

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



46. årgang

Nr. 2 - maj 2013

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm, hvor der hver tirsdag er travlhed med de forskellige modelprojekter, der er i gang. Det kan man læse mere om herunder.

Arrangementer i første halvår 2013

Laugets ”onsdagsaftener” foregår normalt på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte.

Forårssæsonen 2013 sluttede med generalforsamlingen i april.

Bestyrelsens beretning samt regnskab for det forløbne år og budgettet for indeværende år blev godkendt. Alle opstillede kandidater til bestyrelsen blev valgt og de foreslåede ændringsforslag til vedtægterne blev vedtaget.

Umiddelbart efter generalforsamlingen konstituerede den nyvalgte bestyrelse sig med følgende resultat:

Formand: Poul Henrik Westh, næstformand: Niels Probst, kasserer: Sven Holm-Jensen, sekretær: Niels Buhl, bestyrelsesmedlem: John Andersen, bestyrelsesmedlem: Frank Ebbe, suppleant: Flemming Petersen. Herudover er Jakob Seerup af museet udpeget til bestyrelsen.

Helt ekstraordinært var der foredrag ved Poul Beck den 8. maj på Nyholm. Her fik de fremmødte en spændende beretning om Anden Verdenskrig i Middelhavet og den gruelige historie om HMAS Sydney, der led så krank en skæbne vest for Australien som offer for en tysk handelskrydser.

Tak til alle fremmødte for den store interesse for laugets onsdagsaftener og for arbejdet i Arresten hver tirsdag. Det er et fornemt stykke arbejde, der bliver ydet af de mange engagerede medlemmer.

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



46. årgang

Nr. 2 - maj 2013

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Niels
Probst - E-mail: niels.probst@gmail.com
eller tlf. 4586-6983 / 2213-2756

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh, Havdrupvej 88, 2700
Brønshøj. E-mail:
formand.ombf@gmail.com eller
tlf. 2016-7692

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983 / 2213-2756
e-mail: niels.probst@gmail.com

Layout: Tom Wismann
e-mail: twismann@gmail.com

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:

Depotskibet HENRIK GERNER 3
Søren Nørby

Kanonbåde fire kilometer over 16
havoverfladen
Jens Riise Kristensen

Den årlige generalforsamling i 29
Marinehistorisk Selskab/ Or-
logsmuseets Venner

Marinehistorisk Selskab/ 38
Orlogsmuseets Venner. Regn-
skab foreningsåret 2012

ORLOGSMUSEETS MODEL- 40
BYGGERLAUG. Formandens
beretning 2012/2013

www.marinehist.dk

*Forside: A542 HENRIK GERNER med
S320 NORDKAPEREN, S326 DELFINEN
og S327 SPÆKHUGGEREN langs siden
ved Tirpitzmole i Tirpitzhafen, Kiel,
under DANEX, juni 1974.*

Depotskibet HENRIK GERNER

Søren Nørby

Depotskibet HENRIK GERNER tjente søvænet i 11 år, men skibets historie er nok ikke kendt af de fleste.

I forbindelse med tiåret for skibets første kommandohejsning udgav ukendte medlemmer af besætningen en såkaldt

”jubelavis”, der berettede om skibets historie både før, det indgik i flådens tal og i de følgende ti år. Da beretningen forventes at have læsernes interesse, bringes den her i en lettere bearbejdet og illustreret udgave.

Gamle Martha er en charmerende dame, der har oplevet meget gennem tiderne. Nu har hun været 10 år i marinen som ”Orlogsmand”. I anledning af det jubilæum vil vi her berette om Hendes liv op til i dag.



HENRIK GERNER. Af sin besætning hengivent omtalt som ”Gamle Martha”. (FBIB)

De første tanker om bygningen af Hende kom for dagen på generalforsamlingen i dampskibsselskabet af 1866 i 1935. De videre planer fortsatte nu således, at kølen til nybygning nr. 622 blev lagt den 12. juli 1935 på B&Ws skibsværft. Dette nye motorskib løb af stablen den 8. februar 1936 og fik navnet HAMMERSHUS. Hun blev afleveret til selskabet den 28. maj 1936.

HAMMERSHUS sejlede sin prøvetur den 31. maj og kom til Rønne et par dage senere med passagerer, post og gods. Skibet ”var for en lille Queen Mary at regne” havde københavnerpressen skrevet, så forventningerne var spændt højt, og de blev ikke skuffet. Hun var efter datidens forhold yderst moderne, bl.a. var det meget nyt med lukket bro. Hun var hvidmalet, hvilket også var nyt på den tid. Skibet kunne tage 900 passagerer og havde 186 køjer. Kamrene var fordelt over fire dæk, og der var skabt endnu bedre forhold for passagererne på 3die klasse. Hun havde skrå pladestævn og krydserhæk, og var det første danske skib forsynet med vandtætte stållugedæksler. Det skulle faktisk ikke kunne synke. Der var yderligere taget hensyn til bilerne, og HAMMERSHUS kunne medføre 20 biler. Der var naturligvis sørget for en fuldt moderne kølelast til landbrugsprodukter, og skibet havde elektriske kraner.

Det var pinsemorgen, HAMMERSHUS

kom til Rønne, hilst velkommen af røklubbens både og med klingende musik fra skibets højtalere. Det var alt sammen såre festligt, men rigtigt bornholmsk ville det ikke have været, hvis der ikke havde været en lille smule at klage over - og det var der. En indsender til et af de bornholmske blade henvendte opmærksomheden på, at dørene til dækket smækkede for hårdt, når de blev lukket, til gene for passagerer der var ved at ”hengive sig til søvnen”.

Hun gik herefter i fast rutefart København - Rønne indtil den 5. september 1939, hvor en tysk minespærring gjorde det vanskeligt at overholde sejlplanen. Man sejlede nu mod Stevns, hvor de tyske vagtskibe lå kun få sømil fra den danske kyst. De lå der også, men de tyske lodser havde så meget at gøre med et lodse skibe igennem, at de ikke med det samme kunne tage HAMMERSHUS, som gennem radioen fik ordre til at ankre op og vente. Ventetiden blev på timer, før en tysk lods kom om bord. Han medbragte et kort over minefeltet, og den nervepirrende sejlads gennem spærringer begyndte.

Skibet blev lodset af en veritabel zigzag kurs. Når HAMMERSHUS sejlede mod vest, blev det pludselig dirigeret øst over, og et par gange måtte det foretage drejninger op til 90 grader. Der var udlagt i alt tre rækker miner, så bæltet var ikke særligt bredt, men zig-zag kursen bevirkede, at sejladsen

gennem det tog godt og vel 1½ time. Der lå et andet tysk vagtskib på den modsatte side af spærringen; der blev lodsens sat af.

Man ville efter dette forsøge at opretholde forbindelsen 6 af ugens dage, ved at gå langs den svenske kyst uden om minespærringen.

Dette gik godt et stykke tid, men søndag den 4. august 1940 løb HAMMERSHUS på en mine lige efter udsejlingen fra København. De mange passagerer blev taget om bord i tyske marinefartøjer der ilede til, og skibet blev slæbt tilbage til København. Rygtet ville vide, at mange mennesker var kommet til skade. Det viste sig dog lykkeligvis ikke at være tilfældet. Eksplosionen var kun gået ud over een enkelt passager, der havde fået benbrud. Flere havde dog fået chok.

Den materielle skade var betydelig, og det kostede omkring 1 mio. kr at få skaden udbedret. Den største del blev dog dækket af krigsskadeforsikringen. Reparationen tog lang tid, så HAMMERSHUS blev først afleveret fra B&W i maj 1941.

HAMMERSHUS blev herefter oplagt, indtil tyskerne, efter først at have fremsat tre anmodninger om leje af skibet, beslægtede det i begyndelsen af februar 1944. Resten af krigen sejlede HAMMERSHUS som "Hilfsbegleitungsschiff", formodentlig moderskib for tyske ubåde.

Hvad der herefter skete står hen i det

uvisse, men da de allierede umiddelbart efter krigens afslutning indbød en gruppe danske journalister til en rejse til Hamburg og Neuengamme, blev de i Kiel indkvarteret på et hotelskib, idet krigen som bekendt havde lagt det meste af byen i ruiner. Det viste sig at dette hotelskib var dampskibsselskabet "66"s FREM.

Også tyskerne havde benyttet dette som hotelskib, og FREM var aldrig sat i drift. Det hed sig, at der var noget i vejen med maskinen - man mente den havde været genstand for sabotage.

Nu var FREM fundet, og en måned senere fik selskabet at vide, at HAMMERSHUS lå i Flensburg. Den britiske marine havde taget begge de bornholmske motorskibe i besiddelse. Det lykkedes at få FREM frigivet i slutningen af september, men med HAMMERSHUS gik det ikke så hurtigt.

Den britiske marine havde brug for skibet. Gennem den danske stat blev den lejet ud til at sejle tropper mellem kontinentet og England. Det krævede en gennemgribende ombygning, og denne blev foretaget dels i Hamburg og dels i Hull. "66" opnåede foreløbig tilladelse til selv at bemane skibet og lade det sejle under dansk flag.

HAMMERSHUS blev frigivet nytår 1946. Det sidste halve år havde skibet transporteret britiske orlov-soldater mellem Tyskland og Skotland. I marts 1946 kom skibet endelig til København.

Skibets indre var helt bygget om. Der



En oplyst HENRIK GERNER og ubåden DELFINEN i ukendt by.
(P. T. Christensen/FBIB)

var rigget stålkøjer op, så der kunne sove 75 mand i rygesalonen, og spisesalonen var med hjælp af et primitivt skillerum delt op i to rum - et til officerer og et til underofficerer. Af de oprindelige kamre var der ikke ret mange tilbage. Dem, der var, havde man lavet om, så der kunne sove 3 gange så mange, som de var beregnet til.

Der var indrettet torpedorum i lasten, og så var der elektriske installationer overalt. Elektriske ledninger var sømmet op på det smukke træværk, så det så ikke godt ud.

Siden ’66’s besætning havde overta-

get skibet, havde man så småt fjernet de installationer, som man fandt ud af ikke var nødvendige. Der var også bødet lidt på de andre ødelæggelser med maling og rengøring.

Nu gik HAMMERSHUS til B&W for at blive ført tilbage nogenlunde til sin oprindelige skikkelse og for at blive moderniseret. Det var således tanken, at der skulle installeres radaranlæg. Det blev nu ikke ordnet ved denne lejlighed på grund af visse valutariske bestemmelser.

HAMMERSHUS blev genindsat i driften i foråret 1947. Da havde det kostet hen imod 2 mio. kr. at få den gjort i stand.

Efter forhandlinger med tyske turistinteressererede blev der etableret en rute Rønne – Ystad – Travemünde – Rønne i sommeren 1961 som blev besejlet af HAMMERSHUS.

HAMMERSHUS var nu det ældste skib i ”66” selskabet og blev overflødiggjort ved bygningen af færgeren BORNHOLMERMPILEN i 1963. Man var blevet orienteret om, at søværnet formentlig ville være interesseret i at købe et ældre skib som HAMMERSHUS, og dermed var allerede grundlaget for en kontakt skabt. Efter et par forhandlinger og en gennemgribende undersøgelsen af skib og maskine var der enighed om at marinen ønskede at købe skibet, hvis enighed om pris kunne opnås, og midlerne til købet kunne stilles til rådighed.

Marinen købte den 8. januar 1964 HAMMERSHUS for 4,5 mio. kr. kontant og den 15. januar resolverede kong Frederik 9, at skibet i flådens tal skulle bære navnet HENRIK GERNER.

Hun blev nu sejlet til Orlogsværftet for at blive bygget om for fjerde gang. Endnu en gang skulle hun være orlogsmænd. Denne gang skulle det være i den danske flåde, mens hun tidligere havde gjort tjeneste i den tyske og engelske.

Den mand, der tog initiativet til købet, var kommandør Munk. Han mente, at man skulle have et skib der alene var undervandsbådskadrens. Det kostede ca. 6 mio. kr. at bygge skibet om, da

man bl.a. skulle have lavet mandskabsbanjer, cafeteria og torpedolast. Også officerslukaferne skulle laves om, de, der kun var beregnet plads til en enkelt nats ophold af gangen på de gamle passagerkamre. Endelig skulle man også svejse portene til; de havde tidligere været brugt til ombordtagning af biler og andet gods. Skibet havde tidligere en stålskrue til vinterbrug og en bronceskrue til sommerbrug, men søværnet har kun brugt stålskruen. Desuden er det isforstærket og er bygget af 6-8 mm jernplader i modsætning til søværnets andre skibe der er bygget i stål. Hun er også nittet sammen, hvor man i dag svejser skibene sammen. Selv om Martha måske ikke er helt frisk i toppen, har Hun et stærkt skrog. Jernplader tærer ikke så meget som stål og derfor skal Hun ikke så tit have skiftet plader ud under dokning. Det kan siges at Hun er et godt eksempel på skibsbygning anno 1936.

Ombygningen varede henved 9 måneder og skibets først chef fra søværnet OK S. A. Pihl højeste kommando den 16. september 1964. Den første egentlige tur gik til Rønne, hvor skibet den 12. juni 1965 blev adopteret af byen, og i den anledning var der flere arrangementer for besætningen og der var offentlig besøg om bord. Siden den tid har Hun ofte anløbet denne by. I vinteren var Martha med ubådene bl.a. SPRINGEREN som søværnet fik. ca. en



HENRIK GERNERS 85 mand store stambesætning fotograferet i december 1968. HENRIK GERNER havde køjeplads til 230 mand, hvilket gav plads til, at samtlige besætningsmedlemmer fra flådens ubåde kunne sove om bord i depotskibet.

måned efter Martha, i Norge. Her afholdte man torpedoskydninger med ubådene; derved var man godt i gang med at bruge Hende som ubådsmoder-skib og fik samtidig trænet torpedoskydning og torpedoindbjærgning.

I foråret 1965 var skibet med på øvelse *Bright Horizon*, som foregik i norske farvande. Under en af liggeperioderne, nærmere bestemt den 4. maj skete en pudsigt ting. For første gang siden det var kommet i søværnet havde det en tysk ubåd på siden. Det var en mær-

kelig fornemmelse på 20 års dagen for Danmarks befrielse at have besøg af tyskere. Af andre store øvelser i 1965 var skibet med i en stor konvojøvelse, hvor det blandt andet besøgte Cuxhafen.

Den 3. februar 1966 kunne HENRIK GERNER fejre 30 års fødselsdag og nu var den også faldet til i sit nye miljø, og den havde samtidig vist hvad den kunne. I efteråret og vinteren 1966 blev den sammen med ubådene isfor-

lagt til de norske farvande, hvor man fortsatte torpedoskydningerne.

I efteråret 1967 var HENRIK GERNER på en sejlads til Irland, hvor den kom ind i en af de hårdeste storme Danmark har oplevet, den storm hvor mange træer væltede om i de danske skove. På denne tur var HENRIK GERNER bl.a. i Londonderry i Nordirland, hvor urolighederne mellem protestanter og katolikker startede en måned efter at Hun havde forladt byen.

Den 27. januar 1968 strøg OK Pihl sin kommando i HENRIK GERNER efter ca. 3½ års periode som chef og han blev afløst af OK Alsen. OK Pihls periode som chef er den længste i HENRIK GERNERS tid og må også i søværnssammenhæng betegnes som en lang periode. OK Alsen var skibets chef indtil det strøg kommando for at gå på værft til et større eftersyn den 26. august 1963.

Den 19. januar 1963 stiller Søværnets Operative Kommando et forslag til Søværnets Materielkommando og Undervandsbådseskadren om indretning af et helikopterdek på HENRIK GERNER. UBE svare den 30. maj med forslag om hvordan det kunne gennemføres. Forslaget gik ud på, at man skulle flytte agtermasten fremad eller skifte denne med en lettere mast, der kun skulle bære antenne og flag-fald. Derefter skulle der flyttes forskellige luftudtag og lignende ting på pupdækket, således

at man kunne indrettet dækket til landingsplads og evt. bygge en hangar til forkanten af dækket. Et andet forslag gik ud på bare at bygge et nyt dæk over pupdækket, der så kun kunne bruges som landingsdæk. Det første forslag ville i 1972 have kostet omkring 1,125 mio. kr., mens det andet forslag ville have kostet 450.000 kr.

SMK skønnede da i 1972, at det ville være for store udgifter i forhold til den på det tidspunkt beregnede periode HENRIK GERNER havde tilbage i søværnet (sidste halvdel af 1973). På det tidspunkt var eneste mulige tidspunkt at lave dette dæk på, den dokningsperiode der var planlagt sidst i 1973. Der var altså blevet arbejdet med forslaget i mere end fire år fra man begyndte til man endelig afslog at bygge det.

Efter dokningsperioden satte OK P. Reib kommando den 30. marts 1969. Han fungerede som chef for HENRIK GERNER indtil han den 1. august samme år blev afløst af OK N. E. Andersen, der senere blev eskadrechef for UBE. I februar 1970 blev HENRIK GERNER, sammen med ubådene, minelæggere og HERLUF TROLLE isforlagt til Håkonsvern. I denne periode havde man igen torpedoskydninger. Under en af disse skød en af ubådene en torpedo efter en fisker på den måde, at torpedoen løb op på land ved siden af fiskerens hytte, mens han sad få meter fra og bødede sine garn. Han skulle efter sigende



NARHVALENS søsterskib NORDKAPEREN på siden af HENRIK GERNER for torpedobordtagning. (P.B. Sørensen/FBIB)

være blevet meget sur.

Senere samme år blev der under sejlads i Nordsøen slået to sideruder i stykker og man stillede derfor et forslag fra HENRIK GERNER side om at blænde disse ruder, hvilket skete kort tid efter.

Søværnets operative Kommando iværksatte onsdag aften den 9. september en omfattende eftersøgning efter ubåden NARHVALEN, fordi check-signalet ikke blev modtaget. NARHVALEN var på vej fra Holmen til Håkonsvern i Norge. NARHVALEN dykkede tirsdag aften kl. 2130 lidt N for Skagen Rev fyrskib og skulle fortsætte til en position

ca. 10 sømil S-for Lindesness og derfra langs den norske kyst til Håkonsvern, - en neddykket sejlads på knapt 60 timer. SOK skulle modtage det første check-signal onsdag aften senest kl. 2130, hvor NARHVALEN skulle være ud for Lindesnæs, og da det ikke kom til tiden, begyndte Flåderadio Århus at kalde NARHVALEN hvert 5. minut.

SUBMISS blev iværksat kl. 2230 og dette medførte bl.a. en begyndende eftersøgning samt forberedelse til indsættelse af alt disponibelt materiel i en omfattende eftersøgnings- og eventuel redningsaktion. En helikopter fra Flyvevåbenet blev straks indsat og alle Sø-

værnets skibe i danske farvande gjorde klar til forlægning til Skagerrak, lige som HENRIK GERNER og SPÆKHUGGEREN, der var forud for NARHVALEN vendte om.

Da SOK efter yderligere en times forløb stadig ikke havde hørt fra NARHVALEN iværksattes SUBSUNK. I løbet af kort tid blev der tilbudt assistance fra en lang række lande, således at situationen kl. 0200 var følgende: HENRIK GERNER, Spækhuggeren, PEDER SKRAM, FALSTER, FLORA, DANNEBROG, SAMSØ, ROMSØ, BARSØ, redningsskibet NORDJYLLAND samt friv FLEISNER var på vej til eftersøgningsområdet, HERLUF TROLLE ombordtog ca. 40 tons redningsmateriel, og andre enheder var på vej til FLS Frederikshavn. Fra England var et Shackleton-fly på vingerne, og en fregat var på vej. Norge sendte to fregatter samt seks FPE's og deployerede endvidere helikoptere mod frømænd til Kristiansand. Holland sendte en fregat, der var i nærheden af området, og hele *Stanavforlant* blev stillet til rådighed.

Senere på natten tilbød Tyskland både fly og skibe, England tilbød yderligere tre fly, og Holland tilbød 2, således at SOK i løbet af formiddagen ville have rådet over 20 - 25 skibe og 10 - 12 fly og helikoptere.

På et tidligt tidspunkt blev skibsfarten anmodet om at holde udkig, og det førte samtidig til, at pressen blev opmærk-



Hygge i B-messen. Den latinske tekst over baren, mare vestigia tota tegat, betyder "havet dækker alle spor".
(FBIB)

som på situationen. Det var derfor nødvendigt, at de pårørende til besætningen blev underrettet, inden den første radioavis.

Selv om det i SOK under de mange drøftelser i nattens løb blev vurderet som mest sandsynligt, at det var en fejl ved NARHVALENS radio i forbindelse med det ret hårde vejr i området, som gjorde at check-signalet udeblev, disponeredes alligevel ud fra muligheden af en alvorligere situation, og da mørket og vejret vanskeliggjorde flyeftersøgning, var der store forhåbninger til en første eftersøgning ved daggry. Klokkeren var imidlertid ikke mere end godt 5, da HENRIK GERNER meldte, at

den havde kontakt med NARHVALEN i en position 30 sm SV-for Stavanger, og kl. 0515 blev SUBSUNK-operationen annulleret.

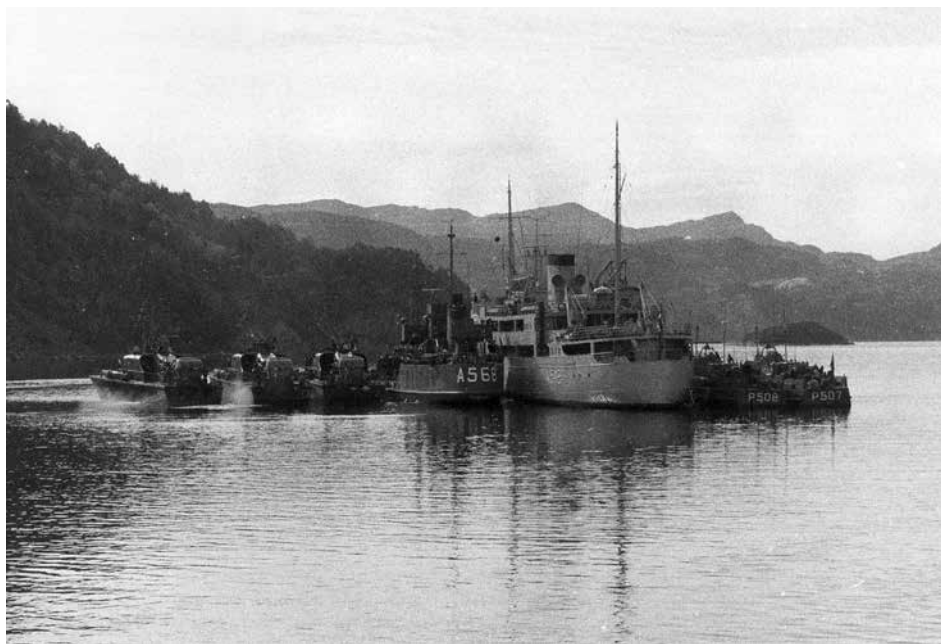
Skibets 8. chef OK P. Groth afløste ombord den 1. september 1972.

Den 12. oktober 1973 strøg depotskibet HJÆLPEREN kommando og blev oplagt til afrigning. Det betød at en ny periode af Marthas liv var begyndt, for Torpedobådseskadren UBE indgik en aftale om at HENRIK GERNER skulle hjælpe TBE i de perioder, hvor det var

absolut påkrævet at have et depotskib med.

I november måned var HENRIK GERNER på værft i Svendborg og hjemturen derfra var noget at en rekord, idet gamle Martha nåede op på en fart omkring 17 knob.

I december måned var det planlagt at HENRIK GERNER skulle på et to ugers togt til Plymouth i England. Dette togt blev imidlertid aflyst efter en indsats fra de værnepligtiges side bl.a. med en henvendelse til pressen, på grund af energikrisen. I stedet blev afholdt en



HENRIK GERNER med tre motortorpedobåde af SØLØVEN-KLASSEN, A568 RIMFAXE på bagbord side. På styrbord ses P508 GRIBBEN og P507 GLENTEN. Fra øvelsen Bold Game i april-maj 1974. (FBIB)

øvelse med torpedoskydninger i Østersøen.

HENRIK GERNER har øgenavnet Martha, som de fleste ved. Dette navn stammer fra filmen ”det gode skib Martha”, som handler om et ældre skib, der har visse ligheder med HENRIK GERNER. Af denne og måske andre grunde har HENRIK GERNER altså arvet dette navn. Yderligere understreget blev det da daværende KL B. Møller fratrådte som næstkommanderende på HENRIK GERNER. Han overrakte nemlig chefen en stander mod navnet ”Martha” syet på. Denne stander forblev ombord efter det sidste chefskifte idet OK P. Groth lod den gå videre til sin efterfølger.

Standeren HAMMERSHUS med tilhørende postflag er fulgt med fra ”66”-selskabet, mens Grand Hotel standernes oprindelse ikke har kunnet spores.

I slutningen af januar måned var HENRIK GERNER i Karlskrona for at assistere ved udslusningsøvelser i tryktanken på flådestationen. Efter 14 dages ophold i det svenske sejlede man hjem med de velkendte Københavner -omdrejninger, til trods for at det var tåget. Farten holdt man helt oppe til man nåede Drogden.

I slutningen af april måned skulle man så for første gang indgå i TBE, for at hjælpe torpedobådene under øvelsen *Bold Game 74*. Samarbejdet forløb udmærket og siden har der ved andre lejligheder været arbejdet sammen mellem



HENRIK GERNER. Kopi af pastel udført i 1785 af Jens Juel.

to eskadre og i dag hvor vi fejrer vores 10 års jubilæum i søværnet sker dette i TBE.

Chef ombord er OK J.E. Grønbech, der afløste OK P. Groth efter næsten to år som chef for HENRIK GERNER og det sidste halve år også som eskadrechef for UBE.

Redaktionen af dette ”festskrift” takker alle, der mod store og små bidrag, har medvirket til disse sider.

Specielt tak til sekretær Bach, ”66”, Ingeniør L. A. Kisby, B & W og P. Groth, VBS, OK S.A. Pihl, FLS Frederikshavn.

Og til slut en særlig tak til HENRIK GERNER, som har lagt navn til skibet, og om hvem Nordisk Conversationsleksikon årgang 1886 skriver;

HENRIK GERNER, f. 4. juni 1742, d. 27. dec. 1787, blev secondlieutenant 1763, og foretog med kongelig understøttelse 1768 en udenlandsrejse, for at uddanne sig i skibsbyggeriet. Han besøgte England og Frankrig og udnævntes 1772 til fabriksmester ved Holmen, hvilken post han med stor berømmelse beklædte indtil sin død.

Et skjønt bevis på hans skarpsindighed og tænksohmhed er det pumpeværk, som han konstruerede til dokken på Christianshavn. Tidligere benyttedes

almindelige pumper, drevne ved 500 mand i løbet af 3 døgn for at pumpe vandet ud; men Gerner indrettede et mellemværk, der drevet ved 8 heste ad gangen satte 11 såkaldte Kjøttingpumper i bevægelse, hvorved vandet bortskaffede i omtrent den halve tid. Dette pumpeværk anvendes for en del endnu, kun med den forskiold, at man i 1860 opstillede en dampmaskine til at drive mellemværket i stedet for at benytte heste dertil.

Til ære for Gerner lod statens officerer slaae en medaille med Hans brystbillede og på reversen Archimedes, visende på en skibsbygning med indskriften:

VOR ARKIMEDES TIL ÆRE.



HENRIK GERNER forlader Flådens Leje gennem Nyt Løb for sidste gang i 1975. Bemærk orlogsvimplens længde og interessant flagføring i øvrigt. HENRIK GERNER blev ophugget hos H. J. Hansen nær Odense i løbet af juli 1976. (FBIB)



HENRIK GERNER under mastekranen på Flådestation København. (FBIB)

Kanonbåde fire kilometer over havoverfladen

Jens Riise Kristensen

I Peru, på en højslette i Andesbjergene, ligger den store Titicacasø. Søen er lidt større end Sjælland og med en beliggende på 3.810 meter over havet, er den verdens højest beliggende sø med skibsfart. Man kan ikke sejle fra havet til denne bjergsø, og det er ikke et sted man ville forvente at finde gamle dampskibe.

Det er temmelig overraskende at man så alligevel, for enden af en lang gangbro i udkanten af områdets største by, finder et smukt restaureret dampskib, bygget i England i 1862.

Skibene bygges

Peru havde haft en central placering i det spanske kolonistyre i Sydamerika, og blev forholdsvis sent en selvstændig stat. Man havde erklæret sig selvstændig i 1821, besejret den sidste spanske hær fem år efter, men først efter tyve års politisk kaos var forholdene stabiliseret i det unge land. En ny opgave var, at sikre landets mest strategiske og sårbare fronter mod nabolandene. Et af de grænseområder der blev prioriteret var Titicacasøen, der deles mellem Peru og Bolivia.



Museumsskibet YAVARI ligger i dag klar til at modtage gæster ved Titicacasøen i Peru. (Jens Riise Kristensen)

I maj 1861 besluttede republikkens præsident, Remón Castilla, at søen skulle forsvares med et krigsskib på ca. 300 tons. Skibet skulle købes i England og i samlesæt sejles til Peru og bogstaveligt bæres op til søen over Andesbjergene. Da en peruanske admiral var i England for at forhandle købet af skibet, blev han overbevist om, at det vil blive for vanskeligt at transportere et så stort skib op til søen, hvorfor bestillingen blev ændret til to mindre kanonbåde på hver 140 tons.(1) I følge kontrakten, underskrevet i London den 10. oktober 1861, skulle hvert skib leveres med følgende mål:(2)

Længde 100 fod (30,48 m)

Bredde 17 fod (5,18 m)

Dybgang 6 fod (1,8 m)

Dampmaskine 60 Hk

Fart i stille vand estimeres til 9 knob.

Bumkerkapacitet 18 tons

Kulforbrug på 24 timer 10 tons

Bevæbning 2 x 24 pund Armstrong kanoner.

Til hvert skib medfulgte to kultendere, med sejlrig.

Der var ingen tvivl om, at skibene skulle bygges i England, et land Peru havde gode forbindelser til, og som på dette tidspunkt stod i spidsen for et verdensomspændende imperium. Ordren gik til James Watt Foundry i Birmingham der, som underleverandør, lod skro-

get bygge af Thames Ironworks and Shipbuilding Compagny. Det var nogle særdeles kompetente leverandører. James Watt Foundry udsprang af det firma der havde bygget de første dampmaskiner, der var praktisk anvendelige i skibe og lokomotiver.(3) Thames Ironworks and Shipbuilding Compagny havde stået for så markante skibe som Darwins BEAGLE og jernklædte H.M.S. WARRIOR.

Det var ikke sidste gang et europæisk værft byggede et skib der skulle transporteres ind til en sø uden adgang til havet. Fx kæmpede både tyske, belgiske og engelske enheder under 1. verdenskrig med skibe der var båret ind på Tanganyika søen i Afrika. (4)

Men transport af skibe til Titicacasøen var formentligt den længste og sværeste opgave af sin art.

Den lange rejse

Den 10. oktober 1861 blev aftalen indgået, om køb af to kanonbåde til 8.000 £ pr. styk. Skibene fik navnene YAVARI og YAPURA, efter henholdsvis en grænseflod i Amazonas og en hyldest til selve Amazonas.

Skibene blev bygget, prøvesamlet og alle dele nummereret, mange også mærket med grøn og rød for styrbord og bagbord. For at sikre samling og indkøring af skibene skulle et hold på otte britiske teknikere, med erfaring i skibsbygning og dampmaskiner, følge med YAVARI og YAPURA til den fjerne

sø i Andesbjergene, et eksotisk område hvis beskaffenhed de ikke kan have haft et klart billede af på forhånd. Teamet, under ledelse af William Partridge fra Birmingham, kom da også på lidt af en opgave.

Den 28. juni 1862 forlod dampskibet MAYOLA Londons dokker for at begynde den lange rejse over Atlanterhavet, syd om stormfulde Kap Horn til havnebyen Arica ved Stillehavet. Arica lå dengang i det sydlige Peru, men området overgik siden til Chile, efter en krig i 1879 -83 som Peru katastrofalt tabte. Perus bekymring for deres grænsers sikkerhed var ikke ubegrundet.

Man var klar over at transporten op til Titicacasøen var en logistikopgave ud over det sædvanlige, og allerede inden MAYOLA forlod London blev der indledt forberedelser til at modtage og vidertransportere skibene.

I september 1863 startede de adskilte skibe og al deres udstyr den vanskelige rejse over land. Foran lå 306 km gennem uvejsomt terræn, ad små stier over i op til 4.724 meter over havet, omtrent som den højeste bjergtinde i Alperne. (5)

De første 60 km var – selvom de gik gennem den knastørre Atacamaørken – de nemmeste, da man her kunne køre med en af Sydamerikas ældste jernbanestrækninger. I stationsbyen Tacna blev skibsdelene aflæsset og arrangeret i den omtrentlige rækkefølge, de skulle

bruges under bygningen.

Som man kunne vente blev transporten et mareridt. Problemerne starter allerede på skrivebordet. De tegninger og beskrivelser man skal bruge, for at kunne samle de 2.766 enheder var forsvundet. Beskyldninger og kontrabeskyldninger fæg mellem de fine kontorer: El Comando General de la Marina, el Ministro de Guerra og la Marina del Peru. Papirerne dukkede først op et par år efter.(6)

Fra Tacna skulle skibsdelene i bogstavelig forstand bæres over bjergene. Opgaven blev overdraget til en privat operatør, der mente, at kunne løse opgaven i løbet af 6 måneder. Da den tid var gået, og ikke meget var sket, blev han erklæret uduelig og frataget opgaven. (7) Den næste operatør planlagde at bruge to karavaner, hver bestående af 100 muldyr og et ukendt antal lokale bærere, de såkaldte portere. Man foretrak muldyr fordi de kan bære større vægt end lamaer, der er det traditionelle husdyr i bjergene i Peru.

Skibsbyggerholdet - bestående af de engelske specialister, under ledelse af søofficer Ignacio Dueñas - rejste i forvejen på hesteryg over bjergene for at forberede en byggeplads til samling af skibene ved Titicacasøen.(8)

Holdet bestod af unge energiske mænd, og efter kun 9 dage på hesteryg kunne de ride, fra den tørre højslette ned af de stejle skråninger mod den mægtige sø. Måske krævede rejsen alligevel et



Sydamerika. Sidste del af den for et skib så usædvanlige rejse. (Jens Riise Kristensen)

offer, i hvert fald døde keddelmager George Blaxland af hjerteproblemer kort efter ankomsten.

Månedene efter ankom yderligere 26 mænd fra den peruanske flåde, der skulle arbejde på at anlægge en lille flådebase. Skibene skulle ligge ved byen Puno, den eneste større by ved den peruanske del af Titicacasøen i det ret så øde område.

I mens stred de to karavaner af portere og muldyr over bjergene med de to skibe på ryggene. Mænd og dyr i hundredetal med tunge byrder arbejdede sig fremad ad de stenede vandrestier. Den tynde luft og det hårde arbejde fik mange mænd, der ellers var vant til livet i bjergene, til at bukke under af højdesyge. Mange portere deserterede, muldyr blev slidt ned og skibsdele efterladt på stierne.

I bjerglandsbyerne blev der hårdhændet tvangsindskrevet mænd og muldyr i karavanerne, som erstatning for dem der var bukket under. Mange skibsdele blev – selvfølgelig fristes man til at sige – beskadiget alvorligt under transporten. I juni 1864 – mere end et halvt år efter skibsbyggerne var ankommet – havde man kun modtaget godt en fjerdedel af det første skib.(9) Og det var de letteste dele man havde modtaget, og ikke nødvendigvis det man skulle bruge først.

Hvert skib skulle have været forsynet med to 24 pund engelsk Armstrong kanon, men de var blevet tilbageholdt

af den peruanske flåde, da der var akut brug for artilleri ved Stillehavet. Her var der pludselig udsigt til en væbnet konflikt med Spanien, over noget så prosaisk som fugleekskremitter. Spanien havde invaderet nogle øer ved Perus kyst der var rige på guano, et vigtigt gødningsmiddel, og truede med yderligere landgang på fastlandet.(10) Spanske ambitioner ved kysten resulterede i en krig mod både Peru og Chile, en krigsførelse Spanien opgav i 1866. En efterfølgende krig (1879 – 83) mellem Peru og Bolivia på den ene side og Chile på den anden, over store mineralforekomster i kystregionerne, resulterede i en chilensk sejr, og de fire Armstrong kanoner blev chilensk krigsbytte. YAVARI og YAPURA fik aldrig deres kanoner.

Endelig til søs

I august 1865 kunne en deprimeret leder af det engelske team, William Partridge, skrive hjem, at ”*The gun boats of Titicaca are in much the same state as they were three years ago*”. (11) Flere år er gået, store udgifter og enorme anstrengelser, og stadig var man ikke i nærheden af at kunne samle skibene. Ca.1.000 højlandsindianere blev sat på oprydningsopgaven, at transportere alle de manglende dele op til Titicaca. Genstarten af projektet forsinkes af social uro. Til gengæld blev

(fortsættes på side 25)

SELSKABET
ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISKE 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
- 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. Der kan fastsættes særligt kontingent for medlemmer over 65 år og under 25 år, samt for ægtepar, firmaer, foreninger og institutioner.

§ 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. Forlæggelse 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 revisorer

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 to af generalforsamlingen valgte medlemmer.

§ 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

ges 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 10 april 2013.

Gustav Lange
Dirigent

Poul Grooss
Formand

∞

mindst 1/3 af selskabets medlemmer og såfremt beslutningen vedta-



Bevogningsfartøjet P535 NYMFEN kommer langs siden på skoleskibet ÆGIR for at øve Replenishment-at-Sea (RAS), under kadettogtet sammen med skoleskibet A560 ÆGIR sommeren 1966.

Man ser at olieslangen er på vej over i NYMFEN. (Henrik Muusfeldt)

Kanonbåde fire kilometer over havoverfladen

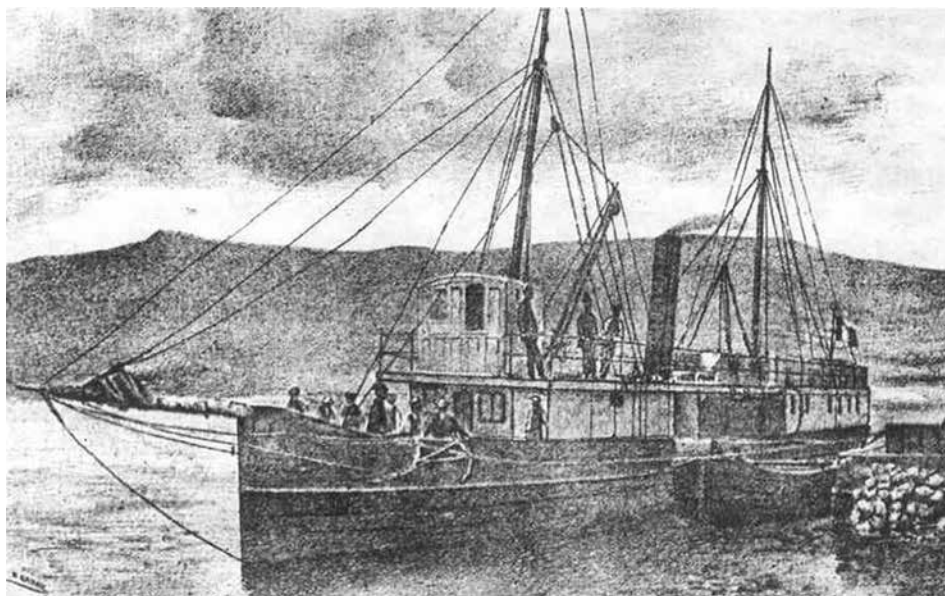
(fortsat fra side 20)

man ikke berørt af det kæmpe jordskælv der ellers lammede store dele af det sydlige Peru.

I foråret 1868 lå der stadig skibsdele smidt på vejen kort efter de forlod jernbanen i Tacna. En ny entreprenør, nye muldyr og nye portere blev sat i arbejde, efterfulgt af nye deserteringer, nye drakoniske tvangsudskrivninger

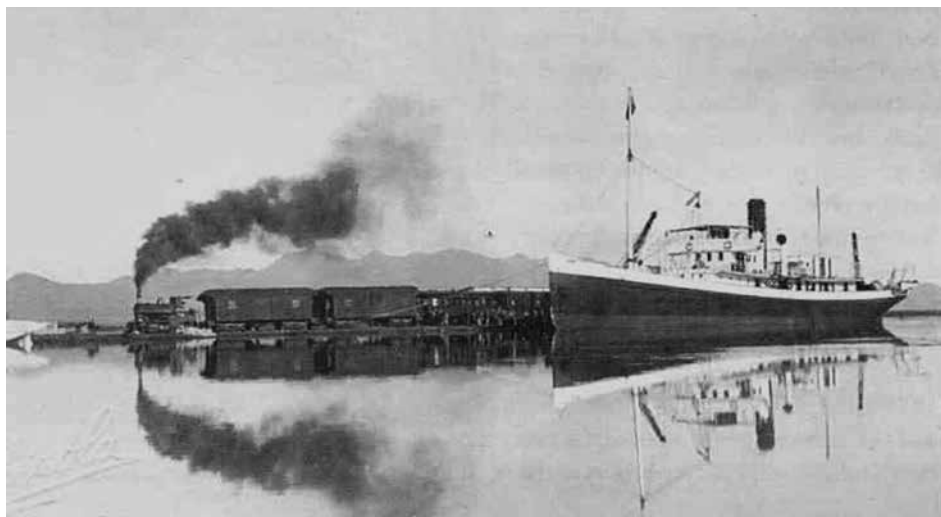
og så videre. Finansielle problemer og skænderier om ansvarsfordelingen er en selvfølge – det er som en ond drøm der ikke vil slutte – men efterhånden begyndte YAVARI alligevel at ligne et skib.

Humøret og optimismen steg på byggepladsen. I hvert fald lige til 19. februar 1869 hvor en tender, i forbindel-



YAVARI, en kanonbåd uden kanon men i sit oprindelige trim, før skroget blev forlænget, og med supplerende sejlskibsrig og lossebom. Ved siden ligger en lille kultender.

YAVARI og YAPURA kan ses som repræsentanter for de utallige små praktiske dampskibe der har bidraget med opbygningen af lokalsamfund mange steder i den såkaldte 3. verden. (Foto: Borgdorff. Efter Larken 2006).



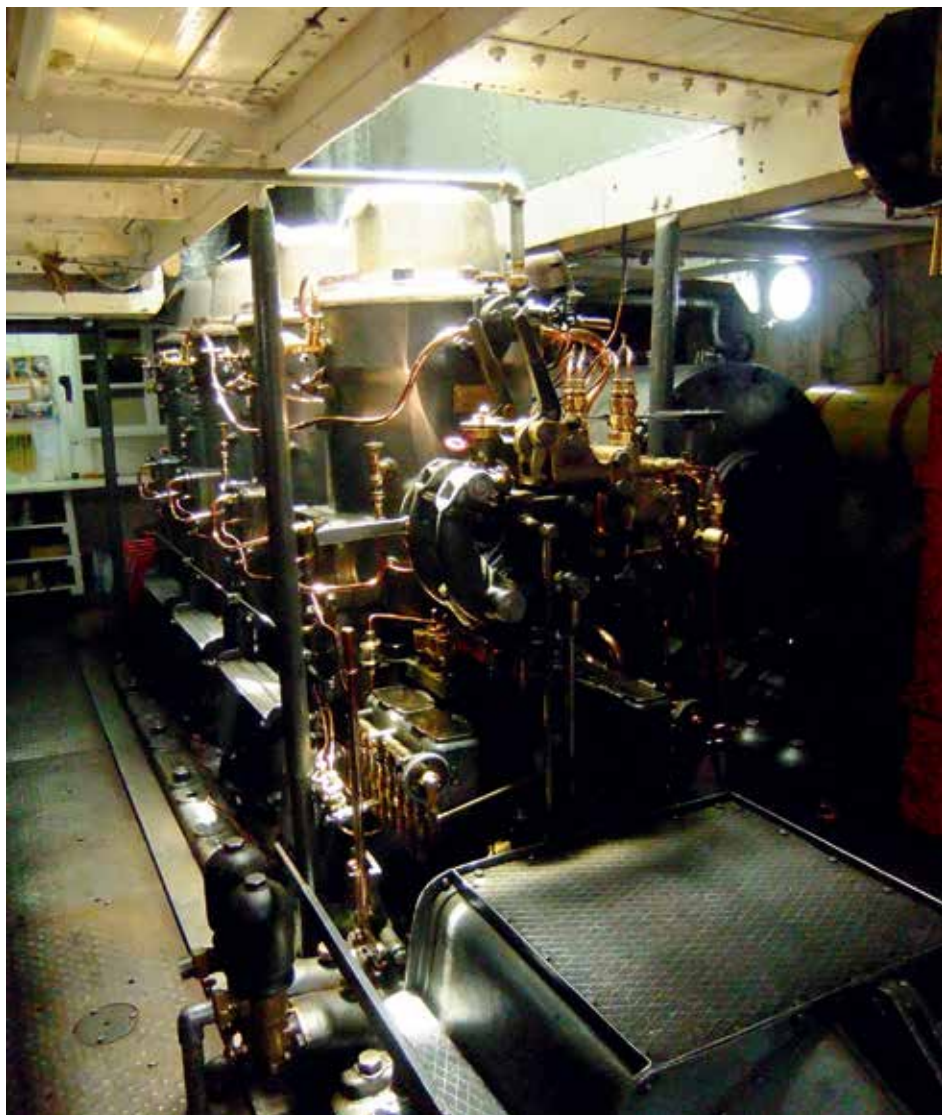
Den teknologiske udvikling gik stærkt og fra 1874 var det ikke længere nødvendigt at bære alt muligt, inkl. dampskibe, over Andesbjergene. Her ses SS INCA, bygget 1905, ved siden af et af de damplokomotiver der gjorde det muligt at opbygge en flåde på i alt 7 dampskibe på Titicacasøen - YAPURA, YAVARI, HUASCAR, OLLANTA, INCA, COYA og ZUÑGA.

se med en lokal fest kæntrede – Pono er kendt for sine utallige fiesta – og områdets guvernør og tre engelske skibsbyggere druknede.(12)

Juledag 1870 oprandt den store dag. YAVARI modtog biskoppens velsignelse og blev søsat. Det gav en kærkommen anledning til en fest på tre dage i Puno. I 1871 kunne man strække kølen til søsterskibet YAPURA - 10 år efter det var færdigbygget og prøvesejlet i England – og to år efter dampede også hun stolt ud på sin jomfrutur på den blanke sø.(13) I mangel på kul var det tørret lamagødning der blev skovlet i fyret, og det fungerede tilsyneladende fint.

Der blev indgået en aftale der tillod skibene at sejle ind i Boliviens farvand, der dækker ca. en tredjedel af søen. I de 12 år der var gået, fra kontrakten lå underskrevet på et skrivebord i London, til det sidste af de to skibe dampede af sted under en røg af brændende lamaekskremer, var forudsætningerne drastisk ændret. Risikoen for krig mod Bolivia var drevet over, og i 1875 blev kanonbådene – der alligevel ikke havde kanoner – overtaget af et privat rederi: Don Guillermo Speedie.

Anstrengelserne med at bære skibene over bjergene kunne man næsten også have sparet sig, da der allerede i 1874



I 1914 blev den Yavaris dampmaskine udskiftet med en firecylindret svensk Bolinder glødehovedmotor, med en ydelse på 320 Hk ved beskedne 225 omdr./min.. I dag er glødehovedmotorer i denne størrelse uhyre sjældne. Bolindermaskinen blev restaureret i 1999 ved hjælp af svenske entusiaster og er i dag fuldt funktionsduelig. (Jens Riise Kristensen)

åbnedes en jernbanelinje fra kystbyen Mollendo til Puno. Et nyt adskilt dampskib blev indkøbt i Scotland og kunne, uden den brutale brug af mennesker og dyr, køre med toget hele vejen til Titicacasøen.(14)

I 1875 blev YAVARIS skrog forlænget. I 1914 blev dampmaskinen erstattet af en firecylindret glødehovedmotor.

Skibene fik herefter en usædvanlig lang karriere i den civile søfart under skiftende ejere. De dannede et tiltrængt forbindelsesled mellem de forskellige samfund omkring den enorme sø. I 1950'erne begyndte man at ombygge YAVARI til olietanker, men det eksperte-ventyr måtte opgives, da der pludseligt blev fundet oliekluder i Bolivia.

I 1972 blev dampskibsflåden på Titicacasøen nationaliseret og YAVARI og YAPURA vendte tilbage til militæret. Det var dog kun YAPURA der reelt blev anvendt, nu under navnet BAP PUNO - fik en kort karriere som hospitalsskib.(15) YAVARI blev opgivet og lå som vrak i Punos havn, indtil sidst i 1980'erne hvor der, på engelsk initiativ, blev stiftet en fond der købte skibet og påbegyndte en restaurering. Skibets skrog, der kun havde sejlet i ferskvand, og i et tørt klima, var i forbavsende god stand. 1998 blev YAVARI officielt indviet som museumsskib.

YAVARI er i dag et funktionsdygtigt skib, der dagligt modtager turister og ved særlige lejligheder sejler ture på søen. Det er tilmed muligt at bestille overnatning på skibet.

Kilder

Larken, Meriel: *Vapor Yavari: Navigation on Lake Titicaca Peru 1862*

La Asociación Yavari, 2006

Museo Naval,

Titicaca at Av el Sol. Town Center. Puno, Peru

Museumsskib Yavari, Bahía de Puno, Peru

Internet:

www.yavari.org

www.nationalhistoricships.org

Noter

- 1 Forhandlingerne blev ført af admiral Mariategui
- 2 "Contract Letter" gengivet i Larken, 2006 s. 13
- 3 James Watt i samarbejde med fabrikant Mathew Boulton i Birmingham i 1774
- 4 Voss, Jon. *Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916*. Marinehistorisk Tidsskrift 2. 2007.
- 5 15.500 fod i fl.g plance i museumsskibet YAVARI og Larken, 2006, s. 14. Mont Blanch er 4.807 meter.
- 6 Larken, 2006, s. 15 og 17.
- 7 Opgaven blev først givet til Sr. Eyzaquirre dernæst til oberst Mugaburu. Larken, 2006, s. 18.
- 8 Bestående af syv af de engelske specialister. Larken, 2006, s. 19.
- 9 50 af forventet 182 tons. Larken, 2006.
- 10 Spanien invaderede, og gjorde krav på øerne "las Islas de Chincha" i 1864. Ørene er rige på guano.
- 11 Larken, 2006, s. 23.
- 12 Områdets guvernør, "el Prefecto de la Región".
- 13 Yapura søsat 18. marts 1872 og sejlede første tur 7. august 1873.
- 14 Dampskibet GOYA bygget af Dennys Dumbarton i Scotland. Søsat på Titicaca 1893.
- 15 BAP er en forkortelse for Buque Armado Peruano, dvs. fartøj for den peruianske marine

Den årlige generalforsamling i Marinehistorisk Selskab/ Orlogsmuseets Venner onsdag den 10. april 2013

Formanden bød velkommen.

1. Valg af dirigent

Kommandørkaptajn Arne Holm havde i år ikke ønsket at stille op som dirigent. I stedet foreslog bestyrelsen kommandørkaptajn Gustav Lang, der takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet i februarnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift.

Dagsordenen skal i henhold til selskabets love 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
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

2. Selskabets beretning (ved formanden):

Foreningsåret:

For god ordens skyld skal jeg sige, at foreningsåret går fra 1 JAN 2012 til 31 DEC 2012. Det samme gælder for regnskaberne.

Medlemsantal og hvervning:

Selskabet havde ved årets begyndelse 617 medlemmer og ved årets slutning 611 medlemmer. Den katastrofale nedgang, som vi oplevede sidste år, hvor der var et frafald på 116 medlemmer – eller 16 % af medlemsskaren, det er således bragt til ophør. Medlemstallet er stabiliseret og blandt de nyhvervede medlemmer er der nogle yngre imellem, hvilket vi hilser med glæde, selv om alle medlemmer, uanset alder, skal føle sig meget velkomne.

Ligesom Danmarks Marineforeninger har vi et problem omkring rekrutteringsgrundlaget, som selvfølgelig bliver begrænset, når der ikke kommer mange værnepligtige ind til Marinen, og antallet blandt det faste personel i Søværnet ikke er ret stort. Fra bestyrelsens side har vi forsøgt at gøre opmærksom på selskabet i de senere år, og det har da givet nogle nye

medlemmer, men det naturlige frafald var sidste år meget stort. Der er ingen udmeldelser på grund af utilfredshed med selskabet.

Vi har forsøgt forskellige hvervnings-tiltag. Hjemmesiden er en af måderne at fange interessen hos folk. Tak til Søren Nørby for indsatsen med at få den i orden. Kender man nogen, som er interesseret, så sørg for at vedkommende bliver inviteret til en mødeaften her. Så skal bestyrelsen nok hjælpe til med et evt. medlemskab.

Vort selskab udgøres af Marinehistorisk Selskab fra 1951, og senere er det slået sammen med den støtteforening, der blev tilvejebragt omkring Orlogsmuseet. Vi har et samarbejde med Modelbyggerlauget, som er en selvstændig forening – ganske vist med et vist overlap mellem medlemmerne. Vi har fælles tidsskrift, og Modelbyggernes medlemmer er ikke medregnet i tallet 611, som er vort nuværende medlemsantal ved årsskiftet.

Museet forhold:

Som nogle måske vil erindre startede der på samme tid sidste år en række kritiske artikler omkring Statens Forsvarshistoriske Museum, hvorunder Orlogsmuseet hører – men Orlogsmuseet var som sådan ikke direkte berørt. Presseomtalen

medførte i løbet af juni så megen kritik, at direktøren, Ole Louis Frantzen, blev sat fra bestillingen og en ny konstitueret direktør udnævnt. Det blev Jens Carl Kirchmeier-Andersen, som i en årrække havde været en slags souschef, men nu var under Nationalmuseet. Frantzen har siden været ansat som konsulent, og han fratræder nu på mandag den 15. april. Han er i øvrigt en af vore mest kvalificerede marinehistorikere, men hans arbejde som museumsdirektør var ikke nemt. Det druknede i administrative problemer og budgetmæssige finurligheder. 66 % af hans budget røg direkte retur i de offentlige kasser uden at han så noget til dem, og kun 34 % gik til lønninger, drift af museet og forskning, som dermed blev underprioriteret. Måske han i sit otium får tid til at skrive lidt mere marinehistorie.

Tidligere år har jeg i min beretning omtalt Kulturministeriets holdning til museet, som nok har været præget af, at der var fine museer med kunst, så som Louisiana, og så var der andre museer, som blandt andet beskæftigede sig med folkedans, amagerhylder og krudt og kugler, og det var knap så fint. I forbindelse med åbningen af den seneste udstilling inde på det gamle Tøjhus, udstillingen ”Danmark i krig”, har jeg fået en forklaring på noget af problematikken omkring

holdningen inde i elfenbenstårnet eller Kulturministeriet. Den store våbensamling, som Tøjhusmuseet havde på 1. sal i tøjhusbygningen er nu fjernet. Den var en af verdens fineste samlinger af gamle såvel som moderne håndvåben, men den henvendte sig mest til våbentekniske nørder. Med den nye udstilling vil ministeriet gerne være med til kulturformidling – det er det nye nøgleord - og det er i det lys, den nye udstilling skal ses. Udstillingen hedder som nævnt ”Danmark i krig”, men den er noget hårtung, men det skal vi måske ikke være så kede af, for vi har jo vort eget Orlogsmuseum – hæren har kun Tøjhuset. Her i Søkvæsthuset bliver Danmarks søkrige og Flådens historie præsenteret i flotte rammer.

Selskabets aktiviteter i 2012:

Vi har tre kerneydelser, nemlig vore foredrag, vort blad og den årlige udflugt, der hver for sig tilstræbes at være økonomisk selv bærende. Foredragsaftenerne skal økonomisk gerne hvile i sig selv. Vi skal ikke tjene på at sælge øl og smørrebrød – og vore foredragsholdere får kun et symbolsk honorar i form af en flaske. Bladet skal gerne kunne betales af kontingentet og dermed får medlemmer, der bor uden for København også valuta for kontingentet. Endelig skal den årlige udflugt også helst hvile i sig selv, men undertiden er der overskud. Andre år

er der underskud – men det har hidtil virket som det skulle.

Foredragssæson: Der har som sædvanlig været afholdt to foredrag i forårssæsonen samt den årlige generalforsamling med afsluttende visning af historiske billeder og film. Foredragene var om dansk marineflyvning, som fejrede 100 år samt krydseren Heimdals kadettogt til Sultan Abdul Hamid IIs hof i 1908. I efterårssæsonen udvidede vi repertoiret, da vi fik tilbud om en ekstra svensk foredragsholder, som orienterede os om Sverige under Den kolde Krig og de mange ubådskrænkelser. De øvrige foredrag var om kongeskibet Dannebrog og den dansk-norske flådes træfning ved Lyngør i Sydnorge med engelske styrker i 1812. Foredragene har alle været interessante samt opfyldt selskabets formålsparagraf. Tak til alle foredragsholderne.

Tidsskriftet: Tidsskriftet er i en god gænge. Der har været bragt en række artikler – nogle historiske og andre mere samtidshistoriske. De har været interessante, og den moderne trykkes teknik har muliggjort flotte kort og andre illustrationer. Tak til forfattere, bidragydere og de travle redaktører, Niels Probst og Tom Wismann.

Den årlige udflugt:

Turen gik i 2012 ad Pommern til,

nemlig til Peenmünde, Stralsund og Rostock/Warnemünde. Turen havde 31 deltagere. Den årlige udflugt i 2013 omtales under punkt 10: Eventuelt.

Økonomisk støtte og anskaffelser:

Hvis man ser på selskabets formålsparagraf, så fremgår det af de to første pinde, at selskabet både støtter økonomisk samt søger at forbedre samlingerne. Museet blev for nogle år siden overtaget af staten, og i den forbindelse blev mange af vore bidragydere fra fonde noget mere tilbageholdende – de følte vel, at de betalte tilstrækkeligt i skat - og vi har stort set kun ca. 15.000 kr. at gøre godt med årligt nu, hvor vi tidligere via fondsmidler har anskaffet malerier og andet til samlingerne. Det er nu blevet en opgave for Kulturministeriet. Hvis bestyrelsens forslag om ændring af revisionsforholdene bliver vedtaget får vi mere end en fordobling af vore muligheder for økonomisk støtte, som mest er til bogudgivelser – som i øvrigt ikke er specifikt nævnt i formålsparagraffen, § 1.

Adgang til Orlogsmuseet: Jeg skal minde om at medlemmerne har gratis adgang til Orlogsmuseet, men de rare mennesker ved skranken klager over mangel på dokumentation. Hvis I vil gratis ind, så husk at medbringe jeres seneste kvittering for indbetaling af kontingent. Den kan således godt

være fra året før, idet indbetalingerne normalt finder sted nogle måneder inde i det nye år.

Det afslutter formandens beretning. Forsamlingen havde ingen kommentarer til beretningen.

Punkt 4: I umiddelbar forlængelse af sin formandsberetning orienterede Poul Grooss om baggrunden for ændringsforslagene til vedtægterne:

Ifølge selskabets love skal eventuelle forslag til behandling på selskabets ordinære generalforsamling indgives til formanden senest den 1. februar. Der er ikke indkommet sådanne forslag fra medlemmerne til formanden, men bestyrelsen har selv et forslag om ændring af selskabets vedtægter, som blev drøftet på forrige års generalforsamling. Jeg giver ordet til formanden, som vil redegøre for baggrunden.

Ja – inden da må jeg komme med en tilståelse om lidt slendrian – som jeg må tage på min egen kappe. I søvneret er det således, at chefen hæfter for alle fejltagelser et skib begår – også selv om han ligger og sover. Vi har formentlig overtrådt nogle formalia, men det er sket med henblik på omtanke for medlemmernes ve og vel – og navnlig selskabets pengekasse. Så må vi efter-

følgende håbe på tilgivelse. Nogle aner måske på nuværende tidspunkt omfanget af en Stein Bagger-skandale eller at kassereren er stukket af til Sydamerika med kassebeholdningen ligesom kommunesekretæren i Mator, men så slemt er det nu ikke. Lad os starte med baggrunden.

Forslag til vedtægtsændring:

Vedtægtsændringer er omtalt i § 9, og de kræver to tredje-deles flertal ved afstemning på generalforsamlingen.

Baggrund: Baggrunden for forslaget til vedtægtsændringerne er udelukkende af økonomisk art. Vi betalte i sidste sæson i alt 22.500 kr. for at få revideret selskabets egne regnskaber samt Sigurd Barfoeds legat. Det er penge som vi absolut ikke får noget for – om jeg så må sige. Selskabets egne medlemmer skulle gerne være i stand til selv at efterse regnskaberne, kontrollere bilagene med indtægter og udgifter samt ikke mindst at kontrollere, at selskabets midler findes tilstede som kontantbeholdning eller som indestående på bankkonti og bankdepoter. Mere er der sådan set ikke i denne sag. Brug af en statsautoriseret revisor – med de priser, der nu engang er for revision – er set med bestyrelsens øjne spild af penge, så længe betroede medlemmer, udpeget ikke af bestyrelsen, men af generalforsamlingen, kan sikre sig at

indtægts- og udgiftsposter er rimelige og fornuftige samt at selskabets midler er til stede.

Forslag til ny ordlyd:

§ 8:

”Revision af selskabets regnskaber foretages af to af generalforsamlingen valgte medlemmer.” I det tidligere fremsendte tekstforslag stod der *”...hvor af mindst en skal være regnskabskyndig”* udgår, da gennemgang af regnskaberne ikke forudsætter professionel regnskabskyndig assistance, men blot sund fornuft og kendskab til almindelige regnskabsprincipper.

Teksten i § 5 under dagsordenens punkt 9 ændres til:

”Valg af revisorer”.

Endelig er det blevet foreslået en redaktionel ændring – eller tekstforenkling -af § 3 andet og tredje punktum: *”Der kan fastsættes særligt kontingent for medlemmer over 65 år og under 25 år, samt for ægtepar, firmaer, foreninger og institutioner.”*

Hvis generalforsamlingen er enig i ændringen, så må jeg med det samme tilstå, at vi har snydt en anelse, idet vi ikke har bedt et revisionsfirma om at revidere- alene for at spare en unødige

udgift. Selskabets regnskab er netop blevet udfærdiget, og under punkt 9 vil generalforsamlingen i stedet for valg af revisionsfirma udpege to medlemmer til at foretage den kritiske revision. Mere om det under punkt 9. Ligesom Olsen-banden har vi en plan.

Det regnskab, som vi viser om et øjeblik er altså ikke revideret – og det kan således ikke godkendes af generalforsamlingen. Til gengæld har vi sparet 22.500 kr. – og de to udpegede medlemmer skulle gerne revidere regnskabet og kommentere det i næste nummer af bladet. Det bliver kun i dette foreningsår, at der opstår denne uregelmæssighed, som jeg håber forsamlingen bærer over med.

Der var opbakning fra forsamlingen til ændringerne. Herefter overgik man til regnskaberne for 2012.

3. Forelæggelse af selskabets regnskaber, herunder også fondsregnskaber.

Kasserer Niels Probst gennemgik det ureviderede regnskab i form af en kassekladde (omdelt til forsamlingen). Trods en halvering af portostøtten viser regnskabet et lille overskud. Der var ingen kommentarer til regnskabet, hvis hovedpunkter vil blive trykt i næste nummer af Marinhistorisk Tidsskrift.

5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år

Kontingentet for det kommende år forbliver uændret kr. 275 for ordinære medlemmer, kr. 300 for ægtepar og kr. 200 for pensionister.

6. Valg af formand. (Udgår i år, da formanden er valgt for 2 år i 2012.)

7. Valg til bestyrelsen:

På valg i år er:

Henrik Muusfeldt, Niels Probst, Trine Kjems, Torben Ingemann-Hansen og Tom Wismann. Henrik Muusfeldt havde ikke ønsket genvalg.

Kommandør Henrik Muusfeldt er desværre meget hårdt ramt af sygdom og har valgt at trække sig. Han står foran nogle alvorlige operationer, men der er stødt nogle komplikationer til, så det ser ret uoverskueligt ud i øjeblikket. Bestyrelsen sender ønsket om god bedring. Muusfeldt har dels været drivkraften i den forrige vedtægts-ændring og dels forfattede han vores lille bog om Nyholm, som blev fordelt til medlemmerne under Flådens 500-års-jubilæum. Han var formand for det daværende repræsentantskab, og han har i øvrigt også har været en skattet korrekturlæser. I det seneste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift havde han en artikel om *"Orlogsskibet Niels Iuels Middelhavstogt i 1931"*, et togt hvori hans far i øvrigt deltog som søkadet.

Tak til Henrik Muusfeldt for indsatsen i bestyrelsen.

Bestyrelsen konstituerer sig med en næstformand, så det er blot et nyt bestyrelsesmedlem, som skal vælges. Til den ledige post har bestyrelsen et forslag, men forinden vil dirigenten kortvarigt blive suspenderet, da det er ham vi bringer i forslag. Har forsamlingen andre forslag end de fem nævnte? I stedet for kommandør Henrik Muusfeldt foreslog bestyrelsen kommandørkaptajn Gustav Lang. Alle blev valgt. Herefter genindtrådte dirigenten i sit tillidshverv. Tillykke med valget.

Inden vi overgår til næste punkt vil jeg også gerne takke de øvrige bestyrelsesmedlemmer – og ikke mindst sekretæren Trine Kjems – for indsatsen i 2012.

8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift

Niels Probst blev genvalgt som redaktør af tidsskriftet.

9. Valg af revisorer. Se forslag til vedtægtsændringer

Bestyrelsen havde indstillet kommandør Niels Arne Hesselland og Gunnar Kjems som regnskabskyndige revisorer. De blev begge valgt. Bestyrelsen tilsigter, at resultatet af revisionen kommenteres i næste nummer af bladet. Det skulle kunne gerne nå at komme med i maj-nummeret.

10. Eventuelt:

Kanonhallen under renovering:

Den renovering af ”Kanonhallen”, som vi blev truet med i denne sæson blev udskudt, og den begynder til gengæld i maj 2013 og forventes først afsluttet i februar 2014. Det vil give os en række problemer i den kommende sæson, og bestyrelsen har tilrettelagt møderne andre steder. Det betyder for medlemmerne, som ønsker at høre foredragene, at de skal holde sig orienteret via seneste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift.

Næste sæson: Programmet er i den grad ”tentativt”, og medlemmerne anmodes som sagt om at holde sig a jour med programmet i det seneste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift. Alle møder er kl. 19.30.

Onsdag den 23. oktober 2013:

Møde i Søofficersforeningens lokaler i *Søkvæsthuset, Søofficersforeningens lokaler.*

Christianshavn og København som flådebase ved formanden. Et causeri med rundvisning i Søofficersforeningens lokaler efterfulgt af smørrebrød og kaffe. MHS/OV betaler differencen mellem den almindelige kuvertpris ved selskabets møder og aftenens arrangement. (Afsked med hovedbygningen, som vil blive afhændet af Forsvarsministeriet i februar 2014!) Der får I virkelig noget for pengene – tallerkner af porcelæn og

rigtige glas!

Onsdag den 27. november 2013:

Flåden i krig efter murens fald

ved kommandørkaptajn Gustav Lang (eller Flådens nyere historie). Mødet afholdes på Søværnets Officersskole på Nyholm. Efter mødet serveres det sædvanlige traktement til fast pris, og der er tilmelding som sædvanlig til sekretæren.

Onsdag den 29. januar 2014:

Danmark i krig: Rundvisning på Tøjhusmuseets udstilling med vægt på sø-krigene.

Onsdag den 19. februar 2014:

Washingtontraktaten fra 1922 og dens konsekvenser

ved Lars Wismann.

Onsdag den 5 marts 2014:

Stevnsfortet og Kystbefæstningen efter Den Anden Verdenskrig ved Tom Wismann.

Onsdag den 2. april 2014:

Den årlige generalforsamling efterfulgt af visning af historiske fotos og film.

Den årlige udflugt:

Bestyrelsen har ikke, trods opfordringer, fået henvendelse fra medlemmer, som kan overtage planlægning og ledelsen af den årlige udflugt. Hvis der skal

arrangeres en tur i år, så skal den købes som et færdigt ”pakketilbud” hos et rejsebureau. Om den årlige udflugt har overlevet sig selv skal jeg ikke kunne sige, men deltagerskaren er stort set den samme som ved arrangementets start for ca. 30 år siden, og deltagerne er knap så mobile som tidligere. Det kan således være, at vi bliver nødt til at droppe denne aktivitet eller som nævnt ”købe en færdig pakke” – og det bliver det jo normalt ikke billigere af. Forinden skal man dog have gjort sig klart, hvad denne pakke skal indeholde – det vil sige hvad man vil se på turen. Peder Ellegaard Larsen opfordrede forsamlingen til at give Ole Lisberg en hånd som tak for alle de år, han har stået for ekskursionerne.

Da der ikke var yderligere emner under ”eventuelt” erklærede dirigenten generalforsamlingen for afsluttet og formanden takkede dirigenten for veludført hverv.

Fr. Bechmann Joensen takkede formanden for en meget grundig og detaljeret formandsberetning.

Efter generalforsamlingen viste Tom Wismann historiske fotos.

Poul Grooss, formand
Lang, dirigent

Gustav



Patruljefartøjet DIANA under adoptionsbesøg i Dragør den 19. oktober 2008. De seks fartøjer af DIANA-klassen forestår godt suppleret af marinehjemmeværnets fartøjer, den daglige farvandsovervågning af de danske farvande. (FBIB)

Regnskab foreningsåret 2012.

Marinehistorisk selskab

Orlogsmuseet venner

Resultatopgørelse 2012 2011
tkr

Indtægter

Kontingent mv (611 medl.)	100.515	118
Bogsalg plus gaver	506	1
Afkast Investeringsbeviser	6.428	7
Overskudsandel 2011, Barfods legat	0	15
I alt	107.449	141

Omkostninger

Tilskud til bogudg	5.500	16
Marinehistorisk tidskrift	76.376	76
Regnskabsmæssig assistance	12.000	12
Revision incl.moms 2011	14.375	13
Kontorartklægeneralforsaml.mv	5.898	6
Kursregulering investeringsbeviser	-13.949	6
I alt	100.200	128

Resultat 7.249 13

Balance ultimo


Aktiver

Kassebeholdning	2.908	3
Danske bank giro	27.566	46
Danske Bank, erhvevskti	66.761	56
Investeringsbeviser	254.195	240
Mellemregning Tøjhusmuseet	16.390	16
I alt	367.820	361

Passiver

Egenkapital	248.653	232
Hensættelser	70.608	71
Mellemregning Barfods legat	48.559	58
I alt	367.820	361


Niels Probst
kasserer


Gunnar Kjems
revisor


Niels Arne Hesselland
revisor

Regnskab foreningsåret 2012.

Kommandørkaptajn Sigurd Barfoed's legat

Resultatopgørelse 2012

	år 2012	år 2011 tkr
Afkast af investeringsbeviser	19.673	20
Kursregulering	30.256	-13
Nettoindtægter i alt	49.929	7
Depotgebyr og renter	1.803	1
Revision incl.moms forrige år	8.125	10
Omkostninger i alt	9.928	11
Årets resultat	40.001	-3
Fordeles iflg. § 4 i fundats		
1/5 til konsolidering af legat	8.000	0
4/5 til Orlogsmuseets venner	32.001	0

Balance ultimo

Aktiver

Danske bank kto 3946-270938	40	0
Investeringsbeviser	710.474	680
Mellemregning Orlogsmuseets Venner	48.559	58
I alt	759.073	738

Passiver

Egenkapital	726.448	738
Danske Bank kto 4150-478448	624	1
Til Orlogsmuseets venner	32.001	0
I alt	759.073	739


Niels Probst
Kasserer


Gunnar Kjems
Revisor


Niels Arne Hessølland
Revisor

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Formandens beretning 2012/2013

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har haft et år fuldt besat med aktiviteter.

Bestyrelsen

I efteråret 2012 valgte Peter Maack at udtræde af bestyrelsen af personlige årsager, og Sven Holm-Jensen indtrådte derfor i kraft af sin post som suppleant. Bestyrelsen valgte derpå at invitere Flemming Petersen fra Fredensborg til at deltage i bestyrelsesmøderne som observatør.

Vi skylder Peter Maack stor tak for hans utrættelige indsats, ikke bare som enestående modelbygger, men også som bestyrelsesmedlem og kasserer gennem mange år.

Kontingent 2013

I januar udsendte vi for andet år i træk meddelelse om kontingentindbetaling pr. e-mail. I 2012 var det spændende at se, hvordan medlemmerne tog imod overgangen fra giroindbetaling til bankoverførsel, i år havde de fleste allerede vænnet sig til det. Det var nødvendigt at udsende påmindelser til cirka en tredjedel af medlemmerne, men resultatet har været tilfredsstillende på trods af det lidt større ekstraarbejde med restancer. Forklaringen på antallet af påmindelser er muligvis, at det er nemt at overse eller glemme et vedhæftet

dokument, når der skal betales regninger.

Sidste år udsendte vi til betalende medlemmer et medlemsbevis, man kan skrive ud eller fremvise elektronisk ved besøg på museet.

Medlemsbeviserne bliver udsendt ad hoc, men vi arbejder med en mere rationel metode.

Modelbyggerne har gratis adgang til Orlogsmuseet, og som noget nyt er der også genindført gratis adgang for medlemmer af OMBL til Tøjhusmuseet mod forevisning af medlemskort.

Medlemsantal

I talende stund har lauget 100 medlemmer. Heraf er de 96 betalende, to er æresmedlemmer og to er fødte medlemmer som repræsentanter for Orlogsmuseet.

Siden sidste generalforsamling har der været otte udmeldelser, de fleste i tilknytning til kontingentmeddelelsen. Med en enkelt undtagelse er alle udmeldelser begrundet i helbred, tid eller økonomi. Ingen udmeldelser afspejlede utilfredshed med laugets arbejde.

Periodens udmeldelser modsvares af syv indmeldelser, som fordeler sig over hele året. Det er som helhed tilfredsstillende, men giver også anledning til overvejelser over hvervning af nye

medlemmer. Det er tanker, der ikke er fremmede for os; vi har tidligere for- søgt os med tiltag i den henseende.

Økonomi

Kontingentet går som altid til medlemsaktiviteter af forskellig art. Lauget har til sine lokaler f.eks. anskaffet to løfteborde, som gør god fyldest ved bl.a. bygning og rigning af store modeller; der er indkøbt et antal nye maskiner, så køen af medlemmer ved dem kan gøres kortere; og der er anskaffet f.eks. klinger til høvle m.v. Herudover modtager Poul Beck som fabrikmester et mindre rådighedsbeløb til løbende udgifter.

Den store post på budgettet er udgiften til Marinehistorisk Tidsskrift. Den steg overraskende med 26 procent i 2012 og må påregnes at beløbe sig til det samme i 2013. Udgiften beregnes som et forholdstal mellem Marinehistorik Selskab/Orlogsmuseets Venner og OMBL og er således betinget af det samlede antal trykte eksemplarer.

Byggeaktiviteter

OMBL har løbende en række modelbyggeprojekter i gang. Som sidste år er der tale om en hel del, nemlig: Dioramaet over Holmen 68, Nyholms Mastekran, kongebåden SVANEN fra 1763, fregatten ROLF KRAKE fra 1955, korvetten TRITON fra 1955, en torpedo-missilbåd af Willemoes-klassen fra 1975, fregatten PEDER SKRAM fra

1966 og torpedobåden GLENTEN fra 1933. Som noget nye er Frank Ebbe gået i gang med at reparere modellen af Royal Sovereign, der led så krank en skæbne under flytning for så mange år siden.

Andre aktiviteter

Formanden, P.H. Westh, og fabrikmesteren, Poul Beck, har foretaget en omfattende gennemgang af Orlogsmuseets samlinger for at notere fejl og mangler ved modeller, herunder skiltning og andet relevant. Det har ført til ideer om større informationstæthed i samlingerne, som vil blive diskuteret med museet ved en relevant lejlighed. Gennemgangen førte også til, at Poul Beck påbegyndte udarbejdelsen af en decideret oversigt over Modelbyggerlaugets historie, som nu er færdig og under gennemlæsning.

I bestræbelserne på at opfylde laugets formålparagraf er der nedsat en afgrænset studiegruppe med det formål at udbrede Niels Probsts forskning i historisk rekonstruktion til medlemmerne. Arbejdet har et langsigtet perspektiv med vidensbevaring og formidling og udvikling af medlemmernes kompetencer.

Den tidligere annoncerede konkurrence og udstilling, Modelskib 2012, blev tidligere i perioden udsat af praktiske årsager. Bestyrelsen tager stilling til en fremtidig afholdelse på et senere tidspunkt.

OMBL 25 år

Gennemgangen af laugets historie understreger, at det i 2013 er 25 år siden, der blev afholdt stiftende generalforsamling den 26. marts 1988. Siden da er det blevet til mindst 56 projekter, der er afleveret til Orlogsmuseet og indgået i samlingerne. Det er en stor præstation, at frivillige på den måde har bidraget substantielt til præsentationen af flådens historie.

De 25 år vil blive markeret ved en lejlighed, som bliver fastlagt af bestyrelsen og meddelt medlemmerne, så så mange som muligt får lejlighed til at fejre indsatsen.

Kommunikation

Kommunikationen med medlemmerne foregår som førhen via Marinehistorisk Tidsskrift og nu oftere og oftere tillige via laugets elektroniske nyhedsbreve, der tilsendes medlemmerne via e-mail. Herudover er laudet til stede på Facebook, hvor der findes en gruppe, Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, der er åben for alle interesserede, medlemmer som ikke-medlemmer. Der er i øjeblikket 34 medlemmer af gruppen, hvoraf nogle få er medlemmer af laudet. Her vises billeder og efterspørges og kommenteres oplysninger fra mange kanter.

Desuden har laudet en såkaldt Twitter-profil, som ikke er så voldsomt aktiv endnu; men det arbejdes der på. På Twitter skriver brugerne korte medde-

lelser på max. 140 tegn, som andre så kan læse og interessere sig for. Twitter blev f.eks. brugt under Kulturnatten og under laugets udflugt i København i 2012, hvor der blev udsendt billeder, mens tingene foregik. Twitter er et eksempel på en informationskanal i rivende udvikling. Lauget findes under navnet @Modelbyggerlaug.

Sidst, men ikke mindst har laudet en hjemmeside, som er en del af det mere officielle ansigt udadtil.

Formålet med alt dette er at være så synlig som muligt på flere forskellige fronter. Som al kommunikation er det en proces.

Orlogsmuseet

De organisatoriske omlægninger af Statens Forsvarshistoriske Museum i 2012 har fundet et roligere leje, og museumsinspektør Jakob Seerup har således nu officielt ansvaret for Orlogsmuseet. Lauget har en løbende og frugtbar kontakt med ham og har afholdt et antal positive og konstruktive møder med den konstituerede direktør, Jens Carl Kirchmeier-Andersen.

Formanden og fabrikmesteren har derudover afholdt et antal orienterende møder med den afgangende direktør, Ole Frantzen, som har været inddraget i et projekt om istandsættelse af kælderetagen på Orlogsmuseet. Arbejdet er uafsluttet.

Medlemsaktiviteter

Efter en periode med reduceret antal laugsaftener, de såkaldte onsdagsaftener, har vi opjusteret indsatsen og har således afholdt fuldt program i perioden. Det drejer sig om følgende:

5. september 2012: Tom Wismann, Tysk jagt i Sydatlanten 1940-41
3. oktober 2012: Claus Rohden Olesen, Vraget af Dannebrog i Køge Bugt
7. november 2012: Niels Probst om rekonstruktion af historiske skibe
7. december 2012: Julekomsammen – ca. 30 deltagere
9. januar 2013: Fremvisning af medlemmernes egne modeller
6. februar 2013: Jakob Seerup – omvisning på Tøjhusmuseet
6. marts 2013: William Heering om kinesiske junker

Med gratis forfriskninger til de fremmødte og annoncering i nyhedsbrevene har aftenerne vist sig en stor succes, og fremmødet har holdt sig stabilt på mellem 18 og 25 pr. gang. Det svarer til mellem en fjerdedel og en femtedel af medlemsskaren, hvilket er bemærkelsesværdigt.

Lauget har i perioden desuden afholdt to udflugter for medlemmerne:

17. april 2012: Tur til GEORG STAGE, fyrskib og sejlmagerværksted

19. juni 2012: Tur til Hveen

Turen til Hveen havde et fåtal af deltagere. Det var skuffende i forhold til planlægningen af arrangementet.

Kulturnatten 2012 blev afholdt som i 2011 som et samarbejde mellem flere institutioner med relation til Holmen, heriblandt Orlogsmuseet og Modelbyggerlauget. Besøgstallet var forøget i forhold til 2011. På Nyholm besøgte omkring 300 Arresten, og på Orlogsmuseet talte man til mere end 750 besøgende. Lauget havde plads i skolestuen, og en lysdiodepil, der blev fremstillet til formålet, havde en overraskende stor virkning, så de tilstedeværende modelbyggere fik talt med størsteparten af alle besøgende.

Henvendelser fra tredjemand

Lauget bliver jævnligt kontaktet af tredjemand, der ønsker en opgave af den ene eller den anden art løst. Typisk drejer det sig om rensning/reparation af kirkeskibe af kategori B (som kun må håndteres af erfarne modelbyggere). Opgaverne bliver løst ad hoc.

Gaver

Vi er så heldige, at Peter Maack efter at være holdt op som aktiv modelbygger ønskede at overdrage sit værktøj og sine remedier til lauget. De er blevet hentet til Arresten, og vi sætter stor pris på det og de fantastisk fine halv-

fabrikata, Peter har fremstillet gennem tiderne.

Emanuel Bassols, der i 1980 og 1990'erne fremstillede en række dioramaer, som er opstillet på museet, afgik desværre ved døden i perioden, og lauget har været så heldigt at få overdraget en lang række af hans halvfabrikata, som er bragt ud til Arresten. Emanuel Bassols byggede i meget lille skala, og det er fascinerende at nærstudere hans arbejder.

Lauget har derudover via Jakob Seerup fået overdraget et antal konstruktions-tegninger fra en tidligere modelbygger. Her findes bl.a. tegninger af SORTE SARA (ministrygeren MS 1) fra Anden Verdenskrig.

Fremtiden

Fremtiden rummer en genetablering af Peter Maacks hjemmeside, som desværre er inaktiv i øjeblikket, men endda efterspurgt i udlandet på grund af sine billeder og sit informationsniveau.

Udstillingerne i laugets monter på Orlogsmuseet påregnes udskiftet med halve års mellemrum. En kommende tænkes at være Emanuel Bassols virke, en anden en udstilling i anledning af Jyllandsslaget under Første Verdenskrig.

Sidst men ikke mindst har lauget fået løfte om en decideret ønskeliste fra Orlogsmuseet på nye modeller, der tænkes indlemmet i samlingerne.

Tak

Der skal lyde en stor tak til vores samarbejdspartnere: Statens Forsvarshistoriske Museum, Søværnet, Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner samt ikke mindst alle laugets medlemmer, som yder en uvurderlig indsats for konsolidering af Museets samlinger, bevaring af bestående modeller og udbredelse af glæden ved modelbygning.

Poul Henrik Westh

(fortsat fra inderside af omslag forrest)

En særlig tak til William Heering, der efter sit forårsforedrag om kinesiske junker donerede et eksemplar af sit dugfriske værk *Cruising Past* om de klassiske kinesiske junker, der blev udgivet den 1. februar 2013 i et nært samarbejde mellem The Maritime Museum of Hong Kong og hans 52 år som passioneret fotograf af disse fascinerende skibe med flagermussejl, samt modellen af det amerikanske Anden Verdenskrigshangarskib MIDWAY i skala 1:1700, møjsommeligt fremstillet udelukkende af tændstikker i hans unge år.

Programmet for efterårssæsonen 2013 vil blive offentliggjort i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3, 2013, der kommer efter sommerferien og inden foredragsaftenerne går i gang.

Året rundt er der med få undtagelser åbent om tirsdagen i Arresten på Nyholm (A.H. Vedels Plads 6, 1439 K) fra kl. 10.00 til ud på aftenen. Her kan man ofte møde op mod tyve aktive laugsmedlemmer, der er optaget af de løbende projekter, som alle er velkomne til at engagere sig i. Følgende modeller er undervejs: Nyholms Mastekran i 1:16, kongebåden SVANEN fra 1763 (1:36), fregatten ROLF KRAKE fra 1955 (1:48), korvetten TRITON fra 1955 (1:50), en torpedo-missilbåd af Willemoes-klassen fra 1975 (1:50), fregatten PEDER SKRAM fra 1966 (1:65) og torpedobåden GLENTEN fra 1933 (1:50).

Moderne medier

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug forsøger at følge med tiden og er derfor repræsenteret på internettet via en hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk), en interessegruppe på Facebook (Orlogsmuseets Modelbyggerlaug) samt en profil på Twitter (@Modelbyggerlaug). Alle interesserede er velkomne til at besøge hjemmesiden, melde sig til Facebook-gruppen og følge os på Twitter. Det er i sandhed nye og spændende tider.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2013 / 14

Onsdag den 23. oktober 2013 kl. 1930

Christianshavn og København som flådebase

Kommandør Poul Grooss. Mødested Søofficersforeningen lokaler i Søkvæsthuset

Onsdag den 27. november 2013 kl. 1930

Flåden i krig efter murens fald

Kommandørkaptajn Gustav Lang. Mødested Søværnets Officersskole på Nyholm.

Onsdag den 29. januar 2014 kl. 1930

Danmark i krig

Kommandør Poul Grooss. Mødested Tøjhusmuseet

Onsdag den 19. februar 2014 kl. 1930

Washingtontraktaten fra 1922 og dens konsekvenser

Lars Wismann. Mødested Orlogsmuseet

Onsdag den 5. marts 2014 kl. 1930

Stevnsfort og Kystbefæstningen efter Den Anden Verdenskrig

Tom Wismann. Mødested Orlogsmuseet

Onsdag den 2. april 2014 kl. 1930

Generalforsamling med historiske foto

Mødested Orlogsmuseet

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 100 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.