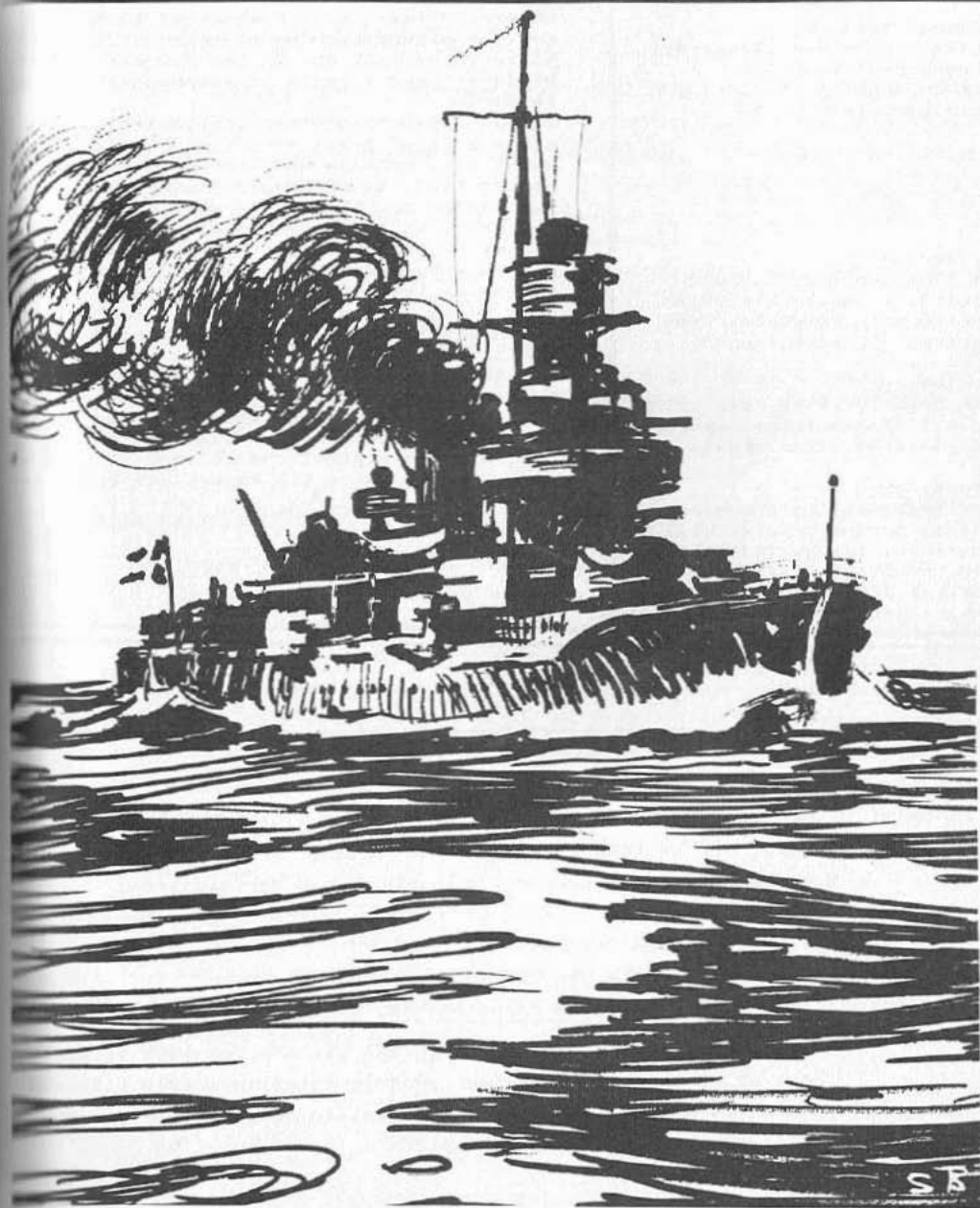


Marinehistorisk Tidsskrift

FEBRUAR 1969

2. ÅRGANG

NR. 1



!!!! MØDEINKALDELSE PÅ SIDE 2 INDE I BLADET !!!!

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
februar 1969 2. Årg. nr. 1

udgives af
Marinehistorisk Selskab

Ekspedition:
Lektor J. Barfod (sekretær)
Ved Fortunen 10 A
2800 LYNGBY - 87 22 54
girokonto: 6 73 50

redaktion:
Stud.mag. Hans Chr. Bjerg
Rektorparken 12,9 t.v.
2450 Kbh. SV.

udsendes
4 gange om året til medlemmer af Marinehistorisk Selskab og Selskabet Fregatten Jyllands Venner

eftertryk
af hele artikler, der bringes i tidsskriftet, kan kun finde sted efter aftale

forsiden
er tegnet af marinemaleren Søren Brunoe specielt til Marinehistorisk Tidsskrift og forestiller artilleriskibet NIELS IUEL efter ombygningen 1936

2. ÅRGANG AF TIDSSKRIFTET

udsendes hermed. I tillid til den succes, bladet havde i sin første årgang, har redaktionen forseglet at forbedre tidsskriftets udstyr. Oplaget er i øjeblikket på 1000, men det bliver forhåbentlig nødvendigt at sætte dette lidt op. Vi har fortsat kunnet glæde os over tilgang af abonnenter fra hele Norden.

Tidsskriftet indeholder indbydelse til det store møde om fregatten JYLLAND, som arrangeres i samarbejde med Nationalmuseet, og ved hvilken man må håbe, at mange interesse-rede møder op. Chansen er enestående. Med artiklen om Orlogsmuseet af dette direktør indleder tidsskriftet en lille serie med en gennemgang af de institutioner hvorom den marinehistoriske forskning her i Danmark i dag centrerer. I næste nummer kan vi forhåbentligt bringe en artikel om Marinens Bibliotek.

Det må fortsat understreges, at det er en nødvendig betingelse for tidsskriftets fortsatte fremgang, at medlemmerne af de forskellige "marinehistoriske selskaber" sender stof eller spørgsmål ind til redaktionen - også gerne forslag til emner, der kunne tages op.

HANS CHRISTIAN BJERG

Panelet vil bestå af:

Rigsantikvar, professor, dr. phil. P.V. Glob (Nationalmuseet)
Fhv. kontreadmiral F.H. Kjelsen (seofficer, marinehistoriker)
Professor P. Moltesen (Landbohøjskolen, trækspert)
Museumsdirektør B.v. Munthe af Morgenstjerne (Orlogsmuseet)
Direktør M. Lichtenberg (Fællesudvalget for freg., tidl. turistchef)
Politiassistent S.A. Jensen (Fregatten Jyllands Venner, fregatlauget i Ebeltoft)
Museumsinspektør, cand. polyt. Ole Crumlin-Pedersen (Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium, skibbygning)
Lektor, cand. mag. J. Barfod (Marinehistorisk Selskab, Foreningen til Gl. Skibes Bevarelse)
Stud. mag. Hans Chr. Bjerg vil fungere som ordstyrer.

-- OFFENTLIG ADGANG --

-- ALLE INTERESSEREDE ER VELKOMMEN -- GRATIS ADGANG --

Fregatten JYLLAND, der blev søsat i 1860 som en af de sidste trækrigsskibe i Danmark i overgangsårene inden kombinationen damp/jern blev enerådende, flyder stadig på egen køl i Ebeltoft. Vi har i de senere år oplevet en vældig interesse for gamle skibe og den kulturhistoriske værdi sådanne repræsenterer. Derfor føler mange, at tiden er inde til at få afsluttet mange års debat og idelige snakken frem og tilbage om bevarelsen af fregatten. Aktuel er en sådan afgørelse også blevet efter, at Træbranchens Oplysningsråd omkring nytår - spøgefuldt fremført med ramme alvor - faktisk på trækspertisens vegne har stillet det alternativt op, at hvis man ikke vil eller ser sig i stand til at bevare fregatten flydende og betale hvad det koster, så må den sænkes (sic!), således at havet udfører det, vi ikke ser os i stand til, nemlig at bevare dette enestående og kulturhistoriske vidnesbyrd om træskibsbygningens og tidligere tiders formåen.

VEL MØDT !!!

STYRELSEN

M E D D E L E L S E R F R A

M A R I N E H I S T O R I S K S E L S K A B

SKAL FREGATTEN "JYLLAND" SÆNKES FOR AT BEVARES????

-- MØDE OM FREGATTEN "JYLLAND" --

Nationalmuseet arrangerer i samarbejde med Marinehistorisk Selskab, Selskabet "Fregatten Jyllands Venner" og Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse

Mandag den 10. februar 1969 kl. 20

i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10

en forevisning af filmen om fregatten JYLLAND fra 1964 efterfulgt af en "panel-diskussion" om fregattens nuværende tilstand og fremtid med udgangspunkt i spørgsmålet om den gamle fregat skal sænkes for at blive bevaret?

NB: DER VIL UNDER DISKUSSIONEN BLIVE LEJLIGHED TIL AT STILLE SPØRGSMAÅL FRA SALEN TIL PANELET

IN MEMORIAM

Direktør, docent Sven Røgind

* 24.9.1887 + 8.1.1969

Atter har Marinehistorisk Selskab den sorg at miste et af sin styrelses medlemmer ved fhv. direktør, docent Sven Røginds død i begyndelsen af januar måned.

Sven Røgind var gennem hele sit liv et meget aktivt og alsidigt menneske. I 1912 blev han statsvidenskabelig kandidat, og i over en menneskealder virkede han ved Den Polytekniske Lærestalt - nu Danmarks Tekniske Højskole - først som lektor, senere som docent i nationalekonomi m.v.

Men han havde mange andre interesser, og i årenes løb blev han kendt af offentligheden - først i nogle år som direktør for Forenede Danske Motorejere og derefter som direktør for denne forenings forsikringselskab, ligesom han i nogle år var landssekretær i foreningen Den Personlige Friheds Værn.

Han virkede i et langt åremål som konservativ kommunalpolitiker på Frederiksberg, hvor han en tid var rådmand og medlem af kommunalbestyrelsen, ligesom hantillige var næstformand for kommunens skatteråd.

Interessen for søen vakte bl.a. gennem hans forbindelse med motorbådssporten, og ved Stiftelsen af Marinehistorisk Selskab indvalgte han straks i styrelsen, som han af al sin evne støttede med sin erfaring og ved i sin udstrakte bekendtskabskreds at vække interesse for selskabet, som gennem ham fik mange større handels- og industrivirksomheder som livsvarige medlemmer.

I den seneste tid, hvor sygdom forhindrede ham i at deltage i styrelsens møder, hvor han altid hyggede sig, måtte vi savne ham og hans humer, han lune og gode råd. Med Sven Røginds vitalitet var der ingen, der trods årene forstod, hvor alvorlig hans sygdom var. Vi forstod ikke, at vi for altid skulle savne ham.

Æret være hans minde.

R. STEEN STEENSEN

REFERAT AF DET SIDST HOLDTE FOREDRAG I MARINEHISTORISK SELSKAB, HVOR H. KOFOED FORTALTE OM LUFTANGREBET PÅ TØNDER.

At Tønder skulle have indskrevet sit navn i søkrigshistorien lyder som en uhyrlighed - byen ligger jo inde i landet - men det engelske luftangreb på den tyske luftskibsbasis lidt nord for byen den 19. juli 1918 var virkelig en søkrigshistorisk begivenhed. Det var nemlig første gang, at landfly startede fra et hangarskib og rettede et "strike" mod et landmål, og det er jo en taktik, der siden blev anvendt i meget stor udstrækning i Stillehavskrigen, Koreakrigen og Vietnamkrigen.

Den tidligere tyske ryttergeneral Graf von Zeppelins forsøg med luftskibe blev hurtigt genstand for militær interesse, selv om den tyske marine ved 1. verdenskrigs udbrud kun rådede over ét luftskib og én base (ved Hamborg). Flere skibe var under bygning, og den store base Nordholz ved Cuxhafen var under anlæg. Kriegsmarine modtog under krigen i alt 83 luftskibe, hvoraf de 53 gik tabt. Hovedopgaven var opklaring - de meget omtalte bombeangreb mod mål i England havde kun ringe militær værdi, men umådelig psykologisk, idet de nærmest fremkaldte panik blandt civilbefolkningen.

Før at dække de nordlige adgangsveje til Tyske bugt blev der anlagt en luftskibsbasis ved Tønder i 1914-15 med tilhørende "gasværk" til fremstilling af brint og flyveplads til jagere til luftforsvar af basen. Luftskibe herfra udførte den såkaldte "Nordaufklärung" mellem Lyngvig og Dogger Banke Syd fyrskib, men foretog efter at den uinskrænkede ubådskrig var erklæret lange flyvninger ind i "Sperrgebiet", undertiden helt op til Kristianssand.

Basen var naturligvis en torn i øjet på englænderne, og 25. marts 1916 forsøgte man at angribe den med søfly, der var blevet sejlet tæt ind til kysten med den ombyggede passagerdamper VINDEK, helt ind til Vyl fyrskib. Kun et fly nåede imidlertid frem til Tønder, og da havde bomberne sat sig så fast i bombeholderne, at de ikke kunne komme løs!

Bedre gik det den 4. maj samme år, da man forsøgte et nyt angreb med 11 søfly, der blev sat i vandet fra VINDEK og ENGADINE. Kun tre kom i luften, og af disse nåede kun et frem

til Tønder, hvor basen imidlertid var skjult af tåge, så det kastede bomberne på må og få - uden at ramme.

I vinteren 1917-1918 blev den svære krydser HMS FURIOUS ombygget til "aerodromskib" - kedeligt at dette dækkende ord ikke vandt indpas i stedet for det gængse "hangarskib" - og englænderne kunne nu anvende hurtige og manøvredegytige land-fly også til søs, fjernt fra flyvepladser. Man formerede en særlig styrke af Sopwith Camel jagere (Nusers flytype) til at angribe luftskibsbasen ved Tønder. Det første forsøg i slutningen af juni 1918 måtte opgives på grund af dårligt vejr, men ved daggry den 18. juli 1918 startede syv Camels fra FURIOUS der da befandt sig ud for Lyngvig. Et fly måtte vende om på grund af motorvanskeligheder, men de øvrige nåede uset frem til Tønder, hvor de kastede deres bomber. To store luftskibe gik i brand og blev ødelagt. På hjemturen til FURIOUS måtte tre Camels gå ned i Danmark, hvor piloterne blev interneret, men de undveg efter kort tid.

Angrebet vakte en panisk skræk hos tyskerne for fremtidige luftangreb. Basen ved Tønder blev ikke brugt i de sidste måneder af krigen andet end som nødlandings plads, og ved Nordholz ryddede man store arealer med fyrreskov af frygt for angreb med brandbomber, ligesom de fleste luftskibe blev trukket tilbage til baser et godt stykke fra kysten.

Ved genforeningen i 1920 kom Tønder som bekendt tilbage til Danmark, men da der ikke var brug for luftskibebaser i Danmark og da slet ikke i Tønder, blev luftskibehallerne revet ned og basens område anvendes nu som øvelsesplads for garnisonen i Tønder.

HANS KOFOED

ORLOGSMUSEET - DETS VIRKSOMHED,
OG LIDT OM DETS FREMTIDSPLANER
af

B. v. Munthe af Morgenstjerne

Med Orlogsmuseets optagelse på finanslovsforslaget 1969/70 er endnu en pynt blevet klaret. Og mange pynter har museet skullet klare, siden forsvarsministeriet i forsommeren 1957 meddelte, at man ikke så sig i stand til at yde økonomisk støtte til indretning og drift af et midlertidigt museum i Sct. Nicolai kirkebygning, der stod over for rydning af Københavns Kommunes Bibliotek.

I 1940, da de tyske besættelsestropper rykkede ind i landet, flyttede man hastigt Flådens historiske Modelsamling fra Holmen, hvorfra den med biltransporter førtes til Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, der gæstfrit tog imod den kostbare samling og husede den indtil kapitulationen i 1945.

Herefter indledtes tolv trængselsår for modellerne, idet den til formålet i 1894 opførte bygning på Frederiksholmen i mellemtiden var blevet taget i anvendelse til andre formål og det var den endnu i 1957. Modellerne var blevet husvilde, som aldrig nogensinde før, hvorfor de simpelthen placeredes på kontorer og magasiner, medens resten under de ringest tænkelige forhold stuvedes sammen på modelkammerets støvede og lidet indbydende loft.

For at få realiseret tanken om oprettelse af et orlogsmuseum, lod søværnets daværende chef, viceadmiral A. H. Vedel allerede i 1948 nedsætte en kommission under forsæde af Nationalmuseets direktør, dr. phil. Poul Nørlund. Kommissionen afgav i 1952 sin betænkning, som imidlertid ikke kom til at nyde Forsvarsministeriets fremme. Da dette arbejde altså ikke gav resultat, nedsatte viceadmiralen i 1956 ikke en ny kommission, men et udvalg, Søværnets Museumsudvalg, hvis opgave det var under en eller anden form at finde frem til en forsvarlig, midlertidig sikring af flådens historiske effekter. Med myndighedernes reserverede forståelse for disse tekniske og kultur-

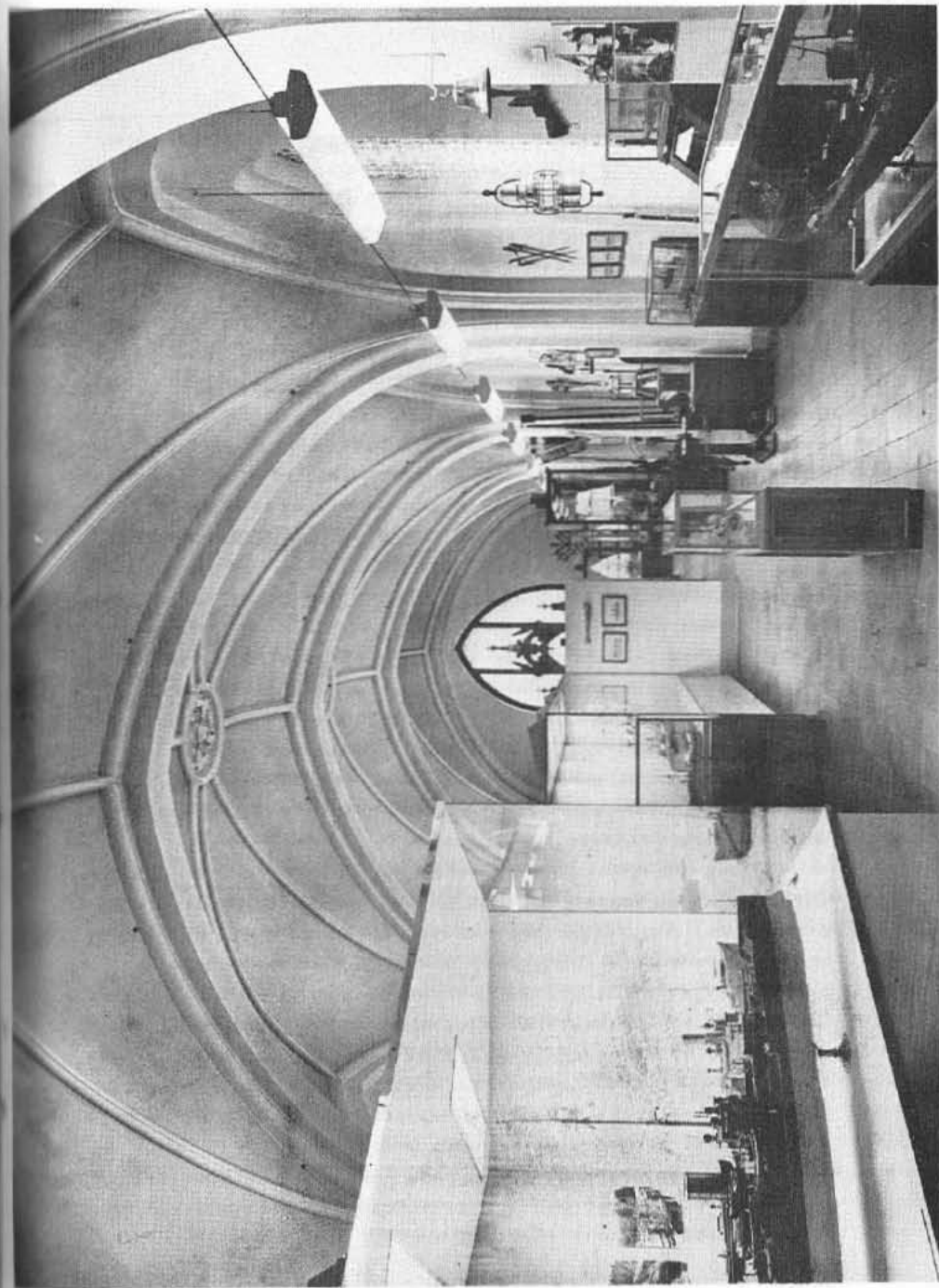
historiske genstandes bevarelse, syntes denne opgave vanskelig at løse, men da Københavns Kommunes Bibliotek i 1958 ryddede Sct. Nicolai Kirkebygning, anedes dog et svagt håb forude.

En henvendelse til Forsvarsministeriet med anmodning om midler til indretning af et foreløbigt museum og dets drift gav imidlertid som allerede nævnt, skeptikerne ret: henvendelsen blev mødt med afslag.

En lille kreds af museumsudvalget henvendte sig da til rederier, værfter og banker, og med et tilsagn fra Carlsberg Mindelegat for Brygger I. C. Jacobsen om et anseelig tilskud kom der aktivitet i indsamlingsarbejdet, der nu også fik støtte af store fonds, banker, sparekasser, forsikrings- og olieselskaber.

Den 30. juli 1957 stiftedes Orlogsmuseets komite, der med viceadmiralen som formand talte fire medlemmer. Som bidragene kom ind, kunne indretning og opstilling af udstillingslokalerne påbegyndes, og den 12. marts 1958 slog museet sine porte op for offentligheden, og Danmark havde dermed fået sit Orlogsmuseum en tilgængelig publikumsudstilling, der siden har haft mere end 100.000 gæster, en institution, der med sin indsamlings- og registreringsvirksomhed fungerer som landets øvrige kulturhistoriske specialmuseer. Det står ganske klart, at indtil museets etablering, disponerede søværnet ikke over et museum, men derimod over flere historiske samlinger, der alene var bygget op gennem en stadig udvidelse af modelsamlingen og gennem bevarelse af udrangeret materiel. Gennem køb og ved modtagelse af gaver havde samlingen således ikke haft nogen tilgang, hvorfor museet ganske naturligt idag lider stærkt under savnet af historiske portrætter, skibsportrætter og marinehistoriske billeder i det hele taget, men herom senere.

Siden museets åbning har komiteen frem for alt måttet samle sine bestrebelse om fra år til år - og i det væsentlige ad privat vej - at skaffe de nødvendige midler til museets drift til veje. Først og fremmest til leje og varmeudgifter til Københavns Kommune, til lønninger og til indkøb af genstande, fotografisk arbejde m.v. Det måtte være indlysende, at de midler, man således har kunnet stille til rådighed for



INTERIØR FRA ORLOGSMUSEETS UDS stilling I SKT. NICOLAI KIRKEBYG-
BYGNING. fot. Orlogsmuseet.

et egentligt videnskabeligt museumsarbejde har været meget små; men til trods herfor er det dog muligt at fremvise visse ganske værdifulde resultater.

I Museets accesionsprotokoller er imidlertid indtil dato 6925 genstande og fotografier blevet registreret, og et Marinehistorisk Registratur er blevet sat i system. Dette registratur omfatter en fotografisamling på ca. 4500 ældre og nye fotos samt negativer, et person-, et skibs- og et emne-index med henvisninger til trykte kilder, arkivalier og billedmateriale, ialt omfattende ca. 22000 kort, og endelig et avisclipregister, hvortil klip systematisk er indgået siden 1958. I tilslutning til omtalen af MR skal omtales, at museet i december måned f.å. har haft den store glæde at kunne erhverve afdede orlogskaptajn Holcks store og ganske uvurderlige samling af kildehenvisninger, samlet gennem mere end en menneskealders flittigt forskningsarbejde. Denne samling - under navnet "Orlogskaptajn Holcks Samling" bliver bevaret som en helhed i tilknytning til MR. Da museet ikke har mulighed for at sikre dette værdifulde materiale mod brand, har Marinens Bibliotek elskværdigt givet husrum indtil bedre dage for Orlogsmuseet. Det kan i denne forbindelse nævnes, at MR naturligvis er tilgængeligt for interesserede, og at museet iøvrigt besvarer ca. 200 henvendelser årligt ikke blot fra Danmark, men fra hele verden.

Desværre har museets ringe økonomiske formåen ikke muliggjort nogen større forskningsmæssig indsats uden for egne fire vægge. Man har således måttet indskrænke sig til en enkelt vragundersøgelse i 1966, hvor museet i samarbejde med Nationalmuseets skibshistoriske Laboratorium i nogle dage arbejdede ved vraget af lineskibet "Sjælland" ud for Humlebæk, samt fotografiske optagelser foretaget på Holmen i forbindelse med ændringer og ombygninger af forskellig art. Løsningen af en lang række tekniske, etnologiske, våbenhistoriske og sociologiske opgaver ligger uløste foran Orlogsmuseet.

Museets samlinger er gennem årene vokset støt dels gennem indkøb, dels ved modtagelse af gaver. Disse tilskud omfatter bl.a. et stort antal personlige minder, der har til-

hørt nulevende og afdøde officerer og underofficerer i søværnet, håndvåben, uniformer, fotografier, ældre tegninger, malerier og stik. I denne forbindelse bør nævnes fire af HM kongen modtagne chalupper, hvoraf den ældste daterer sig fra 1780'erne, chefens kahyt og et officerslukaf fra krydserfregatten "Fyen", der efter opmåling og fotografering blev udtaget af skibet i 1962, og endelig den imødekommenhed Handels- og Sefartsmuseet på Kronborg har vist museet ved deponering af et stort antal billeder af forskellig art.

En betydelig del af de midler, der gennem årene er tilgået museet, er indsamlet af Selskabet Orlogsmuseet Venner, der blev stiftet i 1960. Dette venneselskab, hvis formand er direktør Frantz Harlang, tæller p.t. ca. 500 medlemmer. Uden dette selskabs støtte og uden dets enorme aktivitet må det anses for tvivlsomt, om museets existens havde kunnet oprettholdes gennem dette decennium - måtte blot endnu mange slutte op bag denne for museet så værdifulde kreds af uegennyttige interesserede, som man er den største tak skyldig.

Selv om vilkårene har været vanskelige og fortsat er vanskelige så arbejder museets komite under viceadmiral, dr. phil. A.H. Vedels formandskab ufortrødent videre mod en endelig løsning af Orlogsmuseets store problem: Skabelsen af en værdig ramme om den danske orlogsflådes historiske minder, et specialmuseum, hvor museumsgæsterne vil søge hen med glæde, et centralt sted for den marinehistoriske forskning og en inspirerende arbejdsplads for institutionens medarbejdere. De indledende skridt er allerede taget.

For et par år siden opnåede museet kontakt med "Den Hageske Stiftelse", der bl.a. er ejer af Nivaagaard hovedbygning, i hvis umiddelbare nærhed den kostelige malerisamling, Nivaagaardsamlingen er placeret. For museet har det været en stor opmuntring, at stiftelsen på en overordentlig positiv måde er gået ind for et nært samarbejde, hvilket har resulteret i, at komiteen i efteråret 1968 mod en meget lav årlig leje af nævnte hovedbygning har fået stillet en stor, velbeliggende byggegrund til disposition. Som en naturlig konsekvens heraf anmodede museets komite i 1967 arkitekten, pro-

fessor Erik Chr. Sørensen om til formålet at udarbejde et udkast til et skitseprojekt, der i maj måned 1968 forelå i en betænkning "Orlogsmuseets plan for nybygning på Nivågård". I forbindelse med arbejdets påbegyndelse nedsattes et planlægningsudvalg under forsæde af viceadmiral Vedel og som arbejdsudvalg for dette et museums-teknisk udvalg med undertegnede som formand. Projektet må siges at indeholde helt nye udstillingsprincipper for samlinger af denne art, idet man programmerer efter et koordineringssystem med tre hovedaxer, langs hvilke hovedgrupperne skibe og skibsbygningshistorie, våbenhistorie og den historisk-operative gruppe forløber i kronologisk orden, og således, at museumsgæsterne ved en krydsning af de tre axer kan fastholde en bestemt tidsperiode. Omkring disse hovedgrupper tænkes placeret en række specialudstillinger som f.ex. "Livet ombord", "Navigation", "Flåden og dens mænd", "De lange togter", m.m.

Til understregning af samlingernes funktionelle og kronologiske sammenhæng er det tanken, at gøre udstrakt brug af films, lydbånd, fotos o.l., ligesom man på forskellig måde, bl.a. ved arbejdende modeller vil vi søge at skabe en så "levende" udstilling som overhovedet muligt.

Bygningen, hvis areal vil omfatte ca. 6000 m², vil derudover rumme lokaliteter for administration og forskning, studiesamling og magasiner samt publikumsfaciliteter, som f.ex. cafeteria, læsesal, foredragssal m.v. Endelig er det museets ønske om mulighed for arrangement af vekslede udstillinger tilgodeses i projektet.

Et specialmuseum som Orlogsmuseet, der såvel i tid som i detalje spænder umådeligt vidt, vil inden for den permanente udstillings begrænsede plads kun have mulighed for glimtsvis at kunne kaste lys over enkelte temaer, en kalamitet, der kun kan bødes på gennem sådanne helst ofte skiftende særudstillinger. En kalamitet, som måske trods alt er en fordel, idet museet på denne måde vil have større mulighed for hyppigt at påkalde publikums fornyede interesse.

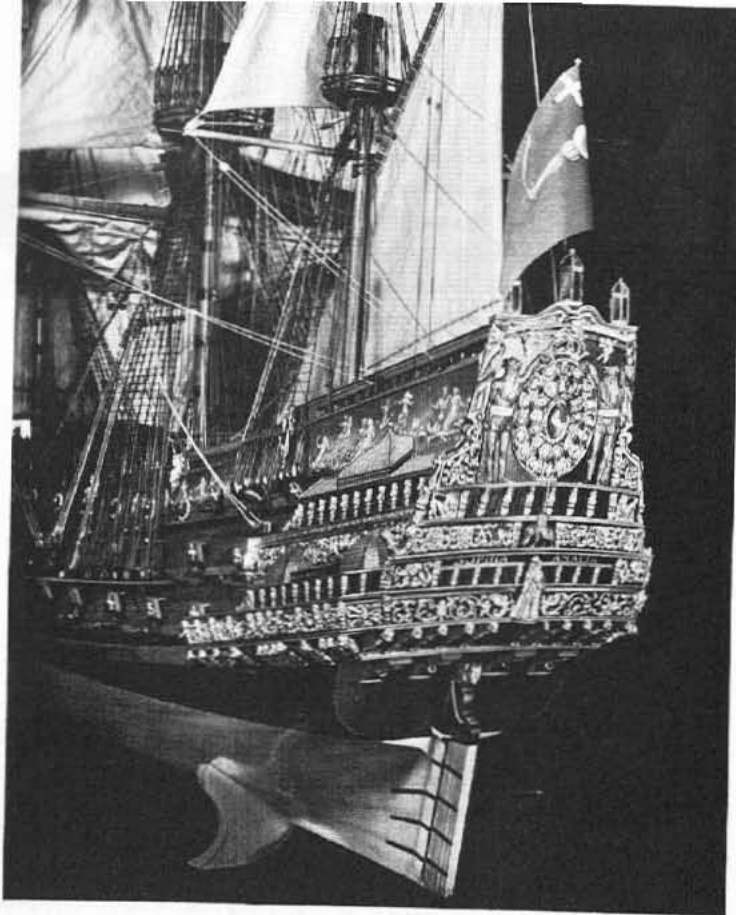
Der er fra visse sider givet udtryk for betænkelighed ved, at Orlogsmuseet søger bort fra hovedstaden, "ud, hvor

ingen mennesker vil komme". Sådanne tanker vil forhåbentlig vise sig grundløse netop i vor tid, hvor der bor færre mennesker inden for byens volde end på salig Christian IV's tid. Kun få vil sikkert i deres fritid søge fra omegnen ind til byen, men vil snarere sammen med de "rigtige" byboere pr. vogn glide ad landevejenes brede asfaltstriber ud i naturen, ikke mindst mod Nordsjælland - mod strande, skove og smukke anlæg.

Og netop et sådant sted skulle et Orlogsmuseum på Nivågård have alle muligheder for at kunne blive anlagt, som det tænkes i et smukt parkområde med udsigt over Øresund og med to seværdigheder, badestrand og mulighed for ganens vederkvælgelse inden for allernærmeste rækkevidde.

Nivågårds hovedbygning er, som nævnt, nu lejet af Orlogsmuseet, der så længe museumsplanerne endnu ikke har helt fast grund under fødderne, ikke er taget i brug af museet. Men tom står bygningen ikke, idet man mod en meget beskeden leje har stillet tolv værelser til rådighed for studerende ved Københavns Universitet, fortrinsvis studerende ved den historiske faggruppe. De studerende, der også disponerer over fælles køkken, badeværelse, dagligstue, gæsteværelse og fotografirum, kan bebo Nivågård indtil bestået forprøve.

I Bohlendachhuset, på Fjernkendingskolenes loft, i bådskure og i andre søværnet tilhørende områder, befinder der sig fortsat uerstattelige marinehistoriske effekter - håndvåben, artilleri, navigationsinstrumenter, skibsinventar og mangfoldige andre genstande - som venter på at blive indlemmet i et endeligt Orlogsmuseum, fjernt fra militære områder. Gang på gang siden svenskekrigenes tid har flådens historiske samlinger været udsat for ildsvæner og ran af fjender. Det, der blev tilbage såvel det, der i de kommende år måtte komme til, bør sikres bedst muligt for de kommende slægtled, og det er jo netop det, vor generation, der i dag har ansvaret for denne kulturhistoriske skat, det danske folk ejer. Men hånden på hjertet, vi har skøttet - og vi skotter fortsat dette ansvar på en lidet tilfredsstillende måde. Alene tanken om ophobning af flådens historiske minder inden for militære om-



EN AF ORLOGSMUSEETS KOSTBARE OG SJÆLDNE SKIBSMODELLER, ORLOGS-SKIBET "SOPHIE AMALIE". fot. Orlogsmuseet.

råder, der dog først og fremmest ville blive udsat for ødelæggelse, dersom lynet påny skulle slå ned over landet, kan få det at isne i mangelen sjæl. At bevaringsmulighederne må anses for bedre i Sct. Nicolai kirkebygning er vel uomtvisteligt, men også her lurer faren i form af ildløs som en alvorlig trussel.

Den 25. juni 1970 kan Kongelig Majestæts Modelkammer fejre sin 300-årige beståen. Måtte Orlogsmuseets sidste store pynt - sikringen af de endelige Orlogsmuseum ved Øresunds kyst - da være klaret og klaret med held.

NYT VÆRK OM DANMARKS PANSERSKIBE

R.Steen Steensen: Vore Panserskibe 1863-1943

anmeldes af Hans Chr. Bjerg

De store pansrede krigsskibe i den danske flåde er en saga blott og deres historie kan nu skrives.

Efter den 2.verdenskrig er der kun blevet bygget meget få pansrede krigsskibe, og det pansrede skib må nærmest nu betragtes som en uddød art. For Danmarks vedkommende blev der allerede den 29. august 1943 sat punktum for panserskibsraen, da artilleriskibet NIELS IUEL blev sat på grund i Isefjorden og taget i besiddelse af tyskerne.

Som sit skrift nr. 10 har Marinehistorisk Selskab udsendt bogen "Vore Panserskibe 1863-1943" af kommandørkaptajn R.Steen Steensen. Kommandørkaptajn Steensen er fjernkenderen par excellence, og dette viser sig i det stringent typesystematiske syn, han anlægger på krigsskibe. Dette typesystematiske syn gav sig allerede til kende i forfatterens nu efterhånden klassiske bøger om "Alverdens Krigsskibe" fra 1942 og 1953. Disse bøger adskiller sig fra andre flådehåndbøger ved at være inddelte efter typer, således at f.eks. alle krydsere bliver gennemgået samlet. Forf. foretog så at sige horisontale snit i flådehåndbøgerne og kunne deri gennem systematisere, sammenligne og finde de enkelte skibes særlige kendetegn.

Det var naturligt, at forfatteren fulgte denne linie op, måske også inspireret af de kendte engelske bøger om "British Battleships" og "British Destroyers", og i 1953 udgav en bog om "Vore Torpedobaade gennem 75 Aar" og senere, i 1960, "Vore Undervandsbåde gennem 50 år" (begge Marinehistorisk Selskabs Skrifter henholdsvis nr. 2 og 5).

For den foreliggende bog gælder det ligesom for de foregående af forfatterens i denne serie, at de først har været bragt som føljeton i Tidsskrift for Søvesen. Dette synes at være en overordentlig lykkelig ordning. Først ligesom prøvekøres materialet i dette tidsskrift og derefter udkommer det som bog, hvorved emnet får en større udbredelse og materialet bliver mere anvendeligt som "håndbog".

Bogen er struktureret på den måde, at der først er 115 s. om de pansrede skibes forhistorie, derefter følger 79 s. om vore panserskibes forgængere og forspillet til panserskibenes indførelse i den danske flåde, så 11 s. om panserskibenes klassificering i den danske flåde og endelig kommer så 232 s. med omtale af alle samtlige danske panserskibe. Bogen slutter med 45 s. epilog og noter.

Bogens første hovedafsnit er overordentlig værdifuldt. Anmelderen kender på dansk ingen fyldigere redegørelse for de pansrede skibes meget udviklede og kaotiske historie i midten af forrige århundrede. Man bemærker sig især det store kendskab forf. har til de amerikanske forhold. Dette hovedafsnit vil ganske give fremover finde stor anvendelse som "håndbog i panserskibsspørgsmål", og derfor kunne man godt have ønsket, at der bag i bogen havde været et index over de i bogen omtalte ikke-danske panserskibe. I afsnittet følger man desuden på udmærket og instruktiv måde kampen mellem artilleri og panser. M.h.t. kampen på Hampton Road i marts 1862 får man at vide, hvad der ikke synes at være særlig udbredt, at kampen mellem MERRIMAC(K) og MONITOR i virkeligheden bør omtales som kampen mellem VIRGINIA og MONITOR, idet MERRIMAC(K), efter at være blevet erobret af sydstaternes, fik dette navn. Generelt gælder det om dette afsnit og til en vis grad om hele bogen, at karrig med at anviser litteratur, der er brugt og supplerende litteratur. Den, der får mod på yderligere at fordybe sig i dette emne, specielt hvad udenlandsk litteratur angår, er næsten helt afskåret fra at hente "tips" i Steensens bog.

Det næste hovedafsnit om vore panserskibes forgængere og bestræbelserne for at skaffe panserskibsmateriel, da uvejrsskyerne syd fra trak op mod Danmark i 1860'erne, er en god og dækkende redegørelse. Det er især værdifuldt, at forf. har benyttet A.F. Kriegers Dagbøger, der synes at være en udtømmelig kilde til Danmarks historie 1848-80. Så vidt anmelderen ved, har marinehistorikere, for så vidt de overhovedet har beskæftiget sig med denne periode, ikke anvendt disse bøger ret meget. Spændende og fascinerende er forf.s detektivarbejde, hvad angår det mærkelige panserskib STÆRKODDER.

De små afsnit om henholdsvis panserskibenes klassificering, farver og bemalingsmønstre er for den, der skal anvende bogen som håndbog overordentlig vigtige, man aner her forf.s omtalte systematiske syn på krigsskibe. Det er fjernkenderen, der giver sig til kende. I denne forbindelse kan nævnes de mange fremragende fotografier og tegninger, som forf. gør lettere tilgængelige for en større kreds og som det ofte på anden vis vil være meget vanskeligt at fremskaffe. F.eks. kan fremhæves den udmærkede og fyldestgørende tekst til fotografiet af TORDENSKJOLD på p. 280, som er typisk for bogen. Mens vi er ved fotomaterialet og bemalingsmønstre: Det ser for anmelderen ikke troværdigt ud, når fotografiet p. 241, der angiveligt skulle være fra 1903, angives at forestille ODIN og VALKYRIEN begge med farve 4, når man sammenligner med fotografiet af ODIN fra 1902 på p. 255, der også angives at være dette skib med farve 4.

Forf. gennemgår derefter samtlige danske panserskibe meget detaljeret. Forf. refererer rammende, at man om disse skibe har sagt, "at ikke et var ens" og tilføjer, at det var en tid, hvor fjernkenderen havde et let job!

Alt dette fører ind på et meget prekært område, nemlig marineminister "Ravns ikke særlig af eftertiden estimerede ministerperiode" (p.259). Forf. har - desværre må man vel sige - med let hånd gået hen over hele den politiske side af vores panserskibes historie. Men det er forståeligt, da det er et meget stort og uopdyrket område. Når anmelderen siger desværre, er det fordi, at i ingen andre perioder af vores historie har flådens skibe haft en så "politisk" historie, som i denne, der her er tale om, nemlig sidste halvdel af forrige århundrede. Iøvrigt synes det som om, at den agterste del af bogen på flere af de "politiske områder" ikke er blevet pansret så kraftigt som de øvrige dele! Det er således en ny oplysning (p.246f), at van Dockum faldt på en panserskibsbevilling, som han havde gjort til "kabinetsspørgsmål". Både af hans erindringer og hans efterladte papirer i Rigsarkivet fremgår det, at han gik af p.g.a. uoverensstemmelser med de øvrige regeringsmedlemmer, særlig Raasløff, om salget af de vestindiske øer, som han satte sig kraftigt imod. Dertil kom, at van Dockum havde gjort sig umulig underbehandlingen af Søværnsloven 1867, men denne indeholdt ikke nogen panserskibsbevilling (se Kriegers Dagbøger under 27.2. og 10.5.1867). Det er vist og-

så en tilsnigelse at sige (p.282), at Søværnsloven 1880 - i modsætning til Søværnsloven 1868 - havde en "flådeplan". Lovens bestemmelse led på, at flåden skulle bestå af 12 større og et passende antal mindre skibe (sic!) og selv om der i bemærkningerne i lovforslaget blev antydnet visse retningslinier (se fremdeles p.282f), så må man dog vist nok hævde, at det ikke lykkedes at opstille en "flådeplan" i slutningen af det forrige århundrede. At dette ikke lykkedes skyldtes vel først og fremmest de politiske forhold, men også Ravn. Anmelderen kan kun opfatte forf.s skildring af den hurtige og komplicerede tekniske udvikling på skibbygningsområdet og den korte måde, Ravn omtales på (forf. omtaler dog Ravns fejltagelse med FYEN), som en slags forsøg - måske utilsigtet - på at rehabilitere marineminister Ravn. Dette skal ikke diskuteres her i anmeldelsen, men det skal blot en passant nævnes, at problemet omkring Ravn og udviklingen af flådens skibsmateriel er noget mere kompliceret end det fremtræder i bogen om vore panserskibe. Først på falderebet fik marineminister Ravn i 1897 indledt en æra med en vis homogenitet i nybygningerne.

Kulminationen i vores panserskibsæra nåedes med 9 enheder på ialt 28.600 t. i perioden 1903-07 (p.434) og forf. er ikke i tvivl om, at det var vore panserskibe, der gjorde, at Tyskland i aug. 1914 akcepterede den danske mineudlægning i bæltterne.

Bogen er værket om de danske panserskibe. Det vil nok blive vanskeligt for andre marinehistorikere i fremtiden at skrive noget nyt på det skibbygningsmæssige område om de danske panserskibe - det hele står i Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 10! Der er absolut grund til at ønske kommandørkaptajn Steensen tillykke med udsendelsen af "Vore Panserskibe" og på den marinehistoriske forsknings vegne må man have lov til at udtrykke håbet om, at Steensen må få tid og kræfter til at fuldende sin serie af monografier over danske skibstyper fra midten af forrige århundrede og til vore dage.

HANS CHR. BJERG

EN UKENDT DANSK KONTREADMIRAL

En ny bog af F. H. Kjelsen anmeldes af H.C.Bjerg

Der er mange dunkle og udforskede punkter i vor historie. Det er lykkedes F.H.Kjelsen at kaste lys over en hidtil mørklagt episode i 1700-tallet. Resultatet er nu kommet som bog, udsendt af Jysk Selskab for Historie.

I Topsøe-Jensens og Marquards bog om danske søofficerer vil man forgæves lede efter en schoutbynacht (betegnelsen for kontreadmiral 1656-1771) ved navn Pierre Joseph le Roux d'Esneval (udtales 'den'val), og dog har der eksisteret en sådan. Om denne rokokoperson og hans mærkelige færd handler den bog, der her skal anmeldes.

I Topsøe-Jensen og Marquard står der under F.L.Norden (1708-42), at denne i 1737 rejste "efter kongens befaling til Ægypten for at undersøge Theben og Ruinerne ved Karnak m.m." og senere hedder det, at Nordens tegninger i 1755 blev udgivet af Videnskabskabernes Selskab i København. Kjelsen har meget nøje undersøgt dette "projekt" og takket være det første resultat af denne undersøgelse, nemlig bogen "Captain F.L.Norden og hans rejse til Ægypten 1737-38", Kbh. 1965, og nu bogen om d'Esneval, ved vi, at denne oplysning absolut er en sandhed med modifikation. Det er faktisk lykkedes helt til vore dage at tilsløre rejsens virkelige formål. Nordens tegninger af Ægyptens "antikviteter" var nemlig kun et utilsigtet biprodukt af omtalte rejse. Mystikken omkring d'Esneval og denne rejse er nu blevet hævet af Kjelsen.

d'Esneval var en fransk greve, hvis afstamning ikke helt lader sig fastslå, som medens han var i Portugals tjeneste fra en katolsk pater hørte, at kejseren af Etiopien var stærkt interesseret i at få kontakt med en europæisk regent, der var i besiddelse af sømagt. Kejseren var nemlig ikke herre over sine egne kyster, og en europæisk sømagt kunne hjælpe ham med at genvinde herredømmet. Til gengæld ville den europæiske sømagt få så at sige koncession på handelen med Etiopien bl.a. med kostbare, ædle metaller.

Begyndelsen af det 18. årh. ligger i kolonisationens og merkantilismens epoke og det er derfor forståeligt, at d'Esneval, efter det han havde hørt berette af pateren, mente at der måtte være realistiske muligheder for at gøre en europæisk sømagt interesseret i et "etiopisk handelsprojekt", ved hvilket såvel den pågælden

de konge, hans land - og d'Esneval kunne blive hovedrige.

d'Esneval brød op fra Portugal med denne "sit livs ide" og efter at have forsøgt sig forskellige steder, lykkedes det ham at få den dansk-norske konge Christian VI til at bide på krogen. Christian VI, der bl.a. i 1733 købte St.Croix, var kun interesseret i at handelen, især på Levanten, skulle blomstre, og satte nu penge i d'Esnevals "etiopiske projekt", samtidig med, at han bekræftede d'Esnevals titel af dansk-norsk schoutbynacht, som denne af ikke helt klarlagte årsager havde fået patent på allerede i 1721. Hvorfor d'Esneval kastede sin kærlighed på Danmark er ikke godt at vide. Et sted skriver han, at han går "med det danske våben indgraveret i hjertet". Selv om Chr. VI gik med til at sætte penge i dette noget dristige projekt, idet man jo i virkeligheden vidste så uendelig lidt om Etiopien i Europa på denne tid, så var han dog alligevel forsigtig. I den 11. time blev nemlig lieutenant af Søetaten F.L.Norden, der opholdt sig i Italien på studierejse, beordret til at følge med ekspeditionen som kontrollant. Dette var altså formålet med Nordens rejse til Ægypten!

De nærmere meget dramatiske omstændigheder omkring ekspeditionen skal ikke omtales her, blot skal det rebes, at ekspeditionen selvfølgelig ikke lykkedes. Kjelsen mener, at dette er årsagen til, at sagen er blevet mørklagt, idet det naturligvis ikke måtte hedde sig, at den enevaldige konge forgeses havde givet sine penge ud.

Når man læser Kjelsens spændende og velskrevne bog om forberedelserne til ekspeditionen, kommer man umiddelbart til at tænke på H.C.Andersens "Kejserens nye klæder". Jo færre, der fik kendskab til "projektet" desto bedre, og hvis man ikke kunne se de store fordele dette var forbundet med, så måtte man jo være en rentåbe! Men som en rød tråd går det gennem Kjelsens bog og d'Esneval, at en analogisering med Andersens eventyr ikke vil være rigtig, idet d'Esneval - ifølge forf. - ikke var nogen svindler men virkelig troede på sit projekt, og at, hvis man bedømmer ham ud fra hans samtid, vil kunne acceptere dette.

d'Esneval var lidt af en kosmopolit, og derfor har Kjelsens arkivstudier og korrespondance for at kunne følge den franske rokokogreves spor nærmest antaget en kosmopolitisk karakter. Forar-

bejdet til denne forholdsvis lille bog må have været enormt selv om forf. allerede var i gang med emnet gennem bogen om F.L.Norden, men det må være en stor tilfredsstillelse for F.H.Kjelsen, at dette detektivarbejde har givet resultat, ovenikøbet et så smukt resultat.

Frits Hammer Kjelsen: Rokokogreven Pierre d'Esneval og Christian VIs etiopiske projekt. With an english summary. Udg. af Jysk Selskab for Historie. 170 s. ill. index, noter, bilag. Århus 1968. 33,75 kr.

HANS CHR. BJERG

BOG ANMELDELSER

ÅRBOG 1968, UDGIVET AF HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER. 157 s. HELSINØR 1968, BOGLADEPRIS KR. 30,00, er atter udkommet i et overordentlig lækkert udstyr. Publikationen er blevet indskrænket lidt, f.eks. har man strøget medlemslisten fra museets venseselskab og kun gengivet listen over de nytilkomne medlemmer.

Af marinehistorisk interesse kan nævnes tre artikler.

Museumsdirektør Knud Klem skriver om købmanden og skibsværftsejeren, agent Anders Bjern, som et eksempel på de handels- og skibsbygningsvirksomheder, der prægede kvarteret omkring Strandgade på Christianshavn i det 18. årh. Anders Bjern (1703-1750), hvis portræt i en smuk reproduktion pryder årbogens forside, tjente sig bl.a. op på at levere tømmer til flåden. I kraft af sin handelsvirksomheds beliggenhed og handelen med tømmer var det nærliggende for Anders Bjern at starte skibs-

bygningsvirksomhed. I 1741 kunne han sesætte fregatten ENIGHEDEN. Artiklen er suppleret med en meget værdifuld fortegnelse over de skibe, som Knud Klem har fundet frem til er blevet byggede hos Anders Bjern. Taget rent marinehistorisk er Knud Klems artikel et bidrag til Danneskiold-Samsøe-perioden i søværnets historie.

Nogle af søværnets kendteste fregatter fra det 19. årh. f.eks. ROTA (i søværnets tjeneste 1822-53) og TORDENSKJOLD (i tjeneste 1852-72) blev efter at have gjort fyldest i orlogsflåden solgt til det store københavnske handelshus H. Puggaard. I et posthumt udgivet artikel "Puggaard-fregattens Ankomst" af P.A. Gruelund fortælles glimt fra disse tidligere orlogsskibes "koffardiotium". - Det ville sikkert blandt marinehistorisk interesserede hilses velkommen, hvis årbogen engang kunne bringe en artikel med en redegørelse for "de puggaardske orlogsfregatter".

Indelig skal der gøres opmærksom på museumsinspektør Henning Henningsens artikel i anledning af 200-året den bekendte svenske skibskonstruktør F.H. af Chapmans lige så bekendte chefværk "Architectura Navalis Meritima", der er en hovedkilde til det 17. og 18. årh.s skibstyper.

De store forventninger man altid læser til årbogen skuffes heller ikke.

H.C. BJERG

PÅ HAVET "VIKINGEN"s JULEHEFTE. Det er en jul uden "Jul på havet"! "Vikingen"s julehæfte forelå atter i år jul med sit sædvanlige nydelige indhold. Det er måske lidt post festum at annoncere et julehæfte, men da der i hæftet findes marinehistoriske artikler og billeder, kan det da vist alligevel blive forsent at omtale disse. Med hensyn til bogen om vandskibets historie, som anmeldes her i tidsskriftet, skriver ingeniør Hans. H. Kjølens om Danmarks sidste udelukkende sejlfrømdrevne linieskib DANNEBROG, der også trods sin store skønhed, måtte lide den skæbne at blive bygget om til panserfregat i 1862. Kjølens fortæller om linieskibets maskiner, især i forbindelse med dens deltagelse i den skandinaviske ekspeditionsbeskæftigelse i 1853 med v. Dockum som kommandør. I forbindelse med artiklen er P.

Sindings maleri af DANNEBROG gengivet i en smuk helsides reproduktion i farver.

Endvidere skriver Johanne Hainau i "Han skød bedst" om et af tidligere orlogstidernes meget almindeligt anvendte "presning" af mandskab til orlogsflåden.

Julenr. indeholder også en posthum artikel af fuldmægtig Honnens de Lichtenberg om "Sjællands Søren Kanne".

Af de mange, dejlige farvereproduktioner, der findes i "Jul på havet 1968" vil en marinehistorisk interesse især standse op ved Chr. Mølsteds helt fantastiske maleri "Gennembruddet under Slaget på Køge Bugt den 1. juli 1677" forestillende CHRISTIANUS QUINTUS (og ikke C. QUINTAS, som der står i hæftet under reproduktionen) Maleriet, som er fhv. kaptajn Knud Hansens (fra skoleskibet DANMARK) eje, må simpelthen være et af de bedste danske marinestykker.

"Jul på havet 1968" skal hermed varmt anbefales - hvis det stadig er muligt at opdrive et eksemplar.

H.C. BJERG

TRÆSKIBET - Fra langskib til fregat. Tekst: Ole Crumlin-Pedersen. Lay-out og tegninger: Povl Abrahamsen. Udsendt af Træbranchens Oplysningsråd december 1968. 10 kr. excl. moms.

Træbranchens Oplysningsråd (TOP) er oprettet 30. september 1954 med det formål, at udbrede kendskabet til træs

rette anvendelse og behandling. Når man skal fortælle om, hvad træ bruges til og før i tiden blev brugt til, kommer man ganske naturligt i berøring med skibbygnings- og marinehistorie. I 1964 udsendte TOP en bog af museumsinspektør Thorkild Ramskou med titlen "TRÆ er tradition". I denne bog findes bl.a. en omtale af vikinernes meget virtuose behandling af træ som skibbygningsmateriale. Dette er nu blevet fulgt op, idet TOP i december sidste år som den 3. af kulturhistoriske trøjecer har udsendt "TRÆSKIBET" af museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen, der vil være kendt som en af hovedkrafterne ved optagningen af Skuldelev-skibene. Disse enestående fund anbringes nu i et museum ved Roskilde under Crumlin-Pedersens ledelse.

Bogens opbygning er i sig selv etvidnesbyrd om, at træ "er tradition", idet vikingetidens skibe og det 19. årh.s fregattetype, henholdsvis repræsenteret ved Skuldelev-skibene og fregatten JYLLAND, behandles parallelt, således at man tydeligt får forklaret forskellene og især lighederne mellem disse to stadier af træskibbygningskunsten. Denne opbygning af bogen er

heldig valgt og de to gennemgående motiver - Skuldelev-skibene og fregatten JYLLAND-sikreraktualitet på trods af de henholdsvis 1000 og 100 år, der ligger mellem deres bygning og vor egen tid. Ved sin behandling af to typiske skibe fra så at sige hver sin ende af træskibbygningsudviklingen viser Crumlin-Pedersen sit store overblik over begrebet træskibskonstruktioner.

Bogen er absolut indbydende og har en meget behagelig lay-out. Den anbefales til alle, der har behov for en kort indføring i "træskibet", dets konstruktion og indretning og det liv, der blev levet ombord. For dem, der er inde i emnet, vil bogen give en udmærket sammenligning mellem træskibet før det 15. årh. og træskibet efter 15. årh. En sammenligning, som ses meget sjældent, men som ikke desto mindre er af største vigtighed for rigtigt at kunne forstå den udvikling skibet undergik i Europa i det 15. årh. Meget forudseende er der som afslutning anbragt en ordliste over de mange, maritime fagudtryk, der anvendes i bogen. Crumlin-Pedersens tekst er især betragte som et glimrende og velunderbygget oplæg til enhver diskussion om fregatten JYLLANDS bevarelse.

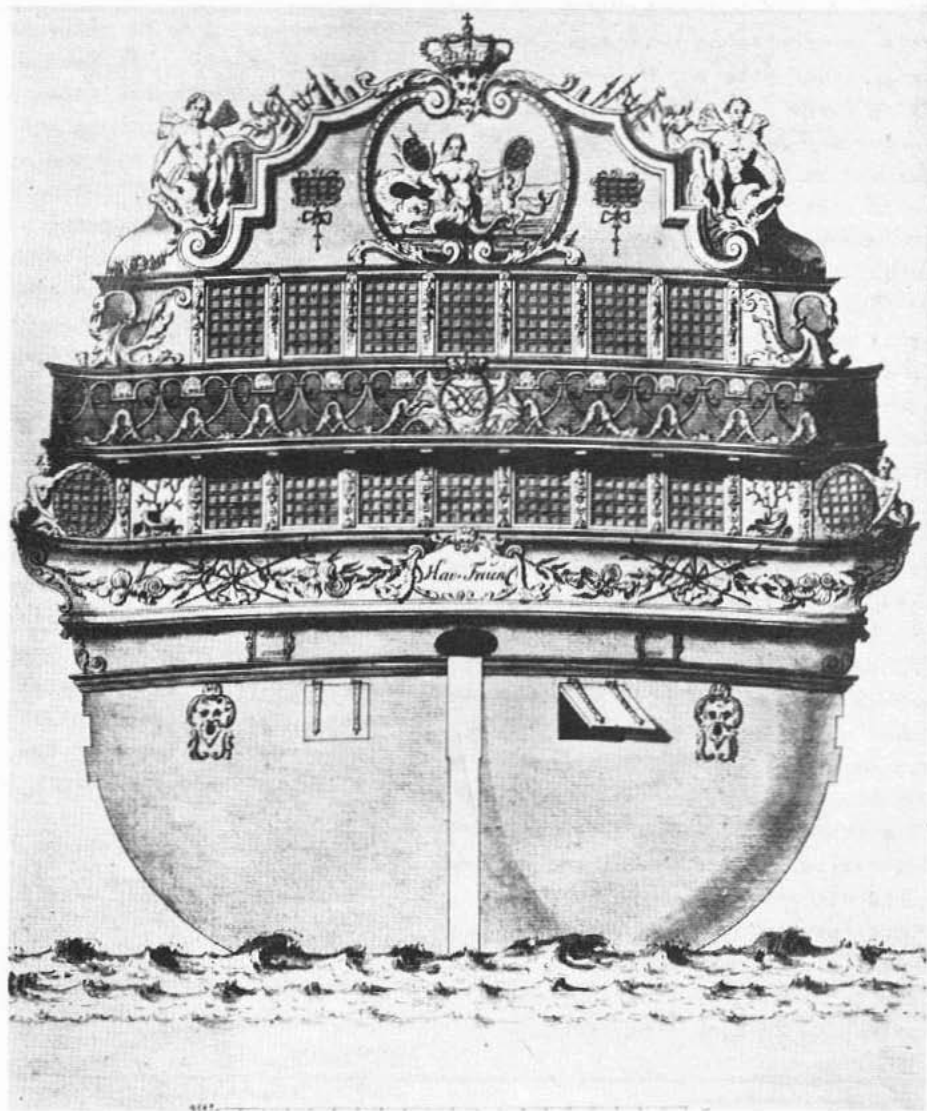
HANS CHR. BJERG



Fregatten Jylland

Fra Berlingske Tidende 23.11.1968 har vi taget følgende:

Det må glæde enhver, som stadig lever i håbet om bevarelsen af fregatten JYLLAND, at det stolte danske skib ikke er glemt - i hvert fald ikke i udlandet. Den er draget frem fra sin puppetilvarelse ved Ebeltoft på et amerikansk julemærke, som udsendes hvert år til fordel for det danske alderdomshjem i Metuchen, New Jersey. Hjemmet har igennem en lang årrække udsendt sine egne julemærker, som i regel i to farver som dette, hvor Dannebrog, der trofast indgår i motivet, samt ordene fregatten JYLLAND er trykt med rødt, det øvrige med grønt. Et smukt mærke, og hvor må det varme hjertet hos den udholdende kreds, der fortsat kæmper for den gamle fregats bevarelse.



AGTERSPEJLET AF ORLOGSSKIBET "HAVFRUEN". ORG. I RIGSARKIVET.
FRA "ORLOGSKAPTAJN HOLCK'S SAMLING", ORLOGSMUSEET.