

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



1913

1988

21. årgang

Nr. 2 × 1988

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 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:

Marineforeningen gennem 75 år.

V.P. Heise 3

Holmen - flådens fem øer.

Ole Ventegodt 18

Modeller - virkelighed og illusion.

Ole Ventegodt 25

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 32

Forside:

Marinehistorisk Tidsskrift gratulerer Marineforeningen med 75-års jubilæet.

MARINEFORENINGEN GENNEM 75 ÅR

V. P. Heise.

Marineforeningen fejrer den 30. april i år sit 75-års jubilæum, trekvart århundrede i hvilket samfundet såvel som søværnet og søfarten har gennemgået en voldsom udvikling og forandring.

Andre militære kammeratskabsforeninger kan føre deres historie længere tilbage. Således er "De samvirkende danske forsvarsbroderselskaber" en videreførelse af selskabet "De danske Våbenbrødre", der stiftedes den 10. april 1859 af veteraner fra krigen 1848-50. Den første soldaterforening var "Gardereforeningen i København", der stiftedes i 1885 og hurtigt efterfulgtes af flere lokale gardereforeninger og senere andre regimentsforeninger, som alle i 1936 samledes under landsorganisationen "Danske soldaterforeningers fællesudvalg" i 1948 ændret til "Danske soldaterforeningers landsråd".

DE FØRSTE MARINEFORENINGER.

Tanken om på tilsvarende måde at oprette marineforeninger havde da også været fremme tidligere, men Søværnet er jo ikke et regiment, så som regel var det et bestemt indkaldelseshold eller en bestemt skibsbesætning, der samledes til 25 års jubilæum, og der kunne ikke samles en stor fælles forening.

Kun ét initiativ førte til dannelse af en egentlig marineforening, der eksisterer endnu i dag under navnet: MARINEFORENINGEN DANNEBROG. Det var forårsindkaldelsen til fregatten JYLLAND 1891, der 25 år senere samledes til jubilæumsfest på "Den kongelige skydebane". 12 orlogsgaster mødtes her med en af deres befalingsmænd fra togtet. De spiste 7 retter med dertil hørende vine og senere var der soupé alt for kr. 11,50 pro persona. Under festen gav deltagerne den nydannede forsamling navnet: MARINESAMMENSURIET, og under dette navn mødtes i de følgende år en tapper lille skare.

Den 2. april 1913 vedtog man på en stiftende generalforsamling love for "Marineforeningen DANNEBROG", der som sin første formand fik forfatteren til et den tid populært teaterstykke "Gutter ombord", tegneren Axel Thies. Ved nyskabelsen talte foreningen 22 "svabergaster", og den forblev en lille men eksklusiv forening, hvor man kun kunne optages som "lærling", når man proponeredes af et medlem. Ved foreningens 75-års jubilæum i 1981, udgav man et smukt lille festskrift, hvori foreningens historie berettes, og hvor medlemstallet opgives til 42 "svabergaster" og adskillige "lærlinge".

Den 1. september 1910 blev der dannet en sammenslutning af gamle

orlogsgaster under navnet "Selskabet De Danske Marinere" senere ændret til "Aarhus Amts Marineforening". Denne forening arbejdede ene i Århus indtil 17. marts 1919, da der blev indbudt til stiftelse af en lokal afdeling, nr. 24, under Marineforeningen. Indtil 1923 arbejdede de to foreninger side om side, men blev så sammensluttet under Marineforeningen.

Den 24. september blev der i Vejle stiftet en forening med navnet "De Danske Marinere for Vejle og Omegn". Ved stiftelsen af Marineforeningen i 1913 tilsluttede denne forening sig straks som afdeling nr. 1.

SÅDAN BEGYNDTE DET.

Det, der skulle blive starten på Marineforeningen, var også en 25-års jubilarsammenkomst, men denne gang skete der noget, som pludselig fik nogle brikker til at falde på plads.

Det var portør, senere pakhusformand, Frederik Christensen fra Roskilde, der stod for den nævnte sammenkomst, og vi har hans egen beretning om det skrevet i 1935 i et brev til Roskilde afdelingen (oprettet 18. maj 1916), med en klausul om, at det først måtte åbnes efter hans død.

Brevet der i dag findes i Roskilde Marineforenings arkiv, begynder således:

Jeg må gå tilbage til år 1912, da jeg fik den idé, at det kunne være interessant, om der kunne samles nogle af de 800 mænd, som den 14. april 1888 meldte sig på gamle "DANNEBROG". I januar 1913



Pakhusformand Frederik Christensen
En af initiativtagerne til Marineforeningen

tog jeg ind på orlogsværftet og talte med chefen om min plan. Han var meget elskværdig og forstående og bad mig skrive et andragende om, hvad vi ville se, og hvad vi ville have, så skulle han nok give sin anbefaling.

Fr. Christensen henvendte sig derefter - i henhold til brevet - til Ritzau's bureau, hvor han traf sin gamle skibskammerat, direktør Gamst, som sørgede for at bekendtgøre planen i alle landets blade. Det resulterede i et stort antal henvendelser, og den 14. april 1913 mødtes da 75 "mænd" på Holmen. Der var besøg i arsenalbygningen og i modelbygningen samt i kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER og i en undervandsbåd, afsluttet med kaffe på kasernen, hvor de faste kokke, der havde været i eskadren, serverede "fløde" til i form af vestindisk rom.

Efter at man havde beset det dengang kun 11 år gamle Københavns

rådhus, samledes man i Witmach's lokaler til middag - suppe, steg dessert og kaffe for 4 kr. dog eksklusive drikkevarer.

Ved kaffen - fortsætter Fr. Christensen i sit brev - foreslog jeg så, at vi skulle danne en forening af gamle marinere. Dette modtoges med stort bifald, og en del af mændene henvendte sig straks til daværende kommandør Nyholm og opfordrede ham til at begynde at skrive love, hvilket han dog nægtede, for som han sagde: "Når man lige har spist middag og kaffe med tilbehør, så kan man ikke skrive love, men I skal høre fra mig".

Kommandør Johannes Nyholm (1858-1936) var inviteret til middagen som chef for OLFERT FISCHER og eskadren. Kommandøren havde kendskab til en anden gruppe, der omgikkes med planer om at stifte en "Flådeforening", og det blev kombinationen af de to idéer, der førte til, at stiftelsen af Marineforeningen blev realiseret.

FLÅDEFORENINGER.

Tanken om en flådeforening blev første gang fremsat af daværende premierløjtnant, senere kommandør Paul Ipsen (1884-1961) i "Tidsskrift for Søværnen" 1909. Det var jo året, hvor 6 1/2 års arbejde i Forsvarskommissionen af 1906 resulterede i en ny forsvarsordning. For flåden betød ordningen en reduktion i antallet af artilleriskibe, der var rygraden i søværnet, med en trediedel.

I indledningen til artiklen skriver Ipsen:

Efterhånden som staten overtager flere og flere grene af samfundets kulturelle og materielle drift og derved har stigende betydning for nationens fremskridt og udvikling indadtil, formindskes den finansielle ydeevne til med magt at hævde eller værne nationens stilling udadtil. Medens forsvaret i fortiden var statens primære pligt, trænger alle de mange samfundskrav sig længere og længere frem i første række og lokker ved deres goder enkelte nationer til at glemme de væsentligste, selve nationens bevarelse.

Disse ord af en 25 årig søofficer 45 år efter søslaget ved Helgoland kan vel siges også at have gyldighed i dag 45 år efter flådens sækning 29/8 1943, hvor man igen er ved at svække flådens rygrad. Ipsen konstaterer videre:

I de fleste lande falder det den store del af befolkningen vanskeligt at forstå det maritime værns betydning. Forsvaret på søen har landbefolkningen ringe interesse for eller tillid til, det kan ikke som hæren blive et forsvaret for egen dør; det udviklede kostbare materiel, som nutidens flåder er i besiddelse af, har befolkningen i landenes indre ingen kendskab til og ofrer nødig de fornødne summer.

Han peger også på, at hærens langt større personel efter hjemsendelse spreder oplysning over hele landet, mens flådens hvervede eller værnepligtige personel, der for en stor del er søfolk, som for det meste er uden for riget, ikke spreder samme oplysning om maritime forhold.

For at holde forståelsen vågen for flådens betydning, opagitere befolkningen og derved tvinge regeringen til at ofre de fornødne summer på flådens udvikling, er der i løbet af den sidste snes år startet flådeforeninger i næsten alle lande verden over.

oplyser Ipsen, og gør derefter rede for disse foreningers status og virke i en række europæiske lande. Her skal blot nævnes, at medens "Deutscher Flotten-Verein", stiftet i 1898, i 1907 talte 1 mio. 18.600 medlemmer, var den engelske "Navy League", stiftet 1894 kun på 20.000 medlemmer.

Ipsen slutter sin artikel med at argumentere for oprettelsen af en dansk flådeforening, for, som han siger:

Netop i disse dage, hvor udsigten til en forsvarlig løsning af forsvarssagen synes lidet lyse, har ingen kraftig stenme fra folket rejst sig som udtryk for de mange, der mener, at den flådeplan, der forelagdes, var under det minimum, der må stilles til et maritimt neutralitets- eller eksistensforsvar. Mange fristes til at bruge det kendte danske ord: "Hvad kan det nytte" om en fremtidig flådeforening, men bliver først forsvarsvennerne modløse og desorganiserede, lukkes alt håb ude.

Det blev premierløjtnant; senere kaptajn Herman Ewald (1876-1922), der tog Paul Ipsens opfordring op til realitetsbehandling. Ewald, der var redaktør for "Tidsskrift for Søværnen" fra 1910, indtil han trådte ud af søværnet i 1917, havde kontakt med en gruppe

mænd, der var indkaldt til flåden som værnepligtige i efteråret 1888, og som mødtes én gang om året i en klub med navnet "88'erne". Blandt disse var grossererne Vald. Schou og Georg Lohse samt ingeniør Holger Tuxen.

MØDET DEN 30. APRIL 1913.

Det var disse mænd, kommandør Nyholm samlede med Fr. Christensens gruppe allerede 16 dage senere til mødet på Hotel Phønix den 30. april 1913, hvor stiftelsen af Marineforeningen blev besluttet.

"Marineforeningen DANNEBROG", blev også inviteret til at indgå i den nye marineforening, men selv om der var mange lighedspunkter mellem de to foreninger, fandt Dannebrog's bestyrelse dog, at den nye marineforening havde langt videre mål og var anlagt på en anden basis, hvorfor man afslog tilbuddet, men man blev dog medunderskriver på dens opråb og Dannebrog's formand Axel Thies indtrådte i Marineforeningens bestyrelse. De to foreninger har siden levet harmonisk sammen, bl.a. er flere af Dannebrog's medlemmer også medlemmer af Marineforeningen.

Således forenedes - ved kommandør Nyholms hurtige og resolute indgriben - Fr. Christensens idé om en kammeratskabsforening og premierløjtnant Ewalds om en flådeforening, og dette fandt udtryk i formålsparagraffen i de love, som straks blev nedsat og blev vedtaget på den stiftende generalforsamling den 21. juni 1913. Heri hed det - og hedder det stadig:

Foreningens formål er at styrke nationens interesse for søværnet og søfarten ved at samle danske mænd til fælles arbejde for denne sag samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenstgørende i søværnet.

Der er god grund til her at fremhæve Fr. Christensens andel i Marineforeningens start, for af det nævnte brev fremgår det, at han på sine ældre dage var lidt bitter over, at den tilsyneladende var glemt. Han slutter sit brev således:

Det er jo således med tiden blevet andre mænd, der har tilegnet sig æren af at være stiftere af foreningen. Dette har heller ikke noget at sige, men jeg synes dog, at jeg skylder min egen afdeling, at de skal vide det nøjagtige. Jeg havde et tilfælde forleden, der lige skal nævnes. Den 23. november i år (1935) fejredes Vald. Schous 70 års fødselsdag ved en fest, hvor jeg også var indbudt. Før middagen kom konstruktør Stouman, der viste os rundt på Holmen den 14. april 1913 og siden deltog i middagen, hen til mig og sagde: "Det lader til, at De er ved at glide ud som foreningens stifter, der er andre, der vil tilegne sig æren, men jeg husker tydelig den aften, De stod oppe ved væggen og spurgte forsamlingen, om vi skulle danne en forening af gamle marinere. Dette har jeg fremført flere gange, men det er vist ilde hørt.

Fr. Christensen døde i 1939, som medlem af hovedbestyrelsen og æresmedlem af Roskilde Marineforening, som han havde taget initia-

tivet til at stifte i 1916, og hvis første formand han var fra starten indtil 1922 og derefter kasserer indtil 1938. I afdelingens og hovedbestyrelsens mindeord nævnes hans medvirken i 1913 ikke, men i det næste nummer af "UNDER DANNEBROG" rettes dette op ved mindeord fra en af "88'erne", Erik Nielsen.

Der er ikke tvivl om, at det netop er kombinationen af det "ideologiske" og det kammeratlige formål, der har givet Marineforeningen styrke og gennemslagskraft til at overleve alle omskiftelser i de 75 år. Det kammeratlige sammenvær i afdelingerne er grundlaget for arbejdet for at styrke interessen for søværnet og søfarten gennem oplysning. Omvendt er den fælles interesse for søværn og søfart grundlaget for udviklingen af det kammeratlige sammenhold.

En anden faktor har været med til at give foreningen livskraft, nemlig dette, at der som medlemmer ikke blot kan optages mænd, der er eller har været tjenestegørende i søværnet, men også mænd, der nærer interesse for orlogs- og handelsflåden og de dermed beslægtede erhverv. Dette har givet en større bredde i rekrutteringsgrundlaget og medlemsskaren, end tilfældet er for soldaterforeningerne.

Ved udformningen af lovene var der nogen diskussion om dette, men heldigvis sejrede det synspunkt, at der fra gammel tid har været nære forbindelser mellem orlogs-, koffardi- og fiskerflåden ikke blot i kraft af havet som den fælles arbejdsplads, men også personelmæssigt.



Marineforeningens første landsfest den 10. november 1913, hvor der bl.a. blev aflagt besøg ombord i krydseren Gejser.

LANDSFORENINGEN OPBYGGES, 1913-1923.

Umiddelbart efter stiftelsen gik pionererne i hovedbestyrelsen under kommandør C.F. Maegaard's formandskab igang med at skabe en landsdækkende forening.

Grosserer Vald. Schou og hofjuveler Dragsted udformede det fælles medlemsblem, der på baggrund af Dannebrog for fædrelandet, bærer en gylden krone for kongehuset, et anker for søværn og søfart og et M for Marineforeningen, alt sammen omsluttet af en gylden tovkran for kammeratskabet.

Man søgte og fik Marineministeriets tilladelse til som foreningsflag

at føre orlogsflaget med emblemet i øverste stangfelt og hejst på stænger i modsætning til faner, der sømmes på stang.

Der var enighed om, at foreningen skulle kunne samle alle fra den højeste til den laveste, hvorfor man i lovene fastslog at foreningen var upolitisk.

Der blev etableret et hovedkontor i København, og så gik man energisk i gang med at få oprettet afdelinger - i starten kaldet lokal-kredse - ud over landet. Ewald, Schou, Lohse, Tuxen, Ipsen, og flere andre bl.a. arkitekt E.W. Marston, der skulle blive en meget markant skikkelse i foreningen, rejste landet rundt efter et forbere-

dende arbejde gennem lokale aviser, og efter at jordbunden for oprettelse af en afdeling var undersøgt. Der indkaldtes til møder, hvor der blev holdt foredrag om flåden eller andre maritime emner og derefter givet en orientering om Marineforeningen. I de allerfleste tilfælde resulterede det i beslutning om at oprette en afdeling, således at man i 1915 var nået op på 13 kredse med 2.545 medlemmer.

I 1923 - efter 10 år - kunne man mønstre over 5.000 medlemmer i 38 lokalafdelinger. Ved sendemandsmødet dette år kunne kommandør Maegaard efter den imponerende organisatoriske indsats under verdenskrigens vanskelige forhold, overlade formandskabet til kommandør Hector Kjær.

FORENINGEN KONSOLIDERES 1923-1926.

I de 3 år Kjær kom til at stå ved roret, konsolideredes foreningen som landsforening gennem reformer i love og opbygning. Blandt andet understregedes de lokale afdelingers status som selvstændige ligeberettede afdelinger, og Københavns afdelingens administration udskiltes fra hovedkontoret.

På baggrund af det i 1924 på rigsdagen fremsatte afrustningsforslag søgte kommandør Kjær også, at få en større aktiv tilslutning fra søværnets officerer og befalingsmænd til Marineforeningen. Selv om foreningen i starten havde mødt stor velvilje fra Marineministeriet og marinens myndigheder, ligesom mange søofficerer og underofficerer indmeldte sig og stillede sig til rå-

dighed med foredrag m.v., så savnede Kjær dem i foreningslivet, hvor de ville kunne bidrage væsentligt til at fremme foreningens formål både m.h.t. det kammeratlige men navnlig m.h.t. at styrke interessen for søværnet.

I en artikel i "Tidsskrift for Søværnen", 1924 skrev Kjær en artikel, hvor han gjorde rede for foreningens formål og organisation. Han påpeger, at når tidligere værnepligtige melder sig ind i foreningen så skyldes det:

- at flådens befalingsmænd gennem deres daglige optræden overfor den værnepligtige besætning inden skibsborde i det store og hele på togterne har evnet at vinde mandskabets respekt og hengivenhed.

Imidlertid mener kommandøren også:

- at flådens befalingsmænd også skylder de værnepligtige en tak, fordi disse netop løfter gode minder fra tjenesten i flåden på skjold, og gerne vil støtte det værn de tilhører, både i ord og gerning.

Efter nogle alvorlige bemærkninger omkring afrustningsforslaget og dets konsekvenser for både søværnet og Marineforeningen, kommer kommandøren ind på problemet med, at al politik er udelukket ved foreningens møder, og stiller her spørgsmålet:

Er afrustning et politisk spørgsmål, blot fordi det er et spørgsmål, der behandles på rigsdagen og altså af de politiske partier, eller er det et rent nationalt spørgsmål, der som sådan er hævet

over politik, og bliver en hjer-
tesag for enhver fædrelandskærlig
mand?

Efter hans mening kan man ikke
kalde afrustning et politisk spørgs-
mål, og han tør trygt udtale:

- at foreningen har mindst 4.000
mand spredte ud over det hele
land, der på afgangens dag vil
stå ved, hvad de har talt og sun-
get i kammeraters kreds, og som
hver i sine omgivelser vil virke
for alt, hvad der kan tjene Kon-
ge, Flag og Fædreland til ære.

Problemet med den upolitiske sta-
tus, der hæmmer en aktiv indsats i
forsvarsdebatten er ikke blevet
mindre med årene, men det er
lykkedes at manøvrere uden om
det, ved at foreningens bidrag har
været at bringe saglig information
ud til medlemmer og andre, som
grundlag for deres individuelle stil-
lingtagen i debatten. Marineforenin-
gen er upolitisk, men har efter sin
formålsparagraf en klar forsvarsposi-
tiv holdning.

STABILITET OG KONTINUITET 1926-1940.

Da kommandør Kjær i 1926 trak
sig tilbage afløstes han som for-
mand af kontreadmiral Carl V.E.
Carstensen (1863-1940) en markant
personlighed og højt estimeret sø-
officer, der bl.a. havde været for-
mand for søofficersforeningen fra
1920-26, og fra 1927 blev han
medlem af bestyrelsen for Det
Danske Spejderkorps.

Selvom Carstensens organisatoriske
og administrative evner var ube-
stridelige, så var det væsentlige

for ham som formand at fremelske
den rette nationale og kammeratli-
ge ånd inden for foreningen.

Som kommandør Ipsen skrev om
ham i 50-års jubilæumsheftet:

Organisatoriske og administrative
spørgsmål overlod han gerne til
sine medhjælpere, og alt fore-
ningskævl var ham direkte imod,
til tider kunne han med megen
myndighed imødegå sligt. For ad-
miralen var det ånden, livsglæ-
den, fordrageligheden og samlivet
i foreningen, det kom an på, hvis
denne skulle trives og have værdi
indadtil og udadtil.

Carstensens periode fra 1926 til
hans død i 1940, blev præget af
stabilitet i medlemstal og antal af-
delinger, og foreningslivet trivedes
med en livlig foredragsaktivitet.

Der var da også i begyndelsen af
30'erne brug for, at nogen talte
søværnets sag. Begivenhederne op
til og omkring forsvarsordningen af
1932 optog selvfølgelig hovedbesty-
relsen meget, men netop i denne
situation var det vigtigt at hævde
foreningens upolitiske status. Admi-
ral Carstensen fandt dog anledning
til at optage "Søe-Lieutenant Sel-
skabet"s udtalelse om forslaget til
søværnsloven af 1932 in extenso i
medlemsbladet.

Der opstod imidlertid nogen uro i
foreningen med medlemsafgang til
følge, da bladets redaktør Axel
Juel, der foruden at være digter
også var kontorchef i Marinemini-
steriet i bladets december nr. 1932
bragte en stor lykønskings artikel
til den nye viceadmiral Rechnittzer
på hans 60 årsdag på side 3, me-
dens formandens nytårshilsen var

gemt væk på side 8. Der måtte indkaldes til ekstraordinært hovedbestyrelsesmøde, hvor Carstensen stillede sit mandat til rådighed. Han fik dog et énstemmigt tillids-votum, Axel Juel trak sig tilbage som redaktør, og på sendemands-mødet 1933 vedtoges en resolution, som beklagede den uro artiklen havde vakt og pålagde hovedbestyrelsen at genoprette det gode forhold til Marineministeriet.

Da den afgåede viceadmiral H.L.E. Wenck døde i august samme år, bragtes der balance i forholdet ved en meget fyldig og anerkendende nekrolog skrevet af den senere kommandør E.M. Dahl, et billede af admiral Wenck prydede bladets forside.

De 14 år med den meget afholdte og højt respekterede admiral Carstensen som formand blev en konsoliderende periode i foreningens historie, hvor kammeratskabet og aktiviteterne ude i afdelingerne be-fæstedes.

Da Kong Christian X den 26. september 1940 fyldte 70 år samlede Marineforeningen 1600 medlemmer med damer i Idrætshusets store sal - den største forsamling i hovedstaden denne aften - til en højtidelig fest, hvor admiral Carstensen holdt festtalen. Det skulle blive hans sidste fremtræden som formand, idet han døde den 23. december s.å..

VÆKST UNDER BESÆTTELSEN.

Det blev kommandør Paul Ipsen, der som næstformand "rykkede op til kommando", indtil han blev

valgt til formand på hovedbestyrelsesmøde i marts 1941. Ipsen der som før nævnt lagde en af de første spirer til foreningen, kom således til at opleve den eksplosive vækst i medlemstal og antal afdelinger, som var en naturlig følge af folkestemningen under besættelsen. Det blev næsten en fordobling, idet det kulminerede i 1946 med 13.700 medlemmer i 91 afdelinger.

Med væksten fulgte naturligvis problemer, også på grund af de yderst vanskelige forhold, der bl.a. forhindrede afholdelse af sendemandsmøder i 1940 og 1941.

Ipsen havde allerede som næstformand arbejdet med en revision af lovene, og hovedbestyrelsen fortsatte nu dette arbejde, således at der på sendemandsmødet i 1942 kunne fremlægges forslag til reviderede love. Ved disse ændredes hovedbestyrelsens sammensætning, idet der blev indført en distriktsordning, hvorefter de på dette tidspunkt 61 afdelinger blev fordelt på 9 geografisk bestemte distrikter. Hvert distrikt skulle vælge en repræsentant i hovedbestyrelsen, der desuden bestod af formand, næstformand, kasserer og sekretær samt 2 repræsentanter for København. De sidstnævnte udgjorde samtidigt et forretningsudvalg.

Distriktsorganisationen præciserede yderligere Marineforeningens landsdækkende karakter, samtidig med at afdelingernes selvstyre fastholdtes. Ordningen sikrede, at foreningen under den kraftige vækst ikke faldt fra hinanden, og distriktsrepræsentanterne har siden været et vigtigt led i kommunikationen imellem hovedkontoret og afdelingerne. I dag er de 80 afdelinger fordelt



Kommandør C.F. Maegaard
formand 1913-23



Kommandør H. Kiær
formand 1923-26



Kontreadmiral C.V.E. Carstensen
formand 1926-40

på 13 distrikter, heraf ét på Grønland.

Under kommandør Ipsens ledelse udførte den nye næstformand konsul Im. Stuhr, Aalborg og fra 1942 grosserer Bønnelycke et stort arbejde med at udforme en række administrative bestemmelser. I 1943 blev lovene og disse bestemmelser udgivet i "Marineforeningens aarbog", hvilket sikrede større ensartethed i afdelingernes virke.

Fra 1947 skete, som det måtte forventes efter at tilstandene i landet igen var blevet normale, et fald i medlemstallet indtil det stabiliserede sig omkring de 9.000 i 60'erne. Derimod holdt antallet af afdelinger sig længe på omkring de 95.

Også Ipsen prøvede på at få større tilslutning af tjenestegørende personel. I en artikel i "Tidsskrift for Søværnen" 1944 skriver han, at Marineforeningen indenfor søværnet er blevet angrebet, fordi den ikke i de for vore værn så vanskelige år efter sidste verdenskrig tog mere

aktiv del for forsvaret i den politiske strid. Han henviser - som kommandør Kjær gjorde det - til foreningens upolitiske status, men siger han:

Man skal imidlertid kende Marineforeningen meget dårligt for ikke at vide, at den dybe undertone i foreningen gennem tiderne har været for et effektivt søværn, uanset medlemmernes øvrige politiske anskuelser, og Marineforeningen har sikkert ydet en ikke ringe indsats ved at holde denne anskuelse levende i alle lag af befolkningen, selv om den ikke optrådte på den politiske arena.

Kommandøren slutter artiklen med:

Selv om tilgangen af marinens befalingsmænd og faste personel har været noget stigende, så er det et stærkt udtalt ønske inden for foreningen, at mange flere af disse vil melde sig ind i dens rækker og deltage i dens arbejde til gavn for vort fremtidige søværn.



Kommandør P. Ipsen
formand 1940-56



Kommandør G. de Lichtenberg
formand 1956-64



Kommandørkaptajn K. Hertz
formand 1964-79

For kommandør Ipsen var arbejdet naturligt nok noget ganske særligt og personligt, og han så i sammenholdet inden for foreningen noget virkeligt betydningsfuldt for det danske samfund, og Fr. Christensens kammeratskabsforening havde således vist sig at være en god platform for Ipsens arbejde for at styrke interessen for søværnet.

VANSKELIGE TIDER.

I 1956 - efter 16 år som formand - trådte Ipsen tilbage og blev afløst af kommandør Godske de Lichtenberg (1894-1986), der var blevet medlem af foreningen allerede som premierløjtnant i 1923. De kommende år blev vilkårene for foreningslivet vanskeligere. Krigen og besættelsen gled stadig mere i baggrunden. Velfærdssamfundet på godt og ondt begyndte at tegne sig med større, flere og nye muligheder for fritidsbeskæftigelse og med det, man kaldte "mødetræthed". Det blev sværere at samle medlemmerne til foredragsarrangemen-

ter, men ved 50 års jubilæet i 1963 talte foreningen dog stadig godt 9.000 medlemmer i 95 afdelinger. Under Lichtenbergs dynamiske ledelse blev der fortsat gjort et stort arbejde både for at udvikle kammeratskabet og for at foreningen og dens medlemmer skulle "tale søværnets sag".

Forholdene blev ikke nemmere, da kommandørkaptajn Kai Hertz (1908-1985) i 1964 overtog formandskabet, for nu begyndte reduktionen i antallet af værnepligtige i søværnet for alvor at kunne mærkes i rekrutteringen af nye medlemmer, og dertil kom så "samfundsomvæltningen" i slutningen af 60'erne med ungdomsoprør og skred i normer og holdninger.

Kai Hertz, der havde været engageret i Marineforeningen siden 1939, hvor han var konsulent ved revision af foreningens love, blev medlem i 1941 og var medstifter af Frederiksberg afdelingen 1944. Han styrede på myndig måde foreningen gennem vanskelighederne,

men i begyndelsen af 70'erne skete der dog et fald i medlemstallet, ligesom flere afdelinger efterhånden var blevet så små, at de måtte lukke midlertidigt eller for godt. Det var åbenlyst, at foreningen stod overfor et generationsskifteproblem kombineret med virkningerne af de stadig mindre værnepligtstal samt måske ikke mindst konkurrencen fra fjernsynet og den øvrige underholdningsindustri.

Det lykkedes inden Kai Hertz trak sig tilbage i 1979, at stabilisere medlemstallet på knapt 8.000, og i de seneste år er der ved en hvervekampagne og en energisk indsats ude i afdelingerne opnået en jævn stigning til lidt over de 8.000 fordelt på 80 afdelinger.

Marineforeningen har op gennem tiden evnet at tilpasse sig den almindelige samfundsudvikling, og i erkendelse af at denne i disse år er accelereret, har hovedbestyrelsen iværksat et organisationsudviklingsprojekt, der tilsigter dels at styrke organisationen, dels at udvikle foreningens aktiviteter i overensstemmelse med udviklingen i det omgivende samfund. Overfor udsigten til yderligere reduktion af værnepligtsstyrken i søværnet - ja, der tales endog om, at der ikke længere skal være værnepligtige i skibene - er det endnu mere ønskeligt at få det faste personel (stampersonel og officerer) ind som medlemmer. Skal det lykkes, er det nødvendigt at fokusere på sådanne aktiviteter, som tilgodeser den del af formålsparagraffen, der handler om at styrke nationens interesse for søværn og søfart.

Marineforeningens aktiviteter i de første årtier var i vidt omfang

koncentreret om flådens glørværdige fortid, hvilket nok er forståeligt ud fra den kendsgerning at der blandt medlemmerne var veteraner fra kampen ved Helgoland og et stort antal, der havde været værnepligtige eller frivillige i de sidste store sejskibe.

Foreningens første offentlige fremtræden var således ved den i samarbejde med Søofficersforeningen og underofficersforeningen "Ørnen" arrangerede store mindefest i anledning af 50-året for Helgolandsslaget, hvori bl.a. deltog 70 veteraner. Festen varede 3 dage med mindehøjtidelighed i Odd Fellow Palæet og festmiddag den 8., mindegudstjeneste i Holmens kirke og besøg på Holmen den 9. og besøg ombord i fregatten Jylland udfor Juelsminde i Horsens fjord den 10. maj. Marineforeningen skaffede penge til arrangementet ved at sælge den kendte platte, der var lavet af Den kongelige Porcelænsfabrik og malet af Benjamin Olsen, for en pris af 10 kr..

I 1924 fejredes 60-årsdagen ved en højtidelighed ombord i fregatten i Sandbjergvig, hvori deltog 400 personer heraf 41 veteraner fra Helgoland.

I 1922 havde fregattens ejer og bevarer siden 1908 godsejer Schou til Palsgaard, tilbudt, at Marineforeningen kunne overtage fregatten vederlagsfrit. Efter grundige undersøgelser og overvejelser måtte hovedbestyrelsen erkende, at restaurering og bevaring af det gamle skib oversteg foreningens økonomiske formåen.

Også andre af flådens mærkedage har Marineforeningen højtideligholdt

ved lignende arrangementer, sidst i 1951, hvor 150-årsdagen for slaget på Rheden den 2. april blev markeret ved et stort arrangement i Odd Fellow Palæet. Nu er tiden løbet fra den slags, men foreningen foretager sammen med søværnet kransenedlægning ved mindesmærket på Holmens kirkegård den 2. april, ved Suensons statue i Nyboder den 9. maj, ved mindesmærket på Køge havn for slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677, ved Tordenskjolds sarkofag i Holmens kirke den 28. oktober og på Holmen den 29. august.

Den 12. november 1958 - på 238 årsdagen for Tordenskjolds død - rejste Norges Orlogsforbund og Danmarks Marineforening i fællesskab en mindesten i Gleidingen syd for Hannover, hvor den tragiske

duel skal have fundet sted. Nordmændene bragte stenen ned fra Norge og Danmark har skødet på grunden. Selv om byudviklingen har medført, at det lille anlæg ligger lidt indeklemt for enden af "Tordenskiolds Strasse", så værner kommunen om det. Byen har også en "Tordenskiolds Schule" og byens værtshus hedder naturligvis "Zum Tordenskiold".

Maritime minder finder man også i de mange "Marinestuer", der i de fleste afdelinger danner rammen om foreningslivet. I Marinestuerne, hvoraf den første indviedes i Randers i 1927, prydes væggene af gamle maritime våben og effekter, samt billeder af skibe og besætninger m.m., ligesom man har dagbøger og rejsebeskrivelser fra tidligere orlogsgaster.



Platte fremstillet ved 50-året for Slaget ved Helgoland.



Viceadmiral A.H. Vedel indvier den 31. oktober 1947 to faner, som Marineforeningen skænkede Søværnets Officersskole.

UNDER DANNEBROG.

Iøvrigt rummer de 74 årgange af foreningens medlemsblad UNDER DANNEBROG en mængde historisk stof som artikler om flåden i fortid og nutid, om søkrigsbegivenheder og om fredeligere togter på de store have.

Der var fra starten enighed om, at hvis man skulle kunne skabe en sammenhængende landsforening, måtte man have et blad. Premierløjtnant Ewald havde i 1912 og 1913 udgivet nogle meget smukke maritime julehefter med titlen UNDER DANNEBROG, og han overlod velvilligst navnet til medlemsbladet, på betingelse af at han selv fortsat måtte udgive julehefterne med

samme navn. Ewald blev bladets første redaktør og skrev selv flittigt i det om flåden. Ved hans død i 1922 overtog Axel Juel redaktørposten, indtil han som før nævnt trak sig tilbage i 1933 og blev afløst af arkitekt Marston. I 1945 døde Marston og fuldmægtig Honnens de Lichtenberg overtog redaktionen, der efter hans død overgik til forfatteren Kaj Lund, indtil 1982 hvor bladets nuværende redaktør Eivind Samuelsen, sportsredaktør ved Aalborg Stiftstidende, trådte til.

Bladet, der nok er et af foreningens største aktiver, har gennem alle årene kæmpet med økonomiske problemer, og der har været en løbende diskussion af fordelingen af

den begrænsede spalteplads på redaktionelt stof og foreningsmeddelelser. Også i dag repræsenterer UNDER DANNEBROG sammen med hovedkontoret de altdominerende poster på foreningens regnskab, men det er til gengæld også de to ting, der holder sammen på de 80 afdelinger i en sammentømret landsforening.

Hvor det som tidligere nævnt var flådens glørværdige fortid, der prægede bladets spalter, beskæftiger det sig i dag mere med søværnets usikre men forhåbentlig strålende fremtid. Således udsendtes i januar 1985 i særligt indlæg en fyldig redegørelse om "Søværnet i dag" af inspektøren for søværnet, kontreadmiral J. Ph. Rasmussen, og i 1986-87 4 indlæg om "Søværnets opgaver i krise- og krigstid", ved chefen for Søværnets operative kommando kontreadmiral J.F. Bork og eskadrecheferne.

Ved disse indlæg og andet redaktionelt stof forsynes medlemmerne og andre læsere med den saglige information, som er forudsætningen for at kunne følge og deltage i den offentlige debat i en tid, hvor forsvaret og specielt søværnet er inde i en nedgangsperiode, der til forveksling ligner situationen i 20'erne og 30'erne.

Også m.h.t. de lokale foreningsaktiviteter er der i de seneste år sket en udvikling i retning af, at der - udover de kammeratlige sammenkomster - igen arrangeres møder med foredrag og film om militære og maritime emner, eller der aflægges besøg på maritime tjenestesteder og virksomheder.

En meget væsentlig kontakt med søværnet har afdelingerne i havnebyerne, når de af kommunerne adopterede orlogsskibe aflægger besøg.

Marineforeningen arbejder således stadig på at holde interessen for søværnet og forståelsen for dets betydning i det samlede danske forsvar levende, idet foreningen søger at efterleve de ord, som viceadmiral A.H. Vedel udtalte, da han i 1947 indviede to faner som Marineforeningen havde skænket Søværnets Officersskole:

LÆR AF FORTIDEN - TÆNK PÅ FREMTIDEN - ARBEJD I NUTIDEN.

Marineforeningens æresformænd:

1914-1939: H.K.H. Prins Valdemar
1939-1972: H.M. Kong Frederik IX
1972-1976: H.K.H. Arveprins Knud
1976- H.K.H. Prinsen

Marineforeningens landsformænd:

1913-1923:
Kommandør C.F. Maegaard
1923-1926:
Kommandør H. Kiær
1926-1940:
Kontreadmiral C.V.E. Carstensen
1940-1956:
Kommandør P. Ipsen
1956-1964:
Kommandør G. de Lichtenberg
1964-1979:
Kommandørkaptajn K. Hertz
1979-
Kommandør V.P. Heise

HOLMEN – FLÅDENS FEM ØER

Ole Ventegodt.

Holmen, den danske flådes hovedbase gennem tre århundreder, er med sine kendte bygninger og installationer en næsten organisk del af det københavnske havnebillede – et pittoresk parti af havnen, der i den almindelige bevidsthed altid har været der, og i hvis silhuet vi nødig ser ændringer.

DEN UBESKYTTEDE HAVN.

Men Holmen har ikke altid været der. Og for den sags skyld ej heller Christianshavn. Den københavner, der for små fire hundrede år siden gik ned til stranden og kikkede over det kilometerbrede sund mellem Sjælland og Amager, så næppe meget andet end en lav kystlinie, der allerede på højde med Bremerholm fortøiede sig. Nord herfor har man kun ved lavvande kunnet ane Revshalen, hvis grunde det meste af tiden var overskyllede.

Københavns havn bestod ved denne tid blot af farvandet rundt om Slotsholmen og vigen mellem denne og Bremerholm. Farvandet udenfor var åben red, hvor skibene måtte ankre op, udsatte for vind og strøm. Og skibe var der mange af. Ikke alene var København i disse år ved at etablere sig som handelsby af international betydning, men byen var også base for en ef-

ter datidens forhold betydelig orlogsflåde, hvis skibe for størstedelens vedkommende blev bygget på Bremerholm, og som var henviste til at ligge på den åbne red udenfor.

Det siger sig selv, at det var risikabelt at have flådens skibe liggende på denne måde, udsatte ikke blot for vind og vejr, men også for fjendtlige angreb fra søsiden, der kunne rettes ikke blot mod flåden, men også mod den mod søsiden ret ubeskyttede by.

KØBENHAVNS FORSVARSVÆRKER.

Kong Christian IV – den konge, der forvandlede København fra en ubetydelig by til METROPOLIS ET PORTUS CELEBERRIMUS DANIÆ, Danmarks højst berømte hovedstad og havn, – havde et åbent blik for denne mangel. Resultatet blev, at han i årene 1618-20 lod det grunde vand overfor Slotsholmen opfylde og indramme med vold, bastioner og grav mod Amagersiden. Indenfor volden blev staden Christianshavn anlagt. Der var nu foreløbig sat lås for døren, Københavns hidtidige red var nu ikke åbent farvand, men en beskyttet del af havnen, hvor skibene nu kunne ligge relativt sikkert.

Troligt er det imidlertid, at Christian IV tænkte i endnu større ba-

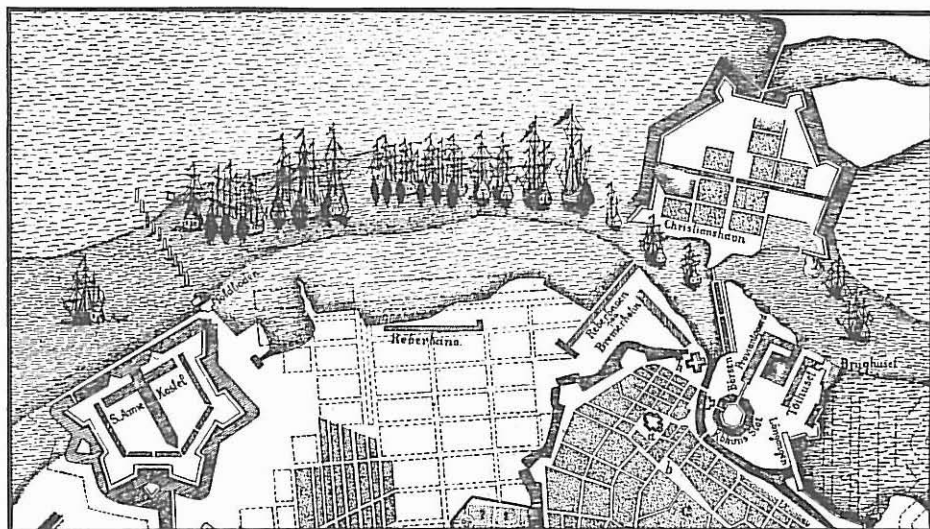
ner. I 1640'erne fik kongen gennemført, at Østervold blev rettet ud, hvorved byens areal indenfor voldene fordobledes. Denne nye vold, der i sin østende blev forbundet til det ligeledes nyanlagte kastel, var et vældigt arbejde, og Christian IV nåede da heller ikke at se det færdigt, hvad det forøvrigt stadigt knapt var, da svenskerne i 1658 påbegyndte belejringen af byen.

Med dette nye anlæg var Københavns forsvarsværker skudt langt mod nord, men farvandet nord for Christianshavn var stadigt åbent. Den logiske afslutning af befæstningsværket, forlængelsen af Christianshavns vold ud over grunden mod nord til Kastellet's højde blev først gennemført i 1680'erne, men allerede på kort, der viser det oprindelige voldanlæg omkring Chri-

stianshavn, ser man, at den nordlige del af volden har et mere intermistisk præg end det øvrige - som havde allerede Christian IV tænkt på denne senere forlængelse. En antydning af denne tanke kan måske også ses i det af kongen anlagte blokhus på to sænkede skibe, omtrent mellem den nuværende Toldbod og den senere voldforlængelses nordende.

PLADSMANGEL.

Sidst i 1670'erne var forholdene blevet utålelige i Københavns havn. Den efterhånden store orlogsflåde, der stadig var henvist til at ligge ud for Bremerholm, var til betydelig gene for havnens øvrige aktiviteter. Den forårsagede, at havnen hastigt mudrede til, og skibenes indbyrdes tæthed gjorde, at ildløs i



København med havn og red i 1650'erne. Det nye Christianshavn ses øverst i billedet, men nord herfor (mod venstre i billedet) ses den åbne red, hvor skibene lå ganske ubeskyttede. Efter C. Bruun: *København*, bd. 2.

et enkelt skib hurtigt kunne blive en katastrofe for hele flåden, ja måske for byen med.

Et nyt sted at lægge flådens skibe var påkrævet, og stedet blev fundet en sommerdag i 1680, hvor de høje herrer fra Admiralitetet med rigsadmiral Henrik Bjelke og generaladmiralløjtnant Niels Juel i spidsen lod sig ro rundt i havnen for ved selvsyn at vurdere forholdene og mulighederne. Allerede dagen efter, den 8. juni 1680, anbefalede Admiralitetet i en forestilling til kong Christian V, at man valgte dybet ud for Toldboden som fremtidigt leje for Flåden, hvilket kongen godkendte, og arbejdet blev umiddelbart sat iværk.

HUKKEN - DET NYE FLÅDELEJE.

Det nye flådeleje, Hukken kaldet, var et såre beskedent anlæg: Et trapezformet område på ca. 320 x 400 meter indrammet af pæle, flydebomme og gangbroer. Som foreløbig sikring lagde man orlogsskibet Gluckstadt i det sydvestlige hjørne og udstationerede fregatten Jægeren som vagtskib, idet man dog samtidig påbegyndte faste befæstningsanlæg mod nord. Det første resultat heraf blev batteriet Neptunus.

DE FEM ØER.

1. NYHOLM.

Først i 1690 påbegyndtes opfyldningen af Holmens nordligste ø, Nyholm, og det skete hovedsagligt for at blive af med det meget mud-

der, der til stadighed blev opmalet i havnen og kanalerne. Admiral Span, der var med til at anvise stedet, så dog forehavenet i et videre perspektiv.

Sagen var, at orlogsskibene, der hidtil var bygget på Bremerholm, stadig tiltog i størrelse, og det var efterhånden blevet et problem at få dem uskadte i vandet på grund af de trange forhold i den indre havn, der ikke tillod anlægget af en slagbedding ud i vandet, som skibene kunne løbe sikkert af på. Derfor anmodede Span om og fik tilladelse til at anlægge en bedding på den nye holm. Og hermed var spiren lagt til det Orlogsværft, hvor så godt som alle Flådens større skibe blev bygget gennem de næste 250 år.

Øen blev mod nord udvidet med en bastion, færdig i 1744, der fik navnet Christianus Sixtus, ligesom øen blev udvidet noget mod syd.

Med efterhånden tre byggebeddinger og deraf følgende behov for plads til tømmeroplag og andet, opstod der et yderligere behov for udvidelse mod syd - den eneste vej, der var plads, så i 1781 blev det besluttet at udvide Nyholms areal, så det kom til at indeslutte den i 1740'erne anlagte Ankerø og den umiddelbart nord herfor liggende stenkiste (oplag af ballast). Og dermed fik Nyholm nogenlunde den udstrækning og form som den stadig har.

2. MOTZMANN'S PLADS / CHRISTIANSHOLM.

Imellem Nyholm og Christianshavn lå stadigt et stort, uudnyttet



I 1691 lod Christian V slå en medaille for at markere anlægget af voldene og Nyholm. Den latinske tekst kan oversættes: "De hverken udæsker eller lader sig udæske". I symbolsk form er der endvidere en henvisning til israelitternes udvandring fra Ægypten (Exodus - 2. Mosebog), hvis mening i denne sammenhæng ikke forekommer ganske klar. Efter C. Bruun: Kjøbenhavn, bd. 2.

grundt vandområde, hvor kun den lille Motzmans Plads lå.

Denne blev ved kgl. resskript i 1723 overdraget til Søetaten til oplag for kanoner, hvad den dog ikke egnede sig til, da den opfyldte grund endnu i 1726 ikke var fast nok til dette formål. Men med erhvervelsen var Søetatens interesse i dette område blevet knæsat.

Først i 1866 blev pladsen solgt til "Christiansholms Fabrikker"

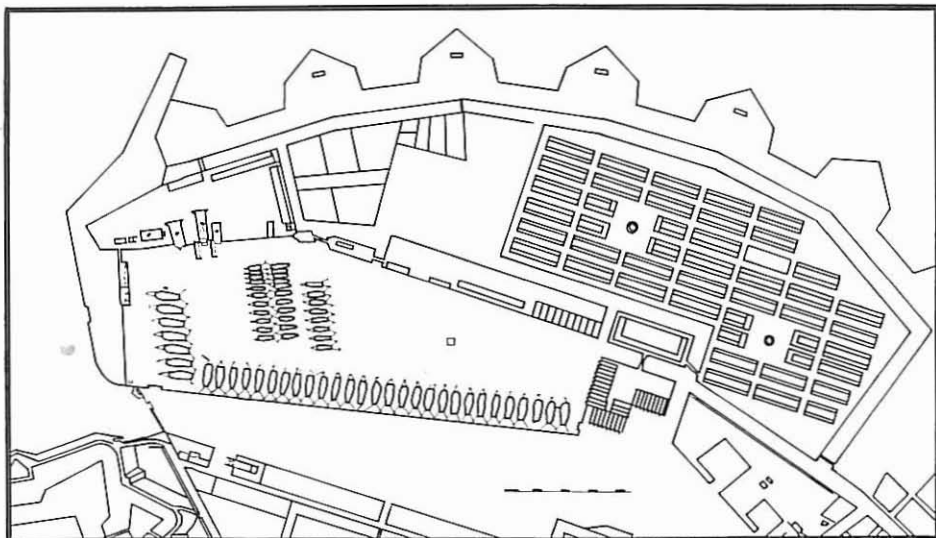
PLANLÆGNING.

Efter forskellige ikke særlig overbevisende planer for områdets vide-

re udvikling, fremlagde Frederik Danneskiold-Samsøe - Søetatens øverste chef - i 1740 den plan, der - omend med betydelig ændringer - skulle blive retningsgivende for Holmens udvikling gennem det følgende århundrede.

1740-planen var både storslået og logisk, men led, som det ofte er tilfældet netop med stort tænkte ideer, af den fejl, at den ville blive for kostbar at gennemføre i sin helhed.

Hovedtanken i Danneskiold-Samsøes plan var, at man skulle samle alt, hvad der var fornødent til skibenes bygning, udrustning og bemanning på Holmens område. Skibene skulle, som det blev udtrykt, ligge ligesom



Danneskiold-Samsøes helhedsplan fra 1740. Man bemærker især "matrosbyen", hvor nu Frederiksholm og Arsenaløen ligger. Dette nye Nyboder blev som bekendt aldrig virkeliggjort, men tanken dukkede op med mellemrum, sidst i begyndelsen af dette århundrede. Rentegnet efter originalt kort fra 1745.

i centret af alle requisita, dvs., at skibene skulle være i centrum, og udenom dem skulle så være værftet, de fornødne oplag af master, takkelage og sejl, skyts, kugler og krudt samt mandskab til både værft og flåde.

NYE HUK.

Indretningen af det udvidede område for de oplagte skibe, den nye Huk, var selvsagt den del af programmet, der lettest og med mindst bekostning lod sig gennemføre. Den blev gennemført 1744.

Den nordlige bro var forsynet med et lukke Nyt Løb, hvorigennem skibene skulle kunnes hales direkte ud på yderreden. Den herved skabte ydre vandgrænse for Holmens område er nogenlunde uændret opretholdt op til vore dage.

MUDDER.

Et problem, der plagede Flåden, var dybdeforholdene. Danneskiold-Samsøe havde optimistisk sat 24 fods dybde i hovedløbet som mål, men i praksis lykkedes det aldrig at opmudre til denne dybde. Tværtimod - farvandet tilmudrede konstant, og det var hele tiden en kamp at holde bare en sådan dybde, at de oplagte, tomme skibe ikke stod på bunden. Et forhold, der forværredes ved skibenes selve tilstedeværelse, der hæmmede strømmens frie løb.

3. FREDERIKSHOLM.

Langøen blev opfyldt i årene omkring 1750 efter Danneskiolds forslag, og først i slutningen af 1780'erne, væsentligst fordi man manglede oplagsplads til opgravet

mudder, påbegyndte man opfyldning på østsiden af den. I begyndelsen af 1790'erne havde øen, dengang kendt som Mudderøen, senere som Frederiksholm, fået sin nuværende omkreds etableret, men selve opfyldningen var først tilendebragt hen mod midten af 1800-tallet.

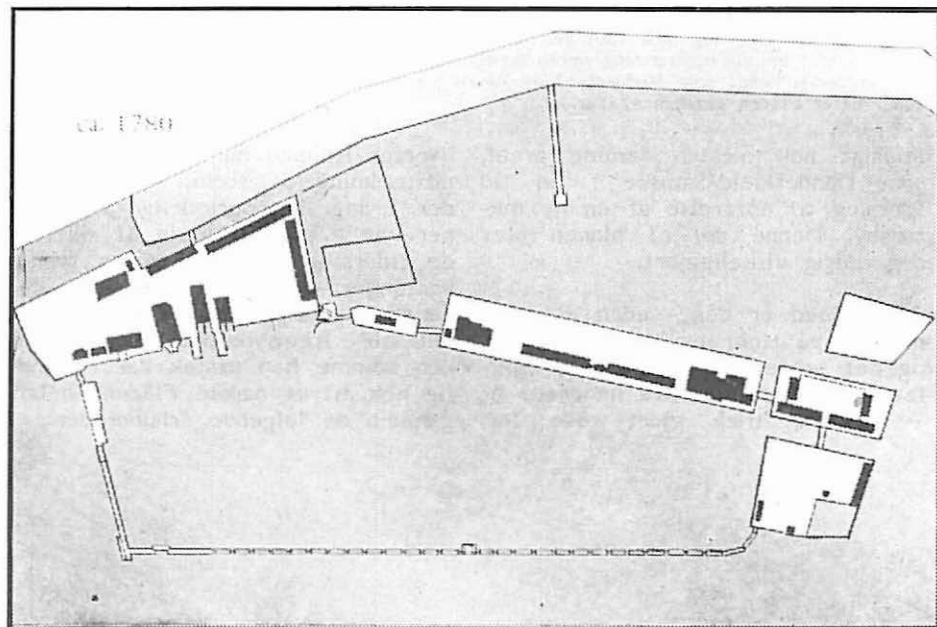
4. DOKØEN.

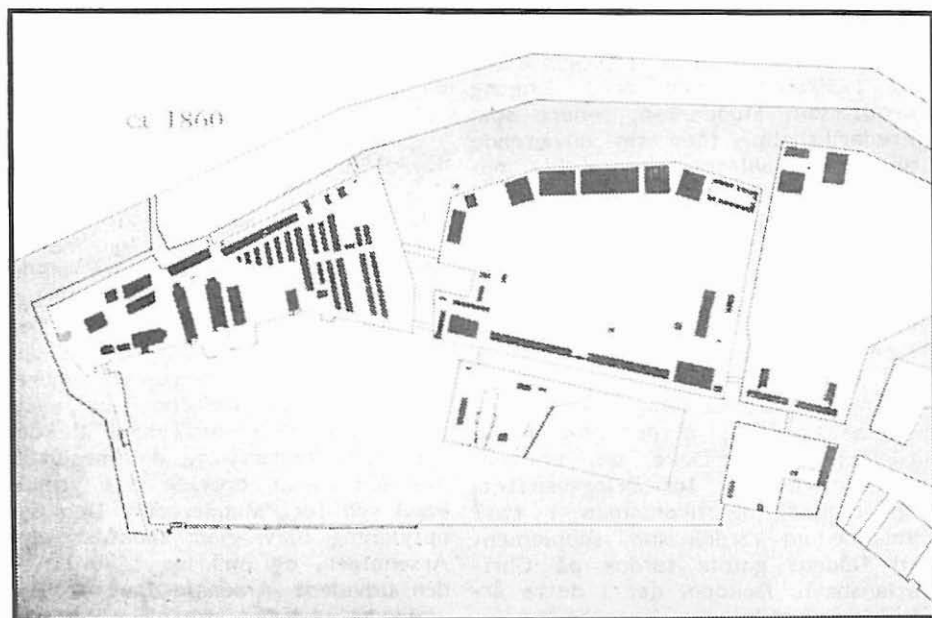
Med den oprindelige Ankerø inddraget i Nyholm vedtog man at lægge en ny Ankerø ud for den nordlige del af Langøen, og det blev kimen til den senere Dokø, der i nyere tid blev centret for Orlogsværftets virksomhed, og hvor man i 1857 anlagde en tørdok som supplement til flådens gamle tørdok på Christianshavn. Dokøen, der i dette århundrede fik to byggebeddinger,

blev efterhånden udvidet sydpå i det meste af den oprindelige Langø's længde.

5. ARSENALØEN.

På den oprindeligt til raporter beregnede ø syd for Langøen indrettede man allerede i 1740'erne Flådens arsenal, hvad der naturligt gav denne ø navnet Arsenalø. Den bibeholdt sin oprindelige beskedne udstrækning i det meste af hundrede år, men i 1820'erne meldte sig igen spørgsmålet om plads til det opmalede mudder, og det besluttedes derfor at opfylde det grunde vand syd for "Mudderøen". Den nye opfyldning blev gjort landfast med Arsenaløen, og omkring 1840 havde den udvidede Arsenalø fået sin nuværende udstrækning.





Knap 100 år efter Nyholms anlæg begyndte konturerne til det nuværende Holmen at tegne sig - og endnu små hundrede år senere, i 1860, havde Holmen i det store og hele fået den udstrækning vi kender i dag. Det var dog stadig i en vis udstrækning netop konturer, for Frederiksholm (ved denne tid endnu kendt som Mudderøen) og Arsenaløen var stadig under opfyldning. Efter Flåden gennem 475 år.

Pudsigt nok næsten samme areal, som Danneskiold-Samsøe i sin tid foreslog til opførelse af en ny matrosby. Denne del af planen blev dog aldrig virkeliggjort.

Og hermed er der - uden at komme ind på Holmens bygningshistorie og det brogede liv, der har udspillet sig der gennem tre hundrede år - i store træk gjort rede for,

hvorfor Holmen har den geografiske udstrækning og form, som vi kender i dag. De oprindelige intentioner kan - skønt slørede af skiftende tiders ændrede behov og forudsætninger - stadig skimtes, og det bedste bevis på Danneskiold-Samsøes fremsynethed er vel, at den ramme han afstak var rummelig nok til at dække Flådens behov gennem de følgende århundreder.



MODELLER

Virkelighed og illusion.

Ole Ventegodt.

Hvornår er en model god? Det har naturligvis enhver lov at have sin uforgribelige mening om, og jeg har da også min. Lad mig indledningsvis sige, at jeg overhovedet ikke selv er i stand til at bygge en model, født som jeg er med ti tommelfingre, men jeg har med både en sømands og en historikers øjne set kritisk på særdeles mange, både her i landet og på en række store udenlandske maritime museer, og jeg går til daglig blandt nogle af Danmarks fineste modeller. Endelig tror jeg, der er megen sandhed i den gamle påstand om, at man ikke nødvendigvis behøver at være høne for at kunne vurdere en omelet.

Men altså - hvornår er en model god? Det er den efter min mening, hvis den opfylder sit formål. Og så er vi jo foreløbig lige vidt. Så sagt på en anden måde: En tom cigarkasse kan være en udmærket model, hvis man ønsker at anskueliggøre, hvordan et skib flyder, men den vil næppe tilfredsstille tilskueren, hvis man vil have den til at illudere Nelsons flagskib ved Trafalgar. Derfor er der vist god mening i først at kigge lidt nærmere på, hvad vi ønsker at bruge modeller til.

Det kan med det samme fastslås, at modeller finder anvendelse i de mest utrolige sammenhænge - til at synliggøre molekyler (meget stor

målestok), som mock-ups for at kunne indrette rumskibe hensigtsmæssigt (skala 1:1), til at afprøve skibes luft- og vandmodstand (normalt ret lille målestok), til at visualisere projekter tredimensionalt, før de sættes i værk, i undervisning til at demonstrere f.eks. fysiske principper, til at vise det nu forsvundne, f.eks. fortidens skibe, og iøvrigt til et hav af andre formål - læseren kan sikkert selv fortsætte.

Vi kan naturligvis ikke fortabe os i alle disse talløse muligheder, men bør nok indskrænke os til to aspekter: Hvad var formålet med de modeller, som vi har arvet fra fortiden og i dag hæger om på vore museer, og hvad vil vi selv bruge modeller til?

For de gamle var modellen i meget høj grad et stykke praktisk værktøj. Den var som oftest enten forlæg for et stykke praktisk arbejde, der skulle sættes i værk eller udkast til en ny og formodet bedre måde at løse et problem - det kunne være en forbedring af hidtidig praksis eller det kunne være forslag til en helt ny. Herved fik modellen funktion som "arbejds-tegning", men med det ubestridelige fortrin for arbejdstegningen, at den viste opgavens løsning tredimensionelt og umiddelbart forståeligt ved at være en "kopi" af den ønskede virkelighed.

Denne brug stillede nogle krav til modellen. For det første skulle den være korrekt udført, dvs. så nøjagtigt som muligt vise lige præcis, hvad det var, man ønskede udført og med korrekt indbyrdes dimensionering af de enkelte elementer. For det andet skulle modellen være i nøjagtig skala, et givet mål på modellen skulle svare til et givet mål i virkeligheden. Det siger sig selv, at det her var praktisk, at omsætningsforholdet var simpelt, og med de da brugte måleenheder, fod à 12 tommer, var det naturligt at ende med simple multipla af 12, hvilket gav de kendte skalaer 1:24, 1:30, 1:48 osv.

Modeller fremstillet med et sådant praktisk formål for øje har naturligvis en helt exceptionel dokumentationsværdi ved at vise om ikke selve virkeligheden, så i hvert fald den tilstræbte virkelighed i en nøjagtig skala. Ingen andre billedlige fremstillinger fra fortiden kan i dette måle sig med modellerne. Vort problem er at tolke dem korrekt, at rangere dem ind i en udviklingsrækkefølge og at forstå, hvordan de repræsenterer en kontinuær eller i nogle tilfælde springvis forbedret løsning af tekniske problemer.

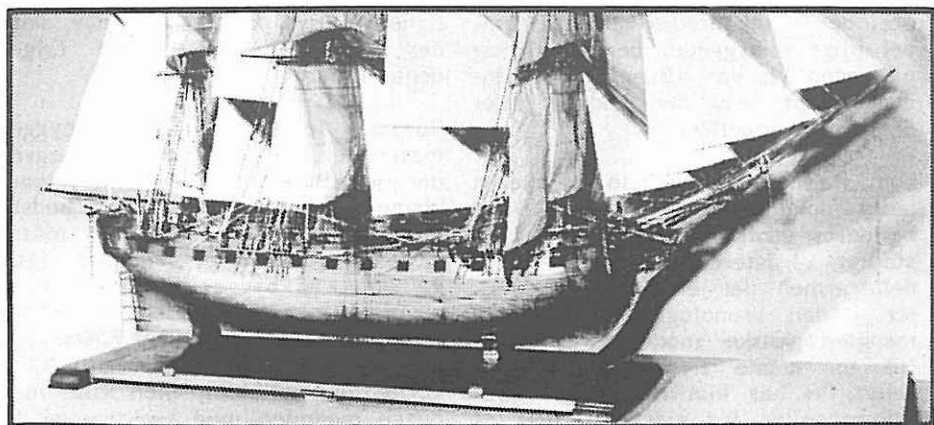
Udover at rumme rent tekniske informationer har fortidens modeller endnu en dimension. De er gennemgående fremstillet af fremragende håndværkere, der helt åbenbart ikke var tilfredse med blot at levere et stykke brugbart værktøj til en foreliggende opgave, men som gennem valg af materialer og gennem forarbejdning satte en ære i selv at præstere det ypperste håndværk. Hvor det er lykkedes, får modellerne et udefinert skær

af kvalitet, der ikke bare er til glæde for os, men som jo til syvende og sidst er den egentlige grund til, at man har taget vare på dem længe efter, at deres umiddelbare praktiske formål var opfyldt.

En anden kategori af gamle modeller, især riggede skibsmodeller med fuld udsmykning og al synlig udrustning ombord, kan vi vel opfatte som præsentationsmodeller eller rene skuestykker. Formålet med dem var ikke at være direkte forlæg for fremtidige konstruktioner - i højden vel at give et "over-all"-indtryk af, hvordan det nye skib ville tage sig ud. Snarere må man vel se dem som en afspejling ikke bare af glæden over et smukt skib, men også af magten og den økonomiske formåen hos den suveræn, der evnede at bygge, udruste og bemane sådanne skibe. At modelbyggerne lagde deres yderste i disse modeller, der kunne ende med at være majestæten dagligt for øje, siger sig selv.

Et fællestræk for datidens modeller af begge kategorier, brugsmodellen og prydmodellen, er, at de er ganske blottede for den nostalgi, der vel er drivkraften bag meget nyere modelarbejde. Man arbejdede i sin nutid og for den nærmeste fremtid, men kunne vist ikke drømme om at forfærdige en model af et tidligere eksisterende skib blot for at vise, hvordan skibe engang havde set ud.

Dette element kommer først ind i sidste del af 1800-tallet, hvor man med en vågnende sans for det historiske udviklingsforløb erkendte, at der var huller i den historiske modelsamling, der burde udfyldes.



Samtidig model af fregatten NAJADEN fra 1811. Særdels dygtigt udført med enhver detalje korrekt og på plads, men ikke desto mindre er modellen ikke helt illusionsskabende, fordi modelbyggeren ikke har nænnet at male skroget, men har ladet dette stå i rent, lakeret træ. Orlogsmuseet.

Her tilkommer så en ny facet af modelbyggervirksomheden, nemlig ønsket om at genskabe den tabte virkelighed så nøjagtigt som muligt på grundlag af gamle tegninger og andet arkivmateriale. Og her ligger vel hovedvægten af nutidens modelbyggeri, uanset om det sker i det efterhånden meget beskedne statslige eller museale regie eller som privat hobbyvirksomhed.

For et maritimt museum tjener modellerne et flerfold af formål. For det første ligger det umiddelbart i sagens natur, at virkelige skibe har dimensioner, der så godt som forbyder, at de selv ender på museum. Selv til ophugningspris er de kostbare, de kræver en plads, der kun sjældent vil være til rådighed, og selv i permanent oplagt stand kræver de næsten lige så meget vedligeholdelse som sejlene skibe, hvis de skal bevares og tage sig præsentable ud. Så kort og godt, vil man vise skibe, må det i det store og hele gøres ved små kopier - modeller.

For et historisk museum er det naturligvis vigtigere at vise fortiden end den nutid, der jo findes uforfalsket uden for museet, og det betyder selvfølgelig, at vi prioriterer udstillingen af datidens skibe højere end nutidens. Og i konsekvens heraf må vi naturligvis også prioritere historiske modeller, dvs. modeller bygget i datiden med den datidige virkelighed for øje, højere end selv den pålideligste nutidige rekonstruktion. Det er vi heldigvis også meget langt i stand til med den enestående samling, vi har arvet.

Vi ville dog ikke løse vor opgave ordentligt, hvis vi nøjedes med at vise, hvordan skibe så ud "i gamle dage". Det må være en af vore hovedopgaver at præsentere modellerne, dvs. skibene, i en kontekst, der gør rede for skibbygningens praktiske og teoretiske udvikling, de udenrigspolitiske omstændigheder, hvorunder flåden blev skabt og brugt, og de sociale forhold, der bestemte tilværelsen for de tusin-

der, der - for brødet eller af simpel pligt - byggede, bemandede og på anden vis var afhængige af flåden. Først hvis det lykkes, taler de gamle modeller.

Som nævnt ovenfor kan vi meget langt dokumentere fortidens skibe og deres udvikling ved hjælp af de stadigt eksisterende originale modeller, men der er betydelige huller i den kronologiske række. Vi mangler ganske modeller af skibe fra før sidste trediedel af 1600-tallet, vi har kun meget få linieskibsmodeller fra sidste halvdel af 1700-tallet og ingen af Henrik Gerners, og de sidste 50 år er næsten kun repræsenteret med et par værftsmodeller. En gennemgående mangel for hele den periode samlingen dækker, de sidste godt 300 år, er i øvrigt den svage repræsentation af de mere ydmyge skibe, auxiliærfartøjer af den ene og den anden art, der af forståelige grunde ikke i særlig grad har appelleret til modelbyggerne og dem, der satte dem i arbejde. Så det modelbygger- og konservatorværksted, som museet i en forhåbentlig ikke for fjern fremtid må og skal finde udvej til at få etableret, bare for at restaurere og konservere de uvurderlige historiske modeller, hvoraf mange er i en miserabel forfatning, får nok at gøre også i den næste konges tid.

Men vi kan vist nu nærme os det indledende spørgsmål: hvornår er en model god? Og måske endda ændre det til: hvad er det, der gør en model god? En skibsmodel, og lad os holde os til sådan, er jo dybest set en illusion om en sædvanligvis tabt virkelighed. Så vi kan vel umiddelbart konstatere, at jo bedre modellen illuderer virke-

ligheden, dvs. det pågældende skib, des bedre er den. Heraf følger nogle krav.

For det første i valget af byggematerialer, og allerede her begynder jo illusionen. For umiddelbart kunne man jo tro, at det bedste materialevalg til modellen måtte være det materiale, som det rigtige skib var bygget i, men det er næppe svært at påvise, at sådan forholder det sig ikke. F.eks. har mange skibe haft teaktræsdæk, -skylighter og andet, men ville man bygge modellen med teaktræ på de samme steder, ville man snart konstatere, at træets struktur er aldeles for grov til at ligne teaktræ i skalaen 1:50! Man må altså søge efter en træsort med teaktræets farve (hvis man da ikke selv farver det), men med en langt finere og tættere struktur. Og præcis sådan forholder det sig naturligvis med en lang række materialer.

Som ét materiale kan være for groft i strukturen, kan et andet naturligvis være for fint. Måske en banal konstatering, men alligevel må vi se, at nogle af vore bedste modelbyggere er faldet for fristelsen til at gøre tingene for "lækre" og gennem materialevalg og finish mere at demonstrere egen håndværksmæssige dygtighed - i stedet for netop gennem materialevalget at gøre illusionen så livagtig som muligt.

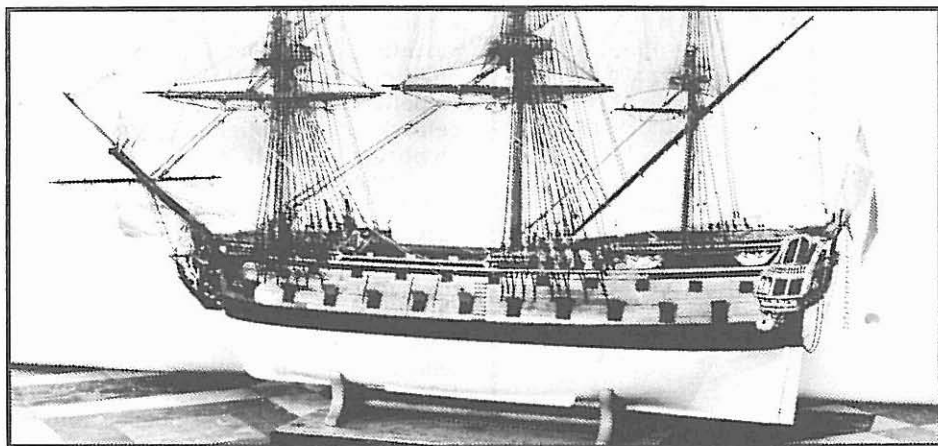
Når man snakker med modelbyggere, kan man møde en holdning til materialer, der bringer et etisk element ind i diskussionen. Er det "hæderligt" og acceptabelt at bruge f.eks. de forholdsvis nye plasticmaterialer? Jo, hvorfor ikke? Nogle modelbyggere (især byggere af

jern- og panserskibsmodeller) baserer hele deres byggeri på sådanne materialer, der i denne sammenhæng illuderer perfekt. Men det ufravigelige krav må naturligvis være, at illusionen opretholdes. Kan man se, at det er plastic, falder modellen naturligvis igennem med et brag. Men brugen af nye materialer rejser naturligvis praktiske problemer. Modellen skulle jo i princippet gerne kunne holde "evigt", men hvad sker der i tidens løb med disse nye materialer - og med de anvendte moderne limtyper? Det skal man helst have en rimelig sikker viden om, før man går i gang.

Denne diskussion af materialer leder lige hen i spørgsmålet farvevalg - eller farve overhovedet? Både træ- og jernskibe har til alle tider været tjæret eller malet - men det er åbenbart, at mange modelbyggere - for så vidt med fuld ret - har været så stolte over

deres perfekte træarbejde, at de ganske enkelt ikke har nænnet at dække det med farve. Resultatet er i nogle tilfælde elegante og minutiøst udførte modeller, der - alle korrekte detaljer til trods - kommer til at virke som en fersk og idealiseret virkelighed, der fornemmes uden kontakt med menneskeligt liv og virke. Illusionen er gået tabt, og modellen fremstår som et monument over modelbyggeren i stedet for skibet. Han har faktisk perfektioneret modellen ihjel, og resultatet er blevet - en smule kedeligt.

Et andet punkt er detailleringsgraden, der må tilstræbes i et realistisk forhold mellem modellens skala og modelbyggerens kunnen. Den ideelle model er (måske) den, der gengiver virkeligheden ned til allermindste detaille, men det er naturligvis kun muligt for de få og gudbenådede - og dem er der ret langt imellem. Det er min klare



Thurah, der vel selv har bygget modellen af sin egen konstruktion, orlogsskibet FYEN fra 1736, har bl.a. gennem bemaling af skrog og forgyldning af ornamenter givet os en model, som vi virkelig tør tro lignede det rigtige skib. Selv om vi naturligvis ikke kan kontrollere ham i enhver detaille, så virker illusionen meget stærkt. Orlogsmuseet.

fornemmelse, at selv habile modelbyggere kan fristes til at overspille kortene og gå ned i en detailleringsgrad, som de ikke helt behersker i den pågældende skala. Og det er synd, for selv en ellers glimrende model trækkes flere klasser ned, hvis enkelte kluntet udførte detaljer springer i øjnene - og det gør de altid, hvorimod det perfekt gjorte meget lettere overses.

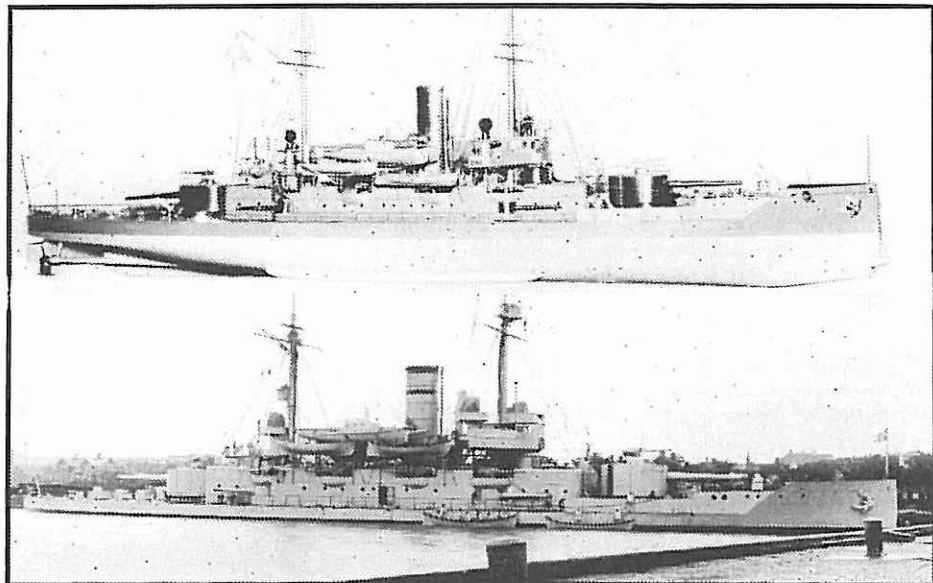
Det leder frem til et par betragtninger over begrebet skala. Der er naturligvis ingen bestemt skala, der - isoleret betragtet - er den "rigtige". Men der er i hvert fald nogle ydergrænser, der ikke uden en bestemt hensigt bør overskrides. En skala bør således næppe være større, end at betragteren så at

sige kan overse objektet. "Queen Mary" i 1:25 bliver omkring 12 meter lang og altså en sag, som man næppe kan få rimeligt perspektiv på indendørs (Vi ser her helt bort fra problemet med at bygge den på køkkenbordet og at få den ud af huset). Nu kan der jo sagtens tænkes enkeltheder eller arrangementer, som man for tydelighedens skyld gerne vil vise i stor skala, men så er en sektionsmodel nok snarere den rigtige løsning. Omvendt er et 1700-tals linieskib i 1:1250 kun ca. 4 cm langt og ikke meget at kigge på - højst egnet til at imponere ved modelbyggerens fabelagtige evne til at arbejde i en så diminutiv skala - med mindre modellen indgår i et større hele, f.eks. et panorama over et søslag, hvor det jo så naturligt bliver slagscenens udstrækning, der sætter den rimelige skala.

Er ingen skala isoleret set den eneste rigtige, så forholder det sig naturligvis noget anderledes, hvis modellen skal indgå i et udstillingshele og ses sammen med andre modeller. Så er det for den umiddelbare sammenlignings skyld tilstræbelsesværdigt, at de er i samme eller nærlig samme skala. I den historiske samling er der ingen fast skala, men dog nogle dominerende skalaer, der hver for sig har været foretrukket i forskellige perioder. Omkring år 1700 var 1:24 fremherskende, senere i 1700-tallet bliver det 1:30, for derefter - naturligvis ikke upåvirket af, at skibene bliver større - at gå over til 1:48, der holdt, indtil man i begyndelsen af dette århundrede gik over til metersystemet, hvorefter den dominerende skala blev 1:50.



Samtidig model til orlogsskibet Wendens galionsfigur fra ca. 1742. Orlogsmuseet.



Nederst den rigtige gamle PEDER SKRAM, som den så ud i sin originale udformning.

Øverst Orlogsmuseets samtidige model af O. Dørge, der er et fremragende stykke modelhåndværk. Men vinder modellen ved, at skorsten, kanoner og andet fremtræder forkromet?

1:48 og 1:50 er rare håndterlige skalaer, der ligger så tæt på hverandre, at man uden videre kan stille dem op sammen, så det er stadig de skalaer, vi foretrækker i hvert fald til større skibe. Bygger man modeller af skibe fra før metersystemets indførelse er der i øvrigt stadig god mening i at bygge i 1:48, for ofte er man så heldig, at de originale tegninger er aflagt i netop denne skala, og ellers i hvert fald i en skala, der let lader sig omsætte hertil. Bygning i f.eks. 1:50 vil kræve besværlige omregninger af hvert eneste mål.

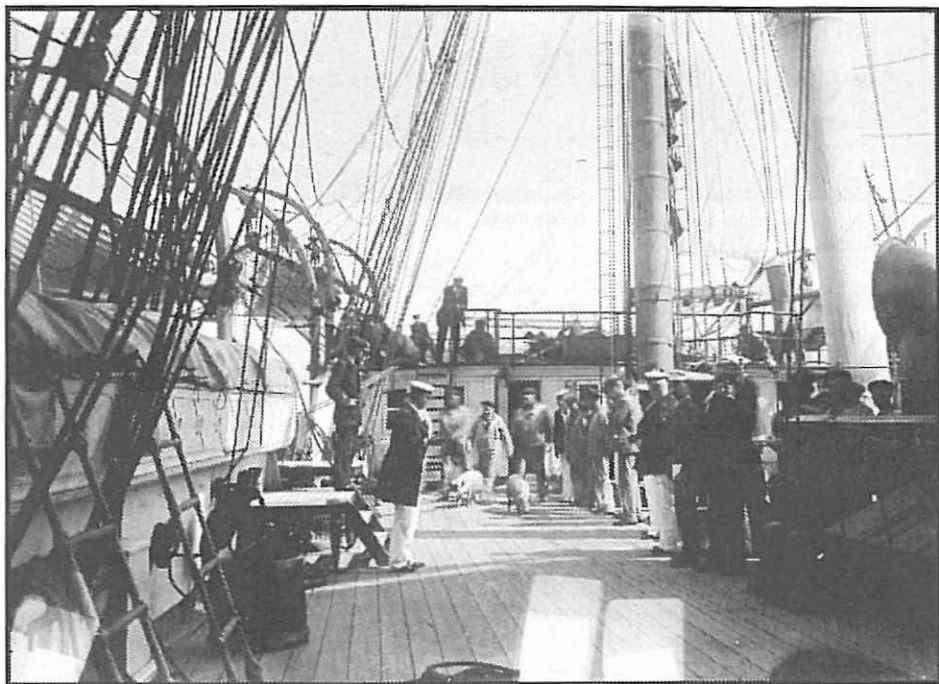
Bag alle disse betragtninger ligger naturligvis det ufravigelige krav til den seriøse modelbygger, at hans dokumentation er i orden. Så langt

der overhovedet findes originale tegninger, er det disse, der skal lægges til grund, og oplysningerne her bør i muligt omfang suppleres med, hvad der kan udledes af skriftlige kilder og samtidigt ikonografisk materiale. Når oplysningerne om det pågældende skib slipper op - og det gør de uvægerligt på et eller andet tidspunkt - må man søge oplysninger om samtidige skibe af tilsvarende type (og her er modelsamlingens originalmodeller naturligvis en uvurderlig kilde), så de rekonstruktioner man før eller siden tvinges ud i, bliver så vederhæftige som overhovedet gørligt. Det er en besværlig vej, men nok den eneste, der i det lange løb vil være tilfredsstillende for den, der virkelig tager modelbyggeriet alvorligt.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Tegningen i nr. 1/1988 forestillede, som mange af indsenderne rigtigt konstaterede, galionen til NORSKE LØVE 1735 (og altså ikke, som en del foreslog, NORSKE LØVE 1765).

Blandt de rigtige løsninger har vi udtrukket Werner Pedersen, Nyråd Hovedgade 16, 4760 Vordingborg, der har fået sin præmie tilsendt.



I "gamle dage" var fersk mad et problem på de lange togter, og det var derfor almindeligt, at man havde f.eks. et par svin med, der kunne slagtes på rejsen.

Her bliver svinene luftet på dækket af --- ja, hvilket skib?

Fyen

Vi skal have det rigtige svar senest den 1. juli 1988.