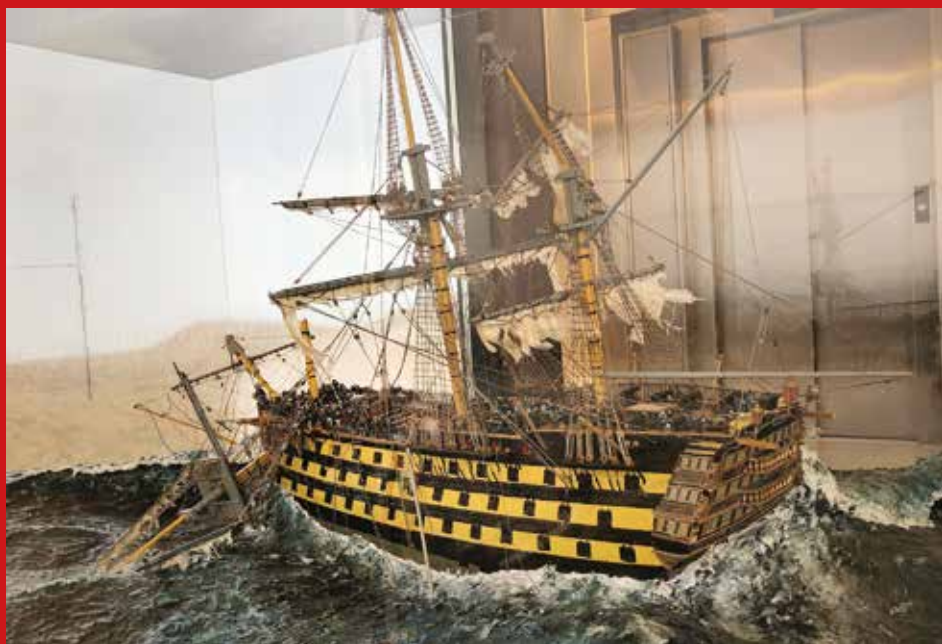


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



52. årgang

Nr. 2 - maj 2019

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Søren Nørby, E-mail:
noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Mejdal, E-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Roret 89
3070 Snekkersten
Tlf. 2287 2029
e-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

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

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

Tryk:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Modellen af HMS ST. GEORGE 3
til strandingsmuseet i Thors-
minde. Historie, rekonstruktion,
model.

Poul H. Beck

Bog anmeldelse

Livet i Søværnet 37

Peter Bogason

Diverse oplysninger

Formandsberetning fra gene- 39
ralforsamling i Marinehistorisk
Selskab / Orlogsmuseets venner,
samt regnskab 2018-2019

Meddelelser fra Orlogsmuseets 44
Modelbyggerlaug

Udflugt 2019 47

Meddelelse fra kassereren 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

Diorama af ST. GEORGE stranding,
opstillet på Strandingsmuseet
i Thorsminde. Udført 1999 af
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.
(Strandingsmuseet, Thorsminde)

Modellen af HMS ST. GEORGE til Strandingsmuseet i Thorsminde Historie, rekonstruktion, model

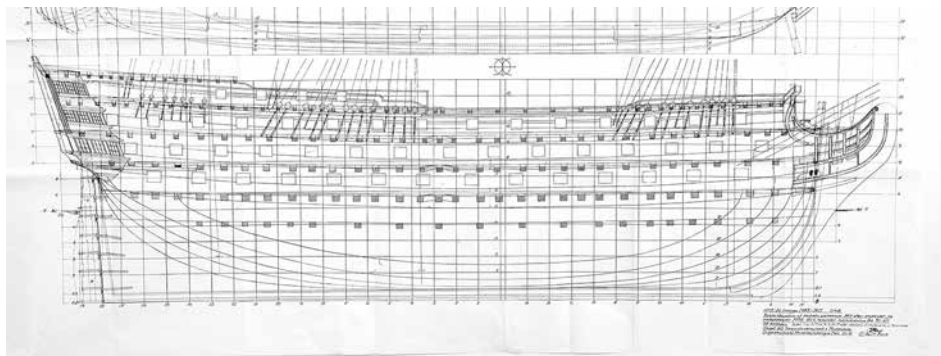
Poul H. Beck

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Strandingsmuseet

Mange af MHT's læsere kender sikkert Strandingsmuseet ST. GEORGE i Thorsminde i forbindelse med et besøg eller gennem læsning og omtale af museet og dets udstilling om den katastrofale stranding den 23./24. december 1811, hvor de to britiske orlogsskibe HMS ST. GEORGE og HMS DEFENCE blev slået til vrag på Vestkysten ved Thorsminde og besætningerne på nær nogle ganske få omkom. En begivenhed der sammen med de enestående vragefund er baggrunden for museets oprettelse og udstilling af en imponerende samling af genstande fra disse to

store sejlforende orlogsskibe. I dag omfatter museets ansvars- og fokusområde, foruden den dramatiske historie om de to skibe, også Vestkystens strandingshistorie generelt, d.v.s. et stort og vidtspændende emne, der går langt tilbage i tiden og frem til nutiden med et utal af dramatiske fortællinger om tusindvis af strandinger, død, ulykker og menneskeskæbner ved Nordsøens barske møde med den Jyske Vestkyst. Siden sin oprettelse i 1992 har Strandingsmuseet med sine fortællinger om fortid og nutid gennemgået en spændende udvikling, der foreløbig er kulmineret med en stor milliondonation til den nu færdigbyggede udvidelse og nyindrettede udstilling og oplevelsescenter, der under festlige former blev



Rekonstrueret opstalt af HMS ST. GEORGE udført af Poul H. Beck på grundlag af det originale tegningsmateriale fra 1777. (Orlogsmuseets Modelbyggerlaug)

genindviet den 19. maj 2017. En udstilling der i kraft af museets arkitektur, placering og indretning sammen med museets righoldige samlinger, og forskellige spændende audiovisuelle dramatiseringer kan give de besøgende en endnu bedre mulighed for at leve sig ind i de forhold, der især før i tiden var vilkårene for al sejlads i Nordsøen.

I forbindelse med genindvielsen udgav De Kulturhistoriske Museer i Holstebro kommune, hvorunder Strandingsmuseet St. George hører, værket ”*Den sidste rejse*” af Palle Udh Jepsen om de to linjeskibe og deres tid til de forliste på Jyllands vestkyst. Et værk der ikke blot handler om den dramatiske stranding og de to skibes historie, men også om museet og de mange vagfund, og dertil giver en fyldig og velunderbygget skildring af datidens forhold på vestkysten og ikke mindst baggrunden og vilkårene for krigen mellem Storbritannien og Danmark – Norge fra 1807 – 1814 set i lyset af de voldsomme militære og politiske konflikter i Europa fra 1792 til 1815 med Revolutions- og Napoleonskrigene. Et opgør der til slut, blandt mange andre omvæltninger, også afsluttede århundredes samhörighed mellem Danmark og Norge og reducerede Danmark til en småstat.

Diorama af strandingen og tankerne bag en model af St. George

Med baggrund bl.a. i Laugets bygning i 1999 af et vellykket diorama til museets udstilling om strandingen, og senest i forbindelse med museets udvidelse og nye udstilling, har museet ved flere lejligheder spurgt Lauget om muligheden for at få bygget egentlige skalamodeller af de to orlogsskibe.

Et ønske som Lauget fra efteråret 2016 endelig kunne se en mulighed for at imødekomme. Den endelige aftale blev indgået den 24. august 2016 om i første omgang at bygge en model af den største af de to skibe, tredækkeren ST. GEORGE i skala 1:48, - så vidt mulig som skibet så ud i begyndelsen af 1811. I den ønskede skala vil modellen fra spidsen af bovsprydet til enden af mesanbommen blive 212 cm lang og ca. 150 cm høj fra underkanten af vuggen til toppen af stormasten. Den valgte skala er typisk for store museumsmodeller af skibe bygget efter tommesystemet, som her et britisk orlogsskib, - en skala som i øvrigt også er anvendt ved bygning af mange af Orlogsmuseets modeller af skibe fra tiden før Danmark i 1912 gik over til metersystemet.

Lauget og dem der i øvrigt beskæftiger sig med seriøs modelbygning, hvor det kompromisløst handler om at genskabe og visualisere noget så kompliceret som fortidens store sejlmaskiner, møder



IT-baseret animation af strandingen, som den i dag kan opleves på Strandingsmuseet i Thorsminde. (Strandings-museet, Thorsminde)

normalt en sådan udfordring med ydmyghed, velvidende at modellen med rette eller urette mange år frem i tiden kan blive opfattet som den ultimative skildring af netop dette bestemte skib, - og nok så krævende, som det var og tog sig ud i en bestemt periode eller i en bestemt situation.

I dette tilfælde er det, som nævnt, i samråd med museet besluttet at bygge en model, der viser skibet som det fuldt operativt tog sig ud i begyndelsen af 1811 før strandingen og tilintetgørelse på den Jyske Vestkyst. Og hvorfor nu det? Jo, fordi en sådan model efter mu-

seets opfattelse bedre end nogen anden form for visualisering kan give de besøgende et klart og entydigt begreb om datidens store orlogsskibe, og dermed et klart udgangspunkt til forståelse og sammenhæng med museets omfattende samling af genstande, der gennem tiden er reddet og bjærget fra vraget.

Den mere dramatiske side af formidlingen er tidligere forsøgt tilgodeset i Laugets første bidrag til museet, - dioramaet fra 1999, der skildrer hvordan det kan have taget sig ud, da HMS ST. GEORGE havde sat sig fast på revlen



Skibslægens instrumentkasse bjerget fra vraget af ST. GEORGE, - en af de mange enestående og velbevarede fund fra skibet, der er udstillet på Strandingsmuseet. (Strandingsmuseet, Thorsminde)

og gradvis og metodisk blev knust af enorme bølger under forhold, der af vor tids meteorologer er blevet karakteriseret som århundredes storm. Det vil sige en model, der med hensyn til skibets udformning er baseret på det originale tegningsmateriale, mens det med hensyn til vejrforholdene og skibets ødelæggelse, nødvendigvis måtte baseres både på samtidige beskrivelser og nutidige forestillinger og vurderinger, hvortil Lauget i 1998-99

fik hjælp fra DMI og lokale folk med et indgående kendskab til forholdene på Vestkysten, ikke mindst i vinterperioden, og nok så vigtigt, hvordan bølgerne kan tage sig ud under ekstreme vind- og vejrforhold.

En videreudvikling af dioramaet er museets nye IT-baserede animation, hvormed der er forsøgt skabt et livagtigt og realistisk indtryk af de forhold og vilkår, hvorunder strandingen fandt sted. I den forbindelse har Lauget hjulpet

Th. Detalje i konstruktionen studeres på originaltegningen af ST. GEORGE fra 1777 tirsdag den 21. marts 2017 i Laugets værksted i det Gl. Arresthus på Nyholm. Fra venstre ses Steffen Ortmann, fabrikmester Poul H. Beck (denne artikels forfatter) og næstformand Niels Buhl. (Steffen Ortmann)

med nogle af de til modelbygningen udarbejdede rekonstruktionstegninger, så de involverede IT-folk og designere kunne danne sig et begreb om et sådant stort orlogsskibs form og udseende.

HMS St. George 1771 - 1809

Frem til strandingen i 1811 kom ST. GEORGE vidt omkring, ligesom den også



Samtidig skildring. (THE 'ST GEORGE' WITH OTHER VESSELS.) Oliemaleri udført omkring 1785 af Dominie Serres den ældre. Skibet ses her med åbne gallerier på agterspejlet og med en kraftig latinersejlsbom på mesanmastet. Fra slutningen af 1790'erne begyndte man i Royal Navy (RN) at lukke de åbne gallerier og på mesanmasten at føre et egentligt mesansejl med bom og gaffel. (Gengivet med tilladelse fra National Maritime Museum, Greenwich)

gennemgik en række ikke særlig veldokumenterede ændringer og ombygninger. En historie der på en række områder har vist sig som noget af en rekonstruktionsmæssig udfordring for Laug-
et og dets mulighed for at udføre en troværdig og overbevisende model af skibet - men herom senere.

Det tredækkede linjeskib ST. GEORGE var et ud af fire 2.-rangs 90 kanoners linjeskibe af DUKE-klassen, med et nutidigt beregnet deplacement på 3.140 metriske tons, der blev konstrueret i 1771 for Royal Navy af konstruktøren Williams og fik navnene DUKE, ST. GEORGE, GLORY og ATLAS. ST. GEORGE blev beordret bygget på Royal Dockyard i Portsmouth, hvor kølen blev lagt i august 1774. Bl.a. på grund af manglende

eller utilstrækkelige tømmerleverancer og finansielle nedskæringer blev skibet imidlertid først søsat i oktober 1785, mens den første kommandorejsning fandt sted i oktober 1787.

Fra den første kommandohejsning i 1787 og frem til krigstilstanden fra 1792/93 var ST. GEORGE dels under kommando og dels oplagt i kortere og længere perioder. I løbet af 1790'erne blev den især anvendt i de hjemlige farvande og i Middelhavet, almindeligvis som flagskib for kontreadmiraler. I Middelhavet deltog den i flere mindre træfninger uden at lide nævneværdige tab eller skader, - træfninger som også omfattede forskellige spektakulære indsatser under ledelse af den hastig stigende stjerne Horatio Nelson. Efter ombygning og



Samtidig skildring af den britiske flådestyrkes passage af Kronborg den 30. marts 1801. ST. GEORGE med viceadmiral Nelson ombord. (Det Kongelige Bibliotek/ Digitale Samlinger)



"The Heavyweight Punch" Nutidig skildring af 1. og 2. rangs britiske linjeskibe klar til kamp. (Den engelske marinemaler Geoff Hunt)

hovedstandsættelse 1798/99 blev den i første omgang tilknyttet kanalfåden og derefter beordret til Middelhavet for at forstærke den britiske flådestyrke, der opererede fra Port Mahon på øen Menorca umiddelbart øst for Mallorca med en styrke på 12 linjeskibe. Tidlig på året 1800 blev den igen tilknyttet kanalfåden.

Februar 1801 overtog Captain Thomas Masterman Hardy kommandoen over skibet efter ønske fra Nelson, nu Vice-admiral of the Blue, der var udpeget som second in command for admiral Parker og den flådestyrke der skulle til

København for at tvinge Danmark ud af det væbnede neutralitetsforbund, der var dannet i forening af Danmark, Sverige og Rusland. Det førte som bekendt til Slaget på Rheden 2. april 1801 og en efterfølgende våbenstilstand og aftale om Danmarks udtræden af neutralitetsforbundet. ST. GEORGE deltog ikke i selve slaget på grund af sin dybgang, men lå opankret umiddelbart syd for Hven sammen med den britiske reservestyrke. Efter opgøret med danskerne var det planen, at fortsætte til Karlskrona og derefter til Sankt Pedersborg for på samme måde at tvinge Sverige og Rusland til at opgive for-

bundet, hvilket helst skulle ske inden den svenske flåde, sandsynligvis omkring udgangen af april, kunne forene sig med den indtil da indefrosne russiske flåde.

Det voldte imidlertid betydelige vanskeligheder at få de store dybtgående britiske skibe gennem Drogden, hvilket forudsatte, at en del af deres kanoner, bl.a. også en del af kanonerne på ST. GEORGE, midlertidig måtte anbringes på en række mindre skibe for derefter at blive taget om bord igen, når skibene var kommet helskindet gennem Drogden og ud på en større vanddybde i Køge Bugt. Det skulle imidlertid vise sig at være skønne spildte kræfter, da admiral Parker den 9. eller 10. april 1801 modtog efterretning om, at Tsar Paul var blevet myrdet en måned før, hvorved forbundet kort efter blev bragt til ophør. ST. GEORGE forblev dog i Østersøen indtil den i juni 1801 sammen med hovedparten af den derværende britiske flåde returnerede til England.

Efteråret 1801 blev den sammen med to mindre linjeskibe sendt på station i Vestindien, hvor den forblev til 1803, hvorefter den blev oplagt ved Plymouth frem til november 1804. Fra 1804 til 1808 var den stationeret i Halifax i Canada, og derefter igen tilknyttet kanalflåden og kort efter deployeret til viceadmiral Saumarez's Østersøflåde.

Den britiske Østersøflådes udfordringer

Den britiske flådes tilstedeværelse i Østersøområdet og i de danske farvande var først og fremmest bestemt af behovet for beskyttelse af de for Royal Navy og Storbritannien livsnødvendige forsyninger fra Østersøområdet og Baltikum af tømmer, hamp, tjære, terpentin, kobber, korn og ikke at forglemme trækul til krudtproduktion. Krigssituationen mellem Storbritannien og Danmark-Norge fra 1807 betød, at det var nødvendigt at organisere et konvojsystem som beskyttelse mod de de dansk-norske kanonbåde og kaperfartøjer, en opgave, der lagde beslag på en betydelig britisk flådestyrke, der typisk bestod af et antal linjeskibe og kanonbrigger. "Konvojsæsonen" var bestemt af årstidernes vejrlig og var derfor begrænset til tidsrummet fra marts/april til oktober/november. Man vidste af erfaring, at de sidste konvojer mod England helst burde afgang senest omkring 1. oktober, da både storme og isdannelser kunne medføre vanskeligheder, hvis afsejlingen blev udsat for længe, som det f.eks. skete i december 1808, hvor en hel konvoj forliste i Øresund.

De britiske flådeoperationer i Østersøen og de danske farvande blev fra 1808 til 1812 ledet af viceadmiral Sir James Saumarez om bord på HMS VICTORY fra ankerpladsen ved Vinga udfor indsejlingen til Gøteborg, som



HMS VICTORY i dokken i Portsmouth, - nymalet med det museet betegner som "Salmon Pink" batteriliner og under alm. istandsættelse i 2017. (Gengivet med tilladelse fra The National Museum, Royal Navy, Portsmouth)

baggrund i en pragmatisk forståelse mellem Sverige og England var stillet til rådighed for RN tilligemed Hanø og Hanø-bugten på østsiden af Skåne.

Saumarez kunne da se tilbage på en lang og glørværdig karriere i den britiske flåde, fra han som 13-årig knægt i 1770 stak til søs som midshipman om bord på fregatten HMS MONTREAL.

Samlingsstedet for Østersøkonvojerne, inden den videre fart gennem de danske farvande, var Hanø-bugten, hvor briterne på selve Hanø bl.a. havde etableret en lejr for marinekorpsen, som var bemannet i konvojsæsonen. At der

nævnes fare for isdannelser allerede i oktober/november er måske forståelig for den Botniske bugt men ikke for selve Østersøen. Forholdet var imidlertid, at man på den tid befandt sig i det, der i den meteorologiske historie kaldes den lille istid, der regnes fra omkring 1300-tallet til 1850, og i særlig grad ramte Nordeuropa med gennemsnitstemperaturer der var 1,5 – 2,0 gr. lavere end det nutidige niveau.

I oktober 1811 var det derfor afgørende for admiral Saumarez at få årets sidste konvojer af sted så hurtigt som muligt, inden isen igen lukkede Østersøen, og



Hanøbugten på den Skånske østkyst med øen Hanö i baggrunden set fra fastlandet. (Palle Udh Jepsen, forfatter til værket "DEN SIDSTE REJSE")



Den britiske kirkegård på Hanø.
(Palle Udh Jepsen, forfatter til værket "DEN SIDSTE REJSE")

før efterårs- og vinterstormene gjorde sejladsen over Nordsøen særlig risikabel. Saumarez ønskede egentlig, at den sidste konvoj burde afgå senest den 1. oktober, men havde måtte bøje sig for, at ikke alle handelsskibene fra de fjerne havne i Østersøen og den Botniske bugt kunne nå frem til Hanø Bugt før tidligst i løbet af oktober. Beslutningen om at udsætte konvojens afsejling til den 1. november var i virkeligheden et vovestykke uden en sikkerhedsmargin i tilfælde af yderligere forsinkelser. En kontrær og vedholdende vind fra sydvest, vest og nordvest kunne blive yderst problematisk.

HMS St. George 1809 – 1811, - Østersøflåden og strandingen december 1811

Fra slutningen af 1810 til april 1811 gennemgik ST. GEORGE sit sidste eftersyn, som blev udført i Plymouth og straks derefter sendt tilbage til Østersøflåden, som flagskib for kontreadmiral Robert Carthew Reynolds.

Sidst i oktober 1811 fik Reynolds ordre til at eskortere årets sidste konvoj fra Østersøen gennem Store Bælt til England, lastet med eg, fyr, tjære, hamp og korn fra Østersøområdet, d.v.s. laster af vital betydning for England og Royal Navy. Omkring 1. november der var fastsat som den absolut sidste dato for afsejlingen, var 129 handelsskibe med en eskorte der bestod af linjeskibene ST. GEORGE, DICTATOR, DEFENCE, HERO og tre kanonbrigger samlet i Hanø-

bugten. De sidst ankomne handelsskibe kunne da allerede melde om de første isdannelser. Den 1. november om formiddagen beordrede Reynolds konvojen under sejl med kurs mod Bornholm. Vinden var en frisk kuling fra øst, der dog allerede om eftermiddagen gik om i syd og tiltog med alle tegn på, at en storm var i anmarch. Hen under aften havde vinden rejst sig til stormstyrke, og Reynolds havde intet andet valg end at signalere til konvojen om at vende og søge tilbage til Hanø. Mange af de små og mindre handelsskibe havde da allerede svære skader på sejl og rig og i Matvik og Karlshamn var havnene også snart overfyldt med handelsskibe, der i hast forsøgte at reparere de værste skader.

Først den 8.- 9. nov. tog vinden af, og den 9. var vejret fint og med en let vind fra nordøst lettede konvojen, men allerede tre dage senere blev man tvunget til at ankre ud for Nysted på Lolland på grund af hårdt vejr. Den 15. november om natten blev konvojen igen ramt af en voldsom storm, der medførte alvorlige skader gennem hele konvojen. Et stort handelsskib kom i drift på tværs af ST. GEORGE's ankertrusser, som betød, at man måtte trække ankrene og kort efter løb ST. GEORGE på grund på Rødsand, hvor roret blev revet af. I forsøg på at redde skibet kappede man noget af rigningen og den 16. november om morgenen lykkedes



The Ionian Mission. Maleri af britiske orlogsskibe i frisk vejr under Napoleonskrigene. (Nutidig skildring af marinemaleren Geoff Hunt)

det at få skibet bragt flot. Om bord blev der opsat nødmaster, og på det nybyggede og nytilkomne 74 kanoners linjeskib CRESSY fik man tømret et nødror, - et såkaldt Pakenham ror, der var sammensat af reservestænger suppleret med andet tømmer og kabler. Umiddelbart efter satte ST. GEORGE sejl sammen med konvojens nu kun 72 skibe, mens de mange andre skibe, der ikke var strandet, men var mere eller mindre skadede med mistede ankre og ankretrosser var returneret til Hanø-bugten og til forskellige syd-svenske kystbyer. Gennem Store Bælt

og Kattegat lykkedes det dog endelig omkring 1. december at nå frem med konvojen til Vinga udfor Gøteborg. Fra den 30. november og til ankringen ved Vinga havde CRESSY med held haft ST. GEORGE på slæb og i gennemsnit logget seks knob.

Vejen mod enden

Efter ankringen blev der om bord på ST. GEORGE gennemført et omfattende arbejde for at sikre nødriggen og nødrøret så meget, at det skulle være muligt at fortsætte sejladsen gennem Skagerrak og videre over Nordsøen til England. Situationen gav dog admiral Saumarez, der fortsat førte sit flag på HMS VICTORY, anledning til i flere samråd med chefkollegiet at drøfte om det under hensyn til årstiden, skibets alder og de omfattende skader var forsvarligt at lade ST. GEORGE fortsætte sejladsen til England. Under drøftelserne lagde han ikke skjul på, at han var mest indstillet på enten at lade det overvintre med reduceret besætning ved Vinga eller at afbrænde skibet efter at det var tømt for kanoner, gods og udrustning. Enden på drøftelserne blev dog, at Saumarez modvillig lod sig overtale af kontreadmiral Reynolds til at lade ST. GEORGE sejle hjem til England. Og den 17. december beordrede Saumarez med VICTORY i spidsen, ST. GEORGE og DREADNOUGHT hver på 98 kanoner, og 74 kanoners skibene CRESSY, DEFENCE, HERO, ORION og

VIGO, til at afsejle sammen med konvojen.

Vejret, der stadig var dårligt med stærk tiltagende nordvestlig vind til stormstyrke, tvang imidlertid konvojen tilbage til Vinga og den svenske vestkyst, hvilket fik Saumarez til at beordre CRESSY og DEFENCE til under det næste forsøg at holde sig så nær som muligt til ST. GEORGE.

Den 22. december kæmpede ST. GEORGE hårdt for at komme omkring Skagen Rev, hvad der fik Captain Pater på CRESSY til at tilbyde at føre et kabel over til ST. GEORGE for at hjælpe den fri af kysten, hvilket desværre blev afslået. Det lykkedes dog at komme fri af Skagen, mens stormen fra nordvest stadig steg i styrke og tvang ST. GEORGE til at mindske sejlføringen til det mindst mulige, hvilket yderligere øgede skibets skibets afdrift. Den 23. december måtte CRESSY adskillige gange falde af, for som beordret at holde sig i læ af ST. GEORGE, der på det tidspunkt nærmest virkede som en usikker, vaklende, viljeløs krop på vej mod graven.

Kl. 2230 var det kommet så vidt, at chefen på CRESSY efter samråd med sine officerer besluttede at foretage en kovending for at redde sit skib fra at løbe direkte mod kysten, - en imponerende manøvrer under de givne forhold, - mens ST. GEORGE og DEFENCE, med stormmesan, stag- og stormsejl og med en fart på omkring tre knob, fortsatte den drivende kurs direkte ned mod den

jyske vestkyst.

Strandingen

En af de få overlevende, Anderson fra ST. GEORGE, kunne efterfølgende berette, at man umiddelbart før strandingen kastede to ankre for under en form for kovending at tvinge skibet op mod vinden for derefter at forsøge at styre skibet væk fra kysten på en sydvestlig kurs. Ankrene kunne imidlertid ikke holde skibet, ligesom et eller begge ankerkabler fik fat i nødrorets hæl og rev roret af. Skibet var nu helt hjælpeløst og blev umiddelbart efter kastet op på den yderste revle, ca. 600 meter fra land, hvor det straks begyndte at tage vand ind.

I løbet af dagen blev der gjort forsøg på at lette skibet ved at kappe masterne og sætte alle til pumperne, men uden at det kunne hindre, at skibet blev fyldt af vand og tvang de ombordværende til at søge op på skibets øverste dæk, poop og quaterdeck, hvor de den 24. og frem til den 25. forsøgte at hage sig fast, mens de enorme bølger ubønhørlig nedbrød skroget og slyngede folk overbord. Bl.a. oplevede man, at et af skibets 4-5 tons tunge ankre blev slynget tværs over skibet og dræbte og llemlæstede dem der der befandt sig på dækket.

Da de sidste, heriblandt Anderson, forlod skibet den 25., kunne han berette, at der kun var døde og døende tilbage.



Maleri af Percival Keene. Dramatisk skildring af en stranding, som det kunne have set ud, da nogle af de skibbrudne forsøgte at redde sig i land på løsrevne dele af ST. GEORGE's rigning. (Nutidig skildring af marinemaleren Geoff Hunt)

Bølgerne var så høje at de vaskede hen over skroget og med stor kraft rev folk med i dybet eller med dødelig kraft slyngede dem ind mod skroget. Nogle forsøgte at lave primitive tømmerflåder, men kun for få lykkedes det at få dem i vandet eller holde sig fast, bortset fra dem der fik sig bundet ordentlig fast til flåderne, bl.a. Anderson. Admiral Reynolds forblev i sin kahyt i den øverste del af agterskibet til den 24., hvor bølgerne raserede kahytten og gjorde det nødvendigt at redde ham



Orlogsmuseets Modelbyggerlaug råder i dag over et omfattende bibliotek. Her et opslag i David Steels kæmpeværk fra 1795/1805 med Royal Navy's daværende standardmanualer for skibenes bygning, indretning og udrustning, herunder tabeller med alle nødvendige mål og regler for udformning af master, stænger, sejl, blokke, tovværk, ankre m.m. for alle RN's skibstyper. (Steffen Ortmann, OMBL)

op igennem skylightet på poopdækket, hvor han sammen med Captain Guion klamrede sig fast til noget opretstående. Den 25. omkring kl. halv tre om natten døde admiralen af kulde og udmattelse, mens han lå ved siden af Guion. Den 25. om morgenen stod kun den agterste del skroget tilbage. Af besætningen på 730, samt et ukendt antal kvinder og børn, overlevede der kun 11. DEFENCE, der til det sidste havde fulgt ST. GEORGE, led samme skæbne ca. 1,5 sømil nordligere, hvor der ud af en besætning på omkring 590 kun overlevede 6.

Det lykkedes VICTORY med admiral Sau-

marez, sammen med DREADNOUGHT, ORION og VIGO, under de samme stormfulde forhold at sejle sikkert til England ved at holde sig langt ude i Nordsøen, vel at mærke med skibe der i modsætning til ST. GEORGE var uskadte og fuldt sejldygtige. Også CRESSY kom velbeholden til England, hvor Captain Pater nøgtern forklarede sig over for en krigsret, der efterfølgende fandt hans beslutning under de givne forhold for nødvendig og fuldt forsvarlig for at redde skib og besætning frem for at forblive i nærheden af ST. GEORGE. Af Østersøflådens øvrige skibe gik det under samme orkan også tragisk galt for linieskibet HERO og briggen GRASSHOPPER, der begge strandede på den hollandske ø Texel, hvorved ca.

500 mand omkom.

Forarbejdet til en skalamodel af HMS ST. GEORGE

Et britisk orlogsskib fra slutningen af 1700-tallet er som hovedregel veldokumenteret med et brugbart tegningsmateriale, hvortil kommer et nærmest overvældende faglitterært materiale om datidens, og især om Royal Navy's forskellige enheder, - et materiale som i rigt mål findes i Laugets bibliotek. Laugets sidste erhvervelse er endda særlig relevant, nemlig et genoptryk af David Steels tekst- og plancheværk på fire kæmpestore bind fra 1795 og 1805, der ved hjælp af detaljerede tegninger, tabeller og beskrivelser indeholder alle tænkelige standardoplysninger om RN's



Den endnu umalede model af ST. GEORGE august 2018 på laugets workshop i forbindelse med den aktuelle modeludstilling på Fregatten Jylland-museet i Ebeltoft. Modellen ses med det kolossale bovspryd i tre dele, som var en af de helt karakteristiske ting ved datidens store orlogsskibe, som sammen med masterne, hvoraf stormasten på ST. GEORGE med en højde fra vandlinien på ca. 65 meter, udgjorde et nærmest utroligt og overvældende syn med en sejlføring, der kunne være på over 4000 m². (Steffen Ortmann, OMBL)



*Et udvalg af de mange enkeltele til St. George under workshoppen i Ebeltoft.
(Foto: Steffen Ortmann, OMBL)*

daværende skibes udformning, udrustning, udstyr m.m.

Med hensyn til tegninger har Strandingsmuseet i forbindelse med byggeaftalen stillet kopier til rådighed af det originale reviderede tegningsmateriale til DUKE-klassen, herunder ST. GEORGE, fra National Maritime Museum i Greenwich, dateret Plymouth november 1777. Dette tegningsmateriale i skala 1:48 omfatter en detaljeret opstalt af skroget med tilhørende linietegning og skematiske dæksplaner, som viser skibets udformning og indretning, da det var færdigbygget og blev taget i brug for første gang i 1787.

Dokumentation af ændringer og ombygninger

Derimod har det ikke vist sig muligt at fremskaffe tegningsmateriale eller skitser vedrørende de efterfølgende ændringer og ombygninger, som vi bl.a. udfra skibets historik har kendskab til, enten fordi materialet er destrueret eller forlagt, eller måske slet ikke har været tegningsmæssigt dokumenteret.

Herudover indeholdt datidens konstruktions- og byggetegninger kun i meget begrænset omfang informationer om dæksinventar, plankning og meget andet, som i stedet skal søges som standarder i manualer og registre, eksem-

pelvis i David Steels tekst- og plancheværk.

Problemet med manglende dokumentation af løbende ændringer og justeringer er såmænd også velkendt med hensyn til vor tids skibe. En problematik Lauget, uanset det overvældende tegningsmateriale, i rigt mål blev konfronteret med i forbindelse med bygningen 2014 – 2016 af en skalamodel af museumsskibet, fregatten PEDER SKRAM, så vidt muligt med det udseende, udrustning og udstyr det havde umiddelbart før udfasningen i 1989, - hvilket mod forventning også udviklede sig til noget af en udfordring.

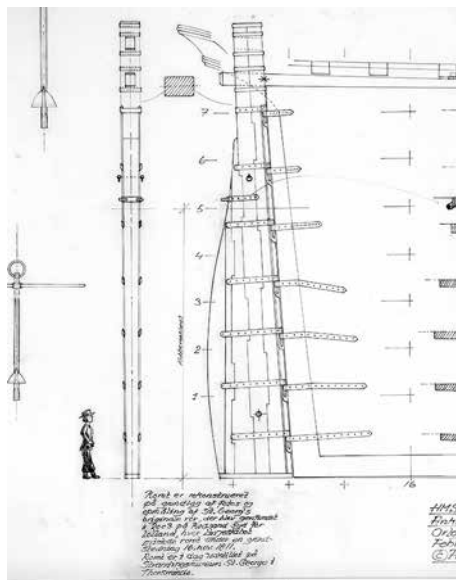
En af de mest markante ændringer af ST. GEORGE skete med baggrund i Admiralitetets beslutning i 1798 om afskaffelse af de åbne agterspejle med gallerier, - eller balkoner som mange nok ville kalde dem i dag, - en konstruktion som også ST. GEORGE var født med. Beslutningen omfattede også en reduktion af skibenes udsmykninger, hvilket i særlig grad gjaldt galionsfigurerne, agterspejlene og sidegallerierne, som af drifts- og vedligeholdelsesmæssige grunde skulle reduceres til til mindre udsmykninger og våben-skjolde i stedet for de tidligere store og komplicerede skulpturer. En beslutning der efterfølgende medførte ombygning af et større antal skibe på et tidspunkt, hvor 160 af Royal Navy's

enheder var født med "Open stern", og landet i øvrigt var i krig med Frankrig og dets allierede. Samme år blev ST. GEORGE "Recalled to England to refit", som med stor sikkerhed har omfattet en sådan lukning og ombygning af agterspejlet. Under en af istandsættelserne fik ST. GEORGE også forøget sin bestykning fra 90 til 98 kanoner ved at øge antallet af kanoner på det øverste dæk (quarterdeck), heraf et par caronader, hvilket samtidig medførte en ændring af skanseklædningen og dermed af skibets profil.

Årsagen til ombygningen og ændringen af de store skibes agterspejle skyldtes først og fremmest erfaringer fra de langvarige tjenesteperioder året rundt på åbent hav i Nordatlanten, Nordsøen og Middelhavet i forbindelse med den sømæssige blokade og overvågning, herunder kontrol og visitation for kontrabande rettet mod Frankrig og dets allierede og dels den omfattende konvoj-tjeneste, hvorunder man havde haft flere farlige og problematiske oplevelser under vanskelige vejrforhold, - hvor vandfyldte gallerier i alvorlig grad havde påvirket skibenes stabilitet. Samtidig opnåede man bedre og mere rummelige beboelsesforhold for officererne. Herudover reducerede man også i flere tilfælde kulen, d.v.s. åbningen i det øverste dæk, hvor skibenes store både normalt var placeret på tværgående bjælker og bukke, hvilket



St. George's originale rør, der blev genfundet og bjærget ved Rødsand syd for Lolland i 2003. Noget af en bedrift af de dygtige dykkere, der sikrede det historiske 12 meter lange og ca. 8,5 tons tunge rør for eftertiden. Her ses Gert Normann Andersen, JD-Contractor, efter transporten til Thorsminde, stående ved røret, der viste sig at afvige markant fra originaltegningerne. I dag indgår det med en central placering i udstillingen på museet. (JD-Contractor, Gengivet med tilladelse fra Gert Normann Andersen)



Rekonstruktionstegning af St. GEORGE's rør udført af Poul H. Beck efter laugets opmåling af røret på Strandingsmuseet i Thorsminde. (Steffen Ortmann, OMBL)

ligeledes havde til formål at forbedre beboelsesforholdene og give en bedre beskyttelse af kanonbesætningerne under kamp. Endelig blev der i denne periode også gennemført en ændring af de store skibes røster, d.v.s. de udvendige vandrette platforme, hvor de svære tjærede tove (vanterne) til sideværts støtte af masterne var fastgjort med deres jomfruer (taljer). Røsterne blev flyttet højere op på skibssiden og anbragt i samme niveau, hvad de ikke tidligere havde været. Formålet var at få det kraftige tjærede tovværk og surringerne mellem jomfruerne væk fra de øverste kanoners brandfarlige kanonild. Samtidig opnåede man som sidegevinst en mere harmonisk skibsside. Desuden gennemførtes en række andre praktiske forbedringer af

skibenes indretning og udrustning på baggrund af de mange dyrekøbte erfaringer Royal Navy indhøstede under Revolutions- og Napoleonskrigene 1792 – 1815.

Et markant eksempel på manglende dokumentation er ændringen af skibets ror, som iflg. de originale tegninger havde en lige lodret bagkant, og dermed ikke som det i 2003 ved Rødsand genfundne ror, - en smuk buet agterkant. En ændring der utvivlsomt har haft til formål at forbedre ST. GEORGE's styre- og sejlevne, der gennem hele skibets levetid blev betegnet som mindre gode. I sin fulde højde på imponerende 12 meter er det i dag udstillet på Strandingsmuseet, hvor det i 2017 blev opmålt af lauget til brug ved modellens bygning.

Med hensyn til skrogets grundform ligger det dog fast, at det ikke blev ændret, hvilket heller ikke var normalt med træbyggede orlogsskibe, - for slet ikke at tale om forlængelse af skibene, som først er noget vi for alvor kender fra vor egen tid. Derimod har det til alle tider været almindeligt, i løbet af et skibs levetid, at ændre på stort set alt andet.

Som så ofte før, kan et sådant rekonstruktionsarbejde udvikle sig til et større puslespil med de talrige del- og detailinformationer fra vidt forskellige kilder. Bl.a. har rekonstruktionsarbejdet allerede givet anledning til flere henvendelser til National Maritime Muse-

ums afdeling i Portsmouth, - oplysninger der er krydstjekket med de mange forskelligartede oplysninger og data fra Laugets bibliotek. I flere tilfælde er oplysningerne også dukket op ad pudsige omveje. F.eks. vidste vi, at der i slutningen af 1700-tallet på et stort britisk orlogsskib som ST. GEORGE normalt var placeret et skylight på hyttedækket (Poopdeck), d.v.s. på det øverste agterste dæk, over admirals/chefskahytten. Men om det også var tilfældet på ST. GEORGE, kunne ikke siges med sikkerhed, da det heller ikke fremgår af de originale konstruktionstegninger. Den endelige bekræftelse fandt vi i stedet i den reddede Andersons beretning om de sidste timer på ST. GEORGE, hvori han bl.a. beskriver, at admiralen, fra den oversvømmede og raserede kahyt, blev trukket op igennem skylightet til hyttedækket,

Rigning og sejl

Mange har sikkert en forventning om, at der med de originale tegninger også følger fuldstændige sejl- og rigningstegninger. Det gør der imidlertid aldrig. Hvis man er heldig, er der en skematisk sejlplan, der angiver sejlenes størrelse, mens tynde streger angiver længden på master og stænger, men desværre ikke i dette tilfælde. I mangel af en original rigningstegning, er lauget imidlertid i den situation, at alle nødvendige oplysninger om RN's daværende normer for master, stænger,



32 pund. kanoner i skala 1 : 48 til modellen af ST. GEORGE. (Steffen Ortmann, OMBL)

rær, sejl, tovværk, blokke, jomfruer er tilgængelige i de omtalte oversigter og manualer, som bl.a. er samlet i David Steel, og flere andre værker, der i rigt mål findes i laugets bibliotek, hvor der med tegninger, tabeller og diagrammer er angivet alle nødvendige mål og dimensioner for rigningerne på de forskellige skibstyper, ordnet efter skibenes placering i rangordenen, som i RN var bestemt af antal kanoner, d.v.s.:

1. rang – 100 kanoner,
2. rang – 90 kanoner,
3. rang – 80 kanoner,
4. rang – 74 kanoner o.s.v..

Tilsvarende praktiske og systematiske systemer anvendtes også i den danske og i andre af datidens større orlogsflåder.

Armering

Med hensyn til skibenes armering, finder man som regel en tekst på hovedtegningen, hvilket også er tilfældet på hovedtegningen til DUKE-klassen, med oplysning om, hvor mange kanoner der var regnet med på hvert dæk, og i mange tilfælde med oplysning om kanonernes kaliber, f.eks. 28 stk. 32 pundige kanoner på det underste dæk o.s.v.. I lighed med rigningsdetaljerne var alle detaljerede oplysninger om kanonerne og deres tilbehør også indeholdt i forskellige oversigter og manualer, hvortil kommer, at der også kunne være forskelle på kanoner og raperter inden for de samme kanonkalibre. Listen over skibets armering skal derfor opfattes som en mængde- og vægtmæssig fordeling af en standardarmering, som i øvrigt efter et fastlagt generelt RN-system kunne varieres og tilpasses den enkelte enheds konkrete opgave og operationsområde inden for rammerne af skibets bæreevne, ligesom RN's linjeskibe fra omkring 1800 også blev udrustet med et mindre antal caronader.

Det bedste grundlag for rekonstruktion af udstyr og udrustning, herunder armering på et givet tidspunkt, vil som hovedregel være en original udrustningsliste, - hvis en sådan i øvrigt kan fremskaffes, - hvilket desværre heller ikke har været muligt for ST. GEORGE, hverken generelt eller i forbindelse med



Modellens bemaling indenbords med hvid, rød og gul farve rekvireret fra et firma i England, der bl.a. har specialiseret sig i genskabelse af 1700 og 1800-tallets skibsfarver. Den hvide afdeling er for officererne. Læg også mærke til, at der er gjort klar til fire dæk og deres bjælker med knæ og forskellige afstivninger. (Steffen Ortmann, OMBL)

dens tilknytning til RN's Østersøflåde 1808 – 1811. Med udgangspunkt i den for skibet oprindelig fastlagte standardarmering og den senere forøgelse fra 90 til 98 kanoner, herunder et antal caronader, er der derfor valgt en standardarmering som på andre af RN's 1. og 2. rangs linjeskibe i forbindelse med konvoj- og blokadetjeneste i den sidste periode af Napoleonskrigene.

D.v.s. at modellen udstyres med 28 stk. 32 pund. kanoner, 30 stk. 18 pund. kanoner, 30 stk. 12 pund. kanoner, 6 stk. 9 pund. kanoner og 4 stk. 32 pund.

caronader.

Skrogets farver og dekorationer

Et kapitel for sig er skrogets farver og dekorationer. Oprindeligt var det Lausitzs tanke at tage udgangspunkt i den velkendte bemaling af HMS VICTORY med en sort skibsside, gule batteriliner og gul bemaling af dekorationerne på galion og agterspejl og dertil en fin og detaljeret bemaling af galionsvåbnet og af udsmykningen øverst på agterspejlet. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at ST. GEORGE, eller de

mange andre af datidens britiske orlogsskibe havde den samme bemaling, da RN i begyndelsen af 1800-tallet under Napoleonskrigene, endnu ikke havde standardregler for orlogsskibenes bemaling. Først med et admiralitetsregulativ fra 1817 blev det bestemt, at RN's enheder fremover skulle males med en sort skibsside og hvide batteriliniær.

Opsigtsvækkende nyt og gode råd fra Portsmouth

Før 1817 var det helt og holden den enkelte skibschef, der bestemte hvordan skibet skulle males med de af Royal Dockyard udleverede farvepigmenter, der bestod af sort, hvid, rød og gul, og undtagelsesvis blå, der enten kunne bruges ublandet, eller blandes i forskellige kombinationer. Det oplagte spørgsmål er selvfølgelig, hvordan disse standardfarver egentlig så ud, - et spørgsmål der ikke kan besvares entydigt, bl.a. fordi der ikke eksisterede noget der ligner vor tids universelle farvekodesystem. En anden mulighed, men nok urealistisk, er pigmentundersøgelser af vragele fra St. George, f.eks. af de bjærgede raperter. Flere henvendelser til National Maritime Museum's afdeling Portsmouth har derimod givet et både spændende og højst overraskende resultat. I en omfattende og grundig redegørelse, som NMM sendte os, kunne vi læse, at der 2015 – 2016 blev gennemført en omfattende pigmentundersøgelse

af farvelagene på HMS VICTORY, - på et sted helt op til 72 lag, der efter grundige analyser resulterede i, at Victory omkring 1805, da det deltog i slaget ved Trafalgar, formentlig havde en skiffersort skibsside og "Salmon-pink" batteriliniær. En oplysning, der har givet anledning til almindelig bestyrtelse og hovedrysten blandt mange i Storbritannien. Og som bestemt ikke er blevet mindre, efter at man i 2016/17 gennemførte en nymaling af skroget med denne "Salmon-Pink" til batteriliniærne og dekorationerne, selvom man forinden, med mock-upper og orienteringstavler, havde gjort grundig rede for de gennemførte undersøgelser, der lå til grund for den markante, iøjenfaldende og for mange nærmest chokerende forandring. Som en måske bedre rettesnor for Laugets rekonstruktionsarbejde, har vi også spurgt, om pigmentanalyserne kan sige noget om hvordan VICTORY kan have set ud omkring 1811, da den sammen med St. GEORGE indgik i den britiske østersøflåde, - et spørgsmål der dog ikke med sikkerhed har kunne besvares.

Et farverigt skue

Hvordan orlogsskibenes bemaling kunne tage sig ud omkring 1800 har vi fra en beskrivelse begået af en Colonel Fawkes, der var vidne til the Battle of the Nile i 1798 mellem den franske og den britiske flåde. Både på fransk og engelsk side har det været et farverigt



*En del af agterspejlets dekorationer i Fimo-ler, udført af Lars Beierholm, OMBL.
(Steffen Ortmann, OMBL)*

skue. Der var skibe med klare røde og gule skibssider i varierede nuancer, der var skibe med gule sider med sorte bånd, der var skibe med røde sider med sorte bånd, der var skibe med gule sider med to smalle sorte bånd, og røde skibssider med en smal gul stribe, lyse gule skibssider med et sort bånd, lys gul skibsside med flere smalle sorte bånd, og et britisk skib hvor sejldugen omkring finkenettet var malet skiftevis gul og sort for at få skibet til at ligne en tredækker.

Med basis i pigmentundersøgelserne

og de farver der blev udleveret til alle RN's enheder med skibschefernes individuelle ret til at bestemme skibenes bemaling og udseende, har Lauget med god og uvurderlig rådgivning fra Portsmouth imidlertid valgt at sammensætte en skiffergrå sort farve til skibssiden og en mørktonet gullig farve til batterilinjerne. En beslutning der herudover er baseret på en veldokumenteret udvikling og tendens i RN fra omkring 1800 og frem til 1817 om en stadig mere ensartet bemaling af skibene i den såkaldte Nelson-fashion. En sådan beslutning kan selvfølgelig

altid diskuteres, og der vil indtil videre være mulighed for at justere eller ændre beslutningen, hvis der måtte fremkomme tilstrækkelig vel-dokumenterede oplysninger, der kan begrunde en ændring.

Dekorationer

Med hensyn til skibets dekorationer har vi et udmærket skildring af dekorationerne på den reviderede originale opstalt fra 1777, der viser en omfattende og kompliceret skulpturel udsmykning af galion og agterspejl.

D.v.s. den form for udsmykning som Admiralitetet med sin beslutning i 1798 ville fjerne og reducere, ikke mindst på flådens store skibe. Da der imidlertid heller ikke har kunnet fremskaffes tegninger af de reducerede dekorationer på ST. GEORGE, har vi ved hjælp af Laugets bibliotek i stedet foretaget en grundig gennemgang af samtidens afbildninger af RN's skibe efter lukningen af de åbne agterspejle og reduktion af udsmykningerne. Desuden gav laugets rejse til Chatham og National Maritime Museum i Greenwich september 2017 mulighed for at studere mange samtidige modeller og afbildninger af RN's store skibe, hvor vi kunne se en række gennemgående og ensartede dekorationsformer på skibe der enten var ombygget eller født med lukket agterspejl og reducerede dekorationer. Det viser, at man åbenbart har valgt en form for standardisering,

der til forveksling svarer til den man i dag kan se på HMS VICTORY, der netop gennemgik en sådan ombygning og ændring afsluttet i 1803. Der har dog utvivlsomt været mindre variationer fra værft til værft, som det også fremgår af modellerne og afbildningerne, mens galionsfigurerne dog fortsat refererede til skibenes navn, som med hensyn til ST. GEORGE var en buste af George III, hvilket også var tilfældet i den oprindelige udsmykning, og ikke som man umiddelbart skulle tro en skulptur af ST. GEORGE og dragen. Resultatet er for Lauget blevet en form for symbiose mellem de gennemgående dekorationslementer i VICTORY-dekorationerne og de samtidige dekorationer på modeller og afbildninger af RN's store skibe, og bibeholdelse af busten af George III som galionsfigur.

Skibets både

Et andet iøjnefaldende element på en sådan model er skibets både. Umiddelbart vil de fleste sikkert forestille sig, at der var bestemte regler for hvilke og hvor mange både de forskellige skibstyper skulle udrustes med. Forholdet er imidlertid, at dette også i høj grad var overladt til den enkelte skibschef på baggrund af mere eller mindre uformelle retningslinier. Rammer og begrænsninger havde mere karakter af traditioner og den faktiske plads på skibene, som normalt var be-



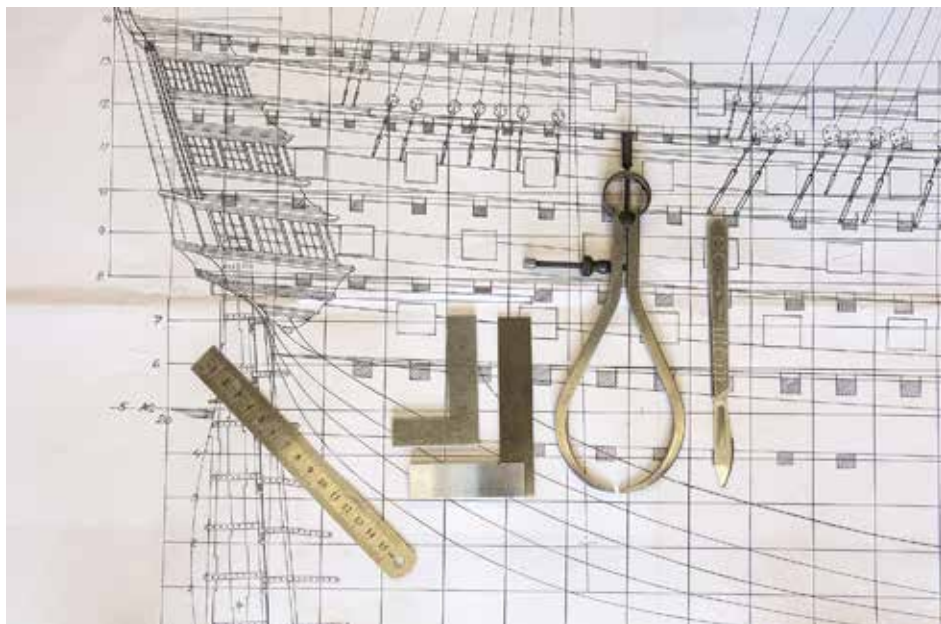
Niels Buhl skal genskabe St. George's i alt 6 både, alle i forskellig størrelse og bygget til forskellige formål, fra admiralens fornemme chalup til barkassen som den største, som Niels her viser. I den virkelige verden havde barkassen en længde på ca. 12 meter. (Steffen Ortmann, OMBL)

grænset til pladsen mellem stor- og fokkemastet henover dæksåbningen, - den såkaldte kule. Herudover blev det fra slutningen af 1790'erne almindeligt, at udruste også linjeskibene med mindre sidebåde ophængt i davider på hver side af skansen, og senere også en båd ophængt i davider på agterkanten af hakkebrættet. En udvikling der var begrundet med behovet under Napoleonskrigene for hurtig at kunne sætte både i vandet med boarding- og visitationsgrupper til kontrol for kontrabande eller angreb og boarding af bl.a.

mindre kaperfartøjer.

Fra research til rekonstruktionstegninger

De mange omtalte informationer, som vi sammen med "mellemsgningerne" i form div. kildestudier kender så godt fra tidligere projekter, har også i dette tilfælde ført til den for laugel normale løsning. D.v.s. et ret så omfattende rekonstruktions- og tegningsarbejde på grundlag af den mest troværdige del af informations- og basismaterialet, som i første række er de originale li-



En af de i dag, april 2019 mere end 150 rekonstruktionstegninger udført til brug for byggeholdet. Et almindeligt parcelhus bygges i dag efter 3 tegninger. (Steffen Ortmann, OMBL)

nietegninger, opstalt og skematiske dæksplaner, og dernæst de mange nævnte oplysninger og informationer krydstjekket med den omfattende faglitteratur i laugets bibliotek. Samlet er det nu omhyggeligt indarbejdet i rekonstruktionstegningerne, som af hensyn til modelarbejdet nødvendigvis må have en meget høj detaljeringsgrad, for at sikre, at tegningerne i sig selv indeholder alle nødvendige og dokumenterbare informationer. På nuværende tidspunkt er der udført omkring 150 tuschtegninger, herunder et rekonstrueret spanterids på grundlag af den

originale linietegning, et materiale der samtidig udgør et for museet vigtigt og nødvendigt dokumentationsmateriale.

Med hensyn til opstalt, linietegning og spanterids er det for Lauget normal praksis at gentegne denne del af materialet for at sikre at linjerne ”faire”, eller som det også udtrykkes ”trækker”, d.v.s. at linjerne har de rette harmoniske kurver og selvfølgelig passer sammen. I tilfældet ST. GEORGE er det med den originale linietegning som udgangspunkt ikke specielt kompliceret i modsætning til modeller

af skibe fra 15- og 1600-tallet, hvor udgangspunktet ikke er tegninger men i bedste fald samtidige beskrivelser med mål og dimensioner på tømmer m.m., evt. suppleret med div. regnskaber og oversigter, som grundlag for det der kan udvikle sig til et både vanskeligt og langvarigt rekonstruktionsarbejde. De mest omfattende genskabelses- og rekonstruktionsprojekter af den art i Laugets historie var forarbejdet til de i dag på Tøjhuset udstillede modeller af hovedskibet MARIA, orlogsskibet FIDES, og modellen af orlogsskibet GYLDENLØVE, som i alle tre tilfælde blev udført af Laugets mangeårige næstformand, nu afdøde Niels Probst, ved hjælp af de af ham genopdagede geometriske og forholdstalsbestemte konstruktionsmetoder fra 1500- og 1600-tallet til udformning af skibenes undervandslinier (sinuskurver). Et system Lauget senest har anvendt til rekonstruktion og tjek af linier og spantesystem til modellen af linjeskibet DANNEBROGE.

Forarbejdet har også givet anledning til at foretage beregninger af deplacementet på ST. GEORGE ved hjælp af en metode, der formentlig er udviklet af den svenske skibskonstruktør Af Chapman i 1700-tallet og genoplivet af den svenske marinehistoriker Jan Glete i sit værk *Navies and Nations*, hvori han systematisk har opregnet og sammenlagt deplacementstal for samtlige sejl-

skibsflåder fra 1500 til 1860, og dermed skabt et nyttigt sammenligningsgrundlag. Den eneste samtidige oplysning vi har om ST. GEORGE's tonnage er anført på den originale konstruktionstegning som "Burthen in Tons" på 1943, d.v.s. skibets bæreevne, svarende til 1911,9 metriske tons.

Den omtalte beregningsmetode ved formlen $L \times B \times D \times 1,025 \times 0,55$ angiver henholdsvis skibets længde i konstruktionsvandlinien, bredde på plankerne og middeldybgangen. Faktoren 1,025 er vægten i tons af en kubikmeter havvand, mens faktoren 0,55 er en gennemsnitlig koefficient, der betegner forholdet mellem skrogets omskrevne og virkelige rumfang. Denne såkaldte blokkoefficient kan justeres op eller ned individuelt efter hvorvidt det pågældende skib har haft et særligt fyldigt eller skarpt underskrog, i tilfældet ST. GEORGE utvivlsomt et fyldigt underskrog.

I praksis lå værdierne på datidens skibe på mellem 0,45 og 0,55. Deplacementet på ST. GEORGE er med denne metode beregnet til:

$L(53,4) \times B(15,29) \times D(6,82) \times 1,025 \times 0,55 = 3.139,20$ metriske tons. Til sammenligning er HMS VICTORY, der er en anelse større, officielt beregnet til et deplacement på 3.500 tons. På grundlag af opmålingstegninger i skala 1:48 af VICTORY, som findes i Laugets tegningsarkiv, har Lauget afprøvet meto-

den med hensyn til VICTORY's deplacement, hvilket gav følgende resultat:
 $L(56,54) \times B(15,79) \times D(6,94) \times 1,025 \times 0,55 = 3.492,88$ metriske tons.

Bygning af modellen

Rekonstruktionstegningerne er på nuværende tidspunkt ved at blive omsat

af et hold på omkring 10 af laugets medlemmer til de mange enkeltdele, der gradvis skal monteres på modellen, der i princippet bygges og monteres på samme måde som et skib i fuld størrelse, bl.a. med fuldt udstyrede dæk. Arbejdet er i øvrigt planlagt og tilrettelagt på baggrund af Laugets er-



Model af det danske linjeskib PRINDS CHRISTIAN FREDERIK 1808, udført af OMBL 2007 i skala 1: 48, udstillet i Nationalmuseets krigshistoriske udstilling i Tøjhuset. I baggrunden ses en model i skala 1:10 af skibets nederste kanondæk, udført af OMBL 2010. (Steffen Ortmann, OMBL)

faringer fra de senest byggede modeller af sejlforende orlogsskibe, linjeskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK, der blev færdig i 2007 og linjeskibet DANNEBROGE, der blev færdig i 2010 som gave til Søværnet i anledning af 500året for flådens fødsel.

Modellen bygges med en grundkonstruktion i finsk birkekrydsfiner, der plankes ud- og indvendig med lindetræ. Fra nederste kanondæk og opefter udføres dækkene efter datidens forskrifter med bjælker og knæ, og indrettes med den udrustning og inventar, der var på et sådant orlogsskib, d.v.s. skot, gangspil, pumper, kabys, trapper m.v., samt fuldt taklede kanoner. På nuværende tidspunkt er selve skroget færdigbygget og færdigmalet ud- og indvendig med omkring 8 – 10 tynde lag maling, mens dækkene udføres separat til efterfølgende montering, hvortil kommer fremstilling af de mange såkaldte ristværk, der er en omstændelig og tidsrøvende proces.

Master, stænger, rær, mærs m.m. er tæt på færdiggørelse og det samme gælder de omkring 1000 små og store blokke, jomfruer og taljer af forskellig udformning, der udføres i pæretre.

Endvidere er samtlige 98 kanoner med raperter og takling færdiggjort, som i sig selv er noget af en opgave, da det foruden de små fine raperter også omfatter fremstilling af ”mastere” til

brug ved fremstilling af støbeformene og efterfølgende støbning af de mange kanoner, hvilket også gælder ved fremstilling af skibets i alt seks ankre. I løbet af de kommende måneder frem til foråret vil alt det nødvendige tovværk også blive slået på laugets reberbane, i første omgang til vanter og stag, d.v.s. det kraftige tovværk, der skal støtte rigningen. Modellens sejl i fin tætvet bomuldsstof forventes også påbegyndt i løbet af foråret, et arbejde der i øvrigt udføres på en fin gammel håndbetjent Singer symaskine.

Til modellen udføres seks både, hvoraf kun to er ens. Arbejdet er en helt særskilt form for modelbygning, der kan praktiseres på mange forskellige måder, alt efter hvilke finish og detaljerinsgrad der ønskes. I dette tilfælde, er de kort fortalt, hver udført i to halvdele omhyggeligt udskåret af hver sin lille massive klods af lindetræ, som eftersammenlimning med køl og stævne forsynes med spantesvøb, tofter, åre, master, ror m.m., hvilket må betegnes, som den ikke mindst komplicerede og krævende fremstillingsmetode - men smukke er de.

Et særligt område er skibets dekorationer, som laugets kunstner på området er i fuld gang med, og som modelleres i det såkaldte plastiske FIMO-ler ved hjælp af pincetter og skalpeller på en transparent dekorationstegning, og ef-



Model af det danske linjeskib DANNEBROGE 1691 og en model af skibets midtersektion begge udført af OMBL 2010 i skala 1:40 i anledning af Flådens 500 års jubilæum. Modellerne er normalt placeret hos Søværnskommandoen i Karup, hvorfra de er udlånt til den aktuelle modeludstilling på Fregatten Jylland-museet i Ebeltoft. (Steffen Ortmann, OMBL)



Fremstilling af nogle af ræerne og stængerne til ST. GEORGE, der monteres med forskellige former for forstærkningsringe og beslag i slagloddet messing.
(Steffen Ortmann, OMBL)

terfølgende bages få minutter i en ovn, hvorefter de kan males i den ønskede farve eller på anden måde farvesættes inden monteringen på agterspejl og galion.

Nye teknikker og arbejdsmetoder

Projektet har også givet anledning til at afprøve nye teknikker og arbejdsmetoder, hvor de to mest interessante er kobberforhudningen af underskroget og belysning af kanondækkene.

Tidligere er kobberforhudningen af underskroget på de modeller af skibe fra omkring 1790'erne og fremefter laug

et har leveret til Orlogsmuseets samling udført med små tilklippede kobberplader, der efterfølgende er limet fast på modellernes undervandsskrog. Efter råd og inspiration fra en fremtrædende britisk modelbygger Malcolm Darch vil kobberforhudningen på ST. GEORGE, som noget nyt, blive udført med selvklæbende kobberfolie i lange baner med den korrekte skala-bredde, - en løsning som Darch med et særdeles godt resultat foreløbig har afprøvet over en 15-årig periode. En erfaring, der uanset om det drejer sig om kobberforhudning eller andet, der skal fastgøres med en eller anden form for



Modellen af ST. GEORGE, som den tog sig ud marts 2019. Den hvide bundfarve er en grundmaling, der har til formål at sikre en effektiv hæftning af de omtalte bånd af kobberfolie, der skal dække hele bunden op til underkanten af den sortmalede skibsside. (Steffen Ortmann, OMBL)

lim- eller klæbemiddel, har afgørende betydning for lauget, der så vidt, som det overhovedet er muligt, må sikre sig, at det anvendte klæbemiddel mange år frem i tiden stadig vil bevare klæbeevnen, og lige så vigtigt, uden skadelige bivirkninger.

Lauget har ikke tidligere forsøgt sig med indvendig belysning af skibsmodeller, selvom det har været en mulighed, som man eksempelvis kender det med svagstrømsbelysning på modeljernbaneanlæg. Med LED-lysgil-

vere er det imidlertid blevet langt mere drifts- og sikkerhedsmæssig forsvarligt at montere et sådan system i en skibsmodel. Vi har derfor vovet springet og besluttet os til en indvendig belysning af kanondækkene, hvor der i to rækker på hver side af centerlinien skal anbringes lygter, som det dog efterfølgende nærmest vil være umulig at udskifte eller reparere, så vi håber det bedste. I alt omfatter det 175 små ”lygter” med guligt lys og sprosser, der i skala 1:48 bliver 8,5 mm høje og 4,5 mm i diameter, og som efter flere

prøveopstillinger meget overbevisende illudere den form for lygter og belysning der blev anvendt på datidens britiske orlogsskibe.

Efterskrift

I en årrække har det for lauget været et grundlæggende princip, at bygning af en så stor og kompliceret model som ST. GEORGE ikke er et enkeltmandsprojekt, men derimod baseret på et tillidsfuldt samarbejde mellem en flok entusiastiske mennesker med historisk interesse, engagement og ikke mindst talent og stor tålmodighed inden for både kilde-studier og stort set alle former for håndværk. Vel og mærke i miniformat på et niveau, der fortsat lever op til den høje standard, der har karakteriseret de omkring 80 udstillingsmodeller Lauget og dets initiativtagere har udført siden 1960'erne til Orlogsmuseet og en række andre museer og institutioner.

Modellen forventes færdig i 2020. Frem til modellens færdiggørelse og aflevering til Strandingsmuseet i Thorsminde satser vi på løbende at holde tidsskriftets læsere orienteret gennem laugets faste klumme med billeder og korte tekster om arbejdet med modellen i Laugets værksted i den Gl. Arrestbygning på Nyholm.

Anvendt litteratur m.m.

David Steel's Elements & Practice of Architecture 1805.

Comfort Associates, London.

David Steel's Elements & Practice of Rigging & Seamanship 1795.

Comfort Associates, London.

"Nelson's Ships", Peter Goodwin.
Conway Maritime Press 2002.

"Naval Warfare in the age of sail",
Brian Tunstall, Conway Maritime
Press 1990.

The Sailing Navy List: All the Ships of the RN, built, purchased and captured, 1688-1860. David Lyon.
Conway Maritime Press.

Nelson's Navy: The Ships, Men and Organisation, 1793-1815. Brian Lavery.
Conway Maritime Press

The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600 – 1815. Brian Lavery, Conway Maritime Press.

The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860. James Lees,
Conway Maritime Press 1979.

The Trafalgar Companion. Mark Adkin, Aurum Press, London 2005.

Shipwright 2011: The Painting

of Ships 1750 – 1850. Jonathon Kinghorn, Conway Maritime Press.

“*Upubliceret afhandling fra National Museum of the Royal Navy, Portsmouth 2017*” vedr. Pigmentundersøgelser på HMS VICTORY.

Shipwright 2012: HMS MINERVA 1780: 38-gun Frigate (Kobberforhudning). Malcolm Darch, Conway.

First Rate: The Greatest Warships of the Age of Sail. Rif Winfield, Seaforth Publishing 2010.

The Marine Art of Geoff Hunt. Geoff Hunt m.fl.. Conway Maritime Press 2004.

F. H. Chapman. Daniel G. Harris, Conway Maritime Press 1989.

Architectura Navalis Mercatoria, Chapman 1768”. A Facsimile of the classic Eighteenth Century Treatise on Shipbuilding, Adlard Coles Ltd London 1973.

The Anatomy of Nelson's Ships. C. N. Longridge, Percival Marshall & Co. Ltd. London 1955.

HMS Victory, Building, restoration & repair. Arthur Bugler, O.B.E. , H.M. Dockyard, Portsmouth, Ministry of Defence (Navy), 1966.

Anatomy of the Ship, The 74-gun ship BELLONA (DEFENCE). Brian Lavery, Conway Maritime Press 1985.

HMS Victory, a guidebook to the National Museum of the Royal Navy, Portsmouth. National Museum of the RN 2012.

Den sidste rejse. Palle Udh Jepsen, Strandingsmuseum St. GEORGE. or-laget De Kulturhistoriske Museer i Holstebro Kommune 2017.

Slaget på Reden. Ole Feldbæk, Politikens forlag 1985.

Englandskrigene 1801-1814. Lars Lindeberg, Lademann 1974.

Navies and Nations 1500 – 1860. Jan Glete, Stockholm 1993.

Danmark i krig. Hans Chr. Bjerg og Ole L. Frantzen, Politikens forlag 2005.

Danmarks krigshistorie, bind I 700 – 1814. Gunner Lind m.fl., Redakt. Ole L. Frantzen og Knud J.V. Jespersen, Gads forlag 2008.

Poul H. Beck

Boganmeldelser

Livet i Søværnet

Af Peter Bogason.

Udgivet 2018 på Snorres forlag. 232 sider. Pris, set til 159 kr.

Professor emeritus Peter Bogason anfører i forordet, at han under indsamling af materiale til sin bog *Søværnet under den Kolde Krig* (2016) stødte på mange beretninger og anekdoter, som ikke rigtig passede ind i det pågældende værk. Efterfølgende har han samlet dette materiale og suppleret det med beskrivelser fra diverse mundtlige og skriftlige kilder. Kildeangivelserne er talrige og omfatter erindringsbøger, artikler i diverse tidsskrifter mm. Forfatteren anfører selv, at han i dette tilfælde har fraveget sit sædvanlige skarpe kildekritiske blik og måske derfor bringer anekdoter og fortællinger af tvivlsom herkomst. Læseren opfordres til at anvende sin sunde fornuft og ”sige til sig selv, at hvis det ikke er sandt, er det i hvert fald en god historie”.

Med denne indgangsbøn tilkendegiver forfatteren, at bogen ikke er et videnskabeligt værk, men snarere hører til i underholdningsbranchen. Dette skal han ikke høre et ondt ord for.

Forfatteren har klogeligt valgt at bruge den første del af bogen på en beskrivelse af de ydre rammer for livet



i søværnet.

Han beskriver med udgangspunkt i SUND-klassen, PEDER SKRAM-klassen o.a. kort den generelle skibsorganisation i søværnets skibe, de væsentligste bemandingsposter ombord (chef, næstkommanderende, teknikofficer, vagtchef osv.) og har også medtaget en ordliste med fagudtryk og slang i søværnet. Overalt er beskrivelserne krydret med citater fra tidens tjenstgørende personel, hvilket medvirker til at holde sproget let og flydende.

Det tjener forfatteren til ære, at han har inkluderet disse faktabeskrivelser.

Det medfører, at en læser, som ikke har baggrund i søværnet i perioden 1950-2000, som bogen dækker, til dels kan sætte sig ind i, hvordan tjenesten udfoldede sig ombord, både det strengt faglige og ikke mindst det mere uformelle. Derved forøges bogens læser-skarepotentiale, så det ikke kun er nu-værende og tidligere tjenstgørende, som sidder og gnækker over de sjove anekdoter under aftenkaffen.

Beskrivelserne og anekdoterne i den resterende del af bogen stritter i alle retninger, men er heldigvis tematisk opdelt, så man kan finde rundt i de forskellige aspekter af livet ombord. Landlov, måltiderne, kammeratskabet, forholdet til overordnede, practical jokes mv.

Der er nogle helt seriøse og dramatiske beretninger som f.eks. ”slaget om øvelsestorpedoen” i 1976, da et østtysk orlogsskib var på nippet til at bjærge en dansk øvelsestorpedo. Kun en resolut indsats fra dansk side forhindrede dette. Men der er heldigvis også masser af sjove og uskyldige anekdoter, fortalt af både høj og lav. Det er et sympatisk, gennemgående træk, at hvis en person i en anekdote har pådraget sig en uheldig eller pinlig rolle, er historien anonymiseret. Men ellers skorter det ikke på navngivne officerer, sergenter eller menige i bogen. Heldigvis da, det gør den mere læseværdig for de indforståede.

Bogen er et godt bud på en beskrivelse af tilværelsen, som den formede sig – og stadig former sig – i søværnets skibe. Det fremgår klart, at fokus uopholdeligt har været – og er – på varetagelse af de tjenstlige opgaver, både internt i skibet og udadrettet som sådan, men man bibringes også et godt indblik i alt det, der ligger uden for det strengt tjenstlige område. Hvilket er ikke så lidt i virkeligheden. Derfor er bogens titel *Livet i Søværnet* meget rammende. Det er nok kendetegnende, at under emnet ”Fritiden ombord” citeres en tidligere MTB-sejler: ”Aner ikke, hvad fritid var til søs”. Som også denne anmelder husker, smeltede arbejde og fritid sammen – på den gode måde, vel at mærke.

Bogen er letlæst og anbefales – mest, men ikke kun – til de indforståede.

Lars Rosendahl Christophersen
Kommandør (pens.)

Formandsberetning

Marinehistorisk Selskab / Orlogsmuseets Venner

Foreningsåret 2018-2019

Årets generalforsamling fandt sted i mødelokalet ”Ubåden” ved Holmens Kirke, onsdag 3. april 2019 og havde flot tilslutning af 35 medlemmer.

Gunnar Kjems blev med akklamation valgt som dirigent og førte forsamlingen dygtigt gennem den fastsatte dagsorden, idet han kunne konstatere at generalforsamlingen var rettidigt indkaldt og derfor beslutningsdygtig. Først fik formanden ordet:

Bestyrelsen har i foreningsåret 2018-19 bestået af:

Gustav Lang, formand

Finn Wiberg-Jørgensen, næstformand

Niels Jacob Priisholm Hansen, kasserer
Søren Nørby, medlemskoordinator og webmaster

Torben Martinsen, sekretær

Tom Wismann, redaktør for Marinehistorisk Tidsskrift

Poul Grooss

Peder Ellegaard-Larsen

Lars Rosendahl Christophersen

og har fungeret i et excellent godt samarbejde internt, med et efter forholdene passende antal bestyrelsesmøder og god virkelyst.

Formanden orienterede blandt andet om, at:

Selskabet fortsat befinder sig godt i de gode mødelokaler under Holmens

Kirke, hvor kirkens Menighedsråd og Orlogsprovsten med stor velvilje har stillet lokaliteterne til rådighed for os. Et enkelt af sæsonens 5 foredrag måtte dog forlægges til Bræddehytten på Nyholm – en lille midlertidig løsning som medlemmerne som sædvanlig tog med godt humør.

Tilslutningen til foredragene har igen været god og bestyrelsen anser tilslutningen som meget tilfredsstillende. I omtalte sæson fraveg bestyrelsen de hidtidige opslag og ”teasers” på Facebook, og det nedsatte trykket til et antal tilstedeværende ved foredragene, der har været lidt mere overkommeligt og det vil sige maksimalt omkring 65. Siden januar i fjor har vi håndhævet at medlemmerne skal melde sig til et foredrag inklusive tilmelding ja/nej til skafningen. Vi er i bestyrelsen glade for at denne lille men vigtige ændring er taget så godt imod af alle. Vi vover derfor et skridt mere for endnu mere smidige og sikre ordninger omkring tilmeldinger og betaling ved foredragsaftenerne i sæsonen 2019-20. Det vil kassereren komme ind på lidt senere.

Sommerens ekskursion fandt i 2018 sted lørdag 1. september, hvor næstformanden, Finn Wiberg-Jørgensen støttet af Peder Ellegaard-Larsen påtog sig at

arrangere og gennemføre en dejlig dag i godt vejr med besøg på Museet for Søfart og på Kronborg ved Helsingør. De der valgte at være med på denne dag havde en god oplevelse.

I 2019 er det igen ”udflugtsår”, og turen i september har allerede været annonceret i *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 1 i år. Glæd jeg – meld jer til, det bliver en fantastisk god oplevelse for alle de der kommer med.

Marinehistorisk Tidsskrifts 50 års jubilæum i 2017 skal som flere gange omtalt, markeres med en ekstraordinær bogudgivelse. Jeg kan med glæde oplyse at det store arbejde med at skrive bogen om det danske søminevåbens historie er i god gænge. Der er jo tale om fritidsarbejde – og derfor tager ting tid som man siger. Vi går fortsat efter at bogen udgives i 2020 og for medlemmer kan den anskaffes til en meget rimelig pris. I 2018 var *Marinehistorisk Selskab* med til at markere 75 års jubilæet for Flådens sækning 29. august 1943. Vi deltog i den flotte højtidelighed i Holmens Kirke, vi støttede udgivelsen af vores bestyrelsesmedlem, Søren Nørbys nye, dejlige bog om begivenheden – og bogen gav vi som gave til Selskabets medlemmer. Bestyrelsen håber at alle vores medlemmer nu har fået hver sit eksemplar, men skulle der endnu være enkelte der ikke har fået sin bog, skal man blot henvende sig til Søren om det.

Den 31. marts 2019 deltog *Marinehistorisk Selskab* i en højtidelighed på Holmens Kirkegård, hvor 200 årsdagen for direktør William Wains fødsel blev markeret. Jeg holdt en tale og lagde Selskabets flotte krans på Wains gravsted, sammen med repræsentanter for Danmarks Marineforeninger, Maskinmesterforeningen i Danmark, Søværnet og Holmens Kirke. Arrangementet var sat i stand med temmelig kort varsel så der var ikke mulighed for at annoncere begivenheden i vores *Tidsskrift*. Men jeg kan oplyse at det var en hyggelig og stemningsfuld oplevelse, hvor den berømte hædersmands 200 års dag blev markeret på meget passende vis.

Krigsmuseets permanente udstilling ”Danmarks Flåde” på første sal i Tøjhuset, er stadig et sted hvor vores medlemmer med fornøjelse kan komme gratis, blot ved at fremvise bevis for medlemskab af Selskabet. Vi har i bestyrelsen i årets forløb ikke haft nævneværdigt tæt samarbejde med Nationalmuseet, herunder Krigsmuseet. Men vi holder fortsat fast i sidebetegnelsen *Orlogsmuseets Venner* fordi det giver mening på længere sigt i et sandsynligt kommende samarbejde, hvor de eller vi rækker hånden ud for at hjælpe den anden part. Desuden er sidebetegnelsen *Orlogsmuseets Venner* meget fast forankret hos et stort flertal af vores faste samarbejdspartnere og venner rundt om i ind- og udland,

ligesom betegnelsen fremgår af en række statutter for vores arrangementer med fonde og pengesager. Jeg finder det væsentligt at nævne det i denne årsberetning – for der er ret ofte forslag om ikke vi skal fjerne den sidebetegnelse når nu Orlogsmuseet som vi kendte det, ikke eksisterer. Nu har I fået bestyrelsens opfattelse og vinkel på den sag. Det ændrer dog ikke ved, at Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner vedtægter – fra april 2013 – godt kan trænge til en opdatering til de tider vi nu har. Bestyrelsen har til hensigt at arbejde med en sådan opdatering i det kommende år, og derpå fremlægge forslag til nogle få ændringer ved næste års Generalforsamling.

Lad mig også i denne sammenhæng blot huske, at nævne at vores samarbejde med *Orlogsmuseets Modelbyggerlaug* kører fortrinligt. De glæder sig over at modtage vores Tidsskrift og de glæder sig over ethvert besøg en tirsdag aften, hvor de er forsamlede henne i Arresten på Nyholm. Har I tid og lyst, så kig indenfor derude – der er fantastisk meget at se på og modelbyggerne er nogle skønne mennesker fyldt med gode historier, engagement og fabelagtig dygtighed.

Også i det forløbne år har Selskabet haft stor succes med at anvende sociale medier på internettet. På vores flotte

hjemmesider er der lagt en lang række bøger og andre publikationer op til alles gavn og glæde – og igen i år skal der lyde en stor tak til Søren Nørby for hans utrættelige indsats på disse områder (også).

Herpå redegjorde kassereren kort for regnskabsåret 2018.

Regnskabet er i lighed med tidligere år udarbejdet af Henrik-Holm Hansen. Regnskabet er godkendt af selskabet revisorer.

Sigurd Barfoeds Legat blev ultimo regnskabsåret 2017 overført til Marinehistorisk Selskab. I forbindelse med bestyrelsens konstituering gennemførtes skift af kasserer pr. 1. Juli. Den nuværende kasserer takkede Poul for en god og solid overlevering.

MHS investeringspolitik er videreført også i 2018 med danske og udenlandske investeringsforeninger. Det fornægter sig derfor ikke, at aktiekursernes fald gennem 2. halvår 2018 afspejler sig i årsresultatet. Det må i den forbindelse erindres, at en aktieinvestering er en langsigtet investering, hvor man må indstille sig på, at der kan komme større udsving en man har set de senere år. Det forventes fortsat, at aktier vil klare sig godt med bedre afkast end obligationer. Det der har skab udsvingene er dels handelskrigen mellem USA og Kina, dels politiske udfordringer i Storbritanien og f.eks. Italien. Driftsresultatet viser et minus

på 223.388 kr. hvilket ud over kursreguleringerne bl.a. skyldes et større tilskud til bogudgivelse, øgede udgifter ifm. udgivelse af Marinehistorisk Tidsskrift samt fald i kontingentbetalinger. En enkelt bemærkning blev knyttet til posterne mødeomkostninger og administration + div. udgifter. Alt i alt vurderer bestyrelsen selskabet økonomi sund.

Kassereren nævnte videre, at der er betydelig øget interesse for at deltage i foredragsaftenerne, hvilket er meget glædeligt. Deltagerantallet må og skal imidlertid respektere brandmyndighedernes anvisninger og påbud, hvor arrangementerne holdes – i ubåden 60. Konsekvenser er, at vi har behov for at kende deltagerantallet præcist, hvorfor tilmelding fremadrettet vil være bindende, idet selskabets medlemmer naturligvis har fortrinsret. Samtidig ønsker selskabet at minimere administrationen i forbindelse med spisning, hvorfor tilmelding bliver bindende og betaling foretages samme dag. Foreningen undersøger netop muligheden for om det kan foretages via MobilePay. Nærmere herom, når mulighederne er afdækket.

Kontingentet for den kommende sæson blev af bestyrelsen foreslået uændret og forslaget blev vedtaget. Det betyder, at kontingentet endnu et år kun er kr. 275 for ordinære medlemmer, kr. 300 for ægtepar og kr. 200 for

folkepensionister. Endvidere fastsatte kassereren, at betaling for skafning ved foredragsaftenerne også i den kommende sæson er på kun kr. 100. Der var ikke indløbet forslag fra medlemmerne, hvorfor generalforsamlingen overgik til valg til bestyrelsen. Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg i år:

Søren Nørby (villig til genvalg)

Tom Wismann (villig til genvalg)

Torben Martinsen (villig til genvalg).

Efter bestyrelsens indstilling blev museumsinspektør Jakob Seerup, Bornholms Museum, valgt som nyt bestyrelsesmedlem. Tom Wismann blev genvalgt som redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift, Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen blev begge genvalgt som revisorer – alle med akklamation. Formanden bemærkede, at bestyrelsen med et par års forsinkelse nu omsider igen er sammensat helt jf. vedtægterne, altså 9 medlemmer og en formand. Under ”eventuelt” kom en god debat om flere emner (se referatet).

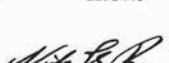
Gustav Lang, Poul Grooss, Lars Rosendahl Christophersen, Torben Martinsen, Tom Wismann, Peder Ellegaard-Larsen, Finn Wiberg-Jørgensen, Niels Jacob Priisholm Hansen, Søren Nørby og Jakob Seerup.

Formandsberetning, Marinehistorisk Selskab/ Orlogsmuseets Venner Regnskab - Foreningsåret 2018-2019

Resultatopgørelse	2018	2017
Indtægter		
Kontingent	109917	114326
Mødeindtægter, boggaver plus gaver mv.	9467	17960
Overskudsandel Barfoeds legat	0	16908
Orlogsmuseets Modelbyggeri	12200	12400
Diverse indtægter	698	0
Indtægter i alt	132282	161594
Udgifter		
Tilskud til bogsalg	66000	5500
Marinehistorisk tidsskrift	120865	99855
Mødeomkostninger	0	14144
Administration+diverse udgifter	29117	35685
Udgifter i alt	215982	155184
Finansielle poster		
Afkast investeringsbeviser Marinehistorisk	25232	17753
Kursregulering investeringsbeviser Marinehistorisk	-67216	-22280
Afkast investeringsbeviser Sigurd Barfoed	42996	0
Kursregulering inv, Sigurd Barfoed	-140701	0
Finansielle poster i alt	-139689	-4527
Resultat	-223389	1883
Balance		
Aktiver		
Kassebeholdning	0	200
Sydbank 1468804	9897	118
Sydbank 168838 Sigurd Barfoed	496	0
Investeringsbeviser	949967	1161223
Tilgode hos Sigurd Barfoeds legat	0	16908
Aktiver i alt	960360	1178449
Passiver		
Egenkapital	949110	413582
Mellemregning Barfoed's legat	0	755165
Skyldige omkostninger regnskabsassistance	11250	9450
Gæld til Poul	0	252
Passiver i alt	960360	1178449


Peter Thorning Christensen
Revisor


Gunnar Kjems
Revisor


Niels Jacob Hansen
Kasserer

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Generalforsamling

Måske har ikke alle 75 medlemmer af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug læst det tilsendte referat af årets generalforsamling tirsdag d. 9. april. Så kommer her den korte version; som traditionen byder, blev Poul Beck valgt til dirigent, og bestyrelsens beretning blev godkendt. Det samme gjaldt regnskab og et uændret kontingent for 2020 (225 kr.). Medlemmer af bestyrelsen og suppleanter blev alle genvalgt. Efter lidt snakken under ”Eventuelt” overgik selskabet til Poul Becks foredrag om overfaldet på Norge d. 9. april, kampene og jagten på den norske konge. Om det var forventningerne til foredraget efter generalforsamlingen eller smørrebrødet før samme, der fik 29 af laugets 75 medlemmer til at møde op forbliver ubesvaret!

Nyholm

Rygterne går omkring Nyholms fremtid, og den ene store plan efter den anden bliver fremlagt. Hidtil har ingen dog anfægtet modelbyggernes råderet over arresten – tværtimod er der fra alle sider udtrykt tilfredshed med denne. I slutningen af april var Finansministeriets 3. kontor (dem, der tager sig af Forsvarets budgetter) på besøg på Nyholm. De besøgte Arresten uden at give andet end positive kommentarer.



Den 8. maj var der pressemøde, hvor alle interessenter i fællesskab præsenterede Charter Nyholm; en skitse i helikopterperspektiv for, hvordan alle vi (inkl. modelbyggerlauget) synes Nyholm skal udvikles. Interessen var stor – ikke mindst da vi føler, at ansvaret for projektet skal flyttes væk fra Forsvaret. På den måde slipper man for den fokusering på en snæver økonomi og kan bedre se på helheden. Nå, slaget om Nyholm fortsætter i flere år, og selv om vi sidder bag arrestens tykke og solide mure, vil vi bidrage i passende omfang. Ikke politisk og ikke manipulerende, men med fakta om vores historiske arv fra det gamle Orlogsværfts første modelbyggere, hvis modeller skulle godkendes af Kongen før byggeriet kunne gå i gang, til de funktionelle modeller, der trådte i stedet for tegninger, som værftsarbejderen bedre forstod end de komplicerede tegninger. Traditionen med skibsmødder fortsatte i århundreder til nedlukning af Orlogsværftet og Flådestation Kø-

benhavn i 1990'erne. Det er den arv, vi har taget på os – med stolthed og passion.

St. George

Og hvad er det så, der lige nu optager os? Naturligvis modellen af det britiske linjeskib St. GEORG til Strandingsmuseet i Thorsminde. Det skrider godt fremad, og til næste år skal modellen afleveres. Inden da vil nogle medlemmer afholde work shop på museet og fortælle om livet som skibsmodelbygger. Lige nu er medlemmerne dog mest optaget af en ærefuld og udfordrende opgave.

Kirkeskib

Til september har Holmens Kirke 400 års jubilæum. Det bliver stort og vil tale til mange med hjertet rettet mod det maritime. Forberedelserne er i fuld sving, og noget af det første var installation af et bedre lysanlæg i kirken. Men ak. Det skarpe lys afslø-

rede, at det berømte kirkeskib havde behov for en større overhaling. Kirken kontaktede modelbyggerlauget og bad om hjælp. Og naturligvis blev der svaret ”ja selvfølgelig”. Nu står skibsmodellen på Nyholm, og modelbyggerne er godt i gang med ”renovering” af denne prægtige model, der skulle forestille Niels Juels flagskib CHRISTIANUS QUINTUS, der var et af datidens største skibe. Det havde over 100 kanoner, var 58 meter langt og havde en besætning på 950 mand. Det udgik af Flådens tal i 1732, blev købt af Ostindisk Kompagni, og forliste ved Skagen i 1736. Efter passende pres fra den russiske kejserinde Dagmar og privat finansieret blev modellen lavet af modelbyggeren på Holmen, Otto Dørge. Den blev ophængt i Holmens Kirke d. 1. maj 1904, og nu trænger den til en overhaling. Det er modelbyggerne så i fuld gang med, og i god tid før kirkens jubilæum er den på plads og i fornem stand.

*Her kræves
koncentration.
(Steffen
Ortmann)*





Nedtagning med ærefrygt. (Steffen Ortmann)

! HUSK !

Udflugten i september 2019.

"Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner" har i samarbejde med rejsebureauet *Cultours* planlagt en udflugt i perioden:

**Mandag den 16. til
fredag 20. september
2019.**

Temaet på denne tur er maritime mål i området i nærheden af Slesvig-Holsten. Hovedattraktionen er "*Internationales Maritimes Museum, Hamburg*", der er beliggende i et 11 etagers pakhús i Hamborgs havn.



Cultours

Dronning Margrethesvej 11,
8200 Aarhus N
rejser@cultours.dk
eller telefon 86 10 86 05.

! Se mere i *Marinehistorisk Tidsskrift* 1/2019 eller hos: rejser@cultours.dk!

Kontingent 2019

Selskabet må konstatere, at flere medlemmer endnu ikke har betalt kontingent for 2019. Grundlaget for kontingentbetalingen for 2019 er den beslutning, der blev truffet på Generalforsamlingen i 2018, hvor kontingentet blev fastsat til:

- 275 kr. for ordinære medlemmer
- 300 kr. for ægtepar
- 200 kr. for pensionister

Har du endnu ikke betalt kontingent for 2019, og du ønsker fortsat medlemskab af Marinehistorisk Selskab skal beløbet umiddelbart indbetales på selskabets **konto 8075 – 1468804** med tydelig angivelse af afsender, e-mailadresse og gerne medlemsnummer.

Betaling kan også foretages via giro: **Korttype 73. Kreditor nr. 86486199.**

Fra udlandet kan betaling foretages via IBANnr.: **DK4880750001468804** og BIC-kode: **SYBKDK22** (SWIFT-adresse)

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Niels Jacob P. Hansen
Mikkelborg Allé 17
2970 Hørsholm



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2019 / 2020

Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet ”Ubåden” Holmens Kirke.

16. - 20. september Selskabets udflugt - se inderside af omslag bagerst

Onsdag 30. oktober kl. 1930
Museumsinspektør Jacob Seerup
Titel tilgår

Onsdag 27. november kl. 1930
Tom Wismann
Kinas flåde 2019

Onsdag 29. januar kl. 1930.
Tilgår
Tilgår

Onsdag 26. februar 2019 kl. 1930
Kommandør (pens.) Poul Grooss
Operation NEPTUNE og FORTITUDE

Onsdag 25. marts 2019 kl. 1930
Søren Nørby
Hædesmanden Aage Helgesen Vedel

Onsdag 22. april. 2019 kl. 1930
Generalforsamling

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød, en ostemad, samt en øl og kaffe for i alt 100 kr.

Tilmeldinger til **foredragsaftener/generalforsamling** til torben.martinsen@gmail.com
eller SMS 4227-2794. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest
mandag kl. 1200, før det pågældende foredrag/generalforsamling.