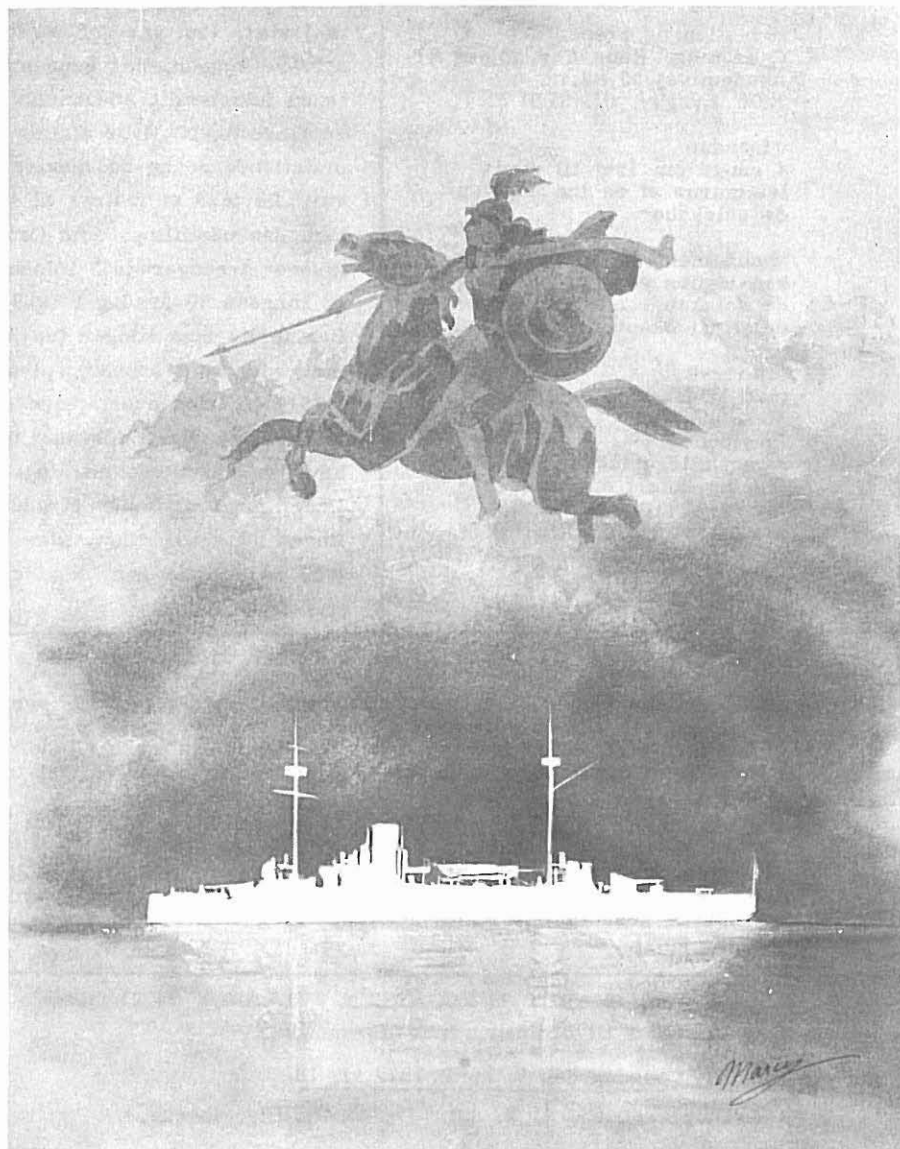


Marinehistorisk Tidsskrift

MARTS 1972

5. ÅRGANG

NR. 1



MØDEINDKALDELSER INDE I TIDSSKRIFTET

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
marts 1972 5. årg. nr. 1

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 henvæn-
delse til ekspeditionen

eftertryk
med kildeangivelse tilladt

forsiden
er en allegorisk silhouet-
tegning udført af prinsesse
Marie 1899 forestillende
krydseren VALKYRIEN

Siden forrige nummer af tids-
skriftet udsendtes har landet
mistet sin konge gennem næsten
25 år, Kong Frederik IX. Det
vil være naturligt her i tids-
skriftet at mindes den afdøde
majestæt. Han var den første
af vore konger, der gennemfør-
te en fuldstændig uddannelse
som søofficer. Hvor alsidig og
omfattende denne uddannelse
var, fik man et indtryk af gen-
nem den udstilling, som Orlogs-
museet arrangerede i anledning
af kongens 70-årsdag i 1969.
Her fulgte man kongen fra hans
indtræden som søkadetaspirant
i 1917 til hans overtagelse af
tronen på hvilket tidspunkt han
havde nået kontreadmiralsgraden.
Under præsentationen af udstil-
lingen udpegede majestæten bil-
lede på side 3, som et af sine
yndlingsbilleder.

HCB.

MARINEHISTORISK SELSKAB

Selskabet afholder ordinær generalforsamling onsdag den 19. april 1972 kl. 19.30 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden o. Vandet 62 B. Dagsorden iflg. lovene. Efter generalforsamlingen vil der blive afholdt almindeligt medlemsmøde, hvor der vil blive vist to svenske

FILM OM REGALSKIBET "WASA".

Efter mødet vil der blive serveret 3 stk. smørrebrødssnitter, øl, kaffe og kage incl. servering for kr. 12,00. Indtegning til spisning må ske til sekretæren, lektor Barfod, tlf. 87 22 54 senest mandag den 17. april.

SELSKABET "FREGATTEN JYLLANDS VENNER"

Der indkaldes til ordinær generalforsamling

onsdag den 5. april 1972 kl. 15

i Brolæggerstræde 9, 2. sal. Dagsorden iflg. lovene.

Bestyrelsen

NB. Der er tillige iflg. lovene sket indkaldelse i Berlingske Tidende.



HANS MAJESTÆT KONG FREDERIK IX
1899 - 1972
Selskabet Orlogsmuseets Venner's protektor

NYT OM FREGATTEN "JYLLAND"

Der arbejdes stadig energisk på at skabe et rimeligt og solidt fundament for bevaringsbestræbelserne omkring fregatten JYLLAND såvel organisatorisk som finansielt. På trods af, at fregatten fortsat må betragtes som en turistattraktion har dens egentlige ejer - staten - ikke fundet nogen endelig løsning for under hvilke former fregatten skal bevares. Bestyrelsen i Selskabet Fregatten JYLLANDs Venner er nu nået til det standpunkt, at det er nødvendigt, at staten træder til og erkender sit fulde ansvar for fregatten og dens fortsatte eksistens. Den 26. november 1971 var der indkaldt til møde i Fællesudvalget for Fregatten Jyllands Bevarelse. Mødet foregik på Nationalmuseet under forsæde af direktør Mogens Lichtenberg og under overværelse af rigsantikvaren, professor P.V.Glob, samt en lang række repræsentanter for foreninger og selskaber, som støtter bestræbelserne for at bevare fregatten. Man drøftede her indgående landets orlogsmaritime museumssituation i almindelighed og selvfølgelig fregatten JYLLANDs placering her i særdeleshed. Man enedes om atter at gå til Kulturministeriet dels for at forsøge at få flyttet fregatten over fra Forsvarsministeriets ressort-område til Kulturministeriets dels for at undersøge mulighederne for et fast tilskud fra ministeriet til bevaringsbestræbelserne. Endelig skulle man generelt klarlægge fregattens problematik for ministeren og dennes embedsmænd. Samtidigt med dette vedtog man at nedsætte et udvalg, der skulle undersøge mulighederne for at opnå status som lokalmuseum for fregatten under den kommende nye museumslov. Dette vil bl.a. indebære, at fregatten skal gøres til en "selvejende institution med statsstøtte". Museumsudvalget kom til at bestå af: Professor Glob, Direktør Mogens Lichtenberg, Kommandør Prause, Kontorchef Collin, Museumsinspektør O. Crumlin-Pedersen, Turistchef S. Acker, Politiasistent S. A. Jensen og Civilingeniør H. E. Raun.

Fra mange sider og ad forskellige veje gøres der nu forsøg på at sikre bevarelsen af fregatten JYLLAND - dette enestående nationale klenodie - og derved rette op på den skandale dette museumsstykkets tilstand er for landet. På det ovennævnte møde i Fællesudvalget erkendte man, at flaget nu må vises, og at en af forudsætningerne for de videre bevaringsbestræbelser er en effektiv og fast organisatorisk ramme om arbejdet. Fællesudvalget vil derfor nu i forbindelse med bestyrelsen for Selskabet Fregatten Jyllands Venner overveje en effektivisering af den organisatoriske opbygning, således at bl.a. Selskabets og Fællesudvalgets arbejdsopgaver og virkeområder nærmere defineres.

H. C. B.

PS. Selskabet Fregatten Jyllands Venners adresse er fortsat: Brolæggerstræde 9, 1211 Kbh. K. Giro 3 39 35.

"VALKYRIEN"s FØRSTE TOGT I 1890

af

Carl Østen

1890 4/6 - 25/9.

(Chef: Kommandør C. A. Garde. Besætning: 305 Mand, heraf 61 i Maskinen.)

Af Fartøjer havde V. ombord: 2 Torpedobaade, 1 Dampbarkas, II. Kl., 1 Travaille, Styr- og Bagbords-Slup, Styr- og Bagbords-Jolle, 1 indenbords Slup samt 2 Redningsfartøjer, altsaa 11 ialt. Torpedobeholdningen var 16 Stykker. De blev indladet på Inder-Rheden fra der-til indrettede Travailler, som hver kunde rumme 6 Torpedoer. Krudt-Indtagningen, der af Hensyn til eksplosiv Fare skulde foregaa udenfor Værftet, fandt ogsaa Sted paa Rheden. Det var en stor Arbejdsstyrke, som krævedes hertil, nemlig en halv Snes Underofficerer og et halvt Hundrede Menige. Krudtet bragtes paa Skibssiden i 2 Pramme, hvorfra det ombordtoges i V. gennem de to forreste Torpedo-Porte.

Saa tidlig som Kl. 5.30 hejstes den første Kommando i V. Som altid dengang ved Udlægning af Orlogsskibe fra Værftet til Inder-Rheden krævedes Lods ombord. Den 7. Juni var Flaadeinspektøren ombord, hvis Flag ved Sætningen salutedes af den nærliggende "Iver Hvitfeldt".

Paa sit Jomfrutogt kom V., der af Skoler havde Reservekonstabler, Underofficers-Elever og Lærlinge ombord, til at passere eller faa Station i næsten alle hjemlige Farvande (det danske Folk skulde faa Lejlighed til at se det Vidunder, som V. faktisk var): Sundet, Lungebugten, Langelandsbæltet, Kalundborg Fjord, Musholm Bugten, Kattegat, Aggersø Sund, Smaalandsøhavet, Bøge Vig, Skagerak, Lille Bælt, Ebeltoft Vig, Aarhus Bugten, Knebel Vig og Køge Bugt. Den 22. August afgik V. fra København nord om Bornholm og syd om Falster til Assens i eet Stræk - en sjælden lang Rejse for et dansk Orlogsskib i hjemlige Farvande.

Tre Gange paa sin første Udkommando kom V. som var vor Flaades nye Svane til at afgive Honnør af særlig Karakter. Første Gang var ved Modtagelsen af Tysklands Kejser Wilhelm II, som skulde aflægge Besøg paa "Fredensborg Slot" hos Kong Chr. IX og Dronning Louise. Kejseren blev som bekendt en anmassende og absolut ikke skattet Gæst ved det danske Hof, men der er jo noget, som hedder officielle Værts-Pligter. Saa da Chr. IX skulde modtage Kejseren, kunde man lige saa godt vise denne, at Danmark ogsaa kunde arrangere Fyrste-Modtagelser i den store Stil. I den maritime Modtagelse af Kejseren, der den 28. Juni skulde ankomme søværts til Helsingør, skulde den nye V. selvfølgelig være med. Den, som sammen med Panserskibet "Iver Hvitfeldt" og Korvetten "Dagmar" var beordret til Helsingør Rhed, eskorterede herfra, tilligemed "Iver Hvitfeldt", Kongeskibet "Dannebrog", da det den 28. Juni om Eftermiddagen med Kongen, Kronprinsen og flere af Prinserne stod nord paa for at modtage den tyske Flotille, som bestod af "Kaiser", "Irene" og Kejser-Yachten "Hohenzollern". Kejseren, der var ombord i "Kaiser", salutedes med 27 Skud af V. og efter at Chr. IX havde været ombord i "Kaiser" for at byde sin Gæst velkommen og var vendt tilbage til "Dannebrog", afgav "Kaiser" Salut paa 21 Skud, der besvaredes af V. Kl. 15.45 stod begge Flotiller sydpaa til Helsingør Rhed, hvorfra Kejseren under Salut samt Chr. IX begav sig i Land. V. afgav derefter 13 Salutskud for det tyske Kontreadmiralsflag i "Kaiser", som besvarede Salutten. Alle Skibene forblev lig-

gende udfor Helsingør til den 30. Juni, hvor Kejseren gik ombord i "Kaiser", igen under Salut og Flagudsmykning af samtlige Skibe. Efter at den tyske Flotille var staaet nord paa, afgik "Dannebrog" med Kongen ombord til København.

Den 23. Juli laa V. opankret paa Frederikshavn Rhed for at paradere for Kongeskibet, der med Kongen og Kronprinsen ombord skulde ankomme til Frederikshavn, hvor Kongens Besøg gjaldt Nedlæggelsen af Grundstenen til Byens nye Kirke. Smykket med al sin Flagpragt afgav V. den reglementerede Kongesalut, da "Dannebrog" eskorteret af ca. 40 Fiskerbaade stod forbi. I Dagens Anledning blev V's Mandskab beværtet med Punch, og Kl. 23 afbrændtes ombord et Fyrværkeri i Forbindelse med Illumination og Fyrværkeri inde i Byen, der festede i Anledning af Majestætens Besøg. V's Signal-Flag, der havde været oppe i Kongebesøgets to Dage, havde lidt saa megen Skade under det stormende Vejr, saa at 40 af dem maatte udrangeres som iturevne eller udslidte.

Den 7. September var V. tilligemed 1. Divisions Skibe af Eskadren beordret til Ankring i Sundet lidt nord for København for at afgive Honnør i Anledning af den elskelige, filantropisk indstillede Dronning Louises Fødselsdag. Fra Kl. 8-19 havde V. sine Flag over Toppene, Kl. 12 afgaves 27 Salutskud, og Kl. 21 afbrændtes et Fyrværkeri, der var enestaaende i Udførelse. Røde og hvide Blus, som var anbragt paa begge Sider fra for til agter, tændtes, da Signalet, et Vagtskud, lød, hvorefter Raketter sekunderet af røde og hvide "Very's" Lyskugler sendtes i Luften i de følgende 5 Minutter. Umiddelbart herefter paa Signal af to Skud fra en Revolver-Kanon paa Flagskibet tændtes nye Blus, efter hvis Udbrænding en "bouquet" af 12-16 Raketter affyredes som Finale. Det efter Datidens størstillede Fyrværkeri kunde iagttages af Dagens høje Fødselsdagsbarn, der havde samlet Familien til Taffel paa "Bernstorff Slot", hvor der efter Taffet var blevet fremvist en Trup Dvæрге, som havde Engagement i København. Skibenes Besætning mærkede kulinarisk set ogsaa noget til Dronningens Fødselsdag, idet de til Middag fik udgivet Risengrød og Lammesteg, som var en kærkommen Afveksling i den megen Saltmad, samt Punch om Aftenen.

Der blev iøvrigt ikke sparet paa maritime Salutter i vor Guldalders fornøjelige Epoke. V. afgav saaledes under et Ophold paa Københavns Inder-Rehd den 18. August i Anledning af Kejseren af Østrigs Fødselsdag 21 Skud Kl. 8, 10.30 og 19.30, sekunderet af en paa Yder-Rheden liggende østrigsk Eskadre af Krigsskibe, hvortil kom Flagning over Toppene.

5. August indlemmedes V. i Sommerens Eskadre, der foruden V. bestod af Panserskibet "Iver Hvitfeldt" (Flagskib), Krydserkorvetten "St. Thomas" og 3 I. Kl. Torpedobaade: "Delfinen", "Hvalrossen" og "Sværdfisken". Samme Dag satte V's Solsejl for første Gang. I Eskadren afholdtes følgende Øvelser: Nat-Angreb paa V. af Torpedobaade, Nat-Manøvrer i Forbindelse med Benyttelse af Kyst-Signalstationer, Udveksling af Signaler med disse f. Eks. angaaende Depeschers Afhentning (det var jo før den traadløse Telegrafis Fremkomst), Udrigning af en Travaille som Kontra-Minebaad, m. m. Under en Øvelse i Langelandsbæltet den 11. August med Signalstationerne i Land observerede man en tysk Aviso-Damper, der skulde gennem Bæltet. Den ødelagde Øvelserne, som maatte udsættes. Den kom som Hund i Spil Kegler. Før Eskadre-Indlemmelsen havde V. haft Øvelser i Udlægning og Bjergning af sine Torpedo-Net, Anbringelsen af en Revolver-Kanon som Bestykning i en Travaille samt en i Dampbarkasen, Landgangs-Øvelser med alle Fartøjer i Brug og Landgangs-Kompagni bevæbnet med Karabiner, Torpedoskydning fra de to smaa Torpedobaade, Skydning med alle Kanonerne og Torpedoapparaterne, kort sagt en Afprøvning af alt for at faa konstateret,

hvor langt Teknikernes Teori i dette moderne Skib med de mange Forbedringer holdt i Praksis. Ogsaa en Fart-Prøve afholdtes kort efter Togtets Start. Ved denne viste det sig, at V. med største Dybgaaende kun kunde gaa 16 1/4 knob mod 17 1/2 ved Prøveturen, omend Dybgaaendet ved denne var mindre. Et nykonstrueret Apparat til Maaling af Skibets Hastighed, der var opstillet i V., afprøvedes ved denne Lejlighed i Overværelse af dets Skabere, svensk Marineingeniør Hult fra Karlskrona og dansk Kaptajn Rung, som havde faaet Marineministeriets Tilladelse til at følge med ombord den paagældende Dag. Kort før Kommando-Strygningen gjorde Marineministeren under Ledsagelse af Direktører fra Værftet og nogle højestaaende Officerer en Tur med V. op i Sundet for at se, hvad Flaaden havde vundet gennem sin Nybygning, og om denne kunde blive Forbillede for paafølgende Nybygninger. Uvist af hvad Grund havde Marinekommandoen ved denne Præsentation ønsket Skydning foretaget i langskibs Retning med de 2 21 cm Kanoner. Een Ting havde man paa Togtet faaet Grund til at beklage sig over: Kulkasserne, som med deres lange, smalle Rum og mange Celle-Inddelinger baade var besværlige og yderst ubehagelige at arbejde i. Paa Togtet havde Chefen ogsaa faaet Ordre til at afprøve Cylinder- og Mineral-Olier i Forhold til de gængse "Cranes"- og Raps-Olier. Et i 1889 afholdt Forsøg med Brevdue-Tjeneste paa danske Orlogsskibe blev gentaget paa V., som fik nogle, der var stillet til Raadighed af "Brevdueforeningen København", med paa Togtets Start. Vejledning i Afbenyttelsen af dem skulde indhentes hos "Ministeriets Delegerede i Brevduesager", Kommandør Hansen.

Paa Kalundborg Fjord fik V. et Uheld. Da man paa Dagvagten skulde indsætte Dampbarkassen, sprang dens agter Hejsestrop, hvorved Barkassen, som var kommet i Indsvingnings-Højde, kom til at hænge lodret i sin forreste Agterstrop, der tilsidst ogsaa sprang. Ombord befandt sig 1 Overmatros og 3 Matroser, som alle faldt i Vandet. De blev hurtigt bjerget indenbords, men med slemme Konfusioner. En havde saaledes faaet brækket sin ene Arm.

En ufrivillig Afprøvning af V's Brandmateriel kom man ud for to Gange under Ophold paa Københavns Inder-Rhed. Første Gang, den 20 August, blev Kongens Kvarter purret mellem Kl. 23-24 og med Materiel sendt i Land for at bekæmpe Brand paa Toldboden. Anden Gang var præcis en Maaned senere, da der om Eftermiddagen var udbrudt Brand i Forlasten paa en norsk Skonnert. Fra V. afsendtes omgaaende en Travaillé og en Slup med Bemanding og Sprøjter derhen. Man kan formode, at den senere samme Dag af Chefen til sit Mandskab udgivne Punch var en Paaskønnelse for Sluknings-Arbejdet.

Ryet af den nye "Valkyrien" var naaet til Deltagerne i 5.-6. nordiske Skolemøde i August i København, som i et Antal af ca. 400 ved Besøg besaa Krydserkorvetten, der laa paa Rheden.

For en "Valkyrien"-Gast i 1890 - som Gasterne i andre af Flaadens Skibe - var der ikke megen Landlovs-Frihed. Den tildeltes kun paa Søndage, naar undtages Ophold i København, og man tørnede om den pr. Skifte, hvilket betød, at der, når der var 4 Skifter, og naar der en enkelt Søndag ingen Landlov blev given, kunde gaa over en Maaned mellem hver Landlov. Denne gaves som Regel i Tiden Kl. 13-19 - altsaa ikke noget med Nattegn. Selv Underofficererne fik ikke saadant, men kunde under Ophold i København - vel af Hensyn til eventuel Ægtestand - faa udstrakt Tiden til Kl. 22. Det var Højdepunktet! Reveille blæstes ombord Kl. 5 og Tapto 21, ligesom der med enkelte Undtagelser var Parade og Gudstjeneste hver Søndag.

Skibskosten, der valueredes til Kr. 19,50 for en Portion i 28 Dage, bestod Ugen igennem af følgende Maaltids-Arter: 2 Gange salt Flæsk, 1 salt Kød (Flæsk og Kød opbevarede i Salte-Tønder om-

bord), 1 Klipfisk samt 2 a 3 Gange ferkst Kød, alt som Forbindelse med Land tillod.

Skaffe-Tallerkenerne for Skibets menige Besætning bestod for den ene Halvdels Vedkommende af de ordinære emailleerede Tallerkener, medens den anden Halvdel som Forsøg havde faaet udgivet Fajance-Tallerkener. Da der ved Togtets Slut heraf kun var ituslaaet 20 af de udgivne 143, pegede Forsøget hen mod Indførelse af Fajance-Tallerkenerne paa Bekostning af de emailleerede, der i Anskaffelse og Drift var kalkuleret dyrere.

Foruden den ordinære Tøjvask maatte Besætningen en eneste Gang vaske Køjer. Det skete paa Orlogsværftet, og Køjerne najedes for Tørring paa Skibets Joller under Sejladsen ud fra København.

De mange Ny-Indretninger ombord samt Indsejlingen af V. syntes at have været Grunden til forøget Slid paa Underofficerernes Munderings-Genstande. I hvert Fald fik disse Folk samt noget Maskin-Personel efter Ansøgning om Erstatning for nævnte Slid bevilget henholdsvis 5 og 2,50 Kr. extra pr. Togt-Maaned.

Af Sygdomme ombord - foruden de almindelige samt næsten obligatoriske veneriske, paa dette Togt kun en eller to Mand - forefaldt et Tilfælde af Difteritis og 6 af Faaresyge. De heraf lidende bragtes af Hensyn til Smitte-Fare hurtigst muligt ind til nærmeste Sygehus.

Som Smaa-Noter kan nævnes, at der blev taget Maal af Besætningens Fødder for Anskaffelse af Sejldugs-Sko, (Mandskabet skulde selv betale for dem), at der flere Gange blev udgivet Punch, at der var 3 Hornblæsere ombord, at et Alimentations-Bidrag fra en Værnepligtig udbetaltes af Skibet til Debet for hans Forstrækning, og at V's Styrbords Slup hjemførte en 2den Præmie paa 15 Kr. ved sin Deltagelse i Eskadre-Kaproningen.

Ved hvert Skibs afsluttede Togt kunde Helbefarne ansøge om at blive antaget af Marinen for Uddannelse til Overmatroser eller at forblive til Tjeneste paa Orlogsværftet i de fem Vintermaaneder. Der var ingen fra V., som meldte sig hertil. - Ved Mandskabets Hjemsendelse efter afsluttet Togt fik Chefen Instruks om, at Mandskabets Omlædning til Civil skulde finde Sted paa Beklædningsmagasinet.

En Skibs-Chef under Eskadre i 1890 maatte ogsaa lade føre en Signalebog, i hvilken alle afgivne Signaler skulde indføres med Angivelse af Klokkeslæt, og hvad V's Protokol for Afskrifter af udgaende Skrivelser angaar, kan det anføres, at den deri benyttede Skrift endnu var med gotiske Bogstaver.

R. STEEN STEENSEN: VORE KRYDSERE

Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 11

I rækken af monografier over de danske krigsskibstyper siden dampens og panserets indførelse har formanden for Marinehistorisk Selskab, kommandørkaptajn R. Steen Steensen, nu udsendt en lille bog om "Vore Krydsere". Medlemmer af Marinehistorisk Selskab, som har betalt kontingent, vil allerede have modtaget bogen, når dette læses. Bogen er bygget over samme læst som de foregående bøger i serien om henholdsvis vore torpedobåde, undervandsbåde og panserskibe, og der kan derfor henvises til anmeldelsen af "Vore Panserskibe" i Marinehistorisk Tidsskrift 1/1969. Bogen er overdådigt illustreret og der bringes billedmateriale, som vil være ukendt for de fleste. Kommandørkaptajn Steensen delagtiggør på dette felt læseren i sit enestående kendskab til billed-kildestoffet til de danske krigsskibes historie i de sidste hundrede år.

Klassifikation af krigsskibe i typer er et spændende men næsten umuligt emne at beskæftige sig med. Medens det var ret nemt at se udviklingslinierne i vort torpedobåds våben og vort undervandsbåds våben - og til en vis grad også lod sig gøre i vore panserskibe - er det helt umuligt at fastholde blot et par udviklingslinier inden for krydserne, hvorfor den foreliggende bog da også nærmest fremtræder som en samling særskilte beskrivelser af skibe af meget forskellig type og karakter. I virkeligheden blev betegnelsen "krydser" først hæftet på en skibstype i 1880'erne (p. 14) og forfatteren har måttet foretage en - så at sige - klassifikation med tilbagevirkende kraft. I 1885 indførtes betegnelsen "krydser" i den danske flåde i betegnelserne "krydserfregatter", "krydserkorvetter" og "krydsere af 3. klasse". I den sidste ubestemmelige kategori indrangeredes de såkaldte panserskonnerter ABSALON og ESBERN SNARE, søsat 1861-62, hvorfor forfatteren begynder sin gennemgang af de danske krydsere med disse skibe. En og anden vil nok finde dette lovlig analytisk - men er der noget alternativ? "Krydserforvirringen" må dengang ligesom vore dages "fregatforvirring" have været total.

HANS CHR. BJERG

MARINEHISTORISK SELSKAB

Beholdning af skrifter pr. 1/1-1972.

nr.	titel	antal	medl. pris	bogladepris
1	Køge Bugt	70	8, -	12, -
2	Torpedobåde	få eksempl.	10, -	15, -
3	Falster	233	8, -	12, -
4	Stræderne	304	10, -	15, -
5	Undervandsbåde	359	20, -	30, -
6	Orlogsmuseet	1279	8, -	12, -
7	Niels Juel	308	20, -	30, -
8	Larssen	116	16, -	24, -
9	Jylland	0 uds.		
10	Panserskibe uindb.	901	32, -	48, -
"	" indb.		44, -	66, -
11	Krydsere uindb.	1120	22, -	33, -
"	" indb.		32, -	48, -

BEMÆRK:

Da enkelte medlemmer endnu ikke ved udsendelsen af "Vore Krydsere" havde betalt kontingent for 1971, beder vi om snarest at få dette bragt i orden, hvorefter skriftet vil blive tilsendt.

Endvidere henledes opmærksomheden på at meddele evt. adresseændringer, stillingsændringer eller lign., så hurtigt som muligt.

BIDRAG TIL VORE KONGESKIBES HISTORIE

af

BENNY CHRISTENSEN

Som det vil vides, finder der for tiden en omfattende gennemgang sted af Marinens Kort- og Tegningssamling i Rigsarkivet. Det er hensigten at opnå en fuldstændig registrering af skibstegningerne, hvad der skulle gøre det betydeligt lettere for interesserede at studere vore gamle skibes historie.

Denne gennemgang har allerede på nuværende tidspunkt gjort det muligt at nå videre med udforskningen af punkter i den danske flådes historie. Arkivar H. C. Bjergs artikel i Marinehistorisk Tidsskrift 1971, nr. 4 om Christianus Quintus-problemerne er et eksempel herpå. I det følgende skal der bringes et andet.

I sin artikel om "Danske kongeskibe og deres historie" (Tidsskrift for Søværnen 1960, s. 401-434) nævner V. Topsøe-Jensen den kongelige lystjagt "Ørnen", der fungerede som kongeskib fra 1776-1791. "Ørnen" var tegnet af Gerner, 82'9" lang, 20'3" bred og med et dybtgående fra 6'8" for til 7'2" agter. Den var armeret med 26 stk. 4 pd. houbitzer og havde en besætning på 29 mand.

Til illustration af disse oplysninger gengiver Topsøe-Jensen 3 tegninger fra Marinens Kort- og Tegningssamling: 1) en sidetegning (her fig. 1), 2) en apteringstegning med flere detailtegninger samt spejltegning (disse 2 tegninger findes på ét stykke papir) samt 3) en tegning af ornamenterne til kongens salon.

Under gennemgangen af Marinens Kortsamling har det vist sig, at de af Topsøe-Jensen gengivne tegninger ikke stammer fra samme skib. Tegningerne 1) og 2) gengiver kongejagten "Ørnen", der blev søsat i 1744, og som var 56'3" lang over stevnene, 17' bred og stak 7'-9 1/4". Den synes især at have været anvendt, når Store Bælt skulle krydses. Blandt andet deltog den i 1752 i overførslen af den tilkommende dronning Juliane Marie. I øvrigt synes "Ørnen" (1744) at have været en dårlig sejler. I 1752 indberettedes det til Constructions Commissionen, at den var ringere i sejladsen end adskillige andre jagter. Der blev derfor foretaget forskellige ændringer ved rigningen, f.eks. fik den en ny klyver. Men det synes ikke at have været tilstrækkeligt. I 1755 blev det bestemt, at "Ørnen" ikke længere skulle anvendes til kongelig tjeneste, og kort tid efter blev skibet ombygget til en lukket pram.

Der blev så i 1775 udarbejdet tegninger til et kongeligt lyst- og rejsefartøj. Det løb af stabelen 1776 og fik ligeledes navnet "Ørnen" (fig. 2). Den af Topsøe-Jensen gengivne tegning 3) stammer fra dette fartøj. "Ørnen" (1776) synes at have været et godt skib. I 1783 bestemtes det således, at der skulle udfærdiges et ekstra sæt tegninger. Det skulle sendes til kongen af Sicilien, der ville bygge sin egen "Ørn". I et brev fra 1793 berettede imidlertid den senere fabrikmester Hohlenberg, at han i Neapel havde set den italienske fyrstes udgave: "Hans nyeste lystjagt er ussel, i Særdeleshed for det Øje, der engang har henrykt sig over salig Comd. Capt. Gerners kongelige Ørn - og som nu er bekymret over, at denne kun eksisterer paa Papiret...". I 1790 skulle den danske "Ørnen" nemlig til en kostbar hovedreparation. Fabrikmesteren E. W. Stibolt foreslog da, at der i stedet skulle bygges en ny kongejagt efter de samme tegninger, og at der til denne skulle anvendes så meget som muligt af den gamle kostbare udstyr. Men sådan gik det ikke. Året efter blev "Ørnen" kasseret, og ornamenteringen m.m. blev opmagasineret.

I 1797 blev det besluttet at bygge to kongebåde, der normalt skulle anvendes ved Holmen. Men den ene, der løb af stabelen 1800, blev indrettet til kongelig brug og fik navnet "Ørnen" (fig. 4). Om

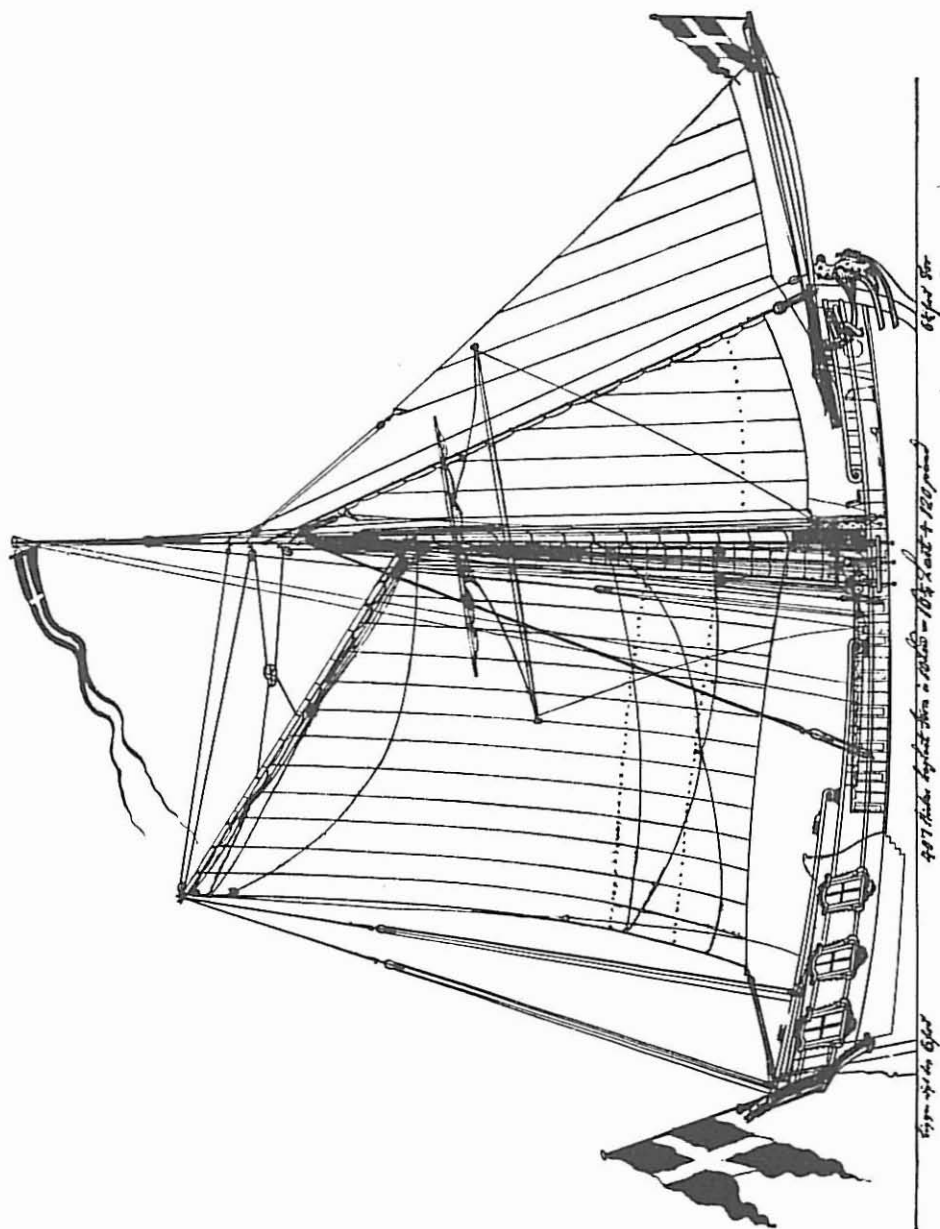
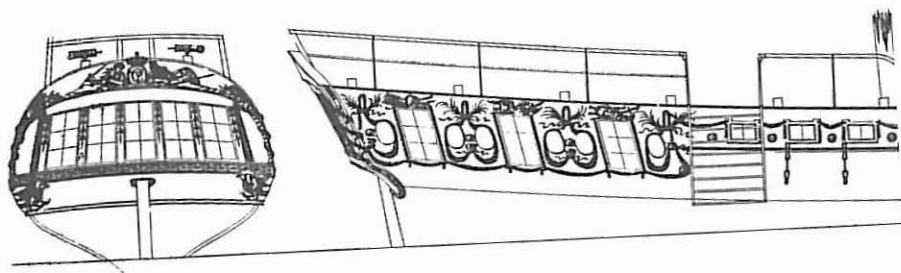


Fig. 1.

Ship (744)

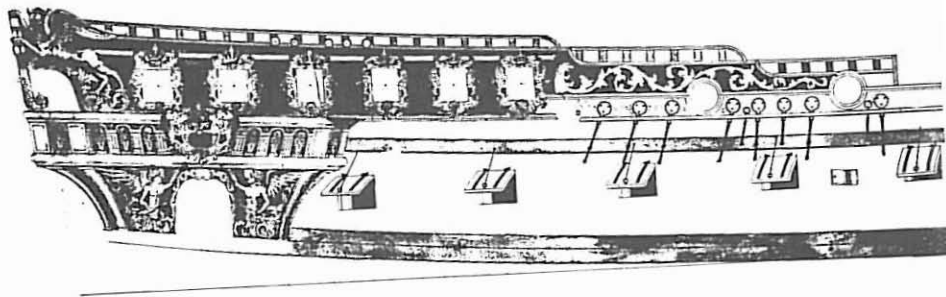
407 ft. length from stem to stern - 104 ft. beam - 120 ft. depth

5000 tons



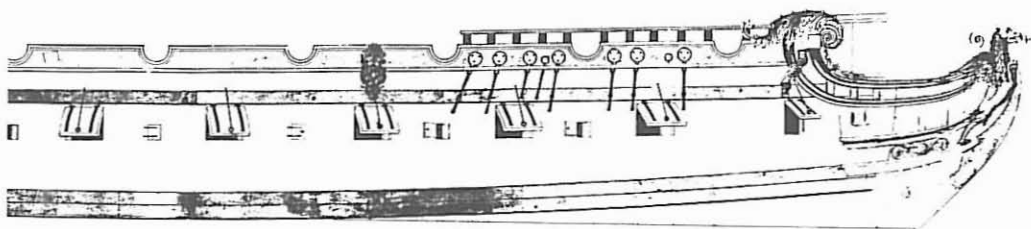
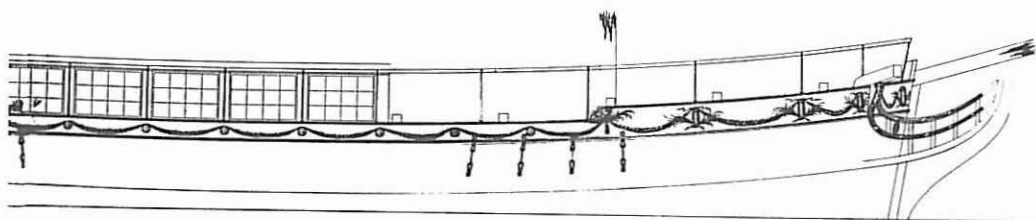
Dünen (1776)

Fig. 2.



Pommern

Fig. 3.



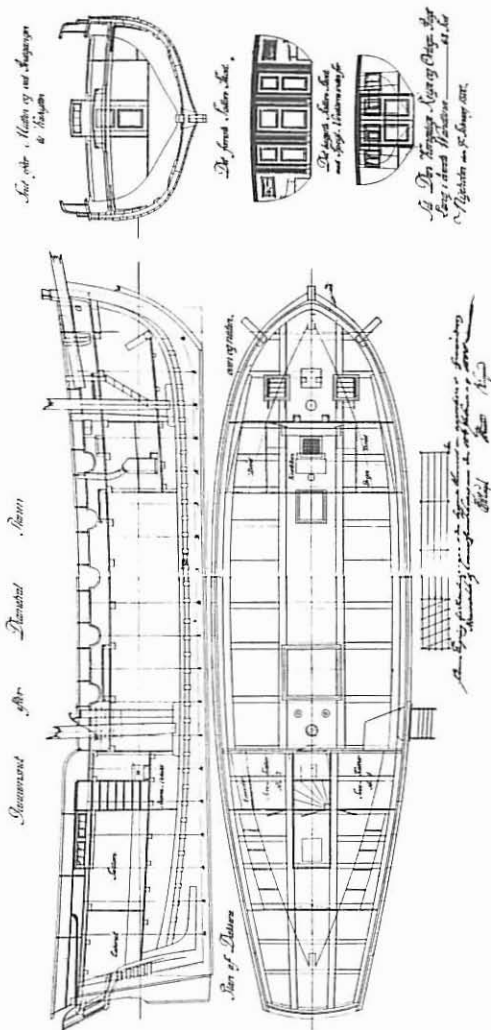


Fig. 4.

"Pommern"

Sidetegning: A 1221I - XVII, 41a - XVII, 41b

Sejltægning: A 1221 II

Ornamenttegning: A 851

"Falster"

Sidetegning: A 719 - A 1213d - D VI, 129

Spanterids: A 1213f

Middelspant: A 1213e

indretningen af denne skriver fabrikmester Hohlenberg bl.a.: "Det er betænkt at Transport til og fra Taffelet kan skee igiennem en Corridor, og derved saavel ingen Dør behøve at aabnes under Spisningen, som og at Maden ikke bliver at bære over Dækket. Sovekammerne communicerer med et Fornødenheds Aflukke, som besørgeres fra Lasten... Paa det forreste Skod af ovennævnte Sallon kaldte Hjørnerne for 2de Tableaux af de danske søe-krigsannaler. Udkastene paa Tegningen ere Scener af den sidste Affaire ved Tripolis, som jeg kan besørge udført, om dette Valg maatte møde Høieste Bifald... Udvendig paa Skibet har jeg troet, at intet Billedhuggeri burde anbringes; dette pynter kun lidet i det smaae; under jævnlig Calfaite-ring og Udbedring har man meget Arbeide med Ornamenternes Vedligeholdelse." "Ørnen" fungerede som kongeskib til 1807, hvor den blev taget af englænderne, der anvendte den under navnet "Ornen".

Kongeskibene "Ørnen" må antages at have været de første, der blev konstrueret direkte med dette formål for øje. Før 1744 synes forholdet at have været, at et orlogsfartøj for et kortere eller længere tidsrum blev indrettet til kongelig brug. Et eksempel herpå er fregatten "Pommern". Den var oprindelig svensk under navnet "Ilderim", men blev i 1717 erobret af englænderne under Gotland og købt af Danmark samme år. I juli 1720 blev fregatten indrettet til kongens rejsefartøj, og i Marinens Kort- og Tegningssamling findes der en smuk, farvelagt sidetegning af "Pommern" med kongeapteringen (fig. 3). Den fungerede som kongeskib indtil 1734, hvor den kongelige aptering blev fjernet og fregatten atter indrettet til krigstjeneste. Fregatten "Falster" vides på lignende måde at have været anvendt som kongeskib i årene 1742-43. Når Topsøe-Jensen derfor i sin artikel (s. 403) nævner, at der efter 1730 i 33 år ikke fandtes et kongeskib, er dette ikke korrekt. Flere fartøjer kan i denne periode siges at have tjent som kongens skib.

Før at illustrere, hvor meget Rigsarkivets samling af skibstegninger kan give den interesserede, gengives her en fortegnelse over de tegninger, der foreligger om de ovennævnte skibe:

"Ørnen" (1744) (Henvisningerne uden bogstavsbetegnelser gælder reg. 154a)

Side- og spejltegninger: D VI, 60 - D VIII, 11 - D VIII, 14 - D VIII, 128

Sejltegninger: A 1258c - D VII, 40 -

Aptering: D VIII, 128

Kanoner: A 745

"Ørnen" (1776)

Sidetegninger: B 98a - XIII, 101b

Middelspant: B 98c - D VII, 69 - XIII, 101a

Sejltegninger: A 1253 - B 98f - D VIII 12+13 - XIII, 101c+d

Ornamenttegninger: B 98d - D VI, 38 - D VII, 70 - XVIII, 60a

Apteringstegninger: B 98b - B98e - D VI, 20 - D VII, 36 - D VIII, 15 - D VIII, 126 - D VIII, 127 - XVIII, 60b

Kanontegning: A 1272f

"Garage"-tegning: B 98g

Falderebstrapper: D VII, 68 - D VII, 119

Bradspil: D VIII, 23

Kabys: D VIII, 24

Kompashus: X V E, 9

"Ørnen" (1800)

Sidetegning: B, 61^{II} - D XX, 67

Spanterids: D XX, 66

Spejltegning: B 122b - XXVI, 36d

Apteringstegninger: B 122a - XXVI, 36a

Røstbredder: XV, C, 15

MINDESMÆRKET PÅ NYHOLM FOR J. C. SCHRØDERSEE

af E. Borg

Blandt de mange, der udmærkede sig i slaget på reden 2. apr. 1801 var kaptajn i Søetaten J. C. Schrødersee. Såvel for samtiden som for eftertiden står han som et lysende eksempel på pligttroskab og fædrelandskærlighed.

Schrødersee var født 1754 og blev officer 1773, men måtte i 1796 søge sin afsked fra aktiv tjeneste på grund af svagelighed.

Den 2. apr. 1801 opholdt han sig, som generaladjutant, i Kronprinsens følge på batteriet Sixtus på Nyholm, hvorfra man kunne følge kampen i Kongedybet. Om eftermiddagen kom en melding ind fra blokskibet INDFØDSRETEN, at såvel chefen som næstkommanderenden var faldet. På Kronprinsens spørgsmål, om en af de tilstedeværende ville gå om bord i blokskibet og overtage kommandoen, tilbød Schrødersee sig og lod sig ro ud til skibet. I det øjeblik han trådte over falderebet, blev han dræbt af en fjendtlig kanonkugle. 5. apr. begravedes han i krigergraven på Holmens kirkegård.

I 1804 var det monument, der rejstes på Holmens kirkegård over de faldne, fuldført og samtidig bestemte kronprinsen, at der på Nyholm skulle rejses et særligt minde for Schrødersee. De nærmere detaljer vedrørende arbejdet med mindesmærket blev overdraget ingeniørkaptajn Hans Henrik Rømeling, der på samme tid ledede en istandsættelse af batteriet Sixtus. Mindestenen blev udført af kaptajn i det borgerlige artilleri, hofstenhugger C. F. Køppen, der fra Rømeling modtog en tegning af monumentet. Det vides ikke, hvem der har udarbejdet denne tegning. Måske er det Kronprinsen selv, måske Rømeling.

Mindesmærket, der blev opsat sep. 1804 på det nordøstlige hjørne af Sixtus på det sted, hvorfra Schrødersee gik ud, blev udført i bornholmsk sandsten i form af en knækket mast. Den var malet gul med 4 sorte bånd, ligesom jernringene på en mast.



På masten læses følgende inskription:

Afkræftet
paa lange Sygeleie
opflammet
ved et Blik af
Danemarks Frederik
med Fyrstens Bifalds Raab
indviet
foer J. C. Schrødersee
fra dette Sted
bekjendt med Krigers Død
den skjønneste
for eget Fædreland
i Møde
den 2den April 1801

Regningen fra Køppen androg ialt 450 rd., som betaltes af Søetatens kasse.

BOGANMELDELSE

William Hovgaard: Modern History of Warships.
Udgivet af Conway Maritime Press, London. L 8,50 net.
Fås i Danmark gennem Strubes Forlag. 226,60 kr.

Et af de klassiske værker om krigsskibenes udvikling fra begyndelsen af 1800-årene til 1919, der længe har været udsolgt og antikvarisk stærkt efterspurgt, er udsendt i fotografisk gengivelse af Conway Maritime Press i London.

George William Hovgaard blev født i Aarhus 1857. Han blev kadet 1875, sekondløjtnant med Gerners Medaille i 1879 og premierløjtnant i 1881. I årene 1883-86 studerede han skibskonstruktion ved Royal Naval College i Greenwich og interesserede sig i sine unge år især for det nye våben: undervandsbåden.

Hans projekter fra 1887-88 til damp-elektriske ubåde, der p.gr. af økonomiske årsager ikke kunne blive virkeliggjort i Danmark, kom ti år senere til at indvirke på den berømte franske ubådskonstruktør Laubeufs skelsættende dobbeltskrogbåd NARVAL fra 1898 med damp-elektrisk fremdrivning (se "Vore Undervandsbåde").

I 1895-97 gik Hovgaard uden for nummer og var i denne periode underdirektør ved Burmeister & Wains skibsværft. I 1897 blev han kaptajn, men tog i 1905 sin afsked og rejste til U.S.A., hvor han blev ansat som professor ved Institute of Technology i Massachusetts. Under 1. verdenskrig ansattes han i den amerikanske marine som captain og var her regeringens konsulent i skibskonstruktion. Han afgik ved døden i januar 1950.

Modern History of Warships, der i hovedsagen er baseret på professor Hovgaards forelæsninger ved det teknologiske institut, omhandler krigsskibenes udvikling fra begyndelsen af 1800-årene og op til afslutningen af 1. verdenskrig, idet hovedvægten er lagt på tiden efter 1895.

De skibstyper, der især omtales, er slagskibene og krydserne og - naturligvis - undervandsbådene. I øvrigt glemte Hovgaard ikke her sit fædreland og dets marine. Under hans forelæsninger blev således de danske panserskibe af HERLUF TROLLE-klassen - som han havde et indgående kendskab til - særlig fremhævet som en heldig kystpanserskibstype for mindre mariner.

Beskrivelsen af de forskellige krigsskibstyper kompletteres med de erfaringer, der senere er blevet gjort under krigsforhold, ligesom der redegøres for, hvorledes de forskellige strategiske, politiske, økonomiske og tekniske omstændigheder har indvirket på skibskonstruktionen i adskillige mariner.

Bogens sidste del er teknisk betonet med en kritisk vurdering af udviklingen af skibenes konstruktion, maskineriet, artilleriet, panseret, miner og torpedoer. Til de fleste beskrivelser af skibene findes der de nødvendige tegninger med længdesnit og dæksplaner.

Det er skibe, der ikke mere sejler på havet, der omtales i dette værk. Men for den, der har interesse for ældre skibe, vil Hovgaard's mere end 50 år gamle bog kunne være både til gavn og til megen glæde.

R. Steen Steensen

[Vor store marinehistoriker H. D. Lind (1847-1924) skrev i 1923 i Personalhistorisk Tidsskrift 8. Rk. 2. bd. pp. 129-57 en artikel om "Nogle Aar af Admiral Niels Lauritzen Barfods Levnetsløb. Født 1650 , 5. April. Død 1730, 23. Februar". Artiklen gik frem til omkring 1700. Lind havde arbejdet på en fortsættelse, der imidlertid aldrig nåede at blive offentliggjort på grund af hans død i 1924. Lind testamenterede adskillige af sine papirer til forfatteren Kay Larsen. I Det kgl. Biblioteks Håndskriftssamling (Ny Kgl. Samling 4144, 4°) findes Linds fortsættelse af den anførte artikel fra 1923. Manuskriptet er sandsynligvis en afskrift af Linds forarbejde foretaget af Kay Larsen. I dette nummer af tidsskriftet og det følgende offentliggøres posthumt H. D. Linds artikel, der som nævnt er en fortsættelse af artiklen i Personalhistorisk Tidsskrift 1923 - H. C. B.]

DE SENERE AAR AF ADMIRAL
NIELS BARFODS LEVNETSLØB
af
H. D. Lind

Nils Barfod (1), som havde været Schoutbynacht siden 1703, blev 13. Marts 1710 udnævnt til Viceadmiral; hans Aarsløn blev nu 1200 Dlr. og Kahytspengene, naar han sejlede, 200 Dlr. maanedlig. Det samlede Admiralitet med General-Admiral-Lieutn. Ulrik Gyldenløve i Spidsen ønskede ham "megen Lykke til den Naade, Hs. kgl. May. havde behaget at lade ham vederfare ved hans Persons Udvælgning til Vice-Admiral udi sin Tieneste". Det var i Virkeligheden paa Tiden for ham at opnaa dette Avancement; han var nu 60 Aar gammel; en Kollega, som samme Dag ogsaa forfremmedes til Vice-Admiral, Peter Rabe (2), var kun ca. 49 Aar.

I Udnævnelsesaaret fik Viceadmiral Barfod Udkommando paa Orlogsskibet "Justitia" (90 Kan. 725 Mand) i Hovedflaaden under Gyldenløve i Østersøen, men sendtes allerede i April som selvstændig Chef over en Eskadre paa 6 Orlogsskibe til "Vestersøen" (Nordsøen).

I September sluttede han sig til Hovedflaaden, men led under en stærk Storm Havari paa sit Skib, som dog delvis blev repareret paa Køgebugt. Her var han ogsaa tilstede ved Fjendens Angreb i Oktober da "Dannebroke" sprang i Luften. Efter at Hovedflaaden var oplagt, sendtes han atter til Vestersøen og blev der indtil Februar 1711, da han vendte tilbage til København.

Om Sommeren indgik han atter i Hovedflaaden under Gyldenløve, der afsejlede 13. Juli. Atter maatte hans Skib udstaa en Storm (i November) og led stor Skade. Ligesom paa de andre Skibe døjede Mandskabet meget ondt af Skørbug, Koldfeber og andre Sygdomme p.Gr. af Mangel paa Levnetsmidler. Der blev kun uddelt 2 Maaltider om Dagen. Øllet slap op, et føleligt Savn paa den Tid, og Mandskaberne maatte nøjes med Vand; desuden skortede det paa Klæder.

Personlig havde Barfod haft den Tilfredsstillelse paa dette Togt - ganske vist ad interim - efter Ordre af 6. Juli at lade sit Admiralflag vaje paa "Justitia", naar General-Admiralen havde sit paa Stortoppen af "Elephanten". Hvad mere er: Da Gyldenløve mod Kongens Vilje var sejlet til Køgebugt med de ukampdygtige Skibe,

1) Efter 1700 brugte han i Reglen som Underskrift kun N.B.. Hans Segl var en nøgen menneskefod.

2) Peter Rabe(n) - F. ca. 1661. Senere virk. Admiral, Stiftsbefalingsmd. over Island og Færøerne; hvid Ridder d. 1727.

hvis friske Mandskab var for ringe til at manøvrere dem, og derfra til København, kom Barfod i Forgrunden. Over 3000 Mand var mere eller mindre syge og Gyldenløve selv upasselig, men da denne beredte sig til at stryge Kommandoen 11. December, tog Kongen det meget ilde op.

Frederik IV befalede 3. December 1711, at Gyldenløve, hvis han fastholdt sit Forsæt, skulde afløses af Barfod, hvilket også skete (1). Ogsaa dette var "ad interim", men Barfod havde dog opnaaet at skulle træde i General-Admiralens Sted. Det blev befalet ham at blive i Køgebugt saa længe som muligt og lade en Eskadre afgaa til Østersøen. Denne kom til at bestaa af Orlogsskibene "Jylland" (70 Kan. 450 Mand), "Havfruen" (70 Kan. 462 Mand), "Christian IV" (56 Kan. 308 Mand), "Nellebladet" (52 Kan. 330 Mand), "Island" (50 Kan. 360 Mand) og "Delmenhorst" (50 Kan. 340 Mand). Chef for denne Eskadre blev Schoutbynacht Frantz Trojel (2).

Barfod maatte afgive Mandskab og Forsyninger til denne Eskadre, hvis Hværv var at ledsage en Artilleritransport og senere krydse ved Rygen. Endnu 12. December var den ikke kommet afsted, hindret af Modvind. Barfod befalede ham som hele Flaadens Chef 27. December at holde sig Kongens Befaling efterrettelig, og hans Indflydelse var paa denne Tid betydelig. Admiralitetet tog ham paa Raad, hvilke Skibe, der skulde udsendes, og hvilke Chefer, de skulde have.

Der var ogsaa tiltænkt Barfods egen Eskadre et Hværv i Søen, en "Expedition", men den kom ikke i Stand. Da man i Hovedstaden fik Underretning om, at en svensk Eskadre var løbet ud fra Carls-crona for at undsætte Wismar, blev Viceadmiral Barfod d. 5. Januar 1712 beordret til "i samme Moment" at afgaa til Østersøen med "Justitia" og overtage Kommandoen over Kamppladsen. Trojel havde Ordre til uopholdelig at angribe de svenske Skibe, som maatte blive afsendt til undsætning for Wismar.

Artilleritransporten var mislykkedes paa Grund af Storm og Modvind, Stralsunds Belejring maatte opgives, og den svenske Eskadre fik Held til at undsætte Wismar. Trojel fik da Skyld for at have forladt sin Post i Utide ved Synet af de svenske Skibe, medens han i Virkeligheden var blevet sinket af Artilleritransporten.

Det havde været Meningen, at hele Barfods Eskadre skulde været afgaaet, men Sygdom og Mangel foraarsagede, at kun "Justitia"

1) Se Bidrag til Den store nordiske Krigs Hist. III, p. 296-306.

2) Frants Petersen Trojel. F. 1661 Flagkapt. hos Gyldenløve fra 1700; var blevet Schoutbynacht 1711. Admiral 1719. D. 1731.

kunde stikke i Søen i nogenlunde god Stand. Det var tilmed en haard Vinter; Snetykning og Is opholdt Skibet Dag paa Dag; og først 10. Januar kom det under Sejl. Samme Aften maatte det ankre for Modvind og Taage mellem Stevns og Falsterbo. Trojel var fulgt efter den tilbagevendende svenske Eskadre og laa 8. Januar ved Dragør. Derfra gik han igen paa Kryds, og der sendtes ham Skibene "Beskiermeren" (64 Kan.), "Printz Wilhelm" (54 Kan.) og "Tomleren" (52 Kan.) til Forstærkning.

Netop paa Grund af Vinterens Strængthed befalede Kongen 12. Januar Admiralitetet at overveje, hvilke Retrætesteder Barfods Eskadre burde ty til, hvis Sundet blev tillagt af Is eller Fjenden gjorde Angreb med Overmagt, og der blev nævnt Sønderborg, Frederichsort, Christiansø og Køgebugt. Imidlertid var "Justitia" trods Taagen naaet Syd paa udfor Møen og her bemærkede han til Luvart nogle Skibe, som viste sig at være Trojels Eskadre, som heller ikke var kommet videre. Her fik man at vide, at den svenske Flaadeafdeling var løbet forbi og var naaet ind til Carlsrona.

Barfod lod da sætte Kursen Nord paa. Undervejs modtog han Ordre af 19. Januar (1712) til at gaa til København. Eskadren var da udfor Stevns. Barfod lod afholde Krigsraad. Skibene blev synede, Rapporter etc. gjordes rede og de omfattende Sygelisten "sammen-skrevet".

D. 24. Januar laa "Justitia" ved Kastelspynten, d. 2. Februar blev Kommandoen strøget, og Viceadmiral Barfod gik fra Borde. Allerede fra 25. Januar havde han overværet Admiralitetets Møder og dette vedblev indtil 25. April.

Artilleritransportens Udeblivelse fra Krigsskuepladsen foranledige, at Kongen 30. Marts befalede Viceadmiral J. Juel (1) at anstille nøjagtige og strænge Undersøgelser desangaaende, og 3 Officerer og Fiskalen beordredes til at bistaa ham. Juel meldte til Kongen 30. April, at Undersøgelsen havde vist, at Vind og Vejr og uforudsete Omstændigheder havde Skylden, og at ingen kunne drages til Ansvar, derfor.

I Begyndelsen af Marts havde Kongen resolveret, at en større Eskadre på 11-12 Skibe skulde ekviperes og afgaa til Østersøen. D. 9. April overdrog han Kommandoen derover til Barfod. Som "Flagmand" skulde Schoutbynacht Trojel være ham "adjungeret". Soldatesken, der skulde ombord, 3 Bataljoner, var rede til "Embarquement"

¹⁾ Just Juel, F.1664. Kommandør 1704. Gesandt ved Zar Peters Hof. Viceadmiral 1712. Faldt 1715.

d. 21. Et Par Dage før maatte Gyldenløve gøre Kongen opmærksom paa, at der endnu ikke var udstedt nogen Instruks for Barfod, særlig for det Tilfælde, at han kom til at staa overfor en overlegen Fjende. Barfod havde selv givet Anledning dertil ved en Forespørgsel til Gyldenløve derom.

Imedens blev "Justitia" repareret. Det blev krænget over for at kalfatres. Stormasten blev udtaget ved Hjælp af et Kranskib og erstattet med en ny, hvilket voldte en Del Besvær, og der blev tjæret og malet baade uden- og indenbords.

Instruksen blev udfærdiget 3. Maj: Barfod skulde uopholdelig afsejle og paa alle mulige Maader hindre de svenske Transporter, især til Stralsund, indhente Kundskab om Tilstanden i Carlsrona ved udsendte Krydsere og Prajning af Skibe i Farvandet. Traf han en svensk Eskadre, skulde han, selv om den var et Par Linieskibe overlegen, dog angribe den for at søge at erobre eller "ruinere" den.

D. 1. Maj synes alle Skibene at have været sejlferdige. Man havde dog dengang 94 syge Matroser, som maatte føres til Søkvæsthuset. Det blaa Flag blev hejst som Tegn til Opbrud. De længe ventede Lodser og Tøjhusfolk kom ombord, og ved Middag d. 5. Maj afsejlede "hele Eskadren, 8 Orlogsskibe og 3 Fregatter", som Skibsjournalen siger. Admiralitetet indberetter mere nøjagtigt til Kongen, at det var 5 Orlogsskibe og 2 Fregatter, men tilføjer, at disse i Østersøen skulde forene sig med 3 Orlogsskibe og 1 Fregat, som krydsede der, ogsaa under Barfods Kommando.

Disse 11 Skibe var Orlogsskibene "Justitia" (90 Kan.), "Jylland" (70 Kan.), "Havfruen" (70 Kan.), "Ebenezer" (64), "Christian IV" (56), "Tomleren" (52), "Nældebladet" (52) og "Neptunus" (44) og Fregatterne "Højenhald" (30), "Ørnen" (20) samt Snauen "Phøenix" (12). I Instruksen nævnes ogsaa Fregatten "Raa" (30) og "Lossen" (26), men de sendtes til Nordsøen, hvortil ogsaa to af Barfods tilbageblevne Skibe, "Lolland" (50) og "Printz Wilhelm" (54), afsejlede. Derimod sendtes 22. Maj "Dronning Louise" (70) og "Svanen" (60) og kort Tid efter ogsaa "Printz Christian" (50) til Forstærkning af Barfods Flaade i Østersøen.

Endnu paa samme Eftermiddag, som Flaaden var afsejlet fra København, lod Barfod kaste Anker ved Stevns Huk (Køgebugt) og næste Dag noget sydligere. D. 7. Maj stødte de 4 ovennævnte Skibe, som havde været ude at krydse, til Flaaden. Efter en 2 Dages Storm begyndte nu et flittigt Krydstogt mellem Møen, Ystad og Rygen. D. 23. Maj skrev han Rapport hjem mellem Hammershus og

Sandhammeren. Da havde en svensk Eskadre paa 9 Skibe vist sig ved Bornholm. Krigsraadet besluttede at krydse dér paa Stedet efter den, men Barfod bad om snarlig Forstærkning af de Skibe, som endnu skulde være ham tiltænkt.

Admiralitetet svarede 27. Maj, at "Printz Christian" nu maatte have naaet ham og at "Dronning Louise" og "Svanen" var afgaaet til Østersøen. Kollegiet med Gyldenløve i Spidsen tilføjede følgende Ord, som maaske havde en Brod: "da en Eskadre af lige Form som hans har været ved Bornholm, men er alt afgaaet, kan man lettelig forestille sig, med hvor stor impatiena han maa have erfaret; og vi vil ønske, at Fjenden ej paa samme Maade endnu maatte blive saa dristig og give Viceadmiralen en saa ønskelig Lejlighed".

"Printz Christian" kom til Flaaden 27. Maj, og i Barfods Rapport derom nævnes i forbigaaende "Delmenhorst" (48) og "Island" (50) samt "Beskiermeren". Dagen efter stødte "Svanen" til Flaaden ved Bornholm. Barfod mente at have sikker Underretning om, at en svensk Transport virkelig var under Forberedelse; Storflaadens Udrustning var paabegyndt og Førsejlskibene samlede. Han var derfor blevet bekymret, at Admiralitetet havde befalet ham at afse "Nældebladet" og "Delmenhorst", der skulde til Nordsøen. Han bad indtrængende om at fritages for denne Udskillelse førend han fik andre Skibe i Stedet, og et Krigsraad næste Dag bifaldt hans Mening, dog med Undtagelse af et Medlem, der motiverede sit Afslag med, at Kongen kun havde tildelt Flaaden 12 Skibe, og dette Tal blev ikke formindsket ved de to Skibes Afgivelse.

"Højnehald" havde været i Attake med det svenske "Hvita Örn", som var blevet ilde tilredt af det danske Skib, men det var selv blevet forskudt paa Stormast og Takkelage og maatte sendes fra Flaaden til Reparation; derefter fik det et andet Hværv. "Neptunus" var ogsaa efter Befaling 15. Juni blevet detacheret fra Eskadren i andet Ærinde.

Rygterne om Transporten holdt sig stadig. En Skipper havde Øst for Bornholm set en Mængde Sejlere, deriblandt 8 Orlogsskibe og 30-40 Transportskibe, med Kurs ad Pommeren til, men da de fornåm, at Barfod paa sit Kryds paa den Tid var 2 Mil fra Jasmund, var de vendt tilbage til Carlsrona. Barfod forestillede gentagende Admiralitetet, at det vilde være farligt, hvis hans 13 Skibe skulde møde hele den svenske Storflaade. Admiralitetet svarede med at henvise til Kongens Ordre og med Hensyn til Barfods Nægtelse af Afgivelsen af de to Skibe, at han selv maatte staa til Ansvar derfor overfor Kongen.

(fortsættes)