

Marinehistorisk Tidsskrift

APRIL 1977

10. ÅRGANG

NR. 2



MARINEHISTORISK TIDDSKRIFT
april 1977, 10. årg. Nr. 2

Udgives af
Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands
Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner

Redaktion og ekspedition:
Cang.mag. Hans Chr. Bjerg
Jellerød Have 117
2980 Kokkedal, 02-86 18 28

Udsendes
4 gange om året til medlemmerne af de tre udgivende selskaber

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

Eftertryk
med kildeangivelse tilladt

Forsiden forestiller den ene side af den medalje, som blev præget i anledning af Niels Juels sejr i Køge Bugt 1. juli 1677. Den latinske indskrift kan oversættes til "Således dæmpes uroligheder i Østersøen."

På dette sted meddeltes i det forrige nr., at nr. 4 i 9. årg. (1976) blev udskudt.

På grund af flere henvendelser skal det præciseres, at denne meddelelse betyder, at der ikke kommer noget nr. 4/1976, men at de sider, som skulle have udgjort dette nummer fordeles på de 4 numre i 10. indeværende årgang.

På given foranledning skal der gøres opmærksom på, at Marinehistorisk Tidsskrift udsendes til medlemmerne af Marinehistorisk Selskab, Fregatten Jyllands Venner samt Orlogsmuseets Venner og som følge deraf indeholder meddelelser til disse fra de respektive bestyrelser. Der er udtrykkeligt anført hvilke selskabs medlemmer meddelelsen gælder. Således har naturligvis kun det pågældende selskabs medlemmer adgang til evt. arrangementer, som selskabet indbyder til, medmindre andet er anført.

Hans Chr. Bjerg

MARINEHISTORISK SELSKAB

afholder ordinær generalforsamling mandag den 2. maj 1977 kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden O. Vandet 62 B, København K. Dagsorden iflg. lovene. I forbindelse med generalforsamlingen vil blive vist en film om Sømagt under 1. og 2. verdenskrig.

Efter mødet vil der blive serveret 3 stk. smørrebrødssnitter, øl og kaffe for 25 kr. (incl. servering). Tilmelding til spisningen må ske senest torsdag den 28. april til sekretær J.H. Barfod, 02-87 22 54 eller til Hans Chr. Bjerg, 02-86 18 28.

Styrelsen

FREGATTEN JYLLANDS VENNER

Kort referat af den ordinære generalforsamling i selskabet mandag den 28. marts 1977.

Der skal gøres opmærksom på, at referatet eksisterer i en stenografisk udgave, som i tvivlsspørgsmål vil kunne stilles til rådighed.

Dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Formandens beretning
- 3) Regnskabet forelæggelse og godkendelse
- 4) Valg af medlemmer til bestyrelsen
- 5) Valg af revisor
- 6) Evt.

ad 1) Som dirigent valgtes ekspeditionssekretær, cand. jur. Troels Larsen.
ad 2) Formanden meddelte indledningsvis, at medlemstallet i det forløbne år var steget fra 325 til 450. Stigningen skyldtes for en stor dels vedkommende det lancerede propagandafremstød gennem såkaldte IRMA-idepose (omtalt i MHT 1/1977). I forhold til 1975 var besøgstallet på fregatten steget ca. 8.000 til ca. 60.000 i 1976. Entreindtægten havde i 1976 været 232.000 kr. og souvenirsalget ca. 60.000 kr. Derefter fortsatte formanden:

Provenuet fra driften samt det fra finansloven fremkomne beløb på 20.000 kroner har været anvendt til aflønning af kustode, skibstømrer og anden medhjælp samt til forskellige sikringsforanstaltninger, såsom etablering af nødudgang i stævnen med lejder og landgangsarrangement, til nødbelysning, tyveriforsikring, alarmanlæg og endvidere til anskaffelse af souvenirgenstande. Med et mindre resterende overskud - cirka 55.000 kroner - er det glædeligt at konstatere, at fregattens drift faktisk kan hvile i

sig selv med mulighed for afholdelse af mindre vedligeholdelsesudgifter. Det vil ses, at større egentlige restaureringsarbejder ikke kan klares over driften, men må ske ved særlige tilskud udefra. I denne forbindelse vil jeg anføre, at der ved Ebeltoft kommune henstår en gave på 25.000 kroner fra Jyllandspostens fond, og de er bestemt anvendt som tilskud til den kommende restaurering af Galionsfiguren. Af særlige arbejder ombord kan nævnes, at der udover de omtalte sikringsarbejder med tilskud fra beskæftigelsesmidler er foretaget fjernelse af tagdækningen over agterskibet, efter at poopens dæk er blevet istandsat, og der er etableret vandafløb fra dækket, der er etableret gelænder samt adgangsforhold til dækket. Om fregattens fysiske tilstand og flydeevne skal det siges, at der ikke er konstateret nogen forringelse.

Dernæst er der spørgsmålet om fregattens administrative forhold, der jo nok så væsentligt påkalder interesse, og som er blevet aktualiseret på særegen måde ved Ebeltoft kommunes aktivitet i juni/juli måned 1976. Om denne aktivitet, de administrative forholds forhistorie og det indtil medio januar 1977 i sagen passerede vil jeg tillade mig at henvise til redegørelsen i Marienhistorisk Tidsskrift nr. 1, som blev udsendt i februar måned 1977, og som desværre indeholder enkelte trykfejl, hvoraf navnlig to er meningsforstyrende, nemlig side 10, 3. linie f.o., hvor "1954" selvfølgelig skal være "1934", samt side 16, 2. linie i afsnittet, der begynder "I august 1976", hvor ordet "forløb" skal være "forlød" - det var rygterne om disse penge, der var til rådighed. Andre trykfejl kan næppe virke meningsforstyrende.

Det fremgår vist klart af redegørelsen, at hovedlinien i bestyrelsens kampagne - og her håber bestyrelsen selvfølgelig at være i samklang med selskabets medlemmer eller dog i hvert fald med majoriteten - er den, at når såvel den egentlige ejer - forsvarsministeriet - som kulturministeriet, der har givet udtryk for, at det musealt henregner fregatten under sit interesseområde, intet har imod, at fregatten permanent placeres i Ebeltoft, så må selskabet acceptere denne placering, så meget mere som vi stadig har hævdet, at for os er vor stræben en bevarelse af fregatten, uanset hvor den placeres. Men når ejendomsretten og dispo-

sitionsretten agtes overgivet til Ebeltoft, så må det være selskabets rettighed på fællesudvalgets vegne - i kraft af de udvalget tidligere givne beføjelser - at drage omsorg for, at overdragelsesbetingelserne bliver i fregattens favør, og at dens skæbne ikke overlades til en kommunes - efter det hidtil foreliggende - vilkårlige behandling og ganske svævende økonomiske forvaltning.

Et gode har Ebeltoft så smukt iværksatte aktion medført, og det er, at der vinteren igennem har været talrige avisartikler, som har bragt fregatsagen frem i lyset. En del har været positive for vor sag, og dem er vi selvfølgelig meget glade for. Nogle har bevæget sig omkring urealistiske drømme med vajende faner osv., eller de har været direkte negative, og andre igen har berømmet Ebeltofts strålende indsats og offervilje for fregatten - den, vi kender som O - men artiklernes indhold afhænger selvfølgelig af forfatterens indsigt i sagens reelle forhold og i de kilder, journalisterne benytter, og de interesser, som de betjener. Men som sagt, alt i alt er fregatsagen blevet bragt frem i offentligheden. Det har været umuligt at tage til genmæle mod mange fejlagtige og forvredne udlægninger, men til gengæld har der i fortsættelse af de i tidsskriftet omtalte aktioner været arbejdet intenst på sagsbehandlingsområder i ministerierne. Det vil føre lidt for vidt her at gå i detaljer med alle de henvendelser og skrivelser, der har været foretaget, men summarisk kan det siges, at der har været benyttet skriftlige argumenter, personlige henvendelser, udnyttelse af private bekendtskaber, indhentning af støtte fra større kredse blandt betydende personligheder og på det sidste tilstilling af sagsakter med argumentation til de enkelte medlemmer af det nye finansudvalg og endelig til hver enkelt af samtlige folketingsmedlemmer. Et par gange har sagen været nær sin afgørelse i finansudvalget på de af forsvarsministeren og Ebeltoft aftalte betingelser, men ved en forstærket sidste øjebliks indsats er det lykkedes at få forhandlingerne forlænget, en gang på basis af finansudvalgets ønske om samråd med ministeren og en anden gang, som det måske vil være bekendt, ved en folketingsmands indgriben. Hvis det har interesse, kan jeg vende tilbage til disse ting senere hen og tage et par af de væsentligste, men for ikke at spille tiden for meget vil jeg vente med at læse dem op, indtil der fremsættes ønske om at høre nærmere om de i sagen foreliggende særlige aktstykker.

I dette hektiske spil har bestyrelsens bestræbelser fået en uvurderlig støtte ved viceadmiralens personlige indsats for sagen og dens behandling i det ministerielle område. Endvidere bør nævnes udefra kommende initiativ, som har givet sig tilkende gennem avisartikler og skrivelser til myndigheder, og blandt de seneste skrivelser kan nævnes nationalmuseets skarpe afstandtagen i en skrivelse til kulturministeriet af 11. marts 1977 fra forsvarsministerens udlægning for finansudvalget af tidligere af museet afgivne udsagn for museets stilling til sagen og dens behandling, og jeg vil godt fra slutfasen af denne skrivelse tillade mig at citere: "Da de af forsvarsministeriets foreslåede betingelser for fregattens overdragelse til Ebeltoft kommune således efter nationalmuseets opfattelse ikke sikrer, at de betydelige beskæftigelsesmidler, der er afsat til fregatten, anvendes mest hensigtsmæssigt, og da man finder, at vilkårene for planlægningen af fregattens fremtid primært bør fastlægges af landets antikvariske myndigheder, der nu efter valget er samlet under én minister, skal nationalmuseet anmode kulturministeriet om at indstille til finansudvalget, at der ikke træffes afgørelse i sagen, før denne har været behandlet af de antikvariske myndigheder under kultur- og miljøministeriet i lyset af den nu foreliggende situation."

Det er altså nationalmuseets klare stillingtagen til sagen, som den har udviklet sig, efter det er påvist, at deres udtalelser gentagne gange er blevet viderebragt af ministeren til finansudvalget på en fra den oprindelige form afvigende måde, for at sige det på en pæn måde.

Et par indslag, som har givet anledning til en del avisomtale, vil jeg gerne nævne, fordi det har givet anledning til mange misforståelser, og jeg vil gerne bringe sagerne ind i deres rette proportion.

På et tidspunkt forlød det, at der af kommende beskæftigelsesmidler var afsat 2 mill. kroner til fregatten. De skulle være indeholdt i et forslag om et samlet beløb på 40 mill. kroner til gamle bygningers bevarelse og være medtaget efter forslag fra kristeligt folkeparti. Efter avisreferaterne skulle en sådan bevilling imidlertid ikke foreligge, og det er ikke helt lykkedes at få udrett trådene i dette spørgsmål.

Lørdag den 6. marts var jeg i Ebeltoft i anden anledning og havde der anledning til at møde borgmesteren. Selvfølgelig drøftede vi fregatten, og jeg prøvede at klarlægge for ham vort synspunkt: at fregatten udmærket kunne forblive i Ebeltoft, men at den formelt burde henhøre under et ministerium som statseje, samt at restaureringsarbejdet burde ledes af nationalmuseets sagkyndige. Naturligvis fandt synspunkterne ikke gehør. Ebeltoft vil eje fregatten og frit kunne råde over den og ikke lade sig påvirke eller rådgive af nogen uden for Ebeltoft stående. Man vil godt arbejde videre i det, der hedder "samråd med nationalmuseet", men "i samråd med" betyder ikke, at de hverken vil rette sig efter eller høre efter, hvad der bliver sagt fra sagkyndig side.

To dage senere, mandag den 8. marts, beordrede borgmesteren vores tømmer til at møde og åbne fregatten for ham og nogle folk fra fjernsynet, som skulle tilrettelægge en udsendelse. At borgmesteren havde foranstaltet en sådan udsendelse til at foregå onsdag den 10. marts, omtalte han ikke over for mig om lørdagen. Udsendelsen skulle være det store show, idet borgmesteren via sine politiske kanaler forment, at finansudvalget om onsdagen ville godtage fregattens overdragelse til Ebeltoft. Der var tilsyneladende lagt op til, at skolebørn i massevis skulle møde op på kajen og overvære begivenheden. Viceborgmesteren er jo overlærer.

Imidlertid var det mellem selskabet og Holmen allerede i efteråret planlagt, at museumsgenstandene ombord skulle hjemtages for eftersyn i løbet af foråret, og det skulle gøres så betids, at de kunne blive klargjort til fornyet udstilling inden sæsonens åbning ved påsketid. Indpasset i Holmens øvrige virksomhed var hjemtagningen tilrettelagt netop den 10. marts. Dette erfarede borgmesteren ved planlægningen af overdragelsesceremonien, og så fik han meget travlt med at henvende sig til ministeriet. Dette medførte to ting: dels det uhyrlige, at forsvarsministeren hovedkulds greb ind i Søværnets museumsmyndigheders dispositioner og beordrede, at intet måtte fjernes fra fregatten, men tillige bevirkede det, at en kontorchef i forsvarsministeriet beordrede borgmesteren til at afholde sig fra enhver omtale af overdragelsen, da sagen ikke var afgjort. Der var mange telefoner, der glødede om tirsdagen og langt hen på natten til onsdag.

Nuvel, resultatet blev, at Rust, returnerede onsdag uden grej, og der kom i TV-Aktuelt en meget mat 3 minutters udsendelse, der viste batteridækket med kanoner, og som ellers kun indeholdt et kort interview på kajen med borgmesteren og generalkonsul Wismer. Det var Radioen, der havde tilsagt generalkonsulen, som jo netop var i vinden i de dage på grund af sine avisartikler om fregatten. Derimod var der intet bekendtgjort for støtteselskaberne. Borgmesteren udtalte med stor fortrøstning, at der forventedes millioner til istandsættelse af fregatten, men trods flere spørgsmål fra interviewererne kunne han ikke aflokkes en udtalelse om, hvad Ebeltoft ville yde. I nogle stedlige aviser blev borgmesterens fadæse hoverende konverteret til et nederlag for Søværnets lumskelige anslag for at fjerne fregattens inventar, som var blevet forhindret ved den brave borgmesters indsats. En nærmere forklaring på de forventede millioner er ikke fremkommet, men det er måske de meget før omtalte beskæftigelsesmidler, der spøger. Jeg omtaler denne affære for at give et indtryk af den adfærd og forhandlingsmentalitet, vi møder hos såvel minister som borgmester.

Sluttelig skal jeg resumere, at sagsbehandlingens stade, efter at en afgørelse i finansudvalget gentagne gange er blevet udsat, nu er den, at overdragelsen til Ebeltoft er stillet i bero, og sagen skal behandles i et folketingsudvalg, formentlig lige efter påske. Dette er foranlediget af 6 medlemmer af kristeligt folkeparti, og folketinget opfordrer nu regeringen til at lade fregatten Jylland forblive i statseje og sikre de nødvendige midler til en snarlig doksætning. Der er så en længere begrundelse med en redegørelse for vilkårene. Jeg kan sige, at argumenterne til støtte for kristeligt folkepartis opfordring selvfølgelig er tilflydt dem gennem de forskellige papirer, som bestyrelsen har tilstillet folketingsmændene i finansudvalget.

Bestyrelsen vil selvfølgelig søge, så vidt det er muligt, at fortsætte bestræbelserne på at få indflydelse på fregattens fremtidige vilkår. De hovedlinier, hvorefter bestyrelsen hidtil har handlet, og som stadig vil blive fulgt, såfremt i øvrigt medlemmerne giver tilslutning dertil, hvad vi selvfølgelig håber, er følgende:

at man kan gå ind for, at Ebeltoft får tilsagn om fregattens forbliven, men

at fregatten formelt må være statseje og overføres til kulturministeriet eller miljøministeriet uden nogen økonomisk forpligtelse for ministeriet,

at en form for en stiftelse under ansvar over for ministeriet driver fregatten som et museum og varetager det videre restaureringsarbejde og vedligeholdelsen, idet man selvfølgelig påregner at kunne få enten fondsmidler dertil eller i sidste instans ministerstøtte, som en af skrivelserne lægger så skarpt op til. Jeg tror, det er nationalmuseets. Ved at have en sådan stiftelse vil det være naturligt, at Ebeltoft er repræsenteret, men ikke med den enerådende status, som borgmesteren ellers stiler efter, og som jeg har redegjort lidt for i tidsskriftet, nr. 1. Endelig

at restaureringsarbejde og vedligeholdelse foregår under nationalmuseets tilsyn og ledelse, og

at beslutning om ophugning beror hos rigsantikvar og ministerium.

Jeg sagde, at dette var hovedlinierne, men der kan selvfølgelig inden for de enkelte punkter være visse divergerende ting, men det er de retningspunkter, som bestyrelsen har og agter at fortsætte arbejdet under.

I forbindelse med formandens beretning havde fhv. generalkonsul N. Wismer ordet. Han slog kraftigt til lyd for, at man fra selskabets side på en helt anden måde end hidtil propaganderede landsdækkende for fregatten og greb dette professionelt an. Han følte sig overbevist om - ud fra sine erfaringer - at det var muligt at rejse en landsstemning for fregatten. Efter indlæg af A. V. Skjødt og H. E. Raun konstaterede dirigenten forsamlingens almindelige tilslutning til formandens beretning, hvorefter denne godkendtes.

ad 3) Fællesudvalgets kasserer, bankbestyrer Udsen, Ebeltoft, orienterede indledningsvis om Fællesudvalgets driftsregnskab. Derefter forelagde sel-

skabets kasserer, H.E. Raun, regnskabet, der havde været gengivet i MHT 1/1977. Regnskabet godkendtes og decharge meddeltes.

ad 4) Kommandør E.V. Jørgensen og kaptajnløjtnant A. Rust Nielsen havde ønsket at udtræde af bestyrelsen. I årets løb havde bestyrelsen suppleret sig med overinspektør Askgaard, hvilket godkendtes af generalforsamlingen. På omvalg var formanden, kommandørkaptajn K. Hertz og politiasistent S.A. Nielsen, Ebeltoft. Begge genvalgte ensstemmigt.

ad 5) Som revisor genvalgte Revisions- og Forvaltningsinstituttet.

ad 6) Under dette punkt omtaltes et brev indsendte til bestyrelsen af hr. Becker Larsen ang. nogle skibskanoner beroende hos Bagsværd Jern- og Metalhandel og som angiveligt skulle stamme fra fregatten Jylland. A.V. Skjødt meddelte, at han i sin tid havde undersøgt kanonerne sammen med museumsinspektør Dedenroth-Schou. Det kunne nu fastslås, at de ikke havde tilhørt fregatten.

HCB

KOMMANDØRKAPTAJN R. STEEN STEENSENS FORFATTERSKAB

1931-1974

Nedenstående bringes en bibliografi over formanden for Marinehistorisk Selskab, kommandørkaptajn R. Steen Steensens publiceringer. En lang række notitser og småopsatser har naturligvis ikke kunne komme med i bibliografien af nedenstående art. Dette ville under alle omstændigheder have været umuligt blot tilnærmelsesvis at gøre en liste over disse ting fra Steensens hånd komplet. Således skal der gøres opmærksom på, at Steensen i gennem en lang årrække månedligt skrev siden "Skibskending" i Hjemmeværnsbladet, hvortil interesserede henvises. Den her gengivne bibliografi gør således ikke krav på at være fuldstændig dækkende, men gengiver hovedværker og -artikler. T.f.S. = Tidsskrift for Søværnen.

Lidt om Krigsskibes Navne, T.f.S. 1931 p. 355 og p. 568.
 Islands Fiskeriinspektion, T.f.S. 1931 p. 522
 Capital Ships, T.f.S. 1933, p. 346 og 395.

- H.M.S. "Shah", T.f.S. 1934 p. 529.
- Færørske Stednavne, Kbh. 1936.
- Skandinavien-Amerika Linjen, T.f.S. 1937 p. 567.
- Panserskibet "Stærkodder", T.f.S. 1939 p. 171.
- Kampen ved Helgoland 9. Maj 1864. Vort Værn nr. 9 1939 p. 171.
- De nye svenske Jagere (Om deres Hjemfærd fra Italien til Sverige), T.f.S. 1940 p. 437.
- Flaadelisternes Veteraner. Et Streiftog gennem de forskellige Flaadekalendere T.f.S. 1941, p. 30 og 49.
- Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar, T.f.s. 1941 p. 157.
- De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940: Pansrede Artilleriskibe, T.f.S. 1941 p. 229 og 261. Krydsertyper, T.f.S. 1941 p. 409. Torpedofartøjer, T.f.S. 1942 p. 218. Mineskibe, T.f.S. 1943, p. 412. Minestrygere, T.f.S. 1943 p. 439. Hangarskibe, T.f.S. 1943, p. 471 og 519; 1944 p. 74, 144, 198 og 397; 1945 p. 33, 268 og 297.
- (sammen med G. Jensen og P. Wolff) Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet paa Nyholm, Frederiksholm og Dokøen gennem 250 Aar 1692-1942, Kbh. 1942.
- Alverdens Krigsskibe, Kbh. 1942.
- Sanna. En Fortælling fra Grønland, Kbh. 1943.
- Hangarskibe, Kbh. 1944.
- Vore nye Skibsnavne, T.f.S. 1945 p. 329.
- Søkrigsvaaben, Kbh. 1946.
- Filmen som militært Undervisningsmiddel, T.f.S. 1946, p. 184.
- Koffardi-Hangarskibe, T.f.S. 1947 p. 47.
- Er Krigsskibes Udrustning med Søluffartøjer forældet? T.f.S. 1947, p. 118.
- Artilleriarmeringen i Jagere og større Torpedofartøjer, T.f.S. 1948 p. 293, 342 og 371; 1949 p. 55 og 89.
- Et Minde fra Slaget i Køge Bugt. Under Dannebrog Hf. IX p. 4 og Hf.X. p. 3, 1948.
- Atombombens fjerde Dimension, T.f.S. 1948 p. 405.
- Det danske Rigsvaaben og Flaadens gamle Skibsnavne, T.f.S. 1949, p. 169.
- Fjernkending - fejlkending, T.f.S. 1949 p. 328.
- Flaadens Skibe, 1950, Kbh. 1959.
- Vor Flaadens Historieskrivning nu og i Fremtiden, T.f.S. 1950 p. 267.
- Vore Orlogsskibes Navne, T.f.S. 1950, p. 369.
- Søofficerskolen gennem 250 Aar 1701-1951, Kbh. 1951.
- Sejlads paa Bittersøen, Kbh. 1952 (privattryk)
- Flaadehaandbøgerne 1952, T.f.S. 1952 p. 63
- Alverdens Krigsskibe, Kbh. 1953.
- Vore Torpedobaade gennem 75 Aar. Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 2 Kbh. 1953 (tidl. offentliggjort i T.f.S. 1953 p. 369.)
- Flaadehaandbøgerne 1953, T.f.S. 1953 p. 129.
- Flaadens Skibe den 29. August 1943 og deres senere Skæbne, T.f.S. 1953 p. 321.
- The SOEMBA Docket, T.f.S. 1956, p. 121.
- Fregatten Falster. Fregatten Falster ved Marokko 1753, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 3, Kbh. 1956, p. 58.

- Den nordlige Søvej, Kbh. 1957 (tidl. offentliggjort i T.f.S. 1954 p. 285, 433 og 481; 1955 p. 21, 49, 97, 145, 199, 241, 273, 321, 369, 417, 465 og 513; 1956 p. 26, 73, 97, 145, 209, 273, 321, 353, 417, 481 og 529.
- De Danske Stræders Spærring i August 1914. De danske Stræder og Øresundstolden, Marinehistorisk Skrift nr. 4, Kbh. 1958 p. 62.
- Kampen under Nordpolen. Fem uger med U.S.S. SCORPION i Polarhavet, Kbh. 1958 (science-fiction-roman).
- Blomstrende Kaktus, Kbh. 1958 (privattryk)
- En rose fra storvezirens have, Kbh. 1959 (privattryk)
- Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59, Kbh. 1960, Marinehistorisk Skrift nr. 5 (tidl. offentliggjort i T.f.S. 1959 p. 425, 489, 537, 585; 1960 p. 18, 81, 177 og 241).
- FLÅDEN gennem 450 år, red. af R. Steen Steensen, G. Honnens de Lichtenberg og M. Friis Møller, Kbh. 1961 (udsendt i 2. og 3. oplag). Afsnittene: Vore kongeskibe p. 253, De lange togter p. 256, Skibe og våben p. 318, Søværnets Flyvetjeneste p. 410, Søværnets Officersskole p. 412, Orlogsmuseet p. 483.
- Orlogsmuseet, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 6, Kbh. 1961.
- ASAVAKIT, Kbh. 1962 (privattryk)
- FLÅDEN, administration, teknik og civile opgaver, Kbh. 1962, afsnittene: Orlogsværftet, Fjernkendingsskolen, hhv. p. 59 og 208.
- Fregatten Jylland, udg. af Nationalmuseet 1961, 2. udg. som Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 9, Kbh. 1965.
- Optakten til The Second War of Independence 1812-1815, T.f.S. 1965 p. 9.
- Vore Panserskibe 1863-1943, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 10, Kbh. 1968. (tidligere offentliggjort i T.f.S. 1965 p. 206, 295, 321, 369, 465 og 497; 1966 p. 129, 207, 233, 281, 429, 477 og 597; 1967 p. 95, 357 og 421; 1968 p. 1 og 73.
- Noget om kleptokrati, Kbh. 1969 (privattryk)
- En mærkedag. Marinehistorisk Tidsskrift 2/1970 p. 36 (Om udrangeringen af det sidste dampdrevne skib i den danske flåde, minelæggeren LINDORMEN)
- Fra Trefoldigheden til Fregatten Jylland, Kbh. 1971
- Vore Krydsere, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 11, Kbh. 1971 (tidligere offentliggjort i T.f.S. 1970 p. 289, 345, 385, 441 og 489; 1971 p. 49, 97, 145, 193).
- De danske kongers skibe, Kbh. 1972
- Danske Orlogsskibe, afsnit i Alle tiders krigsskibe, p. 263-279, Kbh. 1974. Da. Macintyre, Basil W. Bathe og R. Steen Steensen (hele bogen oversat til dansk af R. Steen Steensen)
- Vraget af MONITOR fundet, T.f.S. 1974 p. 159.
- Lidt om tælle kanonporte. Marinehistorisk Tidsskrift 3-4/1974 p. 90.

DEN SLESVIG-HOLSTENSKE MARINE 1848-1851.

af
Gunnar Olsen

Under krigen 1848-51 oprettedes i Hertugdømmerne en mindre marineafdeling, for også på vandet at kunne kæmpe for løsrivelsen fra Danmark. Efter det slesvig-holstenske nederlag i 1851, udleveredes alle de af afdelingen ejede skibe til Danmark, og indgik, med en enkelt undtagelse, for et kortere eller længere åremål i Flådens tal. I det efterfølgende vil blive søgt redegjort for den Slesvig-Holstenske Marines fartøjer og deres skæbne, herunder deres krigsindsats.

Det første materiel man anskaffede, var to tidligere danske orlogsfartøjer, der ved oprørets udbrud 1848 lå i Altona. Det drejede sig om hjuldampskibet KIEL, samt skonnerten ELBEN. Begge fartøjer var oplagt for vinteren.

KIEL var et lille skib på $80\frac{1}{4}$ læster, som var indkøbt i 1824 fra England til brug for Kongen. Skibets byggeår og sted har endnu ikke kunnet spores. Som kongeskib havde KIEL fungeret indtil det afløstes dels af ÆGIR, dels af HEBE. Herefter var det stillet til rådighed for Havnebygningskommissionen i Glücksburg fra 1846, og lå vinteren 1847-48 oplagt i Altona. En tysk kilde siger, at den også var under reparation. I dansk tjeneste havde KIEL ikke været armeret, men blev af slesvig/holstenerne udstyret med 4 stk. korte 18 pdige. kanoner. Besætningen var på 35 mand.

ELBEN, på ca. 70 læster og armeret med 8 stk. 12-pundige kanoner, var bygget til Marinen på Nyholm og søsat 9. november 1831. Den tilbragte hele sin karriere som vagtskib på Elben, og var som sædvanlig oplagt for vinteren i Altona.

Det skal nævnes, at man fra dansk side under våbenstilstanden 1848-49 gjorde et forsøg på at få udleveret de to skibe, men det mislykkedes.

Foruden ovennævnte 2 enheder fik den slesvig/holstenske regering den 11. marts 1849 overdraget 4 rokanonbåde, der var byggede i Kiel efter dansk forbillede. Disse både var lige over 20 m. lange og ca. 4,5 m. brede, be-

regnet til en besætning på 50 mand og skulle armeres med 1-60 pdg. og 1-30 pdg. bombekanon + 4 stykker mindre skyts. Bådene var allerede foråret 1848 bestilt af et Marineudvalg i Kiel. Der var i store dele af de tyske stater i 1848 indsamlet private midler til grundlæggelsen af en fællestysk flåde, og en del af disse penge (ialt ca. 82200 mark) blev overdraget til Marineudvalget i Kiel og skulle bruges til bygning og udrustning af 4 kanonbåde med ialt 8 stk. skyts. Efter overdragelsen til den slesvig/holstenske Marinekommission fik bådene numrene 3, 6, 9 og 12. De to første både blev færdige i løbet af august 48 og de efterfølgende omkring november. Forøvrigt var overdragelsen kun tænkt som et lån, således at bådene egentlig ikke var slesvig/holstensk ejendom.

Endnu en rokanonbåd blev resultatet af privat indsamlingsvirksomhed. Den blev bygget i Rendsburg på bestilling af en kreds af patriotiske, kvinder, der havde sluttet sig sammen i "Frauenverein zur Mitbegründung einer Deutschen Flotte". Det var lykkedes at indsamle noget over 16.000 mark, og man kunne den 26. februar 1849 overrække båden til den slesvig/holstenske flådeafdeling. Båden indgik i skibslisten som KANONENBOOT NR. 11, men kendes desuden under navnet FRAUENVEREIN. Dog er der vist ikke tale om et officielt navn. Type-mæssigt var båden meget lig de 4 i Kiel byggede både.

Det lykkedes ikke for den slesvig/holstenske marine at komme til søs under felttoget 1848, idet våbenstilstanden trådte i kraft den 26. august, men man fortsatte ihærdigt sine bestræbelser på at forøge materiellet, med henblik på de kamphandlinger, som man forudså ville komme det efterfølgende år.

Den slesvig/holstenske regering bestilte i december 48 ialt 7 kanonbåde hos forskellige skibsbyggere, både på øst og vestkysten. De 6 af disse både var rokanonbåde, og fik numrene 2, 4, 5, 6, 7 og 10. I forhold til de i Kiel byggede både var de nye af noget forbedret konstruktion. Dels var de lidt større (lidt over 23 m lange og næsten 5 m brede), dels var de forsynet med fast dæk for og agter, hvad der hjalp betydeligt på besætningens underbringelsesforhold ombord. Armeringen var 2 stk. 60 pdg. bombekanoner, opstillet ef-

ter sædvane for og agter, men på drejeskiver, så man ikke var afhængig af at skulle have en af stævnene i skudretningen. Desuden fandtes 1 a 2 stk. 2 pundige kanoner. Besætningen var på 48 mand. Alle var forsynet med 2 eller 3 master forsynet med luggersejl. Efterhånden som bådene blev søklare, førtes de til Kiel, hvor man foretog installeringen af armeringen. Regeringen havde samtidig med bådene bestilt ialt 40 stk. 60 pdg. bombekanoner hos et firma i Lüttich. Den første sending på 10 stk. ankom til Kiel i slutningen af februar 49.

Den syvende kanonbåd byggedes som dampkanonbåd i Kiel, først under betegnelsen DAMPFKANONBOOT NR. 1, senere EIDER og i sit aktive liv kom den til at hedde VON DER TANN. Båden byggedes på Conradische Werft af egetræ, maskineriet leveredes fra firmaet Schweffel & Howaldt. Armeringen var ligesom de øvrige kanonbåde 2 stk. 60 pdg. bombekanoner + 2 stk. 2 pdg. kan. Maskineriet udviklede 60 HK, svarende til en topfart omkring 6 knob. Fremdrivningsmidlet var en såkaldt Archimedisk skrue (dvs. en skrue uden adskilte blade, omtrent som en snekke). Iflg. en tysk kilde skulle V.d.TANN være det første skib i verden med denne fremdrivningsform. Båden havde desuden 3 master, og var kendetegnet af en meget høj, tynd skorsten. Hvornår V.d.TANN blev færdigbygget er ikke konstateret, men den optræder første gang ved en aktion på Kielerfjorden i juni 1849.

Udover de forannævnte, specielt til krigsbrug, byggede fartøjet anskaffede man også 2 hjuldampskibe og armerede dem til krigsbrug.

Det første af disse anskaffedes allerede 1848, da man den 1. maj købte skibet CHRISTIAN DER ACHTE for 175.000 mark. Dette fartøj der ejedes af M. T. Schmidt, gik indtil krigens begyndelse i postfart mellem Korsør og Kiel. Det var bygget i England 1833 under navnet VULCAN med et maskineri på 180 HK. Af gode grunde kunne man ikke så godt beholde skibets navn, hvorfor det blev ændret til BONIN. Indretningen af fartøjet til krigsbrug blev påbegyndt om efteråret. Det foregik ved et værft i Kiel og Reichs-Marine ministeriet gav januar 1849 tilsagn om at ville betale dels ombygningen til krigsbrug, dels om-

bygningen den modsatte vej efter krigen. Udgifterne til ombygningen beløb sig til ca. 50.000 mark. En del af den til skibet beregnede armering, nemlig 2 stk. 84 pdg. bombekanoner leveredes forøvrigt af det tyske forbund. Der hersker uenighed om BONIN's endelige armering, som dels angives som 1-84 pdg. 1-60 pdg. og 2-30 pdg. kanoner, dels 1-60 pdg. 1-32 pdg. og 2-18 pdg. kanoner, og en version fra maj 49: 2-60 pdg. og 4-30 pdg. kanoner. Endelig giver en fortegnelse i Marineministeriets Arkiv den besked, at man har modtaget 2-30 pd. kanoner fra BONIN, dette stemmer dog meget godt med, at de 2 største kanoner om bord har været tysk ejendom, og derfor ikke er afleveret til Danmark.

BONIN apteredes til en besætning på 80 mand. Ombygningen var tilendebragt i løbet af april, og BONIN højste kommando med lt. Wahrlich som chef. Allerede måneden efter erstattedes han dog af Lieut. II Schau.

Næste dampskib på listen er skibet LÖWE, et mindre bugserfartøj, der ejedes af Joh. Schweffel & Sohn i Kiel, og som ejerne sommeren 49 havde stillet vederlagsfrit til rådighed for den slesvig/holstenske marine, dog mod at få erstattet eventuelle skader. I november samme år købte så marinen skibet for 45.000 mark, dels fordi man havde brug for et fast bugserfartøj, dels for at undgå et salg til København, hvor der havde vist sig en Liebhaber.

Hvor og hvornår LÖWE er bygget vides ikke endnu. Den havde et maskineri, der ydede 84 HK. Længden ved kølen var 106 fod, over stævnene 112 fod. Til krigstjeneste blev den armeret med 1-18 pdg. kuglekanon, opstillet på drejeskive. Forøvrigt en kanon, man havde reddet fra vraget af CHRISTIAN VIII.

I slutningen af listen over fartøjer findes 2 små dampbåde med navnene RENDS-BURG og EIDER, som 1850 låntes eller lejedes for at bruges til bugserhjælp i forbindelse med de slesvig/holstenske kanonbådes optræden på Ejderen. Ingen af de to fartøjer var armeret.

Som sidste fartøj på listen står sejlkutteren TUMMLER, der 1849 byggedes til øvelsesbrug for søkadetter. Det var således, at man den 1. december 1848

havde åbnet en søkadetskole ved Kiel med 28 elever, udplukket blandt 47 ansøgere. Der var i Hertugdømmerne, men også i Tyskland iøvrigt mangel på uddannede søofficerer, og man indså hurtigt nødvendigheden af at udvikle et fast korps af officerer, også med henblik på den kommende tyske rigsflåde. På skolen undervistes der i de forskellige til officersuddannelse hørende fag. Direktionen for skolen var professorernes Scherk og Christiansen, samt en artillerikaptajn Liebe. Ved udgangen af 1849 var man oppe på 42 elever, repræsenterende 12 forskellige tyske stater, flest var der fra Holsten, nemlig 18. Skolen udgav i 1850 en årsberetning for året 1849, som der henvises til, hvis man vil læse nærmere om undervisningen etc. Det Kgl. Bibliotek har et eksemplar, som man kan benytte på læsesalen.

Til kadetternes øvelsessejladser benyttede man dels mindre ro- og sejlbåde, som var tilknyttet skolen, dels var skonnerten ELBEN på korte togter som kadetskib. I 1849 således i månederne juni, juli og august. Sejladsen foregik hovedsagelig i Kielerfjorden eller lige udenfor denne, måske med enkelte afstikere bl. a. til Eckernförde. I september 49 benyttedes en kanonbåd til øvelser, for også at give eleverne kendskab til denne bådtype.

Endelig byggedes altså kutteren TUMMLER, som desværre er meget anonym. Kun besætningens størrelse, samt byggeprisen er kendt, nemlig hhv. 17 mand (hvoraf de 14 var kadetter), og 9425 mark.

For at runde gennemgangen af fartøjerne af, bør nævnes 2 ting. For det første: På en liste over den slesvig/holstenske flådeafdeling, gengivet i bladet The Belgian Shiplover for dec. 1967 er medtaget 7 joller, med numrene 1 til 7, hvoraf 1 skulle være erobret og 1 ødelagt 17.7.49. Disse syv fartøjer ses ikke nævnt særskilt noget andet sted, men da de 7 største kanonbåde alle medførte en jolle og en travalje, er det nærliggende at antage at der er tale om de til kanonbådene hørende joller.

Det andet som fortjener at nævnes er det af den bayerske underofficer Wilh. Bauer konstruerede undervandsfartøj BRANDTAUCHER. Det lykkedes Bauer at gøre s/h myndigheder interesserede i fartøjet, og de skaffede ham penge til

at bygge det for. Fartøjet kom dog ikke længere end til prøvestadiet før det sank under en dykning udfor Kiel den 1. februar 1851. For nærmere detaljer om dette fartøj, som altså kunne være blevet en del af den s/h flåde, henvises til kkpt. Steensens bog om vore undervandsbåde, hvor det er omtalt med illustrationer på siderne 24-31. Forøvrigt blev fartøjet hævet i 1887, og befinder sig nu i Rostock.

I det efterfølgende vil kort blive gennemgået nogle af de operationer og episoder, hvori den s/h marines fartøjer tog del.

Som tidligere nævnt nåede man altså den første krigssommer ikke inden våbenstilstanden at stille nogen marinestyrke på benene. Og på trods af, at der arbejdedes på fuld kraft hele vinteren var man stadig ikke færdig, da fjendtlighederne igen brød ud i beg. af april 49. Heller ikke kystbefæstningen ved Kiel var helt udbygget, og da danske fartøjer viste sig udfor Kielerfjorden, slæbte man de endnu ikke færdige både i sikkerhed i den Slesvig-Holstenske kanal.

Endelig var man i løbet af april ved at være klar, og i midten af denne måned blev 4 af kanonbådene (nr. 4, 7, 10 og 11) beordret til vestkysten med det formål, dels at beskytte kysten, dels at befri de nærliggende øer, som siden 1848 havde været besat af danske tropper. I slutningen af maj forstærkedes styrken yderligere med Kanonbåd nr. 5, H/S KIEL var tilknyttet flotillen som bugser- og kommandoskib. De danske styrker opgav uden væsentlig modstand de sydligste af de besatte øer, idet man som de sidste, den 3. maj, evakuerede Sild. Hertil skal nævnes, at Danmark ikke ved øerne havde nogen egnet flådestyrke stationeret. Udover de større skibe i vesterhavseskadren, som var for uhåndterlige og dybgående i de smalle farvande ved øerne, bestod styrken kun af et antal rekvirerede jagter og toldkrydsere. På deres fremrykning erobrede de s/h fartøjer den 30. april den danske skonnert MARY OG METTA på rejse til Island, samt en jagt. Ved Sild overraskede man en engelsk skonnert midt under losningsarbejdet med danske forsyninger, så den måtte kaste los og flygte over hals og hoved. Slesvig-Holstenerne erobrede ved

besættelsen af øerne 1-18 pdg. kanon + en del andet udstyr og forsyninger (bla. ca. 1000 tons stenkul). Fra dansk side blev der ikke i 1849 gjort noget forsøg på igen at sætte sig i besiddelse af øerne.

På østkysten, hvor resten af den s/h styrke var stationeret, skal vi frem til begyndelsen af maj, før det første sammenstød med danske fartøjer fandt sted. Der forekom 2 episoder, og i begge var dampskibet BONIN indblandet. Det havde den 9. maj udvekslet skud med de danske fartøjer og gik den 11. maj med 5 kanonbåde på slæb ud fra Kielerfjorden med kurs mod en dansk styrke bestående af hjuldamperen HEKLA, fregatten HAVFRUEN og briggen ØRNEN, som befandt sig ca. $3\frac{1}{2}$ mil fra Bülk. Det udspandt sig en flere timer lang ildkamp inden de s/h fartøjer igen trak sig tilbage mod Kiel. Kampen var resultatløs fra begge sider.

Den 3. juni kl. 0400 afsendtes BONIN på et øvelses- og recognosceringstogt til Eckernförde, med planlagt tilbagekomst til Kielerfjorden den 4. om morgenen. For at sikre tilbagekomsten stationeredes 6 kanonbåde + LÖWE ved Bülk, da man havde forudset at afskæringsforsøg fra de danske blokadefartøjers side. De danske fartøjer (Linieskibet SKJOLD og fregatten FREYA udfor Eckernförde fjord, samt HEKLA, der havde taget station tæt ved Kiel) havde netop planlagt en sådan aktion. Da BONIN kom til syne, angreb HEKLA kanonfartøjerne, og der udviklede sig en livlig kamp alt imedens BONIN forcerede i sine bestræbelser på at komme til assistance. Inden BONIN nåede frem til kamppladsen, havde HEKLA imidlertid trukket sig tilbage.

For at bevogte munden af floden Slien, afgik den 18. juni kanonbådene nr. 2 og 8, under kommando af lt. Köhler fra Kielerfjorden. Ved midnatstid den følgende dag sendtes BONIN og v.d. TANN (der her optræder for første gang) ad samme rute for at kontrollere om bådene var nået sikkert frem, samt evt. yde assistance, hvis det skulle vise sig nødvendigt. Noget bagefter fulgte dampskibet LÖWE (på dette tidspunkt endnu ubevæbnet) med kanonbådene 3, 6, 9 og 12 på slæb. Ca. 4 mil fra Bülk opdagedes linieskibet SKJOLD liggende for anker. Man angreb straks og SKJOLD gik under sejl. Fregatten FREYA, der lå

udfor Slimundingen, gik til assistance for SKJOLD og de s/h fartøjer afbrød angrebet og sejlede tilbage til Kielerfjorden.

De ved Slien stationerede kanonbåde blev 12 juli angrebet af FREYA, som imidlertid måtte afbryde og trække sig ud til søs da vinden løjede af.

Under vindstille den 17. juli gik de s/h både igen ud, dog uden BONIN, som om formiddagen havde ledsaget ELBE til Eckernförde. Igen var det SKJOLD, der måtte holde for. SKJOLD lå for anker med dampskibet EJDAREN på siden. De s/h styrker håbede at kunne manøvrere således, at SKJOLD blev adskilt fra dampskibet og derved mistede sin mobilitet. Det lykkedes imidlertid for SKJOLD og EJDAREN at manøvrere på en sådan måde, at linieskibet hele tiden lå i oprørernes skudlinie, samtidig med at man hele tiden bugserede SKJOLD udefter. Fra s/h side opgav man efterhånden kampen. Dels var alle bådene ramt i forskellig grad, dels havde man altså ikke held til at isolere linieskibet. BONIN var i mellemtiden kommet til, men for sent til at deltage i kampen. Ingen af de s/h fartøjer var alvorligt skadede, men man mistede 2 joller, der var på slæb. Den ene sank, den anden blev taget af danskerne.

Denne aktion blev den sidste til søs i 1849, 24. juli trådte våbenstilstanden i kraft. Resten af året foretoges kun i mindre omfang sejlads, bortset fra de tidligere nævnte øvelsesture for kadetterne, og i løbet af efteråret 49 hjemsendtes størsteparten af mandskabet på halv sold, med besked på at møde igen 1.3.50.

Man havde også tænkt på fartøjernes vedligeholdelse og var gået i gang med at anlægge et værft ved Ellerbeck på østsiden af Kielerfjorden. Den 24. januar 1850 var man så langt fremme med arbejdet at Kanonbåd nr. 8, som den første kunne hales på bedding. Efter den fulgte de øvrige kanonbåde med ca. en uges mellemrum.

Da krigen igen brød ud den 2. juli 1850 stod Slesvig-Holsten alene. Preussen havde sluttet separatfred med Danmark, men på trods heraf var man i Hertugdømmerne parat til at tage kampen op.

Marinestyrken var fordelt med dampskibet KIEL og 3 kanonbåde på vestkysten under kommando af Auxiliærløjtnant Kjær. De øvrige fartøjer var på østkysten, med v.d. TANN stationeret ved Neustads, de øvrige ved Kiel.

Danmark startede felttoget med at besætte Fehmern den 17. juli uden at møde modstand. Først den 19. dukkede kanonbådene nr. 2 og 5 op i et forsøg på at lokke de danske styrker til kamp, og evt. trække dem hen under strandbatterierne ved Heiligenhafen. Opgaven mislykkedes dog, dels fordi danskerne gik forsigtigt til sagen, dels fordi kanonbåd nr. 5 havde det uheld, at en bombe satte sig fast i den ene af kanonerne, så man ikke kunne deltage i kampen med fuld styrke.

Også i juli fandt den formentlig velkendte kamp mellem v.d. TANN og HEKLA sted. Det var natten mellem d. 20. og 21. v.d. TANN var den 20. gået på recognoscering østpå, og havde for at undgå HEKLA og korvetten VALKYRIEN søgt mod Travemünde. Undervejs tog v.d. TANN en dansk jagt som prise. På forespørgsel i Lübeck om man måtte forblive i havnen til de danske fartøjer var af vejen, blev v.d. TANN i første omgang afvist p.g.a. prisen. Chefen Lt. Lange, frigav herefter prisen og vendte tilbage til havnen. Lübeck var jo nu neutral, og med henvisning hertil forlangte den lübeckske regering at v.d. TANN enten lod sig internere eller forlod havnen. Lange valgte at forsøge at slippe tilbage til Kielerfjorden, holdt sig i ro til mørkets frembrud og afgik derefter langs kysten. Imidlertid opdagede v.d. TANN fra HEKLA som optog forfølgelsen. Under sejladsen, netop som de første skud udveksledes gik v.d. TANN på grund. På trods heraf fortsatte v.d. TANN kampen og opnåede flere træffere på HEKLA. Efterhånden som tiden gik, blev situationen mere og mere kritisk for den strandede båd. Alle forsøg på at komme flot mislykkedes, og da man ved dagens komme ville være et let mål for HEKLA, besluttede Lt. Lange at ødelægge fartøjet, for at forhindre en evt. erobring. Besætningen (hvor mirakuløst nok alle endnu var uskadede) sendtes i land, båden antændtes og ca. et kvarter senere skete en eksplosion ombord. Ved dag gry var skibet brændt ned til vandlinien. I Danmark vakte sejren dengang megen

glæde, man betragtede det vel som en slags hævn for Eckernförde.

Allerede om aftenen den 21. juli kom det til en ny episode, denne gang ved Kiel. BONIN, LÖWE og kanonbådene 3, 6 og 7 gik fra Kiel udefter, men opdagedes fra SKJOLDs patruljefartøj. Dampskibet HOLGER DANSKE sendtes ind efter, og engagerede udfor fæstningen Friedrichsort BONIN og kanonbåd nr. 7, Lidt senere kom LÖWE med kanonbådene 3 og 6 til, hvorefter HOLGER DANSKE trak sig udefter mod SKJOLD, der befandt sig ude til søs. Henad kl. 1 trak de s/h fartøjer sig tilbage, en kort tid forfulgt af HOLGER DANSKE.

Den 16. august var det igen vindstille, med SKJOLD liggende udfor Bülk, den negang støttet af HEKLA. LÖWE med kanonbådene 7 og 10 forlod om eftermiddagen Holtenau og stod udefter op mod de danske skibe. HEKLA gik de s/h fartøjet i møde, kl. ca. 18 var man på skudvidde og en kanonbåd begyndte, alt imens SKJOLD satte sejl og forsøgte at komme i bevægelse. En times tid senere kom BONIN til med kanonbåd nr. 12 og blandede sig i kampen. Kanonbådene nr. 3 og 9, der lå nær Bülk, kom ikke til at deltage i kampen, da man var bange for at blive afskåret af SKJOLD, hvis man gik for langt fra kysten. Under træfningen ramtes kanonbåd nr. 10 af en bombe, der eksploderede og fik en af bådens egne bomber til at gøre ligeså. Chefen, Lt. Bürow, blev kastet overbord, og der udbrød brand. En del af besætningen sprang overbord, men det lykkedes for den tilbageværende besætning med hjælp fra BONIN at få ilden slukket. Chefen, der var sluppet uskadt fra sin tur i vandet, kom atter ombord og nr. 10 kunne igen deltage i kampen. Ved mørkets frembrud blev der fra BONIN kl. ca. 20,15 givet signal til at afbryde kampen og de s/h fartøjer trak sig tilbage. På s/h side var LÖWE og 2 kanonbåde blevet en del tilredte og man havde 2 dræbte og 3 sårede. Man havde dog bådene repareret og kampklare igen den 19. På dansk side blev HEKLA ramt en del gange, iflg. en tysk kilde endog så alvorligt, at maskineriet på et tidspunkt var ude af funktion.

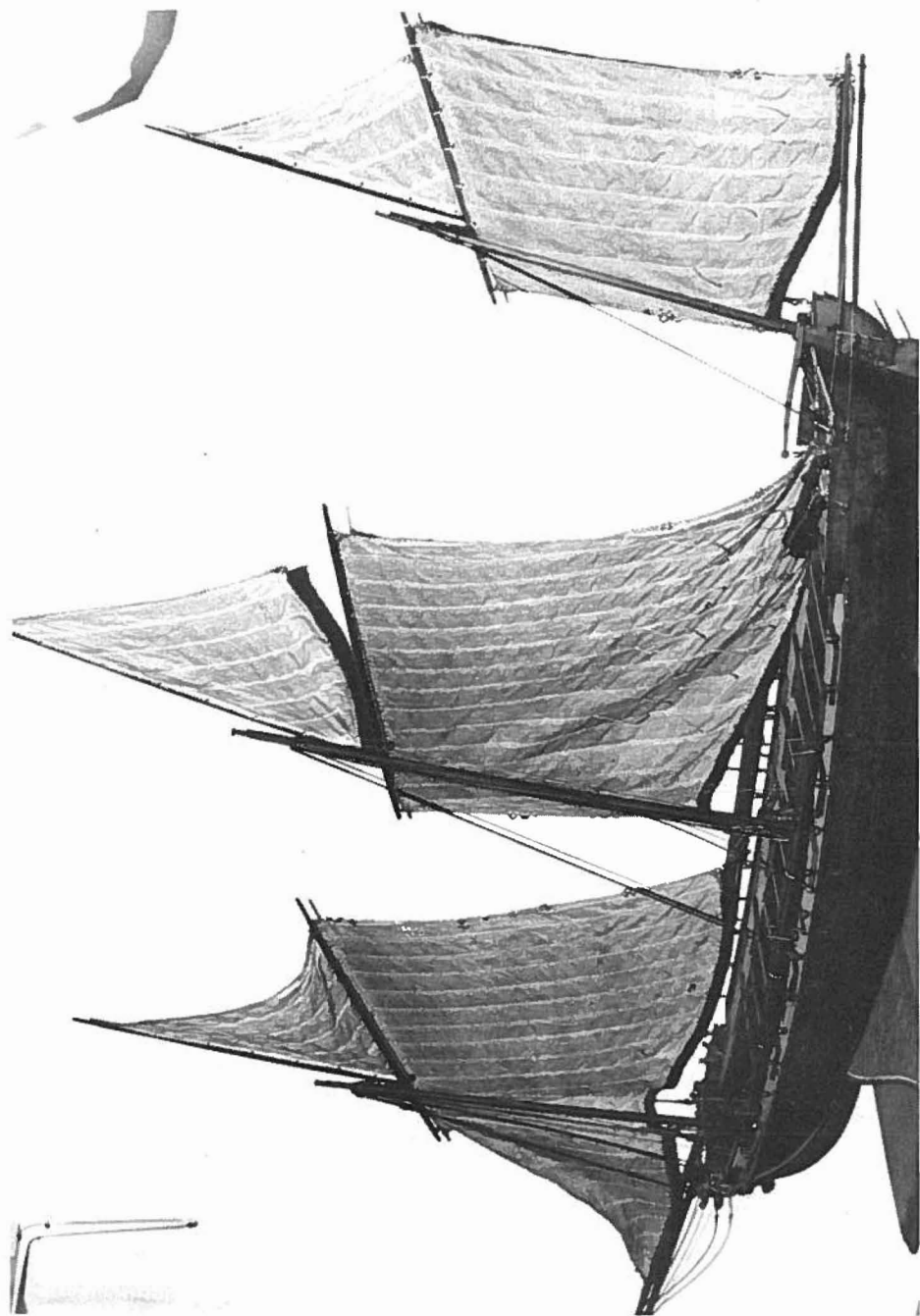
De 2 Heiligenhafen stationerede kanonbåde nr. 2 og 5 kom 5. september i kamp med en dansk styrke. Efter 2½ times kamp trak kanonbåd nr. 2, der

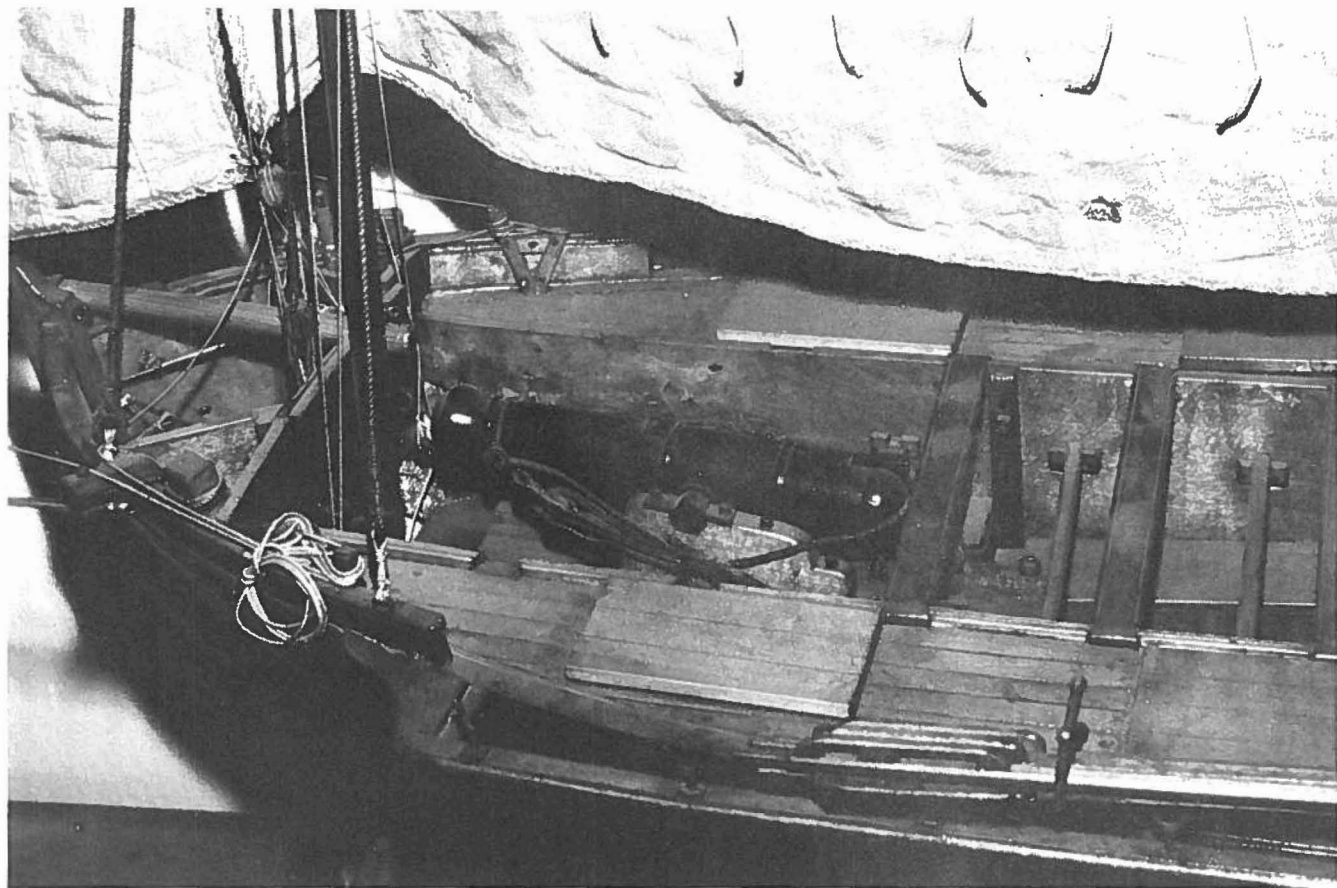
havde fået nogle folk såret, sig ud af kampen og fulgtes langsomt af nr. 5, der ikke alene kunne stille noget op.

Hermed sluttede sådan set aktiviteterne på Østkysten for den s/h flådeafdelings vedkommende. På vestkysten havde den lille s/h flotille station ved Wych/Föhr. Flotillen bestod foruden KIEL af kanonbåd nr. 4, 8 og 11. Den havde i lighed med året forud kunnet hævde stillingen, da egnede danske søstridskræfter ikke var til stede. Imidlertid havde man fra dansk side indset nødvendigheden af kanonbådens tilstedeværelse ved øerne, og 6 både sendtes via Limfjorden til Fanø. Det sidste stykke fra Agger blev bådene bugseret af GEYSER, således at man ankom ved øen natten til den 9. september. Da samtidig styrken forøgedes med det lille dampskib VILDANDEN, kunne man fra dansk side gå kraftigere angrebsvis til værks på vandet.

Overfor overmagten opgav den s/h flotille sin station, som man forlod den 16. september. Dagen efter kom det ved Smaldybet til kamp med GEYSER, der havde foretaget en omgående sydlig bevægelse. GEYSER ramtes tidlig i kamp af nogle bomber, der ødelagde en bombekanon, samt forårsagede en del andre skader. Tidligere havde man i GEYSER ved et uheld fået en anden kanon sat ud af spillet, og da VILDANDEN med de danske kanonbåde på slæb, ikke var nået frem blev kampen afbrudt fra dansk side. De s/h både gik videre sydpå, medens de frisiske øer besattes af danske tropper. Kanonbåd nr. 4 var under kampen blevet ramt af en 84-pundig bombe fra GEYSER. Den havde med nød og næppe gået uden om krudtkammeret og lagt sig til hvile i en køje, uden at eksplodere. KIEL ramtes af 3 kanonkugler, hvoraf en gik gennem skorstenen. Den 18. nåede de 4 fartøjer Büsum, hvor man begravede de faldne, og foreløbig blev liggende.

Endnu en kampindsats blev ydet af s/h marineenheder. I begyndelsen af september stationeredes, efter ønske fra Generalkommandoen kanonbådene nr. 7 og 10 på Eideren, støttet af den uarmerede slæbedamper RENDSBURG, hvis chef aux.lt. Andresen samtidig var øverstkommanderende. Natten den 26/27 sept. kom yderligere fra Kiel kanonbådene nr. 6 og 12 og hele flotillen stil-





Model på Orlogsmuseet af den plagtættede type. (Numrene 3, 6, 9, 12, 8 og 11). Formentlig er der tale om de i Kiel byggede både.

ledes herefter under kommando af Oberleutenant Kier. Også bugserdamperen EIDER stillede til rådighed for flotillen. Formålet med disse dispositioner var at støtte hærens afdelinger under det planlagte angreb på Frederiksstad.

Om morgenen den 29. sept. indtog bådene deres pladser foran skanserne og åbnede ild kl. 8,07. Nr. 10 havde det uheld at den, drevet af vind og strøm, kom for tæt på den slesvigske bred og gik på grund næsten før kampen startede. De 2 dampskibe forsøgte at slæbe den af, men forsøget blev opgivet efter at RENDSBURG var ramt flere gange i overbygningen. Først ved flodtid om eftermiddagen kom nr. 10 af grunden. Nr. 6 rammes ved middagstid af en bombe, der væltede mesanmasten og sårede 3 mand. Om aftenen slæbte EIDER bådene tilbage til deres station i Süderstapel. RENDSBURG rammes af maskinuheld og måtte gå til Rendsburg for at reparere. Den 1. oktober var den klar igen og gik mod Frederiksstad med en ammunitionsbåd på slæb. Igen var uheldet ude, man havde kun sejlet et kvarters tid, da man påny fik maskinskade og måtte vende om. Først den 3. oktober om aftenen kom RENDSBURG igen til Süderstapel.

Den 30. september kom bådene grundet dårligt vejr ikke i aktion. EIDER blev sendt til Rendsburg efter ammunition og kom tilbage dagen efter. 1.10 var alle både i aktion mod skanserne, medens det dagen efter kun var nr. 6, 10 og 12. Mandskabet på nr. 7 var beskæftiget med at overføre tømmer o. lign. til brug for stormen på byen. Den 3. oktober reparerede nr. 10, de øvrige kom ikke i brug.

På selve dagen for stormen, den 4. oktober, var alle 4 både i aktion igen, selve signalet til stormen blev kl. 17.30 givet fra nr. 10. Alle bådene havde tidligere på dagen fået deres ammunitionsbeholdning kompletteret fra et fartøj, bugseret af RENDSBURG og EIDER. Ingen af bådene led alvorlige skader denne dag, og efterhånden som ammunitionen blev opbrugt trak de sig tilbage fra kampzonen. Først nr. 10, derefter nr. 12, 7 og sidst nr. 6. En overgang var nr. 6 drevet på grund efter at have fået sin ankerkæde skudt over, men kom flot ved egen hjælp. Som bekendt lykkedes det den danske garnison under

oberstlt. Helgesen at holde Frederiksstad, og de s/h styrker måtte trække sig tilbage. Kanonbådene, der på 6 dage havde afskudt 1124 bomber og nogle enkelte kardæsker, blev trukket tilbage til Feddershof.

Vi vil kort vende tilbage til de i Büsum liggende 4 fartøjer fra vestkystflotillen. Flotillechefen, Lt. Hensen, ønskede at flytte fartøjerne til en sikrere havn ved Elben inden vinteren for alvor satte ind, og den 3. november forlod han Büsum med KIEL og de 3 kanonfartøjer. Dagen efter rantes egnen af en voldsom storm, der rasede i flere dage, og en overgang endog var tæt ved at forårsage digebrud. KIEL og KANONBÅDENE nr. 4 og 11, nåede efter en voldsom tur i god behold Cuxhafen den 7. november, og den 12. var man i Glückstadt. Nr. 8 derimod, kæntrade ved midnatstid natten til den 9. november, hvorved hele besætningen (42 mand + 2 lodser) omkom. Båden drev senere i stærkt beskadiget tilstand ind på kysten, hvor den afhentedes af KIEL og kom til Glückstadt den 2. december 1850.

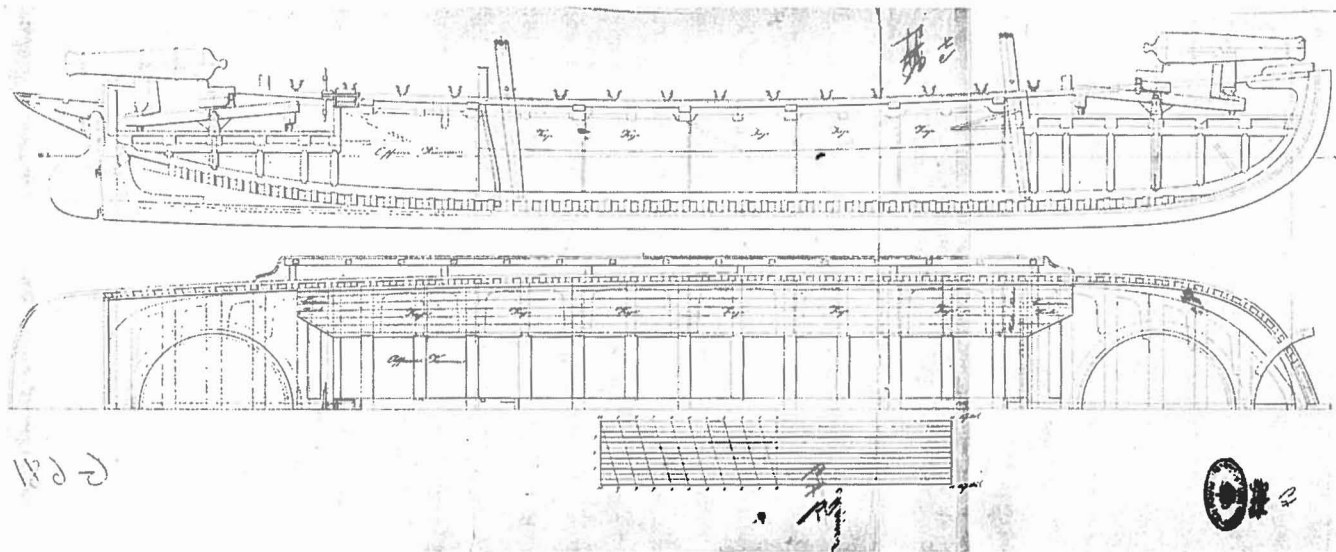
Hermed slutter den s/h flådeafdelings aktive liv. I januar 1851 var oprøret forbi, og der mangler ved denne lejlighed kun kort at redegøre for fartøjernes videre skæbne.

Med undtagelse af de 2 rekvirerede slæbebåde EIDER og RENDSBURG overgik alle afdelingens fartøjer til Danmark. Og på nær en indgik de alle i flåden for et kortere eller længere tidsrum.

KIEL gik først tilbage til den Glückstadske havnekommission, men i august 1851 igen overgivet til Marinen. Allerede året efter ombyggedes KIEL til lastfartøj uden maskineri, og tjente som sådan indtil 1864.

ELBEN indgik atter i Marinen og genoptog indtil 1856 sit gamle job som vagtskib på Elben. Afgik om efteråret til København og kom ikke ud mere. Ophuggedes iflg. resolution af 23. februar 1858.

BONIN var allerede 1851 udlånt til postfart på en rute til Hull i England. Indgik i flåden under navnet MERCUR 1852. Blev kun brugt lidt og ophuggedes delvis 1857. Bunden blev herefter benyttet til pram indtil den 1867 ophuggedes helt.



Sejttegning, samt side- og dæktegning af den rundgattede type (numrene 2, 4, 5, 7 og 10). Bemærk skytsets opstilling på drejeskive. (RA Søetatens Kort- og tegningsamling nr. G 681 og G 683).

LØWE indgik 1852 og fik navnet LØVEN. Benyttedes i starten af 1852 i forbindelse med overførslen af de s/h kanonbåde til København, herefter kun en enkelt gang i 1853 for at hente de sidste kanonbåde i Kiel, før den i dec. samme år solgtes til Svitzers bjærgningsentreprise, som dette firmas første officielle dampskib. Forøvrigt ophuggedes LØVEN allerede 1858.

VON DER TANN, som efter kampen med HEKLA bjærgedes og genopbyggedes kom i marts 1852 til København og indgik i flåden under navnet STØREN. Den forblev på flådelisten til 1861, hvor den blev ophugget. Bortset fra en prøve-sejlad med den danske dampkanonbåd nr. 1, har den tilsyneladende ikke været benyttet. På en enkelt af listerne over den s/h marines skibe, nemlig den i TBS, angives 2 forskellige skibe med navnet v.d.TANN, således at den af Danmark overtagen skulle være en nybygning. Dette støttes ikke i nogen af de øvrige kilder, jeg har set indtil dato. I det hele taget nævnes v.d.TANN slet ikke efter kampen den 20/21. juli i nogen trykte kilder. Tyske kilder giver dog det indtryk at båden blev fuldstændig ødelagt, hvorimod de danske er mere moderate. Antagelsen at det er samme fartøj, støttes på en kort oversigt over den s/h flotille, skrevet af formanden for den s/h Marinecommission, Lorenz Karberg. I oversigten, der findes på Rigsarkivet, benytter han om v.d. TANN, dels vendingen delvis ødelagt, dels vendingen "Wiederhergestellt", men ikke noget sted tales der om noget nyt fartøj. Under genopbygningen forlængedes fartøjet nogle meter, samt fik ny rigning. Det afgik fra Kiel mod København 25.3.1852.

7 af de 11 kanonbåde kom til København i marts og april 1852 efter fornødent eftersyn i Kiel. De fire resterende både, nemlig nr. 3, 6, 9 og 12 kom først til Kbh. året efter. Antagelig har der været problemer med at fastslå ejerforholdet for disse 4 både. Som man måske husker var det dem, der byggedes i Kiel for indsamlede bidrag.

Alle kanonbådene indgik i flåden under betegnelsen HOLSTENSK KANONCHALOUP, med bibeholdelse af deres oprindelige numre. De 6 mindste indrettedes 1861 til transportpramme og udgik mellem 1862 (nr. 6) og 1867. Nr. 3

og 9 sænkedes i Limfjorden 1864. De 5 største både udgik alle i 1871.

Det sidste fartøj, kutteren TUMMLER, afgik sammen med kanonbåd nr. 2 og 10 på slæb af LØVEN fra Kiel i begyndelsen af april 52. Kutteren indgik ikke i flåden, men bortsolgtes formentlig ved auktion samme år. Ihvertfald var den på auktion en gang, men der opnåedes kun et bud på 520 rigsdaler, hvilket marinen fandt for lidt, man havde selv vurderet den til en værdi af 800 rigsdaler.

Som et apropos hertil kan nævnes at en taxations forretning over det fra den s/h flådeafdeling afleverede materiel m.v., opgjorde det til en samlet værdi af 131.405 daler og 85 skilling, heraf for skibe og fartøjer 81.652 daler. Beløbet er dog uden de 4 i 1853 modtagne kanonbåde. Senere regulerede man beløbet lidt nedad.

Enheder tilhørende den Slesvig/Holstenske Flådeafdeling.

Skruedampskib.

VON DER TANN (ex EIDER, ex DAMPFKANONENBOOT NR. 1)

dim.: længde 25 m. bredde 4,9 m. dybgående 1,83 m (før ombygning).
 efter ombyg: 31,3 m. br. 5,2 m. dybde! 2,7 m. dyb. 1,8 m.
 maskineri: liggende 1-cyl ekspansionsmaskine fra Schweffel & Howaldt,
 Kiel. ca. 150 IHK. fart ca. 6 knob ved 10 omdrejninger.

bygget 1848-49 ved Conradische Werft, Kiel af eg.
 armering: 2 stk. 60 pdg. bombekanoner. besætning: 28 mand.

færdig ca. maj 1849 og stationeret ved Kiel (Neustadt).

1850: station ved Kiel. Chef: Aux. Lt. Lange

21.7.50: delvis ødelagt efter kamp med HEKLA.

Bjerget og sat under reparation.

1852: Dansk STØREN.

1861: udgået.

Hjuldampskibe.

BONIN (ex CHRISTIAN VIII, ex VULCAN)

dim.: (i engelske fod) længde mell. stævne ca. 150 fod.
 bredde mellem hjulkasser 19 fod. Dybde ca. 14 fod.
 største dybtgående 10½ fod.

bygget 1833 hos John Wood, Port Glasgow af egetræ.

armering: 1 stk. 84 pdg. bombekanon, 1 stk. 60 pdg. bombekanon
2 stk. 30. pdg. bombekanon. Besætning: 80 mand.
(ses også angivet som 1-60 pdg., 1-32 pdg., 2-18 pdg.
kanoner).

1848: købt fra Donner & Schmidt, Kiel.

1848/49: ombygget i Kiel. Færdig 4.5.49. Chef: Lt. Wahrlich.

6.49: Lt. II-kl. A. Schau overtager kommandoen.

1849-50: På Østkysten.

1851: Postfart til Hull.

1852: dansk MERCUR.

1857: ophugget til bunden, anvendt som pram.

1867: udgået og ophugget.

LÖWE

dim.: længde mellem stævne: 112 tyske fod. Køllængde 106 t. fod.

byggested og år ukendt.

armering: oprindelig uden. Senere 1 stk. 18 pdg. lang kuglekanon
samt 2 stk. 12 pdg. korte kanoner. Besætning: 40 mand.

6.1849: lejet, anvendt på Østkysten. Chef: Lt. II-kl. Dittmann.

11.49: købt fra Schwiffel & Sohn.

1850: på Østkysten.

1852: dansk LØVEN. Bragte marts og april kanonbåde til København.

11.1853: solgt til grosserer Svitzer.

1858: ophugget i Kastrup.

KIEL (ex EAGLE)

dim.: længde 17 m. bredde 6,5 (inkl. hjulkasser 12) m. dybg. 1,6 m.
maskineri: 40 NHK. fart 6-7 knob.

Bygget i England, sted og år ukendt.

armering: 4 stk. 18 pdg. korte kanoner. Besætning: 35 mand.

1824: dansk KIEL

11.1846: til Glückstadts Havnekommission.

1848: taget i Altona.

7.49: ført fra Altona til Glückstadt for armering og udrustning.

Chef: Aux. Lt. Bendixen

1850: operationer på Vestkysten.

1851: Glückstadts Havnekommission.

8.1851: dansk KIEL.

1853: ombygget til lastdrager uden maskineri.

1864: udgået.

Øvrige dampfartøjer.**EIDER** (bugserbåd)

20-24,5 CL. maskineri: 20 NHK. Uarmeret.

Bygget i London til Generaltoldkammeret i Rendsburg.

1842: afleveret fra værft.

1848-51: den Slesvig-Holstenske Regering (Kanalopsynskommissionen),
Rendsburg.

1849: lånt eller lejet af Marineafdelingen. Bugserede 4 kanonbåde til
Vestkysten.

1850: operationer på Eideren.

1852: tilbageleveret til Generaltoldkammeret.

1853: rutefart Rendsburg- Fr.stad - Tönningen.

ca. 1855/56: udgået.

RENSBURG

13-13,5 CL. maskineri: 30 NHK. Besætning: 11 mand.
Uden armering.

Bygget i Magdeburg af jern.

6.1845: afleveret til et Actieselskab i Rendsburg.

1850: lånt eller lejet. Operationer på Eideren.

1851: tilbageleveret til ejeren.

1854: reder: M.H. Holler, Rendsburg.

1855: ejer: Eider Dampskibsfartsselskabet, Rendsburg.

fandtes endnu 1863.

Sejlskibe.**ELBE** (ex ELBEN) Skonnert.

dim.: længde: 83 fod. bredde: 20 fod 4 tom. dybg. 7 fod 3 tom. (for)
8 fod 9 tom. (agter).

Bygget 1831-32 på Nyholm til Flåden.

armering: 8 stk. 12 pdg. kuglekanoner. Besætning: 40 mand.

9.11.1831: søsat. Fra 1832 anvendt som vagtskib på Elben.

1848: taget i Altona.

1849-50: Øvelsessejlsad med kadetter. Chef: Aux. Lt. Thomas.

1851: dansk ELBEN. Igen vagtskib til 1856.

1858: udgået.

TUMMLER Kutter.

detaljer om dette fartøj er indtil videre ikke kendt, kun vides at der var
plads til en besætning på 17 mand.

Bygget i Hertugdømmerne 1849.

1849-50: øvelsesfartøj for kadetter.

1852: til Danmark. Afgik 8. april fra Kiel mod København, slæbt af LØVEN.

1852 eller 53 solgt ved auktion.

Rokanonbåde.

alle både armeret med 2 stk. 60 pdg. bombekanoner af jern + 1 a 2 mindre kanon.

alle efterhånden udstyret med nedtagelige master og luggerrigning.

Nr. 2, 4, 5, 7 og 10 var rundgattede.

Nr. 3, 6, 8, 9, 11 og 12 var platgattede.

ved de nedenfor angivne dimensioner (alle i danske fod) er:

længde: fra forstævns forkant til skandækkets agterkant i rundingen agter.

bredde: største bredde på klædningens yderkant ved skandækkets overkant.

dybde: højde fra skandæks overkant til kølsvins overkant.

KANONENBOOT NR. 2

lg.: 74-9. br.: 15-15 $\frac{3}{4}$. dy.: 5-2 $\frac{1}{2}$. Besætning: 48 mand.

12.1848: bestilt. Færdig foråret 1849.

1849: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Bendixen til 7.49, derefter Lt. II-kl. Söndergaard.

18.6.49: forlagt til Sli-mundingen med Nr. 8.

5.9.49: af BONIN slæbt tilbage til Kiel.

1850: på Østkysten.

1852: dansk HOLSTENSK KANONCHALOUPE NR. 2. Afgik Kiel 8.4.52 mod København på slæb af LØVEN.

1864: udgået.

1871: Ophugget.

K. NR. 3

lg.: 65-0. br.: 14-6. dy.: 4-5 $\frac{1}{4}$. Besætning: 50 mand.

1848: bygget i Kiel.

1849-50: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Kieper.

1853: dansk H.K. Nr. 3.

1864: sænket i Limfjorden.

K. NR. 4

lg.: 74-5. br.: 15-4 $\frac{1}{2}$. dy.: 5-2 $\frac{1}{2}$. Besætning: 48 mand.

12.1848: bestilt. Færdig foråret 1849.

4.1849: til Vestkysten. Chef: Lt. II-cl. Hensen.

1850: på Vestkysten.

1852: dansk H.K. NR. 4. Afgik Kiel 28.3. mod København.

1864: udgået.

1871: ophugget.

K. NR. 5

lg.: 75-4 br.: 15-7 $\frac{1}{4}$. dy.: 5-0 $\frac{1}{2}$. Besætning: 48 mand.

12.1848: bestilt. Færdig foråret 1849.

4.1849: til Vestkysten. Chef: Aux. Lt. Bech.

1850: på Østkysten.

1852: dansk H.K. NR. 5.

1864: udgået

1871: ophugget.

K. NR. 6

lg.: 64-6. br.: 14-7. dy.: 4-5 $\frac{1}{4}$. Besætning: 50 mand.

1848: bygget i Kiel.

1849-50: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Meyer.

9.1850: på Eideren.

1853: dansk H.K. NR. 6.

1861: TRANSPORTPRAM NR. 6.

1862: kasseret.

K. NR. 7

lg.: 73-5. br.: 15-3 $\frac{1}{4}$. dy.: 5-1 $\frac{3}{4}$. Besætning: 48 mand.

12.1848: bestilt i Glückstadt. Færdig foråret 1849.

4.1849: til Vestkysten. Chef: Aux. Lt. Jacobsen

1850: på Østkysten.

9.1850: på Eideren.

1852: dansk H.K. NR. 7

1864: udgået.

1871: ophugget.

K. NR. 8

lg.: 68-6 $\frac{3}{4}$. br.: 16-01. dy.: 4-10 $\frac{1}{2}$. Besætning: 48 mand.

12.1848: bestilt. Færdig foråret 1849.

1849: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Lamp.

18.6.49: til Slimundingen med Nr. 2. Tilbage til Kiel 5.9.

1850: på Vestkysten.

9.11.50: kængret under storm med tab af hele besætningen. Bjærg
i løbet af december.

1852: dansk H.K. NR. 8. Afgik Kiel 28.3 mod København, slæbt af
LØVEN.

1861: TRANSPORTPRAM NR. 8.

1863: ophugget.

K. NR. 9

lg.: 64-0. br.: 14-5. dy.: 4-6. Besætning: 50 mand.

1848: bygget i Kiel.
 1849-50: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Wraa.
 1853: dansk H.K. NR. 9
 1861: TRANSPORTPRAM NR. 9
 1864: sænket i Limfjorden.

K. NR. 10

lg.: 75-2 $\frac{1}{4}$. br.: 15-7 $\frac{1}{4}$. dy.: 5-2 $\frac{1}{2}$. Besætning: 48 mand.
 12.1848: bestilt. Bygget i Arnis. Færdig foråret 1849.
 4.1849: til Vestkysten. Chef: Lt. Diewitz.
 1850: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Burow.
 9.1850: på Eideren.
 1852: dansk H.K. NR. 10. Afgik Kiel 8.4. slæbt af LØVEN.
 1864: udgået.
 1871: ophugget.

K. NR. 11 (FRAUENVEREIN)

lg.: 65-5 $\frac{1}{2}$. br.: 15-10. dy.: 4-6 $\frac{3}{4}$. Besætning: 48 (1849: 56).
 1848-49: bygget i Rendsburg.
 4.1849: til Vestkysten
 1850: på Vestkysten. Chef: Aux. Lt. Kier.
 1852: dansk H.K. NR. 11. Afgik Kiel 28.3. slæbt af LØVEN.
 1861: TRANSPORTPRAM NR. 11
 1864: udgået. Solgt maj 1867.

K. NR. 12

lg.: 65-5. br.: 14-7. dy.: 4-5. Besætning: 50 mand.
 1848: bygget i Kiel.
 1849-50: på Østkysten. Chef: Aux. Lt. Fischer.
 9.1850: på Eideren.
 1853: dansk H.K. NR. 12
 1861: TRANSPORTPRAM NR. 12
 1864: udgået. Ophugget 1867.

Bådene nr. 2, 4, 5 og 8 byggedes i Eckernförde, Tönning, Nübbel og Elms-horn (nr. 2 eller nr. 4), men de enkelte byggesteder er ikke klart. Bådene færdigbyggedes og udrustedes dels på Hilbers værft i Kiel, dels i Rendsburg.

Kilder og litteraturhenvisninger

(de med x) mærkede har ikke været til rådighed i forbindelse med udarbejdelsen af artiklen).

Utrykte (Rigsarkivet)

Marineministeriets arkiv 1848-74. Sekretariats- og kommandokontoret nr. 29 (Dokumenter vedrørende den Slesvig-Holstenske flaaede), samme: nr. 55 (oplysninger vedrørende den tyske Søkrigsmagt), Orlogsværftets aflevering 1945, nr. 12A (Den Danske Flaaede mellem 1692 og 1825. 1. del 1823).

Trykte

- Barfod, Jørgen H.: Marinen i trearskrigen. (i: Tøjhusmuseets Bog om trearskrigen, bd. 1, Khb. 1948, pp. 433-457)
- Batsch, viceadmiral: Nordelbisch-Dänisches. (i: Marine Rundschau 1898, pp. 1058-67, 1215-25, 1561-74, 1714-24; 1899, pp. 42-55, 1427-44; 1900, pp. 52-68, 169-82, 546-59, 805-18; 1901, pp. 266-84, 888-905).
- x) Bidlingsmaier, Gerh.: Seegeltung in der deutschen Geschichte. Darmstadt 1967.
- Bär, Max: Die deutsche Flotte von 1848-1852. Leipzig 1898, pp. 240-242 (Das Schleswig-Holsteinsche Geschwader) (MB)
- Cordes, August: Schleswig-Holsteins Kriegsmarine im Jahre 1850. (i: Die Heimat. Okt. 1960 pp. 334-340) (MB)
- x) Crousaz, A. v.: Kurze Geschichte der deutschen Kriegsmarinen. Berlin 1873.
- Detlefsen, A.: Die Schleswig-holsteinische Marine. (i: Die Heimat XVIII, 1908, pp. 61-69) (KB)
- x) Gager, A. v.: Operationen der Schleswig-Holsteinischen Truppen in der Landschaft Stapelholm und der Sturm auf Friedrichstadt. 1851.
- x) Hoffmann, Hans: Die Marine Schleswig-Holsteins 1848 bis 1851, Köhlers Flottenkalender, 1962, pp. 88-95.
- Jordan, A.: Geschichte der brandenburgisch-preussischen Kriegs-Marine. Berlin, 1857, pp. 138 ff. (MB)
- Lütgen, A.: Feldzug der Schleswig-Holsteinischen Armee und Marine im Jahre 1850. Kiel 1852. (KB)
- Röhr, Albert: Handbuch der Deutschen Marinegeschichte. Oldenburg/Hamburg 1963, pp. 40-44.
- Sander, H.: The Navy of Schleswig-Holstein 1848-1851. (i: The Belgian Shiplover 1967, pp. 501-02.
- x) Schoen, Erich: Geschichte des Deutschen Feuerwerkwesens der Armee und Marine, Berlin 1936.
- Tesdorpf, A.: Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinen Interesse. Kiel 1889, pp. 42-50 (Die vormalig Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1851).
- x) Wienberg, Ludolf: Darstellungen aus den Schleswig-Holsteinischen Feldzügen. 1852.
- Wurm, Chr. F.: Schleswig-Holsteins Kriegsmarine 1848, 1849, 1850. (i: Germania I, Leipzig 1851, pp. 378-414) (KB)
- Zienert, Josef: Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848 bis 1851. (i: Marine Rundschau, april 1976, pp. 227-233).
- Den slesvig-holstenske Marine. (i: Optegnelser af Prins Friedrich af Schleswig-Holstein-Noer fra årene 1848 til 1850. Udg. 1861. pp. 284-294).

- x) Die Schleswig-holsteinischen Flotille von 1849 und 1850. (i: Preuss. i: Preuss. Jahrbuch XII, 1863. pp. 593-99 (KB)
- Die Schleswig-holsteinische Marine und Ihre Leistungen während des dreijährigen Kriegs von Jahre 1848 bis 1851. (Beiheft zum Marine-Verordnungsblatt Nr. 33. Berlin 1881).
- Navy of Schleswig-Holstein 1848-51. (i: Warship International, No. 4/1972, pp. 445-446)
- Navy of Schleswig-Holstein 1848-51. (i: Warship International, No. 3/1974, pp. 320-21).

Til detailoplysninger om skibene er desuden benyttet:

Degenkolv, H.: Oplysninger vedrørende Den Danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede. Kbh. 1906.

Gröner, Erich: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 1. München 1966.

Lund, Kaj: Svitzer - Skibene gennem 125 år. Kbh. 1958.

Steen, R. Steen: De danske Kongers skibe. Kbh. 1972.

Carl Baggers Basnæsdigte. 1920. pp. 25-28, 74-77, 101.

Endvidere oplysninger modtaget fra hr. Erik Housted og hr. Holger Munchaus-Petersen.

I forbindelse med afsnittet om operationer er desuden benyttet forskellige værker om marinens historie, samt om træårskrigen.

Illustrationer af flotillens skibe findes i:

Hansen, Hans Jürgen: The Ships of the German Fleets 1848-1945. London m.v. 1974, pp. 30-31

Kroschel-Evers: Die deutsche Flotte 1848-1945. Wilhelmshaven 1964. Billede nr. 8.

Carl Baggers Basnæsdigte. 1920. side 77.

Schultz, J.H.: Den danske Marine 1814-1848. Bind 1. Kbh. 1930. side 189.

Lund, Kaj: Svitzer - Skibene gennem 125 år. Kbh. 1958. side 12.

Die Heimat. okt. 1960. side 337.

Søetatens kirurg Nicolai Boye.

af M. Winge

Når man beskæftiger sig med medicinalvæsenets historie i det syttende århundrede, støder man adskillige gange på navnet Nicolai Boye (ca. 1616-1690). Han var født i Ditmarsken som søn af en officer Johan Boye, men herudover ved vi næsten intet om hans familieforhold eller om hans liv, før han dukkede op i København i midten af århundredet.

Boye blev amtsmester i barberlavet med en meget søgt forretning på Amagertorv. Sine betydelige indtægter satte han i ejendomme. Som tysktalende tilhørte han Sk. Petri kirkes menighed og var en årrække curator for kirken. I sine sidste år sad han endvidere i "de 32 mænds raad".

Nicolai Boye var i over 30 år Søetatens kirurg, og det er kun denne side af hans gerning, som her skal omtales, men en bredere gennemgang af hans liv og virke vil blive publiceret i "Medicinhistorisk Årbog" for 1977.

Da Philip Hacquart (ca. 1616-1698) i januar 1658 blev udnævnt til livbarber hos kong Frederik d. III, fik Nicolai Boye bestalling som bartskeer ved Bremerholm, Tøjhuset og Provianthuset med en årlig løn på 130 Rdl. samt 400 Rdl. til medicin til folkene. Af hans bestalling fremgår, at han var forpligtet til at behandle de folk, som var blevet syge eller skadet i kongens tjeneste gratis, - men dersom nogen fik skader ved egen bestilling, måtte de selv betale bartskeerløn.

Ansættelsen skete samtidig med, at man var ved at indrette et ny kvæsthus til Søetaten i det af Frederik d. II opførte Sejlhus på Bremerholm, og her skulle Boye snart få lejlighed til at udøve sin kunst. Den 7. august var svenskerne gået iland ved Korsør, hvorfra de hurtigt rykkede frem mod hovedstaden. Allerede den 12. modtog det nye kvæsthus de første sårede fra prammene i Kalleboderne, og efter slaget den 29. oktober i det nordlige Øresund mellem den hollandske hjælpeflåde og svenskerne blev der indlagt 25 danske og 180 hollandske søfolk i Sejlhuset.

Under Københavns belejring hjalp byens bartskeerer de sårede, hvorom

det hedder: "De gode og fornemme bartskærer med deres svende og drenge lode sig - hvilket deres laug til største berømmelse ihukkommes - hver dag, når udfald skete, finde villige og redebonne, i porten straks antage de kvæstede dennem i største hast forbandt, og dennem flittigen opvartede, indtil det sig med dem forandrede. Saadan medfart og politie gav andre desmere uforsagt mod, naar de saa, at de, som vovede sig ærligen og ideligen, bleve ikke forsømt, naar de fik skod".

Boye har åbenbart også været beredt til personlig at deltage i byens forsvar for i en liste over våben, der var udleveret fra Tøjhuset, finder man, at Nicolai Boye har modtaget en musket.

Der har tilsyneladende været meget at gøre på kvæsthuset efter krigens ophør, for i august 1660 fik Jørgen Pedersen Ørsted, også kaldet Gregorius Petri, ansættelse som kirurg her, hvor han virkede, til de kvæstede i 1668 blev overført til Børnehuset, ved hvilken lejlighed Ørsted fulgte med.

I disse år hærgede talrige alvorlige epidemier flåden, og dødeligheden var høj. Dette har nok været grunden til, at man i 1667 udnævnte den tyskfødte, universitetsuddannede læge, Frederik Hammerich (1628-1698) til admiralitetsmedicus med en årlig løn på 500 Rdl., medens ober-chirurgen kun fik 425. Til sammenligning kan man ifølge Garde se, at en schouthynacht fik 600 og en captain 200-400 Rdl. Der har dog ikke været ubetinget enighed om nødvendigheden af en admiralitetsmedicus, for Marinekommissionen af 1673 udtalte: "at den ikke ansaa en medicus ved Holmen for nødvendig, naar en bartskær fandtes, hvorfor man foreslog at reducere til en saadan til Eders Majestæts baadsfolk at curere". Alligevel fik Philip Haquart (-1718), en søn af kirurgen, ansættelse som admiralitetsmedicus, da Hammerich døde 1683, men også Københavns stadslæge Caspar Køllichen (-1687) skulle ifølge sin bestalling føre et overordnet tilsyn med kvæsthuset, ligesom det påhvilede ham at behandle syge af Militien og Søetaten, når de logerede i staden.

Under den skånske krig, 1675-1679, fik Boye påny hænderne fulde. Sejlhuset på Bremerholm kom igen i brug som kvæsthus. I august 1676 bevilli-

gede Admiralitetet Nicolai Boye 20 Rdl. om måneden fra primo juli, så længe krigen varer, "saa bemeldte M.N. Boye kan holde saa mange sven-
de og folk paa Holmen at kurere og helbrede de kvæst og syge og selv flittigt opvarte".

Efterhånden som krigen stillede øgede krav om lasaretpladser, måtte flere bygninger tages i brug til dette formål, og mange lettere sårede og syge blev anbragt i privat indkvartering. Boye kom til at fungere som, hvad Rockstroh kalder garnisonskirurg for København. Han virkede som kirurg ved det reservelasaret, som var oprettet i Pesthuset uden for Vesterport, og da Landmilitiens kvæsthus blev åbnet i Guldhuset i sommeren 1677, ansattes Boye som overfeltskær her med 200 Rdl. om året i krigstid, men kun 100 Rdl. under fredsforhold.

Rockstroh beretter endvidere om flere tilfælde, hvor mester Nicolai Boye foranledigede medicin og instrumenter oversendt til de ved armeen i Skåne fungerende bartskærer, ligesom det var hans opgave at antage bartskærsvende til at opvarte de patienter, der var indkvarteret i private hjem omkring København.

Oplysninger om de mange forskelligartede pligter, der påhvilede Boye som kirurg ved Holmen, får man ved en gennemgang af Admiralitetets forhandlingsprotokoller og general-kopibøger for perioden 1670-1690, og herved kan man tillige få et indtryk af, hvordan sanitetstjenesten fungerede på den tid.

Boye skulle aflægge sygebesøg hos Søetatens personel, der boede i byen. I mange tilfælde synes formålet med besøget først og fremmest at have været at kontrollere den sygemeldte og afgive rapport om sygdomstilfældet til Admiralitetet. Ordre til sådanne besøg blev ofte givet til den syges officer, der så skulle medtage mester Boye på besøget. I perioder har det åbenbart været helt galt med sygeligheden, således erfarer man i 1682, at Admiralitetet beordrer en søkaptajn til med nogle officerer og Boye om at visitere de på en medfølgende rulle over mandskab fra første eskadre opførte syge og "indberette om deres sygdoms art, varighed og, om de stadig skulde være syge". Samme dag måtte man udstede tilsvarende befalinger angående de syge ved de øvrige tre eskadrer.

Ved en anden lejlighed fik Boye en ordre om at behandle de syge ved Holmens vagtkompagni, men han har dog næppe personlig taget sig at alle patienter. I 1687 skulle han "ordinere en dygtig bartsvær til paa det der-til forordnede sted paa Holmen at opvarte, om sommeren fra 6 morgen til 6 eftermiddag og om vinteren fra 8 til 3 med fornødne plastre, bind og andre instrumenter til at forbinde og tilse dem af Hs. Majestæts folk, som var skadet ved arbejdet, og Mons. Nicolai Boye selv, naar første gang nogen forbindes, være tilstede for at se, hvad nødig er, og ordinere hvorledes de skal forbindes".

De mange attester, Admiralitetet krævede af Boye, har det desværre ikke været muligt at finde, men i general-kopibøgerne har man indført afskrifter af Boyes udtalelser om syge og kvæstedes tilstand, og de ses at have dannet grundlag for Admiralitetets afgørelser om de pågældende hjemsendelse fra tjenesten. Derimod er der i Rigsarkivet opbevaret nogle akter fra Landmilitiens kvæsthuse, hvorimellem man finder flere originale attester med Boyes underskrift.

En anden side af Boyes tjeneste var administration af Søetatens sanitetsmateriel, hvorom ovennævnte protokoller giver en del oplysninger. Således ser man, at admiralitetsmedicus Hammerich og mesterkirurgen Boye var tilsagt til møde i Admiralitetet for at forelægge lister over medicamenter til komplettering af flådens bartsværkister, "men mødte intet". To dage senere kom de dog tilstede og afleverede den "takst", som apotekeren havde udarbejdet, hvorefter eskadreskriveren fik befaling til at meddele medico en liste over eskadrene og bemanningen af hvert skib. Medicus skulle så gøre et overslag over, hvad der behøvedes af bartsværkister. Admiralitetet anmodede derpå Generalkommissariatet om at bestille medicinen hos apotekeren, - men ej betale den, før medicus og kirurgen havde kontrolleret, at varerne var leveret og "regningen befundet dygtig".

Om fremgangsmåden ved indlevering af sanitetsmateriellet efter endt togt hedder det, at de (Hammerich og Boye) skulle modtage og kontrollere instrumenter og medicin fra bartsværkisterne, som blev tilovers fra forleden orlov, og sammen med mønsterskriveren og materielskriveren registrere dette og få det renoveret og opsat på sejloftet, så det var klar til næste togt. Ved en sådan aflevering måtte skibets bartsvær først

få afregning og betaling for sin tjeneste, når kontrollen havde vist, at alt var i orden.

Boye kunne være meget nidkær ved disse eftersyn. En skipper klagede til Admiralitetet over, at mester Nicolai Boye havde beskyldt ham for at have forlist nogle medicamenter, hvorfor han ansøgte om mild behandling. Sagen blev forelagt admiralitetsmedicus, - nu Philip Hacquart - som skulle undersøge den og give rapport til Admiralitetet. Undertiden har det været svært for Boye at inddrive udlagte penge som i en sag, hvor han havde leveret medicin og instrumenter for 65 Rdl. og 8 Sk. til Bergen by, men endnu tre år senere ikke havde fået pengene, så han måtte klage til Admiralitetet, der pålagde bystyret i Bergen at refundere ham hans tilgodehavende.

Datidens søfolk var nogle hårde halse, der i slagsmål ofte trak kniven, så Boye hyppigt blev beordret til at foretage ligsyn på en matros, der var stukket ned af en kammerat - forøvrigt også enkelte gange af en officer. De kunde foregå sammen med admiralitetsmedicus eller ledsaget af to af byens amtsmestre. Resultatet af ligsynet skulle indberettet til Admiralitetet og Søetatens fiscal.

Det angives af flere forfattere, at Boye fik udnævnelse til "mesterkirurg" i Søetaten, men det er ikke lykkedes at finde bekræftelse på dette. Ifølge Sjællandske Register fik han 1674 confirmation på sin tidligere ansættelse som "badskier ved hans kgl. Maj. Søestat". I Admiralitetets forhandlingsprotokol bruges i 1678 og 79 et par gange titlen mesterkirurg om Boye, men senere igen som tidligere Søetatens kirurg, og på hans portræt fra omkring 1685 står "Kongl. See Estas Chirurgus".

Er det måske tvivlsomt, om Boye nogensinde officielt er udnævnt til mesterkirurg, så ved man til gengæld med sikkerhed, at han i 1676 fik kongelig bevilling til at nyde friheder og privilegier som en af kongens hofbetjente. Dette betød i henhold til Christian d. Vs kongelige anordninger, åbne breve m.m. fra 1670-1683: at han kunne nyde alle de privilegier, herligheder og benådnings, som andre af Vor adel nu nyder og haver. --- kunne nyde lige adgang til officia og honores som adelen, --- saa de endog til de højeste charger i Vore riger og lande, efter capacitet

og meriter skal vorde ophøjet. --- og endelig være tilladt på sit våben at føre en åben, med fire traller, oplukt hjelm.

Når man ved, hvilke stillinger og tillidsposter, Boye havde, kan det undre, at det ikke har været muligt at finde nøjagtige oplysninger om hans død eller begravelse, men såvel barberlavets som de 32 mænds råds arkiver fra den tid er gået tabt, og det samme er tilfældet med kirkebøgerne fra Sk. Petri kirke, hvor han havde et familiegravsted. At han må være død inden oktober 1690 fremgår Register over kgl. expeditioner vedr. Søetaten, ifølge hvilket: "den deputerede fik bemyndigelse til at antage Johan Buchwald til badskiær ved Søe Etaten med samme gage, som hans formand haver haft.

Litteratur

Bobe L. Die deutsche Sk. Petri Gemeinde. Kbh. 1925.

Lind H. D. Nogle Bidrag til Søkvæsthusets Historie i Kong Kristian den V's Tid. Historiske Meddelelser om København. 1907. I. 487.

Norrie G. Kirurger og Doctores. Kbh. 1929.

Rockstroh K. C. Militær Sygepleje i Danmark i det 17. Aarhundrede. Militærlægen 1910. 10. 161.

Wulff F. Det kjøbenhavnske Barberlavs Historie. Kbh. 1906.

Arkivmateriale

Rigsarkivet

Admiralitetets Forhandlingsprotokoller 1675-79.

do General Kopibøger 1670-90.

Militære Regnskaber. Landmilitiens Kvæsthus uden Vesterport Anno 1677.

Sjællandske Register 1674 fol. 426.

Sjællandske Register 1676 36-182.

Søkrigskancelliet. Register over kgl. expeditioner vedr. Søetaten. 1671-99. pag. 419.

Landsarkivet for Sjælland

Sk. Petri kirkes arkiv. Leichen Protocol 1671-1775. pag. 207.

do. Hauptprotocol 1679.