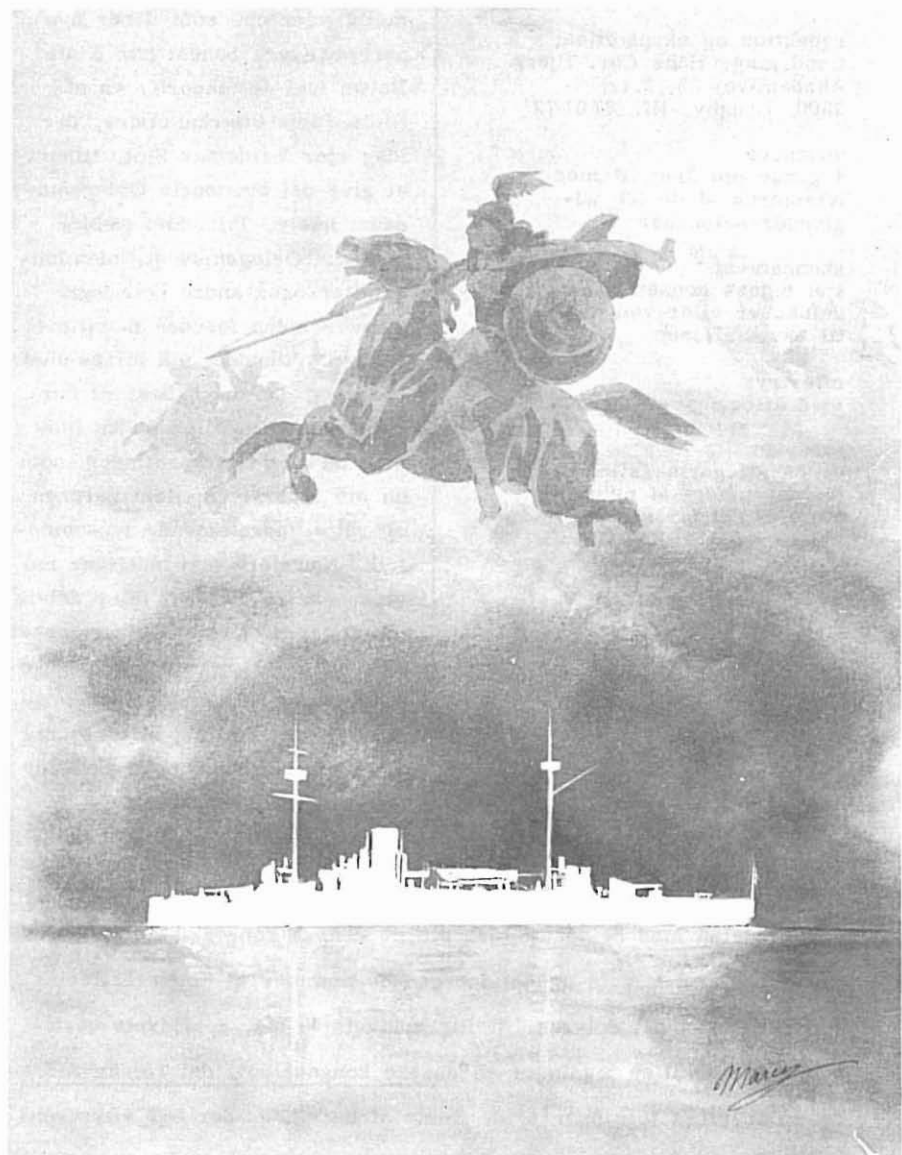


Marinehistorisk Tidskrift

MAJ 1972

5. ÅRGANG

NR. 2



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
maj 1972 5. årg. nr. 2

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 ud-
givende selskaber

abonnement
kan tegnes gennem de udgivende
selskaber eller ved henvendelse
til ekspeditionen

eftertryk
med kildeangivelse tilladt

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

ORLOGSMUSEET

Enhver af dette tidsskrifts læse-
re ved, hvor akut Orlogsmuseets
lokalesituation er, og det er der-
for glædeligt, når der dukker nye
muligheder op, som åbner nye
perspektiver. Senest har Niels
Baron Iuel-Brockdorff, en af
Niels Juels efterkommere, der
idag ejer Valdemar Slot, tilbudt
at give det betrængte Orlogsmu-
seum husly. Tilbuddet gælder
primært Orlogsmuseet, men ind-
befatter også andre betrængte
museer inden for den maritime
sektor. Tilbuddet må hilses med
glæde og det må håbes, at der
kan komme en eller anden løs-
ning ud af de forhandlinger, som
nu må indledes mellem baronen
og rette vedkommende museums-
folk. Nærmere forhandlinger må
vise, om en evt. hel eller delvis
udflytning af f. eks. Orlogsmuseet
også vil løse dette museums øko-
nomiske og organisatoriske for-
hold, da en ordning af disse må
være en nødvendig betingelse for
en succesfuld udflytning.

HANS CHR. BJERG

I forbindelse med de to artikler om de danske kongeskibe, der har
været gengivet i dette og det foregående nummer af Marinehistorisk
Tidsskrift kan det oplyses, at Rigsarkivets 1. afd. i arkivets vesti-
bule p. t. udstiller tegninger til danske kongeskibe i det 18. århundre-
de. Der vises tegninger af de fleste af de skibe, der har været om-
talt i de to ovennævnte artikler.

BEMÆRK BEMÆRK NY ADRESSE BEMÆRK BEMÆRK

pr. 1.6.1972

Selskabet Fregatten JYLLANDS Venner

Flådestation København

Museumsmagasinet

Bohlendachhuset

Vej 6

Holmen

1433 Kbh. K.

Telefon (01) 11 13 13 lokal 3133

SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER

Den 5. april 1972 blev der i Brolæggerstræde 9, København, afholdt ordinær generalforsamling i selskabet. På mødet gennemgik bestyrelsen den øjeblikkelige udvikling i fregatsagen (jfr. Marinehistorisk Tidsskrift 1/1972). Man så nu med forventning hen til arbejdet i det nedsatte museumsudvalg. Repræsentanter for Fællesudvalget for Fregatten Jyllands Bevarelse havde været hos den nye kulturminister og redegjort for fregattens problematik. Det meddeltes endvidere, at selskabet ville få ny adresse (se andetsteds). Revisions- og forvaltningsinstituttet genvalgtes som statsaut. revisor. På valg til bestyrelsen efter tur var arkivar, cand.mag. Hans Chr. Bjerg og proprietær Per Kjølsen. Sidstnævnte havde meddelt, at han var indstillet på at udtræde af bestyrelsen, hvis nye emner blev foreslået. H.C. Bjerg genvalgtes. Som nyt medlem til bestyrelsen blev oberstløjtnant A.V. Skjødt foreslået og valgt. Formanden for selskabet, Kommandørkaptajn K. Hertz udtrykte herefter sin tak for det arbejde, som Per Kjølse gennem årene havde lagt i fregatsagen. Selskabets regnskab fremsendes på forlangende ved henvendelse til kontoret. Det besluttedes på generalforsamlingen, at denne næste år skulle indkaldes ved særskilt meddelelse til medlemmerne, samt at tidspunktet skulle flyttes til om aftenen, således at flere havde chance for at deltage. Netop under den seneste udvikling er det nødvendigt, at bestyrelsen kan få resonans for sit arbejde hos medlemmerne.

HCB.

MARINEHISTORISK SELSKAB

Selskabets generalforsamling 19. april afvikledes i forbindelse med en overordentlig velbesøgt forevisning af to film om WASAs lokalisering og bjergning. Til bestyrelsen genvalgtes repræsentant Knud Jespersen og cand.mag. Hans Chr. Bjerg.

Det kan endvidere meddeles, at rigsarkivar, dr. Johan Hvidtfeldt og professor, dr. Georg Nørregård begge har indvilget i at indtræde i Marinehistorisk Selskabs præsidium.

A FLOATING MACHINE

Man kan finde beretninger fra marinehistorien de mest uventede steder.

Sidste år udgav Nationalmuseets Mølleudvalg, Brede, en dejlig bog på lige ved 600 sider med utallige kort, billeder og tegninger, alt til den gribende pris af 60 kr. Bogen er et referat af den 2. mølleforskerkongres, der afholdtes i Danmark i maj 1969, og den er en guldgrube, først og fremmest for venner af møller under enhver form, men også for lokalhistorikere, søndagstravere - og i et hjørne: Krigshistorikeren.

Som bomærke havde kongresledelsen valgt en tegning af en "Floating Machine", som Franskmændene skulle have opfundet til brug ved en planlagt invasion af England, fig. 1.

Det var da også et prægtigt fartøj, efter teksten fremdrevet af såvel vind- som vandmøller og i stand til at overføre 60.000 mænd og 600 piecer.

Ingeniør Anders Jespersen, der havde fundet billedet, lod inden kongressen forhøre blandt alverdens mølleforskere, om de kendte noget til denne maskine, og til hans overraskelse dukkede yderligere 2 billeder op.

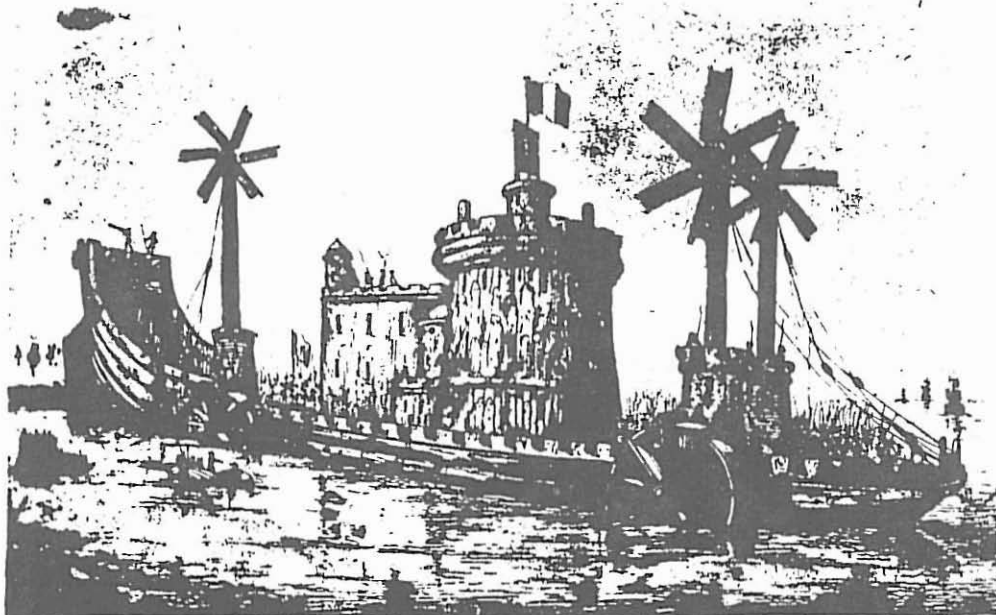
En engelsk "molinolog", Rex Wailes, havde i sin samling en afbildning af en ret enkel "machine", fig. 2, 640 x 457 m, bestykket med 500 kanoner og i stand til at laste 60.000 mand rytteri, infanteri og artilleri. Midt på var et kastel med pladser for bl.a. morterer.

Denne tegning, som skulle skyldes en fransk krigsfange, er endda dateret til januar 1798, måske en "forsøgsmodel".

Og der skulle dukke endnu en "machine" op, denne gang leveret af en fransk deltager, Claude Rivals, fig. 3. Dens udformning var som krigsfangens med en stor firkantet flade (dog kun 188,3 x 94,2 m) og en mølle i hvert hjørne, men kastellet er opbygget og overdækket (og bombesikkert!), ligesom skovlhjulene ses udvendigt. Også denne model har 500 kanoner, men den kan "kun" tage 15.000 mand. Teknikken er yderligere udviklet, idet der er indrettet hestemøller til at drive skovlhjulene, hvis vindmøllerne ødelægges ved beskydning eller på anden måde. I baggrunden anes endnu en "machine", der tilmed har et par ekstra tårne.

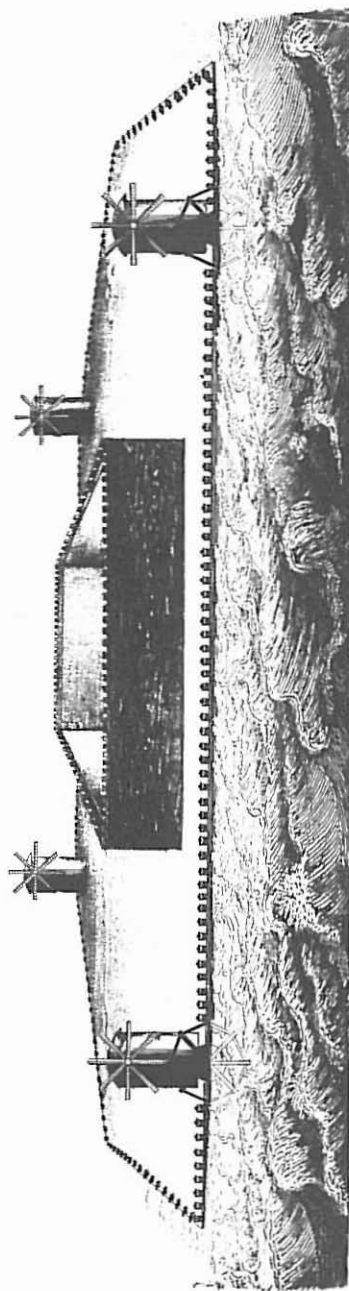
Hvad ligger der bag dette?

National Maritime Museum, Greenwich, London, betragter det som "a joke", og urealistisk er det vel alene i beskrivelsen.



AN ACCURATE REPRESENTATION of the FLOATING MACHINE
Invented by the FRENCH for INVADING ENGLAND. and Acts
on the principals of both Wind & Water Mills. carries 60-000 Men & 600 Cannon.
(This is a copy of the original drawing by Monsieur de la Motte)

Fig. 1



A new MACHINE (or RAFT) to cover (or protect) the Landing of the FRENCH on their intended

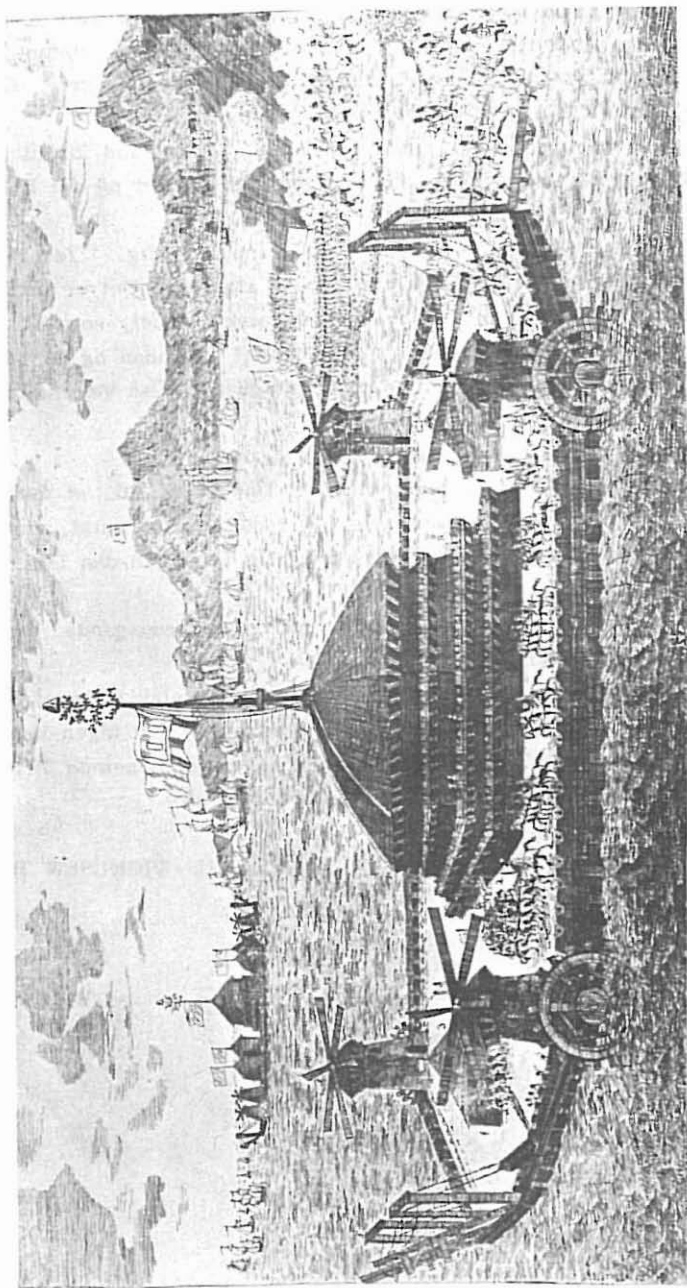
INVASION OF ENGLAND.

Engraved after an Original Drawing made by a FRENCH PRISONER of WAR.

This Machine is flat; 2,100 Feet long, and 1,500 Feet broad; has 500 Cannon round it, of 36 and 48 pounders; at each end is two Wind Mills, which turn Wheels in the Water at every point of the Wind to Navigate; in the middle is a Fort enclosing Mortars, Petards, &c. It carries 60,000 Men, Cavalry, Infantry, and Artillery.

London: Published by Wm. MINTON, Engraver and Printer, 174 St. Pauling Street, Little Lane; Jan. 29, 1798.

PRICE ONE SHILLING.



AFBEELDING VAN HET GROOTE VLOT TE S' MALO.

[illegible]

Det store passager- nu universitetsskib "Queen Elisabeth", som for et halvt år siden kom i brand i Hong-Kong under stor opmærksomhed fra pressen - og forsikringsselskabet - kunne vistnok tage 12.000 mand ad gangen over Atlanten under 2. verdenskrig, så selv fig. 3 med 15.000 mand må være fri fantasi.

Har franskmændene sluppet en "fange" til England for at føre psykologisk krig, eller har Englænderne selv fundet på det hele for at øge forsvarsbestræbelserne?

Et lille træk skal fremhæves: "Machinen" på fig. 1 fører fransk flag, men under det ses et stativ med 6 klapper. Det er utvivlsomt en optisk telegraf. Det er bare den engelske model, som bl.a. blev brugt som forbindelse mellem Admiralitetet i London og de store flådehavne ved kanalen. Den franske telegraf var så væsensforskellig, at forveksling er umulig.

Fransk flag - engelsk telegraf.

Teknisk begavede vil formentlig let finde frem til, at møller af den på billederne angivne størrelse og i det synlige antal, næppe vil kunne give disse fartøjer nogen brugelig fart med den last, som anføres.

Propaganda, andet er det næppe. Engelsk propaganda, formentlig: Vågn op folkens!

Franskmændene ville næppe have sat en engelsk telegraf på en sådan tegning (den franske var afbildet så meget, at ingen krigshemmelighed kunne røbes) og ihvertfald ikke sammen med Tricoloren.

Men måske ved dette tidsskrifts læsere bedre?

EMIL WIGELSEN BRUUN

BIDRAG TIL UNDERVANDSBÅDENS FORHISTORIE

af

HANS CHR. BJERG

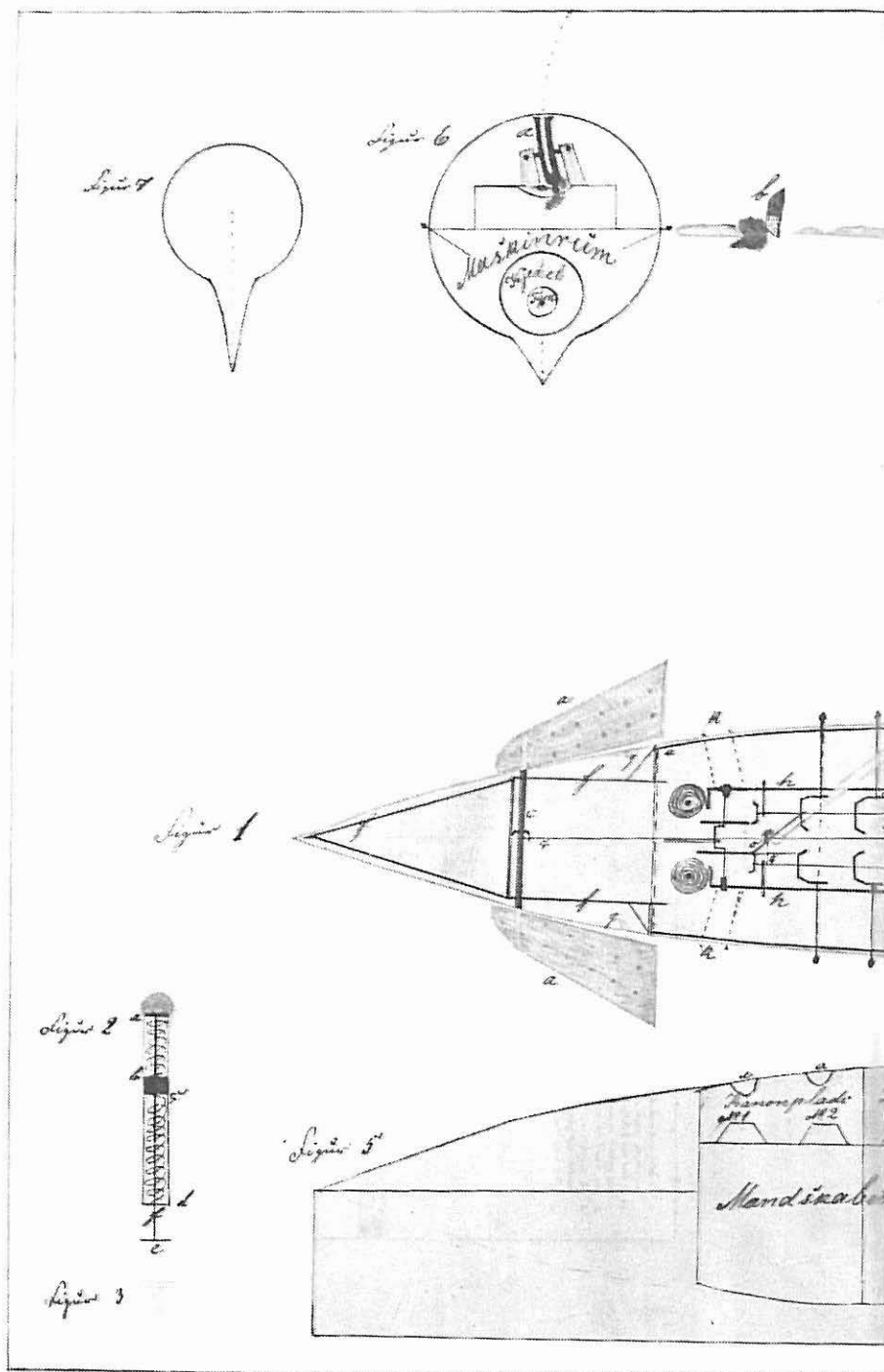
Ligesom flyvemaskinen har en meget lang forhistorie, har ubåden det også. Tanken om at flyve gennem luften og bevæge sig under vandet er åndeligt beslægtede og har forståeligt nok beskæftiget menneskeheden i adskillige århundreder inden den tekniske udvikling nåede så langt i det 19. og 20. årh., at drømmen blev til virkelighed.

Nedenfor offentliggøres to ubåds-projekter, som ikke tidligere har været vist, samt en gengivelse af en svensk ubådsmodel, som vel nok er ukendt for mange danske læsere af Marinehistorisk Tidsskrift.

Normalt angives i værker over ubådens forhistorie og historie, at den ældste kendte illustration af et ubådsprojekt stammer fra det engelske tidsskrift "The Gentlemans Magazine" fra 1747 og forestiller Symons ubåds-projekt. Det er imidlertid nu muligt at føre denne tidsgrænse tilbage til 1653.

I 1653 byggede en franskmænd ved navn de Son i Amsterdam et undersøisk fartøj (se Gibbard Jackson: Romance of the Submarine. London u.å. og R. Steen Steensen: Vore Undervandsbåde 1909-1959, Kbh. 1960). Skibet angives at have haft navnet SEESCHRECK og at have været en såkaldt halvundervandsbåd, der opererede i det, man i dag kalder "awash-stilling". Meget i G. Jacksons fremstilling tyder på, at han har oplysningerne fra en illustration i Bibliothèque Nationale i Paris, men han gengiver ikke illustrationen.

I det svenske Riksarkiv opbevares imidlertid et kobberstik fra 1653, som netop forestiller denne ubåd. Dette gengives her i tidsskriftet. På stikket er der påklisset en papirlap, således at man kan se, hvorledes ubåden så ud indvendig og udvendig, og det gives derfor her med og uden denne papirlap. Ubåden angives at være 72 (hollandske) fod lang, 12 fod høj og 8 fod bred. Fremdrivningsmåden må have været trædemølle-princippet. Af den nedenstående hollandske tekst fremgår det, at opfinderen antager, at skibet vil kunne ødelægge 100 skibe på en dag, og at den kan modstå såvel ild, kugler og uvejre. Endvidere kan den sejle frit omkring medens andre skibe må ligge i havnen. En rejse med skibet til Ostindien beregnes ikke at ville tage mere end seks uger, og man vil kunne nå Frankrig (fra Holland) på en dag. Såfremt nogle af tidsskriftets læsere skulle kende en tidligere offentliggørelse af kobberstikket, modtager redaktionen gerne henvendelser.



Engmester Knudsens projekt til et dykkerskib 1864. Rigsarkivet, Kbh.

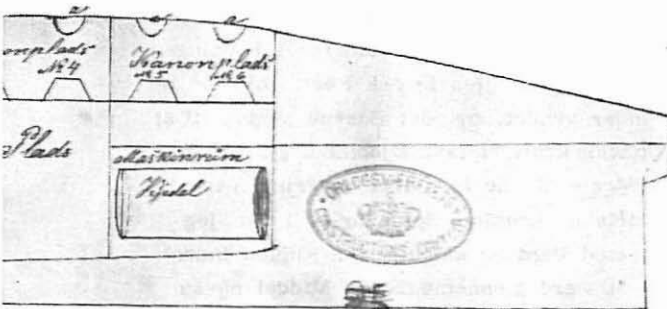
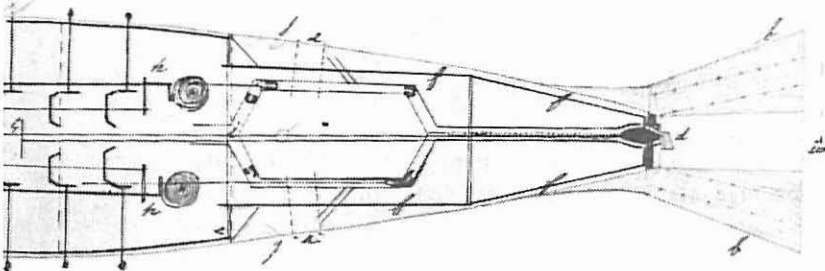
Fig. 8



Fig. 9

1

170



Skibets længde forplads
Fig. 8 til skibets bue
137. 35' ; 1. m.
Skibets bue er 5' 3/4
af skibets længde.

I Danmark har der også gennem tiderne været arbejdet med tanken om at bevæge sig under vandet. I 1815 indsendte en kompagni-kirurg Wodskou et af ham projekteret fartøj, "der skal kunne manøvrere under vandet". Admiralitetet oversendte projektet til Konstruktionskommissionen, der imidlertid nægtede at behandle dette vildskud seriøst. Kirurgen fik sine tegninger tilbage, og de kendes ikke i dag (se J.H. Schultz: Den danske Marine 1814-48, II p. 34). Ofte var det patriotisme, der drev projekt-magere frem. Både under kanonbådskrigen 1807-14 og i 1848-50 kan man støde på indsendte projekter i Søetatens Arkiv i Rigsarkivet.

I 1864 indsendte en patriotisk engmester ved navn Knudsen til Marineministeriet tegninger til et dykkerskib, der bl.a. skulle forsynes med kanoner, der kunne skyde omkring hjørner!! I forbindelse med Knudsens tegning (Rigsarkivet. Orlogsværftets Afl. 1945. Reg. 154 a) gengives hans beskrivelse in extenso neden for.

Engmester Knudsens projekt har så vidt vides heller ikke før været offentliggjort. Man vil forstå ved at sætte sig ind i projektet, hvorfor de sagkyndige i Marineministeriet ikke lod sagen nyde fremme!

"Opfindelse i Project af et Dykkerskib til med en Krum Kanon at beskyde Pantser skibe ovenfra med lodret Virkning mod deres Dæk af Engmester A.C. Knudsen, Agerbækkjær, Faaborg Sogn pr. Varde i Januar 1864.

Jeg tænker mig af dette Slags Skib paa to maader i fjendtlig henseende Anvendelse a) med at forville fjenden med hensyn til Skud og Tid hvor han angriber - det at gjøre sig usynlig for ham. Vel kan han see Røgen dampe op af havet, men det bliver i Fart altid, maaske 10 Favne agterlig. Smutter man op for at fyre paa ham, da har man sin Afstand fra ham bestemt i Diamater af vertical Skydningsbue-Aabner giver løs, lukker, smutter under igjen. Inden han altsaa med sin bedste Flid faar Sigten, har han faaet Ladningen - der er lukket, og man er alt under igjen i resk Fart. b) med at løbe an paa Siden af ham under vandet, og idet Boxene sættes til at gaa meget hurtigt for Maskinens kraft, i faae Øjeblikke gjøre ham en uudholdelig Læk. - Den første Maade af lodret Skydning med krumme kanoner med Cylindriske, krumme Spidskugler i har jeg troet som meget anvendelig mod Pantser skibe, naar Kuglen indrettes saaledes, at den tilmed at være gjennemborende Middel ogsaa kan gjøre det ud for Skraa ved at sprænges og vælte endeel Smaa-

granater af sig, der ogsaa sprænges et par Sekunder efter at den Store Kugle er sprunget. Denne anden Maade som Nødmiddel, naar Fjenden haar-nakket ikke skulle ville stryge og overgive sig. Maaske er dog denne sidste Maade overflødig, og man sparer da Boremaskinen, og jeg havde maaske ikke anført den i Tegningen, naar jeg samtidig havde havt Ideen om en lodret skydende Kanon, men denne udfandt jeg først senere.

Jeg tænker, at dette Dykkerskib ved at have den horizontale Vei i havets Overflade i Stormveir vilde have en Deel forud i hurtighed frem for et andet Dampskib; thi dette Dykkerskib skulde gaae med Skrue og føres af Damp.

Videre Forklaring (jævn. Tegningen)

Figuren 1 er Skibet. Dette har samme Farve som havet for ikke at kjendes fra det. a. er tvende Sværd ved Bougen, b er Agterstyr, der i samtidig Bevægelse med benævnte Sværd raader for Fartøiets Op- og Nedgang i Vandet. c ere Axer og hiul, som tvinge Sværdene med Bougen ned og Agterstyret op, naar man vil løbe højt i Vandet, vil man dukke under, da omvendt; ved dem opnaar man ogsaa en Fart i Constant Afstand under Vandfladen. Den ene Axe c, som gaaer kun paa halv Længde gennem Skibet, raader det almindelige Skibsrør ved d. Den midterste dybeste Deel af Skibet fra e til e fortsætter sig For og Agter i cylindriske Rum f, derfor ende i triangel, Agter i T... om hvilke Vandet staaer, idet det kommer ind ved Agterudtræk for ikke at stoppe paa Farten i de smaa Skraahuller G. Dette Tilfælde er for at Fartøiet ikke skal ligge for høit i Vandet, og for at det desto lettere kan staae i Eens Magt at fare under, naar man vil. Disse smaa Skraahuller ere cylindriske, til at aabne og lukke efter behag (ved) (Vil man flyde høit, lukker man dem, driver Vandet ud med Damp, der fra Siden af støder til Skorstensrøret; den anden tilstødende Kanal fra modsatte Side til det andet af det dobbelte Skorstensrør er Bortledning for dets afbenyttede Damp).

I henseende til dette vilkaarlige Tyngderum ved Vandet bestaaer Fartøiet af et dobbelt Lag i Bygning, der ogsaa tjener til at gjøre det stærkt, naar man udfylder med seigt Stof mellem yder og inder Skrog i de Rum, hvor der ikke levnes Vandet videre Plads, og i disse Rum, hvor Vandet er, anbringes stærke Fjedre mellem Skrogene (h er et Bonvværk? der ind spændes ved sammenrullede Fjedre, der naar deres Tvangskraft løsnes, trykke Borerne, der cylin-

driske gaae vandtætte i cylindriske huller og føres for Maskinens Kraft, ind i det fjendtlige Skrog. I denne henseende skal man have For og Agter massevis udgaaende hage som holdemiddel om Fjendens For- og Agterstavn og med at spænde dem, som Fastklamringsmiddel til det fjendtlige Skrog under Boringen (denne Øvelse foretages under Vandet). Jeg har udeladt Constructionen af disse hage, fordi, som jeg har nævnet i Indledningen til Forklaringen, at jeg troer, at den verticale Beskydningsmaade nok vil gjøre den tilsigtede Virkning: det fjendtlige Skibs Overgivelse. Man vil altsaa behage at betragte som ikke eksisterende i Fartøiet. i er et horizontalt liggende Skorsten, hvoraf Røgen tilmed den usunde Luft fra Mandskabsrummet gennem Fyrstedet uddrives ved et dobbelt Dampværk ud agter gennem et Rør og Rum, hvori en Fjeder med en oval Krog holder Vandet ude, idet Fjederen kun tillader den nødvendige Aabning for Røgen, der presses ud. Proppen er spids paa sit yderste for ikke at tillade vandet Modstand. K ere cylindriske Rør, smaae Cylindre - see Figur 2 - sidde og sættes udad forat tage Stød, naar man løber an.

Stykket fra a til b i denne figur, er en Prop, som er forbunden med en Fjeder med Cylinderen bc som holder Vandet ude, dets ydre Deeler Gutta Perka. Stykket fra C til d er et cylindrisk Jernrør, hvori en Fjeder strammer bc udad, f er en rund Stang, som gaaer op i Proppen og bevæger sig gennem Cylindren, e er et haandfang, hvorved Stykket ab holdes indspændt, når den ikke tager Stød. Stykket cd bliver altid siddende i Cylindren k, men naar man vil tage Stød, udføres det med haandfanget i en Fals og dreies om -, saa Falsen i Figur 3 - l i Figuren 1 er et Guttaperka Rør, som staar i Forbindelse med en Kobberkugle M, hvorigennem frisk Luft nedpumpes ved et Pumpeværk for Maskinen i Rørets nederste Ende. I den øverste halvdeel af M. nemlig i 4de Parten af Kuglen, er der i den Side, som vender agterud, aflange smalle Aabninger 4 Tomr. lange, $1/2$ Tom brede med udovergaaende Laag. Disse Aabninger skulle igjen have en opstaaende skjærm opgaaende i Laaget for Bølgeskyllingen, at Vandet ved en Overskylling ikke skal trænge ind - see Figur 4. Præparationslinien N i Figur 1 betegner den rigtige Vei for luftudtrækket, det ledes da med et Rør længere foran til Mandskabsrummet - den rigtige Vei, fordi Røret vil holde agterlig Retning og ellers være i veien for Kanonerne; men den er sat foran, fordi dens forholdsmæssige Længde der kunne afrides. Røret er stiv i den nedre Ende, 2 Fod, ved et par smaa Jernstænger indvendig, men bevæger sig til Gjengæld derfor i Skibets Laag ved et Lad

saaat den lige Retning af den længste Jernstang ikke forhindres derved. Nedenfor hvor Ladet slipper gaaer nok en lille Jernstang igjennem en anden lille Stang i ret Vinkel med S, thi derved faar man naar man er under Vandet, hvor dybt man er nede; thi som o p: p s saaledes forholder o t: t u.

Kobberkuglen være circa 2 Alen i Diameter. Denne Kugle, Røret fra den og hele Skibets udvendige males med Farve som havets, saa at Skibet i sin Bevægelse kan ligne en Smaabølge, naar det ryger oven Vande. Figur 5 er et Profil af Skuden fra Siden og forestiller en Skude med 6 Kanoner. a er kanonportene, der alle ere i Ryggen af Fartøiet og dækkede med mindre vandtætte Laag. Fartøiet er halvrund oventil, spids nedadtil og meest mod Enderne, see Figur 6, som er Profil midtpaa og 7, som er Profil lidt fra Enderne, 8 er en krum kugles lodrette Virkning, hvis den naar en gjenstand paa havfladen - a i Figur 6 er en Kanon som skulde skyde i Cirkelbue med en til dens Løb passende spids kugle b. Denne Kugle indrettes saaledes, at den ogsaa kan gjøre det ud for Skraa efter at have gjennebmøret Pantsereskibet ovenfra, og fyldes derfor indtil halvdelen nedenfra med meget smaa Granater; den er længst i den indvendige Side, det er for at den ikke skulde vende sig i sin Buegang. Nedgang i Fartøiet er ved Siden af Kanonerne, Vinduerne anbringes midt paa Skibet med hensyn til Dybden, eller andetsteds hvor dette maatte begindes mest passende.

Dette var Fremstillingen af denne min Idee og uprøvede Opfindelse. Jeg er ikke Krigsmand i Krigskunsten og jeg beder den høie Krigsmand betænke det til Undskyldning for hvad der i Førstningen kan være mod en saadan Opfindelse at indvende, men jeg beder om hans aandelige Indblik i den sag, hvis Billeder spille for ham med Liv, og hvis snilde som kjække Færd jeg skuer i Indbildningen.

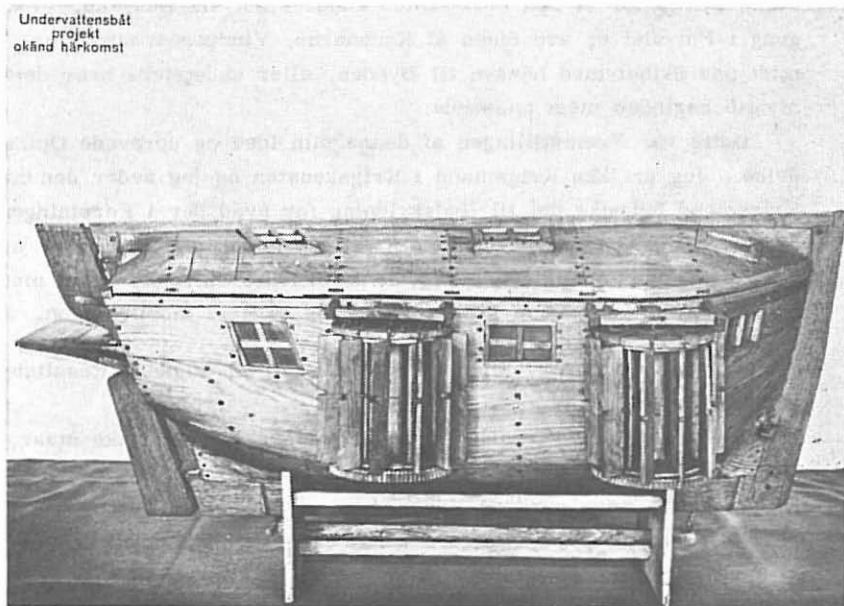
p.s. Ved senere Overveielse er jeg kommen til følgende Resultater nemlig

- 1) om Spidskuglens Virkning mod et Pantsereskibs Dæk ikke staar tilbage for en fuld Kugles Virkning. I denne henseende lader man den Krume Kugle være rund til Yderenden;
- 2) om et Pantsereskibs Pantsere kunne lade sig gjennebmødes;
- 3) om det altsaa ikke var bedre at benytte Dykkerskibet mod andre Skibe og dets Skyts med lodret Virkning mod deres Dæk - om man paa denne Maade ikke hurtigere opnaaer at anrette Forstyrrelse i et fjendtligt Skib og snarere træffer Krudtkammeret end ved at beskyde det fra Siden af? - om man formedelst Dykkerskibets hurtighed

horizontal gennem Bølgen ikke benytte et saadant ogsaa til at indhente fjendtlige Skibe med - og til at kapre en fjendtlig Nations Skibe med ? ".

Endelig gengives som et kuriosum modellen af en ubåd, som idag befinder sig i Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm. Den har tidligere stået på Modelkammeret i Karlskrona, og man ved ikke, hvornår den er fra. Forskellige forfattere mener, at den er fra slutningen af 1700-tallet (se bl.a. Aktuellt från Föreningen Marinemusei Vänner i Karlskrona, 1970 pp. 20-26). Formentlig er denne model ret ukendt blandt danske marinehistorisk interesserede.

HANS CHR. BJERG



Model af ubåd. Statens Sjöhistoriska Museum. Stockholm.

BIDRAG TIL VORE KONGESKIBES HISTORIE

af E. Borg

I Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1, 1972, giver hr. Benny Christensen nogle oplysninger om danske kongeskibe i 1700-tallet. Det nævnes bl.a. at fregatten FALSTER anvendtes som kongeskib i årene 1742-43. Det er rigtigt, at FALSTER var tænkt anvendt som sådan, men den nåede aldrig at gøre tjeneste i denne egenskab. Skibet løb af stabelen 29. marts 1742 under navnet CRONJAGTEN. Det følgende år, 1743, indberettede Danneskiold-Samsøe til kongen den 21. aug., at skibet nu var såvidt færdigt, at det kunne blive klar til brug i foråret 1744, men samtidig indstillede han, at det - uagtet det var bygget "til at være en Lystjagt for Eders kgl. Majestæt og det kgl. Herskab, i Stedet maatte sættes i fuldkommen Defensionsstand og bruges udi Orlog", idet kongen derved "vandt et Skib mere til sin Flaades Force". Samtidig indstillede han, at skibet fik navnet FALSTER. 21. aug. 1743 blev forslaget approberet, og Christian VI har således ikke brugt skibet som kongeskib. Det var udrustet første gang i sommeren 1744 og gjorde da tjeneste som kadetskib.

Da kongen nu havde givet afkald på FALSTER som kongeskib, beordrede han i begyndelsen af 1744 Danneskiold til at udsøge en af de bedste færgenjagter fra Store Bælt, som derefter skulle indrettes til det kgl. herskabs transport over bælterne. I jan. 1744 indberettede Danneskiold, at man i Nyborg havde fundet en smukke FISKEN, som var bygget 1742 og som skønnedes egnet. Den tilhørte færgelaug i Nyborg og kunne købes for 1800 rdl. Kongen tiltrådte forslaget, og i slutningen af januar fik kaptajnløjtnant Jens Frantsen, der var chef for vagtskibet i Store Bælt ordre til at overtage fartøjet, og lade det sejle til København.

Det har ikke været muligt at finde nogen kongelig bestemmelse om, at FISKEN skulle omdøbes til ØRNEN, men der kan ikke være tvivl om, at det er dette fartøj, der optræder som det i artiklen nævnte kongeskib ØRNEN. Dette bekræftes bl.a. af en tegning af FISKEN (Marinens kortsamling på Rigsarkivet). Tegningen bærer på forsiden teksten "Jagten FISKEN, saaledes som den kom fra Nyborg". På bagsiden er anført "Tegning af Kongens Jagt ØRNEN, førend den blev forandret". Yderligere anføres det i "Tabel over den kgl. Orlogsflåde 1745", at "Jagten ØRNEN har været paa Land og er blevet fortømt til en Lystjagt for det kgl. høje Herskab og er i Stand".

Fartøjet er således ikke søsat 1744, som anført i artiklen, men 1742, og er ikke konstrueret med det formål for øje at være kongeskib.

I okt. 1745 blev der givet ordre til at støbe 10 metalkanoner á 1/4 pund til skibet.

E. BORG

DE SENERE AAR AF ADMIRAL
NIELS BARFODS LEVNETSLOB

af

H.D. LIND

[fortsat]

Sundhedstilstanden om Bord havde hidtil været ret god; 8. Juni var der i det hele "kun" 111 Syge og 17 Døde. Men saa begyndte en hidsig Feber at rase blandt Soldaterbesætningen. Viceadmiralen udbad sig derfor som Hospitalsskib "CarlsHAVNS Vaaben". Dette blev ogsaa tilstaaet ham, og Skibet ankom til Eskadren 22. Juni sammen med to Brandere, "Sorte Hans" og "St. Marcus". Indtil 25. Juni havde der været 215 Syge og 38 Døde af Eskadrens Folk. Fra 15. Juli tog Sygdommen igen til med "Hovedvi og Brystsvaghed", saa at der efter et Par Dages Forløb var 600 Syge. Til Lykke for Flaaden havde Sygdommen et hurtigt Forløb.

Barfod havde paavist, at der intet Rendez-vous-Sted var bestemt for Eskadren for Tilfælde af Adskillelse mellem Enhederne. Da Provianteringen af Skibene ikke uden Fare kunde ske i aaben Sø, ikke heller ved Bornholm eller Rygen, foreslog han 27. Maj Køgebugt, hvor Forsyningen med Levnetsmidler og andre Fornødenheder lettest og hurtigst kunde finde Sted. Dette faldt dog Admiralitetet for Brystet, da Eskadren ved Afsejlingen til Køgebugt - omend kun for 3-4 Dage - vilde maatte unddrage sig sin Hovedopgave: Transportens Forhindring. Allerhøjest kunde det tænkes, at Barfod under en Søndenvind kunde begive sig til Køgebugt, men naar en anden Vind saa blæste, maatte han straks tilbage for at holde Øje med Fjenden.

Tilstanden i Eskadren nødvendiggjorde imidlertid snart, at Barfod ikke blindt kunde adlyde. Kostpengene til Officererne udeblev, og Viceadmiralen maatte give et større Forskud af Eskadrens Penge. Vejrforholdene havde hindret Indtagelsen af Vand ved Bornholm, og Forsyningen strakte da kun til for en Uges Tid. Imedens laa Før-

selsskibene paa tredie Uge i Køgebugt uden at blive lossede. Barfod trøstede sig med, at den for ham selv gunstige vestlige og sydlige Vind vilde hindre Svenskerne i at komme ud fra Carlsrona for at udføre deres Transportplaner og lod Eskadren styre mod Køgebugt, hvor den ankrede 7. Juli.

Provanteringen gik hurtigt for sig, og Soldaterne blev afløst af friske Folk, men der blev ikke Tid til Hvile, trods den kunde være vel fornøden. Der blev arbejdet ihærdigt ombord: I Løbet af de 100 Dage, Barfod havde selvstændig Kommando, blev der "skiftet" 53 Gange, naar Eskadren gik over Stag, og den ankrede op 27 Gange.

Den 9. Juli befalede Admiralitetet, at Barfod ikke blot skulde detachere "Svenske Ørnen" til Grønsund, men også uopholdelig afsende "Delmenhorst" under Schoutbynacht Trojel, der fra nu af skulde føre Kommando i Nordsøen. Til styrkelse af Eskadren sendtes Barfod "Lolland" og "Printz Wilhelm", og disse Skibe naaede frem d. 24. Juli. Skønt "Lovise"s Bovspryd var brækket, turde Barfod ikke lade det hjemgaa til Reparation for ikke at formindske sine Skibes Tal. Senere skulde "Frederik IV" støde til ham.

9. Juli fik Barfod Ordre til at krydse mellem Ystad og Pomern for at dække Sehesteds Ekspedition, men dog holde vaagent Øje med de svenske Transporter. Sehested ventede at ville sejle i Dagene om 17-18. Juli med sin Eskadre af mindre Skibe, armerede Pramme og Brandere, som skulde medvirke ved Stralsunds Belejring. Endnu 23. og 24. Juli krydsede Barfod Syd paa indtil Jasmund, men maatte derpaa ankre ved Møn.

D. 27. om Morgenen kom Sehested i Sigte, staaende ud fra Grønsund med sin Division, og begge Eskadrer sejlede Syd paa og kom til Ankers et Par Mil fra Jasmund. Barfod fik Ordre (af 28. Juli) til at eskortere Sehesteds Skibe til Nydyb, holde ham Ryggen fri, sørge for at vedligeholde Forbindelsen med Sjælland.

Sehested maatte losse sit største Skib, "Ditmarsken", for at faa det til at flyde over det grundede Farvand, men medens han trængte videre frem mod sit Maal med sine smaa og delvis fladbundede Fartøjer, holdt Barfod sine Skibe i Beredskab efter sin Ordre: "Justitia", "Havfruen", "Ebenetzer", "Lovise", "Beskiærmeren", "Jylland", "Printz Christian", "Lolland", "Svanen", "Christian IV", "Island", "Printz Wilhelm", "Nældebladet", "Tumleren", "Ørnen", "Højenhald" og "Sorte Hans" og "St. Markus" med ialt 5604 Mand (deraf 177 syge og 48 døde).

Fra Barfods Eskadre sendtes 6 armerede Chalupper til Hjælp ved Angrebet; paa disse Fartøjer blev nogle faa dræbte eller saarede, men Sehested maatte udkæmpe sin Sejr alene. Da dette var sket, stod Barfod straks 6. August ud paa Kryds, men kom allerede to Dage efter igen til Jasmund. D. 8. August fik han Ordre om at afsende "Christian IV" og "Nældebladet" uden Forsømmelse til Nord-søen. Kongen indskærpede, at al Transport mellem Gøteborg og Bremen maatte hindres.

Gyldenløve meldte sin snarlige Ankomst med 4 Skibe, der havde ligget sejlklar, men hindredes af Modvind. Mangelen paa Mandskab var "fast utrolig". Inden han naaede Eskadren, maatte denne den 11. August forlade Jasmund for at forny sin Vandforsyning, der true-de med at slippe op. Næste Dag laa den i Stevns Huk. Eskadren havde da 360 syge, hvoraf 192 var "bortsendte", og 51 døde.

Lørdag d. 13. August Kl. 9 naaede Gyldenløve til Stevns Huk med "Elefanten", "Frederik IV", "Venden" og "Sofie Hedvig", der var afsejlede fra København den samme Morgen. Barfods Eskadre saluterede, og ved Middag overtog Gyldenløve Kommandoen over den samlede Flaade og lod hejse Generalflaget paa "Elefanten".

Det var i alt væsentligt gaaet Barfod godt, saalænge han havde ført selvstændig Kommando. I hvert Fald havde han undgaaet større Uheld, og han varetog sit Hværv uden at nogen bebrejdede ham noget, - men det skulde snart blive anderledes.

Han blev sat som Admiral for Flaadens Avantgarde, der bestod af Orlogsskibene "Sofie Hedvig" (76 Kan.), "Frederik IV" (110), "Lolland", "Jylland", "Justitia" og "Fyen" samt "Printz Wilhelm", Fregatterne "Søridderen" (28) og "Løvendals Galej" (20), som førtes af Ljt. Peter Wessel, og Branderen "St. Marcus". Hele Flaaden bestod af 16 Orlogsskibe, 6 mindre fregatter og 3 Brandere.

D. 17. August lettede Flaaden fra Køgebugt og ankrede ved Møen. Næste Dag kom Transportflaaden med Artilleriet, der skulde bruges ved Stralsunds Belejring, fra Grønsund; den bestod af 160 Sejlere, hvoraf de fleste dog kun var af ringe Drægtighed. Straks lettede hele Flaaden og kom nogle Dage efter til Rygens Farvand, hvor Transporten løb ind i Nydyb, en stor Bugt på Øens Sydøstkyst.

Medens Flaaden laa ved Jasmund, fik den Besøg af Zsar Peter den Store d. 22. August. Alle Flagmænd hejste deres Flag og Vimp-ler til Ære for ham, og alle Skibe saluterede med 27 Skud. Paa "Elefanten" strøg Gyldenløve sit Generalflag for ham, der nominelt var Øverstbefalende over den danske Flaade. Han beværtedes med

et Festmaaltid, ved hvilket Barfod ogsaa var til Stede. "Justitia" havde gjort klart Skib for at modtage den høie Gæst, som var der ombord en times Tid om Formiddagen d. 24. August og modtoges med Saluter paa 6 Gange 9 Skud. Da Zsaren senere paa "Havfruen" forlod Flaaden og sejlede til Nydyb, lød der atter en vældig Salut fra alle Skibene. Han havde ogsaa besøgt "Frederik IV" og "Lolland", hvor han overnattede.

D. 26. August sejlede Flaaden til Bornholm, hvor der 3. September kom Efterretning fra Admiralitetet om, at det nu vilde blive Alvor med den svenske Transportflaade, der skulde undsætte General Stenbock. Hammershus gav 4. September Signal ved Kanonskud, at Fjenden var i Nærheden.

Den svenske Flaade bestod af 27 Sejlere, deraf 24 Linieskibe, under Admiral Wachtmeister, og den var over 1/3 større end den danske. Inden sin Afrejse havde Gyldenløve forespurgt, hvorledes han skulde forholde sig overfor en overlegen Fjende, og Kongen havde bestemt, at den danske Flaade ikke skulde indlede Kamp med mindre Fjenden kun var uvæsentlig stærkere. Var Overmagten for stor, skulde Gyldenløve med Flaaden først og fremmest dække Kongens Lande.

I Henhold hertil lod Gyldenløve Kursen sætte Nord paa, forfulgt af Fjenden med alt hvad trække kunde. "Tumleren", der ikke kunde vinde med, blev angrebet af to svenske Skibe, og Barfod belavede sig paa at bringe dem Hjælp, men to andre danske kom først op, og de Svenske lod "Tumleren" fare.

Næste Dag naaede den danske Flaade forbi Falsterbo, men maatte derpaa bugseres af Chaloupper Dragør Tønde forbi, hvor den kastede Anker efterat de Svenske var ankret op paa "Bugten". D. 6. September nærmede Svensken sig, og de Danske maatte varpe mere Nord paa mellem Dragør og Saltholm, hvor 8 Orlogsskibe dannede en tæt sluttet Linie tværs over Farvandet, medens de andre varpede nordligere. Svenskerne var kun en Mil fra den danske Linie, hvis armerede Chaloupper forrettede Brandvagt.

D. 7. September begyndte den svenske Flaade at trække sig Sydligere; i Løbet af et Døgn havde den fjærnet sig 4 Mil, og ved Solnedgang d. 8. kunde man kun se Toppen af de agterste Skibe. Wachtmeisters Hovedhærv var at bringe den store Transport af Soldater, Ammunition og Provisioner til Rygen, hvor til han naaede d. 25. September.

Eskadren i Nordsøen, der talte 5 Orlogsskibe og 6 mindre Fregatter, var kaldt tilbage fra Nordsøen og kom under Trojel d. 12-14. September til Sundet. Disse og enkelte andre Skibe bragte Flaaden op til 22 Orlogsskibe, 6 Fregatter og 3 Brandere med tilsammen 1662 Kanoner, og Kongen befalede 20. September, at Flaaden skulde tage Kampen op med Fjenden. Den gik under Sejl og naaede 27. September udfor Møen, hvor man observerede den svenske Flaade forud i Læ; den var nu 26 Sejlere stærk.

Næste Dag, d. 28., laa Fjenden i Læ 2 Mil mod Øst i Nærheden af Tornebusk (en Ø ved Nordvestkysten af Rygen). Han lettede straks, formerede Linie og drog sig Nord paa; Gyldenløve fulgte efter, ogsaa i Linie, og beholdt Luven. Vinden var Mærsejlskuling fra Nordvest, men Kl. 5 blæste den fra Sydvest. Den svenske Flaade vendte netop da og stod Syd paa. Gyldenløve fulgte den stadig, og Kl. 10 1/2 var Fjenden 3/4 Mil Øst for ham.

Det var denne Dag, at Barfod, som dannede Avantgarden, skal have været for langsom i sine Bevægelser.

D. 29. September var Gyldenløve efter yderlig Krydsning kommet Witmund saa nær, at han kunde sende sine mindre Krydsere mod Transportflaaden, der ikke var færdig med at losse. Vinden var Sydvest. Den svenske Flaade, som nu laa Nord for Rygen, kom i Læ af Landgangsstedet, kunde ikke naa op uden at krydse og drev endda mere i Læ. Wachtmeister havde givet Ordre til, at Transportflaaden skulde lette og slutte sig til ham, men dels var Losningen i fuld Gang, dels var en Del af Besætningen i Land.

De 4 danske Fregatter "Raa", "Søridderen", "Ørnen" og "Løvendals Galej", en Snau og en del armerede Chaloupper ryddede op i Transportflaaden, der hurtigt kom i vild Uorden. Op mod Halvdelen blev erobret, sat paa Land eller brændt, og kun et halvt Hundrede af Fartøjerne lykkedes det at flygte til den svenske Admiral, nogle endda paa maa og faa videre i Retning af de svenske Havne. Wachtmeister maatte se til i Uvirksomhed.

Endnu d. 30. beholdt Gyldenløve Luven. Den svenske Flaade lettede og stod Nordost i med Vinden, fulgt i nogen Afstand af den danske Flaade, der havde draget de detacherede Fregatter til sig igen. Arrieregarden under Viceadmiral Raben vekslede Skud med nogle svenske Skibe. "Løvendals Galej", som pressede for haardt paa, kom i Kamp, mistede Fokkemasten og maatte trække sig tilbage.

(fortsættes)