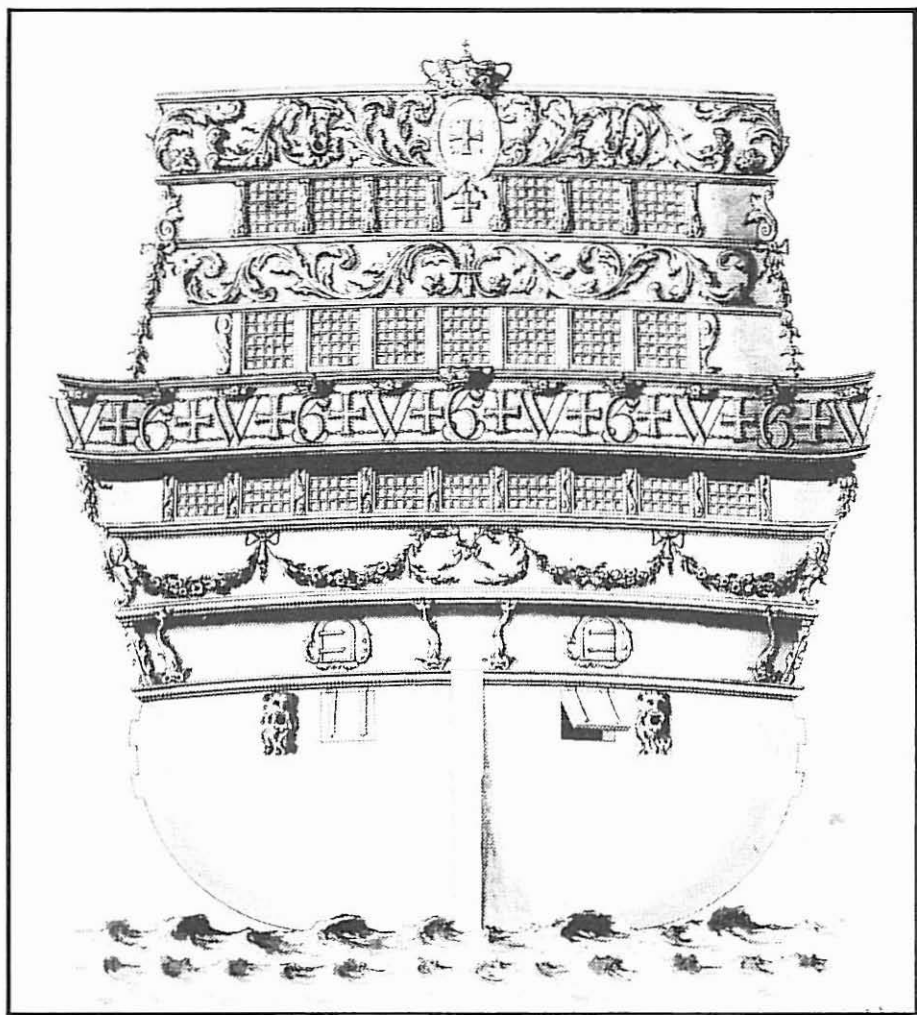


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



20. årgang

Nr. 3 x 1987

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 nedenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt
(ansvarshavende)

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 op-
taget 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 kil-
deangivelse.

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

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

DANNEBROGE 1710 - baggrunden
for et projekt om vraget i
Køge Bugt.

Jørgen Christoffersen 3

Danske orlogsskibes journaler
som klimahistorisk kilde.

Ib Gram - Jensen 9

De's og du's og andre omkal-
fattringer.
Orlogsmuseets etnologiske un-
dersøgelse af dagliglivet i Sø-
værnet.

Barbara Zalewski 20

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 36

Forside:

Agterspejlet af orlogsskibet
"DANNEBROGE", søsat fra
Nyholm, som den første ny-
bygning, i oktober 1692.
Konstrueret af H. Span.
Tegninger Rigsarkivet.

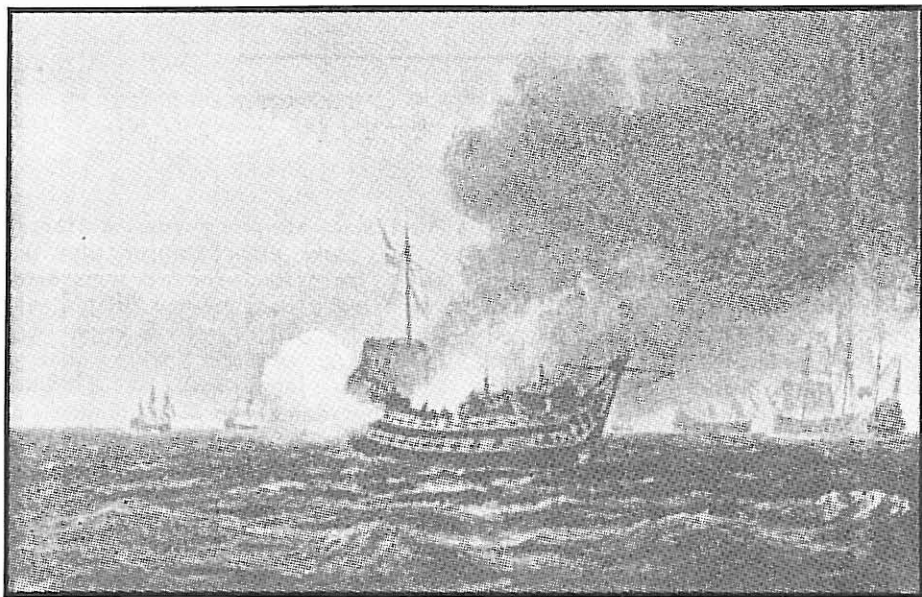
DANNEBROGE 1710 – baggrunden for et projekt om vraget i Køge Bugt.

Jørgen Christoffersen.

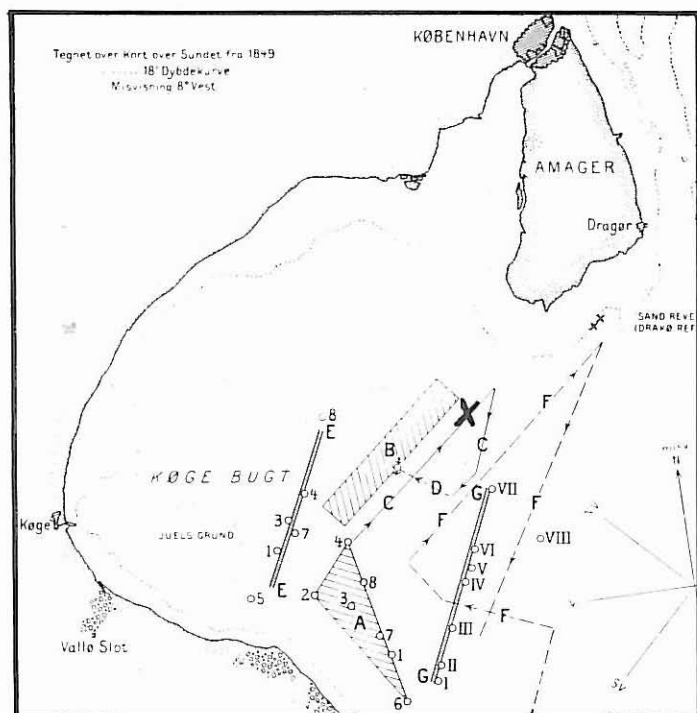
I 1985 blev vraget af DANNEBROGE genfundet i Køge Bugt. Historien om skibets dramatiske kamp den 4. oktober 1710 mod den svenske flåde er sikkert de fleste læsere bekendt bl.a. fra den 42 år lange diskussion mellem marinehistorikerne O. Bergersen, E. Briand de Crèvecoeur, P. Holck og C. Schaffalitzky de Muckadell (1).

I betragtning af kampens korte varighed og det ringe antal skibe, der direkte engagerede hinanden,

har denne dag i flådens historie været genstand for usædvanlig stor interesse. Om selve kampen og op-takten til denne er bevaret flere journaler, både fra danske og svenske skibe, samt efterfølgende indberetninger. På trods af kildematerialets omfang har tolkningerne af dette kunnet give meget forskellige resultater, og debatten har til tider været ført med skarp pen. Det har heller ikke skortet på nationale overtoner i opfattelsen af, om Ivar Huitfeldts heldedåd var dansk eller norsk.



Anton Melbye: "DANNEBROGE"s brand i Køge Bugt den 4. oktober 1710. Privat eje.



Tekstforklaring til Kortskitsen

- A: Den danske Flaades Ankerplads for Kampen.
- B: Den danske Hovedflaades Manøvrerområde.
- C: "Dannebrog" og den danske Forspids' Kurs.
- D: "Dannebrog" i Udrift.
- E: Den danske Flaades Ankerplads efter Kampen.
- F: Den svenske Flaades Kurs.
- G: Den svenske Flaades Ankerplads efter Kampen.

Efter kort af E. Briand de Crèvecœur 1947 (2). X = "DANNEBROGE"s rigtige position.

I korthed har diskussionen drejet sig om den danske flådes ankerplads, placeringen af avantgarden, hvorfra og hvornår DANNEBROGE, MARS og BESKYTTEREN fik sat sejl og resten af flådens opsejling til kamporden eller forsøg på samme. Endvidere den svenske flådes manøvrer og de enkelte flådeafdelingers positioner. Det eneste man har været enige om, thi der er kilderne overensstemmende, er vindens retning og styrke samt DANNEBROGES position, da det sank. Denne position viser sig nu at være forkert.

Positionen stammer fra et fartøj, som ti dage efter kampen blev udsendt fra flåden for at søge efter vraket, der dengang har ligget synlig lige under vandskorpen (2). Pejlingerne placerer vraket ca. 2 sømil for langt mod SSV, hvilket har betydning for tolkningen af flere detaljer i kampens forløb.

På ovenstående kort ses en plan over flådernes bevægelser i grove træk samt positionerne på DANNEBROGE og de to forliste svenske flagskibe TRE KRONOR og PRINSESSAN ULRIKA ELEONORA syd

for Dragør. Denne plan kommer nok sandheden nærmest om hændelsesforløbet, bortset fra DANNEBROGES endelige position. Hertil skal bemærkes, at de svenske skibe ikke er genfundet endnu.

DANNEBROGE sank med 82 kanoner, heraf 78 metalkanoner i forskellige størrelser (3). Ankre og kanoner repræsenterede i datiden store værdier, både i metal og som produkt, hvorfor man snart indledte bjærgninger fra vraget. I 1710 bjærgedes det anker, Huitfeldt midt under kampen lod behørigt falde med tøndebøje og reb samt det 55 cm svære og 260 m lange ankertov. I årene 1711-14 bjærgedes kanoner fra de svenske vrage og DANNEBROGE, hvorfra det trods datidens primitive dykkerteknik lykkedes at få adskillige stykker op. Det nøjagtige antal kendes ikke; næsten alle kanonerne var sprængt eller ubrugelige som følge af den voldsomme ophedning og afkøling ved skibenes brand og forlis.

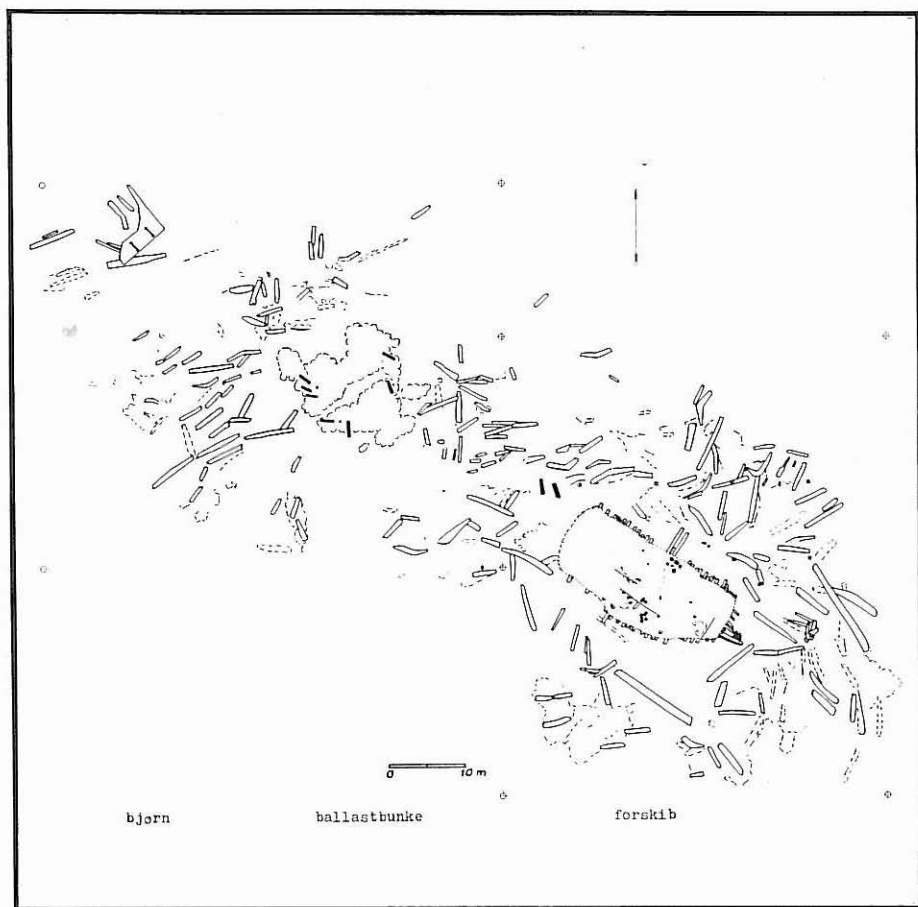
Vraget sank derefter hen i glemsel indtil 1873, hvor lodser fra Dragør tilfældigt stødte på det under drægning efter ankre. Dykkere fra Svitzers selskab sprængte derefter i vraget på jagt efter evt. værdier, først og fremmest kanoner. Af disse fik man bjærget de nu kendte eksemplarer, som indgår i monumentet over Ivar Huitfeldt på Langelinie. Man fandt også enkelte mønter og andet, hvorom en dykker har givet en malende beskrivelse (4). Samtidig bjærgedes endnu et anker, som blev opstillet på Holmen.

Atter gik over 100 år, før vraget blev genfundet. Denne gang af en sportsdykkerklub på jagt efter

"deres eget vrage". Et samarbejde blev indledt med Orlogsmuseet om en opmåling af vraget, som i takt med de ærlige sportsdykkere bjærgninger af sølvmonter og kanonstykker tiltrak sig tilsvarende ulovligheder i form af hærværk og tyverier fra andre sportsdykkere. Dette var en uholdbar situation, hvorfor myndighederne greb ind med dykkeforbud og en bjærgningsaktion efter de umiddelbart tilgængelige genstande på vrages overflade. Samtidig påbegyndtes udlægning af et målesystem på havbunden, hvor vragdelene strakte sig over et 100 m langt og 30-40 m bredt område. Af den foreløbige plan over blot det øverste lag vragdele lærer vi en hel del mere om, hvad der egentlig skete ved skibets forlis. Ved de to eksplosioner i krudtkamrene er skibet gået midt over. Sten og udrangerede jernkanoner fra ballasten ved det fremkomne hul er styrtet samlet ned på havbunden. Forskibet (ca. 25 m) er ved eksplosionstrykket



Dykkere med raperthjul. Foto forfatteren.



Plan over vrageområdet baseret på sidescanning og opmåling.

løftet så meget op og frem i vandet, at det har kunnet synke ca. 25 m længere mod SO med en let krængning til bagbord, forøvrigt på nøjagtig 7 favne vand, som nævnt i samtidige kilder.

Agterpartiet af skibet har på dette tidspunkt været stærkt nedbrændt, især i bagbords side, hvor ilden sandsynligvis brød ud. Helt isoleret

35 m agter for ballastbunken ligger den ene af agterstævnens bjørne, et tømmerstykke ca. 5,0 x 7,2 m, 0,7 m tykt. Skibet havde kun nået at affyre få bredsider, og effekten fra eksplosionerne i de næsten fulde krudtkamre, ca. 15 tons, illustreres levende i planen over vrageområdet. Hertil kommer flere lag vragele fra Svitseres sprængninger omkring forskibet.

Med til billedet hører naturligvis de mange interessante fund, som bjærgedes i 1986, og de tusinder af genstande, der stadig ligger gemt i sandet og i vraget. Størst interesse fra læghold knyttes til rygten om en sølvskat på 160.000 Rdl. ombord i DANNEBROGE, fordi kassemeisteren gik ned med skibet. Summen blev anvendt til udrustning af transportflåden og reparationer af de mange havarier, og allerede en måned før forliset klager kassemeisteren i et brev over, at kassen er tom. Der er således ikke hold i disse rygter, og de 460 fundne sølvmonter + segl fra lærredsposer repræsenterer snarest skibets egen kassebeholdning. Sammen med mønterne fandtes skeletterne af to drenge på henholdsvis 7 og 16 år, antropologisk bestemt til med stor sandsynlighed at være brødre. Måske et vidnesbyrd om officerssønner i fuld firspring henad dækket med skibets kasse. Ved eksplosionen i forreste krudtkammer er de blevet begravet af mursten fra kabysen.

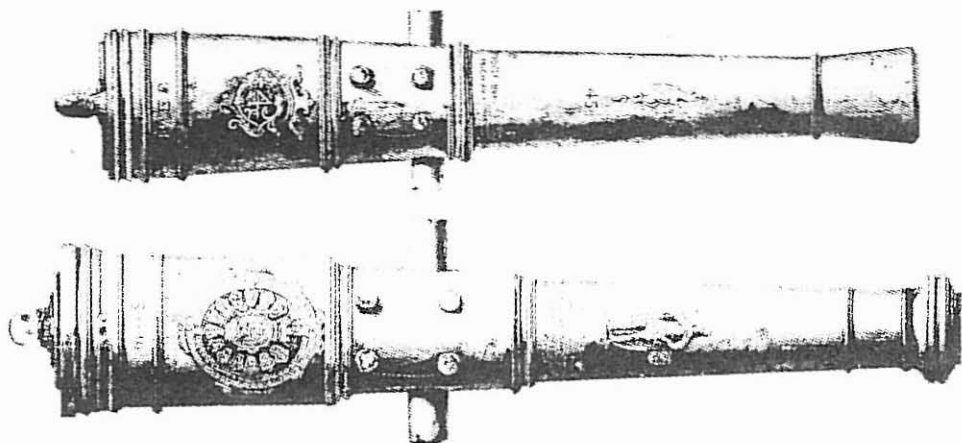


Mønter bjærget i 1986. Foto forfatteren.

Derimod gik skibet ned med en våbenhistorisk sjælden og værdifuld samling kanoner fra serierne "de hundrede konger" (14 Pd.), "drager" (8 Pd.) og de endnu sjældnere "stakkede neldeblade" (4 Pd.). I 1986 fandtes tre forstykker af de gamle "konger", nemlig nr. V, XXV og XXXV, alle knækket i løbet omtrent midt gennem relieffet af kongefiguren.

Udover mønter og kanoner bjærgedes eksempler på skibets og mandskabets udrustning lige fra blokskiver af pokkenholt, tinflaske og tintallerken, kårdefæste, kværnsten og kridtpiber.

Vraget og vragområdet udgør således et i mange henseender interessant og kompliceret objekt både for historiske studier og feltarkæologi i denne målestok. Skibets spændende historie, lige fra det løb af stabelen fra Nyholm som det første skib bygget på det nyanlagte flådeværft, men især den bratte afslutning 1710, har beskæftiget mange marinehistorikere. Det vil nu være muligt at fortælle meget mere om skibet, dets besætning og udrustning og livet ombord på et stort orlogsskib i den dansk-norske flåde. Ved sammenligning med materialet fra de to tilsvarende berømte vrag VASAN fra 1628 og STORA KRONAN fra 1676 står vi her med et skib, der ganske vist er "skilt ad", men som på den anden side muliggør undersøgelser uden astronomiske udgifter til bjærgning og konservering. Herigen kan skaffes ny viden om flådens skibsbyggeri og om orlogsskibet som minisamfund. Dette er formålet med et "projekt Dannebrog", hvori arkæologer, historikere, antropologer, geologer og konservatorer fra Orlogsmuseet, Natio-



8 Pd. "Drage" og 14 Pd. "Konge". Billede fra Illustreret Tidende.

nalmuseet og universiteterne i København og Århus deltager sammen med et halvt hundrede sportsdykkere fra forskellige klubber. Ved at kombinere "oven- og undervandsstudier" håber vi at kunne dokumentere projektet i publikationer, foto og film. Hertil kommer forskellige særudstillinger om DANNEBROGE på det nye Orlogsmuseum i Søkvæsthuset, Nationalmuseet samt vandreudstillinger ude i landet.

Et projekt af dette omfang kræver naturligvis en god økonomi. De truede fund blev reddet via rigsantikvarens midler til nødudgravninger. Til de videre undersøgelser leveres arbejdskraften af sportsdykkere og den faglige ekspertise af institutionerne. Herudover har projektet stærkt behov for økonomiske

tilskud til drift af basefartøj, film- og fotomaterialer samt publikationer. Disse tilskud søges overalt, både private fonde og firmaer samt offentlige midler.

NOTER:

1. H.C. Bjerg: Marinehistorisk Bibliografi, Kbh. 1975, s. 49-51.
2. E. Briand de Crèveceur: Ivar Huitfeldt, Kbh. 1947, s. 193.
3. H. Blom: Dannebrogens Kanoner. P.F. Giødesen: Ivar Huitfeldt, Kbh. 1885.
4. Beretningen er gengivet flere steder, bl.a. hos Crèveceur, s. 192-193.

Danske orlogsskibes journaler som klimahistorisk kilde.

Ib Gram-Jensen.

At orlogsskibenes journaler kan levere oplysninger af personal-, søfarts- og især marinehistorisk interesse vil næppe overraske mange, der interesserer sig for disse emner, omend de flere hundrede journaler i Rigsarkivet, stammende fra 1675 og fremefter, ikke kan siges at være blevet udnyttet i den grad, de kunne fortjene i denne forbindelse. Mere overraskende er det måske, at en systematisk undersøgelse af materialet er blevet indledt af Meteorologisk Institut, der i 1980-erne har indledt en indsamling af materiale, der kan belyse vejret i fortiden (1).

Orlogsskibenes journaler med deres oplysninger om vejret fremtræder her som den største og kronologisk mest vidtfavnende samling af systematiske og let bearbejdelige observationer (2). Med huller rækker de tilbage til en periode, hvorfra kun få tilsvarende kilder er bevarede. Af sådanne kan nævnes Bagge Wandel's journal fra 1650, den ældste bevarede danske skibsjournal, Søfiskal Peder Knudsen's dagbog fra 1657 og vindskriverens journal over vind og vejr på Holmen 1690-1697 (3).

Selv om samlingen af orlogsskibenes journaler rummer sine huller og byder på visse huller og problemer, er den imidlertid afgjort det fyldigste materiale og må desuden, de nævnte ufuldkommenheder til

trods, betegnes som en indholdsmæssigt yderst værdifuld kildegruppe.

Dens karakter som kilde angående vejret i fortiden kan kort angives dermed, at der på de til togt udrustede skibe, fra skibschefen overtog kommandoen og til han nedlagde den ("køkkenet slukkes", som det hedder i journalerne), som regel indførtes 1 observation af vejret pr. vagt, altså 6 pr. døgn, i reglen foretaget ved vagtens begyndelse. De meddelte data er (i bedste fald) vindretning, vindstyrke, nedbør (dens art, ikke dens mængde), skydække og fænomener som tåge, torden, nordlys, etc.. I visse tilfælde nævnes "frost" eller "stærk frost", sjældnere "varme" eller "stærk varme". I nogle journaler findes desuden et antal oplysninger om isforhold. I princippet er observationer og data systematisk gennemført og opstillet. Disse observationer er med andre ord ganske fyldige, og deres afskrivning og oversættelse til moderne meteorologisk terminologi en principielt ukomplikeret, omend arbejds- og tidkrævende, opgave for den, der har opøvet et kendskab til datidens skrift og sprogbrug.

Materialets værdi afhænger imidlertid også af svarene på følgende spørgsmål: Hvor mange journaler er bevaret? Hvilke områder og tidsrum dækker de? Hvor mange af de

daglige observationer og de nævnte vejrfænomenener er eventuelt udeladt? Hvor præcist lader skibenes positioner sig fastslå? Hvilke fejlkilder rummer observationerne, deres nedskrivning og disses afskrivning og "oversættelse"? Med andre ord: hvor dækkende er materialet, og hvor pålideligt er det, klimahistorisk set?

Hvad det første punkt angår, er der tale om en del begrænsninger. For det første er antallet af skibe, der udrustedes og sendtes på togt, svingende fra det ene år til det andet afhængigt af flådens behov for besejlingstogter eller andre aktiviteter og - især - den udenrigspolitiske og sømilitære situation (4). For det andet er togterne som hovedregel - fraveget f.eks. under Store nordiske Krig af militære hensyn og undertiden for vagtskibenes vedkommende - begrænsede til sejlsæsonen, hvorfor vinteren sjældent er dækket, ligesom det enkelte togt's varighed kan variere fra nogle få dages besejling til rekognosceringstogter af måske måneders varighed. For det tredje afhænger togternes geografiske spredning af de samme hensyn som bestemte deres antal. De farvande, hvor den dansk-norske flåde var aktiv, omfatter derfor lejlighedsvis Vestindien, Middelhavet og Nordatlanten, men hovedmassen af observationer er fra Østersøen, de dansk-norske farvande og Nordsøen - med en ujævn spredning fra det ene år til det andet. For det fjerde kan antallet af observationer indskrænkes til 1 pr. døgn, når skibet er i havn i længere perioder, f.eks. under tiltaklingen i København, ligesom observationstidspunkterne til tider svinger. For det femte kan en eller flere af de

nævnte vejrfaktorer være sprunget over (næsten aldrig vindretningen, oftest skydækket). Dette gælder dog mest de i det hele taget sjuksket førte journaler, mens andre er eksemplariske i denne henseende. Og for det sjette er adskillige journaler gået tabt, især fra periodens begyndelse, således at antallet af journaler svinger stærkt fra år til år, og nogle år overhovedet ikke dækkes.

Man skal således ikke forestille sig, at perioden fra 1675 og frem kan dækkes med sammenhængende observationsrækker dækkende det samme område, hvad der ville have lettet studiet af klimatiske variationer over tid, men allerede den foreliggende geografiske og kronologiske dækning gør alt andet lige, med de mange tusinde faktisk foreliggende observationer, materialet uhyre værdifuldt for forskningen.

Med dette fremhævet bør omtales to problemer ved anvendelsen af samme materiale, rent bortset fra spørgsmålet om dets pålidelighed. Det ene er "oversættelsen" fra datidens - ikke ganske standardiserede - sprogbrug til nutidig meteorologisk tal- og bogstavkode. Vanskelighederne skal ikke overdrives, men det er i flere tilfælde uundgåeligt, at der må blive tale om et skøn, hvor f.eks. angivelser af vindstyrken skal omsættes til en af to tilgrænsende værdier på Beaufort's skala. Detaljerne i vejrbilledet kan derfor ikke forventes gengivet med fuldstændig præcision - hvilken usikkerhed allerede må følge af observationerne selv og op-tegnelsen af dem; men tendensen vil fremtræde klart nok til at give et fuldt ud anvendeligt billede.

1749 Journal of the ...									
Sept	Day	Hour	Wind	Sea	Temp	Remarks	Barometer	Thermometer	Other
1	1	1	NW	1	1	1	1	1	1
2	2	2	NW	2	2	2	2	2	2
3	3	3	NW	3	3	3	3	3	3
4	4	4	NW	4	4	4	4	4	4
5	5	5	NW	5	5	5	5	5	5
6	6	6	NW	6	6	6	6	6	6
7	7	7	NW	7	7	7	7	7	7
8	8	8	NW	8	8	8	8	8	8
9	9	9	NW	9	9	9	9	9	9
10	10	10	NW	10	10	10	10	10	10
11	11	11	NW	11	11	11	11	11	11
12	12	12	NW	12	12	12	12	12	12
13	13	13	NW	13	13	13	13	13	13
14	14	14	NW	14	14	14	14	14	14
15	15	15	NW	15	15	15	15	15	15
16	16	16	NW	16	16	16	16	16	16
17	17	17	NW	17	17	17	17	17	17
18	18	18	NW	18	18	18	18	18	18
19	19	19	NW	19	19	19	19	19	19
20	20	20	NW	20	20	20	20	20	20
21	21	21	NW	21	21	21	21	21	21
22	22	22	NW	22	22	22	22	22	22
23	23	23	NW	23	23	23	23	23	23
24	24	24	NW	24	24	24	24	24	24
25	25	25	NW	25	25	25	25	25	25
26	26	26	NW	26	26	26	26	26	26
27	27	27	NW	27	27	27	27	27	27
28	28	28	NW	28	28	28	28	28	28
29	29	29	NW	29	29	29	29	29	29
30	30	30	NW	30	30	30	30	30	30

Det andet problem er at fastslå skibets position på det givne observationstidspunkt. Positionerne angives i journalerne dels ved overskrifter på siderne, ofte dækkende flere døgn (f.eks. "Under sejl mellem Bornholm og Møn"), dels ved hjælp af landkendinger (f.eks. "Møns sydpynt NNO" eller "Hanø 2 mil NW efter gisning"), dels ved hjælp af en pejlet eller skønnet bredde for kl.12 middag, som regel angivet i perioder, hvor skibet er i rum sø uden landkending (positionen kan altså i så fald være oplyst ved hjælp af en breddeangivelse og en overskrift som "Under sejl mellem Shetlandsøerne ("Hetland i journalerne) og Island"). Der er som regel, men ikke altid, mindst én af disse positionsangivelser til stede, således at i hvertfald en periode på nogle døgn (men ikke altid det enkelte døgn, endsige det enkelte klokkeslet) dækkes ind. At placere skibets position kl.12 middag for hvert enkelt døgn vedkommende på grundlag heraf er imidlertid for det meste umuligt uden en større eller mindre fejlmargen. Navnlig er længden vanskelig at bedømme, hvor bredden (skønnet) er den eneste oplysning om det enkelte døgn i journalen (for ikke at tale om de tilfælde, hvor der kun er sideoverskrift). De positioner, det har været muligt at notere ved de respektive døgn i tabellerne over observationsresultaterne, er derfor behæftet med en del usikkerhed.

I enkelte tilfælde har disse skøn om bredde og længde måttet anses for så usikre, at de ville være meningsløse, hvorfor journalens egne overskrifter i så fald er brugt som eneste positionsangivelse. I rum sø er vejret imidlertid mindre

varierende fra sted til sted end i eller under land, hvorfor en sådan usikkerhed er mindre katastrofal, end det måske umiddelbart kunne forekomme. Og ydermere bortfalder problemet med positionsbestemmelsen i ofte lange tidsrum, fordi det pågældende skib ligger stille på en bekendt position.

I denne forbindelse må der gøres opmærksom på vagtskibenes journaler som en særlig vigtig kildegruppe, for så vidt de ellers er bevareret. Vagtskibene var posterede ved Helsingør, i Storebælt og på Københavns red (undtagelsesvis også andre steder). Der er altså her tale om observationer foretaget på skibe, som praktisk taget lå stille på den samme (kendte) position det ene år efter det andet. Yderligere er observationerne her erfaringsmæssigt omhyggeligt meddelte, hvilket tjenestens karakter sandsynligvis har en del af æren for: der har på den faste post med sædvanligvis ringe afveksling været god tid til denne opgave. Desuden dækker observationerne længere tidsrum end normalt, idet vagtskibene ikke blot lå på deres poster fra sejlsæsonens start om foråret til dens afslutning om vinteren (normalt i december eller januar), men også i nogle tilfælde overvintrede dér (specielt foretrak man undertiden at lade vagtskibet i Nyborg overvintre dér frem for at risikere vintersejladsen til København), hvilket også kan betyde bedre chancer for observationer af isforhold.

I andre tilfælde er vagtskibene derimod netop blevet på deres poster, fordi skibsfarten i en udsædvanlig mild vinter ikke blev afbrudt. Ganske vist kan det observerede vejr i sådanne tilfælde

ikke betragtes som typisk, men der kan dog være tale om observationer taget et helt år igennem uden afbrydelse. Og endelig er observationer fra et og det samme sted umiddelbart sammenlignelige. Omvendt må materialet fra vagtskibene nødvendigvis suppleres med andre journaler, dels fordi vagtskibenes journaler så lidt som andre orlogsskibes er bevarede fra alle år, dels fordi de ifølge sagens natur ikke kan dække alle de områder, forskningen må være interesseret i.

Tilbage står, når, det hidtil fremførte om huller og vanskeligheder i materialet holdes i erindring, spørgsmålet om pålideligheden af de oplysninger, der gives i journalerne. Mere præcist spørgsmålet om det omfang i hvilket fejlagtige observationer og skrivefejl ved udarbejdelsen af journalerne - eventuelt bevidst forfalskning - resulterer i forkerte oplysninger; og først og fremmest om det helhedsbillede, de giver af vejret, på denne måde kan blive direkte fortegnet.

Et svar kan principelt søges tilnærmet på to måder. Dels ved direkte kontrol med enkelte journaler i den ganske vist ringe udstrækning en sådan er mulig. Dels ved mere generelle overvejelser om den formodentlige kvalitet af journalføringen, for såvidt sådanne lader sig begrunde.

Det første er bl.a. muligt ved sammenligning mellem flere renskrevne eksemplarer af den samme journal, hvis de er bevarede. Heraf fremgår det dels, at det er umuligt at fælde nogen generel dom, idet omhuen med afskrivningsarbejdet - der har været stort og

trælst - har været svingende; dels at der i nogle tilfælde er grelle eksempler på skrivefejl og overspringninger. Detaljerne i vejrobservationerne er således også af denne grund behæftede med en vis usikkerhed, men det billede de giver af tendensen i vejrliget, er der trods alt ingen grund til at sætte noget generelt spørgsmålstejn ved.

Dette bekræftes også af en betragtning af journalerne som helhed, idet afvigelserne dem imellem ikke tyder på, at data om vejret generelt har været gengivet rent tilfældigt; mens en yderligere bekræftelse på materialets rimelige pålidelighed kan fås ved sammenligning af journaler fra skibe ved samme rute. En sådan prøve gennemførtes med journalerne fra fregatterne Christiansøe og Søeridderen (5), der i 1743 fulgtes til Æckernförde og tilbage til København. Der var visse afvigelser i detaljer (hvilket man også ville forvente mellem forskellige observatorers meddelelser i nutiden), men god overensstemmelse hvad helhedsbilledet af vejret angik.

Sådanne efterprøvninger lader sig imidlertid kun sjældent gennemføre. En vurdering af materialets kvalitet må derfor i vidt omfang bero på et skøn om, hvorvidt omhu - eller mangel på samme - med journalføringen kan forventes ud fra tilstandene i den dansk-norske marine, hvilket naturligvis kun kan give et tilnærmelsesvist billede af vejrobservationernes troværdighed.

På den anden side kan et sådant skøn være af interesse med henblik på mulige svingninger over tid m.h.t. journalføringen. Dette er specielt af interesse, fordi en sam-

menligning mellem journalerne selv antyder et fald i standarden i 1700-tallets slutning i forhold til 1740'erne. Holder dette stik, er det nærliggende at antage, at journalernes generelle pålidelighed har været afhængig af den vægt, der i forskellige perioder af flådens ledelse lagdes på at indskærpe og kontrollere en ordentlig journalføring. Kan omvendt tilstandene i så henseende konstateres at være svingende og til tider mangelfulde, må det alt andet lige mane til forsigtighed m.h.t. enkeltheder i materialet - især for de perioders vedkommende, hvor opsigten med journalføringen må formodes at have været mangelfuld.

Set med moderne øjne kan tilstandene i søofficerskorpset og i almindelighed i søetaten ved periodens begyndelse ikke kaldes opmuntrende. Skrive- og læsekyndighed var sjældne og utvivlsomt ofte mangelfulde, hvor de var til stede (i etatens tidlige år træffer man endog skibschefer, der er analfabeter), ligesom alkoholisme og worden sætter deres præg på marinen i 1600- og 1700-tallet, navnlig i de tidligere år, hvilket bl.a. afspejles i admiralerne Juel, Bille og Span's konduitelister fra 1690 (6).

Det har vel således været på baggrund af negative erfaringer, at det i 1722 tillodes skibschefen at antage "en duelig skriver" til regnskaberne (7). Denne skriver har vel også ofte fået betroet renskrivningen af journalen. Men man må erindre sig, at rekrutteringen af mandskab ofte var endog meget vanskelig, således at det ikke altid har været muligt at vælge omhyggelige og dygtige skrivere - eller påpasselige folk i det hele taget.

Under disse omstændigheder kan man ikke forvente konsekvent omhu med journalføringen. Forholdene i etaten prægedes indtil F. Danneskiold-Samsøe's overtagelse af dens ledelse af kronisk pengemangel og dermed sammenhængende aflønnings- og forplejningsforhold, som i de værste perioder med Garde's ord om 1700-tallets begyndelse kan beskrives som "(.....) en behandling, som man ikke skulle tro mulig, når der ikke havdes de utvivlsomste beviser derfor." (8). Ud over de allerede nævnte uregelmæssigheder har denne tingenes tilstand ikke kunnet være andet end skadelig for iveren og påpasseligheden i den daglige tjeneste.

Under Danneskiold-Samsøe's ledelse (1735-1746 og 1766-1767) organiseredes en velordnet administration af flåden. Efter hans tid indtræder atter en svækkelse af styrelsen, bl.a. på grund af stadige omorganiseringer af den øverste ledelse, indtil kronprinsen, den senere Frederik 6., i hvert fald fra sin overtagelse af præsidiat i admiralitets- og commissariatscollegiet i 1792 etablerer den indtil da bedste administration og styrelse, der nogensinde var set (9). Denne udviklingskurve svarer for så vidt godt til indtrykket af et fald i journalføringens standard i 1700-tallets anden halvdel, ligesom det ikke bør overraske, at den forbedrede administration fra omkring 1792 ikke straks giver sig udslag i bedre journaler: der har været andre og mere presserende opgaver for en omorganiseret styrelse at tage fat på først, og det må også forventes at tage en vis tid, inden en strammere kurs slår igennem i den daglige påpasselighed med journalføringen. Omvendt må en nødven-



Frederik Danneskiold-Samsøe. Chef for flåden. Orlogsmuseet.

dig, omend ikke uden videre tilstrækkelig, forudsætning for denne påpasselighed være en nogenlunde velordnet administration, som er opmærksom på dette anliggende.

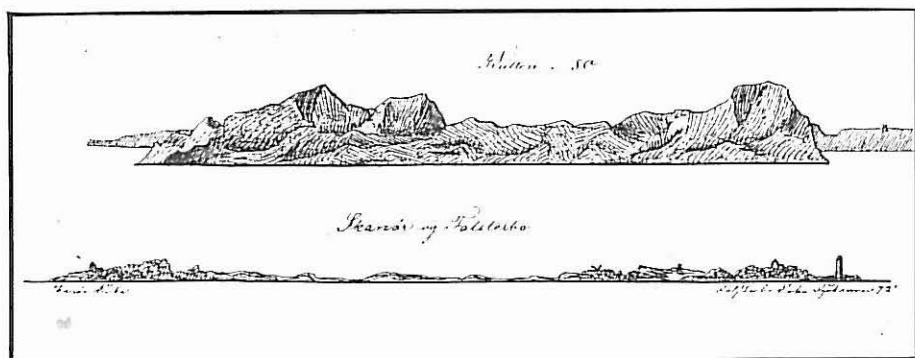
En sådan opmærksomhed viser sig i 1711, hvor der gøres et forsøg på opstramning af praksis:

"Hidtil vare Krigs-Skibenes Journaler og Protocoller tildeels førte paa løst Papiir; for at forebygge de Uordner og den Utilforladelighed, som let kunde finde Sted derved, befalede Kongen den 23de Marts, at der for Fremtiden skulde medgives de kongelige Skibe gjen-nemdragne Journaler og Protocoller, som vare forseglede af Admiralitetet." (10).

Det er imidlertid ikke overraskende, at det er under Danneskiold-Samsøe's ledelse, der spores mere dybtgående forsøg på at hæve standarden og sikre en vis ensartethed. Dels er der fra denne periode bevaret eksemplarer af journaler med fortrykte rubrikker. Dels udsendtes hvert år øvelsesskibe for kadetterne (11), i hvis praktiske øvelser indgik føringen af journaler. Fra visse år er bevaret eksemplarer af disse kadetjournaler, kendelige på de landkendinger, der er tegnet i dem. Dels - og vigtigst - rummede Frederik 5.'s Søkrigsartikelbrev, udsendt i 1752, men påbegyndt udarbejdet under Danneskiold-Samsøe (12), et antal bestemmelser om journalføringen og kontrollen med den. Det er værd at citere disse paragraffer, som anskueliggør hele spørgsmålet udmærket.

Om skibschefen hedder det således i par. 194:

"Af de ham medgivne og forseglede Journaler skal han holde den eene, og Overstyrmanden i den anden rigtig antegne alt, hvad forefalder; Men naar Rejsen er endt, indfører han en kort Extract af det mærkværdigste, hans Journal indeholder. I øvrigt haver han Indseende med, at Lieutenanterne og Cadetterne, samt Under-Styrmændene, holde deres Journaler efter den i Vores Flaade brugelige Maade og de udi Tit.XXXIV. foreskrevne Formular, rigtig og tilforladelig, og lader sig give hver Middag deres Bestik. Skulde han vidende føre noget falskt ind i journalen, eller den forandre, da skal han efter Omstændighederne enten degraderes paa Vores Naade, eller og reent casseres."



Toningstegning forestillende Kullen i SC. Skanør og Falsterbo. Udført af kadet H. Dreyer 1857. Orlogsmuseet.

Mens det om overstyrmanden bestemmes i par. 352:

"Han annammer af Chefen en forseglet Journal. I den anfører han efter Formularen No.IX. alt, hvad som passerer, efter Sømands-Coutume, og annotere saa tit som eet, eller flere, Sejl bliver tilsat, eller taget fra, samt hvad ellers mærkværdigt sig tildrager. Og paa det den vagthavende Styrmand ikke skal gaae ned af Dækket, skal der paa Dækket være et Log-Bræt, hvorpaa der kan tegnes alt, hvad som passerer, medens Vagten varer; Men, naar Vagten er ude, tegner han det i den dertil indrettede Log-Bog, hvilken altid bliver på Dækket, og tjener alle dem, som holde Journal, til Efterretning. Understaar han sig vitterlig at tegne andet ned i Log-Bogen, end det, som stod paa Log-Brættet, eller i Log-Bogen at forandre, eller anderledes at føre ind i Journalen, og saaledes at anføre noget falskt, da skal han efter Sagens Beskaffenhed degraderes til Matros, ja vel og arbejde i Jern paa vis Tid, eller sin Lives Tid."

Og i par. 353:

"Han skal ved Togtes Ende levere sin Journal underskrevet til Chefen, og tilholde Under-Styrmændene, at de for sig selv holde en pjarticulære Journal efter samme Methode, som hans er indrettet."

Og endelig om løjtnanten i par. 232:

"Fra den Tid, at Skibet er udlagt paa Rehden, og til det igjen indlægges, skal han holde Journal efter den indrettede Formular, forsyne sig med Søe-Charter, Bøger og Instrumenter, Navigationen vedkommende, saasom han skal forevise sin Journal til Eftersyn udi Vores Combinerede Admiralitets- og General-Commissariats Collegio, for at han kan faae den paategnet, der at være forevist."

Den i par. 352 omtalte formular nr. IX er "Formular til Log-Bog og Journal.", som rummer skemaer til brug i journalen a. Til ankers. b. Under sejl, hvor lodskud anføres, og bestik sættes for hver vagt. c.

Under sejl, hvor lodskud anføres, og bestik sættes hver middag. d. Under sejl i åben sø. Skemaerne har rubrikker til dagen (dag og dato), timer (1-12), vind, vejr, mærkværdigt (dvs. forerfaldne begivenheder) samt for b og c: kurs, distance, beholden kurs, dybde, grund. Beholden kurs, dybde og grund er udeladt i skemaet for d.

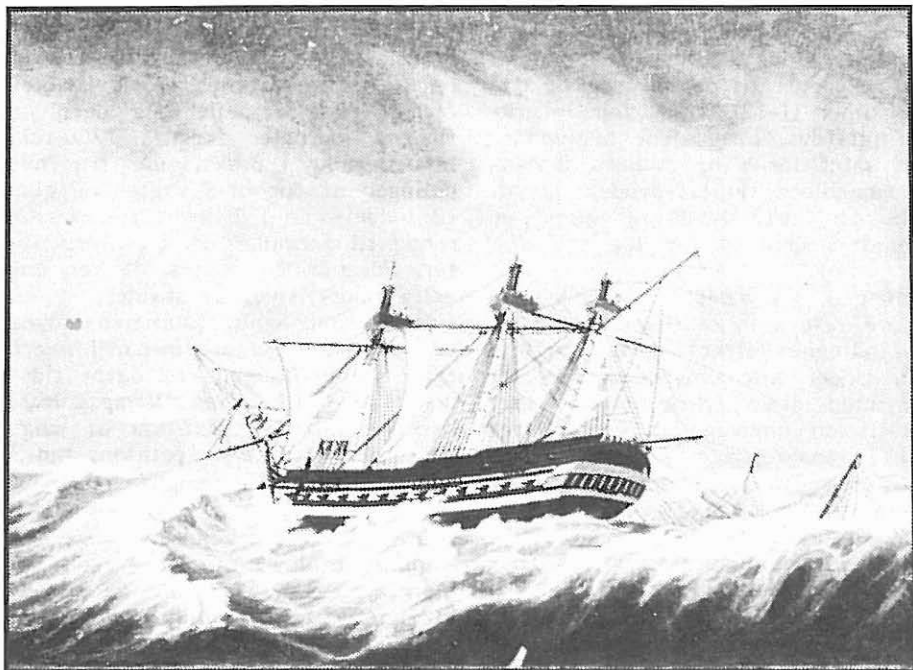
Meningen må være, at rubrikkerne til de relevante skemaer har skullet indtegnes efter behov i togtets løb. Under alle omstændigheder er der med disse søkrigsartikler lagt op til en omhyggeligt kontrolleret og standardiseret journalføring. Desværre synes en del af journalerne fra de følgende år at berettige til den antagelse, at de detaljerede bestemmelsers værdi har været begrænset, fordi de ikke fulgtes op med håndhævelse i den daglige tjeneste. Der er grund til

at antage, at den svagere administration bærer skylden for, at praksis ikke i alle tilfælde levede op til paragraffernes teori. Hvilket iøvrigt også afspejler sig deri, at flådens journaler først i 1700-tallets slutning i praksis går fra inddelingen af døgnet i vagter og glas til inddelingen i 2 x 12 timer svarende til formular nr. IX's forskrifter. Forandringen synes, da den endelig finder sted, at skyldes, at Asiatisk Kompagnis journaler toges til forbillede for marinens. I hvert fald er opstillingen fra dette tidspunkt identisk med kompagniets, hvis journaler da også var af langt bedre standard, end søetatens hidtil havde været.

Alle disse overvejelser peger i samme retning som den egentlige indholdsmæssige kontrol, der trods alt har vist sig mulig: journalerne er ikke givne sandhedsvidner om

§. 194.

Af de ham medgivne og forfeglede Journaler skal han holde den eene, og Over-Styrmanden i den anden rigtig antegne alt, hvad forefalder; Men, naar Rejsen er endt, indfører han en kort Extract af det mærkværdigste, hans Journal indeholder. I övrigt haver han Indseende med, at Lieutenanterne og Cadetterne, samt Under-Styrmændene, holde deres Journaler efter den i Vores Flaade brugelige Maade og de udi Tit. XXXIV. foreskrevne Formularer, rigtige og tilforladelige, og lader sig give hver Middag deres Bestik. Skulde han vidende føre noget falskt ind i Journalen, eller den forandre, da skal han efter Omstændighederne enten degraderes paa Vores Naade, eller og reent cassetes.



Rangskibet "LOVISE AUGUSTE" i novemberstormen 1801. Ukendt kunstner.
Orlogsmuseet. *Prinsessen*

enkelthederne i vejsituationen (13). Deres oplysninger om disse må derfor altid tages med et gran salt, idet der kan være tale om større eller (især!) mindre afvigelser p.g.r.a. sjuskeri med observationer og - først og fremmest - nedskrivningen af disses resultater.

På den anden side berettiger manglerne i journal-føringen og kontrollen med den ikke til at opgive den konklusion, der kunne drages af den mere direkte efterprøvning af materialer: nemlig at dette rummer fejl, og at kvaliteten af journalerne i enkelte tilfælde kan være grelt dårlig, men at helhedsbilledet af vejret, som kan uddrages af disse kilder, generelt set

må kaldes rimeligt tilforladeligt. Det må her også have i erindring, at de skibschefer og styrmænd, der førte journalerne, ganske vist ikke rådede over moderne observationsudstyr, men til gengæld var udmærket sagkyndige m.h.t. de observerede fænomener. Og at der normalt ikke har været nogen grund til bevidst at forvanske observationsresultaterne. Opgavens karakter af rutine har vel kunnet føre til mangelfuld omhu med indskrivningen i journalen, men den har også gjort det usandsynligt, at oplysningerne skulle blive forfalsket. Under alle omstændigheder må virkeligt vilkårlige og vildledende meddelelser betegnes som undtagelser, langt fra reglen.

Som kilde til klimahistorien kan skibsjournalerne indirekte vidne om tilstandene i den dansk-norske søetat i den daglige rutine på skibene. Men det kan også fastholdes, at de udgør et ikke blot enestående, standardiseret materiale, men

også et m.h.t. pålideligheden fuldt ud anvendeligt og som helhed godt, omend ikke fejlfrit, materiale. Det vil derfor også blive i højeste grad værdifuldt som del af en klimahistorisk databank, når det er blevet afskrevet og databehandlet.

NOTER:

1. Det skal i samme forbindelse bemærkes, at alt materiale, som kan belyse vejret i 1800-tallet og tidligere - dagbøger, breve o.lign.- vil være af interesse for Klimatologisk Afdeling, Meteorologisk Institut, att. Knud Frydendahl.

2. Om britiske flådefartøjers journaler som tilsvarende vejrhistorisk kilde, se J. Olivier & J.A. Kington: "The Usefulness of Ships' Logbooks in the Synoptic Analysis of Pasts Climates.", Weather, 1970, p. 25.

3. Wandel's journal er arkiveret under registrantnummer 1 i folioregistranten over flådens skibsjournaler 1675-1830 (hvilket er den periode, der diskuteres i det følgende). Vindskriven: Sætaten III, XV Holmens chef - 12, diverse sager. Søfiskal Peder Knudsen's dagbog: Sætaten II, XVI, embedskommissions- o.a.l. arkiver - 4a, søfiskalen. Dagbogen dækker 20.9.-3.12.1657 med mindst en daglig observation. Se desuden "Meteorologisk Institut, København 1972, p. 10 om yderligere nogle kilder af lignende art.

4. En detaljeret skildring af flådens aktiviteter findes i H.G. Garde: "Efterretninger om den danske og norske Sømagt." bd. 1-3, København 1832-1833, bd. 4 1835.

5. hhv. registrantnummer 416 og 419.

6. Se T.A. Topsøe-Jensen & Emil Marquard: "Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932.", I-II København 1932. Forholdene i etaten på forskellige tidspunkter fremstilles detaljeret i H.G. Garde's "Efterretninger....." og hans "Den

dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814." København 1852 samt "Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700." København 1861. For forholdene under Store nordiske Krig kan henvises til Generalstabens "Bidrag til Den store nordiske Krigs Historie." bd.1-10, København 1899-1934, mens Jørgen H. Barfod: "Niels Juel. Liv og gerning", Universitetsforlaget i Århus 1977, belyser forholdene i begyndelsen af perioden.

7. Garde, "Efterretninger.....", 3. bind, p. 49.

8. Garde, "Den dansk-norske Sømagts Historie 1700-1814.", p. 145.

9. Sst. p. 275.

10. Garde, "Efterretninger.....", 2. bd. p. 234. De ældste af de bevarede journaler i Rigsarkivet anskueliggør udmærket det "løse papir", Garde omtaler.

11. R. Steen Steensen (red.): "Flåden gennem 475 år.", 3.udg. København 1974, p. 417.

12. R. Steen Steensen (red.): "Flåden. 2. del. Administration, teknik og civile opgaver.", København 1974, p. 18; Søkrigsartiklerne forblev i kraft i de næste mere end hundrede år. Christian 5.'s skibsartikler fra 1675 rummer ingen anvisninger angående journalføring.

13. Den vurdering, der fremføres i Generalstabens "Bidrag...", bd. 10, p.231: "Bogføringen er altid omhyggelig og let læselig og synes at være blevet kontrolleret ved bogens aflevering efter endt togt", må på grundlag af erfaringerne med materialet kaldes for optimistisk.

De's og du's og andre omkalfatringer.

Orlogsmuseets etnologiske undersøgelse af dagliglivet i Søværnet.

Barbara Zalewski.

Som nogle af bladets læsere måske vil huske fra en lille artikel i nr. 4/1984, iværksatte Orlogsmuseet i april det år en samtidsdokumentarisk undersøgelse af livet i Søværnet.

Det blev muligt gennem jobskabelsesloven, og ved nye bevillinger fortsatte projektet i 1985 og -86. Det er nok lidt paradoksalt at tale om at slutte en samtidsdokumentarisk undersøgelse, men projektet er i hvert fald stoppet pr. 1. okt. 1986.

Det fik altså en levetid på 2 1/2 år - for kort tid til, at man kunne nå ud i alle kroge af Søværnet, men længe nok til, at der er indsamlet et repræsentativt og meget omfattende interview- og fotomateriale. Det ville have været positivt, om der indenfor projektperioden havde været tid til en dybtgående bearbejdelse af dette materiale, så meget mere som projektlederne var fagfolk. Med det korte tidsperspektiv, vi arbejdede under - højst et år ad gangen - måtte vi imidlertid prioritere indsamlingen højst og nøjes med en råbearbejdelse, der gjorde materialet tilgængeligt.

Det er naturligvis at håbe, at der indenfor en overskuelig fremtid bliver mulighed for at tage materialet op i sin helhed, men indtil da må man blot glæde sig over, at der til brug for eftertiden findes et snit af Søværnet, som det så ud i årene 1984-86.

Det er - desværre - ikke mange museer, der får så gode betingelser for at lave en offensiv, målrettet og bred indsamling. Det havde da heller ikke været muligt at gennemføre den uden den enestående velvilje, vi fra første færd mødte hos Søværnet. Det gælder institutionen, tjenestestederne og enkeltpersoner - og det gælder både entusiasmen overfor ideen og praktisk hjælp til dens gennemførelse; næsten intet var umuligt - og hvis det var, fandt man en løsning på det også!

Det er klart at vi var underlagt en lang række begrænsninger, i og med at vi opererede indenfor et militært system og at disse begrænsninger også hviler på materialet. Men som Annette Vasström, en af projektlederne, udtrykte det: at der er visse steder vi ikke må komme og visse ting vi ikke må se, er jo også en del af livet i Søværnet. Det ville fylde et helt nummer af tidsskriftet, hvis vi skulle takke den enkelte, der har hjulpet os - så vi vil hermed gøre det samlet.

Vi vil i dette og det følgende nummer af tidsskriftet redegøre kort for projektets formål og opbygning og give nogle glimt af, hvad vi har



Baderulle i Kongsøre en kølig augustdag i overværelse af eskadrechefen.

brugt 2 1/2 år, masser af arbejdskraft og en pæn sum af det offentlige penge til. Det kan KUN blive glimt: der er i dette tidsrum lavet 180 interviews, mange af over en times varighed; der er optaget 2194 fotos, heraf næsten halvdelen farvedias; vi har 11 bånd med reallyd og har udarbejdet 10 observationsrapporter.

Vi har modtaget et antal scrap- og gæstebøger, fotoalbums, papirer som bilag, bånd fra radioudsendelser og omkring 400 fotos - alt sammen noget, der skulle registreres lige så omhyggeligt som det, vi selv har produceret.

Det er blevet til 407 registreringsnumre med tilhørende kartotekskort, ofte op til 20-30 emnekort på et enkelt registreringsnummer.

DET ETNOLOGISKE UNDERSØGELSESHOLD (i Søværnet kaldet "arkæologerne")

Da vi første gang kom ombord på en sejlende enhed, gav banjermesteren en gast besked på at forsyne os med spand og svaber, så vi kunne gå med i det daglige arbejde; det skyldtes, at der i signalet stod, at der kom nogle langtidsledige og man betragtede os derfor som en slags erhvervspraktikanter.

At det drejede sig om langtidsledige, var jo for så vidt rigtigt, som projektet var led i beskæftigelsesforanstaltningerne for 18-25 årige, der havde været ledige i et år.

Bevillingen lød på 1 1/2 faglig leder og 8 unge mellem 18 og 25,

hvoraf de 4 var under jobskabelsesloven og dermed permanent knyttet til projektet, mens 4 var langtidsledige og ansatte for 7 mdr.

Projektets faglige ledere var i den første periode mag.art. i etnologi Annette Vasström og jeg selv, der er cand.mag. i historie og etnologi. Vi havde begge tidligere været knyttet til museet: Annette Vasström havde lavet en undersøgelse af livet i Nyboder (udkom i bogform i 1985), mens jeg selv havde været videnskabelig medarbejder.

Omkring nytår 1984/85 blev Annette Vasström tilbudt et andet job og med den usikre fremtid, der var indbygget i projektet, kunne hun ikke afskære sig fra andre muligheder; i stedet blev Kirsten Bøge Henriksen, der er cand. mag. i historie og arkæologi og havde haft museumsarbejde, ansat.

I projektperioden har i alt 19 unge været ansat hos os, en enkelt hele forløbet igennem; når et "jobskabelsesjob" blev ledigt, skete det af og til, at vi kunne overføre en langtidsledig til det - det betød kontinuitet og også, at en anden ung uden arbejde fik en chance for arbejds-tilbud.

Når de unge kom ud på opgaver, havde de fået nogle ugers uddannelse på museet. Den bestod i interviewteknik og -etik, observationsøvelser, søgning i bibliotek og eksisterende samlinger og orientering i Søværnets opbygning.

Vi var i den heldige situation, at mange af de unge medarbejdere havde kendskab til fotografering og mørkekammerarbejde, flere endda på højt niveau; havde det skullet laves ude i byen, var det blevet en dyr affære.



Teknikofficeren og næstkommanderende skriver "log-req" på broen, så alt kan være klart ved kajpladsen, når skibet lægger til i næste havn.

FORMÅLET MED ØVELSEN

Orlogsmuseet rummer, foruden den enestående modelsamling, et væld af genstande og vidnesbyrd om Flådens aktiviteter og materiel. Som statslig institution har Søetaten/Søværnet aflejret - og aflejrer stadig - et enormt kildemateriale, i Rigsarkivet og egne arkiver. Disse arkivalier repræsenterer imidlertid hvad man kunne kalde den officielle historie. Materiel, personel og organisation er godt belagt og når der er tale om et militært system, må man nok gå ud fra, at det normative og virkeligheden i høj grad er sammenfaldende.

Det, der herudover kunne interessere eftertiden, er det enkelte menneskes oplevelse af sit liv, sit arbejde, sin plads i et system.

Man har ofte som historiker siddet med en bunke kilder til begivenheder og institutioner og ønsket, at nogen dog havde givet udtryk for netop disse forhold - og gjort det, mens tingene skete.

Helt uden beskrivelser af egne oplevelser fra Flåden er museet ganske vist ikke; udover trykte memoirer findes der en del dagbøger, breve, kort og fotografier (der jo også kan "læses") og de rækker - efterhånden som underbringelsesforholdene på orlogsskibene forbedredes og skolekundskaerne øgedes - stadig længere ned i graderne. Så langt som til de menige, der til den dag i dag er stuvet sammen med et minimum af privatliv, kommer man dog sjældent.

Men dette at skrive dagbog eller breve ophører temmelig brat i tiden efter Anden Verdenskrig. Telefonen har erstattet brevene og sejltiden er, navnlig i de seneste år, så afkortet, at de færreste gider sætte pennen til papiret. Også organisationen af fritiden ombord, med fjernsyn, video og hyppige havneanløb med landlov, har virket i negativ retning.

Der var derfor ikke andet for end at gå i offensiven, hvis vi ville vide noget om, hvordan den enkelte i dag oplever sin tilværelse på en stor og kompleks arbejdsplads, i et militært hieraki og under de særlige givne rammer, der er i Flåden.

DET HISTORISKE OG DET ETNOLOGISKE

Ansæt: Hvor er det du siger, du kommer fra?

Int.: Det er fra Orlogsmuseet.

Ansæt: Hvad skal du så undersøge?

Int.: Vi skal lave en etnologisk undersøgelse af Søværnet..

Ansæt: Hvad skal den så bruges til?

Int.: Det er noget med at vi skal finde ud af, hvordan Søværnet fungerer i 1984, med alle skibene og med alle værkstederne herovre på Holmen - og så skal vi låse det ned i 50 år og så bliver det taget frem og så er det historie.

(Hørt på Orlogsværftet under reallidsoptagelse af inddokning)

Den undersøgelse, vi gik i gang med, er altså i virkeligheden historisk, men på fremtidens vegne. Det kan måske virke lidt forvirrende, at

projektet hedder "En ETNOLOGISK undersøgelse af dagliglivet i Søværnet". Det skyldes imidlertid, at faget historie ikke har nogen metode til denne form for dokumentation, mens den indtager en fremtrædende plads på etnologi, m.a.o. - grænserne mellem de to fag er i en del henseender flydende.

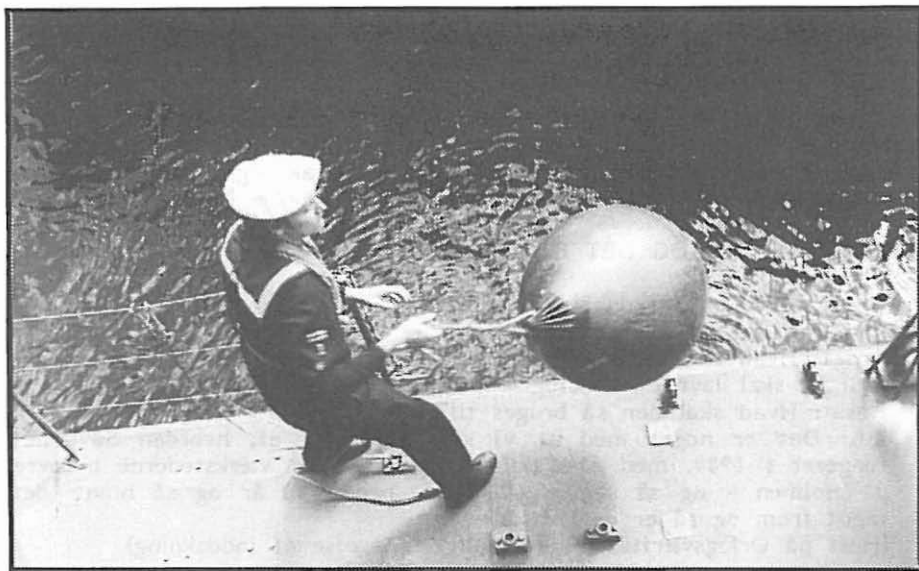
Vi brugte de klassiske indsamlingsmetoder: OBSERVATION af begivenheder, handlinger og rammer, INTERVIEWS med de "agerende" og FOTO-DOKUMENTATION af de fysiske rammer, arbejdsituationer, fritidsliv, klædedragt osv.

HVAD VI GERNE VILLE VIDE -

Det, vi gennem interviewene gerne ville have at vide var: hvordan man var kommet ind i Søværnet; hvilken uddannelse man havde gennemgået indtil nu; hvilke tjenestesteder, man hidtil havde været på; hvad denne persons opgaver var på det aktuelle tjenestested og hvordan døgnrytmen var.

Vi ville også gerne vide, hvad man foretog sig på frivagter, på landlov og i sejlfrie perioder, hvordan man opfattede det sociale liv på tjenestestedet og endelig hvilke fremtidsplaner man havde. Mange gav, opfordret og uopfordret, deres holdning til systemet til kende og fortalte også om deres privatliv, i hvert fald i det omfang, det var berørt af tjenesten.

Da der er en meget omfattende personalerokering i Søværnet, fik vi



Til kaj.



Forberedelse til brandslukningsøvelse; fordi der hele tiden er til- og afgang af personel, er der løbende undervisning.

gennem interviewene oplysninger om mange andre tjenestesteder end det aktuelle - oplysninger, der tit gav overraskende perspektiver, når vi selv ad åre nåede frem til de pågældende steder. Vi var dog meget opmærksomme på, at vi ikke skulle be- eller afkræfte fordomme eller forestillinger, fordi vi måske vidste, hvad der lå til grund: vi skulle blot søge at fange og fastholde det univers og det klima, de interviewede befandt sig i og som konstituerede deres virkelighed.

FOTODOKUMENTATIONEN kræver en særlig omtale. Det er jo normalt ikke tilladt at fotografere inden for militært område, men undersøgelsen ville komme til at lide alvorlige mangler uden et billedmæssigt belæg, navnlig for forhold under ændring. Vi fik derfor umiddelbart tilladelse til fotografering, således at det var op til den enkelte chef - og for så vidt hele personellet - at styre vore udfoldelser. Det var jo heller ikke det "varme", der interesserede os - det var det sociale liv, arbejdsprocessen osv.

I tilfælde som fx. ubådene, hvor det kan være svært for en udenforstående at vide, hvad der er hvad, overlod vi eskadrechefen vore dias til gennemsyn, og der var heldigvis ingen "uheld".

SØVÆRNETS TJENESTESTEDER

Den omtalte episode lærte os SELV at give klare signaler om formålet

med vort ophold, inden vi kom et nyt sted; det viste sig også formålstjenligt så hurtigt som muligt at samle personellet og fortælle dem, hvorfor vi var der. Livet blev nu hurtigt lettere for os: vi blev mere søvante, lærte terminologien og fik referencer til flere og flere tjenestesteder. Med de udskiftninger, der ustandselig sker, i hvert fald på sejlede enheder, er folk vant til nye ansigter, og det kom os også til gode. På vores front løste vi problemet med nye medarbejdere ved at lade dem læse interviews og rapporter og kigge billeder de første dage, og de stod derfor ikke helt uforstående overfor det hele, når de kom ud.

Mange af os kom også gennem tiden til at færdes temmelig hjemmenvant i systemet; en orlogskaptajn påpegede engang, at vi næsten måtte kende Søværnet bedre end han - på tværs, om ikke i dybden, og det var meget rigtigt set. For Søværnet er jo ikke blot skibene - det er også Orlogsværftet med alle dets værksteder, det er landtjenestesteder som flådestationer, forter og depoter og det er skolerne.

En lille oversigt over, hvilke steder vi har været vil måske være på sin plads; det er ikke muligt i denne artikel at redegøre for dem alle, opregne udkommet eller beskrive metoderne i bearbejdelsen af materialet.

Skulle nogen have interesse i det, foreligger der en mere detaljeret rapport, men det vender vi tilbage til i slutningen af artiklen.

Sejlende enheder:

SPRINGEREN (1963), Langeland (1950), LOSSEN (1977), NAJADEN (1962), NORBY (1976), SØHUNDEN (1966), MOBA (OPS & LOG), GULDBORGSUND (1956), INGOLF (1962), SKINFAXE (1945), PEDER SKRAM (1965), SKA-11 (1981).

Landtjenestesteder:

Middelgrundsfart, Stevnfort/Sundets Marinedistrikt, Borgsted Batteri/Hårbølle Skanse, Grønlands Kommando/FLS Grønnedal, Søværnets Tambourkorps, Eksercerskolen i Auderød.

Søværnets Materielkommando:

Riggerloftet, Smedeværkstedet, Orlogsværftet/Flydedokken, Ekvipageafdelingen/Østre Kamre, Minedepotet St. Dyrehave.

Holmen:

Velfærdsområdet (socialrådgiver), Orlogshjemmet, Kasernens Sygeafdeling.

Skoler:

Havariskolen, Kampinformationsskolen.

Marinehjemmeværnet:

Staben, Kastellet og Under Kronen. Skolen i Slipshavn, Kvindeligt Marinekorps.

Forsvarskommando:

Inspektionslederen.

Diverse:

Forsvarets Center for Lederskab (psykolog), Konvojtjeneste under Anden Verdenskrig, "SØRIDDEREN"-affæren, Maleren Kaj Walther.

- foruden alle de enkeltpersoner og steder, vi af forskellige grunde har været i kontakt med, f.eks. i forbindelse med sikkerhedstjenesten, transport, lån af udstyr, fotos osv., men ikke har interviewet eller fotograferet.

UDE I MARKEN - OG TIL SØS

Når vi er ude at sejle, er vi allesammen i samme båd.
(Sagt af messegast)

LANGELAND OG LOSSEN

Et af de vigtigste formål med projektet var at fange forhold under ændring eller enheder, der stod foran udfasning.

Det var derfor naturligt at starte med LANGELAND, en kabelmine-lægger fra 1950, der var blevet oplagt i en periode, men stadig indgik i Flådens tal, parat til at blive udrustet. Det blev den, efter en pause på 5 år, i 1983, og det blev et mindeværdigt togt.

Besætningen fra det sidste togt kom fra LINDORMEN, et af Flådens nyeste skibe og nok det mest komfortable, hvad underbringelsesforhold angår.

Konstabel:

Her har vi air-condition på vores lukaf og nogle lækre køjer, der er dyner, vi har det hele simpelthen. Da vi kom derover, fik vi en køje hver: det var et stykke lærred, der var bundet op på et stykke tovværk, så fik du udleveret en sovepose og en hovedpude og den sovepose havde man ikke mange chancer for at vaske, den sov du faktisk i i den tid, du var på LANGELAND.

Det har faktisk været den største omvæltning, det har været det med plads, og så det, at man bor så mange sammen, man var jo ikke vant til også at spise dernede, hvor man sover, og hvis man

skulle op og hente mad, så gik man over dækket, op på fordækket og så hen til kabyssen og hente mad. Så når det stormede, så kunne det jo godt være, at man ikke fik frikadeller, fordi de blæste af, det var jo meget sjovt...Man havde selv sit spisegrej ombord, og det vaskede man selv af bagefter, så ned i skabet. Og brusebad, det var der ikke noget af, når vi sejlede, det var håndvask, så man lugtede godt nogen gange.

En del af LINDORMENS besætning var kvindelige konstabler og de havde aldrig været ude for et skib som LANGELAND.

Kvindelig konstabel:

Ja, det var da anderledes, men kunne man tåle lidt koldt vand, så var de jo sådan set lige gode...

Engang imellem, mens man sejlede på den, så kunne man godt blive lidt træt af den, men nu - der bliver jeg vemodig, når jeg ser den...og jeg har den indstilling, at alle elever burde sejle på den, starte på den i 3 måneder, fordi at jeg mener, at os der kom på den, vi lærte en hel masse af den...altså med sømandsskab, det lærer man ikke, når man kommer ud på disse her nye dampere.

Int.: Var det hårdere arbejde der?

Nej, det var ikke hårdere arbejde, det var andet arbejde. Altså, arbejdet på LANGELAND, det fulgte faktisk den tid, som skibet er bygget på, der i 50'erne...

Alting foregik med håndkraft, faktisk. Det gør det jo ikke her, der sender man bare en enkelt mand ud og siger: "Nå, men vi skal have båden op".



Minedækket på LOSSEN.

Nu befandt besætningen sig på LOSSEN, LINDORMENS søsterskib og vi fik den enestående mulighed at sejle med LOSSEN i næsten 14 dage, hvor vi kunne kombinere interviews om LANGELAND med en undersøgelse af LOSSEN, både af dagliglivet ombord og af kabelminelægning før og nu.

Seniorsergent:

I LANGELAND havde vi en minelast, hvor vi skulle stable minerne og de skulle køres ind over hinanden...De hjælpemidler, vi havde til det, det var faktisk kun "mænnene", der skulle skubbe og hive og trække. Og det kunne godt sommetider være en vanskelig opgave - og meget tungt og hårdt. Hvorimod her ombord, hvor det alt sammen står på række, så kan man godt se den forandring, der ligger i det.

Der er forskel på, at det arbejde der bliver udført måske er blevet behageligere, fordi det kan ske indendørs, hvorimod det arbejde der skal udføres på LANGELAND skete udendørs i al slags vejr og under alle...alle former for minelægning, så skete alting udendørs, i fri luft.

"Mænnene" var i dette tilfælde altså også piger:

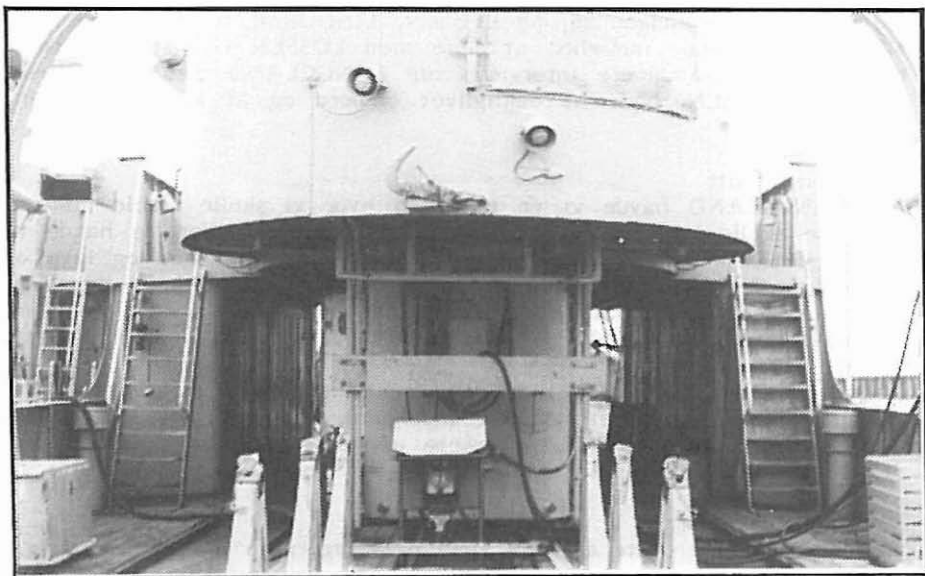
Så når vi skulle have kablerne op...så kom de op over her, ved ankeret, der sidder sådan en stor rund en af træ. Så kører den over der og så trak vi; så løb vi som slaver med det der kabel, så løb vi hele vejen ned igennem og ned for enden, hvor der var plads til sidst ved den sidste kabeltromle...vi var virkelig slaver, der løb frem og tilbage med de kabler der!

Konstabel:

Det er slemt nok at bo på LOSSEN ude foran, for der kan man høre ankeret. Her der kunne man VIRKELIG høre det og når vi alle sammen sov fra det, var det fordi vi var virkelig trætte. Når ankeret skulle hales ind, tog det jo tre gange så lang tid som på LOSSEN.

Som forberedelse til arbejdet med LANGELAND og LOSSEN havde vi i Auderød set Søværnets ITV's råfilm fra det sidste togt, hvor kabelminelægning, dagligliv osv. var dokumenteret. Den daværende chef for FLS København, kommandør P. Wessel-Tolvig, havde været så venlig at låne os en dagbog og et fotoalbum fra hans egen tid på LANGELAND i 1950'erne, og endelig havde vi været på skibet i Korsør. Vi havde derfor efterhånden dannet os et lille indtryk af, hvordan det havde været at sejle med LANGELAND; men det var ikke kun for os, at et perspektiv bagud var nyttigt - mens vi gik rundt nede på banjerne anden gang vi så skibet, sammen med den tidligere besætning, fortalte en af dem:

Vores uniformer, dem kunne vi ikke have derinde, vi gjorde alt mu-



LANGELANDS åbne dæk med mineskinne, hvor f.eks. kabelsplejsning foregik: Man skal have fingrene med og have fingerfølelse for det man laver. Og det kan måske især godt være vanskeligt om vinteren, hvor man har meget kolde fingre, fordi man kan faktisk ikke rigtig have noget på fingrene af nogen art, der beskytter mod kulde og væde...(Seniorsergent).

ligt, vi gemte dem inde i skabene og deroppe, og så var der mug på, det var umuligt at have. ...Så fik vi at vide af de gamle gaster, gamle næstkommanderende og sådan noget, at de gemte dem under madrasserne - så var de nypressede, men altså, det kunne vi jo ikke vide.

En af de officerer, der havde sejlet på LANGE LAND i 1970'erne, var med og havde flere kommentarer til forholdene før og nu, bl.a. med hensyn til ordreanlægget:

I har fået ordreanlæg ind, kan jeg se. Det er også en uskik, for i gamle dage der gik banjermesteren rundt med sin bådsmandspibe og varskoede det, der skulle varskoede. Det der med, at man bare griber mikrofonen - det der nymodens pjat!

Konstabel: Der er heller ikke noget mere irriterende...

Anden officer: Nej, end ordreanlægget?

Konstabel: Jeg er så glad for, at jeg altid har sejlet i SUND-både.

Første officer: Ja, der har man heller ikke noget ordreanlæg, det er en dejlig ting. Der er ikke nogen af jer, der kan bruge en bådsmandspibe, vel? - Nå, det var bare et lille hjertesuk!

Ordreanlægget, opdagede vi, var en meget kommenteret foreteelse; da vi selv kom på en SUND-båd, GULDBORGSUND, hørte vi mange gange, hvor rart man syntes det var, at befalingsmændene kom hen til den person, der skulle udføre et stykke arbejde - men man må jo nok erkende, at det ikke rigtig kan lade sig gøre på de lidt større enheder.

Men det var ikke alene tekniske ændringer og deres indflydelse på hverdags- og arbejdslivet, vi ville dokumentere; det var lige så meget de forandringer, der er sket "i mands minde" m.h.t. omgangstonen, holdning til arbejdet osv. Vi vender tilbage til det i andre forbindelser, men her er et par prøver:

Kaptajnløjtnant:

Der var ingen, der drømte om at have fri mere end hver 3. week-end og hvis man så oven i købet lå så heldigt, at man kunne rejse hjem...så var man lykkelig. Og i dag bliver man altså fornærmet, hvis man ikke har fri hver week-end...I dag kører den menige besætning med vagt hver 6. week-end - og folk bliver stødt, hvis der sker noget med de fem mellemliggende...at der er nogen, der vil røre ved dem. Der ligger nogle forandringer i det der, tonen er forandret, det er måske ikke nogen skade til, men altså, det er meget anderledes.

Int.: Hvordan var omgangstonen, da du startede (i midten af 1970'erne)?

Da var man De's, og chefen og officererne i det hele taget i 3. person.

Jeg tror nok, at officererne indbyrdes var du's, men man var også De's med oversergenterne...grupperne indbyrdes var man De's.

MEN - man skal ikke tage fejl af den lettere omgangstone, der hersker på skibene nu; en seniorsergent, der har været 20 år i systemet beskriver det således:

Nogen af dem har jo det, at de skal brokke sig. Men vi kender dem jo efterhånden, da vi har været sammen så længe. xx-gasten, f.eks., han er et stort brokkehovede. Og en udenforstående, der hørte det, han ville jo umiddelbart tage det, som om han overhovedet ikke ville have med den sag at gøre, som man har sagt til ham. Så kan man gå og når man så kommer tilbage en halv time efter, så er han i fuld gang med at gøre det.

Int.: Ja, nu har du været herinde så længe, synes du omgangstonen har ændret sig?

Ja, det har den - meget. Da jeg kom ind i sin tid, der var det stort set kæft-trit-og-retning. En med vinkler på: hvis han sagde noget til en, så smak man hælene sammen og gjorde det, uden kommentarer. Og gjorde man det ikke, så kunne man være nogenlunde sikker på at få 5-10 dage i spjældet. Der var ikke noget, der hed

bøder dengang. Og var det en mildere forseelse, så kunne man sandsynligvis nøjes med nægtelse af landlov mellem to sejladser.

Så, i begyndelsen af 70'erne ændrede det sig meget, der gik man faktisk over i den stik modsatte grøft: at man egentlig ikke måtte sige noget til folk. Det var sådan noget i retning af: "Vil De være så venlig at gøre det og det?"

Int.: Du sagde "De" - da var man stadig De's?

Ja, Begge veje. Og nu er vi så på et nogenlunde tåleligt leje - for begge parter; vi kan omgås hinanden. Vi kan også udveksle grovheder, mand og mand imellem.

Som nævnt tidligere, tog det et par dage, før man vænnede sig til vor tilstedeværelse og til at vi kiggede alle over skulderen; men når vi havde spist sammen, siddet og hængt sammen om aftenen eller været en tur i land med nogle af besætningen, var forbeholdene overstået.

Den tid benyttede vi til at orientere os rent fysisk på skibet, lære den daglige rutine og tjenestestedets specielle øvelser og terminologi at kende; navnlig terminologien kneb det lidt med i starten og det var en ringe trøst, at heller ikke alle ombord vidste, hvad tingene hedder -

Interviewer, nede i maskinen: Hvad er det for en paryk, der ligger der?

Kvdl. konstabel: Det er sådan et eller andet til at tørre snask op med.

Maskinist: Det er blå.

Det var også godt at have overværet en øvelse; det blev lettere at interviewe, når man havde en fælles oplevelse og f.eks. kunne tage udgangspunkt i en persons post.

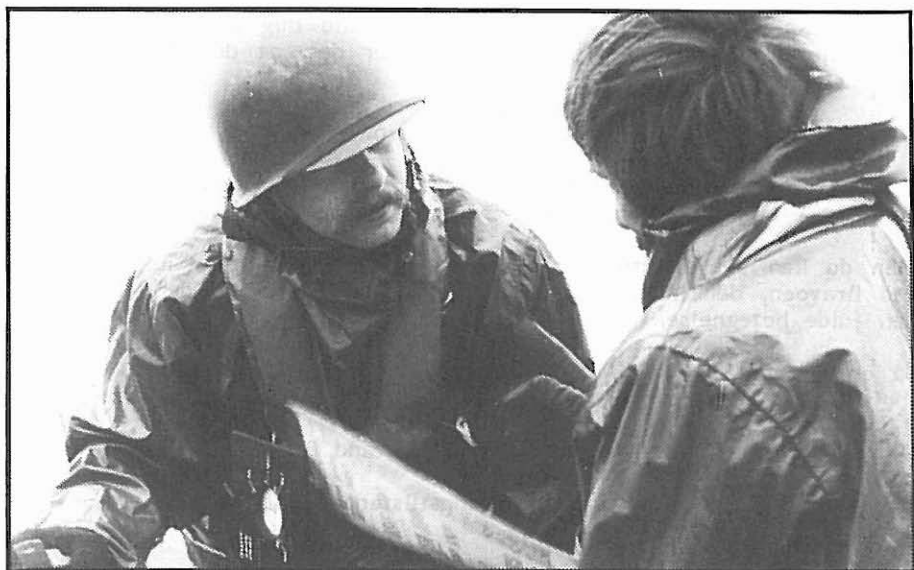
Inden en øvelse skulle løbe af stabelen, forsøgte vi også at tale med en befalingsmand på forhånd, så vi vidste hvad der skulle foregå og hvornår - og dermed kunne fordele os for observation og fotografering af de centrale elementer i øvelsen.

Seniorsergent:

Der bliver slået klartskib på øvelse af U-bådsberedskab og så tørrer jeg til med besætningen på agterdækket, bestående af 6 menige, og vi har 2 morterer stående deroppe, som kaster dem ud over siden - bomberne altså - og så har vi et kasteapparat agter.

I hver af mortererne, der smider vi 1 bombe fra og fra kasteapparatet, der ryger der 3 ud over hækken med bestemte intervaller. De ligger i et korsformet diagram, 3 bomber i længden og 3 i bredden, for at dække så stort et område som muligt, og så i varierende dybde. (Der er en gast syg): - så må "Kolding" (efter den by han kommer fra), den lille messegast, jo klare det alene, men jeg står næsten lige ved siden af ham, så jeg kan holde øje med ham. Ved siden af mortererne, der har jeg min faste plads. Det vil sige, i praksis så går jeg rundt og kigger for at se, om de gør det rigtigt.

Medens øvelsen stod på, snakkede vi også med de medvirkende, så vi



NAJADEN: AU-øvelse udfor Stubbekøbing - mandskabet får instrukser.

fik lidt forklaringer på reallydsbåndene:

Int.: Ved du nogenlunde, hvad der skal ske nu?

Menig: Ja, altså det er øvelse, klartskibs, der kan komme gasangreb og flyangreb, det skal vi så være forberedt på, altså ved at lukke skibet tæt og sådan noget. Og så sidder vi derovre i kontrolrummet og skal sørge for at maskinerne kører, og lede det hele, havaripatruljen som skal ud, hvis der er brand et sted eller hvis vi har fået et hul i skibssiden, jah, det er sådan set..

Int.: Er det noget I laver tit?

Menig: Det laver vi sådan cirka hver anden øvelse, for at træne lidt, i tilfælde af krig, såeh..

- dermed skulle en optagelse som følgende ikke være helt uforståelig, når vi kom hjem:

Aktører: prajeanlægget og nogle personer i kontrolrummet.

- Havaritjenesten: overgang til beredskabsgrad 1 B, lukningstilstand
Bravo -

Det kan vi ligeså godt gøre og så etablere en lukningstilstand Yankee. Hvordan klarer vi nu den, nu bliver de forvirrede hvis jeg siger det. Det burde de ikke blive, men hvis jeg nu siger lukningstilstand

Yankee, så lukker de op for hele lortet. Kald mig lige O. op: når jeg prajer lukningstilstand Yankee, medfører det, at det stadig gælder med en lukningstilstand Bravo også.

Men man kan ikke sige en I Yankee Bravo.

Jo, det kan man godt. Det kunne jeg jo sige fra starten, men det kom jeg i tanke om for sent.

Men du kan vel egentlig stadig sige det, for du ændrer ikke noget ved Bravoen, den har du jo sagt en gang, nu giver du den jo bare den fulde betegnelse.

Så er det jo bare, om han har sendt dem ud til højre og venstre for at lukke...

Det bevirker, at vi stadig er i lukningstilstand Bravo.

- Havaritjenesten: overgang til lukningstilstand Bravo Yankee -

Bravo Yankee, skidegodt!

Det er fandenemig forvirrende første gang man hører det...

(Udsnit af reallydsoptagelse fra klartskibsvølse)



Frivagt i mandskabscafeteriet.



På den åbne bro på torpedobåd af SØLØVEN-klassen.

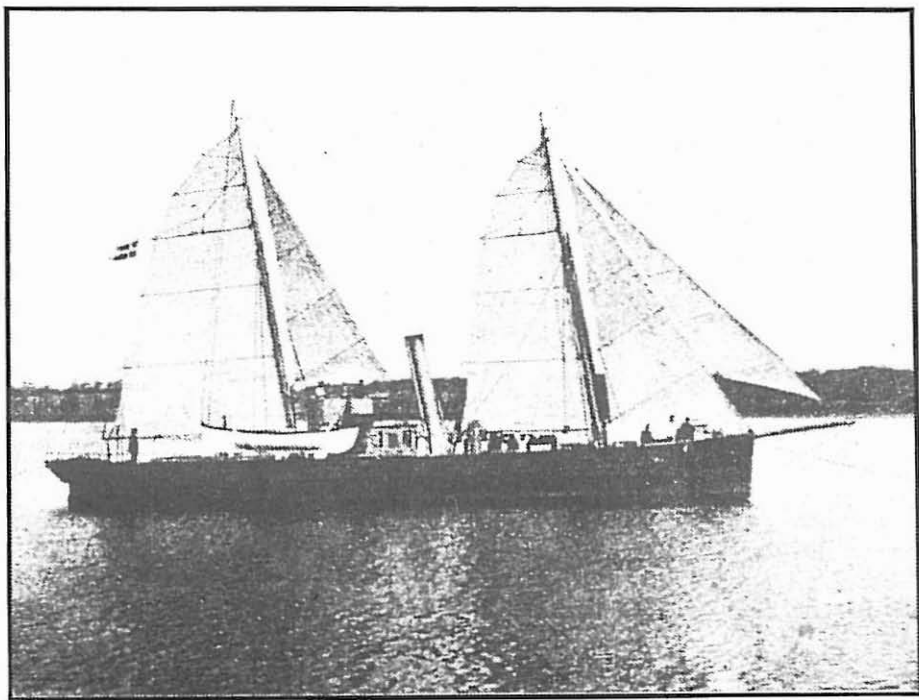
Vi var altså ikke de eneste, der hørte det første gang; selvom alle har været - og løbende bliver sendt - på skole eller kurser, foregår megen undervisning ude på tjenestestedet og da der hele tiden er dråbevis udskiftning af personalet, fra chefer til værnepligtige, skal en besætning også samarbejdes.

Som sagt tillader pladsen ikke gennemgang af samtlige de steder vi har været, selvom de alle kunne fortjene en beskrivelse og nogle eksempler. Det er desværre heller ikke muligt at vise mere end nogle ganske få af de billeder, der ofte bedre end ord kan skildre hverdagen i Søværnet.

I det næste nummer tages tråden imidlertid op igen, med emner som kvinder i Søværnet, vandrehistorier og traditioner, sømandsskab, personalets baggrund, døgnrytme, arbejdsopgaver og fremtidsplaner - og lidt mere om forholdene før og nu.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Vi takker de mange, der har sendt løsninger ind på sidste nummers quiz. Det var ganske rigtigt krydseren Gejser, og den heldige vinder blev John Pri, Linderupvej 3, 3600 Frederikssund.



Denne opgave er nok sværere. Hvad er det for et skib, og hvad blev det brugt til?
Løsningen skal være os i hænde senest den 1. oktober 1987.

Hauch