

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



21. årgang

Nr. 3 × 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
Reifshalevej
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:

CLASSIS BRITANNICA
- den romerske flåde i Britannien.

Ole Ventegodt 3

Bremerholm eller Gammelholm.

Ole Lisberg Jensen 15

Den historiske krigsskibsmodel
- marinehistorie i tre dimensioner.

Peter Beisheim 25

Anmeldelse:

Erich Gröner: Die deutschen
Kriegsschiffe 1815-1945, (fortsat
og bearbejdet af Dieter Jung og
Martin Maas) Bind 5.

Jørgen H. Barfod 30

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 32

Forside:

København fra søsiden. Udsnit af
stik af Hugo Allardt. 1628.

CLASSIS BRITANNICA

- den romerske flåde i Britannien.

Ole Ventegodt.

Flådehistorie og -organisation er begreber, vi i vor del af verden normalt forbinder med de sidste 4-500 års politiske og militære historie. Ikke desto mindre har vi vidnesbyrd om omfattende romerske flådeaktiviteter i Nordeuropa, nærmere bestemt i farvande-
ne omkring England, allerede i de første århundreder af vor tidsregning, og det kan måske være af interesse at se lidt på, hvad et spredt og tilfældigt overleveret kildemateriale kan fortælle os herom.

En behandling af den romerske flåde i Britannien - Classis Britannica - kan rimeligt tage sit udgangspunkt i den række af sømilitære operationer, romerne indlod sig på i nordeuropæiske farvande, og som førte frem til kejser Claudius' invasion af Britannien i 43, der gjorde landet til romersk provins for de næste 400 år.

Gennem årene 58-50 før Kristus erobrede Julius Cæsar i Roms navn det hidtil uafhængige Gallien - i store træk det nuværende Frankrig og Belgien - hvorved han flyttede det romerske imperiums grænser frem til Rhinen. Under denne erobreringskrig nåede romerne hurtigt frem til "Det ydre Hav", dvs. Atlanterhavet.

Da romerne nu for første gang stod ved dette "ydre hav"s bredder, var de bestemt ikke forudsætnings-

løse i maritime anliggender. Skibsbygning og søfart hjemme i Middelhavet stod på et meget højt stadi- og søkrigskunsten havde de med held tilegnet sig allerede under de puniske krige. På Cæsars tid havde romerne det ubestridte søherredømme over Middelhavet og en veludviklet og velorganiseret flåde, der kunne opretholde det.

Men her i Nordvesteuropa var forholdene meget anderledes end i Middelhavet. For nok kunne det blæse i Middelhavet, men i sommerhalvåret, hvor man helst sejlede, var det undtagelsen. Heroppe nordpå blæste det næsten altid og med fremherskende vestlige vinde, der gjorde sejlads langs de vestvendte kyster særdeles farlig.

Kontinentets vestkyst havde kun få naturlige havne og var i det hele vanskelig at besejle - i det nordlige er der Rhinens og de øvrige floders deltaer med smalle løb mellem sandbanker, der ofte skifter, og lave kyster uden markante landkendingsmuligheder, og i vest Bretagnes forrevne klippekyster, hvor der løber stærke strømme og næsten altid står hård brænding.

Dertil kommer tidevandet - ukendt i Middelhavet - der sine steder i kanalområdet kan give mere end ti meters forskel i vandstanden på seks timer, og som giver stærke og skiftende strømme, hvis regel-

mæssighed romerne ikke kan have erkendt i begyndelsen.

Betænker man endelig de uundgåeligt primitive forhold ombord i oldtidens skibe, så må tilværelsen til søs, helt bortset de reelle farer antydte ovenfor, have forekommet et middelhavsmenneske våd og kold, grå og trøstesløs på disse breddegrader.

Men romerne skulle snart gøre deres første erfaringer med "Det ydre Hav", for allerede i 57-56 f.K., gjorde de nys undervundne veneterne, indbyggerne i det nuværende Bretagne, oprør, og Cæsar fandt det nødvendigt at angribe dem fra søsiden. Men han skulle snart opdage, at de skibe, som han lod bygge på Loire, og som må have været af gængs middelhavstype, var veneternes fartøjer underlegne. Disse var bygget helt af eg, og de havde høje sider og løftede stævne, der gjorde dem langt mere sødygtige i dårligt vejr. De var så svært byggede, at romernes traditionelle våben, vædderstævnen, ikke bed på dem, og de var for høje til at entre. De kunne kun besejres ved at ødelægge deres rigning, eller ved at udmanøvrere dem i vindstille, da de åbenbart har været for tunge at ro.

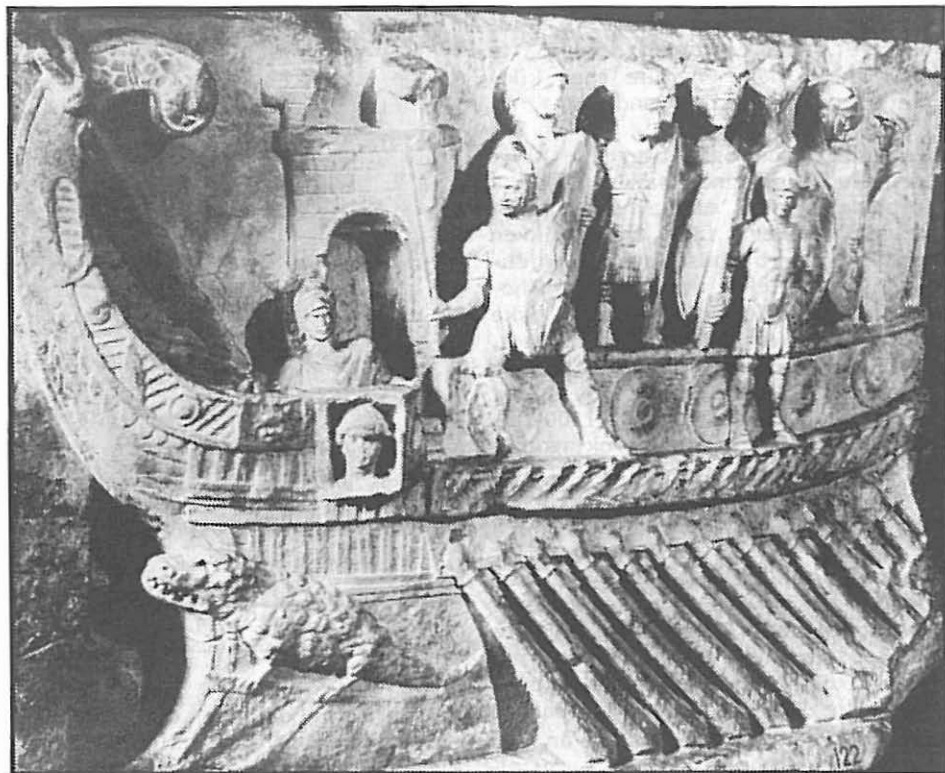
I år 55 nåede Cæsar frem til Den engelske Kanal, og da man jo klart og tydeligt kunne se land på den anden side, var det logisk, at han traf foranstaltninger til at sætte over vandet. Den første invasion var dog nær endt galt. Romerne kom godt i land, men da indbyggerne hverken var få eller særligt venlige, blev det nødvendigt med en ret hurtig retræte. Det viste sig imidlertid, at tidevandet, som

man ikke havde taget hensyn til ved landingen, havde ødelagt en del af skibene, men ved en energisk indsats lykkedes det at få så mange sejlkære, at man kunne nå tilbage til fastlandet igen.

Den efterfølgende vinter lod Cæsar bygge skibe til en ny invasion, denne gang under tydelig anvendelse af tidligere erfaringer. Der blev bygget godt 600 transportfartøjer og 28 krigsskibe - en imponerende præstation under de primitive forhold i et nys underlagt land - og transportskibene blev gjort solidere, lavere og bredere, og vigtigt, indrettet både til årer og sejl. Flåden, ialt mere end 800 skibe, med fem legioner og 2000 heste, nåede vel over, og denne gang valgte man omhyggeligt en sandstrand at lande på, så skibene ikke led overlast.

Men situationen i Gallien var endnu ikke så stabil, at fem legioner kunne undværes permanent, så styrken blev snart trukket tilbage til fastlandet igen, og der skulle faktisk gå næsten hundrede år endnu, før det lykkedes for Romerne at underlægge sig Britannien.

I mellemtiden gjorde romerne andre erfaringer med det barske "Ydre hav". Under Germanicus' felttog mod germanerne i årene 15-16 e.K. lod han bygge en flåde på 1000 skibe, igen brede og fladbundede, for at omgå germanerne ad søvejen. Man nåede heldigt floden Ems og op ad den. Tilbageturen endte imidlertid i katastrofe. Flåden mødte ud for den frisiske kyst en svær storm, og de hastigt byggede og dårligt bemandede skibe blev for en stor del slået til vrag på



Romersk galej fra sidste halvdel af 1. årh. f.Kr.. Muligvis en quadrirem.
Efter Lionel Casson: "Ships and Seamanship in the Ancient World".

kysten, ja nogle blev endog af stormen ført helt til Britannien.

Denne begivenhed har nok stået frisk i erindringen hos kejser Gajus Caligula, da han i år 40 stod ved Kanalkysten i den hensigt at følge i Cæsars spor og invadere Britannien. Vi kender ikke hans bevæggrunde til at opgive forsøget, men må nøjes med forfatteren Suetonius' og historikeren Dio Cassius' beskrivelser af, hvordan Caligula, efter selv at være sejlet et lille stykke ud i en trirem, erklærede Oceanet for besejret(!) og beordrede tropperne til at samle bytte i form af mus-

lingskaller fra stranden. Måske svigtede modet ham, måske kunne han ikke formå soldaterne til at give sig dette farlige hav i vold, eller måske snarere et bizart udslag af hans notoriske vanvid.

Gennem Suetonius' beretning skinner dog igennem, at forberedelserne havde været betydelige. Der var bygget triremer - åbenbart til beskyttelse af transportflåden - som han nu lod sende over land til Rom (Dette "over land" skal nu ikke tages for bogstaveligt - de kunne sejle praktisk talt hele vejen ad f.eks. floderne Seine og Yonne og

videre ad Saône og Rhône til Middelhavet. Kun et enkelt sted måtte man slæbe dem en lille snes kilometer over egentligt land).

Caligula havde også bygget et fyrtårn ved Boulogne, sandsynligvis i forbindelse med et havneanlæg. Vi kender i hvert fald fra antikken kun fyr i forbindelse med betydelige havne (f.eks. Alexandria, Rhodos, Ostia). Tårnet eksisterer ikke mere. Det var dog solidt bygget, for Karl den Store tog det atter i brug i 811, og først i 1544 blev det endeligt ødelagt. Et 1500-tals træsnit viser et højt oktagonalt tårn, der ganske svarer til det lidt senere romerske fyrtårn i Dover, der er delvis bevaret.

Det skulle blive Claudius, der omsider i år 43 heldigt gennemførte invasionen af Britannien, og fra dette tidspunkt er romernes, og dermed den romerske flådes, tilstedeværelse i Britannien permanent gennem de følgende 400 år. Vi kender ikke noget formelt oprettelsestidspunkt for Classis Britannica, man kan vel reelt regne den fra dette tidspunkt.

Vi kender heller intet til de ordrer, der har været givet til flåden, men der kan næppe være megen tvivl om, hvad dens opgaver har været, i hvert fald i de indledende faser af felttoget: at sikre og overføre landgangsstyrken og derefter løbende at føre forsyninger og forstærkninger frem til de avancerende armeer.

Ifølge Dio var der landgang tre steder. Vi kender ikke stederne, men meget tyder på, at hovedstyrken er landsat ved Richborough på østkysten af Kent. Der er kun kort



Hoved af Claudius (10 f.Kr. - 54 e.Kr.) romersk kejser. Fundet i floden Alde (Suffolk). Efter I.A. Richmond: "Roman Britain".

derover fra Boulogne, der, som den eneste havn på den galliske kanalkyst, må have været udgangspunkt for operationen, og topografisk bød Richborough på afgørende fordele, både til landsætningen og som base for de videre operationer ind i landet. Formodningen bestyrkes meget af arkæologiske fund på stedet af claudiske mønter, potteskår og militær udrustning.

Om de andre landgangssteder ved vi intet, men det lader sig vel antage, at de også har været på den kentske kyst, da romernes afsky for færden på det åbne hav næppe har indbudt til længere søtransporter end strengt nødvendigt.

Med styrkerne vel i land fortsatte fremrykningen mod vest og nord, og hærførerne må hurtigt have få-

et de problemer, der til alle tider har plaget fremrykkende hære i fjendeland: at holde forbindelses- og forsyningslinier åbne bagud. Men med søherredømmet på romernes hænder må det have været oplagt, at forsyninger og forstærkninger førtes så langt frem ad søvejen som muligt, og vi finder da også arkæologiske vidnesbyrd om claudiske forsyningsbaser ved Fingringhoe, Fishbourne, Hamworthy og, med nogen usikkerhed, Topsham.

Vi mangler stort set skriftligt vidnesbyrd om den romerske flådes aktiviteter mellem invasionen i 43 og den romerske guvernør Agricolas felttog mod nord omkring år 80, hvor det romerske herredømme blev udvidet op til den skotske grænse. Men flåden synes ikke at have ligget stille. På sydkysten af Bristolkanalen har man kunnet påvise et par tidligere signalstationer beliggende på høje klinter ved Martinhoe og Old Burrow, og er fundene rigtigt fortolket, indicerer disse stationer flådeaktiviteter i farvandet, måske til værn mod silurerne på Bristolkanalens nordkyst.

Agricola synes at have gjort god brug af flåden under sit felttog mod nord. Således fortæller Tacitus om, hvordan krigen førtes samtidig til lands og til vands, hvilket vil sige, at Agricola har haft en klar forståelse af værdien af "combined operations", hvortil fremrykningen i et land, der på begge sider er afgrænset af hav, også i høj grad må have indbudt. Vi får også et lille billede af, hvordan soldater og sømænd samledes i de samme lejre, ja genkender endog det godmodige drilleri, der vel til alle tider har præget forholdet mellem hær og flåde.

Agricola har kunnet bruge flåden på mange måder. Til recognoscering, til omgående bevægelser, til at foretage raids og igen til at bringe forsyninger og forstærkninger frem på en forholdsvis sikker måde. Alene ved sin tilstedeværelse synes flåden at have haft stor psykologisk virkning. "Også briterne blev, som man fik at høre af fanger, målløse af skræk ved synet af flåden --" fortæller Tacitus. Endelig kombinerede Agricola flere af disse formål, da han sendte en flådeafdeling rundt om Britannien, dels for at sætte skræk i indbyggerne og dels for at få præcise oplysninger om landets geografiske udstrækning, herunder endeligt at konstatere, at Britannien er en ø.

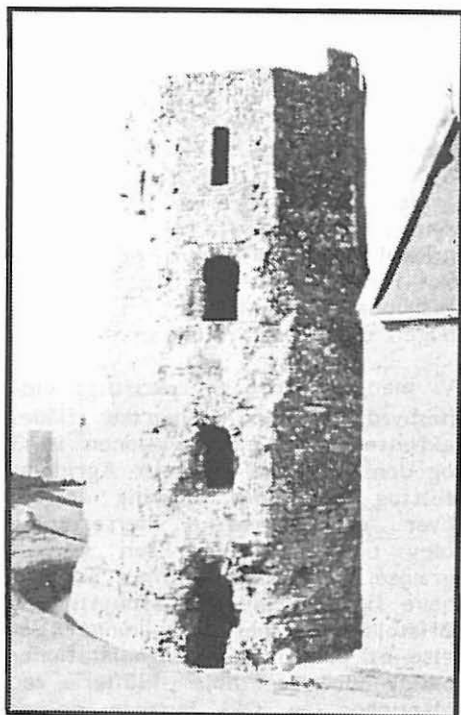
Efter at eroblingskrigen var tilendebragt, hører vi meget lidt til Classis Britannica i de skriftlige kilder for de næste par hundrede år. Den, der ønsker at danne sig et billede af flådens og dens basers udvikling i denne lange periode, er i det store og hele henvist til, hvad arkæologerne har bragt for dagen. Det fundne materiale vedrørende emnet er heldigvis så rigeligt, at der kan drages rimeligt sikre slutninger.

Stemplede tegl, med bogstaverne CL:BR. eller CLASSIS:BRIT., spiller således en væsentlig rolle. Disse tegl er vanskelige at datere, men den engelske arkæolog Cunliffe hævder, at de ikke forekommer i arkæologiske sammenhænge før begyndelsen af 2. århundrede og efter midten af 3. århundrede, hvorfor anlæg, hvor de forekommer, bør være bygget inden for dette tidsrum. Teglfundene indicerer tilstedeværelsen af flådebaser i Pevensy, Bodiam, Lympne og Dover,

og føjer vi dertil Richborough, der på andet arkæologisk grundlag synes at have været i fortsat anvendelse, får vi fem basehavne med en indbyrdes afstand på 20-30 km på sydøstkysten af Kent. At anlæggene på denne kyst var vigtige, bekræftes også af en indskrift fra Lympne: AUFIDIUS PANTERA PREFECT(us) CLAS(sis) BRI-TA(nnicæ). Flådepræfekten Aufidius Pantera er ikke med sikkerhed identificeret, men kan være den L. Aufidius Pantera, der førte en hærafdeling på Donaugrænsen i år 133. Hvis det er tilfældet, kan flådebasen i Lympne med rimelighed henføres til den antoninske periode, og man kan endda med Cunliffe gætte på, at Lympne på dette tidspunkt så har været hovedkvarter for Classis Britannica. Ved en villa på klinten ovenfor Folkestone, kun få km fra Lympne, er fundet tegl mærket CL:BR, og med sin fortrinlige udsigt over kanalen kan villaen meget vel have tilhørt flådepræfekten.

I Boulogne er også fundet ret mange tegl med stemplet CL:BR. Tilstedeværelsen af en base her er åbenbar og, med den betydning kanaloverfarten havde, logisk.

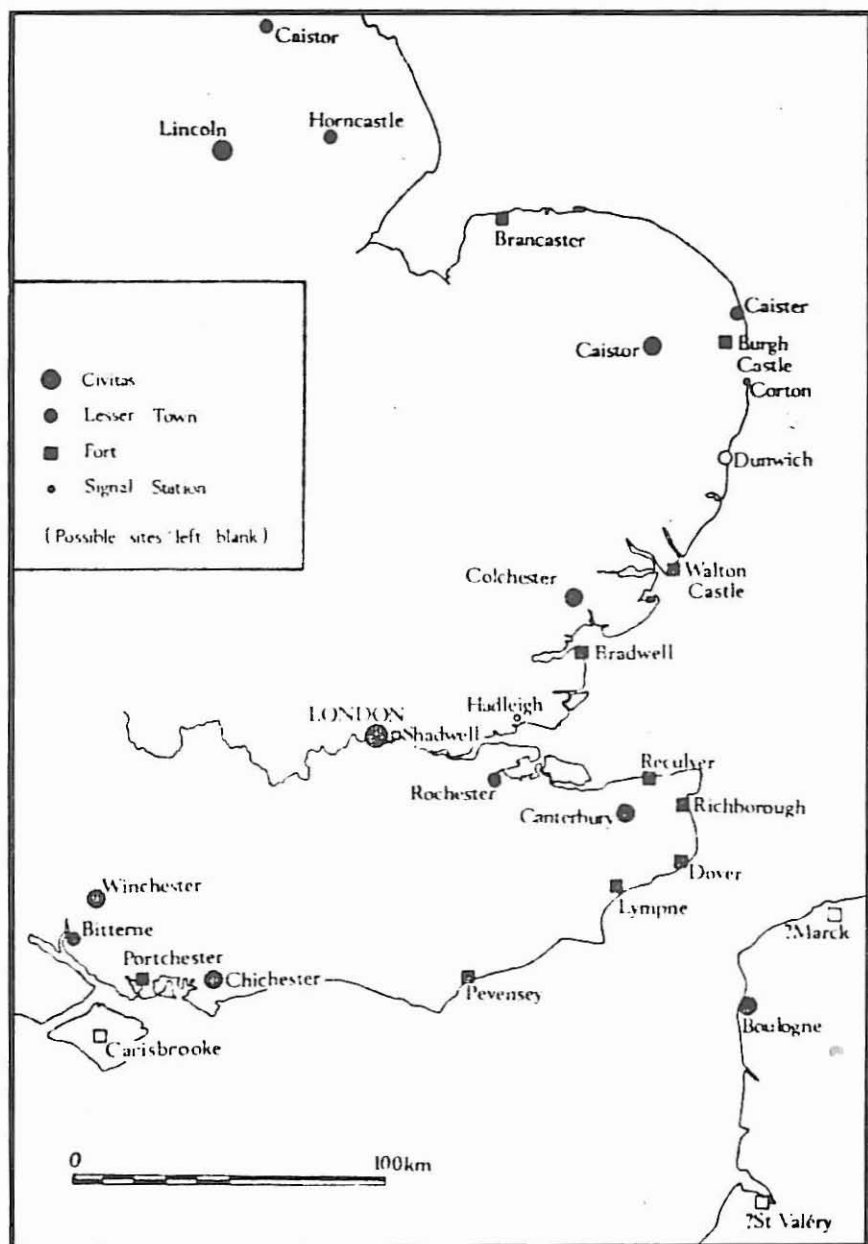
Også fyrtårnet i Dover, dateret til 2. århundrede, bør nævnes i denne sammenhæng. Det svarer, som tidligere nævnt, til Caligulas tårn i Boulogne. Placeringen af fyrene netop her understreger vigtigheden af ruten Dover-Boulogne, der naturligvis må ses i sammenhæng med vejføringen over land: Boulogne var det vestlige endepunkt af hovedvejen fra Rhinen, og ruten har således været den direkte forbindelse mellem Rhinhæren og hæren i Britannien.



Resterne af fyrtårnet i Dover opført af romerne i det 2. århundrede. Efter Roger J.A. Wilson: "Roman remains in Britain".

Ved Hadrians mur, bygget til værn mod skotterne og pikterne i det nuværende Skotland, som det aldrig lykkedes romerne at underlægge sig, finder vi også spor af flåden. Enheder af flåden eller udskrevet mandskab herfra var i arbejde på muren, og vi finder også spor af flådeafdelinger ved murens ender, South Shields og Netherby, naturligvis baserede dér for at hindre søværts omgælder af muren.

Under Severus' kampagne mod skotterne i 209-211 finder vi igen Classis Britannica aktiv i sin gamle rolle: at holde de fremrykkende



Kort over de romerske forsvarsværker i Britannien.

hære forsynet. Fortet i South Shields bygges om til forsyningsbase og ikke mindre end 22 kornmagasiner er erkendt på stedet. På sydsiden af Firth of Forth oprettes en base i Cramond, og endelig har vi et lille fort Carpow on the Tay, endda benævnt Horrea Classis, dvs. flådens kornmagasin.

I det 3. århundrede udbyggedes baserne på østkysten. Således Brancaster ved indsejlingen til The Wash og Reculver ved indsejlingen til Themsen. Begge steder var vigtige for søfarten, for The Wash førte ind til det østlige flod- og kanalsystem, hvis nøjagtige udstrækning ikke er kendt i dag, men som har spillet en væsentlig rolle for samfærdslen i den østlige del af provinsen, og Themsen leder som bekendt ind til London, der på dette tidspunkt var i hastig udvikling. Behovet for beskyttelse på disse steder var muligvis affødt af begyndende piratangreb på østkysten, selv om vi intet har overleveret herom for dette tidspunkt. Men forholdene ændrede sig ihvertfald til det værre i denne periode, for endnu et fort anlagdes ved Burgh, efter samme principper som ved Brancaster og Reculver, men med mere udviklede udenværker, der gør en lidt senere datering sandsynlig. I Richborough omdannedes og befæstedes det store monument, der var rejst i slutningen af 1. århundrede.

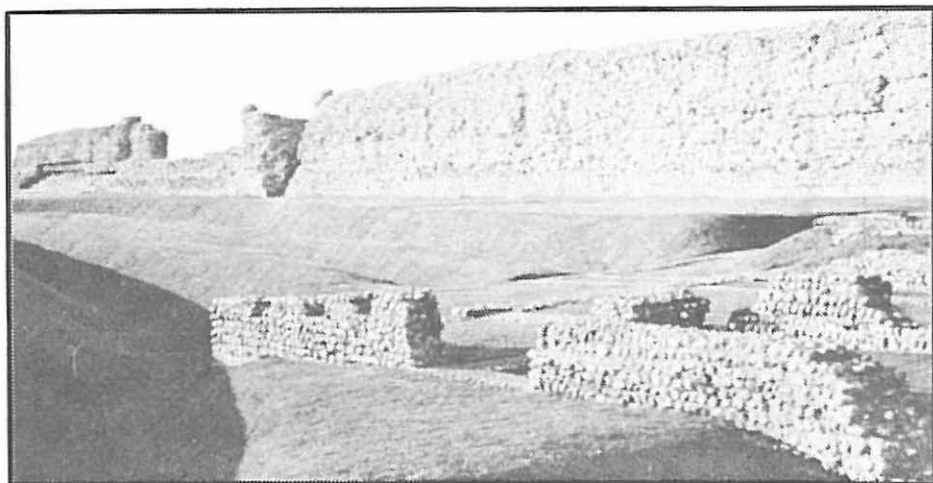
Og så når vi endelig frem til en skriftlig kilde igen, idet historikeren Eutropius fortæller, at kejser Maximian i 285 gav kommandoen over flåden til Carausius, der fik til opgave at skabe fred på havet omkring Belgica og Amorea, der hærgedes af frankere og saxere.

Carausius, der var menapiere og havde tjent sig op fra en beskeden post i flåden, synes at have haft umiddelbar succes, og det var formentlig under ham, at kystforsvaret i den sydøstlige del af landet reorganiseredes, idet forældede forter blev moderniseret og nye bygget.

Piraterne plagede dog snart igen sydkysten, og så rettedes den alvorlige anklage mod Carausius, at han intet effektivt foretog sig for at hindre dem i at gøre landgang, men først pågreb dem, når de, lappede med bytte, var på vej hjem. Videre, at det således beslaglagte ikke blev tilbageleveret til de retmæssige ejere eller taget til indtægt for statskassen, men endte i Carausius' egen lomme. Anklagen var meget alvorlig, og en retssag ville formentlig have kostet Carausius hovedet. Så Carausius greb til den eneste udvej, der tilsyneladende stod ham åben og tilrev sig magten.

Ved sin usurpation fik Carausius ikke alene herredømmet over Britannien, men også over den sydlige kanalkyst. Dette taler for, at begge kanalkyster på dette tidspunkt var under samme kommando, og bl.a. på grundlag heraf opstiller den engelske historiker Johnson en besnærende teori om organisationen og anvendelsen af de mange kystforter, der i almindelig engelsk historieterminologi kendes som "Saxon Shore Forts".

Idet Johnson går ud fra det faktum, at den sydlige del af provinsen var den rigeste og derfor den for piraterne mest attraktive, hævder han, at forsvaret var baseret omkring den nordlige del af Dover-



Richborough, den nordlige mur set indefra. Efter Roger J.A. Wilson: "Roman remains in Britain".

strædet. Denne "tragt" måtte piraterne nødvendigvis igennem, og fra de påviste forter på begge sider af kanalen har det været let at observere piraterne og derefter foretage en koordineret indsats mod dem med lokale flådeafdelinger og, hvis de skulle forsøge landgang, lokale hærstyrker. De få, der, i ly af mørke eller usigtbart vejr, alligevel havde held til at slippe igennem, kunne man i hvert fald påregne at fange på tilbageturen.

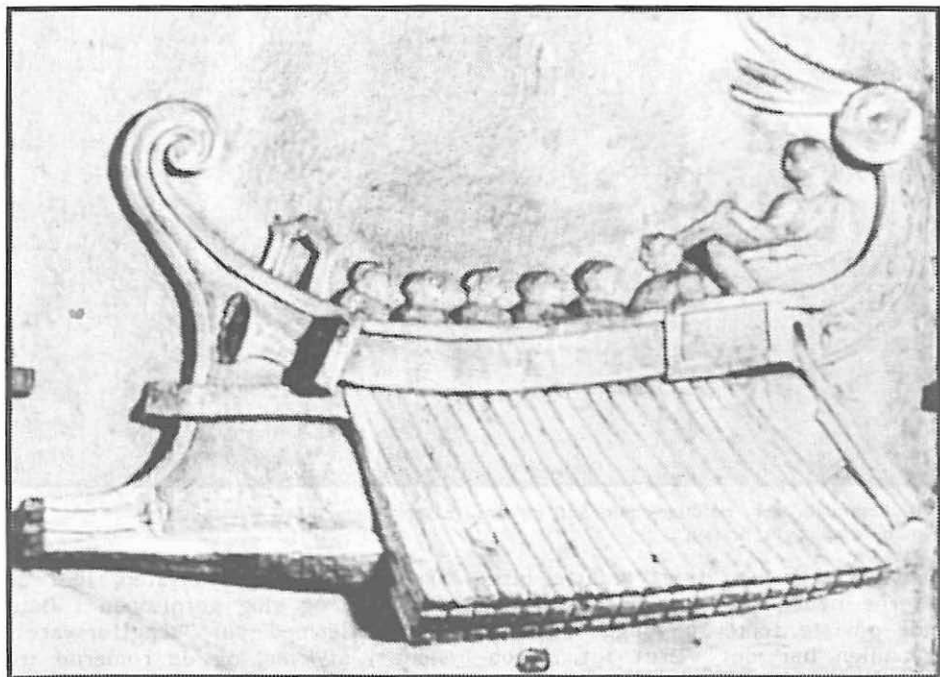
Teorien harmonerer smukt med den videre udvikling. I 288 byggede Maximian en flåde i Rhindeltaet for at generobre Britannien, men den blev først beskadiget i en storm, og derefter slået af Carausius, fordi, siger Johnson, Maximians flåde, ligesom piraterne, kom østfra og blev opfanget af forsvaret i tragtten.

Anden gang, i 293, havde romerne tilsyneladende lært lektionen, for de begyndte denne gang med at skaffe

sig kontrol over sydkysten, idet de belejrede og slog garnisonen i Boulogne. Hermed var "tragtforsvaret" slået i stykker, og da romerne tre år senere efter omhyggelige forbedringer slog til, havde de fuld frihed til at vælge både udgangspunkter og angrebssteder.

Nu var modstanderen ganske vist ikke mere "kejser" Carausius, men hans tidligere finansminister, Allectus, der i 293 myrdede og efterfulgte ham. Allectus blev fuldstændig slået, og provinsen kom i år 297 igen under Rom.

For den følgende periode har vi ingen skriftlige kilder, men må altså forlade os på arkæologien. På grundlag af en systematisk analyse af møntfund (histogrammer) synes en del af forterne svagt bemandede i begyndelsen af 4. århundrede. Årsagerne hertil kan være flere. Erfaringerne med Carausius og Allectus kan have gjort romerne betænkelige ved større sømilitære



Romersk trirem fra perioden 1. årh. f.Kr. til 1. årh. e.Kr. Efter Lionel Casson: "Ships and Seamanship in the Ancient World".

styrker på øen, en hårdhændet udrensning og reorganisering efter 297 kan have reduceret styrkerne, og endelig kan det konstant høje militære beredskab i perioden 285-297 have haft som bivirkning, at piraterne for en tid holdt sig borte fra området.

Hvordan det nu end forholder sig, så synes der at have fundet fornyet aktivitet sted mod midten af 4. århundrede. Omtalte histogrammer viser, at aktiviteten i de eksisterende forter stiger, og nye forter (Pevensey og Bradwell) føjes til systemet. Også på vestkysten anlægges nu forter (Caergybi og Cardiff), samt måske en forsyningsbase ved Lydney, hvis en indskrift derfra er rigtigt tolket.

Disse fornyede anstrengelser var åbenbart påkrævede, men viste sig alligevel utilstrækkelige, da pikter, saxer og skotter i 367 foretog et fælles angreb på Britannien. Under angrebet faldt chefen for kystforsvaret, *comes litoris saxonici*.

Under Theodosius påfølgende reorganisering af de væbnede styrker udbyggedes søforsvaret med en række signalstationer på kysten af Yorkshire, der alle ved veje var forbundet med garnisoner inde i landet. Om deres reelle muligheder for at kommunikere med flådeenheder på vandet ved vi intet.

Det billede af kystbefæstningsanlæggene, vi på arkæologisk materiale kan danne os for tiden omkring

midten af 4. århundrede, stemmer i alt væsentlig med de oplysninger, vi kan finde i en af periodens hovedkilder, den såkaldte *Notitia Dignitatum* (en systematisk oversigt over det romerske statsapparat). Her nævnes ni kystforter under *Comes litoris saxonici*. Der er tvivl om den rette identificering af et enkelt fort, *Port Adurni*, der kan være *Walton* eller *Portchester* - for det samlede billede er det mindre væsentligt.

Herefter toner billedet ud i den almindelige opløsning. Der har dog været aktivitet ind i det 5. århundrede i en række af forterne, igen bekræftet ved møntfund. Denne aktivitet behøver dog ikke at have været af militær art. Den kan også skyldes, at civilbefolkningen, som det skete andre steder, efterhånden flyttede ind på befæstede områder for at finde sikkerhed.

Et sidste glimt af flåden i sit rette element giver historikeren *Vegetius* os, idet han omkr. år 400 beskriver de små patruljefartøjer, kaldet *pictae*, der var letbyggede af hensyn til farten og, som vist historiens første kamouflerede krigsskibe, malede søgrønne. Deres opgave var at holde flåden informeret om fjendens tilstedeværelse og bevægelser.

I det foregående er det søgt at give en nogenlunde sammenhængende fremstilling af *Classis Britannica's* virksomhed gennem de 400 år *Britannien* var romersk provins. For at give et dækkende billede burde fremstillingen naturligvis have indeholdt oplysninger om kommandoforhold og organisation og om personel og materiel. Desværre muliggør kildematerialet ikke dette. Det

giver os kun sporadiske oplysninger om disse forhold, der vanskeligt lader sig indpasse i den kronologiske fremstilling.

Om kommandoforholdene tør man vel tro, at hovedkvarteret for *Classis Britannica*, ihvertfald i begyndelsen, har været i *Boulogne*. Invasionen er udgået herfra, og betydelige fund af CL:BR.-stemplede tegl her bekræfter, at *Boulogne* forblev en flådebase af stor betydning. Men på et tidspunkt er hovedkvarteret flyttet til *Britannien*, hvor det må befinde sig ihvertfald fra tidligt i 2. århundrede.

Begge sider af Kanalen forblev under samme kommando, hvad teglfundene bekræfter, og de må have været det endnu, da *Carausius* ur-superede. Ellers er det vanskeligt at forklare, hvordan *Carausius* rige også kunne omfatte et meget betydeligt område af kontinentkysten. Om en eroblingskrig på kontinentet hører vi intet hos vore pålidelige kilder til *Carausius*. I forbindelse med tilbageerobringen af *Britannien* skilles de to kanal-kyster, da *Constantius Chlorus* erobrer *Boulogne* og derved vinder herredømmet på fastlandet, og vi har intet vidnesbyrd om, at de senere igen forenes. Da *Notitia Dignitatum* blev skrevet omkring midten af 4. århundrede, var kommandoforholdene klart adskilte: Den engelske kanal-kyst - *Litus saxonicum* - var under kommando af en *comes*, og fastlandskysten var delt i to kommandoer, *Belgica Secunda* og *Tractus Amoricani*, under hver sin *dux*.

Om organisation iøvrigt kan vi kun udlede meget lidt. En *VEXILLATIO C(lassis) BRITAN(nicae)*, der var i arbejde på fortet i *Benwell*, tilla-

der os at slutte, at *Classis Britannica*, som romerske flåder iøvrigt, var inddelt i vexillationes, men om antal og stationering ved vi ikke meget mere, end de fundne baser tillader os at slutte. (*Vexillum* = stander, kommandotegn)

Fire flådepræfekter er mere eller mindre kendt. Videre kender man en archigubernes (skibschef, måske eskadrechef), nogle trierarcher (styrmand) og en enkelt *beneficarius* (intendant). Mandskabet var iøvrigt kosmopolitisk, der var både pannoniere, afrikanere og trakere, men det lokale islet har vel været overvejende, og de har kunnet nå de højeste poster. *Carausius* selv var, som nævnt, menapier og oprindeligt underofficer i flåden.

Da *Petilius Cerealis* i år 71 blev legat i Britannien, fik han tildelt yderligere en legion, *Legio II Adiutrix pia fidelis*. Legionen, der var formeret kort tid forinden, formentligt under borgerkrigen, var dannet af søfolk fra Ravenna-flåden, ligesom *I Adiutrix* var dannet af søfolk fra *Misenum*-flåden. Det ligner mere end et tilfælde, at netop en af disse legioner blev kommanderet til Britannien på et tidspunkt, hvor resten af provinsen skulle erobres. Som vi har set hos *Tacitus*, var flåden meget aktiv heri, og de erfarne søfolk fra Ravenna kan have spillet en betydelig rolle under opbygningen af *Classis Britannica*.

Om skibene i *Classis Britannica* ved vi i realiteten intet. Imellem *Cæsars* omtale af erfaringerne med veneterne og hans to invasioner og

Vegetius beskrivelse af de søgrønne *pictae* 500 år senere har vi ingen skriftlige kilder, der giver os oplysninger om skibene, og her kan arkæologerne ikke hjælpe os, da der ikke synes at være levnet det mindste af romerske krigsskibe. Vi tør vel gå ud fra, at romerne efterhånden har udviklet særlige skibstyper tilpasset de lokale forhold og måske påvirkede af de lokale folks skibsbygningstraditioner. Rene gætterier om en sådan udvikling forekommer imidlertid frugteløse, så der er vist ikke andet at gøre end at håbe på, at marinearkæologien, der jo i efterkrigsårene næsten har givet den marinehistoriske forskning en ny dimension, også en dag vil være i stand til at kaste lys over dette emne.

Videre læsning:

Atkinson, D.: *Classis Britannica* (Historical Essays in Honour of James Tait. Manchester 1933).

Casson, L.: *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton 1971.

Cunliffe, B.: *The British Fleet* (Fifth Report on the Excavations of the Roman Fort at Richborough, Kent. Oxford 1968).

Johnson, S.: *The Roman Forts on the Saxon Shore*. London 1976.

Richmond, I.A.: *Roman Britain* (The Pelican History of England, bd.1, 1963).

Starr, C.G.: *The Roman Imperial Navy*. New York 1941.

BREMERHOLM ELLER GAMMELHOLM

Ole Lisberg Jensen.

I anledning af Orlogsmuseets ønske om at bygge en model af flådens ældste værftsområde på Bremerholm eller Gammelholm, skal her kortfattet redegøres for områdets historie og bygningernes skiftende funktioner.

Værftet fandtes på området fra 1500-tallets midte og frem til 1868, hvor det blev ryddet og erstattet af de nuværende boligkvarterer. Kun Holmens Kirke minder os endnu om Flådens første rigtige orlogsværft. Desuden er en meget lille del af Reberbanen bevaret, klemmt inde bag Charlottenborg.

Bremerholms første historie er tidligere blevet beskrevet af marinehistorikeren H.D. Lind i hans bøger om Frederik II's og Christian IV's sømagt. Mere indgående er huse og deres funktion blevet omtalt af J.H. Schultz i hans bog om den danske marine 1814-48 og ligeledes findes en indgående behandling af Gammelholms bygninger i E.W. Bauers værk skrevet i forbindelse med områdets rydning i 1860'ernes slutning. Chr. Elling og Viggo Sten Møllers klassiske værk om Holmens Bygningshistorie skildrer Gammelholm ret stedmoderligt, medens Knud Klem i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1977 og Jørgen Barfod i bogen om Flåden på Niels Juels tid, fortæller om Gammelholm særlig i 1600-tallet.

Går man igennem Bremerholms bygningshistorie, kan man straks udskille nogle perioder med intensiv udvikling, der iøvrigt er naturligt knyttet til Flådens opgangstider.

Etableringen af en Flåde, der skulle stå til rådighed for at håndhæve kongens overhøjhed over stræderne og Østersøen, var en indsats som krævede faciliteter for skibbyggeri, udrustning og vedligeholdelse.

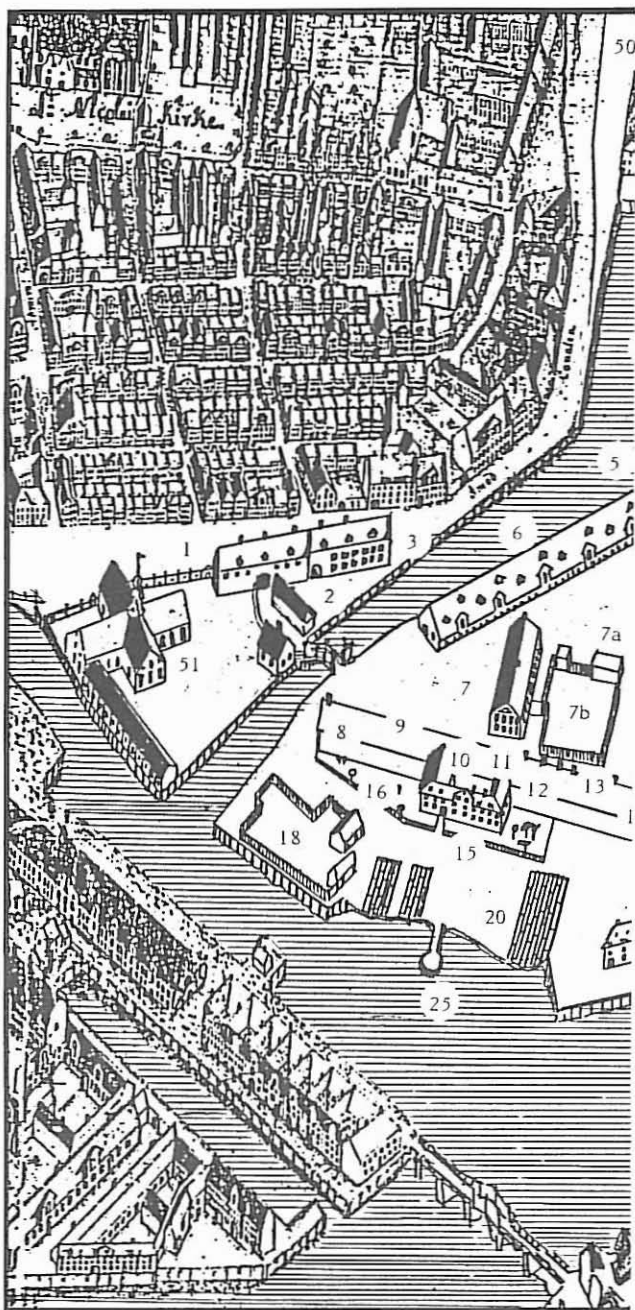
I anden halvdel af 1500-tallet påbegyndtes opbygningen af Bremerholms værftsfaciliteter med det formål at kunne betjene en større, fast Flåde.

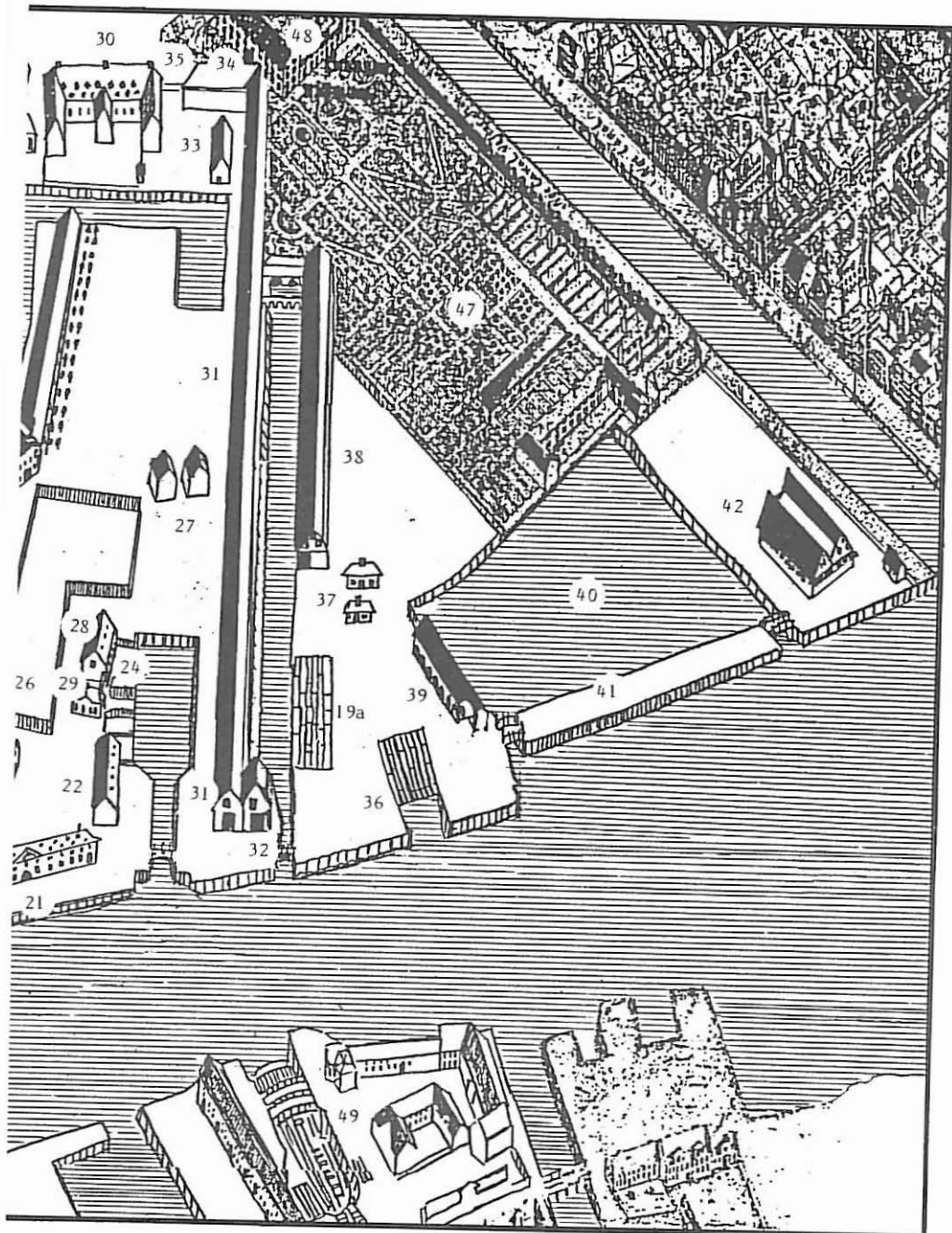
Syvårskrigen (1563-70) ser ud til at have sat skub i værftets udvikling under den flådeinteresserede kong Frederik II. I 1560'erne blev der bygget på den velegnede sandstrand mellem den nuværende Holmens Kirke og Nyhavn, og det er fra denne tid, man hører om de første faste etableringer som Tømmermandsboden, Ankersmedien (senere Holmens Kirke) og Reberbanen. Da al tidligere virksomhed har fundet sted under åben himmel og derfor var underlagt årstiderne, samtidig med at udrustningen sikkert for en stor del var færdigkøbt fra udlandet, så var oprettelsen af de tre omtalte faciliteter en anseelig opgave. Ankersmedien fortæller om den betydning gode ankre havde for datidens søfart, og Reberbanen

Gammelholm ca. 1760.

1. Admiralitetet eller Generalkommissariatet med "Holmens låge".
2. Hovedvagtten.
3. Oversekretærbolig.
5. Pavillon.
6. Hovedmagasin.
7. Konstruktionskommissionens kontor. Ekvipagemesterens bolig. Planlagt som Søkadetakademi.
- 7a Vognremise.
- 7b Kulhave.
8. Vejerbod.
9. Smediemesterbolig.
10. Kontor.
11. Sejlløft.
12. Kleinsmedie.
13. Grovsmedie.
14. Ankersmedie.
15. Bolig for Holmens chef 1766.
16. Have til ovenstående 1856.
18. Spånehave.
- 19a Bedding for både 1766.
20. Gamle bedding, hvorpå vrage af de kasse-rede skibe opslåbes.
21. Bradbænksmagasin.
22. Bødkerværksted.
24. Skur for kongens chalup.
25. Admiralens bro.
26. Dellehaven.
27. Materialeskure.
28. Skolen.
29. Trunken.
30. Giethuset.
31. Reberbanen.
32. Hampemagasin.
33. Tjærehuset.
34. Drøgehus.
35. Giethusporten.
36. Bedding for fregatter eller store pramme.
37. Bådebyggerbod.
38. Store Chalupskur.
39. Lille Chalupskur.
40. Mastegrav.
41. Langøen.
42. Masteværksted.
47. Charlottenborg Have.
48. Charlottenborg.
49. Dokken på Christianshavn.
50. Operahuset.
51. Holmens Kirke.

Rentegning af Geddes ele-verede kort over København 1760-61. 1987 OLJ.





om behovet for velslået tovværk, som formodentlig også tidligere købtes færdigt. Fra Frederik II's senere periode forlyder det, at der fandtes et kornmagasin i Reberbanens nordlige ende og et køkken for skibstømmerrænd samt et vinterkøkken. Heraf ses, at den senere meget omtalte bespisning af Holmens håndværkere, der længe udgjorde en væsentlig del af lønnen, allerede blev etableret i 1500-årene.

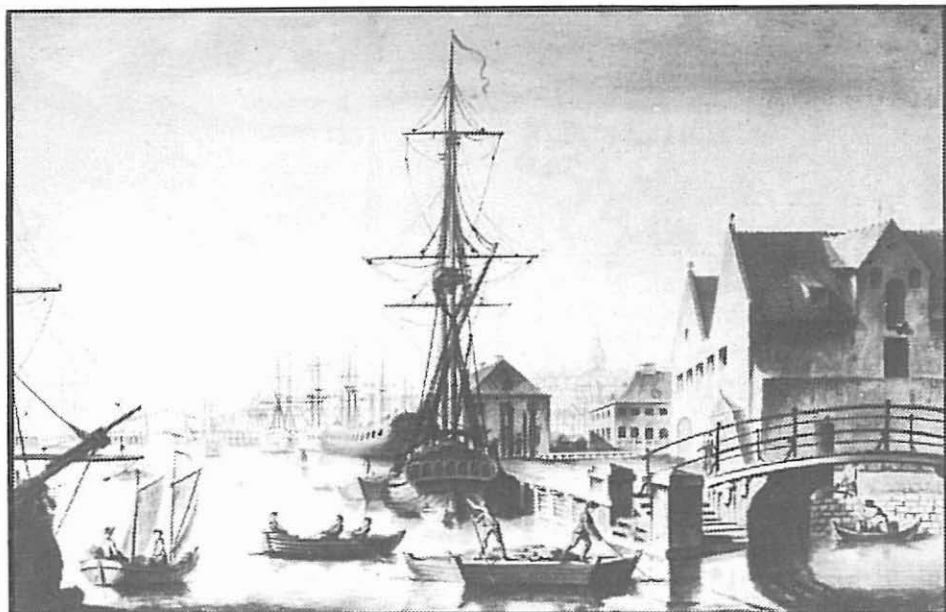
Den lange Reberbane, der strakte sig fra det nuværende Kongens Nytorv helt ned til stranden i en længde af ca. 360 meter, blev desværre dårligt funderet i den sydlige ende, hvor den måtte fornyes. Reberbanen kom således til at danne grænse for Bremerholm mod øst, indtil Nyhavn blev udgravet i 1673 og derved reguleredes det lavtvandede område nordøst for Reberbanen.

I Christian IV's første regeringstid skete der ikke de store ting på Bremerholm. Et bygningsværk, der hindrede videre udvikling, var opførelsen af den sidste del af Københavns Vold, der i 1614 stod færdig og skar sig ned igennem Bremerholm fra Kongens Nytorv til syd for Ankersmedien (Holmens Kirke). Den foran volden opkastede grav blev til den senere Holmens Kanal. Volden var et byggeri, der i sin konsekvens førte forsvarsmuren helt rundt om København, og da den var færdig, havde Flådens værft udviklet sig så meget, at det delvis kom til at ligge udenfor volden. Planlægningen holdt altså langt fra trit med udviklingen.

Fra 1615 og i tiden efter Kalmar-krigen begyndte Christian IV's byggeperiode på området. "Det store nye hus" blev opført over en 12 årig periode og stod færdigt i 1627 med mange funktioner under ét tag. Det indeholdt Køkken, Skrivestue, Kirke, Spanteloft, Smedie med 18 esser, Vejerhus og hampeforråd, diverse værksteder og Admiralitet. Disse værftsfunktioner skiftede med årene og flere overførtes til andre huse, men "det store hus" bevarede sin hovedfunktion som Smedie indtil værftets opløsning i 1868.

I 1619 lod Christian IV Ankersmedien bygge om og skabte Holmens Kirke, hvis historie er indgående skildret af Louis Bobé. "Det store hus" med de mange funktioner viser tydeligt hvilke behov tiden havde skabt. Fra at have bygget skibe under yderst primitive forhold, var man på 70 år nået et stadium med et etableret værft og differentierede arbejdsfunktioner under tag, således at vejret ikke uden videre hindrede virksomheden.

Efter ca. 1640 gik nybyggeriet og udvidelserne i stå, og man skal helt frem til 1673, Nyhavns etablering, før der sker noget synligt. Det er dog også kun øjensynligt, for frem til 1663 blev mange skibe stadig bygget ude i landet, hvor tømmeret var let tilgængeligt, og som færdigbyggede skrog blev de så fragtet til Bremerholm, hvor de siden ekviperedes. Men i perioden herefter - 1663-92 blev de fleste skibe bygget på Bremerholm, hvorfor man kan slutte, at anlæggene fra Christian IV's tid er blevet moderniseret og udnyttet fuldt ud. Admiralerne Cort Adeler og Niels Juels embedsperioder var en frugt-



Her ses en hverdagsscene, der skildrer hverdagslivet på Gammelholm. Bygningen til højre er den sydøstlige ende af Reberbanen, der var bygget sammen med Hampemagasinet. I billedets midte ses den nordlige gavl af Bradbænksmagasinet bag den lille bro, der fører over kanalen ind til den mislykkede dok. Til højre derfor stikker den sydlige del af Bødkerværkstedet frem.

Gammelholm blev ved denne tid brugt til udrustning og reparationer. Foran Bradbænksmagasinet ligger et nybygget skibsskrog, der skal kompletteres og udrustes. Småbåde og pramme skaber aktivitet i havnen, hvor næsten al kommunikation mellem Gammelholm og Nyholm samt mellem de forskellige skibe foregik med småfartøjer. Læg f.eks. mærke til de to personer under broen, der er i færd med at fylde ferskvand på en tønde, formodentlig for derefter at ro vandet ud til deres skib. Transport og påfyldning af ferskvand var et stadigt tilbagevendende rutinearbejde i skibene. Tegning af Jes Bundsen, Kunsthalle, Hamburg.

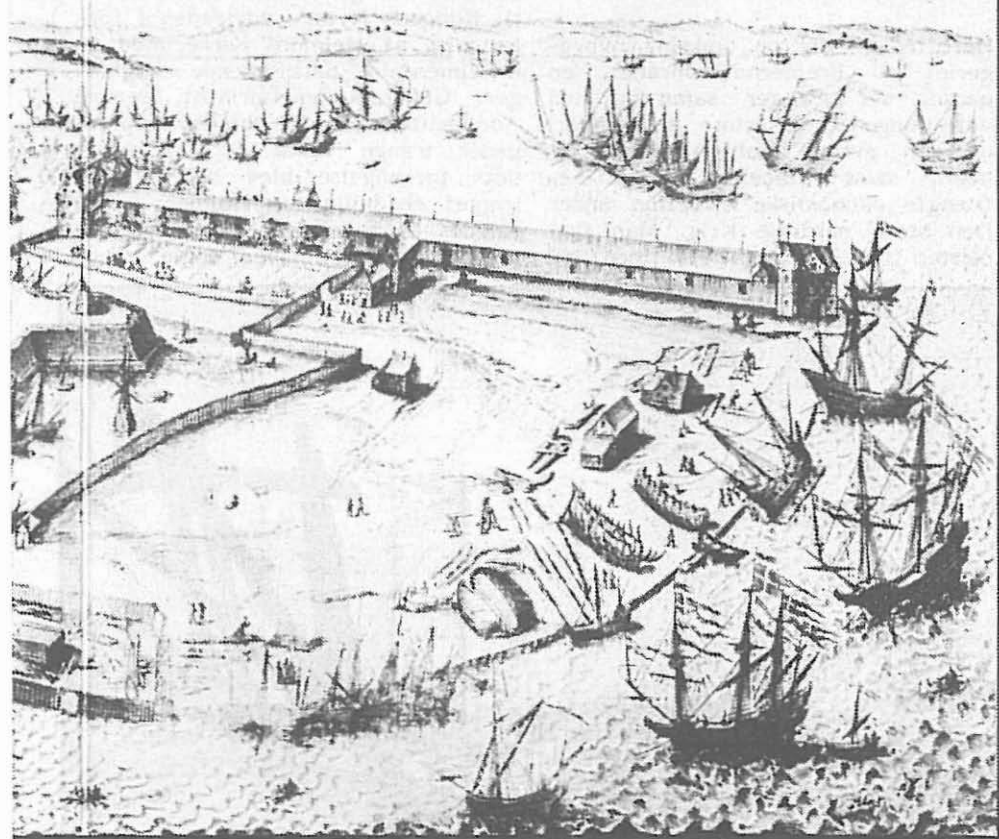
bar tid for Flåden med skånske krig som synligt resultat af Flådens succes, og virksomheden voksede sig i denne tid så stor, at man måtte søge udenfor området. I 1680 blev det for trangt for Flåden at ligge i Strømmen - den nuværende inderhavn - og man forlagde skibene til Hocken, et område mellem Toldboden og Refshalen, hvor skibene ikke behøvede at ligge så tæt, og derved undgik man stor fare ved en evt. ildebrand.

I 1681 påbegyndtes et stort og avanceret ingeniørarbejde med udgravningen af en tørdok på Gammelholm vest for Reberbanen. Arbejdet blev dog en fiasko, da man ikke magtede at holde vandet ude. Man byggede dog videre, men fik aldrig bugt med problemerne, og dokbyggeriet blev opgivet så sent som i 1720. En tørdok, for Flådens behov, blev senere i perioden 1735-39 bygget på Christianshavn.



På et udsnit af hollænderen Jan van Wijks københavnsbillede fra 1611 ses Bremerholm, hvor Ankersmedien til venstre og Reberbanen til højre afgrænser Holmens område. Bymuren blev ført tværs igennem området i 1614, og graven foran muren dannede den senere Holmens Kanal. Selve skibbyggeriet finder sted på den flade strandplads, hvor flere skibe står på bedding og et bliver kølhalet. Et par mindre huse ses ved beddingerne, og det kan måske være de omtalte Tømmermandsboder samt et vinterkøkken for skibstømmerne. Reber-

BERRIMVS DANIAE



banen afsluttes i begge ender af tværstående toetages huse, i den nordlige ende et kornmagasin fra 1579 og i den sydlige ende det såkaldte Kikkenborg opført 1591-92 med retskammer og skrivestue. Øst for Ankersmedien blev volden gennembrudt, og en vindelbro førte over graven. Forholdene ved denne tid var så ukomplicerede at nøglen til "Holmens låge", porten i muren, hver aften efter lukketid blev afleveret til admiralen.

I 1680'erne knyttedes der til de allerede etablerede funktioner, et Masteværft på arealet øst for Reberbanen. Det blev etableret i forbindelse med en Mastegrav, hvor emnerne kunne opbevares i vand. Desuden blev et stort magasin for tovværk bygget ved Holmens Kanal - et hus som senere blev nedrevet og erstattet af Hovedmagasinet.

Herefter er der ro omkring nybyggeriet på Bremerholmområdet, en pause, der hænger sammen med udflytning af det store skibbyggeri og den øvrige etablering på Nyholm, samt Flådens iøvrigt betrængte økonomiske situation under Den store nordiske Krig. Man skal næsten 50 år frem i tiden til

1730'erne, før faciliteterne på Gammelholm atter udvides.

I en tyveårig periode fra 1734 samtidig med de omfattende byggerier på Nyholm, sker der en enestående nyskabelse på Gammelholm i områdets centrale dele. Administrations- og embedsboliger skaber arkitektonisk tyngde i bygningsbestanden. Størrestræde-gaden fra Holmens Bro til Kongens Nytorv udvidedes i forlængelse af Holmens Kirke med to monumentale palælige bygnin- ger. Generalkommissariatet, senere Admiralitetet, var blevet opført under trænge vilkår i 1704, og i dets forlængelse blev der i 1734 bygget en bolig for Holmens chef, således at man ved hovedindgangen til Gammelholm havde nogle impo-



På denne illustration har kunstneren vendt sig mod nord og kigger ud over broen, der fører over Banegraven. Til højre har vi havneløbet, hvor en kranpram dominerer billedet. Til venstre ses Bådebyggerpladsen og det lille Chalupskur med den overdækkede facade. Bag dette hus ses Mastemagerværkstedet. Laveret tuschtegning af Jes Bundsen ca. 1785. Kunsthalle, Hamburg.

nerende bygninger, der understregede Flådens betydning. I 1750 blev endnu en monumental bygning - det tiltænkte Søkadetakademi opført efter Philip de Langes tegninger centralt beliggende ved siden af Smedien.

I den periode hvor Holmens chef Frederik Danneskiold-Samsøe udfoldede sin energiske ledelse, tilføjes nogle betydningsfulde profane bygninger, som kom til at dominere området. I 1737 blev Hovedmagasinets nordlige fløj ved Holmens Kanal færdigbygget, og i 1756 blev den sydlige fløj og den sammenbindende Pavillon opført, et stokværk højere. Dette magasin ved kanalen, hvor man fra søsiden kunne fragte godset til og fra, blev et markant bygningsværk i København. Den før nævnte Pavillon med en neptunstue øverst, løftede de meget ordinære, men store magasiner, i æstetisk henseende. Men foruden Hovedmagasin blev der bygget Sejlmagasin, Bradbænksmagasin, Sejl- og Bødkerværksted inde på området ved Smediens østlige ende, samt en Ekvipagemesterbolig parallelt med Smedien. Chalup- og Barkasseskure blev rejst ved Banegraven, en kanal, der var gravet på østsiden af Reberbanen, ligesom der blev opført en mur ud imod Nyhavn. Under denne periode blev den gamle Smedie fra Christian IV's tid ombygget og tilbygninger fjernet, ligesom Reberbanen blev repareret.

Sådan stod Bremerholm med sine mange huse, bygget og forandret gennem perioden fra 1560 til 1795 - i 235 år, hvor de ældste bygninger Holmens Kirke, Reberbanen og Christian IV's "Store hus" stadig udgjorde markante elementer i helheden.

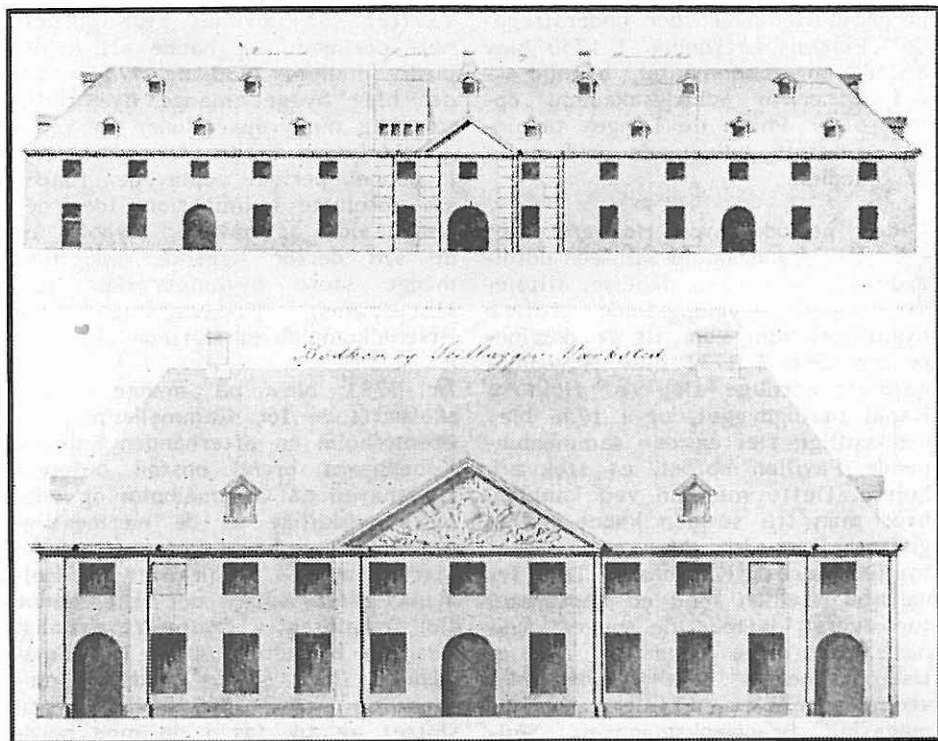
Værftet var udviklet støt gennem hele perioden, og havde sit højdepunkt mellem 1730 og 1795, hvor der blev bygget mange nye skibe, samtidig med reparationer og vedligeholdelse af Flåden foregik herfra. I denne periode oplevede Flåden sin absolutte kulmination, idet den anden side af havnen, Nyholm og de syd derfor liggende øer, med mange store bygningsværker som Mastekranen, Takkelagehusene og Arsenalkomplekset sluttede sig til.

År 1795 blev på mange måder skelsættende for Gammelholm, som Bremerholm nu efterhånden kaldtes. Københavns brand opstod netop i Dellehaven på Gammelholm og ødelagde adskillige af de nærmestliggende administrationsbygninger i Størrestræde - Admiralitet og Holmens chefs bolig, der ved denne tid kaldtes Oversekretairbolig. Desuden brændte 3/4 af Hovedmagasinet. Ilden fik et voldsomt omfang og sprang senere over til slottet og fik fat i de mod nordvest liggende ejendomme.

Trods katastrofens omfang var Flådens tab ikke væsentlige, idet hovedparten nu lå på den anden side af havnen. I årene frem til 1805 genopførtes dog en del af bygningerne.

Det blev i stedet begivenhederne i 1807 med Flådens ran, der blev baggrunden for en nedtrapning af faciliteterne. Efter napoleonskrigene måtte man indstille sig på andre normer vedr. Flådens størrelse, og indskrænkninger blev nu betragtet som nødvendige.

Den første kgl. resolution om koncentration af Flådens værfter til Nyholm kom i 1817. Der gik der-



Øverst: Bradbænksmagasinet blev færdigt i 1740 og var et dominerende hus på Gammelholm med facaden liggende ud mod havnen på området syd for Reberbanen. Huset rummede værksteder for blokkedrejere, snedkere, billedhuggere, rappertmagere, stolemagere samt rum for brandmateriel.

Nederst: Ved siden af Bradbænksmagasinet lå Bødkerværkstedet, der blev opført i 1745. Huset lå parallelt med Gamle Dok og dannede sammen med Smedien og Bradbænksmagasinet et mellemliggende areal, der næsten fik torvlignende karakter. Foruden bødkerne, der producerede og reparerede de mange slags tønder, som brugtes i skibene, var der Sejlmagerværksted og Kompassmagerværksted på anden etage. Fra "Holmens Bygningshistorie 1680-1930" af Christian Elling og Viggo Sten Møller.

efter 40 år, før man fik en egentlig lov om sammenlægning af orlogsværftet på Nyholm, og i 1868 blev så endelig Gammelholm ryddet til fordel for de beboelseskvarterer, som vi kender i dag.

Orlogsmuseets ønske har været at udføre en model af Bremerholm, som den tog sig ud i 1760, fordi man dér har den maximale byg-

ningsbestand i værftets historie, og fordi man også har et glimrende billede af husenes placering og udseende fra Kristian Geddes eleverede kort. Det svarer nøje til en model museet i forvejen har af Nyholm fra denne tid. Man vil med disse to modeller stillet over for hinanden kunne få et godt begreb om Flådens betydning i dens storhedstid og Københavns betydning som flådehavn.

DEN HISTORISKE KRIGSSKIBSMODEL

Marinehistorie i tre dimensioner.

Peter Beisheim.

Efter gennem mange år at have været en ivrig betragter af krigsskibsmodeller på diverse museer i udlandet (National Maritime Museum, Musée de la Marine, Sjöhistoriska Museet m.fl.) nåede jeg til den måske lidt overraskende konklusion, at egentlig historisk korrekte modeller rent faktisk var atypiske. Dette vil nok forbavse mange marinehistorisk interesserede, der som jeg selv har været beundrende tilskuere på samlinger og museer verden over. Jeg tror imidlertid, i lighed med Ole Ventegodts synspunkter i sidste nummer af *Marinehistorisk Tidsskrift*, at de fleste modeller især viser eksempler på fremragende håndværk, og kun i mindre grad på en historisk undersøgelse. Den historiske interesse for orlogsskibet gennem tiderne deles naturligvis af de fleste modelbyggere, men det er i praksis en meget vanskelig opgave at indsamle kildemateriale sideløbende med bygningen. Det er da også her, at mange modelbyggere "står af" og vælger udelukkende at koncentrere sig om en smukt udført model.

Jeg har aldrig selv været tilfreds med dette, jeg mener at det må være et ufravigeligt princip at tilstræbe at nærme sig den historiske virkelighed i det omfang, det er praktisk muligt. Dette problem forstærkes yderligere for modelbyggere med sejlførende orlogsskibe som

speciale, da en af vore væsentlige informationskilder, fotografiet, tynder kraftigt ud ved århundredeskiftet. Her må entusiaster indenfor de sejlførende orlogsskibe (typisk periode fra slutningen af 1600-tallet til 1807 - alle danske modelbyggeres trauma) naturligvis bruge samtidige tegninger, verbalbeskrivelser, andres erfaringer m.m.

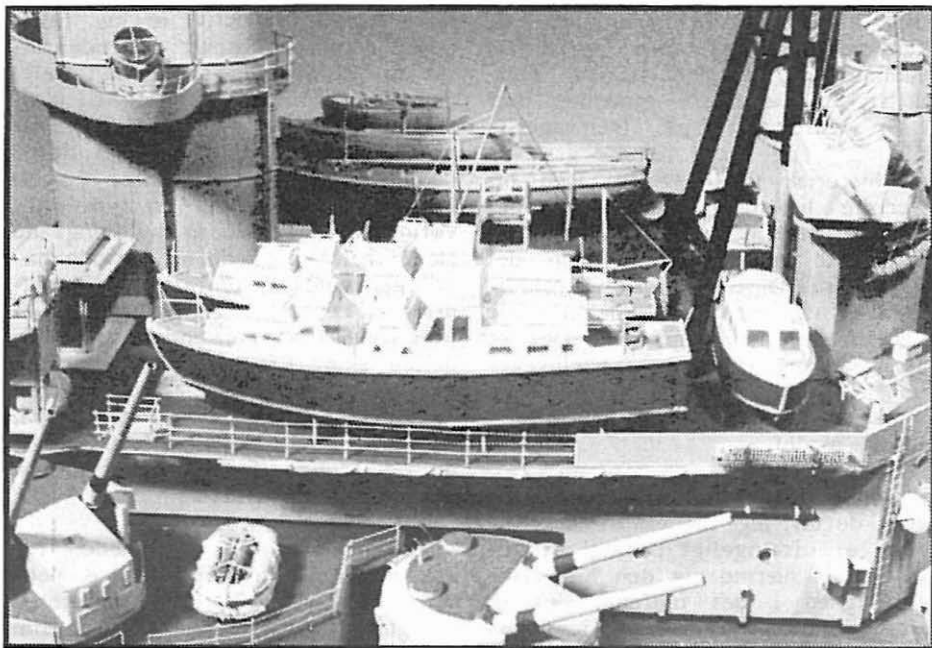
Noget lettere er det for den anden store gruppe af skibsmodel interesserede, nemlig det 20. århundredes stålskibsentusiaster. Vi er her favoriserede af et stadigt stigende antal af offentliggjort fotomateriale, der er en uvurderlig kilde til supplerings af vore planer. Det gamle ord: "Ships are launched but never completed" må her sandes. Da de fleste orlogsskibe har en typisk levetid på mindst 20 år, vil langt de fleste i løbet af denne periode have gennemgået omfattende forandringer, der til tider gør det svært overhovedet at genkende det oprindelige skib. Efter den 2. verdenskrig er farvelitografiet blevet almindelig, for nogle en stor gavn, for andre en kilde til misinformation og idelige fortolkningsdiskussioner med lidelsesfæller.

Vi står altså med muligheden for at kombinere to vidunderlige hobbyer: den marinehistoriske interesse og glæden ved modelbygning. Som modelbygger er jeg så privilegeret at have den ene som min professi-

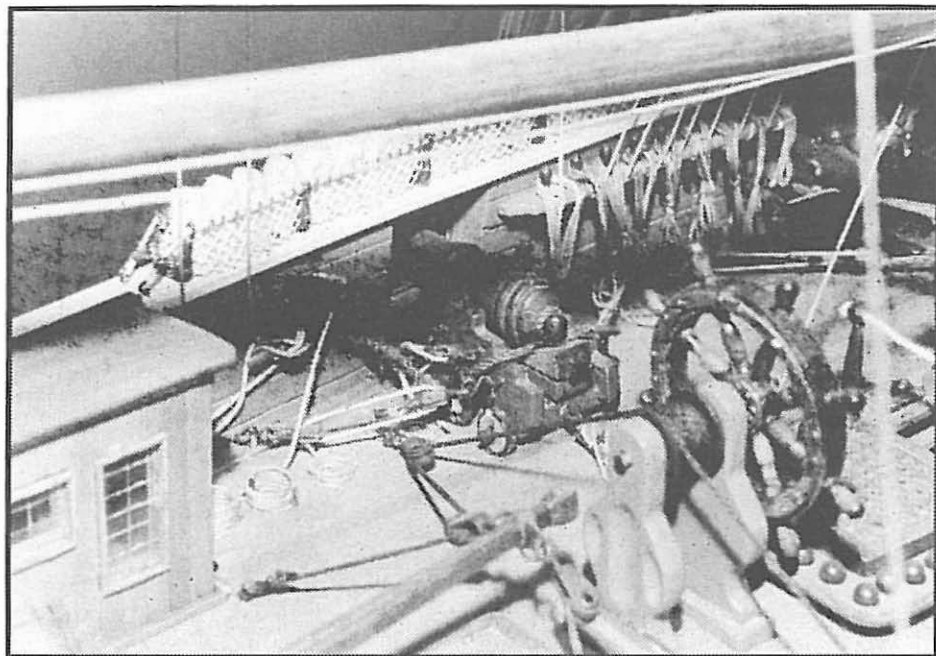
on. Det første skridt på vejen til en historisk krigsskibsmodel er naturligvis at skaffe sig så korrekte planer som muligt af det skib man har valgt som emne.

Dette har været en væsentlig motivation bag oprettelsen af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug: At kunne koordinere fremskaffelsesmulighederne for tegninger af krigsskibe fra alle perioder. Mange modelbyggere har i forvejen gode kontakter i både ind- og udland, og Rigsarkivet er via Orlogsmuseet en uvurderlig kilde til danske skibe. En anden fordel ved Modelbyggerlaugets medlems- og interesseliste er netop her, at man kan undgå at "brænde sig" på tegninger fra mindre seriøse firmaer.

Det næste skridt på vejen til en historisk korrekt model er at vælge den periode, man ønsker at repræsentere med sit skib. Som før nævnt skifter krigsskibe typisk udseende i forskellige grader mange i løbet af f.eks. en tyveårig periode, tænk kun på de nys udfasede danske fregatter. Det kan være en kilde til irritation at se detaljer på en måske fremragende model, der simpelthen er indbyrdes modstridende. Det kan naturligvis blive nødvendigt at bevillige sig selv en smule kunstnerisk frihed til at foretage et kvalificeret gæt, da det ellers kan blive helt umuligt at færdiggøre modellen. Man må blot ikke digte imod kilderne eller mod eget bedre vidende. Dette gælder især "pyntede" modeller, forkromede detaljer og lignende.



Udsnit fra det britiske slagskib "Duke of York" 1943, skala 1/200. Bygget af Peter Beisheim, Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

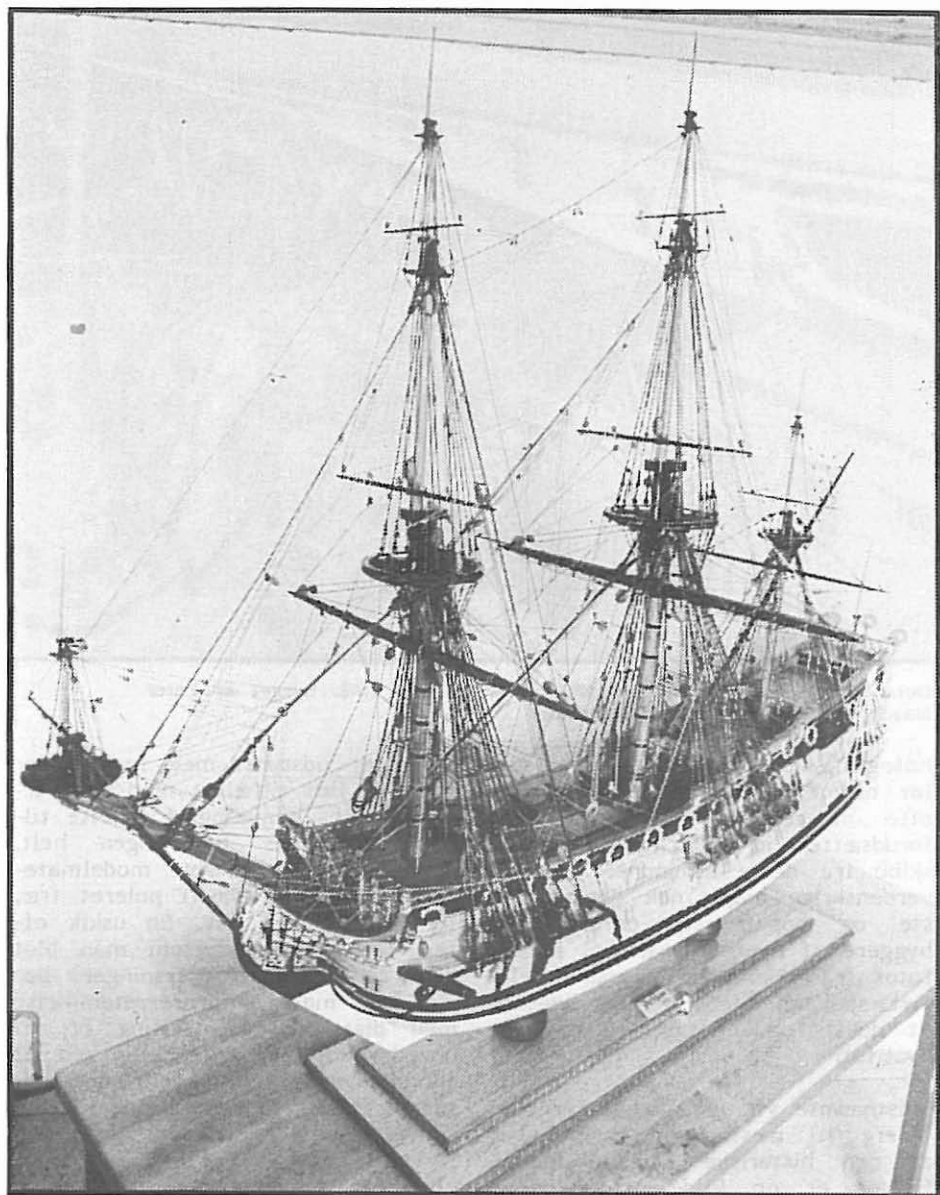


Detaljeudsnit fra briggen "Sealark" ca. 1840, skala 1/48. Bygget af Peter Maack, Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Fotografisk kildemateriale er som før nævnt en væsentlig støtte for ofte mangelfulde tegninger, men forudsætter jo naturligvis valg af skibe fra dette århundrede. De to verdenskrige udgør nok den vigtigste og populæreste periode for byggere af nyere krigsskibe. Farvefotos fra 1940'erne er endnu relativt sjældne, men er dog begyndt at dukke op i stærkt varierende kvalitet.

Sidstnævnte vil uundgåeligt føre os videre til næste trin: bemalingen af den historiske krigsskibsmodel. Farver er en kilde til evindelig strid mellem modelbyggere, da bemalingen er en så afgørende faktor for realismen i den færdige model. Mange internationalt berømte mo-

deller er udstyret med farver, der kun har lidt tilfælles med det virkelige skibs bemaling. I enkelte tilfælde udelades bemalingen helt, mere for at fremhæve modelmaterialets skønhed: smukt poleret træ, forkromede dele osv. En uskik efter min mening, dersom man blot har rudimentære oplysninger bør modellen males i overensstemmelse med disse. Hvorom alting er; et hovedprincip er nu endelig ved at slå igennem i skibsmodelbyggerkredse: farverne bør sættes ned i skala sammen med modellen. "Absolutte" farver som f.eks. stærk rød eller blå bør spædes op med lys grå; desto mindre skala desto mere opblødning. Ligeledes ser man ofte alt for mange modeller med urealistiske skinnende farver, der i deres



"HMS Prince" , skala 1/48. Bygget af Ove Andreassen. Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

karakter minder mere om lakken på en bil. Farver der sættes ned i skala bør således være: a. mattere, b. lysere, c. mere grålige end virkeligheden, hvis en realistisk (modsat en pyntet) model søges opnået.

Ole Ventegodt behandlede i sin udmærkede artikel: Modeller - virkelighed og illusion, problemet omkring skala, især som dette opfattes af den professionelle modelbygger. For den seriøse amatør er der yderligere to problemer forbundet hermed: opbevarings- og værkstedsforhold. Disse forhold må naturligvis tages under betragtning før man vælger sin skala(er). Mange begyndere indenfor feltet opfatter ofte slet ikke dette aspekt som et problem og bygger modellen i den skala, hans dyrt fremskaffede tegninger nu engang giver. Hvis man vælger at gå videre med modelbygning vil der imidlertid snart opstå behov for en eller måske flere enhedsskalaer. Indtil nu må man desværre se i øjnene, at krigsskibsmodelbygning har været plaget af et næsten totalt "skala anarki". Det vil naturligvis være utopisk at håbe på en eller to standardskalaer som blandt beslægtede områder som figurer, panserkøretøjer, tog eller fly. Alene skibenes utroligt varierende størrelse, fra hangarskibe til torpedobåde og kanonbåde, vil på forhånd umuliggøre dette. Samtidig må amatøren se i øjnene, at store skalaer favoriserer professionelt værktøj og værkstedsforhold. Vi må altså lære at leve med en række skalaer, men enighed om en vis standardisering af disse burde kunne opnås.

Samtidig er krigsskibsmodelbygning nok i højere grad end de før nævnt beslægtede områder præget

af en række "nicher". Beslægtede tekniske modelvalg som tog, fly og køretøjer har den uomtvistelige fordel, at de både har en homogen størrelse (incl. selvfølgelig figurer) og, med få forbehold, alle daterer sig fra dette århundrede. Skibsmodelbygning strækker sig faktisk over årtusinder, med hovedgrupper som f.eks. det 17 - 18 århundredes sejlskibe og det 20. årh. stålskibe. Ligeledes vælger mange modelbyggere deres "typeniche" f.eks. torpedobåde, der favoriserer store skalaer som 1/32 eller 1/50, eller 18. årh. lineskibe i 1/48, moderne kapitalskibe i 1/100 eller 1/200 (eller 1/1200 miniature) osv. Rent faktisk mangler orlogsskibsmodelbygningen i Danmark, så vidt jeg kan se, alligevel tre væsentlige dimensioner:

1. Sektionsmodellen; dvs. udsnit af væsentlige detaljer i stor skala, ofte vist gennemskåret, hvor en hel model ville blive for uoverskuelig.
2. Figurer. Jeg finder det aldeles urimeligt, at hæren og kavaleriet skal have et faktisk monopol indenfor tin og plast figurverdenen.
3. Panoramaet. Der laves alt for få udsnit af berømte søhistoriske begivenheder i Danmark. Der er ellers nok at tage fat på i miniature: Slaget på Reden, flådens sækning i 1943 og meget andet.

Jeg håber, at denne beskedne opfordring vil inspirere nogle af landets modelbyggere til at se i retning af den historiske skibsmodel. Det hastigt voksende modelbyggerlaug er åben for nye tilmeldinger, og vi håber at få vor egen stand til skiftende udstillinger, når Orlogsmuseet åbner i Søkvæsthuset.

ANMELDELSE

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. (fortsat og bearbejdet af Dieter Jung og Martin Maas) Bind 5 Lazarettsschiffe, Wohnschiffe, Forschungsschiffe, Fischereifahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge, (Teil 1: Lotzen- und Seezeichenwesen), 1987, 265 sider.

5 bind af det store værk har nu set dagens lys. Det behandler mange forskellige skibe, der har været brugt i forbindelse med de egentlige krigsskibe. Som i de foregående bind, der tidligere er anmeldt i Marinehistorisk Tidsskrift, gives der en række oplysninger for hvert enkelt skib, og man kan kun være imponeret over det enorme arbejde, det har været at fremskaffe de mange data. Særlig vanskeligt må det have været til dette bind, fordi der netop blandt de her behandlede skibe er et overvældende antal af 2. verdenskrigs beslaglagte eller erobrede skibe fra det meste af Europa.

Der er da også en hel del danske skibe, som den tyske krigsmarine har benyttet. I dette bind omtales tillige nogle få orlogsskibe, som tyskerne overtog under krigen. Det drejer sig om om de 6 torpedobåde HØGEN, ØRNEN, DRAGEN, GLENTEN, HVALEN og LAXEN, der under protest blev udleveret allerede i 1941, og som blev omdøbt til TFA 1, 2, 3, 4, 5 og 6 (Torpedofangboote). TFA 1, 2, 5 og 6 blev beskadigede ved en ammunitionsekspllosion den 18. juni 1945. TFA 3 (DRAGEN) blev sænket af en mine i Geltinger Bugt den 14. maj 1945, og TFA 4 (GLENTEN)

blev sænket af en artilleritræffer ved Pillau den 3. februar 1945. Endvidere om HEKLA, der blev overtaget af tyskerne den 29. august 1943 og brugt som kaserneskip ISEFJORD.

Blandt handelsskibene var det især de hjemmевærende passagerskibe tilhørende DFDS, der blev beslaglagte. Det gjaldt allerede i 1941 "Hans Broge", der iøvrigt fejlagtigt angives som sænket den 15. juni 1941. Her foreligger en forveksling med rederiet Progress' "Hans Broge", der blev sænket denne dag. Derefter chartredes i 1942 "Dronning Maud" fra DFDS og "Marsk Stig" fra Grenå-Hundested Overfarten. Også Dampskibsselskabet Bornholm af 1866 måtte afstå skibet "Frem" den 20. december 1943, og i 1943 blev endvidere DFDS' "Kjøbenhavn" beslaglagt.

Det var ellers hovedsaglig i 1944, at det gik løs med beslaglæggelserne af DFDS' skibe. Den 20. januar gik det ud over "Jylland", "Parkeston", "Esbjerg", og "England", den 21. marts 1944 "Aalborgshus" og mærkeligt nok nøjedes man åbenbart den 1. april 1944 med at chartre "Vistula", men den 18. april beslaglagdes både "A.P. Bernstorff" og "Aarhus". Den 14. maj var det "C.F. Tietgen's tur og den 19. juli "Dronning Alexandrine". Den sidste DFDS båd, der blev beslaglagt, var så sent som den 24. november 1944, da "Kronprins Olav" beslaglagdes.

Udover de danske beslaglagte skibe var der adskillige norske skibe, men desuden er der to skibe, som af helt andre grunde har en særlig interesse. Det er skibet "Cometa", der førte det danske politi fra

Langelinie til tysk havn for videre transport til koncentrationslejren Neuengamme. Vi får i dette bind at vide, at "Cometa" blev bygget i 1940 i Helsingør til Det Bergenske Dampskibsselskab, men efter prøvefart beslaglagt den 17. juli 1941. Herefter var det øvelsesskib i Danzigbugten, forsyningskib for Kurlandsstyrken i Letland i 1944 indtil det den 10. juni 1944 kom på værft hos B & W. Efter at have fragtet det danske politi til Lübeck gjorde det atter tysk tjeneste i den østlige Østersø.

Det andet skib er "Wartheland", der transporterede de danske jøder og kommunisterne til Tyskland. "Wartheland" hed oprindeligt "Falkanger" og var i 1940 under bygning på Nakskov Skibsværft for det norske rederi Westfal-Larsen & Co i Bergen, men det blev omgående gjort til tysk bytte og omdøbt til "Wartheland" inden det blev færdigbygget i 1943. Det blev tilknyttet Torpedoschule, Schiessverband Travemünde. Den 12. december 1944 blev det sænket i Nordfjord af flyverbomber, men hævet af nordmændene efter krigen.

Der er endelig et tredje skib, som indirekte har at gøre med dansk historie under krigen, nemlig det store passagerskib "Cap Arcona". Fra november 1940 var det kaser-

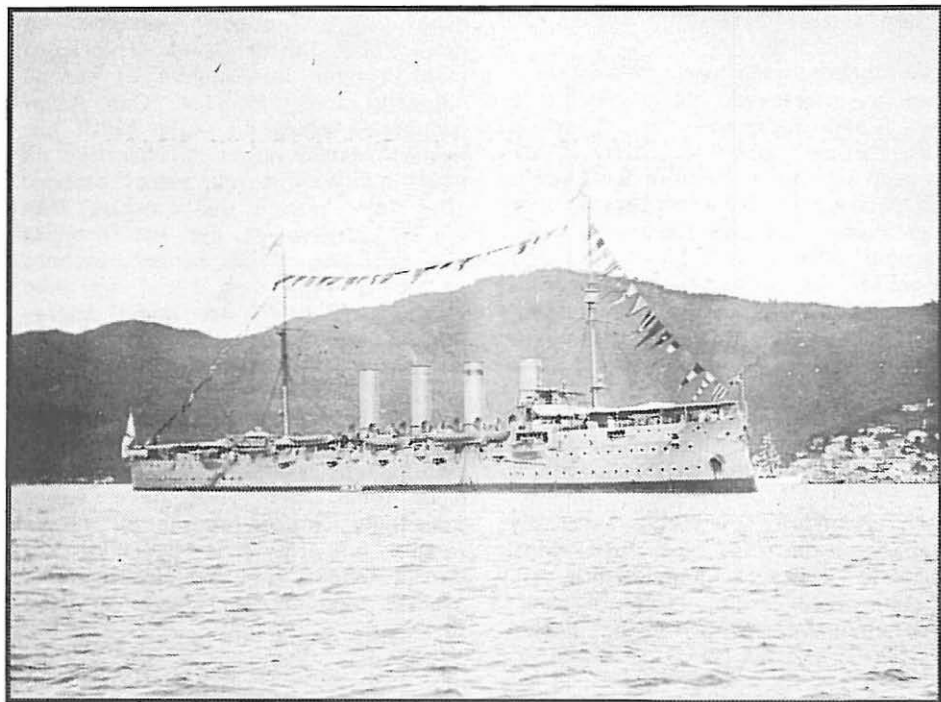
neskib, men i krigens sidste dage førtes det til Neustadt, hvor det fyldtes med koncentrationslejerfanger, der var blevet evakueret fra Neuengamme, da de allierede nærmede sig lejren. Sammen med skibene "Thielbek" og "Athen" blev det stoppet med fanger fra flere koncentrationslejre. Engelske fly troede, at det var troppeforskydninger, der fandt sted, og den 3. maj 1945 angreb de skibene. Denne frygtelige katastrofe ved sænkningen af de to store skibe "Cap Arcona" og "Thielbek" kostede op mod 7000 fanger livet. Hvorledes man i bogen kan opgive et tal så nøjagtigt som 5594 for "Cap Arcona" er en gåde, da ingen hidtil har kunnet fastslå noget tal hverken på hvor mange, der har været ombord eller hvor mange der omkom. Man anslår således, at der var proppet ialt omkring 9400 fanger ombord på de 3 skibe, og heraf op mod 2000 på "Athen", der under angrebet lå ved kaj, og derfor undgik den store katastrofe.

Når denne hændelse nævnes her, er det fordi, det må være en af skibsfartens største søulykker, men også fordi, der ville have været adskillige tusinder danske og norske fanger ombord, hvis de ikke var blevet reddet væk fra Neuengamme af "De hvide busser" nogle få dage før.

Jørgen H. Barfod

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Billedet i sidste nummers quiz var taget om bord på krydserfregatten Fyen på togt 1895-96. Vinder blev Henrik Nicolaisen, Nørresøvej 9A, 8800 Viborg.



Dette nummers foto er taget ved St. Thomas i februar 1913. I baggrunden skimtes Ingolf, halvt skjult af - ja, af hvilket skib?

Rosita

Svaret skal være os i hænde senest den 1.oktober 1988.