælp den; og den kunne ikke hjælpe sig selv.⁸⁷”

LEIPZIG blev sænket ved 19-tiden NÜRNBERG lidt senere.⁹ Kun DRESDEN undslap forfølgerne på en lidt mere sydlig kurs, der ved 17-tiden havde ført den ind i usigtbart vejr. Den fortsatte sin flugt mod vest for at bjærge sig i et af Ildlandets mange smuthuller. Fra sin post i maskinrummet oplevede Støckler forfølgelsen:

Flugten

”Et nyt stød rystede skibet og ét til. Der blev åbenbart skudt to skud ad gangen, formodentlig med de forreste tårnkanoner. De kunne ikke bruge breidsiden uden at ændre kurs og miste afstanden. Det var et stort held for os, men selv den langsomme skydning med de forreste kanoner måtte vel give en træffer en gang og en eneste af de tunge granater tværs gennem vort dæk var sandsynligvis nok til at tage dampen fra DRESDEN og forvandle den til et forsvarsløst vrage, som selv den

mindste krydser kunne skyde i sæk. Jeg arbejdede løs på min maskine. Så længe det gik, så gik det jo og kunne vi holde dem fra livet, til natten kom eller komme ind i en tågebanke, så var vi også reddet for denne gang.”¹⁰

Ombord på DRESDEN gjaldt det blot om at holde ud og slippe bort fra englænderne:

”På fyrpladsen gik det djævelsk til og i bunkerne endnu værre, kunne jeg forstå, for det kneb for bunkermandskabet at få fyldt kulskytten så hurtigt, som den blev tømt. Kullene var nok vanskelige at få fat på nu og fyrbøderne dunkede med deres tunge jerngrejer på kulskytten, råbte, bandede og skældte, så det kunne høres tværs gennem maskinlarven. Fra bunkerne svarede andre stemmer, men ordene kunne ikke høres og fyrbøderne blev ved at skælde ud:

Se dog for Satan, at få den skytte fyldt! Vi kan ikke holde dampen uden kul. En sky af kul jog ud gennem den tomme kulskytte og en underofficer skældte ud et sted oppe i sidegangen. Skytten blev fyldt igen og så var der ro igen for en kort stund. Hvor længe kunne dette blive ved?

.... Fyrbøderne kunne næsten ikke stå på benene af træthed og en af dem tumlede om og var ved at falde på ryggen ned i en bunke glødende slagter. En kammerat greb ham i sidste øjeblik og fik ham lagt ned på dørken. En spand vand blev hældt over hovedet

på den besvimelede og kort efter var han på fødderne igen”¹¹

Den 9. december passerede DRESDEN igen Kap Horn og gik upåagtet via Cockburn Kanalen til Punta Arenas, hvor den kullede og via signaler fra den tyske admiralsstab blev beordret at søge tilbage til Tyskland over Atlanterhavet, idet den blev anvist muligheder for at få kulforsyning. Det var imidlertid Chefen for DRESDENS opfattelse, at kulsituationen, skibets tilstand samt risikoen for at blive fundet af englænderne betingede, at han i stedet brød ud gennem Sydhavets talrige øgrupper og søgte ind i det Indiske Ocean. På grund af kulmangel, måtte planen imidlertid opgives, og han måtte søge ud gennem det vanskeligt navigable farvand for at kapre sig til de nødvendige forsyninger.¹² Støckler oplever denne ”hide and run” sejlads i Magellanstrædet således: ”Vi sejlede uhyre langsomt gennem smalle kanaler, kantet af forrevne bjerge, forbi et mylder af småøer og skær. Vi sejlede i bugter og sving under ustandselig kimen af maskintelegrafren tæt op ad stejle klippevægge, der undertiden var så nær hinanden, at man ikke skulle tro, at det var muligt at komme igennem og til andre tider veg til side for vældige bassiner fyldt med småøer og klippespids og sandsynligvis også med undersøiske skær. Det var nervepirrende sejlads, skønt vi kun krøb fremad og den sluttede, da mørket faldt på og al navigation var umulig i

disse uhyre vanskelige farvande. Den næste dag gik vi videre med dampbar-kassen foran og op på dagen gik vort anker til bunds i et nyt skjulested i Ild-landets skærgård.¹³

Afslutningen

Den 8. marts 1915 om eftermiddagen kom den engelske panserkrydser KENT i sigte på ca. 10 sømils afstand, men det lykkedes DRESDEN at skjule sig i mørket, men den ringe kulbeholdning tillod ikke yderligere forsøg på at undslippe. Den 9. marts ankrede den ved øen Mas-a- Tiera (Robinson Cruso Island) i Cumberlandslugten 400 m fra land i neutralt chilensk farvand. Den følgende nat modtog chefen et signal fra Tyskland hvori han blev stillet frit m.h.t. en eventuel internering. Under hensyn til omstændighederne besluttede Kaptajn von Lüdicke at afvente ankomsten af et chilensk krigsskib, som kunne yde ham beskyttelse mod et angreb og til hvem han kunne lade DRESDEN internere.¹⁴

Støckler husker begivenheden:

”Kort efter, at vi var ankret op, blev alle mand kaldt på dæk, hvor kommandanten fra skansen så ud over en flok snavsede og forvågede fyrbødere og matroser, der så ud til at være kørt trætte. Kommandanten så selv træt og forpint ud, hans stemme var lav og brudt, da han talte til os efter, at der var kommanderet: Ret!

Så ondt det gør mig, sagde han, at vi ikke længere kan være til gavn for vort kære Fædreland – må jeg meddele jer, at vi bliver nødt til at desarmere DRESDEN og lade os internere i Chile. Vi har ikke flere kul og ikke mere proviant og vore maskiner er opslidt, så de ikke kan holde farten og trænger til et grundigt eftersyn på værft. Lad os sammen råbe tre hurra for Hans Majestæt, Kejseren!”¹⁵

Inden DRESDEN kunne overgive sig til den chilenske marine ankom englænderne (panserkrydseren KENT, krydseren GLASGOW og hjælpekydseren ORAMA) til Cumberlandslugten den 15. marts og skød DRESDEN i sæk, medens skibet lå til ankers i neutralt farvand.

Ifølge Støckler, blev en del af besætningen dræbt eller såret under beskydningen.

Via Valparaiso, blev DRESDENS besætning sejlet til den chilenske ø Quiriquina, hvor de var interneret til slutningen af 1919. Smed Christian Størckler fra Rørkær ved Tønder kom hjem den 10 jan. 1920, så betids, at han har kunnet deltage i afstemningen om Genforeningen i februar/marts måned samme år.

Kilder.:

- Chr. P. Christensen: Kejserens Sidste Kaperkrydser (København og Oslo 1934)
- Winston S. Churchill: Den

- Store Krig (København 1935)
 - H. K. Krebs: Lærebog i Verdenskrigens Søkrigshistorie (København 1927)
 - Ole Mortensøn: Sømanden som blev Krigshelt i Marinesthistorisk Tidsskrift, 44. årgang. Nr. 4 – november 2011 p. 37-41.
 - B. Weyer: Taschenbuch Der Kriegsflotten XV. Jahrgang 1914 (München 1914)
1. Bestående af: Panserkrydserne GOOD HOPE (flagskib) og MONMOUTH, den lette krydser GLASGOW samt hjælpekydseren OTRANTO.
 - 2 Christensen p. 68-69
 - 3 Ibid p. 76pp
 - 4 Krebs p.59
 - 5 Ibid p. 60
 - 6 Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4 november 2011 p37pp
 - 7 Christensen p. 96
 - 8 Ibid p. 98
 - 9 Herom skriver Churchill: ”K_{ENT} (Kaptajn Allen) indhentede og sænkede N_{ÜRNBERG} efter en fuldkraftprøve, som overgik alle tidligere rekorder og oven i købet, hvad der siges, dens designerede fart. N_{ÜRNBERG} nægtede at overgive sig og da den gik ned med stævnen først, kunne sejrherren se en gruppe mænd på den højt løftede hæk vifte med det tyske flag.” p. 426 (Se afbildningen af Hans Bordts maleri: ”Der letzte Mann” på forsiden af Marinehistorisk Tidsskrift 4/2011.
 - 10 Christensen p. 100
 - 11 Ibid p.134pp
 - 12 Krebs p. 74
 - 13 Christensen p.158 pp
 - 14 Krebs p. 75
 - 15 Christensen p.178 pp

John Paul Jones

Amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral

Første del / anden del bringes i MHT nr. 4/2012

af Per Jacobsen

I krypten under kapellet til den amerikanske søofficersskole i Annapolis står en prægtig marmor sarkofag. Den rummer de jordiske rester af den amerikanske søhelt, John Paul Jones, der blev stedt til hvile her efter mange år på en inferior parisisk kirkegård. Jones er et af US Navy's store idoler, og hans holdninger præger stadig uddannelsen af amerikanske søofficerer i Annapolis (1).

Fødsel, opvækst og ungdom.

John Paul blev født den 6. juli 1747 som søn af slotsgartneren på godset Arbigland på nordsiden af Solway Firth i det sydøstlige Skotland. Han ønskede øjensynligt ikke at følge i faderens fodspor, og opvæksten i nærheden af Solway Firth gjorde det sandsynligvis naturligt for ham at komme til søs. Han blev derfor i 1761 apprentice ombord på den armerede brig *FRIENDSHIP* på 180 tons. Kontrakten lød på 7 år, og Skibet var beskæftiget i trekantshandelen fra den nærliggende engelske havn, Whitehaven, til Barbados i Vestindien, derfra til de nordamerikanske kolonier

og tilbage til Whitehaven. Det foretog denne rejse én gang om året. Når skibet var i havn i Amerika, fik John tilladelse til at tilbringe tiden hos sin broder, William, der drev en velmeriteret skrædderforretning i Virginia. Han fik således tidligt kendskab til det Amerika, der skulle blive hans fremtidige hjemland..

Da John havde udtjent de 3 første år af sit apprenticeship, kom rederen i økonomiske vanskeligheder, og *FRIENDSHIP* blev solgt, og John blev frigjort fra sit apprenticeship. Der er næppe tvivl om, at den unge John Paul var særdeles godt begavet og meget lærenem. Han havde i hvert fald lært tilstrækkeligt sømandskab og navigation til at han, umiddelbart efter sin frigørelse i 1764, den 6. juni fik hyre som 3. styrmand i *KING GEORGE*, et slaveskib, der opererede ud fra Whitehaven. Han gjorde tjeneste her i 2 år, hvorefter han blev overstyrmand på et andet slaveskib, *TWO FRIENDS*, af Kingston. Dette skib på 30 tons var 50 fod langt, og var næppe velegnet

til slavetrafikken, idet ganske mange af de medbragte slaver døde under vejs. Da skibet, formentligt i foråret 1968, vendte tilbage til Kingston, afmønstrede John Paul, der fandt slavehandelen ”*abominable*” (2).

I juli 1968 anløb briggen JOHN, der kom fra Cork i Irland, Kingston med en ladning saltet kød og smør. Kaptajnen på briggen, Samuel McAdam, boede i byen Kirkcudbright ved Solway Firth, og han tilbød sin unge skotske landsmand fri rejse hjem til Scotland. Under vejs døde både kaptajn og styrmand af feber, og da ingen anden kunne navigere skibet, påtog unge John Paul sig denne opgave og førte skibet sikkert hjem til Kirkcudbright. Rederne blev så begejstrede for denne præstation, at de gjorde ham til kaptajn på skibets næste rejse til Amerika, og vi ved, at han med dette skib udførte mindst 2 rejser på trekanttruten til Vestindien, videre til Amerika og tilbage til Scotland (3).

Skibsfører, Superkargo og Forretningsmand.

John Paul, som nu var 21 år, må siges at have gjort det ualmindeligt godt. Det var usædvanligt, at en så ung mand uden nogen form for familiære forbindelser blev ansat i den ansvarsfulde stilling som kaptajn på et handelsskib. I et mindre skib som JOHN, havde kaptajnen det fulde ansvar

for skibets rigning, disciplinen ombord og den sikre navigering. Men det var også hans ansvar at opnå den bedst mulige pris for ladningen, og det var ham, der besluttede, hvad man skulle laste til returrejsen. Alle problemer måtte han selv klare; der var ingen til at give ham gode råd.

John Paul var ikke særlig høj, men fysisk stærk. Han søgte utvivlsomt at blive betragtet som ”gentleman”, og klædte sig som sådan, ligesom hans optræden i land var høflig og beleven. Han var omhyggelig med kun at omgås med folk, der tilhørte de mere velstillede kredse. Lidt usædvanligt for en kaptajn i Handelsflåden bar han kårde. Sogneskolen i Dumfries har utvivlsomt være god, idet han f.eks. var i stand til at udtrykke sig skriftligt, betydeligt bedre end mange med en videregående uddannelse og opdragelse. Han satte pris på god litteratur, og læste de bøger, der var sædvanlig læsning for veluddannede ”gentlemen” på den tid, f.eks. Shakespeares værker (4). Til søs var kaptajn Paul imidlertid en særdeles bestemt chef, som lagde vægt på god disciplin. Medlemmer af hans besætning sagde, at han kunne være ”*sweet like a vine when he wished, but when necessary, like a rock.*” (5). Han havde imidlertid et udpræget temperament, der af og til kunne løbe af med ham. I 1770 blev han optaget i Frimurerordenen i Kirkcudbright, et

medlemskab, som fremover ville give ham adgang til Frimurerløger andre steder i verden, og som formentligt skaffede ham forbindelser, der kunne være til nytte i fremtiden.

Tidligt i 1771 solgte ejerne af JOHN skibet. John Paul fratrådte, men fik af rederne en anbefaling, hvor i det hed, at han på 2 rejser til Vestindien havde *”approved himself every way qualified both as a navigator and supercargo”* (6). I foråret 1772 var han på Tobago, det er imidlertid ikke oplyst, om han kom der som passager eller kaptajn for et skib, men i oktober samme år fik han kommandoen over en stor fuldrigger, BETSY af London, som sejlede mellem England, Irland, Madeira og Tobago (7). John Paul viste sig nu også at være en dygtig forretningsmand. Han gik i kompagni med en lokal planter og købmand på Tobago, og havde allerede, da han i efteråret 1773 blev nødt at flygte til Amerika, en pæn formue på ca. 2500 pund, således at tidspunktet for opfyldelsen af hans ønskedrøm, om at slå sig ned som ”gentleman”-farmer i Virginia, nærmede sig. Årsagen til denne flugt var et myttereri i besætningen på BETSY i anledning af en uoverensstemmelse om udbetaling af hyre. Paul blev angrebet af lederen af mytteriet, han forsvarede sig med sin kårde, og dræbte derved sin angriber. Han blev af sine lokale venner rådet til at flygte, muligvis fordi de forventede,

at den omstændighed, at den dræbte var fra Tobago, kunne medføre en tvivlsom rettergang for John Paul (8).

Lieutenant i Continental Navy.

Vi ved, at Paul, der nu kaldte sig John Jones, i 1774 opholdt sig i Virginia, hvor hans storebror, William, var død. William efterlod sine ejendele til sin søster Ann i Scotland, og intet til sin hustru fra hvem, han var separeret. Eksekutorerne nægtede at fungere, hvorfor John Paul trådte til. Han søgte nu uden held at få et skib at føre.

I foråret 1775 udbrød de 13 amerikanske koloniers oprør mod moderlandet. Det medførte, at handelen mellem Vestindien og de amerikanske kolonier blev forbudt, hvilket igen førte til, at John Paul blev afskåret fra at hæve sine tilgodehavender på Tobago. Oprøret medførte imidlertid også, at der opstod en ny mulighed for John. Kongressen havde oprettet en Continental Navy under kommando af Esek Hopkins. Man manglede imidlertid kompetente officerer til at bemane flåden. John kendte en købmand, der var broder til hans sponsor ved optagelsen i frimurerlogen i Kirkcudbright, og denne købmand var kompagnon med Joseph Hewes, der repræsenterede North Carolina i Kongressen, og var formand for den Marinekomité, der stod for den nye flåde, og som rekrutterede officerer til den. Hewes mødte John,

som nu kaldte sig John Paul Jones, og syntes godt om ham. Resultatet blev, at John den 7. december 1775 blev udnævnt Lieutenant i Continental Navy og ansat som næstkommanderende i det armerede skib ALFRED. Her havde han allerede 4 dage før hejst det amerikanske flag (ikke Stars and Stripes, men ”Grand Union Flag”, der var stribet som vore dages amerikanske flag, men i stedet for feltet med stjerner havde Union Jack i øverste hjørne ved liget). Baggrunden for, at det var John, der hejste flaget, var, at han allerede i dagene forinden sin udnævnelse havde medvirket ved skibets udrustning (9).

Den første amerikanske flåde var særdeles beskeden. En af bagmændene for skabelsen af Continental Navy var den amerikanske øverstkommanderende general, den senere præsident, George Washington. Han havde en klar opfattelse af Sømagts betydning. I en udtalelse fra ham hedder det f.eks.

”A desisive naval superiority is to be considered as a fundamental principle, and the basis on which every hope of success must ultimately depend” (10).

Den nye flåde bestod af: skibet ALFRED, ca. 330 tons, 20 stk. 9-pundige og 10 stk. 6-pundige kanoner, skibet COLUMBUS, ca. 300 tons, 18 stk. 9-pundige og 10 stk. 6-pundige, briggen CABOT, ca. 190 tons, 14 stk.

6-pundige og briggen ANDREW DORIA, størrelse ukendt, 16 stk. 6-pundige. De var alle tidligere handelsskibe, der var købt til formålet. De 4 officerer, der blev chefer, var kaptajner fra Handelsflåden, Saltonstall for ALFRED, Whipple for COLUMBUS, Hopkins for CABOT og Biddle for ANDREW DORIA. Hopkins var søn af den nyudnævnte flådechef, og Saltonstall var svoger til et medlem af Marinekomitéen, Silas Deane. Nepotisme var ikke noget ukendt fænomen i Continental Navy. Disse få skibe havde naturligvis ikke nogen chance for at opnå den af Washington ønskede overlegne sømagt, idet den britiske flåde ved revolutionens begyndelse havde en styrke på ca. 90 skibe, heraf 10 – 12 lineskibe, i amerikansk farvand. Washington havde imidlertid opstillet nogle strategiske mål for den nye flåde. Dens opgaver var primært:

at afbryde britiske forsyninger til hæren i Amerika i videst muligt omfang, og herved erobre militært materiel til Continental Army, (11).

at skabe økonomisk og psykologisk uro i Storbritannien ved angreb på dets kyster og

at skabe lokal sømagt i udvalgte geografiske områder i kortere perioder (12).

Inden de 4 ovennævnte skibe var klar

til at stikke i søen, købtes yderligere skibe, herunder sloopen PROVIDENCE på 70 tons, armeret med 12 stk. 4-pundige. John Paul blev tilbudt posten som chef, men afslog, bl.a. fordi fartøjet var sletriggeret, hvilket han ikke var vant til, men nok også fordi han anså skibet for at være for ubetydeligt, og fordi han ikke var klar over, at de 13 kolonier ville ende med at blive selvstændige. Afslaget fik betydning for hans anciennitet som Captain, da han få måneder senere alligevel blev chef for PROVIDENCE.

Den 4. januar forsøgte ALFRED, COLUMBUS, ANDREW DORIA og CABOT at forlade Philadelphia, men måtte opgive det. Eskadren blev nu den 17. januar forstærket med PROVIDENCE og FLY. Der var et job som Captain ledigt på FLY, og Commodore Hopkins tilbød John Paul det, men han afslog, idet han anså FLY for så ubetydelig, at det højst kunne være kommandoen for en Midshipman. Det var en fejl, fordi jobbet nu gik til næstkommanderende i CABOT, og derved blev Johns anciennitet, da han få måneder senere blev Captain på PROVIDENCE, endnu mere forringet, et problem, der forfulgte ham i resten af hans tid som officer i Continental Navy.

Commodore Hopkins havde besluttet sig for at foretage et angreb på New Providence Island (det nuværende

Nassau) i Bahamas øerne. Formålet med operationen var at erobre vigtige militære forsyninger til Continental Army, ikke mindst krudt og kugler, idet der i New Providence opbevaredes større mængder af militære forsyninger. Herud over skulle man angribe britiske baser og skibe på de britiske forsyningsruter (13). Formålet opnåedes ikke helt, idet det viste sig, at det oplagrede krudt var forsvundet, men man erobrede et stort antal kanoner og kanonkugler. Operationen er f.s.v historisk vigtig, fordi den faktisk varslede den strategi, som US Navy anvendte i de følgende århundreder, og fordi den er et eksempel på, hvorledes en underlegen styrke med held kan genere en betydeligt stærkere magt (14).

På vejen tilbage havde eskadren et sammenstød med den britiske fregat HMS GLASGOW på 24 kanoner. Den britiske chef, Captain Tyringham Howe, var imidlertid dygtig og aggressiv, og det lykkedes ham efter at have beskadiget både ALFRED og CABOT at slippe bort fra den overlegne amerikanske eskadre, der optrådte uprofessionelt og usammenhængende, som var de en samling kapere (15). Paul Jones havde imidlertid fået sin ilddåb, idet han kommanderede det underste batteridæk. Kongressen påtalte, at Hopkins ikke havde været i stand til at angribe den britiske fregat, og affæren

endte med, at Hopkins i januar 1778 blev afskediget fra Continental Navy.

Captain.

I mellemtiden var der sket det, at chefen for sluppen PROVIDENCE var blevet afskediget af en krigsret, og Commodore Hopkins foretog den 10. maj 1776 en foreløbig udnævnelse af John Paul Jones til chef og Captain for PROVIDENCE. Udnævnelsen blev skrevet på bagsiden af hans bestalling som Lieutenant. I den følgende tid søgte han at få den midlertidige bestalling ændret til en permanent. Det skete bl.a. ved et brev til kongresmedlemmet Hewes, hvori han bl.a. belærte denne om, at en Captain i Continental Navy burde være

” a man of strong and well connected sense, with a tolerable good education, a gentleman as well as a seaman, both in the theory and practice” (16).

John Paul Jones var klar over, at politisk indflydelse havde stor betydning ved udvælgelsen af Captains i Continental Navy, og det, han søgte at opnå med sit brev til Hewes, var uden tvivl at blive udnævnt til chef for en af de nye fregatter, der var under bygning. Forsøget var dog forgæves, idet man ved udnævnelsen af chefer for disse fregatter i meget høj grad tog lokale hensyn, og udnævnte chefer, der stammede fra de områder, hvor fregatterne



Portræt af Captain John Paul Jones.

var blevet bygget (17). Denne gang accepterede han udnævnelsen til chef for PROVIDENCE, idet han nu var klar over, at De forenede Staters uafhængighed ville blive erklæret i løbet af kort tid, og at det var kongressens plan at bygge en anseelig flåde.

Så snart Jones havde tiltrådt sit nye job, sørgede han for at PROVIDENCE blev kølhalet, og ligeledes for, at den blev ballastet, fik sine kanoner og ammunition om bord, ligesom den blev rigeriget. Det sidste var noget, som Jones også udførte på alle de skibe, han senere blev chef for. I de følgende

par måneder udførte han diverse konvojeskorter, sidst af en konvoj af kulskibe fra Boston til Philadelphia, hvortil han ankom den 1. august 1776. Her mødte han på foranledning af sin ven, Hewes, 2 medlemmer af kongressens Maritime Komité, John Hancock, der var formand, og Robert Morris, som han indledte en mangeårig korrespondance med (18). Mødet med medlemmerne af den Maritime Komité resulterede i, at John Paul Jones modtog sin permanente udnævnelse til Captain fra Kongressen, dateret den 8. august 1776.

Jones modtog nu også en ordre fra Komitéen til et uafhængigt tog med PROVIDENCE i farvandet omkring Bermuda. Han skulle beskytte amerikanske fartøjer og ”*sink, burn and destroy*” fjendtlige fartøjer. Samtidigt fik han udleveret Kongressens instrukser om priser og en liste over Kongressens priseagenter i de forskellige havne. PROVIDENCE forlod Delaware den 21. august. Inden for en uge havde han erobret den første prise, en britisk brigantine, som blev sendt til Philadelphia. Den 1. september fik han kontakt med en britisk konvoj fra Jamaica på vej til New York. Den var eskorteret af fregatten SOLEBAY på 28 kanoner, der forfulgte PROVIDENCE. Selvom den britiske fregat nåede op på skudhold, lykkedes det Jones at undslippe ved at udnytte sloopens

manøvreduktighed. På toget tog Jones endnu 2 priser, som han sendte ind. Den ene blev dog generobret. Jones besluttede nu at søge mod Nova Scotia, bl.a. for at supplere sin besætning med fiskere. Den 22. september ankrede han på Canso havn, hvor han fik brænde og vand og hyrede adskillige fiskere til at udfylde de tomme pladser efter prisebesætningerne. Han brændte en britisk skonnert i havnen, og tog en anden som prise. Endelig erobrede han et mindre fartøj, som han ville bruge som tender (19).

I Canso fik Jones underretning om, at der befandt sig en del skibe fra Jersey i havnene på den nærliggende ø, Ile Madame. Han sendte sin nye tender og sit eget fartøj for at rekognoscere de 2 havne, Arichat og Petitgrat. De britiske skibe blev overrumplet, og overgav sig uden kamp. Da Jones ikke var i stand til at bemane alle disse skibe, lod han fiskerne fra Jersey beholde 2 skonnerter, der kunne sejle dem hjem, medens de for deres vedkommende hjalp med at udruste de andre, så de kunne sendes ind som priser. Da man netop var blevet færdig med det, blæste det den 25. september op til en voldsom jævndøgn storm, hvor 2 af priserne forliste. Den 26. september stak PROVIDENCE til søs med de overlevende 4 priser, og efter at have taget endnu en prise, satte Jones kursen mod Narragansett Bay, hvor han

ankrede den 8. oktober efter et kryds på 49 dage.

Eskadrechef.

Commodore Hopkins havde i august måned fået ordre fra Den Maritime Kommité om at sende ALFRED, COLUMBUS, CABOT og HAMPTON på et 6 måneders togt med diverse opgaver, bl.a. ødelæggelse af det britiske fiskeri ved Newfoundland, og erobring af den britiske Hudson's Bay flåde, når den returnerede til England. Det var imidlertid ikke lykkedes for ham endnu i oktober måned, idet han havde vanskeligt ved at rekruttere besætninger til skibene. Det amerikanske bemandsystem fungerede på den måde, at besætningerne ikke, som i Royal Navy, blev forhyret indtil videre, men for det enkelte togt med et bestemt skib. Man havde vanskeligt ved at konkurrere med de mange kaperskibe, der for det første gav bedre hyrer end Continental Navy, og som for det andet gav meget bedre prisepenge. Prisepengene var i årene omkring den amerikanske revolution og de franske Revolutions- og Napoleonskrige en meget vigtig indtægtskilde for orlogsskibes besætninger. I kaperne tilfaldt hele udbyttet kaperens besætning, hvorimod reglementet i Continental Navy oprindeligt kun lod en tredjedel af udbyttet tilfalde besætningen, en regel, der i 1776 blev ændret til halvdelen af udbyttet.

John Paul Jones gjorde flere gange opmærksom på betydningen af dette misforhold, og foreslog uden held, at man overgik til det britiske system, hvor skibets besætning fik hele udbyttet af prisen (20).

Hopkins beordrede nu Jones til at overtage kommandoen på ALFRED, hvis chef var blevet udnævnt til chef for en af de nye fregatter, og han fik ordre til sammen med HAMPTON at udføre et raid mod Cape Breton. Her skulle han befri de amerikanske fanger, der var tvunget til at arbejde i kulminerne i Sidney, ligesom han skulle erobre en britisk flåde af kulskebe, der skulle levere brændsel til general Howes hær i New York (21).

Det lykkedes for Jones at rekruttere en besætning på 140 officerer og øvrigt mandskab, bl.a. ved at overføre besætningerne fra PROVIDENCE og dens priser, og han kunne starte togtet fra Providence, Rhode Island, den 27. oktober 1776. Inden man nåede ud af Narragansett Bay, havde han mistet HAMPTON, der blev beskadiget ved påsejling af et undersøisk skær. Besætningen fra HAMPTON blev herefter overført til PROVIDENCE, der ledsagede ALFRED ud af bugten den 1. november.

På vejen ankrede eskadren først ved Tarpaulin Cove i Elisabeth øgruppen

ud for Cape Cod. Her lå kaperen EAGLE af Rhode Island for anker, og Jones viste, at der i dens besætning indgik adskillige desertører fra Continental Navy. Han fjernede desertørerne til sit eget skib, og benyttede samtidigt lejligheden til at øge sin besætning ved at presse yderligere 20 mand fra kaperens besætning. Denne operation medførte, måske ikke helt uforståeligt, en vis opstandelse på Rhode Island, kaperens redere søgte Jones med krav om erstatning. Sagen løb dog ud i sandet, men medførte, at forholdet mellem Hopkins og Jones kølnedes, idet Jones uretfærdigt beskyldte Hopkins for ikke at have bakket ham op (22).

Den 11. november tog ALFRED sin første prise, en brigantine fra Liverpool på vej til Halifax, som blev sendt ind med en prisebesætning. Dagen efter tog ALFRED igen en prise. Denne gang var det en særdeles værdifuld prise, idet det armerede transportskib MELLISH var lastet med vinteruniformer og andre forsyninger til Quebec for den britiske hær. Ud over denne last medbragte MELLISH 60 passagerer, herunder britiske soldater og deres hustruer og børn. Jones satte Lieutenant Philip Brown som chef for den værdifulde prise, og han overførte 25 mand og 10 kanoner fra ALFRED til prisen, som blev beordret til at følge ALFRED inden for signal afstand (23).

Den 16. tog ALFRED en ny prise, snauen KITTY af London, på vej til Barbados med olie og fisk. Den blev sendt ind til Rhode Island.

Der skete nu det ubehagelige, at besætningen på PROVIDENCE ikke ønskede at fortsætte. Dens officerer underskrev i fællesskab en erklæring til chefen, Captain Hacker, hvor i det hed, at da skibet lækkede meget efter det stormfulde vejr, det havde mødt, og manglede meget af sin besætning, som var sendt bort med priser, ville det være farligt at fortsætte længere mod nord. Jones prøvede at fortælle dem, at det var deres pligt at fortsætte for at befri fangerne fra kulminerne, men forgæves, og i løbet af natten forlod PROVIDENCE eskadren under dække af en snebyge (24). Den 22. november lå ALFRED ud for Canso, og Jones sendte bevæbnede fartøjer ind til havnen. De brændte et britisk forsyningskib, og erobrede en lille, men hurtig skonnert, der skulle erstatte den bortsejlede PROVIDENCE. I Canso blev Jones underrettet om, at 3 britiske fregatter var på jagt efter ham. Den lokale britiske Commodore havde detacheret de 2 fregatter, JUNO og MILFORD, og 2 mindre skibe til at patruljere Gulf of Maine indenfor en linie fra Cape Cod til Cape Sable (25).

Den 23. november fik udkiggerne på ALFRED øje på 3 sejlskibe. De viste sig

at være en del af en konvoj af kulskibe fra Sidney under eskorte af den britiske fregat FLORA, der dog var ude af sigte på grund af tåge. Jones erobrede uden problemer alle 3. Et af dem var et temmelig stort skib, BETTY. Af besætningerne på de erobrede skibe fik Jones at vide, at de amerikanske fanger, der havde arbejdet i kulminerne, havde befriet sig selv, idet de havde taget hyre på den britiske flåde. Der var således ikke længere grund til at søge at befri de amerikanske fanger, hvorfor ALFRED med tender, forsyningskibet MELLISH og de 3 erobrede kulskibe stod syd på (26). Den 25. november tog ALFRED endnu en prise, det britiske JOHN, der var en "letter-of-marque" (27). Jones stod nu med sin tender og 5 priser mod Boston, den nærmeste amerikanske havn.

Da de amerikanske skibe var øst for Cape Cod på kursen Vest til Syd med nordvestenvind, mødte de den britiske fregat HMS MILFORD på 28 kanoner og med en besætning på 200 mand. Den var således stærkere end ALFRED. I første omgang troede chefen for MILFORD, Captain Burr, at der var tale om den britiske fregat FLORA med en konvoj af kulskibe på vej til New York. Jones ændrede imidlertid kurs for ALFRED og JOHN, medens de øvrige priser fik ordre til at fortsætte på deres vestlige kurs. Tanken bag kursændringen var, at Jones ville lokke

den britiske fregat væk fra priserne. Burr blev nu mistænksom, og fulgte ALFRED og JOHN. Kl. 1130 var skibene så tæt på hinanden, at ALFRED kunne affyre 4 kanonskud mod det britiske skib. Burr, der nu var sikker på, at ALFRED og JOHN var fjendtlige, satte alle sejl og forfulgte de 2 amerikanske skibe. ALFRED, der sejlede hurtigere end MILFORD undslap, men JOHN med dens 10 kanoner og prisebesætning kunne intet udrette mod MILFORD, som generobrede den (28).

Da ALFRED og dens tender var sluppet væk fra den britiske forfølger, fortsatte de mod Boston, men på grund af kraftig fralandsvind måtte han først søge ind til Plymouth, hvor ALFRED grundstødte. Det lykkedes dog Jones at bringe den flot, og den 15. december stod ALFRED ind til Boston med kun overfladiske skader. 2 af de erobrede kulskibe var blevet generobret af britiske fregatter. Togtet havde imidlertid på grund af erobringen af den værdifulde prise, MELLISH, været en stor succes (29).

I begyndelsen af oktober sendte Jones et brev til Robert Morris, hvori han gjorde opmærksom på, at den amerikanske flådes system for prisepenge var meget dårligt i forhold til reglerne i Royal Navy og ombord i de mange kapere. Besætningen på det amerikanske skib fik, som tidligere nævnt, kun en tredjedel af prisens

værdi i modsætning til de regler, de amerikanske kapere og Royal Navy anvendte, hvor besætningerne på det erobrende skib fik hele værdien af prisen. Jones gjorde opmærksom på, at det ville være umuligt at konkurrere med kaperne om sømænd, med mindre prisereglementet blev væsentlig ændret. Brevet gav et delvist positivt resultat, idet den hidtidige tredjedel af prispengene blev ændret til halvdelen (30). Det var dog kun en delvis løsning, og problemer med konkurrence om de eksisterende sømænd fortsatte resten af krigen. I besætningerne indgik også et detachment fra Marinekorpset, der var blevet oprettet af Kongressen den 10. november 1775 (31). Marinerne havde stor betydning under kampe på klosthold.

Degradering til skibschef.

Den 10. oktober 1776 etablerede Kongressen en anciennitetsliste for Captains i Continental Navy, der gjorde Jones rasende, da han modtog den i januar 1777, idet han var placeret som nr. 18 efter mange, der var yngre i tjenesten, end ham. Jones mente, at han burde have været placeret som nr. 4 på listen. Dette anciennitetsproblem kom, som nævnt, til at følge Jones i resten af hans tid i Continental Navy (32). Endvidere modtog han omkring den 20. januar 1777 et brev, hvorefter Kongressen havde frataget ham kommandoen over ALFRED til fordel for

Captain Elisha Hinman. Resultatet var, at Jones igen fik kommandoen over PROVIDENCE. I den anledning skrev han et harmdirrende brev til Den maritime Komité, hvori bl.a. findes følgende vejledning om kvalifikationerne for en søofficer:

”It follows not that the Gentleman or Man of Merit should be Neglected, or overlooked on their (the unfit officers’) Account. None other than a Gentleman, as well as a Seaman both in Theory and in Practice is qualified to support the Character of a Commission Officer in the Navy, nor is any man fit to Command a Ship of War, who is not also capable of communicating his Ideas on Paper in a Language that becomes his rank...” (33)

Dette citat har i årevis været tvungen læsning for kadetterne på Annapolis.

Eskadrechef på ny.

I februar 1777 beordrede Robert Morris på vegne af Den maritime komité Jones til at tage kommandoen over en eskadre bestående af ALFRED, COLUMBUS, CABOT, HAMPTON samt PROVIDENCE på et langt togt, hvor man først skulle angribe den britiske sukkerø, St. Kitts, dernæst gå til Pensacola i den Mexicanske Gulf for at erobre nogle mindre britiske krigsfartøjer, der generede skibstrafikken i området. Når denne

opgave var udført, skulle man krydse i Missisippis munding for at opsnappe britiske skibe på vej ned ad floden med kostbare ladninger. Endeligt skulle man vise flaget i Georgia og Carolina. Når man forlod den amerikanske kyst, havde man valgt imellem en afstikker til den vestafrikanske kyst eller fortage et kryds på den luv side af Barbados for at opsnappe britiske slaveskibe på vej til Vestindien (34).

Der er næppe tvivl om, at Morris, inden han sendte denne ordre, havde spekuleret på, hvilken strategi Continental Navy skulle anvende i krigen mod Storbritannien. I ordren til Jones er der tydeligt bevis herpå, idet det hedder:

”It has long been clear to me that our Infant fleet cannot protect our own Coasts; and the only effectual relief it can afford us is to attack the enemies’ defenceless places and thereby oblige them to station more Ships in their own Countries, or to keep them employed in following ours, and either way we are relieved.” (35)

Det er denne strategi vi genfinder i Jones’ operationer mod den britiske kyst.

Uheldigvis fik Commodore Hopkins ingen underretning om ordren til Jones, der var dateret den 1. februar, før den 28.

februar. På dette tidspunkt havde Jones skrevet 2 gange til Commodoren, at han ønskede at tage sin nye kommando til søs snarest muligt, men havde endnu ikke modtaget noget svar fra Hopkins, der meget forståeligt ventede på at modtage en kopi af Jones’ ordre. Jones sendte den 28. februar et harmdirrende brev til Hopkins, hvor han klagede over de manglende svar. Så snart Hopkins havde modtaget kopi af ordren, sendte han svaret. Det var ganske kort, idet det lød således:

”I received yours per Express, and do absolutely think it is impracticable to get those vessels fitted and mann’d for your propos’d Expedition and shall acquaint the Hon. Marine Board with my Reasons.” (36)

Dagen forinden havde Hopkins underrettet Robert Morris om, at det ville være umuligt at samle og bemane eskadrens skibe, idet HAMPTON allerede var sejlet, COLUMBUS og PROVIDENCE befandt sig i Øvre Narrangansett Bay med kun få mand ombord, og det ville være vanskeligt at supplere deres besætninger i nogen tid, ALFRED var på værft i Boston, og ville først være søklar i løbet 6 uger – 2 måneder, og endeligt var CABOT sendt på et 6 ugers togt for at forhindre, at folkene deserterede. I øvrigt gav Hopkins udtryk for, at det ville være vanskeligere at bemane et skib under kommando af Jones, end

hvis det havde været kommanderet af en hvilken som helst anden officer. Dette sidste synspunkt begrundede han med, at have modtaget adskillige klager over Jones' opførsel på det sidste togt, og efter dette, ikke mindst f.s.v. angik folkenes hyrer og prisepenge.

Commodoren sluttede sit brev med at erklære, at han skulle bruge i hvert fald 6 uger til klargøre skibene (37). I et brev til formanden for komiteen foreslog Hopkins, at der blev nedsat en krigsret over Jones. Det skete imidlertid ikke, men officerer og warrant officerer i Hopkins eget skib, WARREN, sendte en kaptajn fra Marinekorpsset til Philadelphia for at bede Den maritime Kommitee om at fyre ham selv, som værende ud af stand til at føre kommando. Resultatet blev, at Kommiteen suspenderede Hopkins den 26.marts 1777, og senere afskedigede ham (38).

Chef for korvetten RANGER.

Da Jones måtte erkende, at der ikke foreløbigt blev noget ud af kommandoen over en hel eskadre, håbede han på at komme i betragtning til en af de nye fregatter, som Kongressen i december 1775 havde sat i gang. Det lykkedes imidlertid heller ikke, idet de fleste chefer for fregatterne, som nævnt, kom fra de lokaliteter, hvor fregatterne var bygget. Jones tog til Philadelphia for at bedre sine chancer for en kommando

ved direkte at bearbejde komiteen. Den 25. 1777 marts vedtog Kongressen at købe og ombygge 3 skibe i Frankrig, således at Jones kunne få et af dem, indtil der opstod bedre muligheder. Ved denne lejlighed blev der udfærdiget en ny bestalling for Jones, og det var ved denne lejlighed, at bestallingen blev forsynet med den fatale dato 10. oktober 1776, og hvor den blev forsynet med det lige så fatale nr. 18 (39).

I april 1777 opstod der en mulighed for at få Jones til Frankrig for at overtage et af de 3 skibe, idet han kunne sejle med det bevæbnede handelsskib AMPHITRITE, der lå i Portsmouth. Den 9. maj blev hans ordrer udstedt. De var ganske besynderlige, idet det blev bestemt, at Jones, når lejlighed bød, skulle fungere som skibets chef, og at der skulle så mange ekstra søfolk og underofficerer med, at det blev muligt at kæmpe med skibet. På vejen til Frankrig skulle man tage priser. Når Jones ankom til Paris skulle han henvende sig til de amerikanske kommissionærer, der var instrueret om at skaffe ham et godt skib, som han hurtigst muligt skulle udruste og gå på togt med i de britiske farvande. Jones skyndte sig til Portsmouth, men blev skuffet. Kaptajnen på AMPHITRITE nægtede pure at tage ham ombord på de givne betingelser. Kaptajnen på et andet fransk skib

tilbød at tage ham med som passager, men det afslog Jones. Der skete nu det, at skibsbygmester John Langdon i Portsmouth, der havde været medlem af Kongressens Marinekomité, tilbød ham chefsposten på korvetten RANGER, som han byggede for Kongressen. Han havde egentligt udset en ældre koffardikaptajn, Roach, der havde været beskæftiget som rådgiver under bygning af korvetten, som chef. Denne var i sin tid kommet ind med et handelsskib, hvor han havde solgt en ladning skind, som om det var hans egen. Denne affære indhentede ham, idet staten Massachusetts klagede over ham, og betegnede ham som ” a *person of doubtful character and ought not to be entrusted with such a command*”. Resultatet var, at Roach blev suspenderet, og Jones ansat som chef for RANGER. Samtidigt, men uden sammenhæng med denne affære, vedtog Kongressen, at flaget for de 13 stater fremover skulle bestå af 13 striber, skiftevis røde og hvide, og at 13 hvide stjerner i et blå felt skulle symbolisere de 13 stater (40).

Jones overtog kommandoen over RANGER midt i juli måned. Han boede, indtil han kunne flytte ombord, sandsynligvis på en kro i Portsmouth. I byen var der en indarbejdet frimurerloge, hvor han kunne pleje socialt samkvem, og han fik hurtigt mange venner blandt de bedre kredse

i byen. Korvetten var opkaldt efter en hærhenhed, Roger's Rangers, hvor mange borgere fra byen gjorde tjeneste. Den var 110 fod lang, 27 fod og 8 inch. bred, og lasten var 12 fod dyb. Tonnagen var 318,5 tons. Den var 3-mastet og førte råsejl på alle 3 master. Den havde porte til 20 nipundige kanoner, men Jones reducerede antallet til 18, idet han mente, at den var for let til 20. Korvetten var sortmalet med en gul stribe. Oprindeligt var Jones meget begejstret for skibet, og mente, at den ville vise sig at være den bedste krydser i Amerika. Senere blev han klar over, at den havde fejl. Eksempelvis var masterne for lange og for tunge, og sejlplanen var for voldsom for dens skrog (41). Det medførte, at han senere, efter ankomsten til Frankrig, måtte skære masterne ned. Under udrustningen havde han visse problemer med Langdon. Han fik mindre end 30 gallons rom, selvom denne drik blev produceret lokalt, sejlene var fremstillet af dårligt materiale, og Langdon nægtede ham en bådsmanspipe, et instrument, der var nødvendigt ved ordregivning i de store sejlskibe.

Udpegning af korvettens officerer skete af en komité, bestående af Langdon, en lokal kongresmand, William Whipple, og Jones. Hans kolleger kunne med en enkelt undtagelse, marineofficeren, Parke, ikke acceptere

de forslag, som Jones fremsatte, og de øvrige officerer var alle lokale. Bortset fra Parke, havde ingen af officererne tidligere gjort tjeneste i flåden. Hans næstkommanderende var Langdons svoger, Thomas Simpson, der kom fra koffardimarinen, og som var 9 år ældre end Jones. 2. Lieutenant, Ellijah Hall, var en lokal skibsbygger og købmænd, 5 år ældre end Jones. Masteren, David Cullam, var også lokal, og kom også fra koffardimarinen. Lægen, Ezra Green, kom fra Hæren, hvor han havde gjort tjeneste i 2 år, og hans math kom fra en lokal apothecary virksomhed. Marineløjtnanten Samuel Wallingford var ligeledes lokal. Denne fortrinsvist lokalt baserede officersbesætning skulle sammen med den øvrige besætning, der også var sammensat af overvejende lokalt baserede medlemmer, komme til at volde Jones ganske mange disciplinære problemer, idet såvel officerer som den øvrige besætning var af den opfattelse, at alle vigtige beslutninger skulle træffes i fællesskab, således som man var vant til fra den mindre by i hjemstavnen, et princip som Jones med sine erfaringer fra mange års søfart absolut ikke delte (42).

Den 1. november 1777 stod RANGER for en frisk nordvesten vind ned af Piscataqua Floden, og før natten faldt på, var den amerikanske kyst ude af sigte. På vejen til Frankrig tog RANGER

2 brigger, MARY og GEORGE, der var lastet med frugt fra Malaga til England. På vejen mødte den en del dårligt vejr. Man fik land i sigte i dagningen den 2. december, og denne dag kl. 1000 var RANGER ud for St.-Nazaire. Kl. 1630 tog man lods ombord, og ved midnat kunne man ankre på 4 favne vand ud for Paimboeuf, Nantes' dybvandshavn (43). Under opholdet i Paimboeuf blev RANGER kølhalet, riggen ændret, ligesom der blev truffet forberedelser til at forsyne korvetten med et nyt sæt sejl i stedet for det nu slidte sæt dårlige hessiansejl.

Det var meningen, at Jones skulle overtage en fregat, L'INDIEN, der var under bygning i Amsterdam for amerikansk regning. Imidlertid havde de amerikanske kommissionærer i Paris ikke de nødvendige økonomiske midler, hvor fregatten i stedet blev solgt til Frankrig. Jones rejste nu til Paris, hvor han meldte sin ankomst til den ældste amerikanske kommissionær, Benjamin Franklin, hvorved der indledtes et varmt venskab mellem den ældre diplomat og den unge skibschef. Jones forsøgte ihærdigt at få lov til at overtage fregatten uanset det franske ejerskab, men forgæves. Resultatet blev, at han måtte vende tilbage til RANGER.

Togtet med RANGER.

Jones var tilbage i Nantes og om bord i RANGER den 28. januar 1778. Her

mødte han en utilfreds besætning, der ønskede at vende hjem til Amerika, en utilfredshed der øjensynligt var blevet næret af skibets næstkommanderende, der havde forventet at overtage kommandoen fra Jones efter ankomsten til Frankrig. I første omgang fik Jones det truende mytteri dæmpet, så han kunne starte sit tog med RANGER. Ordlyden af den ordre, han havde modtaget fra 2 af kommissærerne, Franklin og Silas Deane, lød således:

”As it is not in our Power to procure you such a Ship as you expected, we advise you after equipping the RANGER in the best manner, for the Cruise you propose, that you proceed with her in the manner you shall judge best, for distressing the Enemies of the United States, by Sea, or otherwise, consistent with the Laws of War and the Terms of Your Commission.....” (44)

Ordren var ikke underskrevet af den tredje kommissionær, Arthur Lee, som lå i strid med Franklin, og som fremover søgte at skade Jones mest muligt på grund af dennes venskab med Franklin (45). Ordren stillede således Jones meget frit med hensyn til, hvilke operationer han ville gennemføre.

Den 13. februar forlod RANGER Nantes, og stod mod NW langs kysten i Biscaya Bugten, og han ankrede i Quiberon Bugten, hvor en del af den franske flåde

også var ankret. Han salutede den franske admiral med 13 skud, og havde den store tilfredsstillelse, at salutten blev besvaret, ganske vist kun med 9 skud, men dog en formel anerkendelse af De Forenede Stater. Ved denne lejlighed sluttede han venskab med den franske admiral, Comte d’Orvilliers. Dette venskab og den franske admirals erfaringer skulle blive en stor hjælp for Jones, der ganske manglede den professionelle træning som søofficer (46).

Efter en kort periode, hvor Jones krydsede langs den franske kyst, startede han den 10. april sit tog med kurs mod det Irske Hav. Efter den plan Jones havde lagt, havde togtet 3 hovedmål. For det første ville han angribe en britisk havn og ødelægge de derværende skibe og havnefaciliteterne. Jones var klar over, at et sådant angreb ville skabe panik i de britiske havne og i den britiske skibsfart. For det andet ville han bortføre en betydningsfuld person som gidsel for at få frigivet amerikanske søfolk, der var fanger i Storbritannien, og endeligt for det tredje ville han angribe britisk skibsfart langs de britiske kyster for at tage priser (47).

Omkring den 20. april observerede man en britisk orlogsbrig, HMS DRAKE, der var forføjet i havnen i Carrickfergus, en mindre havn ved

indsejlingen til Dublin. Jones ønskede at angribe den britiske brig med det samme, men hans besætning nægtede at medvirke. Det lykkedes dog Jones at overtale besætningen til at deltage i et natangreb, der dog på grund af dårligt vejr måtte opgives.

Jones besluttede nu at gennemføre sin plan om angreb på en britisk havn. Det valgte mål var Whitehaven på nordsiden af Solway Firth. Denne havn kendte Jones ganske godt, idet det var her, han startede sit apprenticeship i FRIENDSHIP i sin tid. Et sådant angreb ville utvivlsomt give anledning til panik, idet det ville være første gang siden 1667, at en engelsk havn blev udsat for angreb. Igen fik Jones problemer med sin besætning, der ikke havde lyst til at deltage i angrebet. Det lykkedes dog Jones at overtale besætningen, selvom både næstkommanderende og 2. Lieutenant fortsat nægtede at deltage. Uheldigvis tog vinden af, hvilket forsinkede ankomsten til Whitehaven, og kostede overraskelsesmomentet.

Ved midnat den 22.april forlod angrebsstyrken RANGER i 2 fartøjer, det ene under kommando af Jones selv, og det andet under kommando af Marine Lieutenant Wallingford. Styrken bestod i øvrigt af 30 Marines og 10 sømænd. Fartøjerne nåede først frem til den indre havn i fuldt dagslys,

hvor masser af tilskuere forsamlede sig ved havnen. Angrebet fik ikke de store praktiske konsekvenser. Det lykkedes at spigre kanonerne i de batterier, der flankerede indsejlingen til havnen, og at starte en brand i et kulslib, der var fortøjet i den tætpakkede havn, men allerede kl. 0600 var styrken tilbage i RANGER, der i mellemtiden havde nærmet sig havnen for at samle angrebsstyrken op. Befolkningen fik hurtigt slukket branden, og det varede heller ikke længe, før havnebatterierne var genetableret.

Den umiddelbare militære betydning af raidet på Whitehaven var særdeles begrænset, men angrebet fik alligevel stor betydning, idet det rystede den britiske befolknings og lederne i Whitehalls tro på, at Royal Navy sikrede dem mod fjendtlige angreb (48).

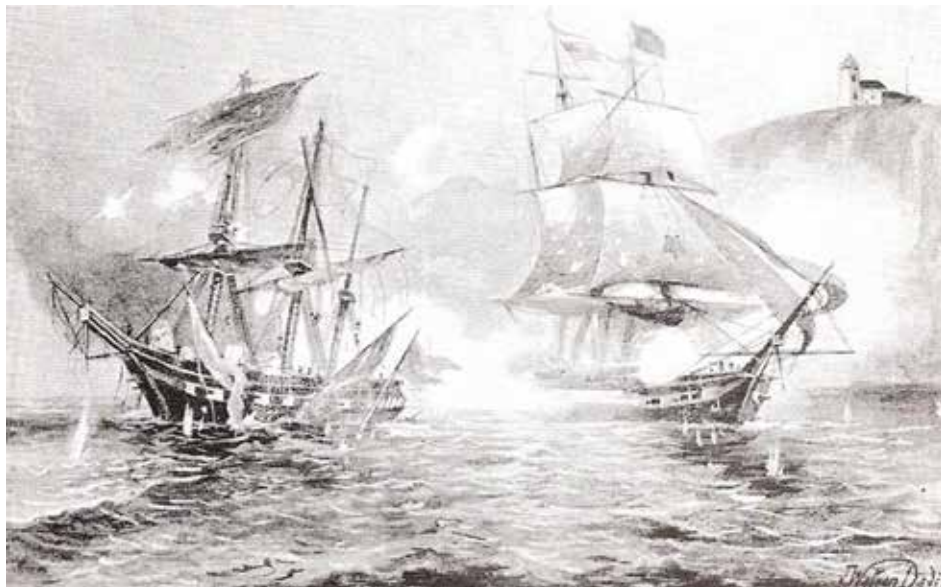
Jones besluttede nu at gennemføre planen om at bortføre en kendt og betydningsfuld brite for at bruge vedkommende som gidsel med henblik på frigivelse af fangne amerikanske søfolk. Som offer for bortførelsen valgte han Jarlen af Selkirk, hvis residens lå på St. Mary's Isle i Kircudbright Bay i Solway Firth. Valget af Jarlen af Selkirk skal nok ses på baggrund af, at Jones fra sin barndom havde et indtryk af, at denne adelsmand var en særdeles vigtig person, og derfor

nok havde regeringens bevågenhed. Dette var utvivlsomt et fejlskøn, da Selkirk faktisk ikke havde nogen større indflydelse hos den britiske regering. Jones landede med en halv snes sømænd, skibets Master og Marine Lieutenant. Kort efter landingen erfarede Jones, at Selkirk var bortrejst, hvorfor han besluttede at vende tilbage til RANGER. Masteren og marineløjtnanten var imidlertid ikke enige i denne beslutning, idet de anførte, at folkene måtte have et krav på at få lov til at plyndre slottet. Jones bøjede sig for kravet, men stillede som betingelse, at plyndringen skulle begrænses til husets sølvtøj, hvorefter han selv vendte tilbage til fartøjet, medens Masteren ledede folkene under plyndringen. Lady Selkirk udleverede uden modstand sølvtøjet. Jones følte sig imidlertid ikke godt tilpas med denne handling. Han skrev et undskyldende brev til Lady Selkirk, og ved auktionen over sølvtøjet købte han det, og returnerede det til Lord og Lady Selkirk (49).

Jones besluttede nu at opsøge den britiske brig, HMS DRAKE, som han tidligere havde måttet opgive at angribe på grund af vejret. Den 24. april var han igen ud for Carrickfergus, hvor DRAKE var på vej ud i North Channel imellem det Irske Hav og Atlanterhavet. DRAKE førte 20 stk. 6-pundige og RANGER 18 stk. 9-pundige. RANGER

var således artilleristisk lidt stærkere end DRAKE, der til gengæld havde en større besætning. Chefen for DRAKE, Commander. Burdon, var en ældre og erfaren officer, medens Jones stadig måtte betragtes som begynder i søofficersfaget (50). Burdon var ikke sikker på, om RANGER var fjendtligt eller blot et handelsskib på vej ind til Belfast. Han sendte derfor en løjtnant for at undersøge sagen. Da denne entrede RANGER, blev han taget til fange, og det stod klart for Burdon, at der var tale om den amerikanske raider, som han var advaret om. Begge parter hejste nu flaget, og kampen begyndte. Jones indledte med at udføre et traditionelt ”*crossing the T*” , og DRAKE modtog en ødelæggende langskibs kardæksalve. Efter en times kamp blev chefen for DRAKE dødeligt såret, og kort efter blev også dets næstkommanderende dødeligt såret. På dette tidspunkt var DRAGES rigning så ødelagt, at skibet ikke længere kunne manøvreres, og Masteren, der nu havde kommandoen, lod flaget stryge (51). Den omstændighed, at Jones havde været i stand til at tage initiativet, samt hans fremragende evne til at manøvrere RANGER havde givet sejren.

Jones sendte nu en prisebesætning under ledelse af Lieutenant Simpson ombord i Drake, og der blev udført nødtørftige reparationer af begge skibe. Sejren over den artilleristisk



Kampen i 1778 mellem USS RANGER og HMS DRAKE.

underlegne DRAKE ville næppe have voldt større opmærksomhed, såfremt et britisk skib havde nedkæmpet et fransk eller spansk skib, hvis styrke var tilsvarende i forhold til det britiske. Det ville den britiske offentlighed have forventet. I dette tilfælde var forholdet imidlertid anderledes. I den britiske avis ”*Morning Chronical and London Advertiser*” den 9. maj 1778 hedder det f.eks.:

”In our engagements with the French and Spanish such a superiority would have been laughed at; but the case is widely different when we engage with our own countrymen; men who have the same spirit and bravery with

ourselves.” (52)

Jones stod herefter den 28. april igennem North Channel og ned langs den irske vestkyst, og det lykkedes ham at undgå de britiske skibe, der jagtede ham i det Irske Hav. Lieutenant Simpson havde ordre til at holde sig tæt på RANGER under vejs til Frankrig, men den 4. maj ud for den franske kyst nær Ushant og Brest forfulgte Jones en mulig prise. Forinden beordrede han mundtligt Simpson til fortsat at holde sig tæt på RANGER, men uanset dette, fortsatte Simpson mod Ushant og Brest. Det forfulgte skib viste sig at være neutralt, og da Jones indhentede sin prise, fratog han Simpson hvervet

som prisemester, og fængslede ham på grund af ulydighed. Hermed startede en affære, der i de kommende måneder skulle give Jones mange problemer. Den endte imidlertid med, at Simpson efter pres fra de amerikanske kommissærer i Paris blev løsladt, og sendt tilbage til USA som chef for RANGER, medens Jones forblev i Frankrig afventende mulighederne for at kommandoen over et nyt skib som lovet (53).

Chef for BONHOMME RICHARD.

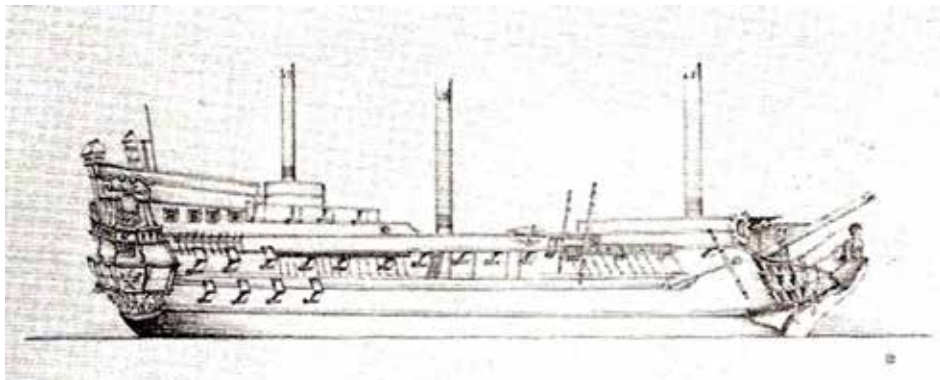
Som tidligere nævnt havde de amerikanske kommissionærer i Frankrig på grund af manglende økonomiske midler været nødt til at overdrage fregatten L'INDIENNE, som det havde været meningen, at Jones skulle kommandere, til Frankrig. Resultatet var således, at Jones nu i en lang periode var uden beskæftigelse.

Jones var dog ikke modløs på grund af den manglende beskæftigelse, og han havde en stærk tro på den amerikanske flåde og dens fremtid, Én af hans venner, der midlertidigt opholdt sig i L'Orient, havde givet en negativ beretning om tilstanden i den amerikanske by Philadelphia og i den Continentale Flåde. I et svar til vennen, hedder det:

”Your account of the Situation of Philadelphia and our Poor Marine distresses much – but let us not

altogether despond. Tho’I am no prophet, the one will yet become the first City, and the other the first Navy within a much shorter space of time than is generally imagined. When the Enemies land force is once conquered and expelled from the Continent, our Marine will rise as if by Enchantment, and become within the memory of Persons now living, the wonder and envy of the World.” (54).

Han gjorde sely, hvad han kunne, for trods alt at få kommandoen over L'INDIENNE, men henvendelser til såvel den franske marineminister som til den franske Konge var forgæves, måske på grund af et pres fra den britiske regering overfor den neutrale franske regering (55). Henvendelserne var dog ikke helt uden resultat, idet marineministeren i slutningen af 1778 bemyndigede Jacques Donatien Le Ray de Chaumont til at købe et skib til Jones (56). Resultatet blev en tidligere fransk Ostindiefarer, LE DUC DE DURAS, som den franske Konge købte i februar 1779. Skibet, der var bygget i 1765 i Lorient til det Franske Ostindiske Kompagni, hørte til en type, der var bygget til også at kunne fungere som krigsskib i tilfælde af krig. Det blev udrustet med 28 tolvpundige kanoner på øverste dæk, og 6 ældre 18 pundige på nederste dæk samt 6 stk. 8 pundige på skansedækket. Jones



Tegning af BONHOMME RICHARD.

fik lov til at give skibet et nyt navn, BONHOMME RICHARD, opkaldt efter den amerikanske kommissionær, Franklin, hvis forfatterpseudonym var ”Poor Richard” (57). Skibet fik en besætning på ca. 380 mand. Besætningens sammensætning var ganske broget. F.eks. havde Jones også rekrutteret britiske krigsfanger, hvoraf nogle sandsynligvis var amerikanere, der enten frivilligt eller tvunget havde gjort tjeneste i Royal Navy (58). En særlig styrke var det, at skibets detachement af Marinere udgjorde hele 140 mand, hvor det normale for en fregat var ca. 70.

I løbet af forsommeren opstilledes en eskadre omkring BONHOMME RICARD. Den bestod af den nye amerikansk byggede fregat på 36 kanoner, ALLIANCE, under kommando af den tidligere franske søofficer, Pierre Landais, som skulle komme til at volde

Jones store problemer. Dernæst den lille franske fregat på 26 kanoner, PALLAS, under kommando af den franske søofficer, Dennis Cottineau de Kerloguen, den let armerede brig på 12 kanoner, VENGEANCE, der ligeledes blev kommanderet af en fransk officer, Philippe Ricot, og endeligt kutteren LE CERF, der blev kommanderet af en ung fransk officer, Joseph Varage. De franske officerer var alle blevet forsynet med amerikanske officersbestallinger, og var således teknisk set også officerer i Continental Navy (59).

Oprindeligt var det tanken, at BONHOMME RICHARD skulle have deltaget i et angreb på Liverpool, men denne operation blev opgivet. Jones fik herefter ordre af den franske marineminister til at udføre eskorte opgaver for franske skibe i Biscaya Bugten. Denne opgave passede ikke Jones, men da den

franske regering betalte udgifterne til BONHOMME RICHARD, var han nødt til at efterkomme ordren. Han og hans eskadre forlod havnen den 19. juni, men starten på togtet var ikke lovende. Jones kunne hurtigt konstatere, at RICHARD var langsom, ikke mindst fordi den manglede kobberforhudning. Ved at ændre på riggen og flytte ballasten lykkedes det at øge farten en lille smule, men slet ikke tilstrækkeligt for Jones, der var meget offensivt indstillet.

Ret hurtigt blev Jones klar over, at Captain Landais i ALLIANCE var eskadrens svage punkt, idet han var skyld i en kollision mellem BONHOMME RICHARD og ALLIANCE. Begge skibe blev beskadiget, idet RICHARD mistede sin klyverbom, og ALLIANCE mesanmasten (60). Eskadren var tilbage i L'Orient den 1. juli, og man gik i gang med reparationer af de 2 beskadigede skibe. En udsending fra den franske marineminister, Donatien Le Ray de Chaumont, ankom til L'Orient i begyndelsen af august for at fremskynde eskadrens næste togt. Han mere eller mindre tvang Jones til at indgå en aftale vedrørende de franske skibschefer, der også havde modtaget officersbestallinger fra De Forenede Stater, det såkaldte "konkordat". Baggrunden var en ide om, at de ordrer, disse officerer modtog fra Jones, kunne være i strid med deres egne franske

skibes interesser, idet de kunne være i strid med de ordrer, de pågældende skibschefer havde fra deres franske overordnede. "Konkordatet" skulle sikre, at de franske skibschefer i en sådan situation kunne undlade at udføre ordren fra deres Commodore. Denne aftale betød reelt, at en skibschef, som ikke syntes om en ordre fra Jones, blot kunne undlade at efterkomme den. Det er ikke vanskeligt at indse, at aftalen meget nemt kunne gøre en effektiv ledelse af eskadren illusorisk, hvilket faktisk også blev resultatet (61).

I slutningen af juli modtog Jones sine nye ordrer for eskadren. I følge disse skulle togtet gå vest om Irland, nord om Orkney Øerne, ned langs den skotske og engelske østkyst, ud i Nordsøen ud for den danske vestkyst, og endelig skulle togtet ende i den hollandske havn Texel, hvor Jones ville modtage yderligere ordrer. Formålet med togtet var, "*to take the enemy's property in those seas*" (62). Jones var ikke ganske tilfreds med sine ordrer, ikke mindst var han utilfreds med, at togtet skulle ende i Texel, ligesom han savnede ordre til at udføre et raid imod en engelsk storby. Men som svar på indsigelser rettet til Franklin, den amerikanske kommissionær, erindrede denne i skarpe vendinger Jones om, at det var det franske hof, der bar de fleste udgifter til udrustningen, hvorfor det også måtte have retten til at give

ordrer. Baggrunden for, at Jones blev dirigeret til Texel var, at en konvoj med forskelligt materiel til den franske flåde her ventede på at blive eskorteret til fransk havn. Det fik Jones imidlertid ikke meddelelse om (63).

Den 9. august stod BONHOMME RICHARD endeligt ud i yderhavnen i L'Orient, hvor den ankrede sammen med resten af eskadren. Medens eskadren var ankret her, nåede den franske regerings repræsentant, Chaumont, endnu en gang at irritere Jones, idet han bevægede sig rundt til de enkelte skibe, for at give cheferne ordrer, i stedet for at formidle dem igennem Jones som eskadrechef. Den 14. august kunne eskadren forlade L'Orient. Problemerne begyndte i løbet af få dage, idet den franske kaper MONSIEUR forlod eskadren. Da Jones ikke havde nogen autoritet over for chefen for dette fartøj, kunne han intet gøre. I de første dage gjorde Jones i øvrigt utvivlsomt, hvad han kunne for at øve sin besætning i kanonbetjening, ligesom eskadren tog en del priser.

Den 24. august fik man landkending af den irske kyst ved Dingle Bay i det sydvestlige hjørne af Irland. I den følgende tid begyndte problemerne virkelig at melde sig. Først blev man ramt af totalt vindstille. Det medførte, at strøm og dønning satte skibene ind mod Skelligs klipperne udenfor Dingle Bay. Jones satte sit cheffartøj

i vandet for at bugsere skibet fri af faren. Uheldigvis var både fartøjets kvartermester og besætning irsk, og de udnyttede situationen til at forlade BONHOMME RICHARD, og sætte kursen mod de hjemlige strande. Skibets Master forfulgte desertørerne i et anden af skibets fartøjer, men mistede orienteringen i tågen Resultatet var således at Jones mistede 2 gode fartøjer, en ikke uvæsentlig del af skibets besætning samt sin Master (64).

Den følgende dag opstod det første problem med chefen for ALLIANCE, captain Landais, der kom om bord i BONHOMME RICHARD, og i besætningens påhør i skarpe vendinger bebrejdede Jones, at han dagen i forvejen havde beordret ham til ikke at forfølge en potentiel prise. Han meddelte videre Jones, at han fremtidigt selv ville beslutte, hvilke priser, han ville forfølge, og hvornår han ville gøre det. Uanset, at Landais med sin optræden havde fortjent en krigsretssag, forsøgte Jones at få det bedst mulige ud af situationen, og foretog sig ikke videre.

Fortsættelse følger i MHT nr. 4/2012.

Redaktionen er klar over at det ikke er det mest optimale at dele en artikel over to numre men det er den eneste mulighed i dette tilfælde da artiklen er meget lang.

Onsdag den 7. november kl. 19.30:

Foredrag ved Niels Probst

Rekonstruktion af historiske skibe

- Med eksempler fra tidligere og igangværende projekter

Niels Probst har en helt enestående viden og indsigt, som praktisk taget ingen andre i Nordeuropa har tilegnet sig, om genskabelse af historiske skibe fra tiden inden skibstegningen, da der kun var byggekontrakter, rudimentære matematiske beregningsmetoder og bygmestrenes private hemmeligheder at gå ud fra. Det har i tidens løb resulteret i bøger, videnskabelige artikler og konkrete rekonstruktioner af en lang række fartøjer, heriblandt MARIA og senest PATIENTIA, der skal danne grundlag for en kirkeskibsmodel. Niels Probst fortæller denne aften om arbejdet, principper og metoder med udgangspunkt i virkeligheden.

Fredag den 7. december 2012 er afsat til laugets traditionsrige julekomsammen med andespil, kanonsalut og hyggeligt samvær.

Herudover kan der blive tale om yderligere særarrangementer, som vil være at finde på laugets hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk) og blive meddelt i laugets nyhedsbrev, der udsendes løbende til alle medlemmer med e-mail-adresse.

Året rundt er der med få undtagelser åbent om tirsdagen i Arresten på Nyholm (A.H. Vedels Plads 6, 1439 K) fra kl. 10.00 til ud på aftenen. Her kan man ofte møde op mod tyve aktive laugsmedlemmer, der er optaget af de løbende projekter, som alle er velkomne til at engagere sig i. Følgende modeller er undervejs: Nyholms Mastekran i 1:16, kongebåden SVANEN fra 1763 (1:36), fregatten ROLF KRAKE fra 1955 (1:48), korvetten TRITON fra 1955 (1:50), en torpedo-missilbåd af Willemoes-klassen fra 1975 (1:50), fregatten PEDER SKRAM fra 1966 (1:65) og torpedobåden GLENTEN fra 1933 (1:50).

UDSÆTTELSE

Modelbyggerkonkurrencen MODELSKIB 2012

Vi har i laugets bestyrelse i samarbejde med museet gennem længere tid arbejdet på at få den annoncerede konkurrence, Modelskib 2012, til at hænge sammen arbejds- og ressourcemæssigt. Det har på nuværende tidspunkt vist sig at være for vanskeligt, så frem for at gennemføre en utilfredsstillende begivenhed har bestyrelsen valgt at udskyde konkurrence og udstilling til et senere tidspunkt, hvor omstændighederne er mere gunstige. Vi beklager, at det ikke er muligt for os at afholde arrangementet i år, men ser frem til et mere fyldestgørende resultat ved en lejlighed, som vil blive annonceret senere.

Vi håber på medlemmernes forståelse og ser frem til at invitere til konkurrencen og udstillingen på et mere optimalt tidspunkt.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2012 / 2013

Onsdag den 24. oktober 2012 kl. 1930
Foredrag: Kongeskib i 80 år DANNEBROG 1932 - 2012.
Tom Wismann

EKSTRA FOREDRAG! Onsdag den 7. november 2012 kl. 1930
”Kalla kriget i Östersjön främst 1980-tallet”
Peter Rosengren og Andreas Linderoth fra STATENS MARITIMA MUSEER

Onsdag den 21. november 2012 kl. 1930
Træfningen ved Lyngør den 6. juli 1812
Finn Wiberg

Onsdag den 23. januar 2013 kl. 1930
Brigadegeneral Michael Clemmesen
Flådens stabs operationsstudier 1911-13 og resultaterne 1914-18

Onsdag den 27. februar 2013 kl. 1930
Krigen i og omkring Østersøen 1939-45.
Kommandør Poul Grooss

Onsdag den 10. april 2013 kl. 1930
Generalforsamling

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 100 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.