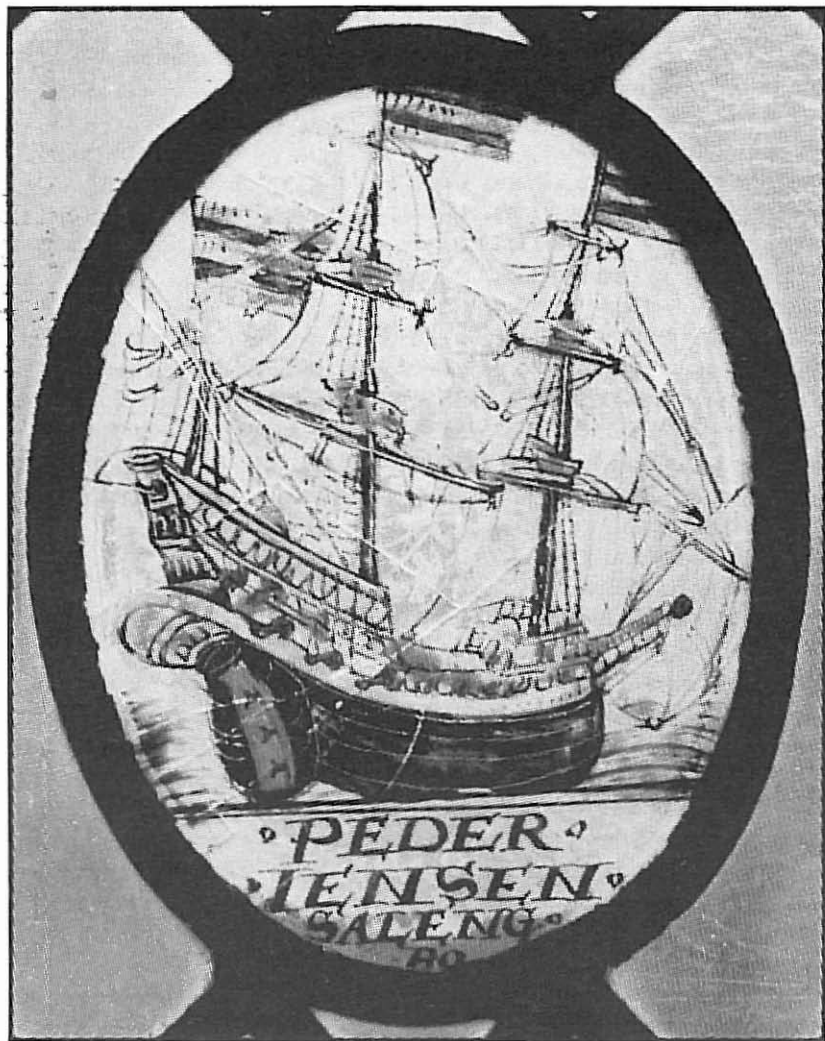


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



28. årgang

Nr. 4 - November 1995

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Efterårs- og forårsprogram 95/96.

Torsdag den 12. oktober 1995 kl. 19.00.

Bådebygger Morten Kirketerp Nielsen fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, fortæller om museets modelsamling.

Lørdag den 4. november 1995 kl. 12.00.

Åbning af udstillingen "MODELSKIB 95".

Torsdag den 16. november 1995 kl. 19.00.

Modellen af panserkorvetten "Dannebrog" ex linieskibet "Dannebrog", bygget 1850. Modelbygger Michael Prætorius fortæller om byggeprocessen og Niels Probst beretter om den historiske baggrund for skibets tilkomst.

Fredag den 8. december 1995 kl. 19.00.

Vort traditionsrige julemøde med gløgg og æbleskiver, byggekonkurrence, lotteri, skatteleg i museets spændende udstillingslokaler og andespil med flotte præmier - altså en rigtig hyggeaften for hele familien. Entré 35 kr. Tilmelding gerne en uge før arrangementet til Orlogsmuseet, tlf. 31 54 63 63 eller Peter Beisheim, tlf. 39 63 20 55.

Torsdag den 18. januar 1996 kl. 19.00.

Videoaften ved Gert Gray Andersen og Peter Maack som dels viser optagelser fra deres egen byggeaktivitet dels fra udstillinger og museer i udlandet.

Torsdag den 15. februar 1996 kl. 19.00.

Peter Beisheim og Bo Morten Skov fortæller om nyere krigsskibe, og deres eget modelarbejde, som vi kender fra fornemme, rigt detaljerede modeller i skalaforhold fra 1:40 til 1:200.

Torsdag den 7. marts 1996 kl. 19.00.

Modelaften med auktion. Efter at laugsmedlemmer har fremvist deres modeller og vi har udvekslet erfaringer, bliver der afholdt auktion over materialer, værktøj, bøger, modeller m.m. (emner til auktionen modtages med glæde, bestyrelsen).

Lørdag den 30. marts 1996 kl. 09.00.

Udflugt til Malmø med besøg på Teknik og Skibsmuseet bl.a. med besøg på en svensk u-båd. Turen starter fra Havnegade med afgang kl. 09.00 Overfart og entré koster i alt 100 kr., og der vil være lejlighed til at købe kaffe i museets cafeteria og evt. mad på Malmøhus. Hjemkomst kl. ca. 16.00.

Torsdag den 25. april 1996 kl. 19.00.

Aftenen indledes med ordinær generalforsamling. Derefter handler aftenen om kanonbåde, idet Birger Thomsen fortæller om sin nye bog om emnet, og Per Jessen beretter om dioramaet, som Modelbyggerlauget udfører for Orlogsmuseet.

Formanden

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



28. årgang

Nr. 4 - November 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:

"Der Brandtauchers" forlis
indenfor det daværende danske monarkis område, - i Kiels havn -, den 1. februar 1851.

Ib Brorson 93

En englænders beretning om
den danske flåde, 1593.

Martin Bellamy 106

Andet:

Bogudgivelse (midter opslag)

Nekrolog 111

Boghjørnet 112

Tøjhusmuseets
foredragsrække 1995/96 113

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 114

Forside:

Stort dansk orlogsskib fra sidste halvdel af 1500-tallet. Glasmaleri i Den Gamle By. Foto: Niels Probst.

"Der Brandtauchers" forlis indenfor det daværende danske monarkis område, - i Kiels havn -, den 1. februar 1851.

En marinehistorisk beskrivelse med militærmedicinske aspekter af et U-bådshavari pga. overtryk i neddykket stand - og redningen af dens 3 mand store besætning ved fri udslusning fra godt 17 m's dybde.

Efter W. Bauers (1) redegørelse til den slesvig-holstenske marinekommission i Kiel den 15. februar 1851.

- Refereret af Gerd Stolz i kapitlet "Die Tragödie vom 1. Februar 1851" i hans bog "Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1852".

Gengivet på dansk og kommenteret af Ib Brorson, overlæge i Søværnet 1968-88. Flådestationslæge i København 1974-88.

Introduktion

Under "3-årskrigen" 1848-51 havde Prinsen af Nør (2) selv sagt også sin bestemte mening om flådestyrker!

Naturligvis var han ikke glad for den kgl. danske flåde, men han havde respekt for dens størrelse og potentiel.

Mere ejendommeligt var det, at han ikke kunne se noget som helst fornuftigt formål med oprettelsen af en slesvig-holstensk flåde til at møde den danske på havet.

Var det galt med tanken om overflade-orlogsskibe, blev det helt latterligt med tanken om et orlogsfartøj, der opererede under havoverfladen!

Om Bauers undervandsbåd (se ill. p. 99) skriver Prinsen bl.a.:

"Den bairiske opfindelse var følgende:

En båd af jern konstrueret således, at den kunne gøres vand- og lufttæt.

Forude havde den en snabel, hvorpå der kunne hænges en krudttønde; denne skulle anbringes under skibe, der skulle sprænges i luften. Forude var ligeledes anbragt to glastruder gennem hvilke man kunne følge med, mens arbejdet blev fuldført.

Gennem nogle åbninger, også forude, anbragte man så krudttønden og de aktiverende elektriske ledninger ved at operere med sine hænder stukket ind i nogle i skibssiden fastsiddende handsker af gutta-percha.

Var besætningen først vel ombord i båden, skulle man slippe så meget luft ud og så meget vand ind, at fartøjet

sænkede sig nogle fod under vandoverfladen, - og så kunne færden begynde. Styring og fremdrift har ingen heller kunnet forklare mig"!

Helt inde i tidens fysiologiske viden var Prinsen af Nør bestemt også, for han spørger helt selvfølgelig:

"Hvorledes skal den forbrugte ilt overhovedet kunne blive erstattet ved en længere sejlads"?

Og han fortsætter: "Iøvrigt var det allervigtigste også blevet overset af konstruktørerne; nemlig at luft er underkastet begrebet kompression, - et overtryks virkning.

Båden skulle derfor have været således konstrueret, at den gennem sit skrogs egen vægtykkelse havde kunnet modstå vandtrykket.

Dette var ikke sket. Og da det første forsøg skulle stå sin prøve i Kiels havn og færden under vandet skulle begynde, klappede konstruktionen pga. overtrykket sammen som en 'chapeau claue' og først i den yderste nød fik besætningen åbnet lugen for at fare op fra dybet til havoverfladen som rene champagnepropper!

Men så var det også slut med hele herligheden; til hvilken hver mand i den slesvig-holstenske armé havde fået afkortet sin løn med en hel daler!"

(Citater slut. Ref. Brorson)

Et vidnes beskrivelse

Om forliset af "Brandtaucher" og den frie udslusning og hermed Bauers og matroserne Friedrich Witt og Wilhelm Thomsens redning skrev en løjtnant Heesch (3) som øjenvidne:

"- Efter at det var lykkedes ham 2 gange under sejladsen i havnen (Kiels havn) at dykke ud til havoverfladen påny, svigtede pumperne ved det 3. forsøg, og "apparatet" (u-båden) gik til bunds ud for "Det slesvig-holstenske værf".

Herefter så det ud til, at den dristige opfinder og hans to mand ville blive levende begravet. Jeg kom straks hen til positionen med en jolle, Marinen beordrede 2 kanonbåde til hjælp, og for dem lykkedes det at anbringe kæder og trosser under "apparatets" (u-bådens) forreste ende.

Det var smerteligt for os, der opholdt os på havoverfladen at høre på mændenes banken og råben nede fra havbunden efter, at vi var ilet til hjælp og herefter ikke formåede at udrette noget som helst. Med fortvivlelsens styrke halede man i kæder og trosser for at rive de forulykkede ud af favnen på den forventede visse død.

Da der således var gået 4 angstfyldte timer på denne måde, var man helt sikre på, at mændene var døde, fordi der med øjeblikkes mellemrum steg store luftbobler op og vidnede om, at vandet trængte ind i "apparatet" (u-båden).

Det var et fortvivlelsens øjeblik, og der rugede den dybeste stilhed overalt.

- Så med eet afslørede en opsprøjtende høj vandsøjle noget helt uventet.

Allerførst blev en hue slynget op i luften, og lige efter fulgte tømmermand Witt, så fyrbøder Thomsen og endelig Bauer selv.

- Alle strøg de lynhurtigt op til havoverfladen, efter at de på en foreløbig helt uforklarelig måde var undsluppet den så godt som sikre grav.

Samme aften var Bauer igen lystig og munter, og hans første ord var: "Det var nu ikke den rene spøg!" - ".

Bauers egen beskrivelse af det første u-bådshavari pga. overtrykket i neddykket stand i nyere tid; - og redningen af dens 3 mand store besætning ved fri udslusning fra godt 17 m's dybde:

(Retskrivning af navne og så vidt muligt tegnsætning er bibeholdt).

Om morgenen d. 1. februar 1851 kl. 8 - spurgte jeg mine to matroser, Witt og Tomsen, om de havde lyst til at tage med mig i dag, hvor jeg havde til hensigt at dykke så dybt at "apparatet" (u-båden) kunne vise tegn på ikke at kunne bære (overtrykket på havdybden) og få brudskader; det kunne være, at det ikke ville lykkes mig at få "apparatet" op til "niveau" (overfladen) igen, dog mente jeg at kunne finde både metoder og ud-

veje til at forebygge en ulykke i rette tid.

Jeg stillede dem dog ganske frit, såfremt de ikke ville sejle med, kunne de helt frit sige fra, så ville jeg sejle alene.

Derpå erklærede Witt, at de ikke ligefrem var ivrige efter at drukne, det er vi da enige om, men hvis der skulle ske noget, nå ja, så må vi stå sammen om det. Tomsen tilsluttede sig også denne udtalelse og sagde: "Jeg tager skam også med, nu har De så tit været skipper for os; og så kan De såmænd også nok være det engang til".

Lige efter gik vi ombord i jollen og sejlede ud til "apparatet" (u-båden), der lå for anker i bugten, gik ombord og sejlede frem til Kielerbugtens dybeste sted, tog ballastvand ind kl. 9 om morgenen og dykkede med "apparatet". Under denne manøvre viste det sig, at "apparatet" på forhånd stak dybere med agterenden (end med resten af båden).

Jeg lod Waterpasset hente for at skabe balance, vi var dog ikke hurtige nok til at skaffe ligevægt, før end nogle stykker ballast "rausede" agterud.

I øvrigt må jeg bemærke hertil, at kommissionens reduktion af mine beregnede styrkemål for jernskottenes, spanternes og rorets vægt etc., nødvendiggjorde en erstatning med en ballast i form af råjern; deraf kom det, at jeg måtte placere 22000 Pund råjern, der ikke længere var plads til under "dørken" i en bunke i "apparatets" indre. På grund af denne bunke ballast opstod der den største risiko for os; for da "appara-

tet" ændrede beliggenhed med sin længdeakse fra en vandret til en mere lodret stilling, så "rausede" hele ballastbunken agterud.

Samtidigt opnåede vort "apparat" en dybde på 30 fod (10 m) og i det øjeblik, hvor jeg kastede et blik på manometret og råbte til matros Witt, nu er vi på 30 fods (10 m's) dybde, om bare "skottet" deroppe holder, så er vi reddede; så begyndte "apparatet" at knage og (brage), skibssiderne blev trykket ind, de store trædehjul med en diameter på 7 fod (2,3 m) blev sprængt i stumper og stykker, stærke aksler af jern såvel som egetræsbjælker på 7 kvadrattommer (knap 18 cm²) splintredes, og hele "apparatet" sank hurtigere og hurtigere, til det lagde sig på bunden på 52 fods dybde (godt 17 m's dybde).

Mens vi gik til bunds, klamrede vi os til "apparatets" spanter og forsøgte at undgå at arme og ben blev ramt af faldende stykker ballast, som var "stuvet" helt forude og som nu også så ud til at ville styrte i dybet agterud.

Jeg indså, at i fald jeg omgående kunne understøtte den (ballasten forude) ved at stemme ryggen imod den, så kunne jeg muligvis redde liv og lemmer for os alle, hvis ikke? så ville dennne ballast lemlæste og begrave os. Den ballastbunke, der allerede tidligere var styrtet agterud havde knust vore pumper og manometer. Jeg kastede mig derfor straks på "dørken" og stemte mig med hænder og fødder mod "apparatets" spanter og forsøg-

te med ryggen at forhindre denne ballastbunke på ca. 4000 Pund i at komme i skred.

Efter små 5 minutter nåede "apparatet" havbunden og lagde sig påny næsten horisontalt. Vi var knapt nok landet nede på bunden, før jeg hjalp til med at flytte ballasten forefter igen, hvorved vi for hvert eneste stykke ballast måtte dykke ned under vandet for at få det fat og kaste det 8-10 fod forud (ca. 2,5-godt 3 m).

Vi indså dog snart det håbløse i vore anstrengelser, fordi vandet fra lækagerne steg så hurtigt inde i båden, at vi løbet ad ca. ½ time stod i vand til hofterne.

Men da "apparatets" indre var fyldt med almindelig atmosfærisk luft, så vidste jeg, at på den forefundne dybde måtte vandstanden mindst stige til en højde på 7 fod (2,3 m), inden luften blev komprimeret til samme tryk (i m. vandsøjle) som det omgivende ydre vandtryk. Så jeg opfordrede nu begge mine matroser til at standse arbejdet med at flytte ballasten og at begive sig op fra bådens dybestliggende dele, hvor de nu stod i vand til hofterne og på et senere tidspunkt til skuldrene; - og anbringe sig på de itubrækkede trædehjul eller et andet højtbeliggende sted i båden, idet skibssiderne, der var blevet trykket ind forblev deformerede efter, at "apparatet" var landet på havbunden. Vi måtte nu vente til det indre lufttryk svarede til det omgivende ydre tryk (i m. vandsøjle).

I ventetiden spurgte matroserne mig: "Hvorlænge skal vi mon sidde her"? Jeg svarede dem straks: "Vi kan slippe ud med det samme, hvis vi åbner ventilen til indtagelseåbningen for ballastvandet; men der er ikke nogle både deroppe endnu, der kan bjerger os, derfor vil det være klogere at vente, til vi kan se et eller andet skib eller en båd deroppe".

Derpå bad de mig begge to om, at jeg undlod at åbne; de ville hellere vente. Men det varede kun knapt en halv time, inden de spurgte mig igen: "Hvorlænge skal vi sidde her endnu".

Så måtte jeg sige til dem: "Vi må skam vente til vandstanden er steget til 7 fod (2,3 m), det vil nok vare mindst 3-4 timer". Derpå beklagede de sig begge to og fastslog overfor hinanden: "Ja, så er det sket med os, enten bliver vi kvalt eller også drukner vi, fordi luften slipper op".

(Matroserne huskede jo, at de herrer professorer og medlemmer af Undersøgelseskommissionen havde erklæret, at den luftmængde på 1070 kubikfod, "apparatet" indeholdt, kun kunne sikre livets opretholdelse i 1½ til 2 timer, når 3 mand skulle overleve i "apparatet").

Med udsigt til enten kvælningsdød eller druknedød blev alt tilsyneladende for svært at holde sammen på for Matros Tomsen, og han tabte modet, da Matros Witt sagde til mig: "Selvom jeg også slap op nu, så var jeg dog fortabt, for jeg kan ikke svømme".

For at berolige ham, gav jeg ham det råd: "Så kan De jo bare binde nogle af disse brædder og træstykker sammen og skyde dem foran Dem som (en slags) redningsflåde, så skal De såmænd nok holde Dem sålænge oven vande, at et skib har nået at bjerger Dem".

Så sagde Witt til mig: "Det er dog besynderligt, De kan også altid finde på råd, lad der ske, hvad der vil", altimens Matros Tomsen lige netop (med tanke) på det redningsmiddel, der var til at håndtere for Witt, kom i tanke om en trods alt mindre sikkerhed i sin egen evne til at svømme, for pludselig ophørte han med enhver form for arbejde og råbte efter nogle minutter: "Friedrich jeg vil ikke dø alene; han, der har taget os med herved, han må også falde".

Han greb straks sin matroskniv og gik igennem vandet med den med retning imod mig. Jeg befandt mig i dette øjeblik på et af de trædehjul, der var itu, var i min militærkappe og iagttog havets overflade gennem vinduet (køjjet), hvor jeg så dampere, både og andre genstande på afstand. Da jeg hørte Tomsens ord og alt for godt forstod, at det psykiske pres endog var blevet stort nok til at drive ham til mytteri, greb jeg min lille Terzerol (en pistol), som dog allerede havde hængt ned i vandet i en times tid.

Jeg slog straks til overfor Tomsen med følgende udråb: "Tomsen et ord til og De bliver den første, der bliver skudt under havets overflade". Tomsen kendte

mig og skænkede det ikke en tanke, at Terzerolen ikke bare ikke var ladet; men faktisk drev af vand, så han overgav sig helt til sin skæbne og lod derefter bare stå til.

Et øjeblik efter så jeg igennem køjet forude en lodlinie komme lige imod os, da den med sit lod slog imod i højde med vore hoveder greb jeg en skruenøgle og bankede på jernskottet, hvad der straks blev opfattet af fiskerne i en båd ovenover og gjort til en både optisk og akustisk telegrafforbindelse mellem båden og mig. Fiskerne slog nu alarm og fiskerbåde fra Kiel og omegn ilede nu hurtigst muligt til stedet, hvor "apparatet" lå.

Der samlede sig op mod 4-500 mennesker i både, ligeledes kom Marinen med sine dampkanonbåde. Nu blev der foretaget alle mulige forsøg for at få "apparatet" og dets besætning op til overfladen, med hvert redningsforsøg opstod der dog en ny risiko for os, således f.eks. da Kaptajn Hösch (Heesch) med det formål at hejse vort "apparat" op lod et anker passere så tæt forbi vort køje, at ankeret næsten knuste det, og så ville luften sive udenbords og stige til vejrs således; at vandet kunne trænge ind, uden at vi opnåede trykudligning eller kunne åbne lugen.

Da Kaptajn Hösch efter flere forsøg indså, at han ikke kunne opnå nogle resultater på denne måde, nedsænkede han en lang svær kæde, sejlede derpå omkring "apparatet" med en så fanta-

stisk behændighed, at kæden lagde sig nøjagtigt om "apparatets" forende.

Da det så var lykkedes, lod han alle tove, kæder etc. fastgøre ved dette kædestykke og førte kædens anden ende i land og op på værftet, hvor matroser måtte gå rundt i et såkaldt gangspil for at ophale "apparatet".

Ved dette redningsforsøg opstod der forskellige risici, engang blokerede kæden udstigningslugen på "apparatet". Vi kunne faktisk ikke slippe ud, selv om vi allerede havde et så komprimeret lufttrumfang (indenbords), at vi kunne lette på lugen og dermed havde kunnet redde os.

På den anden side var vi tæt på den risiko, at vort "apparat" ved et for kraftigt kædetræk kunne blive tippet om på siden med så voldsom en kraft, at vi ikke kunne åbne lugen mere, og desuden måtte ballasten igen til ulempe for os placere sig anderledes.

Men ejendommeligt nok kom der også hjælp, da faren var størst. Kædens karabinhage brast, og i selvsamme øjeblik raslede kæden af "apparatet", og dette stillede sig omgående igen lodret.

Så råbte jeg til mine matroser: "Nu er det tidspunktet, hvor vi skal slippe ud, ellers lukker vi os selv inde nok en gang"!

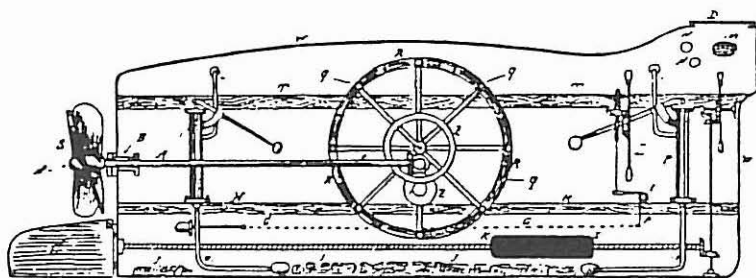


Fig. 1.

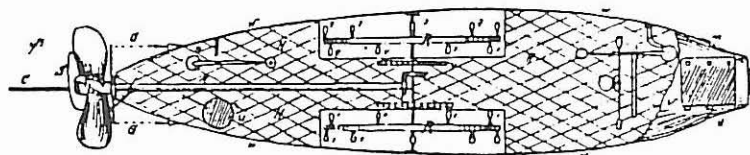


Fig. 2.

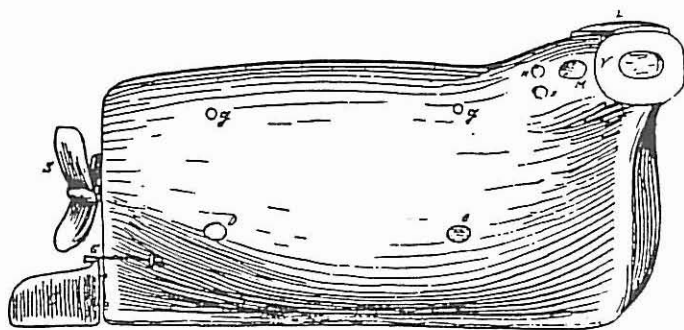


Fig. 3.

Tegning af Bauers "Submarine Apparat". Howaldwerke - Deutsche Werft Kiel.
(Efter "Die Schleswig - Holsteinische Marine 1848-1852")

Wilhelm Bauer's "Brandtaucher", den første tyske U-båd.

Bogstavsforklaring: A Skrueaksel, B Stævnrørspakning, C Ror, D Rat, E & F Brønd med Betjeningsarme, G Kæder til Roret, H Dørken, J Ballast af Råjern, K Forskydelig Vægtlod til Hældningsændring, L Luge, M Åbning med fastgjort Gummihandske, N Kooje, O Trædehjul, P Pumper, a Sugeledning til Pumpe, R Trædehjul, S Skrue, T Afstivningsbjælke, W Skibsvæg, Z Tandhjul, g Afløb fra Pumperøret i Skibsside, q Pedaler på Trædehjul, r Pumperør.

Vi gik straks til pumpen for at frigøre pumpestangen: Matros Witt, der kort tid forinden havde sagt: "Det er også lige meget, når vi bare kommer op igen; og der igen bliver bygget sådan et "apparat", så tager jeg med med det samme, for det er nu en god historie! At pumpen har svigtet, kan vi ikke gøre for"!

Derefter forsøgte han at lette på lugen; medens matros Tomsen, der allerede stod i vand til halsen, syntes stiv af rædsel.

Det lykkedes også Witt, at løfte lugen omtrent 2 tommer (5 cm), hvorved vandet styrtede ind udefra, mens en tilsvarende luftboble steg op mod overfladen.

Forskrækket over det indtrængende vand lukkede Witt omgående lugen igen; - for mig var det et bevis på, at vi virkelig kunne slippe op nu.

Jeg skyndte mig nu over resterne af vor mekaniske konstruktion hen til Tomsen, hjalp ham hen til lugen, hvor den brave Witt stille og roligt sad og ventede, til jeg kom hen til ham med Tomsen; så spurgte Witt: "Er De klar", og da jeg råbte: "Ja", åbnede han lugen og blev dermed grebet af den udstrømmende luftboble og slynget med op til overfladen således, at han tilbagelagde 52 fod (godt 17 m) på mindre end eet sekund, - han skød endda op igennem havoverfladen, så vandet kun nåede ham til læggene, så faldt han om og blev bjerget op af de tilstedeværende fiskere og bådfolk og halet indenbords.

Da jeg så, at Witt var kommet på afstand af "apparatet", råbte jeg til Tomsen: "Så er det nu"! Han tog sig sammen, klamrede sig til alt, hvad man kan klamre sig til; men da jeg så, hvordan han greb fat om nogle af tingene med alle tegn på dødsangst, frygtede jeg, at han kunne blive kvalt af den vandmængde, der strømmede ind, uden at han var i besiddelse af den kraft, der kunne få ham til at bevæge sig ind i den opstigende luftboble.

Derfor foretrak jeg, at gå hen til lugen foran ham, gribe fat i hans hår og med magt slæbe ham ud gennem lugen, og dette lykkedes så meget desto bedre for mig, for da Tomsen så, at nu var øjeblikket inde, hvor han kunne blive reddet, så gjorde han sit yderste for at efterkomme min ordre. -

Da han grebet af luftboblen ligefrem blev slynget til vejrs, ankom Tomsen til havoverfladen nogle få sekunder før mig; selv havde jeg få tag i et tov, som hang ved "apparatet" efter de forskellige redningsforsøg, og ved hjælp af dette tov kom jeg så også ombord i en kanonbåd, der lå ca. 40 skridt borte.

Medens dette stod på, holdt professor Christiansen (4) en mindehøjtidelighed for den kreds af fartøjer, der lå på positionen over "apparatet", og i det øjeblik vi kom op i rask rækkefølge efter hinanden, så vi, at tilhørerne til professorens tale var mere bevægede end vi, der dog var genopstandne fra vor kiste af jern.

Naturligvis gjaldede der ved vor tilsynekomst og lykkelige redning et næsten uendeligt hurraåb og lykønskning.

Jeg selv fik straks en kappe til låns af en krigskammerat, der for tiden som såret lå på lazarettet i Kiel, for at beskytte mig mod frosten, indtil jeg var blevet bragt ind i det nærmeste hus; hvortil professor Christiansen, Carstens (5) og andre herrer ledsagede mig. Ja, professor Christiansen tog mig endda om halsen med udråbet: "Bauer, nu er De nok så interessant som førhen".

Witt befandt sig helt vel og begav sig straks hen til Matrosvagtten, hvor han selv hængte sit tøj til tørre, og endnu samme aften kom han hen til mig for at få nye ordrer.

Tomsen, der var helt stiv af kulde efter de 6½ time, han havde tilbragt dernede, måtte indlægges på hospitalet; dér gennemførte Chirurgiernes koryphæer deres behandling af den stakkels Tomsen, brændte ham iøvrigt under fodsålerne med så gloende varmedunke, at han, der iøvrigt var rask og sund, måtte ligge 6 uger på hospitalet; - indtil fodsålerne påny var helet.

(Citater slut. Ref. Brorson)

Kommentar:

Denne levende og dykkermedicinsk egentlig fantastisk illustrerende beskrivelse af det Submarine Apparat, "der Brandtauchers" forlis skyldes en ikke mindre helt speciel og særlig begavelse.

Denne mand var en artilleriunderofficer fra Bayern, født d. 23/12 1822 i Dillingen ved Donau; - ved navn Sebastian Wilhelm Valentin Bauer -, han var også denne første u-båds konstruktør.

For ganske kort at skitsere hans baggrund for at kunne blive konstruktør af et såkaldt "submarint apparat", hvad der i 1850-60'erne var benævnelsen for en undervandsbåd, skal blot følgende forhold nævnes.

Bauer havde allerede som latinskole-dreng haft særlig interesse for de naturvidenskabelige fag og dertil særlige anlæg for praktisk arbejde med mekanik. Efter skolegangen kom han i drejerlære, og senere som vandrende svend i drejerhåndværket fik han i havnebyerne Bremen, Hamborg og Lybæk interesse for bygning af skibe og dampmaskiner; men opnåede dog ingen varig ansættelse i sit fag eller interesseområder.

Af nød og betryk blev han derfor, lige som sin fader, professionel soldat, og dertil formåede han på alsidig vis at supplere sine indtægter med at undervise i fægtning, endog hestedressur, ligesom han med sin drejebænk gav sig af med at fremstille diverse modeller efter bestilling.

I året 1849 kom han så som artilleriunderofficer med den tyske forbundsarmé til Sønderjylland og fik under træfningerne ved Dybbøl lejlighed til at se virkningen af de danske orlogsskibes kanoner ude fra vandet -.

Efter egne oplysninger satte dette tanker igang hos ham om, hvordan man med konstruktion af særlige former for fartøjer, der kunne virke som "brandere", bedre kunne komme de nævnte orlogsskibe til livs. Og dermed opstod også tanken om et "submarint apparat"!

Kort fortalt lykkedes det trods særdeles mange vanskeligheder at få bygget en sådan primitiv første undervandsbåd, - "der Brandtaucher", - efter Bauers egne konstruktionstegninger i Kiel.

Båden blev søsat d. 18/12-1850. Allerede samme aften sejlede Bauer med 2 matroser og nogle gæster en ganske lang tur af nogle timers varighed i ikke-neddykket stand på Kieler Bugt.

Allerede næste dag var der formentlig udøvet sabotage mod Bauers opfindelse; den var begyndt at synke!

Da ydermere ingen i den i Kiel stationerede slesvig-holstenske Marine ville høre på Bauers bjergningsanvisninger, måtte man til sidst indskrænke sig til bare at kappe fortøjningerne; og "Brandtaucher" gik til bunds på 27 fod (9 m) vand. Den blev dog bjerget op igen og var efter 16 døgn påny gjort fuldt sødygtig.

Derefter fulgte så d. 1. februar 1851 den her i artiklen skildrede fatale prøvedykning til 10 m's dybde og siden ufri-villigt væsentligt dybere (17 m); - der skulle, og kom til at vise, hvad konstruktionen kunne holde til!

For bedre at kunne sætte sig ind i tildragelserne vil også visse tekniske op-

lysninger være nødvendige om "Brandtaucher". Længden var 8,07 m, bredden: 2,01 m. Højden fra 2,53 m til 2,66 m og højden med fartøjets tårn 3,95 m. Dybdegang uden ballast: 1,01 m og med 20 tons ballast 2,63 m. Vægten uden ballast 7,91 tons, skroget alene 5,75 tons og fremdriftsmaskineriet 0,98 tons. Deplacementet uden ballast 7,80 t; med 20 tons ballast 27,5 t. Båden var forsynet med 22000 Pund (11000 kg) jern som ballast.

Fartøjet blev drevet frem ved hjælp af 2 omtalte trædehjul med transmission til en skibsskrue placeret agter ovenover roret. Overfladehastigheden vurderedes til ca. 3 knob.

Skroget bestod af "6 mm jernblik af Puddel-Råstål".

Dykkermedicinske og maritime medicinske kommentarer

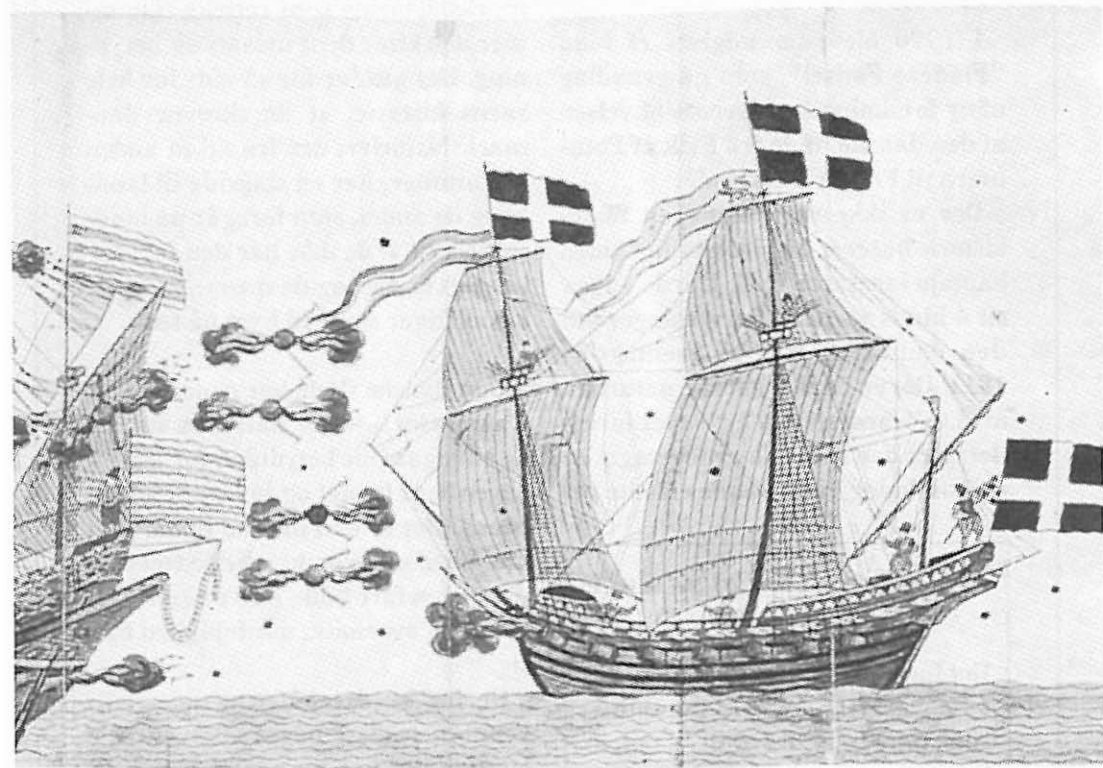
Sejladsen foregik en 1. februar, hvilket vil være ensbetydende med en lav havtemperatur, også nede i dybet. Under de forudgående dages prøvesejladser havde der endog været beskrevet isflager i havnen ved Kiel.

Temperaturen af det indstrømmende havvand gennem de opståede lækager kan man kun gisne om; men meget mere end relativt få grader har den næppe været.

Endvidere fremgår det af beskrivelsen, at alle 3 mand i alt har opholdt sig i ca. 6½ time i neddykket stand i det

Orlogsflådens historie i 9 bind

DEN DANSKE FLÅDES HISTORIE · 1533-1588



Christian 3.s flåde

Jørgen H. Barfod · Marinehistoriske Skrifter

Orlogsflådens historie i 9 bind

Hovedsigtet med projektet er at få skrevet og udgivet en række selvstændige bind, der skildrer alle sider af den danske flådes virke fra dets op-rindelse til i dag baseret på den nyeste forskning og en selvstændig indsats af de forfattere, der skriver de forskellige bind.

I 1990 blev der udgivet et bind "Flådens Fødsel", som på grundlag af ny forskning beskriver tilblivelsen af den danske flåde fra Erik af Pommern til Frederik 1.s død.

Der er ikke udgivet nogen flåde-historie baseret på kildestudier siden kaptajn i søetaten H.G. Garde udgav sit 4 binds værk "Efterretninger om den danske og norske Søemagt" i 1832. Det er derfor ganske naturligt, at H.G. Gardes værk er blevet forældet, idet der siden da er foretaget en del forskning vedrørende enkelte pe-

rioder og enkelte personer fra søetaten. Der mangler disse bind, som samlende kan erstatte H.G. Gardes banebrydende arbejde.

Følgen af denne mangel har forårsaget, at den danske flådes historie ikke har fået den placering i danmarkshistorien som rettelig tilkommer den efter dens indsats og betydning. Det gælder for så vidt for hele søens historie, at de skrevne danmarkshistorier, der fra tid til anden udkommer, har en slagside til landbrug og andet, som foregår på landjorden, og at de ikke har den fornødne vægt til søen og de mennesker, der beskæftiger sig med livet på søen.

Den danske flåde har gennem hele Danmarks historie haft den største og alt afgørende betydning for udviklingen her i landet og for landets eksistens. Det er den danske flåde, som efter bedste evne har beskyttet den danske søfart både i de danske farvande og oversøisk, når lejlighed bød sig.

Derfor er det påtrængende nødvendigt, at disse bøger udgives. Alle bindene skal baseres på videnskabelige studier, således at det kan påvirke de store samlende værker om Danmarks historie, der skrives. De bliver dog også skrevet populært, så en større kreds af historieinteresserede læsere kan få glæde af dem.

Det er hensigten at udsende ca. et bind pr. år

Det første bind, der blev udgivet i 1990, er lektor, fhv. museumsleder Jørgen H. Barfod: "Flådens Fødsel", der omfatter tiden fra de første kendte orlogsskibe under Erik af Pommern til Grevens Fejde, d.v.s. tiden indtil 1533, og de øvrige bind vil blive i samme udstyr og omfang.

1533-1588 behandles i Jørgen H. Barfod: "Christian 3.s flåde, 1533-1588", der vil udkomme i 1995.

Dette bind behandler først Grevens Fejde 1533-36 og følger derefter Christian 3.s opbygning af en flåde praktisk talt fra bar bund. Kongens arbejde med at få organiseret flåden bliver behandlet samtidig med, at man følger flådens togter i de følgende fredsår, der dog stadig trues af intriger imod Danmark. Der gives en oversigt over skabelsen af et søofficerskorps, der overtages af sønnen Frederik 2. Her behandles den såkaldte Syvårskrig 1563-70 og den følgende fredsperiode til kongens død 1588.

1588-1660 behandles i skibshistoriker, fhv. luftkaptajn Niels Probst: "Christian 4.s flåde, 1588-1660", der vil udkomme i 1996.

Christian 4. er utvivlsomt den danske konge, der har vist størst interesse for flåden, og den eneste, der har anført en flåde i slag. Dette bind behandler flådens modernisering i tiden op til Kalmarkrigen 1611-1613 og dens indsats her. Flådens tilpasning til den ændrede politiske målsætning frem til kejserkrigen 1625-1629. 1630-ernes relative svækkelse af flåden, som under Torstenssonfejden 1643-1645 led et katastrofalt nederlag i Femern Bælt. Et nederlag, der førte til de landafstæelser, som kulminerede ved fredsslutningen efter svenskekrigene 1657-1660.

1660-1720 behandles i Jørgen H. Barfod: "Niels Juels flåde, 1660-1720", der vil udkomme i 1997.

Dette bind vil gennemgå flådens genopbygning i de vanskelige 1660-ere med både Niels Juel og Cort Adeler. Den vil behandle skibstyperne og søofficerskorpset samt taktik og strategi under den skånske krig 1675-79. Den store flåde i den følgende fredsperiode med udbygningen af Nyboder og en sømandsby på Møen. Derefter udbruddet af den store nordiske krig og de voldsomme begivenheder med store navne som Tordenskjold og Iver Huitfeldt.

Bogen vil beskæftige sig med skibbygningen, søartilleriet og søofficerskorpset og det øvrige personel.

1720-1807 behandles i cand.phil. Frank Allan Rasmussen: "Flåde, fred og fremgang, 1720-1807", der også vil udkomme i 1997.

Efter Den Store Nordiske Krig var flådens materiel nedslidt, mandskabet demoraliseret og gælden enorm. Krisen øgedes ved at man både skibsbygningsteknisk og organisatorisk befandt sig i en brydningsperiode.

Danneskiold-Samsøes tiltræden i 1735 vendte denne udvikling. Hans tid som flådens øverste chef blev kort, men hans visionære planer og initiativer kom til at præge flåden i mange år. De administrative omlægninger og en fremragende teknisk ledelse skabte arbejdsro og fremgang. Truslen fra Øst gav stof til diskussioner om flådens sammensætning og størrelse, men en dristig udenrigspolitik tvang blikket mod Vest, og herfra lurede katastrofen.

1807-1864 behandles i marinarkæolog, cand.mag. Birger Thomsen: "Flåden under krig og genopbygning, 1807 - 1864", der vil udkomme i 1998.

I 1807 bortførte englænderne næsten hele den danske flåde, og søkrigen måtte ud kæmpes med det nye kanonbådsvæsen. Efter 1814 kom en kraftig diskussion om kanonfartøjernes rolle. Man endte med et kompromis, og startede både en flådeopbygning af søgående skibe, og opretholdt et kanonbådsvåben. Den tekniske udvikling gav nye våben og kampkraft og udviklingen tog til, så at flere større fartøjer var forældede før de var byggede færdige. Det var også højdepunktet af træskibbygningskunst. I de to slesvigske krige 1848-50 og 1864 levede den danske flåde op til sine stolte traditioner.

1864-1918 behandles af museumsdirektør Ole Lisberg Jensen: "Flåden i fredens tjeneste, 1864-1918", der vil udkomme i 1999.

Flådens indsats ved Helgoland i 1864 markerede afslutningen på søkampen med artilleristrid i linieformation. I teknologisk henseende kom nybrud og differentiering. Fra sejl til damp, fra hjul til skrue og fra træ til jern og panser. Artilleriets udvikling fra de gamle forladekanoner til mægtige riflede bagladekanoner var overvældende. Nye skibstyper blev formet til at bære de nye torpedoer. Rygraden i flåden var dog de svære artilleriskibe - panserskibene, der var medvirkende til at holde Danmark udenfor Første Verdenskrig.

1918-1945 behandles af mag.art. Henrik Dethlefsen: "Neutralitet og Besættelse, 1918-1945", der evt. også vil udkomme i 1999.

Bindet skildrer den danske flådes vilkår, organisation og virksomhed i tiden fra afslutningen af 1. verdenskrig til freden i 1945. Neutralitetsværnet - flådens hovedopgave i mellemkrigsårene - måtte løses under politiske og økonomiske vilkår, som mange fandt helt umulige. Besættelsen tilførte flåden erindringen om en forsmædelig 9. april, om materielafleveringer og et påtvunget samarbejde med tyskerne. Men til historien hører også beretningen om begivenhederne 29. august 1943, der for store dele af flådens mandskab banede vejen til den illegale kamp.

Tiden efter 1945 bliver behandlet af viceadmiral Hans Garde: "Flåden efter 1945, 1945-2000", der vil udkomme i år 2000.

Dette sidste bind vil omhandle udviklingen i flåden siden den anden verdenskrig. Det vil dække genopbygningen efter flådens sænkning, den kolde krig med Danmarks maritime strategiske betydning og flådens samarbejde i NATO, samt de seneste års nye udviklingstendenser. Det vil omhandle den indenrigspolitiske udvikling, som den er kommet til udtryk i skiftende forsvarsforlig, og det vil medtage forhold som blandt andet den teknologiske udviklings indflydelse på flådens sammensætning.

ganske uopvarmede fartøj. Dertil som først beskrevet i vand til hofterne, siden til skuldrene; men synes desuden i alle de mange timer at have været i betydelig aktivitet næsten hele tiden. Hvilket skulde have fremmet varmetabet yderligere.

De psykologiske reaktioner, som de formede sig i handle- og talemåder synes meget illustrerende; men skal ikke kommenteres nærmere her.

Skal man til slut kommentere den "frie udslusning", hvor to mand kommer op ganske uden mén af nogen betydning, medens een mand må indlægges på hospital i de efterfølgende 6 uger.

- Efter beskrivelsen ganske vist tilsyneladende uden anden skade end et par forbrændte fodsåler, der skyldtes behandling med skoldhede varmedunke. - Ja, så kan man kun undre sig over det!

Kan der trods angivelserne være tale om, at "Brandtauchers" forreste ende med lugen hvorigennem udslusningen foregik, - efter bjergningsforsøgene -, ikke har ligget vandret på bunden på ca. 52 fods (17 m's) dybde med den reelle udslusningsmulighed fra det 3,9 m høje tårn og dermed med en udslusningsafstand til havoverfladen på kun i alt ca. 13 m?

Eller har "Brandtauchers" godt 8 m lange skrog derimod, som beskrevet under de forudgående bjergningsforsøg ligget mere eller mindre lodret trods alt, og har afstanden fra "udslusningslugen" til overfladen dermed været tilsvarende mindre i de afgørende øjeblikke? Spørgs-

målet kan nok aldrig besvares.

Et under er det i hvert fald, at 2 mand kom til havoverfladen uden det mindste tegn på en "lungebristning".

Ved "lungebristning" forstås en bristning af lungevæv med tilhørende blodkar, hvorved små luftbobler kan gå over i kredsløbssystemet og give anledning til luftembolier dér, med deraf følgende symptomer, som i hjernen eksempelvis kan minde om apopleksisymptomer.

Bristningerne kommer i stand ved, at den i lungerne stående komprimerede luft, som følge af overtrykket på en vis dybde under opstigningen (og det dermed mindske omgivende vandtryk), udvider sig hurtigere; end den udslusede, når at puste ud! Personen, der søger at redde sig ved "fri udslusning" skal derfor puste sin lungeluft konstant og energisk ud under hele opstigningen, såvel om dybden har været de ovennævnte ca. 13 m - eller mindre.

Dernæst: Havde den 3. mand, der var så forkommen en besvimelse i havoverfladen? Kan der trods alt have været tale om en "lungebristning"; eller en besvimelse af andre årsager, eksempelvis kulde eller skræk?

Af gode grunde kan ingen af besætningsmedlemmerne vel have kendt noget som helst til at forcere deres udånding under opstigningen gennem vandet på de i hvert fald ca. 13 m. Ej heller havde de i hvert fald nogen som helst erfaring, endsige øvelse i "fri udslusning" som undervandsbesætninger har

nu; - eksempelvis som idag i en 18 m høj træningstank som anvendt i Karl-skrona.

Med hensyn til de meget langsomt helende forbrændinger i fodsålerne genkalder det erindringen om en diskussion i sin tid i Militær Medicinsk Selskab, om hvorvidt den i dag anvendte genopvarmning af stærkt afkølet følelsesløs hud med 42° - 43° varmt vand kunne fremkalde hudskoldninger. Det blev dengang fra plastikkirurgisk kompetent side besvaret med et absolut "nej"!

Sluttelig; dækker Bauers bemærkninger om de kirurgiske koryphæers behandling af Thomsen evt. alligevel en egentlig genoplivningsbehandling som bl.a. dengang meget vel også kan have omfattet en energisk bearbejdning af patientens fodsåler med en børste? (Efter Edv. Gotfredsen).

Ligeledes må man undre sig over, at ingen af de 3 besætningsmedlemmer, - i hvert fald ikke efter beskrivelsen -, efter de omkring 6 timers ophold under det konstant tiltagende tryk i bådens indre pga. det udefra indtrængende vand heller ikke viste tegn bagefter på dyk-kersyge. Således er der intet nævnt om ledsmerter, hudsymptomer, - såkaldte "bends", ej heller sværere type-2 symptomer fra centralnervesystemet eller lungerne. Efter Industriministeriets dykke- og dekompressionstabel kræver en dykning til 15 m i bare 4 timer en dekompression på 47 minutter på 3 m dekompressionstrinet.

Tættere på tildragelserne dengang kan vi vel næppe komme med vor nuværende viden.

Efterskrift

Undervandsbåden blev forsøgt hævet i årene 1855 og 1856 af Den kgl. danske Marine; men forgæves!

Først d. 5. juli 1887 lykkedes det tyske, kejserlige marinemyndigheder at bjærge vraget med en kæmpekran.

Efter en restaurering stod den nogle år i Kiel, kom siden til Berlin. Efter anden verdenskrig kom den til Rostock Universitet; der blev derefter foretaget en hovedrestaurering af "der Brandtaucher", hvorpå den kom til Potsdam og har siden 1972 været opstillet i Armémuseet i Dresden.

Bauer selv måtte efter afslutningen af "3-årskrigen", som andre udlændinge forlade Slesvig-Holsten, og dermed det danske monarki. Imidlertid fortsatte han med at konstruere forbedrede udgaver af "Brandtaucher" bl.a. i Italien, England og Rusland, hvor han det sidstnævnte sted byggede en undervandsbåd, der holdt til ialt 156 sejladser. Også i Preussen kom Bauer i aktiv tjeneste som submarin-ingeniør, ligesom han arbejdede med flere andre maritime undervandsprojekter; men han blev dårligt behandlet, og hans opfindelser uretmæssigt udnyttet, hvorfor han gik af.

Sine sidste år var han stærkt svækket, måtte sidde i en kørestol. - I året 1875 døde han kun 52 år gammel i München.

Resumé

Artiklen skildrer den under den dansk-tyske krig i 1848-51 i Slesvig-Holsten af Wilhelm V. Bauer konstruerede første egentlige undervandsbåd, "der Brandtaucher". Dette dengang såkaldte "submarine apparat" var tænkt som et specielt våben rettet mod de danske blokadeskibe udfor Kiel.

Beskrivelsens militærmedicinske aspekter omhandler et U-bådshavari pga. overtryk i neddykket stand - og redningen af dens 3 mand store besætning ved "fri udslusning" fra omkring 17 m's dybde med vore kommentarer af i dag.

Noter (personregister):

- 1) *Bauer, Sebastian Wilhelm Valentin*: Artilleriunderofficer, opfinder, konstruktør, "U-bådscbef", samt submarin-ingeniør i bl.a. Rusland og Preussen.
- 2) *Prinsen af Nør*: Friedrich, Prins af Slesvig-Holsten, Augustenborg-Nør. Iværksætter af den slesvig-holstenske opstand mod Danmark d. 24. marts 1848 i Rendsborg, som kommanderende general og krigsminister i hertugdømmernes provisoriske regering.
- 3) *Heesch, Jürgen Franz*: Søløjtnant af 2. kl., havnemester i Kiel.
- 4) *Professor Christiansen*: Johann Jakob Christian Friedrich Christiansen, prof. i jura ved Kiels Universitet, bestyrelsesmedlem ved Søkadetskolen i Kiel.
- 5) *Carstens, Gustav*: Professor i kemi og fysik ved Kiels Universitet. Medlem af den Slesvig-Holstenske Marinekommission.

Litteratur:

Die Schleswig-Holsteinische Marine 1848-1852. Gerd Stolz. Verlage Boyens & Co. Heide in Holstein 1987.

Dykke-, dekompensions- og behandlingstabeller. Industriministeriet. København 1980.

Kort Manual i Behandling af Dykkesygdomme. Jørgen Persson, overlæge. Dykkerkursus Nyholm, 1982.

Therapia antiqua 8 - Kunstigt åndedræt - Tekst: Prof. dr. med. Edv. Gotfredsen, Novo, København 1957.

En englænders beretning om den danske flåde, 1593

Martin Bellamy

Mellem 1591 og 1597 rejste englænderen Fynes Moryson (1566-1629) rundt i hele Europa og Mellemøsten, og i 1617 udkom hans beretninger i *An Itinerary of Ten Years Travel* (1). For hvert land han besøgte, skrev han om dets geografi og klima, dets kost og skikke. Han beskrev sin rejse med adskillige transportmidler, omkostninger og ligeledes hvor han sov og hvad det kostede, samt forskellige andre oplysninger som kunne være nyttige for rejsende. For nogle lande beskrev han også landets konge, regering, skatter, love, hær og flåde, o.s.v..

I 1593 var han i Danmark, og i bogen skrev han om sin ankomst til Dragsholm og rejsen til København, Roskilde og Helsingør. Han var ikke særlig imponeret over landets byer, København var "without beauty or magnificence", Helsingør var "a poor village" og Roskilde, sagde han, "hath the title of a City; but well deserves to be numbered among faire and pleasant Villages". Med hans andre beretninger om landets grove og hårdt drikkende mænd kan vi se, at han ikke var begejstret for Danmark, og i modsætning til andre lande blev han

kun nogle få uger. Hans rapport om Danmark fylder kun få sider.

I slutningen af bogens indholdsfortegnelse står dog "The rest of this Worke, not as yet fully finished, treateth of the following Heads", og under kapitel 1 står "Of the Commonwealth of Denmarke". Desværre, af en eller anden grund, udkom denne del af bogen aldrig. Det originale håndskrevne manuskript er dog bevaret i Corpus Christi College, Oxford (2), og vi kan derfor for første gang offentliggøre hans beretning om den danske flåde. Stavemåde og tegnsætning er efter originalen, bortset fra ord der slutter i "ing", som Moryson altid skrev som "nig", samt bogstaverne i, j, u og v, som er forandret til moderne sprogbrug.

Of the Commonwealth of Denmark. *Their forces by Sea.*

Concerning their forces by Sea: the old invasions of the Danes uppon our coasts of England, serve nothing to prove their strength at sea, since they prevailed not by sea-fights but by

landing in diverse places, and flitting from one place to another, but especially since naval fights and strenght at sea cannot be measured by those times, being long before the invention of artillery. From which time to this day the Danes did not exploit the sea save in war they have had within the Baltic Sea in manner aforesaid. But to give some guess to their forces by sea in our age, first, I have shown in the former Chapter of their traffic, that their merchants do not export or foster commodities by any long navigation into foreign parts, because the ships of all nations passing the Sound supply their wants, and export their dried fish and like commodities they can spare. So the merchants have no strength of well-armed shipping. But I did see the King's navy wintering in the harbour of Copenhagen, then consisting of some ten great, well-armed ships, which for building or sailing, of all other ships in Europe come nearest to the English, save that they last not so long by ten years at the least. For I understand from good seamen, that their ships built of the oaks in Norway last not above twenty years, and it seems they have no very good shipwrights, for the chief shipwright who then built the King's ships was an Englishman named Matson, to whom the King gave one hundred and fifty dollars yearly pension, besides a house, fuel, corn and other necessities of as much value. The said English shipwright, howsoever the Da-

nes do not without suspicion show their forts or ships to strangers, yet persuaded me in his company to enter some of the King's ships. Among the best I entered was a great ship newly built and at first called David, but after Fortuna. The burthen whereof was 1400 tons (the very ballast being 700 tons), and to man and furnish the same were required 400 marines, 300 gunners, and 700 soldiers, as he told me, and the breadth was 25 ells, the lenght of the keel 67 and above the hatches 108 ells, the depth of the hold was eleven ells and a half, and it bore in the lower orlob 22 cannons, in the middle 22 culverines, and in the upper orlob 24 sakers, the mast was 37 fathoms long, and 36 palms girth and it cast out seven anchors lying in the harbour. Upon the poop these great letters were written M.H. z. G.A. (for the Danes, as the Germans, use to express the motto of an emblem by great letters for words), and this sentence was likewise written *Regna Firmat Pietas*, that is piety makes kingdoms firm, and the year of our lord 1592 was underwritten in which the ship was built, which the best seamen judged more fit to serve as a fort in a river than to fight at sea, where lesser and swifter ships would have an advantage over it. Also I did enter other of the King's ships in his company, namely the Raphaell, reputed very swift and said to have run with a fair wind in 33 hours from Danzig to Elsinore. And another called Gedeon, and a

third the Jehosaphatt which, some few months before, had been Admiral of three men of war wafting the Danish ambassador into England, each whereof was of some 400 tons burthen, and all were strong, swift and well armed. Besides I did see some old ships, as the Sampson that could not last above nine years, the Josuah built before the former, the Drake built 16 years past, and the Wolhiere, or rather the carcass thereof, all being tall ships of like burthen, and of the king's navy. In the same haven were four other men of war not of half that burthen, whereof one was English, lately taken by the Danes in the more northern parts beyond Norway for some offence in fishing. And before my going out of Denmark I did hear that two other English fishermen but well armed and furnished with artillery were, in the same parts, seized by the Danes for the King upon the occasion and in the manner following. The Danes gave freedom of fishing to strangers in all havens and coasts thereof excepting one which they reserved for themselves, and those English ships, fishing at the mouth of this forbidden haven, and driven in by tempest presented the Governor with a ton of English boar for liberty to anchor in that haven till the storm was over, who reckoned the prospect, but while the master and chief mariners were drinking with him, put soldiers to seize the ships and possess them for the King, and they said the ships with the

masters and mariners being in the way, to be brought into Denmark, one of the English masters, walking about the hatches and lamenting his state with his countrymen as having small hope to find mercy in Denmark, and doubting that the Queen of England, having her hands full with war on all sides against the Spaniard, would not exactly be induced to write earnestly to the King of Denmark on their behalf, did upon the sudden desperately cast himself overboard, and so perished.

Disse efterretninger giver nogle meget vigtige og interessante oplysninger om den danske flåde under formynderregeringen. Af største interesse er oplysningen om skibet "Fortuna". Skønt Moryson siger, at skibet blev bygget i 1592, var det sikkert det gamle "Fortuna", der i 1566 blev bygget i Lübeck af Sylvester Francke og kun var under hovedreparation i 1592, ikke et helt nybygget skib. Det var et meget stort skib, og, hvis målingerne er nøjagtige, lige så stort som David Balfours "Tre Kroner". Efter Mathew Bakers formular (3), skulle "Fortuna" drægtighed også have været 1500 engelske tons. Besætningens antal lyder dog fantastisk og er sikkert overdrevet, siden den største besætning på et skib fra Christian IV's tid var på ialt omkring 300 mand, men under syvårs-krigen havde "Fortuna" på et tidspunkt en besætning på 1159 mand.

Mange spørgsmål opstår med disse nye oplysninger. Hvad var hensigten med skibets hovedreparation, og hvem bestilte skibets ombygning? Var det for- mynderregeringen eller den unge kon- ge? Siden skibet blev degraderet til kof- fardiskib kun ti år senere, og i 1607 lå ubetjent, må det ikke have været et sær- ligt sundt skib eller en god sejler. Det ser ud som om de sømænd, som var så skeptiske over skibets nytte havde ret, men hvis "Fortuna" var så ubrugelig, hvorfor bestilte Christian IV så den lige så store "Tre Kroner" kun nogle få år se- nere, som, bortset fra englandsrejsen i 1606, var næsten lige så unyttig?

Den anden vigtige oplysning fra Mo- rysons beretning er, at skibsbyggeren Matson var engelsk. Lind opgiver hans navn som Hans Madsen (4), og med dette navn har man hidtil naturligvis an- taget at han var dansk, men måske var hans navn oprindelig John Motson eller Matheson, eller lignende. Det må derfor have været Madsen, som den engelske skipper beklagede sig over, da han skrev i 1582, at 'the King af Denmark ... has English shipwrights that build him goodly ships and galleys, after the Eng- lish mould and fashion' (5). Den dan- ske skibbygningskunsts dårlige forfat- ning i denne periode er bekræftet, og si- den Madsen ikke var dansk, må det ha- ve været endnu værre end man hidtil har antaget.

Nogle få år efter Morysons besøg, i 1602, blev en engelsk gesandt ved navn Stephen Lesieur sendt til Danmark, som en slags spion over flåden. Hans in- struks med 16 punkter var meget detal- jeret (6): Den drejede sig om, hvor man- ge skibe der var i kongens flåde, og hvor sødygtige de var; hvilke ruller blev brugt, og efter hvilken skabelon var ski- bene bygget; hvor de lå og hvordan hav- nens faciliteter var; hvor mange office- rer, mænd og håndværksfolk var anta- get, hvad de fik i gage, og hvordan de var udskrevet; hvem havde tilsyn over flåden og dens regnskaber; hvor flådens proviant og materialer kom fra; o.s.v..

Det var ikke hans eneste opgave i Danmark, men åbenbart var det en me- get vigtig side. Dronning Elizabeth var ikke særlig venligstillet overfor Dan- mark på dette tidspunkt, og, som vi har set ved Morysons beretning, var der mange stridigheder om fiskeri og sørø- veri. Desuden var det vigtigt for hende at være sikker på Danmarks styrke til søs. England var også bekymret over master og andre materialer til flåden, som kom fra Østersøområdet.

Desværre siger de to bevarede breve fra Lesieurs gesandtskab (7) intet om den danske flåde. Måske fik han ingen chance til at få de ønskede oplysninger, måske svarede han mundtligt efter hjemkomsten, eller måske er hans rap- port simpelthen gået tabt. Hvis rappor-

ten havde eksisteret ville den have været en meget vigtig tilføjelse til dansk maritimhistorie i Christian IV's tidlige år, og vi må beklage dens tab. Men nu har vi i det mindste Morysons beretning.

Forfatteren takker Thomas Aarups Mindefond for finansiell støtte til dæk-

ning af forskning i Oxford. Morysons beretning gengives med tilladelse af The President, Corpus Christi College, Oxford. Mange tak til også Niels Probst for hans kommentarer om manuskriptet.

Noter:

1. An Itinerary written by Fynes Moryson gent, first in the Latine tongue and then by himself translated into English containing His Ten Yeeres Travell through the Twelve Dominions of Germany, Bohmerland, Sweitzerland, Netherland, Denmarke, Poland, Italy, Turky, France, England, Scotland & Ireland. (London, 1617, genoptrykt Glasgow, 1907-8).
2. Fynes Moryson: The fourth Part of an Itinerary, Library of Corpus Christi College, Oxford, MS. C.C.C.94, f.242-3.
3. Burthen = (Length of Keel x Max Breadth x Depth of Hold)/100, og Tons & Tonnage = Burthen x 4/3. (målt i engelske fod: 1 wasser alen = 1.8 engelske fod).
4. H.D. Lind: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd på Bremerholm. København, 1889, p. 367.
5. Thomas North, mariner, to Walsingham, 24. April 1582: Calendar of State Papers (Foreign), 1581-82, p. 649.
6. Instruks til Stephen Lesieur, Public Record Office, London, SP75/3 ff.251-2.
7. 2. juni fra København; og 10 december fra Bremen, Public Record Office, London, SP75/3 f.263 & f.270.

Nekrolog

Skibsreder Preben Harhoff er død, 83 år gammel. Han var født i København, og efter studentereksamen i 1930 blev han uddannet i rederibranchen, først hos A.P. Møller, senere i firmaet C.K. Hansen, der sendte ham til uddannelse bl.a. i Hamborg, England og Frankrig, hvorefter han i 19 år blev medindehaver af bl.a. dette rederi. Sideløbende med sin virksomhed i rederiet beklædte han en række danske bestyrelsesposter, bl.a. i Den københavnske Sø-Assurance Forening, Danmarks Rederiforenings Assuranceudvalg og samme forenings fondsbørs. Han var tillige bestyrelsesmedlem i internationale selskaber, bl.a. The Baltic and International Maritime Conference, British Import Union og

mange flere. Fra 1962-87 var han generalkonsul for Tunesien i Kbh. Til trods for denne meget aktive karriere blev han i 1965 medlem af bestyrelsen for selskabet Orlogsmuseets Venner, hvis formand han var fra 1981-91. I denne funktion udnyttede han sine mange kontakter i dansk erhvervsliv til at indsamle penge til det betrængte museum og fik den glæde at opleve museets indvielse i Søkvæsthusets Bådmandsstrædefløj den 4/10-1989. Som anerkendelse for hans store indsats for museet blev han i 1992 udnævnt til æresmedlem af venneselskabet. Han vil i denne kreds længe blive husket for sin stærke vilje, sine gode arbejdsresultater og sit venlige sind.

P. Wessel-Tolvig

BOGHJØRNET



Nedenstående bøger sælges:

Aktieselskabet Burmeister & Wain Maskin- og skibsbyggeri 1872-1922. Kbh. 1922. 172 s., ill.	Kr. 60,-
Bagnasco, E: I MAS e le motosiluranti Italiane. Roma 1969. 654 s., ill., indb. (Italienske mtb og mgb. ITALIENSK TEKST).	Kr. 40,-
Carter, B.J.: Naval Wargames. London 1975. 140 s., ill., indb.	Kr. 25,-
Combat Fleets of the World 1978/79 (651 s.) og 1980/81 (794 s.). Pr. stk.	Kr. 100,-
Conway's All The Worlds Fighting Ships 1947-1982. Part I. Annapolis 1985. Ill., indb.	Kr. 160,-
do. Part II. London 1983. Ill., indb.	Kr. 160,-
Croizat, V.: The brown water navy. The river and coastal war in Indo-China and Vietnam, 1948-1972. Poole, 1984. Ill., indb.	Kr. 45,-
Dansk Illustreret Skibsliste 1986. 483 s., ill.	Kr. 30,-
Dunn, P: Sea battle games. Hemel Hempsted 1970. 176 s., ill., indb.	Kr. 35,-
Featherstone, D.F.: Naval Wargames. London 1965. 222 s., ill., indb.	Kr. 40,-
Hodges & Friedman: Destroyer Weapons of World War Two. Greenwich 1979. 192 s., ill., indb.	Kr. 45,-
JANE's Fighting Ships. Årgang 1968/69 + 1974/75. Pr. årgang	Kr. 100,-
JANE's Naval review. 4th edition. London 1985. 176 s., ill., indb.	Kr. 30,-
Jensen, N.: Danske Orlogsskibe. Kbh., 1979. 64 s., ill.	Kr. 30,-
Les Flottes de Combat. Årgang 1933 (760 s.) + 1952 (338 s.) + 1956 (360 s.) + 1966 (378 s.) + 1974 (500 s.). Pr. årgang	Kr. 90,-
Møller, V.S.: Fredriksvern. Et dansk-norsk flaaedeværft fra 1750. Kbh. 1973. 86 s., ill., indb.	Kr. 20,-
Rechnitzer, H.: Søkrigsoperationerne i den Russisk-Japanesiske Krig 1904-05. Kbh. 1909. 148 s.	Kr. 15,-
Steensen, R.S.: De danske kongers skibe. Kbh., 1972. 120 s., ill.	Kr. 30,-
Steensen, R.S.: Vore undervandsbåde gennem 50 år. Kbh. 1960. 320 s., ill.	Kr. 60,-
Warship Quarterly, nr. 14, 22, 23, 24, 29, 34. Pr. stk.	Kr. 7,-
Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten. Årgang 1913 + 1914 (genoptryk) + 1914/15 + 1916 + 1917/18 + 1924/25 + 1928 + 1936 + 1940. Pr. årgang	Kr. 140,-
(1914 genoptrykket dog kr. 50,-).	
do. årgang 1941/42.	Kr. 100,-
do. (amerikansk udgave) årgang 1969 + 1971 + 1973. Pr. årgang	Kr. 80,-

Til ovenstående priser kommer evt. forsendelse.

Telefonisk eller skriftlig henvendelse:

Gunnar Olsen, Baltorpevej 79, 2.mf., 2750 Ballerup. Tlf. 44 97 51 07.

Evt. tilbud/ønsker bedes sendt til Orlogsmuseet att.: Mogens Dithmer

TØJHUSEMUSEETS FOREDRAGSRÆKKE 1995/96

KINA

I rækken indgår følgende foredrag:

Ændringer kan finde sted.

Kina og Europa før 1840 14. november 1995, kl. 20.00	Docent Leif Littrup
Kinas krise 1840-1949 28. november 1995, kl. 20.00	Lektor Hatla Thelle
Maos Kina 1949-1976 12. december 1995, kl. 20.00	Lektor Hatla Thelle
Kina efter Mao 23. januar 1996, kl. 20.00	Lektor Kjeld Erik Brødsgaard
Kina og Tibet 6. februar 1996, kl. 20.00	Flemming Faber
Taiwan - et andet Kina 20. februar 1996, kl. 20.00	Journalist Jørgen Siegumfeldt
Hvad bliver der af Hongkong 5. marts 1996, kl. 20.00	Redaktør ved Politiken Herbert Pundik
Kina som atommagt og stormagt i fremtiden 19. marts 1996	Lektor Karsten Fledelius

Alle foredrag afholdes i Tøjhusmuseets foredragssal kl. 20.00 præcis.

Indgang: Frederiksholms Kanal 29, 1220 København K.

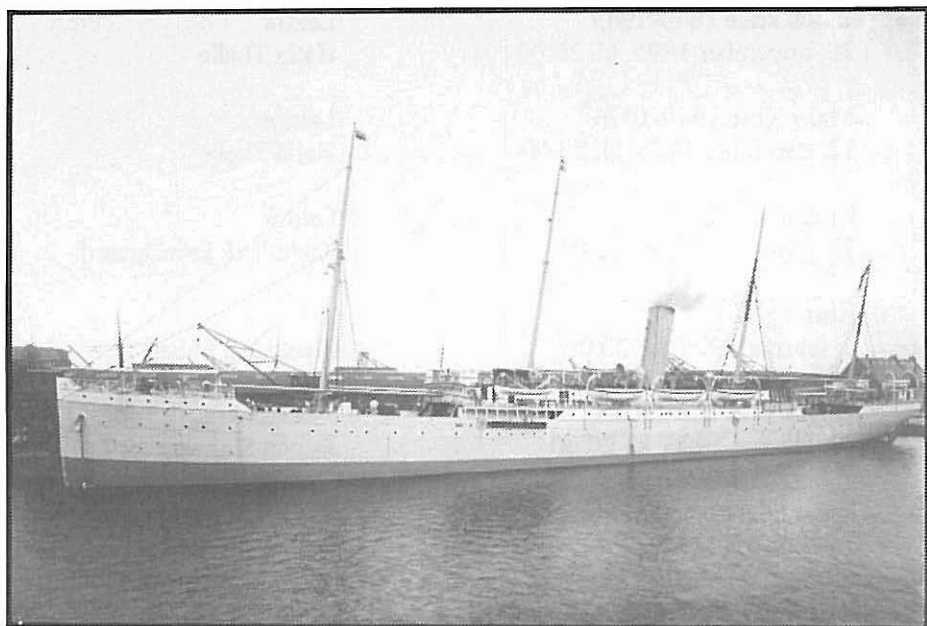
Indtegning: giro 9 00 31 18, mærket Tøjhusmuseets foredragsrække.

Gebyr for hele rækken kr. 160,-. Gæstebillet pr. foredrag kr. 25,-.

Telefon: 33 11 60 37 (i udstillingens åbningstid) eller ved selvvalg: 33 15 82 33, lok. 231 (9-15)

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Billedet i sidste nummer viste dampminebåden HJÆLPEREN, bygget på Orlogsværftet og søsat 1890. HJÆLPEREN gjorde hovedsagelig tjeneste som øvelses-skib for Søminekorpsets skoler og deltog i de årlige eskadreøvelser. Indgik i sikringsstyrken 1914-18. Udgik af flådens tal i 1923 og blev solgt. Den heldige vinder blev **H.H. Bjørnsen, Enebærbacken 11, 3250 Gilleleje**, som har fået sin præmie tilsendt.



Denne gang har vi valgt et billede, som formentlig ikke volder større problemer. Vi vil gerne have oplyst skibets navn samt dets funktion.

Svar til Orlogsmuseet senest 2. januar 1996.

Ø4 Birma Kongaskib under Fr. VIII
rejse til Færøerne og Island 1907

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 25, og vi indbyder derfor til tegning af abonnement med særlige tilbud.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne til favør-pris og desuden får De dem tilsendt straks, når skrifterne udkommer.

Desuden tilbyder vi alle nye abonnenter at købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af, til favørpris, nemlig følgende særdeles lave priser:

Nr. 3.	Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956).	10 kr.
Nr. 14.	Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977)	10 kr.
Nr. 16.	Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980).	30 kr.
Nr. 17.	Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980).	20 kr.
Nr. 19.	Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985)	20 kr.
Nr. 20.	Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvåben 1909-84 (1984).	50 kr.
Nr. 22.	Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990).	200 kr.
Nr. 23.	Per Wessel-Tolvig (red.): Flådens oprør (1993).	100 kr.
Nr. 24.	Poul Erik Pedersen: Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800 (1995).	140 kr.
Nr. 25.	Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde Den danske flådes historie 1533-1588 (1995).	220 kr.

———— klip ————— klip ————

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter fra og med skrift nr. 25, Christian 3.s flåde.

Desuden bestilles skrift nr.:

(underskrift)

K SØDERLUND
HAVEVEJ 2
2970 HØRSHOLM

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

I sæsonen 1995-96 resterer følgende arrangementer:

Onsdag, den 7. februar 1996.

Foredrag. Tom Wismann: Tyske ubåde af type XXI.

Onsdag, den 13. marts 1996.

Foredrag. Viceadmiral Sven S. Thstrup: Flådens genopbygning 1945-49.

Onsdag, den 17. april 1996.

Generalforsamling med film.

Alle onsdagsmøderne foregår i Orlogsmuseet og begynder kl. 19.30 bortset fra generalforsamlingen, der afholdes i Søofficersforeningen.

Efter onsdagsmøderne 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.