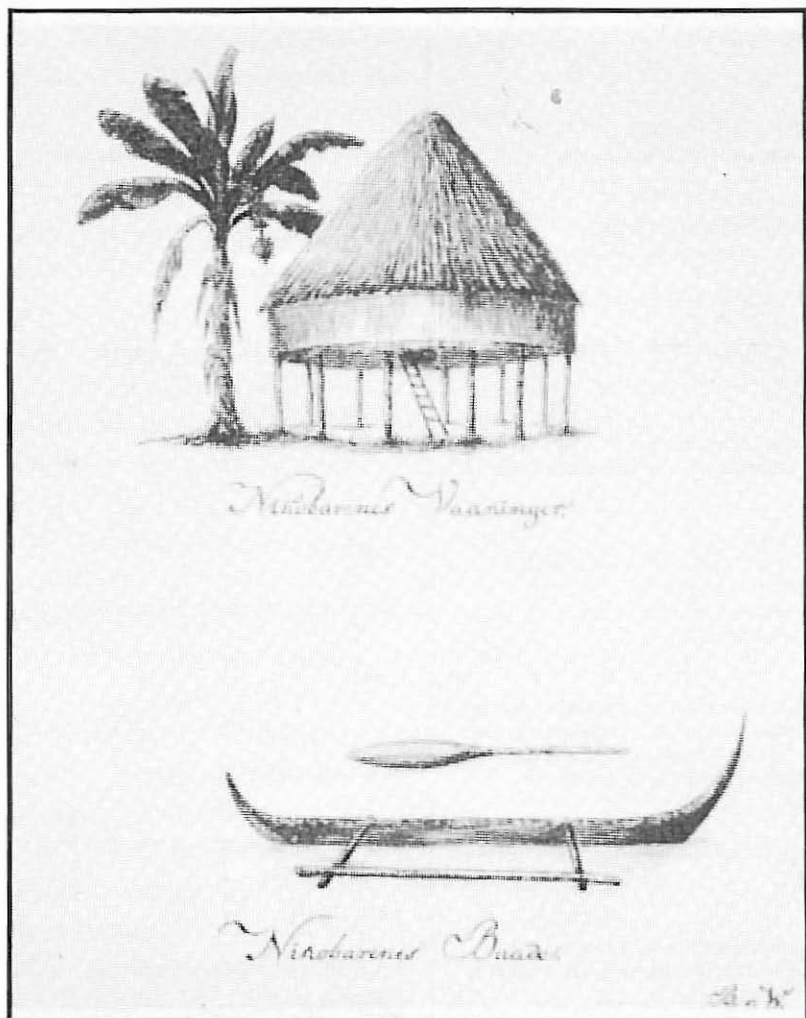


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



23. årgang

Nr.1 - 1990

Adresse

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A, 2800 Lyngby.

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS MODEL-
BYGGERLAUG
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt (ansv.h.)

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 kildean-
givelse.

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

Lay-out og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

Artikler:

Et lille glimt af marinehistorien

C.E. Neble 3

Ganges.

R. Steen Steensen 8

Skibsmodeller - modelskibe

Torben Plesberg 21

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 28

Forside:

Hus og båd fra Nicobarerne.
Akvarel, malet 1797 af løjtnant
B. v. Wickede. Fra "Vore gamle
tropekolonier", bind 7.

Et lille glimt af marinehistorien.

C.E. Neble

På et medlemsmøde i Dansk Fotohistorisk Selskab solgte et af medlemmerne et fotografi til mig, et såkaldt ambrotypi, visende to personer, hvor den ene bar en for mig underligt udseende uniform. Det påkaldte min interesse.

"Et smukt ungt par, kønne og med ungdommens sødme blussende på kind", som en nationalromantisk digter fra forrige århundrede ville have beskrevet dem. For de var just aftaget (læs fotograferet), da nationalismen var på sit højeste i tiden mellem treårskrigen og krigen 1864. Billedet kan dateres til ca. 1855, altså et tidligt dansk ambrotypi med sort kartonkant, hvælvet guldkant og sortmalet glas med guldstaferring. En meget almindelig Daguerreotypi-indramning. Passe-partout'en måler 13x15 cm., selve billedet er 7x9 cm.

Billedet er håndkoloreret, ansigterne svagt hudfarvet, smykker og knapper guldfarvet. Der bæres ikke vielsesringe, så formodentligt er det et forlovelsesbillede. Kvindens dragt (kjole) er tidstypisk for perioden 1850-60. Den består af en stukket hvid krave samt af damaskvævet stribet silkestof, formodentligt sort kjolestof. Overdelen er lukket fortil med mange små knapper. Der er vide ærmer, der samles med et bånd på overarmen samt hvide underærmer, som samles ved håndledet. Nederdelen er meget vid (krinoline), og stribet på tværs. Hun har hvepsetalje, og overkroppen er snøret fra taljen op

over barmen. Frisuren er delt ved midterskilning med skulderlange slangekrøller. Hun har ørehæng af guld og bærer en kamebrosche med guldindfatning. Mandens dragt er en uniform. Officerskjolefrakke (dobbeltradet), der er åbenstående med smalle guldsnore på skuldrene samt en lukket hvid vest med små guldknapper. Skjorten er hvid med høj krave (stiv) og sort kunstnersløjfe. Han har halvlangt hår med bakkenbarter, der går ned over skjortekraven. Tidstypiske uniformsdele for yngre officerer på den tid (1855). Det er afgjort det bedre borgerskabs unge, der er afbildet. Der er ikke navne på bagsiden, hverken af de aftagne eller fotografen.

Dette ambrotypi indgik i min samling som et anonymt, tidstypisk dansk billede, så det var alene den kulturhistoriske værdi og mindre selve motivet, der gjorde billedet samlerværdigt.

Det skulle vise sig at historien bag billedet var langt mere interessant end først antaget. Jeg stødte på Th.A. Topsøe-Jensens personalhistoriske bog: "Det danske Søofficerskorps 1801-1919". I denne bog fandt jeg et billede af den unge søofficer med en kort levnedsbetegnelse, som endte med: *Død 1/5-1861, som følge af en kanon-sprængning under skydeforsøg på Amager. Begravet på Holmens kirkegård.* (Se Tidsskrift for Søværnen 1861).

Denne korte sætning lokkede min medfødte nysgerrighed, og i det følgen-

de afsnit gengives den korte nekrolog fra tidsskriftet (s.321):

Dødsfald i Marinen.

Charles Ivan Theobald Carlsen, char. Capitainlieutenant, Underdirecteur ved Artilleriet, Undertøjmester, afgik ved Døden d. 1ste Mai som Følge af de Saar, han modtog ved Sprængningen af en withworthsk Kanon under en Prøveskydning paa Amager den 18de April. Carlsen var født d. 1ste Mai 1831 og blev altsaa netop 30 Aar gammel; han udnævntes til Lieutenant i Marinen d. 3die August 1851 efter en hæderlig Carriere paa Akademiet, og da han, skjøndt ikke begavet af Naturen med ualmindelige Evner, dog følte en stor Lyst til Videnskab, tog han meget snart fat paa Studiet og underkastede sig Adgangsprøven ved Høiskolen. I de paafølgende Aar gennemgik han begge denne Skoles Afdelinger med uafbrudt Flid og Opmærksomhed, under en for ham anstrengende Læsning, der synlig svækkede hans Legemes Kraft. Han præsterede en udmærket god Examen, hvorpaa han med Regjeringens Understøttelse opholdt sig i omtrent et Aar ved Frankrigs og Englands Marine-Etablissementer, for at studere disse Landes Artilleri, og, efter en til Marineministeriet indgiven Rapport om hans lagttagelser paa denne Reise i Forening med de øvrige paa hans Kundskab af lagte Prøver, næredes med Grund stor Tillid til Frugterne af hans Virksomhed; ved hjemkomsten udnævntes han strax til Undertøjmester og hædredes med Capitainlieutenants Charakter. Hans første Tjeneste var at deeltage i Prøveskydningen af to withworthske Kanoner, som netop vare ankomne hertil; skjøndt en Modstander af dette Skyts,

hvis Indførelse han i sin Rapport havde fraraadet, ledede han dog selv Prøverne, rettede og afskjød Kanonerne, da den største af dem efter en længere Tids Skydning sprang, og et stykke af Bunden bortrev den ene af hans Arme og kvæstede den anden. 14 Dage efter hensov han paa Frederiks Hospital. Han stod saaledes ved Begyndelsen til sit Livs Virksomhed - hans bratte Død fyldte Marinen med Sorg.

Når man ser denne lille nekrolog, må man undres. For det første over Carlsens karriere, som nok ikke er helt almindelig, allerede som 29 årig kaptajn-løjtnant, undertøjmester og underdirektør ved Søminevæsenet. For det andet, karakteristikken af hans evner, som der står: "...skjøndt ikke begavet af Naturen med ualmindelige Evner", så sigtes der nok mere til hans herkomst (hans far var toldassistent) end til hans egentlige begavelse, det lader skinne igennem, at han var ualmindelig flittig, og at det var det, der skabte hans karriere. Det ses jo, at han fik Gerners medaille ved sin udnævnelse til sekondløjtnant, så helt ringe har han jo nok ikke været.

Tager man den senere udgave af Th.A. Topsøe-Jensens værk: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814-1932, som har Emil Marquard som medforfatter, bliver oplysningerne lidt mere udførlige:

1096. Carlsen, Charles Ivan Theobald, f. 1/5-1831 i Kbh. (Trinitatis k.); søn af Toldassistent Carl Micael Carlsen (1806-1832) og hustru Caroline Jacobine Rose f. Sendrup (1804-1859). Gift 15/6-1859 i Holmens kirke med Emilie



Ambrotypi (1855). En vådplade med kolodium-kviksølvsklorid emulsion. Billedet er fremstillet som et direkte positiv - derfor et unikum. Monteres med mat-sort bagside. Har ringere gråtoneskala end et daguerreotypi. Ambrotypiet er ofte håndkoloreret.

Lautrup f. 7/12-1832 i Kbh., død 2/1-1895 samme sted. Datter af Etatsråd, Direktør for Den almindelige Enkekasse, Christian Nicolaj Lautrup (1800-1882) og hustru Pauline Charlotte f. Schjøtt (1805-1896).

Charles Carlsen blev 1845 kadet, 1848 på batteriet Trekroner, derefter samme år med fregatten Freja, 1849 med korvetten Valkyrien, 3/8-1851 sekondløjtnant med Gerners medaille, 1853 med lineskibet Dannebrog, 1854 med korvetten Thor under krigsberedskab, 1855-1859 gennemgik den militære højskole. 24/3-1858 løjtnant, 1859-60 tjenesterejser til Frankrig og England for at studere disse landes Artilleri, 28/11-1860 underdirektør ved Søartilleriet, undertøjmester og kaptajnløjtnant. Død 1/5-1861 på Frederiks Hospital i København som følge af sprængning af en Whitworthsk bagladekanon, med hvilken der blev gjort forsøg på Amager. Begravet på Holmens kirkegård.

Denne tragiske hændelse står omtalt i "Bidrag til Søartilleriets historie af P. Andersen, overkanoner 1909, som gengiver tøjmesterens rapport til chefen for Orlogsværftet:

Søetatens Tøihuus, den 19. April 1861.

Til Chefen for Orlogsværftet.
 Det er min sørgelige Pligt at melde Deres Excellence, at ved den Ulykke, som indtraf igaar Formiddag ved Skydningen med den største af de to Whitworthske Kanoner, ca. 3100 Pds. Vægt, 4" Kaliber, Projektilet veiede 26 à 27 Pd, idet den sprang efter efter at der i det hele var skudt:

15 Skud med	3 1/2 Pd. Krudt	
15 -	4 -	
75 -	4 1/2 -	og igaar
15 -	4 1/2 -	

fik Undertøjmesteren, Capitainlieutenant Carlsen den høire Arm aldeles knust og den venstre brudt under Albu- en foruden flere, ikke ubetydelige, Con- tusioner af Jernstumper.

Constabel F. Hansen blev saaret i højre Bryst.

Constabel C. Mørch fik et slag over be- nene.

Constabel W. Larsen fik Saar af Jern- stumper i høire Bryst, Laar og Arm.

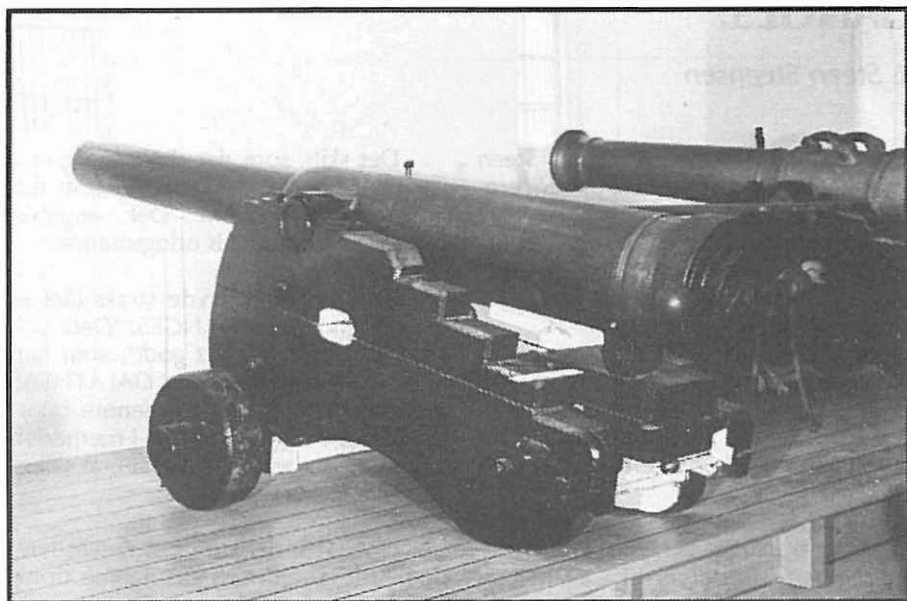
Constabel J. Klein blev dræbt paa Ste- det.

Det er mig imidlertid i denne Cala- mitet en Trøst at kunne meddele, at Ca- pitainlieutenant Carlsen efter Operatio- nen synes idag at befinde sig saaledes, at der tør næres noget Haab om, at Ulykken med Guds Hjælp vil begrænd- se sig til Tabet af den høire Arm. I det ifjor opførte lukkede Batteri paa Ama- gerfællod er Gulv, Vægge, Luger m.m. beskadigede.

Kanonen er revnet langs hele Bag- stykket i et næsten vertikalt Snit; den venstre Side er bortsprængt og ved Bruddet ses nogle Udrivninger af Jernet. De omvundne Baand ere sprængte paa flere Steder og S sammensvejsningen løs- net. Bagladningsmekanismen synes kun beskadiget fordi Kanonrøret er sprunget.

ærbødigst
 Skibsted.

Tøjmesterens håb gik ikke i opfyl-



Bagladekanon af stål, ca. 1860. Konstrueret af Whitworth, England. Kanonen er udstillet i Orlogsmuseets cafeteria. Foto Orlogsmuseet.

delse, idet kaptajnløjtnant Carlsen den 1. maj på sin 30 års fødselsdag døde af sine sår. På hans grav satte hans officerskammerater en mindesten, hvorpå der står: "Han faldt som et offer for sit kalds pligter".

Det må betænkes, at Søartilleriet på den tid befandt sig i en rivende udvikling. Der blev i mange lande gjort forsøg med bagladekanoner, og herhjemme ventede man sig meget af de såkaldte Whitworthske kanoner. Allerede i foråret 1860 indstillede direktøren for Søartilleriet, direktøren for Maskinvæsenet og maskininspektøren, at denne kanontype blev afprøvet. I juni bifaldt ministeriet, at der anskaffedes

maskiner til fabrikation af disse skyts. Maskininspektør Wain, der havde set tilvirkningen af disse kanoner i England, skulle på eget ansvar lede arbejdet, og der skulle i første omgang forfærdiges 2 stk. 18 pds. kanoner. Allerede i foråret 1861 afholdtes der skydeforsøg med disse kanoner, sidste gang den 18. april, hvor den omtalte katastrofe indtraf. Dette standsede de videre forsøg, og man ser, at allerede året efter startede forsøg med riflede bagladeskyts. Derfor er det formodentligt den anden af de to dansk fabrikerede udgaver af den Whitworthske kanon, der er udstillet i cafeteriaet i den underste etage i Orlogsmuseet.

GANGES.

R. Steen Steensen

Afdøde kommandørkaptajn R. Steen Steensen efterlod sig en del upublicerede arbejder, her iblandt denne artikel om orlogsskibet GANGES. Emnet er tidligere blevet behandlet af G.H. de Lichtenberg i Tidsskrift for Søværnen 1967.

Da korvetten GALATHEA under sin jordomsejling 1845-47 den 5. november 1845 var på vej op ad Gangesfloden, kom et hjuldampskib under dansk orlogsflag korvetten i møde.

GALATHEA havde den foregående nat ligget opankret længere nede i deltaet og var nu på vej til Calcutta på slæb af et lokalt dampskib. Efter passagen manøvrerede dampskibet med det danske orlogsflag op på siden af GALATHEA, og dets fører kom om bord i korvetten med post fra det danske konsulat og med ordre til at underlægge sig korvettens chef, capitain Steen Bille.

Det var dog ikke nogen overraskelse for denne at møde et dampskib med dansk orlogsflag på Gangesfloden, thi allerede nogen tid i forvejen, da korvetten lå i Madras, havde capitain Bille modtaget meddelelse om, at regeringen hjemme i henhold til en indstilling, han tidligere havde afgivet, havde beordret guvernementet i den danske enklave Serampore til at fragte eller købe et skib til brug ved ekspeditionen til Nicobarerne (1). Dog skulle en befragtning eller et eventuelt køb først stadfæstes, efter at capitain Bille havde godkendt skibet ved GALATHEAS ankomst.

Det skib, som det drejede sig om, var hjuldampskibet GANGES, som tidligere havde tilhørt Det engelsk-ostindiske Compagnis orlogsmarine.

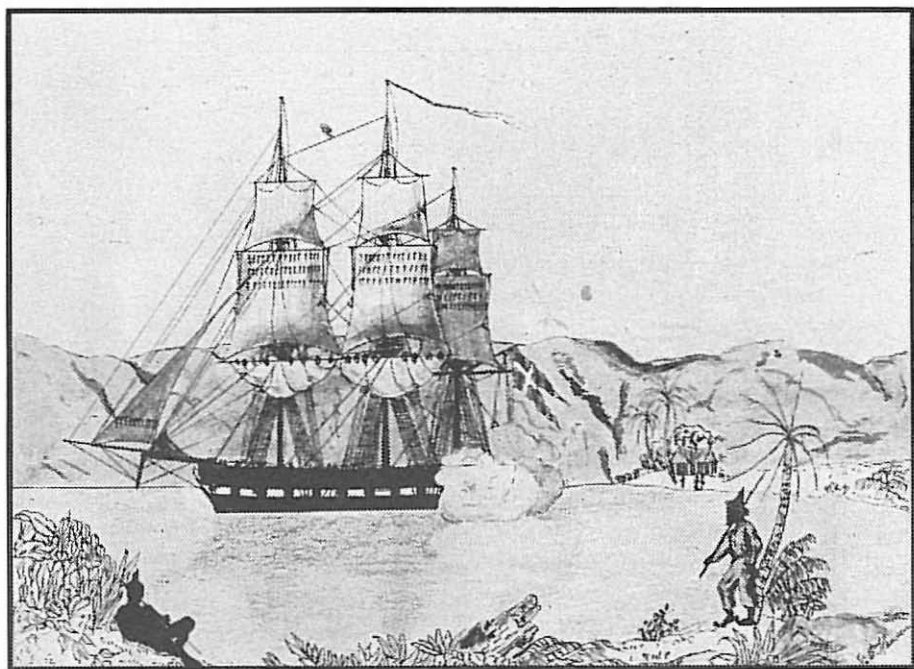
Capitain Bille havde straks fået et gunstigt indtryk af GANGES. "*Dets Udseende gefaldt mig ret godt*", som han skrev i sin beretning om GALATHEAS togt (2). Men da han lidt senere beordrede det til at gå til ankers i nærheden af korvetten, bemærkede han, at skibet ikke var nogen hurtigløber.

GANGES, der som just nævnt havde tilhørt "The British East-Indian Company's Navy", var bygget af teak og søsat 1827 på kompagniets værft i Kiddapore ved Calcutta. Drægtigheden var 306 tons, og maskineriet på 80 NHK. Kedlerne, der var af kobber, var fabrikeret i England af Maudsleys & Co. Som brændsel brugtes dels kul, og dels brænde. Farten, der oprindeligt var 6-7 knob, kom dog for damp alene nu som regel ikke over 5.

Skibet, der efterhånden var blevet 18 år gammelt, havde i dette tidsrum været meget anvendt, hvorfor både skib og maskineri nu efterhånden var blevet både umoderne og udslidt.

Et andet skib - og da slet ikke et dampskib - ville det imidlertid ikke være muligt at opdrive.

Da højhedsretten over Nicobarerne i henhold til capitain Billes instruktioner ikke under nogen omstændighe-



Korvetten GALATHEA, søsat 1831, i eksotiske farvande. Farvelagt tuschtegning af H.P. Hansen. Orlogsmuseet.

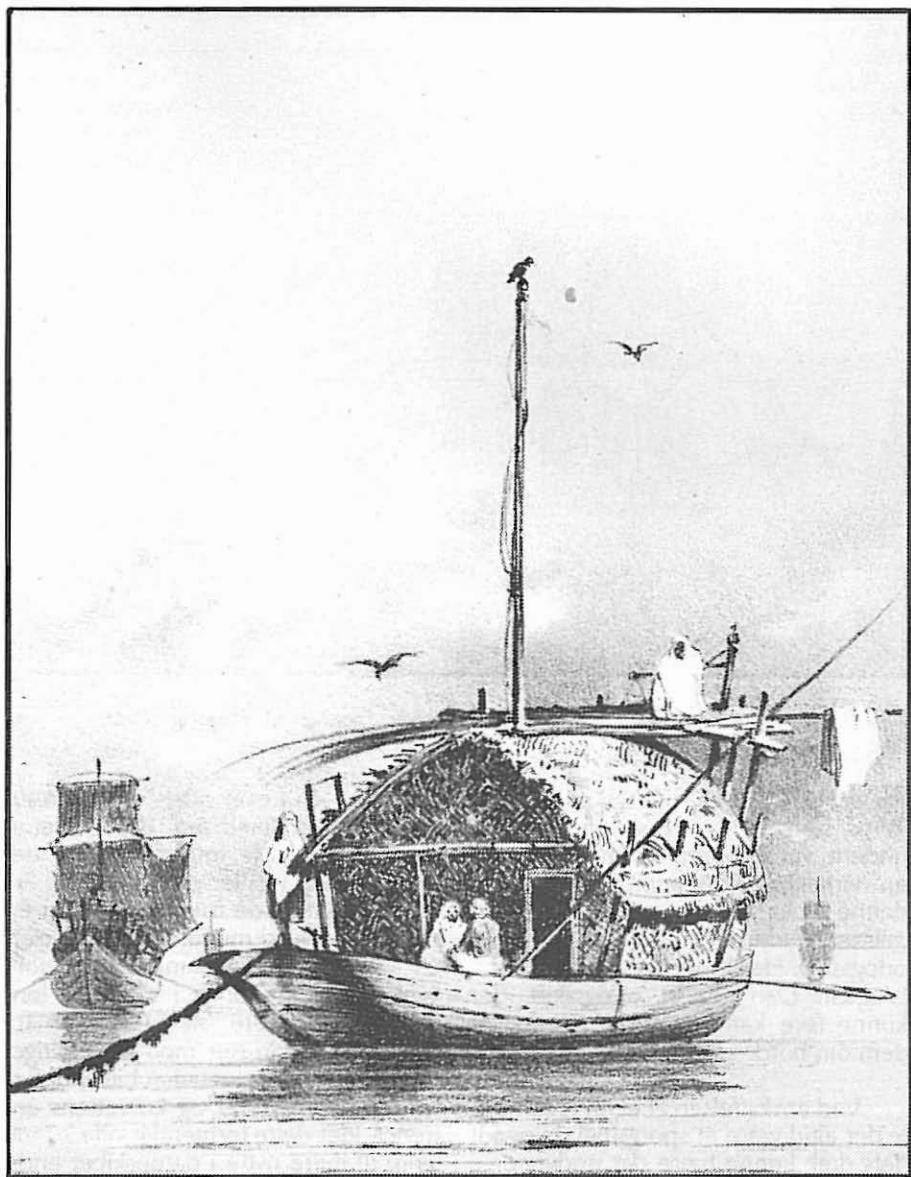
der måtte opgives, men skulle souteneres, som han måtte skønne det fornødent, var det nødvendigt at foretage en virkelig kolonisation og beskytte denne - bl.a. mod sørøvere - med en militær styrke i forbindelse med et orlogsskib. Hertil var GANGES trods alt brugbar. Den var et orlogsskib, der kunne føre kanoner - og den havde dem om bord.

Ved anskaffelsen af et civilt skib vil det altid være et spørgsmål, hvorvidt dets dæk kunne bære det nødvendige artilleri.

GANGES førte to stk. 12-pundige

kanoner - én i hver side - og var desuden forsynet med en del geværer, hvoriblandt nogle muskedonnere, der var monteret i gaffler på lønningen. Fra Tranquebar havde captain Bille for en sikkerheds skyld medbragt fire amusetter - lette 1-pundige kanoner (3) - som ligeledes blev anbragt i gaffler på lønningen. Endvidere blev GANGES fra GALATHEA udrustet med en espingol (4), to 4-pundige metalhaubitser til fartøjerne, 20 geværer og korvettens entrenet, idet dette formentlig ville kunne være til mere nytte i dampskibet end i korvetten.

Da som nævnt et andet og bedre



En transportbåd på Ganges floden. Efter tegning af A. Plum. Fra " Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47 ", bind 1, af Steen Bille.

dampskib end GANGES ikke var at få, stadfæstede capitain Bille nu købet på den danske regerings vegne, og GANGES blev derefter forhalet hen i nærheden af GALATHEA og dets udrustning påbegyndt.

Den 11. december overtog GALATHEAS næstkommanderende capitain-lieutenant Aschlund, kommandoen over dampskibet og højste vimpel og orlogsflag, hvorefter udrustningen fortsattes og besætningen kompletteredes med indfødte.

Foruden chefen bestod besætningen, der kom fra GALATHEA, af to lieutenanter, en læge, fem underofficerer og syv mand - ialt 16. Herudover



Viceadmiral Steen Andersen Bille (1797-1883), chef for GALATHEAS Jordomrejse 1845-47. Foto Orlogsmuseet.

forhyredes to maskinmestre og to maskinlæringer - alle englændere - samt en underofficer og otte maskinfolk og en underofficer og femten dæksfolk - alle disse sidstnævnte var indfødte. Alt i alt en besætning på lidt over 45 mand, idet der senere tilkom et par kinesere.

De indfødte var dels hinduer og dels muselmænd samt nogle enkelte såkaldte portugisere - d.v.s. folk, der var født i Indien, men som ikke tilhørte nogen nation ud over, at de mere eller mindre blandet nedstammede fra de gamle portugisere, der i sin tid var kommet til Indien.

På grund af dette blandede selskab var det derfor nødvendigt at holde syv "messer": chefens, officerernes, det danske mandskabs, maskinmestrenes, hinduernes, muselmændenes og portugisernes samt senere tillige kinesernes.

I begyndelsen var sprogforvirringen babylonisk. Der blev dels kommanderet på dansk og dels på engelsk samt tillige på hindustansk, som næstkommanderende i GANGES havde lidt kendskab til. Herudover måtte man hjælpe sig med fagter, mimik og underlige tegn, indtil der efterhånden dannede sig en særlig jargon.

GALATHEA lå endnu i Calcutta - korpvetten afgik først den 24. december 1845 - da GANGES en tidlig morgen i begyndelsen af december lå med dampen oppe klar til afsejling (5). Om bord var en hydrograf og en zoolog, der skulle arbejde på Nicobarerne, samt en fransk biskop og hans kateket, der havde fået lov til at sejle med som passagerer til Penang, der var første etape, idet



Kommandørkaptajn Richard Aschlund (1800-1863), som efter at have været næstkommanderende på GALATHEA blev chef for dampskibet GANGES og senere skonnerten NANCOWRY.

der her skulle antages en del kinesere til den kommende kolonisation på Nicobarerne.

Samtidig med GANGES afgik en chartret bark CHRISTINE, der skulle overføre forskellige materialer, tømmer, kul og redskaber direkte til Nicobarerne. Med CHRISTINE fulgte tillige nogle videnskabsmænd.

Efter flere gange forgæves med kannonkud og bud i land at have tilkaldt lods, kom denne omsider om bord noget over middag, så der kunne lettes og sejladsen ned ad floden påbegyndes. Da man ikke måtte sejle eller dampe på floden om natten, men skulle ankre når det blev mørkt, nåede GANGES

først to døgn senere ned til det yderste fyrskib, hvor lods'en gik fra borde, så rejsen over Den Bengalske Havbugt kunne begynde.

Kulbeholdningen i GANGES strakte kun til otte dage - og heraf var nu allerede ét døgn's forbrug gået til sejladsen ned ad floden. Det var derfor nødvendigt i så vid udstrækning som muligt at slukke under kedlerne og gå for sejl alene. Nogen dårlig sejler var GANGES ikke - den kunne for sejl alene komme op på 7 knob.

Maskineriet var af Maudsleys ældste konstruktion, hvor hjulene ikke kunne sættes ud af forbindelse med maskinen, så det var nødvendigt, hver gang der skulle sejles at aftage fem skovle af hvert hjul. Det skete nogle gange på overfarten og tog hver gang et par timer. Denne aftagen og påsætning og den næsten daglige fastskruen af skovle, der arbejdede sig løse ved skibets voldsomme bevægelser, foregik ofte under slingerage og kunne da være et livsfarligt arbejde.

Da sejladsen til Penang langt nede i Malaccastrædet - sydpøst for Nicobarerne - fandt sted midt under NE-monsunen, der som regel giver laber kuling og smukt vejr, havde man håbet på en hurtig og behagelig overfart.

Det gik da også godt de tre første dage, men derefter trak vinden sig mod SE med stiv kuling og svær sø.

GANGES befandt sig den 15. december om aftenen ca. 30 sømil nord for Preparis Island noget nord for Andamanerne. Maskinen var i gang med 10 stempelslag, og skibet arbejdede-

de hårdt i høj sø og slingrede begge hjulkasser i vandet til overkanten.

Den følgende dag, da man forsøgte at stagvende, gik maskinen flere gange i stå trods fuld damp og 13 1/2 stempelslag, når vinden kom ret forind, hvorfor der til sidst måtte kovendes.

Resultatet af skibets voldsomme arbejden viste sig nu i rejsningen - i begyndelsen var det det løbende gods, der sprang og blev spledset og sprang igen, men efterhånden gik det også ud over det stående gods. Det ene stortag sprang to gange, og pikfald, udhalere og undervanterne, som man ikke havde nået at få sat i Calcutta, blev så slække, at de dinglede til alle sider og ikke gav de svære teakmaster den ringeste støtte, men kun voldsomme ryk, hver gang de under overhalingerne sang tot. Sejlene var i en så dårlig forfatning, at begge skonnertsejlene, stængestagsejlet og klyveren flere gange skørede og måtte lappes.

Der blev nu holdt en slags skibsråd. Skulle man i betragtning af den ringe restbeholdning af kul vende og søge at nå tilbage til Calcutta, inden GALATHEA var afsejlet - eller gå direkte til Nicobarerne - eller trods alt prøve at nå ned til Penang?

Man valgte det sidste - og når det engang imellem løjede lidt i de følgende dage, lykkedes det at få sat undervanterne og få udbedret de værste haverier.

Den 20. om eftermiddagen meldte maskinmesteren, at der nu kun var kul til 30 timer tilbage. Man var stadig på samme bredde som den 15.- 15°30'N

- men var nået fra 93° til 94°30'E - lidt sønden for Irrawaddys delta.

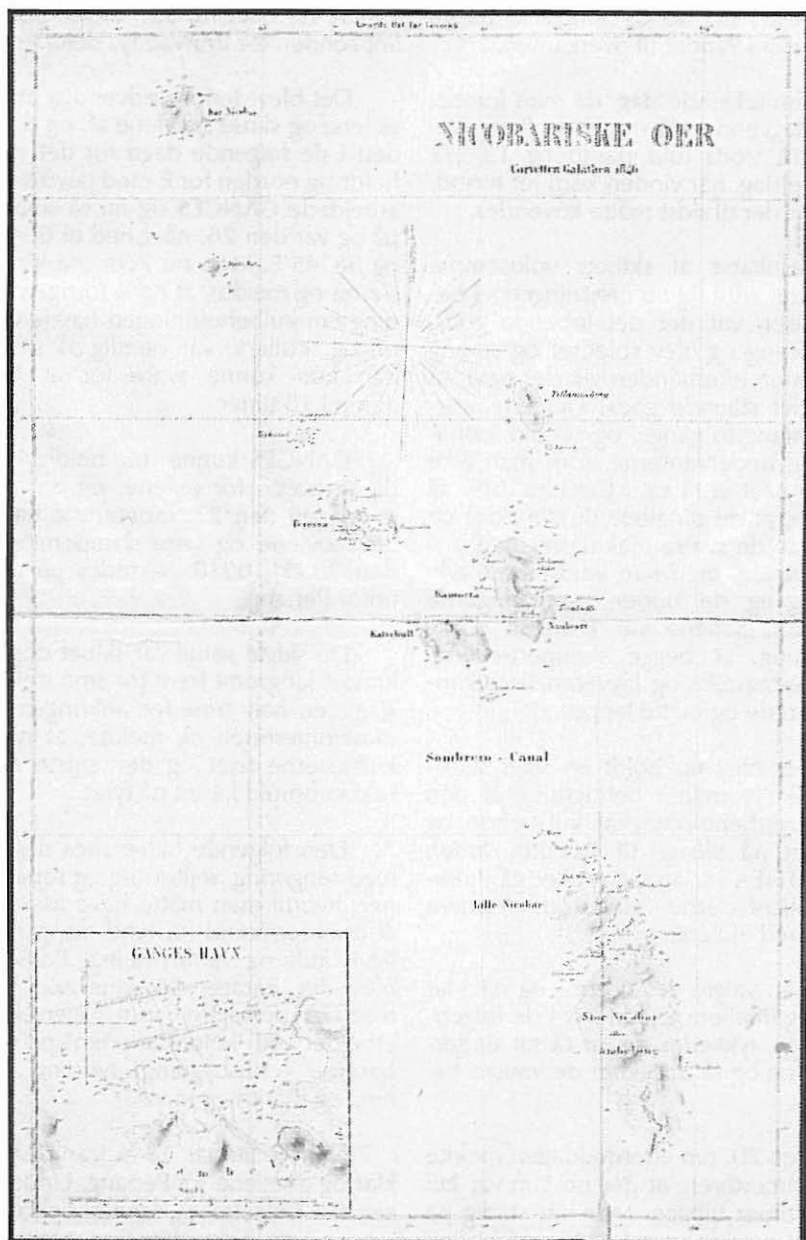
Det blev derfor nødvendigt at ty til sejlene og skrue skovlene af, og da vinden i de følgende dage for det meste holdt sig norden for E med jævn kuling, arbejdede GANGES sig nu så småt syd på og var den 26. nået ned til 6°45'N og 98°45'E. Men nu kom maskinmesteren og meldte, at hans forrige oplysning om kulbeholdningen havde været urigtig. Kullene var nemlig så små, at han kun kunne svare for at holde damp i 18 timer.

GANGES kunne dog heldigvis stadig fortsætte for sejlene, og om eftermiddagen den 27. monterede han atter skovlene og satte dampen op, og den 28. kl. 0930 ankrede på reden udfor Penang.

De sidste sømil var skibet dog kun kravlet langsomt frem for små stempelslag - en halv time før ankringen kom maskinmesteren og meldte, at nu var kulkasserne fejlet og den sidste skovlfuld kulsmuld kastet på fyret.

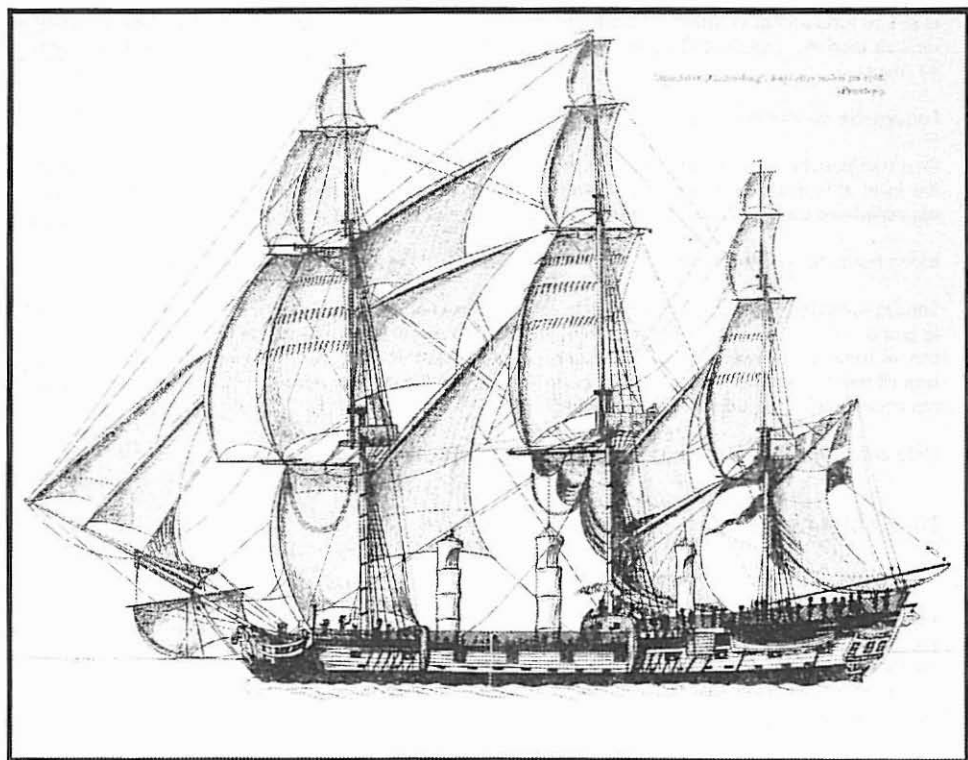
Den følgende halve snes dage gik med rengøring, sejlørring og reparationer, hvortil man måtte have assistance af tømmermænd fra land, samt naturligvis kul- og vandfyldning. Endvidere blev der antaget 39 kinesiske kulier med en portugiser som "overseer" til arbejdet ved "kolonisationen" på Nicobarerne - husbygning, rydning, gravning og plantning m.v.

Den 6. januar 1846 var GANGES klar og afsejlede fra Penang. Under rejsen fra Calcutta og under opholdet i Penang havde der ikke været lejlighed



Maritimhistorisk konferens

20.-22. APRIL 1990



Indbydelse til Maritimhistorisk Konference 1990.

For niende gang har Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning fornøjelsen at indbyde til Maritimhistorisk konference, som finder sted i København i dagene den 20.-22. april 1990.

Konferencen finder sted dels på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K. (fredag), dels hos Styrelsen for Told- og Skattevæsenet, Amaliegade 44, 1256 København K. (Indgang fra havnefronten gennem Toldmuseet).

Som ved tidligere konferencer samles her fagfolk såvel som fritidsforskere til indbyrdes udveksling af erfaringer, resultater, ideer og inspiration - og ikke mindst for at knytte kontakter på kryds og tværs af fag- og emneområder.

Det må som sædvanlig understreges, at konferencen er åben for ALLE.

Den første aften - hvor man mødes på Orlogsmuseet - vil museumschef Peter von Busch fra Marinmuseum i Karlskrona fortælle om den danske orlogsflåde set med svenske øjne.

Deltagernes egne indlæg afvikles i grupper lørdag formiddag. Har man noget på hjerte, bedes man snarest anmelde foredrag af ca. et kvarters længde. Foredragene behøver ikke at være formfuldendte; man kan fortælle om et afsluttet eller igangværende arbejde eller for den sags skyld et påtænkt arbejde - alt med det formål at få ideer og inspiration frem. Seneste frist for anmeldelse af indlæg er den 12. marts.

Fortegnelse over anmeldte indlæg vil tilgå deltagerne før konferencen.

Den traditionelle udflugt finder sted lørdag eftermiddag, hvor Københavns Havnevæsen beredvilligt har lovet at føre os rundt - pr. skib naturligvis - på kendte og ukendte steder i havnen, alt under kyndig vejledning både hvad angår fortid og nutid. Undervejs vil der være en forfriskning.

Inden festmiddagen lørdag aften vil der for interesserede være mulighed for at bese Toldmuseet.

Søndag formiddag vil der - ihukommende at vi delvis befinder os på Vestindisk Handelsselskabs gamle grund - blive et samlet arrangement omkring slaveskibstrafikken. Arkivarerne Erik Gøbel og Poul Olsen vil fortælle om henholdsvis trekantruten og slavehandelen, og fra Norge kommer Leif Svalesen, som vil berette om slaveskibet "Fredensborg Slot", dets rejser og ikke mindst dets forlis ved Tromoy og om undersøgelser og udgravninger på vraket.

Hele arrangementet afsluttes søndag eftermiddag med konferencemøde m.v.

Foreløbigt program:

Fredag den 20. april (Orlogsmuseet):

- 19.00 Ankomst
- 19.15 Velkomst
- 19.20 Foredrag ved museumschef Peter von Busch
- 20.30 Introduktion til og rundvisning på det nyindrettede Orlogsmuseum
- ca. 21.30 Natmad

Lørdag den 21. april (Toldstyrelsen):

- 09.00 Indlæg fra deltagerne i grupper
- 12.00 Frokost

- 13.30 Rundfart i Københavns havn med afgang fra Toldmuseet. Efter hjemkomst mulighed for at bese Toldmuseet
18.30 Festmiddag og samvær

Søndag den 22. april (Toldstyrelsen):

- 09.00 Slavehandel og slaveskibstrafik v/Erik Gøbel, Poul Olsen og Leif Svalesen
12.00 Frokost
13.00 Konferencemøde
ca. 14.30 Afslutning

Gebyret for deltagelse i konferencen er fastsat til kr. 350,- som dækker al forplejning, dog excl. drikkevarer bortset fra vin til festmiddagen, konference materialer m.v.

For at holde konferenceprisen på et lavt niveau har vi denne gang valgt ikke at arrangere overnatning. Det betyder at udenbys deltagere selv må arrangere sig med fornøden overnatning på hotel, pensionat eller hos venner og bekendte.

Det kan oplyses at der er gode parkeringsmuligheder ved såvel Orlogsmuseet som Toldstyrelsen (P-plads med indkørsel fra Toldbodgade).

Tilmeldelse senest den 12. marts 1990 ved indbetaling og indsendelse af nedenstående brevkort.

Vi håber på et talrigt fremmøde fra alle kredse af maritimt interesserede.

Undertegnede tilmelder sig hermed den 9. konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning den 20.-22. april 1990.

Navn

Stilling

Adresse Post nr.

Telefon Arb. Priv.

Jeg vil holde et indlæg (max. 15 min.) Ja Nej

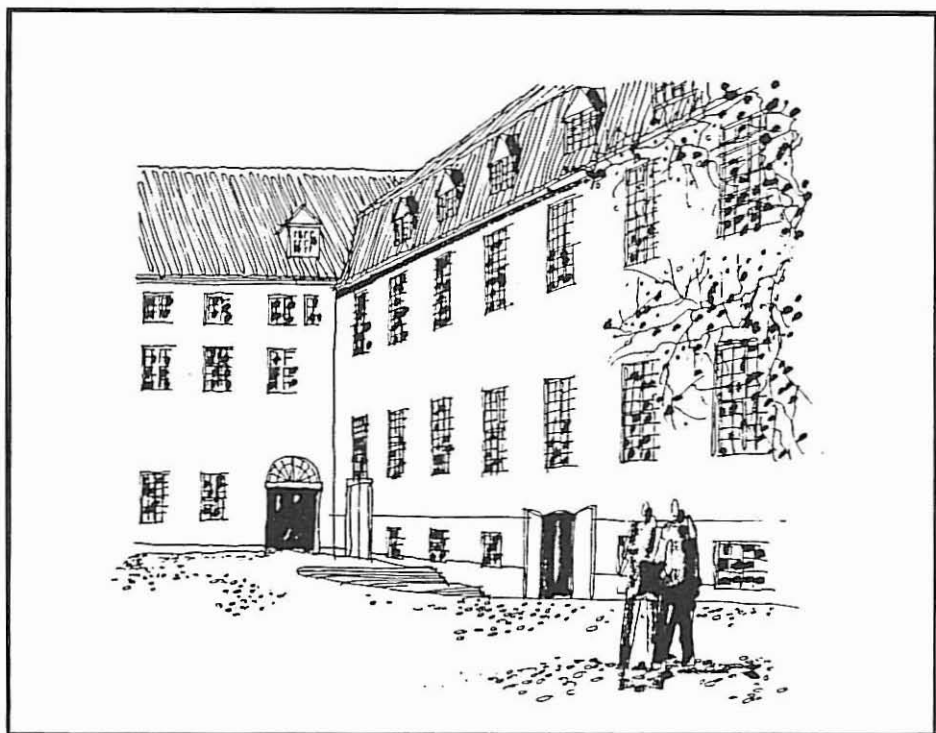
Emne

Der ønskes lysbilledeapparat (24x36)

Andre tekniske hjælpemidler

Deltagergebyr kr. 350,- er indbetalt på giro 8 25 90 11 / vedlægges i check.

Kontaktudvalget
Fogdens Plads 14
2791 Dragør



Porto

3,50

**Kontaktudvalget for dansk maritim
historie- og samfundsforskning
Fogdens Plads 14
2791 Dragør**

til at gøre noget ved den militære uddannelse af den indfødte besætning, der var kommet om bord i Calcutta. Da GANGES var et orlogsskib og kunne komme til at optræde som sådant, var det naturligvis nødvendigt ud over den fåtallige danske besætning, der allerede hjemmefra og fra sejlladsen med GALATHEA var godt indøvede i brugen af våben, at uddanne den indfødte besætning til "orlogsgaster".

Allerede dagen efter afsejlingen fra Penang begyndte man derfor at "exercere" det nye mandskab. Men det blev - i hvert fald i begyndelsen - til en tragikomisk affære, hvor der forefaldt de latterligste episoder. Det var således ikke sjældent, at en mand der syntes, at nu havde han stået længe nok, ganske roligt tog geværet ved fod og satte sig på hug i geledet - de indfødtes almindelige hvilestilling. Den første gang der skulle indøves exercits og skydning med pistoler, tog en muselmænd ganske uanfægtet sigte mod skylightet i doktorens lukaf, der lå agterst i styrbords hjulkasse, og sendte en kugle tværs igennem lukafet og ud på den anden side.

Skønt både muselmænd og hinduer efter engelske officerers udsagn i reglen kunne blive udmærkede soldater, var de i GANGES så nervøse, at det kun var med den største overvindelse -

Øgruppen Nicobarerne, beliggende i Den bengalske Havbugt mellem Andamanerne og Sumatra. Øerne blev i 1756 taget i besiddelse af Danmark og fik navnet Frederiks-Øerne. Efter forgæves forsøg på kolonisation blev øerne opgivet i 1856. Kortet stammer fra Steen Billes værk: "Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47", bind 1.

og i de latterligste stillinger - at de vovede at affyre deres geværer.

Ret hurtigt begyndte dog nu befalingsmændene og den øvrige danske besætning at kunne gøre sig forståelige for de indfødte, og de eneste vanskeligheder var efterhånden det stadige anstød mod fordommene i deres religion og kastevæsen. Her var det navnlig oppasserne, det gik ud over, idet de ofte nægtede at gøre, hvad man ellers forlangte af en oppasser.

De indfødte overholdt i øvrigt meget strengt deres religiøse skikke og forskrifter. Ofte kunne man ved solnedgang se nogle af dem holde bøn på knæ på hjulkassen med ansigtet vendt mod solen. Først fremmumlede de lange tirader, bøjede sig derpå ned og kysede hjulkassens træværk tre gange, mumlede derpå igen noget og strøg tilsidst gentagne gange med hånden hen over ansigtet og skægget. Det var unægtelig et noget mærkværdigt scenarie om bord i en dansk orlogsmænd.

Under opholdet ved Nicobarerne kom en dag alle muselmændene i samlet trop og beklagede sig over, at de havde fundet et svinehår i deres ris. Skønt man forklarede dem, at når deres rationer én gang var udvejet, tilkom der dem ikke mere, kastede de al risen udenbords og levede den dag af nogle rødder og lidt tørret fisk.

GANGES havde fået en behagelig og hurtig overfart fra Penang. Tidligt om morgenen den 9. januar fik man øerne i sigte og ud på formiddagen blev der ankret i havnen ved Pulo Milu på nordsiden af Lille Nicobar. Her lå allerede det fragtede skib CHRISTINE,

der var ankommet til Milu efter kun 11 dages sejlads (6).

Videnskabsmændene kom nu i land og opmålingen af havnen og det nærmeste farvand påbegyndtes, ligesom også kulierne tog fat på trærydning m.v.

Den 14. afgik GANGES fra Milu til Nancowry Havn syd for Camorta, hvor dampskibet den næste formiddag ankrede ved siden af GALATHEA (7). De kinesiske kulier ankom kort efter om bord i CHRISTINE, og blev anvendt i land, selv om der endnu ikke var taget bestemmelse om, hvor man ville anlægge den første "koloni".

Dels sammen med GALATHEA og dels alene undersøgte GANGES nu de forskellige øer for at finde det bedst egnede sted. Herunder opdagede man på nordsiden af Store Nicobar en god ankerplads, der blev opmålt og fik navnet "Ganges Havn". Forholdene ved Pulo Milu skønnedes dog at være de bedste, og man koncentrerede sig derfor nu om at bygge huse til kulierne og få påbegyndt de første rydninger. De indfødte, man prøvede at anvende til dette arbejde, viste sig imidlertid at være arbejdssky, mens kineserne som regel både var flittige og dygtige.

Allerede den 10. februar gjorde man en meget ubehagelig opdagelse. Det viste sig, at GANGES i høj grad var angrebet af hvide myrer, der vrimlede ud af det faste tømmer agten om styrbord. Disse i Indien hyppige og frygtede smådyr æder sig langsomt men sikkert gennem tømmeret over vandlinien, men kun sjældent under denne. De holder helst til i de blødere træsor-



Kommandør Andreas Bjørn Rothe (1825-1874) var med korvetten GALATHEA til Ostindien og gjorde, som sekondløjtnant, tjeneste på dampskibet GANGES og skonnerten NANCOWRY.

ter - således var der f.eks. ingen myrer i undermasterne, der var af hård teak, medens storstangen, der var af fyrretræ, var helt udhulet i rodenden, ligesom flagspillet flere gange måtte afkortes, fordi myrerne her også angreb rodenden.

De hvide myrer er især farlige, fordi de holder sig til det indre af tømmeret, således at man sjældent opdager dem, før skibet allerede er ødelagt. Når et skib er angrebet af denne plage, er det faktisk kondemnabelt. Måske kan det endnu flyde i nogle år - men det kan lige så godt gå ned den næste dag, da man ikke kan vide, hvor alvorligt og gammelt angrebet er.

Den 25. februar lettede GANGES, der havde ligget ankret i den sydligste bugt på Store Nicobar, og idet dampskibet rundede pynten for at stå nord på langs øen, passeredes GALATHEA, der lod sejlene falde for at fortsætte sin rejse rundt om Jorden. GANGES løb agten om korvetten og hilste den med tre gange hurra.

Rothe skriver: "*.... Følelsen, hvor med jeg saae de Sejl udfolde sig, er endnu frisk: det var som om Hjertet snørede sammen derved, og vor bedste Trøst var, at baade Kammerherre Bille og Etatsraad Hansen havde udtalt det som deres Overbevisning, at vi snart vilde blive afløste, inden 6 Maaneder, i det Høieste. Nogle dage før Corvetten forlod os, modtog vi vore respective Udnævnelser og Instructioner som Coloniens Embedsmænd*" (8).

Trods sin myrebefængte tilstand vedblev GANGES endnu en tid at holde stationen på Nicobarerne og sejlede rundt til de forskellige øer for at vise flaget og foretage opmålinger samt muligvis at opspore og afstraffe de indfødte, der formodedes tidligere at have deltaget i overfald på skibsbesætninger. Det var dog kun få, man fik ram på. Når der blev sendt fartøj i land, fandt man ofte, at de indfødte havde forladt deres hytter og antagelig på grund af deres dårlige samvittighed havde søgt tilflugt i den næsten uigennemtrængelige urskov.

Under denne sejlads rundt til de forskellige øer var det ofte hændt, at maskinen gik i stå på grund af havarier. Dels lækkede cylindrene og dels var stempelstængerne så slidte, at pakkningerne ikke kunne holde. Chefen beor-

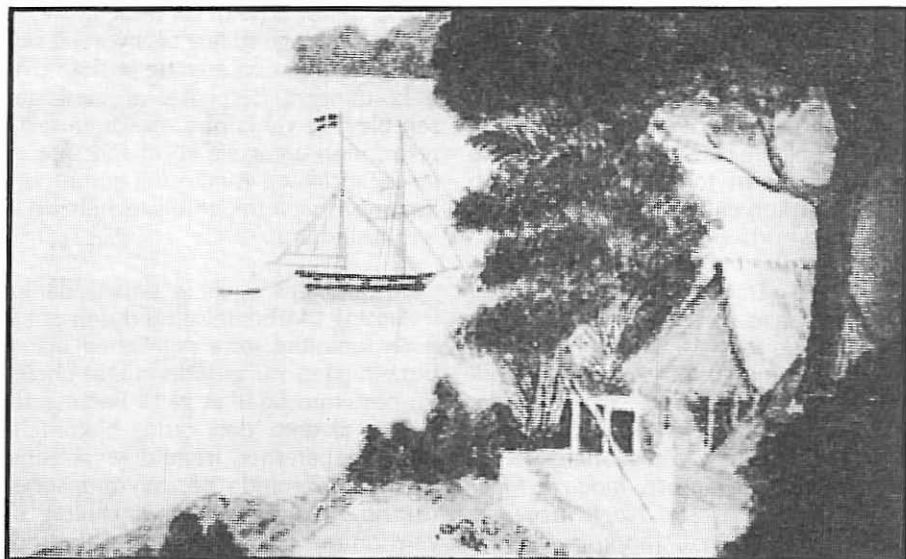
drede derfor afholdt en besigtigelse, så han kunne tage stilling til, hvorvidt skaderne kunne repareres og et skøn over bekostningen. Resultatet af besigtigelsen blev, at vel kunne maskinen repareres, men antagelig kun i Calcutta eller Madras og omkostningerne ville komme op på tre, muligvis helt op til fem tusinde rupier.

Maskinens og hele skibets dårlige forfatning i forbindelse med den af klimaet forvoldte store sygelighed blandt besætningen var grunden til, at chefen nu bestemte sig til at gå til Penang, for der at afvente den ordre hjemmefra om Nicobarernes fremtidige skæbne, som man ventede på. SW-monsunen var nu sat ind med stadig kuling og voldsomme regnskyl, som forhindrede alt arbejde ved "etablissementet". Dampskibets nærværelse ved øerne var derfor mindre nødvendig, hvorfor GANGES nu afgik fra Pulo Milu den 24. maj 1846 for at gå til Penang efterladende en overseer med 25 levende og 8 døde kinesere.

Dette blev GANGES sidste sejlads under dansk orlogsflag med ankomst til Penang den 28. maj om morgenen.

Her blev dampskibet ankret op og lå endnu i et år og ni måneder med orlogsflag og vimpel vajende afventende de med længsel imødesete ordre hjemmefra angående Nicobarernes skæbne.

Med øerne holdt man i denne lange periode kontakt, ved til forskellige tider at sende chartrede sejlskibe til øerne med chefen eller en af officererne om bord for at sejle kinesere, hvis kontrakt var udløbet, til Penang og for i det hele taget at have en vis opsigt



Skonnerten NANCOWRY i Nancowry havn på Nicobarerne 1848. Tegningen tilhører Marinehistorisk Selskab.

med, hvad der gik for sig derovre.

Efterhånden blev dampskibets indfødte mandskab og maskinbesætningen - undtagen den ældste maskinmester - afskediget, og arbejdet om bord indskrænkedes til rengøring og eventuelle reparationer for at opretholde et passende orlogsmæssigt udseende. Den danske besætning, der fik dobbelt hyre, holdt humøret nogenlunde oppe og anskaffede sig sømandskister til de mange billige klæder, som kunne købes i Penang. De holdt sig pænt og deltog under deres landlov som regel ikke i de udskjelser, som var regelen for landlovsfolkene fra de engelske orlogsmænd.

Da der stadig ikke kom nogen ordre hjemmefra med hensyn til øernes

fremtid, og da omkostningerne ved befragtning af skibe til at gøre rejsen til Pulo Milu efterhånden løb op, bestemte chefen sig til at sælge GANGES og i stedet for købe et mindre sejlskib, der netop var averteret til salg i Singapore, for dermed at kunne gøre rejserne med den danske besætning.

Lørdag den 12. februar 1848 er i GANGES journal anført: "Kl. 9 1/2 Formiddag halte ned Flag og Vimpel, da Dampskibet idag i Avisen er lyst til Salg ved offentlig Auction den 4. Marts førstkommende."

Skonnerten JOVEN CORINA købt nu for 3500 piastre, omdøbtes til NANCOWRY og overtoges den 17. februar. Da skibet i høj grad var befængt med mus og kakerlakker, måtte først

en alvorlig udryddelse med hermetisk tillukning og bål i lasten sættes i gang, med det resultat, at alle mus og kakerlakker omkom - men kakerlakæggen overlevede. Man prøvede så at sende høns ned i skibet, men uagtet de levede højt på levende og døde kakerlakker og æg, forsløg det dog ikke mod utøjets mangfoldighed. Omsider kom besætningen om bord og orlogsflag og vimpel blev hejst.

Den 4. marts blev GANGES solgt for omtrent 8600 piastre ved auktionen. Maskineri og kedler blev udtaget - de sidstnævnte, der som tidligere nævnt var af kobber indbragte køberen 8000 piastre. Begge stævne, der var stærkt medtagne, måtte fornyes, hvorefter GANGES blev rigget som bark og under nyt navn sendt til Sidney for at blive solgt til en køber, der ikke kendte skibets fortid og tilstand.

De to 12-pundige metalkanoner var inden auktionen solgt til en købmand, der videresolgte dem til Guvernementet, som forærede dem til en rajah som en slags betaling for en større landstrækning.

Med JOVEN CORINA kom fra Singapore den første meddelelse om, at man hjemme i Danmark havde opgivet kolonisationen af Nicobarerne. Det var dog kun en foreløbig meddelelse - den endelige ordre om, at man afstod fra foretagendet kom først den 8. marts.

Da skonnerten NANCOWRY, der var blevet armeret med de fire amusetter, som GALATHEA havde medbragt fra Tranquebar, omsider var ekviperet og provianteret, afsejlede den fra Penang til Milu. Modvind og stille gjorde,

at rejsen blev ret langvarig. Efter at have tilbragt et par uger ved Milu vendte skonnerten tilbage til Penang med en del kinesere. Opholdet ved Milu gjorde imidlertid, at der opstod et større antal sygdomstilfælde om bord. Af den danske besætning på 13 mand var en tid de otte på sygelisten - heriblandt lægen.

Efter denne eneste rejse frem og tilbage under dansk orlogsflag, ankrede NANCOWRY atter i Penang. Her beordrede chefen skonnerten til at blive liggende, medens han selv afsejlede med postdampskibet til Madras for her at afvente korvetten VALKYRIENS ankomst. Med den ville han følge til Nicobarerne, hvortil den var beordret for at ophæve etablissementet og bringe de resterende kinesere til Penang.

Omkring den 20. juni ankom VALKYRIEN hertil. Kommandoen i NANCOWRY blev strøget, og skonnerten solgt ved auktion for 3040 piastre.

Den 24. juni kom besætningen om bord i VALKYRIEN, der den 27. gik hjem efter anløb af Singapore og Batavia. En af de sidste dage i november 1848 nåede korvetten til København med de 13 mand, der var tilbage af den besætning, der siden den 16. juni 1845 havde gjort tjeneste i GALATHEA, GANGES, NANCOWRY og VALKYRIEN.

Noter:

1. Nicobarerne. Øgruppe i Den bengalske Havbugt mellem Andamanerne og Sumatra. I 1756 toges øerne i besiddelse af Danmark og

- fik navnet Frederiks-Øerne. En påbegyndt kolonisation opgaves dog hurtigt på grund af det usunde klima. I 1846 forsøgtes en ny kolonisation - en af de opgaver, som var pålagt GALATHEA under Jordomsejlingen 1845-47. Det nye forsøg glippede imidlertid også, og de overlevende danske blev hjemført i 1848 af korvetten VALKYRIEN på dens Ostindietogt fra 4. januar til 2. december. Øerne henlå derefter i nogle år endnu officielt tilhørende Danmark, men da der ikke var nogen øvrighed, blev de hurtigt et hjemsted for sørøvere. Da vi ikke evnede at udrydde dette uvæsen, opgav vi øerne i 1856. I 1869 blev de besat af englænderne.
2. Steen Bille: Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jordan 1845, 46 og 47. Bind I, Kbh. 1849.
 3. Muskedonner - d.v.s. musket, svær fodfolksbøsse der kun kunne anvendes med anlægsstok eller i gaffel. Bl.a. bevæbning for musketeerne.
Amuset - let 1-pundig kanon anvendt som regimentsskyts. Oprindeligt trukket af betjeningsmandskabet, senere af heste.
 4. Espingol - et skydevåben, der kunne udskyde flere kugler hurtigt efter hinanden, idet det ene skud (kugle + ladning) var sat ind i løbet oven på det andet. Kunne enten tændes ved flere fænghuller eller fra munden, idet kuglen havde så stort spillerum, at ilden kunne forplante sig til det efterfølgende skuds ladning, der var adskilt fra kuglen ved en faststampet prop.
 5. Bille angiver GANGES afsejling til den 3. december, medens den i Lieutenant A.B. Rothes Dagbog om Orlogs-Dampskibet Ganges og Nicobarexpeditionen" angives rigtigt til den 9. (Nyt Archiv for Søværnenet. 2. Række, 8. Bind, Kbh. 1853)
 6. Hos Rothe s. 90 står den 29. januar som ankomstdato til Milu. Det er en trykfejl.
 7. Rothe s. 91. I modsætning hertil skriver Bille s. 284, at han ved ankomsten til Nancowry Havn fandt GANGES ankret her.
 8. Etatsråd Hansen: Guvernør over de danske besiddelser i Ostindien (Tranquebar, Serampore, Frederiksnagore og Nicobarerne).

Skibsmodeller - modelskibe.

Torben Plesberg

I forlængelse af artikler i Marinehistorisk Tidsskrift af Ole Ventegodt, Peter Beisheim og Peter Maack kunne jeg tænke mig at supplere med nogle synsvinkler på modelbygning.

Artiklerne af de 3 ovennævnte skribenter fokuserer ganske ensidigt på skibsmodellens rent fysiske fremtoning. Er dette virkelig det eneste saliggørende? Mig forekommer det, at der mangler den dimension, som er begrundelsen for skibe i det hele taget, nemlig vandet. Et skibs hovedformål er og bliver at kunne sejle. Følgelig bør en model af et skib også kunne sejle. Hvordan vil man ellers overfor eftertiden kunne dokumentere et skibs sejlegenskaber? Med andre ord: en rigtig model af et skib skal også selv være et skib - et modelskib!

Mange mener, at den fornemste modelrepræsentant for et skib netop er den arbejdende model, eller modelskibet, som jeg vil kalde det. Jeg undrer mig derfor lidt, når Peter Maack i sin minianmeldelse af "Schiffsmodellbau" skriver: "*Her gives en meget fin Beskrivelse af navnlig kontinentale Skibe helt frem til moderne Tider. Såfremt den ikke også beskæftigede sig med sejlene Modeller og maskindrevne Modelskibe, ville der have været Plads til at gå mere i Dybden*". Denne sidste passus kanne tolkes som et udtryk for, at modelskibe ikke er værd at beskæftige sig med, altså en nedvurdering. Men denne mulighed har anmelderen måske ikke været opmærksom på! Peter Maack

hører utvivlsomt til de meget avancerede skibsmodelbyggere, der går til opgaven med det største pendantseri og pernittengryneri. Men jeg er ikke sikker på, at der er andre end Peter Maack selv, der lægger mærke til, om tovværket på en model er højre- eller venstreslået på de rigtige steder, og om denne detalje bidrager til at øge illusionseffekten i nævneværdig grad!

Ole Ventegodt var inde på kriteriet for, hvornår en skibsmodel er god. Det er den i samme omfang den illuderer virkeligheden. Jo bedre illusion, des bedre er modellen. Da virkelighedens skibe normalt befinder sig i vand, vil det yderligere bidrage til illusionen, at modellen også kan ses i vand og iøvrigt opfører sig ganske som originalen i sit rette element. Dette kriterium falder meget godt sammen med mit eget kriterium, som går ud på, at et fotografi af modellen kun kan skelnes fra originalen ved det manglende skumsprøjt. Forudsætningen for Ventegodts (og mit) kriterium er så, at man må have kendskab til virkeligheden - altså originalen. D.v.s. en vurdering er kun fuldt ud mulig for samtidige modellers vedkommende. Jo længere væk fra nutiden vi bevæger os, jo vanskeligere bliver illusionsbedømmelsen, og for nogle perioders skibe vel i realiteten umulig, nemlig når de originale kilder er gået tabt.

Ventegodts kriterium lader sig fuldt ud også anvende på modelskibe, idet sejlegenskabernes illusion afprøves,



Originalen. P 515 Søulven, MTB af Søløven-klassen, søsat 1966. Længde 30 m, bredde 8 m, dybgående 2,5 m. Deplacement 100 t. Hastighed 50 knob. Besætning 24 mand. Armering: 1 eller 2 stk. 40 mm maskinkanoner, 2 eller 4 stk. 53 cm torpedorør, miner. Foto forfatteren.

dog med den modifikation, der følger af, at vands viskositet ikke lader sig ændre i skala - desværre (for illusionen) og heldigvis (for bevarelse af naturens gode orden)!

Under sejlegenskaber hører, at modelskibet skal kunne bevæge sig med skalakorrekt hastighed. Denne bestemmes ud fra Froudes formel, som siger, at skalahastigheden er lig med originalens hastighed \times kvadratroden af skalaforholdet. F.eks. er skalahastigheden i 1:100 = en tiendedel af originalens hastighed, i 1:50 lidt over en syvendedel, i 1:35 lidt under en sjettedel, i 1:25 = en femtedel, i 1:16 = en fjerdedel etc.

Froudes formel angiver den hastighed, hvor modellens bølgedannelse

bliver identisk med originalens. Skalahastighed er altså et bølgedannelseskriterium! Hvis det kun var et spørgsmål om proportionale afstande, så ville et modelslagskib i 1:200 næppe bevæge sig så meget, at der bliver en synlig bølgedannelse. Sejler samme modelslagskib med en skalahastighed på 30 knob, så bevæger det sig proportionalt med 424 knob! Tager man en MTB af Søløven-klassen, der kan sejle 54 knob, så vil en model i 1:32 skulle bevæge sig med lidt over 9,5 knob (rigtig!). Dette svarer proportionalt til "kun" 305 knob. Skalahastigheden stiger med skalaen efter en progressiv kurve, der navnlig begynder at blive stejl, når man nærmer sig en skala på 1:10.

Modelskebet skal naturligvis også kunne manøvrere som originalen,

hverken ringere eller bedre. Imidlertid kan der være praktiske grunde til, at et modelskib ofte bygges til at kunne manøvrere bedre end originalen, f.eks. at det ofte blæser med 2-3 gange orkanstyrke i skala. Her er det modelskibets overlevelse, det drejer sig om under vejrforhold, der er meget voldsommere end dem full-size skibe overhovedet kan komme ud for! Men under normal sejlads er korrekt vendediameter jo kun et spørgsmål om det rette rorudslag, og det kan læres med øvelse.

I det hele taget vil det ofte være upraktisk, ja, endog umuligt at bygge de dynamiske undervandsdele i korrekt skala og form uden at sætte de primære sejlegenskaber over styr! Det er bl.a. på dette punkt, at modelskibsbyggere bliver nedvurderet af skibsmodelbyggere. Propellerne er jo ikke i skala - de er alt for store! (Jeg skal her undlade at komme nærmere ind på, at visse kategorier af skibsmodelbyggere helt undgår problemet på deres modeller!). Det er nu engang sådan, at propeller skal op i en vis diameter for at kunne yde en trykkraft af en vis størrelsesorden, og endelig er det sådan, at jo større diameter en propel har, jo bedre er dens virkningsgrad, og jo langsommere behøver den at rotere. Dette har så igen betydning for krav til motors drejningsmoment og totalgearing, som igen har betydning for strømforbruget, som er afgørende for sejltiden ved en given batterikapacitet.

Jeg har prøvet at forklare, hvorfor et modelskib ikke altid har ror og skrue i skala. Dette gælder især skibe med ekstreme hastigheder, f.eks. torpedobåde. Hvis jeg havde bygget min model af P-515 Søulven med 3 skalakor-

rekte skrue, 28 mm i diameter, ja så havde modellen aldrig opnået sin skalahastighed. Men med én 50 mm skrue lykkedes det perfekt, og endnu bedre med en 55 mm skrue. Det var navnlig ved de mindre ekstreme omdrejninger, at 55eren var 50eren overlegen.

Men der er andre steder, hvor skibsmodelbyggeren kunne sætte sin pegefinger og f.eks. spørge, om originalen også har sådanne store revner i dækket? Modelskibsbyggeren kunne replicere ved at spørge om skibsmodelbyggerens original også har disse underlige løvefødder med gesvejsninger voksende ud af kølen? Begge spørgsmål er et udtryk for manglende respekt og viden om hinandens gebet. Sagen er, at både modelskibsbyggeren og hans kollega, skibsmodelbyggeren, gerne vil bevare deres modeller intakte. Skibsmodelbyggeren vil sikre sig, at hans store og imponerende model virkelig bliver stående. Det ville jo være katastrofalt, hvis den en dag væltede ned på gulvet, fordi den ikke var ordentligt fastgjort til sin base. Modelskibsbyggeren vil gerne bevare sit skib funktionsdygtigt, og det kræver, at man har god adgang til maskineri, batterier, fjernstyringsanlæg og mekanik iøvrigt. Derfor er det nødvendigt med inspektionsluger i overstørrelse, hvilket altså kan betyde "revner" i dækket. Den amerikanske modelskibsbygger, Loren Perry, har her et særstandpunkt, idet han hellere vil skære hul i skroget under vandlinjen for at udskifte en havereret motor, end have revner i dækket. Man kan jo diskutere, om det er besværet værd! Når maskineriet og batteriet belastes til det yderste, er der jo en vis risiko for, at der kan ske noget.

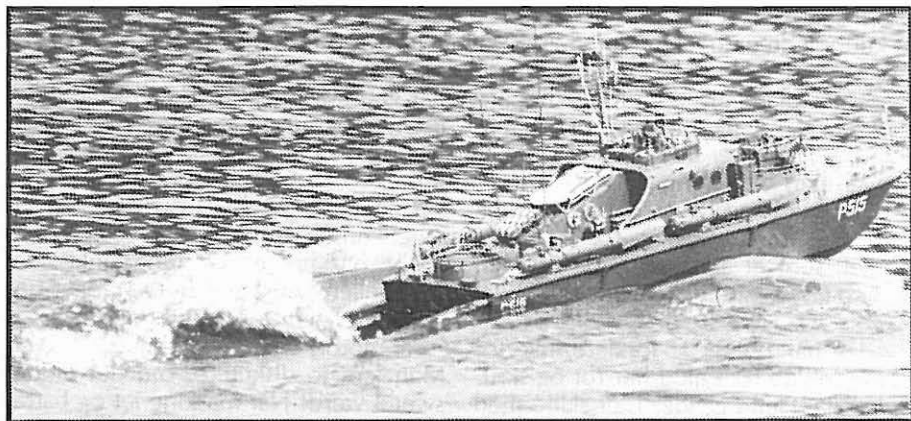
Som modelskibsbygger må man lægge særlig vægt på skrogets overfladebehandling, idet modellen jo skal kunne holde til ofte timelange ophold i det våde element. Er vejret lidt hårdt, eller sejler man hurtigt, kan man nemt få oversprøjtet sit skib, så overbygninger og detaljer skal ligeledes kunne tåle mosten. Man lærer hurtigt at undgå brugen af jern som materiale, idet der meget let kan opstå rustproblemer - den ægte vare! Skibsmodelbyggeren maler omhyggeligt små rustfarvede partier på sin model for at forstærke illusionen!

Et modelskib, der forhåbentlig mange gange i sin aktive karriere skal transporteres, sættes i vandet og tages op igen, må også kunne tåle denne behandling uden større risiko for skader. Dette kan evt. betyde, at man må undlade visse detaljer, som enten sidder på meget udsatte steder, eller som er meget skrøbelige. Hvis man har bygget et modelslagskib i 1:200, vil det på det

nærmeste være spildt ulejlighed at forsøge sig med en ræling i korrekt skala. Den vil være alt for sart. Ræling i skala 1:200 kan roligt overlades til skibsmodelbyggeren, og hans ræling vil endda ofte være i godstykkelse 1:100 eller endnu større!

Principielt er der intet til hinder for, at et modelskib også kan kvalificeres som skibsmodel, når det lægges op. Dette vil navnlig gælde modelskibe i de lidt større skalaer, 1:50 og 1:32 eller endnu større. I de store skalaer bliver det nemlig muligt at lave f.eks. rælingen i en holdbar kvalitet, og så kan man jo ligeså godt lave den, så den ligner.

Hermed er jeg nået til modelskibsbyggerens syn på skala, og her må jeg beklage, at jeg ikke er enig med Ole Ventegodt og Peter Beisheim, der helt åbenbart har haft det ærinde med deres betragtninger at lokke skibsmodelbyggere til at bygge i den eller de sam-



Modelskibet. Søulven P 515 skyder frem gennem vandet med en hastighed på ca. 9,5 knob, der svarer til en originalhastighed på 54 knob. Foto forfatteren.

me skalaer, for at man på udstillinger kan sammenligne størrelsen. Personligt finder jeg dette enhedsskalarytteri overdrevent og unødvendigt. Hvor mange mon ser på skibsmodeller blot for at sammenligne størrelsesforhold? Jeg gør i alt fald ikke, og kan slet ikke se, at skalaen skal gøres til et problem. Det afgørende for lægfolk - de skatteborgere, for hvis penge bl.a. Orlogsmuseet kommer op at stå - er at få lejlighed til at betragte nogle vellignende modeller, som samtidigt udviser godt håndværk.

Som modelskibsbygger vælger jeg den mindste skala, der giver modellen tilstrækkeligt deplacement til at kunne gøre det, som jeg ønsker. Som eksempel kunne jeg bruge Søulven igen. Jeg havde sat mig som mål, at den skulle kunne sejle med 54 skalaknob, samt udover ror have en fjernstyret trimklap. Helst skulle den også have 2 små marchdieseler. Herefter beregner man vægt af nødvendigt maskineri, batterier, r/c-anlæg m.m. Nu kan man så småt skyde sig ind på deplacementet, idet man også må have en fornemmelse af, hvor meget selve skibet vil komme til at veje alt efter bygningsmetode. Er jeg herefter nået frem til en vægt på ca. 3,6 kg, ja så vil min lommeregner kunne fortælle mig, at skalaen hedder 1:32. I praksis viste denne skala sig dog at være for lille, og jeg valgte at ofre dieselerne og yderskruerne for ikke at komme til at overskride deplacementet for meget. Det færdige modelskib kom faktisk til at veje på den anden side af 4 kg, men det viste sig heldigvis, at jeg havde undervurderet originalens maksimale deplacement, og modellen kom til at ligge kun ca. 15 g fra maximum. Med hensyn til skalavalg

har bygningen af min første "søløve" lært mig, at en skala på 1:30 vil få hele puslespillet til at passe, idet der så bliver plads til både dieseler og 24 V driftspænding til turbinerne. Springet fra skala 1:32 og op til 1:30 ser ikke ud af meget. Totallængden bliver forøget med 6,2 cm, men deplacementet stiger med ca. 800 g, og det gør en ret stor forskel, da skroget ikke behøver at blive tungere.

Så kan man med en vis ret spørge mig, hvorfor jeg ikke bare går op på 1:25 eller 1:24, så ville der være rigeligt at løbe på! Rigtigt, men så bliver skibet dobbelt så stort, og så holder kalkulationerne over maskineriet ikke længere, rent bortset fra at skalastigheden vil være vokset betydeligt. Desuden kunne det medføre alvorlige transportproblemer. Et skrog på 121-126 cm længde kan måske slet ikke være i bilens bagagerum! Meningen med et modelskib er jo netop, at der bliver sejlet med det.

Som modelskibsbygger, hvis hovedinteresse er samtidige danske orlogsskibe, løber man ind i det problem, at man ikke kan få fat i en pålidelig tegning og et spanterids af originalen. Man er stillet betydeligt værre, end hvis man havde valgt en ældre model, hvortil tegninger er tilgængelige i Rigsarkivet eller fra Orlogsmuseet. Der ligger, som Peter Maack meget rigtigt siger, en stor udfordring i, at bygge et skib uden tegning! Fordelen ved at bygge en samtidig model ligger i, at det principielt er muligt at tjekke modellen med originalen. Den "færdige" model bygget udelukkende efter fotos, blev for mig nøglen, der lukkede op for Alladins hule! De mennesker, der har



Skibsmodellen. Søulven P-515, her udstillet i Modelbyggerlaugets afdeling på Orlogsmuseet. Foto forfatteren.

deres daglige arbejde på originalen, er naturligvis meget interesserede i et seriøst forsøg på at bygge en model af deres skib. Og ligeså interesserede er de i at hjælpe én med at fuldføre arbejdet, nemlig ved at give adgang til originalen og give én mulighed for at skaffe sig den nødvendige fotografiske dokumentation. Jeg følte mig virkelig privilegeret som modelskibsbygger, fordi det blev mig forundt at fuldføre byggeriet på basis af et materiale, som jeg hidtil kun havde drømt om!

M.h.t. sejlegenskaber havde jeg gjort mine erfaringer med modellen, da jeg fik lejlighed til at få demonstreret originalens sejlegenskaber som gæst på den sidste "søløve" under kommando under dennes allersidste sejlads! Det var virkelig en stor oplevelse. Jeg kvitterede senere ved at invitere chefen og andre interesserede til en demonstration af modelskibet. Efter min overbevisende demonstration, herunder ha-

stighedstest (41,5 knob med en død celle i batteriet) fik chefen overladt kontrollen, og han følte sig hurtigt dus med sit gamle skib, og kunne bekræfte, at modellen opførte sig ganske som originalen ved turbinefart. Derimod kneb det med havnemanøvrerne, men originalen ville ikke have været spor bedre på centerturbinen alene!

Jeg forstår ikke, at der er så forholdsvist få, der bygger modeller af Søværnets nuværende enheder. Om 20 år vil de fleste af dem være historie, men så kan det måske være, at de går hen og bliver interessante for modelbyggere. Hvor ærgeligt vil det da ikke være for den, der faktisk havde haft mulighed for at skaffe sig dokumentation i tide, men som ikke fik det gjort! Man kan roligt regne med, at selv om man får fat i en stor mængde originalfotos, så vil der alligevel være enormt mange detaljer, som slet ikke findes på et eneste af disse billeder,

fordi de ikke er interessante for andre end netop den seriøse modelbygger! Det bedste materiale vil altid være ens egne fotos, fordi man under arbejdet med modellen erfarer, hvor problemerne ligger og følgelig, hvilke fotos, der kunne løse dem. En stor hjælp ved byggeri efter fotos er det, hvis man har lavet sig en skalamålestol og fotograferet den ned på sine detailfotos. Herefter er der ingen tvivl om den faktiske størrelse af tingene.

Både Ventegodt og Beisheim var inde på, at modeller naturligvis skal males og så vidt muligt i de historisk korrekte farver. Dette er jeg naturligvis ikke uenig i. Men jeg kunne godt tænke mig, at Beisheim ville uddybe begrebet "skalafarver". Hvordan lyder den formel, hvorefter man beregner, hvor meget gråt eller hvidt, der skal tilsættes originalfarven ved en given skala? Hvis en sådan formel ikke findes, er vi alligevel havnet i ren subjektivitet. Herefter må et stort antal nuancer kunne accepteres, eftersom der ikke er noget objektivt belæg for, at den ene af disse er den rigtige! Farvefotos og dias kan ikke tjene som nogen rettesnor, fordi farveangivelsen for det første ikke er den samme for de forskellige filmfabrikater. For det andet kan den variere indenfor det samme filmmærke og fremkaldningsanstalt. Hvem har ikke prøvet at få efterbestilt farvekopier og bemærket, at farverne som regel er anderledes end ved første kopiering?

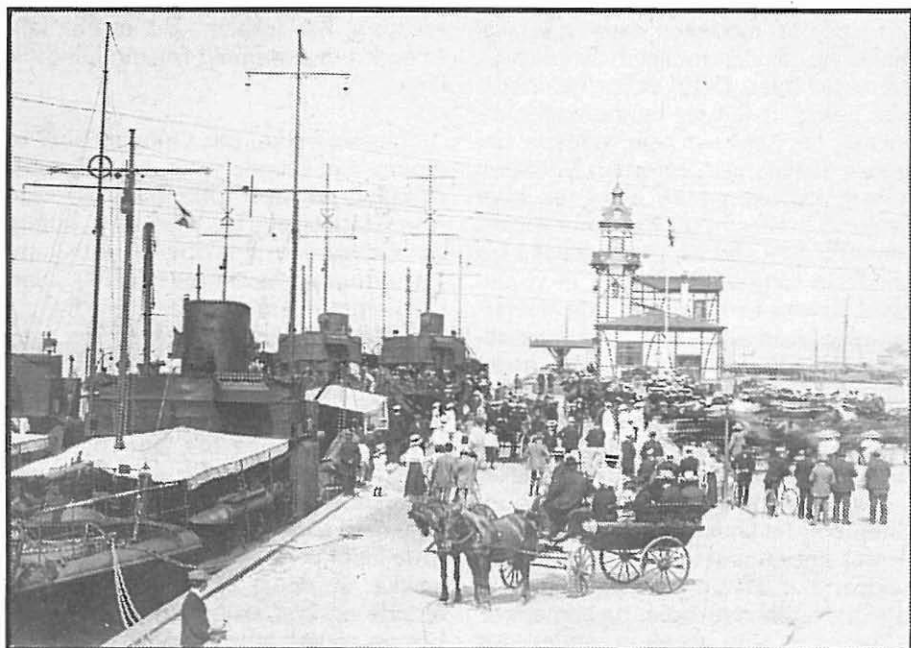
Som modelskibsbygger finder jeg det mest hensigtsmæssigt at anvende originalens farver, dog i mat udgave. Da modelskibet jo primært skal synes i sit rette element, skifter farverne med solens stilling på himlen, himlens og

vandets farve. Jeg har sammenlignet farvefotos af div. "søløver" med ditto af mit modelskib, Søulven. Jeg synes at kunne se de samme udsving i farveangivelsen. Herefter kan jeg ikke rigtig se noget behov for skalafarver. Hvis jeg havde tonet originalfarven lysere, ja, så ville bemalingen simpelthen være forkert!! Men det er da rigtigt at skibsmødder udstillet i halvdunkle lokaler med elektrisk belysning virker for mørke. Mon ikke løsningen på problemet ville være en ordentlig belysning? Det var iøvrigt glædeligt at se Orlogsmuseets store, lyse lokaler - det er i alt fald et godt udgangspunkt for modeludstillinger.

Jeg ved ikke, om Orlogsmuseet er interesseret i modelskibe. Hvis dette er tilfældet, så bør Orlogsmuseet råde over faciliteter til også at kunne demonstrere modelskibe for publikum. Tøjhusmuseet havde for nogle år siden i skolernes efterårsferie en særudstilling om flådens nyere skibe, hvor der blev demonstreret modelskibe i bassinet i Det kgl. Biblioteks have. Jeg synes, jeg kan huske, at det var alle tiders publikumsmagnet. Bassinet var bare for småt til at demonstrere en MBTs sejleegenskaber, idet det ikke var muligt at sejle med tophastighed. Jeg håber med disse linier at få sat nogle ting i relief og vække til debat. Derudover er mit ærinde også at skabe større forståelse hos de seriøst arbejdende skibsmodelbyggere for, at modelskibsbyggere kan arbejde ligeså seriøst med deres interesse. Afslutningsvis vil jeg endnu en gang fremhæve, at modelskibet besidder en virkelighedsdimension, som skibsmodellen mangler: det våde element!

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Billedet i nr. 4/1989 viste et udsnit af Marinens afdeling på Den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i København 1888. Pavillonen, hvor hæren og flåden havde hver sin afdeling, var beliggende i det nordøstlige hjørne af udstillingsområdet, d.v.s. på det areal der i dag kendes som Dantes Plads foran Glyptoteket. Vinder blev **M. Hærning, Niels Juels Gade 15, 1059 København K.**, der har fået sin præmie tilsendt.



Torpedobåde ligger til kaj i en dansk købstad, og som vanligt ved sådan en begivenhed har mange mennesker fundet vej ned til havnen. Hvor og hvornår er billedet taget?

Svar til Orlogsmuseet senest den 2. april 1990.