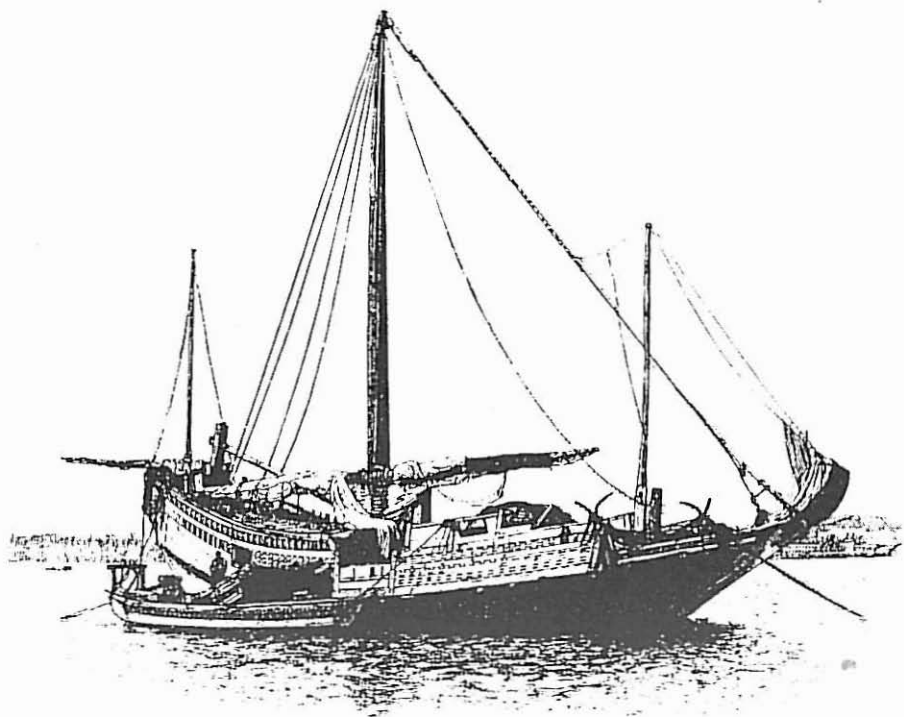


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



28. årgang

Nr. 3 - August 1995

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Fax . 31 54 29 80
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Jørgen H. Barfod (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr.55.-
Enkelte numre kr.15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10.i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Et dansk, maritimt indslag
i Meiji-tidens Japan
Poul Erik Pedersen 63

Den store ildsvåde
Bente Kjølbjæ 85

Andet:

Nyt æresmedlem i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug 91

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 92

Forside:

En japansk djunke. Tegning fra "I Asiens Farvande" af Henri Konow. København 1893.

Et dansk, maritimt indslag i Meiji-tidens Japan

Artiklen, der er en eksamensopgave, som kommandør Poul Erik Pedersen har skrevet i 1991 til Københavns Universitet, har Marinehistorisk Tidsskrift herved glæden at bringe med nogle mindre ændringer.

INDLEDNING

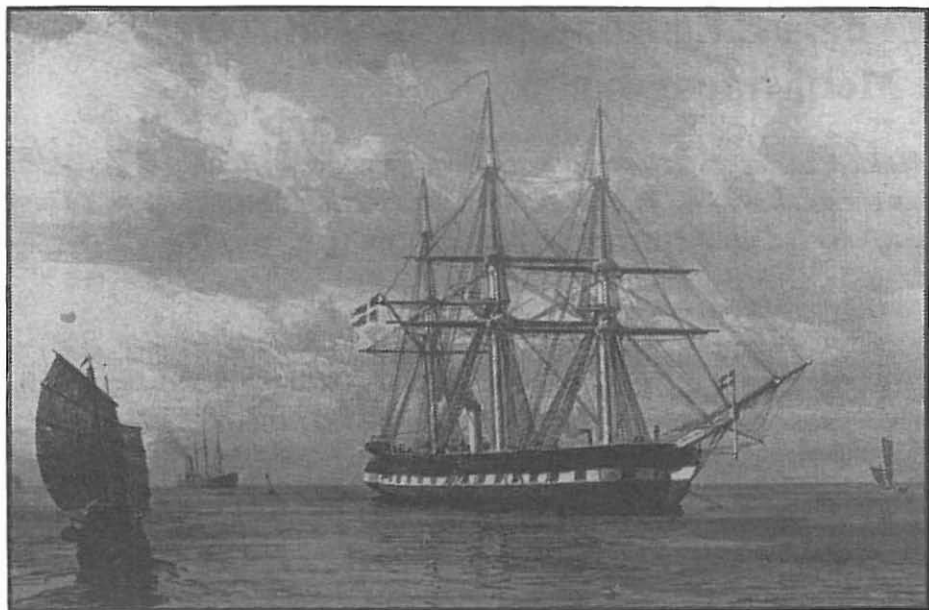
I dagbladet Berlingske Tidende kunne man en dag i sommeren 1990 (1) læse om Aktieselskabet GN Store Nord's planer om at forbinde Europa og Japan med lyslederkabler, og i samme dagblad blev der i september 1990 (2) givet en nærmere orientering om disse planer i en artikel, der var illustreret med et billede af selskabets direktør, fotograferet i sit kontor i selskabets hovedkontor. Bag direktørens person kunne ses et maleri, der tilsyneladende havde hentet sit motiv i østasiatiske farvande, da der på billedet figurerer en djunke. Men billedets dominerende motiv er en dansk fregat fra midten af det 19. årh.. Maleriets motiv vakte min interesse. At der ikke var tale om et motiv fra korvetten "Galathea"s jordomsejling 1845-47 kunne jeg ved selvsyn konstatere, og en elskværdig sekretær gav mig oplysningen, at maleriets motiv er "Fregatten "Tordenskjold" på Kinakysten" samt at det er malet af marinemaleren Vilh. Arnesen. Ved et besøg på Marinens Bibliotek konstaterede jeg, at maleriets scene har sammenhæng med, at fregatten

"Tordenskjold" i årene 1870-71 udlagde telegrafkabler i kinesiske og japanske farvande under ledelse af premierløjtnant Edouard Suenson, der af Marinen var udlånt til Det Store Nordiske Kina og Japan Extension Telegraf-Selskab. Suenson handlede som dette selskabs generalagent i Østasien (3).

DEN HISTORISKE BAGGRUND JAPAN

Udviklingen frem til 1870

I det par århundreder, hvor de europæiske stater havde ekspanderet økonomisk og militært og nedbrudt næsten enhver hindring i alle verdensdele, var det lykkedes Japans magthavere - bevidst - at holde Japan næsten isoleret fra resten af verden. Tokugawa-familien havde haft magten i det feudalt agtigt strukturerede samfund i mere end 200 år og udøvede magten gennem shogunen og hans Bakufu-han styre, der skulle virke inden for rammene af et arveligt privilegiesystem og isoleret fra omverdenen. Styrets



Dampfregatten "Tordenskjold", der deltog i udlægningen af de første kabler i Østasien. Maleri af Vilh. Arnesen. /Privat eje.

formål var at sikre politisk stabilitet, og resultatet blev bl.a. økonomisk vækst, der fremmede politisk ustabilitet. Allerede omkring 1800 begyndte samfundet at krakelere, især fordi pengeøkonomien og dens udøvere spillede en voksende rolle i det økonomiske liv, medens den politiske magt uforandret var domineret af en samurai-klasse, som var grundstammen i shogunatets Bakufu-styre. Kejseren og hans hof spillede stort set ingen anden rolle end at legitimere shogunens magtposition og at være åndeligt overhoved. De åndelige kræfter i samfundet var præget af Shintoisme, Konfucianisme og Buddhisme,

der på japansk grund var harmoniserede. Disse åndelige strømninger havde udløst nogle kulturelle fællestræk, hvori loyalitet og sønlig ærbødighed - baseret på et fast forankret hieraki i familie og samfund - indgik som væsentlige elementer.

Op igennem det 19. årh. trængte behov for reformer sig således på indefra i det japanske samfund, og henimod midten af århundredet kom der også et accellererende pres på Japan udefra. Den russiske ekspansion østpå havde nået Sakhalin og Kurilerne. U.S.A. havde efter erobringen af det nordlige og

nordvestlige Mexico sat sig fast på stillehavskysten og fik dermed interesser som stillehavsmagt at varetage. I Østasien var det under det 19. årh.'s imperialism primært England og Frankrig, der trængte frem mod Kina og Japan, mens de gamle kolonimagter Holland, Portugal og Spanien i tidligere århundreder havde sat sig fast i Sydøstasien.

Det blev dog U.S.A., der tog tæten i de udefra kommende kræfter, som kom til at udløse de spændinger, der var internt i det japanske samfund. Besøget i Yedo (Tokyo) i 1853 af kommandør Perry's flådestyrke og det medbragte budskab fra U.S.A.'s præsident medførte, at Japans styre i 1854 følte sig tvunget til at acceptere de amerikanske krav om en gradvis åbning af landet for amerikanske skibe og konsulære repræsentanter m.fl.. Hurtigt efter fulgte de store europæiske magter med tilsvarende krav, der ligeledes accepteredes.

Synet af den amerikanske flådestyrke, kombineret med den viden om den tekniske udvikling i Europa, der trods isolationismen var til stede i Japan, og ikke mindst kendskabet til begivenhederne i forbindelse med de europæiske stormagters tvungne åbning af kinesiske havne, fik Tokugawa-Bakufu-styret til at acceptere de såkaldte "ulige traktater", der utvivlsomt af mange japanere følte stærkt ydmygende. Men med sty-

rets accept af disse traktater var der åbnet op for en anti-Tokugawa bevægelse, der udgjorde en besynderlig alliance mellem kejsercentret, reaktionær nationalisme og en mere pragmatisk, liberal reform-bevægelse med en gruppe yngre samuraier som ledere. Begge bevægelser havde det konkrete mål at fjerne Tokugawa-slægten og dens shogunat fra magten og etablere en stærk stat. Men det blev i det lange løb reform-bevægelsen, der både ideologisk og som de egentlige styrende kom til at dominere og tage magten i udviklingen. I spillet om magten var i flere år i 60'erne og begyndelsen af 70'erne de væsentligste aktører

- Kejseren, Kejserens hof
- Tokugawa-slægten, shogunen, Bakufu'en
- Konservative lensfyrster, moderate lensfyrster
- Stærke, rådgivende samuraier (reform-tilhængere).

Kort opsummeret medførte udviklingen - ikke mindst under indtryk af de fremmede nationers diplomatiske indsats og magtdemonstrationer - at selv de stærkt konservative lensfyrster og samuraier kunne indse, hvilke magtpolitiske realiteter Japan stod overfor. Efter intriger, voldshandlinger, skiftende alliancer mellem grupper og enkeltpersoner og borgerkrigs-lignende aktioner fremstod efter årsskiftet 1867-68 - efter

statskuplignende begivenheder - et styre uden shogun med kejseren som det formelle overhoved og med en gruppe yngre, selvbevidste og kompetente samuraier som de egentlige magthavere. Det oprør, der var startet under kampråbet "kast barbarerne ud" og rettet mod shogunen, der havde indgået kontrakterne, endte med at blive overtaget af en samuraigruppe, der virkede under kampråbet "gør landet rigt og styrk hæren" - og disse samuraier havde klart indset, at man måtte affinde sig med de fremmedes dominans en rum tid endnu. Bakufu-styret var samtidig med shogunens fald sat ud af spillet, og allerede i april 1868 kunne det nye styre i kejserens navn udsende en proklamation, der er blevet kendt som chartereden (4). Den har form af en hensigtserklæring, der rummer vagt og upræcist formulerede løfter om rådgivende forsamlinger, alle samfundslags inddragelse i styring af økonomisk og finansielle anliggender, alle klassers frie adgang til at vælge erhverv, uciviliserede skikkes afskaffelse og "Viden skal søges verden over, så kejserrigets fundament kan styrkes". Chartereden kan ses mere som et dokument, der kunne tilfredsstille reformtilhængerne, end som et løfte om store politiske ændringer i samfundet her og nu. Samme dag som chartereden proklameredes, blev der udstedt forbud mod politiske optog, indenlandske rejser uden pas og mod udøvelse af kristne ritualer (5).

I løbet af de følgende år konsoliderede de reelle magthavere - gruppen af yngre samuraier - deres position så meget, at de kunne gennemføre en række gennemgribende reformer med en sanering af regeringsapparatets udformning i retning af et system med departementer for de vigtigste administrative områder med en form for oligarki på toppen. Som Beasley skriver "..... the men who had first learnt to manipulate their own feudal lords, then their emperor and his courtiers, had at last achieved a position in which they could dispense with camouflage and avow their power. The 'Meiji oligarchy' was taking shape, with samurai from the south and west as its leading figures" (6). Efter shogunens formelle afgang i 1868 følte denne gruppe af samuraier sig forholdsvis sikre på, at de havde magten i deres hænder. Kursen for landets udvikling med henblik på en hastig modernisering var lagt med vægt på indhentning af viden i Vesten, på en industrialisering, på en udbygning efter vestligt forbillede af landets infrastruktur og på opbygning af et offentligt skolesystem og et militærvæsen efter vestligt forbillede. En sanering af hele landets administrative inddeling og forvaltning fandt sted i årene 1870-72.

Årene umiddelbart efter shogunatets fald var dog stadig præget af indre uroligheder og af episoder med overgreb på vestlige udlændinge. Inspirationen hertil



En japaner fra Yedo Bugten. Tegning fra "Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47" af Steen Bille. København 1850.

var bl.a. en markant følelse af, at Japan ved de ulige traktater var blevet stærkt ydmyget på det suverænitetmæssige område ved den traktatmæssigt fastlagte afgivelse af jurisdiktion på eget territorium, og på det finanspolitiske område

ved traktatmæssigt påtvungne toldtariffer.

I efteråret 1871 følte den herskende gruppe, at den havde et sikkert greb om magten i landet, at tiden var inde til, at

en delegation af topledere med et stort følge kunne foretage en længerevarende rundrejse til Vesten (U.S.A. og Europa) med det dobbelte formål: at få de ulige traktater revideret og dernæst ved selvsyn at få indsigt i vestlige forhold.

Opsummerende kan det fastslås, at det Japan, de danske aktører skulle møde i årene 1870-72 var et Japan præget af store omvæltninger i samfundets styre og af det centrale styres indgriben i uddannelse, industrialisering og i udbygning af infrastrukturen. Men fremmede, der på lovlig vis kom til landet for på den ene eller anden måde at virke i det, stod over for myndigheder, der havde kompetence til at træffe afgørelser på bestemte områder og som iøvrigt var positivt indstillede over for tekniske fremskridt - omend deres forhandlingsform stadig var præget af langsomhed og mistænksomhed. I relation til den aktuelle sag med etablering af telegraflinier kan det anføres, at et Departement for offentlige Arbejder blev oprettet i december 1870 (7), og dette var i stor udstrækning initiativtager til statslige anlæg på bl.a. infrastrukturområdet og herunder også i årene 1870-71 initiativtager til etablering af det indenlandske telegrafnet, der i 1871 ved en dansk indsats skulle blive forbundet til omverdenen ved søkabler fra Nagasaki til Shanghai og Wladiwostock.

DANMARK

Baggrunden for den danske indsats i Japan

Industrialiseringens begyndelse i Danmark sættes almindeligvis til ca. 1870. Men allerede tidligere havde finansmanden C.F. Tietgen indledt sin mangeartede virksomhed i dansk erhvervsliv med bank-, rederi- og industrivirksomhed. I 1869 eksisterede der i Skandinavien 3 telegrafselskaber, hvis linier forbandt de skandinaviske lande indbyrdes og disse lande med omverdenen via England, Tyskland og Rusland. Tietgen tog i 1869 initiativ til en fusion af disse 3 selskaber i Det Store Nordiske Telegraf-Selskab med København som hjemsted for selskabets bestyrelse og administration. Samtidig med at forbindelsen over Østersøen fra Danmark til Rusland blev etableret, planlagde og påbegyndte den russiske regering en transsibirisk telegraflinie, der skulle føres frem til Sibiriens østkyst. Den kinesiske regering havde dog afslået en anmodning om tilladelse til at føre linien frem til Peking (8). Med Store Nordiske's igangværende arbejde i Østersøen så ledelsen nu, at der ved det russiske projekt åbnedes mulighed for at koble Kina og Japan ind på de europæiske net. Efter besværlige forhandlinger med de russiske myndigheder og i hård konkurrence med især et engelsk telegraf-selskab lykkedes det i oktober 1869 for Store Nordiske at opnå koncession på

anlæg og drift i 30 år af et telegrafkabel mellem Sibirien og Japan/Kina. I betragtning af at Store Nordiske ikke var i besiddelse af tilladelse fra hverken den japanske eller kinesiske regering til at etablere telegrafkabler i disse landes farvande og kystområder, og da man ej heller havde nogen større viden om mulighederne for at opnå en sådan tilladelse, så må det forekomme at være et dristigt (og bekosteligt) forehavende selskabet her havde givet sig i kast med. Foretagendet var så tvivlsomt, at man til dets udførelse oprettede et særligt selskab, Det Store Nordiske Kina og Japan Extension Telegraf-Selskab (9), således at Store Nordiske's gode navn ikke kunne kompromitteres hverken økonomisk eller på anden vis. Men hvordan kunne intentionerne med det nye selskab realiseres? Det primære mål var at opnå tilladelse til at ilandføre kabler i Nagasaki og i Shanghai - hvad et engelsk og et amerikansk selskab tidligere havde fået afslag på - og dernæst at søge tilladelse til oprettelse og drift af et internt net af telegraflinier i Japan (10). Et sådant foretagende måtte kræve en omfattende indsats af såvel mennesker som materiel, men i det følgende fokuseres der på hovedaktørerne: de mest fremtrædende nøglepersoner Tietgen og Suenson samt fregatten "Tordenskjold".

Tietgen var den dristige finansmand og igangsætter med de store visioner, og efter Langes vurdering balancerede han



Finansmanden C.F. Tietgen (1829-1901). Fra Den Lille Salmonsens. København 1940.

til tider på kanten af det lovlige i såvel økonomiske som folkeretlige anliggender (11). Hans virksomhed skal ikke her omtales yderligere udover, at det må være rimeligt at påpege, at han havde nogle meget hensigtsmæssige forbindelser til personer, der var i stand til at påvirke afgørelser på højt niveau (kongehus og regering). Samtidig havde han en eminent evne til at knytte til sig sådanne personer, som var i besiddelse af de egenskaber, der var nødvendige for at Tietgens intentioner kunne realiseres under de givne - ofte ret usædvanlige - omstændigheder. I krigsminister Raasløff havde Tietgen således en god kontaktmand i regeringen (12), og han fik

udvirket, at en tidligere gesandt, kammerherre Sick, blev udsendt af regeringen med henblik på at varetage Store Nordiske's interesser overfor russiske myndigheder i St. Petersborg. Senere blev Sick - ligeledes på Tietgens foranledning - udsendt af regeringen i en ekstraordinær mission til Kina og Japan for ".... ved hofferne i Peking og Yedo (Tokyo) at støtte Løjtnant Suensons Virksomhed" (13). Gennem marineministeren - som også var Raasløff (14) - udvirkede Tietgen, at skruefregatten "Tordenskjold", med kaptajn i flåden F. Lund som chef, blev udrustet til en ekspedition til Østasien "..... dels for som Orlogsmænd at støtte Selskabet og foretage Oplodninger for Kablet mellem Wladiwostock og Japan og dels at transportere en Del af Kablerne" (15). Men den mest centrale person med hensyn til planens iværksættelse og gennemførelse var premierløjtnant i flåden E. Suenson.

Premierløjtnant E. Suenson havde gennemgået den normale søofficersuddannelse. Han var udnævnt til løjtnant i 1861 og premierløjtnant i 1868. I 1870 forrettede han tjeneste som adjutant for marineministeren, og i forbindelse med denne tjeneste kom han i kontakt med Tietgen, der overtalte ham til at påtage sig opgaven som generalagent for telegrafsekselskabets aktiviteter i Østasien. Suenson antoges at have nogen forudsætning for at løse denne op-

gave, bl.a. på baggrund af erfaringer indhøstet under tjeneste i den franske marine.

I århundreder havde det været kuty-me, at yngre danske søofficerer i fredelige perioder - for at opnå erfaring og rutine til søs og for at indhente oplysninger til Admiralitetet/Marineministeriet - forrettede tjeneste i de større europæiske landes flåder. I 1865 havde marineministeren således opnået tilsagn fra den italienske, franske og engelske regering om at et antal yngre danske søofficerer kunne tillades at forrette tjeneste i de pågældende landes flåder (16). Fra februar og 3 år frem forrettede Suenson i overensstemmelse hermed tjeneste i den franske marine og hovedsageligt i skibe, der var stationeret i østasiatiske farvande. I perioden fra juli 1866 til juli 1867 var det skib, Suenson gjorde tjeneste i stationeret i japanske farvande, og i forbindelse hermed opnåede han et godt kendskab til japanske farvande og til japanske forhold (17). Hjemkommet fra fransk tjeneste i 1868 forrettede Suenson blandt andet tjeneste i dampskibet "Slesvig" sammen med kaptajn F. Lund, der senere blev chef for fregatten "Tordenskjold".

Edouard Suenson, som forestod oprettelsen af Store Nordiske's virksomhed i Østasien og blev selskabets første direktør. Fra "Officerer i den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932", bind 2, af T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard." København 1935.



I januar 1870 havde Suenson som nævnt påtaget sig at varetage Store Nordiske's interesser i Østasien, og i februar indstilledes han til "... 1 Aars Orlov med Bibeholdelse af Gage for fra 1. Marts at beskæftige sig med maritime telegrafiske Foretagender i Østasien" (18). I januar samme år havde regeringen godkendt en tillægsbevilling til marinen på op til 16.000 Rdl. til udrustning af fregatten "Tordenskjold" til "... et Togt i de østasiatiske Farvande" og med kaptajn Lund som chef (19). De danske hovedaktører, premierløjtnant Suenson og fregatten "Tordenskjold" var nu klar til indsats.

Et spørgsmål trænger sig her på. Hvilken viden var eller kunne Suenson være i besiddelse af vedrørende Japan og japanske forhold som forudsætning for at påtage sig den operative ledelse af denne nok så storstilede men selvbestaltede danske indsats i en fjern verdensdel? Var forudsætningerne for løsning af opgaven med at etablere en telegrafforbindelse mellem Japan og Europa til stede? Suenson antages at have sin viden fra flere kilder, men specielt fra

- oplysninger i tilgængelige rejsebeskrivelser og i geografiske og etnografiske / antropologiske værker, og fra
- hans egne erfaringer og viden indhøstet i Japan.

Ved læsning af Suensons rapporter til marineministeriet (17) samt ved be-

tragtning af hans indsats i telegrafskabets tjeneste (20) fremstår indtrykket af en person, der går meget grundigt til værks og er meget udholdende i sin arbejdsindsats. Der er derfor grund til at antage, at når Suenson ansøgte om tjeneste i den franske marine og senere påtog sig opgaven at lede telegrafskabets etablering af kabler og stationer i Kina, Japan og Sibirien, så har han søgt at forberede sig bedst muligt til opgaven ved at indhente sådanne oplysninger, som måtte være tilgængelige om det geografiske område, han skulle virke i. Japan havde som nævnt været omtrent helt isoleret fra omverdenen i et par århundreder frem til midten af det 19. årh. Men isolationen havde ikke været mere hermetisk, end at der eksisterede flere værdifulde værker på Det kongelige Bibliotek og på Marinens Bibliotek, som Suenson kan have haft adgang til at studere. Nogle af disse værker om Japan er meget omfattende og ret detaljerede på områder som geografi, zoologi, botanik, japansk dagligliv og samfundsform, men det er bemærkelsesværdigt, at vestlige iagttagere helt op i 1860'erne har haft svært ved at gennemskue de egentlige magtforhold i Japan og herunder shogunens og kejserens reelle funktioner i magtapparatet.

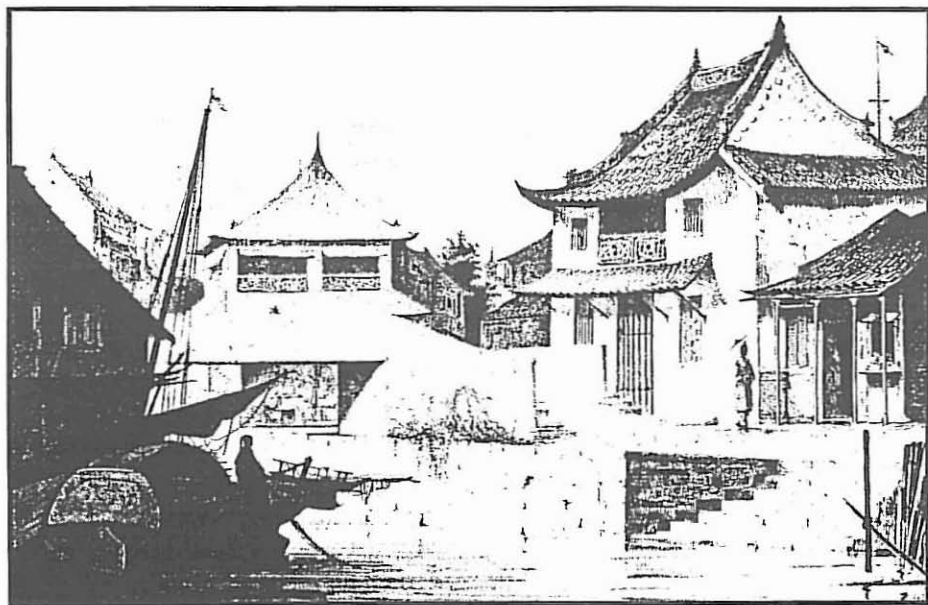
De værker, der efter min vurdering har kunnet give Suenson gode forhåndsoplysninger om Japan, er af (21)

E. Kæmpfer,
C.P. Thunberg,
S.A. Bille,
R. Alcock,
P.F.v. Siebold og
F.L. Hawks.

De har alle skrevet værker, der rummer en - i hvert fald for mig - forbavsende sum af detaljeret viden om Japan. Der foreligger intet bevis for, at Suenson har studeret disse værker, men det forekommer mig rimeligt at antage, at han har læst Billes beretning om jordomsejlingen med korvetten "Galathea", hvori der bl.a. berettes om korvettens forsøg på i august 1846 at udforske Yedobugten. Bille giver en levende beskrivelse af de ca. 50 japanere han havde om bord, og om omgangsformerne mellem japanerne indbyrdes og mellem japanere og danskere. I det hele røber Bille et ganske godt kendskab til Japan og nævner eksempelvis, at han har benyttet Siebolds kort ved besejlingen af Japan. Udover Billes værk tør det antages, at Suenson har været bekendt med hele Siebolds værk, fordi det fandtes i Marinens Bibliotek, og fordi det er et overordentlig grundigt og systematisk opbygget værk, der tillige rummer en særskilt mappe med 17 store kortblade med alle de indtil udgivelsen kendte geografiske oplysninger om Japan og farvandene rundt om landet. Trods isolationen havde Vesten alligevel oparbejdet et omfattende kendskab til Japan, og

grundlaget herfor fremgår af et af Siebolds kortblade, der viser, hvilke forskellige vestlige skibe der i isolationsperioden af den ene eller anden grund alligevel besejlede japanske farvande. Det fremgår af Siebolds redegørelse, at der knap har været et 10-år i isolationsperiodens sidste 100 år, hvor der ikke - mere eller mindre frivilligt - har været et vestligt skib i japanske farvande og dermed kunnet bidrage til opsummering af en betragtelig viden. Et andet værk, som må antages at have påkaldt sig særlig interesse, er Hawks værk, en officiel rapport om Perry's rejser i 1853 og 1854 til Japan. Dette grundige værk kan have været en overordentlig god kilde for Suenson.

Suenson har næppe haft kendskab til egentlige etnografiske/antropologiske værker, der har kunnet være ham til hjælp ved hans virke i Østasien - af den simple grund, at der knap fandtes sådanne værker på hans tid. Selv om Birket-Smith (22) udnævner Jens Kraft til verdens første skrivende etnolog og C. Jürgensen Thomsen (23) til skaberen af verdens ældste etnografiske museum, så anser jeg det for rimeligt at antage, at hverken Jens Krafts "Kort Fortælling af de Vilde Folks fornemmeste Indretninger, Skikke og Meninger til Oplysning af det menneskelige Oprindelse og Fremgang i Almindelighed" (24) eller C.J. Thomsens museum har kunnet bidrage meget til Suensons forberedelse til



En gade i Shanghai. Tegning fra "Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47" af Steen Bille. København 1850.

opholdet i Østasien.

Den viden, som Suenson personligt havde erhvervet sig ved ophold i Japan under tjenesten i den franske marine, får man bedst kendskab til gennem de rapporter, som han og andre danske søofficerer indsendte til marineministeriet (25) vedrørende deres tjeneste i udenlandske skibe. Samtidig med at Suenson i 1866-67 i fransk tjeneste var i japanske farvande, forrettede løjtnant S. Bille tjeneste i den italienske korvet "Magenta" og løjtnant Thalbitzer ved den engelske eskadre, der var stationeret i japanske farvande. Den italienske korvet var

udsendt til Japan med det specielle formål at afslutte forhandlingerne om en handels- og venskabstraktat mellem Italien og Japan og at underskrive denne traktat. Det fremgår af Billes indberetninger til marineministeriet (25), at han i høj grad havde opnået sin italienske chefs bevågenhed og fortrolighed, således at han på nærmeste hold kunne følge - og indberette detaljerede oplysninger om - de italienske forhandlinger, der afsluttedes med traktatundertegnelse. Flere af Billes rapporter var af en sådan substans, at de oversendtes til udenrigsministeriet til orientering. Løjtnant Thalbitzer forrettede i en lang periode

tjeneste i den engelske eskadres stab hos den engelske admiral, der havde et snævert samarbejde med den engelske minister i Japan, og derved fik Thalbitzer lejlighed til på nærmeste hold at følge de diplomatiske og magtpolitiske manøvrer for at opnå indflydelse, der udfoldedes fra især fransk og engelsk side over for de forskellige japanske magtgrupperinger. Thalbitzers samtidige indberetninger til marineministeriet (25) beskriver ret præcist de to europæiske stormagters forsøg på at manipulere parterne i Japan på en måde, der er i god overensstemmelse med Beasley's fremstilling. Når man læser Suensons rapporter og ved, at han i Japan traf såvel Bille som Thalbitzer og udvekslede erfaringer med dem, så må det være rimeligt at konkludere, at Suenson, der selv havde opnået en betroet stilling som adjutant for den franske admiral, har haft et ganske godt indblik i de interne japanske magtforhold og kendskab til myndigheder og enkeltpersoner, han skulle forhandle med og til, hvorledes han bedst skulle omgås dem. Herudover står det fast, at Suenson i den franske marines tjeneste besejlede japanske farvande i 1 år, herunder havnene Yokohama, Osaka og Nagasaki og farvandene her imellem (26). Han har endvidere haft lejlighed til at iagttage vind-, vejr- og strømforhold igennem et helt år, således at han har haft et efter datidens forhold rimeligt kendskab til mulighederne for at løse den praktiske del af opgaven med

at føre kabler fra fastlandet til Japan.

Fregatten "Tordenskjold" er den anden hovedaktør. Fregatten var søsat i 1852 som sejlfregat, men den fik ved en ombygning i 1862 installeret en 200 HK dampmaskine. Med henblik på ekspeditionen til Østasien ændredes indretningen i "Tordenskjold", så den kunne transportere en beskeden længde telegrafkabel. Hovedformålet med fregattens deltagelse var at give hele foretagendet et officielt præg og en vis status i de japanske myndigheders øjne. Samtidig kunne fregatten som orlogsskib med kanoner yde en vis beskyttelse samt yde ekspertbistand ved søopmålingsarbejder i forbindelse med fastlæggelse af kablernes linieføring og ved bestemmelsen af hensigtsmæssige positioner for kablernes ilandføring på kysten.

Det kan forekomme påfaldende - grænsende til korrupsion, som Lange antyder (27) - at det efter en henvendelse fra Store Nordiske til marineministeriet, på knap 2 måneder lykkedes at få allerhøjeste godkendelse af marinens deltagelse i ekspeditionen til Østasien (28). Denne imødekommenhed og hurtige sagsbehandling bør dog ses på baggrund af, at der igennem flere år havde været et ønske i såvel udenrigs- som marineministeriet om at udsende et orlogsskib til Kina og især Japan (29), primært i forbindelse med forhandlinger

om indgåelse af en venskabs- og handelstraktat med Japan, og helst i samarbejde med Sverige-Norge. Sagen blev imidlertid trukket i langdrag op gennem 1860'erne, dels på grund af de urolige forhold i Japan og dels på grund af Danmarks krig mod Prøjsen og endelig ønskede Sverige-Norge ikke at være med. Således lykkedes det først i 1867 for Danmark at få afsluttet forhandlingerne om en ".... Venskabs-, Handels- og Skibsfarts - Tractat imellem Hans Majestæt Kongen af Danmark og Hans Majestæt Taikunen af Japan", og som er dateret 12. januar 1867 (30). D.v.s. at Danmark havde den ære at være det sidste land, der opnåede en "evig" venskabstraktat med Tokugawaregimet, idet den sidste shogun afgik kort efter traktatens ratificering (31). Indgåelsen af denne traktat havde forstærket ønsket om at markere den danske stats eksistens ikke mindst i forbindelse med magtskiftet i Japan, men også for at understrege at kongeriget Danmark stadig havde søfartsinteresser at varetage i Østasien, selv om tabet af Slesvig-Holsten havde reduceret skibsfarten under dansk flag betragteligt. Det kan med god sikkerhed konkluderes, at udsendelsen af "Tordenskjold" havde andre fortalere end Tietgen og Raasløff. Hvorom alting er blev "Tordenskjold" tidligt på året 1870 klargjort til et togt som orlogstransportfartøj til østasiatiske farvande, delvis for statens og delvis for telegrafsekselskabets regning.

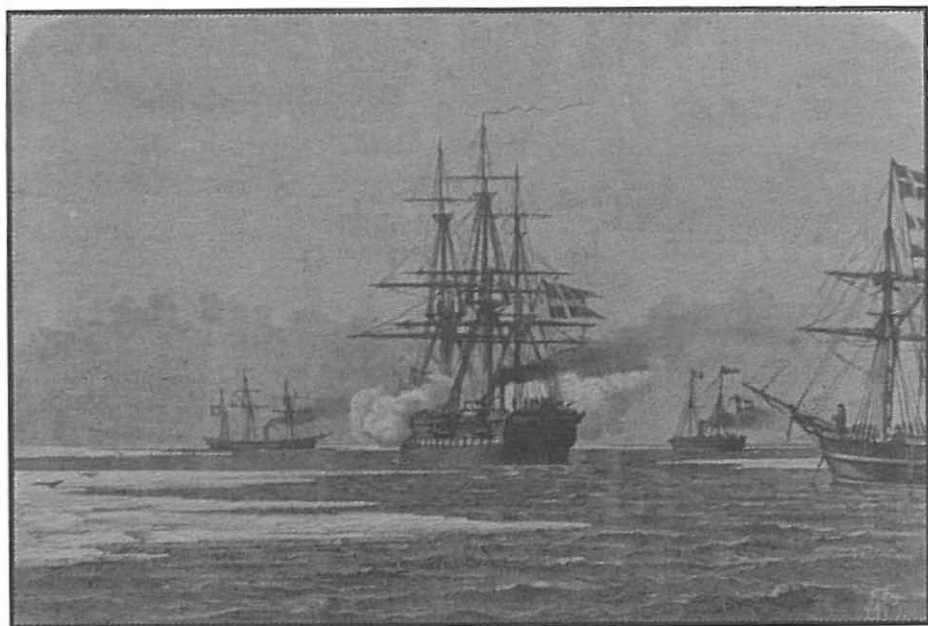
Ved udgangen af marts 1870 var scenariet og aktører klar til "... at beskæftige sig med maritime telegrafiske Foretagender i Østasien", som der stod i Suensons tilladelse til at træde uden for nummer i Søetaten (18). Det specielle telegrafsekselskab var oprettet, og telegrafkabler til undersøisk brug var bestilt i England, og kammerherre Sick og premierløjtnant Suenson var klar til afrejse som henholdsvis diplomatisk formidler og operativ leder.

LÆGNINGEN AF KABLERNE

Forberedelse og iværksættelse i Danmark

I begyndelsen af april 1870 afgik "Tordenskjold" til England for ombordtagning af telegrafkabel. Fra England gik fregatten - som det første danske skib - via Suez-kanalen til Singapore og derpå til Hong-Kong. Udover den normale, reducerede bemanning medførte fregatten telegrafsekselskabets stab af telegrafister samt materiel til opførelse af telegrafstationer og inventar til disse stationer og deres personale.

På det diplomatiske område indhente de udenrigsministeriet tilsagn fra samtlige europæiske stormagter om, at disse ikke ville stille sig hindrende i vejen for en dansk lægning af kabler i kinesiske farvande. Den 5. april afrejste Suenson sammen med Tietgen til Hamburg, hvor

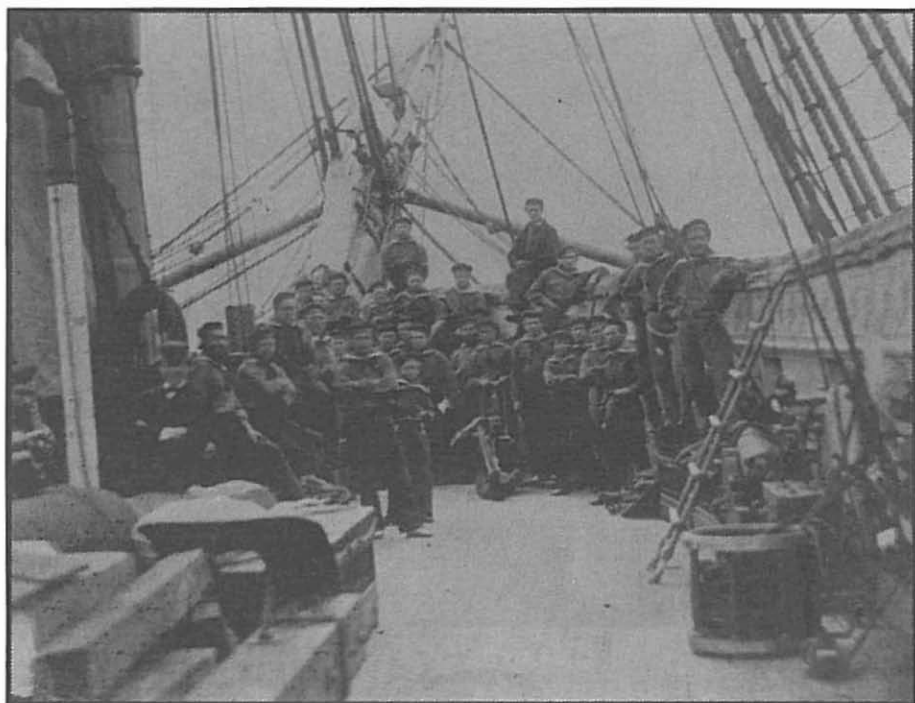


"Telegrafskibet "Tordenskjold" Afreise fra Kjøbenhavn den 3die April 1870." Tegning af Carl Baagøe. /Orlogsmuseet.

de havde et møde med bl.a. en person, der tidligere havde været købmand i Wladiwostock og som kunne orientere Suenson om forholdene der. Suenson fortsatte rejsen til Marseille, hvor en bygmester Blom, der skulle forestå opførelsen af selskabets station i Wladiwostock, sluttede sig til Suenson. Fra Marseille rejste Suenson til Ægypten for dér at aftale med Suez-kanalselskabet om "Tordenskjold"s passage, og han opnåede forsikring om, at der i kanalen var tilstrækkelig dybde til at fregatten kunne passere, hvad der iøvrigt var tvivl om til det sidste (32). Endelig i midten af maj nåede Suenson frem til Hong-Kong,

hvor han straks indledte forhandlinger med de stedlige engelske kolonimyndigheder om tilladelse til at etablere en telegrafstation og fra denne udlægge et kabel til Shanghai, idet han påtænkte - uden tilladelse fra de kinesiske myndigheder - hemmeligt at lande kablet fra Hong-Kong i Shanghai og etablere en station der.

I midten af maj afrejste Sick til Yokohama. Sick var officielt udsendt af regeringen i en særlig mission, og han skulle som officiel udsending på telegrafselskabets vegne indgå aftale med den japanske regering.



"Tordenskjold"s besætning fotograferet på fordækket. /Orlogsmuseet.

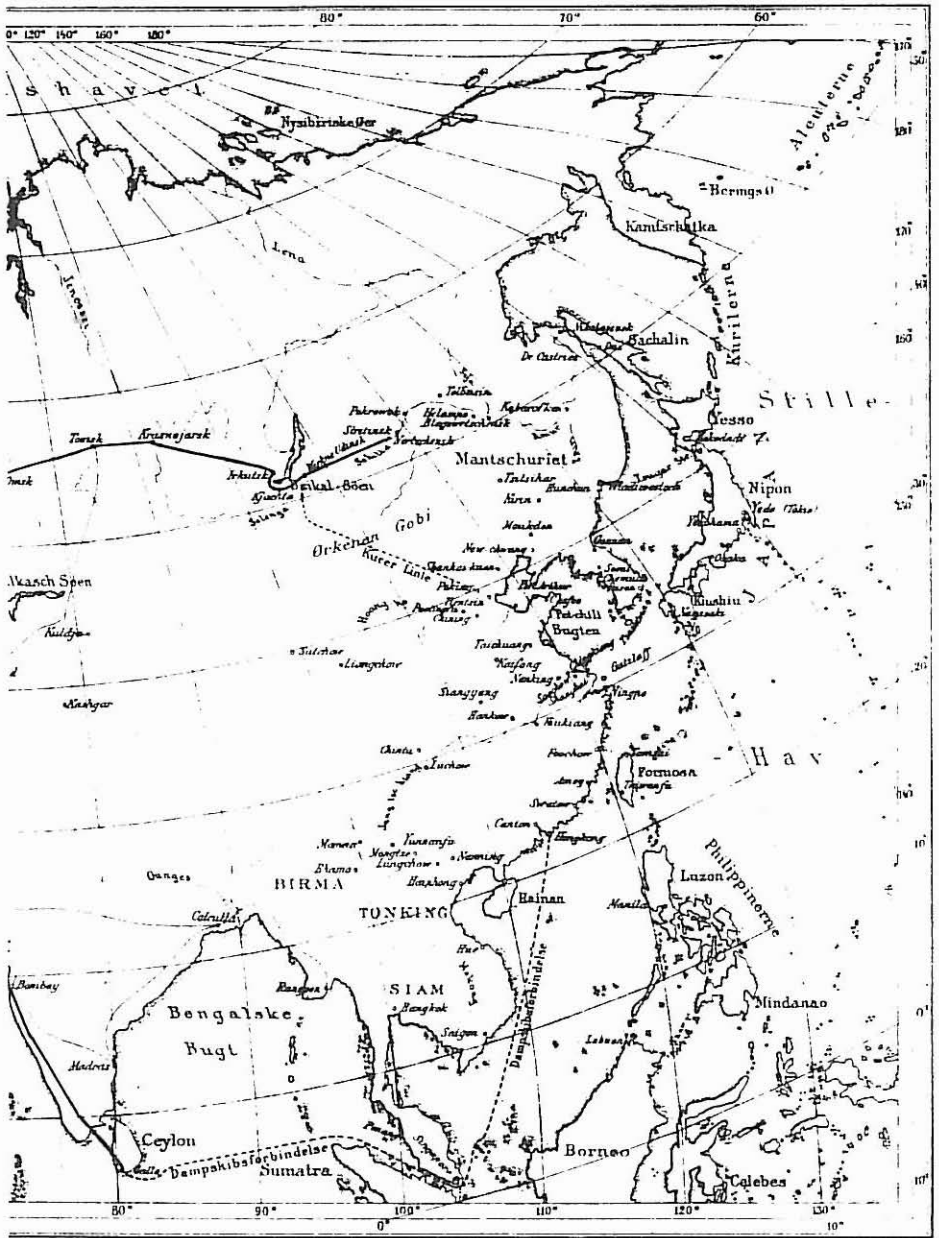
Forberedelse og iværksættelse i Japan.

Sick ankom til Yokohama i slutningen af juni 1870 og optog forhandling med de relevante japanske myndigheder om opnåelse af den ønskede tilladelse. Da Suenson ankom til Yokohama den 8. juli blev han straks inddraget i forhandlingerne, der nu konkretiseredes til at omhandle bestemte geografiske positioner. Det blev endvidere foreslået japanerne, at det danske selskab også skulle etablere en landlinie fra Nagasaki over

Shimonoseki, Kobe, Kioto og Yokohama til Tokyo. Senere kunne linien forlænges til Hakodate på den nordligste af de store øer, Hokkaido. Efter det foreliggende blev Suenson og Sick mødt med både interesse og velvillig imødekommethed for deres sag hos japanerne. Dog kunne der ikke blive tale om, at det danske selskab kunne opnå tilladelse til andet end at ilandsætte kabler i Nagasaki og oprette en telegrafstation der (33). De indenlandske linier ville japanerne helt klart etablere og drive selv. Det anføres i Store Nordiske's jubilæumsskrift,

at "Hvad Løjtnant Suensons Forslag om Anlægget af Landlinien mellem Nagasaki og det øvrige Japan angaar, saa gav det Stødet til, at der udsendtes et kejserligt Dekret om Anlægget af disse Linier ved Regeringens egen Foranstaltning" (34). Det kan ikke afvises, at Suensons forslag satte fart i japanernes etablering af et nationalt, landbaseret telegrafnet, men noget egentligt bevis herfor har jeg ikke kunnet påvise. Derimod er det en kendsgerning, at der blandt de gaver, Perry i 1854 bragte med til Japans hersker fra U.S.A.'s præsident, var en model af en telegraflinie med stationer. Denne og andre mekaniske genstande (bl.a. et lokomotiv) interesserede japanerne sig meget for, og i løbet af 1870'erne udbyggedes såvel et indlandsk telegrafnet som de første jernbanelinier, og Beasley anfører, at der allerede i december 1870 var etableret en telegraflinie fra Yokohama til Tokyo (35). Hvorom alting er så kunne der i september 1870 underskrives en traktat, der gav telegrafsekselskabet tilladelse til at oprette station og ilandsætte kabler i Nagasaki. Tilladelsen blev udnyttet i marts-april 1871, da Suenson kom til Nagasaki, hvor han fik etableret en telegrafstation og iværksat en opmåling af kystfarvandet for at finde et egnet sted til ilandføring af kabler. Til opmålingsarbejdet fik han assistance fra en russisk kanonbåd, som blev stillet til hans disposition af en russisk eskadrechef, der var på stedet med flere skibe (36). I april

1871 kom "Tordenskjold" til Nagasaki og iværksatte straks opmåling til søs af strækningen Nagasaki-Wladiwostock for at finde en god linieføring for kablet til fastlandet. Endvidere foretog "Tordenskjold" mere detaljerede opmålinger ved Wladiwostock for at bestemme, hvor kablet skulle føres i land, og der blev iværksat opførelse af en telegrafstation på stedet. Som det anføres i telegrafsekselskabets jubilæumsskrift, afventede man nu i Japan 2 dampere, der skulle komme fra Europa med kabler til Nagasaki linien, og derfor "... mente Løjtnant Suenson med god Samvittighed at kunne følge Lægernes Raad om ikke at tilbringe endnu en Sommer i Østasien, hvor baade Klimaet og Anstrængelserne stærkt havde angrebet hans Helbred. Med Bestyrelsens forud indhentede Samtykke overgav han Sagernes Ledelse til Premierløjtnant G.H.N. Dreyer på "Tordenskjold", der med Chefens Tilladelse og Marineministeriets senere Approbation havde samvirket med ham i flere Maaneder, og tiltraadte i Slutningen af Maj 1871 sin Tilbagerejse til Europa" (37). Til denne beretning kan føjes, at det af marineministerens Copibog for Forestillinger fremgår, at premierløjtnant Suenson har fremsendt en anmodning om tilladelse til at indgå ægteskab, og at dette bifaldes den 21. juli 1871 (38). Omend det ikke heraf kan sluttes, at Suenson har haft andet end helbredsmæssige grunde til at tage hjem i sommeren



1871, så har han i hvert fald udnyttet tiden til også at afvikle et personligt arrangement.

I forbindelse med leverancerne fra England af telegrafkablerne opstod der flere forsinkelser, dels på grund af transportvanskeligheder og dels fordi en del af de leverede kabler ved kontrolmåling inden udlægning viste sig at være behæftet med så store fejl, at de måtte om-lastes fra et skib til et andet for reparation. At dette i det hele taget kunne gennemføres med held og uden assistance fra land, var i høj grad "Tordenskjold"s fortjeneste. Fregatten havde tilstrækkelig dæksplads til at arbejdet kunne finde sted og en besætning, der var stor nok til at det mandskabskrævende arbejde overhovedet kunne udføres (39). Lægningen af kablet Shanghai-Nagasaki blev udført i juli-august, og den 12. august 1871 kunne kablet åbnes for offentlig korrespondance mellem Kina og Japan. Herefter udlagdes kablet Wladivostock-Nagasaki, "... Tilsplidsningen til Kystkablet fandt sted under Salut fra Fregatten og Flagning fra de andre Skibe, hvorefter alle tre Skibe i Eskadre sejlede ind i Nagasaki Havn" (40).

Telegraflinier (den stærkt optrukne linie) og kurerlinie samt dampskibsforbindelse i Østasien i begyndelsen af 1870.

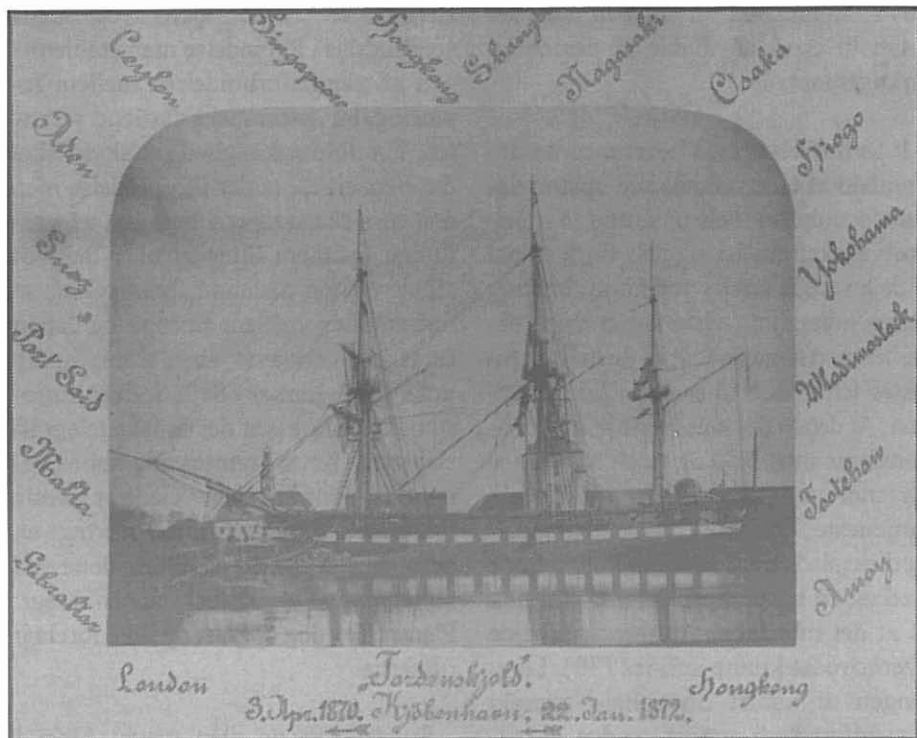
Herefter er "Tordenskjold"s og Suen-sons indsats i forbindelse med etableringen af telegrafforbindelsen mellem Japan og det østasiatiske fastland afsluttet. For fuldstændighedens skyld skal det bemærkes, at der i forbindelse med den russiske stats etablering af telegraflinien igennem Sibirien til Wladivostock opstod sådanne forsinkelser, at forbindelsen mellem Europa og Japan først blev erklæret åben for offentlig trafik den 1. januar 1872. Som et kuriosum kan anføres, at det danske telegraf-selskab - for at fremskynde kabellægningen i Sibirien - overvejede at foreslå russerne, at selskabet skulle overtage en del af arbejdet og derpå udføre dette ved udlægning af et søkabel i floden Amur. Planen blev dog opgivet og ikke forelagt russerne.

Suenson rejste som nævnt hjem i slutningen af maj 1871, og hans overordnede ledelse af selskabets aktiviteter blev overdraget til premierløjtnant Dreyer.

Fregatten "Tordenskjold" påbegyndte den 7. september 1871 sin lange hjemrejse og ankom til Holmen den 21. januar 1872 efter sit 21 måneder lange togt til Østasien.

Eftermæle.

Af marinens arkivs Copibog for Forestillinger for året 1872 fremgår det, at det bifaldes af Hans Majestæt:



Dampfregatten "Tordenskjold" liggende ved Mastekranen. Marineminde fra rejsen til Ostasien 1870-72 med navnene på de byer skibet anløb. (Orlogsmuseet.

- 16. Februar 1872: Fregatten "Tordenskjold" udgaar af Flaadens Tal.
- 23. Marts 1872: Premierløjtnant E. Suenson staar uden for Nummer uden Lønning i 2 til 3 Aar fra 1. April.

Disse lakoniske oplysninger dækker over, at "Tordenskjold" udgik til ophugning, medens Suenson afgik til en fremtidig karriere i Det Store Nordiske Tele-

graf-Selskab, hvis administrerende direktør han blev i 1874. Store Nordiske har fortsat sin virksomhed - primært på kommunikationsområdet - og kunne med en aktiekapital på 307 mil. kr. så sent som i juni 1991 noteres på Københavns børs til kurs over 950.

Om telegrafiens indførelse i Japan oplyser en nutidig, engelsksproget japansk encyklopædi (41):

"In 1868, the Meiji government leaders, who had come to power as a result of the MEIJI RESTORATION that same year, quickly decided to make the establishment of telegraph service one of their top policy priorities. One year later a telegraph service between Tokyo and Yokohama was already being provided to the general public. Subsequently, the telegraph service was rapidly expanded. In 1873 telegraph service was opened between Tokyo and Nagasaki, and international service between Tokyo and Europe was made possible by means of the submarine cable laid two years previously between Nagasaki and Shanghai. A nationwide telegraph network was completed by 1878."

Hermed er Det Store Nordiske Telegraf-Selskabs indsats i Japan sat på plads i en nutidig japansk, leksikalsk redegørelse.

Anvendt litteratur samt noter.

- 1) Berlingske Tidende. 24. juli 1990. Erhvervssektionen.
- 2) Berlingske Tidende. 28. september 1990. Erhvervssektionen.
- 3) Jubilæumsskriftet: Det Store Nordiske Telegraf-Selskab 1869-1894. Ingen forfatterangivelse. Kjøbenhavn 1894, p. 271.
- 4) C. Steenstrup: Japan 1850-1980. Kbh. 1982, pp. 44-45.
- 5) Ibid, p. 45.
- 6) W.G. Beasley: The Modern History of Japan. Second edition. London.1973. p. 103.

- 7) Ibid, p. 112.
- 8) Jubilæumsskriftet, p. 31.
- 9) Ibid, pp. 32-33.
- 10) Lange 1, p. 175.
Ole Lange 1: Finansmænd, stråmænd og mandarinere. København 1978.
Ole Lange 2: Partnere og rivaler. København 1980.
- 11) Ibid, p. 185.
- 12) Ibid, p. 368 (note 8).
- 13) Jubilæumsskriftet, p. 35.
- 14) Svend Thorsen: De danske ministerier 1848-1901. København. 1967. p. 341 ff og p. 350.
- 15) Jubilæumsskriftet, p. 35.
- 16) Marinens arkiv. Flådeinspektørens sager 1865-68. Marineministerens skr. af 8. juli 1868.
- 17) Suensons rapporter til marineministeriet. Marinens arkiv. Kommandosager. År 1866: nr. 688, 909 og 1091. År 1867: nr. 68, 304, 548, 574, 973, 974 og 1036.
- 18) Marinens arkiv. Copibog for Forestillinger. Under 23. februar 1870.
- 19) Ibid, under 26. januar 1870.
- 20) I Tietgens privatarkiv i Rigsarkivet findes ingen af de indberetninger, Suenson skrev til Tietgen. Suensons privatarkiv i Rigsarkivet omfatter kun tiden frem til 1869 og familien har til Ole Lange oplyst, at der ikke i familien findes yderligere arkivalier fra E. Suenson, jvf. Lange 1, p. 369.
- 21) Følgende værker påkalder sig særlig interesse:
 - a. E. Kæmpfer: The History of Japan. London 1727-28.
Kæmpfer var veluddannet og den fødte opdagelsesrejsende. Han var nysgerrig, tog detaljerede notater, tegnede godt. Han opholdt sig 2 år i Japan. Et meget systematisk værk, oprindeligt planlagt i 6 bøger. Den engelske udgave er på 2 bind.
 - b. C.P. Thunberg: Voyages au Japon. Paris. Vendémiaire an IV (1796).
Thunberg anfører selv i sit forord, at han rejser for at beskrive lande; og det gør han meget systematisk. Han berejser Japan i 18 mdr., og han

- beskriver klima, geografi, religion, styreform, sæd og skik, sprog m.m., i alt 2 bind på over 500 sider hver.
- c. S.A. Bille: Beretning om Corvetten Galatheas Reise omkring Jorden i 1845, 46 og 47. 3 bind. København 1849-51. I bind 2, pp. 386-428 omtales Galatheas anløb af indsejlingen til Yedo-bugten.
- d. P.F.v. Siebold: Geschichte Der Entdeckungen Im Seegebiete von Japan. Med: Atlas von Land- und See-Karten vom Japanischen Reich. Leyden 1852. På 93 foliosider giver Siebold en detaljeret og veldokumenteret (30 sider noter) redegørelse for den indtil udgivelsen kendte kortlægning af Japans land- og søterritorium. Til den medfølgende samling af 17 kortblade er der 81 sider med forklaringer.
- e. F.L. Hawks: Narrative of The Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan. Washington 1856. Værkets 1. bind indeholder den generelle del af kongressens officielt approberede beretning om kommandør Perry's udsendelse til Kina og Japan i årene 1852-54. Af bindets 537 sider omhandler de 300 besøgene i Japan og herunder indgåelsen af traktaten mellem Japan og U.S.A. Forhandlingerne herom beskrives meget detaljeret, og isørigt gives en meget grundig beskrivelse af Japans natur, mennesker og samfundsforhold, alt sammen baseret på notater og dagbøger af den stab af specialister Perry havde med sig.
- f. K. Alcock: The Capital of the Tycoon. 2 bind. London 1863. Alcock var udsendt som engelsk minister til Japan i 1859-62. Han giver i sine 2 bind (469s + 539s) en indgående skildring af det japanske samfund, dets udvikling og dets styrende organer.
- 22) K. Birket-Smith: Kulturens Veje. Revideret og ajourført udgave. København 1966. Bind 1, p. 20 ff.
- 23) Ibid, p. 36.
- 24) Jens Kraft: Kort Fortælling af de Vilde Folks fornemmeste Indretninger, Skikke og Meninger. Sorø 1760.
- 25) Marinens arkiv: Kommandosager. Udover de under note 17 nævnte rapporter fra Sussen kan nævnes:
Løjtnant H.L.R. Thalbitzer: År 1866: nr. 268, 530, 865, 989, 1150. År 1867: nr. 95, 145, 568, 570.
Løjtnant S.A. Bille: År 1866: nr. 626, 783, 950, 971, 977. År 1867: nr. 101.
Løjtnant N.U. Gad: År 1867: nr. 665, 972.
Løjtnant F.L.C.M.V. Wulff: År 1868: nr. 1248, 1330, 1342.
- 26) Tidsskrift for Søvæsen. Årgang 1868, p. 48 ff.
- 27) Lange 1, p. 180.
- 28) Marinens arkiv. Copibog for Forestillinger. 8. januar 1870.
- 29) Rigsarkivet. Udenrigsministeriets arkiv. Samlede sager. Handelstraktat med Japan. Kasse nr. 224. Notat af 18. december 1865.
- 30) Ibid, mappen A 3891(C 2034).
- 31) Olof G. Lidin. Pol. Verdenshistorie. Bind 16. København 1986, p. 275.
- 32) Jubilæumsskriftet, p. 37 og 44.
- 33) Ibid, p. 43 og Lange 1, p. 175.
- 34) Jubilæumsskriftet, p. 43.
- 35) Beasley: Modern History, pp. 112-113 og Pol. Verdenshistorie. Bind 16, p. 271.
- 36) Jubilæumsskriftet, p. 51.
- 37) Ibid, p. 53.
- 38) Copibog for Forestillinger. Året 1871, nr. 51.
- 39) Jubilæumsskriftet, pp. 45-46.
- 40) Ibid, p. 55.
- 41) Kodansha Encyclopedia of Japan. 1983. Bind 7, p. 377.

Den store ildsvåde

Litteratur- og kunsthistoriker Bente Kjølbje

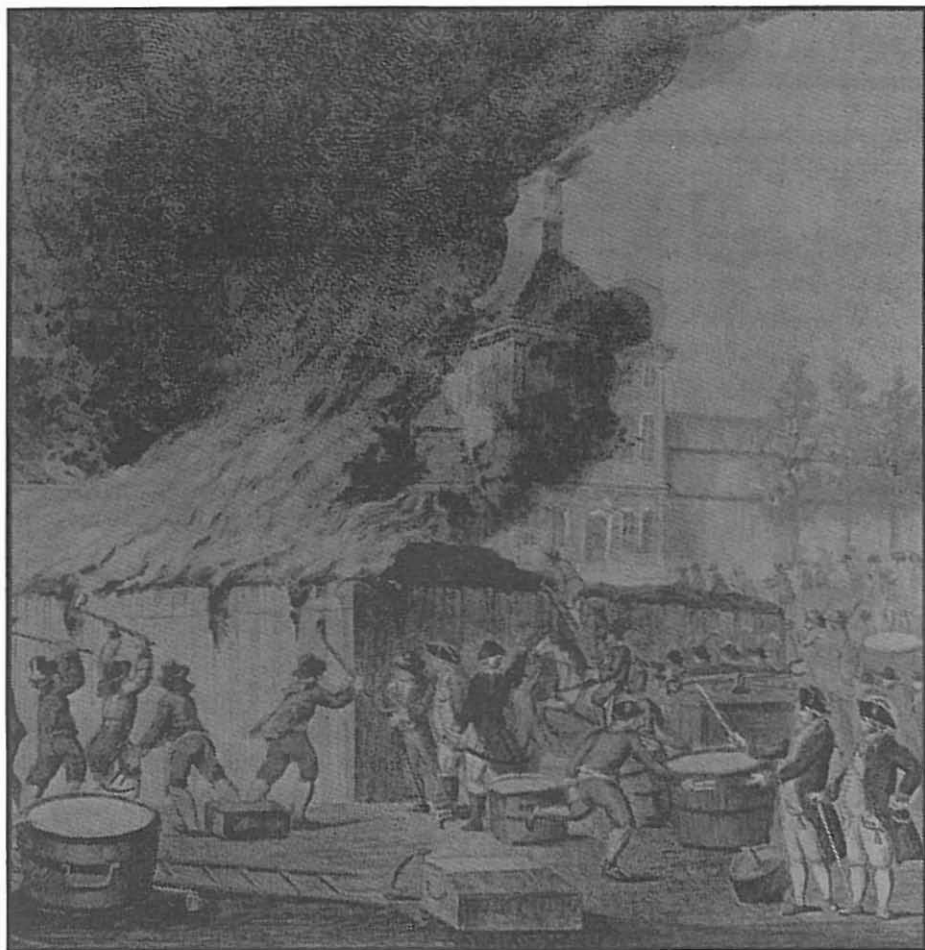
De gamle havde før oplevet, at byen brændte, havde set flammerne æde sig ind i de smalle gader og springe fra hus til hus i det brandfarlige bindingsværk. De kunne fortælle om bygninger, der styrtede sammen, og kirketårne, der bragede ned som brændende fakler, mens Helligåndskirkens klokkespil lod en salme lyde. Hvor var den almægtige skaber, der lod dette ske?

Dengang, i oktober 1728, havde det stormfulde efterårsvejr medvirket til, at en trediedel af byen brændte. Dengang, den 6. juni 1795 kl. 3 om eftermiddagen, en fredag, døde København under en hedebløge, da ilden pludselig slog op fra en bunke tømmer i den såkaldte Dellehave på Gammelholm lige bag den nuværende Holmens Kanal, hvortil flådens område dengang grænsede op. Til alt uheld var arbejderne gået hjem, og den øverstkommanderende, brandmajor J.P. Boye Junge, lå på landet på Gammel Kongevej. Mens et ridende bud sørgede for at give brandmajoren besked, kom både Holmens mandskab og brandvæsenet med udstyr, men de kunne intet stille op, da der manglede vand. Kostbar tid gik til spilde, mens de to parter skændtes om, hvem der skulle have overkommandoen. Rådvildheden

var stor, fordi ingen af de to chefer var til stede.

Ilden fik imens fat i en stor brændestabel og sendte en himmelhøj fakkellod op i luften. Gnisterne fløj omkring og antændte Magasinet, hvor sejldug, tjære og tovværk opbevaredes. Omsider kom slukningsarbejdet dog i gang, og alt kunne endnu være reddet, da der pludselig ikke kom mere vand ud af slangerne. "Da man så nærmere til," fortalte brandmester Bech, "havde sprøjterne, der holdt mellem Magasinet og Kanalen, skruet slangerne fra og var uden videre gået deres vej." Ikke langt fra ilden lå Gamle Dok med vand og to pumper. "Men der var intet jernredskab derved. Der kom vel nogle matroser med pumpeøj. De prøvede det og gik med det igen. Det var alt for stort. Pumperne var ikke i gang, så længe jeg var på Holmen, og jeg kunne heller ikke få folk til at lange vand fra Parken op i sprøjten."

I deres afmagt tømte folkene nu Magasinet for indhold og smed det hele ud på pramme i kanalen. Derved fik ilden fat både i Magasinet og i prammene. Som på en bro vandrede flammerne over kanalen og antændte huse og gårde i Nikolai-kvarteret overfor.



Branden opstod på Bremerholms tømmerplads - kaldt Dellehaven. Her ses de første forsøg på at begrænse ilden. Flådens folk er i gang med at nedrive plankeværket. Det primitive brandslukningsapparat køres frem med hesteforspænd. Til højre følger et par soofficerer aktiviteterne, mens bådsmand og tømrersvende svinger okserne. I baggrunden hovedmagasinet med pavillonen, hvori flådens modelsamling var opstillet. Man nåede at bjærge størstedelen af de historiske modeller inden huset blev flammernes bytte. Udsnit af tegning, Kgl. Brand.

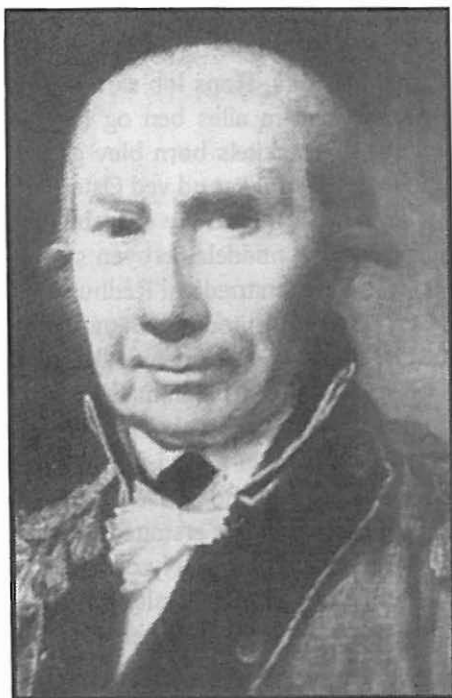
To timer efter ildens opståen var forto-
vene så varme, at man ikke kunne træde
på dem. En stærk sydøstlig vind førte

den over mod Nikolai Kirke, som ved 6-
tiden stod i lys lue. Tårnet brændte og
faldt ned i Store og Lille Kirkestræde og

Færgestræde, hvis bindingsværkshuse antændtes. At kirken kunne brænde chokerede mere end noget andet. Netop for at forhindre ulykken, som ramte den sidste middelalderlige kirke i København, var der indrettet et dybt bassin til omtrent 400 liter vand, som skulle aktiveres ved et trykværk med to sprøjter. I farens stund virkede de kunsthærdigt indrettede anordninger slet ikke. Ydermere begyndte folk i panik at tømme deres huse og spærrede med vogne for sprøjterne.

Da de tilmed smed deres ejendele på pramme ud i kanalen, løb ilden rask videre på disse ildbånd og bredte sig til Højbrostræde, Læderstræde og Amager-torv. At det lykkedes at redde den ene side af torvet gik ifølge et øjenvidne således til: En brav borger, som var i færd med at bjærge en af sine venners gods, opdagede at ilden var ved at antænde renderne i købmand Taks Gård på den anden side. Han skreg om hjælp, men ingen brandfolk var til stede. Endelig fik han øje på en sprøjte. Han pumpede, men til ingen nytte, da der var hul på slangen. Gaden var fyldt med folk, som gerne ville hjælpe, og en råbte: "Her, tag min vante og stik den i hullet!" Han bandt nu yderligere sit eget tørklæde og andres halsklude omkring. Slangen gav nu vand og standsede ilden, hvorved Amager-torv og Helligøjst blev reddet.

Ved 12-tiden om lørdagen var Vajsenhuset på Nytorv i fare. Forstanderen Jacob Gude fandt det bedst at evakuere



Tomrermester Johan Peter Boye Junge var Københavns brandchef under katastrofen i 1795. Han blev beskyldt for uduelighed, men bad selv om at få sin sag for en undersøgelseskommission og blev renset for beskyldningerne. Udsnit af maleri af C.A. Lorentzen. Københavns Bymuseum.

børnene, som i spisestuen netop var igang med smørrebrødet. En første praktisk tanke om, at de skulle slæbe deres krølhårsmadrasser med sig lod han dog falde ved synet af de små blege væsener. Lærerne, som desuden fik ansvaret for sølvalterstagerne og kalken, drev dem afsted gennem den kaotiske by, som indesluttet bag volde kun tillod

passage gennem byportene. Nørreport var spærret af vogne og husdyr, forvirringen var total. Høns løb skrukkende omkring mellem alles ben og lugtede brændt. De stakkels børn blev gennet videre og først lukket ud ved Østerport.

Men det var heller ikke et øjeblik for tidligt. Ilden i middelalderbyen sprang nu fra Brolæggerstræde til Rådhusstræde, og derpå fra Nytorv og Gammeltorv med Rådhuset. Ved 5-tiden nedbrændte Vajsenhuset med krølhårsmadrasser og det hele, hvorefter turen kom til Rådhuset, som for anden gang i århundredet nedbrændte til grunden. Det blev ikke mere genopført, men erstattedes af det nuværende Domhus på Nytorv.

Fra Vestergade til Larslejtstræde og videre langs Nørre- og Vestervold, som ilden nåede søndag morgen. Et øjenvidne fortalte, hvorledes man rakte vand i spande ved en rad af mennesker, tværs over Volden fra Stadsgraven, "hvorved enhver, høj og lav ivrig teede sig virksomme, lige fra Kronprinsen til den ringeste borger i staden." Her ved volden blev man endelig herre over ilden, hvis sorte vej kunne ses mellem Stranden og Strøget lige ned til Holmen.

"I et kaos af nedstyrtende mursten og løsevne murstumper og ind imellem en mængde knejsende skorstenspiber sås røgdampe stige op af den ild, der næredes i grunden af de i grus begravede bjælkestykker." Synet af ruinerne var malerisk, hvis blot man kunne glemme følgerne af den enorme ødelæggelse.

Ilden havde da været over to døgn. 55 gader med 941 huse og gårde var ødelagt og gjorde over 6000 mennesker husvilde. "Det var trøstende, at den opkom om sommeren i den mildeste årstid, hvori naturen tog så mange husvilde i sit venlige skød", skrev Oehlenschläger i sine erindringer. Året før var Christiansborg blevet ødelagt ved en storbrand. "Det var ligesom om rigdom og pragt var forsvundne for at give armod og nøjsomhed rum." Mange af de husvilde søgte til i slotsruinen, hvor en enkelt vinduesniche "var nok med en smule tilklining og tilmuring at blive stue for en hel fattig familie." På Slotsholmen byggedes desuden 83 barakker, "en liden republik", som kaldtes Frederikskolonien. Den stod indtil år 1800.

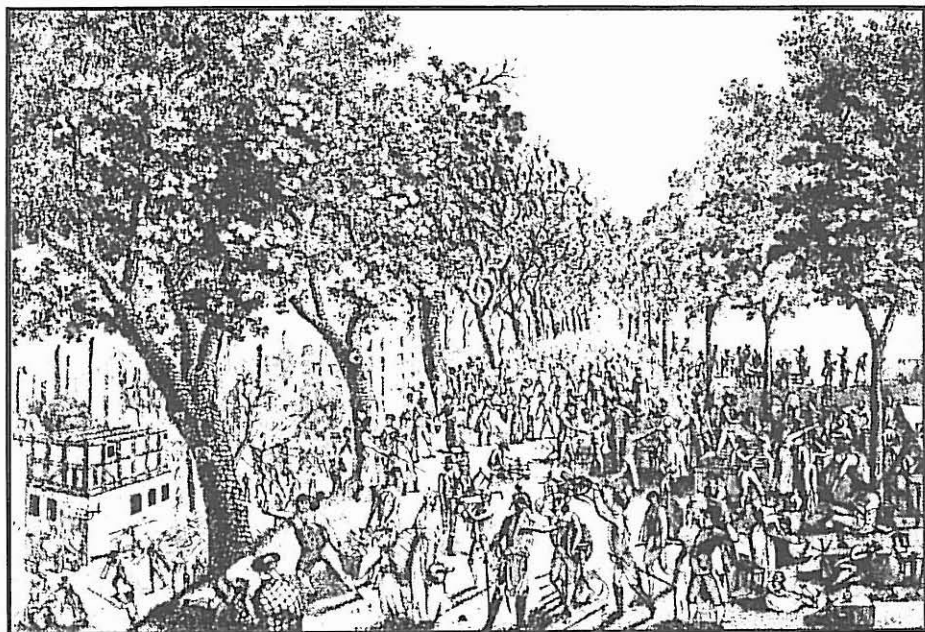
De mange øjenvidneberetninger fortæller intet om dødsfald i forbindelse med branden. Der var tid til at redde sig ud af husene. Katastrofen var i den henseende til at overse. I en syndflod af piecer behandledes branden, dens årsager og brandvæsenets indsats, men forsøg på at anklage brandmajor Junge for uduelighed faldt til jorden. Han havde gjort sin pligt. Mere hårdnakket var et rygte om, at den engelske statschef William Pitt som et led i chikanen mod den danske handel havde ladet branden påsætte. En absurd påstand måske, men her i landet tiltænkte man englænderne alt i de år, hvor konflikten seks år efter førte til Slaget på Rheden.



På brandens anden dag var ilden nået til Nytorv. Her lå det "nye" rådhus, genopbygget efter branden 1728, og til venstre det kæmpestore Vajsenhus for forældreløse børn. På billedet ses forstanderen i spidsen for den lange linje af børn, som evakueres i en beundringsværdig orden. Soldaterne står ret, mens brandfolkene bearbejder rådhuset med vandet fra karrene, temmelig nytteløst, synes det over for en brand af de dimensioner. En mærkelig blanding af orden og kaos i en fortvivlet situation. Kvinder og børn ser på, for en ildebrand er også spændende. Københavns Bymuseum.

Genopbygningsarbejdet gik straks i gang og var i løbet af ganske få år i alt væsentligt tilendebragt. Byplanen forblev næsten uændret. Gammel- og Nytorv blev til en plads. Højbroplads åbnede til et smukt kikk mod slotspladsen og kanalerne. Da kongen afgav en strimmel af Kongens Have, opstod Kronprinses-

segade. Grundene blev større, gaderne udvidedes, hvor begge sider var væk, og der forlangtes et bestemt forhold mellem gadens bredde og husenes højde. Glatte pudsede facader, klassicistiske friser, et harmonisk forhold mellem vinduers størrelse og placering og nu og da en mæanderbort mellem to etager, det blev



På Nørrevold ved Teglgårdsstræde søgte de husvilde hen, og længere kunne de ikke komme, for Københavns Nørreport var ganske proppet til med flygtende og deres bohaver. Det bemærkes på billedet, at Nørrevold dengang var en allé, hvis træer gav skygge for de mange boligløse familier. Samtidigt stik af G.L. Lahde efter tegning af C.G. Fritsch. Københavns Bymuseum.

den nye elegante byggestil efter 1795. For at forhindre omfanget af en eventuel ny bybrand bestemtes det af hensyn til brandvæsenets manøvrer muligheder at afskære hjørnerne på husene. Herved blev hvert kryds i virkeligheden en lille ottekantet plads. I det nyligt renoverede såkaldte Majonæsekvarter er det en særlig fornøjelse at nyde detaljerne og samtidig konstatere, hvilken harmoni der voksede ud af kravene om ensartethed.

Kun én ruin fik lov at stå tilbage i mere end 100 år: Nikolais kullede kirke

tårn. Det blev til gengæld sammen med den ufuldendte Marmorkirke den romantiske tidsalders yndlingsmotiv, som guldaldermalere fra Eckersberg til Fattig-Holm har forevigt. På pladsen omkring tårnet blev der fra 1810 indrettet slagterboder. De fik kælenavnet Maven. Den 22-årige H.C. Andersen kunne fra sin studenterhybel under taget i Vingårdsstræde kigge lige ned på ruinens landlige idyl. Stanken talte ingen om. Den kunne jo heller ikke lugtes på billederne.

Nyt æresmedlem i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Ved modelbyggerlaugets generalforsamling den 23. marts 1994 blev Svend Ove Pedersen tildelt æresmedlemsskab for de store indsatser han gennem 30 år har ydet Orlogsmuseet. Han har igennem årene skænket museet 3 store sejlskibsmodeller af høj kvalitet, der alle er udstillet.

Svend O. Pedersen er født i Nakskov i 1928 og er vokset op ved vandet. Som søspejder lærte han at sejle og blive fortrolig med det våde element. Gennem alle drengeneårene byggede han og tvillingebroderen Erik Pedersen skibsmodeller, hvilket senere skulle blive næsten en passion, der optog Svend Pedersens fritid. Væmpepligten aftjente han i marinen, og den sidste tid var han fyrbøder i ministrygeren "Søhesten". Svend Pedersen blev udlært som smed, men havde hele tiden et behov for at arbejde med miniaturer.

I 1963 begyndte Svend Pedersen for alvor at bygge modeller på et historisk grundlag. Da Orlogsmuseet lå i Nikolaj Kirke, tog han kontakt med museets daværende direktør, Bredo Munthe af Morgenstjerne og brugte mange timer på at tegne modellernes rig. Rigsarkivet leverede tegningsmateriel, og praktiske råd fik han hos Holmens modelbygger, Erik Werge i hans værksted i Modelkammeret på Holmen, hvor Svend Pedersen ofte kom.

Den første store model var det tredækkede orlogsskib "Store Friedericus Quartus", bygget af Ole Judichaer i 1699 på 110 kanoner, der var det store prestigeskib under Store Nordiske Krig. Modellen er udstyret med utrolige detaljer, og udsmykningen er overordentlig udsiret og fantasifuld. Svend Pedersen udarbejdede detaljetegninger over sine modeller, som han altid først fik godkendt af Erik Werge, før han begyndte selv. Det tog Svend Pedersen 6 år eller 12.000 arbejdstimer at bygge "Store Friedericus Quartus".

Derefter arbejdede Svend Pedersen med orlogsskibet "Norske Løve", bygget af F.M. Krabbe i 1765. Modellen, som det tog 4 år eller 8000 arbejdstimer at fuldføre, blev bygget efter samme principper i skala 1:50. "Man kan regne med 2000 arbejdstimer pr. år", siger Svend Pedersen, der hver aften efter arbejdstid arbejdede med modellen. Det tredje store objekt blev det engelske pragtskib "Sovereign of the Sea" fra 1637, som blev færdigt efter 9 år. Her skaffedes der tegninger hjem fra National Maritime Museum i Greenwich, og denne pragtmodel, som er Svend Pedersens største præstation, opbevares velbeskyttet i en montre i hjemmet.

Den sidste model, som Orlogsmuseet fik som gave i 1990, var orlogsskibet "Norske Løve" fra 1735, bygget af Knud Benstrup. Også denne model udfylder et vakuum i museets samling, da man ikke havde riggede modeller af Benstrups skibe tidligere.

Om Svend Pedersen kan man sige, at han har været meget tro mod de historiske forbilleder og ivrig efter at få det korrekte frem under alle omstændigheder. Hans modeller har i høj grad beriget flådens historiske samlinger.

Nu har Svend Pedersen lagt modelbyggeriet på hylden, da øjnene ikke mere kan tåle arbejdet med de mange detaljer, og han nyder nu tilværelsen med sine nymfeparasitter, og så bygger han kinesiske miniaturehuse, som ikke er så vanskelige som modellerne. Svend Pedersen er et af de første medlemmer i Modelbyggerlauget og er også en trofast deltager i Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskabs arrangementer.

Ole Lisberg Jensen

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Billedet i *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 2-1995 viser vagtskibet KONG CHRISTIAN, bygget 1889 i England. Et privat skib, der lejedes af Marineministeriet i november 1915 og armeredes og apteredes som inspektionsskib. Indgik i Sikringsstyrken, hvor det afløste inspektionsskibet BESKYTTEREN i Lillebælt. Lejemålet ophørte februar 1917.

Skibet blev konstrueret og bygget hos Caird & Co. Ltd. i Greenock til Herbert A. Foster, Cowes og indregistreret som yacht S/S PORTIA (246 Brt - 94 Nt, 70 Hk dampmaskine). I 1908 solgt til Caris E. Singer, Cowes og omdøbt til S/S LADY EVELYN. I 1914 ejes skibet af enkefru Antonie J.E. Mueller, Gudhjem (Dampskibsrederiet Bornholms Expreslinie) og har nu fået navnet S/S KONG CHRISTIAN med hjemsted i Allinge. Sælges 1915 på tvangsauktion til A/S Arnbech. Lejes samme år af Marineministeriet. Efter endnu nogle ejerskifter (Dampskibs-Aktieselskabet Skandinavien (København), Dampskibsselskabet Kalundborg A/S, Skibsreder E. Löfgren (Stockholm)), får S/S KONG CHRISTIAN i 1919 en norsk ejer, Thygo Sørensen, Oslo. Slettes endeligt af Lloyds register i 1927 - formentlig solgt til ophugning. Den heldige vinder blev **Karl Lildholdt, Skovhuset, Stenvej 10, Stollig, 6200 Aabenraa**, som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst navnet på skibet i midten.

Svar til Orlogsmuseet senest 2. oktober 1995.