

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



43. årgang

Nr. 1 - februar 2010

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer i første halvår 2010

Alle medlemsmøderne starter kl. 19.30. Medmindre andet annonceres afholdes møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn.

Der vil undtagelsesvis kunne forekomme flytning eller ændring af mødernes emner, men normalt ikke af mødernes dato og tidspunkt.

I dette halvår har det dog været nødvendigt med følgende ændringer: Emnet den 3. feb. ”Om flådens 500 års jubilæum” flyttes til den 3. marts, mens det annoncerede emne den 3. Marts ”Om modelbyggerkonkurrencer og modeludstillinger” flyttes til februar/marts 2011, idet det efter aftale med museet har været nødvendigt at flytte den annoncerede konkurrence til oktober 2012.

Dette halvårs program ser herefter sådan ud:

Onsdag den 3. februar 2010 kl. 19.30.

”Noget om søhelte og skibsnavne” IVAR HUITFELDT, PETER WILLEMOES, NIELS JUEL. v/ Poul Beck.

Onsdag den 3. marts 2010 kl. 19.39.

”Om flådens 500 års jubilæum”. Om baggrund, begivenheder, bogudgivelser, udstillinger og meget mere i 2010 v/ kontreadmiral Niels Mejdal, formand for jubilæumsudvalget.

Torsdag den 8. april 2010 kl. 19.30.

Generalforsamling og en lille efterfølgende ”Historisk beretning”. Der indkaldes herved til generalforsamling i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Dagsorden ifølge laugets vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Regnskabsaflægning
4. Fastsættelse af kontingent
5. Indkomne forslag
6. Valg af bvestyrelse og revisorer
7. Eventuelt

Tirsdagsmøderne kl. 19.00 i laugets lokaler i Arresthuset, Nyholm, fortsætter frem til maj 2010. Nye og gamle medlemmer er altid her velkomne til modelsnak og til at søge relevante ideer, råd og vejledning. I forbindelse med arbejdet på modellen af DANNEBROGE og andre projekter kan man på disse tirsdage altid regne med at der er medlemmer til stede i tidsrummet kl. 10 – 21. I det nærliggende (fortsættes på inderside af omslag bagerst)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet 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:
ombf.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
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:

The Glorious First of June 3
Per Jacobsen

Slaget om Aalborg 1644 24
Jakob Ørnbjerg

Bog anmeldelse

Orlogsbriggen LOUGEN 34
Palle Thilo

Diverse

Marinehistorisk konference 38

Foredrag:
Panzer og artilleriskibe 1860-1960 40

Forslag til vedtægtsændringer 41

Forside

*Løjtnant Frantz Martin Dodt:
Briggen Lougen under Capitain
Jessens Commando angribes ved St:
Thomas af 2^{de} Engelske Fregatter^{den}
3^{die} Marts 1801. Orlogsmuseet*

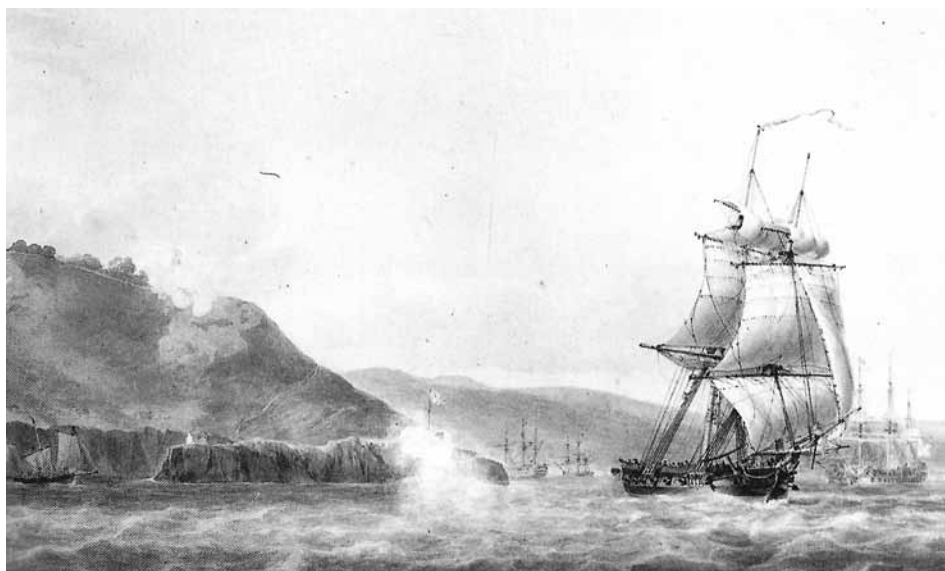
The Glorious First of June

Per Jacobsen

I slutningen af 1792 herskede der et spændt forhold mellem den britiske regering og den franske revolutionære regering, hvorfor den britiske orlogsbrig *CHILDERS* blev beordret til at foretage en rekognoscering af den franske orlogshavn, Brest. Den 2. januar 1793 åbnede forterne ved Brest ild mod *CHILDERS*, selv om der endnu ikke var erklæret krig mellem parterne (det gjorde den franske regering først 2 måneder senere). Skuddene mod *CHILDERS* var i realiteten de første skud i den langvarige maritime krig mellem Storbritannien på den ene side og Frankrig og dets allierede på den anden

side, som, med en kort afbrydelse efter freden i Amiens i 1802, varede indtil 1815¹.

Krigen blev fra britisk side ført i overensstemmelse med sædvanlig britisk strategi, hvor regeringens vigtigste instrument var flåden, hvis opgaver var at beskytte landet mod invasion fra kontinentet, beskytte egen handel og genere den fjendtlige handel mest muligt. Indsættelse af tropestyrker på kontinentet indskrænkedes til det mindst mulige. I stedet styrkede man sine allierede på kontinentet med betydelige økonomiske subsidier.



Batterierne ved Brest fyrer på CHILDERS.

Den første halvdel af denne langvarige maritime krig blev præget af 5 store søslag, hvor den britiske flåde ødelagde de franske, spanske og hollandske flåder: ”The Glorious First of June” i 1794, St. Vincent og Camperdown i 1797, Aboukir i 1798 og Trafalgar i 1805, hvortil kommer København i 1801. Det var under disse slag, hvor den britiske flåde blev ledet af fremragende admiraler som Lord Howe, Lord St. Vincent, Lord Duncan og Lord Horatio Nelson, at sejskibstaktikken nåede sin højeste udvikling, og det var resultatet af disse slag, der førte til, at Storbritannien i den sidste halvdel af krigen i kraft af et uindskrænket søherredømme kunne indskrænke sig til at blokere Frankrig, og til med egne styrker at iværksætte de begrænsede landmilitære operationer i Spanien og Portugal, som svækkede de franske hæres indsats mod Storbritanniens allierede på kontinentet. Ødelæggelsen af Frankrigs og dets allieredes flåder var også baggrunden for, at Storbritannien i de næste 100 år kunne opretholde et søherredømme, der betød, at Royal Navy som havenes politibetjent kunne hævde ”Pax Britannia” på verdenshavene.

Det første af disse afgørende søslag, ”The Glorious First of June”, fandt sted i Atlanterhavet ca. 400 sømil vest for Brest i dagene fra den 28. maj – 1. juni 1794, hvor den britiske Kanalflåde

under kommando af Richard Lord Howe mødte den franske hovedflåde fra Brest under kommando af Contre-amiral Villaret-Joyeuse. Denne sidste var under opsyn af en ”politisk kommissær”, Jean-Bon St André, udsendt af den jakobitiske franske regering. I det følgende redegøres der for slaget, dets forudsætninger og følger.

De 2 modstandere.

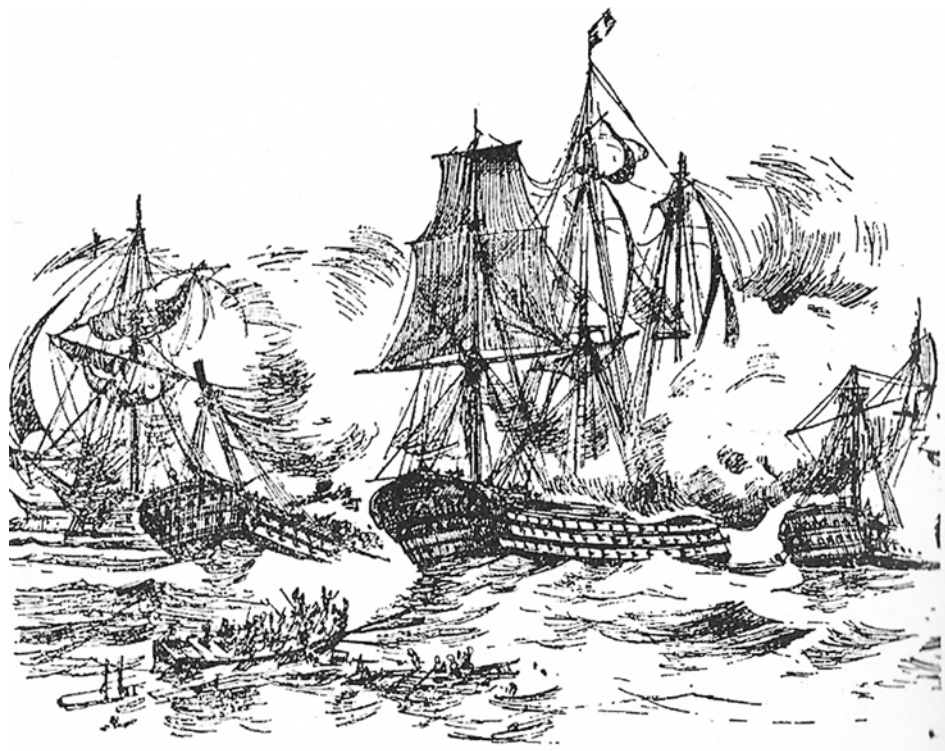
Ved krigens begyndelse blev en del af den britiske flåde, der i slutningen af 1793 udgjorde 85 udrustede linieskibe, sendt til Middelhavet under kommando af Lord Hood, medens den største del af resten blev stationeret i den Engelske Kanal som modvægt mod den franske hovedflåde, som var baseret på flådehavnene i Brest og Rochefort. Som chef for Kanalflåden beordredes den erfarne Admiral Richard Lord Howe, der på dette tidspunkt var 67 år gammel, men stadig energisk. Howe, der hejste sit flag i tredækkeren QUEEN CHARLOTTE, kunne se tilbage på en lang og succesrig karriere, og blev anset for den britiske flådes største taktiker². Den britiske flåde havde inden for få år før krigens udbrud været mobiliseret 2 gange, 1. gang i 1787 for at øve politisk pres mod Holland for at mindske fransk indflydelse i dette land, og 2. gang i 1790, da Spanierne havde erobret den britiske handelsstation i Nootka Sund ved Vancouver Island³.



Admiral Richard Lord Howe



Contre-amiral Louis Villaret de Joyeuse



Det franske flagskib MONTAGNE.



Howe's flagskib QUEEN CHARLOTTE

Ved disse lejligheder var der blevet udført reparationer på de oplagte skibe, således at flådens materielle tilstand ved krigsudbruddet i 1793 var rimeligt god.

Udrustningen af Kanalflåden tog, på grund af de sædvanlige vanskeligheder med at skaffe den fornødne bemanning, nogle måneder, og først i løbet af sommeren 1793 kunne Howe lægge ud på et togt, hvor man dog ikke fik kontakt med den franske flåde. Under dette togt benyttede Howe Torbay på den engelske sydvestkyst øst for Plymouth som ankerplads for flåden.

Herefter placerede han i slutningen af året og i de første måneder af 1794

sin flåde på den store afskærmede ankerplads, Spithead, ved Portsmouth. Under "Syvårskrigen" 1756 – 63 havde hans forgængere som chefer for Kanalflåden, Lord Anson og Lord Hawke, etableret en tæt blokade af den franske Brestflåde, men denne fremgangsmåde var Howe ikke tilhænger af, idet han mente, at den konstante blokade i al slags vejr gik for meget ud over skibenes tilstand. Han foretrak derfor at observere de franske havne med sine lettere enheder, og først selv stå til søs med linieskibene, når han havde underretning om, at den fjendtlige flåde var sejlet⁴. Valget af Portsmouth som base var imidlertid ikke det heldigste, idet det med de i Kanalen herskende strøm- og

vindforhold kunne være vanskeligt at nå den franske flåde, når denne først var stået til søs.

Den franske flåde var materielt i god stand ved krigsudbruddet, idet Ludvig XVI og hans marineministre havde udbygget flåden med en række store lineskibe (udgiften til denne oprustning var en stærkt medvirkende årsag til revolutionen). Personelmæssigt var situationen imidlertid en ganske anden. Terrorregimet under Jakobinerne havde medført en voldsom udrensning i det franske officerskorps, hvor størsteparten af de adelige officerer var forsvundet fra flåden, mange af dem fordi de var blevet guillotiners ofre eller fængslet, medens andre var emigreret. De forsvundne officerer var blevet erstattet af nye officerer, som i vid udstrækning savnede de nødvendige professionelle færdigheder. Ikke blot officererne var det gået ud over, også meget af det faste personel var blevet revolutionens ofre. Således var det særlige korps af søartillerister blevet ophævet, fordi de udgjorde en elite, der efter revolutionens idealer stred mod dens lighedsgroundsætninger⁵. Hertil kom, at Brestflåden i efteråret 1793 blev ramt af et omfattende mytteri. Det blev hurtigt kvalt ved indsats fra den franske regering, som sendte delegaten Jean-Bon André til at forestå oprydningen. Det skete med brutal effektivitet. Endnu flere

officerer og underofficerer blev ofre for udrensningen, og den unge Capitaine de Vaisseau, Villaret-Joyeuse, blev udnævnt til Contre-amiral og ny chef for Brestflåden⁶.

Baggrunden for slaget.

I 1793 kom det ikke til kamp mellem de 2 flådestyrker. Ganske vist foretog den franske admiral kortere øvelsестogter, men, ikke mindst på grund af den britiske eskadres hyppige ophold i Torbay og senere placering på Spithead, kom det ikke til noget møde mellem dem, et forhold der vakte nogen misnøje i den offentlige mening i Storbritannien⁷.

I 1793 havde de urolige forhold under revolutionen samt en fejlslagen kornhøst ført til stærk mangel på brødkorn i Frankrig, og en egentlig hungersnød truede befolkningen. Den franske regering havde derfor beordret sine agenter i USA til at foretage store kornindkøb. De franske kornskibe samledes i en stor konvoj på Hampton Roads i Chesapeake Bugten, og den franske regering sendte i december måned en mindre styrke på 2 lineskibe, 2 fregatter og en brig under kommando af Contre-amiral Van Stabel over Atlanten for at hente konvojen, der under hans ledsagelse forlod Hampton Roads den 11. april 1794⁸.

Den britiske kanalflåde, der bestod

af 34 linieskibe, stod til søs den 2. maj 1794 med en dobbelt opgave. Først skulle Lord Howe eskortere en stor britisk konvoj på godt 100 skibe sikkert ud af Kanalen, og dernæst skulle han opfange og ødelægge den franske kornkonvoj, som briterne var underrettet om. På højde med Lizard forlod Lord Howe konvojen med 26 linieskibe, hvorefter 8 linieskibe under Rear-Admiral Montagu fortsatte eskorten, indtil konvojen var på højde med Kap Finisterre. Herefter fortsatte konvojen sin rejse mod Ostindien eskorteret af 2 linieskibe, medens Montagu havde ordre til herefter med 6 linieskibe at krydse mellem Kap Ortegale og breddegraden af Belle Ile indtil den 20. maj for eventuelt at opfange den franske konvoj, hvorefter han skulle forene sig med Howe's eskadre på et rendezvous vest for Ushant⁹. Howe, der forventede, at Brestflåden ville stå til søs for at dække konvojen fra Nordamerika, kunne den 5. maj konstatere, at den franske flåde stadig befandt sig i Brest, hvorefter han stod ud i Atlanterhavet mod den franske konvojs forventede rute. Efter 14 dages resultatløs søgen var han den 19. maj tilbage ud for Brest, hvor han kunne konstatere, at den franske flåde nu var sejlet¹⁰.

Den franske regering havde fra sin minister i USA modtaget meddelelse om, at han ville sende en del af konvojen, eskorteret af 2 mindre

orlogsskibe, i forvejen, så snart det var muligt. Den sendte derfor den 11. april en mindre eskadre bestående af 5 linieskibe og nogle lettere fartøjer under kommando af Contre-amiral Nielly ud for møde denne del af konvojen på et rendezvous ca. 300 sømil vest for Belle Ile¹¹. Undervejs erobrede Nielly's eskadre en del handelsskibe og den eskorterende fregat *CASTOR* fra en britisk konvoj på vej hjem fra New Foundland¹².

Den franske regering, der forventede, at den britiske Kanalflådes tilstedeværelse i Biscaya bugten ville være en væsentlig hindring for, at den vigtige kornkonvoj kunne nå frem til Frankrig, besluttede at sende Brestflåden, der bestod af 25 linieskibe, til søs under Contre-amiral Villaret-Joyeuse, der havde sit flag hejst i *LA MONTAGNE*. Han havde ordre til at krydse i samme område som Nielly, og i øvrigt til at forene sig med denne. Flådens opgave var at beskytte den ventede konvoj, og Villaret-Joyeuse havde ordre til kun indlade sig i kamp med briterne, hvis det var uafvendeligt nødvendigt for at beskytte konvojen. For at sikre, at admiralen handlede i overensstemmelse med disse ordrer, sendte regeringen sin delegat, Jean-Bon André, om bord i flagskibet. Brestflåden sejlede den 16. maj¹³. Undervejs blev Villaret-Joyeuse, der i øvrigt på vej ud i det disede vejr havde

passeret tæt på Howe's Kanalflåde, forstærket med et linieskib fra Nielly's eskadre, således at hans styrke blev 26 linieskibe ligesom Admiral Howe's styrke¹⁴.

Da Lord Howe den 19. maj havde konstateret, at den franske flåde var sejlet, optog han straks forfølgelsen, men samme dag blev han opsøgt af en fregat med en anmodning fra Rear-Admiral Montagu om at få forstærkning. Baggrunden var, at Montagu fra et erobret skib havde modtaget underretning om, at Nielly's eskadre var i søen, og om, at Van Stabels konvojeskorte bestod af ikke 2, men 4 linieskibe. Montagu mente derfor at risikere at møde 9 franske linieskibe med sine 6¹⁵. I første omgang besluttede Howe sig for at forene sig med Montagu's eskadre for at beskytte den mod Brestflåden, som nu var i søen, men senere erfarede han fra et erobret skib, at Brestflåden var observeret på en position og med en kurs, som betød, at Montagu's eskadre var uden for fare. Herefter optog han på ny forfølgelsen af Villaret-Joyeuse¹⁶.

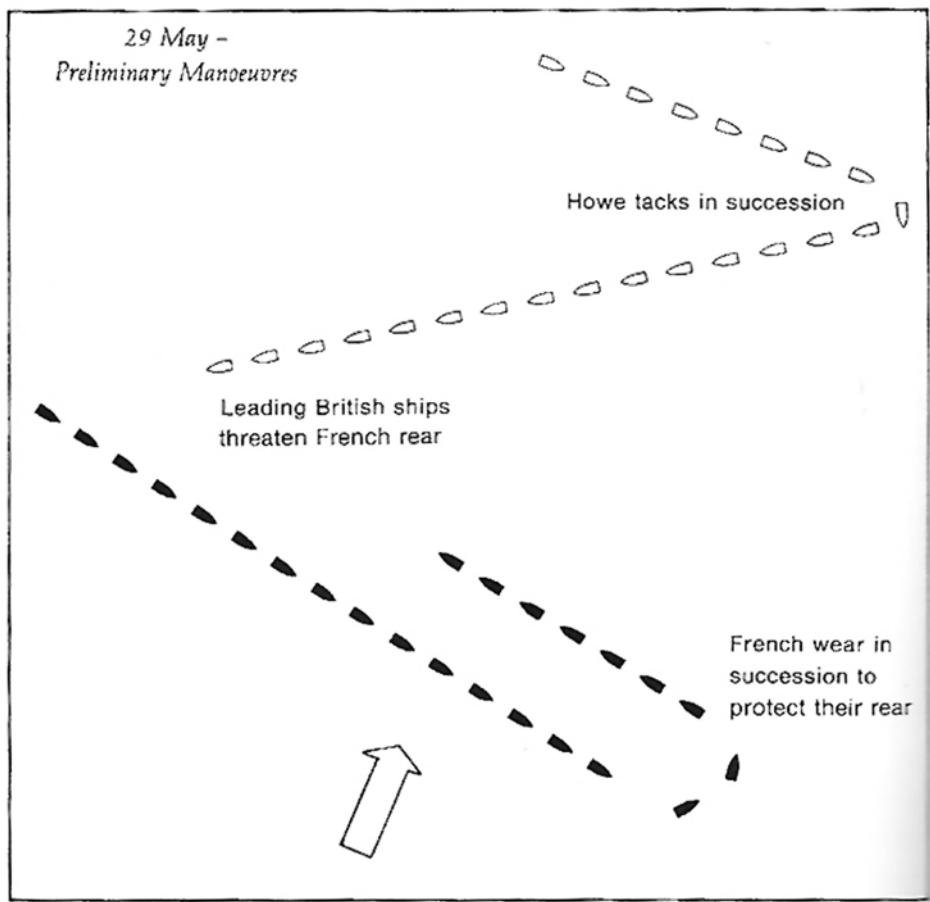
Den første kontakt mellem de 2 flåder opnåedes den 25. maj, hvor den britiske flåde observerede 2 franske korvetter, der søgte at indhente den britiske flåde, som de fejlagtig antog som den franske. De 2 korvetter blev erobret, men til de britiske besætningers

skuffelse brændt, idet Lord Howe ikke ville svække sine besætninger ved at afgive prisemandskaber¹⁷.

Træfningen den 28. maj.

Endelig den 28. maj om morgenen fik de britiske fregatter den franske flåde i sigte. Vinden var på dette tidspunkt frisk fra SW, og den franske flåde, der sejlede i 3 kolonner, lå til luvart for den britiske på vestlig kurs for bagbords halser. Med noget besvær fik Villaret-Joyeuse sin flåde ordnet i en slaglinie. I overensstemmelse med sine ordrer søgte han at drage den britiske flåde væk fra konvojens kurs, idet konvojen dog endnu ikke var i sigte. Howe's opgave var tilsvarende enkel. Han måtte primært søge at ødelægge den franske flåde, hvorefter det teoretisk burde være let at ødelægge og erobre den i så fald forsvarsløse konvoj.

Howe's første disposition var, at han detacherede en gruppe bestående af 5 linieskibe under Rear-Admiral Pasley i 74 kanoners skibet BELLEROPHON til at angribe den franske kø. De øvrige britiske skibe var 74 kanoners skibene RUSSELL, LEVIATHAN, THUNDERER og AUDACIOUS. Først kl. ca. 18 kunne BELLEROPHON åbne ild mod det agterste franske skib, 110 kanoners skibet RÉVOLUTIONNAIRE, hvis chef bevidst var sakket fra resten af den franske flåde for at beskytte de svagere skibe i den



Opmarch 29. maj

franske kø mod det britiske angreb¹⁸. I de næste 75 minutter kæmpede BELLEROPHON mod det tunge franske skib, indtil den blev afløst af de øvrige skibe i den detacherede eskadre, og i stærkt beskadiget stand kunne trække sig tilbage¹⁹. I de følgende timer gik det stærkt ud over det franske skib, der på grund af vejret ikke var i stand til

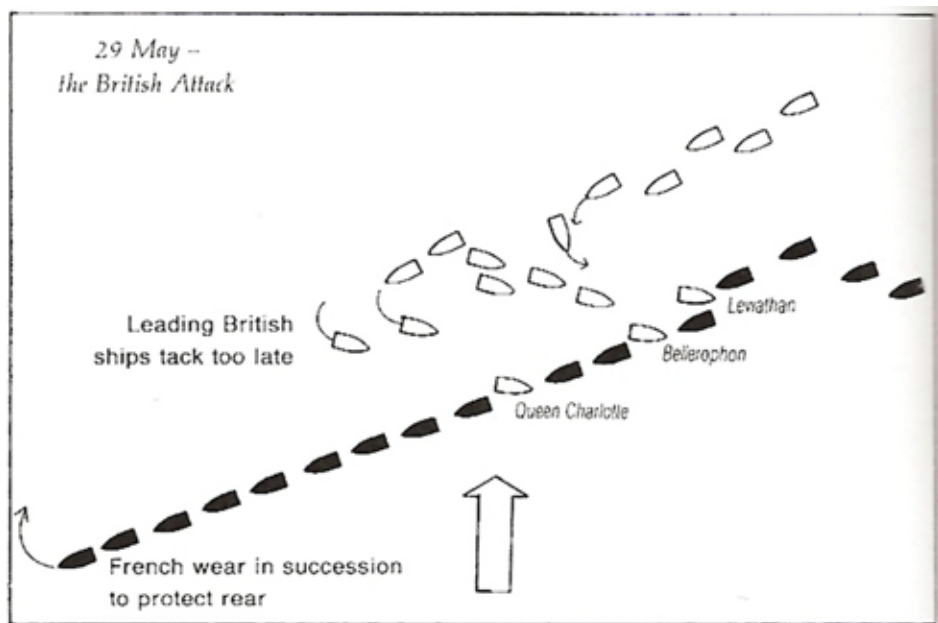
at åbne kanonportene på underste dæk. Til sidst lå det store skib hjælpeløst. Dets chef, Capitaine de Vaisseau Vandongen, var dræbt og de øvrige officerer, bortset fra yngste løjtnant, var sårede. Normalt ville skibet være blevet erobret af briterne, men kampen blev afbrudt efter et signal fra Lord Howe. Det stærkt beskadigede franske

skib mødte til sit held et af Nielly's skibe, som fik det bugseret ind til Rochefort²⁰. Den franske tredækker havde imidlertid også voldt store skader på Pasley's skibe. F.eks. var AUDACIOUS blevet så beskadiget, at den måtte sendes til Plymouth for reparation. De 2 flåder var således begge blevet reduceret med 1 linieskib. Den franske svækkelse var dog større end den britiske, et 110 kanoners skib mod et 74 kanoners skib.

Træfningen den 29.maj.

I løbet af natten mellem den 28. og 29. maj fortsatte de 2 flåder på parallelle sydøstlige kurser med ca. 3 sømils af-

stand. Den franske flåde var til luvart for den britiske, som i nattens løb vandt noget ind på den franske. Ved daggry besluttede Lord Howe at angribe den franske flåde, og han beordrede med signal nr. 78 flåden til at stagvende i rækkefølge begyndende med det første skib, der var mest til luvart. Det betød, at den britiske tète nu havde retning mod den franske kø²¹. Kort efter beordrede han flåden til at bryde gennem den fjendtlige linie for at opnå luven²². Villaret-Joyeuse beordrede nu, for at afværge truslen mod sin kø, sin flåde til at kovende efter hinanden således, at den franske flådes tète nu havde kurs mod den britiske tète, me-



Det britiske angreb 29. maj

Star Division		Center Division	Star Division
Star	Star	Star	Star
Caesar	Invincible	Ramillies	
Belleroophon	Bonaparte	Bellona x	
Leviathan	Thetis x	Alfred	
Ruffel	Gibraltar	P. George	
Marlborough	2 nd Charlotte	Montague	
H. Sovereign	Brunswick	Majestic	
Audacious	Valiant	Glory	
Defence	Orion	Hector x	
Impregnable	Queen	Alexander x	
Temerarious	Ganges x	Thunderer	
Colledon	Arrogant x		
Latona	Phaeton	Hebe x	
Niger	Southampton	Pallas x	
Venus	Procyon	Comet	
	Aquilon	Charon	

Signaltavle brugt i de britiske skibe

dens den franske kø bevægede sig bort. I mellemtiden havde Howe med signal tilladt sine skibe at åbne ild mod de franske skibe, når man passerede dem, selv om ”*the Admiral does not mean to bring them to general action immediately*”²³.

Villaret-Joyeuse’s ordre til den franske flåde om at kovende betød, at Howe foreløbigt måtte opgive planen om at gennembryde den franske linie for at opnå luven. Samtidigt med, at den franske tête begyndte at vise sig til bagbord for de britiske skibe, hvor den dækkede køens retræte, indskrænkede kampen mellem de to flåder sig til skudvekslinger på lang afstand.

Kl. 1215 beordrede Howe endnu en gang sin flåde til at stagvende efter hinanden, hvilket ville betyde, at den vil ramme den fjendtlige tête i en vinkel på omkring 40 grader. I modsætning til den 1. stagvending, hvor formålet synes at have været et samtidigt gennembrud af alle skibe fra den parallelle kurs, synes det nu at have været meningen, at gennembruddet skulle ske i kølvandsorden²⁴. Manøvren mislykkedes imidlertid, idet de første britiske skibe var for længe om at vende, og derfor kun åbnede ild mod den franske flådes tête og centrum, da man passerede dem på modsatte kurser. Kun 3 britiske skibe, flagskibet QUEEN CHARLOTTE, BELLEROPHON, der var

umiddelbart efter dette i slagordenen, og LEVIATHAN havde held til at gennembryde den franske linie²⁵. De 3 britiske skibe blev herefter lagt for bagbords halser med kurs parallelt med den franske flåde, der nu lå i læ af dem. De 2 hovedstyrker var i en periode indviklet i hård kamp på modsatte kurser, og da de britiske skibe havde passeret den franske kø, stagvendte de der var i stand til det. Det betød, at den britiske flåde nu havde vundet luven²⁶.

Howe vendte nu med QUEEN CHARLOTTE og de 2 andre skibe, der havde haft held til at gennembryde den franske linie, for at forene sig med sin hovedstyrke. 3 franske skibe var i mellemtiden drevet i læ, og var i fare for at blive erobret. Igen viste Villaret-Joyeuse, at han var en kompetent admiral. Han kovendte sin flåde endnu en gang, og reddede sine 3 skibe ved at passere mellem dem og den britiske flåde²⁷. Kampen imellem de 2 hovedstyrker havde medført adskillige skader på skibene, således måtte Villaret-Joyeuse sende 80 kanoners skibets INDOMPTABLE ind til reparation²⁸, og Lord Howe, der nu havde luven, besluttede at gennemføre reparationer af sine skibe, inden han søgte at genoptage kampen²⁹.

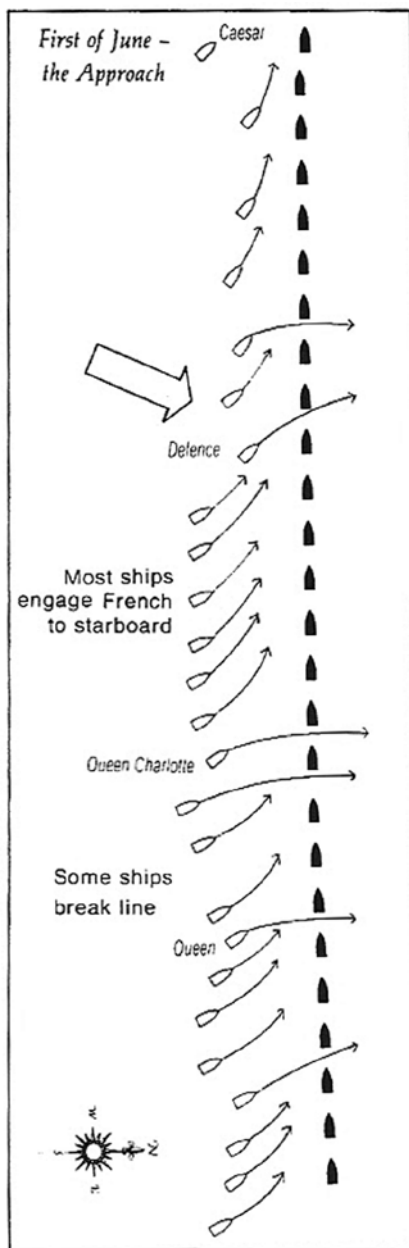
Både den 30. maj og den første del af den 31. maj var præget af stærk tåge, der forhindrede kamp mellem de 2

flåder. Ved middagstid den 31. maj lettede tågen, og fra den britiske flåde kunne man observere den franske flåde mod vest og nordvest. Howe beordrede straks forfølgelse af franskmændene, og kl. ca. 18 var den britiske flåde nået ind på en afstand af ca. 3 sømil. Howe, der stadig havde luven, ville dog ikke være i stand til at nå den position, han ønskede, før mørkets frembrud, hvorfor han besluttede at afvente daggry den 1. juni, før han indledte sit angreb³⁰. Samme dag blev Villaret-Joyeuse forstærket med 3 skibe fra Nielly's eskadre.

Slaget den 1. juni 1794.

Om morgenen den 1. juni var vinden StW, og den franske flåde lå i en langstrakt kølvandsorden for bagbords halser i læ af den britiske flåde. Howe var nu næsten i sin ønskeposition, selvom det varede 5 timer, inden han var klar til at sætte angrebet ind. Tiden blev brugt til en omhyggelig omplacering af skibene i den rette rækkefølge og med den rette afstand, og til opmarchen, der foregik i en såkaldt bagbords "Line of Bearing", hvor skibene nærmede sig modstanderens slaglinie på en skrå kurs, men på linie i forhold til det skib, der var mest til luvert³¹. Kl. 0730 åbenbares Howe's plan, idet han da sendte flåden det generelle signal nr. 34, hvori det hed:

"...having the wind of the enemy, the Admiral means to pass between the



Det britiske gennembrud den 1. juni

ships in the line for engaging them to leeward."³² .

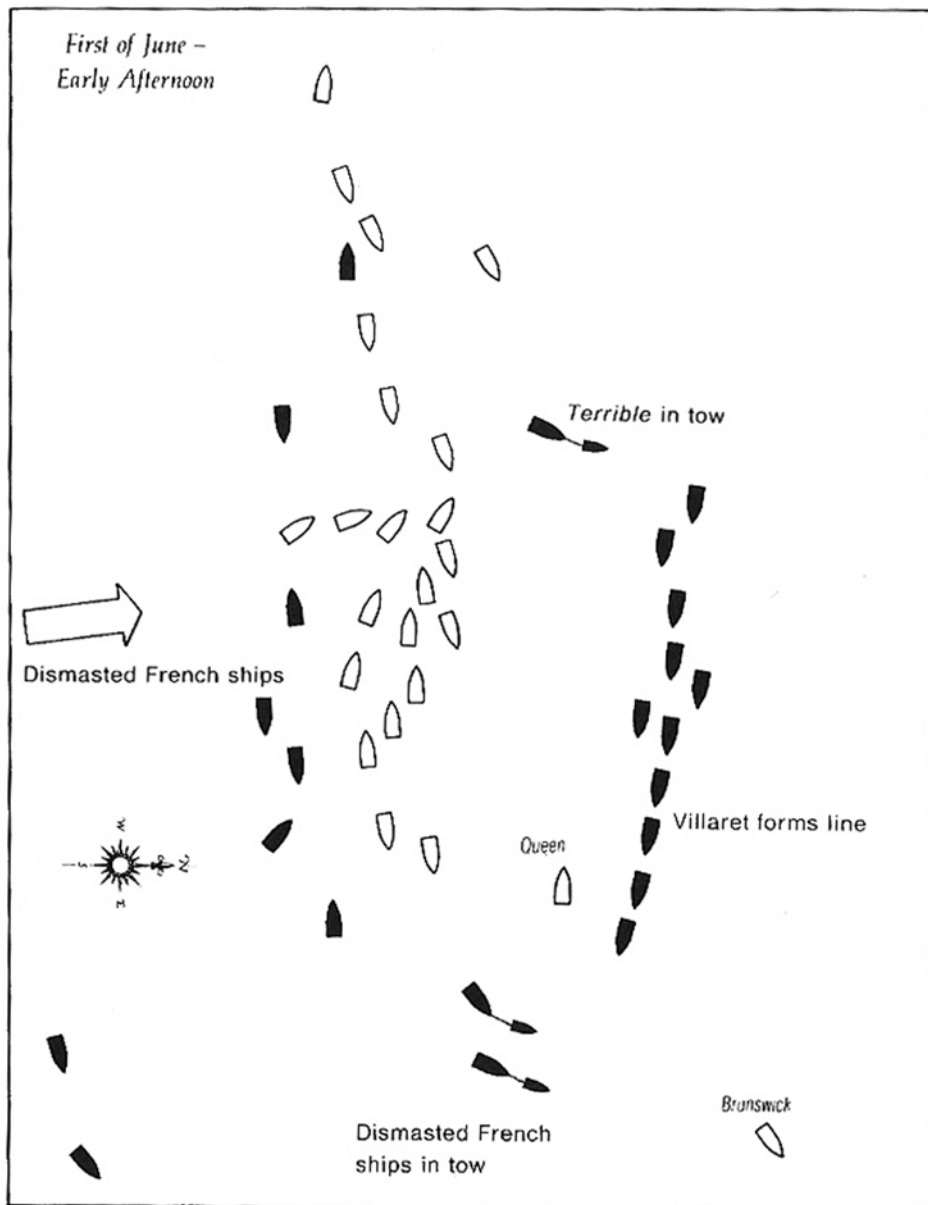
Det blev en time senere blev efterfulgt af nr. 36, hvori de enkelte skibe blev beordret til hver for sig at angribe det tilsvarende skib i den fjendtlige linie³³. Ideen i Howe's plan var således ved det samtidige gennembrud af den franske linie at rette en ødelæggende langskibs ild mod de franske skibe under passagen gennem linien, men også at forhindre, at beskadigede franske skibe udnyttede den læ position til at flygte. Hertil kom, at den læ position ville være en fordel under det fortsatte slag, idet den gav en bedre mulighed for at udnytte de svære kanoner på lineskibenes underste batteridæk. Resultatet af et sådant gennembrud ville typisk være, at slaget udviklede sig til et mêlée med kampe på klodshold mellem de enkelte skibe, hvor Howe regnede med, at de britiske skibes bedre sømandskab og artilleribetjening ville få overvægten. Howe løb naturligvis en ikke uvæsentlig risiko for at blive udsat for langskibs beskydning fra den franske flåde under opmarchen, uden at være i stand til at besvare denne ild effektivt, men med sit kendskab til det franske artilleris manglende effektivitet fandt han øjensynligt, at det var en chance, der var værd at tage. Den omstændighed, at de britiske skibe efter opmarchen kunne indlede kampen uden at deres rigning var væsentligt beskadiget af

den franske ild, viste, at hans satsning havde været berettiget³⁴.

Kampen mellem de 2 flåders têter begyndte kl. 0930, men gennemførelsen af Howe's plan lykkedes kun delvist, idet kun flagskibet QUEEN CHARLOTTE og 5 andre skibe, DEFENSE, MARLBOROUGH, ROYAL GEORGE, QUEEN og BRUNSWICK havde held til at gennemføre gennembruddet. Når planen mislykkedes, var årsagen utvivlsomt i nogen grad, at en del af skibscheferne havde misforstået meningen med signal nr. 36, og engagerede det modsvarende franske skib med deres styrbords side i stedet for at forsøge et gennembrud. Hertil kom, at skibscheferne på dette tidspunkt næppe var tvunget til at efterkomme signal nr. 34, idet signalbogen indeholdt følgende NB ved dette signal:

*"The different captains and commanders, not being able to effect the specified intention in either case (the signal applying to the passage through a line to windward or to leeward), are at liberty to act as circumstances require."*³⁵

Slaget udviklede sig nu som ventet til et mêlée med en række engagementer mellem 2 eller 3 skibe. QUEEN CHARLOTTE satte kursen mod det franske flagskib, 120 kanoners skibet MONTAGNE, men det ødelæggende



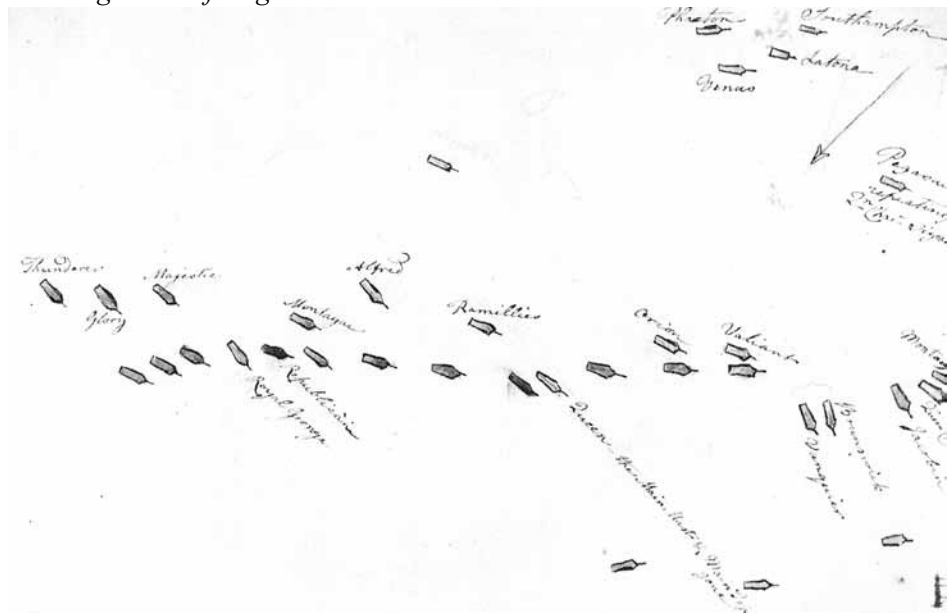
Situationen den 1. juni tidligt om eftermiddagen

angreb på dette skib blev i nogen grad forhindret af chefen for det efterfølgende franske skib, JACOBIN, Capitaine de Vaisseau Gassin. Da han blev klar over, at QUEEN CHARLOTTE ville forsøge et gennembrud agten om MONTAGNE, forcerede han sit skib tæt på MONTAGNE's agterstavn. Resultatet blev, at JACOBIN og det efterfølgende ACHILLE blev frygteligt medtagne af langskibs ild fra QUEEN CHARLOTTE, da den trængte ind imellem dem, og derefter engagerede det franske skib JUSTE³⁶. Det første britiske skib, der havde held til at foretage gennembruddet, var 74 kanoners skibet DEFENSE under kommando af Captain James Gambier³⁷. Skibet blev vold-

somt medtaget og mistede alle sine master, men fik siden assistance fra 100 kanoners skibet ROYAL SOVEREIGN³⁸.

Et andet eksempel på de hårde enkelt-skibskampe var kampen mellem det franske VENGEUR og det britiske BRUNSWICK. De 2 skibe var låst sammen af deres ankre i en sådan grad, at det ikke var muligt at åbne kanonportene på underste dæk. De britiske kanonbesætninger fyrede ikke desto mindre gennem portene og sprængte portdækslerne bort. Kampen mellem de 2 skibe varede i 4 timer, indtil VENGEUR strøg kort efter kl. 14³⁹.

Samtidig skitse af slaget



Omkring kl. 13 var slaget ved at ebbe ud. Skibene lå på dette tidspunkt imellem hinanden indenfor et stort ovalt område, idet de fleste britiske skibe stadig var til luvart af de franske. 9 franske skibe havde mistet alle deres master, medens 2 af de franske tredækkere kun havde deres fokkemast tilbage. Også mange af de britiske skibe var svært beskadigede. Det, der nu stod tilbage for de 2 admiraler, var for den ene at høste sejrens frugter, og for den anden at mindske nederlagets størrelse⁴⁰. Den, der først reagerede på denne udfordring, var den franske admiral, som beordrede sin tôte til at stagvende og forene sig med ham, ligesom han beordrede resten af sin flåde til at kovende. Ingen af disse signaler blev imidlertid adlydt, men efterhånden lykkedes det ham at etablere en slaglinie på 11 linieskibe for styrbords halser 2 sømil i læ af den britiske flåde. Den nu retablerede franske linie satte kursen mod øst med MONTAGNE i spidsen og TERRIBLE under den franske næstkommanderende som sidste skib. Den franske admiral placerede nu sine skibe i læ af den britiske flåde for at dække de mange beskadigede franske skibe, som på dette tidspunkt drev eller blev bugseret ned i læ. På denne måde reddede han 3 af sine skibe, SCIPION, JEMAPPES og MUCIUS. Da Villaret-Joyeuse var sikker på, at han ikke kunne redde flere af sine beskadigede skibe, satte

den franske linie kursen mod NW⁴². Af de resterende 7 franske linieskibe, sank VENGEUR, medens de øvrige, 80 kanoners skibene SANS PAREIL og LE JUSTE, 74 kanoners skibene L'AMERICA, L'ACHILLE, LE NORTHUMBERLAND og L'IMPÉTUEUX blev gjort til priser⁴³.

Man kunne nu have forventet, at Lord Howe ville forfølge franskmændene for at udnytte sejren fuldt ud. Det skete imidlertid ikke. Årsagen var formentlig, at hans Captain of the Fleet, Sir Roger Curtis, der troede, at den franske admiral ville søge at angribe de beskadigede britiske skibe, der var drevet ned i læ, opfordrede ham til at samle flåden⁴⁴. Resultatet blev, at Howe fulgte opfordringen, og endog kaldte 2 skibe, der var i færd med at besætte priser, tilbage.

Montagu's eskadre.

Som tidligere nævnt havde Rear-Admiral Montagu ordre til at patruljere på linien Kap Ortegale til breddegraden af Belle Ile indtil den 20. maj, hvorefter han skulle forene sig med hovedflåden under Lord Howe. Han blev imidlertid endnu nogen tid i sit tildelte område, hvor han generobrede nogle af de priser, som Nielly havde erobret⁴⁵. Da han erfarede, at Brestflåden var stået til søs og blev forfulgt af Lord Howe, besluttede han at gå til Plymouth i stedet for som beordret at slutte sig til Lord Howe. Efter hans ankomst til



Kampen mellem VENGEUR og BRUNSWICK

Plymouth den 30. maj, ankom det beskadigede AUDACIOUS også til Plymouth med underretning om træfningen mellem Kanalflåden og Brestflåden den 28. maj. Montagu blev straks sendt af sted den 4. juni med 9 linieskibe, og han nåede den 8. juni frem til det rendezvous ud for Ushant, som var beordret af såvel Howe som Admiraltetet. Her mødte han den 9. juni den franske flåde under Villaret-Joyeuse på vej mod Brest. Montagu, der var hæmmet af 2 meget langsomme skibe, vovede ikke at angribe den franske flåde, der styrkemæssigt var den britiske overlegen, selvom mange af dens skibe var beskadiget, og han trak sig tilbage. Villaret-Joyeuse

forfulgte ham i kort tid, men opgav forfølgelsen og ankom til Brest den 11. juni, medens Montagu vendte tilbage til Plymouth⁴⁶.

Den 12. juni fik den omstridte kornkonvoj fra USA den franske kyst i sigte, og den kunne sammen med Villaret-Joyeuse's flåde stå ind til Brest⁴⁷.

Afslutning.

Der er selvsagt ingen tvivl om, at resultatet af ”The Glorious First of June” var en overvældende taktisk sejr for den britiske flåde, og den blev da også fejret behørigt med besøg af Kongen ombord i flagskibet QUEEN



Samtidig skitse af slagets slutning

CHARLOTTE i Portsmouth, hvor Lord Howe fik overrakt en værdifuld æressabel.

Lord Howe er imidlertid senere blevet voldsomt kritiseret, fordi han ikke i tilstrækkelig grad udnyttede muligheden for at tilintetgøre Brestflåden, noget der sandsynligvis havde været muligt⁴⁸. De manglende bestræbelser skyldtes sandsynligvis, at den 68-årige Lord Howe selv var såvel fysisk som psykisk udmattet ved slagets afslutning, hvorfor han under en evt. forfølgelse af den franske flåde var afhængig af sin Captain of the Fleet, der hørte til den meget forsigtige officerstype. I den forbindelse bør det dog også nævnes, at det ville have styrket Lord Howe, hvis Montagu havde efterkommet ordren om at forene sig med hovedflåden efter den 20. maj⁴⁹. Lord Howe er også blevet kritiseret, fordi han ikke opsøgte den franske konvoj efter slaget. Årsagen er

utvivlsomt den samme som årsagen til, at den franske flåde ikke blev forfulgt, men man kan i med hensyn til denne kritik stille spørgsmålstegn ved, om ikke Montagu skulle have taget sin chance overfor den beskadigede franske flåde, da han mødte den ved Ushant, for derefter at koncentrere sig om konvojen⁵⁰.

Overfor den store britiske taktiske sejr står det tilsvarende franske nederlag, som på den anden side mundede ud i, hvad der ubetinget kan betegnes som en vigtig strategisk fransk sejr, da slaget resulterede i, at den vigtige kornkonvoj fra USA ankom uhindret til Brest. Dette resultat blev i Frankrig fejret som en stor sejr⁵¹. Det var dog ikke alle franskmænd, der var lige tilfredse med den franske indsats. I en senere beretning fra den erfarne franske admiral M. Kerguelen hedder det således:

”...But, what is incomprehensible, is our abandonment, upon the field of battle, of six French ships, disabled, but not subdued, which lying together in a group, kept the tri-coloured flag flying, as if stretching forth their arms to the fleet, entreating to be succoured. To recover these six ships and to take two disabled English ships at no great distance from them, it sufficed simply to put about. It is to be wished we could blot out this disgraceful event. We have thus sacrificed uselessly the men, the ships, and the interests of the Republic. But ignorance and presumption then presided over its destinies upon the ocean, and the most disgraceful defeat was transformed into a genuine triumph. We proclaimed a victory, after having lost seven fine ships that mounted upwards of 500 pieces of canon. We gave to the commander-in-chief the rank of vice-admiral, and threw flowers in the way of the representative that had embarked in the fleet, on his return to Brest.”⁵².

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelse af artiklen:

Robert Gardiner: Fleet Battle and Blockade – The French Revolutionary War 1793 – 1797, London 2001

Brian Tunstall (ed. N. Tracey): Naval Warfare in the Age of Sail – The Evolution of Fighting Tactics 1650 –

1815, London 1990

E.H. Jenkins: A History of the French Navy, London 1973

Andrew Lambert: War in the Age of Sail, London 2000

Bernhard Ireland: Naval Warfare in the Age of sail, London 2001

Peter Kemp: History of the Royal Navy, London 1969

Oliver Warner: Great Sea Battles, London 1981

Jacques Mordal: Twenty Years of Sea Warfare, London 1973

G.S. Marcus: The Age of Nelson – The Royal Navy 1793-1815, New York 1971

W.M. James: The Naval History of Great Britain, Vol. 1, London 2003

Nicolas Tracey (edt): The Naval Chronicle (consolidated edt.), London 1998

A.T. Mahan: The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793 – 1812, Vol.1, London 1892

N.A.M. Rogers: Command of the Ocean – a Naval History of Britain 1649 – 1815, London 2004

Geoffrey Callender: The naval Side of British History, London 1943

Halfdan Barfoed. England blev Verdensmagt, Fredericia 1947

Noter:

1. Marcus pag. 15.
2. Lord Howe, der stammede fra det irske aristokrati var født i

1726. Han var en af den senere admiral Ansons løjtnanter under dennes jordomsejling i 1740 – 44. Ved Quiberon i 1759 var han som chef for MAGNANIME det første skib i admiral Hawke's eskadre. Hans største bedrift var formentligt undsætningen af Gibraltar i 1782. Fra 1783 – 88 var han First Lord of Admiralty, og han havde sammen med Admiral Kempenfeldt udarbejdet den signalbog, som den britiske flåde benyttede i de sidste år af 1700-tallet og de første år af 1800-tallet, jf. Ireland pag. 130. Se også Marcus pag. 28.
3. Jf. Gardiner pag. 12 f.
 4. Se f.eks. Marcus pag. 29 f. og Gardiner pag. 14.
 5. Se f.eks. Jenkins pag. 203 ff. og 206 f. og Gardiner pag. 14 f.
 6. Jenkins pag. 209 og Lambert pag. 152.
 7. Marcus pag. 28 f.
 8. Se f.eks. Marcus pag. 31.
 9. Marcus pag. 32, Mahan pag. 125 og Gardiner pag. 132.
 10. Se f.eks. Gardiner pag. 132.
 11. Mahan pag. 123 f.
 12. Gardiner pag. 27.
 13. Jenkins pag. 211.
 14. Ibidem og Warner pag. 133 f.
 15. Mahan pag. 126.
 16. Ibidem.
 17. Gardiner pag. 27.
 18. Mahan pag. 126 ff., Gardiner pag. 128 f. og Jenkins pag. 211 f.
 19. Ireland pag. 128.
 20. Ibidem.
 21. Tunstall pag. 208.
 22. Ibidem.
 23. Ibidem pag. 208 f.
 24. Ibidem pag. 209.
 25. Ibidem.
 26. Ibidem.
 27. Ibidem pag. 209.
 28. Jenkins pag. 212.
 29. Mahan pag. 133 f.
 30. Mahan pag. 135 f. og Tunstall pag. 209.
 31. Mahan pag. 137 f.
 32. Tunstall pag. 209 og Gardiner pag. 31.
 33. Tunstall pag. 209.
 34. Ibidem og Gardiner pag. 31.
 35. James pag. 153.
 36. Tunstall pag. 209.
 37. Gardiner pag. 32.
 38. Ibidem.
 39. F.eks. Gardiner pag. 33.
 40. Tunstall pag. 210.
 41. Ibidem.
 42. Mahan pag. 145 f.
 43. 3 af priserne, L'AMERICA, SAN PAREIL og LE JUSTE, den første under navnet IMPETUEUX indgik i den britiske flåde.
 44. Tunstall pag. 210.
 45. Mahan pag. 156.
 46. Mahan pag. 157 og pag. 161.
 47. Marcus pag. 38 og Mahan pag. 161.
 48. Se f.eks. Mahan pag. 157 ff., Marcus pag. 37 og Warner pag. 135.
 49. Jf. Mahan pag. 160
 50. Jf. Mahan pag. 161.
 51. Warner pag. 136. og Ireland pag. 130.
 52. James pag. 175.



Et af flådens nyeste skibe inspektionsfartøjet EJNER MIKKELSEN.

Slaget om Aalborg 1644

Ph.d. studerende Jakob Ørnbjerg

20. juli 1644 ankrede skibet SKT. JAN fra Bergen op ud for Limfjordsbyen Aalborg.¹ SKT. JAN var et veludrustet skib på 120 læster, der var bevæbnet med 13 kanoner og 4 morterer. Den 50 mands store besætning var under kommando af den norske kaptajn Bernt Mogensen, der under SKT. JANS ophold ved Aalborg skrev en udførlig rapport over de militære operationer, som skibet her var involveret i, og de udgifter og tab, der opstod i denne forbindelse. Denne rapport befinder sig i dag på Rigsarkivet i de bevarede militære regnskaber fra Torstenssonfejden (1643-45) og er blot en af flere kilder til historien om en af denne krigs mere succesfulde danske militære operationer, der involverede både hær og flåde, og som er emnet for denne artikel.

Forklaringen på SKT. JANS tilstedeværelse ved Aalborg i sommeren 1644 skal findes i Christian 4.s dristige udenrigspolitiske forsøg på at genoprette den danske stormagtsstatus, der på alle måder var gået tabt med Danmarks store nederlag i Kejserkrigen (1625-29). Denne udenrigspolitiske linje var blevet Sverige, der i forvejen var dybt engageret på de tyske protestanters side i Trediveårskrigen

(1618-48) et nummer for stærkt, og derfor skulle Danmark nu bankes på plads en gang for alle. Den svenske angrebsplan havde derfor karakter af en knibtangsmanøvre, hvor to koordinerede angreb mod henholdsvis Jylland og Christian 4.s sydsvenske besiddelser skulle kulminere i en svensk landgang på Sjælland og et endeligt stormangreb på København. Derfor rykkede general Lennart Torstenssons 15.000 kampfærdede soldater i december 1643 op i de danske hertugdømmer Slesvig og Holsten, hvorfra de 9. januar 1644 i lyn tempo fortsatte op i Jylland. Torstenssons angreb kom godt fra start. De danske grænsefæstninger blev erobret eller omringet og da en hastigt sammenskrabet dansk forsvarsstyrke var blevet slået på flugt ved Kolding lå Jylland forsvarsløst hen.²

På trods af Kejserkrigens udplyndringer og ødelæggelser og de øgede skatteudskrivninger, som Christian 4. efterfølgende væltede over på sine undersåtter, var Aalborg i januar 1644 fortsat en velstående havneby med 3.000-5.000 indbyggere og store købmandsgårde i sten og bindingsværk. I 1639 var Aalborgs handelsflåde kun overgået af København og Århus, og frem til 1640'erne bevarede byens rige købmænd deres dominerende

rolle som eksportører af stude til de store kvægmarkeder i Nordtyskland.³ Endelig talte det også til byens fordel, at slottet Aalborghus, der lå placeret ved Limfjordens bred og den nordre bygrænse, var det økonomiske og administrative centrum i det store Aalborghus len, der strakte sig fra Ska-

gen i nord og til Mariager i syd. Denne velstand, sammenholdt med Aalborgs gode havneforhold og den derfra lette adgang til Kattegat, Norge, Vendsyssel og Limfjorden gjorde det magtpåliggende for den svenske hær at sikre sig kontrollen med dette trafikale og økonomiske knudepunkt.



Her ser vi det ældste kort over Aalborg, der blev trykt i Peder Hansen Resens Atlas Danicus. Det er tegnet i 1677, men adskiller sig ikke i særligt grad fra Aalborg i 1644. Vi står på Limfjordens nordlige bred, ved Nørre Sundby, og ser imod syd over den tæt trafikerede Limfjord mod Aalborg. Der er selvfølgelig ikke tale om en akkurat gengivelse af alle byens huse. I forgrunden til venstre ses Aalborghus slot, ligesom flere af Aalborgs andre markante bygninger også kan identificeres. Aalborgs gadenet og de mange åløb, der gennemskar byen i nord-sydgående retning, er også ret præcist gengivet.

I takt med at de svenske soldater rykkede nærmere, begyndte mange aalborgensere derfor at pakke deres skibe med familier og ejendele i håb om at kunne undslippe svenskerne af søvejen. Viborg faldt i svenskernes hænder 16. januar, hvorfra Torstensson sendte et regiment ryttere under ledelse af oberst Helmuth Wrangel af sted til Aalborg for at sikre hærens overgang til Vendsyssel. Hverken den lokale lensmand eller Aalborgs magistrat gjorde noget forsøg på at organisere et forsvar af byen, så 18. januar var det biskoppen over Aalborg Stift, der i henhold til en lokal anekdote overgav byen til Wrangels tropper.⁴ Også vintervejret var på svenskernes side, da aalborgensernes planlagte flugt via søvejen blev forhindret af storm, modvind og hård frost. Skibene kom altså ikke ud af stedet, hvormed størsteparten af Aalborgs handelsflåde samt en mængde kostbarheder og gods med lethed kunne konfiskeres af de svenske soldater.⁵

Efter at have nedkæmpet en lokal bondehær ved Nørresundby og besat Vendsyssel, tog Wrangel fat på at sikre sig kontrollen med Aalborg, hvor intet blev overladt til tilfældighederne. Aalborghus slot, hvor en stærk svensk garnison blev placeret, fik, med tvangsudskrevne borgere og bønder som arbejdskraft, forstærket og forbedret sine befæstningsanlæg, og

der blev slået bro over åen Østerå, så der var forbindelse mellem Aalborghus og Aalborgs havneområde. Endelig anlagde Wrangel en pontonbro over Limfjorden, så hans soldater hurtigt kunne komme frem og tilbage mellem Himmerland og Vendsyssel.⁶

Anledningen til disse byggeprojekter var, at Torstensson havde udset Aalborg til at være et af udgangspunkterne for den kommende invasion af Fyn og Sjælland.⁷ Til dette formål blev der udstationeret tre svenske regimenter af fodfolk i Aalborg og i landsbyerne rundt omkring Aalborg blev store rytterskarer indkvarteret under Wrangels kommando.⁸ Det var Torstenssons plan, at de små skuder, der lå i Aalborg, skulle betjenes af svenske og finske skibsfolk, og fragte Wrangels rytteri over til de danske øer, mens de tre fodfolksregimenter skulle sejle med de svenske krigsskibe, der nu var ankommet til Aalborg. I maj fik Torstensson, der havde opslået sit kvarter i Haderslev, besked om invasionsforberedelserne var godt undervejs i Aalborg. Wrangel havde opmagasineret store mængder tvebakker, saltet oksekød og stokfisk og havde tvunget nordjyderne til at fremskaffe så meget øl som muligt, så alt kunne klart til det kommende angreb.⁹ Næste skridt var derfor blot at afvente ankomsten af den hollandske hjælpeflåde, som man havde hyret til at

eskortere den svenske invasionsflåde.

Svenskernes krig gik dog ikke som planlagt. 16. maj 1644 besejrede Christian 4. i søslaget ved Listerdyb den af svenskerne hyrede hollandske hjælpeflåde, og dermed gik Torstenssons invasionsplaner i vasken.¹⁰ Den danske orlogsflåde holdt fortsat den svenske hær væk fra Fyn og Sjælland og i Sydsverige var det svenske felttog stærkt hæmmet af lokale partisanangreb og manglen på kanoner.¹¹ Hertil kom, at Sverige, sideløbende med krigen mod Danmark, fortsatte sit engagement i Trediveårskrigen i Centraleuropa. Denne svenske tofrontskrig blev for alvor problematisk i sommeren 1644, da en kejserlig hær under ledelse af general Gallas stødte op i Nordtyskland med henblik på at afskære Torstenssons tilbagetog fra Jylland. For at imødegå denne nye trussel valgte Torstensson i sommeren 1644 at trække størsteparten af hæren mod syd og efterlod kun fem mindre garnisoner i Jylland. To af disse garnisoner var placeret på de kongelige slotte i Ribe og Haderslev, tæt på grænsen til Slesvig, ligesom der blev anlagt en befæstet svensk skanse ved Århus. De to sidste garnisoner lå i Nordjylland, den ene på slottet Voergaard i Vendsyssel og den anden på Aalborghus slot.¹²

I takt med den svenske tilbagetrækning

besluttede man sig fra dansk side til at genvinde det militære initiativ, og nedkæmpe de svenske garnisoner i Jylland. Manden, der fik tildelt opgaven med at generobre Voergaard og Aalborghus, var Vogn Vognsen (1594-1650). Vognsen var ud af gammel dansk adelslægt og ejede herregården Stenshede i Vendsyssel.¹³ Han valgte som ung mand en militær karriere og gik i Christian 4.s tjeneste under Kejserkrigen, hvor han deltog i flere slag og belejringer. Vognsen blev i 1644 forfremmet til oberst og 9. juli samme år udbetalte den danske forsvarschef, rigsmarsk Anders Bille, ham 300 rigsdalere til finansieringen af de militære operationer i Nordjylland.¹⁴

Wrangel og hans tropper forlod Vendsyssel og Aalborg ca. 15. juli, så det var nu op til soldaterne på Voergaard og Aalborghus at holde området under svensk kontrol. Næsten samtidigt satte Vognsen og Bille det nordjyske felttog i gang, og de handlede hurtigt. Allerede 20. juli lod SKT. JAN ankeret gå ud for Aalborg og Bernt Mogensen og hans besætning fik 21. juli selskab af et andet dansk krigsskib, der var under kaptajn Jakob Andersens kommando. Samme dag ankom Vognsen til Aalborg med en sammenskrabet styrke af soldater og bønder. Svenskerne forsøgte ikke at hindre danskernes indtog i byen, men trak sig i stedet for tilbage på Aalborghus slot, hvorefter en egentlig



Aalborgs borgmester Christen van Ginchel (1598-1644) var en af byens rigeste købmænd, der på sine store handelsskibe importerede vin og salt fra Middelhavsområdet. Under Torstenssonfejden blev Christen van Ginchels handelsflåde konfiskeret af de svenske besættelsestropper og under de efterfølgende kampe blev skibene ødelagt og afbrændt af danske flådestyrker.

belejring tog sin begyndelse. På Vognsens ordre begyndte Mogensens og Andersens skibe nu at bombardere svenskerne på slottet. Svenskerne for-

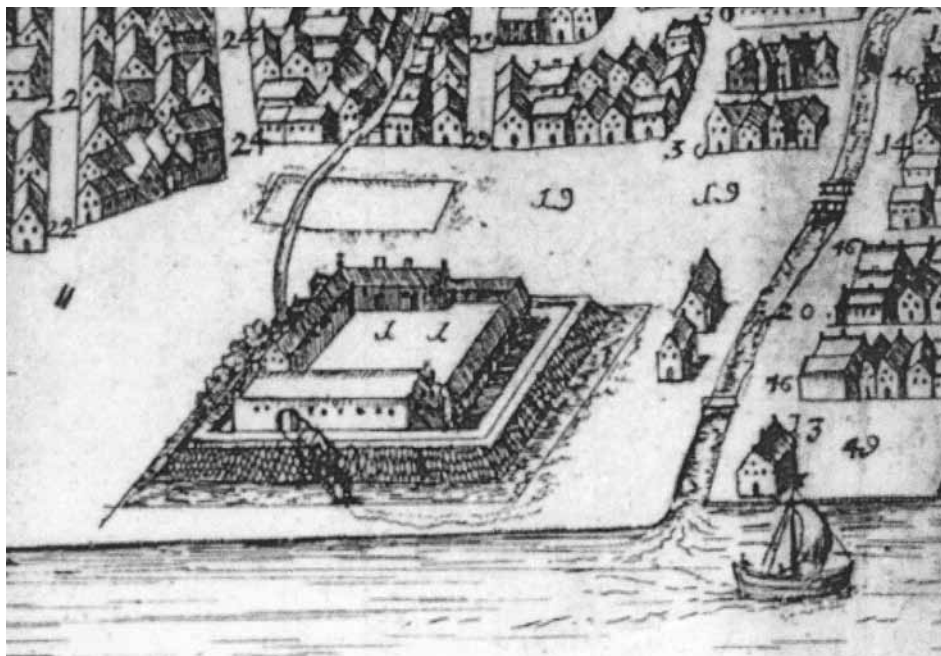
svarede sig dog kraftigt med slottets 19 kanoner og fik dertil ildstøtte fra tre svenske skibe på Limfjorden.¹⁵ Det største af disse tre skibe lastede

140 læster og var bevæbnet med 18 kanoner, mens et af de andre skibe var en jagt på 40 læster, der netop havde fået monteret nye kanoner. Det sidste skib omtales ikke, men alle tre havde de oprindeligt tilhørt Aalborgs borgmester Christen van Ginchel, der havde brugt skibet på 140 læster til import af vin og salt fra Middelhavsområdet.¹⁶ Borgmesterens handelsflåde var sammen med resten af Aalborgs handelsskibe blevet konfiskeret under den svenske besættelse, og indgik derfor nu som en del af den svenske forsvarslinje. Fra disse tre skibe og kanonerne på Aalborghus var det muligt for svenskerne at kontrollere den smalle fjordstrækning mellem Aalborg og Nørresundby, hvilket forhindrede Vognsen i at færgesoldater og forsyninger til Vendsyssel. Den, der havde kontrollen med farvandet ud for Aalborg, havde altså muligheden for at diktere slagets gang i Nordjylland. Ildkampen 21. juli blev derfor hård, hvilket også fremgår af Bernt Mogensen rapport fra denne dag:

”Samme dag efter oberstens befaling i Aalborg, velbyrdige Vogn Vognsen, er jeg saaledes kommanderet at begive mig ud for slottets skanser om muligt var dem at erobre. Hvortil jeg lod gøre min yderste og muligste flid og har affyret 123 skud for og paa samme skanser”.¹⁷

Af disse 123 skud anførte kaptajnen,

at de 100 kanon skud var affyret med ”enkel skarp”, hvilket betød, at der gik en kanonkugle til hvert skud. Disse 100 skud havde i alt kostet Mogensen 300 pund krudt og 100 kugler.¹⁸ De sidste 23 kanonskud havde været af en helt anden kaliber, da der her var tale om ”dobbelt skarp”, hvilket havde givet sig udslag i, at besætningen havde ladet kanonerne med en cocktail af almindelige kanonkugler og de såkaldte ”knipler”, der bestod af to jernkugler, der var bundet sammen med en jernstang. Svenskerne på slottet svarede dog igen, og skød en af SKT. JANS kanoner overbord, mens de tre svenske skibe havde held til at skyde to af SKT. JANS kanoner i stumper og stykker.¹⁹ Også disse materielle tab anførte Mogensen omhyggeligt i sin rapport. Senest 25. juli må det dog have lykkedes for de danske søfolk folk at borde og erobre de tre svenske skibe. Denne dato anførte Bernt Mogensen nemlig, at han havde ladet fremstille ”seks fyrkranse”, bestående af den brand- og sprængfarlige blanding af i alt 15 pund krudt, 8 skålpund harpiks og 2 skålpund svovl.²⁰ Fyrkransene blev nu placeret ombord på de erobrede skibe, hvorefter Mogensens søfolk satte de svenske skibe i brand og lod dem drive af sted for vinden. Det kan måske undre, at danskerne ikke valgte at benytte sig af de erobrede skibe i de kommende angreb på Aalborghus, men sagen er nok den, at man ikke havde



Dette udsnit af Resens kort over Aalborg viser os kampzonen i juli-august 1644. Mens oberst Vognsens tropper havde indrettet kanonbatterier syd og øst for Aalborghus slot, havde de danske skibe, under kaptajnerne Jakob Andersens og Bernt Mogensens kommando, svenskerne under beskydning fra Limfjorden.

mandskab nok til at betjene disse skibe. Nok netop derfor valgte man at sætte dem i brand, frem for at risikere, at de svenske soldater generobrede dem.

Med erobringen af de svenske krigsskibe var Limfjorden nu under dansk kontrol, og dermed var det også muligt for Vognsen at færgе sin hær over Limfjordens vande, hvilket beseglede Voergaards og Vendsyssels skæbne. På trods af, at svenskerne på Voergaard havde oprenset slottets

voldgrave, opført palisader og opsat kanoner, erobrede Vognsen slottet 31. juli. I mellemtiden må den danske flådestyrke have holdt den svenske garnison på Aalborghus i skak, for 30. juli rapporterede Mogensen følgende: ”Da jeg igen sejlede ud for slottet fyret tre stykker ladet med dobbelt skarp, som blev skudt på skansen og slotsmuren”.²¹

Voergaards fald blev behørigt fejret på de danske skibe ved Aalborg,

hvor kaptajn Mogensen ”Efter admiralens befaling skød tre skud victory, fordi oberst Vognsen havde indtaget velbyrdige Jørgen Arenfeldts gaard Voergaard udi Vendsyssel fra fjenderne”.²² Til denne sejrssalut gik altså tre kanonskud, der sammenlagt kostede Mogensen ni skålpund krudt og tre kanonkugler. Som følge af Skt. Jans indsats var landsdelen nord for Limfjorden nu befriet for den svenske besættelsesmagt, ligesom den svenske garnison på Aalborghus med et slag var afskåret fra enhver flugt og kommunikationsvej via Limfjorden. Inden de erobrede svenske skibe var blevet stukket i brand, havde Mogensen klogelig afmonteret skibskanonerne, der nu blev sejlet ind til Aalborg. Her kom de til at gøre god fyldest i de befæstede batterier, som oberst Vognsen nu lod opføre øst og syd for slottet. Kombineret med ildstøtten fra de danske skibe ud for slottet kom svenskerne 31. juli - 4. august under voldsom beskydning fra flere sider. Hundredvis af slottets tagsten og de fleste vinduer blev skudt i stykker under dette bombardement, ligesom man havde held til at skyde et stort hul i slottets sydmur.²³ Denne heftige beskydning gjorde svenskerne så møre, at oberst Vognsen den 4. august lod sine styrker løbe storm på Aalborghus. Frem for at tage kampen op, valgte svenskerne at tage flugten, men det danske rytteri optog forfølgelsen og

efter en kort kamp i Aalborgs gader blev de svenske soldater taget til fange.²⁴

Aalborg var igen under dansk kontrol og byens rolle som udgangspunkt for den svenske invasion af Fyn og Sjælland var dermed også udspillet. SKT. JANS tilstedeværelse ved Aalborg var ikke længere påkrævet og skibet satte derefter kurs mod Kattegat og andre opgaver.²⁵ Kort efter rykkede krigen dog atter faretruende tæt på. Torstensson havde med den svenske hovedstyrke optaget forfølgelsen af general Gallas hær, der var i færd med at trække sig ud af Holsten. Inden da havde Torstensson dog overladt Helmuth Wrangel 5.600 soldater, der havde til formål at holde Jylland besat.²⁶ I efteråret 1644 rykkede Wrangel derfor igen mod nord, besatte Haderslev og Ribe, og oprettede en befæstet lejr ved Randers, men længere nordpå kom Aalborgs gamle plageånd aldrig.²⁷ Den nye frontlinje ved Randers hang uden tvivl sammen med, at Wrangel denne gang ikke havde særligt mange soldater til sin rådighed, hvortil kom, at danske tropper fortsat var aktive syd for den nye frontlinje. Endelig var der jo Vognsens erobring af Voergaard og Aalborghus, der forhindrede Wrangel i at fortsætte mod nord og bemægtige sig Nordjylland.

Torstenssonfejden gik væsentligt

hårdere ud over Danmark end Kejserkrigen, så fraværet af svenske soldater i Aalborg i efteråret 1644 var ensbetydende med at man her, og dermed også nordenfjords, i modsætning til resten af Jylland undgik endnu en svensk besættelse med alt hvad deraf fulgte af udplyndringer, ødelæggelser og indkvarteringer af fjendtlige tropper. Dette skyldtes ikke mindst de danske skibes indsats, der besejrede den svenske flådestyrke i Limfjorden, hvilket åbnede op Vogn Vognsens overgang til Vendsyssel og Voergaards fald, der i sidste instans tvang den nu omringede og isolerede svenske garnison på Aalborghus til overgivelse. Hertil skal også regnes det forhold, at erobringen af de tre svenske skibes kanoner, som efterfølgende blev ført på land og sat ind i belejringen af Aalborghus, bidrog til en væsentlig forøgelse af de danske styrkers ildkraft. Sejren over de svenske skibe i Limfjorden fik altså på alle måder stor betydning for slagets videre udfald, ligesom Aalborg og Vendsyssel som følge af den danske sejr også slap billigere fra Torstenssonfejden end resten af Jylland. At Danmark så tabte Torstenssonfejden, og ved fredsslutningen i 1645 måtte afstå mange af sine besiddelser i Østersøen, er en helt anden historie.

Utrykt kildemateriale:

Rigsarkivet:

Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager for Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland (B 160): 1645

Lensregnskaberne for Aalborghus (A): 1644

Forskellige militære regnskaber 1643-45.

Landsarkivet for Nørrejylland:

Aalborg by og birk (og en del af Fleskum herred (B37): Tingbøger 1644-47.

Fremstillinger og artikler:

K.R. Böhme: Lennart Torstensson und Helmuth Wrangel in Schleswig-Holstein und Jütland 1643-45, s. 41-82 i *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, 1965.

Chr. Christensen: Nogle efterretninger om Slaget ved Nr. Sundby og Helm. Wrangels Indfald i Nordjylland 1644 s. 43-73 i Samlinger til Jydsk Historie og Topografi, 4. række, bind 1, 1911.

Knud J.V. Jespersen: 1600-1720 s. 256-370 i Ole L. Frantzen og Knud J.V. Jespersen (red.): 700-1814 udgør bind 1 af *Dansk Krigshistorie*, 2008.

Axel Liljefalk: Torstenssons Indfald paa den jyske Halvø 1643-45 s. 225-234, 245-251, 261-264 og 277-282 i *Militært Tidsskrift*, 1911.

Gert Poulsen: Fra 1619 til 1680 s.

186-349 i Aalborg under krise og højkonjunktur fra 1534 og til 1680 udgør bind 2 af <i>Aalborgs Historie</i> , 1987.	10	Jespersen: s. 244-245.
<i>K.C. Rockstroh: Vogn Vognsøn til Stenshedes. 137-165 i Personalhistorisk Tidsskrift 5. række, bind 1, 1904.</i>	11	Wolke med flere: s. 170.
<i>Lars Ericson Wolke med flere: Politikens bog om Trediveårskrigen</i> , 2006.	12	Böhme: s. 48.
<i>Jakob Ørnbjerg: Jens Bang – en købmand i 1600-tallets Aalborg, Aalborgbogen 2005.</i>	13	Rockstroh: s. 139.
	14	Ibid: s. 159.
	15	Lensregnskaberne for Aalborghus 1644.
	16	Indlæg til registre og tegnel- ser samt henlagte sager: 5. november 1645.
	17	Forskellige militære regn- skaber 1643-45.
	18	Ibid.
	19	Ibid,
1 Forskellige militære regn- skaber 1643-45.	20	Ibid.
2 Jespersen: s. 241-242.	21	Ibid.
3 Ørnbjerg: s. 21-22.	22	Ibid.
4 Christensen: s. 48.	23	Lensregnskaberne for Aalborghus 1644.
5 Ibid: s. 45.	24	Aalborg Tingbog 17. oktober 1644.
6 Poulsen: s. 199.	25	Rockstroh: s. 163.
7 Liljefalk: s. 250.	26	Böhme: s. 51.
8 Ibid.	27	Ibid.
9 Ibid: s. 249.		

Bog anmeldelse

Palle Thilo: Orlogsbriggen Lougen. 18 kanoner. Forlaget Falcon 2009. 169 sider illustreret.

Kr. 245 inkl. moms og forsendelse overalt i Danmark. Kan bestilles ved brev eller mail:

forlagetfalcon@post.tele.dk

I den danske flåde var det en århundrede gammel tradition at nye skibe blev afprøvet mod et skib af samme type og størrelse på et såkaldt besejlingstog. Men da briggen LOUGEN blev besejlet i 1792, skete det overfor en fregat. Årsagen var den enkle, at Lougen var flådens første brig, og at dens umiddelbare forgængere, de såkaldte snauer, der også var tomastere, men så meget mindre og svagere armerede, de førte højst 12 stk fire pundige kanoner imod LOUGENS 18 stk 18 pundige, at en sammenligning ikke gav mening.

Besejlingen er nøje beskrevet, og den viste at LOUGEN var et fortræffeligt søskib, der på mange måder var fregatten overlegen. Kun i meget hårdt vejr klarede fregatten sig marginalt bedre. LOUGENS konstruktør, den i øvrigt noget oversete fabrikmester Ernst Wilhelm Stibolt, havde frembragt en meget vellykket skibstype, og i alt blev der frem til 1809 bygget 12 brigger efter LOUGENS tegninger, de såkaldte Stiboltske brigger.

I forbindelse med besejlingen beskri-

ver forfatteren, der udover at være historiker også er aktiv sejler, de forskellige manøvrer såsom ankerletning, sejlsætning, vendinger o.s.v., ned i mindste detalje med de behørigt kommandoer. Disse beskrivelser er enestående i dansk maritim litteratur, og denne anmelder må ærligt tilstå, at når han for eksempel kort har skrevet at et skib "lettede anker og satte sejl", har han ikke helt været klar over, at det drejede sig om en ganske kompliceret operation, der fordrede ikke blot hele besætningens medvirken men også nøje koordination og præcis timing af officererne og især chefen.

LOUGEN fik en særdeles aktiv tjeneste, skibet var udrustet stort set hvert eneste år frem til 1802 hvor det udgik. Togter til Middelhavet og især Vestindien sled hårdt på træskibe, og da LOUGEN i 1801 blev beslaglagt af englænderne, der førte skibet til Martinique, lå det uden nogen form for vedligeholdelse i næsten et år. Så da briggen blev frigivet kunne den kun med nød og næppe sejles hjem til København, hvor den måtte hugges op.

Togterne er nøje beskrevet i bogen og det er spændende læsning, for et trækrigsskib var en skrøbelig organisme. Ikke blot forårsagede hårdt vejr såsom tropiske orkaner havarier på rig og skrog, de epidemiske sygdomme der dengang hærgede Caribien krævede ofte menneskelige ofre.

Således blev på et bestemt togt ud af besætningens 77 mand ikke færre end 61 mand syge hvoraf de 18 døde.

I løbet af LOUGENS tjenestetid lykkedes det på vestindietogterne at opbringe adskillige engelske kapere, der havde generet søhandelen, men den 3. marts 1801 blev den under kaptajnløjtnant Carl Wilhelm Jessen angrebet af to engelske kapere som det dog lykkedes at undvige i den berømte træfning ved Fugleklippen.

Forfatteren gengiver Jessens rapport dateret 4. marts og hans senere uddybende rapport til kronprinsen. Af den første rapport fremgår det, at Jessen blev angrebet af to ”fregatter” hvoraf han kun genkendte den ene, ARAB på 26 kanoner, der lagde sig på LOUGENS BB side mens den anden, som ifølge Jessen førte 24 kanoner men som i øvrigt var ham ”*aldeles ubekjent*”, lagde sig på den styrbords side. Skonnerten DEN AARVAAGNE, som var ifølge med LOUGEN, fik allerede i begyndelsen af bataljen ordre til at løbe til St. Croix for at underrette General Guvernøren om situationen. Træfningen varede ca. en time men da man kom så nær på kystbatteriet ved St. Thomas’ havn at det kunne række, afbrød englænderne kampen. LOUGEN mistede en dræbt og 3 sårede deriblandt løjtnant Dodt. Jessen fremhæver i særdeleshed Løjtnant Stephansen for ”*sit kolde Mod og retskafne Orlogsfærd*”.

Den uddybende rapport til kron-

prinsen fortæller, at Jessen oprindeligt havde tænkt sig at fordele kanonbesætningerne med halvdelen pr. side men at Stephansen havde rådet til at man besatte alle ni kanoner i bagbordssiden men at nøjes med at besætte styrbordssiden med 19 mand fra sejls regering. Det svarer til at kun tre-fire af de ni kanoner her blev betjent, men da ARAB syntes at være af sværere bygning end den anden kaper, fulgte Jessen ”*med glæde*” Stephansens råd. Netop LOUGENS rejsning fik en hård medfart, for overstyrmanden, anden styrmand og en skibmand fik travlt med at reparere overskudt tovværk, overstyrmanden var endog tre gange så uheldig, at det tovværk han hang i blev overskudt så han faldt ned på dækket. En af laderne, matros Chresten Sørensen, valgte, trods Jessens advarsler om ikke at udsætte sig unødigt for det småskytts han var skærmet imod hvis han trak sig ind bag skibessiden, at blive siddende i kanonporten under skudafgangen for derved at fremskynde genladningen. Det kostede ham livet. Englænderne mistede til gengæld otte døde og 10 sårede.

Jessen fik senere underretning om, at begge de engelske skibe havde fået grundskud.

Dermed er Thilos skriftlige kilder om kampen ved fugleklippen udtømt, men han bringer dog endnu et værdifuldt vidnesbyrd, nemlig det velkendte stik (gengivet på omslaget af nærværende

tidsskrift), som øjenvidnet løjtnant Dodt fik to års orlov(!) for at udføre. Af underteksten fremgår det her, at den engelske "force" bestod af fregatten ARAB, 26 kanoner og fregatten EXPERIMENT, 28 kanoner. Lige så lidt som Thilo forsøger en kritisk analyse af sine skriftlige kilder til bataljen, lige så lidt synes han at have studeret stikket nærmere. Her tyder nemlig EXPERIMENTS sejlføring med bakket krydssejl på, at skibet er i færd med at dreje styrbord over for at forfølge den skonnert, vel sagtens DEN AARVAAGNE, som ses yderst til højre. At EXPERIMENT virkelig forlod kampen på et ret tidligt tidspunkt bekræftes af en senere beskrivelse.

Skønt Thilo anfører H.G. Gardes Den dansk-norske Sømaris Historie som en af kilderne til bogens anden del, synes han ikke at have brugt Gardes beskrivelse af kampen ved Fugleklippen i bogens fjerde del. Og Garde afviger på væsentlige punkter fra Jessens rapporter. Han skriver: "Under Fugleklippen mødte Lougen det engelske armerede skib *Arab*, Capitain John Perkins og den tremastede "lette of mark" Experiment paa 18 Kanoner. Uden videre Forklaring skjöde de paa Briggen og bekræftede dermed Rygtet om Krigens Udbrud. Den Aarvaagne ilede derfor efter givet Signal strax tilbage til Christianssted, og forfulgtes ivrigt af Experiment, der dog ej kunde indhente den. Medens denne Jagt forefaldt, kæmpede Jessen ufortrødent

med Arab, og hans 18 Kanoner bleve dennes 26 intet Svar skyldigt. I en Time fortsattes denne Kamp, medens Lougen stadigt sögte at nærme sig St. Thomas. Da overskjöd et heldigt Skud Pertyrinen, hvori Arabs Anker hang. Ankeret faldt derved, uden dog at naae Bund, men Skibets Fart og Maneuvre hindredes. Lougen vedblev at sende den velrettede Kugler, og Pynthatteriets Skyts begyndte nu ogsaa at kunde naae, saa at Arab i en meget beskadiget Tilstand med flere Döde og Saarede maatte redde sig ind til Tortola. Lougen havde ogsaa lidt en Deel paa Skroget, Rundholter, Sejl og Takkelads, men havde kun 1 Död og 1 Saaret."

Her er der altså slet ikke tale om fregatter men derimod om et armeret skib og en "lette of mark", hvilke skibe Garde forklarer som forskellige fra kaperskibene, idet de ikke egentlig var indrettede til kaperi men vedblev med at være koffardiskibe som fortsatte deres koffardifart, dog med tilladelse (lette of mark) til at bevæbne sig og gøre priser hvor de kunne.

EXPERIMENT var således efter alt at dømme svagt armeret, og var vel identisk med det skib af samme navn på 18 kanoner som i 1799 havde måttet overgive sig til skonnerten IRESINE på 10 kanoner. Kaliberet på Iresines kanoner har jeg ikke kunnet finde, men de 10 kanoner på Hohlenbergs skonnert ØRNEEN fra år 1800 var på kun tre pund. EXPERIMENTS kanoner, og

antallet 18 skal nok passe, har næppe været kraftigere. Med hensyn til ARAB er betegnelsen fregat nok noget misvisende, det var i hvertfald ikke et orlogsskib, snarere et koffardiskib der var ombygget til kaper. Dens 26 kanoner har næppe været større end seks pundigere, det ville række til opbringelse af koffardiskibe hvilket var dens egentlige opgave. Den samlede engelske ildkraft pr. side kan således anslås til ca. 78 pund for ARAB og blot 27 for EXPERIMENT, overfor hvilket LOUGENS 162 pund for bagbords side og 72 pund for den underbemandede styrbordsside jo i virkeligheden giver denne en voldsom overlegenhed. Og sammenfattende ser det ud til, at englænderne var klar over, at deres eneste chance for at nedkæmpe LOUGEN var gennem ødelæggelse af dens rejsning at reducere dens manøvreevne, således at de kunne gennemføre en entring, hvor deres talmæssigt overlegne besætninger kunne gøre udfaldet. Jessen på sin side gjorde også det rigtige ved at udnytte sit overlegne artilleri til at tilføje modstandernes skrog så stor skade som muligt.

Historien om den lille brig LOUGENS heltmodige kamp mod to engelske

”fregatter” har sikkert vakt begejstring i Danmark, ikke mindst efter nederlaget i slaget på Reden, og den er da også blevet en fast bestanddel af vor søkrigshistorie. Men som det fremgår af ovenstående, var udfaldet vel egentlig givet på forhånd. Ganske vist var det altid farligt for et sejlskib at blive doubleret, og som påvist er det ikke sikkert at doubleringen blev af nogen længere varighed. Men overfor selv to mere eller mindre omarmerede, men stadig spinkelt byggede, koffardiskibe var det egentlig ikke overraskende at LOUGEN, hvis kraftigt byggede skrog knap kunne gennemskydes af deres småkalibrede kanoner og som besad en betydeligt overlegen artilleristyrke, kunne stå sig.

Ovenstående nærgående analyse af kampen ved Fugleklippen bør ikke opfattes som en kritik af Palle Thilos bog. Tværtimod viser den hvilken videre forskning en sådan bog kan anspore til. Anmelderen er opmærksom på, at forfatterens mål med bogen primært har været, gennem en beskrivelse af et lille orlogsskib fra stabelafløbning til ophugning, at skrive en ”skibsbiografi”, og det er tilfulde lykkedes. Bogen kan absolut anbefales.

Niels M. Probst

MARITIMHISTORISK KONFERENCE

23-25. april 2010

Indbydelse til den 19. Danske Maritimhistoriske Konference afholdes 23.-25. april 2010 i Frederikshavn.

Hvert andet år afholdes den Maritimhistoriske Konference skiftevis på hver side af Storebælt denne gang bliver det på jyllandssiden oppe i den nordlige del, nærmere bestemt Flådestation Frederikshavn.

Frederikshavn er en by, der er vokset frem primært som følge af maritime aktiviteter. Med etableringen af Citadellet Fladstrand i slutningen af 1600-tallet fik Danmark et sømilitært støttepunkt i det nordlige Jylland i forbindelse med besejlingen af Norge. Fra middelalderen og frem til 1800-tallets slutning var byen den sidste havn inden skibene forlod Danmark og den første de så når kursen blev rettet ind i Kattegat ved Skagens gren. Et støttepunkt som ligeledes var vigtigt for den tyske besejling af Norge under den 2. verdenskrig. Nogle af



Ak ja hvor galt kan det gå! Det før så stolte "skib" LAPPEDYKKEREN har efter mange års tjeneste i Auderødlejren, forhalet til haven bag Bangsbo Museum. Efter sigende ønsker museet at i standsætte skibet. (Foto: Bo Fønss 2009)

foredragene vil komme til om at handle om netop disse emner, set med lokale eksperterets øjne. Der vil derudover både lørdag og søndag være mulighed for at deltagerne fremlægger egne projekter i kort foredragsform. Hovedforedraget fredag aften i kort foredragsform vil omhandle tv-projektet om ”Flådens Historie i 500 år” og bliver afholdt af Troels Kløvedal.

Den traditionelle udflugt lørdag vil gå til Hirsholmene, som er et unikt maritimt kulturmiljø præget af en til tider dramatisk og omskiftelig historie.

Den endelig deltagerpris vil snarest muligt blive oplyst på Kontaktudvalgets hjemmeside www.maritimkontakt.dk Prisen vil inkludere 2 overnatninger, 2 x morgenmad, 2 retters menu fredag aften, 2 x frokost, 2 x formiddagskaffe. Festmiddag lørdag aften ekskl. drikkevarer. Sejlads lørdag.

Du kan allerede nu tilmelde et foredrag via nedenstående tilmeldingsblanket (maks. ½ sides beskrivelse), alternativt via e-mail til Morten Karnøe Søndergaard: karnoe@skagen-bymus.dk eller Jan Hammer Larsen: hammer@bangsbo-museum.dk. Godkendt foredrag bliver endeligt accepteret med indbetaling af konferencegebyr (herom se Kontaktudvalgets hjemmeside). Nedenstående tilmeldingsblanket sendes til Skagen By- og Egnsmuseum, P. K. Nielsensvej 8-10, 9990 Skagen, att. Morten Karnøe Søndergaard

Yderligere spørgsmål stilles til Jan Hammer Larsen, Bangsbo Museum. +45 98 42 31 11

Navn:

Adresse:

Tlf. og mail:

Jeg vil holde indlæg (max 15. min.) Emne: _____

Tekniske hjælpemidler:

Powerpoint ___ Diasfremviser: ___ Karrusel: ___

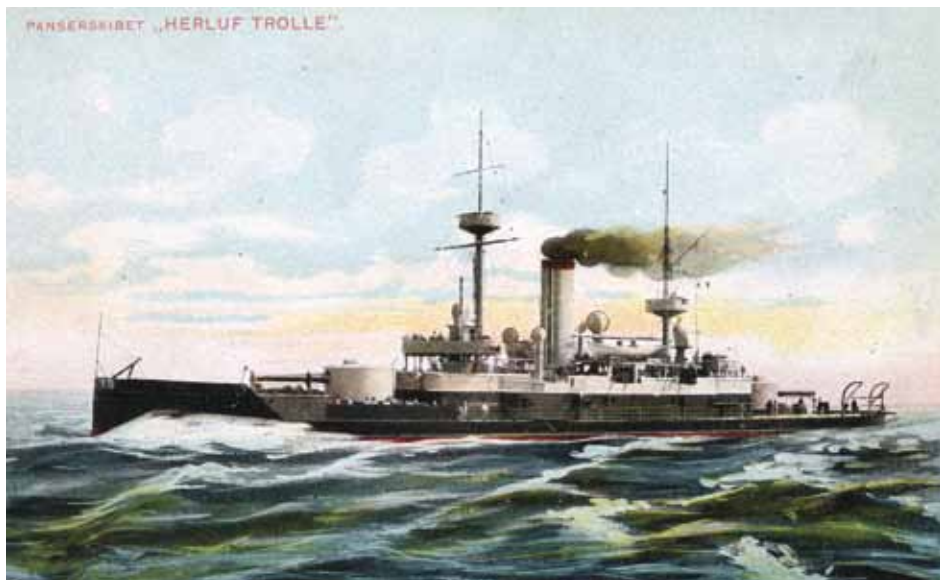
Med venlig hilsen og på gensyn
Kontaktudvalget

Foredrag Panser- og artilleriskibe 1860 - 1960

Gik du glip af Lars Wismanns foredrag
i Marinehistorisk Selskab den 27. januar 2010,
eller ønsker du at få det genopfrisket, så har du muligheden på
Marinehistorisk Selskabs hjemmeside

www.marinehist.dk

På hjemmesiden finder du mange andre spændende emner.



De tre danske panserskibe af HERLUF TROLLE klassen var velpansrede og havde et kraftigt artilleri i forhold til deres størrelse. De ville under Første Verdenskrig have kunne yde et effektivt forsvar af bl.a. Store Bælt.

Forslag til Vedtægtsændringer

På Venneselskabets Repræsentantskabsmøde den 25. november 2009 var selskabets vedtægter igen emne for drøftelse. Baggrunden bl.a. den, at der siden Orlogsmuseets integrering i Statens Forsvarshistoriske Museum ikke synes at have været behov for repræsentantskabets medvirken. Her i særlig grad den opgave, at ”yde økonomisk støtte til Orlogsmuseet”. Den forventede medvirken til at fremskaffe fondsmidler i f.m. markering af Flådens 500-års jubilæum er også udeblevet.

Dette kan forklares med, at der ikke har været egnede projekter, at Statens Forsvarshistoriske Museum har været i stand til ved egen indsats at skaffe de for museets drift nødvendige midler eller at andre kræfter har ydet assistance udenom repræsentantskabet.

Det har endvidere gennem de seneste år været uhyre vanskeligt at finde nye medlemmer til repræsentantskabet og meget tyder på, at det ikke vil blive nemmere i fremtiden.

Da vedtægterne sidste gang blev ændret og godkendt på den ordinære generalforsamling den 9. april 2008 lykkedes det at indføre en bemærkning om ”op til 25 medlemmer”, men allerede den gang blev der stillet spørgsmål om behovet for at bevare repræsentantskabet. (se Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2 – Maj 2008)

På repræsentantskabsmødet i november drøftedes det, hvorvidt repræsentantskabet i det hele taget er relevant. Konklusionen af drøftelserne er tydelig for alle; *der er ikke længere behov for et repræsentantskab*. Det blev derfor anbefalet at gennemføre en vedtægtsændring på førstkommende generalforsamling, onsdag den 7. april 2010.

For at gennemføre en vedtægtsændring skal forslaget til reviderede vedtægter udsendes med tidsskriftets februar nummer, hvori der også indkaldes til generalforsamlingen.

Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer er gengivet nedenfor.

Kort fortalt er alt vedrørende repræsentantskabet blevet fjernet i forslaget til reviderede Vedtægter. Nugældende § 2 slettes, i ny § 5 omhandlende generalforsamlingen slettes pkt. ved valg til repræsentantskabet SAMT hele nugældende § 5 der omtaler repræsentantskabet.

Som konsekvens af disse ændringer er de efterfølgende §-nr. rettet.

FORSLAG

SELSKABET

ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

VEDTÆGTER

§ 1

Selskabet, som har hjemsted i København, har til formål at fremme interessen for den danske marines historie, primært gennem støtte til Orlogsmuseets virke inden for rammerne af Statens Forsvarshistoriske Museum og den fortsatte udbygning og forbedring af Orlogsmuseets samlinger, men også gennem støtte til særlige projekter, som Orlogsmuseet ønsker gennemført som led i museets virksomhed.

Herunder har selskabet til opgave

- at støtte Orlogsmuseet økonomisk,
- at virke for en forøgelse og en forbedring af museets samlinger,
- at tage marinehistoriske emner op til videnskabelig behandling,
- at arrangere foredrag og ekskursioner og
- at udgive Marinehistorisk Tidsskrift.

§ 2

Som medlemmer kan optages personer, firmaer, foreninger og institutioner, der ønsker at støtte selskabets formål.

§ 3

Medlemskontingentet fastsættes hvert år på den ordinære generalforsamling.

Medlemmer over 65 år og under 25 år kan betale halvt kontingent.

Der kan fastsættes særligt kontingent for ægtepar, firmaer, foreninger og institutioner.

Selskabets regnskabsår er kalenderåret.

Medlemskab ophører ved udmeldelse, eller hvis forfaldent kontingent ikke er betalt inden regnskabsårets udgang.

§ 4

Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer og en formand, der alle

vælges på en generalforsamling med en valgperiode på 2 år, og således at halvdelen af medlemmerne er på valg hvert andet år. Genvalg kan finde sted. Bestyrelsen konstituerer sig med næstformand, sekretær og kasserer. Bestyrelsen indkaldes, når formanden eller 3 medlemmer af bestyrelsen fremsætter begæring herom. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når halvdelen af medlemmerne er til stede, heriblandt formanden eller næstformanden. Beslutninger afgøres ved simpelt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens subsidiært næstformandens stemme afgørende. Der tages referat af bestyrelsens forhandlinger, som rundsendes til bestyrelsesmedlemmerne.

§ 5

Generalforsamlingen er selskabets højeste myndighed.

Ordinær generalforsamling, som afholdes hvert år inden udgangen af maj måned, indkaldes skriftligt med mindst 14 dages varsel, normalt i Marinehistorisk Tidsskrift.

Forslag, som medlemmerne måtte ønske behandlet af generalforsamlingen, skal være indsendt til formanden senest den 1. februar. Evt. forslag fremsendes til medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingens afholdelse eller meddeles sammen med indkaldelsen til denne i Marinehistorisk Tidsskrift.

Dagsordenen skal mindst indeholde:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder eventuelle fondsregnskaber
4. Fremsatte forslag
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år
6. Valg af formand, når denne er på valg
7. Valg til bestyrelsen
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg af revisor
10. Eventuelt.

Beslutninger på generalforsamlingen træffes med simpelt flertal, jfr. dog § 9 og § 10.

På generalforsamlingen kan kun afgives stemmer af medlemmer, som møder personligt.

§ 6

Ekstraordinær generalforsamling kan med angivelse af dagsorden og med 14 dages varsel indkaldes efter bestyrelsens beslutning eller efter skriftlig begæring fremsat af mindst 25 medlemmer. Generalforsamlingen skal finde sted senest 6 uger efter begæringens fremsættelse.

§ 7

Selskabet tegnes ved underskrift af formanden og kassereren eller af formanden respektive næstformanden tillige med 3 bestyrelsesmedlemmer.

Efter formandens bestemmelse kan kassereren dog tegne alene for udgifterne vedrørende den daglige drift.

§ 8

Revision af selskabets regnskaber foretages af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret eller registreret revisor.

§ 9

Beslutning om fremsatte forslag til vedtægtsændringer kan kun træffes på den ordinære generalforsamling med 2/3 af de afgivne stemmer for forslaget.

§ 10

Beslutning om ophævelse af selskabet kan kun træffes på en generalforsamling med deltagelse af mindst 1/3 af selskabets medlemmer og såfremt beslutningen vedtages med 2/3 stemmeflertal.

Hvis ikke mindst 1/3 af medlemmerne er til stede, skal en ny generalforsamling indkaldes til afholdelse senest 6 uger derefter, og beslutninger kan da træffes med 2/3 stemmeflertal blandt de fremmødte.

Med simpelt flertal tager generalforsamlingen stilling til, hvorledes selskabets eventuelle formue skal disponeres.

Vedtægterne er revideret på selskabets ordinære generalforsamling den 7. april 2010.

Henrik Muusfeldt
Næstformand

Poul Grooss
Formand

cafeteria er der for laugets medlemmer mulighed for morgenmad, frokost og aftensmad til rimelige priser. Nærmere orientering v/ laugets formand Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.

Herudover kan der blive tale om yderligere arrangementer foråret/sommeren/ efteråret 2010 i forbindelse med flådens 500 års jubilæum.

Bestyrelsen.

FLYTNING AF MODELBYGGERKONKURRENCE OG - UDS STILLING TIL OKTOBER 2012.

I februarnummeret 2009 af MHT annoncerede vi den kommende modelbyggerkonkurrence og modeludstilling til august 2011. Da museet meget forståeligt har besluttet at den kommende særudstilling i forbindelse med flådens 500 års jubilæum skal fortsætte frem til august/september 2012, har vi i enighed med museet besluttet at udsætte konkurrencen og modeludstillingen til oktober 2012.

Der ligger herefter fast, at konkurrence og modeludstilling vil blive afviklet på Orlogsmuseet hele oktober måned 2012 under navnet ”MODELSKIB 2012”.

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug afholdt sidste gang en modelbyggerkonkurrence og – udstilling efteråret 2005.

Ved at afholde den ny konkurrence og – udstilling på Orlogsmuseet i oktober måned 2012 opnår vi at være en af de mange spændende aktiviteter i forbindelse med kulturnatten i København og skolernes efterårsferie.

Vi håber, at ændringen vil blive opfattet som en fordel, ikke mindst for dem der er eller vil gå i gang med et helt nyt projekt. Der bliver mulighed for at deltage med næsten alle typer modeller, f.eks. ældre og nyere skibe, bygget helt fra bunden, byggesæt i træ og plast, dioramaer og tableauer, modelfigurer, maritime modelfly og skibsdetaljer.

Konkurrencen og udstillingen vil i løbet af foråret 2010 blive annonceret på internettet.

Konkurrencen bliver åben for alle, altså også for modelbyggere inden og uden for landet, der ikke er medlemmer af laugets. Det er dog en betingelse for deltagelse i selve konkurrencen, men ikke i udstillingen, at de tilmeldte modeller ikke har deltaget i laugets modelbyggerkonkurrence ”MODELSKIB 2005”.

Ønsker man tilsendt konkurrencematerialet, eller er man i tvivl om ens model er egnet til deltagelse i konkurrencen, kan man kontakte laugets formand på tlf. 43 90 33 29 eller på e-mail: ombl.formand@sol.dk

Bestyrelsen.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Arrangementer sæsonen 2009 – 2010**

ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Medlemskort 2010

Navn:

Medlemsnr.:

Type:

Medlemskortet giver gratis adgang til Orlogsmuseet.

Onsdag den 24. februar 2010 kl. 1930

Foredrag: Ubådskrigsførelsen i Middelhavet under Den Anden Verdenskrig
Kommandør Poul Grooss

Onsdag den 7. april 2010 kl. 1930

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske film og billeder.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.

Smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com

Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.