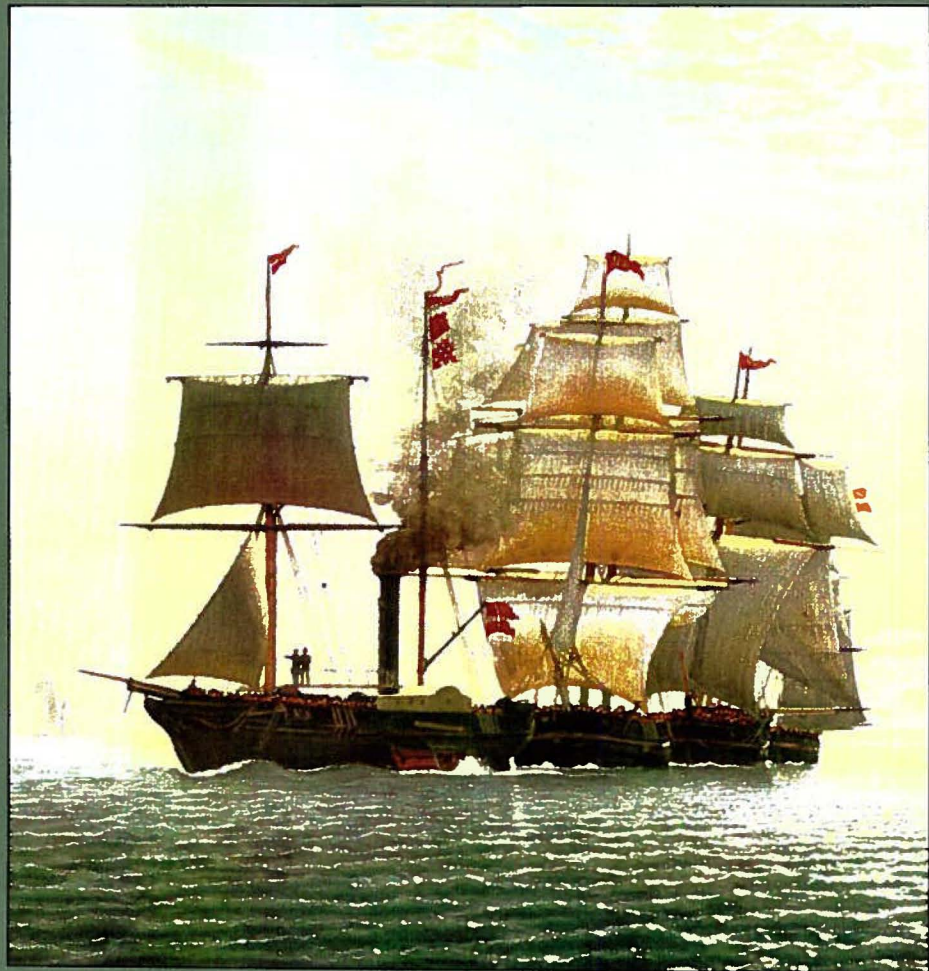


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



35. årgang

Nr. 2 - Maj 2002

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Planlagte aktiviteter for vintersæsonen 2002-2003

Lørdag/søndag den 28.-29. september 2002

Busudflugt til Skåne arrangeret af Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab.
(Se andet sted i bladet).

Torsdag den 3. oktober 2002 kl. 19.00

Foredrag v/Henrik Kusk: Danske undervandsbåde gennem tiderne
Foredrag v/Poul Beck: Bygning af ubåden DELFINEN i skalaforholdet 1:50
Auktion over byggesæt, træ (buksbom bl.a.), fittings, bøger m.m.

Torsdag den 7. november 2002 kl. 19.00

Foredrag v/Christian Lemée: Middelalderfartøjer fundet ved udgravningen af dokken på Christianshavn samt bygning af modeller af disse skibe.
Foredrag v/Per Jessen: Danske galejer og modeller af disse.

Fredag den 6. december 2002 kl. 19.00

Julearrangement.

Tordag den 2. januar 2003 kl. 19.00

Fremvisning af egne modeller.
Kim Christensen gennemgår endnu et af slagene fra Stillehavskrigen.

Torsdag den 6. februar 2003 kl. 19.00

Poul Beck fortæller om "Holmen 68".
Mogens Anthon fortæller om Chapman og hans tid.

Torsdag den 6. marts 2003 kl. 19.00

Peter Maack fortæller om bygningen af HVIDE ØRN samt om fabrikmester F.C. Hohlenberg.
Ole Lisberg Jensen fortæller om nyere danske krigsskibe i perioden 1864 til 1920.
Allan Olsen fortæller om metoder ved fremstilling af støbejernskanoner.

Torsdag den 3. april 2003 kl. 19.00

Generalforsamling med efterfølgende foredrag.

**Som sædvanlig er medlemmer af Marinehistorisk Selskab velkomne til alle
Modelbyggerlaugets arrangementer.**

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



35. årgang

Nr. 2 - Maj 2002

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
e-mail. info@orlogsmuseet.dk
http://www.orlogsmuseet.dk
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

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

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 150.-
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-
taget i tidsskriftet, sendes til ovennæv-
nte adresse. Sidste frist for indlevering af
stof er den 10. i månederne januar, april,
juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforan-
dringer, fejl ved bladets levering o.lg.
bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk:
Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

1500-årenes kongelige skips-
byggingssentrum i det
sørøstlige Norge.
Frans-Arne Stylegar 29

Marinen og udfaldet fra
Fredericia den 6. juli 1849.
Kommandørkaptajn
Peder Ellegaard Larsen 40

Andet:

Ekskursion til Skåne. 49

Vedr. Orlogsflådens historie
i 9 bind. (Marinehistoriske
Skrifter) 50

Referat af generalforsamlingen
i Orlogsmuseets Venner/
Marinehistorisk Selskab. 51

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug (bl.a. referat
af generalforsamlingen). 53

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 58

Forside:

Carl Dahl: Transportflaaden i Svendborg-
sund 1848. Udsnit.

Et af flådens hjuldampskibe trækker tre
indlejede sejlskibe med tropper.

1500-årenes kongelige skipsbyggingsentrum i det sørøstlige Norge

"Item findes en Havn i Norge i Hr. Gude Galles Len, som kaldes Mosse," heter det i en kilde fra 1550-1551. Denne havnen, den senere kjøpstaden (fra 1720) Moss på Oslofjordens østside, var i Frederik den 2.s dager for noe av et sentrum å regne for det kongelige skipsbyggeri i det sørøstlige Norge. Til denne virksomheten er navnet *Hugo Bedau* uløselig knyttet. En nærmere undersøkelse vil dessuten klarlegge at stedet spilte en ikke ubetydelig rolle i det militær-industrielle kompleks som ble forsøkt etablert i tiårene etter Syvårskrigen avslutning.

Frans-Arne Stylegar

Peder Claussøn Friis skriver i sin *Besriffuelse* fra omkring år 1600 at "*ind ved fjorden (...) på den østre side ligger den navnkundige ladested Moss, hvilken er en av de tre besynderlige ladesteder i Norge (...), og lastes hvert år mange skip derut med sagdeler, innbyggerne til stor gagn (...), og bor meget folk derhos, både håndverksfolk og andre, lige som en liten kjøpstad*" (Samlede skrifter: 277). Noen år tidligere hadde Oslobispen Jens Nilssøn likeledes latt seg begeistre av det yrende livet i havnen:

"Moss er som en liden Bye, der boer en hel hob Folk. Der er mange Quernsteder, omtrent 31 Sauge og der er ellers mange Haandverksmend, Gullsmede, Skomagere, Kobberslagere. Neden ved Vandet boer Kongens Foged som oppebærer Tolden af Skibene

og søger Kongens Sager" (sitert etter Brinchmann 1973:18).

Alt i det 14. århundre omtales kverner i Mossefossen. Den første oppgangssagen ble bygget i senmiddelalderen, senest omkring år 1500 (Brinchmann 1973:16). I 1503 var det minst to sager ved fossen. Grunnen her var eiet av det nærliggende Værne kloster, Oslobispen og St. Stefanshospitalet i Tønsberg. I tiden rundt Reformasjonen hadde også kongen to sager her (Andersen 1984:102). Som utskipsningshavn for tømmer og sagdeler opptrer det vesle ladestedet ofte i kildene. Således skriver Frederik den 2. i 1565 til lensherren Christiern Munck med underretning om at "Vi lade skikke vort Skib til Moss efter et Skiblad Tømmer", og den 3. april 1591 gir Kristian den 4. Lars Gabriel Geill, skipper på

kongens skip "Den lille Engel", ordre om å begi seg til Moss for å hente en skipslast med deler som skulle losses for det kongelige slott i København (Olsen 1901:6-7). Tilgangen til eike-tømmer var god – takket være Mosse-elven som forbandt ladestedet med skogsbygdene ved Vansjø.

I 1587 fikk Moss egen tollskriver, samtidig med Drammen og Langesund (ibid.). Rikard Olsen har derfor sine ord i behold når han hevder at "den lette Adgang til Skibstømmer i For-ening med Mossesundets rene og luk-kede Havn (...) allerede tidlig (har) henledet Regjeringens Opmerksomhed paa Moss som et hensigtsmæssigt Sted for Skibsbyggeri" (1901:8). Allerede kong Christian 4. vurderte å bedre havneforholdene ytterligere ved å forbinde Værla og Mossesundet til én sammenhengende seilled gjennom en kanal, for slik å gi havnen et innløp fra syd (1901:10).

Hs. Majs. Skibsbygger i det Søndenfjelske Norge

I 1500-årene ble det bare bygget et fåtall nye orlogskip på Bremerholm (Probst 1996:34). Av de ca. 60 nye orlogsskip som flåten fikk tilført i perioden 1558-1660, kan bare fem med sikkerhet sies å være bygget på Bremerholm (Probst 1996:41). De

fleste *hovedreparasjoner* av datidens kravellbygde fartøyer ble riktignok utført her. Skipene var sterkt utsatt for nedbrytning og råte. De var store tre-konstruksjoner som løpende måtte vedlikeholdes, og undertiden måtte større fortømringer gjennomføres. "Her blev plankerne aftaget ned til vandlinien, hvorefter alt dårligt span-tetømmer og stævntre, rådne bjælker og knæ etc. blev udskiftet. Som regel blev strukturen også forstærket ved indsætning af kraftige tværgående tømmerstykker i bunden, såkaldte kat-spor. Skibet blev så igen opbygget "af nyt", og kunne så holde 10-15 år til, hvorefter det som regel måtte kasse-res" (Probst 1996:34).

Men Bremerholm var altså ikke peri-odens viktigste verft for nybygninger. Flertallet av nye, større orlogsskip ble bygget ute i landet, der tømmeret fan-tes. Niels M. Probst skriver om disse provinsverftene at det "i periodens be-gyndelse af og til kun (blev) bygget et enkelt eller to skibe på et byggested, senere dukkede mere permanente værfter op, hvor der over en periode på 5-10, i et enkelt tilfælde 20 år, blev bygget 3-8 skibe. Når det så begyndte at knibe med at finde egnet tømmer blev værftet sløjftet, og byggeriet star-tede et nyt sted" (1996:41). Én for-klaring på det spredte skipsbyggeriet er at skipsbyggingen fremdeles var lavteknologisk, med tilgangen til ei-

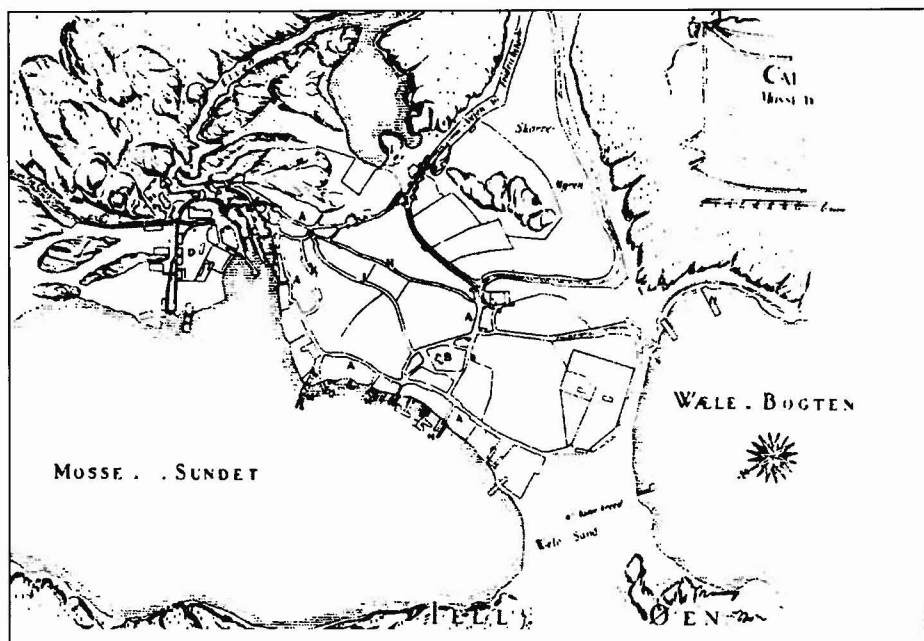


Fig. 1. Det eldste kart over Moss, ca. 1740. Hugo Bedaus båtbyggervirksomhet har antagelig vært lokalisert i området mellom bryggerereken merket med bokstaven "M" og eidet som skiller "Mosse-Sundet" fra "Wæle-Bogten". Noe til venstre for midten av kartet sees elven og fossen. "Nordbakken" var området hinsides elven.

ketre som minimumsfaktor (Mortensøn 1995). Visst fordret skipsbyggingen mange faglærte håndverkere og en del faste installasjoner, men det var billigere å flytte håndverkerne enn å flytte de store tømmermengdene som gikk med til å bygge et skip.

Moss faller inn under denne kategorien skipsverft, men, som vi skal se, fant den store byggevirksomheten der sted *tidlig* i perioden samtidig som kildene beretter om et verft av mer *permanent* karakter. I årene mellom 1573 og 1578

ble det bygget ett "skip" og tre galeier i Moss, orlogsskipene FORTUNA og HERCULES ble forbygget der og man hugget og forarbeidet master ikke bare til FORTUNA, men også til ST. OLAF og JÆGEREN. Man hadde dessuten til hensikt å bygge en stor galei av HERCULES, men det viste seg senere å være et umulig prosjekt. Det er til denne virksomheten at Hugo Bedaus navn er knyttet.

Hans navn finner vi i kildene fra og med 1573. Han kalles "engelskmann",

men var trolig valloner, ettersom mange vallonere flyktet til England midt på 1500-tallet, men senere kom derfra og til Danmark (Kilbom 1958:477). Engelske og skotske skipsbyggere var etterspurte når større fartøyer skulle bygges (Mortensøn 1995:61). Både Frederik 2. og Christian 4. virket for å få skotske og engelske skipsbyggere til Danmark, og det er som kongelig skipsbyggermester at vi møter Hugo Bedau for første gang. Det er i 1573, da han ansettes som skipsbygger på livstid, med et årlig salære av 300 daler og en gård – Dillingøy i Rygge – kvitt og fritt. Hugo Bedaus mester-svenn, Hans Mattsøn, fikk gården Reklingsholm i nabosognet Råde på samme vilkår (Brinchmann 1973:18). Det året sendes Hugo, Hans og "en del Folk" til Norge for at de skulle "paa Skovene udse og lade hugge noget Tømmer til Orlogsskibenes Bygning."

I 1574 ansetter kongen ytterligere én skipsbygger, Hans Katlin, men han får ordre om "altid at være til stede på Bremerholm for at have tilsyn med kongens arbejde" (Mortensøn 1995: 241). Hugo Bedau, derimot, ser ut til å ha hatt Moss som sitt faste oppholdssted.

Alt i 1573 bad Fredrik 2. mester Hugo om å oppsette et skip som skulle kunne benyttes " i Bæltet og andetsteds til at overføre os højbårne fyrstinde, vor kæ-

re hustru, samt andre fremmede fyrster". Skipet skulle være på "på 30 eller 40 læster og ikke større, og vil vi det skal bære bygget med planker og kravelværk og bygget således, at det kan sejle på bedste måde bide vind og for en vind, at det ikke flyder for dybt og indrettes en kabusse, det smukkeste der kan gøres til os selv." Dessuten skulle det kun bestyckes med småskyts, "som på Snuekatten og det skal være færdigt til førstkommende midfaste."

I 1574 sender kongen skipet FORTUNA til Norge, for at skipsbygger Hugo Beda "den strax skal fortage og hjælpe." Året etter er det HERCULES som blir sendt hit, og i brev av 3. august 1575 befaler kongen skipsbygger Hugo Bedau "det at tage under Hænder og forbygge udi Moss." Så vel FORTUNA som HERCULES var blant de aller største skip i den danske orlogsflåten. Den bevarte flåtelisten fra 1562 viser at FORTUNA – som var admiral Herluf Trolles skip, blant annet i slaget ved Øland i 1564 – hadde en besetning på 321 mann, deriblant 150 krigsfolk og 24 bøssekytter (Barfod 1995:160). (FORTUNA 1566 var ikke identisk med Trolles flaggskip i 1564. Red. anm.) HERCULES' samlede besetning var på 197 mann, hvori var regnet 80 krigsfolk og 18 bøssekytter (ibid.). HERCULES var blitt erobret av svenskene under Syvårskrigen, men ble levert

tilbake i 1569 (1995:228).

Fremdeles i 1576 er aktiviteten i Moss betydelig. Året før hadde Hugo Bedau fått kongelig ordre om å bygge tre nye galeier i Norge, "som dem, han tidligere har bygget", og allerede i september 1576 blir de tre fartøyene tatt imot ved Holmen. Imens er kongens planer for den aldrende HERCULES endret. Nå heter det at mester Hugo skal bygge en stor galei av skipet (nå kalt LANGHERCULES), som alt skal være oppsatt i Moss. Selvsamme år løper det inn bestilling på to skipslaster med master – "slike master som kunne være tjenlige til orlogsskipene ST. OLAF, FORTUNEN og JÆGEREN."

I 1578 har man i København fått etterretninger fra Hugo Bedau om at det likevel ikke lar seg gjøre å bygge en galei av den gamle HERCULES. Kongen gir da ordre om "da skal der settes ild derpå, og siden lade opsamle, hvis jernbolte, søm og andet jernfang derudi findes." Videre ber han om at "lade nogen master, som tilforn ere brugt til flod under FORTUNEN, annemme og dem lader sagskjære udi lange deler og dem siden hid nedskikker."

I april 1578 får lensherren Ludvig Munk ordre om at bøndene i Onsøy prestegjeld igjen skal svare til Akershus slott, og ikke til Hugo Bedau, men, heter det i instruksen fra kongen, "dog

at du retter dig efter aarligen paa vore Vegne at give og fornøie for.ne M. Hugo Bedow saa meget, for.ne Gjeld aarligen til os og Kronen kunde forrente, saa han det betimen og til gode Rede kan bekomme."

Året etter signaliseres fra København et behov for "en stor Hob Skibsbyggere til det store Skib, vi ved Holmen udi Styredal have befalet at skulle opsættes og bygges", og i den forbindelse gir kongen befaling om at "os elskel. Mester Hugo Bedau, vor Skibsbygger der udi vort Rige Norge søndenfjelds, baade udi Kjøbstederne og udi Lenene at skulle udtage 60 gode Skibsbyggere (...)."

Likevel må byggeaktiviteten i Moss har fortsatt. Når Herredagen etter 14 dagers samvær i Oslo den 9. juli 1580 drar til Moss, må vi ha grunn til å anta at dette kan settes i forbindelse med en fremdeles ikke ubetydelig skipsbygging for kronens regning.

De materielle levninger

Fra arkeologisk hold er utforskningen av renessansens skipsverft et nærmest ukjent kapittel. Birgit Persson antyder muligheten for å undersøke et svensk orlogsverft fra 1500-årene ved Björkenäs ved Kalmar (Persson 1984), og Hansen (1948) beskriver et tidlig eks-

empel på et orlogsverft fra omkring år 1500 ved Slotø utenfor Nakskov på Lolland. De arkeologiske indikatorene på skipsbyggingsaktivitet tør bestå av konsentrasjoner av trespon og bek i jorden eller i sjøen utenfor. I heldige tilfeller kan det finnes spor etter lunner og andre trekonstruksjoner (Westerdahl 1986:118).

Selve stapelplassen lå alltid like ved vannet, slik at det ferdige skroget kunne ruller i vannet (Mortensøn 1995: 208). Når det gjelder Moss, kan det i den forbindelse være verdt å merke seg at eldre båtslipper for mange år siden ble "funnet i sandet mellom Bastø-bryggen og Brehmertrangen, og da stedet for øvrig har utmerket beliggenhet, begår vi neppe noen feil ved å anta at her har både HERCULES og FORTUNA ligget i 1570-årene, den gang Hugo Beda satt på Moss som kongelig skipsbygger" (Ree 1937:76). Lokaliteten – nede ved Mossesundet, i forlengelsen av datidens bebyggelse og i kort avstand fra elvemunningen – synes godt egnet for et orlogsverft.

Det er imidlertid én lokaliseringfaktor som tilsynelatende mangler i dette bildet av en egnet plassering for et skipsverft i 1570-årene: Tilgang på *jern*, om ikke annet så i form av én eller flere smier. Som jeg straks vil vise, er nettopp jernet et nøkkelord og en innfallspurt til Hugo Bedaus virksomhet i

Sørøst-Norge. Og jernproduksjon og –foredling ser ut til å ha vært en viktig virksomhet i Moss i det 16. og 17. århundre.

Henimot slutten av 1550-årene forteller kildene for første gang om en smed her. Lensregnskapet for Akershus len fra 1557-58 gir en oversikt over de utgifter Kongen hadde ved sine sager og hus på Moss, og her heter det bl. a. at Anders smed laget et nytt kamhjul, og at Niels Gudmundsøn "slo" tre nye sagblad og laget to skorsteinsspjell (Andressen 1984:136). Mens Niels' egentlige virke kanskje nærmet seg senere tiders blikkenslageres, kan Anders med sikkerhet identifiseres som smed.

Da fogden på Moss, Thrude Pedersøn, i 1614 avlegger en innberetning om hvor mange strandsittere som oppholder seg i ladestedet, nevner han blant disse 2 smeder, 10 sagmestere – og 1 *hyttmester* (Brinchmann 1973:38).

Jernhytten på Moss

Jernhytten dukker opp i kildene for første gang i 1610-11, da det i Moss Fogderis regnskap fremgår at en "jernhytte er annammet av mester Anders Hammersmed for ett års hytteleie av Hammerhytten her på Moss for 10 Dlr." (Brinchmann 1973:38). Av en

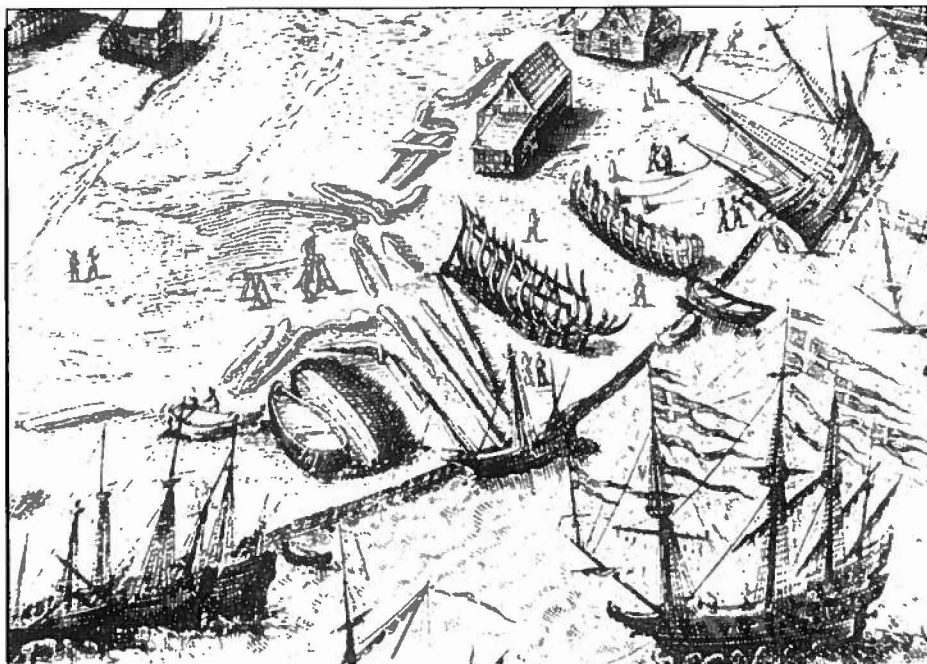


Fig. 2. Skipsbyggeriet på Bremerholm i København. Detalj fra kobbersticket "Hafnia", 1611.

eller annen grunn har ingen av de historikere som har behandlet byens historie, festet særlig oppmerksomhet ved denne opplysningen.

Her må det skytes inn at Frederik 2. i årene mellom 1573 og 1579 hadde forsøkt å opprette en serie jernverk i Norge ved hjelp av private entreprenører (Mortensen 1999:171). Kildene omtaler flere av disse entreprenørene ved navn. Brorparten kalles "engelskmenn", og blant disse finner vi så vel Hugo Bedau som hans bror, Nicolaus

Bedau. "Det skyts, der anvendtes i Danmark i denne periode, bestod af forladeskyts af bronze suppleret med en betydelig mængde jernskyts i forskellige typer. Bronzeskytset fremstilledes på indenlandske værksteder, medens alt jernskyts var importeret," skriver Michael Mortensen (1999:159). Med Sverige som nærmeste nabo må det ha vært en nærliggende tanke å forsøke å få etablert en hjemlig gruvevirksomhet i Norge (eller Skåne) med sikte på produksjon av støpejern eller malm til fremstilling av skyts.

At Hugo Bedau og konsorter faktisk hadde planer om kanonstøping fremgår av et kongebrev datert 2. august 1575, der det heter at "vor skibsbygger Mester Hugo Beda har givet os tilkjende hvorledes der skal være en engelsk ved Navn Lambrecht, som foregiver at ville der udi Norge anrette en Konst og opsøge slike Materier at han deraf vil støbe Jernskyt eftersom udi England brugeligt er". Kongen bad lensmannen på Akershus vurdere prosjektet, men det har vært regnet for usikkert om det noensinne kom i gang. Gunnar Thuesen har imidlertid dokumentert at det faktisk ble bygget masovner etter engelsk mønster så vel i Hakadal (ved Oslo) som i Skien i denne "engelske" perioden i dansk-norsk bergverkshistorie (Thuesen 1974).

I 1576 får vi vite at "Mester Hugo Bedow med hans Consorter fik Brev paa de Jernhytter, hans Broder begyndt har, og hvis han selv ydermere anretter, udi 20 Aar". Trolig gjelder opplysningen jernhyttene i Skien, men vi merker oss at mester Hugo nærmest hadde fått blancofullmakt til å opprette flere hytter. Fra andre kilder kjenner vi til at Hugo Bedau drev en jernhytte i Maridalen ved Oslo (Thuesen 1979: 35).

De tidligste dokumentariske kilder om jernutvinning av bergmalm i Norge skriver seg fra Christian 3.s tid. De

saksiske jernverksfolkene som i 1530- og 1540-årene kom til Norge innførte den jernfremstillingsmetode de kjente fra sine hjemtrakter, nemlig den s. k. direkte metode. Følgen var at de første jernhytter i riket ble innrettet etter saksisk mønster – som rennverk, selv om metoden ikke var velegnet for norske malmer (Thuesen 1977:5).

Gunnar Thuesen skriver om denne rennverksdriften at "(g)runnen til at (den likevel) holdt seg så lenge og endog kunne konkurrere med masovndriften, lå i den gode kvaliteten av jernet. Rennverket var et forholdsvis enkelt anlegg som krevde liten anleggs-kapital og små driftsutgifter. Hytten hadde som regel bare to vannhjul, ett for belgene og ett for hammeren, og trengte på langt nær så stor vannkraft som et masovnanlegg" (1974:86).

Hammeren i Skien ser ut til å ha vært drevet for kronens regning i 8-10 år, og deretter forpaktet bort til private interessenter. Siden kom den i forfall inntil den ble leiet bort til Nicolaus Bedau. Det er mulig at noe av det samme var tilfelle med jernhytten i Moss.

At det var et rennverk som Anders hyttesmed drev i Moss i begynnelsen av 1600-årene, er utvilsomt. Når byhistorikeren Leif T. Andressen foreslår at betegnelsen "hammerhytte" heller

refererer til "en smie med en stor hammer som ble drevet med vannkraft," kan det ikke skyldes annet enn manglende kunnskap om datidens jernfremstillingsmetoder – og manglende forståelse for de andre virksomheter som skipsbyggingsaktiviteten i ladestedet må ha ført med seg (Andressen 1984: 137). Hammerhytten i Moss dukker som nevnt opp i kildene i 1610. Det er ingenting som tyder på at hytten på det tidspunktet er en nyetablering – tvert imot fremgår det at det dreier seg om en kongelig virksomhet som forpaktes bort til Anders Henriksøn. Han fortsetter å betale leie til kronen til og med 1631. Året etter søker han om å få beholde hammerhytten for seg og sine arvinger i 30 år. Kongen innstilte på at søknaden skulle etterkommes, men siden kan det ikke sees av kildene at det har blitt betalt leie for hytten (Andressen 1984:136). I de senere kildene benevnes Anders Henriksøn "hyttemester".

Når Nicolaus Bedau får "(b)estilling på en gammel forfallen jernhytte i Akershus len," er det mulig at det er hammerhytten i Moss som menes. Det er iallfall ikke kildegrunnlag for å anta at jernhytten i Moss – i motsetning til de andre rennverkene på det norske Østlandet – ikke skulle ha sin opprinnelse i den "saksiske" perioden i 1540-årene. Likeledes er det mulig, men vanskelig å dokumentere, at den

Lambrecht som foregav Hugo Bedau "at ville der udi Norge anrette en Konst og opsøge slike Materier at han deraf vil støbe Jernskyt eftersom udi England brugeligt er," kan ha vært knyttet til Moss.

"Materiene" vallonerne oppsøkte, var selvsagt jernmalm. I mange tilfeller har de kunnet ta opp igjen driften av de gruvene som var blitt åpnet i 1530- og 1540-årene. Like nord for Moss ligger den såkalte Kilsgruva, der folketradisjonen vet å fortelle at man en gang i tiden brøt jernmalm. I mine guttedager i Moss gikk det fremdeles gjetord om denne gruve, og jeg har selv forsøkt å finne den mang en gang. I voksen alder viste det seg – som så ofte ellers – at noen visste hvor gruve befant seg. Den ligger nede ved sjøen i bydelen Kambo, og den ble oppmålt og registrert av nåværende fylkesarknolog i Akershus, Tom H. Haraldsen, i 1989. Haraldsen antok at gruve var fra 1600-årene (muntl. oppl., august 2000). Av en eller annen grunn figureer ikke Kilsgruva i oversiktsverket Malmbergverk i Norge fra 1992 (Berg & Nordrum 1992).

Da kammersekretær Ernst Ulrich Dose fikk privilegium på Moss Jernverk i 1704, ble driften basert på malm fra gruver ved Arendal og Søndeled i Aust-Agder (Thuesen 1977:54). I den forbindelse ble det bygd en dobbel

masovn. Dose kjøpte en tomt på nord-siden av Mossefossen. Området var fra gammelt kronens eiendom, og det ble kalt Nordbakke. Det var her hammerhytten hadde ligget (Ringdal 1989:54).

Kan hende lå det også rester av en eldre masovn her i 1704. For ved flere av de hammerhyttene som "engelskmennene" overtok i 1570-årene, ble det som nevnt, reist masovner. Om eksistensen av en slik ovn i Moss, sladrer en obskur *svensk* kilde. I 1642 rømte en til Sverige innvandret vallo-ner, Etienne Henin, til nettopp Moss. Han skrev fra Moss et brev på fransk til sin bror, som ble beslaglagt og fremdeles oppbevares i Bergskollegiets arkiv. Ifølge dette brevet var Etienne kommet til Moss for å lage "kanoner og kuler", og han oppfordrer flere av sine (navngitte) landsmenn til å komme etter, og lover dem samtidig gode betingelser som hammersmeder og kanonstøpere (Kilbom 1958: 274-5). For så vidt synes Moss å kunne fremby et heller enestående eksempel på kontinuitet i støperiinitiativene fra Frederik 2.s tid til Christian 4.s, selv om den aktivitet som har satt flest spor i de skriftlige kilder, skriver seg fra 1700-årene.

Moss' plass i de sene 1500-årenes militær-industrielle kompleks

Den "engelske" perioden under Frederik 2. ser ut til å ha vært forbi henimot slutten av 1580-årene. Vi hører ikke direkte om kongelig initiert skipsbygging i Moss etter 1579, selv om Hugo Bedau opptrer i kildene som hans majestets skipsbygger i det sydlige Norge enda noen år. Jernverksvirksomheten tok likeledes slutt etter få år.

Det finnes verken skriftlige eller arkeologiske kilder som bekrefte at det noensinne ble levert kanoner fra noen av jernverkene (men det betyr ikke at det ikke kan ha blitt det). Etter 1586 hører vi ikke lenger om "engelske" entreprenører i Norge. Av et kongebrev datert 19. januar 1584 forstår vi at driften av jernhyttene i Akershus len er oppgitt, og at de gårdene som Hugo Bedau og konsorter hadde fått i forlening, igjen var lagt under kronen (Thuesen 1979: 35).

Forekomsten av et orlogsverft, en jernhytte og et betydelig antall kongelige sager i Moss i 1570-årene peker ut dette ladestedet ved Oslofjorden som et viktig i det militær-industrielle kompleks som ble forsøkt utviklet i Frederik 2.s regjeringstid. Røttene til dette komplekset kan spores allerede under Christian 3., men det synes å ha tatt en ny retning i tiåret etter Syvårskrigens

avslutning, i og med "importen" av vallonske og engelske eksperter innenfor skipsbyggeri og våpenproduksjon.

Nettopp Syvårskrigens betydning for de nye initiativene skal ikke undervurderes. Niels M. Probst har nylig fremhevet at "den nordiske syvårskrig 1563-70 var den første konflikt i verden, hvor store artilleribevæpnede seilskibsflåder mødtes, ikke blot en eller to gange, men i en rekke søslag afbrudt af vintre, hvor der var tid til at overveje og udmønte den foregående sæsons erfaringer i nye tiltag, taktisk så vel teknisk" (2000:19). Danmark, England og Sverige hadde i løpet av 1500-årene utviklet en "spesialisert krigsskibsteknologi, der var den nederlandske armerede handelsskibstype, og dermed også de spanske orlogsskibe, betydeligt overlegen" (op. cit.:18). Da er det kanskje ikke så underlig at det nettopp er fra England (Hugo og Nicolaus Bedau) og Sverige (Etienne Henin) den utenforstående ekspertisen hentes udner Frederik 2. og Christian 4.?

Kilder

- Andressen, Leif T.* 1984. Moss bys historie. Bind 1: Frem til 1700. Moss.
- Barfod, Jørgen H.* 1995. Christian 3.s flåde. Den danske flådes historie 1533-1588. København.
- Berg, Bjørn I. & Fred S. Nordrum* 1992. Malmbergverk i Norge. Historikk og kulturminnevern. Kongsberg.
- Brinchmann, Henry* 1973. Mosse håndverk i ladested og kjøpstad. Moss.
- Kilbom, Karl* 1958. Vallonerna. Valloninvandringen, Stormaktsväldet och den svenska järnhanteringen. Stockholm.
- Mortensen, Michael H.* 1999. Dansk artilleri indtil 1600. København.
- Mortensøn, Ole* 1995. Renæssansens fartøjer. Sejlads og søfart i Danmark 1550-1650. Rudkøbing.
- Olsen, Richard* 1901. Fra det gamle Moss. Moss.
- Probst, Niels M.* 1996. Christian 4.s flåde. Den danske flådes historie 1588-1660. København.
- Probst, Niels M.* 2000. Bokanmeldelse av Jan Glete: Warfare at sea 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe. I: Marinehistorisk tidsskrift 1-2000.
- Ree, Ørnulf* 1937. Moss før og nu. Moss.
- Ringdal, Nils J.* 1989. Moss bys historie. B. 2, 1700-1880. Moss.
- Thuesen, Gunnar* 1974. Rennverksdrift. En jernfremstillingsmetode i Norge fra 1539 til 1622. Volund 1974.
- Thuesen, Gunnar* 1977. Noen norske jernverker. Bevarte minner fra den gamle jernverkstiden. Stockholm.
- Thuesen, Gunnar* 1979. Den første dokumenterte bergverksdrift i Norge. Volund 1979.
- Westerdahl, Christer* 1989. Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. En handbok i marinarkeologisk inventering. Härnösand.

MARINEN OG UDFALDET FRA FREDERICIA DEN 6. JULI 1849

Kommandørkaptajn Peder Ellegaard Larsen

1. INDLEDNING

Situationen ved krigsudbruddet i 1849

I februar 1849 opsagde den danske regering våbenstilstanden og den 3. april begyndte krigen igen.

Den danske hær var blevet samlet på Fyn, i Jylland og på Als, hvis befæstninger var blevet udvidet og forbedret betydeligt i løbet af vinteren.

Under hensyn til planerne om en kraftigere offensiv på havet, udrustede marinen en større styrke end i 1848.

Styrken blev delt i tre eskadrer¹, hvoraf de to afgik til blokadetjeneste i henholdsvis Nord- og Østersøen. Den tredje eskadre var underlagt den kommanderende general og fik til opgave at støtte hærens operationer. Søtransportvæsenet, der i princippet var oprettet i 1848² var underlagt denne tredje eskadre.

2. PROBLEMFOMULERING

Var det i virkeligheden marinens skyld, at hæren vandt slaget ved Fredericia den 6 juli ?

Da oprørerne, insurgenterne, ikke havde nogen flåde af betydning³, og blokaden mod dem var effektiv, beherskedes havet suverænt af den danske marine. Det var derfor muligt uhindret og hurtigt at flytte endog ret store troppestyrker fra en landsdel til en anden, under den forudsætning, at den fornødne transportkapacitet var til stede.

Den danske hærs talmæssige underlegenhed (ca. 41.000 mand mod den tyske hærs ca. 61.000 mand) kunne derved til en vis grad opvejes af en stor bevægelighed, men hærens operationer ville være afhængige af i hvilket omfang marinens transportkapacitet var til rådighed i rette mængde, til rette tid og på rette sted.

Besiddelsen af søherredømmet medførte imidlertid også, at det var muligt at gennemføre andre maritime støtteoperationer for hæren.

På den baggrund ønskes det vurderet hvorvidt marinens støtte til hærens operationer omkring Fredericia ultimo juni-/ primo juli 1849 havde et sådant omfang, og indhold, at den var af afgørende betydning for Hærens sejr

udfald fra fæstningen den 6. juli.
Eller med andre ord: Var det i virkeligheden Marinens skyld, at vi vandt slaget ved Fredericia.?

3. PROBLEMDISKUSSION

Der er mange sekundære kilder, men alt for få om flådens indsats.

Selv om Marinens operationer udgjorde de allervigtigste forudsætninger for krigsførelsen under Treårskrigen, var de – hvis vi ser bort fra begivenhederne i Ekernförde den 5. apr. 1849 – ikke alle lige dramatiske. Det kan være årsagen til, at de er så sparsomt omtalt i den ellers meget omfattende litteratur.

I hovedværket omkring krigen, Generalstaben: Den Dansk - Tydske Krig i Aarene 1848 – 1850, omtales Marinens operationer kun på ca. 4 af værkets mere end 4000 sider.

Heldigvis er hovedværket ikke den eneste kilde til en beskrivelse af disse operationer. Jeg har således koncentreret mig om følgende:

Housted, Erik:

Armeens Transportflåde i 1849.

Jungersen, Kay:

Danmarks Søkrigshistorie.

Honnens de Lichtenberg, G.:

Larsen fra 64.

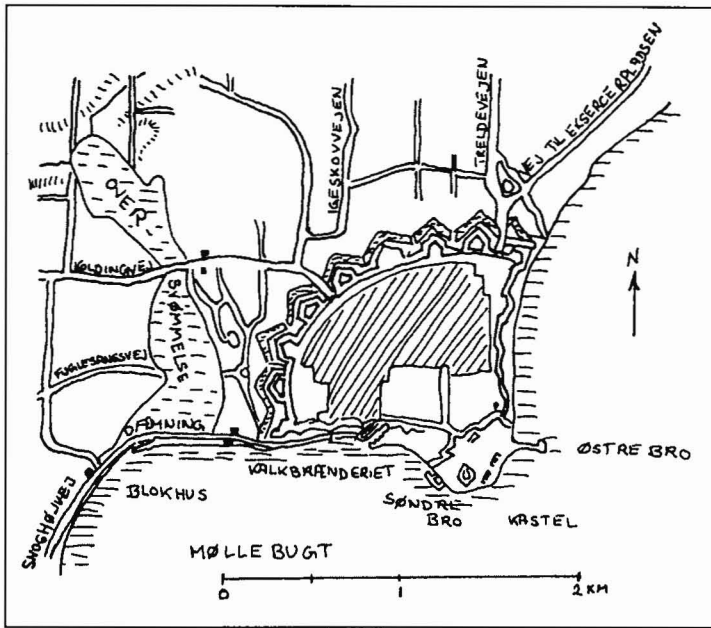
De nævnte hovedkilder er valgt, fordi de efter min opfattelse dels omfatter den nyeste forskning på området (Housted), dels giver et samlet overblik over begivenhederne (Jungersen) og endelig indeholder en række "Øjenvindneskildringer" (Lichtenberg). Alt med henblik på at give en afgrænset og troværdig beskrivelse af begivenhederne omkring Fredericia i sommeren 1849.

4. ANALYSE

Situationen på land

Efter affæren i Eckernförde og det uheldige slag ved Kolding fik General Rye ordre til at trække den størst mulige del af den tyske forbundshær under general Prittwitz efter sig op i Nørrejylland, om fornødent helt til Limfjorden, men uden at indlade sig i større kamphandlinger. Molktes og Schleppegrells brigader blev overført til Fyn som hovedreserve. Et flankekorps blev efterladt på Als og en mindre styrke forblev i Fredericia, hvor de blev indesluttet af den slesvigske-holstenske hær den 8 maj.

Den 16 maj indledte General Bonin bombardementet af fæstningen. Beskydningen var uden større effekt, men General Bülow kunne ikke forhindre, at fjenden anlagde og udbyggede batterier rundt om Fredericia. Der var behov for evakuering af civile fra Fre-



Kort over Fredericia.

dericia - og logistisk støtte til besætningen i fæstningen.

fornødenheder samt
- flankestøtte.

"Den Kgl. Transportflåde"

Chefen for 3. eskadre, kommandør Hans Georg Garde, der førte sit flag i dampskibet SKIRNER (bygget på Orlogsværftet 1847) havde fået til opgave at samarbejde og støtte hæren ved:

- landgangsoperationer mod fjendtlig kontrolleret kyst,
- transport af egne styrker og deres

Til at gennemføre disse opgaver havde Garde – udover 3. eskadres organisatoriske enheder (se note 1.) – også "Armeens Transportflåde" eller som dens chef, kaptajn P. W. Tegner yndede at kalde den: "Den Kgl. Transportflåde".

Transportflådens materiel blev tilvejebragt ved rekvisition af civile skibe, enkelte dampskibe såvel som en lang række mindre fartøjer, skonnerter, ga-

leaser, jagter og slupper, altså mindre fartøjer som kunne sejle overalt i de indre farvande og komme forholdsvis tæt på kysten. Skibene blev ført af deres ejere og med deres normale besætninger. Det samlede antal skibe som i en kortere eller længere periode sejlede i rekvisition i 1849 udgjorde ca. 130.

Transportflåden blev suppleret med en række ombyggede Chapmanske kanonchalupper, fladbundede transportfartøjer, som kunne løbe næsten helt op på kysten og som var lette at lade og losse. Transportflåden blev omkring medio april opdelt i to divisioner, som med den fornødne dampskibsassistance hver havde en (løft-)kapacitet til overførelse af et troppekontingent på ca. 5.000 mand og ca. 250 heste med tilhørende træ og bagage, nogenlunde svarende til en brigades størrelse. I princippet kunne transportflåden således løfte hele den danske hær i fire vendinger.

Transportflådens bevægelighed og præcision afhang i høj grad af, at man havde dampskibe til disposition for bugsering, så transporterne i videste muligt omfang blev uafhængige af vind og vejr. Transportflåden var direkte underlagt hærens overkommando, men for at kunne få den nødvendige dampskibsassistance fra 3. eskadre, var kaptajn Tegner tillige underlagt eskadrechefen.

I dennes instruks af 4 april stod bl. a.:

".... Hvertil De (Garde) vil give ham (Tegner) enhver bistand, ligesom han deri ikkun står under Dem, hvorimod de skibschefer, der anvendes i transporten på den tid, stå under ham".

At Garde så i sidste instans også stod under hærens overkommando gjorde ikke de lidt kringlede kommandoforhold lettere gennemskuelige, men alt i alt synes det hele at have fungeret uden de store problemer⁴.

General Bülow's overvejelser

I midten/slutningen af maj kunne generalen konstatere at:

- blokaden af Østersøhavnene var effektiv,
- 3. eskadre havde frit manøvrerum langs den jyske østkyst, i Lillebælt og i farvandet syd for Fyn,
- transportflåden havde tilstrækkelig løftkapacitet (til bl.a. at flytte hovedreserven fra Als til Fyn) og
- 3. eskadres kanonbådsdivisioner og transportflåden havde ydet en udmærket støtte i forbindelse med evakuering af Fredericias civilbefolkning, logistisk støtte til fæstningen, forsinkelse af batteriopbygningen og understøttelse af General Ryes korps på Helgenæs.

Et eksempel på en sådan støtteoperation fremgår af Generalstabens værk om den dansk-tydske Krig 1848 – 50, II, side 756:

"I det danske Hovedkvarter havde man besluttet, at der den 13de ved Dagry skulle foretages en større Recognosering fra Fæstningen for om muligt at komme til Vished om Fjendens Styrke og Stilling og derved opdage, om der var Sandsynlighed for, at det var hans Hensigt at ville gaae offensivt frem mod Fæstningen....

..... 2 Kanonbåde befalede stationeret N. for Fæstningen, 2 i Møllebugten, og såvel disse som Batteriet på Strib erholdt ordre til at understøtte Tropperne bevægelse...."

En øjenvidneskildring fra begivenheden kan fås af Månedsløjtnant Peter Johan Larssen, Chef for kanonchalup nr. 11, 2. kanonbådsdivision, 3. eskadre:

"Kanonerne vare nu fraspændte og åbnede Ilden mod Baaden, den første Granat fra denne var en smule for lav, den Næste derimod slog ned og sprang midt i Batteriet, to heste blev skudt og der opstod en Complet Forstyrrelse. Strib Batterie og Oldenborgs Bastion rettede nu også deres Ild mod disse kanoner, saa de kom om muligt endnu hurtigere bort end frem, ledsaget af et rungende Hurra fra Kanonbåden, der betragtede sig som Seirherre af Valpladsen, blev liggende og sendte end-

nu nogle Hilsener, varme og kraftige op mellem det fjendtlige Infanterie, der igen begyndte at vise sig paatrængende"⁵.

Der kan i øvrigt henvises til Bülow's takkeskrivelse⁶.

Disse kendsgerninger må have indgået i generalens beslutning om at foretage et flankedudfald fra Fæstningen Fredericia.

Retfærdigvis må det tilføjes, at han naturligvis var vidende om, at de Slesvigske – Holstenske belejringstropper var relativt isolerede, uden chance for at få hurtig hjælp, hverken nord- eller sydfra. Han var også opmærksom på, at General Bonins udbygning af hhv. Store venstre Fløjbatteri og de to Strandbatterier nord for byen hovedsagelig var begrundet i ønsket om at kunne overskære livsnerven til Fyn. Et forhold, der næsten selvstændigt kunne begrunde et udfald med efterfølgende nedkæmpelse af batterierne.

Bülow's afhængighed af marinens støtte

Til gengæld må Bülow have vidst, at forudsætningerne for et heldigt udfald indeholdt mindst tre momenter, hvor hæren var afhængig af støtten fra marinen:

- 1) For det første var det afgørende vigtigt, at overførelsen af tropper og feltartilleri fra Fyn til Frederi-

cia kunne foregå hurtigt og yderst diskret (sporerne fra Kolding kunne stadig skræmme!)

- 2) For det andet var det væsentligt, at transportflåden kunne løfte general Ryes korps fra Helgenæs "til et nærmere bestemmende punkt" (læs Fyn/ Fredericia)
- 3) For det tredje skulle marinen være klar til at yde operativ støtte til de "våde" flanker.

Spørgsmålet er, om disse forudsætninger blev opfyldt?

Ad (1):

Overførelsen af tropper fra Fyn (fra anlægsbroer ved hhv. Røjlemose og Båring Vig) påbegyndtes natten mellem 2. og 3. juli og fortsatte til natten mellem 5. og 6. juli. I løbet af disse 4 nætter blev der overført ca. 18.000 mand, feltartilleri og udrustning. Operationen var i nogen grad begunstiget af tåge og usigtbart vejr, der sikrede, at Bonin ikke vidste hvor store styrker, der var koncentreret ligesom han (næppe) var bekendt med Bülow's beslutning fra den 4 juli om, at udfaldet skulle finde sted den 6. juli kl. 0100.

Ad (2):

Tilsyneladende var der heller ingen af de fjendtlige generaler, der var orienteret om, at transportflåden i løbet af den 30. juni hentede general Ryes korps (på ca. 7.000 mand) på Helge-

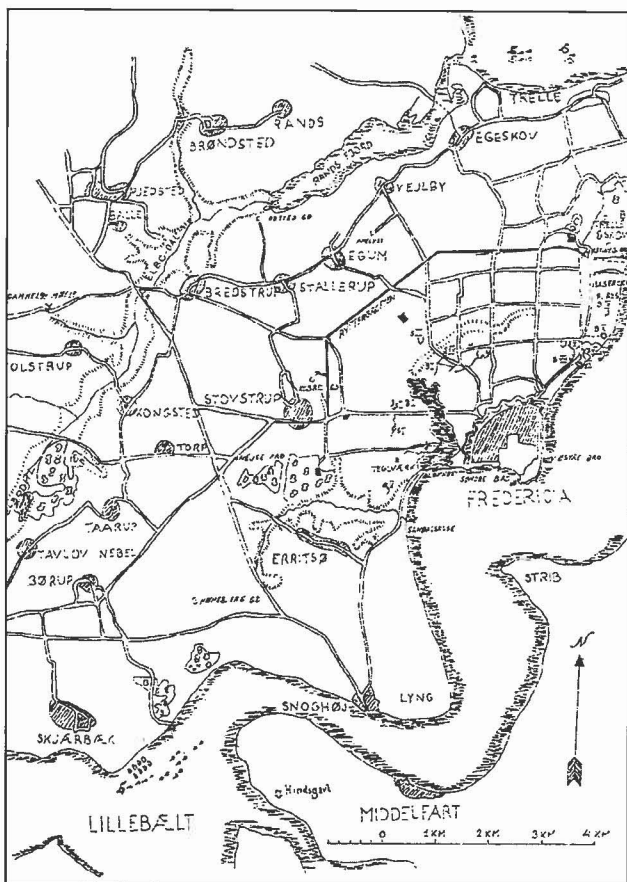
næs for at sejle det til Bogense med henblik på overførelse til Fæstningen den 4 juli. Dog var det lige ved at gå galt med diskretionen:

Den 3 juli om morgenen afgik et engelsk (lejet) skruedampskib fra København med ca. 700 mand fra rekrutskolen samt en mængde ammunition. Målet var Fredericia. Der var ingen lods ombord og den engelske kaptajn må have været mere end ukendt med farvandet, for han løb ind til Ebeltoft, da han "mente", at det var Fredericia! Udfør havnen gik han på grund og soldaterne blev sat i land. En af dem benyttede lejligheden til at desertere og blev den 5. juli om morgenen optaget af de prøjsiske forposter. Herved erfarede general Prittwitz, at Rye havde forladt Helgenæs og kunne regne ud, at der var noget i gære. Han tog skridt til at sende 10.000 mand sydpå til forstærkning af Bonin – men for sent: Slaget var allerede i gang og dets udfald afgjort.

Ad (3):

Under "kriserådet" i Vejlbj Præstegård den 4. juli fik kommandør Garde til opgave at iværksætte to landgangsoperationer som afledemanøvre.

Kaptajn Krenchel, chefen for 2. kanonbådsdivision blev "tasket" til at gennemføre operationen ved Skærbæk og satte en mindre styrke fra 2. Forstærknings - Bataillon i land ved Snoghøj, hvorved en større tysk styrke blev bun-



Oversigtskort, som viser placeringen af de danske flådeenheder under udfaldet, samt de fjendtlige skanser (S) og batterier (B).

det i området således, at disse tropper ikke kunne deltage i fægtningerne omkring udfaldet.

Den anden operation skulle ledes af kaptajnløjtnant Muxoll og udgå fra Båringsvig øst for Strib. Aktionen var rettet mod Randsfjord og havde meget

stor effekt. Den flygtende fjende søgte mod vadestedet over Randsfjord, men måtte dreje mod vest på grund af kanonbådene. Månedsløjtnant P. J. Larsen deltog også i denne operation som chef for kanonbåd nr. 11. Et af resultaterne var at 1. Schleswig-Holsteinske

Brigade så at sige blev tilintetgjort og der blev taget ca. 600 fanger.

5. KONKLUSION

Der skal ikke rejses tvivl om, at hærens sejr var overvældende ikke mindst fordi udfaldet kunne gennemføres efter principperne om kræfternes koncentration og overraskelsesmomentet. Fastholdelsen og anvendelsen af disse principper kan imidlertid udelukkende tilskrives 3. eskadres og "Den Kgl. Transportflådes" evne til at være på plads til rette tid og med rette kapacitet. At så marinens planlægning af sløringen af overførelserne fra Fyn til Fæstningen i noget omfang blev suppleret med det rene svineheld for så vidt angår vejr-situationen, skal ikke komme 3. eskadre til skade!

De to afledningsoperationer på de "våde" flanker hhv S.- og N. for Fæstningen blev gennemført "lige efter bogen" og sikrede fastholdelse af overraskelsesmomentet. Hertil kommer, at Krenchels landgangoperation ved Snoghøj bandt store fjendtlige styrker, der således blev frataget muligheden for at deltage i fægtningerne omkring udfaldet og Muxolls manøvre i Randsfjord afskar og nedkæmpede ligeledes store fjendtlige styrker, der herved blev afskåret fra at genoptage kampen efter reorganisering.

Endelig skal det ikke glemmes, at 3. eskadres og transportflådens frie og uhindrede manøvre i sunde og bæltter og farvandet øst for Jylland i 1849 alene skyldtes 1. - og 2. eskadres effektive blokade af fjendtlige enheder i hhv. Elben, Weseren og i Østersøhavene. Kun derved kunne søhærens rolle i de indre danske farvande oprettholdes.

På baggrund af ovennævnte vurdering af marinens indsats i forbindelse med forberedelserne til - og gennemførelse af udfaldet fra Fæstningen Fredericia må det konkluderes, at marinen spillede en afgørende, efter min vurdering den afgørende rolle i forbindelse med udfaldet den 6 juli 1849.

Et forhold, der burde være afspejlet to spektakulære steder:

For det første burde General Bülow have sendt sit takkebrev til kommandør Garde den 6. - og ikke ventet til den 17. juli.

For det andet burde mindst 1000 sider af Generalstabens Den Dansk-Tydske Krig 1848 - 1850 have beskrevet hvordan marinen skabte forudsætningerne for og sikrede, at hæren i 1999 kunne fejre 150 årsdagen for slaget.

NOTER

- 1) Den i 1849 udrustede flådestyrke blev delt i tre eskadrer:
1. eskadre: 4 fregatter, 1 korvet og 1 dampskib afgik til Nordsøen for at blokere Elben og Weseren.
2. eskadre: 3 fregatter og 2 korvetter skulle varetage blokaden af Østersø-havnene.
3. eskadre: 1 linieskib, 4 brigger, 2 mindre sejlfartøjer, 8 dampskibe, 3 kanonbådsdivisioner á 6 både samt et stort antal transportfartøjer (Junger-sen).
- 2) Transportflåden blev oprettet ved ordre af 25. marts 1848 fra Admiralitets- og Commissariatets Collegiet (kort efter omdannet til Marineministeriet) (Housted).
- 3) 11 kanonfartøjer og 2 armerede dampskibe (v. der Tann og Bonin) var stationeret i Kieler Fjord.
På Elben rådede det tyske forbund over 8 kanonfartøjer, 2 dampskibe og en fregat, der ikke var udrustet.
19 kanonfartøjer og en udrustet dampfregat var stationeret på Weseren (Jungersen).
- 4) Housted.
- 5) G. Honnens de Lichtenberg.
- 6) Generalmajor Bülow's takkeskrivelse af 14. maj 1849 til kaptajn Krenchel:
"Under den igaar stedfundne Recognoscering fandt de 2de kanonchalouper som var stationerede i Møllebugten, Lejlighed til på virksom Skuddistance at beskyde fjenden. Da denne lejlighed benyttedes med Iver og Dygtighed, og det er observeret, at Skuddene med en omhyggelig retning i det

hele tilføjede Fjenden, som imod Chalouperne opkjørte 2de kanoner, der dog hurtigt igen fordrevedes ved Baadenes og Landbatteriernes forenede ild, et forholdsvis betydeligt Tab, så er det mig kjært at kunne bede Hr. Kaptajnen om at tilkendegive Kaptajn Stage og Lieutenant Larssen min Påskønnelse af denne deres virksomme Assistance.

Bülow
Generalmajor"

(Lichtenberg)

LITTERATUR

Housted, Erik:

Armeens Transportflåde i 1849. Tidsskrift for Søværnen nr.: 6, juli 1999 (TFS 6/99).

Jungersen, Kay:

Danmarks Søkrigshistorie. København 1945

Honnens de Lichtenberg, G.:

Larssen fra 64. Marinehistorisk Selskabs Skrift No. 8. København 1964.

Barfod, Jørgen H.:

Marinen i Treårskrigen. Tøjhusmuseets Bog om Treårskrigen 1848-49-50. København 1948 pp 292 – 295.

Ditlevsen, Steve:

Udfaldet fra Fredericia 1849 – Et 125 års minde. Tidsskrift for Søværnen 1974 pp 145 – 158.

Selskabet Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

Rundtur i Skåne

Week-enden den 28. - 29. september 2002

Den årlige ekskursion går over broen med bus fra København til Skanør-Falsterbo, med minder om middelalderens Skånemarked, derefter langs sydkysten over Ystad til Kåseberga, hvor nordens største skibssætning, Ales Stenar, ligger på den høje kyst. Herfra fortsættes til Rigsadmiral Jens Holgersen Ulfstands Glimmingehus, hvor rundvisning og frokost venter. Næste stop ligger i nabolaget i fiskerbyen Skillinge med et unikt skippermuseum, der fortæller om Østerlens sejlsøfart i 1800-tallets slutning. Sidst på eftermiddagen køres nordpå, og på vejen aflægges besøg ved Fritiof Nilsson-Piratens grav ved Ravlunda Kyrka.

Middag og overnatning sker på Brösarps Gästgiveri. Søndag morgen fortsætter rejsen til Kristianstad med besøg i Trefoldighetskyrkan og videre til Hovdala Herregård syd for Hässleholm, hvor også frokosten nydes. Hjemturen går vestpå til Helsingborg Batteri, der blev bygget under 2. Verdenskrig, og som nu er museum. Returrejsen sker med færge over Helsingborg-Helsingør.

Rajsen med overnatning, en 3-retters menu, 2 frokoster og morgenmad samt museumsentréer koster

1275 kr.

Vi sætter grænsen ved 48 deltagere.
Sidste frist for tilmelding er den 9. september,
men der er en fordel at være ude i god tid.

Medlemmer af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er som sædvanligt også velkomne til at deltage i arrangementet.

Med venlig hilsen
Ole Lisberg Jensen

Vedr. Orlogsflådens historie i 9 bind

Udgivet af forlaget Marinehistoriske Skrifter i samarbejde med Gyldendals Forlag

Forlaget Marinehistoriske Skrifter, der i 2001 er overgået til Orlogsmuseets regi, har siden 1995 udgivet en serie bøger under titlen Flådens Historie. Det var marinehistorikeren Jørgen Barfod, som efter udgivelsen af sin bog, Flådens Fødsel, fik ideen til at udgive Marinens egen historie i en serie kronologisk ordnede bøger skrevet af forskellige forfattere med særlig interesse indenfor området.

De 4 første bind, dækkende perioden 1400-1720, udkom efter planerne, 1990: Jørgen Barfod: Flådens Fødsel, 1995: Jørgen Barfod: Christian 3.s Flåde, 1996: Niels M. Probst: Christian 4.s Flåde og 1997: Jørgen Barfod: Niels Juels Flåde.

Serien er derefter blevet forsinket, da de senere forfattere ikke har haft muligheder for at fuldføre manuskripterne. Dette skyldes forskellige omstændigheder i forbindelse med tilstrækkelig rådighed over den fornødne arbejdstid. At skrive et bind af Flådens Historie kræver ca. 1 årsarbejde, og dette har gjort, at 3 forfattere af de resterende 5 bind har trukket sig ud, og at 2 endnu ikke har færdigskrevet deres manuskripter. Forlaget beklager situationen og forsøger at rekonstruere forfatterlisten i løbet af 2002 for derefter at tidssætte en udgivelse af de sidste bind.

Ole Lisberg Jensen

MEDDELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Referat af generalforsamlingen den 17.4.2002 kl. 19.30 i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58.

1. Formanden, kommandør Per Wessel-Tolvig, bød alle hjerteligt velkommen og foreslog som aftenens dirigent kommandørkaptajn Arne Holm. Der var ikke andre forslag, og Arne Holm blev valgt.
Dirigenten takkede for valget og konstaterede generalforsamlingen lovligt indvarslet, nemlig i Marinehistorisk Tidsskrift der udkom den 25. februar 2002. Derefter gennemgik dirigenten dagsordenen ifølge vedtægterne.
2. Formanden fik derefter ordet og aflagde sin beretning for år 2001-2002.
Der var ikke kommentarer til årsberetningen, som blev taget til efterretning.
3. Derefter forelagde kassereren, luftkaptajn Niels Probst, årets regnskab, der havde et negativt resultat på 18.115 kr., hvilket havde sin baggrund i udgifterne til selskabets 50-års jubilæum, hvor 250 medlemmer var samlet i Søofficersskolen den 3. marts 2001. Iøvrigt var selskabets regnskab præget af de store summer, som var indsamlet til Orlogsmuseets projekter vedr. videoen om Slaget på Reden 1801 og Børnemuseet, begge arrangementer fuldført i årets første halvdel.
Derefter gennemgik kassereren årsregnskabet for Sigurd Barfoeds Legat, der med mindre variationer er ens år for år. Begge regnskaber blev godkendt.
4. Der var ikke indkommet forslag fra medlemmerne.
5. Vedr. kontingentforhøjelse foreslog formanden en forhøjelse fra nuværende 150 kr. for ordinært medlem til 170 kr. samt for ægtepar fra 175 til 195 kr. og studerende og pensionister fra 75 til 95 kr. på baggrund af de øgede omkostninger for trykning af Marinehistorisk Tidsskrift. Lars Wismann foreslog, at man hævede kontingenterne for ordinære medlemmer fra 150 til 200 kr. og for ægtepar til 225 kr. Medlemmer over 65 år og under 25 kan betale halvt kontingent ifølge vedtægterne.
Dirigenten konstaterede, at der forelå disse to forslag til kontingentforhøjelse og opfordrede forsamlingen til afstemning ved håndsoprækning.
Det seneste forslag, fremsat af Lars Wismann, fik forsamlingens tilslutning. Kontingentet er derfor fra 2003 for ordinært medlem 200 kr., ægtepar 225 kr., ældre og studerende 100 kr.
6. Herefter gennemførtes valg af ny formand. Kommandør Per Wessel-Tolvig havde adviseret sin afgang, og 3 kandidater fra bestyrelsen ønskede at opstille til formandsposten, nemlig overarkivar H.C. Bjerg, kommandør Poul Grooss og luftkaptajn Niels Probst, som hver fik 3 minutter til at præsentere deres forudsætninger for at kunne beklæde formandsposten.

Efter præsentationen forespurgte dirigenten om forsamlingen havde spørgsmål eller kommentarer. Lektor Jørgen Barfod anmodede Per Wessel-Tolvig om at tage en periode til, hvilket Wessel-Tolvig dog høfligst afslog som urealistisk. Museumsdirektør Ole Frantzen spurgte om kandidaterne havde noget bud på, hvordan man kunne styrke samarbejdet mellem selskabet og museet. Dirigenten afbrød imidlertid, da han ikke mente, der var tidsrammer til længere udredninger og bad i stedet forsamlingen skride til valghandlingen, der skulle ske skriftligt. Som stemmetæller udså dirigenten Ole Lisberg Jensen og fra forsamlingen Lars Wismann. Formandsvalgets resultat blev, at Poul Grooss fik 34 stemmer, Niels Probst 11 stemmer og H.C. Bjerg 7 stemmer.

Den nye formand Poul Grooss blev således valgt med akklamation.

7. Derefter var der valg til bestyrelsen.

På valg var Jørgen Ahlefeldt-Laurvig, Ole Frantzen, H.C. Bjerg og Poul Grooss, der alle havde erklæret sig villige til genvalg. De 3 førstnævnte blev genvalgt med akklamation. Som nyt bestyrelsesmedlem i stedet for Poul Grooss, som var valgt til formand, blev foreslået den afgående formand Per Wessel-Tolvig, som valgtes med akklamation.

8. Følgende medlemmer af repræsentantskabet var på omvalg, men var villige til genvalg:

Godsejer Jørgen Ahlefeldt-Laurvig

Kommandørkaptajn Arne Holm

Kommandørkaptajn Søren Laub

Forfatter Vagn Steen

Direktør Johannes Jørgensen

De valgtes alle med akklamation.

Som nyvalg til repræsentantskabet blev foreslået advokat Jan Erlund, som valgtes med akklamation.

9. Til revisor genvalgtes revisionsfirmaet Kresten Foged.

10. Under Evt. stillede Jørgen Barfod spørgsmål vedr. udgivelsen af Flådens Historie, hvor bind V endnu ikke var udkommet, selvom det var planlagt udgivet i 1998. Ole Lisberg Jensen kunne meddele, at vanskeligheder med udgivelsens fortsættelse bestod i at få manuskripter fra forfatterne. Af de resterende 5 forfattere var 3 sprunget fra, da de ikke mente sig i stand til at udføre arbejdet ved siden af normalt arbejde. Hele udgivelsen måtte rekonstrueres, og det var man i gang med i forlaget. Lars Wismann ønskede at takke den afgående formand Per Wessel-Tolvig for hans arbejde gennem årene og udtrykte sin tilfredshed med formandens og selskabets virksomhed på medlemmernes vegne.

Dirigenten afsluttede herefter generalforsamlingen og takkede de 3 formandskandidater samt den afgående formand for en god generalforsamling samt ønskede Poul Grooss tillykke med formandsvalget.

Arne Holm
Dirigent

Ole Lisberg Jensen
Referent

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug torsdag, den 4. april 2002

1. Næstformanden hilste de 27 deltagere i generalforsamlingen velkommen. Som bestyrelsens forslag til dirigent foresloges Gert Gray Andersen, der valgtes med akklamation.
2. Dirigenten takkede for valget og indledte med at konstatere forsamlingen lovligt indvarslet i *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 1, tilsendt medlemmerne omkring den 25. februar 2002.
3. Formandens beretning blev oplæst af næstformand Niels Probst i formandens sted. (Beretningen er gengivet på de efterfølgende sider).
John Andersen stillede spørgsmål om, hvorfor turen til Göteborg var blevet aflyst, og bestyrelsen kunne oplyse, at der var sket ændringer i organisationen, hvorfor priserne var blevet urimeligt høje for entré til rekonstruktionen af ostindiefareren Göteborg samt at transport og madpriser sammenlagt ville gøre en dagsudflugt urimelig dyr.
Derefter konstaterede dirigenten, at formandens beretning blev vedtaget med akklamation.
4. Herefter forelagde kasserer Peter Maack årsregnskab. Her kunne kassereren konstatere, at der var indkommet og uddelt 90.000 kr. fra Nationalmuseet til bygning af Dannebrogemodellen. 12 personer havde deltaget i byggeriet, og efter at materialer var fratrukket, var de resterende midler blevet fordelt ligeligt. Der var endvidere brugt et stort beløb til udsendelse af Modelhåndbogen til alle medlemmer. Der udspandt sig derefter en meningsudveksling om mulighederne for at spare penge ved en ændring af distributionsformen. Bestyrelsen lovede at overveje sagen til næste udsendelse, som ville ske indenfor de kommende 2 år.
Regnskabet blev derefter godkendt af forsamlingen.
Derefter fremlagdes budgettet, der var udformet af Per Jessen. Efter en del debat om måden at finansiere kommende Modelhåndbogsblade på blev også budgettet godkendt.

5. Kasserer Peter Maack foreslog generalforsamlingen at forhøje årskontingentet fra 150 kr. til 175 fra næste år for at kunne finansiere en ny udsendelse af kompletterende blade til Modelbyggerhåndbogen om to år.
Forsamlingen drøftede længe måden at finansiere og udsende næste supplement på. Hvis alle havde haft adgang til elektroniske hjælpemidler, ville mulighederne for at distribuere materiale have været lettere. Særligt mente Erik Erhardtsen, at medlemslisten kunne sendes ud på nettet, men andre mente, at ikke alle ville have sin email-adresse ud. Man enedes om at diskutere sagen videre i bestyrelsen.
Derefter blev kontingentforhøjelsen fra 150 til 175 kr. vedtaget med håndsoprækkel-
se.
6. Der var ikke indkommet forslag til bestyrelsen.
7. Derefter foretoges valg til bestyrelsen. Frank Ebbe og Niels Probst var på valg og begge var villige til genvalg, hvilket skete. Revisorerne, Palle Rosenvold og Morten Vinther, der vælges for to år ad gangen var begge på valg og modtog genvalg. Suppleant en John Andersen vælges for et år ad gangen. John Andersen modtog atter valget.
8. Under eventuelt kunne Niels Probst meddele, at Modelbyggerlauget var blevet tilbudt en bestyrelsespost i Orlogsmuseets bestyrelse. Bestyrelsen ville senere udse repræsentanten, der skulle deltage i mindst to bestyrelsesmøder årligt.
Dirigenten foreslog, at generalforsamlingen sendte en hilsen til laugets sygemeldte formand, hvilket forslag alle var enige i. Da dagsordenen ellers var udtømt, takkede dirigenten for god ro og orden og afsluttede generalforsamlingen.

Gert Gray Andersen
Dirigent

Ole Lisberg Jensen
Referent

Formandsberetningen april 2002

Medlemstallet udviser igen i år en lille fremgang, og lauget består nu af 150 medlemmer. Tilgangen i det forløbne år skyldes ikke mindst den omtale lauget får på Orlogsmuseets hjemmeside.

I foråret 2001 udsendtes "Modelbyggerhåndbog 2000" gratis til alle daværende medlemmer, men det blev besluttet, at nye medlemmer skal betale 100 kr. for bogen. Allerede

nu kan redaktøren Poul Beck konstatere, at der er indkommet store mængder nyt materiale, så et supplement til håndbogen presser sig på.

Aktiviteterne i sæsonen 2001-2002 indledtes med en weekendtur den 22.-23. september arrangeret af Marinehistorisk Selskab, men hvor laugets medlemmer som sædvanligt var inviteret til at deltage. Turen gik til "Det Sydfynske" med besøg på Langelandsfortet, Valdemar Slot, Søfartsmuseet i Marstal m.m., som sædvanlig en dejlig og indholdsrig tur.

Torsdagsmøderne indledtes i oktober med foredrag af Peter Maack om bygning af Chr. 4. skibet FIDES. Samme aften fortalte Palle Rosenbold om Krimkrigen i Østersøen.

I november så vi en video om bygningen af en DRAGE på Børresens Værft, og Gert Andersen fortalte om arbejdet med rekonstruktion af ostindiefareren GØTEBORG.

Det traditionsrige julemøde blev holdt fredag den 7. december med et stort fremmøde af nye og gamle medlemmer med familie, hyggeligt og morsomt som det plejer at være! Det nye år indledtes med fremvisning af egne modeller. Hvad enten det nu skyldtes en for lille byggeaktivitet eller for store vanskeligheder med transporten, må vi konstatere, at der kom for få modeller til fremvisning. Husk nu til næste fremvisning at medtage modeller. Efter pausen viste Gert Andersen og Per Jessen en lysbilledeserie og fortalte om et fællesprojekt, hvor 13 af laugets medlemmer samarbejdede om bygningen af lineskibet DANNEBROGE fra 1692. Modellen står nu i den permanente udstilling "Danmarks-historie 1660-2000" på Nationalmuseet.

Endnu en gang trak vi på Peter Maack og fik ham på februarmødet til at fortælle om fremstillingen af tovværk, jomfruer, blokke m.m. Aftenen rundedes af med et flot video-animeret foredrag om et af Stillehavskrigens store søslag, produceret af Kim Christensen. Marts mødet indeholdt 2 foredrag af Niels Probst. Først om rigningens udvikling gennem tiderne og efter pausen om skibsartilleri i 1600-tallet, suppleret med en beskrivelse af fremstillingsmetoden ved produktion af støbejernskanoner.

De små møder hver tirsdag aften i sæsonen har for en stor del været koncentreret om "Holmen 1968" projektet, hvor der blev vist frem og udvekslet erfaringer. Der har dog også været snakket skibsmodeller, det er jo her nybegyndere og veteraner kan udveksle erfaringer.

Orlogsmuseet var igen stærkt involveret i "Kulturnatten" i oktober måned. Laugets bidrag var i år en fremvisning af dioramaet "Holmen 1968" med modelbyggerne i aktivitet.

Bestyrelsen havde planlagt at arrangere en udflugt til Gøteborg for at følge bygningen af GØTEBORG III. Desværre har turen måttet aflyses, da vi mente, at udgifterne til transport, entré, guidning og spisning blev for høje.

Modelbyggerlauget har i årets løb udført en hel del arbejde for museet. Det drejer sig om Mogens Ziegler's færdiggørelse af omrigningen af de to ældre modeller ROTA og VALKYRIEN. Poul Beck's aflevering af modellen af ubåden DELFINEN, samt om bygningen af en stor del af dioramaet "Holmen 1968". Dette store projekt involverer nu en halv snes af laugets medlemmer og der bygges på livet løs, bygninger, kraner, transportmidler og skibe i skala 1:250. Kim Kanstrup er i øjeblikket i gang med bygningen af en model i skala 1:50 af en minelægger af FALSTER-klassen og forventer at være færdig i indeværende år. Finn Knudsen bygger på en model af lineskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK også i skala 1:50. Peter Maack bygger HVIDE ØRN 1798.

Som noget helt nyt afholdtes et seminar lørdag den 23. februar over emnet "Den berømte svenske skibskonstruktør F.H. af Chapman", foredragsholdere var Mogens Anthon og Per Jessen. Denne form for foredrag, hvor der er relativt god tid til at fordybe sig i et emne, således at både den skibstekniske og den historiske side af et emne kan behandles, blev godt modtaget af de ca. 30 deltagere. Muligheder for afholdelse af flere lignende arrangementer, gerne i samarbejde med Marinehistorisk Selskab, vil blive undersøgt.

Modelbyggerlaugets egen montre var i begyndelsen af sæsonen fyldt med "Jagten på Bismarck", med modeller af alle skibene der deltog i den dramatiske jagt venligst udlånt af Erik Erhardsen. I efteråret gav montren plads for en ny udstilling, denne gang med modeller af de to modelbyggere Finn Knudsen med fregatten JONAS CONQUIRE fra napoleonskrigenes tid, og Ole Bang med skibe fra Store Nordiske Krig, nemlig fregatten RAA og bombarderflåden SPRYDSTAGEN.

Udskiftningen af udstillingen i dette forår vil ske i april måned, og vi håber at kunne vise et par danske krigsskibe fra begyndelsen af 1900-tallet.

Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at takke medlemmerne for deres indsats i byggegrupperne, ved levering af modeller til museet og ved foredrags- og udstillingsvirksomhed. Jeg ved, Orlogsmuseet sætter stor pris på disse aktiviteter, som giver liv og omtale til museet.

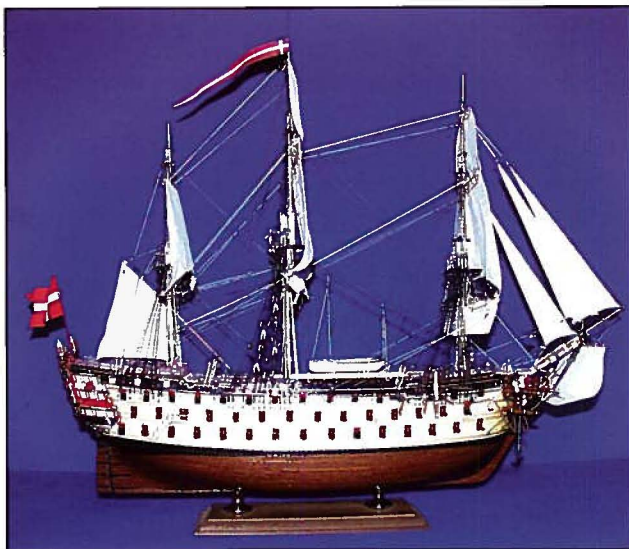
En stor del af laugets medlemmer er bosiddende uden for københavnsområdet, og deres muligheder for at deltage i aktiviteter på museet er begrænset. Dette er meget at beklage, men jeg håber, de alligevel føler sig knyttet til lauget og ikke føler de bliver glemte. Hermed en hilsen til dem vi ikke ser til daglig!

Der skal også rettes en tak til museets medarbejdere for deres venlighed og hjælpsomhed over for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Per Jessen
Formand

Nye monterer

Modelbyggerlauget har, på grund af nyopstilling af museets udstillinger, fået nye monterer. De nye monterer, som står i museets forhal, er blevet indviet med to flotte modeller af krydseren VALKYRIEN fra 1888 og lineskibet CHR. VII fra 1767. Modellerne er i skala 1:100 bygget af Frank Wilquin. Modellerne er her vist inden de bringes på plads i udstillingen.

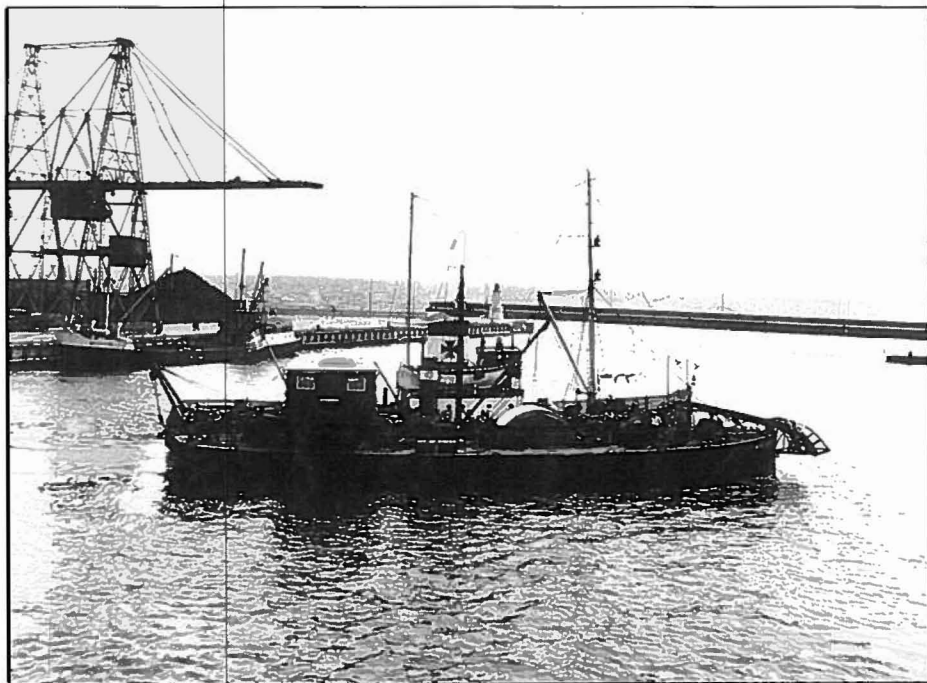


FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Skibsportrættet i forrige nummer skulle ifølge museets registrant være øvelseskutteren SVANEN (1884). Der er dog rejst tvivl om denne antagelse af en indsender, H.H. Bjørnsen, der argumenterer for, at det er THYRA (1890). De to fartøjer er nærlig identiske, men Bjørnsen påpeger en kendelig forskel mht. forstævnens udformning. Hvor THYRAH's stævntræk kun er svagt buet og med kun svag hældning fremover, ligner SVANEN's en typisk jagtstævn med en jævn, konveks krumning nedover til og under vandlinien. Vi arbejder pt. på at finde en løsning på problematikken, som vil blive bragt i et kommende nummer af tidsskriftet.

Fotografiet er ifølge kommandør Per Wessel-Tolvig taget i Næstved Havn august 1942. Begge fartøjer udgik af flådens tal i 1957. På grund af den herskende tvivl trækker vi lod blandt alle indsendere af de to løsningsmodeller.

Den heldige vinder blev **Peder Ellegaard Larsen, Blankager 53, 2620 Albertslund**, som har modtaget sin præmie.



Forrest i billedet ser vi et af flådens tidligere fartøjer. Vi vil gerne have oplyst, hvad fartøjet oprindeligt blev brugt til, evt. navn.

Svar til Orlogsmuseet senest 1. juli 2002.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 29, og vi indbyder derfor medlemmerne til tegning af abonnement.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoës, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen. Om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 68 kr.
21. Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988). 60 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel -Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 48 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 98 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 220 kr.
27. Jørgen H. Barfod: "Niels Juels Flåde" (1997). 220 kr.
28. Gunnar Olsen og Svenn Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995 (1998). 149 kr.
29. Jakob Seerup: Søkadetakademiet i Oplysningstiden (2001). 150 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

Sæt kryds Tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter fra og med skrift nr. 29, "Søkadetakademiet i Oplysningstiden".

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

Q2382 KHC 40495 041
LONE OG POUL GROOSS
ØRNEBÅKKEN 52
GL HOLTE 2840 0117/46 2
2840 HOLTE 2840 0117/46 2

**MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/
MARINEHISTORISK SELSKAB**

Planlagte arrangementer for sæsonen 2002-2003

Lørdag/søndag den 28.-29. september 2002.

Ekskursion. Busudflugt til Skåne.

Onsdag den 9. oktober 2002.

Foredrag. Ole Lisberg Jensen: Vraget Birger Jarl 1813.

Onsdag den 13. november 2002.

Foredrag. Tom Wismann: Tyske flådeoperationer i Østersøen 1944/45.

Onsdag den 5. februar 2003.

Foredrag. Allan Jørgensen: Hans Birch Dahlerup.

Onsdag den 5. marts 2003.

Foredrag. Endnu ikke fastlagt.

Onsdag den 9. april 2003.

Generalforsamling med film.

Alle onsdagsmøderne begynder kl. 19.30 og foregår i Orlogsmuseet.
Efter onsdagsmøderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød
med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen
før mødet til:

Orlogsmuseet tlf. 32 54 63 63.