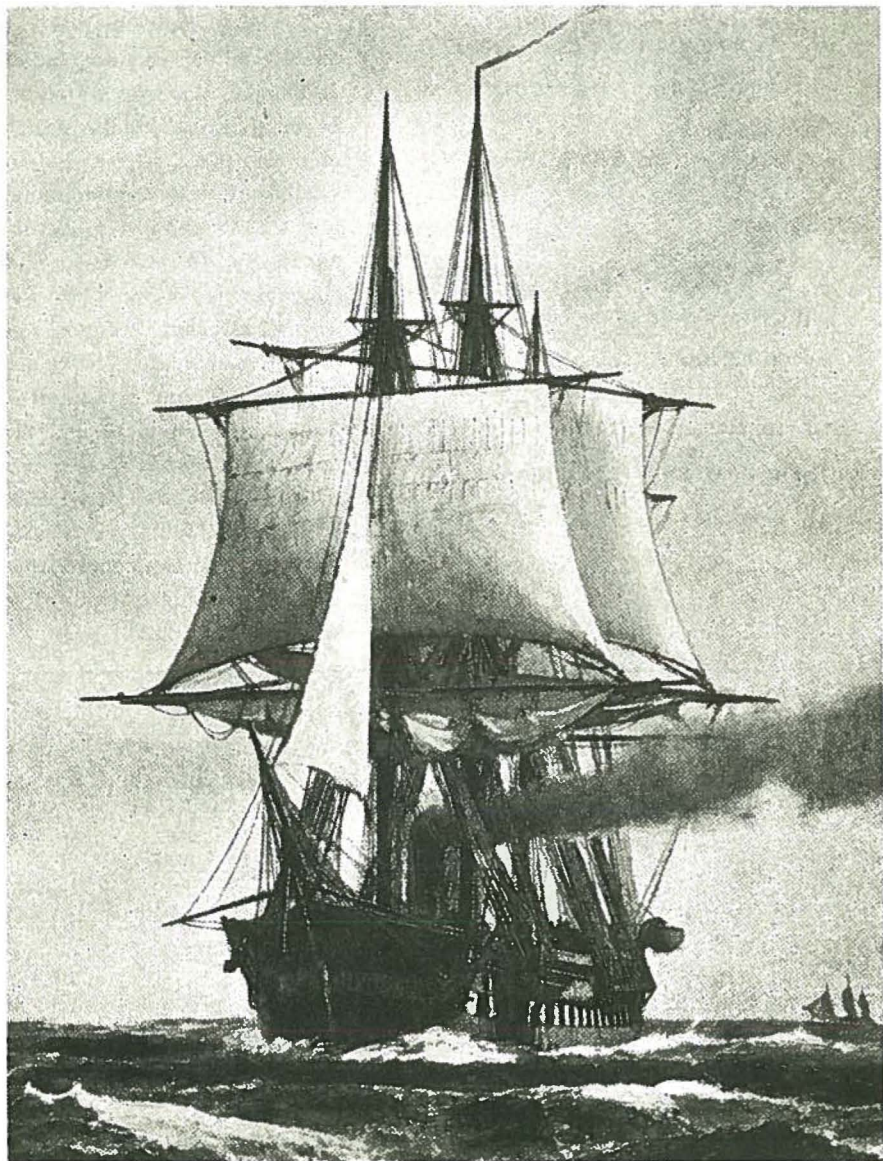


Marinehistorisk Tidsskrift

NOVEMBER 1971

4. ÅRGANG

NR. 4



MØDEINDKALDELSER INDE I TIDSSKRIFTET

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
november 1971 4. årg. nr. 4

udgives af
Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands
Venner og Selskabet Orlogs-
museets Venner

redaktion og ekspedition:
Cand. mag. Hans Chr. Bjerg
Akademivej 35, 2.tv.
2800 Lyngby, tlf. 87 01 72

udsendes
4 gange om året til med-
lemmerne af de tre udgiven-
de selskaber

abonnement
kan tegnes gennem de udgiven-
de selskaber eller ved henven-
delse til ekspeditionen

eftertryk
med kildeangivelse tilladt

forsiden
forestiller Melbyes maleri
af fregatten JYLLAND

Marinehistorisk Selskab har én gang tidligere gennemført en vellykket studiekreds om søkrigen 1807-14 med en halv snes deltagere. Det forekommer os derfor beklageligt, at vi kun har modtaget nogle ganske få henvendelser i forbindelse med den annoncering af studiekredse, som fandt sted i det foregående nr. af tidsskriftet. Er emnerne for dårligt valgte, for vanskelige eller - er medlemmerne blot sløve ?? Vi er meget interesseret i at få reaktioner på denne annoncering, f. eks. i form af forslag til alternative emner for studiekredsarbejdet. Vi kan ikke tro, at vore medlemmer ikke gider. Studiekredsarbejdet burde interessere de mange unge medlemmer, som Marinehistorisk Selskab har og for hvem den stive foredragsmøde-form måske ikke virker inspirerende. Altså lad os få nogle kommentarer!!

H. C. BJERG

MARINEHISTORISK SELSKAB

Selskabet afholder almindeligt medlemsmøde tirsdag den 30. november 1971 kl. 20 i Rigsarkivets Foredragssal, Tøjhusgade 1, (indgangen ved siden af Tøjhusmuseet), hvor

arkivar, cand. mag. Hans Chr. Bjerg

vil tale om

Marinens Kort- og Tegningssamling

Det er de færreste, der ved, at Rigsarkivet besidder en af verdens fineste og ældste samlinger af skibskonstruktionstegninger. Mødet afholdes i Rigsarkivet, således at det er muligt at vise eksempler på, hvad samlingen indeholder in natura. Tobaksrygning er under mødet forbudt. Efter mødet vil der for et begrænset antal (30) være mulighed for spisning (3 smørrebrødssnitter og 1 øl for ialt 10 kr.). Tilmelding til denne må ske til H. C. Bjerg på tlf. 87 01 72. inden mandag den 29. november.

Styrelsen

ORLOGSMUSEETS MODEL AF "CHRISTIANUS QUINTUS"

- Forsøg på en endelig identifikation -

af

HANS CHRISTIAN BJERG

Da kejserinde Dagmar af Rusland i 1903 overværede en gudstjeneste i Holmens Kirke undrede hun sig med rette over, at der intet kirkeskib fandtes i denne sømilitære kirke. Provst Fenger henvendte sig derefter til chefen for Orlogsværftet for om muligt at få overladt en af Modelsamlingens modeller til ophængning. Resultatet blev imidlertid, at menighedens medlemmer privat skaffede penge til bygningen af en model. Denne udførtes af Modelierer Otto Dørge og skibsbygger F. Bjørneboe. Ophængningen skete i kirken 1. maj 1904. Da chefen for Orlogsværftet så modellen, besluttede han, at der ved Modelsamlingen skulle bygges en lignende model - dog rigget med sejl (se fig. 1). Den 17. august 1912 indgik modellen i Modelsamlingen på Holmen (se i øvrigt R. Steen Steensen: Orlogsmuseet, Kbh. 1961, Mar.Sel.Skr. 6, p.90).

Modellen var udført efter en af de ældste konstruktionstegninger, som fandtes ved Orlogsværftets Konstruktionskontor og som bar påtegningen "CHRISTIANUS QUINTUS". Man antog, at skibet forestillede Niels Juels flagskib under slaget i Køge Bugt 1677, og fandt den med rette værdig til at udføres i model og ophænges i Søværnets kirke. I en artikel i Tidsskrift for Søvesen 1917 pp. 343-90 "Om nogle danske Orlogsskibe paa Kong Christian den Femtes Tid" påviste vores store marinehistoriker H.D. Lind, at de tegninger, som man havde benyttet til modellen ikke forestillede Niels Juels flagskib, men det CHRISTIANUS QUINTUS, der var søsat 1683 (i det følgende kaldt C-5 II) (Lind p.357). Om selve tegningen skriver Lind: "Paa Orlogsværftets Konstruktionskontor findes opbevaret en Skibstegning, vistnok den ældste danske, som Fortiden har overleveret os. Den bestaar af: 1) en Gennemsnitstegning (Middelspantet) af Skibsskroget, 2) en Gengivelse af Spejlet med Kongens Portrætter og hans Valgsprog "Pietate et justitia" og 3) en Fremstilling af Skibssiden. Efter denne tegning er der i den nyeste Tid forfærdiget en prægtig Skibsmodel, udført indtil de mindste Enkeltheder og med fuld Udtakling; den findes i Orlogsværftets Modelsamling, og en kopi er op-

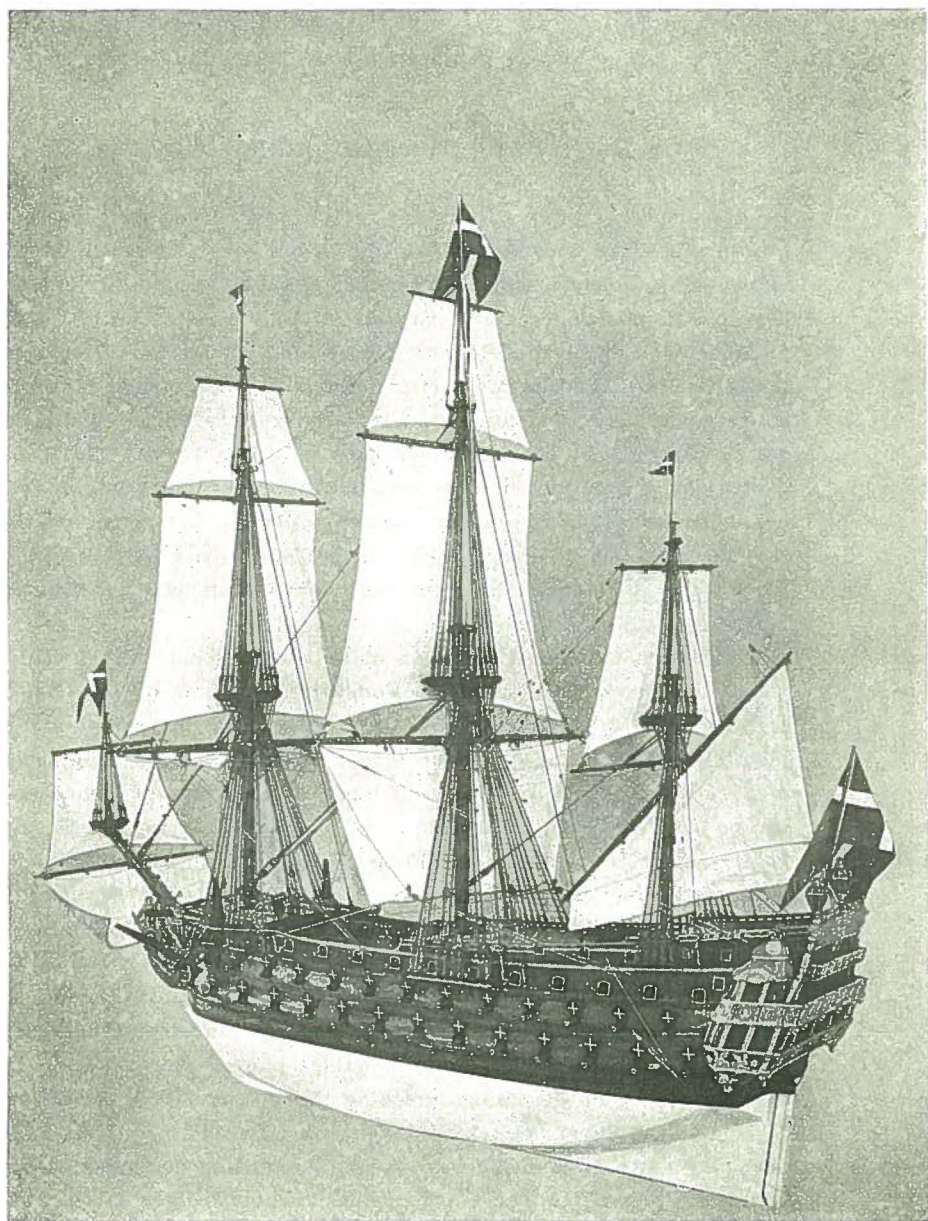


FIG. 1

hængt i Holmens Kirke i København" (Lind p.356f). Det første CHRISTIANUS QUINTUS (i det følgende kaldt C-5 I) blev under navnet PRINS CHRISTIAN påbegyndt i 1666 som et 86 kanon-skib og først fuldendt i 1673, hvorefter det fik navnet CHRISTIANUS QUINTUS. Da C-5 II blev søsat i 1683 ændredes dets navn til ELEPHANTEN. I 1703 brugte man imidlertid dette navn til et nyt skib og C-5 I ses nu omtalt som "GAMLE ELEPHANTEN". I 1717 sænkedes skibet sammen med andre ved batteriet Tre Kroner.

I en artikel "Om Orlogsskibene "Christianus Quintus" og Modellen af samme navn" i Tidsskrift for Søværnen 1929 pp. 627-52 forsøgte marinehistorikeren, orlogskaptajn Holck at påvise, at "tegningen, og altsaa ogsaa Modellen, hverken repræsenterer det ene eller det andet af Orlogsskibene "Christianus Quintus" " (Holck p.628), men skulle være et projekt til en 90-kanon tredækker fra 1697 kaldet "STORE CHRISTIANUS QUINTUS" og at modellen, som i dag står på Orlogsmuseet, ikke skulle forestille et skib, som har eksisteret. Holck fastholdt sit synspunkt i "Afhandling over "Den historiske Modelsamling" paa Holmen", Kbh. 1939.

Her skal imidlertid voves den påstand, at Holck har taget fejl, og at Linds antagelse fra 1917 må være den rigtige, altså, at modellen på Orlogsmuseet forestiller C-5 II, der blev søsat i 1683 og ligesom C-5 I blev sænket ved Tre Kroner i 1717. Skibet førte 90-92 kanoner.

Holcks bevisførelse var følgende. Han fandt i Marinens Kortsamling i Rigsarkivet designation A (Reg. 137) to tegninger, henholdsvis A-944 (her gengivet som fig. 2) og A-871 (her gengivet som fig. 3). Nederst på A-944 er påtegnet "er debiteret at være af Quintus". A-871 bærer påskriften "Orlogsskibet Christianus Quintus eftermaalt siden det var bleven siunken, saavidt som var oven Vandet og Bindingen og Inddelingen af underste Deck. B(remers)holm, 5.Nbr. 1727, O. Judichær". Hvad der egentlig fik Holck til at antage, at A-871 skulle være C-5 II er ikke klart, men da nu Holck havde tegninger både til C-5 I og II opstod der et problem med tegningen til Orlogsmuseets model. Disse tegninger henviste Holck til et projekt "STORE CHRISTIANUS QUINTUS", som skulle være fra 1697. Betegnelsen findes under A-946 (en tegning, der brændte i 1795), hvor der står opført: "Judichærs Tegning af Speglet og Middelspantet til et 3 Dæks Skib /den store Quintus/ dat. 1698 med approbation og Resol.

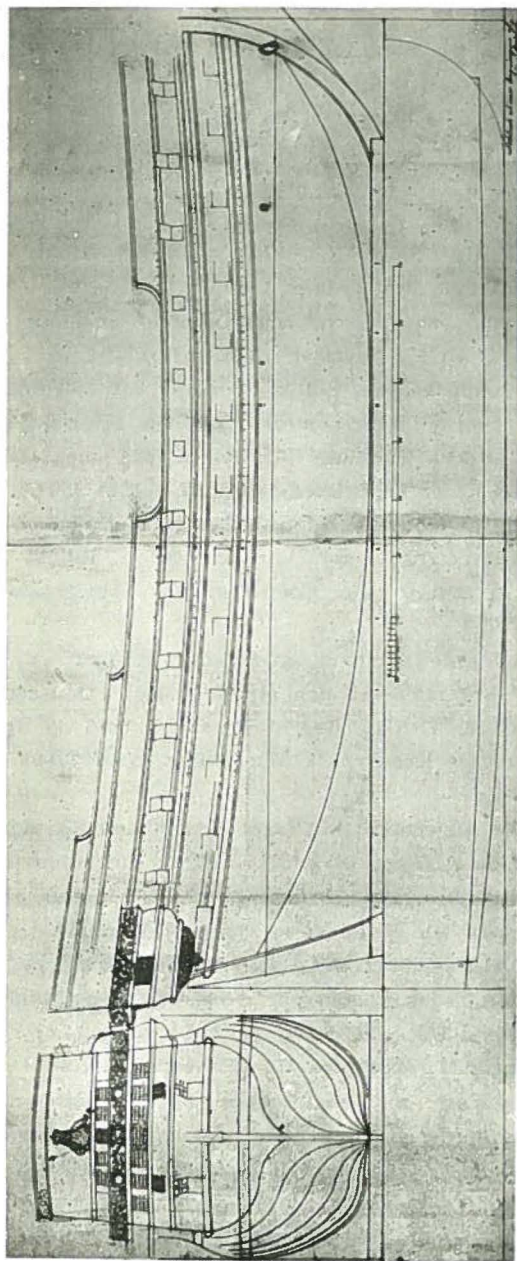


FIG. 2

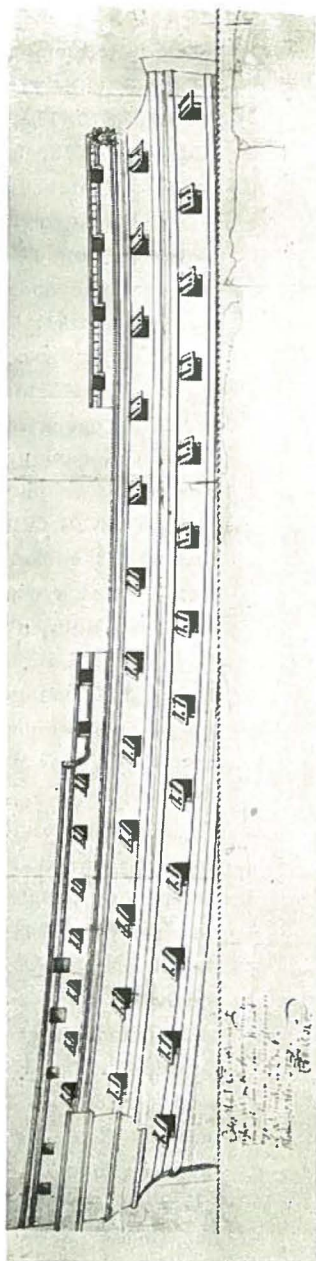


FIG. 3

om Forandring derpaa 1699". Dette projekt skulle ifølge Holck være på 90 kanoner, men dette ses ikke anført i nogen kilde. Holck er her på vildspor og hans skæbnesvangre fejltagelse ligger i vurderingen af tegningerne A-944 og A-871, der ikke, som han antog, forestillede to forskellige skibe. Et nøje studium af fig. 2 og 3 vil overbevise enhver om - særlig ved at betragte sidegallerierne - at der er tale om det samme skib. Dette stemmer med påtegningen fra 1727. Det skib, som Judichær dette år opmålte var C-5 I, der på dette tidspunkt var et halvt hundrede år gammelt, hvorfor man forstår den manglende ornamentering og de ændringer, der er sket med skanse og rælinger. Der er det samme antal kanonporte - henholdsvis 13 og 12 - på de underste dæk på de to tegninger. Fig. 3 viser et skib, som umuligt kan have haft en bestykning på 90 kanoner, således som Holck selv angiver, at C-5 II har haft! I parentes bemærket nævner Holck i Tidsskrift for Søværnen 1954 p. 193, at C-5 I's ornamentering på agterspejlet viser "kongen til hest i skridtgang", noget der ikke passer med ornamenteringen på A-944. På den anden side bekræfter ligheden mellem A-944 og A-871, at det førstnævnte virkelig er C-5 I.

Til at udrede trådene omkring "STORE CHRISTIANUS QUINTUS" kan det af Holck anførte kildemateriale (i artiklen i T.f.S. 1929) benyttes. Første gang planerne om "et stort skib" omtales er i admiral v.Støckens forestilling til kongen i 1696 (Krigskancelliet, Søetaten vedk. Kgl. Resol. 1696). I denne henstiller han, at der det kommende år sættes to skibe på stabelen: et stort og et ungefær på 64 kanoner. Den 16.1.1697 resolverede kongen, at to skibe skal bygges, og at v.Støcken skal indsende tegninger til disse. Den 23.3.1697 approberer kongen tegninger til to 64-kanon-skibe (PRINS CHRISTIAN og PRINSESE SOPHIE HEDVIG). I denne omgang havde kongen altså opgivet tanken om bygningen af "et stort skib" og i stedet sat bygningen af to ens skibe i gang. Disse tegninger er i øvrigt interessante ved, at de antages at være Judichærs første selvstændige tegninger, og at man fra da af må betragte ham som ene-konstruktør på Holmen (se J.H. Schultz: Den danske Marine 1814-48 bd.II p.5). Andre tegninger omtales ikke i denne sammenhæng, og der er intet belæg for Holcks formodning (p. 650) om, at der i tiden mellem 16/1-23/3 1697 er indsendt tegninger til "et stort skib", som skulle være blevet forkastet igen; tværtimod presser v.Støcken 31.12.1697 (Holck

p. 648) atter på, for at der skal komme gang i planerne til det store skib. v. Støcken skriver: "om det Eders Majestæt allernaadigst behager at noget Capital-Skib udi tilkommende Aar skal opsættes og bygges, saa var det snart Tid, at derom blev givet Anstalt". Det er overordentligt tydeligt, at der ikke på dette tidspunkt har foreligget tegninger til noget stort skib. 8.2.1698 tillader kongen, at der indsamles materiale til et stort skib, og endelig den 10.9.1698 beordrer kongen tegninger udarbejdet til det store skib (Holck p. 649), idet det hedder: "Vi befinder allernaadigst for godt, at det store Skib anstundende Aar opsættes og bygges, hvortil al nødvendig Anstalt i Tide vil gøres, og Os et Afritz til videre allernaadigste Approbation allerunderdanigst tilstilles" (Kgl. Resol. 10.9.1698 - Krigskanc. SK. 60). Der nævnes intet i denne skrivelse - således som Holck skriver p. 650 midt. - om at det er nye, dvs. istedet for tidligere kasserede, tegninger, der beordres udarbejdet (sic!). Tegninger til det store skib, som på tegnebrættet kaldtes "Store Quintus", der er dateret 31.12.1698 og udarbejdet af Judichær, indsendtes af v. Støcken (i sin egenskab af Judichærs foresatte). Disse tegninger (fig. 4, A-947) fik kongens approbation den 28.1.1699 (og ikke som angivet af Holck p. 650 øv. 28.9.). Tegningen fig. 4 hører sammen med den ovenfor nævnte - nu forsvundne - A-946. Skibet, som disse tegninger forestiller, benævnes et 3-dæks skib og kan umuligt være et 90-kanon-skib; hvorfor skulle man i øvrigt kalde tegningen "Store Quintus", hvis det kun var på 90 kanoner, som angivet af Holck, når man allerede havde et CHRISTIANUS QUINTUS på 90 kanoner! Skibet skulle imidlertid være på 104 kanoner! En bekræftelse på dette får vi i designation A (Reg. 137), hvor tegningerne til FRIDERICUS QUARTUS findes under følgende betegnelse: "Judichærs Afrids paa et 3 Dæks Skib paa 104 Canoner, dat. 31.12.1698 med Kongl. original Approbation af 28. Janv. 1699, og Paategning, at det gik af Stabelen den 19. Dec. 1699 og blev kaldet Fridericus Quartus" (A-883). Projektet til "Store Quintus" er med andre ord identisk med FRIDERICUS QUARTUS, hvis sidegalleri er gengivet som fig. 5 (A-921). Ændringen mellem fig. 4 og fig. 5 skyldes, at Chr. 5 døde den 25. august. 1699, hvorfor det store skibs navn og ornamentering måtte ændres til den nye majestæts. Nogle få andre ubetydelige ændringer skete samtidig i konstruktionen, således fik skibet 6 kanoner mere. Modelen på Orlogsmuseet har en ornamentering, der hverken ligner

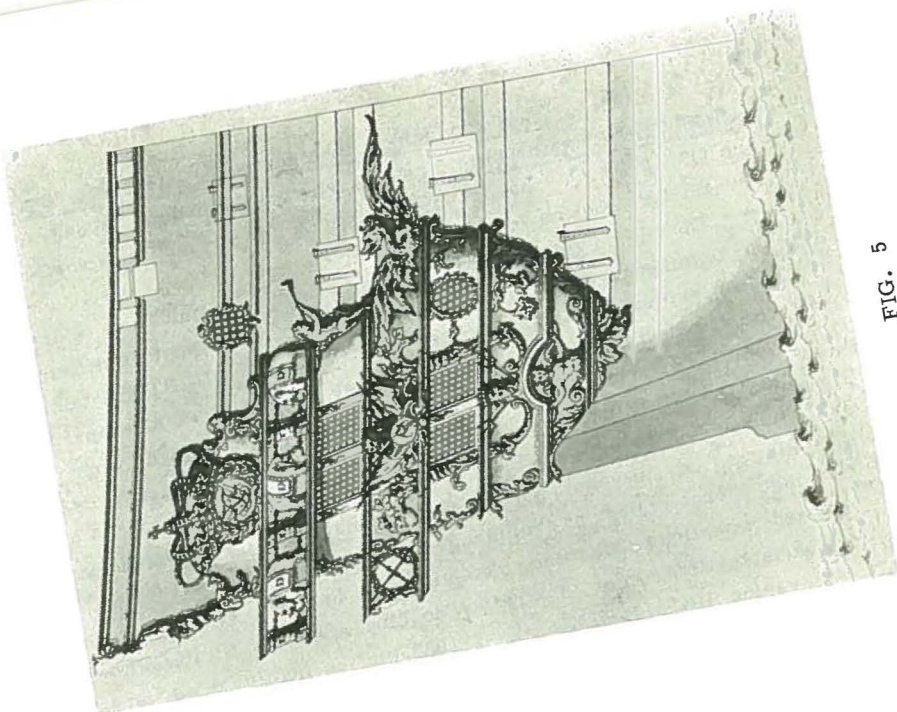


FIG. 5

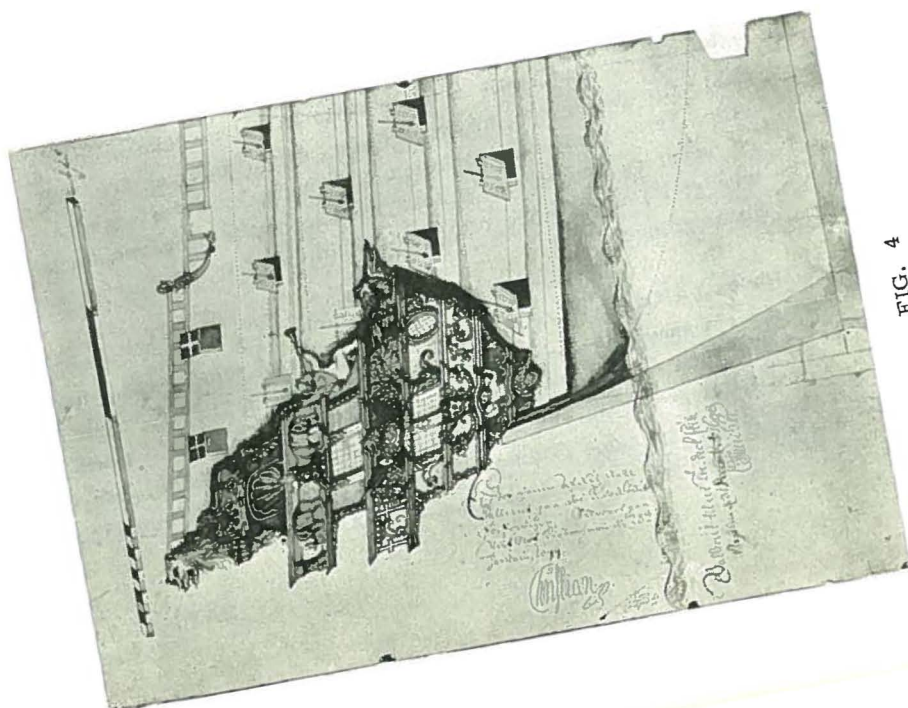


FIG. 4

fig. 4 eller 5. Den kan derfor ikke forestille projektet "STORE CHRISTIANUS QUINTUS"! Holck viser selv nederst p.650, at "Store Q" og "F.Q." havde nøjagtig det samme kanontal, hvorfor "Store Q" ikke kan have haft 90 kanoner!

Da det nu med sikkerhed kan fastslås, at modellen eller rettere de tegninger, som denne er bygget efter, hverken forestiller C-5 I eller projektet "Store Quintus" (FRIDERICUS QUARTUS) taler alt for, at de forestiller C-5 II. Der er ganske givet tale om, således som Lind formodede i 1917, de tegninger, som kongen approberede 29.10.1681 (Krigskanc. Kgl.Exp. 1681 nr.49) (se Holck p.633) til et 90 kanon-skib og som i øvrigt er den første approbation af skibstegninger, der nævnes i de danske marinearkivalier. Desværre har det ikke været muligt at fremdrage de tegninger, der har været benyttet ved modellens udførelse. Tegningerne lå indtil 1945 i Orlogsværftets Konstruktionskontor, hvorefter de blev afleveret til Rigsarkivet (Afl levering 1945, Reg.154 a). I 1953 har de henligget på deres plads, men i 1963 er de forsvundet. Muligvis er de blevet lagt forkert på plads. Eftersøgningen af tegningerne fortsættes. Der eksisterer imidlertid i Marinens Kortsamling, des. C, nr.41 en kopitegning af et skib kaldet "CHR.5-tus" (omtalt af Holck p.651). Den er identisk med modellen og må derfor være en kopitegning af de efterspurgte tegninger af C-5 II. Lind beskriver tegningerne (som citeret ovenfor), og det kan i alle tilfælde fastslås, at de ikke er dateret. I så fald ville dette være nævnt af Lind, da en datering fra 1697 klart ville stride mod hans konklusion, ligesom en datering også ville være nævnt og benyttet af Holck. Endelig er tegningerne forgæves eftersøgt i Holcks store efterladte samling af fotografier af konstruktions tegninger.

Det må herefter anses for fastslået, at den model, som idag findes på Orlogsmuseet, forestiller et skib, som virkelig har sejlet under Dannebrog, nemlig det CHRISTIANUS QUINTUS, som blev søsat i 1683 og som førte en bestykning på 90 kanoner. Dette faktum vil i øvrigt betyde, at der ikke, som påstået af Holck, har været en længere periode i slutningen af det 17. årh. hvor man ikke byggede tredækkere i Danmark (se Holcks artikel).

HANS CHR. BJERG

KRYDSERKORVETTEN "VALKYRIEN"

af

CARL ØSTEN

Stabelafløbning i 1888

Kølen hertil blev lagt i oktober 1886, og stabelafløbningen fandt sted 8. september 1888, hvilken foregik under stor festivitet på Orlogsværftet, men uden dåb i form af navngivning, hvorimod Holmens provst gav en kirkelig medvirkning. Ifølge datidig avisreferat forløb søsætningen således:

"I Formiddags fandt korvetten "Valkyrien"s Afløbning Sted paa Orlogsværftet i Nærværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen (Chr. IX og Louise), Kong Georg af Grækenland (Søn af forannævnte), Deres kgl. Højheder Kronprinsen og Kronprinsessen med Børn, Prins Valdemar, Prins Georg af Grækenland, Deres Højheder Prins Hans og Enkeprinsessen af Anhalt-Dessau med Datter under stor Højtidelighed og i Overværelse af et meget talrigt Publikum. Kl. 11 forkyndte Konge-Salutter fra Batteriet "Sextus" samt fra den paa Rheden liggende Øvelses-Eskadre under Viceadmiral Meldahls Kommando, at de kongelige Herskaber var gaaet ombord i Konge-Chaluppen, der styredes af den fungerende Jagtkaptajn, Kommandør Koch. Da Konge-Chaluppen, der førte dansk og græsk Kongeflag, roede ind i Flaadens Leje, mandede det flagsmykkede Vagtskib "Sjælland" Ræer - Øvelses-Eskadren var ogsaa flagsmykket - og hilste Herskaberne med livlige Hurra-Raab, der istemtes af det ombord i enkelte af Flaadens Skibe samt paa Holmen samlede Publikum. Ved Landingsbroen ved Beddingen modtoges de kongelige Herskaber af Værfts-Chefen, Kontreadmiral Braag, i Spidsen for Værftets Autoriteter. Ved Landingsstedet paraderede Søofficersskolen, medens en Æresvagt af Marine-Soldater med Musikkorps under Kommando af Kaptajn Skibsted paraderede paa Kajen. Søofficerskorpset med flere havde Plads her, Blandt de tilstedeværende Notabiliteter saas Deres Ekscellencer, Udenrigsminister, Baron Rosenørn-Lehn, Marineminister Ravn og Krigsminister Bahnson, flere Medlemmer af Corps diplomatique, Hans Ekscellence den kommanderende General, Generaløjtnant Kauffmann og mange højere Landofficerer, Københavns Overpræsident, Kammerherre Benzon, Hovedstadens højere civile Autoriteter med flere. Deres Majestæter og de øvrige kongelige Herskaber ledsagede af Marineministeren, Værfts-Chefen og Værftets andre Embedsmænd gik derpaa rundt om det paa Beddingen staaende Skib, hvorefter de begav sig til det smagfuldt smykkede Konge-Telt, der var oprejst paa Kajen paa Beddingens sydlige Side, og paa hvilket det danske og græske Kongeflag vajede. Holmens Provst, Dr. Skat Rørdam holdt derpaa en kort Tale og Bøn. Idet han i faa Ord mindedes den danske Sømagts Stilling i tidligere Tider, udtalte han Ønsket om, at dette Skib, der var bygget til Beskyttelse af Freden, maatte værdigt udfylde sin Plads i Flaaden. Og ligesom Skibets Navn mindede om henfarne Tiders Tapperhed og Dødsforagt, hvor det gjaldt Danmarks Ære og Lykke, udtalte han Ønsket om, at det og dets Besætning i alvorlige Øjeblikke vilde vise sig hint Navn værdige. Han sluttede med at nedbede Himlens Velsignelse over Kongehuset og Fædrelandet. Afløbningen tog nu efter Hans Majestæt Kongens Ordre sin Begyndelse. Støtterne sloges fra Skibets Sider under Salut fra Batteriet "Sextus" og Øvelses-Eskadren samt under den tilstedevæ-

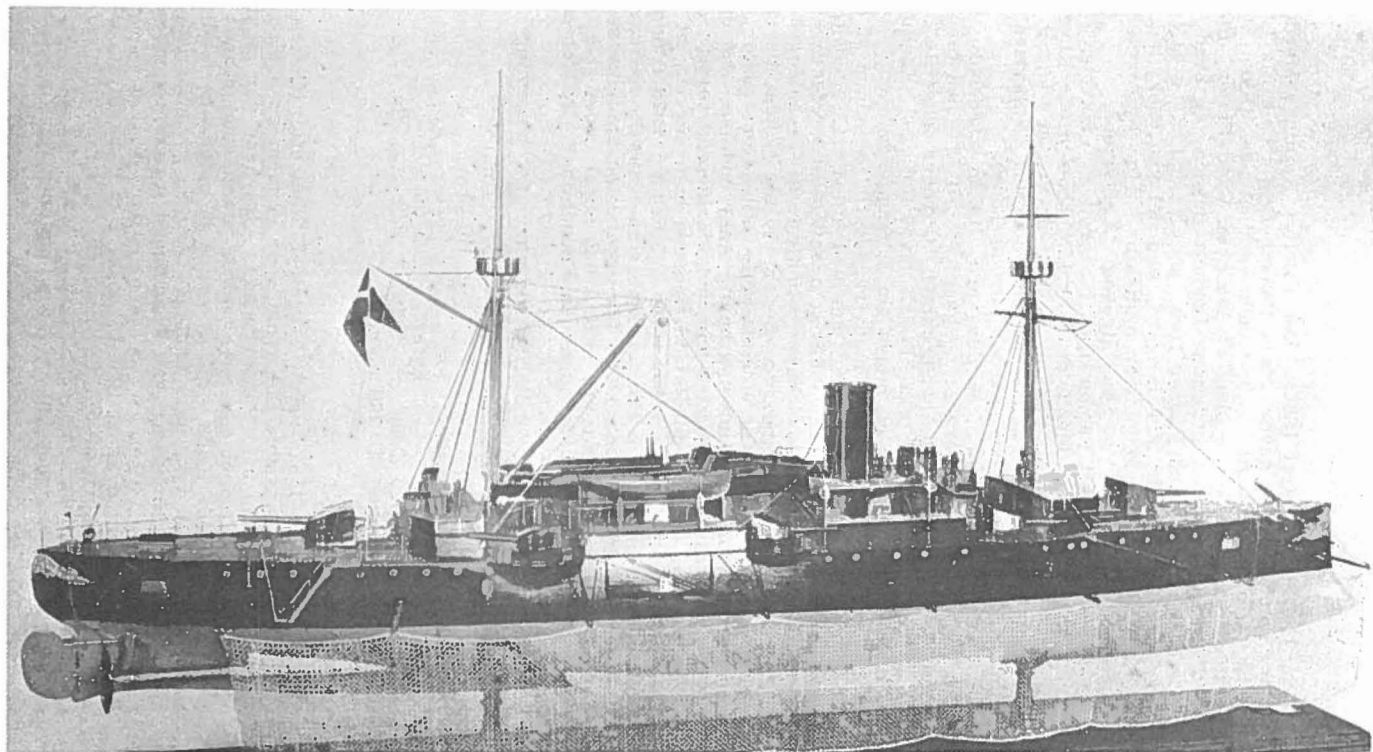
rende Menneskemasses Hurra-Raab og Svingen med Hattene, og idet "Valkyrien" satte sig i Bevægelse, steg mægtige Røgmasser op fra Beddingen. Da Skibets Skruer rørte Vandet, løb disse rundt, og kort derpaa standsedes "Valkyrien", som laa let og graciøst paa Vandet, i sin første Fart af mægtige Kabel-Tove. Kort efter Afløbningen forlod Majestæterne og den kongelige Familie Værftet i Konge-Chalupen under Salut fra "Sextus" og Eskadren. Da Konge-Chalupen roede bort, hilstes Kongefamilien med kraftige Hurra-Raab fra Publikum i Skibene og paa Land. De i Havnen og paa Rheden liggende Skibe, hvoriblandt Lærlinge-Skibet "Georg Stage", flagede i Anledning af Afløbningen. Mellem Byen og Værftet herskede den livligste Færgefart; særlig fra Kvæsthusbroen fandt der livlig Trafik Sted til Værftet af Orlogs- og Privat-Fartøjer, Damp- og Ro-Baade.

Fra Værftets Side var der i Anledning af Stabel afløbningen truffet forskellige Foranstaltninger. Paa begge Sider af Beddingen var der saaledes opført store Telte til Brug for de særligt Indbudne og forskellige andre; ogsaa dekorative Foranstaltninger var truffet. Under Afløbnings-Højtideligheden herskede den største Ro og Orden, og et Par Timer efter bølgede endnu en betydelig Menneskemasse paa Værftet, hvor der i Anledning af Dagen var givet Publikum Adgang til forskellige af Værftets Lokalteter".

En smukkere og værdigere stabel afløbning kunne vist ikke blive noget andet dansk orlogsskib til del. "Valkyrien" var i øvrigt - endda som "færdigbygget" - kendt af det publikum, der et par måneder forinden havde besøgt "Den Nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunst-Udstilling" i Tivoli, på hvilken, for at vise udviklingen indenfor skibsbygningen i dansk flåde og indenfor seneste tid, fandtes modeller af et linjeskib, en krydserfregat og en krydser, hvilke modeller viste henholdsvis "Dannebrog" (1850), "Fyen" (1882) og "Valkyrien". - Dette navn hørte til en af undtagelserne fra regelen for navngivningen af den tids orlogsskibe, der for det meste bar nationale heltenavne eller national-geografiske navne. Ved at give "Valkyrien", denne højst moderne krydserkorvet, dette navn tillagde man den i analogi hermed en del af de krigermæssige egenskaber, som Valkyrierne i den nordiske mytologi besad. Disse kvindelige væsener, der var til hest, udrustede med skjold og sværd og kunne ride gennem ild og vand, udsendtes af Odin for at udpege de krigere, som skulle falde i kampen. - "Valkyrien" havde en fortidig navnefælle: korvetten "Valkyrien" (1846-67).

Revolutionerende Konstruktion

Ved en Krydser-Korvet forstod man i den danske Marine en Krydser paa over 1500 Tons Displacement og med aabent Batteri, altså modsat en Krydser-Fregat, der havde lukket Batteri, helt eller delvis. "Valkyrien" blev den eneste Krydser-Korvet i den danske Marine. - Ikke alene som korvet-armeret, men ogsaa gennem sin Konstruktion af øvrige, moderne Forbedringer, blev dens Skabelse et betydeligt Skridt fremad baade indenfor Skibsbygnings-Kunsten paa vort Orlogs-Værft og vor Flaades Forsvars-Kraft, hvilket skyldtes tre Faktorer tilsammen: 1) at dens Skrog helt igennem var af Staal, 2) at det var opdelt i vandtætte Celler, og 3) at det buede Panser-Dæk var ophængt i en Celle-Konstruktion samt laa under Vand-Linjen hele Skibet igennem, en Bygnings-Maade, som første Gang var anvendt i den danske Marine. - "Valkyrien" kunde betegnes som en Forbedring af sine tre nærmeste Antecessorer: Panserskibet "Tordenskjold" (søsat 1880), Krydser-Fregatten "Fyen" (søsat 1882) og Panser-Skibet



Model af "Valkyrien" på Orlogsmuseet. Samtidig model fremstillet i anledning af den store industriudstilling i 1888 i København. Modellen udførtes på Modelsamlingens værksted. Fot. Elfelt.

"Iver Hvitfeldt" (søsat 1886). Den særlige Bygnings-Maade for disse var: "Tordenskjold" havde ogsaa Panser-Dæk i hele sin Længde, men dette var i Forhold til "Valkyrien"s vandret paa Midten, "Iver Hvitfeldt"s Panser-Dæk var plant og laa over Vand-Linjen, medens Celle-Konstruktionen kun omfattede Dobbelt-Bunden, og hvad "Fyen" angaar, da strakte dens Panser-Dæk, som var plant og beliggende under Vand-Linjen, sig ikke længere, end det kun beskyttede Maskin- og Kedel-Rum samt Magasiner midtskibs. Med Undtagelse af Spante-Vinklerne var "Fyen" af Staal ligesom "Valkyrien".

Paa Grund af sit Panser-Dæk placeredes "Valkyrien" ifølge international Maalestok blandt de saakaldte "beskyttede Krydsere" (jvfr. Panser-Krydsere, der baade er beskyttede ved et Panser-Dæk og ved vertikalt Side-Panser, og der i Tiden omkring "Valkyrien"s Opkomst kunde have Displacement paa ca. 10.000 Tons).

"Valkyrien"s Skaber, W. Hovgaard, fik en usædvanlig Karriere. Han var født 1857 i Aarhus, og gaaet ind til Marinen blev han Sekondløjtnant i 1879 med Udmærkelsen "Gerners Medaille". Fra 1883 til 1886 uddannedes han paa "Royal Naval College" (England) som Skibs-Konstruktør med en meget fin Afgangs-Eksamen. Det, han lærte her, har altsaa været medvirkende til Skabelsen af det moderne Krigsskib, som "Valkyrien" var ved sin Start. 1901 traadte han udenfor Nummer af Flaaden for at overtage et Professorat i Krigsskibs-Bygning ved "Massachusetts Institute of Technology" i Boston (USA). Takket være sine gode Evner, solide Kundskaber i Forbindelse med Kombinationen af videnskabelig Skibs-Konstruktør, praktisk Sømand og Søofficer vandt han hurtig Anerkendelse, saa da USA gik ind i Verdenskrig I ansattes han ved Marineministeriets Afdeling i Washington. Hans Fødselsland hædrede ham derved, at "Polytek-nisk Lærestalt" ved sit 100 Aars Jubilæum i 1929 tildelte ham Doktor-Graden for hans Fortjenester som Skibs-Konstruktør, hvortil følger sig anden Udmærkelse fra engelsk og amerikansk Side. Udenfor sit Special-Område skabte han noget andet godt, Oprettelsen af "The American-Scandinavian Foundation", hvilket skete i 1910.

DIMENSIONER, DEPLACEMENT og normeret besætning

Længde mellem perpendikulærene	81,29 m
Bredde i Vandlinjen	13,23 -
Dybgaende (fuldt udrustet) for	5,26 -
- - - agter	5,54 -
Displacement	3.020 Tons
Besætning normeret til	282 mand.

BYGNINGSMAADE

Skroget var som foran nævnt bygget af Staal efter Cellesystemet og afstivet med 2 paastrøbe Sidearme, der gennem en horisontal Ribbe stod i Forbindelse med Panserdækket. Stævnene var af støbt Staal, og Forstævnen formet som en Vædder-Stævn (undervands fremspringende plovliggende Spids - til at vædre modstandere med). Klædningen var 9 mm tyk, naar undtages Rangen i Vandlinjen, der var noget tykkere. Endvidere var Klædningen forstærket udfor Kanon-placementerne.

Kølsystemet bestod af en flad Pladekøl i to Tykkelser, en vertikal Kølplade og en horisontal Kølsvinsplade. Førstnævnte var gennem-gaaende og vandtæt i den dobbelt Bund samt ved dobbelte Vinkler for-oven og forneden forbundet til Kølsvinspladen og Pladekølen. Alle

Støde i Systemets Plader havde tredobbelt nittede Stødplader og den vertikale Køl dobbelte Stødplader.

Spantebygningen var ret sindrig efter delvis nye Metoder. Blandt andet var Spantet i For- og Agterskib fortsat i Platformdæk.

Slingrekøl, dobbeltpladet, fandtes i hver Side.

Under-Skibet var forsynet med en vandtæt Inder-Bund, som i Længde-Retningen strakte sig over de midterste $3/5$, og i tvær-skibs Retning fra Kulkasse-Bunden i den ene Side til Kulkasse-Bunden i den anden. Foran for Kedel-Rummenes tværskibs Kulkasser og agten for Maskin-Rummene, hvor der ingen Kulkasse-Bund fandtes, var over Resten af Inder-Bunden anbragt henholdsvis forreste og agterste Platform-Dæk.

Dæksinddeling

Øverste Dæk var af Træ Skibet igennem, men for og agter underlagt med Plader af Staal.

Banjer-Dæk: blev baaret af Vinkelbjælker og bestod skibet igennem af et let, vandtæt Staaldæk belagt med Linoleum.

Panser-Dæk hængte i Cellekonstruktion og støttedes af Langskibs og Tværskibs Skodder i Underskibet. - Som skullende beskytte Skrogets mest vitale Dele saasom Maskine, Kedeler, Magasiner med mere dækkede det hele Underskibet, hvilket svarede til ca. $2/3$ af Pladsen om Læ. Dets Placering laa midtskibs ca. 0,30 m og i Borde ca. 1,24 under fuldt udrustet Vandlinje, hvilke Maal i Sammenligning for det første viser, at det var buet, og for det andet, at det skraanede stærkt fra Midtskibs og udefter. Af Hensyn til Torpedo-Udskydnings-apparaterne for og agter skraanede det mest paa disse Steder og heraf igen mest i Forstævnen. - Panser-Dækkets 3 Lag Staalplader havde en Tykkelse tilsammen paa 64 mm. Dets Lugeaabninger var beskyttede ved Glacispanser af Staalplader fra 114 til 140 mm's Tykkelse, og i Lugekarmene var bygget Kofferdamme for at lettere gøre Arbejdet ved eventuel Læk.

Platformdæk (for hver Ende af det midtskibs liggende Maskin- og Kedel-rum) var af Staalplader belagt med Linoleum.

Under Panserdækket deltes Skibet af 14 vandtætte, tværskibs Skodder i 15 Hovedrum, der igen var delt i mindre Afdelinger, saaledes at der ialt under Panserdækket fandtes 57 vandtætte Rum, hvoraf 20 laa mellem Bundene. Endvidere laa et langskibs vandtæt Skod i Borde paa hver Side i Maskin- og Kedel-Rum. Mellem Panserdækket og Banjerdækket havde Cellebygningen 107 vandtætte Rum, hvoraf 23 var vandtætte Kofferdamme. Alle disse mange Celler var et vigtigt Led i Skibets Beskyttelses-System, idet man herigennem vilde forhindre, at udenbords Vand ved Skudtræffere i Vandgangen skulde kunne trænge igennem til mere end et eller faa Rum. Som yderligere Beskyttelse var Maskin- og Kedel-Rummene "pansrede" af Kul-Kasserne i begge Borde og de tværskibs liggende. Under Panserdækket fandtes 31 vandtætte Døre, heraf 8 Løftedøre og 1 Skydedør i Maskin- og Kedel-Rums-Skodderne, de øvrige 22 Hængselsdøre. Over Panserdækket var i Cellepartiets Kulkasser anbragt 12 og i Overskibet 12 vandtætte Hængselsdøre. Desuden fandtes i Dækkene en Del vandtætte Luger. Rummet over Banjerdækket var gennem 4 vandtætte Tværskodder delt i 5 Afdelinger.

Opstaaende paa øverste Dæk

Midtskibs i Borde var et Opstaaende med Finkenetter. For og agter for disse smaa Dækshuse. Fra disse mod Skibets Ender kun et Rækværk, som kunde lægges ned, f. Eks. i Tilfælde af Skydning med 21 cm. Kanonerne. I forreste Dækshuse var W C (Galion) for Underofficerer og Mandskab samt et Vaabenkammer, og i agterste Dækshuse Bestiklukaf, Officers-Lukaf og Officers-W C. Paa Agterkant af Skorstenen var et Kabyskus og midtskibs Fartøjsbuer (Fartøjsbro) med derpaa liggende Fartøjer, hvorunder stod 2 Dampspil til Brug ved Fartøjernes Udsætning og Ophejsning gennem en paa Stormasten anbragt Fartøjsbom.

Paa Forkant af Kommandobroen var opstillet et ovalt Kommando-taarn, som var pansret med 114 mm Staalplader uden paa en Inderkant af 2 Lag 19 mm Staalplader. Taget bestod af 2 Lag 12,5 mm Plader og Gulvet af 25 mm Plade. Taarnet hvilede paa en Underbygning, der var forstøttet paa Panserdækket. Indgangen, som laa paa Agterkant af Taarnet og i Plan med Broen, var ubeskyttet. I Panseret var skaaret Udkigs-Aabninger. Et Panser-Rør, 76 mm tykt og støbt af Staal beskyttede Styreledning og Meddelelses-Midler fra Taarn og Bro ned til Panserdækket. I nævnte Underbygning var indrettet Rum til Signal-Tjeneste. - Rejsningen bestod af 2 Staal-Master med lukkede Skyde-Mærs, som laa ca. 21 m over fuldt udrustet Vandlinje.

Inddeling af Rum om Læ

BANJERDÆKKET: (for til agter)

- 1) Torpedorum, der tillige var Underofficers-Messe. Heri var Dampankerspillet opstillet.
- 2) Forbanjen, der afgav Plads til Mandskab, Syge-Lukaf og Underofficers-Lukafer. Bageovnen var opstillet her.
- 3) Agterbanjen, hvis forreste Del var bestemt for en Del af Mandskabet og agterste for Officerer m.fl. Officers-Kabysen var opstillet her.
- 4) Logement for Officerer.
- 5) Beboelse for Chefen.

MELLEM PANSERDÆKKET OG BANJERDÆKKET benyttedes Cellerne for en Del som Kældere og Hellegatter, medens Resten forblev ubenyttede.

UNDER PANSERDÆKKET fandtes Rum for Proviant, Skydebomuld, Krudt, Ammunition m.m. samt Arrester i Overrummet af forreste Platform. På agterste Platform var Overrummet beregnet til Lazaret i Krigstilfælde.

Maskineri, Maksimumfart, Radius, Opvarmning, Belysning, Destillations-Apparat

Maskinen for Fremdrift, som altsaa laa under Panserdækket, bestod af 2 Sæt liggende Høj- og Lav-Tryks-Maskiner (Damp-) opstillet i hvert sit Rum og hvert virkende paa sin Skruer. Til hver Sæt hørte 3 lave cylindriske Kedler, ogsaa i hver sit Rum, mellem hvilke Skorstenen var anbragt. Det ialt 5200 IHK stærke Maskineri havde "Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri" leveret. Paa Forcerings-Prøve med en Udvikling af 4500 IHK i Forbindelse med et

Middel-Dybgaaende af 5,18 m. skulde kunne opnaas Fart paa 16,5 knob. Med Kul-Beholdning paa 490 t. (Maksimum-Last) sat i Forhold til 10 knobs Fart skulde "Valkyrien" kunne tilbagelægge 3500 Kvartmil. Spæde-Vandet til Kedlerne rummedes i Ferskvands-Tanke, der fordelt paa 4 Rum laa i den dobbelte Bund under Maskinerne. Opvarmning af Skibet skete gennem et Vand-Varmeapparat. Belysningen var elektrisk, "fuldstændig indenbords", paa nær nogle underst liggende Rum. (Kun Kongeskibet og et Par Panser-Skibe foruden "Valkyrien" havde elektrisk Belysning). Elektriciteten fremstilledes af 2 Lys-Maskiner staaende i Overrummet af forreste Platform. Destillations-Apparat til Drikke-Vand var opstillet i agterste Maskinrum.

LÆNSE- og PUMPE-MIDLER:

Hvert af de store Rum under Panserdækket var for Lænsning forsynet med enten en Straalelæns eller en Centrifugalpumpe, af hvilke der var henholdsvis 6 og 2, hvortil der for Maskinrummenes Vedkommende kom 2 Luft- og 2 Lastpumper. For Pumpning var et System af 5 Ventilkasser, der gennem Rør dels var indbyrdes forbundet, og dels stod i Forbindelse med de større Rum samt Pumpemidlerne, som udgjordes af 2 Downtonspumper og 1 Dampløspumpe. Den forreste, midterste og agterste Ventilkasse var forsynet med Rørledning til hver sin Kingstonventil, saa at alle de Rum, der havde Sugerør til en af Ventilkasserne, kunde fyldes med Vand fra Søen. Fra de Rum, som var uden for Pumpesystemet, skulde der i paa-kommende Tilfælde drænes ind til et lavere liggende Rum, hvis man ikke vilde anvende ambulant Haandpumpe. En saadan var det eneste Middel til Udpumpning i Cellesystemet over Panserdækket.

SIKRING MOD BRANDFARE:

Hertil havde 2 Dampkedelpumper, 2 Downtonspumper, 1 Broadfoot-Sprøjte samt 4 Haandsprøjter. Gennem Ventilkasserne kunde Ammunitionsmagasinerne sættes under Vand, og til Kulkasserne var ført Dampledninger.

VENTILATION

Denne var godt gennemført af Hensyn til "Valkyrien"s eventuelle Ophold i Vestindien. Daarligst ventileret var Cellepartiet over Panserdækket og et Par Rum under Dette, som kun kunde ventileres ved Brug af ambulant Haandventilator. Ellers kunde de Rum, der stod i Forbindelse med Ventilkasserne, ventileres gennem Pumperørene ved Hjælp af 2 Haandventilatorer og 1 Dampventilator. Medens agterste Platform ventileredes gennem denne, fik forreste Platform kun Ventilation gennem en Kanal fra en af Blæsemaskinerne paa forreste Fyrplads. Kulkassernes Ventilering for udviklede Gasarter skete gennem Rør, der gik fra Kassernes Overdele hen til Skorstenskappen.

Forreste Maskin- samt begge Kedel-Rum fik deres Ventilation fra de Blæsemaskiner, der stod opstillede paa forreste og agterste Fyrplads, og som anvendtes til at give kunstigt Træk til Kedlerne. Agterste Maskin-Rum fil derimod sin Ventilation fra en kraftig Centrifugalblæser, som stod i en af Cellerne over Maskinen. I Over-skibet tilførtes Luft (udover Skylighter, Nedgangskapper, etc.) ved elektriske Ventilatorer, hvoraf fandtes 1 i Underofficersmessen, 2 paa For- og 2 paa Agter-Banjen.

ANKERGREJER

2 Bovankre af Inglefields Patent med Stok, som indheves ved et Harfields Dampankerspil. Ankrene laa paa Skraaplaner, dannet ved Nedsikringer i Skibssiderne, og lagdes paa Plads af en Ankerkran, der af Hensyn til aabent Dæk ved Skydning var til at lægge ned.

Styre-Apparat

Dette hørte ogsaa til den nye Korvets Moderniteter. Paa Overkanten af Roret, som bestod af en støbt Staalramme beklædt med Staalplader og foret med Træ imellem, var udenbords anbragt et Yoke. Fra det udgik 2 Trækstænger, der ført forefter og forbundet til Styreklodser bevægede sig i 2 Rør i Skibssiderne. Fra Styreklodserne udgik andre Trækstænger, som var ført ind i Skibet gennem Pakdaaser paa Rørene og styredes i Kulisser foran disse, og fra sidstnævnte Trækstænger var endvidere ført 2 Stænger hen til et Yoke, der bar Kvadranten. Fra denne udgik en Staaltraads-Trosse til hver Side, som over Lede-Ruller i Borde var ført tilbage mod Diametralplanet hen til Skiver, der var fastkilede paa Styremaskinens Hovedaksel. Denne var ført forefter til den paa agterste Platform opstillede Damp-Styremaskine, som kunde manøvreres baade fra Kommando-Taarn, -Bro og selve Styremaskinerummet, i hvilket sidste ogsaa som Reserve var et Rat til Haandkraft-Styring. Ved Styring fra Styremaskinerummet skulde Styre-Telegrafen benyttes som Meddelelsesmiddel mellem dette Rum og Broen.

Fartøjer om Bord

2 Torpedobaade yderst i hvert Borde	) paa Fartøjsbuen
2 Rofartøjer	
1 - (indlagt i et af ovennævnte)	

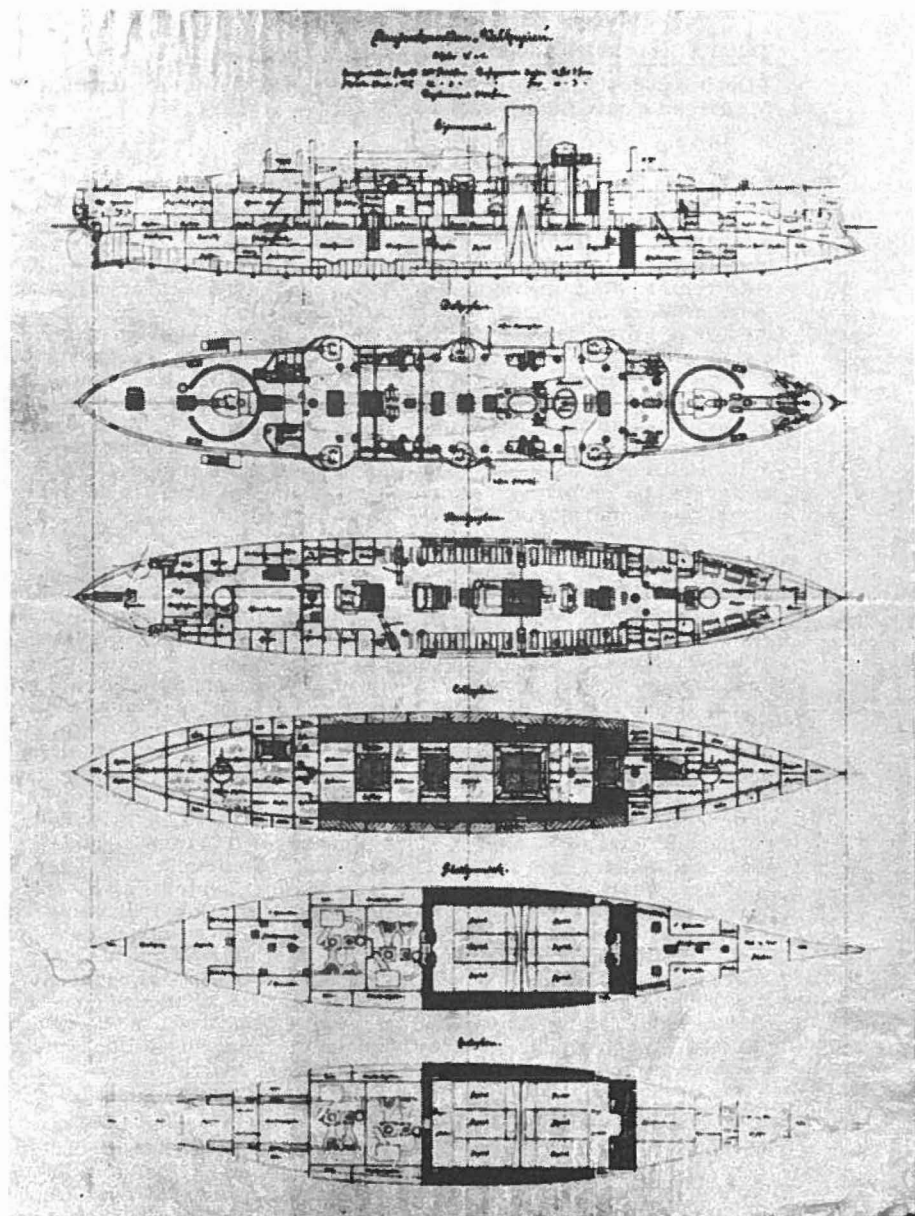
(Disse 5 Fartøjer udsættes ved Fartøjsbom)

2 Rofartøjer hængende i Davider

2 Joller indlagt paa Dækket

Torpedobaadene var 2. Klasse's Nr. 10 og 11, som i 1888 var ankommet fra England, fra det bekendte John J. Thornycroft & Co.'s Værft, der har leveret saa mange mindre Krigsfartøjer til den danske Marine. De var af Staal, 21,03 m. lange, 2,38 m. brede med et dybgaende agter paa 1,23 m og havde et Deplacement på 17 t. og et Maskineri paa 180 HK. Hver var armeret med 1 37 mm Patronkanon L/28 og 2 351/2 cm. Stævn-Torpedo-Udskydningsapparater.

I Sommeren 1889 havde den ene af dem, Nr. 10, det Uheld, at den som selvstændigt Øvelsesfartøj for Maskinister kæntrade i Kongedybet og efter at være blevet hævet sank ved Indbugseringen til Orlogsværftet. "Valkyrien" havde dem kun med paa sit første Togt 1890 samt i 1893. Anbringelsen af smaa Torpedobaade paa et Moderskib havde før fundet Sted i den danske Flaade. Saaledes var Torpedobaadene Nr. 4 og 5 medgivet Panserskibet "Tordenskjold" (søsat 1880), Nr. 6 og 7 Panserskibet "Helgoland" (søsat 1878) og Nr. 8 og 9 Panserskibet "Iver Hvitfeldt" (1886). Efter faa Aars Forløb gik man bort fra dette System med at lade Krydsere o.l. bringe disse mindre Torpedobaade til deres Operations-Basis, som hovedsagelig herhjemme skulde være vore Bælter. Baadene overgik derefter til "Københavns Sødefension". - Torpedoerne til disse Baade paa "Valkyrien" opbevarede i en Kælder midtskibs i sidstnævnte. Der kunde være ialt 6. De indsattes først i Baadens Stævnør under Udsætningen af Baadene.



De ca. 300 konstruktionstegninger til "Valkyrien" opbevares idag på Rigsarkivet i København. Her en af disse, der viser et længdesnit og forskellige dæksplaner. Fot. Rigsarkivet.

TORPEDO-ARMERING:

Alle Torpedo-Udskydningsapparaterne var Ovenvands-Apparater, ialt 5, der var opstillede saaledes:

- | | | |
|---|--------|-------------------------------------|
| 1 | 38 cm. | Stævn-Apparater for |
| 1 | 38 - | - agter |
| 2 | 38 - | Torpedo-Kanoner paa Agter-Banjerne. |

Udfor Apparaterne i Stævnene var Skibs-Siden pansret med 25 mm. Staal-Plader. Selve Apparaterne var fast indbyggede i henholdsvis Underofficers-Messen for og Chefens Spise-Stue agter med faste Udskydnings-Rør, hvorimod de 2 Torpedo-Kanoner var til at affyre gennem Porte. Gennem elektriske Signal-Apparater og Tale-Rør stod de alle i Forbindelse med Kommando-Taarnet, hvorfra Affyringen, ogsaa elektrisk, skete for Torpedo-Kanonernes og Forstævn-Apparaternes Vedkommende. Af Torpedoer kunde rummes ombord: 1 til hver af Torpedo-Kanonerne, 4 til Apparaterne for og 10 til Apparateret agter. Alle var anbragte i Bøjler paa Skottene, 2 af dem til Apparateret agter i Chefens Spise-Stue. Luften til Torpedoernes Fremdrift skaffedes fra 2 Trykluft-Pumper, hvilke fandtes i Overrummet af forreste Platform, men hvorfra Ledninger førte til de øvrige Udskydnings-Apparater.

Torpedo-Net

Et Led i Skibets Forsvar udgjordes af Torpedo-Net, en Ny-Opfindelse, som gik Verden over. I den danske Orlogs-Flaade blev Panserskibet "Iver Huitfeldt" (1887) det første, der udstyredes med dem, "Valkyrien" det følgende og sidste. Og den havde kun Nettene med paa sine første tre Togter. Ved dens Klargøring til Togtet 1899 udtoges de og alle Grejer dertil for at skaffe bedre Plads, ikke mindst til den meget store Proviant-Beholdning. Da var ogsaa Anvendelsen af saadanne Net forlængst blevet umoderne. Nettene ("Bullivans") bestod af tynde Staal-wirer, og hængende ned i Vandet i 6,2 m. Dybde fra udsvingede Bomme i begge Skibs-Sider i en Afstand herfra af 6,3 m. skulde de altsaa kunne opfange fjendtlige Torpedoer, inden de naaede Skroget. Med Nettene i udrigget Tilstand lignede "Valkyrien" da noget i Retning af et Pindsvin! Bommene, 7 i hver Side, holdtes i vertikal Retning paa Plads af Top-Lenter og Giv-Tove, i horisontal af Stræk-Tove og Mellem-Halere. For Indrigning rullede Nettene om Bommene, hvilke derefter svingedes ind langs Skibs-Siderne med paafølgende Surring hertil. Imidlertid duede denne Forsvars-Foranstaltning faktisk kun under Anker-Ophold, idet Nettene under Skibets Gang let kunde blive viklet ind i Skruerne. - Aarsagen til Torpedo-Nettets korte Bestaaen var Opfindelsen af Torpedoer med Sakse i For-Stævnen, hvorved Gennembrydning af Nettene muliggjordes. Som altid: Opfindelse pro avler Opfindelse contra!

ARTILLERI-ARMERING

Fordækket	1	21 cm.	Kanon	(K.L/35. Beskyttet af 32 mm tyk,
Agterdækket	1	-	-	(halvcylindrisk Staal-skærm med et
				(skraatliggende 20 mm Tag.
Øverste Dæk	3	15 cm	-	om Styrbord (KL/35. M88 beskyttet
i Udbygninger)	3	-	-	(af 25 mm tykt Staal,
("Patter")	)	-	-	om Bagbord (yderligere forstærket
				(ved en 65 mm tyk
				(Front-Plade

Mellem Udbyg-	) 2	57 mm Patron-Kanoner om Styrbord (P.K. -L/44	
ningerne paa	) 2	- - - - -	Bagbord
Finkenettet	)		
Paa	)		
forreste	) 2	37 mm Revolver-Kanoner	
Dækshus	)		
Paa	)		
agterste	) 2	- - - - -	
Dækshus	)		
I Chefens	) 2	- - - - -	(1 i hvert Borde (skød
Spisestue	)		ud
I Underoffi-	) 2	- - - - -	(1 - - - (gennem
cersmessen	)		Lemme)
I forreste Mærs	1	8 mm Mitrailleur	
I agterste Mærs	1	8 - - -	
Ialt	22		

Udfor de 57 mm var det Opstaaende og ud for de 37 mm om Læ Skibssiderne pansret med 25 mm Staalplader.

Krudtmagasin med Vandlast i Borde samt Ammunition- og Granat-Magasin til Skibets forreste Artilleri fandtes henholdsvis under og paa forreste Platform. For Skibets agterste Artilleri det tilsvarende under og paa agterste Platform. Gennem staaletøbte Panserrør, 3 for og 3 agter, der førte fra Panserdækket op til øverste Dæk, hejstes Ammunitionen op ved Haandspil.

Projektører

4 Projektører (45 cm. Spejl-) var opstillet med 1 paa hver Ende af Kommandobroen, 1 paa en Platform paa Fokkemasten og 1 paa en Platform paa Stormasten.

KOMPASSER

Skibet var forsynet med 2 25 cm. Tørkompasser, hvoraf det ene (Hoved-Kompasset) var paa Kommandobroen og det andet paa agterste Bro.

Ankere: Bov-, Varp-, Vare-.

Paa Bakken lidt agter for Klydsene var en Udsikring i Dæk og Lønning i hver Side, Skraa-Planene, paa hvilke de 2 Inglefields Patent-Bovankre laa surrede. De indhevedes ved hjælp af Damp-Spillet (Harfields) paa første Under-Dæk i For-Stævnen. Naar et Anker var naaet op til sit Klyds, stoppedes Spillet hvorefter Ankeret kattedes videre op med Kat-Daviden i Forbindelse med Haand-Kraft. Ude af Brug laa Daviden ned midtskibs paa Bakken af Hensyn til eventuel Skydning med den herfor agter-staaende Kanon. Ved Katning blev saa Kat-Skinkelen (Wirer med en Hage i For-Parten og en Kovs i Agter-Tampen) skaaret gennem Davidens Huller og derefter hugget i Heksen paa Ankerets Tyngde-Punkt, medens den 5-skaarede Kat-Taljes forreste Blok huggedes i Kovsen paa Skinkelens Agter-Part og den agterste i et Beslag paa Kommando-Taarnet midtskibs. Løberne, der skulde hales i, strakte sig langskibs agterefter i ambulante Fod-Blokke, der var riggede i Beslag paa Dækket. Ankrenes

Op-Løbning af det dertil udstukne Mandskab foregik til Baadsmands-Pibers Piben. Samtidig blev der stukket paa Anker-Kæden, som efter at Ankeret var bakset paa Plads, halede sig tot med Spillet. For Kædens Slangning i sin Kasse anvendtes en svær Jern-Krog. I det Tilfælde, at Damp-Spillet ikke skulle kunne fungere, kunde det paa Bakken staaende Haand-Spil tages i Brug i Stedet for. Over-Delen paa saavel dette som hint paa Skansen, der benyttedes til Fortøjning ved Bolværk, var Vidundere af pudset Messing. Varp-Ankrene, ialt 2, stod paa Agterkant af Understøtningerne til agterste Bro, medens Vare-Ankret (Reserve-) laa surret paa Styrbords udenbords Side af forreste Bro.

Fyr-Pladser, Aske-Transport

De 2 Fyr-Pladser havde hver 3 Ildrørs-Kedeler, lav-cylindriske og indmurede som Land-Kedler. Kun den ene Fyr-Plads var i Brug ad Gangen, hvor 3 menige Fyrbødere da var i Arbejde. Paa Forkant af hver Plads var et Sluse-Rum. Under Fart holdt store Blæsere Tryk paa Kedlerne, for at det ikke skulde gaa den forkerte Vej. Fyret rensedes et Par Gange i Døgnet og den udtagne Aske hældtes i en stor firkantet Spand, fra hvilken den fyldtes over i Sejldug-Sække, som ved Hjælp af Talje-Blok og Haand-Sving hejsedes op gennem en Skakt til Dækket for Tipning i en af Aske-Tragterne i Borde, alt efter læ eller luv Side, et Arbejde, der udkrævede 2 Fyrbødere. Selve Lempningen bestod i, at man med en Spids-Skovl øste Kullene op i de under Dækket værende Transportører og dernæst kørte (skubbede) disse hen til Nedfaldsskakterne. Særligt svært var at faa de Kul op, som laa ude mellem Spantene.

Kul-Kasser og -Forbrug

Som nævnt i Kapitlet om "Valkyrien"s Indretning ved dens Start var Kul-Kasserne (= -stores) placerede paa en saadan Maade, at deres Indhold skulde danne en yderligere Beskyttelse af Maskin- og Kedel-Rum mod eventuelle gennem Skroget indtrængte Granater: Over-Kasserne, som laa over Panzer-Dækket, af baade Maskin- og Kedel-Rum, og Under-Kasserne, som laa under Panzer-Dækket, af Kedel-Rummene alene. Saavel Over- som Under-Kasser, sidstnævnte be-liggende lige under førstnævnte, laa yderst i begge Borde midtskibs med en Afslutning af tværskibs Kasser for og agter midtskibs, hvorved, populært fremstillet, en Beskyttelse i Form af et Rektangel op-naaedes. Det samlede Antal Kasser udgjorde ialt 12, 6 over og 6 under Panzer-Dækket, hver igen fordelt med 4 i hvert Borde og 2 tværskibs. Fyldning af Kul foregik gennem 18 Rør, 9 i hver Borde. Kullene til Under-Kasserne lempedes gennem Panzer-Lemme i Over-Kasserne, hvilke Lemme tillige udgjorde den eneste Adgangs-For-bindelse for Lempnerne til Under-Kasserne. Længden for hver af de langskibs liggende Kasser var ca. 9 m., og Højden i dem alle ikke stort større, end at en Person af almindelig Højde kunne staa op-rejst deri, vel at mærke, naar han stod paa Dørken. Under-Kas-sernes Bund dannedes af Inder-Bundens (Skibets) vandrette Tank-Side. Paa Grund af det buede Panzer-Dæk, der højst midt tvær- og lang-skibs skraanede ud mod hvert Borde og mod begge Stævne, var der saaledes lavest i Midten af Over-Kasserne og højst i Under-Kasserne. Dørken i disse var plan saavel som Dækket (= Loftet) i de øverste, hvilket var det samme som Banjer-Dækket. Maksimum-Fylde af Kul i dem alle tilsammen var 490 t. Ventilation skaffedes gennem Rør til Skorstens-Kappen. Fast Belysning fandtes kun i Over-Kasserne, end-

da en meget ringe, eftersom den kun bestod af elektriske Lamper bag Ko-Øjer i Skodderne til Fyr-Pladserne. Til Under-Kasserne maatte derfor Hjelpe-Belysning i Form af Sikkerheds-Lanterner tages i Brug. I disse brændte Tælle-Lys, der mod Brand-Fare var sikrede ved en Filter-Anordning, og de kunde kun aabnes med en Nøgle, som var i Lanterne-Gasternes Varetagt og dermed kun udenfor Kul-Kasserne. Siden 1903 var Dørkene i Kasserne asfalterede. I Skodderne til Fyrpladserne var Nedfalds-Skakter, hvortil Kasserne Kul skulde lempes. Som Hjælp hertil anvendtes siden 1920 Transport-Baner, hvilke blev en betydelig Forbedring, idet Kullene fra første Færd havde været baaret i Sække, der afløstes af Kurve. Banerne bestod af en Glideskinne i Dørken (Lofte) med en Kuffertlignende Beholder af Jern, som var til at tippe. Trods denne virkelig gode Forbedring af Forholdene var Lemningen stadigt højst besværlig og stadigt usundt Arbejde. - Kasserne Fyldning foregik heller ikke uden større Besvær, omend af anden Art, eftersom der skulde rigges nogle løse Rør op mellem Kadetmessen, Forbanjen, i hvis Dørke var Dæksler til Overkasserne, og øverste Dæk. Heri fandtes i hver Borde 12 pansrede Lemme med Ters, hvilke svarede til lige saa mange fyldningsrør, hvoraf et mindre Antal stod fast opriggede. For at skaffe ekstra Ventilation til Lemperne blev Lemmene over disse faste Rør oftest muligt aftagne. Lige under Lemmene fandtes Tremmeriste af Jern, som skulde hindre, at ingen plumpede ned i Rørene.

VERDENS BEDST ARMEREDE KRYDSER

Ved sin Start var "Valkyrien" i Forhold til sit Displacement Verdens bedst armerede Krydser, som Helhed tillige en af de mest moderne - et Honnør-Plus, som dog reduceredes noget ved, at dens Maximum-Fart af 16,5 knob var mindre end i Krydsere af tilsvarende Displacement. Alligevel skulde "Valkyrien" med denne Fart i Forbindelse med dens meget og svære Artilleri være i Stand til at tage Kamp op med selve Panser-Krydsere. Imidlertid blev denne "Valkyrien"s Æra kun af kortere Varighed paa Grund af Fremkomsten af endnu hurtigere skydende Kanoner samt af Brisant-Granaterne, overfor hvilke Angrebs-Midler "Valkyrien" med sine ubeskyttede Skibssider samt udekkeede Mandskab ikke med Fordel ville kunne forsvare sig i Kamp, end ikke tiltrods for, at dens mange Kanoner kunde dække hver Tomme Skibet rundt. Denne ret hurtige Placering af "Valkyrien" i de umoderne Skibes Rækker bevirkede, at den allerede fra 1903 kom til at ligge uvirksom i 10 Aar. 1909 rubriceredes den som Krydser i Stedet for Krydser-Korvet for saa i det følgende Aar at overgaa til Reserven. Havde den end tidligt maattet kapitulere paa ovennævnte Omraader, da besad den hele Tiden gode Egenskaber som "Sø-Skib" (= godt i Søen gaende).

(fortsættes i næste nr.).

JUL PÅ HAVET

Ingen jul uden "Jul på Havet"! Atter et smukt julehæfte fra "Vikingen" ligger foran os. Vi har i år især bemærket Carl Østens to artikler: "En jordens julekonge: Sømandskongen Georgios I", hvori forfatteren mindes de mange danske orlogsmænds togt til Middelhavet og deres juleophold hos den danske prins, der blev Grækenlands Konge; og "Orlogsgastens uniformer gennem fem generationer"; samt orlogskaptajn A. Grønbæks maleri af "Hvidbjørnen".

KILDER TIL SØVÆRNETS HISTORIE. II.

Den 30. Jan. 1739 oprettedes Søartilleriet ved adskillelse af de to etaters artilleri, og Hans Majestæt Kong Chr. den VI udnævnte den første "Søe-Tøymester" - en landofficer - ved nedennævnte oprettelsesdokument, der nu efter Søartilleriets nedlæggelse den 1. febr. 1971 arkiveres ved Søværnets Materielkommando:

"CHRISTIAN DEN SIETTE af Guds Naade, Konge til Dannemarck og Norge, de Venders og Gothers, Hertug udi Slesvig, Holsteen, Stormarn og Ditmarsken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst p.p.

Vor Bevaagenhed tilforn! Som Vi Allernaadigst have eragtet fornøden og tienlig at foranstalte og beordre, at Søe-Etatens-Artillerie fra Land-Etatens gandske og aldeelis skal adskilles, og at alt dend deel af Artilleriet være sig af Canoner, Haand-Geværer, og alt andet Tilbehør, som henhører til Søe Etaten, skal overdrages Dig som Søe-Tøymester herefter alleene dermed at have Opsigt.

Saa have Vi dig det herved tilkiende give, og er Vores Allernaadigste Villie og Befaling, at Du ved bemeldte Vores Søe-Etats-Artillerie herefter saaleedis alleene skal have Opsigt og Disposition, som du derom med forderligst skal vorde instrueret.

Dermed skeer Vor Villie, befalendes Dig Gud.

Skreved paa Vort Slot Friderichsberg den 30^{te} January 1739.

Christian R.

/F. Danneskiold Samsøe.

Til Oberst Lieutenant Thyé. "

Kommendørkaptajn Erik Borg har venligst meddelt mig, at udtrykket "gunroom", som jeg i artiklen af Gösta Webe i det foregående nr. af tidsskriftet havde oversat til "kanonrum" (p.45) skal oversættes med "officersmesse".

H. C. Bjerg

På grund af adskillige henvendelser skal vi meddele, at R. Steen Steensens bog "Fra Trefoldigheden til fregatten Jylland", som var anmeldt i sidste nummer, er i kommission hos Gads Forlag.