

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



36. årgang

Nr. 1 - Februar 2003

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 optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk:

Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

S321 Nordkaperens sidste togt
BALTOPS 2001.
Søren Nørby 3

Andet:

Marinehistorisk Tidsskrift.
Index til 31.-35. årgang
1998-2002
Mogens Dithmer 15

Bog anmeldelse.
Thomas de Richelieu:
Jyllandsslaget 1916. Historiens
største søslag. Aschehoug 2002.
Niels M. Probst 23

Skæbnen for flådens enheder
efter sænkning den 29. august
1943. Billedprojekt fra Orlogs-
museets og Frihedsmuseets
samlinger.
Søren Nørby 26

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug. 28

Fra Orlogsmuseets Billedarkiv.
Må desværre udgå på grund af
pladsmangel.

Forside:

Et kampskib bliver ramt af en fuld-
træffer under Jyllandsslaget. Maleri af
Adolf Bock.

S321 Nordkaperens sidste togt BALTOPS 2001.

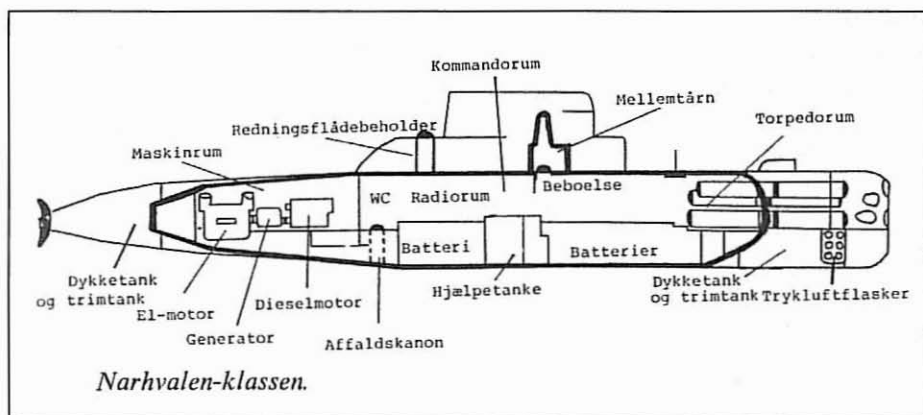
Af Søren Nørby, stud. mag.

Som led i Orlogsmuseets fortsatte bestræbelser på at dokumentere Søværnets dagligdag, deltog to af museets ansatte i slutningen af maj 2001 på et togt med 5. eskadre. Ubåden NORDKAPEREN skulle deltage i den årlige BALTOPS-øvelse i Østersøen, og da dette samtidig var NORDKAPERENS sidste togt inden den skulle lægges i mølpose, mente museet, at det var oplagt at foranstalte en dokumentation af netop dette togt.

NORDKAPEREN blev bygget på Orlogsværftet i 1968 og var således den sidste enhed bygget på det nu heden-gangne værft, der endnu var i aktiv

tjeneste i 2001. NORDKAPEREN var ligesom søsterskibet NARHVALEN på ca. 500 tons; 44 meter lang, 4,5 meter bred og med en dybgang på 3,8 meter. Den indgik i flådens tal i 1970 og var i 1974 den første danske ubåd, der neddykket krydsede Polarcirklen.

I denne artikel vil jeg berette om de iagttagelser undertegnede og museumsinspektør Jakob Seerup gjorde under togtet. Vi deltog i øvelsens første fire dage, hvilket var en overfladeforlægning fra Frederikshavn til Gdynia i Polen. Fra Gdynia skulle NORDKAPEREN på yderligere 14 dages øvelse i den østlige del af Øster-



søen, men det var af rent praktiske årsager ikke muligt for os at deltage i denne del af togtet.

Vores mål var at dokumentere dels det daglige liv ombord, og dels hvordan fartøjet fungerede som arbejdsplads. Undersøgelsen foregik gennem både interviews, og gennem simple iagttagelser. Båden og dens besætning blev fotograferet i funktion, og vi foretog lydoptagelser for at fange stemningen ombord. Slutteligt skulle vi holde øjnene åbne efter genstande til museets nye udstilling om tiden efter 1945.

BALTOPS 2001

Der deltog 41 fartøjer i BALTOPS 2001, herunder syv fartøjer fra den danske flåde. "Danish Task Group", der blev oprettet ved årsskiftet 2000/01, var i funktion for første gang under BALTOPS 2001. Denne Task Group befandt sig fysisk ombord på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, hvorfra den havde kommandoen over de danske skibe, der deltog i øvelsen.

BALTOPS-øvelsen er en direkte fortsættelse af de øvelser, som NATO-alliancen under den Kolde Krig afholdt i Østersøen. Dengang var det en demonstration fra NATO af, at Østersøen ikke var et lukket Warszawa-pagt-område. I dag er budskabet praktisk samarbejde med vores nye

allierede.

Besætningen på NORDKAPEREN så meget frem til at komme til Polen og både se Gdynia og møde besætningerne fra de andre deltagende søværn.

Afsejling fra Frederikshavn

Inden vi overhovedet kom ombord på NORDKAPEREN, måtte vi gennem et længere sikkerhedskursus ved NORDKAPERENS tekniske officer (TKO'en). Han gennemgik de forskellige slags havarier som ubåden kunne komme ud for, og hvordan vi skulle reagere hvis uheldet var ude. Ombord på båden fandtes der både redningsveste, åndedrætshjælpere og masker, og på "vinterhaven" (det forreste dæk) var der placeret en redningsflåde, der havde plads til hele besætningen. Det var lidt af en oplevelse at få skitseret alle disse ulykker, lige inden vi skulle ombord, men det var trods alt rart at opleve, at der var tænkt på det hele. Gennemgangen blev fuldt op af en haveriøvelse, kort efter afsejling fra Frederikshavn. Her skulle alle møde på deres haveripost og teste de såkaldte "BIBS" (Build-In-Breathing-System); åndedrætsaggregat og briller, der beskytter mod gasser, kulilte, vand m.v..

Da vi ankom til Frederikshavn var man stadig i gang med at laste ubå-



Ladning af NORDKAPEREN foregik gennem forreste luge.

den til det lange togt. Der skulle tages meget ombord og al ledig plads blev udnyttet.

NORDKAPEREN var trods dens 33 år i god stand, men skulle som følge af forsvarsforliget i 1999 oplægges. Bå-

den var fuldt ud operationsklar, og den var efter besætningens påstande både den hurtigste (20-22 knob neddykket) og mest stille af de 4 danske ubåde i tjeneste. Grunden til at det blev NORDKAPEREN, der skulle i mølposen var bl.a., at forholdene for besætningen var bedre på de andre ubåde. Trods ubådens høje alder havde ingen ombord forbehold overfor at dykke i den. I fredstid måtte man ikke dykke dybere end 100 m., men i krigstid var grænsen 250 m. Flere af NORDKAPERENS besætningsmedlemmer mente dog, at den kunne gå væsentligt dybere.

Besætningen skulle efter oplægningen overgå til andre ubåde - hovedparten til den nyindkøbte svenske ubåd NÄCKEN. Der var en del snak ombord om dette kommende skift, og en del gæt på NÄCKENS navn, når den overgik til dansk tjeneste. Rygterne pegede dog alle på navnet KRONBORG, hvilket der dog ikke var udelt begejstring for, bl.a. fordi ingen dansk ubåd tidligere har båret dette navn.

Inden afsejlingen mønstredes besætningen på kajen. Næstkommanderende holdt en kort tale, hvor han bl.a. indskærpede, hvordan besætningen burde forholde sig under opholdet i Polen. Han lagde især vægt på at besætningen skulle passe på ikke at bli-

ve "rullet" både i byen og i mere mørke dele af selve flådebasen.

Den første del af udsejlingen foregik på batterikraft. Det var en meget behagelig og stille sejlads - nærmest som at sejle med sejlskib. Der blev sejlet på batterier, indtil de var nede på ca. 40 procents ydelse. Derefter overgik man til dieselsejlad, til batterierne var genopladet, hvorefter man igen gik på batterier. Det blev gjort for at holde skibets 90 tons batterier i live. Besætningen var generelt glade for, at der blev sejlet så meget på batterier, da dieselmotorerne både larmede, lugtede og skabte træk i båden.

Det var vores indtryk, at arbejdsklimaet ombord på NORDKAPEREN ikke var præget af hård disciplin. Alle optrådte rimeligt afslappede og alligevel meget professionelt. Det hele gav indtryk af, at alle kendte deres pladser og arbejdsrutiner til bunds, og at der kun i meget få tilfælde var behov for, at kaptajnen udspecificerede en ordre. Dette skulle dog ses i lyset af, at en overfladesejlads var meget mindre krævende end neddykket sejlads, og vi fik efterfølgende at vide, at under dykning var forholdene noget mere disciplineret.

På NORDKAPEREN var man vant til at have gæster ombord. Lige siden man begyndte at snakke om at nedlægge ubådsvåbenet, havde Ubådseskadren på næsten hvert togt haft journalister, politikere, forsvarsansatte og sågar Hendes Majestæt Dronningen med ombord. Vi fandt også besætningen meget venlig og imødekommende.

NORDKAPEREN sejlede uden torpedoer på dette togt. I december 2000 havde NORDKAPEREN haft en testaf-fyring, hvor øvelsestorpedoen pga. en motorfejl eksploderede ca. 40-60 m. efter affyring, og da man på pågældende tidspunkt stadig arbejdede med at forhindre en gentagelse, sejlede ingen danske ubåde med torpedoer. I stedet var torpedoerne fyldt til birstepunktet med diverse mad- og drikkevarer. Havde rørene været fyldt med "fisk", havde man haft store problemer med at få plads til alle varerne. NORDKAPERENS to torpister skulle hver dag kontrollere rørene for lækager o. lign., men ellers havde de ikke overvældende meget at lave. De indgik dog som en almindelig del af besætningen med rorvagter o. lign.

NORDKAPEREN havde kun torpedoer i forstavnen. En interessant detalje var, at ladning af torpedoerne foregik ved, at torpedoerne blev taget ind i båden via bådens to øverste torpedoer. Derefter skulle de bakses rundt inde i båden, så man kunne få dem

ind i deres respektive torpedoer. Det var efter sigende et meget hårdt arbejde.

Som et af de sidste søværn i verden indførte man ved årsskiftet 2000/01, af hensyn til ikke-rygerne, rygeforbud ombord på ubådene. Dette betød at rygere skulle op på den åbne bro, når de ville ryge. Derfor var der ved overfladesejlads næsten konstant forsamlet en til to rygere ud over brovagtten og udkiggen på broen.

Under måltiderne skaffede vi i to hold. Dette skyldes både at der konstant skulle være folk på vagt, men også pladsproblemer, da der simpelthen ikke var plads til at alle kunne spise samtidig. Derudover var NORDKAPEREN kun udstyret med 18 køjer til den 25 mands store besætning, hvilket betød, at besætningen måtte deles om køjerne. De eneste, der havde deres egne køjer var chefen, kokken og TKO'en. Generelt var der meget lidt plads ombord, og man skulle hele tiden passe på ikke at stå i vejen for folk, der ville forbi. Når besætningsmedlemmerne ikke var på vagt opholdt de sig enten i deres køje eller på broen. Det skyldtes, at der ikke ville være til at være ombord, hvis alle rendte rundt mellem hinanden.

Manglen på køjer gjorde at besætningen i Gdynia skulle indlogeres på hotel. Kun vagterne skulle sove om-

bord. Dette er kotume for ubådene, men noget anderledes end hos resten af søværnets skibe. Det ville dog ændre sig med den nye ubåd KRONBORG, hvor der er køjer til hele besætningen.

Der var kun et toilet ombord, og man vaskede hænder og skyllede ud i saltvand. Ferskvandet blev hovedsageligt kun brugt til madlavning. På toilettet var der dog en pose med vådservietter, så man kunne få rene hænder...



Det organiske skrald smides i potten inden "skydning".

"Potten", som Wc'et blev kaldt, blev "skudt" når tanken var fuld. Normalt blev potten skudt på hundevagten, men var tanken fuld, kunne "skydningen" fremskyndes. Samtidig blev alt affald ombord sorteret, og det organiske blev skudt ud sammen med "potten", mens det uorganiske blev samlet sammen til udsmidning i Gdynia.

Efter togtets første aftensskafning var der en ret hektisk stemning ombord, mens alle baksede med at få alle madvarerne m.v. pakket ud og stuvet på plads. Dette tog et par timer, og især de tomme torpedorør blev fyldt til bristepunktet. Overalt blev der stuvet ting og sager til brug på turen. Man medbragte madvarer til alle togtets 18 dage. Der var lidt frostvarer ombord på HVIDBJØRNEN, som vi skulle mødes med i Gdynia, men ellers var ubåden pakket med mad til 25 mand i 18 dage. Dette betød også, at der ville blive bedre og bedre plads ombord efterhånden som man fik spist sig igennem forsyningerne.

Efter endt udpakning overgik besætningen til deres vante arbejdsopgaver, og vagtturnusser. Besætningen stod selv for fordelingen af rorvagter o. lign. ombord. Den ældste "udtjekkede" konstabel ombord stod for den konkrete vagtfordeling, der dog skulle godkendes af næstkommanderen.

Tonen mellem besætningen var lidt hård. Især kokken var "prygelknabe", og tonen var ikke altid lige urban.

Da mørket sænkede sig, blev lanterne og den blinkende blå lygte, der er det særlige ubådssignal tændt. Kl. 2200 blev TV'et beordret slukket, og den del af besætningen, der ikke var

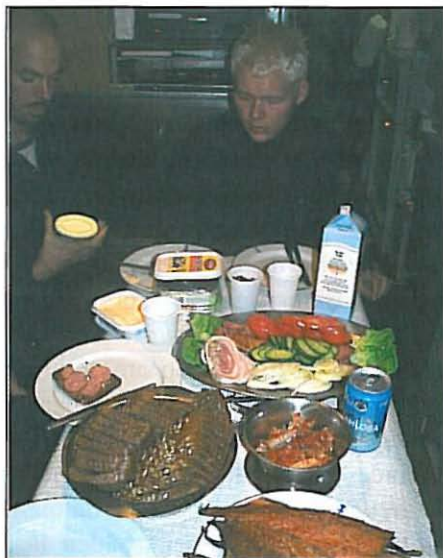
på vagt gik til køjs. Der blev meget roligt ombord på skibet, kun afbrudt af snorkelyde fra forskellige køjer.

Kort tid efter at lanterne blev tændt, observeres et fartøj på nær kollisionskurs. NORDKAPEREN måtte derfor ændre kurs. I mange tilfælde må ubådene ændre kurs, selv når de egentlig har forretten ifølge søfartsreglerne. Fartøjerne bliver ofte overset, ikke blot fordi de er sortmalede og fylder lidt i synsfeltet, men også fordi de ikke fylder mere end en stor speedbåd på skibenes radarskærme.

Klokken 2400 blev hundevagten purret fra deres køjer. Vagtskiftet foregik meget stille. Søvn blev gnedet ud af øjnene, og personellet pakkede stille deres køjer sammen, før de gik til deres pladser.

I løbet af natten kom vi klar af Jyllands kyst, og vinden friskede op til kuling. Det kunne føles på skibets rulning, men da ubådens stævn lå under vandet, huggede skibet ikke. Det nøjes med at rulle, hvilket gav samme følelse som at ligge i en kæmpe vugge.

Kokken ombord havde en hård tjans med vagt fjorten timer hver dag. Han var værnepligtig og kokkeudlært. Det var dog vores indtryk, at han ikke havde det helt store imod at være blevet indkaldt. Han var udlært på en



5-stjernet fransk restaurant, og måtte tilstå, at han ikke var vant til at lave "almindelig" mad. Derfor så han opholdet i flåden som lidt af en udfordring – også selv om det betød, at han lønmæssigt var gået fra 14.000 til blot 4000 kr. om måneden!

Maden var meget vigtig for moralen ombord, og vi må sige, at den kom i rigelige mængder. Flere af besætningsmedlemmerne gav udtryk for, at de ofte nøjedes med at spise to måltider om dagen, da det jo var svært at finde plads til at motionere ombord, og det derfor var let at tage på under et længere togt som dette. En ting, der dog ikke blev sparet på var kaffen, som alle nød med stort velbehag og i rigelige mængder.

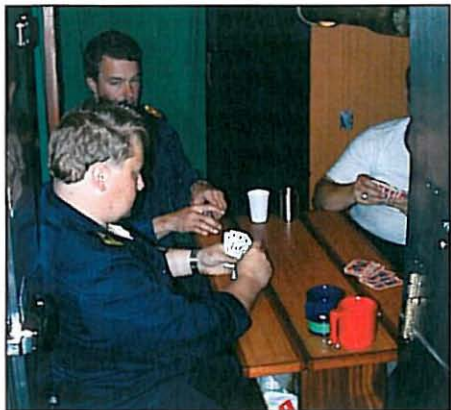
På togtets andendag begyndte både officererne og besætningen at planlægge, hvad der skulle ske efter ankomsten til Gdynia. Det var planen, at der skulle afholdes "åbent skib", og det skulle officererne forberede nærmere. Blandt besætningen var der flere, der havde været på biblioteket inden afsejling og låne "Turen går til Polen" og "Lonely Planet", og der var en stadig diskussion om, hvornår man skulle på sightseeing i Gdansk, og hvad man skulle se. Det var svært at finde et tidspunkt, hvor alle interesserede kunne komme med, da mange skulle på vagt, mens båden lå i Gdynia. Samtidig henvendte næstkommanderende sig til besætningen med en efterlysning af to frivillige til en sightseeingtur til en lokal middelalderborg, og to til en reception ombord på HVIDBJØRNEN. NK gjorde opmærksom på, at såfremt der ikke var nogen, der meldte sig frivilligt, ville man udvælge nogen til at fylde pladserne. Det viste sig dog ikke nødvendigt.

Efter endt middagskafning blev der gjort rent. Dette var teamwork, hvor alle, der ikke var på vagt eller sov, hjalp til. Udover rengøringen var der "baksning". At "bakse" er en forkortelse for "bakstørn", hvilket er at vaske op. En eller to besætningsmedlemmer blev i ro og mag udpeget til at hjælpe kokken med at vaske op.

Efter rengøring mødtes 3 sergenter i sergentmessen til lidt FUT – Fysisk Uddannelse og Træning. For at få plads til dette blev bordet i sergentmessen fjernet, hvilket gav plads til at en mand af gangen kunne ligge på gulvet i fuld længde.

Mens sergenterne lavede FUT blev der på banjemessen skrællet "roer" (kartofler). Her blev vi noget overrasket over at opdage, at det var en fast tradition, at der under denne aktivitet blev vist en såkaldt "stjernefilm" (pornofilm) på tv'et i banjemessen. Præcis hvordan og hvorfor denne tradition var opstået kunne ingen rigtig svare på....

Alle messerne var udstyret med tv og video, men det var vores oplevelse, at de ikke blev brugt overvældende meget. Dette skyldes både at tv'et forstyrrede sovende, og at signalet kunne være svært at fange til søs. Der var dog en stor samling videofilm med, og undervejs blev der tid til at se en hel del film. Det var skibets "velefærds-officer", der inden togtet havde fået et lille budget til indkøb af nye film til messen. Flere af NORDKAPERENS ældre besætningsmedlemmer gav udtryk for, at det sociale samvær havde været bedre i tiden før der blev installeret video og fjernsyn i hver messe. Dengang sad folk mere og snakkede sammen og spillede spil



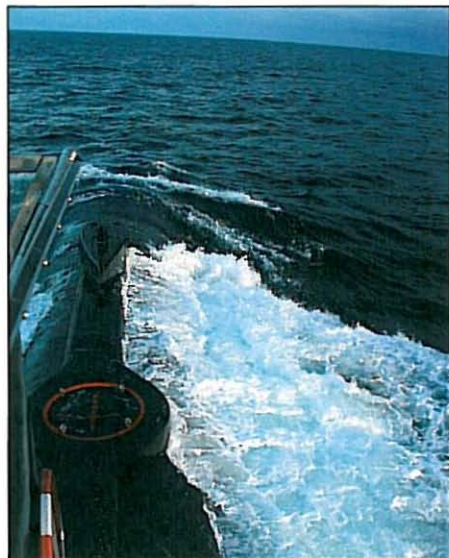
end i dag. Det foregik dog stadig og selv chefen gik ikke af vejen for at deltage i et slag kort.

Der foregik løbende uddannelse af skibets besætning undervejs til Gdynia. Om aftenen på andendagen blev en ny rorgænger indkørt. Som led i hans træning kobledede man, uden hans vidende, hydraulikken til roret fra, hvilket betød, at NORDKAPEREN mistede styringen. Rorgængerens skulle så snart han opdagede dette give melding derom, og efterfølgende blev NORDKAPEREN stoppet, mens der blev rigget et nødror til.

Der blev givet udtryk for, at ubådseskadren var præget af en stadig mandskabsmangel. Den skyldtes både, at der ofte var folk afsted til videreuddannelse i Norge, Sverige og England og at mange af eskadrens ansatte, med den høje uddannelse, som mange af stillingerne kræver,

kunne få et job med både bedre løn og 9-16 arbejdstider i det private erhvervsliv. Derfor brugte chefen også megen energi på at forklare hvad og hvorfor, han gav de forskellige ordrer, for på denne måde at lære fra sig. Det var simpelthen nødvendigt, da der hele tiden var nye folk ombord.

Undervejs i vores dokumentation af kommandorummet opdagede vi til vores store overraskelse, at NORDKAPEREN, fra Søværnets Materielkommandos side og til besætningens store moro, var blevet udstyret med lommeregner, der var drevet af sollys. Måske ikke den heldigste investering til en ubåd!



NORDKAPERENS stævni i den rolige sø.

På togtets tredjedag begyndte der at sprede sig en markant lugt af mand overalt på skibet. Den vagthavende i maskinkontrolrummet var skibets bademester. Kun når man sejlede på dieselmotorerne var der efterfølgende mulighed for at lave varmt vand til badning. Ville man i bad på et andet tidspunkt kunne det kun ske i koldt saltvand. Det var meget individuelt, hvor meget mandskabet gik i bad. Maskinfolkene, der rendte rundt i varmen fra maskinerne, forsøgte at holde en standard med bad hver tredje dag, mens andre ombord indrømmede at de godt kunne gå 10 dage uden bad. Et bad var dog som oftest noget af det vigtigste at få overstået, når man kom i havn.

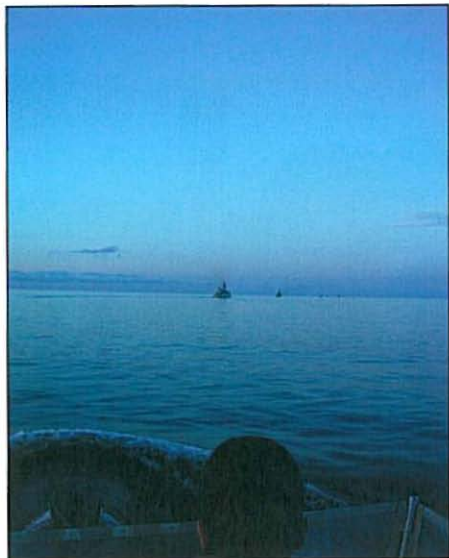
I maskinrummet holdt man tal på NORDKAPERENS samlede antal snorklinger siden den indtrådte i flådens tal. I maj 2001 var tallet 1284 og hver gang man rundede 100, fejrede man jubilæet. Før i tiden tog maskinbesætningen sig en cigar, men pga. rygeforbudet måtte man nu nøjes med en skrå.

Om morgenen på tredjedagen blev der foretaget en simuleret dykning til ære for Orlogsmuseets to udsendte. Simuleringen inkluderer bl.a. et simuleret angreb på en polsk fiskerbåd, der dog sejler videre uden at opdage, hvilken fare han havde været i. Un-

der krigsforhold ville man dog næppe spille en torpedo på et så lille mål, men som øvelsesmål var det brugbart, og vi fik både gode billeder og lyd af et velgennemført angreb.

Efter middagsskafningen var der udbetaling af penge til dagene i Gdynia, hvilket Gnisten stod for. Hvorfor det var hans job, var der ikke rigtig nogen, der kunne svare på – "det havde bare altid været gnistens opgave". Til de tre dage i Gdynia fik besætningen hver ca. 950 kr., udbetalt i zloty. En af sergenterne modtog pengene med en humoristisk kommentar om, at der var lige akkurat nok til en luder og en burger... og at i Skotland kunne pengene række til 40 pints og to burgere...

Fredag morgen kl. 0330 mødte vi resten af den danske eskadre, der skulle deltage i BALTOPS. De var afsejlet en dag efter os, men havde ikraft af deres højere fart som planlagt indhentet os ud for Gdynia. NORDKAPEREN lagde sig sidst i rækken af skibe, og samlet sejlede vi ind til Gdynia. Under indsejlingen havde NORDKAPEREN lidt besvær med at holde pladsen og der måtte et par gange kommanderes fuld kraft frem. Chefen mente, at det ikke vil være overraskende, hvis de andre skibe begynder at omtale NORDKAPEREN som Jo-Jo'en!



Mødet med den danske eskadre.

Ved fuld kraft blev lugen op til broen lukket. Det skete for at fjerne enhver risiko for at NORDKAPEREN skulle tage vand ind via lugen, hvis skibet pludseligt pga. den høje fart skulle finde på at dykke.

Da vi nærmede os indsejlingen til selve flådebasen fik vi en stedkendt polsk officer ombord til at guide os i havn. NORDKAPEREN lagde til ved kajen som det sidste af de danske fartøjer. Der blev hurtigt opstillet en vagt, behørigt iklædt flot uniform, ved landgangsbroen, hvorefter der var generel rengøring af båden. Som nævnt skulle der være åbent skib om lørdagen og søndagen, og det kræve-

de rengøring af alle områder. Det var dog ikke alle, der deltog i rengøringen. Skulle alle 25 mand rende rundt samtidig under dæk ville de, som beskrevet, blot gå i vejen for hinanden, så en større gruppe af besætningen fordrev tiden på kajen med snak og iagttagelse af de andre landes flådeenheder, der lå i havnen.

Efter endt rengøring var der mønst-ring på kajen, hvor NK bød velkommen til Gdynia, og fortalte lidt om resten af dagens begivenheder. Han gentog de advarsler omkring natteli-vets fristelser, som blev sagt i Frederikshavn. Efter en omgang "ankomst-pils" forlod de af besætningsmedlemmerne, der ikke skulle på vagt ubåden for at forlægge til hotellet og det eftertragtede varme bad.

Afslutning:

Det var to trætte og lettere ildelugtende medarbejdere fra Orlogsmuseet, der tog afsked med NORDKAPEREN ved kajen i Gdynia. Efter endt deltagelse i BALTOPS var det planen at NORDKAPEREN skulle på værft og klargøres til oplægning. Oplægningen indebar, at en del af skibets udstyr bliver taget ud, og motorerne blev tømt for alle væsker, så de ikke ruster.

Derefter kan NORDKAPEREN ligge oplagt i en del år indtil det sandsynlig-



Mønstring på kajen i Gdynia.

vis bliver skrottet i forbindelse med det næste forsvarsforlig i 2004.

Undertegnede og Jakob Seerup vil slutteligt takke 5. Eskadre, og herunder især den daværende besætning på S321 NORDKAPEREN for god behandling og for den store oplevelse, det var at være med på NORDKAPERENS foreløbig sidste togt.

Jakob Seerup og undertegnede indsamlede en række genstande, der sammen med et par centrale fotografier nu indgår i Orlogsmuseets udstil-

ling om ubådsvåbnet.

For yderligere oplysninger om ubådsvåbnet vil jeg henvise til 5. Eskadres hjemmeside på www.5eskadre.svn.dk eller til følgende publikationer:

Bjerg, H. C.:

"U-både gennem 75 år: Det danske Ubådsvåben 1909-84". København 1984.

Olsen, Gunnar og Storgaard, Svann:

"Flådens skibe og fartøjer 1945-1995". København, 1995.

Søren Nørby, stud. mag.
Noerby@orlogsmuseet.dk

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Index til 31. – 35. årgang 1998-2002

Redaktion:

1998- Niels M. Probst

Udgivet af:

Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Index udarbejdet af Mogens Dithmer

Indhold

Artikler (forfatter alfabetisk, titel kronologisk)	16
Artikler (ordnet efter forfatter)	20
Søværnet og dets tjenestegrene	16
Historiske behandlinger, længere og kortere tidsrum	16
Søkrigshistorie	17
Skibstyper, deres historie og grupper af fartøjer	18
Enkelte skibe	18
Udsmykning, symboler, skorstensmærker, kendingsflag	18
Uniformer og våben	18
Skibsmodeller og portrætter	19
Foreninger, institutioner og interessegrupper	19
Enkeltpersoner	19

ARTIKLER

(forfatter alfabetisk, titel kronologisk)

* Indlæg af forskellig art, som ikke kan henføres under artikler

Søværnet og dets tjenestegrene

Jørgen H. Barfod

Christian 3.s søofficerskorps 3/1998 p. 59-72

Poul Darnell

Skibbyggerlærling ved Orlogsværftet 1965-69 3/2000 p. 77-85

Jeppe Høj

Marinens Flyvevæsen på Grønland.

Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition 4/1998 p. 89-97

Historiske behandlinger, længere og kortere tidsrum

Poul H. Beck

Holmen 1968, et tilbageblik. Modelbyggerlaugets
historiske bevaringsprojekt i 1:200

Del 1: Dokøen og Frederiksholm 2/2000 p. 44-50

Marco Dijkstra og Poul H. Beck

Historiske skibsrekonstruktioner i Holland 4/2001 p.123-132

Ragna Heyn Olsen

Dunkirker-fribyttens overgreb på

dansk-norske undersætter i år 1600 2/2000 p. 29-40

Peter Lomholt Maack

Om den delvise Rekonstruktion af

Flaadens historiske Modelsamling 3/2001 p. 99-100

Jakob Seerup

Indsamling og dokumentation i forbindelse

med uddybning af Flådens Leje, foråret 2000 4/2000 p. 107-111

*Kommentar vedr. artikel i MT 4/2000: Indsamling
og dokumentation i forbindelse med uddybning af
Flådens Leje, foråret 2000 1/2001 p. 37-38

Frans-Arne Stylegar

1500-årenes kongelige skipsbyggingssentrum
i det sørøstlige Norge 2/2002 p. 29-39

*Debat (Jørgen H. Barfod/Niels M. Probst) 2/2000 p. 42-43

Søkrigshistorie

Ian Harvie

HMS AURORA and the battle of Heligoland (1864) . . . 3/2001 p. 87-96

Per Jakobsen

På kanoner og pokaler 1/1998 p. 3-16

Var Tordenskjold strateg? (I) 4/1998 p. 98-114

Var Tordenskjold strateg? (II) 1/1999 p. 3-13

Operation Judgment 4/1999 p. 89-105

"Rheinübung". Den traditionelle

"krydserkrig"s svanesang (I) 3/2000 p. 59-76

"Rheinübung". Den traditionelle

"krydserkrig"s svanesang (II) 4/2000 p. 89-106

Lord Nelson – Copenhagen 2. april 1801.

En anglofil vurdering 1/2001 p. 3-36

Quiberon – Syv Års Krigens "Trafalgar" 1/2002 p. 3-23

Ole Lisberg Jensen

Naziflag på Holmen 4/2000 p. 112

Peder Ellegaard Larsen

Marinen og udfaldet fra Fredericia den 6. juli 1849 2/2002 p. 40-48

Søren Nørby

Angrebet på Pearl Harbor 4/2001 p. 105-122

Med orlogsflaget på Halv

Udlevering af søværnets torpedobåde i foråret 1941 4/2002 p. 89-116

Niels M. Probst

Orlogsmuseet erhverver maleri af Chr. Mølsted 3/1998 p. 73-76

Jakob Seerup

Fornem gave til Orlogsmuseet 3/2001 p. 97-98

Skibstyper, deres historie og grupper af fartøjer

Ole Lisberg Jensen

Skonnerter i flådens tjeneste 1/2000 p. 3-13

Niels M. Probst

Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18. Aarhundrede"
endnu en gang 1/2000 p. 14-16

Enkelte skibe

Søren Nørby & Anders Olsen

SPORDEX 2000 – et tog med missiltorpedobåden
SEHESTED. Farvel til Willemoes-klassen 3/2001 p. 75-86

Niels M. Probst

FIDES – et rekonstruktionsprojekt 2/1998 p. 29-40
FIDES, tøjmasterens ide virkeliggjort af Christian 4. 2/2001 p. 64-66

Udsmykning, symboler, skorstensmærker, kendingsflag

Jørgen H. Barfod

Orlogsskibenes navne før 1600 3/1999 p. 73-80

Uniformer og våben

Hans-Dierk Fricke

Raketter til maritimt brug i 1800-tallet (I) 1/1999 p. 14-29
Raketter til maritimt brug i 1800-tallet (II) 2/1999 p. 33-50

Kurt Bang Petersen

Danske Marinehåndvåben 3/2002 p. 59-77

Skibsmodeller og portrætter

Ole Lisberg Jensen

Om briggen ØRNEN, en ny model til Orlogsmuseet 3/1999 p. 59-72

Model af korvetten OLFERT FISCHER

til Orlogsmuseet 4/1999 p. 116

Jakob Seerup

Brug af modeller i oplysningstidens

søofficersuddannelse 2/2001 p. 58-63

Foreninger, institutioner og interessegrupper

Hans Christian Bjerg

Marinehistorisk Selskab og den marinehistoriske

interesse i Danmark gennem 50 år 2/2001 p. 46-56

Niels M. Probst

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug fylder 10 år 2/1998 p. 41

Per Wessel-Tolvig

Marinehistorisk Selskabs 50-års jubilæum 2/2001 p. 45

Lektor Jørgen H. Barfod Æresmedlem 2/2001 p. 57

Enkeltpersoner

Ole Lisberg Jensen

Jens Sørensen – spion og kgl. Søkortdirektør

1646-1723 4/1998 p. 116

Niels M. Probst

En ildsjæl takker af 1/1998 p. 25

ARTIKLER

(ordnet efter forfatter)

Barfod, Jørgen H.

Christian 3.s søofficerskorps 3/1998 p. 59-72

Orlogsskibenes navne før 1600 3/1999 p. 73-80

Beck, Poul H.

Holmen 1968, et tilbageblik. Modelbyggerlaugets
historiske bevaringsprojekt i 1:200.

Del 1: Dokøen og Frederiksholm 2/2000 p. 44-50

Beck, Poul H. og Marco Dijkstra

Historiske skibsrekonstruktioner i Holland 4/2001 p. 123-132

Bjerg, Hans Christian

Marinehistorisk Selskab og den marinehistoriske

interesse i Danmark gennem 50 år 2/2001 p. 46-56

Darnell, Poul

Skibbyggerlærling ved Orlogsværftet 1965-69 3/2000 p. 77-85

Dijkstra, Marco og Poul H. Beck

Historiske skibsrekonstruktioner i Holland 4/2001 p. 123-132

Fricke, Hans-Dierk

Raketter til maritimt brug i 1800-tallet (I) 1/1999 p. 14-29

Raketter til maritimt brug i 1800-tallet (II) 2/1999 p. 33-50

Harvie, Ian

HMS AURORA and the battle of Heligoland (1864) ... 3/2001 p. 87-96

Høj, Jeppe

Marinens Flyvevæsen på Grønland.

Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition 4/1998 p. 89-97

Jakobsen, Per

På kanoner og pokaler 1/1998 p. 3-16

Var Tordenskjold strateg? (I) 4/1998 p. 98-114

Var Tordenskjold strateg? (II) 1/1999 p. 3-13

Operation Judgment 4/1999 p. 89-105

"Rheinübung". Den traditionelle "krydserkrig"s svanesang (I)	3/2000	p. 59-76
"Rheinübung". Den traditionelle "krydserkrig"s svanesang (II)	4/2000	p. 89-106
Lord Nelson – Copenhagen 2. april 1801. En anglofil vurdering	1/2001	p. 3-36
Quiberon – Syv Års Krigens "Trafalgar".....	1/2002	p. 3-23
<i>Jensen, Ole Lisberg</i>		
Jens Sørensen – spion og kgl. Søkortdirektør 1646-1723	4/1998	p. 116
Om briggen ØRNEN, en ny model til Orlogsmuseet	3/1999	p. 59-72
Model af korvetten OLFERT FISCHER til Orlogsmuseet	4/1999	p. 116
Skonnerter i flådens tjeneste	1/2000	p. 3-13
Naziflag på Holmen	4/2000	p. 112
<i>Larsen, Peder Ellegaard</i>		
Marinen og udfaldet fra Fredericia den 6. juli 1849	2/2002	p. 40-48
<i>Maack, Peter Lomholt</i>		
Om den delvise Rekonstruktion af Flaadens historiske Modelsamling	3/2001	p. 99-100
<i>Nørby, Søren</i>		
Angrebet på Pearl Harbor	4/2001	p. 105-122
Med orlogsflaget på Halv Udlevering af søværnets torpedobåde i foråret 1941	4/2002	p. 89-116
<i>Nørby, Søren & Anders Olsen</i>		
SPORDEX 2000 – et togt med missiltorpedobåden SEHESTED. Farvel til Willemoes-klassen	3/2001	p. 75-86
<i>Olsen, Anders & Søren Nørby</i>		
SPORDEX 2000 – et togt med missiltorpedobåden SEHESTED. Farvel til Willemoes-klassen	3/2001	p. 75-86
<i>Olsen, Ragna Heyn</i>		
Dunkirker-fribytternes overgreb på dansk-norske undersætter i år 1600	2/2000	p. 29-40

Petersen, Kurt Bang

Danske Marinehåndvåben 3/2002 p. 59-77

Probst, Niels M.

En ildsjæl takker af 1/1998 p. 25

FIDES – et rekonstruktionsprojekt 2/1998 p. 29-40

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug fylder 10 år 2/1998 p. 41

Orlogsmuseet erhverver maleri af Chr. Mølsted 3/1998 p. 73-76

Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18. Aarhundrede"

endnu en gang 1/2000 p. 14-16

*Debat (Jørgen H. Barfod/Niels M. Probst) 2/2000 p. 42-43

FIDES, tøjmesterens ide virkeliggjort af Christian 4. ... 2/2001 p. 64-66

Seerup, Jakob

Indsamling og dokumentation i forbindelse
med uddybning af Flådens Leje, foråret 2000 4/2000 p. 107-111

*Kommentar vedr. artikel i MT 4/2000: Indsamling
og dokumentation i forbindelse med uddybning af

Flådens Leje, foråret 2000 1/2001 p. 37-38

Brug af modeller i oplysningstidens

søofficersuddannelse 2/2001 p. 58-63

Fornem gave til Orlogsmuseet 3/2001 p. 97-98

Stylegar, Frans-Arne

1500-årenes kongelige skipsbyggingssentrum

i det sørøstlige Norge 2/2002 p. 29-39

Wessel-Tolvig, Per

Marinehistorisk Selskabs 50-års jubilæum 2/2001 p. 45

Lektor Jørgen H. Barfod Æresmedlem 2/2001 p. 57

Boganmeldelse

Thomas de Richelieu: Jyllandsslaget 1916, Historiens største søslag. Aschehoug 2002. 199 sider.

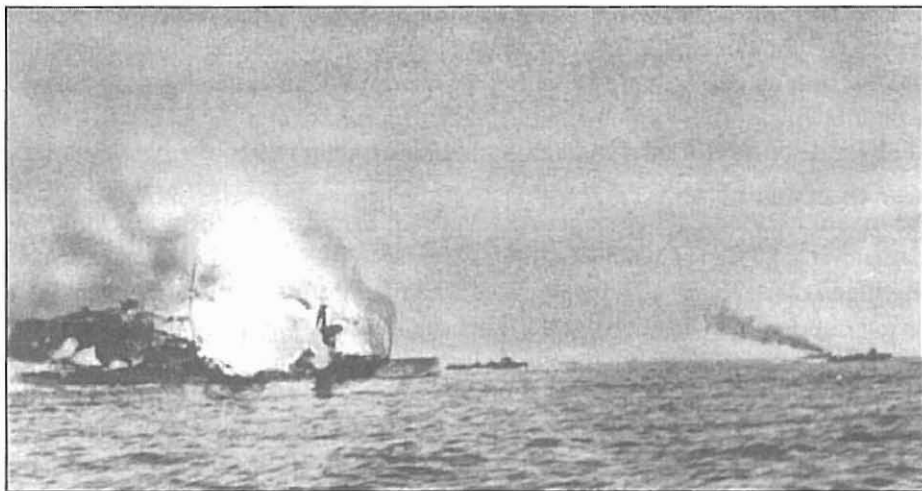
For de der interesserer sig for pansrede artilleriskibe, er første verdenskrig højdepunktet. Her udkæmpede de to hovedmodstandere, England og Tyskland, en del søslag, ofte meget dramatiske, og vel at mærke stort set uden brug af "ufine" kampmidler såsom fly og undervandsbåde. Det største af disse slag, og det eneste hvor de to hovedflåder mødtes, var Jyllandsslaget i 1916.

Navnet til trods er Jyllandsslaget ikke en del af dansk marinehistorie. Udover at damperen N.J. FJORD gav anledning til at flåderne fik føling med hverandre deltog ingen danske skibe. Den geografiske nærhed gør imidlertid de mange vragslaget efterlod til et attraktivt mål for danske dykkere. Og mens det for blot ti år siden var forbeholdt professionelle svømmedykkere at nå ned på de dybder der er tale om, 40-60 meter, har udviklingen af dykkerudstyr og -teknikker i dag bragt vrage indendørs rækkevidde for erfarne fritidsdykkere.

Forfatterens interesse for slaget og vrage hidrører fra en TV-udsendelse i 1991, 75-året for slaget. Her viste den kendte danske erhvervsdykker og marinearkæolog Gert Normann optagelser af de vrags, man på det tidspunkt havde lokaliseret. Da det i 1999 stod klart, at det nu var muligt for de Richelieu som certificeret fritidsdykker selv at undersøge vrage, påbegyndte han en omfattende indsamling af data, primært positionsangivelser, og i årene 2000 og 2001 organiserede han, sammen med andre fritidsdykkere, flere ekspeditioner til Jyllandsslagets vrags.

Bogen indledes med en gennemgang af den omfattende kaprustning, der fandt sted i årene op til udbruddet af første verdenskrig i 1914. Der var desuden tale om en voldsom teknisk udvikling, hvor nye skibstyper som "all big gun" slagskibe og ditto slagkrydsere med et slag gjorde, at hele skibsklasser, ældre slagskibe og panserkrydsere, pludselig måtte anses som forældende. Den tyske flåderustning, der i 1898 var startet på kejser Wilhelms initiativ, førte frem til, at tyskerne ved krigsudbruddet besad en flåde på 14 moderne slagskibe og fem slagkrydsere mens England havde henholdsvis 18 og ti skibe af disse klasser.

Der var således en klar om end ikke voldsom kvantitativ overvægt på britisk side. Til gengæld skulle det vise sig, at de tyske skibe var teknisk overlegne. Det kunne man nok ikke vide i 1914, og den tyske kejser forbød da også straks sine kapitalskibe at stikke til søs medmindre en sikker sejr var i udsigt. Det var en af årsagerne til, at det store afgørende søslag alle ventede på, først blev en realitet i 1916, 22 måneder efter krigsudbruddet.



Efter at have tilføjet de helt nye slagkrydsere LÜTZOW og DERFFLINGER betydelig skade, blev den svagt pansrede veteran INVINCIBLE ramt midtskibs af en fuldtræffer der gennembrød panseret og detonerede dybt nede i skibet hvor ammunitionsmagasinet eksploderede. Skibet brækkede midt over og sank i løbet af få minutter. Kun seks af besætningens 1026 mand blev bjerget. LÜTZOWS skader var så omfattende, at skibet måtte opgives under retræten efter slaget (Red).

De Richelieu beskriver udførligt de begrænsede flådeaktioner, der trods alt fandt sted i Nordsøen i 1914 og 1915, og naturligvis selve Jyllandslaget, der, skønt briterne mistede hele tre slagkrydsere, INDEFATIGABLE (1911), QUEEN MARY (1913) og INVINCIBLE (1908), alle ved voldsomme interne eksplosioner, der kostede stort set alle ombordværende livet, må betegnes som en britisk sejr. Det endte nemlig med at den tyske Hochseeflotte tog flugten for ikke at vise sig mere i resten af krigen.

I alt blev 14 engelske og 11 tyske skibe sænket under slaget. Vragene af seks engelske og fire tyske skibe er lokaliseret og identificeret. Det drejer sig hovedsagelig om de største af skibene, alle de tre engelske slagkrydsere og den ene ty-

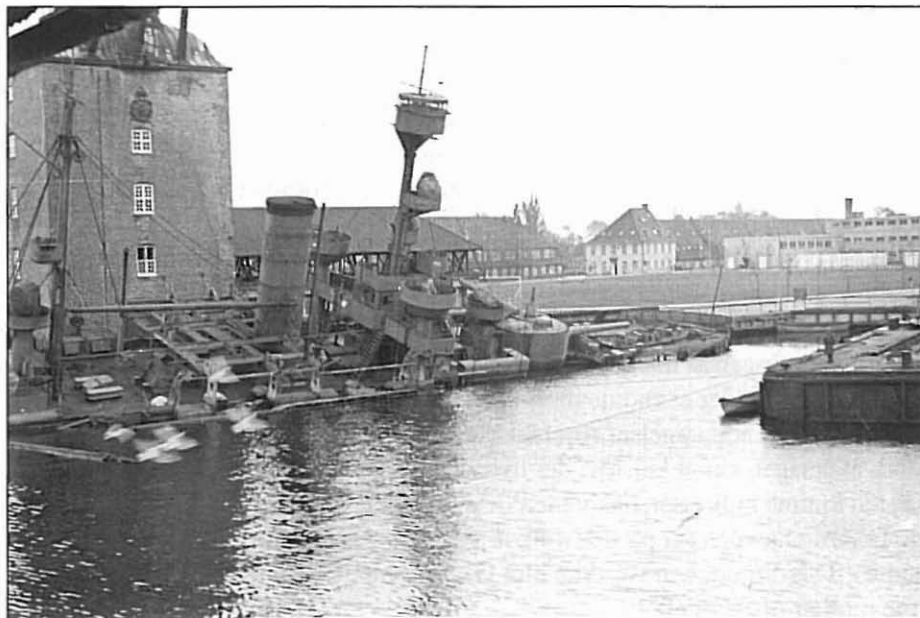
ske slagkrydser, LÜTZOW (1915), der blev sænket af sin egen besætning, er fundet. Ligeså vrage af to af de tre engelske panserkrydsere der gik tabt, DEFENCE (1908) og BLACK PRINCE (1906), og det tyske slagskib, POMMERN (1904). Derimod kniber det med at finde vrage af de mange mindre skibe, destroyere og torpedobåde, der også må ligge i området.

Bogen giver udførlige beskrivelser af de fundne vrage, men når det gælder billedmaterialet lades læseren i stikken. De få gengivelser af samtidige fotos er små og kornede, og med hensyn til vragefotos spises læserne af med et par nærbilleder af kanonmundinger og noget løs ammunition. Her ville visualiseringer, som de kendes fra TITANIC- og BISMARCK-litteraturen, have forhøjet bogens værdi betydeligt. Et par faktuelle fejl skal også påpeges. På side 18 hævdes det, at slagskibet DREADNOUGHT's panser var "reduceret fra 11 til 6,5 tommer". Ifølge den litteratur jeg kender, bestod sidebeskyttelsen på DREADNOUGHT af 11 tommer tykt KC panser. Hvorvidt årsagen til den omstridte "anden eksplosion" i forbindelse med torpederingen af lineren LUSITANIA skulle have været tilstedeværelse af ammunition i lasten "er et endnu ubesvaret spørgsmål" (side 49), må også anfægtes. Netop dykkerundersøgelser foretaget inden for de seneste år, har nemlig godtgjort, at årsagen var at kulstøv, der hvirvledes op af torpedoanslaget mod skibets næsten tomme kulkasser, eksploderede og rev hele skibssiden op under vandlinien. Endelig hævdes det på side 146, at slagkrydseren INVINCIBLE var "supermoderne". Tværtimod, den var ikke blot briternes men verdens ældste slagkrydser, "the mother of them all"!

Men det er småting. Som helhed virker bogen vel-researched, den er velskrevet og kan anbefales. Forfatteren agter fremover, udover at forsøge at finde flere vrage, at fortsætte undersøgelserne af specielt vrage af INVINCIBLE samt af panserkrydseren DEFENCE, der som et af de få står kølret på havbunden. Held og lykke med det. Med et forbedret billedmateriale: Bedre udnyttelse af samtidige fotos (de findes!) og tilføjelse af de ovennævnte visualiseringer, burde en fremtidig udgivelse på engelsk være oplagt!

Niels M. Probst

Skæbnen for flådens enheder efter sænkning den 29. august 1943.



Artilleriskibet *PEDER SKRAM* sænket ved Mastekranen.

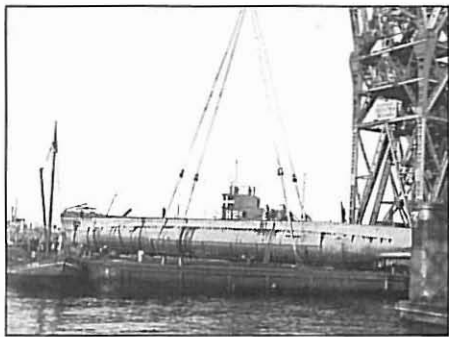
Billedprojekt fra Orlogsmuseets og Frihedsmuseets samlinger

I dagene og ugerne efter flådens sænkning den 29. august 1943 tog bl.a. Orlogsværftets ansatte en stor mængde billeder af de sænkede danske skibe. Fotografier, der både viser de sænkede skibe, og tyskerne bestræbelser på at hæve dem. Samtidig nedskrev en af orlogsværftets ansatte, Anton Jacobsen, en kort beskrivelse af de tyske bestræbelser med at hæve og reparere skibe-

ne. Tyskerne kastede sig med stor energi over arbejdet, og allerede to måneder efter flådens sænkning var hovedparten af de 32 sænkede skibe blevet hævet. Femten af skibene endte i en eller anden form for tjeneste i den tyske flåde.

Via Walter Hagenau-Poulsen, Søværnets Fototjeneste, fik jeg i sommeren 2002 en kopi af Anton Jacobsens liste, og efter gennemlæsning fik jeg den idé, at sammenkøre listen med Orlogs-

museets og Frihedsmuseets samling af fotografier fra 29. august og tiden derefter. Det var et stort projekt, med mange billeder, og af rent tekniske årsager lod det sig bedst og lettest gøre som en hjemmeside på Internettet. Her kan de mange billeder for første gang ses sammen, og man kan nu se en række af de sænkede skibe fra næsten enhver vinkel.



Ubåden HAVFRUEN. Hævet den 8/10.



Bevogtningsfartøjet HVALROSSEN blev hævet den 17/10. Kølen knækkede og den blev sat på land.

Orlogsmuseet indbyder derfor, i samarbejde med Johnny Balsved og www.navalhistory.dk, alle interesserede til, på Internetadressen www.navalhistory.dk/29august.htm, at kigge på de over et hundrede billeder. Som en lille ekstra finesse ligger billederne også som et slideshow, hvor man uden at røre en finger får billederne serveret et efter et. Dette kræver dog enten en hurtig internetforbindelse eller en smule tålmodighed før showet starter.

På grund af de mange billeder, kan det indebære en smule ventetid for folk, der går på Internettet via et modem at besøge siden. Dette vil givet generere nogle af brugerne, men vi har valgt at være ambitiøse. Vores klare ønske er, at lave en løsning, hvor billederne var af et antal og en kvalitet, så brugerne får et godt indblik i, hvordan de sænkede skibe så ud efter den 29. august og de bestræbelser, som tyskerne gjorde for at hæve dem.

Kommentarer, tilføjelser, rettelser m.v. er som altid meget velkomment.

På Orlogsmuseets vegne:

Søren Nørby, stud. mag.
Noerby@orlogsmuseet.dk

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Der indkaldes herved til generalforsamling iflg. vedtægterne
i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Torsdag den 3. april 2003 kl. 19.00 i Orlogsmuseet

Dagsorden ifølge vedtægterne:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Formandsberetning
- 3) Regnskabsaflægning
- 4) Fastsættelse af kontingent
- 5) Indkomne forslag
- 6) Valg af bestyrelse og revisor
- 7) Eventuelt

Resterende arrangementer i vintersæsonen 2002 - 2003

Torsdag den 6. marts 2003 kl. 19.00

Foredrag v/ Poul Beck: om "Holmen 68".

Foredrag v/ Ole Lisberg Jensen: Nyere danske krigsskibe i perioden 1864 til 1920.

Torsdag den 3. april 2003 kl. 19.00

Generalforsamling.

Foredrag v/ Søren Nørby: "Den danske flåde i tiden op til 29. august 1943".

**TIRSDAGSTRÆF, ALLE TIRSDAGE
KL. 19.00 TIL 21.30 FREM TIL 29. APRIL 2003.**

**Medlemmer af Marinehistorisk Selskab er, som altid, velkomne til alle vores
arrangementer.**

2 udstillinger i dette forår.

I sidste sæson arrangerede vi på opfordring en udstilling på Gladsaxe Bibliotek, og da denne blev en succes, fortsætter vi i dette forår med udstillinger på endnu to biblioteker.

Fra 19. februar til 8. marts udstilles på Birkerød Bibliotek, Stationsvej 38, og fra 31. marts til 19. april kan modeller, fittings, værktøj, tegninger og billeder ses på Gentofte Hovedbibliotek på Almanns Allé.

Har du lyst til at deltage med nogle af dine arbejder på disse udstillinger bedes du kontakte mig.

Per Jessen

Opmålingsopgave for Orlogsmuseet.

Hver tirsdag aften siden efteråret er en gruppe modelbyggere mødtes på museet for at opmåle en af de "ukendte" modeller i museets samlinger. Modellen er en konstruktionsmodel af et skib fra perioden mellem 1750 og 1815. Det har aldrig været muligt at sætte et navn på skibet, og modellen viser spor af flere ombygninger fra forskellige tidsperioder. Mogens Anthon, som for tiden arbejder for museet, har lagt et stort arbejde i at identificere modellen, og det nærmeste han har kunnet komme det, er, at det må være en model af et ældre, muligvis svensk, 60 kanoners lineskib, som man har ændret for at vise mere moderne byggemetoder, muligvis skulle modellen vise nogle af de nyindretninger, som findes på bygning nr. 88 på Nyholm, et af de skibe, som englænderne ødelagde i 1807.

Da der ikke findes tegning af modellen, vil opmåling og tegning kunne være med til at løse gåden om den værdifulde gamle model. Flere hold er i gang med arbejdet, således, at der opmåles, tegnes spanterids, opstalt og vandlinier samtidig. Deltagerne i projektet kommer på denne måde virkelig ind i detaljerne i skibets konstruktion samtidig med at de lærer at udføre og tilrettelægge et fuldstændigt tegningssæt. Det er håbet, at vi i løbet af denne og næste sæson kan færdiggøre opmålingen og tegnearbejdet og aflevere et komplet sæt tegninger, som skulle være en hjælp til at løse mysteriet om den ukendte model.

Bøger og tegninger.

En del af laugets nye medlemmer har muligvis ikke kendskab til de bøger og tegninger, specielt tilrettelagt for modelbyggere, som vi igennem årene har udgivet. Derfor bringer vi her en liste over disse:

Tegninger og byggevejledning til en fransk skonnert "La Jacinte"	75 kr.
Tegninger til en engelsk skonnert "Birbice"	50 kr.
Lærebog i træskibsbygning	75 kr.
Modelbyggerhåndbogen	150 kr.

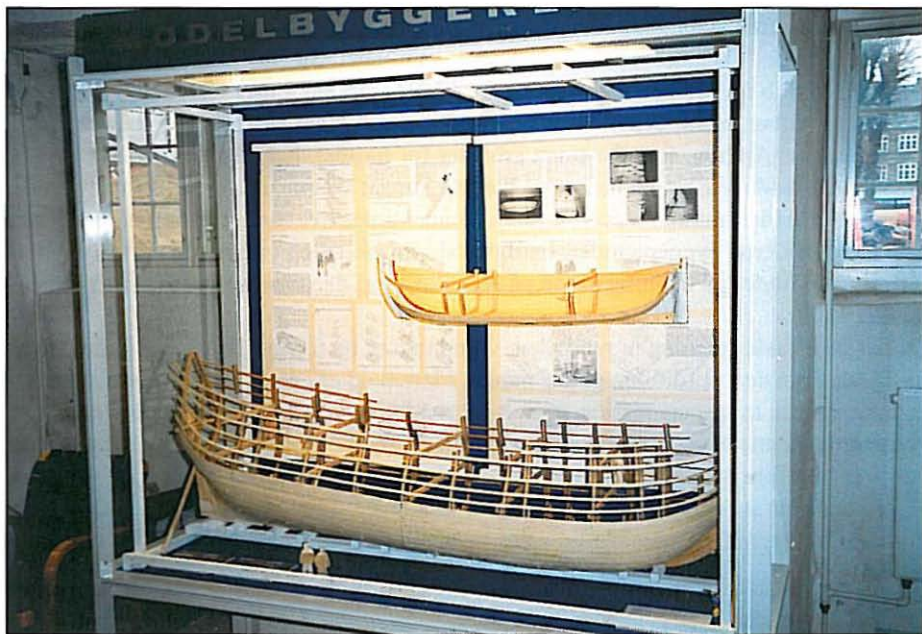
Endvidere råder lauget over et større antal tegninger til danske og udenlandske, ældre og nyere krigs- og handelsskibe.

Nærmere oplysninger få ved henvendelse til Per Jessen tlf. 45 81 69 15.

Medlemsliste og kontingent.

Nye medlemslister og girokort til indbetaling af kontingent for 2003-2004 blev udsendt i januar måned. Fristen for indbetaling af kontingent er nu overskredet, og har du endnu ikke fået foretaget denne indbetaling bedes du gøre det snarest. Har du ikke modtaget forsendelsen eller har der været andre uregelmæssigheder bedes du kontakte Per Jessen.

Modelbyggerlaugets egen montre.



Christian Lemèe, som er arkitekt, viser i den ene af vore montre 2 arbejdsmodeller, han har fremstillet i forbindelse med et forskningsprojekt på Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter i Roskilde. Projektet havde til opgave at opmåle og registrere fund, der blev gjort i forbindelse med udgravningerne på B&W grunden på Christianshavn. Grunden er beliggende ved siden af Christianskirken ud mod havnen, her har der på Chr. IVs tid været et havnebassin kaldet Grønnegaard Havn.

I og omkring det gamle havnebassin fandtes i alt 8 skibsvrag, hvoraf de to modeller er henholdsvis B&W 4 og B&W 5. Det første er bygget i frisisk område eller Sønderjylland omkring 1595 og sank i havnen i 1620erne. Det andet er et stort skib bygget i Holland 1628-30 og ombygget ca. 1644. Mellem 1725 og 1750 blev skibet grundsat i Grønnegaard Havn, hvor skroget kunne genanvendes som fundament til en kran og bradbænk.

Udstillingen "To generationer til søs" fortæller om Sigfred Poulsen, som kom til søs i 1880 og som efter den obligatoriske læretid i forskellige småskibe tog på langfart med de store klippere rundt Kap Horn. Efter de spændende år med vindjammere slog han sig ned



som skibsfører og fisker på Lolland. Hans eventyrlige liv er illustreret gennem billeder, søfartsbøger, skibspapirer og værktøj. Sigfreds søn, Robert Poulsen, kom også tidligt til søs, men nu var tiden mere til damp- og motorskibe, og det blev til mange lange rejser, blandt andet utallige rundinger af Kap Horn. Robert sejlede for de Allierede under 2. Verdenskrig, og efter disse belastende år valgte han nogle år efter krigen at finde et mere fredeligt erhverv i land. Tiden til søs og i krigstjeneste er illustreret med papirer og fotos. Montren indeholder også 4 modeller af typiske danske sejlskibe fra omkring 1900. Modellerne er bygget af Robert Poulsen.

Holmen 68

Som bekendt er projektet udvidet til at omfatte næsten hele Holmen fra Værftsbrogavten ved Prinsessegade til flagbastionen Sixtus. I den anledning ser byggegruppen frem til, at det bliver muligt for museet at indkøbe og opstille den endelige montre på 3 x 6 meter, hvilket er nødvendig for at rumme museets hidtil største diorama. Selvom det endnu ikke er muligt at se dem opstillet, er flere af gruppens medlemmer allerede i gang med at byg-

ge de første bygninger på Nyholm, hvoraf foreløbig Spanteloftsbygningen fra 1743 og Gl. Østre Takkeldshus fra 1729 og 1801 er færdige, medens Mastekranen og Hovedvagtten er sat i arbejde. Udvidelsen af dioramaet betyder også, at antallet af skibe skal øges til ca. 40 for at vise et realistisk billede af flåden og Holmen i slutningen af 60'erne. Det er en mulighed og udfordring, der glæder Modelbyggerlauget og byggegruppen, ikke mindst, fordi der er tale om hele repertoiret af flådens skibe fra fregatterne af Peder Skram-klassen til de små FLS-både, d.v.s. de slæbebåde og færgebåde, der var knyttet til Holmen og Orlogsværftet. Færdiggørelsen af Dokøen og Frederiksholm skrider også frem. Det drejer sig om vejbaner, græsarealer, træer og kajsiderne, - et arbejde der typisk udføres på hele lørdage og søndage, hvorved museets gæster får mulighed for at følge arbejdet og snakke med modelbyggerne.

Arbejdet med de første skibsmodeller er gået i gang. Foreløbig er en u-båd af Narhvalen-klassen og to u-både af Delfin-klassen færdige. Herudover arbejdes der med en helmodel og to vandliniemodeller af patruljebådene af Daphne-klassen, hvoraf helmodellen viser fartøjet under bygning på Orlogsværftets byggebedding. Vandliniemodeller af gas-turbinebådene af Søløven-klassen er også sat i gang, ligesom der også er påbegyndt bygning af flere af de små FLS-både samt af en korvet af Triton-klassen, et fiskeriinspektionsskib af Hvidbjørnen-klassen, en minestryger af Sund-klassen og en minelægger af Falster-klassen. Endelig er arbejdet med Orlogsværftets 3 flydedokke i fuld gang, - alt sammen i størrelsesforhold 1:250. Som bekendt havde det daværende Fyr- og Vagervæsen også hjemsted på Holmen, hvorfor det første af væsenets skibe også er ved at være færdig.

Som man ser, er en del af de mange miniaturskibsmodeller under bygning. Søværnets Materielkommando har stillet det nødvendige tegningsmateriale til rådighed, ligesom byggegruppen er ved at opbygge en erfaring omkring bygning af miniatremodeller, som kun kan betegnes som en af de virkelig spændende og udfordrende former for modelbygning. Netop fordi der er tale om miniatremodeller, er det ikke nødvendigt at råde over større værkstedsfaciliteter. Men udfordringen og processen er den samme og indeholder hele spektret af fascination, detaljering, farvesætning og glæden ved skabelse af den besnærende illusion ved hjælp af træ, tråd, maling og gode tegninger. Byggegruppen er i fuld gang med at udvikle former for skibsgelændere, farvesætning og skrognumre med den rette detaljeringsgrad, farvenuance m.v.. Støttet af et godt tegningsmateriale føler gruppen sig godt rustet til at støtte og hjælpe nye folk, der har lyst til at prøve kræfter med miniatremodellernes forunderlige verden.

I hele vinterperioden kan man komme i kontakt med os hver tirsdag aften på Orlogsmuseet mellem kl. 19 og 21 eller ved telefonisk henvendelse til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.

Poul H. Beck