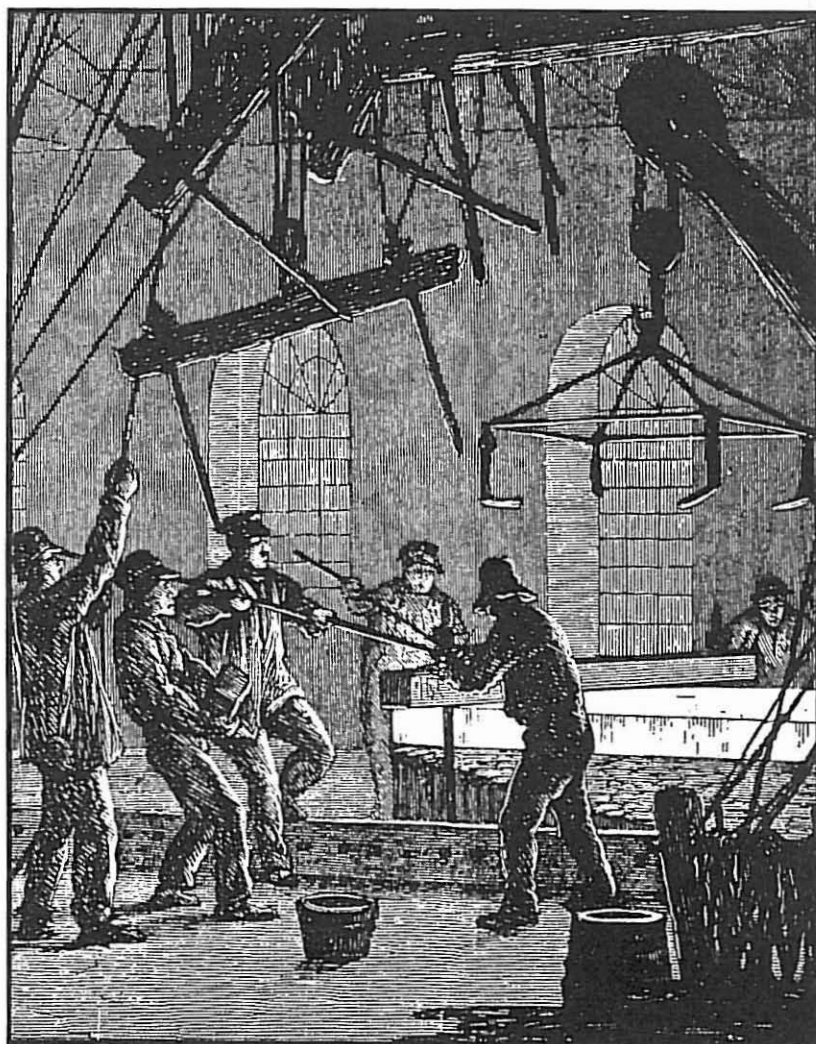
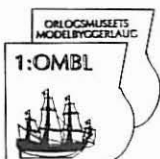


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



24. årgang

Nr. 2 - 1991



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Mødeplan for 1991.

Lørdag den 14 september kl. 13.00:

Modelmøde med oplæg. Oplæg ved Oluf Jørgensen om bygningen af "Trefoldigheden". Derefter fremvisning af modeller, tegninger og fotos.

Fredag den 13 december kl. 19.00:

Julemøde med modeller og underholdning. (incl. ledsager)

Tilmelding til formanden på tlf. 31 75 97 92 senest den 1. december.

Alle møder finder sted på Orlogsmuseet.

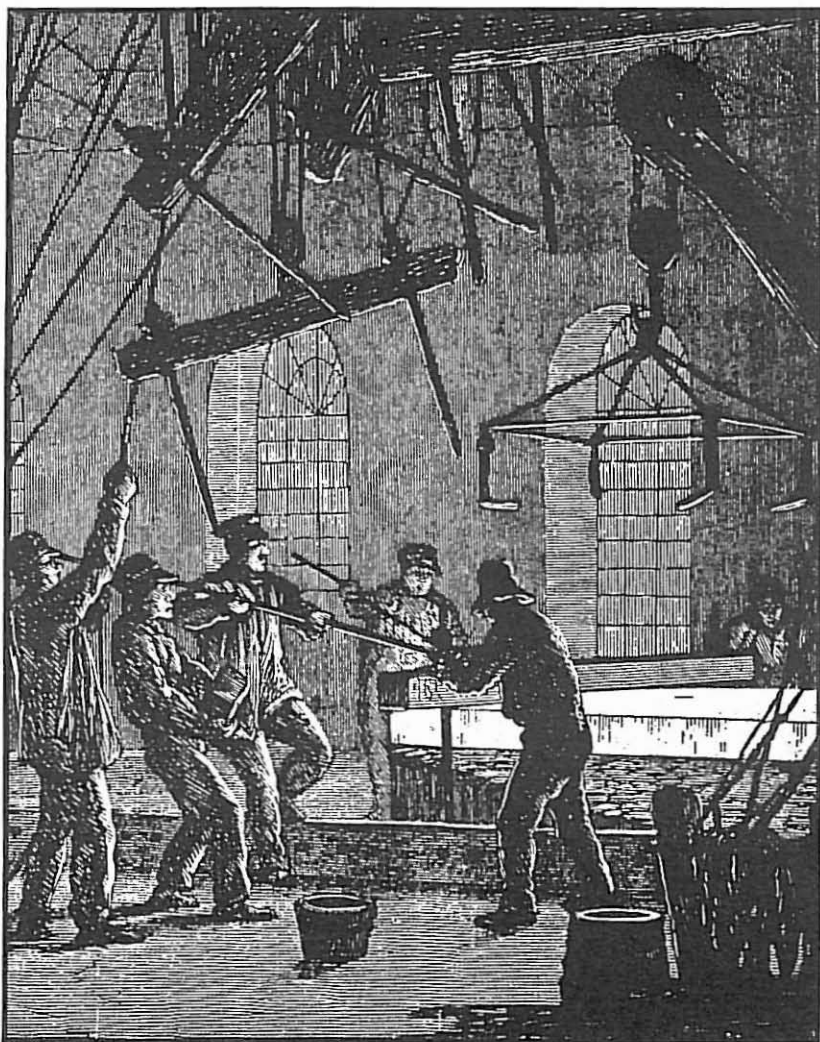
OMBL's egen udstilling på Orlogsmuseet er flyttet til Marinearkæologisk afdeling på "parterre" etagen, da den oprindelige placering nu er optaget af en ubådssektion under opbygning. Bestyrelsen er p.t. ved at færdiggøre udstillingen; modellerne er sikre under montring!

Peter Beisheim
formand

Modelkonkurrence på Orlogsmuseet i skolernes efterårsferie oktober 1991

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug arrangerer i år en konkurrence for maritim modelbygning. Modellerne vil være udstillet på Orlogsmuseet fra lørdag den 12. oktober til søndag den 20. oktober 1991. Bedømmelse og præmiering finder sted lørdag den 19. oktober. Oplysninger om modelkategorier og betingelser for deltagelse fås ved henvendelse til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K., tlf. 31 54 63 63.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



24. årgang

Nr. 2 - 1991

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

INDHOLD

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 ret-
tet til Postvæsenet.

Lay-out og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

Artikler:

Danskt Karlskronaspionage
för 300 år sedan.

Åke Boquist og Leif Lindin 3

Orlogsværftet.
Et indsamlings- og
dokumentationsprojekt.

Frank Allan Rasmussen 12

Nogle betragtninger over slaget
i Køge Bugt den 1. juli 1677.

Mogens Hærning 23

Andet:

Rettelse. 22

Orlogsmuseet spørger læserne. 31

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 32

Forside:

Interiør fra det Nye Skibbyggeri på Ny-
holm, som opførtes i årene 1865 til 67.
I midten af denne bygning fandtes en
glødeovn til opvarmning af de svære
panserplader samt et plan hvorpå disse
kunne formgives.

Stikket er hentet fra Illustreret Tidende
1870.

Danskt Karlskronaspionage för 300 år sedan.

Åke Boquist och Leif Lindin.

Främmande makts minst sagt påtagliga intresse för blekingekusten under det gångna decenniet, är ett vittnesbörd om den ständiga uppmärksamhet som Karlskrona ådragit sig under sin nu över trehundraåriga historia. Om orsakerna till de senare årens livliga verksamhet med så kallade "sannolika" ubåtar råder starkt skilda meningar. Lättare att förstå är det intresse som visades den nyanlagda örlogsbasens anläggningar för trehundra år sedan. De ödesdigra erfarenheterna från kriget 1675-79 hade givit en känbar erfarenhet av flottans vitala betydelse. Efter de förlorade sjöslagen vid Olands södra udde 1676 och Køge bukt 1677 var den svenska sjöförsvaret satt ur spel. Detta fick för krigets fortsatta utveckling katastrofala följder. Danskar och holländare var i fortsättningen herrar i Östersjön. Istället för en planerad svensk invasion på Sjælland besatte den danska armén Skåne 1676 och de södra landskapen förvandlades därmed till krigsskådeplats. Genom nederlagen till sjöss hade också förbindelserna avskurits mellan moderlandet och de tyska besittningarna, som därigenom var lämnade åt sitt öde under den pågående konflikten.

Reaktionerna till följd av dessa misslyckanden var mycket skarpa. Reorganisation och strategiska omdispositioner inom flottan var i högsta grad påkallade. Nya örlogsskepp måste byggas och personalen, i vars bristande sjöduglighet många såg den avgörande orsaken till flottans olyckor i kriget, må-

ste organiseras och utbildas, flottans ledning och förvaltning reformeras för att kunna agera mer effektivt och kraftfullt. Ett ständigt återkommande irritationsmoment var att den svenska flottan på grund av isförhållandena alltid kom senare i sjön än den danska. Erövringen av skånelandskapen hade med ens förändrat det strategiska läget. Stockholm låg för avlägset för att kunna utgöra en effektiv flottbas för Sydsveriges försvar och planer på en mer framskjuten örlogsstation vid blekingekusten forcerades därför. Efter omfattande rekognoseringar visade sig skärgården kring Trossö vara en lämplig plats.

Att Danmark i hög grad kände sig oroat trots den 1679 ingångna freden är självfallet och intresset från dansk sida för de planerade anläggningarna var uppenbart. I det danska riksarkivet i Köbenhavn bevaras i handlingar till det dåvarande danska utrikesdepartementet (kallat Tyska Kancelliet) en samling dokument omfattande sex stycken akter, tre kartskisser och tre memorial, som alla berör den nya flottbasen i Karlskrona. Upphovsmännen till dessa handlingar, som utan tvivel är tillkomna i underrättelsesyfte, har förblivit anonyma.

Danmark som kände sig allvarligt hotat av den framskjutna örlogsbasen hade all anledning att informera sig. De ovan nämnda källorna är inte de enda vittnesbörden från 1680-talet om närgånget danskt intresse för anläggningarna i den blekingska skärgården,

något som med stark irritation och misstänksamhet noterades från svensk sida.

När Karl XI i mitten av Juli 1681 gjorde en resa från Kungsör till Blekinge och Skåne begav sig den danske ministern Mogens Scheel ungefär samtidigt från Stockholm för att under vägen kunna ansluta sig till kungens följe. Det är sannolikt att ministerns avsikt varit att därigenom närmare kunna orientera sig om förhållandena på ort och ställe. Utrikesministern, Bengt Oxenstierna, sände, då han underrättades om den danske ministerns avresa, med dubbla ilbud brev efter Scheel och meddelade honom att kungen inte skulle sammanträffa med sitt kansli förän i Malmö, varför minister Scheel inte borde besvära sig med den långa resan över Karlskrona. Ministern kommenterade det inträffade: *Det är icke att beskriva vad ringa orsaker hos dem (svenskarna) stor misstanke kunna uppväcka.*

Att misstanken inte var helt obefogad och att anledning till vaksamhet fanns framgår av en rapport från slutet av april 1682, avsänd av ovan nämnde minister, där det meddelas att han kontaktats av en anonym person, som erbjudit sig resa ner till Karlskrona och där sätta eld på flottans anläggningar mot ersättning av 200 riksdaler - en summa som Scheel med fog inte ansåg orimlig. Något försök till attentat är dock inte känt. Misstänksamheten och spänningarna ökades ytterligare i slutet av året, då speciellt meddelanden ingått från den svenske envoyen i Köpenhamn, Wilhelm Coyet, att danskarna enligt rykten skulle ha förskaffat sig ritningar över anläggningarna i Karlskro-

na. Coyet kunde dessutom meddela att sjöfolk och fiskare som värvats i bla Hamburg och på Bornholm misstänktes utföra spioneri mot örlogsstationen. Med anledning av dessa underrättelser vidtogs omgående ett antal försiktighetsåtgärder i och omkring örlogshamnen.

En spionaffär som kom att väcka bestörtning bland örlogsflottans befäl i Karlskrona inträffade under början av året 1683. Den svenske envoyen i Köpenhamn kunde då rapportera att amiralen Niels Juel sändt en löjtnant Tyge Kristoffer Jensen till Karlskrona i underrettelsesyfte. Med anledning av detta förstärktes bevakningen i staden, huseundersökningar företogs hos borgerskapet, vars lojalitet från svensk sida inte utan skäl ifrågasattes. Man var länge övertygad om att den danske löjtnanten skulle misslyckas i sitt uppsåt. Efter ett par veckor återkom emellertid Jensen till Köpenhamn efter väl förrättat värv med uppgifter inte endast om Karlskrona utan även om Kalmar, som under detta tidsskede intog en framträdande position som temporär bas för den svenska flottan. Det visade sig i efterhand att den förslagne spionen i grunden lurat viceamiral Werner von Rosenfeldt, som vid denna tid ansvarade för säkerhetsfrågorna i Karlskrona. Jensen, som föregivit sig vara köpman, erhöll såväl pass som anvisning av bostad i både Kalmar och Karlskrona av von Rosenfeldt.

I raden av framgångsrik dansk underrättelseverksamhet kan slutligen den sedemera danske sjökortsdirektören Jens Sörensens företag nämnas. Under vintern 1685-86 utförde denne en eller flera spionresor till Karlskrona

med omgivning som resulterade i utförliga kartor och rapporter. Dessa har sedan länge varit kända av forskare och är viktiga källor till kunskapen om förhållandena i den nya staden.

De dokument som härnedan kommer att presenteras och som tidigare inte varit publicerade, speglar i hög grad det uttalade danska intresset för den blivande svenska örlogsbasen i blekingeskärgården. Sviten av de beva-

rade handlingarna i tyska kancelliet inleddes av den i Köbenhavn uppsatta skrivelsen daterad den 25 mars 1681. Detta aktstycke bjuder inte på några oklarheter och härstammar med all sannolikhet från välunderrättade diplomatiska källor. Man kan utan svårighet konstatera att informatören är synnerligen välinformerad rörande de förhållanden som rådde under detta intensiva skede i Karlskrona historia.

Karlsrone skall byggis paa en Ø, ved Naffn Tross-Ø, som er en starck halffmil omkring stor: liggende en god Halff mil uden for Lÿk(-)kebÿ i Blegens.

Ded Svendske Skibsbyggere skall andrettis paa en anden Ø, som heeder Vemm-Ø, hvilken er omtrent saa stor som for:e Trossö eller litt min(-)dre: liggende saa pass halffvejs imellom Trossö och Lÿckeby, dog næer imod Landet med en kant, nemblig till dend højre side, naar fra Lÿckeby kommis. Paa hvilcken Vemmö itt par heel stercke Skandzer eller Casteler skall vorde lagde, imod Land-siden. Oc skall Kongens Skibe der effterdags bygges, boen(-)de allerede derpaa idele SkibsbyggereFolck: stod oc alt in Februar: nest for(-)leden, itt par skønne OrlogsSkibe der paa Stabel.

Admiralitetet skall være på Hest-Ø, som er ocksaa en temme(-)lig stor Ø; oc ligger imellom for:e Vemmö och Lÿckeby: dog de to Øer, nemblig Vemmö oc Hestö, tett hos hinanden.

Broer skulle der adtskillige gjöris, Nemblig: 1. En lille bro fra faste Landet till paa VemmöØen, thi der imellom kand lett kommis ofr en kort bro. 2. En imellom Admiralitetet oc Skibsbyggeriet, nemb(-)lig: fra for:e Hetsö till Vemmö; som ocksaa ikkuns vill falde kort. Mens 3. En skrekkelig lang bro, ja vell omtrent aff en halff fjerding Milvejs langde, skall være imellom bem:te Skibsbyggeri och Staden Karlsrone, nemblig: fra offtbem:te Vemmö till Trossö, till hvilcken lange broes Fundaments oc be(-)styrcknings hjelp, to eller tre smaa holme ligger imellom begge Øer, ofver hvilcke, broens Andleggnis skall gaa.

Baron Hans Wachtmester, General Admiral, aff de(-)ris flode, oc General Gouverneur ofwer Blegens Land formenis att skall komme att residere till for:e Karlsrone, och dirigere ald ded store Flode Verck.

NB: *Timmer ligger ocksaa dertill hugget igjennem gand(-)ske Blegens Land*

Opsatt Kiøb.,d: 25 Martij,A:o 1681."

Det andra handskrivna dokument som bevarats i anslutning till ovanstående handling består av två ark, benämnt "Memorial". Detta är svårare att tidfästa, då dateringsuppgifter helt saknas. Aktstycket avslöjar att författaren mycket väl kan befinna sig i Blekinge, varifrån han överlämnat skrivelsen att

med bud föras till berörda instanser i den danska huvudstaden.

Uppgifterna i den första delen av memorialet förfaller besynnerliga, och tyder på att brevet sannolikt utgör ett krypterat meddelande, vars nyckel vi i dag inte känner.

*Memorial, Andgaaende KarlzCrone,
oc KarlzHavn, Nemblig: Om-begge stedz findes som følger:*

1. Apoteck; oc 2. Feldtskjer, som-duer noget. 3. Baaglade; oc 4. nogen god Baagbinder. 5. Om ikke derra/: naar Aarsens tiid sligt motte tillode:/ for be(-)talning, skulle kunde bekōmis: (1. Spegelax; oc (2. Salt Lax. (3. Törre- oc rögede Gjedder. (4. röged Torsk. (5. Spedfisk; oc (6. Blegenske Roer.p Oc naar dog vell alt saadant Aarlig best falder, saasom endten om Hösten, el(-)ler omtrent Mickelsdags tiiden p. Nota:, oc særde(-)lis bem:te Spedfisk betreffende, Nemblig: Hvad slags fisk dend egentlig er fersk. Saasom en deel Ville har hos Oss foregifve, att ded skulle være aff de förste smaa Laxe- eller ØrederUnger, som Aarl: i stor mængde. skall fremkōme: Hvarom-vell forlengis att Vide rett Visshed, oc ded, for sær. Aarsags sköld.

*Hvormed ynskis en lykkelig Rejse, ved GUDS
hellige Englers trygge ledsagning, oc trofaste be(-)
skjærmelse, oc min ♥ligste Hilsens flittigste Affleg(-)
ning till alle forefindende, oc tiid effter anden, for(-)
nemmente Venner oc Velvillere, ingenlunde att
motte forglemmis, eller försømmis, stedze, Nembl:,
Ved alle sig, nu oc da, præsterende occasioner, att
Vorde tro♥tigst Afflagt A.Djeu*

Nota:

*24 store oc smaa Øer, Hol(-)
me, Skjær oc steene/: foruden
endda Gr[unde]p:/ paa ded öfver(-)
ste Arc aff CarlsCrone Cort
45 dislige pā ded nederste Arc
69 tilsamen NB deraff 28
foruden Navne p.*

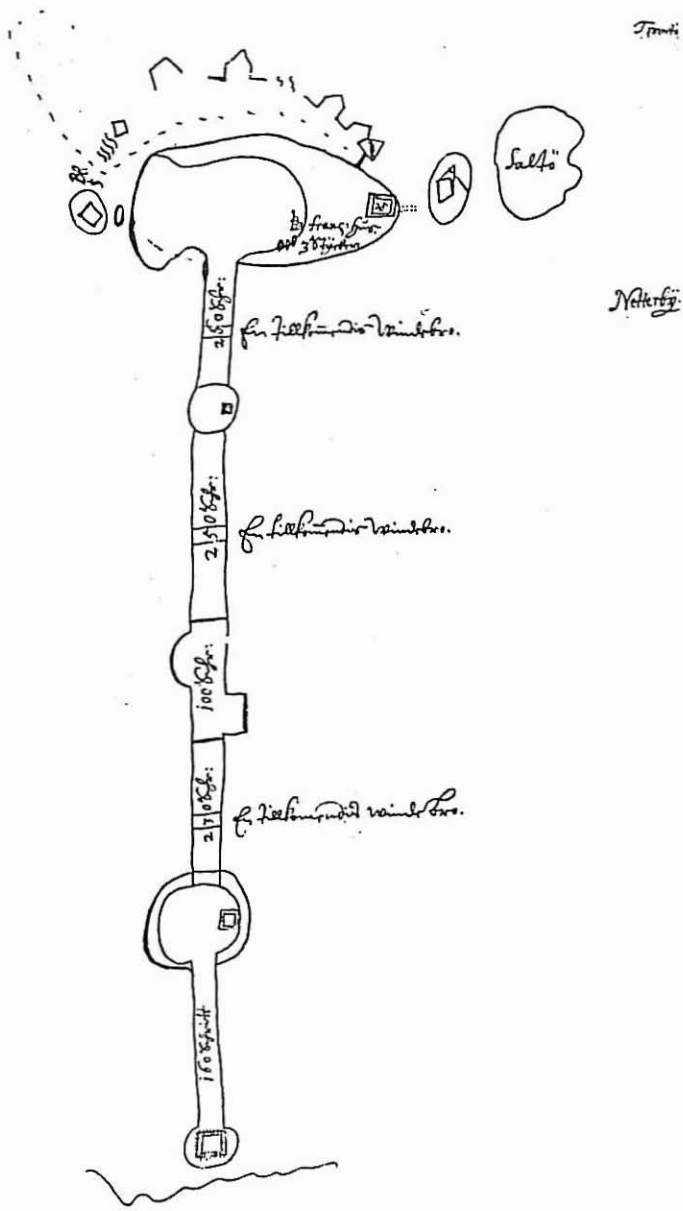
NB:

*Hvert skritt En Aln
eller 2 fod. Aff hvilcke, 10 födder, eller
5 skritt, gjöre En Rode.
En Redouts, eller 4hörnig
Skandzis/: være sig muret, eller aff
Jord oppført p:/
side hafr gemeenlig
4. 41/2; 5. 51/2 eller 6 roder hver, i længd.*

En möjlighet att tidfästa ovanstående handling ges emellertid om man sammanställer denna med nedanstående karta i samlingen (här benämnd karta nr. 1). Det är troligen så att upphovsmannen ansett att noggrannare topografisk information inte var relevant men däremot en beskrivning av de öar som från fastlandet leder ut till *Trossö*. Den information som kartan ger oss rymmer öarnas antal, deras inbördes läge, planerade befästningsanläggningar, brolängder, inseglingrännor och en schematisk framställning av den kommande befästningsgördeln kring örlogshamnen och varvet. Mycket tyder på att brevskrivaren och kartritaren är identiska då ortografin överensstämmer och uppgifter som lämnas i "NB" klart avser längdangivelser för "en tillkommandis vindebros" som över smärre holmar skulle förbinda fastlandet med *Trossö*. Arbetet på denna broanläggning hade efter fördröjning slutförts under senare delen av år 1682. Härav torde man kunna dra slutsatsen att såväl karta nr. 1 som memorial nedtecknats mellan beslutet om brobyggandet i februari 1681 och dess färdigställande hösten 1682. Av Jens Sörensens förut omnämnda relation och karta från år

1686 framgår, att broarna mellan *Vemmö* och *Trossö* var fem till antalet, nämligen den första från *Vemmö* till den sk *Tullholmen*, vilken var 30 alnar lång, den andra mellan *Tullholmen* och *Pantarholmen*, 175 alnar, den tredje mellan *Pantarholmen* och *Ormeskär* (*Britasberg*), 250 alnar, den fjärde mellan *Ormeskär* och *Ekeskär* (*Pottholmen*), 280 alnar, och den femte mellan *Ekeskär* och *Trossö*, 130 alnar. Broarnas sammanlagda längd var alltså 865 alnar eller ungefär 519 meter.

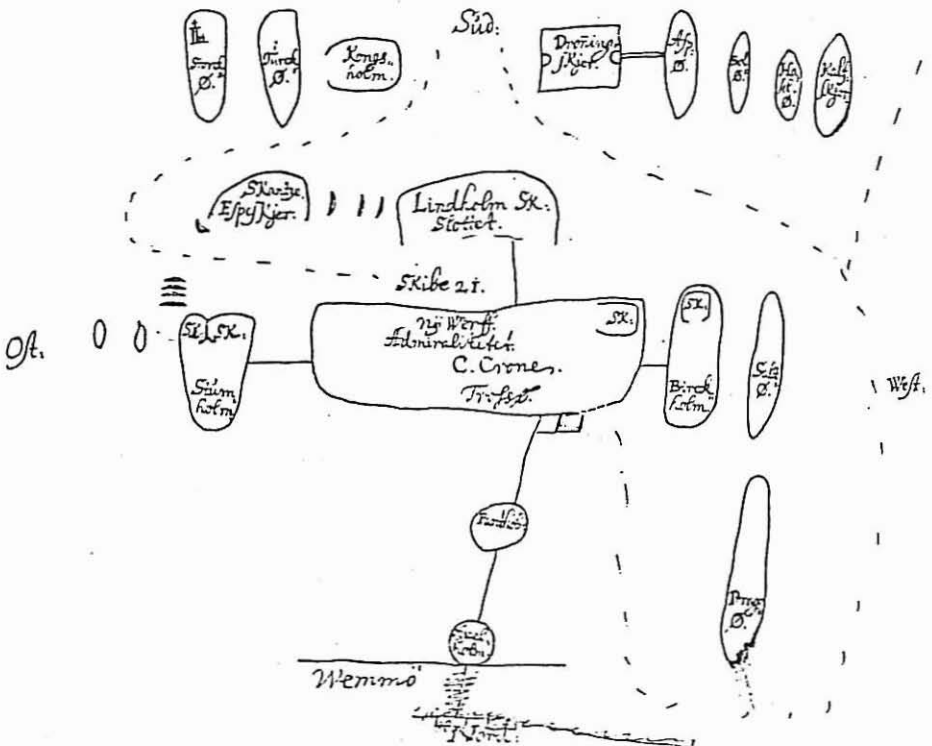
Det intressantaste kartbladet i samlingen, benämnd karta 2, utgörs av en detaljrik totalvy över *Karlskrona* med skärgård från *Hasslö* i väster till *Senoren* i öster. På kartskissen finns även noggrant inritade tillfartsvägar samt de under uppförande stående befästnings- och varvsanläggningarna vid *Drottning-skär* och *Kungsholmen*, *Lindholmen* och *Trossö*. Dessutom anges klart djupförhållanden och inseglingrännor. Anmärkningsvärt är, att djupangivelserna i huvudsak överensstämmer med noteringarna i den svenske fortifikationsofficeren *Carl Magnus Stuarts* från åren 1679-1680 upprättade befästningsplanerna. Uppgifterna kan emellertid



Kort nr. 1.

även vara hämtade ur samtida eller äldre danska hydrografisk källor. En topografisk-historisk angivelse är i detta sammanhang värd att notera. På Trossös nordöstra sida (korrekt angivet) finner vi den legendomspunne trossöbonden Vitus Anderssons gård inritad. Som ägare av Trossö tvingades denne avstå från ön genom statlig expropriation. Uppgiften är kuriös då en så i sammanhanget obetydlig notifikation torde ha saknat strategiskt värde.

Karta nr. 3, som är av summarisk karaktär, anger huvudsakligen inseglingsleder utan djupangivelser. Kartritans avsikt har tydligen varit att ange befintliga skanspositioner (genom begagnandet av förkortningen "Sk") på Kungsholmen, Drottningsskär, Espeskär, Stumholmen, Björkholmen och anläggningen "Nya Varvet". Några slående likheter mellan de två sist nämnda kartbladen, varav karta 2 är den detaljrikaste, är lätt konstaterbart. Det är inte



Kort nr. 3.

uteslutet att karta 3 utgjort förlaga till karta 2. Antalet broar som förbinder *Trossö* med fastlandet överensstämmer och skiljer sig från karta 1 som anger det korrekta antalet. Dessutom kan konstateras att man på båda kartorna varit angelägen om att utmärka de provisoriska broförbindelserna mellan *Stumholm* och *Birkholm*. En märklig detalj på båda kartorna är de lövfornade markeringarna mellan *Lindholm - Espeskær* och *Stumholm - Espeskær*, vilka möjligen kan tolkas som för ankar liggande bevakningsfartyg. Den kanske mest unika topografiska detaljen är beteckningen "Slottet" i anknäytning till kronans nya varv på *Lindholmen*. Denna benämning har icke kunnat återfin-

nas i andra samtida och senare källor. Med tanke på att brobänkar är markerade på karta 2 är det troligt att denna skisserats efter det att verksamheten vid de tidigarevarande varvsanläggningarna på *Wemmö* successivt flyttats över till det nya varvet på *Lindholmen* under senare hälften av år 1682.

Det här presenterade arkivmaterialet ger väl direkt ingen ny kunskap om förhållandena i den 1680 grundade örlogsstaden Karlskrona men återspeglar ändå något av det spänningsfyllda förhållande som kastade sin slagskugga över förhållandet mellan östersjömakterna Sverige och Danmark för nu över trehundra år sedan.

Källor:

I Riksarkivet, København:

Oplysninger om Carlsrona 1681 (TKUA, Sverige. A III. 78 Akter og Dokumenter 1651 (48) - 1720).

Litteratur:

Bromé, Janrik: Karlskrona stads historia. På uppdrag av Karlskrona stadsfullmäktiges historiekommitté utgiven. Del I, 1680-1790. Karlskrona 1930.

Clemensson, Gustaf: Flottans förläggning till Karlskrona. En studie i flottstationsfrågan före år 1683. Uppsala 1938.

do Jens Sörensens relationer om svenska flottan och Karlskrona (i Karolinska förbundets årsbok 1917).

Lisberg Jensen, Jens Sörensen och Karlskrona (i Ole: Aktuellt från Föreningen Marinmusei Vänner i Karlskrona 1970).

Munthe, Kongl. Fortifikationens historia Ludwig W:son: 3:1, Stockholm 1908.

ORLOGSVÆRFTET.

Et indsamlings- og dokumentationsprojekt.

Frank Allan Rasmussen.

Naar man daglig færdes derude i de historiske Omgivelser, som rummer saa mange Minder om Flaadens store Tid før 1807, ømmer man sig uvilkaarlig ved at tænke paa Forandring. Disse kommer jo imidlertid nok en Gang, og saa er det nødvendigt at være forberedt.

Viggo Sten Møller i Architekten 1923.

Som det er fremgået af dagspressen og de øvrige medier, så er størstedelen af Orlogsværftet nu under lukning og afvikling. I fremtiden skal søværnets skibe have baser i Frederikshavn og Korsør, og nybyggeri samt vedligeholdelse og reparationsvirksomhed er overgået til private værfter.

Flådens skibbyggeri og øvrige værftsfunktioner har eksisteret på Holmen siden 1690, og helt frem til 1800-tallets midte var det Københavns og hermed landets største arbejdsplads.

Teknisk set har Holmen og værftet fungeret som udgangspunkt for teknologisk nytænkning og udvikling indenfor en række felter, og håndværksmæssigt er det blevet båret frem af både tradition og høj faglig standard.

I forbindelse med det omfattende fotografiske dokumentationsarbejde, som blev gennemført af undertegnede i perioden fra den 15. januar til den 15. juni 1990, blev jeg opmærksom på

vigtigheden af, også at forsøge at få indsamlet blot et minimum af håndgribeligt historisk materiale.

Især i de ældre værksteder befandt der sig på hylder, i skuffer samt i værktøjsbure forskelligt værktøj, som enten repræsenterede et næsten uddødt håndværk eller fragmenter af et stykke teknologihistorie, som nu er i fare for at gå i glemmebogen i takt med nedlukningen og rømningen af værkstederne. En proces der vil være afsluttet med udgangen af juli 1991.

Det stod derfor klart ved dette første projekts afslutning, at der i de respektive værksteder og på lofter samt magasiner stadig befandt sig vidnesbyrd om værftets og håndværkenes 300-årige historie, og at et helt enestående stykke teknologihistorie og arbejderkultur ville forsvinde, hvis man ikke umiddelbart satte ind med en systematisk indsamlingsproces.

I løbet af efteråret 1990, blev der indgået et uformelt samarbejde mellem Arbejdermuseet og Orlogsmuseet med henblik på at skaffe midler til en indsamling af værktøj samt registrering af maskiner på værftet.

Dette resulterede i, at Arbejdermuseet fremskaffede 3 måneders løn, og Orlogsmuseet stillede kontor og sekretariatsbistand til rådighed for undertegnede.

Selve indsamlingen blev foretaget i perioden 22. oktober 1990 til 22. januar 1991. Undersøgelsesområdet blev defineret til i princippet at omfatte, Dokøen, Frederiksholm samt Arsenaløen eller mere specifikt stålsektionen (værksted 12), opstillingssektionen (værksted 15), smedesektionen (værksted 14) samt maskinsektionen (værksted 17). Hertil kom en række tilknyttede faciliteter som værktøjsburet på Dokøen, dokkerne, den gamle kedelsmedie samt motortorpedobådshallen med underliggende værksteder.

I alt et arbejdsfelt på mere end 18.000 m².

En væsentlig forudsætning for at projektet kunne gennemføres på den knapt udmålte tid var, at jeg allerede havde oprettet et godt kontaktnet til både driftsektionen, tillidsmænd og arbejderne samt at jeg på forhånd kunne udelukke visse værksteder og bygninger, fordi jeg allerede via fotodokumentationen vidste, at der ikke dér gemte sig miljøer eller genstande af historisk interesse.

Indsamlingen indledtes i Stålsektionen, også kaldet skibbyggeriet, som på dette tidspunkt allerede var under afvikling. Selve bygningskomplekset er fra 1927 og har rummet Orlogsværftets skibbyggeri. Fra ca. 1970 har det dog udelukkende fungeret som vedligeholdelses og reparationsværksted.

I dette værksted befandt der sig, og det på trods af bygningens alder, en række spændende interiører samt maskiner og værktøjer. Bagerst i hallen, mod syd, stod værkstedets gamle smedie med kulfyret esse, armbolte, sæn-

ker og hamrer samt et væld af smedetænger. Et interiør som man næppe vil finde magen til i nogen fungerende industrivirksomhed i landet.

I centralhallen står gamle presser og valser. En enkelt endnu forsynet med remtræk, visende tilbage til dette århundredes første tiår.

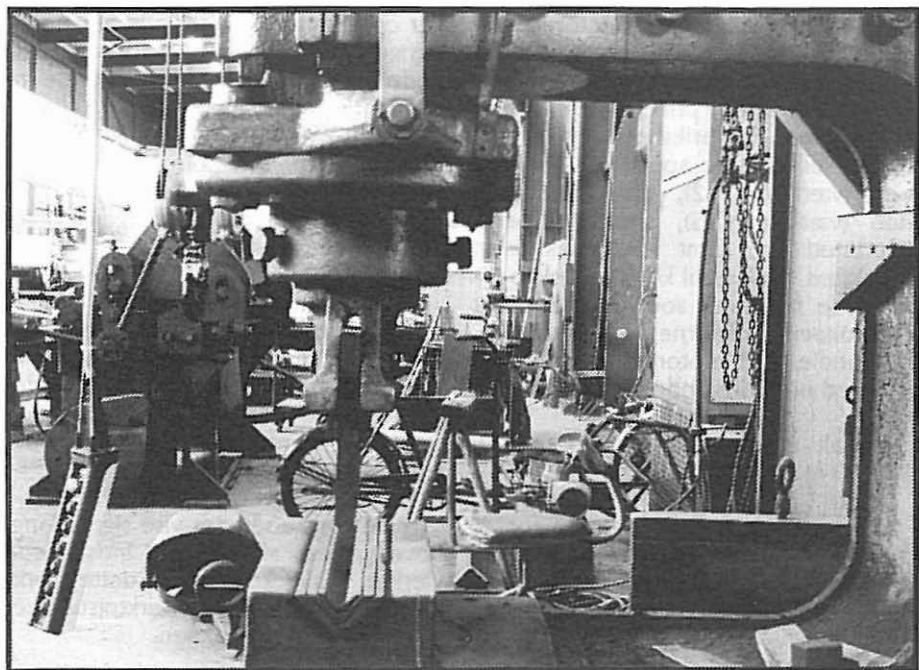
Over selve hallen, befinder der sig det til skibbyggeriet hørende spante-loft, hvor ud fra man kan danne sig et yderst instruktivt billede af, hvorledes man igennem århundreder har arbejdet med spanternes afslagning i fuld størrelse.

Det skulle således vise sig, at langt hovedparten af det nu indsamlede værktøj skulle komme fra dette værksted og den tilhørende værktøjsudlevering, ligeledes på Dokøen.

Indsamlingen i de øvrige værksteder, bortset fra den gamle kedelsmedie og smedesektionen, gav ikke overraskende resultater, selv om disse blev gennemgået systematisk.

Med den knapt udmålte tid og driftsektionens rømningshold i hælene, måtte der naturnødvendigt tages en række hurtige beslutninger. Det optimale ville naturligvis have været en forsegling af selve hallen, men den skulle ryddes. Først og fremmest fordi man allerede havde besluttet, at arealet skulle anvendes til opmagasiner af maskiner og andet tungt gods fra de øvrige sektioner.

Indsamlingsstrategien blev derfor enkel, idet jeg i princippet besluttede mig for at redde så meget som muligt.



Interiør fra Skibbygningsværkstedet på Dokøen, hvor nyt og gammelt mødes. Forrest en gammel kantpresse og bag denne en af de mindre, manuelle bukkemaskiner.

Vel vidende at jeg hermed kunne komme til at forbyrde mig mod et hævdvundet registreringsprincip, men det var enten eller!

De nagelfaste installationer og større maskiner blev dog i deres sammenhæng registrerede, hvis de fandtes bevaringsværdige, fordi disse under alle omstændigheder ville forblive på deres pladser frem til sommeren 1991.

Med hensyn til værktøj mm. lagdes den strategi, at der først og fremmest via det indsamlede materiale skulle skabes nogle meningsfulde sammenhænge, som i både forsknings- og

formidlingsmæssig forstand kunne bruges til at dokumentere hele arbejdsprocesser og arbejdsgange eller spring mellem væsentlige teknikker.

Vægten blev naturligvis lagt på jern- og stålskibsbyggeriet og de dertil knyttede funktioner, selv om en række af de udvalgte processer i princippet lige så godt kunne have fundet sted på en hvilken som helst fremstillingsvirksomhed inden for jern- og metalindustrien.

Jeg skal i det følgende give en oversigt over dele af det indsamlede materiale, idet det vil føre for vidt her

at give et fuldstændigt billede, og via dette forsøge at demonstrere nogle af de ovenfor nævnte sammenhænge.

SAMMENFØJNINGSMETODER:

Tryksvejsning:

Den ældste kendte sammenføjningsmetode, en teknik som man har kendt til igennem århundreder inden for smedefaget, er tryksvejsning. En sammenføjningsform, hvor man ved en opvarmning i en esse eller ovn bringer emnerne til glødepunktet, hvorefter disse hamres sammen på armbolten.

Til dokumentation af denne proces blev udtaget en stor kulfyret esse, armbolte, smedehamrer samt diverse tænger. Et mindre smedeplan, hvorpå man kunne udføre strække-, bukke- og formeopgaver, samt andet specialværktøj, der i princippet kunne have været anvendt inden for smedehåndværket fra 1820-erne og frem til indførelsen af nitning og senere svejseprocessen.

Nitning (ved håndkraft):

Hertil indsamledes, for det første en gammel transportabel kulfyret esse, som har været anvendt til at opvarme naglerne i, samt enkelte af de smukke nittehamrer med deres lange, slanke og smidige skafter. Modhold, knapmager, nittetrækker, nittehulsrømmer, diverse tænger til at lange nagler med, værktøj til naglernes afkortning, en spand med nagler, plancher i træ (håndlavede), som viser hvilke naglælængder, der skal anvendes ved forskellige arbejder.

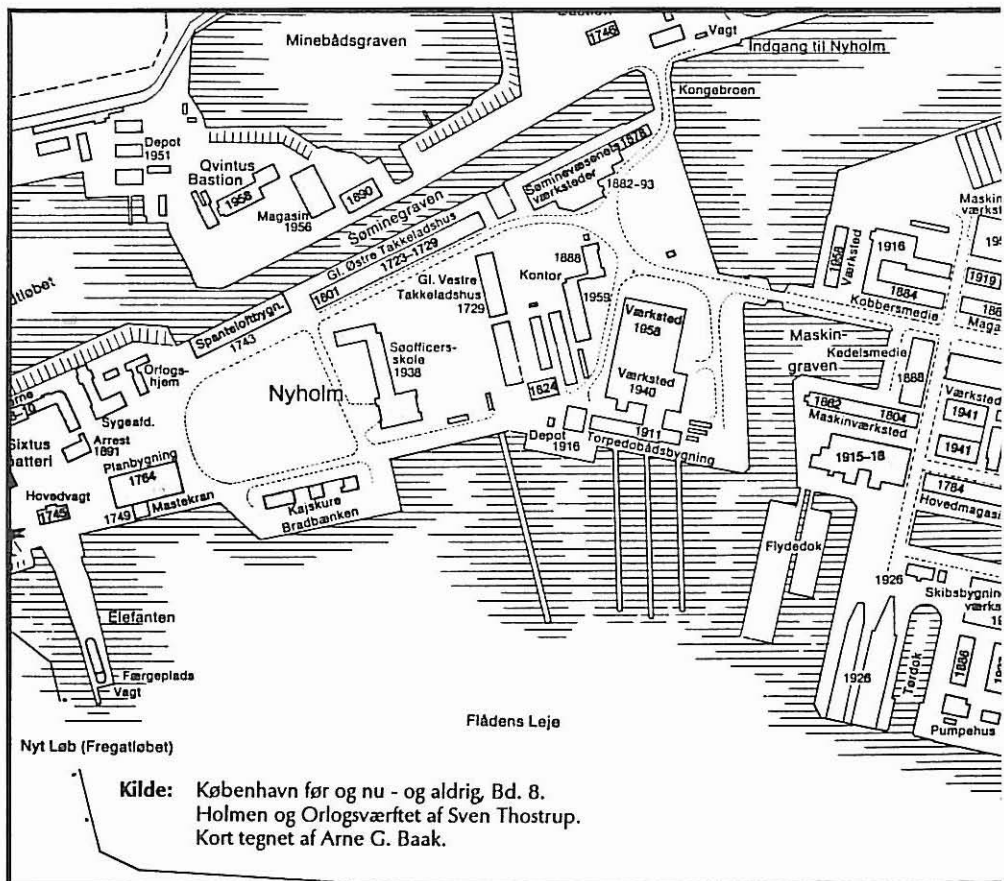
Nitning (ved hjælp af pneumatisk værktøj):

Dernæst nitning ved hjælp af pneumatisk håndværktøj. Hertil er indsamlet forskellige former for lufthammer, med tilhørende værktøj. Nagletrækkere, knapmagere, modholdere, slanger til hamrerne, diverse beskyttelsesudstyr, læderforklæder, manchetter, briller samt høreværn.

I forbindelse med en videooptagelse til DRTV dokumenteredes selve arbejdsprocessen, idet to af værstedets håndværkere viste, hvorledes denne nu for længst forældede sammenføjningsproces foregår. At man har beholdt disse kundskaber på Orlogsværftet må tillægges det faktum, at man indtil idag har udført reparationsopgaver på både kongeskibet "Dannebrog" samt "Georg Stage". To af vore sidste stadigt sejlene fartøjer, hvor nitning er det bærende sammenføjningsprincip.

Til dette tryklufsværktøj hører også et større mejsel-sortiment, som har været brugt til afmejsling af støbe gods samt svejseømme, pneumatiske boremaskiner og vinkelslibere.





Svejsning:

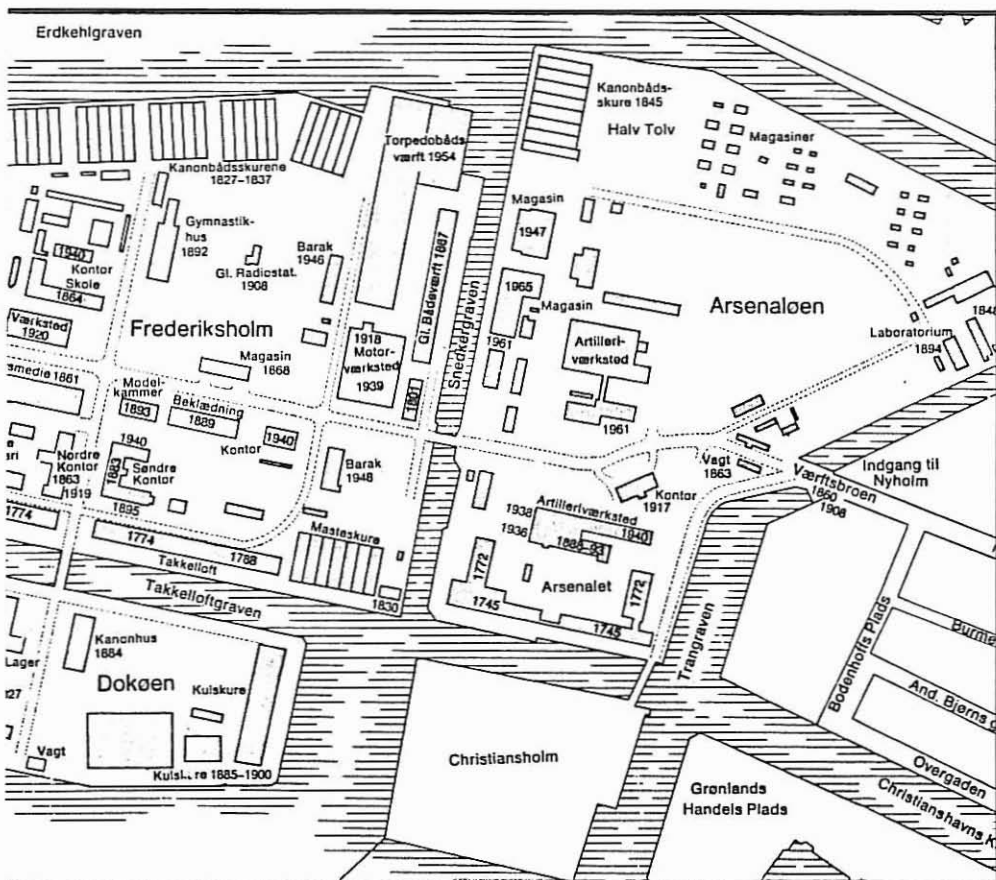
Næste fase er svejsning. Dels i form af autogensvejsning dels den senere fremkomne proces elektrosvæjsning.

Gassvejsning:

Her frembringes smeltevarmen ved hjælp af forbrændingen af en luft-

art, i almindelighed acetylen i ilt. Udviklingen af denne svejsemetode skete i slutningen af forrige århundrede og var på dette tidspunkt en revolutionerende nyhed set i forhold til den tidligere omtalte primitive tryksvejsning.

I forbindelse med denne teknik udvikledes samtidigt skærebrænding i jern og stål.



Indsamlet er en flasketransportvogn, slanger, gastændere, brændere, her imellem nogle af de første som anvendtes på værftet, svejsetransformator med kabler og elektrodeholder, svejse-skærme (udført i træ!), jordklemme, slaggehamrer, stålbørster, elektroder samt diverse former for beskyttelsesudstyr, lædermanchetter, forklæder, briller, visir, handsker, svejse-skærme (bordmodel af træ), svejse-skærme (gulvmodel af træ), svejseforhæng mm.

SMEDNING:

Tryksmedning er tidligere beskrevet. Det er således hensigten her at beskrive hvilket materiale der er indsamlet til dækning af de to processer, der må ses som forløbere for støbeteknikken samt spåntagningen.

Det drejer sig dels om sænksmedning ved håndkraft, dels sænksmedning, hvor mekaniske hjælpemidler an-

vendes. Man skelner således i princip mellem to former for smedning.

For det første frihåndssmedning, hvor smeden former arbejdsstykket v.h.a. hammerslag og simple værktøjer. Udgangspunktet for denne proces er den kulfyrede esse samt de tilhørende armbolte, håndhamrer, forhamrer med tvær- og langpen, sæthamrer, over- og undersænker, rundpinde, knapmagere, under- og overkehlstempler, kold- og varmmesler, stokjern, lokhamrer til runde og firkantede huller samt en række specialfremstillede tænger. Med dette simple værktøj kunne udføres smedning eller sænksmedning ved håndkraft.

For det andet sænksmedning, hvor det opvarmede materiale anbringes mellem to sænker, som indvendigt har arbejdsstykkets form. Sænken slås nu sammen om emnet, der så antager den ønskede form. Da selve sænkerne er dyre at fremstille, anvendes denne form for bearbejdning kun, hvor der er tale om relativt store antal eller arbejdsprocesser, der vender tilbage i det uendelige.

Fordelen ved denne proces er, at materialet beholder sin struktur og ved sammenpresningen opnår større styrke.

Med indførelsen af dampkraft på Orlogsværftet mekaniseredes denne proces, og et helt enestående eksempel på dette fandtes i smedesektionen. Her stod opstillet et komplet smedeværksted med mekaniseret hammer. Værktøjet er i princippet det samme, men arbejdsstykker af betydeligt større dimensioner kan her forarbejdes.

Herfra er indsamlet en meget stort antal sænker (fremstillet på Orlogsværftet), smedehammeren, der oprindeligt var drevet over forlag med remtræk, men som senere er blevet forsynet med en mindre elektromotor, smedetænger samt en række specialværktøjer, der har været tilknyttet denne produktion.

Fra dette interiør stammer også et par armbolte samt støbeskeer, som smeden har anvendt til bl.a. støbning i bly.

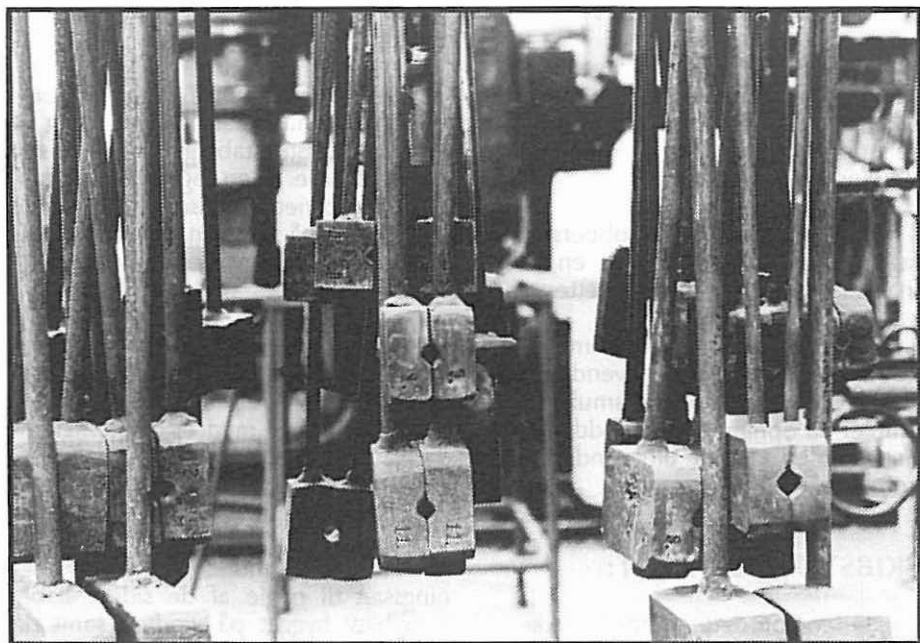
Fordelen ved denne proces, ud over de ovenfor nævnte, er at man i princippet sparer én mand, nemlig ham der tidligere skulle føre forhammeren. Nu kan én smed holde både emne samt sænke og med foden aktivere hammeren.

Via dette indsamlede materiale vil det således, i en formidlingsmæssig sammenhæng, være muligt at vise mere end 150 års smedehistorie.

FILEBÆNKS- OG MONTAGE-OPGAVER:

Til belysning af disse arbejdsprocesser er der blevet indsamlet forskelligt håndværktøj fra skuffer og hylder, sammen med forskellige eksempler på værktøjskasser. De tidligste i træ fra ca. 1880, frem til de første af jern.

De fleste af disse kasser var stadig forsynede med håndværktøj af forskellig art, og der er ikke gjort noget for at sortere dette. Disse kasser fremtræder således med det indhold, som fandtes i dem i januar 1991.



Foran den gamle mekaniske smedehammer i værksted 14, hang et væld af sænker i alle størrelser og former.

Normalt indeholder disse kasser, som ofte har været brugt ved ombordarbejde, et mejsel-sortiment: (fladmejsel, udhuggermejsel, krydsmejsel, kanalmejsel samt rørmejsel). Et filesortiment bestående af grov-, bastard- og forfil samt sletfil: (flad, rund, halvrund, firkant, trekant mm.). Nedstryger, vindejern, klub eller bakkeholder, div. bor, skiftenøgler, fastnøgler, en kniv samt andre personlige ting og beskyttelsesudstyr.

Det lykkedes også at redde forskellige former for skruestikke, fra den ældste type (1880-erne), kaldet en stangskruestik, til den mere moderne parallelskruestik.

Af håndværktøj blev der i opstillingssektionen gjort bemærkelsesværdige fund: - Nogle af de første skiftenøgler som anvendtes på værftet, rørtænger, vimmelskaft, stållinealer og tænger, som umiddelbart må vurderes til at være fra perioden mellem 1860 og 1880.

I værktøjsburet blev der desuden indsamlet en række værktøjer, som endnu bærer præg af tyskernes besættelse af værftet fra 1943 og frem. Disse ses istemplet ørn og hagekors, enkelte desuden Howaldtswerkes bomærke.

KOBBERSMEDEFAGET:

Jeg har tidligere beskrevet smedehåndværket, som er stærkt på retur og ikke længere eksisterer som en egentlig selvstændig håndværkeruddannelse inden for industrifagene.

Det samme gælder kobbersmedefaget. Der blev derfor gjort en særlig indsats for at dokumentere dette.

Der blev indsamlet et komplet sæt kobbersmedehamrer, to svendestykker (1920-erne) samt et par smukke eksemplere på ophamrede og loddede emner sammen med de tilhørende loddekolber.

SKIBSTØMRERFAGET:

Inden for dette område lykkedes det kun af foretage en sporadisk indsamling.

Der blev på værftet indsamlet et par gamle skibstømmerkister samt bænke, der alle var fra før århundredeskiftet. Nogle høvle, skruetvinger fra det gamle bådværft, trævinkler, træklo, rammesav, kalfatrehamrer, begov, beghakker, diverse begskeer og begbakker.

FRA TEGNEBORD TIL BEDDING:

En af de væsentligste processer på et værft er arbejdsgangen fra tegnebordet til selve beddingen, og selv om det nu er over 25 år siden man sidst nybyggede på Orlogsværftet, lykkedes det at få indsamlet et ganske omfat-

tende materiale til belysning af denne proces.

Dette skyldes ikke midst, at selve spanteloftet har stået ubenyttet hen siden den sidste stabelafløbning først i halvfjerdsene. Men også det faktum, at man ved nedlæggelsen af det gamle skibbyggeri på Nyholm overførte store dele af det ibrugværende værktøj til dette loft.

Som tidligere beskrevet ligger spanteloftet ovenpå selve skibbygningshallen i dens fulde længde, hvilket vil sige knap 50 m, med et gennemgående glastag, som forsyner selve rummet med det nødvendige dagslys til dette præcisionsarbejde.

På loftet fandtes komplette tegningssæt til nogle af de sidste skibe, som blev bygget på værftet, samt de dertil hørende afslagningsplader.

På konstruktionskontoret udførte man selve konstruktionstegningen til skibet. Denne leveredes herefter til spanteloftet, hvor man på selve gulvet, på kvadratiske finerplader, afslag spanterne i fuld størrelse.

Til dette arbejde brugtes lange afslagningsstokke, ofte på 6 til 8 m. De længste brugtes til at afslå vandlinierne med. Til at holde disse lister på plads anvendtes store lodder. Når slagene var jævnet/fairet, blev der sammenløst store maller, også kaldet skabeloner, i tyndt finér, passende til den afslåede form.

Disse kunne så hejses ned i selve skibbyggeriet, hvor man anvendte dem som lærere ved bukningen de svære

jernbjælker til spantets form.

På loftet fandtes, foruden de ovennævnte lodder i forskellige størrelser, små stiftbakker, vejnebrædder (der blev brugt til at stikke ind imellem selve skabelonen og finerpladen for ikke at sømme denne fast til underlaget), de lange stokke, passere, gradskalaer i træ, stangpassere på op til 6 meter, udsmedede stållinealer, afslagningspapir, mærkestifter, speciallineal til afsætning af spring, mm.

På samme loft fandt jeg et eksemplar af det såkaldte "Københavnersæt" mærket C.K. (Konstruktionskontoret). Af disse sæt eksisterer der kun to eksemplarer i hele landet. Flere af linealerne bærer stempel, hvoraf det fremgår, at de må være fra 1820-erne. Her til et sæt lange linealer (afslagningslinialer ca. 30 stk.), hvoraf flere er istemplet årstallet 1828, samt to nivelleringsbrædder mærket Konstruktionskontoret 1822.

Langs den ene væg lå i en trækasse en 3 m lang smedet stållineal, som efter sigende skulle være fremstillet på Orlogsværftet, som formentlig var det første værft herhjemme, som indførte den praktiske brug af metersystemet.

Enkelte af de lange stållinealer, (uden skala), bærer stemplet, "Gamle Spanteloft" og må således være fra begyndelsen af dette århundrede.

Det vil, ud fra det indsamlede materiale, være muligt at give en særdeles instruktiv og pædagogisk fremstilling af, hvorledes man arbejdede sig frem til forudsætninger for selve skibets bygning på beddingen.

REKVISITTER:

Da det hurtigt viste sig, at det ikke var muligt at bevare hele interiøret, besluttede jeg at gøre det til en del af processen at indsamle en række genstande, hvoraf nogle må siges at have karakter af rekvisitter andre rene museumsgenstande. En grænse som er svær at trække.

Disse blev samlet, så vidt det stadiet var muligt, i overensstemmelse med de fotos, der tidligere var blevet optaget i værkstederne, således at man herudfra senere vil kunne genskabe nogle af disse miljøer, f.eks. i forbindelse med en udstilling.

For blot at give et indtryk af dette store materiale, skal jeg her i flæng opremse nogle af genstandene:

Værktøjsskabe, klædeskabe, borde, stole, slagbænke, madrasser, sko, støvler, kedeldragte, frakker, jakker, trøjer, og sikkerhedshjelme, regnslag samt handsker, tørklæder og elefanthuer mm. - Kaffemaskiner, termokander, kaffekopper, flasker, ølkapsler, cigaret- samt tobaksdåser, blade og aviser, diverse opslag, karikaturtegninger af navngivne arbejdere, jubilæumsskjold, diverse former for "fusk", samt en række mere eller mindre personlige effekter, alt efterladt i forbindelse med værkstedets rømning af de respektive håndværkere.

Der er således i alt indsamlet mere end 800 enkelte genstande, ud over de ovenfor nævnte rekvisitter, hvoraf kun et absolut mindretal er registrerede. Efter aftale med Chefen for Flådestationen er samtlige genstande blevet bragt

til opmagasinering i et af bådschurene; - en løsning, som ud fra et rent musealt bevaringsmæssigt synspunkt, ikke kan siges at være tilfredsstillende.

Hovedparten af de større maskiner, som er blevet vurderet som bevaringsværdige, befinder sig nu i skibbyggeriet, hvortil man i takt med lukning af de øvrige værksteder vil bringe andre tunge maskiner sammen med diverse kasseret gods.

Efter den endelige lukning af alle værftsfunktioner, med udgangen af juni 1991, vil der blive holdt auktion over disse maskiner, og man må frygte, at de for hovedpartens vedkommende, vil ende sine dage som skrot.

Som tidligere omtalt så afsluttedes denne indsamlingsfase med udgangen af januar 1991, og som det også er fremgået, så var hovedvægten lagt på de metalforarbejdende værksteder.

En fortsat indsamlings- og registreringsindsat er påkrævet, hvis andre håndværk og værksteder skal nås.

Det gælder især skibstømmerne, snedkere og bådebyggere samt tapetser- og sadelmagerhåndværket.

RETTELSE:

I det sidste nummer af dette Tidsskrift, har der på side 12 indsneget sig en beklagelig forveksling mellem grevinderne Danner og Dannemand. Den korrekte tekst skulle have været:

Denne samling blev væsentlig forøget i den periode, hvor Henrik Petersen fungerede som privatlærer for Frederik den VI's naturlige sønner med Grevinde Dannemand, idet disse drenge synes at have været yderst gavmilde over for deres lærer.

F.A.R.

Med udgangen af juni måned vil denne mulighed være definitivt forpasset. Herefter vil kun de tomme værksteder og haller stå tilbage som et monument over mere end tre århundredes virksomhed på værftet.

Det er nu snart 70 år siden Viggo Sten Møller, i sin artikel, forudså denne situation og manede til beredthed. Og dette spørgsmålet, om vi var beredte, vil til stadighed presse sig på i vores bevidsthed, men svaret må vente. For det er nu op til de kommende generationer at dømme i denne sag.

Afslutningsvis skal jeg rette en varm tak til Arbejdernes Landsbank, som var beredt til at stille midler til rådighed for denne indsamling og registrering.

At selve projektet i praksis har kunnet gennemføres skyldes ikke mindst den store velvilje som jeg er blevet mødt med fra Søværnets side.

Det samme gælder naturligvis for Orlogsværftets ledelse samt værkmeistre, tillidsmænd og medarbejdere ved de forskellige værksteder, der alle, uden undtagelse, har vist stor forståelse for mit arbejde.

Nogle betragtninger over slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.

Mogens Hærning

Der har været skrevet meget om slaget i Køge Bugt, både af danske og svenske forfattere, faghistorikere og sø-officerer. Herhjemme har f.eks. cand. mag. Jørgen H. Barfod gjort et stort arbejde med at udrede forudsætningerne for og virkningerne af slaget, hvilke skibe, der deltog, hvilke folk, der var ombord, hvor de stammede fra m.m., alt såre fortjenstfuldt. Men når vi kommer til en fremstilling af selve slagets gang, bliver samtlige forfattere påfaldende kortfattede og delvis uenige. Det skyldes naturligvis den i sig selv mærkværdige kendsgerning, at vi ikke har en eneste autoritativ fremstilling af slaget. Niels Juels rapport til Chr. V har man - trods ihærdig eftersøgning - ikke kunnet finde (den må dog have eksisteret i flere eksemplarer!) og Horns rapport til svenskekongen er kun en samling ynkelige undskyldninger for, at det gik svenskerne så ilde. Derudover findes kun nogle spredte og temmelig naive bemærkninger i HAVMANDENS og ENIGHEDENS skibsjournaler, som er bevaret. Alle andre fremstillinger beror på andenhånds viden og er stærkt farvede af den almindelige begejstring over den vundne sejr.

Når vi derfor skal prøve at rekonstruere slagets gang, må vi - næst efter de få oplysninger vi har om vind og vejr, farvand, skibe m.v. bruge vor fantasi. Prøve at sætte os ind i situationen, sætte os ind i, hvorledes de folk, der deltog, har tænkt og handlet - det var

jo ikke to bander slagsbrødre, der bare gik i kødet på hinanden, det var - i hvert fald for befalingsmændenes vedkommende - øvede og prøvede folk, der nok vidste, hvorledes man burde forholde sig under en bataille, så vi må forudsætte, at deres handlinger har været dikteret af modne overvejelser. Og sidst - men ikke mindst - må vi bruge lidt logik og sandsynlighedstænkning.

Den almindeligt antagne fremstilling fremgår af skitsen (fig. 1), taget fra Jørgen H. Barfods bog: "Slaget i Køge Bugt", Marinehistorisk Selskab 1952.

Kommandør Halfdan Barfod har i sin bog: "Den Danske Flåde i Fortid og Nutid", en lidt mere detaljeret, og navnlig smukkere udført, fremstilling (fig. 2), men i hovedtrækkene er de overensstemmende.

Men kan de være rigtige?

Iflg. begge fremstillinger kommer begge flåder ude fra Østersøen, på vestlig kurs direkte ind mod Stevns klint. - Men det gjorde de jo ikke!

Om svenskerne ved vi, at de før slaget lå opankret i læ af Møen. Den 30. juni gør de et fremstød mod Stevns (antagelig en slags generalprøve), hvorunder St. HIERONIMUS tager grunden omtrent på samme sted, hvor DRAGEN dagen efter skulle grundstøde, men

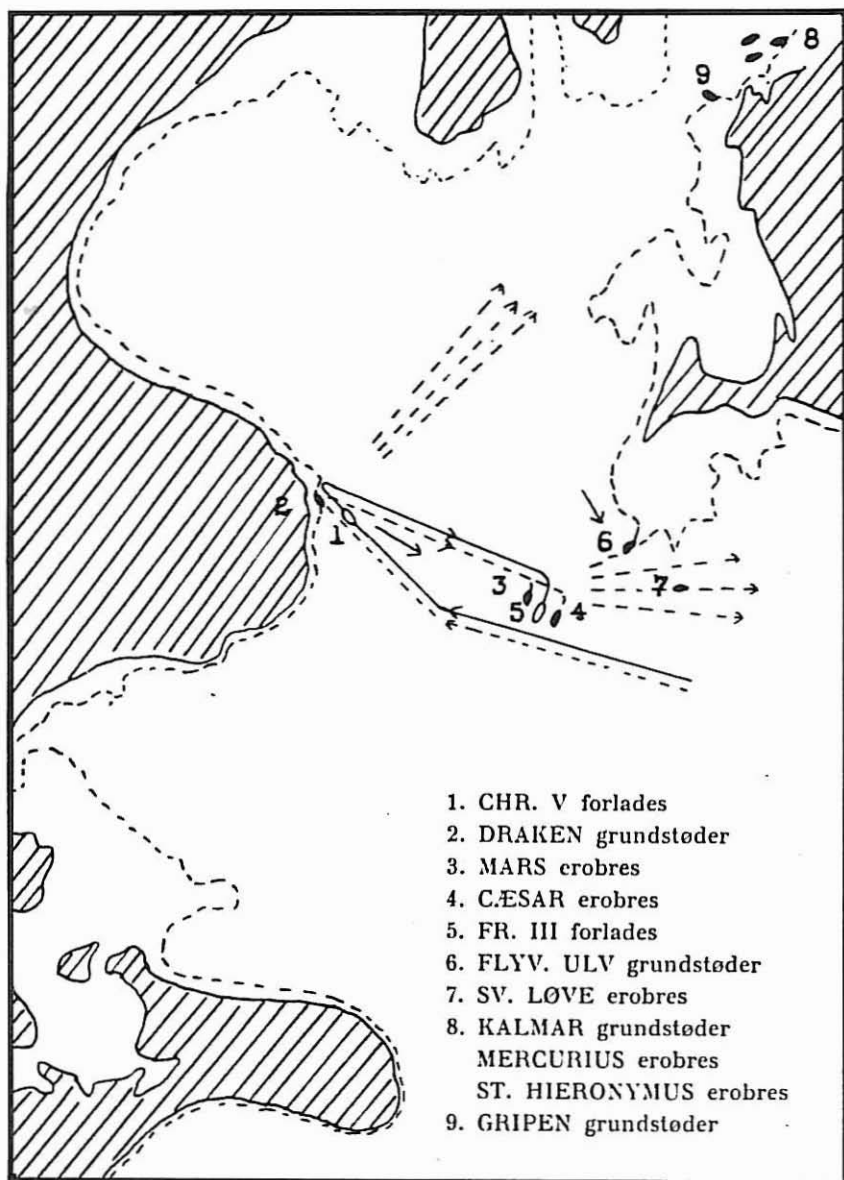


Fig. 1.

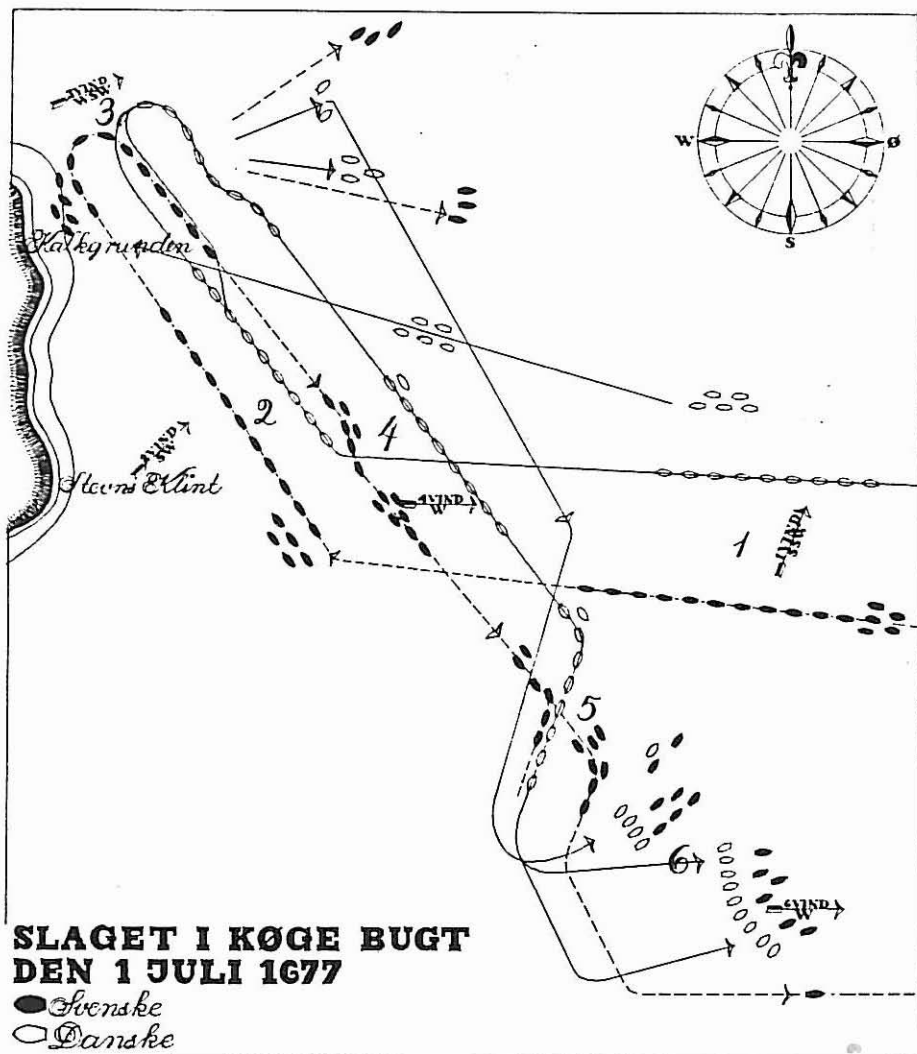


Fig. 2.

den kommer fri ved egen hjælp, og svenskerne vender tilbage til deres ankerplads under Møen. De kommer altså sydfra! Generaladmiral Horns plan

forekommer ganske tydelig: Han vil, benyttende sig af den gunstige vind, der den 1. juli om morgenen er sydvestlig, senere drejende til vest, gå op

forbi Stevns, så tæt på, som han tør af hensyn til de farlige stenrev, og derefter ved en drejning østover afskære den danske flåde fra dens base, København, og så nedkæmpe den i et stort melée i den sydlige del af Køge Bugt. Hans flåde er delt i 3 eskadre, forrest admiral Wachtmeister med 3. eskadre, derefter Horn selv med corps-de-bataille, og som arrieregarde admiral Clerc med 2. eskadre. Det er en meget logisk plan - forudsat at de danske bliver liggende, hvor de er.

Den danske flåde kommer jo nemlig heller ikke ude fra Østersøen. Niels Juel skriver i sine breve til rigsadmiralen m.fl. af 29. og 30. juni, at han har sat sig *midt i farvandet mellem Stevns og Falsterbo, hvor vi har fjenden i sigte i læ under Møen, og skal deres ordre og dessejn være at gå ind i bugten til os, da har jeg hermed villet fornemme, om vi skal vente mere succurs, eftersom de er stærkere af skibe end vi.* Hans plan må være at stoppe svenskerne, før de kommer ind i Køge Bugt, d.v.s. ved Stevns, men her driller vinden ham. Den er som nævnt sydvestlig, drejende til vest, og så hårdt bi-de-vind kan han ikke sejle. Han er nødt til at gøre et kryds mod syd, for derefter at gå over stag, slutte op jævnsides med den svenske flåde og presse denne ind mod Stevns med mulighed for at et eller flere af deres skibe tager grunden på stenrevne. Han letter allerede før solopgang - den 1. juli er det jo på disse breddegrader lyst allerede ved 3-tiden - og udfører sin plan.

Svenskerne sender et par brandskibe imod ham for at tvinge den danske flåde til at holde af og give plads for passagen af Stevns, men angrebet mis-

lykkes ganske. Det lykkes danskerne at bugserer de to brandere væk, så at de brænder op uden at gøre skade.

Den danske flåde er også formeret i 3 eskadrer: Niels Juel med 2. esk., corps-de-bataille, admiral Jens Rodsten med 3. esk., og admiral Marquor Rodsten med 1. esk. Iflg. den gængse fremstilling kommer de i følgende orden: Avantgarde, Jens Rodsten, derefter Niels Juel, og som arrieregarde Marquor Rodsten, men denne er af vind og strøm drevet noget ned i læ og kan ikke slutte op i linien.

Det forekommer ikke sandsynligt. For da sammenstødet sker ved Stevns, er det Niels Juels skibe, der kommer i kamp - han må altså have været forrest med Jens Rodsten som arrieregarde. At Marquor Rodsten skulle være drevet ud af kurs og ned i læ, lyder heller ikke rimeligt. Niels Juel havde hele juni måned ekserceret med sine skibe og sine folk, de forstod alle at holde en regelret kamplinie - og at alle Marquor Rodstens skippere skulle have været nogle klodrianer, forlyder der intet om.

Det er meget mere sandsynligt, at Niels Juel, der med de herskende vindforhold ikke kunne være helt sikker på at nå frem og stoppe svenskerne ved Stevns, har posteret Marquor Rodsten som en anden linie oppe i Køge Bugt, lidt nord for Stevns. Skulle nu svenskerne, eller nogle af dem, slippe forbi, så lå han dér og kunne tage imod dem, lave "crossing the T" eller, hvis flåderne kom sejlede jævnsides, gå om på luv-siden af svenskerne og doublere de forreste skibe, hvilket også var ubehageligt for dem, det gik ud over, da man sædvanligvis kun havde kanonbesæt-

ninger til den ene bredside. Nu blev der ikke brug for den anden linie, thi svenskerne blev stoppet ved Stevns, og Rodsten gør derfor det eneste rigtige (som vel også var en del af hans instruks), han søger ned mod kamppladsen og dukker frem af krudtrøgen - altså nordfra - i det psykologisk rigtige øjeblik. FREDERICUS TERTIUS fra hans eskadre kan nå at deltage i nedkæmpelsen af DRAKEN og svenskerne tror, at det er en forstærkning, der kommer fra København.

Kampen med DRAKEN og dens 5 sekundanter er iøvrigt beskrevet så indgående af Jørgen Barfod, at jeg ikke skal gå nærmere ind på den, men blot fremhæve en mærkværdighed:

Føreren af den svenske avantgarde var som nævnt admiral Wachtmeister, vel på den tid den dygtigste og tapreste admiral i den svenske flåde. Han havde hejst sit flag på RIKSNYCKELN, det fjerde og sidste af de prægtige svenske "regalieskibe", og det største og stærkeste skib, der deltog i slaget (88 kan.). Hvad havde været mere rimeligt, - ja ligefrem selvfølgelig, end at han med sit stærke skib havde undsat DRAKEN og engageret Niels Juel på CHRISTIANUS QUINTUS? Men det hører vi ikke noget om, ja vi hører intet som helst om hverken Wachtmeister eller NYCKELN. Hvor er de blevet af? Her var måske et punkt, som kunne interessere fagfolkene?

Herefter kommer vi til vendingen.

Iflg. den gængse fremstilling kover Horn i kølvandsorden oppe ved Stevns og går på modsat kurs.

Nu må vi forestille os, at Niels Juel, bistået af Marquor Rodsten, ligger indviklet i en voldsom kamp mod DRAKEN og de 5 svenske skibe, der er sluppet forbi Stevns, men bag ham ligger, jævnsides med den svenske flåde Jens Rodsten med 9 rangskibe på en smuk kølvandslinie. Afstand mellem linerne vel 100-200 m. Man regnede dengang med at ca. 300 m var den største afstand, på hvilken artilleriet havde virkning. Skulle nu vendingen foregå som beskrevet, ville det sige, at de svenske skibe, ét efter ét skulle vende stævnen mod den danske linie, formindske afstanden til det halve, og med sikkerhed forvente et eller måske 2 fulde lag *langskibs forind*. Det var det allerværste, der kunne ske for den tids skibe. Forskibet var den laveste og mest sårbare del af skibet, og den vigtigste del af rejsningen var koncentreret helt forude. Skulle denne blive alvorligt beskadiget, lå skibet dér uden magt og blokerede for de følgende skibe. Og kom skibet så igennem denne prøvelse nogenlunde helskindet, skulle det sejle ned midt imellem de to kamplinier og modtage et fuldt lag fra hvert af de danske skibe efterhånden som de passerede, samtidig med at man maskerede ilden fra de bagved værende kampfæller.

Det ville være en yderst hasarderet manøvre, ja for de første 3-4 skibe noget i retning af selvmord. Og nok var Horn ikke nogen stor søkriger, men han var en tapper og dygtig general, og - selvmordskandidat var han ikke. - Og hvorfor skulle han gå på modsat kurs, d.v.s. ud i Østersøen? Hans opgave var at nedkæmpe den danske flåde, men den lå jo oppe ved Stevns. Ude i Østersøen var der ingen danske skibe,

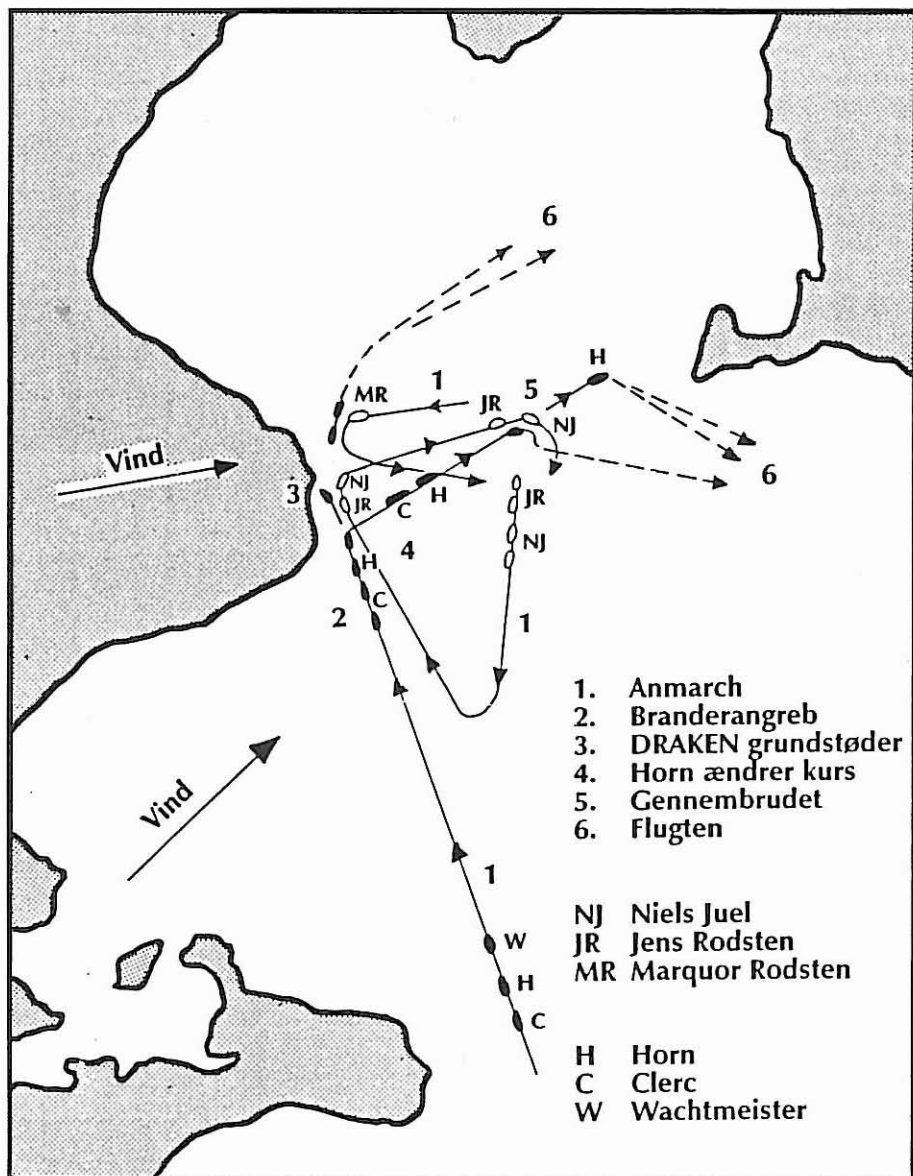


Fig. 3.

og at forlade kamppladsen var - på dette tidspunkt - ingenlunde Horns mening.

Nej. Da han ser, at hans fremrykning er stoppet og hans første plan uigennemførlig, fatter han en ny. Han overlader de 6 skibe ved Stevns til sig selv, vel i håb om, at de kan binde en del af den danske flåde, medens han gør op med resten, og så holder han sin 1. og 2. eskadre tilbage, stopper måske helt, og lader Jens Rodsten passere. Så kovender han og går *bagom den danske flåde over mod Falsterbo*, idet han regner med ved en senere drejning mod nordvest at lægge sig mellem den danske flåde og København og på denne måde fuldføre sin opgave (1). Vinden tillader denne manøvre, og tilmed kan han under passagen sende de bagerste danske skibe nogle lag agterind.

Niels Juel tager øjeblikkelig sine forholdsregler. CHRISTIANUS QUINTUS har under kampen med DRAKEN fået flere grundskud og har en masse vand i lasten. Den kan ikke præstere nogen skrap sejlad, og *nu* skal der sejles! Han sender den hjem til København og hejser sit flag på FREDERICUS TERTIUS. Jeg har i en artikel om kampen læst en kritik af, at Niels Juel således opgav kommandoen midt under slaget. Det er der slet ikke tale om. CHRISTIANUS QUINTUS og FREDERICUS TERTIUS har ligget klods op ad hinanden og beskydt DRAKEN, hvilket fremgår af, at de to skibe delte prisepengene for samme, så det har været et øjebliks sag at gå ned i en advisjagt og sætte over til FREDERICUS TERTIUS. Her hejser han sit flag, signalerer til Marquor Rodsten om at tage sig af de

5 svenskere nord for Stevns - hvilket han som bekendt gør med bravour - og til den øvrige flåde: Følg flaget! Og så sætter han alle de klude, der kan trække - for nu har han vinden agterind - og sætter efter svenskerne, - ikke på parallel kurs, men på en noget konvergerende kurs.

Omtrent midtvands er han nået op på siden af svenskerne, og han ser da, at de 7 agterste svenske rangskibe og 9 småskibe er sakket noget agterud, således at der er opstået et hul i den svenske linie. Han lægger kursen et par streger til styrbord og skærer ind gennem den svenske linie, hvorved han afskærer de 7 rangskibe, - der så får alt hvad de kan tåle, og lidt til. Vi får at vide, at skuddene falder så tæt, at det lyder som trommestikker på hundrede trommer!

Midtpunktet i kampen er FREDERICUS TERTIUS, som bliver så medtaget, at Niels Juel atter må skifte skib og hejse sit flag på CHARLOTTE AMALIA. Vi får at vide, at på et tidspunkt er Niels Juel omringet af 6 svenske skibe - men det må vist henføres til fantasiens verden, - prøv blot at anbringe 6 klodser tæt på en syvende! Det lader sig ikke gøre. Og videre: Hvis FREDERICUS TERTIUS har kunnet beskæftige 6 af de 7 svenske skibe, der her var omringet, må man undre sig over, hvad den øvrige del af hele den danske flåde så har bestilt! Nej, det hele har sikkert været et forvirret melée, hvor de danske og svenske skibe har krydset omkring hverandre og har skudt på fjenderne, hvor de har kunnet komme afsted med det. Men derfor kan FREDERICUS jo godt have fået broderparten.

Generaladmiral Horn er under dette med fuld fart på vej over mod Falsterbo med den sidste trediedel af den svenske flåde. Skal han komme sin arrieregarde til hjælp, må han vende, alle på en gang. Men det er en manøvre, som kræver den højeste grad af sømandsskab og disciplin af samtlige skibsførere, og den har svenskerne åbenbart ikke indøvet tilstrækkelig. Vil han vende i kølvandsorden, vil det tage alt for lang tid. Han indser, at han er komplet udmanøvreret og giver ordre til almindelig flugt. Denne skal jeg ikke gå nærmere ind på, men nøjes med at pege på én bemærkelsesværdig ting: Under flugten går FLYGANDE VARGEN på grund på Falsterbo rev. Hvis nu slutkampen er foregået som på fig. 2, er det vanskeligt at se, hvordan VARGEN har kunnet komme afsted med det. Er det derimod foregået som på fig. 3, er det ganske naturligt.

Mit bud på udlægning af slagets gang, således som ovenfor beskrevet, vil fremgå af skitsen (fig. 3). Det er naturligtvis kun formodninger - dog forhåbentlig bygget på lidt logisk tænkning, og da jeg hverken er faghistoriker eller søkriger, skal det ikke tages for andet

end en lægmands "Betragtninger over slaget i Køge Bugt".

Slaget markerer toppunktet i Niels Juels liv og virke. Dette: at gennembyrde fjendens slaglinie, var en ønskedrøm for enhver flådefører på den tid. Niels Juel var den første der gennemførte denne manøvre, og der skulle gå 100 år, før englænderne under Rodney gjorde ham kunsten efter ovre ved Vestindien. Men han var - så vidt jeg kan se - også den første flådefører i sejskibsperioden, der vandt et slag mod en talmæssigt overlegen modstander, ikke ved hidsig kamp mand mod mand, skib mod skib (således som f.eks. hollænderne i Sundslaget den 29. oktober 1658), men ved en genial taktisk anvendelse af sine stridskræfter, og det kan derfor ikke være for meget at give ham prædikat af Den største flådefører i sejskibstiden.

Noter:

1. Denne formodning er tidligere fremsat af Kmd. C. Holck i Tidsskrift for Søvæsen 1953 s. 513 ff.

Maleri, udateret, signeret af Jean Berg.

Orlogsmuseet har den 18.2 1991 modtaget en forespørgsel om museet kunne klarlægge motivet i Jean Bergs maleri. Ejeren til maleriet har spurgt Nationalmuseet og Statens Museum for Kunst, før spørgsmålet havnede på Orlogsmuseet.

Maleren Jean Berg ved man ikke meget om. Han var omrejsende portrætmaler og levede fra ca. 1806. Oplysningerne er yderst sparsommelige. Han har senest signeret et maleri i 1854.



Maleriets motiv indeholder uden tvivl dansk marinehistorie. På en strand ligger en teltlejr med granskov i baggrunden. En mast med stag og mærs er opstillet ved teltene, og fra dets top vajer dansk splitflag. I midten står et spidst telt, fra hvis top en dansk stander vajer. Billedet indeholder et broget folkeliv med 4 hovedafsnit. Centralt i billedet står en mand med sømandshue og stortrøje og kikker i en langkikkert på stativ. Han kikker sandsynligvis efter stjerner. Til venstre for ham i forgrunden er to mænd ude i en robåd og

stanger ål med blus. Begge mænd har blanke sømandshatte, lyse lærredsbukser samt blå og røde busseronner. I midten af billedet foran flagspillet står 5 muciserende søfolk, alle klædt i hvide lange bukser, korte jakker og sømandshuer med pong-pong. De spiller

til to dansende mænd ligeledes i sømandstøj. Til højre i billedets forgrund sidder en brunklædt mand med tophue og passer en åben ild med en jerngryde ophængt derover. Bag ham ses et

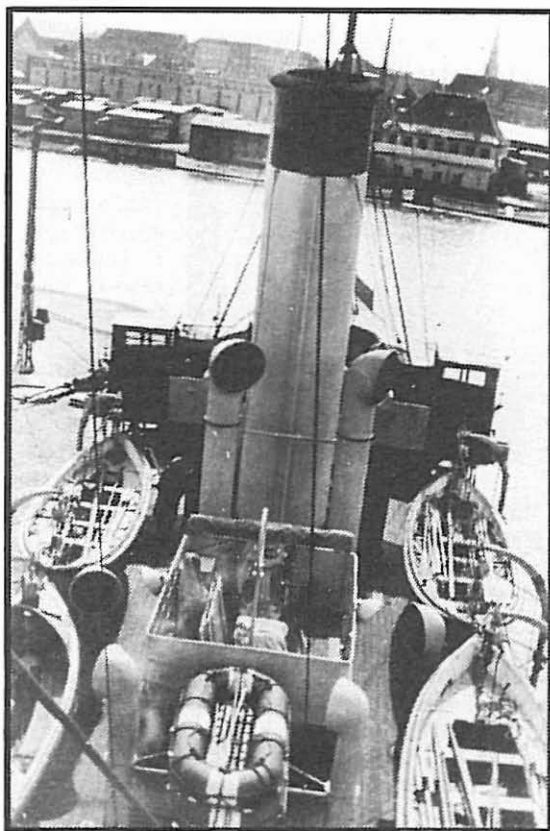
telt af den runde type med teldug delt i felter. Han er muligvis en lokal indbygger, der for tilskueren skal påvise stedets eksotiske karakter.

Alle personer med undtagelse af manden med tophuen er klædt i sømandstøj med korte jakker, busseronner og runde sømandshuer. Tiden er 1830-50.

Er der nogen af Tidsskriftets læsere, der kan hjælpe museet med at løse gåden om, hvad billedet egentlig forestiller, om hvor og hvornår denne idylliske lejrscene foregik?

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

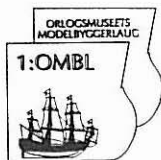
Det rigtige svar på opgaven i sidste nummer var panserskonnerten "Esbern Snare", søsat 1862 i England, senere ombygget til torpedoskib (1876/77) . Den heldige vinder blev **L. Møller-Sørensen, Bjørnsonsvej 56, 2500 Valby**, som har fået sin præmie tilsendt.



Med hensyn til spørgsmålet uden for opgaven, hvilken funktion det udriggede grej i skibets forstavn har haft, modtog vi mange interessante bud. Som torpedoskib blev "Esbern Snare" anvendt til øvelser og forsøg samt til indskydning af selvbevægende torpedoer (Whiteheads), så alt taler for, at "grejet" har været anvendt i denne forbindelse, muligvis som kran ved indtagningen af øvelsetorpedoer, måske som stativ for torpedoerne, som blev blæst ud for saltvand og olie efter endt brug. Enkelte læsere er inde på, at det sammen med bommene på begge master skulle have været brugt til at bære torpedonet, men vi har ikke oplysninger om, at "Esbern Snare" har været udstyret med et sådant. Hvad "grejet" eksakt har været anvendt til, har vi endnu ikke fået dokumenteret.

Denne gang er vi ombord på et skib, som ligger til kaj på Holmen. Vi vil gerne have oplyst skibets navn.

Svar til Orlogsmuseet senest den 1. juli 1991.



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Lauget indbyder til temaaftener.

Vi må vist alle erkende, at modelbygning er en ensom beskæftigelse. Time efter time arbejder vi med vore modeller, problemer opstår og løsninger findes. Undertiden har andre nedfældet deres erfaringer til glæde for os, men ofte må vi selv udvikle metoder og indhøste erfaringer.

Inspiration til at komme videre i arbejdet opstår ofte i samværet med andre, der har samme interesser, ligesom nybegyndere, såvel unge som ældre, kan have brug for støtte og vejledning i den vanskelige startfase. Hvorfor gøre det vanskeligere end det er - lad os mødes og udveksle vore erfaringer eller finde løsningerne sammen.

Lauget vil i efteråret 1991 indlede en møderække, hvor vi under hyggelige og afslappede former kan diskutere vore problemer. Vi har kaldt det "temaaftener", fordi tanken er at indlede aftenen med et oplæg om et bestemt emne og søge at få dette belyst og uddybet i et bredt forum. Møderne vil blive afholdt i Orlogsmuseets lokaler den første onsdag i hver måned, startende med onsdag den 4. september 1991 kl. 19:00. Mødernes tema vil blive meddelt her i tidsskriftet, og emnerne vil selvfølgelig blive udvalgt efter de ønsker og behov medlemmerne måtte have, men i startfasen har vi, for at komme i gang, fastlagt temaerne for de første tre gange.

Vi håber og forventer, at du til møderne ikke alene medbringer din viden og erfaring, men også meget gerne eksempler på arbejdsmetoder, værktøj, litteratur, tegninger m.m. til hjælp og inspiration for andre.

Vil du vide mere om temaaftenerne - har du ideer til nye emner eller skal du bruge kontakter og adresser, er du velkommen til at ringe.

Tlf. 42 81 69 15 Per Jessen

Tlf. 42 94 73 12 Gert Gray Andersen

Følgende temaaftener er forberedt:

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 4. september 1991 | Maling af modeller. |
| 2. oktober 1991 | Sammenføjning af metaller. |
| 6. november 1991 | Konstruktions- og arbejdstegninger. |

K SØDERLUND

HAVEVEJ 2
2970 HØRSHOLM**MEDDELELSER FRA
MARINEHISTORISK SELSKAB**

Følgende arrangementer er planlagt for næste sæson 1991-92:

Lørdag den 7. september 1991.

Ekskursion til Københavns havn, idet vi med havnevæsenets PORTUS vil blive sejlet på en rundfart i havnen med bl.a. landgang på Trekroner. Vi mødes på Nordre Tolbod senest kl. 10:50 og turen påregnes at vare ca. 1 time. Da der maksimalt kan være 30 personer ombord på PORTUS, skal tilmelding ske til Orlogsmuseet, og der vil blive lukket for tilmeldinger, når tallet 30 er nået.

Onsdag den 23. oktober kl. 19.30.

Kommandørkaptajn H.M. Elbro vil fortælle om og vise film fra OLFERT FISCHERs togt til Golfen.

Onsdag den 27. november kl. 19.30.

Kommandør Poul Grooss vil fortælle om Vitus Berings ekspeditioner.

Onsdag den 12. februar 1992 kl. 19.30.

Foredrag ved Birger Thomsen om SNARENSVEND og om vrage af orlogsskibe, fundet i de danske farvande.

Onsdag den 13. marts 1992 kl. 19.30.

Jørgen H. Barfod vil fortælle om det første tiår i Danmarks første Hjemmeværnsflotille.

Onsdag den 22. april 1992 kl. 19.30.

Ordinær generalforsamling med forevisning af en marinefilm bagefter.

Alle onsdagsmøderne foregår i Orlogsmuseet bortset fra generalforsamlingen, der foregår i Søofficersforeningen, og alle møder begynder i næste sæson kl. 19.30.

Efter møderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen før mødet til Orlogsmuseet tlf. 31 54 63 63.