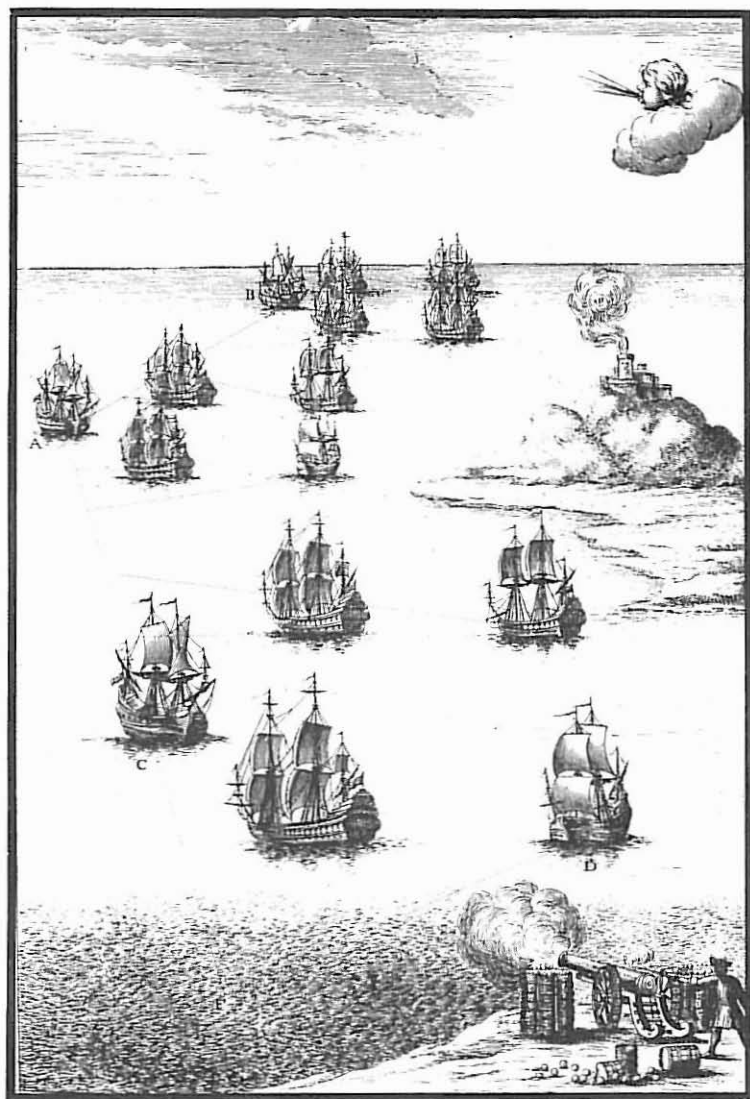


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



19. årgang

Nr. 3 – 1986

MARINEHISTORISK INDHOLD: TIDSSKRIFT

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

Selskabet
FREGATTEN JYLLANDS VENNER
Tøjhusmuseet
Frederiksholms Kanal 29
1220 København K.
Sekretær: Mus.insp. K.S. Nielsen

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se neden-
for.

Redaktion:
Overarkivar, cand.mag.
H.C. Bjerg
Museumsinspektør, cand.phil.
Ole Ventegodt (ansv.h.)

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Quinti Lynette
Refshalevej
1432 København K.
Tlf. 01 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 55.-
Enkelte numre kr. 15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

Lidt om bådsmændene og deres hjemsted på Christian V's tid.

Jørgen Barfod 3

En skæbne fra 1807.

Barbara Zalewski 7

SVANEN - "Eller hvorledes et Skib paa een let og ey tilforne opfunden Maade kand tegnes".

Frank Allan Rasmussen 16

Andet:

Gave til Fregatten Jylland 31

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:

Illustration fra Paul Hostes værk "L'art des armées navales ou Traité des évolutions navales". Lyon 1697.

Lidt om båds mændene og deres hjemsted på Christian V's tid.

Jørgen Barfod.

Der skulle bruges mange søfolk til Christian V's store flåde af sejlskibe. Omkring 10.000 mand var det mål, man satte sig under Den skånske Krig i 1676. Således gjorde admiralitetet status op for, hvad man havde i januar 1676, og fastslog, at der for tiden fandtes ca. 2000 årstjenere og lige så mange månedstjenere, hvoraf de ca. 3000 var båds mænd.

For at fylde op til alle skibene i flåden måtte man imidlertid dels hverve 3400 mand i Holland og 1600 mand i Slesvig, Holsten, Ribe, Sild, Før, Glückstadt og Lübeck og dels udskrive 1000 mand fra købstæderne i Danmark. Det var oprindelig påtænkt også at søge folk fra Norge, men admiralitetet fandt, at "nyt folk fra Norge at udskrive og med dem, når de nedkommer, flåden straks at besætte, forårsager efter vores allerunderdignigste mening sygdom, og giver fast lige stor bekostning og ngen tjeneste".

Om man nåede dette store tal kan ikke fastslås, men den hollandske gesandt skrev hjem i juli, at flådens bemanning var på 9617 and, hvortil kom et mindre antal på endnu nogle skibe, så muligvis er det lykkedes. Det vides ikke, om gesandten har indbefattet de af admiralitetet

ønskede 2000 soldater, som skulle med flåden.

Videre ved vi, at man i 1677 opregnede 7786 mand på 53 skibe. Hertil kommer yderligere besætninger på endnu nogle skibe, så man kan vel regne med, at der begge disse år har været omkring 8000 mand i flåden.

Hvert år, når vinteren kom, blev månedstjenerene hjemsendt, da man ganske simpelt ikke havde råd til at underholde dem vinteren over, så derfor måtte man i gang med hvervning hvert år, så længe krigen varede.

I maj 1678 var der 6310 mand på de 34 skibe, hvor vi har kendskab til tallene, og ved begyndelsen af 1679 var der endnu ca. 5880 mand i kongens tjeneste.

Mange søfolk blev hvervede i Holland, hvor havnebyerne nærmest må betragtes som en slags markedspladser, hvor man fandt mænd af alle nationaliteter. Det var mænd, der søgte eventyret, eller folk, der søgte uddannelse i søfarten. Vi ser det i hvervelisterne herfra, da der meget ofte er angivet deres hjemsted, men ellers kan man forsøge at gætte sig dertil efter navnet. Det har blot den store vanskelighed, at mange ændrede deres navn i hollandsk retning for

bedre at kunne falde til på stedet.

Hvis man fra disse krigsår sammensætter hvervelisterne har vi trods alt et samlet tal på over 7000 mand, der fordeler sig som vist i skema 1.

Ved procenttallene er de personer, hvis hjemsted er ukendt, ikke medregnet, men desuden må tallene alligevel tages med et vist forbehold på grund af den forømtalte navneskik. Iøvrigt angiver antallet her kun vel blot halvdelen af, hvad der ialt er hvervet i krigsårene.

Man ser under alle omstændigheder, at for disse kendte tals vedkommende er de fleste hvervet i Holland eller ved Holmen, dvs. folk, som i forvejen har været i landet og måske har været hvervet tidligere. Af andre særheder, må man vel kalde det, ses, at der også var svenskere på den danske flåde, når den sloges med Sverige.

Hvad angår udskrivningerne til flåden kan vi desværre heller ikke give noget fuldstændigt tal, men af det bevarede har de i krigsårene fordelt sig som vist i skema 2.

Som det ses, er denne oversigt meget ufuldstændig, og kun udskrivningerne fra selve Danmark viser en smule om antallet af de udskrevne. Især er det uheldigt, at der mangler tal fra Norge.

Vi kan måske slutte denne lille

oversigt ved at se, hvordan det stod til et par år efter krigen, nemlig i 1683, da det påny trak op til krigeriske forviklinger med Sverige, uden at det dog blev til noget. Fra dette år har vi nemlig bevaret en plan over, hvorledes man havde tænkt sig at fremskaffe de 7112 mand, der behøvedes til flåden (skema 3).

Hertil er blot at bemærke, at de nye udenrigspolitiske forhold havde gjort, at man måtte indskrænke hvervningerne i Holland meget stærkt.

Sammenligner man iøvrigt denne plan for 1683 med de faktiske besætninger på 38 orlogsskibe med ialt 6725 mand, er afvigelserne endda ikke så store (skema 4).



Skema 1. Hvervninger til flåden.

Hjemsted	-----hvervested-----				ialt	%
	Holland	Holmen	H.dømmer	Norge		
Danmark	211	1089	1	6	1307	22,1
Hertugdømmer	399	161	199	2	761	13
Norge	758	760	1	164	1683	28,6
Holland	1535	233	2	5	1775	30
Britiske øer	82	31	-	-	113	1,9
Tyskland	104	53	-	1	158	2,7
Sverige	35	30	2	3	70	1,2
ubekendte	206	1101	5	-	1312	-
andre lande	25	3	-	-	28	0,5
	3355	3461	210	181	7207	

Skema 2. Udskrivninger til flåden.

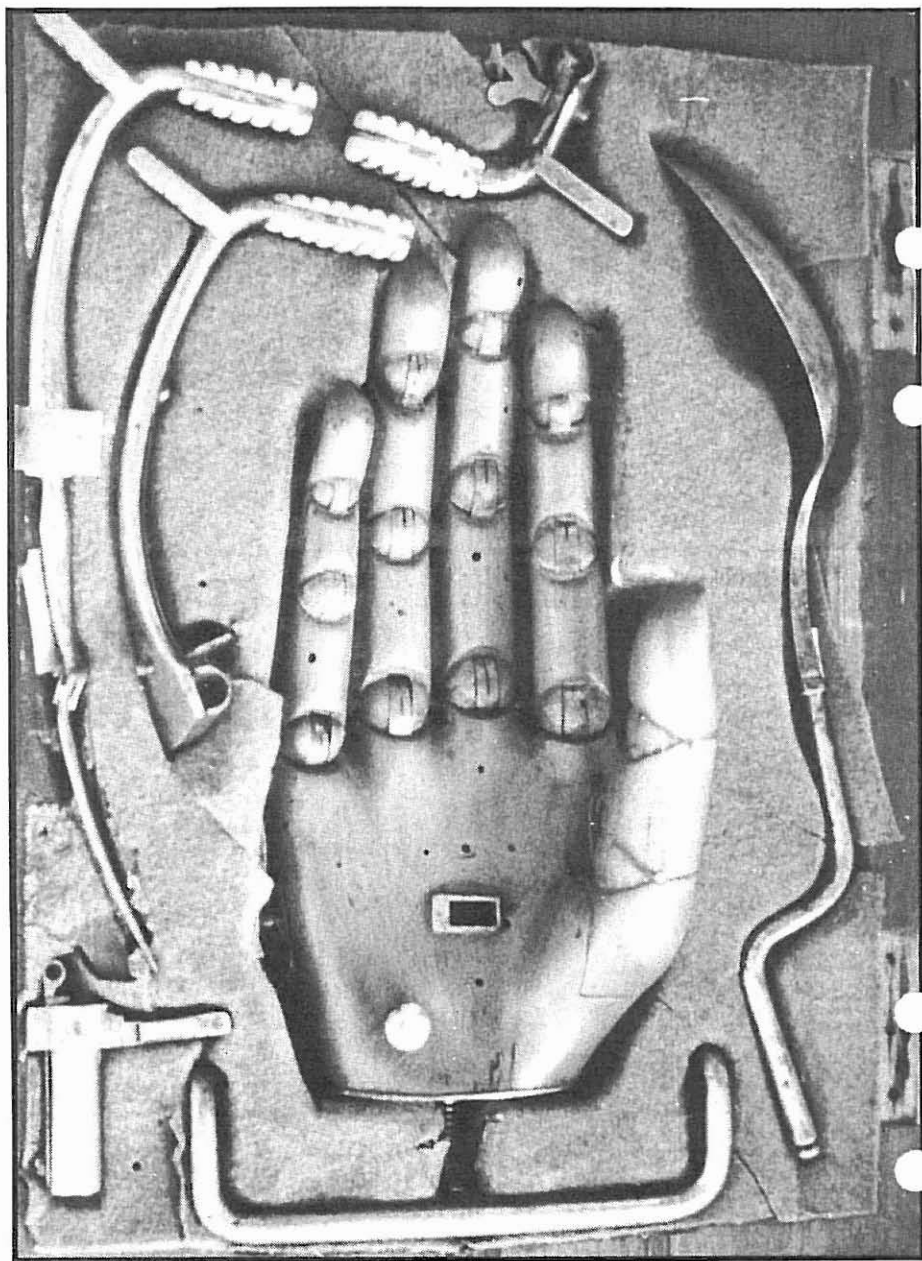
	1675	1676	1677	1678	1679	ialt
fra Danmark	1116	1000	?	600	478	3194
fra Hertugdømmerne	-	-	-	600	400	1000
fra Norge	465	-	-	-	655	1120

Skema 3. Bemandingsplan 1683.

	Bådsm.	Marin.	Off.	Skipp.& styr.	Arkelimestre & underark.m.	Øvr.	ialt
fra							
Norge	1200	1300	7	17	14	183	2721
Danmark	1576	-	12	23	9	433	2053
H.dømm.	640	-	-	8	-	24	672

Skema 4. Besætningerne på 38 orlogsskibe 1683.

fra Norge	udskrevet	120,	hvervet	834	ialt	954 mand
fra Danmark	"	463,	"	696	"	1159 "
fra Hertugdømmerne	"	131,	"	617	"	748 "
fra Hamborg			"	1501	"	1501 "
hollandske månedstjenere						120 "
norske marinere						1184 "
danske marinere						1059 "
					ialt	6725 mand



Terkelsens hånd med tilbehør i sin kasse.
Medicinsk-Historisk Museum.
Foto: Mogens Steen Pedersen.

En skæbne fra 1807.

Barbara Zalewski.

På Medicinsk-Historisk Museum er udstillet en kunstig hånd af træ fra begyndelsen af forrige århundrede. Den er fremstillet af en let træsort, med fingre der ved hjælp af fint tilpassede kugleled kan bevæges i alle naturlige retninger og stillinger; i håndfladen ses et metalforet hul, hvori kan sættes spiseredskaber og en holder til forskelligt tilbehør. Hånden spændtes fast til armstumpen med en lædermanchet. Hele herligheden - hånden, spiseredskaberne og alskens toilettesager - ligger i en velourforet trækasse.

Det er ikke så ofte, at proveniensen på kunstige lemmer kendes, men i dette tilfælde fulgte en skrivelse med kassen:

Søvant Niels Terkelsen, født paa Øen Gjol v. Aalborg ca. 1781.

Det formenes, at han i 1807 var ombord i Kanonbaaden "Wi-borg". I August 1807 mistede han under en Træfning i Svanemøllebugten begge Hænder, idet en Kanonkugle dræbte eller saarede alle tolv ombordværende Roere. Med Undtagelse af Terkelsen døde de Saarede i løbet af kort Tid. Terkelsen blev indlagt paa Kvæsthuset hvor han fik Underarmene amputeret. Han nægtede at lade sig bedøve, da han vilde se, hvad man foretog sig med ham.

Da Hans Majestæt Kong Frederik d. VI under et Besøg paa Kvæsthuset blev gjort op-

mærksom paa den haardføre Terkelsen, fattede Kongen Interesse for ham og forærede ham senere den kunstige Haand, ligesom han gentagne Gange besøgte Terkelsen.

Terkelsen er død i Aalborg 1867.

Haanden er købt i England. Hans Dattersøn, Værftsformand N. Møller, boende i Vildandegade skænker Etuiet med Indhold.

Det er jo en dramatisk og sørgmunter historie; om den nu ogsaa er korrekt, vil begivenhederne vise.

I begyndelsen af året 1807 kom enroulleringschefen til Alborgkanten for at udskrive mandskab til Flåden.

Admiralitetet havde ved årsskiftet besluttet, hvor mange skibe, der denne sommer skulle udrustes og på grundlag af dette valgtes nu et antal af de mænd, der var opført i enroulleringslisterne, fordi de enten havde et maritimt erhverv eller boede i de kystegne, der traditionelt leverede mandskab til Flåden. Blandt de 1167 danske matroser, der dette år blev udskrevet, var Niels Terkelsen, der da var omkring 26 år. Han tilhørte kategorien "søvant" og må således forud have sejlet 2 år - for at være helbefaren skulle man have sejlet mindst 6 år. Af hans alder og ringe sejlerfaring kan man nok slut-

te, at han har haft et andet erhverv, men i en periode eller perioder har taget hyre på et handelsskib eller et fiskefartøj.

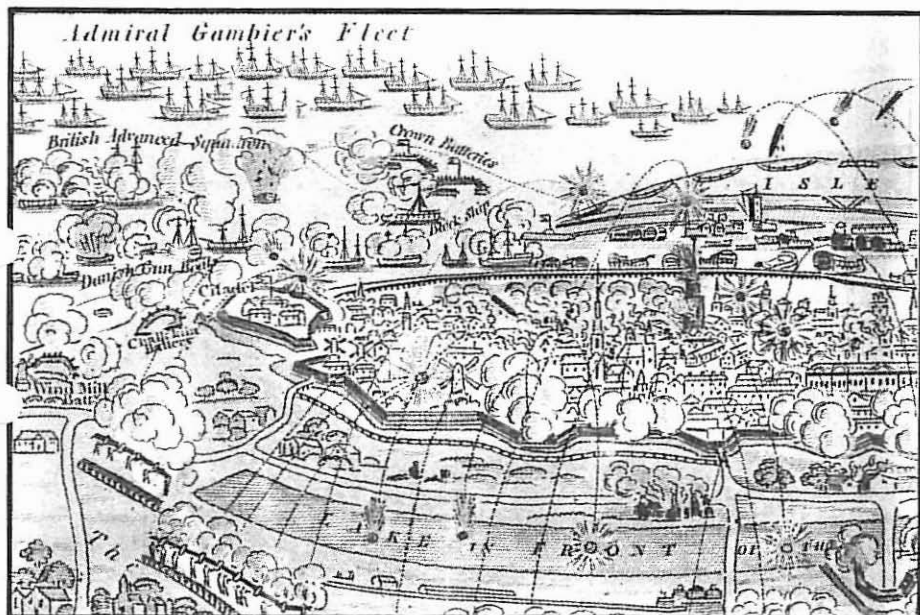
Når det udskrevne mandskab var ankommet til nærmeste opsamlingssted, var de for så vidt i tjeneste. Niels Terkelsen f.eks. skulle ifølge sit patent have 2 1/2 rdl. månedlig i løn, så længe han var ombord i et af Flådens skibe og transport, kostpenge og halv gage fra han meldte sig, til han var hjemme igen. Når alle var samlet, blev de under ledsagelse af en officer sejlet til København, hvor Holmens hvervningschef indskrev dem på lønningslisten. Herefter fordeltes matroserne på orlogsskibene, efterhånden som de kom under kommando.

Ifølge skrivelsen blev Niels Terkelsen udstykket til kanonbåden "Wiborg". Det var en af de såkaldte skærbåde af "Odense"-klassen, der blev bygget i 1786-87 efter tegning af Stibolt. "Wiborg" var et 20 m. langt og 5 m. bredt rofartøj med sejlføring, uden dæk og bestykket med to 18 pd. kanoner i boven og 6 haubitsere langs rælingen; den havde 70 mands besætning, hvoraf de 32 var roere.

Den sommer trak alvorlige begivenheder op; England forlangte den dansk-norske flåde udleveret udfra den formening, at Napoleon havde øje på den og under indtryk af oplysninger

om, at den var under krigsudrustning; at det sidste ikke var rigtigt, vidner alene det ringe antal udskrevne om. Samtidig med at kravet fremsattes overfor kronprinsen, stod en engelsk flåde på 21 linieskibe og 25 andre fartøjer ind i Sundet; i midten af august stod det klart, at Danmark ikke ville give efter og englænderne indledte belejringen af København. De oprettede kanonbatterier i en krans om byen og de engelske flåde lagde sig fra Svanemøllebugten i nord til Kalveboderne i syd. Indenfor denne linie lå de danske skibe, heriblandt kanonbådsflotillen, hvoraf de fleste divisioner lå nord for Kastellet - klemte inde mellem fjendens skibe og de svært bestykkede batterier ved Kalkbrønderiet og Svanemøllen (Kildevæld).

I de følgende dage, 17.-31. august kom det til flere træfninger mellem kanonbådene og de engelske skibe. En af dagene var den 9-årige Thomas Overschou ude at spadserere med sine forældre i mylderet på voldene, hvor "alle var glade og lystige; Trommernes Hvirvlen og Feltmusikens Lyd, blandede med Tusinders Snakken, Latter, Skrigen og Commanderen gjorde en bedøvende Tummel". De gik ud til "den med Beskuere tæt bedækkede Bastion (ved Kastellet hvorfra man (...) havde betragtet en fire Timers heftige Kamp imellem danske Kanonbaade og et engelsk Batteri ved Svanemøllen" og så forbavtede "paa



Samtidigt engelsk stik af de engelske batteriers placering omkring København og langs Øresundskysten. Midt i billedet ses en voldsom eksplosion i en kanonbåd. "Windmill Battery" er batteriet ved Svanemøllen/Kildevæld. Orlogsmuseet.

den engelske Flaades uhyre Masteskov, som uoverskuelig tabte sig for Øiet i det yderste Fjerne" (1).

Der findes en række andre samtidige skildringer af kanonbådsflotillens engagementer i disse dage, nemlig løjtnant J.A. Molbechs dagbog (2), premierløjtnant F. Grodtschillings journal (3) og en øjenvidneskildring af chefen på "Kierte-minde", sekondløjtnant J.J. Paludan (4); en stærkt forkortet gennemgang af dem kan kaste lidt mere lys over tabene i såvel materiel som personel og dermed over Niels Terkelsens skæbne.

17. aug. Grodtschilling: "Stubbekjøbing": 1 Død.
Molbech: 1 Mand dræbt.

18. aug. Grodtschilling: Chefen på "Holbek" og 2 Mand på "Rødbye" saaredes.
3 Baade beskadiget, men straks istandsat.

20. aug. Grodtschilling: Udfald for at ødelægge Batteriet ved Svanemøllen.
9 Baade deltog: "Kalundborg", "Helsingør", "Nestved", "Frederikssund", "Rødbye", "Stubbekjøbing", "Saltholmen", "Ny-sted" og "Svendborg" (sammensat af avant- og arrieregarden).
3 Døde, 5 Blesserede.

21. aug. Grodtschilling: Mod de fiendtlige Bombarderer, som havde lagt sig norden for Nordre Kalkbrænderi. Arriere-garden (5) forfulgte dem, da de flygtede (den engelske admiral Gambier omtalte senere træfningen som lang og hård).

7 Døde, 11 Blesserede.

En del Kanonbaade beskadigede, men straks istandsatte.

23. aug. Molbech: Bombarderflottillen fik ordre til at lægge sig udenfor Svanemøllen, hvor englænderne havde opkastet batterier, for at bombardere dem. "Kun nogle faa Mand døde og blesserede var vort Tab ved denne Fægtning. 2de Bombestyk-

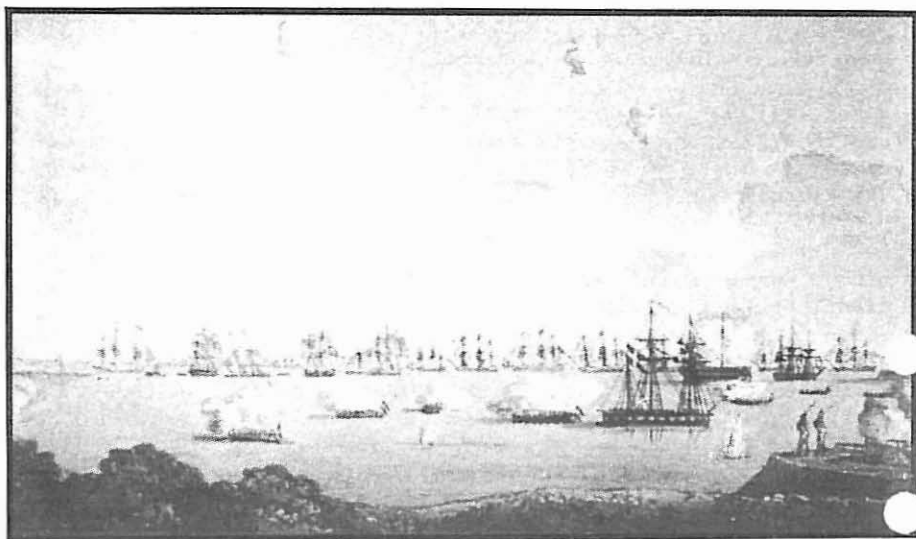
ker faldt ombord hos os ("Nye-kjøbing"), de faldt igennem Toften i vort Fartøj, men gjorde ingen hvidere Skade".

25. aug. Grodtschilling: Understøttelse af forberedende udfald i Classens Have.

Ingen folk mistedes.

26. aug. Grodtschilling: For at forurolige Fienden i Classens Hauge blev skud med Kugler og Skraar derind af nogle af vor Baade. Da vores Canonade opholdt traf en Granat fra Fjendens Batterie ved Kildevæld paa Stubbekjøbing som sprang i Luften, hvorved 31. Mand mistede Livet og 12. blesseredes.

Ved Attaquen blev ellers Lieutenant Dødt let blesseret, 1 Ma-



Danske kanonbåde angriber den 31. august 1807 i Svanemøllebugten. Stik af N. Truslew. Medicinsk-Historisk Museum.

tros blev skudt og 6 blesseredes.

Molbech: Vore Bombarder-Chalupper fik i Dag Ordre til at lægge sig udfor Svanemøllen, for at bombardere de Engelske Landbatterier. (...) Kl. 11 blev endel af Kanonflotillen beordret at lægge dem langs med Landet udfor Classens Hauge, for fra Søen at beskyde de Engelske i det vore Landtropper gjorde Udfald fra Byen mod dem. Et ulykkeligt Tilfælde ramte os her, i det en Kanonbaad, ført af Lieutenant Brun, sprang i Luften omtrent kl. 12; nogle og 30 Mand sprang i Luften med.

Paludan: Den sprang i luften med et dumpt drøn og en gul svovldamp, som i nogle sekunder betog mig synet af alt omkring mig. I det første øjeblik så man vel adskillige sorte genstande hvirvle i den tykke sky. Da den fordelte sig nogle øjeblikke efter, sås lidt af forenden over vandet, da der var grundt, og alle ilede nu til hjælp. Af de cirka 60 mand, som besætningen bestod af, var der kun 17 tilbage, som alle var mere eller mindre kvæstede. Det lød som et lydeligt suk fra de nærmeste både af det brave mandskabs bryst og fra de mange tusinder af fjender på land genlød et hoverende hurraråb".

27.aug. Grodtschilling: 6 Døde, 4 Blesserede.

Molbech: 8-10 Mand mistede.

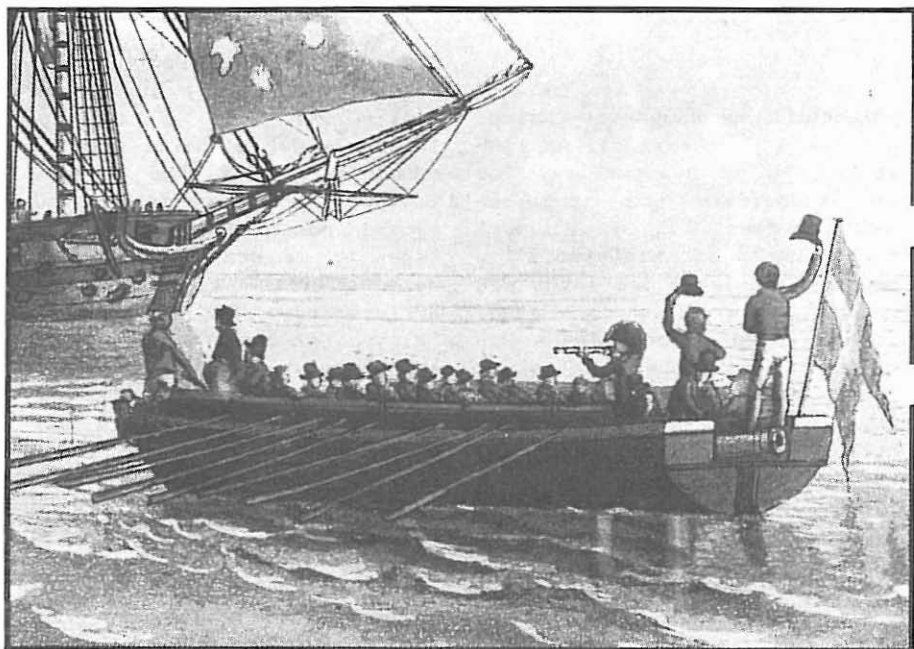
31. aug. Livjægeres udfald i

Classens Have.

Grodtschilling: 1 Død, 6 Blesserede. Her deltog Arrieregarden.

"Wiborg", der tilhørte corps de bataille, nævnes ikke på noget tidspunkt særskilt og var tilsyneladende heller ikke med ved nogen af de større fægtninger, der udførtes af avant- og arrieregarden. Den var en af de "Eleven Gun-Boats with two Guns in the Bow", som englænderne i oktober drog af med og den forliste på turen i Kattegat.

Den eneste kanonbåd, der kom ud for en katastrofe af et omfang svarende til den i skrivelsen omtalte, var altså "Stubbekiøbing". Den var en af de kanonchalupper efter svensk tegning (Frederik af Chapman), der var sat i bygning i forsommeren 1807; typen blev efter Flådens ran bygget overalt i riget i et tal på næsten 100. Kanonchalupperne af "Kalundborg"-klassen var 19 m. lange, 4 m. brede rofartøjer, der kunne rigges; de var bestykket for og agter med en 24 pd. kanon og havde 71 mands besætning, heraf 34 roere. "Stubbekiøbing", der var søsat 25. juni samme år, blev truffet i krudtkammeret, og Garde siger omtrent samstemmende med de øvrige, at 31 mand dræbtes og 12 såredes, mens 16 slap uskadt deraf. Det var altså ikke "alle 12 ombordværende Roere", der blev dræbt eller såret, men 43 mand, hvilket også stemmer bedre overens med den besætning, som kanonchalupperne var normeret til og som var nødvendig for både at



Kanonbåd af Kalundborg-klassen. Orlogsmuseet.

kommandere, ro og betjene artilleriet.

Vi må nok tro, at Niels Terkelsen - efter måske tidligere at have gjort tjeneste på "Wi-borg" - befandt sig på "Stub-bekiøbing" d. 26. august, da han fik sin grimme kvæstelse.

Terkelsen blev nu indbragt på Søkvæsthuset, formentlig over land - man brugte nemlig også, i mindre ubekvemme situationer end denne, at ro patienterne ind til Christianshavns Kanal. Her, i Ovengaden over Vandet, lå siden 1777 Søkvæsthuset; hovedfløjen ud mod kanalen var det tidligere Opfostringshus,

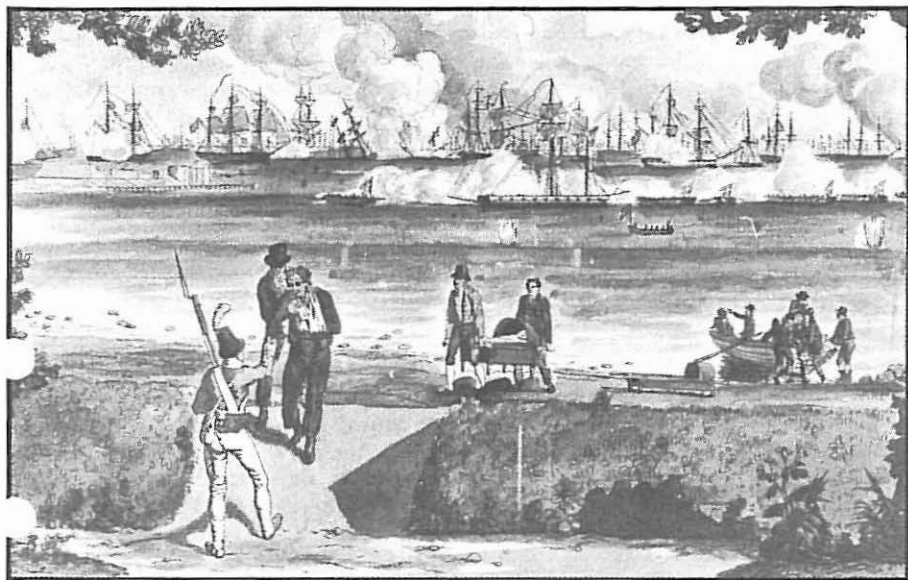
mens sidefløjen mod Bådsmandsstræde var opført i 1780 som en mærkbar udvidelse af hospitalets kapacitet. Det kunne også være nødvendigt, da Søkvæsthuset ligesom datidens øvrige hospitaler havde mange andre funktioner, end medicinske og kirurgiske. Foruden "de i Orlog og ved Skibes Expeditioner indkommende Syge og Quæstede" skulle også de ansatte ved håndværkerstokken, pensionister og Søetatens fattige samt deres koner og børn indtages; i ba-huset optoges husvilde og belere fra Christianshavn. I de år der var gået siden opførelsen af Bådsmandsstrædefløjen var behovet for hospitalsplads

imidlertid dalet - måske på grund af færre epidemier og bedre fattigvæsenetsordning - og efter at det store rykind i 1807 var overstået, blev hospitalet nedlagt som kvæsthus og husede herefter kun Søetatens fattige. Den "haardføre" Terkelsen blev derfor en af de sidste patienter, der lå i de højloftede rum.

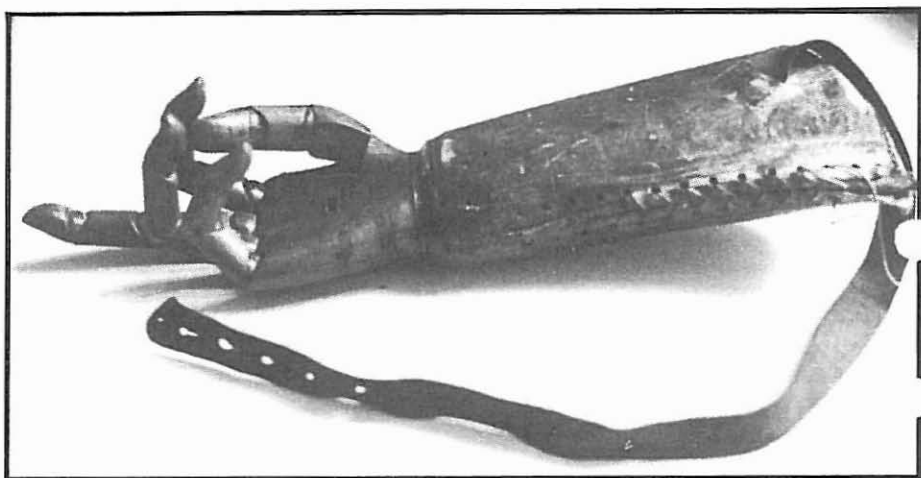
Skibskirurgerne (og Kvæsthusets kirurger, de alternerede) skulle, når syge og kvæstede blev bragt ind, "uden Vægring og Vrangvillighed tage imod dem og over dem holde en rigtig Journal ved Navn, Numer, Division (...) og af hvad Skib" (6). Desværre er der en lakune i Søkvæsthusets sygejournaler i

Rigsarkivet fra 1799 til 1812, så hvordan Niels Terkelsen har haft det i den første tid efter indlæggelsen kan vi ikke få at vide i detaljer. Amputationen, hvor kirurgen skulle "bruge den største Forsigtighed, at samme ej for tilig, eller for sildig, institueres" (7), er formentlig sket umiddelbart, i kirurgens lille værelse på 2. etage til gården i hovedfløjen; ifølge et inventarium 1778 indeholdt det kun en sprukken vindovn og et grønmalet skab med lås, men der skal nok være kommet et operationsbord til siden.

At Terkelsen ikke ville bedøves, er et kapitel for sig: i 1807 rådede man ikke over andre bedøvelsesmidler end spiritus i



De sårede bringes i land ved Kastellet efter træfning mellem danske kanonbåde og engelske skibe.
Bærer af denne type fandtes på Søkvæsthuset.
Stik af N. Truslew. Efter maleri af C. Eckersberg. Orlogsmuseet.



Træhånd af samme type som Terkelsens, men monteret med lædermanchet.
 Medicinsk-Historisk Museum.
 Foto: Mogens Steen Pedersen.

store mængder og selv det har langt fra gjort operationen smertefri - alle skulle være hårdføre, men det er nok de færreste, der har haft mod til at se på.

Efter at Terkelsen havde overlevet også de uhygiejniske forhold, der sikkert er blevet mange af de andre såredes bane, måtte han udstå en længere rekonvalescens. Man regnede i hospitalets budget med, at rekonvalescenterne tjente noget af deres underhold ind ved at banke og pløse værk. Det siges direkte i Admiralitetslægens instruks for hospitalet (1796), at ingen må "sættes i halv Kost (efter at have været på sygediæt), før han paalægges at pløse et par Pund Tovværk om Dagen. Og ingen, uden ved meget

besynderlige Begivenheder, må have hel Kost uden i det mindste at pløse 4 Pund Værk daglig eller banke efter Proportion to Pund eller gøre andet Arbejde" (8). Nu var Niels Terkelsen jo offer for meget besynderlige begivenheder og måtte nok siges at være lovlig undskyldt, så vi må håbe for ham, at han har fået hel kost.

Som sagt må Terkelsens ophold i Søkvæsthuset have været lang, varigt, siden han fik besøg af Frederik d. VI, der jo først blev konge i 1808. Han har haft rigelig tid til at overveje sine ikke særlig lyse fremtidsudsigter, fuldstændig ude af stand til at ernære sig selv som han nu var. Ganske vist takseredes i Søkrigsartikelsbrevene (9) "begge Hænders For-

liis" til 800 rdl. eller senere "Pension til nødtørftig Underholdning" af kongens kasse, men det gjaldt kun Holmens faste stok; Terkelsen ville komme på sognet hjemme i Ålborg.

Under Træskoslaget ved Køge d. 29. august 1807 fandt følgende ordveksling sted: "Hvad monstro de render for?" spurgte en af os. "Å, engelskmanden er sagtens efter dem" svarede en anden "og de lader sig ikke skyde ned for ingenting". "Nej, så-mænd" sagde Søren "for har man først mistet et ben, kan kongen ikke give os et andet" (10). Det var jo meget snusfornuftigt sagt af Søren, men det holdt ikke helt stik, eftersom det netop var kongen, der ifølge

overleveringen forærede Terkelsen den kunstige hånd. Det er nok troligt, for det har ikke været nogen billig anskaffelse, den kunstfærdige udførelse og det mangeartede tilbehør taget i betragtning. Terkelsen blev med den i stand til i det mindste at tage føde til sig på egen hånd - ved skæbnens ironi en engelsk - men selv således udstyret har han i datidens samfund ikke været meget bedre stillet end om han blot havde haft en krog.

Søvant Niels Terkelsen forsvinder for os efter sit korte, men skæbnesvangre ophold i København - vi ved blot, at han døde i Ålborg i 1867.

NOTER:

- 1) Thomas Overschou: Af mit Liv og min Tid. I: Danske Levnedsbøger I. Kbh. 1965.
- 2) Dagbog ført af H.A. Molbech ombord paa Kanonbaaden "Nye-kjøbing" i Aaret 1807. I: Tidsskrift for Søvesen, 1901, p. 577.
- 3) Premierlieutnant F. Grodt-schillings Journal under Kjøbenhavns Bombardement 1807. I: Tidsskrift for Søvesen 1929, p. 79.
- 4) Sekondløjtnant J.J. Paludans beretning gengivet i: Lars Lindeberg: Englandskrigene 1801-14. Kbh. 1974, p. 115.
- 5) Arrieregarden bestod af: "Nysted", "Svendborg", "Faarborg", "Holbek", "Middelfart", "Assens" og "Kierteminde".
- 6) Frederik d. V's Søekrigs-

artikelsbrev 1752 (1794), par. 294.

7) Ibid. par. 286.

8) Rigsarkivet: Søetaten: Søkvæsthusets arkiv.

9) Søekrigsartikelsbrevene, par. 935.

10) Gengivet i Englandskrigene 1801-14, p. 111.

LITTERATUR:

Foruden den i noterne nævnte er benyttet:

Hans Jeppesen: Matroser til den dansk-norske flåde 1770-1802. I: Norsk Sjøfartsmuseum 1981.

Birger Thomsen: De dansk-norske kanonbåde 1780-1850. Marinehistorisk Tidsskrift 3/1975 og 4/1977.

H.G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt. Bd. IV. Kbh. 1835.

SVANEN - »Eller hvorledis et Skib paa een let og ey tilforne opfunden Maade kand tegnes«.

Frank Allan Rasmussen.

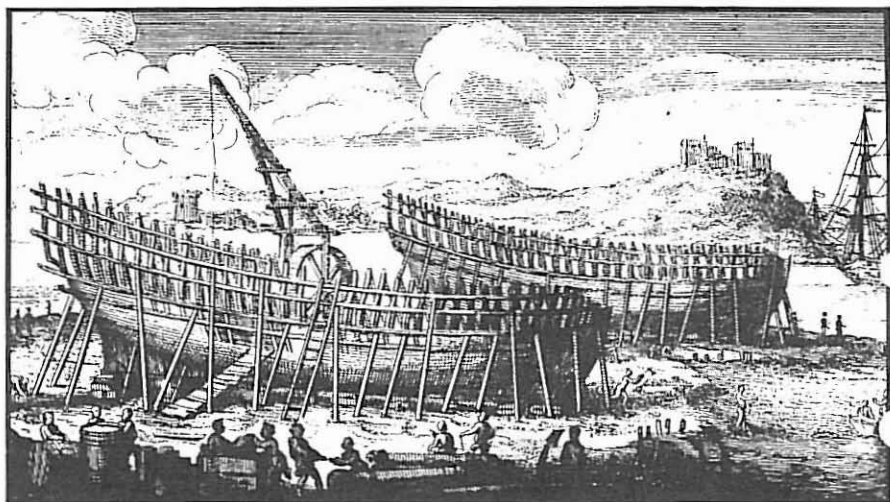
Forhistorien.

Set i en international sammenhæng er det bemærkelsesværdigt i hvor ringe grad udviklingen indenfor det nationale skibbyggeri i Danmark har været udsat for videnskabelige detail- og specialstudier (1).

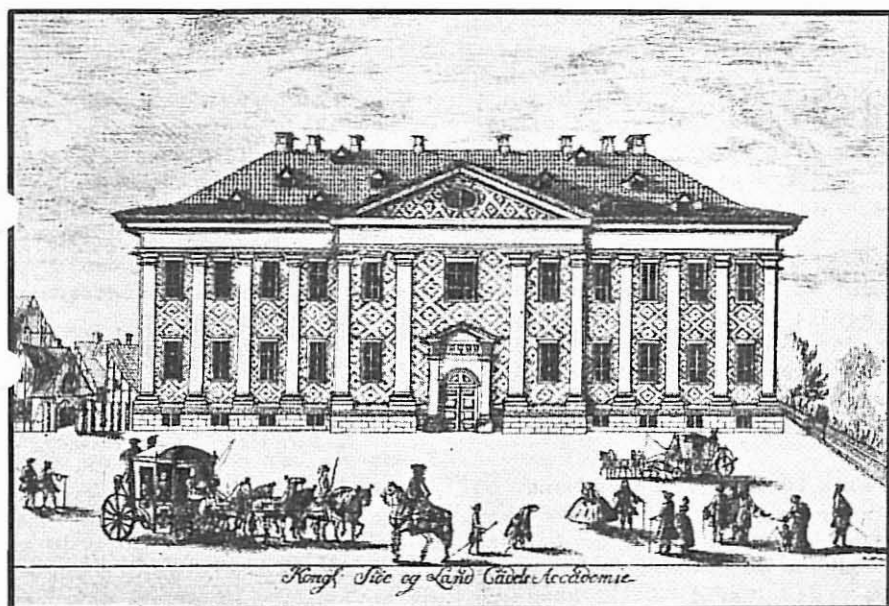
I denne artikel er det derfor hensigten at give et indblik i konstruktionsvirksomheden på Holmen i det 18. århundredes første halvdel. Udviklingen søges belyst via et detailstudie

af den relativt ukendte søofficer Lauritz Bragenæs' livsbane fra kadet til skibbygger og konstruktør, idet hans karriere på mange måder afspejler både kontinuiteten samt bruddet med en århundrede gammel tradition.

I løbet af det 17. århundrede var kravene til de respektive sømagters flåder blevet ændret. Man ønskede større enheder med en mere optimal udnyttelse af skibenes kampkraft og i tråd med



Skibbyggeri i Frankrig i slutningen af det 17. årh. Paul Hoste 1697.



Det kongelige Søl- og Landakademi (1728-1768). Nu Østre Landsrets domicil. Kgl. Bibliotek.

den voksende nationale bevidsthed ønskede man, at selve skibbyggeriet blev udført af egne skibbyggere og konstruktører. Sideløbende med denne udvikling fulgte de første forsøg på at videnskabeliggøre skibbyggeriet og indføre rationelle arbejdsgange samt en mere gennemslagskraftig organisation.

Indtil slutningen af det 17. århundrede var skibbyggeriet i Europa blevet båret frem af traditionen. Håndværket og dets teknik var præget af kontinuitet og omgivet af en ikke ringe grad af hemmelighedskræmmeri. Den så-

kaldte engelske konstruktionsmåde var langsomt blevet den fremherskende, og i Danmark arbejdede en række indkaldte skotske og engelske mestre (2).

Fra ca. 1690 ændredes denne udvikling og man begyndte nu bevidst fra admiralitetets side at undgå anvendelsen af udenlandsk arbejdskraft.

I 1692 udnævntes den danske Olaus Judichær til ekvipage- og fabrikmester, og han blev hermed gjort til øverste ansvarlige for skibbyggeriet på Holmen.

At gøre sig habil i skibbygning.

En ny tid tog sin begyndelse og med oprettelsen af Søakademiet i 1701 blev der lejlighed til at indføre en egentlig undervisning af kadetterne i konstruktions- og skibbygningskunst.

Det afgørende skift bliver dog taget i 1723, hvor man ved kongelig resolution bestemmer, at der skal sendes en gruppe af unge egnede søofficerer og håndværkere til udlandet på en længere studierejse (3).

I 1724 foreligger instruksen og det bestemmes heri, at de skal rejse udenlands i tre år for ved "fremmede Potentaters Værfter at gøre sig habil i Skibbygning mm." (4).

De udvalgte var denne artikels hovedperson Lauritz Bragenæs, Knud Nielsen Benstrup, N.P. Judichær samt Diderich de Thura. De to af Ltntn. skulle begynde deres studier i Frankrig og de to andre i England. Efter halvandet års forløb skal de alle mødes et bekvemt sted, hvorefter de, som har studeret i Frankrig skal studere videre i England og omvendt. Efter endnu halvandet års forløb skal de alle fire mødes i Holland for der at studere og "profitere af de ved Marinen brugelige Manierer" (5).

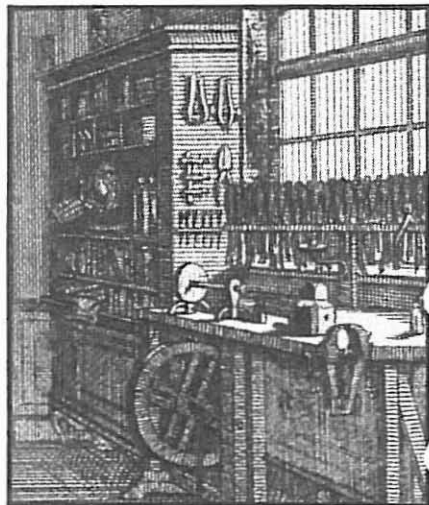
Efter den dygtige, men stridbare fabrikmester Olaus Judichærs fald i 1725 var der opstået et tomrum i arvefølgen til dette vigtige embede. Men for en gangs

skyld havde admiralitetet gode kort på hånden.

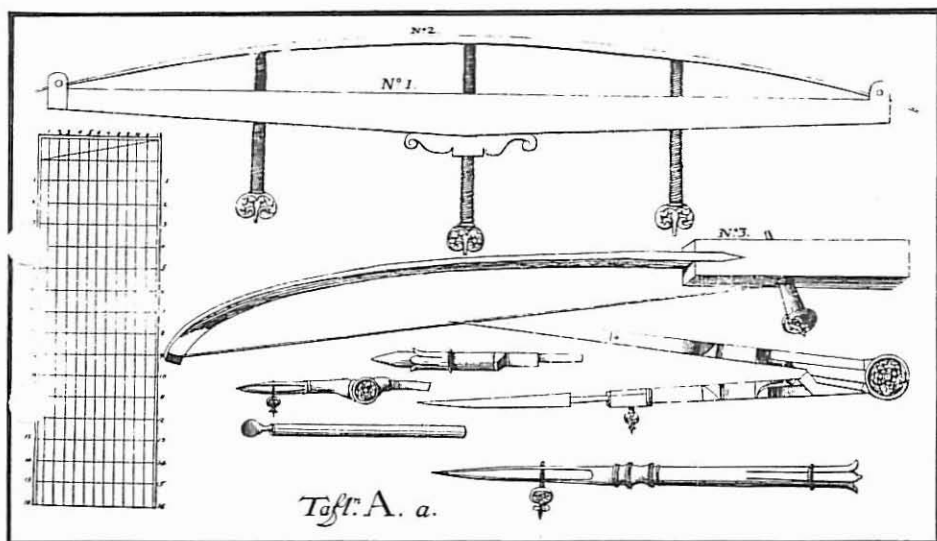
I 1727 efter Judichærs egentlige afskedigelse ændrede man de fire udsendte søofficeres rejseplaner. De hjemkaldtes og blev bedt om hver formiddag at møde fo admiralitetet, fra 9-12 slet, for overfor dette forum at redegøre for deres studier ved de fremmede værfter (6).

Fra teori til praksis.

Åbenbart har Bragenæs og Benstrup fremlagt de mest overbevisende resultater, for allerede i november 1728 blev de bedt om hver at konstruere et orlogsskib på 60 kanoner efter de principper, som de havde lært sig i henholdsvis England og Frankrig.



Fabrikmesternes værkstedsbænk på Holmen, hvor bl.a. modellerne udfærdigedes.



Skibskonstruktørens tegneredskaber. Bemærk de to kurvelinealer. Rålamb 1691.

I eftersommeren 1729 var arbejdet igangsat. Kølen til de to nye lineskibe var blevet lagt og hermed var et afgørende eksperiment igangsat.

På grund af en verserende strid mellem tilhængere af to forskellige udenlandske konstruktionsprincipper, havde admiraltetet bestemt, at flåden skulle forøges med to nye lineskibe, bygget efter henholdsvis det engelske og det franske princip (7).

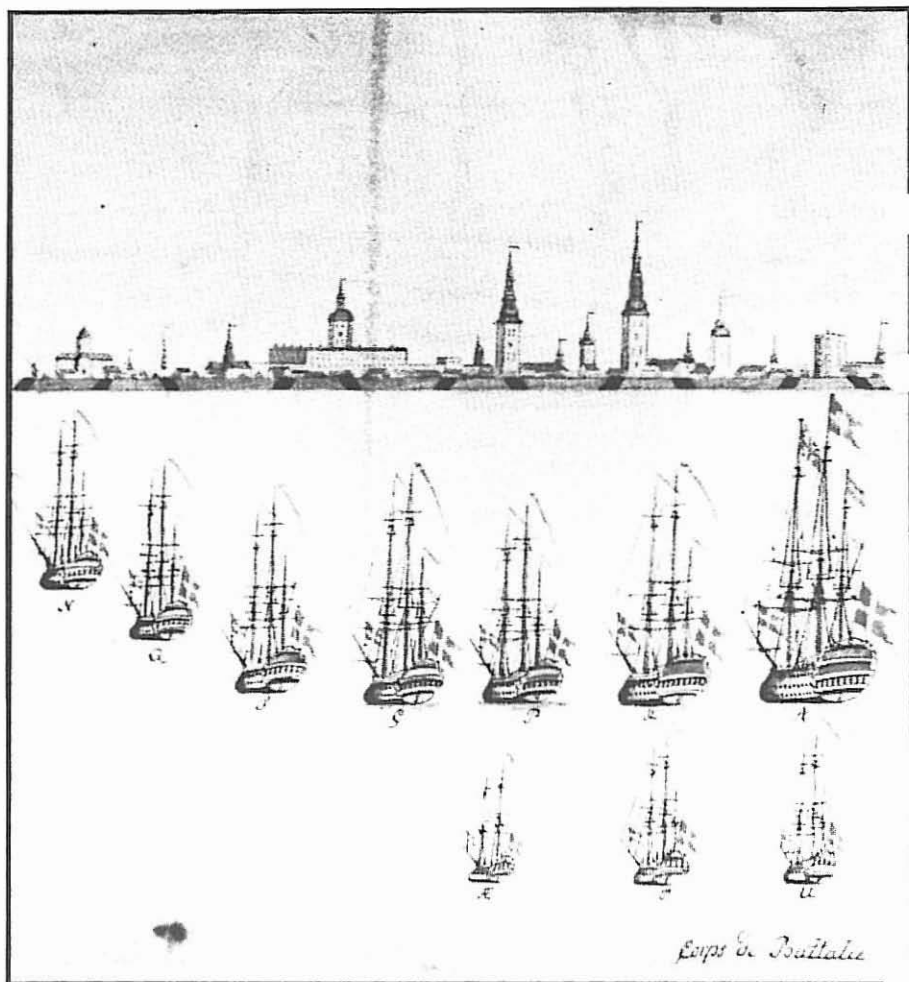
Lauritz Bragenæs var med sine engelske erfaringer blevet bedt om at bygge sit skib efter den engelske metode og K.N. Benstrup skulle bygge sit efter den nye franske.

En efterfølgende besejling skulle således afgøre hvilken af de to nybygninger, der var bedst egnede til de danske forhold så byggeriet fulgtes af alle på Holmen med stor interesse.

I september, midt under det hektiske arbejde, dør Bragenæs og Diderich de Thura, der havde rejst med Bragenæs i England blev beordret til at færdiggøre arbejdet under Benstrups direktion (8).

Svendestykkerne.

I marts 1730 var man klar til at lade begge skibene løbe af stablen. Benstrups konstruktion døbt **TRE LØVER** og Bragenæs' **SVANEN**.



Flåden på Københavns Yderred 1743. Skibene mrk. N og J er henholdsvis TRE LØVER og SVANEN. Udsnit af samtidig tegning. Nationalmuseet.

Ved besejlingen året efter skulle skibene stå deres endelige prøve. Traditionen tro lod man nybygningerne foretage en sejlsads under forskellige vind og vejrforhold i konkurrence med de af flådens eksisterende skibe, om man anså for at være de mest fremragende.

Sammensætningen af denne eskadre var interessant, fordi den repræsenterede både traditionen og en mere videnskabeligt funderede konstruktionsmåde.

Af besejlingsrapporten fremgår det, at begge de nye skibe havde vist sig gode og særligt var de to andre overlegne i bidevinds sejlsads.

Især Benstrups konstruktion roses meget og hermed skulle man formode, at den omsiggribende strid mellem de forskellige konstruktionsprincipper endeligt havde fundet sin afgørelse. Det skulle dog vise sig ikke at være tilfældet. Tværtimod blussede diskussionen nu op, og først år senere, efter fabrikmester Benstrups afskedigelse og død, fik man igen arbejdsro på Holmen (9).

Een liden Søe-Architectur.

Vi skal her koncentrere os om en anden part i sagen, nemlig Lauritz Bragenæs. Hvilke forudsætninger havde han egentlig for at deltage i denne på mange måder afgørende konkurrence?

Lauritz Bragenæs fødtes i København i 1687. Han var søn af en skibstømmermand på Holmen og fortsatte traditionen tro i sin faders fodspor.

I 1708 bliver han kadet og i 1714 secondltn. Efter et par togter med bla. "Ditmarsken" og "Prins Christian" anmoder han om seks måneders orlov og anfører i sin ansøgning at han agter sig til England.

Hvad den unge søofficer foretager sig i det fremmede fortæller sig i kilderne, men vi har lov til at gætte på, at han har besøgt en række af de større engelske værfter og der foretaget optegnelser om den fremherskende byggemåde.

Dette gæt bekræftes til dels af, at Bragenæs efter sin hjemkomst i 1722 søger om at blive uddannet indenfor skibbyggeriet og allerede året efter får publiceret et lille skrift om skibbyggerkunsten.

Værket bærer titlen: "Een liden Søe-Architectur Eller Skibbyggerkonstens første Piece, afdeelt udi Tvende Parter, hvor af Den Første handler om krumme Linier at tegne/ Den Anden viiser/ hvorledis et Skib paa een let og ey tilforne opfunden Maade kand tegnes".

Anvisningerne fylder 12 sider i folio og er forsynet med to plancher (10).

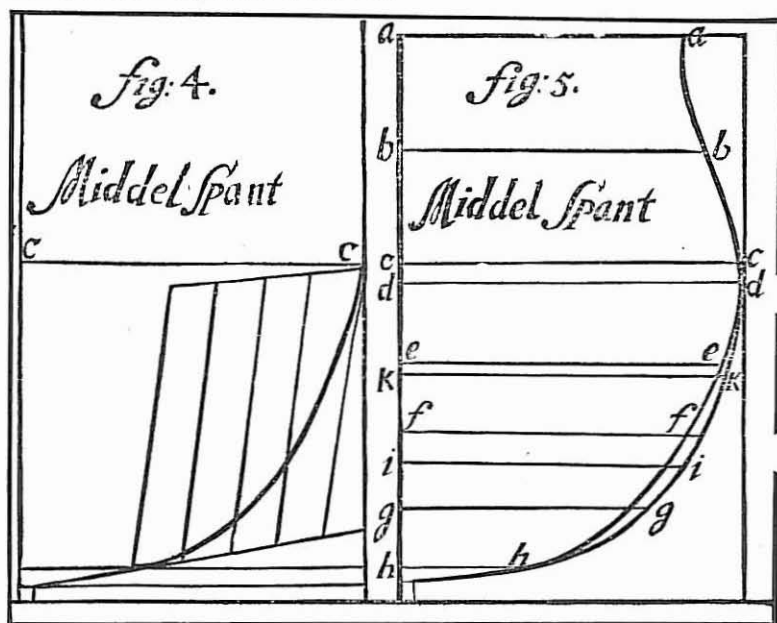
Første del omhandler principperne for, hvordan man tegner krumme linier, omfattende en nøje gennemgang af forskellige geometriske principper med udgangspunkt i overførslen af keglesnit til parabel- og elipseformer. Overvejelserne munder ud i et tabelværk, hvor ud fra man uden nogen dybere forståelse for selve principperne kan hente forskellige liniestykker, som igen, via en punktrække, kan omsættes til krumme linier.

Anden halvdel er i denne sammenhæng den mest interessante, idet Bragenæs her punkt for punkt gennemgår forudsætningerne for og beregningerne af et skibs displacement, længde, bredde og dybgang.

Hele værket afsluttes med anvisninger på, hvorledes de forudgående betragtninger kan omsættes til selve tegningen, der indeholder de tre traditionelle elementer: Opstalt, vandlinieplan og spanterids.

Bragenæs' skrift er således i mere end en forstand banebrydende. For det første fordi det giver læseren et enestående indblik i hvilke overvejelser Bragenæs har gjort sig i forbindelse med konstruktionen og tegningen af SVANEN og for det andet fordi det er det første trykte danske værk, der fremstiller principperne for konstruktionen af et lineskib.

Udsnit af konstruktionstegningen i Bragenæs' "Liden Søe-Architectur" 1723. Handels- og Søfartsmuseet.



Værkets indhold.

Lad os her se lidt nærmere på Bragenæs' anvisninger og hans overvejelser i forbindelse hermed.

mærkelsesværdigt er det, at han ikke i sin indledning rede-
gør for, hvilken skibstype det
er, han abejder ud fra.

Beregningerne viser dog, at der
tale om er skib med 11 ka-
noner på nederste dæk og vi har
da lov til at konkludere, at ud-
gangspunktet må være et linie-
skib på 56 kanoner.

Datidens konstruktører havde
altså på forhånd en række for-
udsætninger at tage hensyn til.
Disse fastlagdes som oftes af
admiralitetet. Konstruktørens
opgave var således at forsøge at
forene de mange forskellige
egenskaber i et væsen.

Skibet skulle dimensioneres i
forhold til den ønskede bestyk-
ning. Desuden skulle det kunne
rumme et forudsat forråd af pro-
viant og ammunition. Her ud over
skulle der tages hensyn til
væbdeforholdene i havnene og
rundene samt de søtaktiske
opgaver.

Bragenæs indleder med at be-
stemme skibets displacement eller
som han skriver "dets ganske
lyngsel". Først beregnes ski-
bets kubikindhold over vandet:

Bemandingen med	
deres Equipage er	40.500 pd.
Takelage staaende og	
løbende Redskab	10.500 -
Master, Raaer, Seyl,	
Blocker og Skibs-	
tømmer over Vandet	253.000 -
Canoner med deris	
Raperter	90.000 -
Anckerne	7.000 -
Vægten oven for	
Vandet er	401.000 pd.

Herefter beregnes skibets kubik-
indhold under vandet:

Proviant for 6	
Maaneder	485.000 pd.
Ammunition	150.000 -
Ancker-Touger, Pert-	
linier og Bovereeber	20.000 -
Vare-Gods, Inven-	
tarier og Skibstøm-	
mer	279.000 -
Pottinger, Bolter og	
Jernverck	44.800 -
Baglast	202.000 -
Vægten under Vandet	
er	1180.800 pd.
Og Vægten over Vandet	
er	401.000 pd.

Som er tilsammen 1581.800 pd.

Hvilket gjør 25.496 Cubic Fød-
der/ hver Foed til 62 pund be-
regnet, eller 395 Læster/ hver
Læst til 4000 Pund (11).

Bragenæs har nu beregnet skibets
deplacement og fortsætter med at
beregne skibets længde:

Længden over Stæfvnerne findes
saaledis: Adder Porternis Længde
tilsammen/ som er paa det neder-
ste Deck/ bliver efter denne
hosføyede Riz

11 Porter/ a 3 Foed/ er 33 Foed
 lo Rom imellem/
 a 7 Foed/6 tom/ er 75 -
 Tilgift for og bag 12 -

Er for Længden
 imellem Stæfnerne 120 Foed

Bragenæs bestemmer herefter
 skibets bredde og dybde via for-
 holdstal udtrykt som brøker af
 den samlede længde. På samme
 måde bestemmes spejlets og
 stævnsens fald samt de enkelte
 spanters placering.

At der bag disse beregninger
 ikke skjuler sig nogen højere
 matematik turde være indlysende.
 Anvisningerne afslører snarere i
 hvor høj grad datidens konstruk-
 tører var afhængige af kendskab
 til disse "tommelfingerregler",
 som ofte betragtedes som hemme-
 ligheder og overleveredes fra
 far til søn eller fra skibbygger
 til skibbygger.

Lauritz Bragenæs i Europæisk be- lysning.

Det kunne nu være interessant at
undersøge hvordan Bragenæs pla-
cerer sig i forhold til andre
samtidige udenlandske forfatter-
re.

Litteraturen om dette emne er
nok mere omfattende end de fle-
ste forestiller sig, og det vil
sprænge denne artikels ramme at
give et fuldkomment billede
alle bidrag. Jeg skal derfor he-
nøjes med at referere til de
mest markante, og for argumen-
tationen vigtige værker.

I slutningen af det syttende år-
hundrede tog udgivelsen af vær-
ker om skibbygningen, navigation
og søtaktik fart.

Fig. C.

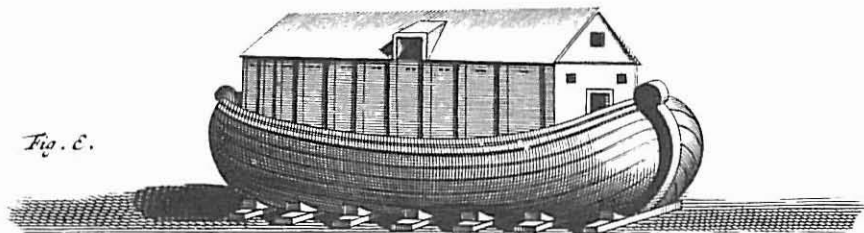


Fig. F.



Tegning fra van Yk's værk fra 1697 visende hans opfattelse af,
hvordan Noahs Ark var konstrueret.

De to mest berømte og oftest citerede fra denne periode er Nicolaes Witsen, der i 1671 udgav : "Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en bestier." samt Cornelis van Yk, der selv var uddannet skibbygger, og som i 1697 udgav: "De Nederlandsche Scheepsbow-Konst Open-Gestelt" (13).

Begge værkerne er både i omfang og udstyr imponerende, og tager deres udgangspunkt i en beskrivelse af Noas Ark, over de romerske galejer for at ende med samtidens skibstyper. Værkerne er forsynede med sindrige geometriske overvejelser samt tabeller over de enkelte skibsdeles dimensioner beregnet enten ud fra skibets samlede længde eller klasse.

Det er dog karakteristisk, og helt i tidens ånd, at man må lede forgæves efter anvisninger på, hvorledes et skib byggedes i praksis og selve udarbejdelsen af en konstruktionstegning nævnes simpelthen ikke.

Ligeledes i 1697 udgives der i Frankrig et interessant værk. Forfatteren var jesuitten og matematikeren Paul Hoste, der i en periode underviste ved søakademiet i Toulon.

Værkets titel er: "L'art des armees navales ou Traite' des evolutions navales".

I et afnit om skibskonstruktion gennemgår han i detaljer, hvorledes man kan konstruere sig

frem til forskellige former for "krumme linier" og en sammenligning mellem dette afsnit og Bragenæs' første del rejser umiddelbart spørgsmålet om Bragenæs skulle have haft mulighed for at konsultere dette værk. Et endegyldigt svar på dette spørgsmål kan næppe gives, men det vides med sikkerhed, at Paul Hostes værk har været kendt i Danmark. Få år efter Bragenæs død udgiver kommandørkapt. C.F.L. de Fontenay, nemlig en oversættelse af Hostes "Søe-Evolutioner", der udgør første del af det ovennævnte værk (14).

Også i England fremkom der i perioden bemærkelsesværdige udgivelser.

I henholdsvis 1709 og 1711 udgav John Hardingham og William Sutherland større værker om skibbyggeri og navigation. Også her taler sandsynligheden for, at Bragenæs på en af sine studierejser har haft lejlighed til at gennemse disse arbejder. Begge indledes med den traditionelle gennemgang af geometriske og aritmetiske grundprincipper.

Overraskende er det dog, at de desuden giver omfattende anvisninger på, hvorledes konstruktionstegningen forberedes og tegnes (15).

Tendensen i værkerne efter 1700 er generel og en sammenligning af hele det store kompleks af trykte udgaver og manuskripter giver et indtryk af sammenfald i disposition og indhold (16).

model af et orlogsskib til admiralitetets og kongens godkendelse.

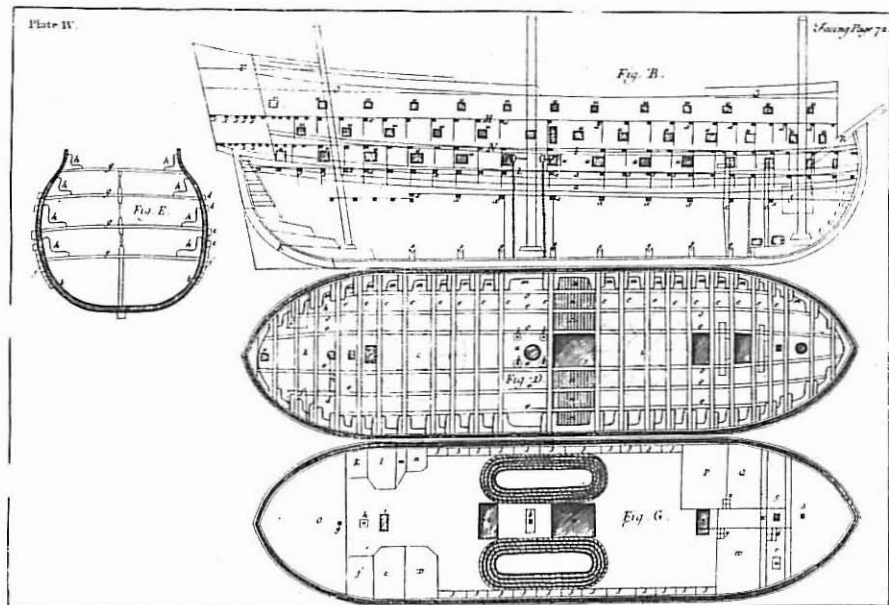
At Bragenæs' bidrag har haft relevans i både hans samtid og for fremtidige skibbyggere og konstruktører giver et manuskript i Rigsarkivet os bevis for. I Søetatens arkiv befinder der sig nogle optegnelser fra den senere velestimerede fabrikmester Frederik M. Krabbes hånd.

Heri angiver han et sæt "generalregler" for, hvorledes et skib konstrueres og bygges, og disse håndskrevne notater er næsten fra ord til andet identiske med de oplysninger, som Bragenæs 40 år tidligere stillede til publikums rådighed (17).

Bragenæs og de eksakte videnskaber.

Det er nu vist, at vi med Bragenæs og hans samtidige befinder os i en brydningsperiode mellem det traditionsbestemte håndværk og forsøg på via matematiske og fysiske principper på forhånd at kunne bestemme et skibs udseende og egenskaber.

I 1687 var Newtons senere så berømte værk: "Principia" udkomet. Heri fastlagdes en række af de regelsæt, som får så afgørende betydning for tidens tænkere og som også, omend langt senere, får betydning for skibbyggeriets udvikling til en egentlig videnskab.



Skibstegning fra Sutherlands værk om skibbyggeri 1711.

Det kan dog ikke kraftigt nok understreges, at dette og andre videnskabelige bidrag i samtiden ikke har haft nogen stor udbredelse endsige forståelse udenfor en snæver kreds.

At Bragenæs har haft kendskab til elementære matematiske principper ved vi, og at han har fået en grundig indføring i geometrien vidner hans værk om.

Som ung kadet nød han godt af Olaus Judichærs beskyttelse og undervisning, og han har gennem dette venskab haft lejlighed til at føre samtaler med matematikeren og astronomen Ole Rømer, som ofte besøgte Judichær i hans hjem.

Fra disse to personer samt undervisningen på Søakademiet har Bragenæs hentet en del af sin teoretiske viden, og han har muligvis også, som antydnet, hentet inspiration fra udenlandske kilder.

Fra sine studierejser og sin fader har han fået en grundig indføring i det praktiske håndværk.

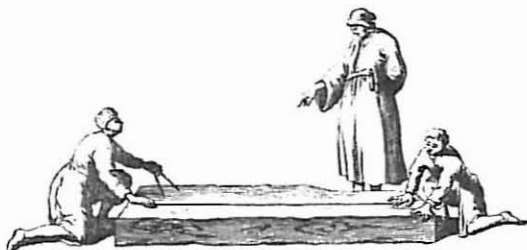
Afslutning.

Det vil dog være at gå for vidt i sin begejstring at tillægge Bragenæs international merit. Hans værk har ikke været kendt udenfor Danmarks grænser og publikationen har næppe haft læser hinsides byens volde.

Hans trykte bidrag er som tidligere nævnt baseret på kendte erfaringer, og noget videnskabeligt nybrud er der ikke tale om. At bidraget i dansk sammenhæng er unikt, står dog klart, og via hans person, skrift og arbejde har vi fået mulighed for at kikke ind bag Holmens ellers lukkede porte i en periode fuld af spændinger og opbrud.

Bragenæs skal således ses som et første produkt af en ny tid og hermed som et resultat af admiralitetets anstrengelser for at bringe dansk skibbyggeri op på et internationalt niveau.

Det kan således ikke drages i tvivl, at den danske flåde ved Bragenæs pludselige død mistede en højt kvalificeret konstruktør.



NOTER

1. Se H.C. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1700. København 1975. p. 87ff. Desuden skal der gøres opmærksom på tre mindre bidrag af samme forfatter i Arkiv, Tidsskrift for arkivforskning. 4. Bd. nr. 4, 1973, særtryk af Convivium 1977 samt i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1973, p. 140-44. Hvoraf især sidstnævnte har været inspirerende for denne artikel.

2. Eks.: Skotterne David Balfour Sinclair samt englænderne Jonas Rubbenius og Francis Sheldon.

3. Res.Nr. 117, Kr.K. Eksp. 20/12

4. Adm. K.B. 22/4-1724

5. Her fra: Topsøe-Jensen og Emil Marqvard, Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814, København 1935. p. 89f og 186f.

6. Ibid.

7. Se H.C. Bjerg og John Erichsen: Danske orlogsskibe 1690-1860. København 1980. p. 30ff. Her anføres det bla., at det nye franske princip som Knud Benstrup havde bragt med sig hjem fra Frankrig: "indicerede et skarpt bygget skib d.v.s et skib med en rundere skrogform som bevirkede, at skibene blev mere ranke, lå bedre i vandet og kunne gå tættere til vinden under bi-de-vind-sejlads. Den engelske byggemåde derimod indicerede, ligesom den tidligere hollandske, at man byggede skrogene mere fladgående med det resultat at skibene lå mere roligt i søen deres artilleri derved bedre kunne udnyttes. Skibene var så til gengæld mere stive, dårligere luvholdere og kunne ikke gå så tæt til vinden som ranke skibe".

8. Der hersker således en del forvirring om, hvem der skal have æren af at have bygget SVANEN. I Gardes autoritative værk, nævnes Knud Benstrup som konstruktør, andre nævner parret Bragenæs/Thura. Det er dog sikkert, at det er Bragenæs, der har udfærdiget selve konstruktionstegningen.

9. Benstrup sagen. Rigsarkivet. Søetatens arkiv, Krigs Kancelli Kommissionen af 14 juli 1738.

10. Det har kun været muligt at opspore to eksemplarer af Bragenæs skrift, hvoraf det ene befinder sig på Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør og det andet på Det Kgl. Bibliotek.

11. I Bragenæs trykte værk forekommer der en sammentællingsfejl, idet han får vægten over vandet til at blive 1000 pund mindre end det her anførte tal.

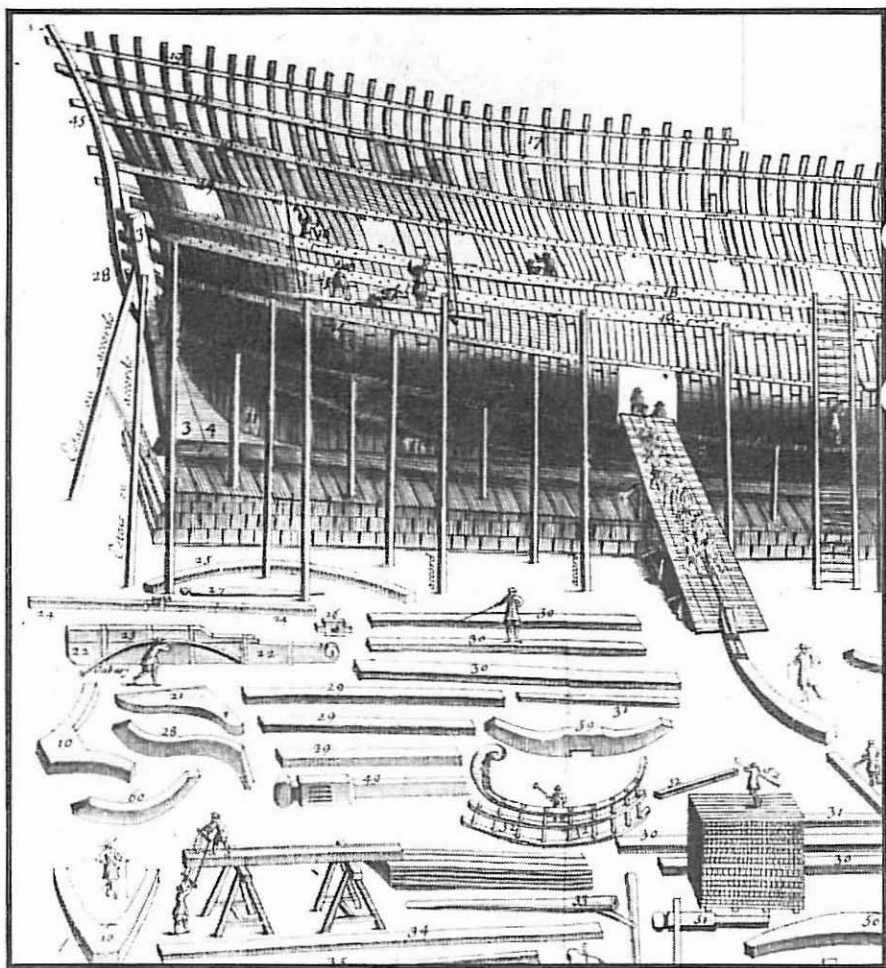
13. Bemærkelsesværdigt er det, at disse to værker ikke er katalogiseret på hverken Marinens eller Det Kongelige Bibliotek.

14. Se: Slægten le Sage de Fontenay i Danmark. Uden forfatter. København 1974., p. 28ff.

15. William Sutherland, "The Ship-Builders Assistant or Marine Architecture". London 1711 (1. udg.) samt John Hardingham, "The Accomplish'd Ship-Wright and Mariner". London 1709.

16. Forfatteren har på en studierejse i 1985 til Frankrig, Holland og England haft lejlighed til at konsultere biblioteker og manuskriptsamlingerne på Musee de la Marine, Algemeen Rijksarchief i Haag samt The National Maritime Museum i Greenwich.

17. Her citeret fra Holcks arkiv, Orlogsmuseet.



Udsnit af illustration hentet fra et fransk marineleksikon ca. 1700. I stiliseret form ses orlogsskibets enkelte dele samt de forskellige håndværkere i arbejde.

Trods tidens mange forsøg på at videnskabeliggøre skibskonstruktionen holdt man på selve arbejdspladsen stædigt fast i de traditionsbestemte arbejdsprocesser.

Billedet giver desuden en ganske god fornemmelse af dimensioner samt principperne for beddingens opbygning.

SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER



Foto: Jens Dresling, Politiken

Den 27. maj 1986 vedtog Selskabet Fregatten Jyllands Venners bestyrelse at markere selskabets 50-års jubilæum ved at skænke Landsindsamlingen til Fregatten Jyllands Bevarelse 150.000 kr.

Den 17. juni overrakte bestyrelsen denne gave til Landsindsamlingens protektor, Hans kongelige Højhed Prins Henrik .

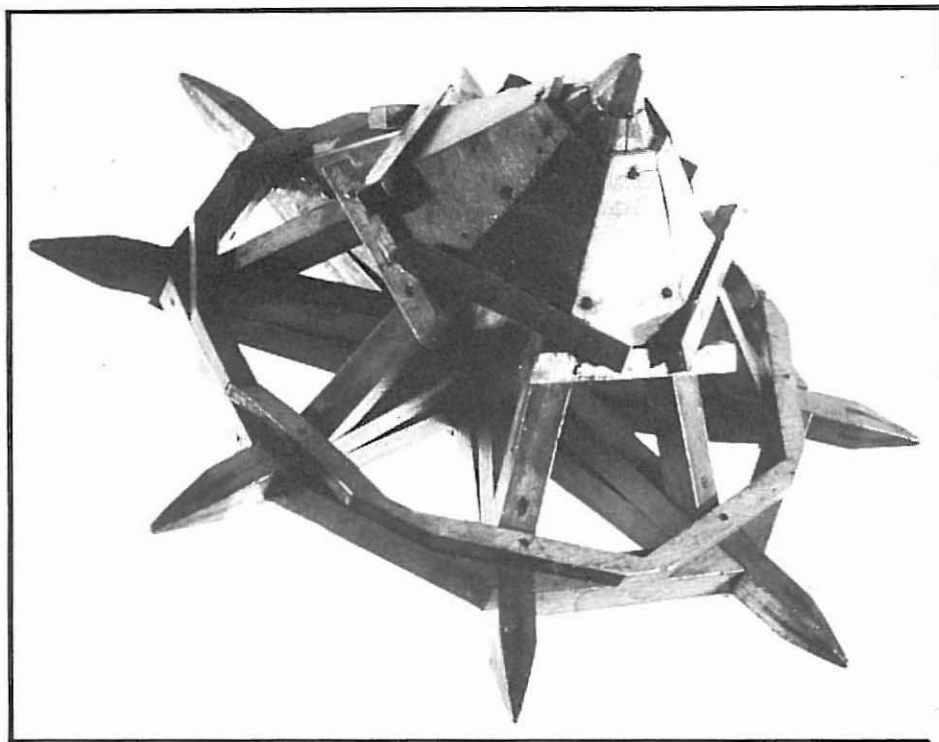
Prinsen udtrykte sin glæde over denne betydelige hjælp til restaureringen af Fregatten Jylland og gav udtryk for sin store interesse for bevaringen af vore ældre skibe, i særdeleshed den historiske fregat.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Vi har igen modtaget mange rigtige besvarelser og uddybende kommentarer i forbindelse med opgaven i sidste nummer af tidskriftet.

Skibet er artilleriskibet NIELS JUEL 1918 og fotografiet er taget senest i forbindelse med sidste udrustning i 1931. Ved ombygningen 1935-36 forsvandt den karakteristiske trebensmast.

Vinderen blev kommandør J.B. Pranov, Strandvejen 157 I, 3060 Espergårde.



Denne gang vil vi gerne have et bud på, hvilken funktion denne konstruktion har haft. Konstruktionen er her repræsenteret ved en samtidig model, som ikke tidligere har været udstillet.

Løsningen skal være os i hænde senest 1. oktober.