

Marinehistorisk Tidsskrift



16. årg.

Februar

Nr. 1

1983



MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

Oversigt over den kommende sæsons aktiviteter:

d. 9/3 1983 kl. 20 Professor dr.phil Ole Feldbæk: Slaget på Rheden 1801.

d. 13/4 1983 kl. 20 Generalforsamling, program ikke fastlagt.

Alle arrangementer foregår i Søofficersforeningens lokaler, Oven-gaden O. Vandet 62 B, og efter møderne vil der være mulighed for at få 3 stk. smørrebrød, øl og kaffe for kr. 35,- pro persona.

Tilmelding til spisningen må ske senest søndagen før møderne til JØRGEN BARFOD tlf. (02) 87 22 54 eller til H.C. BJERG tlf. (02) 86 18 28.

BESTYRELSEN



SELSKABET DANSKE TORDENSKIOLD-VENNER

Selskabet Danske Tordenskiold-Venner afholder hvert år på Tordenskiolds fødselsdag den 28. oktober en højtidelighed i Holmens kirke.

I år var tilslutningen overvældende, idet ca. 300 deltog i højtideligheden. Pastor, dr. theol. Børge Ørsted talte om de mindesmærker, der er rejst for Tordenskiold, og operasangerinde ved Det kgl. Teater Minna Nyhus sang salmer i kirken.

I kapellet nedlagde den norske ambassadør H.E. Ole Algård en krans fra Norges Sjøforsvar. Chefen for Flådestation København, kommandør P. Wessel-Tolvig, nedlagde krans fra Søværnet, en norsk søofficer nedlagde en krans fra selskabets norske æresmedlem, fru Andrea Sanner. Endelig nedlagdes kranse fra Marineforeningen ved dennes næstformand, distriktschef Torben Jensen, og fra Tordenskiold-Selskabet ved formanden. Marineforeningens fane paraderede, og to KMer blæste "Last Post".

Ved en følgende sammenkomst for bestyrelsen med talrige indbudte gæster i Søofficersforeningen læste skuespilleren Palle Huld op af Tordenskiolds breve, bl.a. brevet til kongen med rapport om træfningen med den engelske kaptajn, som Tordenskiold under kampen ville låne krudt og kugler af. Dette brev sidder i en montre i Søofficersforeningen. I relation til oplæsningen af sidste brev reciterede Palle Huld tillige Holger Drachmanns digt "På kanoner og pokaler". Overarkivar Hans Chr. Bjerg talte om den historiske baggrund for Tordenskiolds breve. Derefter sang Minna Nyhus "Syng nu, gutter små" og Kong Christian" på den oprindelige melodi fra skuespillet "Fiskerne". Fra Søværnet var mødt mange søofficerer med vort danske æresmedlem, H.E. viceadmiral S. Thøstrup og kontreadmiral Niels F. Lange i spidsen. Fra korvetten *Peter Tordenskiold* deltog 25 mand, repræsenterende alle personelgrupper om bord, og anført af chefen, orlogskaptajn Hans Garde.

Bestyrelsen i selskabet består i dag af følgende: Direktør E. Friisager, formand, statsaut. revisor H. Hemmersam, tidligere chef for Tøjhusmuseet, dr.phil. Arne Hoff, tidligere chef for Søofficersskolen, kommandør Preben Holm, tidligere chef for Flådestation København, kommandør E.V. Jørgensen, oberstløjtnant P.E.P. Skov, orlogskaptajn Arvid Sørensen og pastor, dr. theol. Børge Ørsted.

Æresmedlemmer er som nævnt fru Andrea Sanner og H.E. viceadmiral S. Thøstrup.

Formanden oplyste under sammenkomsten, at Selskabet havde været repræsenteret efter indbydelse fra Søværnet ved korvetten *Peter Tordenskiold's* navngivning i Ålborg d. 19/1-1981 og ved kommandohejsningen d. 2/4-1982. Ved første lejlighed havde Selskabet skænket korvetten den til selskabet af billedhuggeren Svend Lindhart fremstillede bronzestatuette af Tordenskiold. Ved kommandohejsningen havde skibet modtaget en afstøbning af Tordenskiolds originale sølvbordklokke. Den 3/9-1982 havde ca. 50 medlemmer af selskabet efter indbydelse fra korvettens chef aflagt besøg om bord. Det var både festligt og lærerigt besøg.

Tordenskiold-prisen har ikke være uddelt de senere år, men en vedtægtsændring i fundatsen vil nu muliggøre, at alt militært tjenstgørende personel i Søværnet fremtidig vil kunne få tildelt prisen, som hidtil har være forbeholdt søofficerer.

Der optages indtil videre ikke nye medlemmer i selskabet.

Den Militærhistoriske Interessekreds i Danmark
indbyder til
Militærhistorisk Konference '83
i dagene 6.-8. maj 1983
på
Frederiksberg Slot

Program:

Fr. 19.00-20.00	Ankomst og registrering
20.00-21.00	Velkomst. Foredrag: Falklandskrigens militære aspekter v/Ol. K.V. Nielsen
21.00-22.00	Aftenkaffe.
Lø. 9.00-10.00	Foredrag: Gustav Adolf i taktisk belysning v/Ob. O.R.H. Jensen.
10.00-12.00	Forelæggelsesgrupper.
12.00-13.30	Frokost.
13.30-15.30	Forelæggelsesgrupper.
15.30-16.30	Foredrag: Fæstningen Kronborg v/Ol. C.C. Christensen.
16.30-17.30	Omvisning på Frederiksberg Slot.
18.00-	Traditionel spisning.
Sø. 9.00-10.00	Transport.
10.00-12.00	Omvisning på slottet og fæstningen Kronborg v/Ob. A. Jørgensen og Ol. C.C. Christensen.
12.00-13.30	Frokost.
13.30-15.00	Plenarmøde. Dagsordenen iflg. vedtægterne.
15.00-15.30	Afslutning.

Forelæggelsesgrupperne er deltagernes eget forum. Tilmeld Dem venligst med et emne, De har lyst til at bruge 5-15 min. på at fortælle andre om. Delta-gergebyret - 175 kr. for medlemmer, 225 kr. for andre - dækker materialer porto, spisning lørdag aften, fællestransport til Helsingør, konferencerapport samt diverse omkostninger.

Tilmelding: Sekretæren, Hovedgaden 98, 2800 Kgs. Lyngby, tlf. (01) 12 11 24 (02) 88 74 63, senest 15.4.83. Ret til ændringer forbeholdes.

Ja, jeg tilmelder mig til MILITÆRHISTORISK KONFERENCE '83

.....	
navn	stilling
.....	
adresse	tlf.

Gebyret, kr. 175/225, er indbetalt på giro 8 26 88 00 ☐

vedlagt i check ☐

Jeg ønsker fællestransport til Helsingør ja ☐ nej ☐

Jeg vil fortælle om flg. i forelæggelsesgrupperne:

Flådens skibe 1814-48
af
Henrik Christiansen

Med denne artikel indledes en artikelserie om den danske marines sidste sejlkrigsskibe af lærer Henrik Christiansen. Følgende skibstyper vil blive gennemgået: linieskibe, fregatter, korvetter, brigger og skonnerter.

Tiden efter fredsslutningen

Baggrunden

Om morgenen mellem den 14. og 15. januar 1814 undertegnedes freden i Kiel, og hermed afsluttedes Danmarks rolle i Napoleonskrigene. Nu skulle en ny tid til at begynde, og for flådens vedkommende kunne man gå i gang med en hårdt tiltrængt genopbygnings- og vedligeholdelsesproces.

Antallet af enheder var jo blevet stærkt reduceret efter flådens ødelæggelse i 1807, og endvidere var et antal skibe forblevet i Norge, efter at Danmark havde måttet afstå Norge til Sverige.

Alt i alt var der ved krigens afslutning 180¹ enheder i den danske flåde, og heraf var 111 kanonchalouper, 60 mindre fartøjer og kun 9 kunne kaldes egentlige kampskibe. Man gik så igang med at vurdere denne styrke, og i 1815 var der efter bortsalg og ophugning 99 enheder tilbage i flåden.²

Men en genopbygning krævede planlægning og økonomi, og årene efter fredsslutningen blev besværlige år. Under krigen med England var hen imod 1400 danske skibe blevet opbragt, så helt naturligt fulgte en stagnation i handelen. Og da man så omsider igen fik handelsskibe, som kunne besejle de traditionelle handelspladser, så viste det sig, at andre havde overtaget Danmarks plads. I 1813 var landet officielt gået fallit og stadigvæk faldt priserne på landbrugsvarer - dengang som nu landets meget vigtige eksportvare. En så dårlig økonomi var ikke nogen god baggrund,

når man nu skulle til at tage fat på flådens genopbygning.

Flådeplanerne 1814-48

Allerede i september 1814 var der blevet fremsat forslag til en ny flådeplan, hvorefter flåden skulle omfatte:

- 6 orlogsskibe (linieskibe)
- 8 fregatter
- 8 korvetter og brigger
- 80 kanonchalouper
- 6 mortarchalouper¹

Man foreslog også, at orlogsskibene skulle føre 74 kanoner – fordelt med 30 pundige kuglekanoner på underste batteri og 18 pundige på øverste batteri. I perioden frem blev våbnene kun ændret ganske lidt, og helt frem til 1850'erne var hovedarmeringen den 30 pundige kanon.

Kanonerne var fremstillet af kanonmetal – en legering af kobber og tin – eller af jern, men da en metalkanon var meget dyrere end en jernkanon, blev kanoner af støbejern oftest anvendt.² Kanonerne havde glat løb, og man skelnede mellem lange og korte kanoner – de korte kaldtes karronader. Kanonerne blev benævnt efter forskellige faktorer som f.eks. kaliber og pundighed. Kaliber betyder løbets diameter, mens pundighed er vægten af den kugle kanonen skyder med.³ Når lineskibene skulle føre 30P (pundige) kanoner, betyder dette, at hver kugle vejede 30 pund. I dag angives en kanon udelukkende i kaliber, og man kan godt omtrentlig omregne pundighed til kaliber. Dette gøres ud fra kendskabet til de forskellige kanonkuglers diametre, men tallene er kun omtrentlige. I flådens skibe anvendtes også granatkanoner, eller bombekanoner, som de også blev benævnt. Granaten – bomben – var oprindeligt kun blevet brugt i morterer eller haubitsere, men efter 1831 indførtes bombekanoner med langt løb. Med de almindelige kuglekanoner skød man ricochetskydning, hvilket betød, at kuglen "slog smut" hen over vandoverfladen inden den ramte målet.⁴

Fregatterne skulle føre 18P kanoner – 14 stk. i hvert lag, og på bakken og skansen skulle der være karronader. De 24P kanoner, som ved nyordningen blev i overskud, skulle anvendes i

kanonbådene. Planen kom til at holde ganske godt, for allerede i 1833 var styrkemålet nået.⁵

Kaliberomsætningstabel

pundighed	kanontype	kaliber
80	granatkanon	21,34 cm
60	"	20,49 cm
60	kuglekanon	20,38 cm
36	"	17,40 cm
30	"	16,24 cm
24	"	15,26 cm
18	"	13,84 cm
12	"	12,04 cm
8	"	10,68 cm

I 1833 blussede diskussionen op, om man fremover skulle satse på en flåde med små eller store skibe – og den diskussion har med afbrydelser været fortsat lige siden. Problemet opstod i forbindelse med indførelsen af "bombekanonen" i roflotillen. Man bestemte, at denne kanon både skulle anbringes i kanonchalouperne samt i en nykonstrueret kanonjolle.⁶ Erfaringerne fra krigen 1801-14 kunne ikke mere anvendes, for en række større mariner var på dette tidspunkt begyndt at indføre dampskibe, og hermed bortfaldt bl.a. roflotillens fordel ved at kunne angribe i vindstille. I maj 1833 godkendte kongen et forslag, hvorefter roflotillen kom til at bestå af 63 kanonchalouper og 15 kanonjoller.⁷ Hermed stoppede diskussionen for en stund.

Men kun 10 år skulle gå før end spørgsmålet igen blev bragt på bane. Hjuldampskibet var nu indført i marinen, og i 1847 besluttedes det, at indstille videre bygning af kanonbåde samt påbegynde salg af de ældste af chalouperne.⁸

For sejlskibenes vedkommende skete den første afvigelse fra flådeplanen i 1832. Da bestemte kongen nemlig, at der ved den første givne lejlighed skulle bygges en "dobbelte fregat" til flåden, og denne fregat skulle føre 24P kanoner.⁹

I 1832 var der økonomisk mulighed for at bygge sådan et skib,

og man foreslog fra kollegiets side, at lade to mindre fregatter udgå, og samtidig med at orlogsskibet *Phoenix* skulle udgå, foreslog man at bygge én stor fregat med ca. 50–60 kanoner. I slutningen af 1832 bestemte kongen så, at der næste år skulle bygges en stor fregat på 60 kanoner,¹⁰ og for fremtiden skulle der kun være 4 lineskibe og 2 store fregatter foruden, hvad der ellers var bestemt i flådeplanen. Imidlertid blev den store fregat ikke bygget, men de to mindre fregatter, der skulle udgå efter bygningen af den nye fregat, udgik alligevel, og i 1834 udgik ligeledes orlogsskibet *Phoenix*.

Kort tid herefter skete der endnu en ændring – denne gang vedrørende armeringen. I de øvrige landes krigsskibe var fregatternes kanoner blevet sværere, og under projekteringen af fregatten *Thetis* foreslog man 24P kanoner, i stedet for de hidtil anvendte 18P. Dette kom dog ikke til at gælde for *Thetis*, men *Gefion*, den næste fregat, der blev søsat, udrustedes med 24P kanoner.¹¹

I 1840 talte man atter om en nedskæring af flådens styrke, og kongen henstillede, at styrkemålet skulle være 4 lineskibe, 6 fregatter og 6 korvetter/brigger. Af disse typer skulle der ikke foreløbig bygges nye, men derimod burde flåden forøges med 2 eller flere uarmerede dampskibe.

Nu kom der for alvor kludder i bygge- og vedligeholdelsesprogrammet. Fregatbyggeriet var udsat, armeringen skulle ændres og skulle der bygges brigger eller ej? Budgettet skulle holdes, og da kongen stadig fastholdt ønsket om anskaffelse af to dampskibe, så kollegiet ingen anden udvej end at ofre nogle af sejl-skibene. Man måtte derfor atter engang skære ned på antallet af fregatter, for der eksisterede en nødløsning.

Et lineskib kunne nedklassificeres til fregat ved at fjerne det øverste dæk – afsløjfning, kaldtes det – og så svarede det faktisk til en fregattetype. Denne metode var anvendt i andre lande, og situationen herhjemme krævede, at man forsøgte ny metoder.¹²

Derfor foreslog Kollegiet i 1844 følgende styrkeplan for flåden, og planen blev godkendt af kongen:

5 lineskibe, 1 lineskib som blokskib, 4 tjenstdygtige fregatter, 2 fregatter som blokskibe, 3 korvetter, 4 brigger, 4 dampskibe samt roflotillen.

Hertil knyttedes en bemærkning om, at de 2 fregatter skal være

af Gefionklassen, og de 2 andre fregatter skulle være af Thetis-klassen. Ligeledes afhænger planen af, at 2 fregatter udgår og erstattes af 2 dampskibe.¹³

Uanset ændringerne fra 1815 og frem til 1844 ses det, at flådeplanen fra 1815 er fuldt overholdt; roflotillen var nærmest lidt forøget, ligesom der var indgået 5 hjuldampskibe. I sin helhed blev flådeplanen dog ikke gennemført, for i 1848 blev freden brudt af Den første slesvigske Krig.

Ved krigsudbruddet i 1848 bestod flåden af følgende enheder:¹⁴

Lineskibe	6	Danmark, Dronning Maria, Waldemar, Frederik IV, Skjold, Christian VIII, Dannebrog (på stabel)
Fregatter	8	Nymphen, Fylla, Freja, Rota, Havfruen, Bellona, Thetis, Gefion, Tordenskjold (på stabel)
Korvetter	4	Najaden, Flora, Valkyrien, Galathea
Barkskibe	1	Saga (på stabel)
Brigger	4	St. Croix, Mercurius, St. Thomas, Ørnen
Skonnerter	3	Elben, Pilen, Delphinen
Dampskibe	6	Hekla, Gejser, Skirner, Ægir, Kiel, Hebe
Kanonchaloupper	43	
Bombekanonchaloupper	23	
Bombekanonjoller	17	
Kanonjoller	4	

Sejlskibsbygning

Mens man i ældre tider for det meste byggede et skib ud fra håndværkstraditioner og modeller, blev det fra 1700-tallet og fremover almindeligt at udarbejde en konstruktionstegning, inden

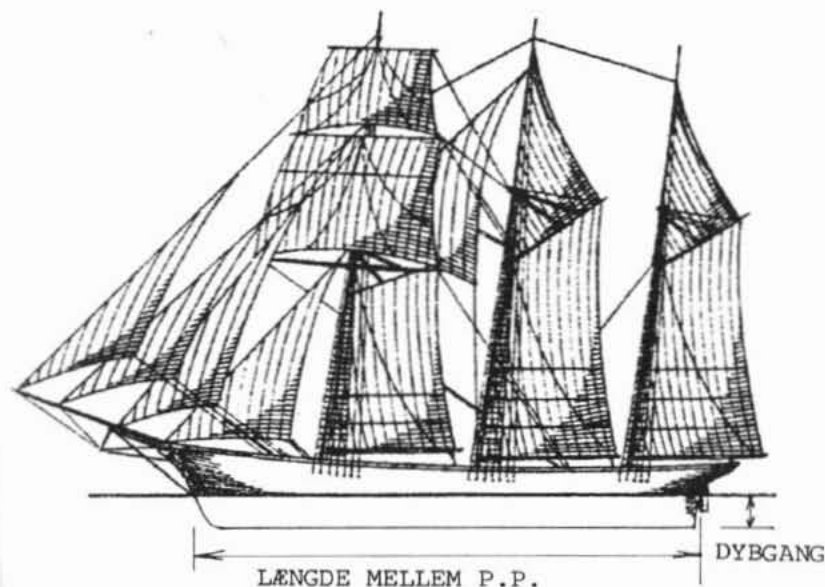
byggeriet blev sat igang. Et sæt konstruktionstegninger skulle ikke blot vise skibets hoveddimensioner, men de skulle også vise indretningen, kanonerne placering og surring, master, sejl og meget mere. Frem til omkring midten af 1800-tallet var det almindeligt at anvende følgende tegninger:

1. Sidetegning
2. Vandlinieplan
3. Spanterids
4. Middelspantstegning
5. Dæksplan
6. Langskibs snit
7. Apteringsplan
8. Sejltegnig
9. Rundholtstegning (master, stænger, ræer m.v.)
10. Takkellagetegning
11. Ornamentstegning

Med indførelsen af maskinen som drivmiddel voksede antallet af tegninger yderligere, ligesom alle øvrige tegninger blev mere detaljerede. Ved bygningen i dag af et moderne stålskib, medgår i hundredvis af tegninger — lige fra sidetegning til detailtegning af en lille ventil — men ser man på træskibsbygningen, således som den i dag former sig på de mange småskibsværfter, ja så gælder stadig håndværkstraditionen og skibsbygmesterens øjemål.

Et skibs hoveddimensioner er dets længde, bredde og dybgang. Når der er tale om skibets længde findes der to mål: længde overalt og længde mellem perpendicularerne. Det første længdemål er skibets totale længde, mens det andet mål regnes i konstruktionsvandlinien. Med hensyn til bredden gælder, at der er tale om største bredde — som regel midtskibs. Dybgangen kan være forskellig fra for til agter, men for sejlskibene gælder, at målet normalt er størst agter. Forskellen mellem dybgangen for og agter kaldes for styrlastighed, og jo smallere et skib er, des større er dets styrlastighed.

Foruden hoveddimensionerne angives et skibs størrelse også i tonnage. I dag skelnes mellem displacement, brutto-registertons og netto-registertons. Imidlertid er det mest almindelige at anvende displacementet, når det drejer sig om krigsskibe, da de andre



mål drejer sig om lastekapacitet og afgifter til staten.

Ved et skibs displacement forstås skibets vægt; hvilket vil sige: vægten af den vandmasse skibet fortrænger. Dette mål angives som regel i engelske tons (1 eng. ton = 1016 kg).

Gennem stort set hele 1800-tallet målte man sejlskibe i drægtighed, og med dette udtryk mentes skibets evne til at rumme og bære en last. For krigsskibenes vedkommende drejede det sig jo ikke primært om at kunne laste så og så mange varer. Derfor måtte man ved udregningen af et krigsskibs drægtighed måle lidt anderledes og bl.a. tage hensyn til, at krigsskibenes skrog som regel var slankere end handelsskibenes.

Målet for drægtighed var commercialæster (læster), og målet angiver en vægt af 4000 pund.¹ Men nøjagtigt var det ikke, for man var i tidens løb nået til enighed om, at et vist kvantum varer af samme slags var lig med én læst. F.eks. var 22 tønder korn lig 1 læst, og 18 tønder salt var ligeledes 1 læst.

Når der foretages en omregning til vore dages mål for at kunne sammenligne skibenes størrelser, sætter man 1 læst til 2600 kg. I skibslisterne er displacementet angivet i eng. ton, så for sejlskibenes vedkommende er der derfor tale om en omregning og en

tilnærmet værdi. En egentlig omregningsfaktor findes ikke, så det er ikke muligt at omregne drægtighed til vore dages displacement-ton.

Skibsbygningsmaterialet var oftest egetømmer, og efter krigen med England medførte flådens skibsmangel en udtynding af egeskovene. Der blev plantet nye egetræer, men først hen imod midten af 1900-tallet var disse træer klar til anvendelse — og så var eg afløst af jern.

Et skibskrog består af følgende hoveddele:

kølen
kølsvin
spanter
forstævn
agterstævn
klædning
dæk

Kølen er sammensat af flere stykker lige tømmer, g herfra rejses spanterne. Dækket bæres af dæksbjælkerne, der går fra den ene side af skibet til den anden, og på bjælkerne fastgøres dæksplanerne. Ved forstævnen var ofte anbragt endnu et dæk — løftet over øverste dæk. Endvidere kunne et mindre stykke af øverste dæk være overdækket. Dette kaldes ruffet, og heri indrettedes officersbeboelse.

Under kølen anbragtes en mindre bjælke — stråkølen — som skulle beskytte den egentlige køl i tilfælde af grundstødning. Over kølen blev der lavet en opklodsning, og herpå hvilede kølsvinet, der tjente til fastgøring af masterne.

Til spanterne blev klædningen naglet fast. Rækkerne af planker kaldtes range, og de kunne lægges enten på kravel eller klink, men kraveltypen var den almindeligste.

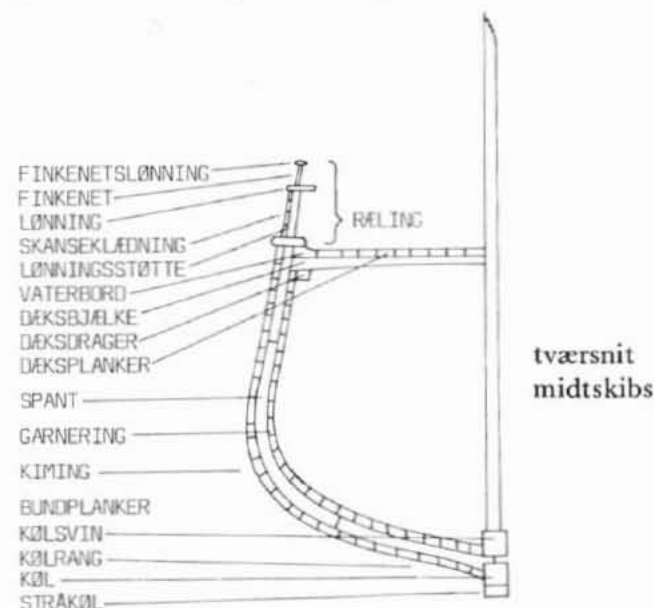


kravelbygget



klinkbygget

Spanterne beklædtes både ud- og indvendigt, og med mellemrum anbragtes understøtning til de tværgående dæk.



I den danske flåde var todækkerne lineskibe med 2 batteridæk foruden skanse og bak. Men i alle krigsskibe fandtes der endnu ét dæk under batteridækkene, og dette var banjerdækket, hvor mandskabet boede.

På mindre krigsskibe var der ofte en hytte agter, hvor chefen eller nogle officerer boede, ligesom der kunne være indrettet et ly for kortene.

På et lineskib (todækker) var der følgende dæk — regnet fra oven og nedefter:

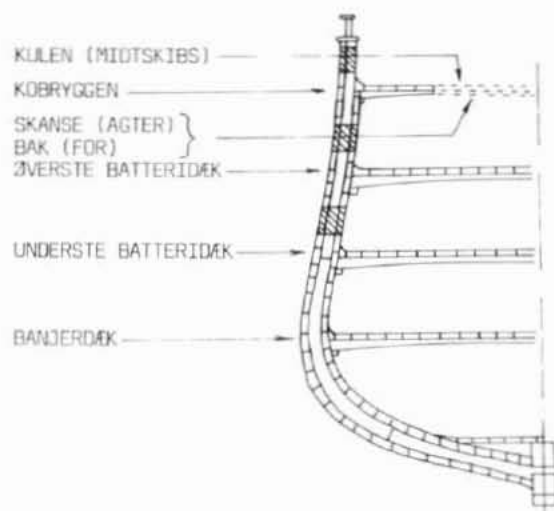
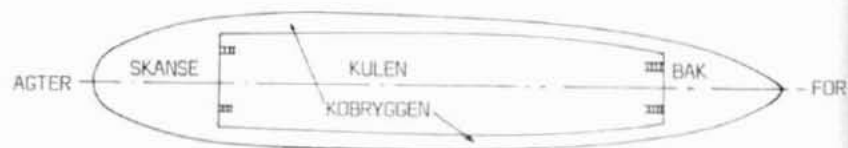
Skanse — bak
øverste batteridæk
nederste batteridæk
banjerdæk

På en fregat fandtes følgende dæk:

skanse — bak
batteridæk
banjerdæk

Og i korvetterne:

batteridæk
banjerdæk

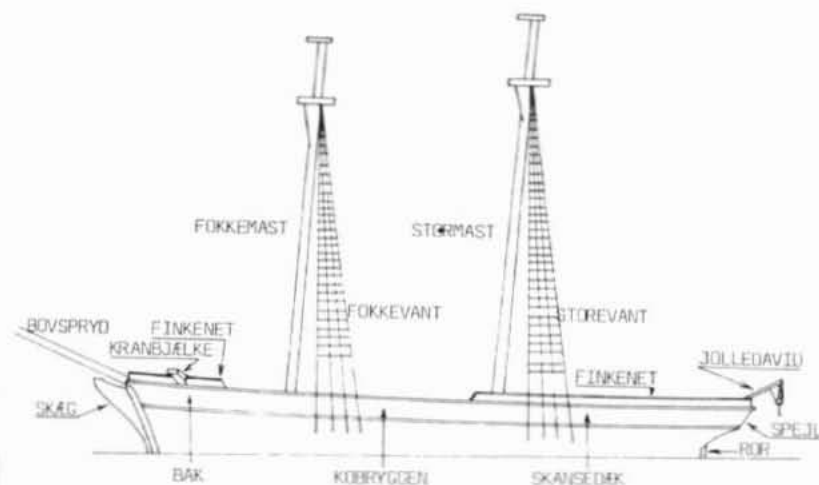


Dækkene på et lineskib

På lineskibene og fregatterne var skansen et løftet dæk agter over øverste batteridæk, og bakken var et tilsvarende dæk forude. På mindre krigsskibe findes disse løftede dæk kun sjældent, og når de findes er der ikke anbragt kanoner på dem. Derimod er mindre

krigsskibe oftere forsynet med bak, men ikke skanse. Den åbning, der fremkom mellem det løftede skansedæk og bakken ned til øverste batteridæk kaldtes kulen, og ofte tjente stedet til anbringelse af skibets mindre fartøjer. Endvidere var kulen anledning til en del diskussion, da denne åbning medførte søsprøjt på batteridækket, og en del søofficerer foreslog, at man skulle overdække kulen.

På mindre skibe, hvor de løftede skansedæk og bak ikke fandtes gav man alligevel de enkelte dæksafsnit navne, som om de var forsynet med skanse og bak. Dækket fra stormasten og agterud kaldtes skansen, mens bakken regnedes fra fokkemasten og forfter. Dæksstykket mellem stormasten og fokkemasten kaldtes for kobryggen.



Ved agterstævnen var der ofte en udsmykning på spejlet, og den bestod i en navneplade med tilhørende våbenskjolde. På de store skibe kunne der endvidere være en vægtergang i forbindelse med beboelserne på øverste og underste batteridæk. Her kunne skibets chef trække frist luft uden at være under opsyn af den øvrige besætning. Men så måtte chefen også tåle den ulempe, der fulgte med, når man under kamp anbragte en kanon i hans kahyt. Ofte

var der nemlig anbragt en kanonport her, så man fik en mulighed for at kunne skyde agterud.

I forstævnen var der fastgjort en trækonstruktion, som skulle bære gallionsfiguren — og rent praktisk tjente denne opbygning også som toiletter for mandskabet (gallionen).

Over agterstævnen hængte på de mindre skibe en jolle, mens ekstrarfartøjer på de større skibe blev ophængt over siderne agterude samt på stativer over kulen eller kobryggen.

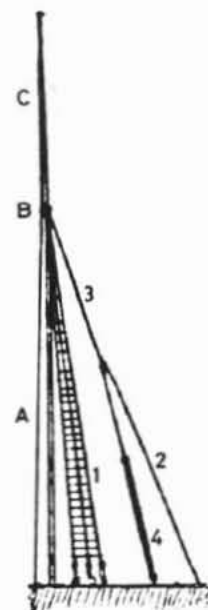
Ved skibets rejsning forstås master, tovværk og sejl. Masternes antal varierer efter skibstypen, og i tidsrummet fra 1815 og frem til dampens indførelse var tre master det højeste antal, noget krigsskib havde.

Forreste mast kaldes fokkemast, midterste mast kaldes stormast mens den agterste hedder mesan — (eller kryds-)masten. Er der kun to master, hedder den højeste stormasten, og den mindste kaldes fokkemasten, såfremt det er den agterste mast der er højest. Er den agterste mast mindst, kaldes den mesanmasten. Mastene blev fremstillet af fyrre- eller granstammer, og på de mindste skibe var den udført i ét stykke. De højere master var sammensatte af to, tre og i sjældne tilfælde af fire stammer. Masten blev som før omtalt ført kelt igennem skibet, og fastgjort i bunden af skibsskroget til kølsvinet.

Opefter samles masterne ved salingen og æselhovedet, og da de høje master udsættes for et stort pres fra sejlerne, sikres masterne ved hjælp af tovværk lavet af hamp, der mod slutningen af 1800-tallet afløses af stålwirer. Støttetovene benævnes vant, barduner og stag. Vant og barduner fremgår af tegningerne, mens stagene er de tove, der støtter masterne forefter. De trækkes fra mast til mast og går fra fokkemasten ud til bovspydet.

Antallet af master og sejl er med til at bestemme skibstypen, og hvad angår krigsskibene, så er det enkelte skibs opgave ligeledes med til at bestemme typen.

Sejlene blev lavet af sejldug — vævet af hamp. Herefter blev sejldugen skåret i aflange stykker, der kaldtes broge. Brogene blev syet sammen i flader, der var trekantede eller firkantede, og sømmene kaldtes nåd, mens kanten af sejlet benævntes ligen. Sejlets øverste kant (lig) blev fastgjort til en gaffel, en rå eller et stag og herefter fik sejlene deres navne: Gaffelsejl, råsejl eller stagsejl.



Jagtrigget mast

- A. mast
- B. afsætning
- C. top
- 1. vant
- 2. mantel
- 3. hanger til mantel
- 4. talje til mantel
- 2.-4. agtertaklet

Tremastede skibe havde altid et gaffelsejl på mesanmasten (agterste mast), og sejlet fik navn herefter: Mesan. På tomastede skibe brugtes ligeledes gaffelsejl på agterste mast, og var skibet en brig, kaldtes sejlet brigsejl, mens det på skonnerter og skonnertribrigger kaldtes storsejl. Over gaffelsejlet anbragte man på barker, skonnertribrigger, skonnerter, galeaser, slupper, kuttere og jagter et gaffeltopsejl.

Råsejlets øverste lig (kant) var fastgjort til en rå. Råen var en rund stang, der ophængtes vandret på tværs af mastens forside. Den var tykkest på midten og smallede ind mod enderne, de kaldtes nokkerne. Ræerne blev holdt ind til masten med en bøjle, således at de kunne svinges i forskellige retninger, og når ræerne blev "kajet" betød det, at hver rå anbragtes på skrå, så den ene ende pegede nedad og den anden opad.

På nokken af nogle ræer sad en bøjle til læsejlsspiret, der var en tynd rå, som kunne skydes ud over den store rå, og hertil blev læsejlene fastgjort.

Mens råsejlets overkant var fastgjort til råen, var der i de nederste hjørner påsat skøder, hvormed sejlet blev spændt fast til råen nedenunder. På en fuldrigget mast var der fire råsejl, mens det femte — nederste — sejl kaldtes undersejlet. Hvis undersejlet

Sejlskibstyper

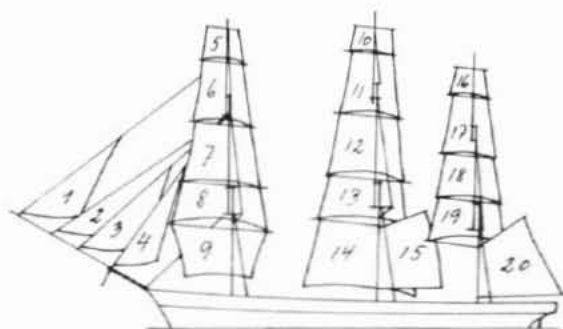
1. Tre-mastede skibe

a. Fuldriggede:

fuldrigger (linieskib)
fregatskib (fregat)
bark
barkentine
korvet

b. Skonnertriggede:

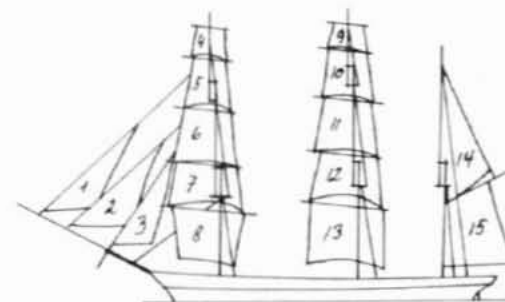
tremastet topsejlsskonnerter
sletskonnerter
bramsejlsskonnerter
skonnertbark
sletskonnerter kaldes også for
"fore- and aftskonnerter".³



Fregat

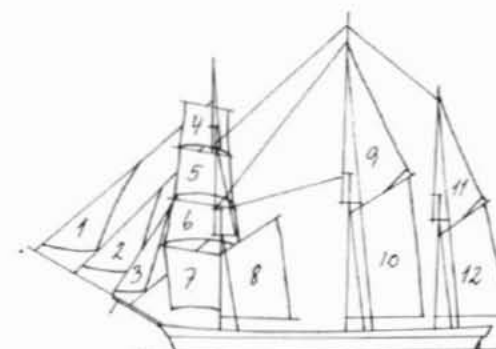
1. jager, 2. yderklyver, 3. inderklyver, 4. forestængestagesejl, 5. bovenbramsejl, 6. forebramsejl, 7. fore-overmærsejl, 8. fore-undermærsejl, 9. fok, 10. store-bovenbramsejl, 11. store-bramsejl, 12. store-overmærsejl, 13. store-undermærsejl, 14. storsejl, 15. gaffelsejl på stormasten, 16. kryds-bovengramsejl, 17. kryds-bramsejl, 18. kryds-overmærsejl, 19. kryds-undermærsejl, 20. mesan.

En korvet er stort set rigget på samme måde som en fregat, og forskellen mellem typerne skal findes i deplacementet samt i kanonernes antal.



Bark

1. jager, 2. klyver, 3. forestængestagesejl, 4. bovenbramsejl, 5. forebramsejl, 6. fore-overmærsejl, 7. fore-undermærsejl, 8. fok, 9. store-bovenbramsejl, 10. store-bramsejl, 11. store-overmærsejl, 12. store-undermærsejl, 13. storsejl, 14. mesangaffeltopsejl, 15. mesan.



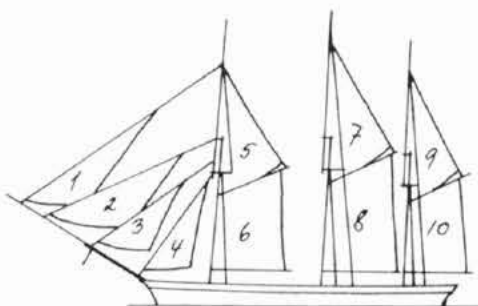
Barkentine

1. jager, 2. klyver, 3. forestængestagesejl, 4. bovenbramsejl, 5. forebramsejl, 6. fore-mærsejl, 7. fok, 8. gaffelfok, 9. store-gaffelfok, 10. storsejl, 11. mesangaffeltopsejl, 12. mesan.



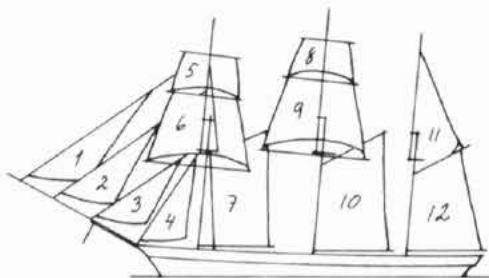
Tremastet topsejlsskonnert

1. jager, 2. klyver, 3. stagsejl, 4. stagfok, 5. bramsejl, 6. topsejl, 7. store-gaffeltopsejl, 8. storsejl, 9. mesan-gaffeltopsejl, 10. mesan.



Tremastet sletskonnert (tremastet fore- and aftskonnert)

1. jager, 2. klyver, 3. stagsejl, 4. stagfok, 5. fore-gaffeltopsejl, 6. gaffelfok, 7. store-gaffeltopsejl, 8. storsejl, 9. mesangaffeltopsejl, 10. mesan.



Skonnertbark

1. jager, 2. klyver, 3. stagsejl, 4. stagfok, 5. bramsejl, 6. topsejl, 7. gaffelfok, 8. store-bramsejl, 9. store-mærsejl, 10. storsejl, 11. mesan-gaffeltopsejl, 12. mesan.

2. To-mastede skibe

a. Fuldriggede:

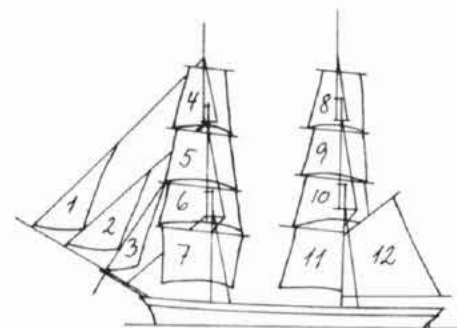
brig
skonnertbrig (brigantine)

b. Skonnertriggede:

topsejlsskonnert (topsejlsbrig)
tomastet sletskonnert (fore-
and aftskonnert)

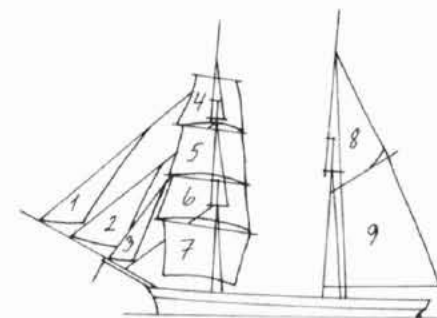
c. Jagtriggede:

galease
yawl



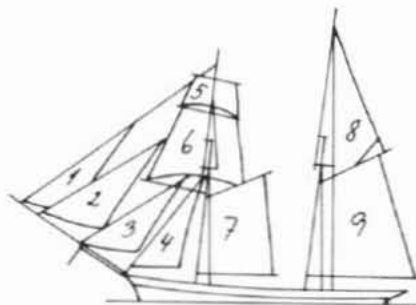
Brig

1. jager, 2. klyver, 3. forestængestagsejl, 4. bovbramsejl, 5. forebramsejl, 6. fore-mærsejl, 7. fok, 8. store-bovenbramsejl, 9. store-bramsejl, 10. store-mærsejl, 11. storsejl, 12. brigsejl.



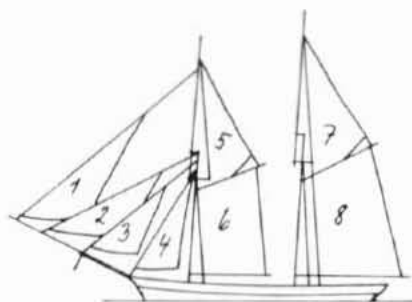
Skonnertbrig

1. jager, 2. klyver, 3. forestængestagsejl, 4. bovenbramsejl, 5. forebramsejl, 6. fore-mærsejl, 7. fok, 8. gaffeltopsejl, 9. storsejl.



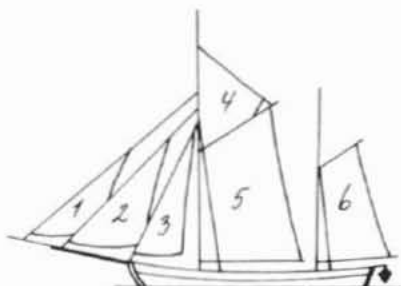
Topsejlsskonnert

1. jager, 2. klyver, 3. stagsejl, 4. stagfok, 5. bramsejl, 6. topsejl, 7. skonnertsejl, 8. gaffeltopsejl, 9. storsejl.



Tomastet sletskonnert

1. jager, 2. klyver, 3. stagsejl, 4. stagfok, 5. fore-gaffeltopsejl, 6. skonnertsejl, 7. store-gaffeltopsejl, 8. storsejl.



Galease

1. jager, 2. klyver, 3. stagfok, 4. store-gaffeltopsejl, 5. storsejl, 6. mesan.

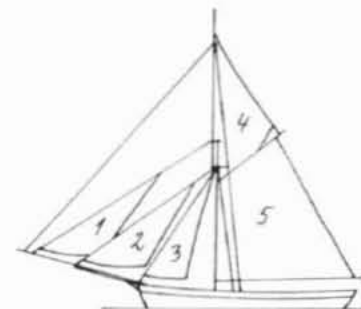


Yawl

Skibet kaldes også "trawler", og agterste mast betegnes "papegøjemast". Ellers benævnes sejlene som hos galeasen.

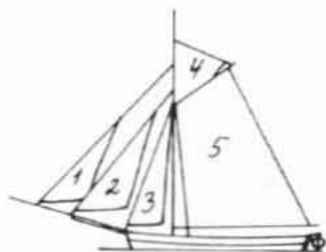
3. En mastede skibe

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| a. Skonnertriggede: | slup
kutter |
| b. Jagtriggede: | jagt
skøjte
tjalk
kuf |
| c. Luggerriggede: | lugger |



Slup - kutter

1. jager, 2. klyver, 3. stagfok, 4. gaffeltopsejl, 5. storsejl
Kutteren kendetegnes af at have finere linier i skroget end slupen.



Jagt — tjalk

1. jager, 2. klyver, 3. stagfok, 4. gaffeltopsejl, 5. storsejl

Tjalken, der er af hollandsk oprindelse, er bredere og fyldiger end jagten. Desuden er tjalken ganske fladbundet.



Skøjte

1. klyver, 2. fok, 3. bredfok, 4. storsejl

Skøjterne anvendtes ofte som lodsåde, og herudover til fragtfart og fiskeri.



Kuf

1. yder-klyver, 2. inder-klyver, 3. storsejl

Kuffen var et fladbundet fartøj, og for at mindske afdriften, var den forsynet med et "sværd" på hver side, som kunne hæves og sænkes efter behov.



Lugger

1. luggersejl

Fartøj anvendt til fiskeri.

NOTER

I. Baggrunden

1. Schultz: Den Danske Marine 1814–1848. bd. I. Kbh. 1930 p. 15 ff.
2. Schultz: p. 17.

II. Flådeplanerne 1814–48.

1. Schultz: p. 9.
2. Dansk Marineordbog (Harboe): p. 190–197.
3. Dansk Marineordbog (Harboe): p. 73.
4. R. Steen Steensen: Vore panserskibe. p. 63.
5. Schultz: p. 137.
6. Schultz: p. 139.
7. Schultz: p. 142.
8. Schultz: p. 147.
9. Schultz: p. 148 og 220 ff.
10. Schultz: p. 148.
11. Schultz: p. 149.
12. Schultz: p. 230 ff.
13. Schultz: p. 151.
14. Schultz: p. 155 ff.

III. Skibsbygning

1. Dansk Marineordbog (Harboe) p. 79.
2. Bl.a. udførligt beskrevet i Carl Hansen: Vejledning til at kende sejlskibe samt i D.H. Funch: Dansk-Marineordbog I.
3. Bl.a. beskrevet i Kusk Jensen: Lærebog i praktisk sømandsskab.

- Politikens Danmarkshistorie, bd. 10 og 11. Kbh. 1964.
 J.H. Schulz: Den Danske Marine 1814-1848 bd. I. Kbh. 1930.
 Flåden gennem 450 år. Red. R. Steen Steensen. Kbh. 1961.
 R. Steen Steensen: Vore Panserskibe 1863-1943. Kbh. 1968.
 C.L.L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog. Kbh. 1839.
 D.H. Funch: Dansk Marine-Ordbog I-II. Kbh. 1852.
 C.R. Iversen: Lærebog i elementær skibsbygning. Odense 1963.
 Teknisk Leksikon. bd. II afsn. om skibe.
 Skibteknisk ordbog. B&W, København (utrykt materiale).
 Carl Hansen: Vejledning til at kende sejlskibe. Kbh. 1896.
 H.C. Bjerg og Erichsen: Danske Orlogsskibe 1690-1860. Kbh. 1979.
 H.C. Bjerg: Dansk marinehistorisk bibliografi 1500-1975. Kbh. 1975.
 Kusk Jensen: Lærebog i praktisk sømandsskab. Kbh. 1924.

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, bd. 1-6, Verlag Bernard & Graefe, bd. 1 (1982), München

I 1936 offentliggjorde Erich Gröner værket om de tyske krigsskibe 1815-1936. Efter krigen genoptog han arbejdet, men under vanskelige forhold, da de fleste dokumenter og tegninger var blevet ødelagt ved luftangreb på Berlin den 22.-23. november 1943. Da de til England førte marinedokumenter atter kom tilbage til Tyskland i 1965 fik han hjælp af Dieter Jung og Martin Maass, der siden har gennemkontrolleret samtlige oplysninger og fornyet værket for 60% vedkommende, og efter Grönens død har de nu udgivet værket med tilføjelser op til 1945.

Første bind er nu udgivet i 1982 med følgende indhold: Panserskibe, lineskibe, slagskibe, hangarskibe, krydsere og kanonbåde. De følgende bind vil omfatte: bd. 2: Torpedobåde, Zerstörer, Schnelleboote Minensuch- und Minenräumboote (1983), bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Speerbrecher (1984), bd. 4: Hilfsschiffe (1985), bd. 5: Koloniel- und Flussfahrzeuge, Kleinschiffsverbände (1986) samt bd. 6: Kleinkampfverbände und Gesamtregister.

Det første bind fremtræder særdeles smukt trykt og velordnet efter skibstyper. Til hver enkelt skib er der side- og planskitser samt alle nødvendige data vedr. størrelse, tonnage og bestykning.

Desuden er der ved hvert skib angivet skibets historie, hvor man erfarer om byggested, evt. ændringer på skibet samt en oplysning om dets endeligt.

Af særlig interesse for Danmark kan nævnes omtalen af panserskibet *Armenius*, som angives bygget i London som et søsterskib til vor egen *Rolf Krake* samt fregatten *Eckernförde*, der er den tidligere danske *Gefion*, hvis galionsfigur iøvrigt nævnes opstillet i Eckernförde.

Fra forrige århundrede omtales ligeledes postdamperen *Preussischer Adler*, som den tyske flåde havde rekvireret i 1848 samt en del skibe, der i 1848 blev indkøbt i England, foruden skonnerten *Elben* bygget på Nyholm som byggenr. 27 og overtaget i Altona. Endvidere er der omtalt en række holstenske kanonchalupper og kanonjoller samt den fra Treårskrigen kendte *Von der Tann*.

For enhver, der vil studere de tyske krigsskibe, er bogen helt uundværlig. Første bind koster 68 D-Mark, men for de øvrige vil der ved forudbestilling blive givet reduktion såvel som for en samlet subscriptions.

Jørgen H. Barfod

Opbringelse af neutralt skib — eller?

af

Holger Munchaus Petersen

Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4 1982 bragte en ganske spændende beretning om den svenske damper *Ludvig Kollberg's* ufrivillige gæsteoptræden nær Møns Klint og om den danske flådes optræden i sagen.

Beretningen bygger delvist på personlige erindringer, og sådanne er altid af værdi, især når de nærmere detaljer kan sammenholdes med andet materiale om samme sag. Ellers kan en sådan hændelse meget ofte vokse i fantasien og tage dimensioner, som ikke kan holde til en mere nøgtern vurdering.

"Affæren" *Ludvig Kollberg* skyldes nok et andet almindeligt fænomen — mangel på information — til de personer, der direkte var involveret. Det kunne i denne forbindelse være vældig spæn-

dende at vide: Hvor meget oplysning fik *Hvalrossen's* officerer om opgaven, og hvor meget oplysning gav de videre til den menige besætning? Da erindringsfortælleren hører til den sidstnævnte kategori, ville det derfor være af dobbelt interesse.

Det officielle Dansk Søulykke- Statistik der udsendtes af Handelsministeriet, har i sin 1916 udgave en anden beskrivelse af begebenheden.

Den svenske damper *Ludvig Kollberg* var den 11. august 1916 på rejse fra Lübeck til København med stykgods og jern. Vinden var vest syd vest, det var tåget vejr med sydlig strøm. Kl. 07.15, da skibet sejlede med langsom fart og under stadig afgivning af tågesignal grundstødte skibet nord øst for Møns fyr ca. 500 m fra land. Forsøg på ved egen hjælp at bringe skibet flot mislykkedes, men omtrent kl. 11.00 ankom et dampskib (det tyske?), som efter at en del af ladningen var overlosset bragte *Ludvig Kollberg* flot, hvorefter ladningen genindtoges, og rejsen fortsattes kl. 23.00.

Beretningen heri bygger på udskrift af Møns Herreds Strandings-protokol for 11. august 1916 og Indberetning fra Stege Toldkammer dateret 12. august 1916.

Årsagen til grundstødningen angaves heri til at være tåge, strømsætning og muligvis, at jernladningen har påvirket skibets kompasser.

"Affæren" har for *Hvalrossen's* besætning åbenbart udviklet sig til en god historie om fars og bedstefars deltagelse i Verdenskrigens hektiske begebenheder.

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

1. *Jørgen H. Barfod*: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952) 20 kr./15 kr.
2. *R. Steen Steensen*: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). 60 kr./33 kr. næsten udsolgt.
3. *Georg Nørregaard*: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 25 kr./17 kr.
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 30 kr./20 kr.
5. *R. Steen Steensen*: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59 (1960). 65 kr./50 kr.
6. *R. Steen Steensen*: Orlogsmuseet (1961). 15 kr./10 kr. næsten udsolgt.
7. *Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963). 60 kr./45 kr.
8. *G. Honnens de Lichtenberg*: Larssen fra 64 (1964). 30 kr./20 kr.
9. *R. Steen Steensen*: Fregatten Jylland (1965). 25 kr./17 kr. næsten udsolgt.
10. *R. Steen Steensen*: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). 96 kr./65 kr.
11. *R. Steen Steensen*: Vore krydsere (1971). ib. 80 kr./60 kr.
12. *Hans Chr. Bjerg*: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). 48 kr./32 kr.
13. *M. Winge*: Søetatens Syge- og Kvæsthuse (1976). udsolgt.
14. *Jørgen H. Barfod*: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17'th Century (1977). 48 kr./32 kr.
15. *Hans Garde & Hans Chr. Bjerg*: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). 96 kr./65 kr. næsten udsolgt.
16. *Ole L. Frantzen*: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 96 kr./65 kr.
17. Fregatten *Bellona's* togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorcks dagbog (1980). 69 kr./50 kr.
18. *Hanne Andersen*: Nyboder — et københavns miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 40 kr./30 kr.

Beløbet før skråstregen er prisen hos boghandleren, efter er medlemspris.

*Skriftrækken forhandles af Nyboders Boghandel
og Marinehistorisk Selskab*

MARINEHISTORISK SELSKAB

Sekretæren
Ved Fortunen 10 A
2800 Lyngby

Indhold:**Meddelelser:**

Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab	2
Meddelelse fra Selskabet Danske Tordenskiold-Venner ...	2
Militærhistorisk Konference	4

Artikler:

Henrik Christiansen: Flådens skibe 1814-48	5
--	---

Anmeldelser:

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945	28
--	----

Kommentar:

Holger Munchaus Petersen: Opbringelse af neutralt skib – eller?	29
--	----

Marinehistorisk Selskabs skriftrække	31
---	----

Marinehistorisk Tidsskrift Februar 1983 Nr.1 16. Årgang

- Udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner, Selskabet Orlogsmuseets Venner og Selskabet danske Tordenskiold-Venner.
- Redaktion: museumsinspektør Ole L. Frantzen og cand.mag. Birger Thomsen.
- Ekspedition: Ole L. Frantzen, Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K Tlf (01) 11 60 37 lokal 22.
- Udsendes 4 gange årligt til medlemmerne af de 4 udgivende selskaber.
- Sidste frist for indlevering af stof d. 17. i månederne: januar, marts, juni og oktober.
- Abonnement kan tegnes gennem de fire udgivende selskaber eller ved henvendelse til redaktionen.
- Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Forsideillustration:

Håndværkmester i galla, kvartermænd i paradepåklædning og skipper i daglig tjenestedragt. Fra Th. v. Huser: Samling af danske militære Uniformer. København 1858. Tøjhusmuseets bibliotek