

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 2 - maj 2006

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Planlagte aktiviteter 2006 – 2007.

Med forbehold for ændringer har bestyrelsen med baggrund i erfaringerne fra vintersæsonen 2005 – 2006 udarbejdet et foreløbig program.

Onsdag den 4. oktober 2006 kl. 1900. Niels Probst, Slaget i Køge Bugt den 1.7.1677 set fra en ny og anden vinkel.

Onsdag den 8. november 2006 kl. 1900 besøg på et museum, eksempelvis Toldmuseet i Kbh's frihavn,.

Fredag den 1. december 2006 kl. 1900. Det traditionsrige julearrangement, der foruden bankospil med ”sikker gevinst”,-i år også vil byde på kanonsalut mm.

Onsdag den 3. januar 2007 kl. 1900. Fremvisning af egne modeller og foredrag om slaget ved Trafalgar oktober 1805 set med tegnerens og modelbyggerens øjne.

Onsdag den 7. februar 2007 kl. 1900. Rekonstruktion af historiske skibe som model og i fuld størrelse, baseret på forskning og arkivstudier.

Onsdag den 7. marts 2007 kl. 1900. Tøjhusmuseet bag murene med mulighed for at se nærmere på hvad der gemmer sig af ting og sager i museets magasiner.

Onsdag den 11. april 2007 kl. 1900. Generalforsamling og foredrag.

Tirsdagsaftenerne starter omkring 1. Oktober 2006 og vil køre frem til omkring 1. April 2007. Der er foreløbig planlagt to parallelle forløb:

1) Udvikling, planlægning og skitsering af et projektførløb, herunder bog- og arkivstudier, der f.eks. kunne dreje sig om et historisk skib (CHRISTIANUS QUINTUS) eller om et lille diorama af en bestemt funktion på et skib, et værksted eller andet med relation til flåden eller marinehistorien.

2) Konstruktions- og tegneteknik, - d.v.s. en opfølgning og gentagelse af forløbet 2005 – 2006.

Hvorvidt begge forløb gennemføres afgøres af den faktiske deltagelse. Det endelige program vil blive bragt i augustnummeret af MHT.

Poul Beck

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 2 - maj 2006

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Beck: e-mail:
ombl.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 16
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

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

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

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

622 dage på havet
Handels Stör Kreuzer ATLANTIS togt
fra marts 1940 til november 1941
Tom Wismann 3

Skibsportræt af et dansk orlogs-
skib 1799
Birger Thomsen 18

Bog anmeldelser

I skyggen af Tyskland
Ole Lisberg Jensen 32

Atlantsejlerne - Flådens inspek-
tionsskibe i 100 år
Per Herholdt Jensen 34

Meddelelser 37

Referat af generalforsamling MHS
Formandens beretning MHS

Referat af generalforsamling OMBL
Formandens beretning OMBL

Indvielse af dioramet "Holmen 68"

Ekskursion til Kalmar - inderside af
omslag

Forside:

Maleri af flådens maler, den franske billed-
kunstner Pierre Auzias. Billedet findes i
bogen "Atlantsejlerne" som omtales på side
34.

622 dage på havet

”Handels Stör Kreuzer” ATLANTIS´ s togt fra marts 1940 til november 1941

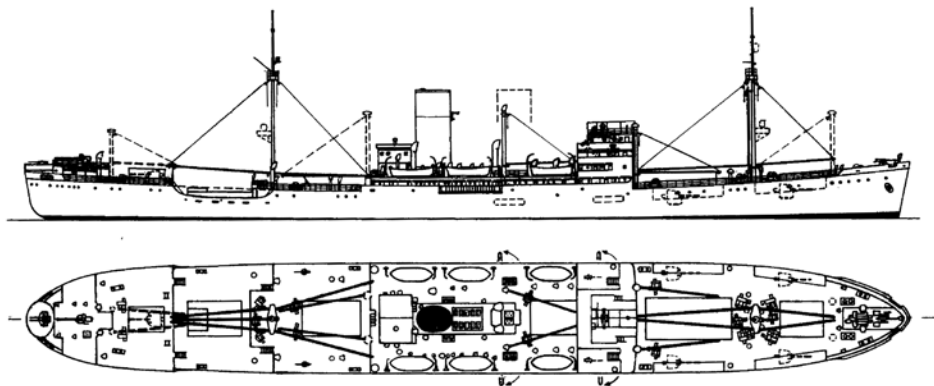
Tom Wismann

Den 12 marts 1940 stod ”Handels Stör Kreuzer” ATLANTIS ud fra Elben for at jagte allierede handelsskibe på verdenshavene. Togtet kom til at strække sig over 622 dage, hvor skibet ikke var i havn een eneste gang.

Hændelserne under togtet gør det til en af søkrigshistoriens mest fantastiske ”sørøverhistorier”.

Den tyske strategi

Tyskland havde under første verdenskrig haft stor succes med at sende ombyggede bevæbnede handelsskibe



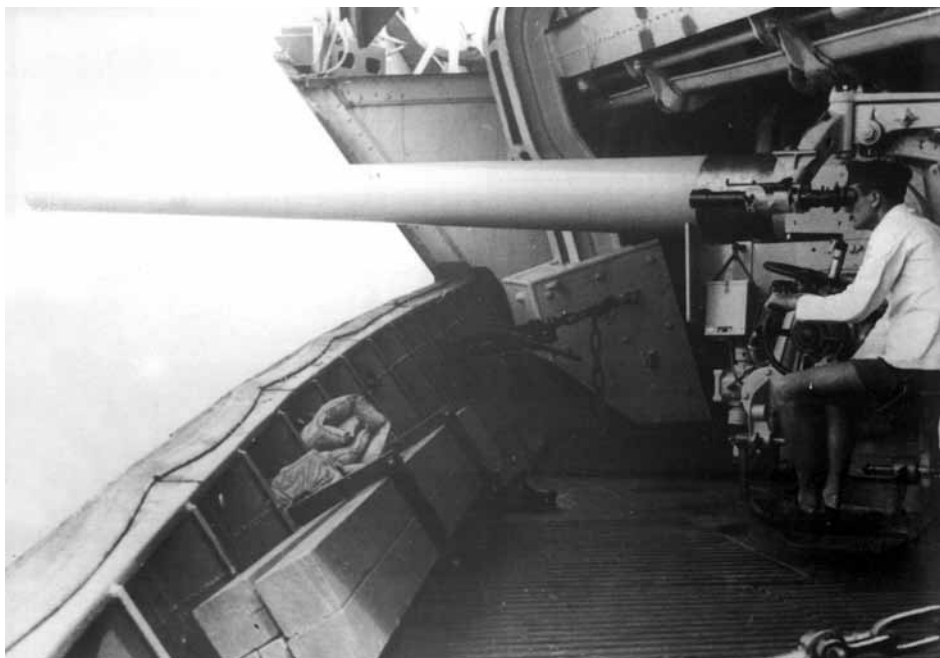
HSK ATLANTIS. Bevæbningen var opstillet skjult og blev først synlig når der skulle åbnes ild. (Tegning: Gröner-Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 3)

ud på verdenshavene, hvor de kunne overraske og sænke fjendtlige handelsskibe. Tyskerne benævnte disse skibe lidt i flæng som "Handels Stör Kreuzer" (HSK) eller "Hilfskreuzer". Skibene havde også et nummer hvilket betød at ATLANTIS også var SCHIFF 16. Skibets navn ATLANTIS havde skibschefen ansvaret for. De allierede kaldte skibene for "Raiders". Udover at påføre England og andre lande store tab, når der blev sænket handelsskibe, spredte disse HSK'ere stor usikkerhed og nervøsitet blandt handelsskibsbesætningerne.

HSK'ernens hærgen betød også, at den

engelske Royal Navy blev nødt til at indsætte et stort antal krigsskibe for at beskytte sine handelsruter. Herved kunne krigsskibene ikke benyttes til andre operationer.

Tysklands sømilitære strategi under Anden Verdenskrig gik bl.a. ud på at hindre handelsskibe med forsyninger i at nå frem til de britiske øer. Herved ville den engelske krigsproduktion gå i stå, befolkningen sulte og den engelske flåde kunne ikke sejle uden konstant tilførsel af alle mulige former for forsyninger. Startegien skulle gennemføres ved brug af ubåde, overfladekrigsskibe og HSK'ere.



15cm kanon klar til skud. Kanonen er skjult bag en "falsk" sideplade når den ikke er i brug. (Foto: Marine Arsenal)

Tyskland gik straks efter krigsudbruddet igang med at ombygge de 11 handelsskibe, der skulle operere som Handels Stör Kreuzer. Efter ombygningen ville skibene indgå i den tyske "Kriegsmarine" som regulære krigsskibe, og de blev bemandet med rent militære besætninger af højeste kvalitet.

Skibet ATLANTIS

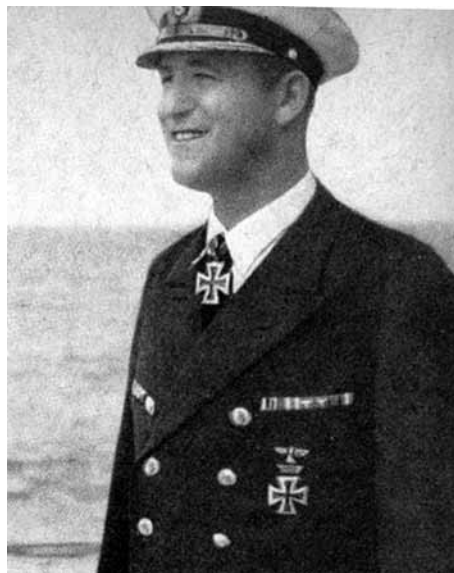
ATLANTIS blev bygget i 1937 som fragtskibet GOLDENFELS på Bremer Vulkan værftet. Skibet var på 7.862 brt, og havde en længde på 155 m, en bredde på 18,7 m og en dybgang på 8,7 meter. Skibets hovedmaskineri bestod af 2 stk. dobbeltvirkende MAN dieselmotorer på ialt 7.600 hk, hvilket gav skibet en maksimal fart på 16 knob (en god fart for et handelsskib i 1937).

Ombygningen bestod bl.a. af indretning af aptering til den 350 mand store marinebesætning, minedæk, plads til fly, hospital, ammunitionsmagasiner, ekstra tankkapacitet og alle de andre indretninger der er nødvendige, når skibet skulle kunne holde søen i lange perioder. Bevæbning kom til at bestå af 6 stk. 15 cm kanoner, 1 stk. 75 mm kanon, 2 stk. 37 mm og 4 stk. 20 mm luftværnskanoner. Al bevæbning var opstillet i skjul bag skærme og lignende så kanonerne ikke kunne ses. Udover dette havde ATLANTIS fire torpedorør med ialt 24 torpedoer, 92

miner og to søfly. Bunkerskapaciteten blev væsentligt forøget til 3.000 ton, hvilket gav skibet en enorm rækkevidde på 60.000 sømil ved 10 knob.

Togtet starter

Den 12 marts forlader ATLANTIS Elben.

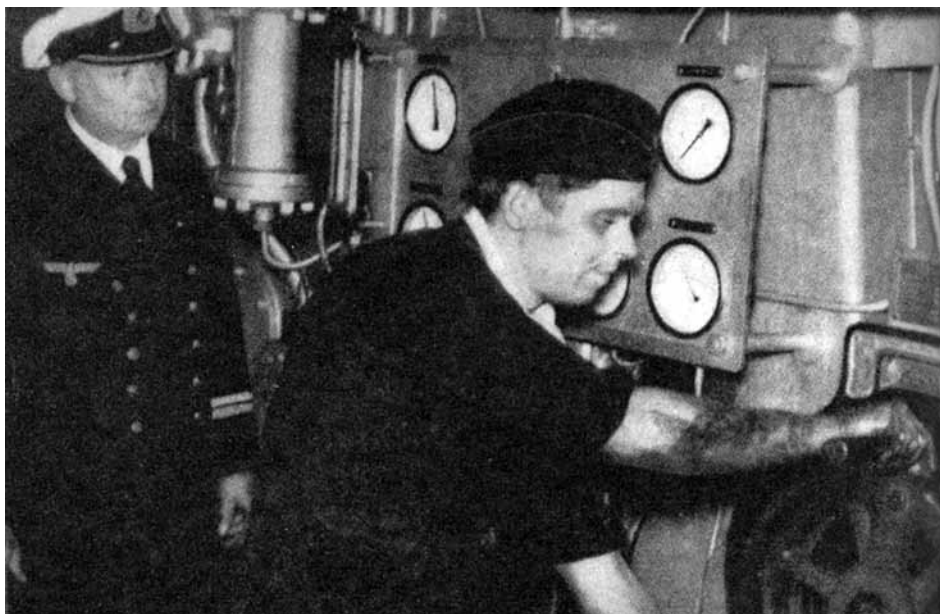


Chefen for ATLANTIS Kapitän zur See Bernhard Rogge

(Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

Afsejlingen var først sat til den 13, men besætningen påvirkede chefen "Kapitän zur See" (kommandør) Rogge til at afgang den 12, da afgang den 13 ifølge gammel sømandsovertro kunne bringe uheld.

Den første udfordring var at undgå de engelske krigsskibe der patruljerede i farvandene mellem Shetlandsøerne-



Oberleutnant Ing. Kielhorn (til venstre) var "mester" på ATLANTIS. På tysk hedder det "Der Leitende Ingenieur" eller i daglig tale "Der Leitende". En stor del af HSK'ernes succes kan tilskrives skibenes tekniske organisation, der skulle kunne løse ethvert teknisk problem - langt fra hjemmet. (Foto: Schiff 16 Heyne Bücher)

Færøerne-Island-Grønland.

ATLANTIS blev tilgodeset med stygt vejr med lavt skydække og orkan med vindstyrke 10. Et ønskevejr hvis man skulle slippe uset ud i Nordatlanten og herfra videre til Sydatlanten, hvor de rige handelsruter fra Kapstaden til Freetown var udpeget til Atlantis første operationsområde.

Alt gik godt og den 22 april passerer ATLANTIS ækvator. Dåbshandling ombord udskydes til et senere tidspunkt,

da dette sted er et af de smalleste mellem Afrika og Sydamerika.

Skibschefen tager ingen chancer. Rogge ønsker ikke at blive overrasket af en engelsk krydser med det mest af besætningen iført badebukser, trefork og barberskum og andre uhyrligheder over hele kroppen.

Ulven i fåreklær slår til

Den 3 maj sænker ATLANTIS sit første skib i Sydatlanten. I perioden 10 juni

til 10 november opererer ATLANTIS i det Indiske Ocean så langt mod øst som Sumatra's vestkyst, hvor den sænker 8 skibe og tager tre priser. Når det lykkes at tage en prise forsyner ATLANTIS sig med alt brugbart fra prisen, såsom provisoner, olie mm. Hvis prisens ladning er væsentlig for den tyske krigsindustri ombordsættes en prisebesætning og prisen sendes hjem til Tyskland. En farlig tjans.

I alle tilfælde hvor ATLANTIS sænkede et skib foregik det efter varselsskud og internationalt signal om at stoppe og uden brug af radio. I de fleste tilfælde blev dette efterkommet ellers blev målet kraftigt beskudt. Når det fjendtlige skib var stoppet kunne besætningen gå i bådene og blev efterfølgende taget ombord i ATLANTIS. Eventuelle sårede blev behandlet af ATLANTIS læger og alle reddede fik samme kost som ATLANTIS besætning og rimelige indkvarteringsforhold. Når ATLANTIS senere tog en prise eller mødte et af sine forsyningsskibe blev fangerne overført hertil.

I litteraturen er der ingen fanger der beklager sig over behandlingen ombord i ATLANTIS. Fangerne blev behandlet fuldt ud korrekt og der er eksempler på at de fjendtlige kaptajner taler varmt om den behandling de og deres besætninger modtog ombord i ATLANTIS.

Mod Kerguelerne

For at give besætningen en tiltrængt mulighed for at hvile ud og fejre jul, samt muligheden for at gennemføre et tiltrængt maskineftersyn og bunkre vand, forlægger ATLANTIS i december til den ensomt beliggende øgruppe Kerguelerne. Disse trøstesløse øer er beliggende i det sydlige Indiske Ocean - fjernt fra alle handelsruter. Den 14 december 1940 sent på formiddagen får Atlantis landkending for første gang, siden skibet gennemførte minelægning udfor Cap Agulhas 8 måneder tidligere.

Tæt på at gå galt

Her var det ved at gå galt for ATLANTIS. Under indsejlingen til Gazelle bugten ramte ATLANTIS et ukortlagt undersøisk skær. Besætningen havde ellers brugt en hel dag på at tage lodskud af bugten fra en motorbåd, for netop at undgå en katastrofe af denne art. Det var så uheldigt som det kunne være. En dykkerundersøgelse viste, at ATLANTIS stod fast på en enorm granit formation med form som en nål. Dykkeren meldte også, at skaden på skroget var slem, hvis ikke håbløs. Dette havde Rogge svært ved at tro. På trods af at chefen ikke var dykkeruddannet blev han ikklædt tungdykkerudstyr for ved selvsyn at tage skaden i øjesyn. Rogge's bedømmelse var at skaden var slem, men han mente at den kunne udbedres. Heldigvis var det "kun" en



ATLANTIS i Gazelle bugten på Kerguelerne (Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

ferskvandstank der var blevet læk. I 36 timer puklede besætningen, næstkommanderende gjorde sig som en anden kaptajn Bligh, med at flytte ankerkæder, ammunition og en mængde andet løst gods fra for til agter. Efter 4 forsøg med motorerne på fuld kraft bak, så det håbløst ud - ATLANTIS rokkede sig ikke. Under det fjerde forsøg kom der uventet hjælp fra kong Neptun. Efter 54 minutter konstant ”fuld kraft bak” rullende en stor dønning fra sydhavet ind under ATLANTIS. Med en raspende lyd var skibet fri.

To af besætningen der i det civile var jord og betonarbejdere forsløg, at de gik ind i tanken, hvorefter der med

trykluft blev sat overtryk på tanken så vandet kunne holdes ude. Herefter kunne de to gaster tætnes hullet med beton. Reparationen krævede at de opholdt sig i tanken i 3 døgn til betonen var hærdet. Alt gik perfekt. ATLANTIS var godt på vej til igen at være fuldt kampklar.

Bunkring af vand

I mellemtiden havde andre fra besætningen udtænkt en snedig plan til at bunkre ferskvand. Skibet havde brug for 1.000 ton vand, så det var ikke noget der lige kunne hentes i pøse og baljer. Cirka 1.000 meter fra ankerpladsen i Gazelle bugten var der et højt vandfald.

Planen var at bakse en tønde påspændt brandslanger ind i vandstrømmen fra vandfaldet 100 meter over havet. På denne måde kunne ferskvand ”pumpes” ombord med tyngdekraftens hjælp.

Tiltrængt maskineftersyn

Inden der kunne holdes jul havde maskinchefen Oberleutnant Kielhorn igangsat et gennemgribende eftersyn af de veltjente hoved og hjælpemotorer. Motorerne havde været i konstant drift i ni måneder. (Det var dengang en maskinbesætning var på mere end fire mand).

Reparation og jul og nytår 1940-41

Vandtankene var blevet fyldt, hullet i skroget var blevet tætnet, nu manglede ”bare” at få hullet repareret udvendigt, og give skibet en ny identitet.

Der blev også fejret jul ombord. Der blev udvist stor opfindsomhed ved ”konstruktion” af juletræer og alle fik en gave.

Besætningen var på dette tidspunkt svært udmattet og mange tænkte mere på at komme hjem end at hærge på de syv have. Rogge og alle officerer havde et svært job med at prøve at holde moralen oppe hos besætningen. Hvordan de selv havde det fortæller historien intet om. På trods af de pågående reparationer tillod Chefen at alle besætningsmedlemmer fik to timer iland. Her kunne den enkelte gå lidt rundt for sig selv og nyde det at være

alene efter, at have været tæt på være



ATLANTIS skulle bunkre 1.000 ton ferskvand på Kerguelerne. Det foregik ved at trække 1.000 m brandslange op til et vandfald.

(Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

menneske efter næsten et år til søs.

Den pågående reparationen af undervandskroget i det iskolde vand var utroligt udmattende. Et par dage efter nytår, blev arbejdet med at reparere undervandsskroget færdiggjort (på det tidspunkt var store dele af besætningen tæt på kollaps).

Nu ventede næste opgave. ATLANTIS skulle have en ny indentitet. Skorstenen blev gjort bredere, masterne blev kortet af, luftindtag blev ændret, og hele

skibet blev malet.

Jagten fortsætter

Den 10 januar efter 26 dage i Gazelle bugten forlod ATLANTIS for altid "fortvivlensens øer", som kaptajn Cook i 1778 havde kaldt dem, og stod igen ud på det åbne hav.

Efter at have indhentet ordre fra "Seekriegsleitung" (SKL) i Berlin forlagde ATLANTIS mod handelsruterne mellem Mozambique kanalen og Singapore. Dagligt blev skibets søfly sendt ud på patrulje for at finde egne- de mål. I perioden 24/1 til 2/2 blev der i dette farvandsområde taget to priser. Herefter forlagde ATLANTIS jagtmar- kerne til Sydatlanten hvor der i perioden 7/4 til 22/6 blev sænket 6 skibe. Efter disse sænkninger var det på tide at flytte residensen, så ATLANTIS forlagde mod Stillehavet syd om Australien og New Zealand.

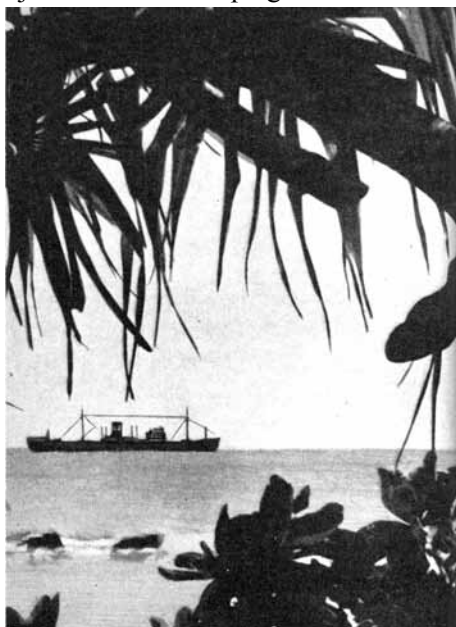
Det sidste offer og landlov på tropeø

ATLANTIS sidste offer blev en prise taget den 19/9 vest for Vana Vana atollen i farvandet mellem Australien og Sydamerika.

Nu besluttede Rogge at det var tid for at vende hjem. Først ville han at gøre et stop ved den næsten ubeboede Atol Vana Vana, så besætningen kunne få landlov på en tropeø. På øen boede kun ca. 20 indfødte der tog godt imod gæsterne fra den anden side af verden. Rogge havde et krav til sin besætning

i forbindelse med landloven. Alle landlovsgaster skulle være iført Kriegsmarinens ulastelige hvide trope- uniform – det skulle gå ordentligt for sig.

Under opholdet på Vana Vana be- handlede Atlantis læger de fleste af de indfødte for en forfærdelig øjeninfektion som plagede dem. Efter



I oktober 1941 gør ATLANTIS et stop ved tropeøen Vana Vana for at give besæt- ningen en velkommen oplevelse.

(Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

to døgn var det "auf wiedersehen" til Vana Vana.

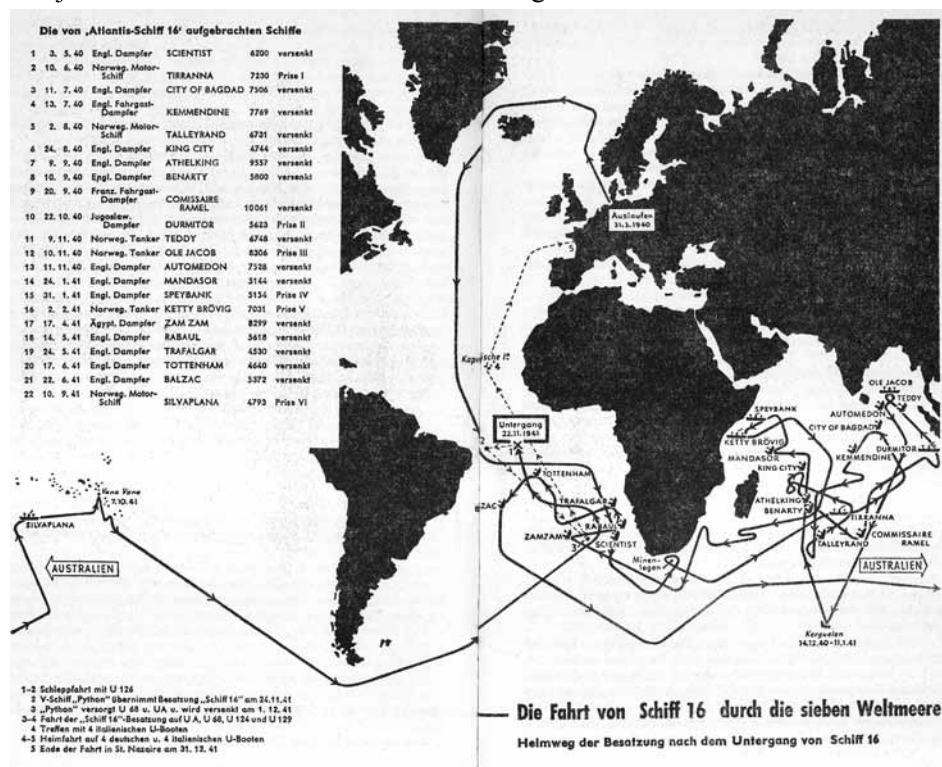
ATLANTIS fortsatte på en sydøstlig kurs og kom tæt forbi Pitcairn øen, hvor nog- le af mytteristerne fra Bounty oprinde-

lig havde søgt tilflugt i januar 1790. Rogge var fascineret af Pitcairn og nabøerne Oeno, Ducie og Henderson. Rogge afholdt sig fra at aflægge Pitcairn et besøg men besøgte Henderson øen der lå 100 sømil mod sydøst. Øen var en lille (3 sømil i omkreds) ugæstfri vulkanø med tæt jungle og næsten ingen strand. Landgangs kommandoet meldte at øen var ubeboet. De fandt mærkværdigvis ingen spor af dyr – løjtnant Mohr fortalte senere at han

ville være blevet overrasket hvis de havde set så meget som et insekt. Det eneste de fandt var et gammelt vejrbidt pæl med inskription ”Denne ø tilhører Kong Georg V, 1931”.

Hjemad og katastrofe

Den 18 oktober 1941 afgik ATLANTIS med kurs mod Tyskland. Besætningen regnede med en rolig rejse, og håbede at være hjemme til jul. Det skulle gå meget anderledes.



ATLANTIS togt varede i 622 dage, hvor skibet under krig var uafbrudt på havet. Der blev udsejlet 110.000 sømil, sænket 16 skibe og taget seks priser. (Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

ATLANTIS stod rundt Kap Horn og gik mod nordøst gennem Sydatlanten. Rogge meddeler SKL at han har rigeligt med bunkers, så han kan afgive noget til ubåde i Sydatlanten. Den sidste dag i oktober højtidelig holder besætningen 600 dage til søs.

Den 13 november mødes U-68, 530 sømil sydvest for Skt. Helena. Det var farligt farvand med megen trafik. Ubåden bliver forsynet med brændstof, mad og ferskvand. Ubådschefen der er en gammel ven af Rogge kommer ombord på en høflighedsvisit, og bliver godt beværtet. Den 16 november er U-68 genforsynet og de to skibe skilles.

Den 22 november om morgenen på pos. 4.gr. 21 min S, 18gr. 50 min W mødes ATLANTIS med U-126 og overførsel af

brændstof begynder straks.

Ingen ombord på ATLANTIS har bemærket det sorte knappenålshoved på den nordlige himmel, der udgjorde et Walrus observationsfly fra den engelske sværkrydser DEVONSHIRE.

Ubådschefen kaptajn løjtnant Bauer og syv besætningsmedlemmer kommer ombord på ATLANTIS. Ubådschefen bliver inviteret op i Rogge's rummelige beboelse og beværtet med en special morgenmad bestående af skinke og æg mm, hvid dug på bordet og en messegast ulasteligt klædt efter Norddeutscher Lloyd tradition. En verden til forskel fra forholdene og hørmene ombord i ubåden.

Der bliver gjort klar til at ubådsbesætningen på skift kan nyde den største luksus for en ubådsmand på



Engelsk krydser af Country klassen som både DEVONSHIRE og DORSETSHIRE tilhørte. Krydsernes hovedbevæbning var 8 stk. 20cm kanoner med ca. dobbelt så stor rækning som ATLANTIS 15cm kanoner.

(Foto: Country class cruisers - RSV Publications)

krigspatrulje – et varmt bad.

Kl. 08.16 lyder et råb fra en af ATLANTIS udkigge. Skib i sigte 20 grader om bagbord. Hurtigt viser siluetten med tre skorstene, at der er tale om et engelsk krigsskib.

Alle trosser og slanger til ubåden bliver kappet og ubåden katastrofedykker under kommando af den unge næstkommanderende premiererløjtnant Kurt Neubert.

Kl. 08.19 konstaterer Rogge fra broen på ATLANTIS, at der er tale om en engelsk krydser af County klassen. Krydseren DEVONSHIRE havde en hovedbevæbning på otte stk. 20 cm kanoner med næsten den dobbelte rækkevidde af ATLANTIS 15cm kanoner, og en maks. fart på 31 knob - 15 knob mere end ATLANTIS topfart.

Det stod straks Rogge klart at modstanderen var totalt overlegen. Fra ATLANTIS sås at krydseren katapulterede et Walrus fly der snart cirklede over ATLANTIS. Mange af besætningen råbte at flyet skulle skydes ned, men Rogge viste at den eneste chance var at prøve at bluffe og udgive sig for det hollandsk fragtskib. ATLANTIS kunne imidlertid ikke skjule en olieslange over siden der lækkede olie. Skyggen af en ubåd i det lyseblå vand kunne også ses fra flyet. Snart begyndte flyet med blinksignaler at sende SSS (ubåd) til DEVONSHIRE. Rogge prøvede at vinde tid, så U-126 kunne komme på skudhold af englænderen. Kl 09.37

skød DEVONSHIRE på ca. 13 sømils afstand to varselsskud mod mod det ukendte skib. ATLANTIS stoppede straks og prøvede at opretholde bluffen ved på radio at begyndte at sende et falsk nødsignal "POLYPHEMUS" og "RRR" for Raider og "Uidentificeret skib har beordret mig til at stoppe" igen og igen. Kaptajn Oliver ombord i DEVONSHIRE blev i tvivl, hvilket vandt Rogge lidt tid.

DEVONSHIRE forespurgte på POLYPHEMUS identitet hos den sømilitære chef i Freetown, der hurtigt afgjorde at det ikke kunne være POLYPHEMUS.

Begyndelsen på enden

Mindre end et minut efter at signalet var modtaget ombord i DEVONSHIRE påbegyndte krydseren virkningsskydning mod ATLANTIS. Rogge beordrede fuld kraft i et sidste desperat forsøg på at slippe væk. Samtidig med at ATLANTIS begyndte at bevæge sig, ramte Royal Navy's "lange arm" i form af to stk. 120 kilos 20 cm granater. Rogge fortsatte på en sydvestlig kurs og udlagte et tæt røgslør. DEVONSHIRE holdt sig på sikker afstand og indstillede skydningen indtil målet igen ville være synligt. Rogge ville ikke længere, uden grund, risikere sin besætnings liv. Mens ATLANTIS var inde i røgsløret beordrede han besætningen i bådene. Besætningen udførte orden i fuldstændig ro og orden - som var det en øvelse.

Kl. 09.43 lettede røgsløret og DEVONSHIRE genåbnede ilden. På dette tidspunkt var der kun ca. ti mand ombord på ATLANTIS, herunder chefen og et sprængningshold der skulle sikre at skibet ikke faldt i fjendens hænder. Igen og igen traf granaterne.

Kl. 09.56 stoppede DEVONSHIRE beskydningen efter at have afgivet 30 salver. Kl. 10.02 eksploderde et af Atlantis magasiner med et mægtigt drøn.

Kl. 10.16 var det slut. Med agterenden først forsvandt ATLANTIS fra havets overflade.

Devonshire stoppede for at samle sit søfly op og forlod herefter valpladsen uden at samle overlevende op – fuldt

forståeligt pga. den observerede ubåd.

I bådene

De skibbrudne samlede sig om Rogge der opholdt sig i en redningsbåd. Endelig dykkede U-126 ud. Omkring middag blev der holdt mandtal. Fem gummibåde, tre stålredningsbåde og to motorbåde var der at gøre godt med. I alt var 5 mand omkommet og en del var blevet såret. De blev behandlet i bådene af de to læger og fire sanitetsgaster. Det blev bestemt at ubåden skulle slæbe bådene til den Brasilianske kyst. 950 sømil over åbent hav – en tur på 12 dage. U-126 sendte et signal til SKL om dette. Kl. 16.00 begyndtes slæbet. De sårede og folk med specialviden, ialt 55 personer, var blev taget ombord



Redningsbåde fra ATLANTIS på slæb efter U-126. (Foto: SCHIFF 16 - Heyne Bücher)

i U-126. Dette mere end fordoblede ubådens besætning. Alle der har været ombord i en ubåd forstår, at dette i sig selv var en bedrift.

Redningsbådene var fuldstændig overfyldte. En redningsbåd med plads til 40 havde 60 ombord. 52 mand som ikke på nogen måde kunne finde plads i bådene, blev placeret på ubådens dæk iført redningsveste. Alle i bådene og på dækket af ubåden led frygteligt under den brændende tropesol. Til gengæld var natterne ekstremt kolde.

Dönitz griber ind og sænket igen

Da chefen for de tyske ubåde admiral Dönitz i sit hovedkvarter modtog signal fra U-126 om det indtrufne beordrede han straks U-124 og U-129 til stedet for at yde assistance. De kunne imidlertid ikke forventes fremme før om nogle dage.

På det først døgn tilbagelagde slæbet 150 sømil og ubådskokken ”der smutje” tryllede, og serverede et varmt måltid for 400 personer. Konstant sprang slæbetrosserne.

På tredjedagen efter 76 timers ”tortur” i de åbne både og på ubådens dæk får U-126 forsyningsskibet PYTHON (3664 ton) i sigte. Dönitz har gjort sit arbejde godt.

De skibbrudne blev under stor glæde taget ombord i forsyningsskibet. Efter at PYTHON havde genforsynet U-126 blev kursen sat for at genforsyne endnu et par ubåde, og derefter skulle det gå

mod Tyskland.

Den 31 november og første december skulle PYTHON genforsyne fire ubåde. Kl 15.30 om eftermiddagen den 1 december med to ubåde langs siden blev skibsrutinen afbrudt af alarmklokken. Et skib med tre skorsten sås i horisonten. ”Britania rules the Waves” var igen sandt – krydseren DORSETSHIRE, en søster til DEVONSHIRE havde fundet PYTHON. Krydseren åbnede ild på 11 sømils afstand. Da krydseren observerde at PYTHON’s besætning var på vej i bådene blev



Rogge melder sig til chefen for PYTHON
(Foto: Schiff 16 - Heyne Bücher)

beskyddningen stoppet. PYTHON's besætning sænkede selv skibet med en sprængbombe og kl. 18.05 forsvandt skibet i dybet efterladende 414 mand i 11 både og syv flåder. DORSETSHIRE gennemførte pga. ubådsfaren ingen redningsoperation.

Hjem skal vi

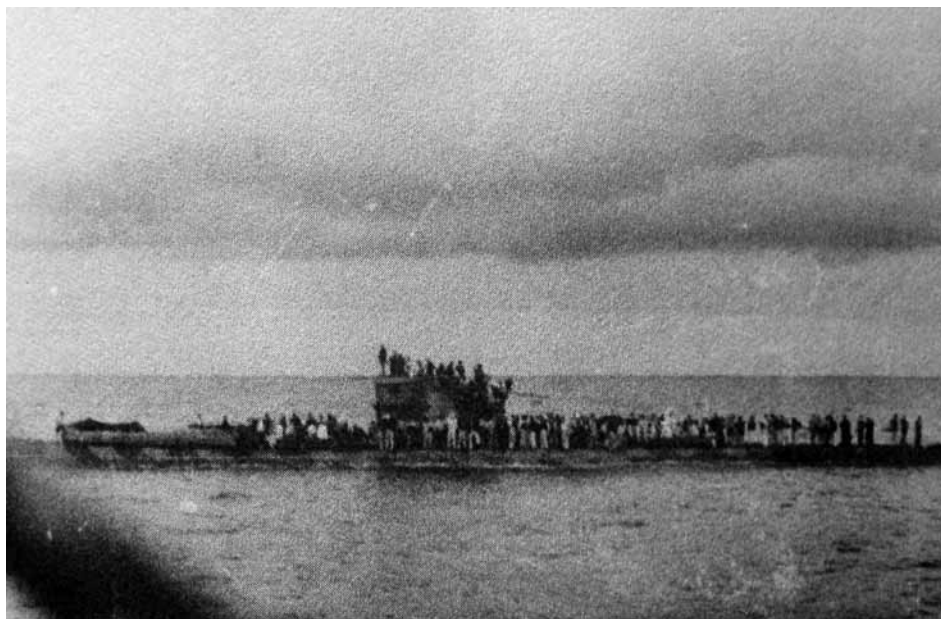
De to ubåde som havde været under genforsyning dykkede senere på dagen ud og ombordtog hver 100 mand. Hver ubåd tog fem både på slæb og satte kursen mod Sydamerika.

Da Dönitz næste morgen bliver klar over hvad der er sket, dirigeres yderligere en ubåd til området. Det lykkes at få de fleste af de 414 mand, i bogstaveligste

forstand, "mast" ned i de tre ubåde. Der var nu kun tre redningsbåde på slæb. Den 5 december støder en fjerde ubåd til. Nu bliver kursen sat mod de tyske baser i Frankrig. I perioden mellem den 13 og 17 december møder de tyske ubåde fire Italienske ubåde der er dirigeret til undsætning, i nærheden af de Kanariske Øer. De overlevende bliver fordelt i de otte ubåde, der enkeltvis sætter kurs mod ubådsbasen i St. Nazaire. Frankrig.

I perioden mellem den 23 og 29 december ankommer alle otte ubåde sikkert til basen.

Rogge har efter 655 dage (622 ombord i ATLANTIS og 33 dage efter sænkningen) på havet og et helt fantastisk togt, fået



U 68 med skibbrudne fra ATLANTIS og PYTHON.

det meste af sin besætning hjem.

Øst vest hjemme bedst

16 skibe med en tonnage på 145.697 ton var blevet sænket, der var taget seks priser, og Royal Navy havde brugt enorme resourcer på at finde og ødelægge ATLANTIS.

Besætningen havde udsejlet 110.000 sømil i ATLANTIS, overlevet 1.000 sømil på slæb i åbne redningsbåde og flåder på åbent hav for at slutte togtet af med 5.000 sømil stuvet sammen i ubåde der bestemt ikke var indrettet til ”gæster”. I St. Nazaire gav Rogge besætningen to dages orlov for, at give dem mulighed for at vænne sig til livet iland. Herefter gik det i nye paradeuniformer og med

særtog til Berlin, hvor flådechefen Storadmiral Raeder og Admiral Dönitz ventede.

Efter en parade om eftermiddagen den 31 december 1941 udtaler Rogge de svære ord – *ATLANTIS besætning – træd af.*

Kilder:

Jochen Brennecke: Die Deutschen Hilfskreuzer in Zweiten Weltkrieg, 1991.

Frank & Rogge: SCHIFF 16, 1966.

Joseph P. Slavick: The cruise of the German Raider ATLANTIS, 2003.

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 3, 1985.



Rogge holder mandtal over en del af ATLANTIS besætning efter ankomsten til St. Nazaire. (Foto: SCHIFF 16 - Heyne Bücher)

Skibsportræt af et dansk orlogsskib 1799

Birger Thomsen

Marinarkæologisk konsulent.

købte den for den beskedne sum af 180 franc.

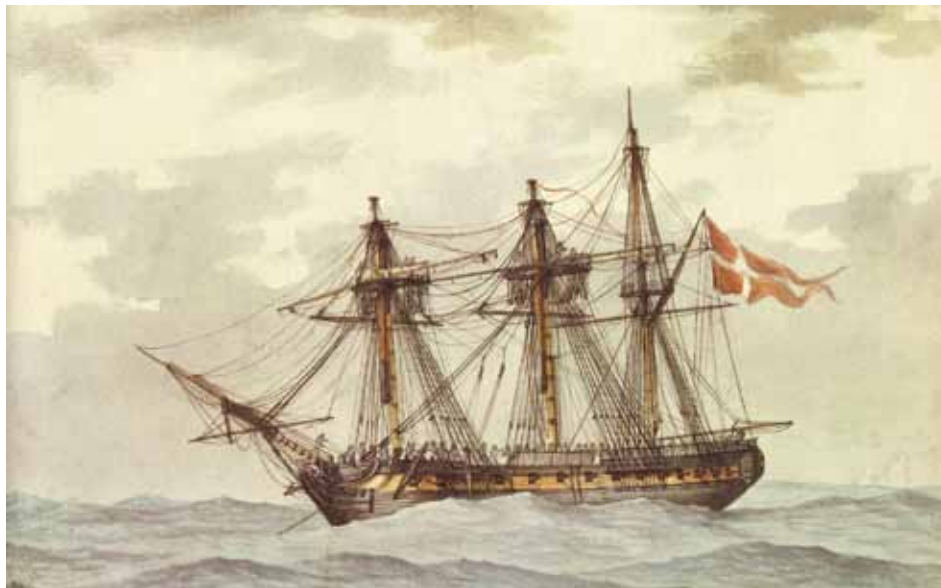
En billedbog fra Paris

Det startede i Paris i foråret 1996, på Seinens venstre bred, hvor de mange bogkasser lokkede mig til at rode efter maritime bøger.

Her fandt jeg en smuk lille bog: ”*Voiliers de l’époque Romantique*” forfattet af Jean Meissonier. Umiddelbart sagde titlen og forfatteren mig ingenting, men bogen viste sig at indeholde ikke mindre end 46 tegninger og akvareller af den måske mest berømte skibsportrætmaler i 1700-1800 tallet – Antoine Roux fra Marseille. Jeg

Bogen kom hjem og op på hylden, men ét af de mange skibsportrætter blev ved med at fascinere mig, når jeg bladede i den: en akvarel af et dansk orlogsskib, der lå for anker og var ved at stryge topstængerne. Dette billede var så dagligdags og uddramatisk – og alligevel så maritimt, at jeg ikke kunne slippe det.

I disse elektroniske tider har næsten alle et personligt ”skrivebord” på deres PC – et billede af yndlingshunden, katten eller børnebørnene – men jeg valgte nu at indscanne billedet af det



”CORVETTE DANOIS DE 30 CANONS, NON IDENTIFIÉE – 1799”

opankrede orlogsfartøj fra en fjern fortid og anvende det som mit ”skrivebord”. Så hver gang jeg åbnede for min PC i de følgende år, mødte mine øjne en *”corvette danois de 30 canons, non identifiée – 1799”* – ifølge bogen er det titlen på den fine akvarel.

Korvet?

Det måtte jo ske – med min baggrund som marinehistoriker og med en ledig stund - kunne denne titel ikke få lov at stå uudforsket. En dansk *korvet* på 30 kanoner, udfør Marseille i 1799. Det rummede en modsigelse, som skulle opklares. Korvetter eksisterede simpelthen ikke i den dansk-norske orlogsflåde i 1799.

Korvetten var som type en fransk opfindelse. Den franske korvet var et fuldrigget skib, dvs. med ræer på alle tre master som en fregat, men med et glat dæk uden bak og skanse, således at den kun førte sin bevæbning på et enkelt, åbent batteridæk. Den var størrelsesmæssig betydelig mindre end den franske flådes store fregatter.

Korvet-klassen blev først indført langt senere i den danske flåde. Den afbildede *”corvette danoise”* måtte derfor – efter dansk klassificering - være en *fregat*, hvoraf den dansk-norske flåde havde flere klasser, varierende i antallet af kanoner og deres størrelse.

I 1799 var der ifølge flådelisten følgende fregatter: ST. THOMAS, CRONBORG,

STORE BELT og FRIDERICHSVÆRN. De var alle søsterskibe, konstrueret af fabriksmester H. Gerner i årene 1779-1783. De var 130’9” i længden og førte 36 stk. 12 pds. jernkanoner.

HAVFRUEN, THETIS, FREIA og IRIS var også søsterskibe – de største i datidens fregatklasse. De havde efter flådelisterne en bevæbning på 40 stk. 18 pds. Kanoner. Deres konstruktør var Stibolt og de målte i længden 148’ – 6 meter længere end Gerners 36 kanoners fregatter.

Udover disse klasser fandtes der andre – i vore dage kaldes de prototyper – der var resultatet af en overgangstid, hvor man eksperimenterede med fartøjer, der lå mellem de gængse klasser – fregatter, der kunne erstatte mindre orlogskibe, og andre fregatter, der kunne erstatte de mindre brigger. I den dansk-norske orlogsflådes lister for 1799 optrådte følgende:

TRITON 24 stk. 12 pds. kanoner, 130’ lang, konstrueret af Stibolt

NAYADEN 40 stk. 12 pds. kanoner, 140½’ lang, konstrueret af Hohlenberg

HVIDE ØRN 24 stk. 8 pds. kanoner, 129’2” lang, konstrueret af Hohlenberg.

Så meget for flådelisterne. Det næste skridt - historisk metodisk – var at få fastslået, hvilke af disse skibe, der befandt sig i Middelhavet i 1799, hvor de kunne være blevet underkastet

Antoine Roux's skarpe øje og spidse pen.

Dansk norske fregatter i Middelhavet 1799

I 1790'erne var der en betydelig aktivitet af danske orlogsskibe i Middelhavet. I den turbulente tid efter udbruddet af den franske revolution fulgte en ufredsperiode, der krævede "politiarbejde" i form af konvojering af danske handelsskibe i Middelhavet.

I 1799 var der derfor en kommen og gåen af danske orlogsfartøjer, der dels beskyttede handelsskibe i konvoj, dels bragte gaver til Barbaresk - staterne i Nordafrika og dels holdt disses kapere i ave, når de ikke fulgte de aftaler, der var indgåede. To år før – i 1797 – havde dette ført til direkte væbnede konfrontationer mellem danske orlogsskibe og kapere udfor Tripolis. I 1799 opererede en eskadre på tre fregatter og tre brigger i Middelhavet. De tre fregatter var TRITON, NAYADEN og HVIDE ØRN – alle skibe, der fik et kort, men dramatisk liv i den dansk-norske orlogsflåde. Endnu en fregat kom til at optræde i Middelhavsområdet i 1799: HAVFRUEN, der kom til at være eskorte for dette års presentskib MINERVA til Algier. Fregatten fik afsejlingsordre i juni til Algier og derefter blev hun involveret i en affære ved Gibraltar i december, da hun konvojerede danske handelsskibe hjem. HAVFRUEN, under kommando af J. van Dockum, skød med

skarpt mod engelske fartøjer, der ville visitere den danske konvoj. Affæren endte i en diplomatisk stilstand, og konvojen fortsatte uden flere afbræk til Danmark. I forbindelse med denne undersøgelse har det været vanskeligt at kortlægge HAVFRUEN's bevægelser i Middelhavet i efteråret 1799, men der er en mulighed for, at hun på et eller andet tidspunkt har ligget for anker på Marseille's red.

Gennemgår vi resten af de dansk-norske fregatter og deres bevægelser i 1799, kan vi udelukke dem som model for Antoine Roux' skibsportræt. IRIS var i 1799-1800 på togt til Ostindien, FREYA var i 1798-99 stationsskib i Vestindien og blev afløst af THETIS, som lå her i 1799-1800. Begge disse fregatter kan derfor ikke have optrådt i Middelhavet i denne periode. Alle Gerners fregatter var små og godt oppe i årene. De var henvist til mere ydmyg tjeneste. CRONBORG og STORE BELT var lagt op, ST. THOMAS var vagtskib i Sundet 1799-1800 og endelig var FREDERIKSVÆRN kadetskib både i 1798 og 1799.

Efter gennemgang af flådelister og andet historisk kildemateriale står vi nu med fire fregatter, der kan have været i Middelhavet og dermed være afbildet på Antoine Roux's akvarel: HAVFRUEN, 40 stk. 18 pds. kanoner, NAYADEN, 40 stk. 12 pds. kanoner, TRITON 24 stk. 12

pds. kanoner og HVIDE ØRN, 24 stk. 8 pds. kanoner.

Nu er man som historiker i den heldige situation, at næsten alle konstruktionstegninger til dansk-norske orlogsfartøjer er bevaret i Søetatens kort – og tegningssamling på Rigsarkivet. Dette utroligt værdifulde kildemateriale indeholder tegninger af samtlige kandidater, sidetegninger, sejltegninger og udsmykninger. Der til findes samtidige modeller på Orlogsmuseet af to af fregatterne. Lad os nu sammenligne disse tegninger og modeller med Antoine Roux' skibsportræt.

HAVFRUEN

Tager vi først fat på den største af fregatterne, HAVFRUEN, er dette skib det nærmeste til udelukkelse som kandidat. Fregatten var den største af denne type i orlogsflåden – og tillige stor også efter andre nationers målestok. Med en hovedbevæbning på fyrre kanoner, fordelt mellem 26 stk. 18 pds. på batteridækket, og 14 stk. 6 pds. på skanse og bak er det vanskeligt at få dette skib til at passe på den erfarne skibsportrætsmalers beskrivelse af en korvet på 30 kanoner. Et hurtigt blik på HAVFRUEN'S originale sidetegning i Rigsarkivet afslører, at her står vi overfor en fregat med 13 kanonporte på hver side af batteridækket, fem porte i den faste skanseklædning samt

to udskæringer til skyts på bakken – fuldstændig i overensstemmelse med flådelistens bestykning. Den faste skanseklædning er også karakteristisk og optræder ikke på Antoine Roux' skibsportræt. Exit HAVFRUEN.

NAYADEN

Med udgangspunkt i antallet af kanoner må næste kandidat være NAYADEN, bevæbnet med fyrre stk. 12 pds. kanoner. En nærmere gennemgang af flådelisterne afslører, at denne bevæbning fordeler sig på 28 stk. 12 pds. kanoner på batteridækket, og 8 stk. 4 pds. kanoner samt 4 stk. 18 pds. karronader på skansen. På de i Rigsarkivet bevarede originale konstruktionstegninger viser sidetegningen en række kanonporte på batteridækket. Her er angivet 15 stk. mens skansen har 2 store og 3 små porte. I anmærkningerne i "den sorte registrant" på Marinens Bibliotek tilføjes, at i krigstid blev NAYADEN bevæbnet med yderligere 4 stk. 12 pds. kanoner og 4 stk. 24 pds. karronader. NAYADEN har dertil en fast skanselønning – der for øvrigt vises i alle de samtidige afbildninger af affæren ved Tripolis 1797.

Her har vi altså både konstruktions-tegninger og næsten samtidige afbildninger, der bekræfter dette markante træk ved NAYADEN. Fregatten var også det første skib, som den dygtige



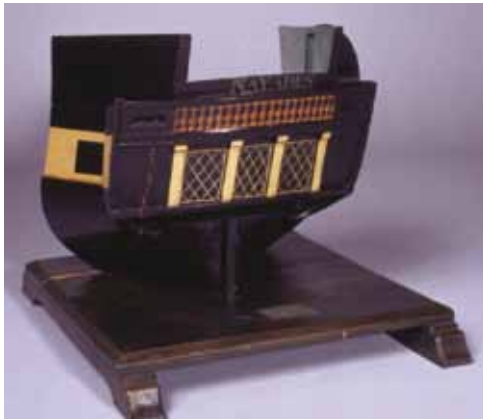
Tripolis 1797 – en dansk eskadre nedkæmper kapere udfor tripolis. NAYADEN ligger forrest i venstre side af dette billede og fremviser tydeligt sit batteridæk, de manglende sidegallerier og med det faste skansedæk som ikke optræder på Antoine Roux' skibsportræt fra 1799. (Maleri af c.c. Parnemann. handels – og søfartsmuseet på Kronborg)

konstruktør Hohlenberg fik lov at bygge. Hohlenberg lagde vægt på at forbedre skudfeltet for og agter, med et stærkt indsnævret agterskib til følge. Det var en så gennemgribende innovation, at der blev bygget modeller af både for- og agterskib, for at man kunne danne sig et indtryk af det færdige skib.

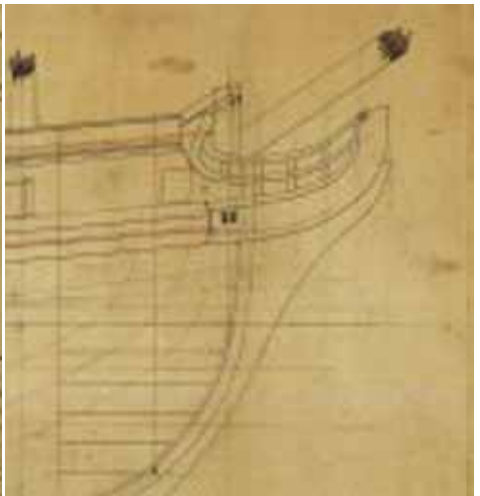
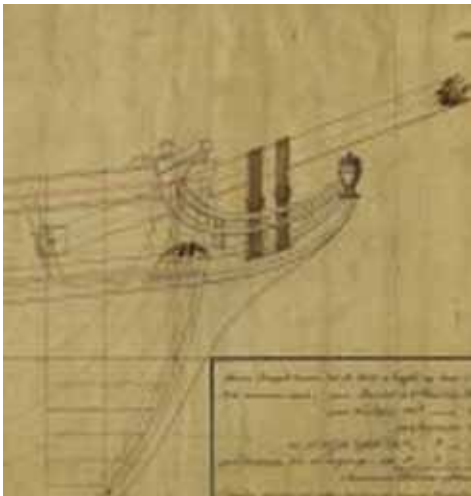
Dette agterskib er væsentlig forskelligt fra Antoine Roux' billede, der viser de klassiske sidegallerier. Hertil kommer, at efter de originale konstruktionstegninger er NAYADEN udstyret med femten kanonporte

på batteridækket, og hertil porte på skansen. Antoine Roux' skibsportræt viser et fartøj med tretten porte på ét enkelt batteridæk – ganske som på en fransk korvet.

Endelig viser bovsprydets hældning, at portrættet afbilder de nye Hohlenbergske fregatter. Både HVIDE ØRN og NAYADEN havde en mindre hældning på bovsprydet end tidligere skibe fra Gerners og Stibolts tegneborde. Vurderinger af et skibsportræts detaljer vil altid være åbne for diskussion,



Model af for – og agterskib på NAYADEN 1796. Dette var fabriksmester Hohlenbergs første konstruktion med det karakteristiske indsnævrede agterskib. Forstavnen bærer også præg af Hohlenberg: bovsprydet har en markant lavere hældning end den traditionelle i den danske flåde. (Orlogsmuseet)



Udsnit af de to sidetegninger- NAYADEN 1796 til venstre og TRITON til højre, der viser forskellen i hældningen af bovsprydet på Hohlenbergs og hans forgænger Stibolts konstruktioner.

Hohlenbergs konstruktioner, det gælder både for NAYADEN og HVIDE ØRN har en vinkel mellem vandlinie og bovsprydet på 20°, mens TRITON har en mere "potent" vinkel på 35°. (Søetatens kort- og tegningssamling)

men det virker åbenlyst, at Roux' korvet har en hældning på bovsprydet, der ligger nærmere 35' end de 20', som er markante for Hohlenbergs konstruktioner.

NAYADEN må, på baggrund af de ovenfor nævnte markante detaljer, det indsnævrede agterskib, den faste skanseklædning og sit lave bovspryd kasseres som kandidat til vores skibsportræt.

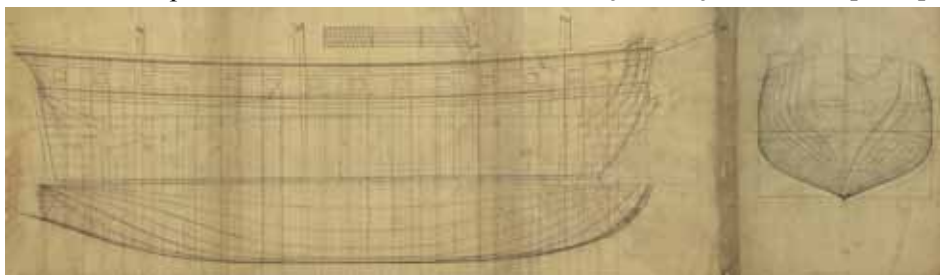
En enkelt ting til: Holck bemærker i sin fortrinlige afhandling om "Den historiske modelsamling" 1939, at dette skib fik gaffel og bom i stedet for mesanrue – det er korrekt, men både Gerners og Stibolts fregatter havde den samme rigning, så desværre kan denne detalje ikke benyttes til identifikation af vores skibsportræt.

HVIDE ØRN

Denne fregat var Hohlenbergs andet forsøg på at bygge fregatter. Skibet havde efter tegningerne fjorten kanonporte i batteriet, numeret med 24 stk. 8 pundige kanoner samt på skanse og bak 6 stk. 8 pundige haubitsere. Her rammer vi det magiske tal 30 kanoner, som angivet af Antoine Roux. HVIDE ØRN havde dertil ikke nogen markant skanse og bak- endnu et fingerpeg mod en fortolkning af skibet som en korvet i fransk betydning.

Men – Hohlenbergs lille fregat har stadig det karakteristiske indsnævrede agterspejl og lave hældning af bovsprydet, der stempler hende som en dårlig kandidat til skibsportrættet.

En model på orlogsmuseet viser med al tydelighed, at HVIDE ØRN ikke havde sidegallerier, og sidetegningen til dette fartøj viser fjorten kanonporte på



Sidetegning og spanterids til fregatten HVIDE ØRN konstrueret af fabriksmester Hohlenberg 1798. Fregatten blev uden prøvesejlads sendt direkte til Middelhavet i 1799 og forliste i december måned udfor Korsika. Det er ikke umiddelbart klart, hvordan hun har set ud, men en model på orlogsmuseet viser med al tydelighed, at det indsnævrede agterskib ikke gav plads til de traditionelle sidegallerier, ligesom bovsprydets lave hældning stemmer overens med hendes forgænger NAYADEN. (Søetatens kort- og tegningssamling. Rigsarkivet)

batteridækket, én mere end markeret på Antoine Roux' billede.

HVIDE ØRN kommer tættere på skibsportrættet med sit glatte batteridæk uden bak og skanse, men udskiller sig ved de manglende sidegallerier og det lave bovspryd. Det er derfor sikkert, at HVIDE ØRN i sin korte levetid ikke har været modellen for Antoine Roux' "corvette danoise" udfor Marseille i 1799.

TRITON

Den sidste kandidat er Stibolts fregat fra 1790. Her har vi en mindre fregat med et klassisk agterspejl og sidegallerier, samt en bevæbning på 26 stk. 12 pds. kanoner og 4 stk 12 pds. haubitsere, en samlet armering på 30 stk. skyts- præcis hvad Roux angiver på sit portræt. Hvad

der også passer er et dæk uden bak og skanse og ingen fast skanseklædning - præcis hvad Roux viser.

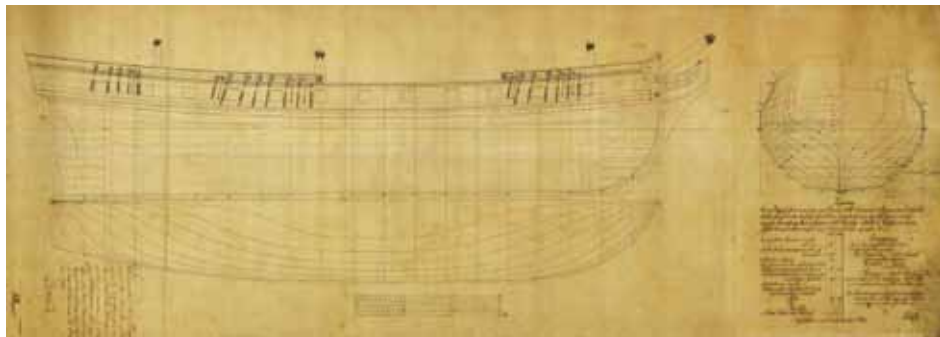
En sammenligning mellem de originale ornamentstegninger af sidegallerierne og Roux' skibsportræt lader næppe nogen tvivl tilbage. Det skib, Antoine Roux stod og lavede en akvarel i 1799 - med næsten fotografisk nøjagtighed - må være den danske fregat TRITON, bygget i 1790 af fabriksmester Stibolt, på tog i Middelhavet i 1799.

Og dog.....

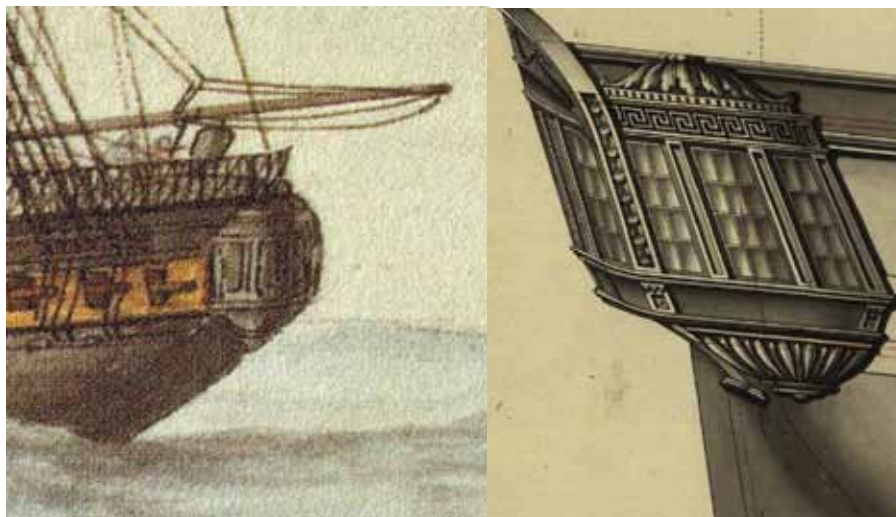
Man skal aldrig blot samle beviser på sine teser - det er nødvendigt at opstille en antitese. Er der i denne forholdsvis enkle bevisførelse mangler og fejl ? Hvad er det egentlig, som skibsportrættøren Antoine Roux har lavet - hvordan, og hvem er han ?



Samtidig model af HVIDE ØRN 1798. Hohlenberg var indædt modstander af "pynt" på flådens fartøjer og det fremgår tydeligt af denne model. For at få et bedre skudfelt agterud, er der ikke bygget sidegallerier på hans udkast til fremtidens orlogsfartøjer.



Sidetegning og spanterids af fregatten TRITON 1790. Konstruktionstegningen viser det samme forløb af lønningen, som vises på skibsportrættet, ingen markeret fast skanse og bak. På Antoine Roux' afbildning forekommer kun finkenettet langs med lønningen. Dette er ikke vist på konstruktionstegningen. Finkenettet blev om dagen brugt til at opbevare mandskabets hængekøjer, der på denne måde ydede en vis beskyttelse mod musketkugler og splinter i kamp. (Søetatens Kort- og tegningssamling, Rigsarkivet)



Til venstre et udsnit af Antoine Roux' akvarel af en ukendt dansk korvet fra 1799. Til højre den originale ornamentstegning af sidegalleriet på fregatten TRITON fra 1791. Af de fire dansk-norske fregatter, der var i Middelhavet 1799 var der kun to med sidegallerier, de andre var konstrueret af fabriksmester Hohlenberg og havde hans karakteristiske indsnævrede agterskib – uden sidegalleri. Det andet skib med sidegalleri, HAVFRUEN, var en stor fregat, der ikke kunne betegnes som korvet.

Antoine Roux er vel nok den fornemste repræsentant for den genre, der kaldes skibsportrætmalere.

Han levede fra 1765 til 1835. Hans familie havde rod i Marseille, og ejede en sommerbolig ”Montaudis” lidt udenfor byen. Herfra var en udsigt til byens red, der altid var fuld af skibe, der ankom, afgik eller lå for anker. Han tilbragte megen tid her, med en træplade med tegnepapir på knæene, og udførte mange croquis’er af de passerende sejlskibe under deres manøvrer. I modsætning til vores Eckersberg, der anvendte perspektivkasser og andre optiske hjælpemidler til sine fine marinemalerier, benyttede Antoine Roux kun sit øjemål og en formidabel evne til at levendegøre skibene i sine små, hurtige skitser. Antoine fik megen ros for sine skitser og omkring 1800 begyndte han at lægge mere i sine afbildninger af skibe, der kom til Marseille. Han gik over til at male akvareller og trådte samtidig ind i en stor række af malere, der levede af deres kunst.

Disse kunstnere havde et specielt håndværk: de malede billeder af skibe, der kom til deres havn – enten på bestilling eller på forventet efterbevilling. De var bundet af en proces, der først og fremmest krævede en sans for naturalisme og detaljer. Dette var nødvendigt for at kunne tilfredstille køberen, der i kraft af

sit kendskab til eget skib, ikke ville tolerere fejl i et portræt af det skib, han kendte i bund og grund.

Et skibsportræt vil derfor næsten altid være nøjagtigt i detaljer, selv om det kunstnerisk kan forekomme noget ufuldkomment – i kraft af at være et bestillingsarbejde. Antoine Roux mestrede denne kunstart, ikke alene i detaljerigdommen, men også i en næsten fotografisk fuldkommenhed i sine afbildninger. Det findes der talrige beviser på.

Men netop portrættet af den ”danske korvet på tredive kanoner” lader nøjagtigheden stå åben: det er klart fra titlen, at det *ikke* drejer sig om et bestillingsarbejde – i det tilfælde ville der ikke være tvivl om skibets navn. Antoine Roux har afbildet et skib, som lå på Marseille’s red og som han har malet og derefter tilføjet de oplysninger, som han kunne uddrage af det, han så: et dansk flag, et batteridæk på 13 kanonporte og et sidegalleri.

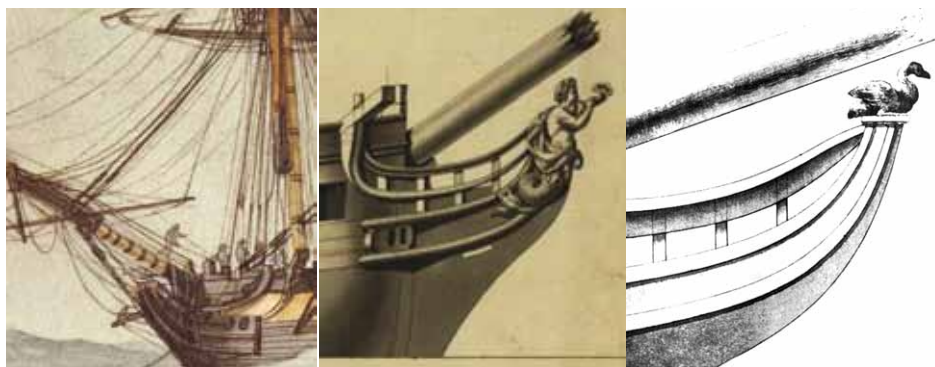
Stort set alt peger mod, at dette er et portræt af fregatten TRITON, men selve galionsfiguren åbner for en anden fortolkning. Havde den været en allegorisk figur, således som det vises i ornamentstegningen for fregatten TRITON: den græske havgud med sin fiskehale og overflødighedsshorn, ville der ikke have været nogen tvivl tilbage. Men ser man nærmere på galionsfiguren

på Antoine Roux' skibsportræt, ligner den i forbløffende grad den lettere oppustede svane, som optræder på de officielle ornamentstegninger til fregatten NAYADEN. Ganske vist er der på sidetegningen til NAYADEN vist et udkast til en vase som galionsfigur, men de egentlige ornamentstegninger viser en svane. Den samme svane vises også i afbildningen af NAYADEN i affæren ved Tripolis 1797. Men når det er nævnt, er resten af galionen på Roux' portræt, med fire galionsrælinger eller -lister identisk med TRITON's galion.

Der kan ligge en forklaring i de skiftende tider i slutningen af 1700 – tallet, hvor Hohlenberg tiltrådte som ny fabriksmester i 1796. Hans nye konstruktioner gik hånd i hånd

med hans modvilje mod overflødige udsmykninger på orlogsskibene. Det ses tydeligt på hans egne skibe, men kan også have medført kraftige reduktioner i udsmykningen på tidligere byggede skibe.

Forsøg på at lokalisere det originale billede har været forgæves, så det har indtil nu ikke været muligt at komme nærmere til en tolkning af den famøse galionsfigur. Det er den eneste forhindring i en sikker identifikation af Antoine Roux' akvarel af en "corvette danois de 30 canons" som værende den danske fregat TRITON, der i 1799 har ligget for anker udfor Marseille og i hårdt vejr er ved at stryge topmasterne.



Et udsnit af Antoine Roux' skibsportræt viser en galionsfigur, der kan tolkes som en svane. Desværre har det ikke været muligt at spore originalen, så tolkningen må stadig stå åben. TRITON's galion er vist i midten – efter den originale ornamentstegning på Rigsarkivet. Til venstre vises den tilsvarende tegning af NAYADEN's galionsfigur – en svane.

(Søetatens kort – og tegningssamling Rigsarkivet)

TRITON blev bygget efter tegninger, som fabriksmester E.W. Stibolt udarbejdede i 1788. Hun blev søsat 7. august 1790. Fregatten var bevæbnet med 24 stk. 12 pds. jernkanoner og 6 stk. 12 pds jernhaubitsere, i alt 30 stk. skyts af samme kaliber. I 1798 deltog hun i Middelhavet i en af de mange episoder i konvojtjenesten, der ledte op til slaget på Reden i 1801. Øjebliksbilledet i 1799 er blot et lille pusterum i TRITON's travle tid som eskorte i Middelhavet. Hun fortsatte sin tjeneste her og måtte i 1801 opleve den tort at blive anholdt i Port Mahon på Menorca. Efter fjendtlighedernes ophør efter slaget på Reden blev hun frigivet og var udrustet de følgende år, sidst i 1807, hvor hun blev hentet ned fra Christianssand til forsvar af København. Efter bombardementet blev TRITON overgivet med resten af den dansk-norske flåde. Fregatten endte sine dage her: hun blev opbrændt udfor Saltholm af englænderne.

Her kunne historien om TRITON ende, men som marinarkæolog er man - så at sige - vant til at gå til bunds i sagerne. Selv som vrag er der historie knyttet til fregatten.

Vraget

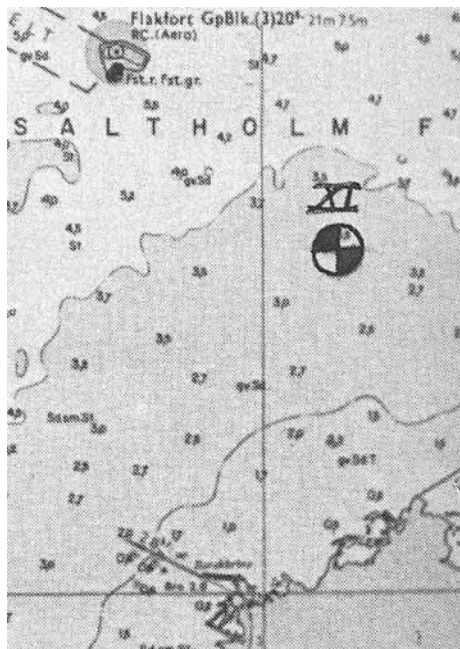
Efter en del historiske beskrivelser af Københavns bombardement og den følgende bortførelse af den danske flåde - særlig i den mere populære

ende - skulle man tro, at rub og stub blev ført til England. Det var slet ikke tilfældet. Den overmægtige engelske krigsmagt havde denne gang prøvet at gabe over mere, end den kunne sluge. Den kunne slet ikke håndtere de mange erobrede fartøjer og måtte i den følgende tid efter overgivelsen opgive det ene fartøj efter det andet.

Reden udfor København og nordefter op i Øresund kom derfor til at ligne en skibskirkegård, fyldt med strandede, sænkede og opbrændte fartøjer, fra store orlogsskibe til små pramme. Et af dem var TRITON.

Fra land fulgte man opmærksomt hele forløbet og bemærkede, at den 14. oktober stod et tremastet skib på grund på nord siden af Saltholm Flak. Kort efter stod endnu et skib på grund på den nordvestlige side af samme flak. Lodserne fra Dragør indberettede, at det første skib nok var TRITON, mens det andet var orlogsskibet MARS. I en indberetning fra kommandør Kjerulff, der havde opsynet med, hvad der skete med de sørgelige rester af den danske flåde, fortæller han, at den 5. november afbrændte englænderne de to skibe på nord siden af Saltholm. Her benævnes de TRITON og THETIS. Da den sidstnævnte fregat var kasseret i 1805 må man nok hælde til den opfattelse, at det i virkeligheden drejer sig om MARS.

I 1810 dukker TRITON endnu engang op i lodsindberetningerne. En påsejling af et vrage blev sat i forbindelse med resterne af enten MARS eller TRITON. Det medførte en eftersøgning i området, og i februar samme år kunne de melde,



Kortudsnit, der viser nord enden af Saltholm, Saltholm Flak og øverst til venstre Flakfortet. Markeringen XI angiver TRITON's formodede sidste hvilested. Den er afsat efter mærker – ofte fejlagtigt kaldt "pejlinger" – som lodserne fra Dragør har taget i 1810. De kan ofte være meget præcise, men vanskeligheden ligger i at identificere de objekter i land, som anvendes til sådanne mærker.

(Del. J. Schou Hansen)

at vraget af TRITON var fundet og stedbestemt med følgende mærker: står ud for den nordre ende af Saltholmen med Christianshavns danske kirke, over det midterste blokskib ELEPHANTEN ved Prøvestenen. Tværmærket er mere kryptisk: ”*Wandhuus nede ved Stranden Østen for Fuldmægtig Eskildsens Hus, og nogle træer Østen til Huset. Bemeldte Wandhuus skal være Østen til Træerne.*” Vraget stod på 2 favne – ca. 4 m. vand.

Dermed tørrer kilderne ud, og selv i den omfattende undersøgelse og optagning af vrage, der gennemførtes i 1845-47 for at rydde Københavns Red, omtales TRITON ikke med en stavelse. Først i 1974 dukker fregattens vrage ud af glemselens tåger. Det sker i en omfattende artikel i *Marinehistorisk Tidsskrift*, hvor et oversigtskort over vrage på Københavns Red er afmærket. Her findes et objekt – Vrage XI, TRITON – som selv i et moderne søkort stadig synes at ligge i ca. 3-4 m. vand. Positionen skal tages med et gran salt, idet den ikke betyder, at der er konstateret et vrage her, men den er tilstrækkelig præcis til at danne grundlag for en marinarkæologisk rekognoscering, der med lidt held vil kunne bringe et af vore historiske minder for dagen – to hundrede år efter hun gik tabt nord for Saltholm – i en skæbnestund for Danmark.

I mellemtiden kan vi glæde os over

det smukke portræt af en dansk fregat udfor Marseille i 1799.

Litteratur:

Bille, Steen: Det danske Flag i Middehavet i Slutningen af det 18de Aarhundrede, København 1840

Bjerg, H.C. & Erichsen, J.: Danske orlogsskibe 1690-1860, København 1980

Bjerg, H.C. & Schou Hansen, J.: Vragene i Øresund efter 1801 og 1807 Marinehistorisk Tidsskrift 1/1974

Boesgaard, N.E. & Per Eilstrup: Fjernt fra Danmark, København 1974

Degenkolv, H.: Oplysninger vedrørende den danske flådes skibe, Kbh. 1906

Feldbæk, Ole: Slaget på Reden, København 1985

Garde, H.G.: Efterretninger om den danske og norske Sømagt, Kbh. 1832

Jordening, B.W.: Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibsclasser, Tidsskrift for Søvæsen 1897.

Meissonnier, Jean: Voiliers de l'époque romantique, Lausanne 1968

Wandel, C.F.: Danmark og Barbareskerne 1746-1845, København 1919

Wandel, C.F.: Søkrigen i de dansk-norske farvande 1807-14, København 1915

Kilder:

Søetatens Kort – og tegningssamling, Rigsarkivet.

Søkrigskancelliet, Kongens Håndbøger, Rigsarkivet

"Den sorte Registrant" Marinens Bibliotek/Orlogsmuseet

Orlogsmuseets database www.orlogsmuseet.dk



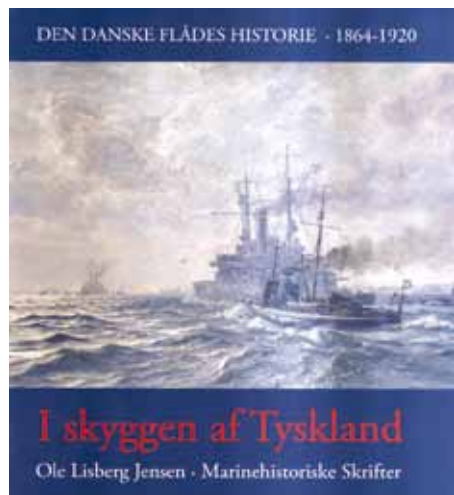
Kanonbåden STORE BÆLT var en af en klasse på tre kanonbåde bygget i 1874-75.

BOGANMELDELSER

Bøgerne kan købes/bestilles hos Statens Forsvarshistoriske Museum (tidligere Tøjhusmuseet) eller hos Orlogsmuseet

**"I SKYGGEN AF TYSKLAND" -
den danske flådes historie 1864-1920.
København 2005**

Forfatter: Museumsdirektør Ole Lisberg Jensen. 385 sider. Pris 330 kr.



I den planlagte række af værker, der kommer til at dække Flådens historie fra dens fødsel til nutiden, er det syvende bind nu blevet publiceret. Det dækker tiden fra 1864 til 1920 – en periode, der så det traditionelle sidebevæbnede krigsskibs svanesang. De glatløbende forladekanoner, som siden 1500-tallet havde været afgørende for det europæiske – og dermed verdens – søherredømme, blev i løbet af ganske få år erstattet af riflede kanoner med en overlegen skudvidde og præcision

og med projektiler, i form af granater, der på få øjeblikke kunne slå selv det største linieskib til pindebrænde.

Den danske flåde havde med hæder kæmpet i 1864 og her holdt stand både mod både Preussen og Østrig. Desværre kom det ikke til at betyde noget i eftervirkningerne af den landkrig, som blev tabt, og Danmark måtte afstå Slesvig-Holsten til den voksende tyske stormagt sydpå.

Flåden stod derfor på dette tidspunkt overfor to gennemgribende omstillinger: den tekniske udvikling, som blev et våbenkapløb, der kun er overgået i den sidste halvdel af det tyvende århundrede, og en strategisk omstilling, der indskrænkede flådens virkeområde til beskyttelse og kontrol af de indre danske farvande. Alt dette på baggrund af en europæisk politisk udvikling, hvor de traditionelle maritime stormagter, Storbritannien og Frankrig, blev udfordret af den voksende stormagt, det Tyske Kejserrige og Italien.

Det er således et overordentlig kompliceret billede, der i dette værk skal illustreres på knap fire hundrede sider. Forfatteren har derfor tilladt sig at

vægte emner, der er belyst i forholdsvis moderne værker, noget mindre end et oversigtsværk egentligt burde kræve. Det er selvfølgelig en løsning, som kan være åben for diskussion, men det forekommer rimeligt i denne række af udgivelser, som er bundne i en fælles ydre form.

I løbet af bogens 385 sider når vi dog langt ud i krogene: våbenteknologiens udvikling med de nye effektive torpedoer og miner, der i høj grad tilføjer den danske flåde slagkraft – til trods for vores lilleput-status mellem de maritime stormagter. Dampdrevne krigsfartøjer, hvis fart og uafhængighed af vinden genindfører – dog kun for en kort tid – den klassiske vædringsteknik, U-både og små hurtige torpedobåde, kapløbet mellem granater og pansring, der i sig selv standses af elementære fysiske love. Som et spændende kuriosum skal nævnes en danske søofficers rejse gennem Europa for at studere udviklingen og derigennem giver et meget levende billede af en våbenindustri, som ivrigt søger kunder og hvis maritime myndigheder ofte – lige så ivrigt – forsøger at holde på fabrikationshemmelighederne. At rejsen nogle gange tager karakter af en selskabsrejse med hustruen tilføjer blot en ekstra charme til fortællingen.

De turbulente år med mange eksperimenter og opfindelser mandede

for den danske flådes vedkommende ud i en sammensætning af enkelte pansrede kystartilleriskibe med svært artilleri, hurtige torpedobåde og u-både, samt – ikke mindst – et minevæsen, der virkelig stod sin prøve og var den afgørende faktor i opretholdelsen af den danske neutralitet under Første Verdenskrig.

Ole Lisberg bygger hovedsageligt sit værk – helt legitimt – på foreliggende publiceret materiale. Her har han især benyttet samtidige indlæg i Tidsskrift for Søvæsen – udarbejdede af søofficerer, der både var tæt på – og dybt interesserede i udviklingen af søværnet i alle dets aspekter. Vi bliver derfor præsenteret for en flådehistorie, der ikke skrives i traditionel historisk forstand. Forfatterens etnologiske baggrund træder frem – uden de egentlige historiske facts forsømmes. Men det er forfriskende, at der efter i teksten er gennemgået flådens kost i sidste halvdel af århundredet – springes direkte over til flådestyrelsens strategiske overvejelser efter 1864.

”I SKYGGEN AF TYSKLAND” kan anbefales som det værk, der for første gang samlet leverer et billede af den danske flåde og dens udvikling – både politisk, strategisk og teknisk – i den for Danmark så vanskelige tid efter 1864, gennem første Verdenskrig og frem til 1920. Bogens forfatter har haft en

lang karriere i Sverige, og selvom han i forordet nævner de anstrengelser for at fjerne hans "svedismer" er dette ikke lykkedes til fulde, men de er mere et charmerende tilskud til teksten end egentlig meningsforstyrrende.

Endelig bør fremhæves et fremragende illustrationsmateriale – her er vi nået op i en tid., hvor fotografiet er blevet almindeligt, og dette har man til fulde

draget nytte af. Et enkelt billede bør trækkes frem: blandt de mange opgaver, flåden havde, var fiskeriinspektionen under Island. Her illustreres det med et fotografi fra 1902 af chefen på HEKLA, der giver en skotsk fiskeskipper en røffel. Det er jo næsten som at være der selv !!!

Birger Thomsen

"Atlantsejlerne – Flådens inspektionsskibe i 100 år"

af Per Herholdt Jensen. Bogen er udgivet af Aschehoug Dansk Forlag A/S, København den 10. november 2005.



256 sider illustreret. Pris kr. 299.

Kaptajnløjtnant Per Herholdt Jensen har tidligere udgivet fire bøger om Grønland, herunder om de militære myndigheder, søværnets grønlandskuttere, politiets kuttere, sejlads og vejrforhold. Med denne bog

markeres 100 året for bygningen af ISLANDS FALK, som var det første skib bygget til den krævende inspektionstjeneste i de nordlige farvande. Den omfattede tjeneste ved Grønland, Island og Færøerne. Forfatteren har sat søværnets arbejde i Nordatlanten ind i en historisk ramme. Han giver en introduktion og baggrund for tjenesten, og læseren får tillige den historiske baggrund for områdernes tilhørsforhold, blandt andet hvorfor Færøerne, Island og Grønland ikke tilfaldt Norge, da Norge blev løsrevet fra Danmark. Der redegøres også for de sparsomme midler til rådighed for nybygninger i 1920'erne og 1930'erne og søværnets problemer med at anskaffe nyt materiel efter besættelsen. I forbindelse med denne opbygningsfase, som varede i knap 20 år, havde søværnet en række planer for nybygninger til Nordatlanten. Tragedien med grønlandsskibet

HANS HEDTOFT's forlis i 1959 satte for alvor skub i organisationen af en redningstjeneste i grønlandske farvande, herunder bygning af fire nye inspektionsskibe med helikoptere om bord. I en periode på 6 måneder kunne søværnet overtage fire helt nye inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-KLASSEN (1962 – 1963).

Forfatteren har meget stor erfaring fra inspektionsskibe og kuttere på såvel Færøerne som Grønland. Han er selv bidt af tjenesten i Nordatlanten, og hans store viden om emnet formidles let og elegant til læseren, uden han virker belærende - tværtimod. Man får lyst til at læse mere. Læseren får forklaret vind- og vejrforhold, bølgesystemer, baggrunden for mærkelige stednavne, fiskerimæssige forhold og meget andet. Hans udgangspunkt er en tur med inspektionsskibet TRITON i 2003 til Grønland og en tilsvarende tur året efter med THETIS til Færøerne. Forfatteren har udført et omfattende arbejde med research i gamle rapporter, breve, bøger etc., og han tager læseren med på skarpe episoder i fiskeristridigheder. Der orienteres om sejlads under barske vejrforhold, om dommedagsbølgen og om tragiske skibsforslis i isfyldte farvande. Søværnet har selv mistet to kuttere, ALKEN i 1948 og TERNEN i 1957, med alle ombordværende besætningsmedlemmer.

Forfatteren orienterer læseren om redningsoperationer med Alouette- og Lynx-helikoptere, om seismiske undersøgelser med THETIS højt mod nord, og flagudskiftning på Hans Ø, om VÆDDEREN's eksotiske togter til Sydøstasien, Sydafrika og meget mere.

Bogens historiske gennemgang er et godt grundlag for forståelsen af forholdene i Grønland, Island (som hørte under Danmark frem til løsrivelsen i 1944) og Færøerne. Der er gode ordforklaringer undervejs, så læseren får for eksempel en forklaring på stednavne så som Jakobshavn og i hvilken sammenhæng, man har brugt ordet "kolonierne".

Bogen er rigt illustreret med flotte farvefotos, ofte på to sider ad gangen. Der er en hel del skibstegninger, og baggest findes et appendix med oplysninger om egentlige inspektionsskibe og andre skibe, som har været anvendt til inspektionstjenesten. Der er oversigter over skibene med byggested, tidspunkt for kommandohejsning, deplacement, maskinsystem etc. Der findes også oplysninger om Alouette- og Lynx-helikopterne, om skibenes navne og våbenskjolde, inspektionsskibenes opgaver, besætnings organisation, 1. Eskadres organisation, Færøernes Kommando og Grønlands Kommando, Søværnet Materielkommando og sø-

værnets gradsbetegnelser, vindstyrketabeller og kildematerialer.

Der er tale om en utrolig velskrevet og flot bog, som både kan læses af folk, som i årevis har gjort tjeneste i Nordatlanten og folk, som aldrig har været der. En række fonde, organisationer og Ivittut kommune har ydet økonomisk støtte til bogen, så den kan udsendes med alle de pragtfulde billeder og kort til en overkommelig pris. Kendskabet

til søværnets mangeartede opgaver i det Nordatlantiske område har vist kun en begrænset udbredelse i Danmark. Denne bog kan være med til at rette op på dette forhold og skabe interesse for tjenesten i Nordatlanten.

Poul Grooss, kommandør,
Institut for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.



Ministrygeren ASVIG i Snedkergraven på Holmen. ASVIG var en af fire lægtvands ministrygere bygget i perioden 1960-61 under det amerikanske "cost sharing" program. Amerikanerne betalte for to enheder og Danmark for to. Det var tider. Enhederne udgik af flåden allerede i 1974. (Foto: Marinens Bibliotek)

**Referat af generalforsamlingen for
Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner
afholdt den 5. april 2006 kl. 19.30 på Orlogsmuseet**

1. Formanden bød velkommen til den årlige generalforsamling og foreslog på bestyrelsens vegne kommandørkaptajn Arne Holm som dirigent. Der var ikke andre kandidater, og Arne Holm blev valgt. Han takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, hvilket var sket i februarnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift. Der deltog ca. 60 af selskabets medlemmer i generalforsamlingen.

Dirigenten forelagde dagsordenen.

Dagsordenen i henhold til selskabets love skal som minimum indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder evt. fondsregnskaber.
4. Fremsatte forslag. (Ingen modtaget af formanden inden fristens udløb 1.2.06.)
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
6. Valg af formand
7. Valg til bestyrelsen.
8. Valg til repræsentantskabet.
9. Valg af revisor.
10. Eventuelt.

2. Herefter fik formanden ordet.

Formandens beretning er trykt på side 39.

3. Kassereren, Niels Probst, indledte med at fremlægge regnskabet for Kommandørkaptajn Sigurd Barfoeds legat. Obligationsbeholdningen er afhændet og i stedet investeret i aktier i Danske Bank, Danske Invest afd. Mix, hvilket er en forbedring på balancen i forhold til 2004 på ca. 100.000 kr., som i øvrigt kommer Orlogsmuseets Venner tilgode idet 4/5 tilfalder selskabet. Niels Probst henledte desuden opmærksomheden på en gæld til venneselskabet på kr. 43.000. I regnskabet for Marinehistorisk selskab/Orlogsmuseets Venner viser resultatopgørelsen, at kontingentindtægten er dalende p.gr.a. dalende medlemstal. Revisionshonoraret er ca. dobbelt så højt som året før, idet det havde været nødvendigt at rekonstruere regnskabet efter at den daværende sekretær var forsvundet. Der er anskaffet EDB-udstyr til den nye sekretær, Pia Kvistgaarden. Endelig forklarede kassereren, at årets resultat -36.334 kr. er misvisende p.gr. a. tilgodehavendet fra Barfoeds Legat. Herefter vil resultatet være kr. 7.000. Regnskaberne blev godkendt.

4. Dirigenten konstaterede, at der ikke var fremkommet forslag til behandling. Ifølge selskabets love skal forslag til behandling på generalforsamlingen fremsendes skriftligt til formanden senest 1. februar.

5. Kassereren foreslog uændret kontingent for det kommende år: 200 kr. for enkelt medlemmer og 225 kr. for ægtepar. Juniorer og pensionister kan betale 100 kr. Forslaget blev vedtaget.

6. Valg af formand: Poul Grooss blev enstemmigt genvalgt.

7. Fem af bestyrelsens medlemmer var på valg: Poul Grooss, Peder Ellegaard Larsen, Ole Feldbæk, Ole Lisberg-Jensen og Ejvind Vonsild. De blev alle genvalgt.

Bestyrelsen består herefter af: *Valgt*

Poul Grooss, formand	2006
Niels Probst, kasserer	2005
Trine Kjems, sekretær	2005
Peder Ellegaard Larsen	2006
Ole Feldbæk	2006
Torben Ingemann-Hansen	2005
Ole Lisberg-Jensen	2006
Henrik Muusfeldt	2005
Ejvind Vonsild	2006
Tom Wismann	2005

8. Valg til repræsentantskabet: Følgende blev valgt (nyvalg): Niels

Probst og Claus Coliander Christensen. Fem af repræsentantskabets medlemmer, som er på genvalg i år, blev genvalgt:

Det er Johannes Jørgensen, Poul Knudsen, Per Wessel-Tolvig, Torben Janholt og Bjarne Tvilde.

9. Bestyrelsens forslag om genvalg af revisionsfirmaet Kresten Foged blev godkendt.

10. Eventuelt Ole Lisberg fortalte om årets udflugt den 30.9 og 1.10 som går til Kalmar og Karlskrona. Efter afslutning af generalforsamlingen takkede formanden Arne Holm for hans myndige ledelse. Herefter viste Tom Wismann først nogle korte klip fra gamle optagelser af ”livet til orlogs”, derefter en film om bygningen af ABSALON, ”Fra stål til skib”:

Arne Holm, dirigent
Poul Grooss, formand

Marinehistorisk Selskab / Orlogsmuseet Venner

Formandens beretning

”For god ordens skyld skal jeg sige, at foreningsåret går fra den 1. januar 2005 til den 31. december 2005. Det samme gælder for regnskaberne. Hermed dækker vi det andet år af den nye organisation, hvor Orlogsmuseet herefter er underlagt Tøjhusmuseet. Museerne vil tage navneforandring, og de vil blive administreret under betegnelsen Danmarks forsvarshistoriske museer.

Selskabets aktiviteter i 2005: Selskabet har som sædvanlig afholdt fire foredragsaftener på onsdage i museets lokaler. Det drejer sig om foredrag med sømilitære emner, og bestyrelsen har i mange år haft en temmelig bred fortolkning af, hvad der er marinehistoriske emner. Det vil sige, at emnerne ikke specifikt har gået alene på Den kongelige danske Marine, men der har også været emner af generel interesse for maritimt interesserede. Mødeaftenerne har haft et tilfredsstillende antal deltagere - ca. 45 - 50 tilhørere pr. foredrag og i gennemsnit 30 deltagere til den efterfølgende spisning, snak og udveksling af vidtløftige beretninger fra de syv have.

Den årlige generalforsamling blev afholdt onsdag den 13. april 2005. Efter generalforsamlingen viste vi nogle af de gamle film fra de samlinger, som Marinens Bibliotek stille og roligt har opbygget. Det var Tom Wismann, som havde udvalgt de viste film. Der er mange flere at tage af, og det er så noget vi kan fortsætte med at glæde os over – efter generalforsamlingen, hvor Tom har udvalgt en ny samling rariteter, men der er skam også nyt imellem.

Herudover har selskabet foretaget en årlig rejse, som denne gang gik til Nordjylland. Turen er meget populær og bliver hurtigt udsolgt. Ole Lisberg har fungeret som planlægger af de årlige ture, og han kan eventuelt senere i aften orientere om den årlige udflugt i det kommende efterår.

Med de nye relationer til Tøjhusmuseet er det meget vigtigt, at bestyrelsen er orienteret om, hvad der foregår, og hvilke muligheder og begrænsninger, som Orlogsmuseet er underkastet. Siden begyndelsen af 2004 har vi etableret en kontaktgruppe be-

stående af Tøjhusmuseets direktør Ole Frantzen, formanden for Modelbyggerlauget Poul Beck, kasserer Niels Probst og jeg selv. Vi mødes ca. hver anden måned for at drøfte udviklingen, aktuelle planer, problemer og sager, herunder tilvejebringelse af fondsmidler til museets projekter. Næste år markeres for eksempel 200-året for begivenhederne i 1807. Museet har således mange interessante aktiviteter med relation til flåden og til Holmen, blandt andet ubåden SÆLEN, ombygning af arresten på Holmen til ubådsmuseum, torpedo/missilbåden SEHESTED og samarbejdet med den gamle radiostation på Holmen og med fregatten PEDER SKRAM. Det kan være, at der er spørgsmål til nogle af disse aktiviteter senere i aften. Det er jo ikke sikkert, at nogen af de herrer har set Holmens Arrest indefra, men det kan der blive rig mulighed for i fremtiden.

En del af vort samarbejde med museet baserer sig på indsamling af fondsmidler. Det vil vi fortsat gøre, men det er jo ikke sikkert at fondsmidlerne flyder lige så rigeligt som tidligere, når det nu på en eller anden måde kan opfattes

som pengegaver mere eller mindre direkte ned i statskassen.

Det kunne derfor være ønskeligt at få klarlagt mulighederne for fondsstøtte, og ved den årlige orientering af repræsentantskabet lige inden julen 2005 fik vi opbakning fra en lille arbejdsgruppe, som gerne ville se på mulighederne. Jeg skal her lige indskyde, at selskabets næstformand, kommandør Henrik Muusfelt, er valgt som ny formand for repræsentantskabet. Gruppen, som jeg lige omtalte, havde særlig indsigt i rederiernes fonde. Det arbejde fortsætter, og det har allerede givet sig udslag i et tilskud på kr. 25.000 fra A/S Dampskibsselskabet Orient's Fond, men beløbet er kommet til udbetaling efter nytår og vedrører altså ikke det regnskabsår, som jeg aflægger beretning om. Det korte af det lange er, at bestyrelsen lægger megen vægt på et frugtbart samarbejde med repræsentantskabet, således at vort selskab kan stå som formidler eller mæcen, om man vil – og på denne måde virke til gavn og glæde for Orlogsmuseet – og dermed fremme interessen for den danske marines historie, som det jo så smukt står i vores formålsparagraf.

Selskabet havde ved årets udgang 871 medlemmer, desværre en tilbagegang på 49 medlemmer. Sidste år havde vi en fremgang på 16 medlemmer. Som abonnenter på tidsskriftet har vi tillige ca. 150 medlemmer fra modelbyggerlauget.

Selskabet har i de senere år ydet et årligt tilskud til driften af museet på kr. 50.000. For det har vi fået udført en del af foreningsarbejdet i lokalerne oppe på 3. sal. Med den nye ordning kræver Kulturministeriet, at der er ”vandtætte skodder” mellem statens museumsvirksomhed og de private organisationer. I selskabet love stod tidligere, at bestyrelsesarbejdet er ulønnet. Det fik vi ændret på generalforsamlingen i 2004, så blandt andet kassereren kan honoreres (om end beskedent) for sin store indsats med regnskaber, medlemskartotek samt udgivelse af bladet. Da der heller ikke er så mange tjenende ånder tilbage på museet lægges der større byrder på bestyrelsen, og det kan være, at vi i forbindelse med arrangementerne gerne vil have en hjælpende hånd i ny og næ.

Tidsskriftet hører jo i høj grad med

til selskabets virke. Det er Niels Probst – vores kasserer – som også er redaktør. Han kommer jo på under det næste punkt, men det er jo kun om selskabets økonomiske forhold. Om bladet vil jeg godt sige, at redaktøren modtager meget godt stof, og vi har så meget orden i økonomien, at redaktøren udvider bladet fra 36 til 48 sider hvert kvartal.

Selskabet har i kraft af støtte til en række bogudgivelser modtaget et antal fri-eksemplarer af de pågældende bøger. Vi har blandt andet ydet støtte til udgivelsen af bogen om de danske ubåde af Søren Nørby og af Per Herholdt Jensens bog om ”Atlantsejlerne”. Vi har lavet læserkonkurrencer, hvor disse bøger udloddes, og det har vist sig at være populært, og det kommer blandt andet også de læsere, som bor langt fra Københavnsområdet, til gode.

Jeg nævnte tidligere, at vores rolle jo på en eller anden måde er at optræde som mæcen. Vi har over en længere periode været i færd med at anskaffe et maleri med motiv fra slaget ved Kolberger Heide. Igen – anskaffelsen trak i langdrag

i 2005, men det ankom først efter årsskiftet. Maleriet indgår nu i museets samlinger. En af grundene til at det trak i langdrag, var at sælgeren ikke ville oplyse maleriets proveniens – altså hvor det kom fra. Da vi helst ikke vil have liggende på os, at vi handler med tyvekoster, så tog det lidt tid, men alt er i orden nu. Maleriet er beskrevet i februarnummeret af tidsskriftet. Selskabet blevet betænkt med en arv fra enken efter en afdød intendant,

og de mange effekter, malerier og papirer dækker en del af søværnets virke, som ikke er særligt godt belyst, så arven har skabt glæde på museet.

Selv om vort medlemsantal er gået ned, så har vi – som det forhåbentlig er fremgået – gjort nytte efter vor formålsparagraf i det forgangne år, og jeg håber også, at medlemmerne har haft gavn af selskabets virke i 2005.

REFERAT AF GENERALFORSAMLING I OMBL TORSDAG DEN 6. APRIL 2006.

Generalforsamlingen blev afholdt på Orlogsmuseet.

Tilstedeværende: 18 laugsmedlemmer.

1. Valg af dirigent

Gert Gray Andersen blev foreslået og valgt som generalforsamlingens dirigent.

1. Formandsberetning v. Poul Beck

Poul Beck gennemgik formandsberetningen, som var omdelt i skriftlig form. Beretningen er trykt på side 45. Spørgsmål og kommentarer til formandens beretning:

Erik Erhardtsen spurgte til tidshori-

sont med at kunne rekvirere tegninger mv. på CDrom, og i den forbindelse, om der var scannerkapacitet til større tegninger. Svarene herpå var, at alt tegningsmateriale og bibliotek pt. slet ikke er tilgængeligt, idet alt er opmagasineret på Orlogsmuseets vest-magasin, hvortil laugene ikke har adgang. Når de lokalemæssige faciliteter for laugene i forhåbentlig nær fremtid er blevet klarlagt, skulle der blive mulighed for at begynde katalogisering og dermed også en elektronisk registrering og lagring af tegninger og modelbyggerhåndbog. Der blev efterlyst medlemmer, som har tid og lyst til at deltage i dette store arbejde. Der kan eventuelt opstå

problemer med scanning af store tegninger.

Iwan Hertel spurgte til nyheder til modelbyggerhåndbogen, hvorfor OMBL ikke var repræsenteret på våbenmessen i Herlev, og om man fortsat kan holde laugsaftener på Orlogsmuseet. Ang. modelbyggerhåndbogen kunne der svares som ovenfor, og at der ikke udsendes nyt materiale før det også kan gøres i samlet elektronisk form. Lauget var ikke repræsenteret på våbenmessen da der ikke var laugsmedlemmer til at dække behovet for repræsentation. Lauget har fortsat adgang til at benytte Orlogsmuseet til alle dets aktiviteter. Herefter blev beretningen enstemmigt vedtaget.

3. Regnskabsaflæggelse v. P. Maack

Peter Maack fremlagde OMBL's reviderede årsregnskab, som fremviste et positivt resultat på 9.934,45 kr. Foreningens formue andrager 71.529,70 kr. og der er skyldige omkostninger på Marinehistorisk Tidsskrift på ca. 9.000 kr. Peter Maack benyttede lejligheden til at bemærke, at OMBL kan betragtes som meget velkonsolideret.

Ole Tersløv bemærkede hertil, at det ikke bør være et formål i sig selv at samle formue. Hertil kunne svares, at det vil være dyrt at etablere nye lokaliteter, at registrere og lagre materialer elektronisk bl. a. til den kommende modelbyggerhåndbog.

Pengene skal nok blive brugt! Der var ingen yderligere spørgsmål eller kommentarer til årsregnskabet.

Medlemstallet er i sæsonen reduceret med ca. 25 personer.

Herefter blev det reviderede årsregnskab enstemmigt godkendt.

4. Fastsættelse af konting. v. P. Maack

Peter Maack foreslog på bestyrelsens vegne, at man i den kommende sæson fastholder et årligt medlems-kontingent på 175,00 kr. Der var ikke andre forslag, hvorfor det blev vedtaget at medlemskontingentet for sæson 2006-2007 skal være 175,00 kr.

5. Indkomne Forslag

Der var ikke indkommet forslag til behandling under punktet.

6. Valg til bestyrelsen

På valg til bestyrelsen for en 2-årig periode var:

Niels Probst, som var villig til genvalg.

Frank Ebbe, som var villig til genvalg.
John Andersen, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Niels Probst, Frank Ebbe og John Andersen blev alle genvalgt.

På valg som suppleant til bestyrelsen for en 1-årig periode var:

Arne Agergaard, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Arne

Agergaard blev genvalgt.

På valg som revisorer for en 2-årig periode var:

Palle Rosenvold, som var villig til genvalg.

Morten Vinter Pedersen, som var villig til genvalg.

Der var ikke andre kandidater, og Palle Rosenvold og Morten Vinter Pedersen blev begge genvalgt.

7. Eventuelt

John Andersen fremsatte bestyrelsens ønsker om at indhente så mange e-mailadresser på medlemmer, som muligt, da en stor del af den fremtidige kommunikation vil komme til at foregå elektronisk. Det blev også anbefalet, at lade disse e-mailadresser offentliggøre

i den interne medlemsliste, så kommunikationen mellem medlemmerne kan øges.

Finn Knudsen spurgte hvornår en revideret medlemsliste kan forventes udgivet. Det forventes, at en revideret medlemsliste er klar primo oktober 2006.

8. Afslutning

Gert Gray Andersen takkede de fremmødte medlemmer for god ro og orden, hvorefter generalforsamlingen 2006 var slut.

Efter en pause holdt Poul Beck et spændende foredrag om en hændelse med et amerikansk krigsskib i Stillehavet under den 2. verdenskrig.

Ref.: JA/ja



Motortorpedobåden HEJREN under høj fart. Båden var en af 19 tidligere tyske MTB'ere, som Danmark købte billigt af de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland. Bemærk det ene drejelige torpedorør der ses, som nok er et forsøg i forbindelse med udviklingen af den senere FALKEN-KL. (Foto: MAB)

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. Formandens beretning 2005 – 2006

Siden generalforsamlingen april 2005 har laugget deltaget i flere markante begivenheder og arrangementer, ligesom laugget har gennemført en række medlemsmøder og kurser.

Den officielle aflevering af dioramaet KASTELLET 1754 fandt sted i juni 2005 ved åbningen af Tøjhusmuseets særudstilling ”Rødkjolerne”. Dioramaet er udført 2004 – 2005 af Frank Ebbe, John Andersen, Lars Beierholm og Poul Beck.

I løbet af sommeren forberedte laugget modelbyggerkonkurrencen *Modelskib 2005*, der med succes blev gennemført med konkurrence, bedømmelse og udstilling i perioden 12. – 28. august 2005. Foruden de udstillede konkurrencemodeller fik laugget lejlighed til at vise en række eksempler på forskellige byggemetoder, bl.a. spantbodyggede modeller og helt enestående modeller udført i papir, ligesom der også var udstillet en lille men repræsentativ del af lauggets store tegningssamling. En måned senere blev museets særudstilling om Niels Juel åbnet, - en udstilling som i samarbejde med museet er skabt og designet af lauggets næstformand Niels Probst. Laugget støttede med forskellig hjælp, hvor især John Andersen bidrog med forslag og løsninger på den gennemførte fornyelse af udstillingsrummets lys-

anlæg.

Traditionen tro deltog laugget i *Kulturnatten* fredag den 14. Oktober 2005 på Orlogsmuseet, hvor vi viste forskellige byggetekniker og –metoder. Som sædvanlig var det en spændende og interessant aften med en helt speciel stemning og et stort besøgstal, hvor vil havde lejlighed til at tale med en masse interesserede og spørgelystne gæster.

Lauggets udstillingsmontre i museets parterreetage har i årets løb været fornyet et par gange, dels med modeller af Frank Wilquin, Ålborg, og dels med den nuværende temaopstilling om dioramaerne HOLMEN 68 og KASTELLET 1754.

På baggrund af forskellige tilkendegivelser bl.a. på den sidste generalforsamling havde bestyrelsen besluttet at gennemføre medlemsmøderne og tirsdagsaftenerne i vintersæsonen 2005 – 2006 som tema møder og kursusaktiviteter om modelbygningsmetoder og teknikker. På medlemsmøderne har emnerne været byggeteknik (skrog), tovværk og rebslagning, malerteknik og dekorationer, syning af sejl, metalarbejde bl.a. vedr. lodning, støbning og metalfolie. I tilslutning hertil er tirsdagsaftenerne gennemført som kurser i linietegning og konstruktion, hvilket sept. – dec. 2005 har omhandlet nyere

tids konstruktionsteknik ved Poul Beck, mens det jan. – april 2006 har drejet sig om 16. hundrede tallets konstruktionsmetoder ved Niels Probst. Det er tydeligt, at deltagerne har haft stort udbytte og interesse for emnerne, der bl.a. med hensyn til 16. hundrede tallets konstruktionsmetoder har givet deltagerne en ny og hidtil ukendt viden og indsigt. Antallet af deltagere har imidlertid været skuffende, hvilket har givet bestyrelsen anledning til at overveje om der i sæsonen 2006 – 2007 bør vælges en kombination af målrettede tekniske emner og forskellige relevante fordrag bl.a. om historiske emner samt besøg på beslægtede museer m.v. i Storkøbenhavn.

Julearrangementet den 2. december 2005 var igen vellykket som den særlige og hyggelige tradition det er blevet og hvorfra næsten alle vender hjem med en større eller mindre gevinst. For at leve bør traditioner imidlertid plejes og fornyes, hvilket kan forventes ved arrangementet 2006, hvor vi regner med at kunne udbygge arrangementet bl.a. med levende musik.

Holmen 68 blev officielt afleveret til museet den 27. januar 2006 ved en meget velbesøgt reception, hvor man også markerede donationen fra Tuborg-fonden til informations- lyd- og lysanlægget. Medierne var godt repræsenteret og der var både før og

efter en fin presseomtale i de store dagblade, lokal tv, lokalpressen og i forskellige fagblade. Der er imidlertid stadig forskellige ting der skal laves til modellen, først og fremmest skibe, hvoraf flere er under færdiggørelse.

Som sidste led i arbejdet med *HOLMEN 68* er Palle Rosenvold efter aftale med museet gået i gang med at systematisere og arkivere det omfattende tegnings-, foto- og opmålingsmateriale der har været anvendt ved bygningen af dioramaet.

På nuværende tidspunkt er lauget enten med byggegrupper eller med enkelte medlemmer involveret i følgende projekter til Orlogsmuseet:

Orlogsskibet *PRINDS CHR. FREDERIK 1803*, 1 : 48, der udføres af Finn Knudsen med Poul Beck som konsulent. Modellen skal være klar til museets særudstilling efteråret 2007 i anledning af 200 året for flådens ran og Englænderkrigene 1807 – 1814.

Minelæggeren *FALSTER 1965*, 1 : 50, der udføres af Kim Kanstrup.

Funktionsmodel af *MASTEKRANEN* på Nyholm, 1:16, der skal udføres af et byggehold med Frank Ebbe som formand.

Torpedobåden *GLENTEN 1933*, 1:50, der udføres af Poul Beck.

Forsøgsmodeller til skoletjenesten, foreløbig af VASA 1627, FYEN 1735, HVIDE ØRN 1798, der i målestok 1 : 50 skal udføres af et byggehold med Max Rank som formand. Modellerne er bestilt af museet som led i en nyindretning af museet i Overgaden oven Vandet.

Laugets forhold på museet er stadig lidt problematiske, idet laugets tegningsarkiv og bibliotek siden september 2005 har været opmagasineret i museets arkivrum i tagetagen. Museet arbejder imidlertid ihærdigt på etablering af nye og yderligere museumsaktiviteter på Nyholm, hvor der som en del af de udadvendte aktiviteter også indgår planer om biblioteks- og værkstedsfaciliteter for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. Det har samtidig været grunden til, at laugets bestyrelse i det forløbne år har valgt at holde laugets udgifter på et absolut minimum med henblik på senere at kunne investere i forskelligt udstyr til gavn og glæde for medlemmerne og museet. Det er dog vigtigt at understrege, at vi fortsat frit vil kunne benytte lokalerne på Orlogsmuseet ved siden af disse nye og spændende muligheder.

Som opfølgning på tidligere tilkendegivelser har bestyrelsen arbejdet på formgivning og etablering af laugets egen hjemmeside, der nu er så langt fremme, at den vil gå i luften i løbet af april 2006. Hjemmesiden indrettes med

en række emneområder, hvoraf nogle vil være statiske, som f.eks. hvem vi er og hvordan man kommer i kontakt med os og bliver medlem, mens andre vil være mere eller mindre dynamiske, som f.eks. projekter, arrangementer og dialogboks. Herudover vil der mindst en gang om måneden blive bragt nyheder om teknikker, materialer, artikler m.v.. Hjemmesiden skal ses som laugets nye udadvendte ansigt og direkte kontaktmulighed for laugets medlemmer og andre interesserede og som supplement til Marinehistorisk Tidsskrift, der fortsat vil være det formelle kontakt- og meddelelsesorgan til medlemmerne.

Samtidig med søsætningen af hjemmesiden vil der, med samme layout som hjemmesiden, blive fremstillet nye foldere til erstatning for den gamle og efterhånden forældede folder.

Afslutningsvis skal der rettes en stor tak til museet for et godt samarbejde samt en tak til bestyrelsen, arbejdsgrupperne og en- og tomandsgrupperne for en stor og engageret indsats ved de mange projekter, foredrag, undervisning m.v., der har været gennemført i årets løb, hvortil kommer medlemmernes støtte og interesse, samt ikke mindst opbakningen fra Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets venner.

Poul Beck.

Indvielse af dioramaet Holmen 68.

Fredag den 27. Januar 2006 blev dioramaet *Holmen 68* ved en velbesøgt reception officielt afleveret til Orlogsmuseet, hvor man samtidig markerede modtagelsen af en stor donation fra Tuborg-fonden til finansiering af modellens informations lyd og lysanlæg. Indvielsen var en mærkedag for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, der hermed kunne præsentere resultatet af næsten 5 års engageret arbejde med opbygning af det store diorama på 6 x 3 meter, der i målestok 1:250 skildre Holmen, som det tog sig ud en efterårsdag i 1968. Ingen ved hvor mange tusinde timer der er medgået til bygning af terrænmodellen og modellerne af de ca. 270 store og små bygninger der fylder holmene og øerne, hvortil kommer alt det andet der giver modellen karakter, bl.a. træer og buske og meget andet. I arbejdet, der oprindeligt kun skulle omfatte Frederiksholm og Dokøen, har der gennem årene deltaget 10 – 15 af laugets medlemmer, hvoraf flere stadig arbejder med bygning af de mange mange skibe, der omkring 1968 typisk lå ved Holmens broer og kajer.

Forud for arbejdet med fremstilling af terræn- og bygningsmodellerne m.v. har modelbyggerlauget udført et omfattende dokumentations- og researcharbejde, der bl.a. har omfattet en fotodokumentation af Dokøen og Frederiksholm før nedrivningerne og nybyggeriet for alvor tog fat. Herudover har laugets med uvurderlig bistand fra ikke mindst Forsvarets Bygningstjeneste, Søværnet Materielkommando, Københavns kommune, ejendomsselskabet Freja og Rigsarkivet fået stillet over 2000 tegninger til rådighed som grundlag for fremstilling af bygnings- og skibsmodellerne. Sammen med informations-, lyd- og lysanlægget giver modellen de besøgende et levende indtryk af hvad Holmen var inden området frem til 1990'erne gradvis blev afviklet som flådens værft og hovedbase. For laugets vedkommende er en stor og udfordrende opgave blevet løst til glæde for museet og dets mange interesserede gæster.

Poul Beck.

***Ekskursion til
KALMAR og KARLSKRONA lørdag-søndag den 30.9-1.10 2006.***

I 1980 lokaliserede Anders Franzén vraget af STORA KRONAN udfor Ølands sydøstkyst. Det var også Anders Franzén, der i 1956 i Stockholms havn fandt Regalskibet VASA, der kæntrede 1628 på sin jomfrurejse. VASA var som vrage næsten intakt, men sparsomt udrustet. Derimod lå STORA KRONAN, der eksploderede i Slaget ved Øland 1676, spredt på havbunden som vrage, men indeholdt til gengæld store og interessante fund, der giver et detaljeret tidsbillede af livet ombord i et orlogsskib på 1600-tallet. STORA KRONANS forlis har i høj grad haft betydning for dansk marinehistorie og er et oplagt rejsemål for vort selskab. Fundet er glimrende udstillet på Kalmar Läns Museum og medens vi samtidig er i Kalmar er der al mulig grund til at besøge Kalmar slot, den gamle velbevarede grænsefæstning mod Danmark.

Den første dag kører bussen direkte til Kalmar til disse to store historiske attraktioner.

Middagen og overnatningen sker på Calmare Hotel på Stortorget i centrum af byen med de mange maleriske træhuse.

Om søndagen kører vi sydpå til Karlskrona, hvor den svenske flådes marinemuseum er målet. Museet er efter vort sidste besøg for 10 år siden, blevet betydeligt fornyet med nye udstillinger og skibe. På vejen holder vi pause ved Brömsebro monumentet og ved Kristianopel, begge af betydning for i dansk-svensk historie.

Rejsen påbegyndes ved Valby Station på sydsiden som sidste år, går over Øresundsbroen, Kristianstad, Karlshamn, Tingsryd, Emmaboda til Kalmar, hvor vi er fremme ved 1300- tiden. Søndagens rute går sydover langs Østersøkysten til Brömsebro, Kristianopel, Karlskrona, Karlshamn, Kristianstad og retur til København, hvor vi beregner tilbagekomsten til ca. 1900.

Prisen er 1350 kr. per person i dobbeltværelse og 1500 kr. i enkeltværelse. Der inkluderes middag, 2 x frokost, morgenmad, kaffepause og museumsbesøg. (Drikkevarer på egen regning.)

Rejsen påbegyndes på Valby station kl. 0830 lørdag d. 30. september 2006.

Tilmelding til Ole Lisberg Jensen:

Tlf. 5752-8812 eller mail: henriksenlisberg@privat.dk

Beløbet skal være indbetalt før den 15. september på selskabets bankkonto:

Reg. nr. 3103, konto nr.: 4150 210860.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Aktiviteter for vintersæsonen 2006-2007

Lørdag-søndag den 30. september-1. oktober 2006.
Ekskursion til Kalmar og Karlskrona, se omtale andetsteds i bladet.

Onsdag den 1. november 2006 kl. 1930
Foredrag: "Undervandsarkæologi og marinehistorie"
Ved Flemming Moberg

Onsdag den 29. november 2006 kl. 1930
Foredrag: "Walter-ubåde 1934 – 1963"
Ved Tom Wismann

Onsdag den 24. januar 2007 kl. 1930
Foredrag: Danske internationale flådeoperationer i
fortid, nutid og fremtid
Kontreadmiral chef SOK Nils Wang

Onsdag den 28. februar 2007 kl. 1930
Foredrag: "Marinehjemmeværnets historie og udvikling"
Ved Ejvind Vonsild

Onsdag den 11 april 2007 kl. 1930
Generalforsamling efterfulgt af foresvisning af historiske film.

Efter onsdagsmøderne og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til *Trine@Kjems.com* eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmeldinger til foredrag skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag.