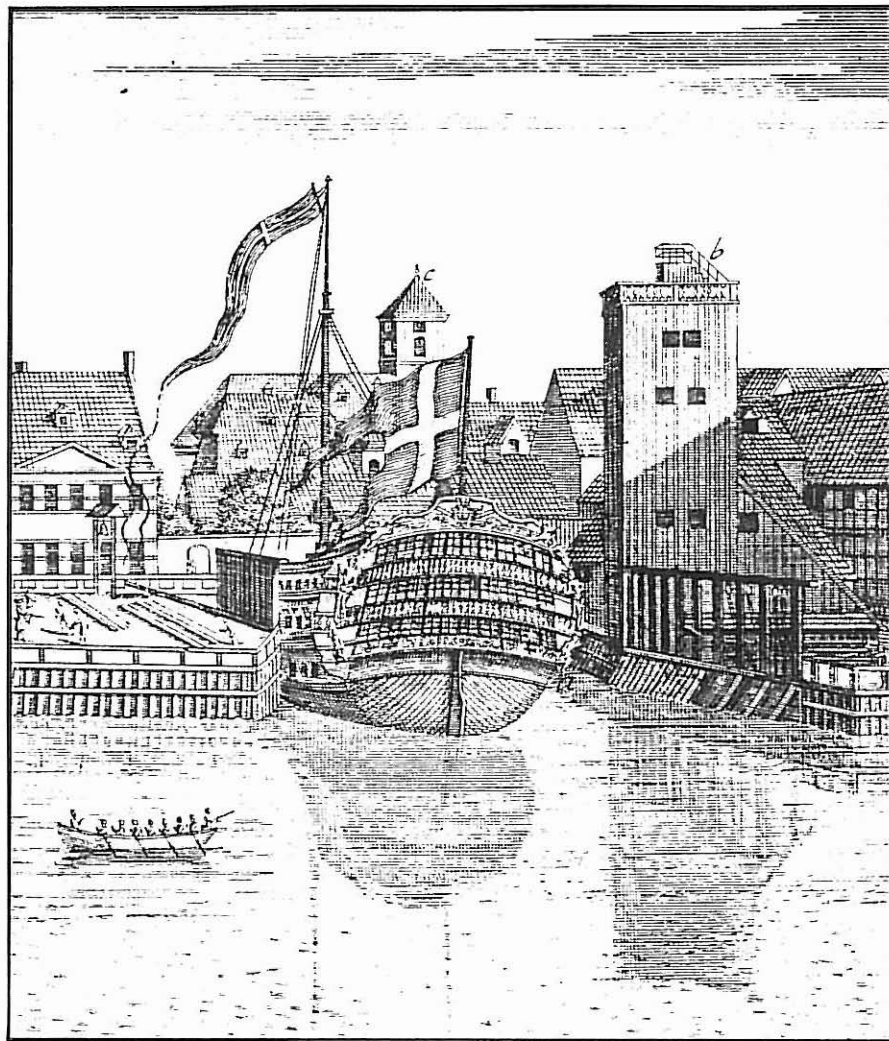


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



29. årgang

Nr. 3 - August 1996

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

I sæsonen 1996-97 er planlagt følgende arrangementer:

Ekskursion:

Lørdag den 14. september 1996: Udflugt med bus til Middelaldercenteret ved Nykøbing F.

Foredrag:

Onsdag den 30. oktober 1996.

Niels Probst: Slaget i Øresund 29/10-1658.

Onsdag den 13. november 1996.

Peter Thorning Christensen: "Københavns sømilitære befæstning".

Onsdag den 12. februar 1997.

Tom Wismann: "Verdens største slagskibe YAMATO og MUSASHI".

Onsdag den 12. marts 1997.

Foredrag om "Marinemaleren Chr. Mølsted" er under forberedelse.

Onsdag den 16. april 1997.

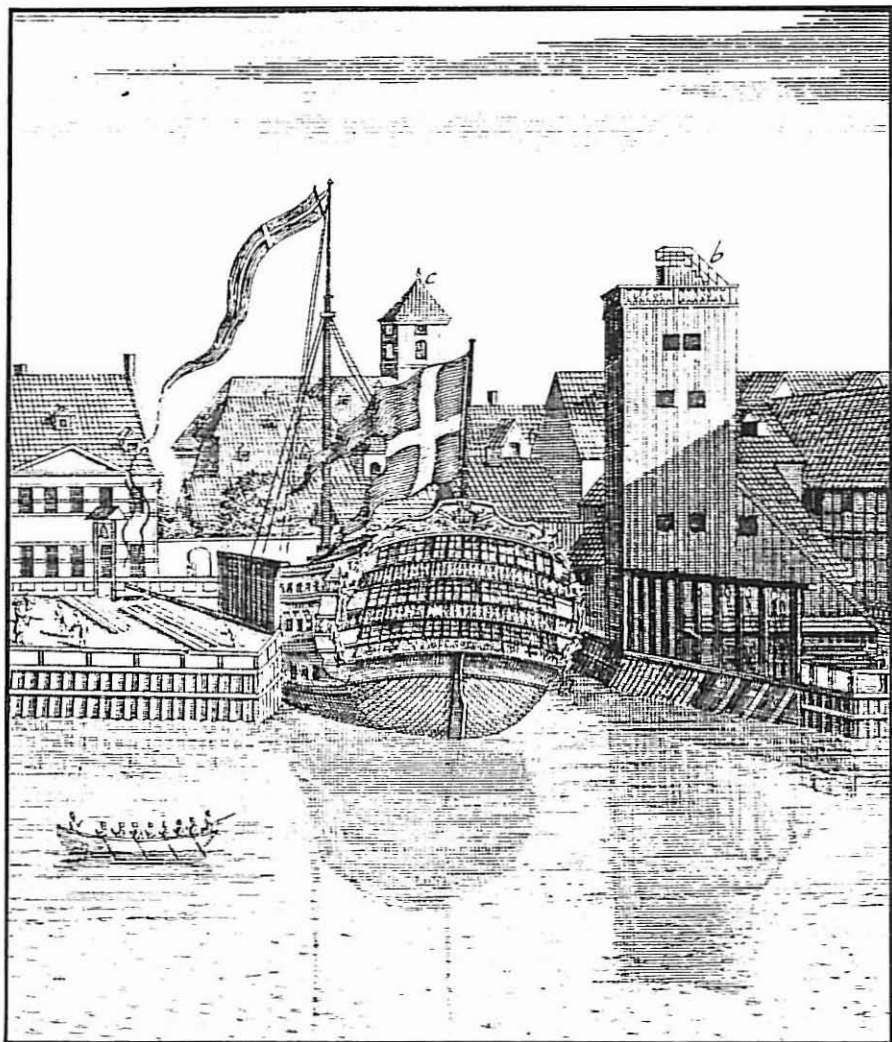
Generalforsamling med film.

Herudover forsøges arrangeret et foredrag i august - september 96 v/ Professor Kenneth Hagan om hovedtræk af US NAVY's historie fra 1775 til i dag.

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.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



29. årgang

Nr. 3 - August 1996

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. 125.-
Enkelte numre kr. 25.-

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:

De danske farvande og mulighederne for deres besejling i sidste halvdel af 1600-tallet. (I)

Jørgen H. Barfod 59

Kanonbådskrigen 1807-14.

Per Jessen 68

Dokken på Christianshavn fra 1739, - en teknisk præstation.

Ole Lisberg Jensen 71

Andet:

Udflugt til Stevnstortet og Middelaldercentret på Falster. Arrangeret af Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab. 86

Boghjørnet. 87

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 88

Forside:

Det første orlogsskib, CHRISTIANUS SIXTUS i dokken på Christianshavn. Udsnit af stik i Det kgl. Bibliotek.

De danske farvande og mulighederne for deres besejling i sidste halvdel af 1600-tallet. (I)

Jørgen H. Barfod

Peder Resen erklærede i 1688: "Oceanet har lige til Helsingør et andet navn og kaldes Vestersøen eller det vestlige hav. Men her begynder man at kalde det Østersøen eller det østlige hav .." Derimod lod Bagge Wandel dog i sin lærebog, som han udgav i 1649 de tre have mødes ved Skagen, således at Nordsøen lå Nord for breddecirklen gennem Skagen og Østersøen og Vestersøen henholdsvis Øst og Vest for Jylland. Det var således vidtfavnende betegnelser, der under sig rummede mindre farvandsafsnit som f.eks. Kattegat eller Øresund. Desuden var det et spørgsmål, hvorledes man ville definere sydgrænsen for Øresund. I 1638 havde tre kategorier af søfolk hver deres forklaring. 9 udenlandske skippere og 4 af kongens skibskaptajner i Helsingør erklærede således, at Østersøen begyndte, "når man er Dragør Rev forbi," mens 17 søfarende københavnere, der var søfarende mænd og gamle skippere, trak den vestlige grænse for Østersøen ved en linie "fra Mindet hos Lübeck langs ud mod Falsterbo Rev." Derimod erklærede 8 kaptajner, 11 skippere og 8 styrmænd

på Holmen, at Østersøen begynder, "når man er Falsterbo Rev forbi." (1)

De danske farvande ligger i den tempererede klimazone med udprægede somre og udprægede vintre. Året igennem præges vindforholdene af de skiftende cykloner, der bevæger sig østover fra Atlanterhavet og enten passerer henover Danmark eller går tæt forbi landet, men vinteren kan også, hvis Østersøen fryser til, blive en del af fastlandsklimaet med meget strenge vintre. Vindstyrken når aldrig de katastrofale højder, men der kan dog opstå lokale skypumper. Middeltemperaturerne for januar og juli ligger på ca. 0 og ca. 16 grader og har tilsyneladende ikke ændret sig meget i de forløbne 300 år.

Af særlig betydning for skibsfarten er det, at det sjældent er helt vindstille, og at der i 1600-tallet var nogle meget strenge vintre, der hæmmede sejladsen, og når farvandene frøs til, helt hindrede den. Fjorde, havne og indre sejlløb frøs som regel til, og når Østersøen under lange vintre ligeledes i stor udstrækning blev tillagt med is, så rykkede det kolde

kontinentale klima nærmere.

Fra 1650 til 1699 kan nævnes 14 vintre med meget is i hovedfarvandene: 1652, 1655, 1658, 1659, 1663, 1665, 1667, 1670, 1674, 1677, 1684, 1695, 1997, 1698.

I det samme tidsrum var der kun 6 vintre, hvor hovedfarvandene var isfri eller næsten isfri:

1654,
1661, 1668,
1671, 1678,
1682. (2)

Vinterens hindringer af sejladsen kan ses af følgende oversigt:

- 1651 Det var streng frost i vintermånederne.
1652 I februar var alle danske farvande tillagt med is.
1654 Usædvanligt mildt, det frøs næppe mere end 4 dage.
1655 Vinteren begyndte med stor stregthed i december og var på sit højeste den 9-13. februar.
1656 Til midt i januar temmelig streng, senere mild vinter.
1657 Det var streng kulde i januar.
1658 Denne vinter er særlig kendt p. g. a. de skæbnsvangre begivenheder i Danmark. Søfiskal Peder Knudsen beretter i sin dagbog, at det allerede den 19. november 1657 frøs temmelig hårdt og at kommandøren to dage senere ud-

delte vadmæl, strømper og vanter til folkene i flåden. Den 2. december døde en bøsseskytte om natten af kulde og frost, og i december begyndte havnene at fryse til, mens frosten blev stadig strengere i det nye år.

Den 30. januar gik Karl Gustaf over Lillebælt, og den 6. februar foretog han sin bekendte overgang over Storebælt fra Lange-land til Lolland. Den franske gesandt Terlon, der fulgte med den svenske konge, led meget under den nordiske kulde, som han omtaler ved at berette, at brødet var så stærkt frosset, at det måtte hugges i stykker, ligesom både vin og øl måtte skæres ud i klumper og derefter tøs op - og så havde drikken tabt sin smag. Kulden nåede helt ned på minus 30 grader celsius.

Overalt frøs farvandene til i januar. Således frøs Bredals eskadre inde ved Slipshavn, og endnu den 27. februar var Storebælt tillagt. I Sundet var der is endnu i marts, da Karl Gustaf skulle føres over til Skåne. Nogle steder lå isen til slutningen af april. (3)

- 1659 Den 9. januar måtte Helts eskadre vende hjem på grund af ishindringer, men skibe afsejlede fra København endnu den 29. januar. Den 18. marts var der åbent vand.

- 1660 Der var skibsfart i det mindste til den 14. december, men i slutningen af december tog isen tønderne i Kongedybet, og først i februar brød isen atter op. Den 10. februar sendtes en jagt på rekognoscering til Landskrona.
- 1663 Frostene lagde Sundet til ved årets begyndelse, men i marts tilriggedes skibene.
- 1664 Dette år var der mild vinter med hård frost kun i slutningen af januar.
- 1665 Hård vinter, som begyndte den 24. december og varede til marts. I februar gik 3 lybske matroser over isen fra Landskrona til Sjælland. Endnu den 20. marts måtte to små fregatter ises ud, da de skulle på togt ved Skagen. (4)
- 1667 Man gik over Sundet i marts, men den 30. marts var der isfrit, og også Storebælt var islagt i de tre første vintermåneder.
- 1668 Allerede den 23. marts begyndte man at kølhale 4 skibe.
- 1670 Den 4. marts berettes: "Kulden er så streng, at en stor del af Østersøen er tillagt med is, og folk er kommet over isen fra Pommern til København. Over bælteerne kører man med slæder og heste.
- 1671 I denne vinter var ingen vedholdende frost, men Bartholin har med den 6. november som første frostdag optalt 11 frostdage i november, 4 i december, 7 i januar, 9 i februar og 10 i marts. Det vil sige i alt 41 frostdage.
- 1672 Den strenge frost indtrådte først i februar.
- 1674 Midt i januar begyndte vinteren, og den varede til over midten af marts. Man gik over Sundet og Lillebælt, og endnu i maj var der dravis i farvandene.
- 1676 Dette år var vinteren hård og streng, men Niels Juel kunne dog stå ud med flåden den 1. april.
- 1677 Allerede den 24. november havde man i den sydlige Østersø mødt "stor dravis." Sundet var tillagt med is i januar og februar, og først midt i marts blev søen åben.
- 1678 Dette år kunne P. Morsing allerede den 27. februar stå til søs med en eskadre.
- 1679 I Norge var der hård vinter fra den 3. december, og Bergens Våg frøs til, hvilket var en overmåde sjælden begivenhed. (6)
- 1683 Der var en hård vinter fra december til begyndelsen af marts, men allerede den 23. februar kunne dog DRAGONEN hale ud af flådens leje.
- 1684 Der var en meget hård vinter, og bælteerne og Øresund frøs til fra januar til marts, således at man kunne køre over dem med slæde. Niels Juel havde tilbragt juleheligdage på Tåsinge og måtte forblive på sit gods og kunne ikke komme til København. Også i

- England, Frankrig, Holland og Tyskland var der stærk frost.
- 1685 Også dette år var vinteren hård.
- 1686 Selvom det var forholdsvis koldt, uddeltes der dog allerede sejlorder den 14. januar.
- 1689 Den 5. februar lå isen endnu i stor mængde i Sundet, så "søen er ganske innavigabel."
- 1691 Der var en streng vinter, hvor sejladsen var standset fra december til marts.
- 1692 Heller ikke dette år blev der uddelt sejlorder fra december til og med februar på grund af vintrens streghed.
- 1694 Vinteren var hård, og STRALSUNDSKE FALK måtte ligge indefrosset i Grønsund vinteren over.
- 1695 Det var det store frostår, hvor kulden begyndte allerede i november og varede til marts.
- 1696 Dette år var vinteren mild.
- 1697 Atter var der en ualmindelig streng vinter.
- 1698 Vinteren var både streng og lang dette år.
- 1699 Dette år var vinteren mild. (7)

De geografiske forhold gjorde gennemsejlingsmulighederne af henholdsvis Lillebælt, Storebælt og Øresund meget forskellige. Dybdeforholdene med rev og grunde gjorde, at den østlige rute gennem Øresund var den navigatorisk nemmeste rute at følge. Desuden søgte

de danske konger at lette denne rute yderligere ved forskellige afmærkninger for dermed at have bedre kontrol med skibsfarten.

Inden der fremkom søkort, baseredes navigationen hovedsagelig på sejladsforskrifter. Der er bevaret dele af en dansk sejladsanvisning fra så tidligt som i Adam af Bremens 4. bog omhandlende ruten fra Ribe til Palæstina, og i Stockholmhåndskriftet af kong Valdemars Jordebog er en vejviser for sejlads i Østersøen. Disse forskrifter udviklede sig fra de antikke peribler (omkringsejling) og portolaner (havnebøger) til læsekortene, der blev de egentlige søkorts forløbere. Det første trykte læsekort om sejladsen på Østersøen udkom i 1532 i Amsterdam hos bogtrykkeren Jan Seuerszoon og hed: "De kaert van der zee". I 1541 blev der hos bogtrykker Jan Jacobszoon trykt: "Die caerte van der zee om oost ende west te seylen", og i 1551 udgav Cornelis Anthoniszoon, der sandsynligvis tillige har forfattet de foregående, et nyt læsekort: "Het leeskaartboek van Wisbuy", der desuden foruden sejladsforskrift også indeholdt Visby søret.

På grundlag af disse hollandske forbilleder samt på baggrund af sit eget kendskab til de danske farvande udgav Laurentz Benedicht herefter i København

Forside af Laurentz Benedichts Sokort eller rettere læsekort fra 1568.

Søfart

offuer Øster oc Vester

Esen:

Vdi huilken mand finder paa det allerstigitigste/
aff de beste Piloter optegnet oc Bescreffuen all Spens leylig-
hed oc sstikelse/ met Grundten/Dybet/ Strømmene / Løbet/
Liderne &c. oc alt andet som Skibsfoleket er fornøden at vide;
De er denne Søfart colligeret oc vddraget aff de allerbeste
Carter mand kand finde / oc huert Koers besynderlig set vdi
sin sted / Met skigne Figurer som der til ere tienstaitige
formeret: Alle Skippere / Styrmand oc
andre / som bruge Søplaten
til villie oc tienste For-
danstet.

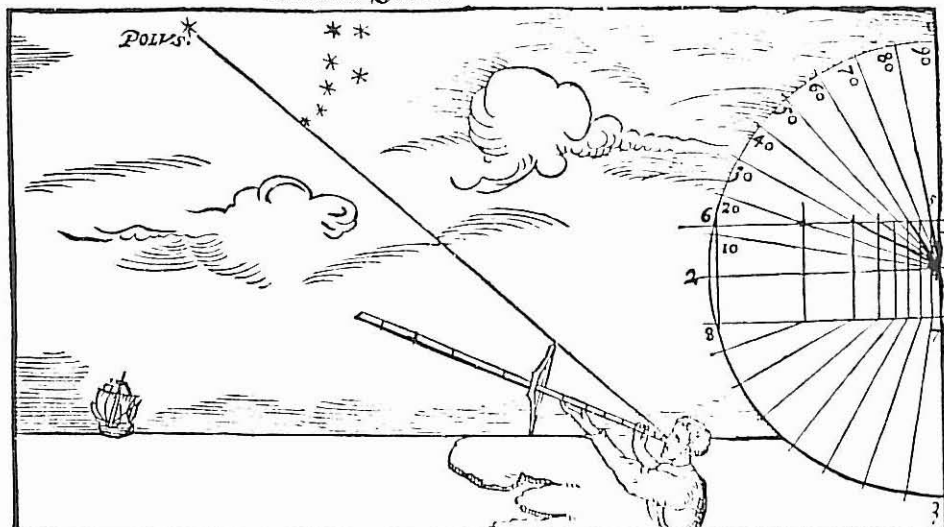


Drentet i Kiøbenhavn / aff
Laurentz Benedicte.

1568.



Baculus Jacob.



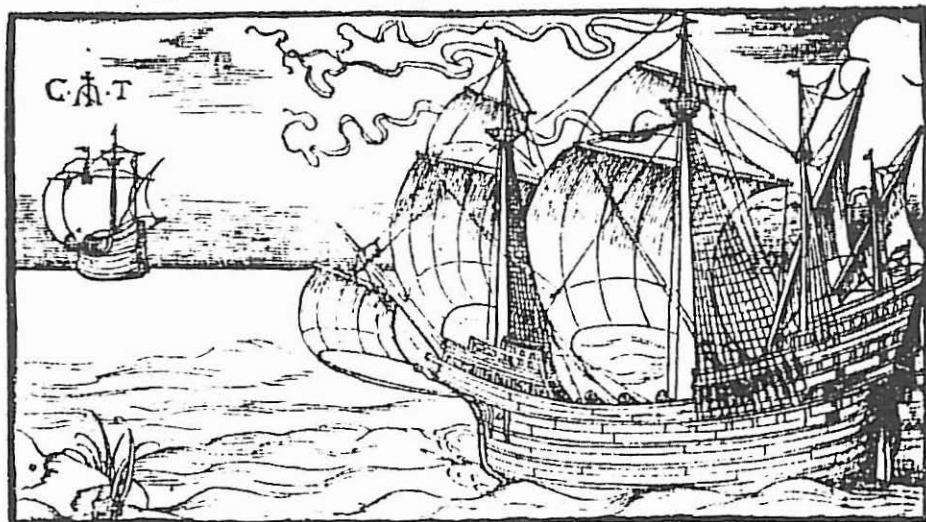
En jacobsstav, som den er illustreret hos L. Benedicht.

det ældste danske trykte læsekort i 1568: "Søkartet offuer Øster og Vester-søen". Søkartet er efter moderne terminologi noget misvisende, idet det intet har at gøre med det, vi kalder et søkort. Det indeholder en nøje beskrivelse af forskellige ruter, idet det indgående angiver kurser, grunde og landkending undervejs samtidig med, at de mest karakteristiske landsilhuetter er afbilledet. Et tilsvarende svensk læsekort udkom først i 1644, forfattet af admiralitetets ålderstyrmand Johan Månsson. Den hed: "Een Sjöbook som innehåller om Sjöfar-ten i Östersjön." (8)

Samtidig begyndte de egentlige søkort at vinde frem. I 1539 udgav svenskeren

Olaus Magnus sit "Carta Marina", men nogen hjælp for søfolk, der skulle passere de danske farvande, var det ikke med sine forregnede og grove kystlinier. Af langt bedre kvalitet var det "Caerte van Oostlant", som Cornelis Anthoniszoon udgav i 1543. Fra sin uddannelse som styrmand og fra sit arbejde havde han et godt kendskab til sit emne, og dette første egentlige søkort betegner derfor en revolution blandt navigationsmidlerne. Det blev dog snart stillet i skygge af andre kortudgivere som først og fremmest Lucas Jansz Waghenaer. Han udgav i 1583-85 et to-binds atlas: "Spiegel der Zeevaert" med 44 kobberstukne søkort og i 1592 "Thresoor der

Nderwijsinge vander zee/om stuer-
 manschap te leeren/derdewerf nu ghedrucht/nee. sellich ghecouregeerd endt vew-
 bettert. Anno. M. CCCC. endt. Euij. (..)



Forside af et læsekort, der er en art tekstbog til "Caerte van Oostlant" fra 1543, der sandsynligvis er af Cornelis Anthoniszoon, trykt hos Jan Seuerszoon.

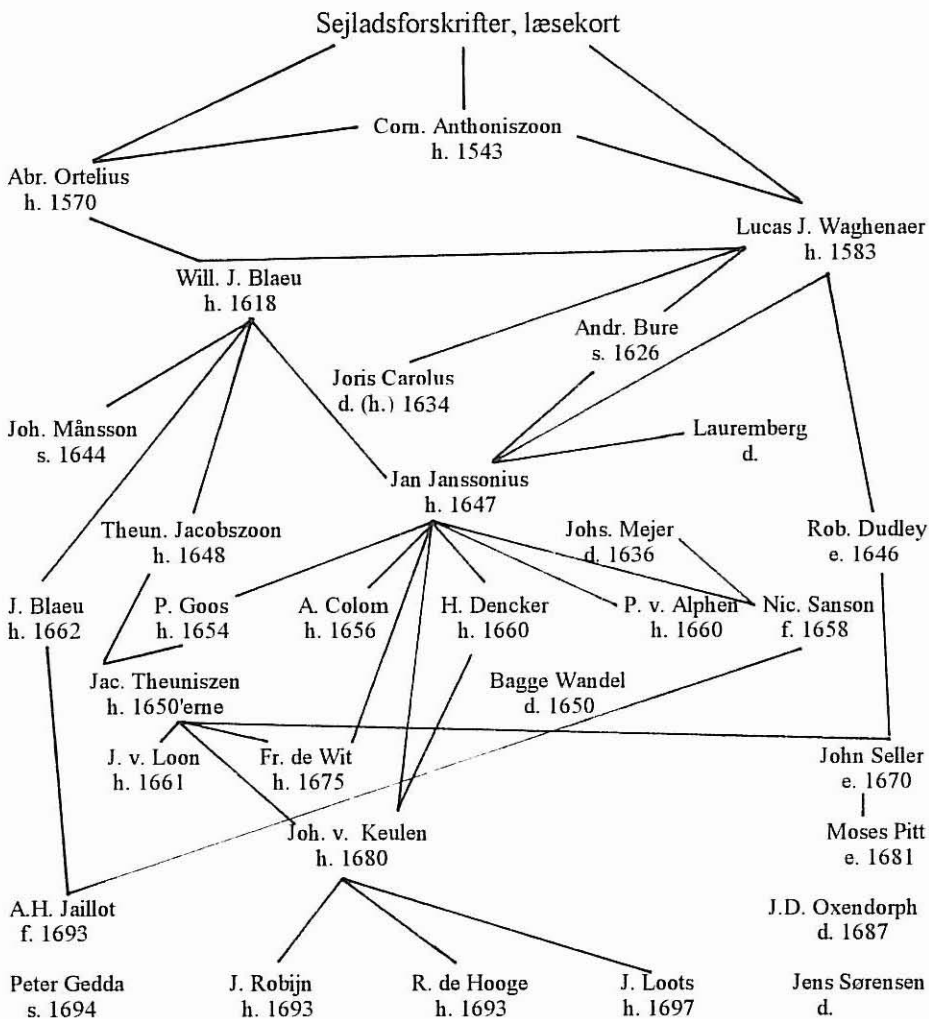
Zeevaart", hvor der dog var lagt den største vægt på den ledsagende tekst. (9)

Herefter fulgte Willem Janszoon Blaeu med "Het Licht der Zeevaart" i 1618 af "Zeespieghel" i 1623 samt Jan Janssonius, der i 1647 udgav "Atlas Novus", og hermed var kartografien skabt som et særligt håndværk, idet ingen af disse havde haft en forudgående sømandsuddannelse. Janssonius havde bygget sit kort på nye oplysninger fra Danmark og Sverige. Sveriges første kartograf Andreas Bure udgav således i 1626 sit be-

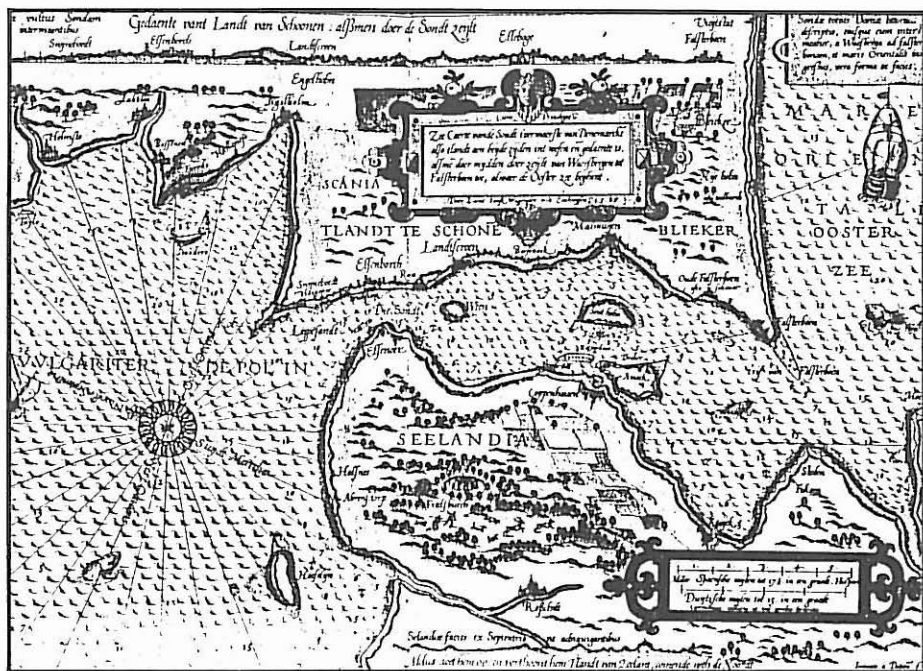
rømte kort: "Orbis Arctoi nova et accurata delineato", og i 1645 udgav Månsson et søkort over Ostersøen og de danske farvande, men mens den svenske østersøkyst er baseret på egne målinger, viser de danske kyster intet nyt.

Også i Danmark har der været et par korttegnere. Det var den hollandske skipper Joris Carolus, der var ansat i kongens tjeneste og i 1634 havde udgivet "Het niew vermeerde Licht", og professor Hans Willumsen Lauremberg, som af kongen havde fået til opgave at kortlægge landet. Carolus arbejde var

Oversigtkort over søkorttegnere med angivelse af årstallet for deres først udgivne kort samt deres sandsynlige indbyrdes afhængighedsforhold.



h.: hollandsk d.: dansk s.: svensk e.: engelsk f.: fransk



Detaille af Lucas J. Waghenaers kort "Spiegel der Zeevaert" fra 1583.

imidlertid blot kopier af de tidligere hollandske, og Laurembergs kort blev aldrig trykt selvstændigt, hvorimod meget tyder på, at de utrykte via den danske landsdommer Jørgen Seefeldt på Ringsted Kloster har været grundlag for Janssonius tegning af de danske øer.

Noter.

1. Danske Kanc. Indk. sager Diverse d. 29/12 1638, P. Resen: Atlas Danicus. Kbh. 1928, s. 36.
2. C.J.H. Speerscheider: Om isforholdene i danske farvande 690-1860.
3. H.D. Lind: Kong Frederik 3.s Somagt s. 50, Sofiskal Peder Knudsens dagbog d. 19/11, 21/11, 2/12 1657, J.L. Carlbom: Karl X Gustaf s. 452 f.
4. H.D. Lind, s. 158,160,163,237. Opdams journal d. 10/2 1660, P. Chambers breve s. 401 i Tidsskrift for Søvesen 1912, Speerscheider s. 20, Lilliecronas breve d. 20/3 1665.
5. Speerscheider s. 81, Adm.Korr.Prot. d. 30/3 1667, Lilliecronas breve d. 23/1 1668, Holl. relationer fra le Maire d. 4/3 1670.
6. Speerscheider s. 81, 82 og 83, Niels Juels Kopibog, HUMMEREN journal d. 24/11 1676, Indk. breve til admiralitetet d. 27/2 1678.
7. Sv. RA. Envoye Wilh. Coijets breve d. 21/1 1684, DRAGONEN journal d. 23/2 1683, Speerscheider s. 21, 83 og 84, Adm. kopibog Gen. d. 5/2 1689, 16/6 1694.
8. Laurentz Benedicht Søkort genoptrykt i Tidsskrift for Søvesen 1914, Johan Månssons sobog genoptrykt i "Natur og Kultur", Lund 1925.
9. H. Richter: Kring alderstymannen Johan Månssons sjöbook 1644 i Sjöhist. Årsbok 1943 s. 76, 95.

KANONBÅDSKRIGEN 1807-14

Vor marinehistorie er fyldt med spændende og dramatiske episoder. Kanonbådskrigen 1807-14 er en sådan, hvor de åbne rokanonbåde gjorde en heroisk indsats mod den engelske flådes sejlene enheder. Den særlige taktik med angreb i stille vejr og målrettet ild mod orlogsskibenes agter og bov, er blevet visualiseret i Orlogsmuseets nye model af kampen mod lineskibet AFRICA i oktober 1808 syd for Dragør. Modellen er resultatet af et samarbejde mellem 5 modelbyggere fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, - Gert Gray Andersen, Frank Ebbe, Per Jessen, Palle Rosenvold og Mogens Ziegler, som museet hermed bringer en stor tak.

Her beskriver Per Jessen rokanonbådene og deres udrustning samt deres brug mod de engelske orlogsskibe og som modellen viser, kampen mod lineskibet AFRICA.

Englænderne havde i 1807 bortført vor flåde, og Danmark var nødt til at satse på lette, hurtigtbyggede fartøjer for at få opbygget et dansk søforsvar. I årene før 1807 havde man udviklet og afprøvet nogle typer af rokanonbåde til brug i beskyttede farvande. En af de typer, man straks efter bortførelsen af flåden gik i gang med at bygge, var kanonchaluppen, et fartøj på 20 meters længde, en bredde på 4,5 m og et dybgående på 1,2 m, deplacementet var ca. 40 tons. De første fartøjer blev bygget med spanter af eg, og klædning og dæk af fyr. Bevæbningen bestod af 2 stk. 24- eller 18-pundige kanoner af støbejern, samt 4 stk. 4-pundige svinghaubitser af metal. Af håndvåben var hver chalup reglementeret med 30 pistoler, 60 sabler, 10 entrebiler og 15 piker. Fartøjet var primært et rofartøj fremdrevet med 30 årer,

næsten 8 m lange og hver betjent af 2 roere, men det kunne også fremdrives med sejl.

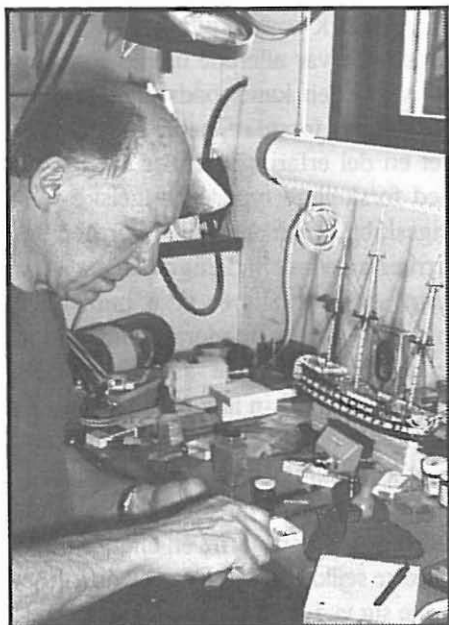
Som sejlfartøj var det udstyret med 2 eller 3 master, rigget med spryd eller luggersejl, hele denne rigning kunne dog hurtigt fjernes når dette måtte ønskes. Den samlede besætning var på 64 mand heraf 2 officerer. Mandskabet bestod dels af matroser fra flådens faste stok, dels af hvervet personel, og disse sidste var ikke af den bedste kvalitet, da det var svært at skaffe frivillige til det hårde og ensformige arbejde på kanonbådene. Også officerer kneb det med, så kun hver anden båd havde en løjtnant af linien som chef, resten var officerer fra handelsflåden, såkaldte månedsløjtnanter.

Allerede i foråret og sommeren 1808 havde man færdiggjort et stort antal far-

tojer, ialt ca. 100 kanonchalupper og 40 fartøjer af andre typer. Bådene blev dels bygget på flådens eget værft på Nyholm, dels på en lang række mindre værfter i København og provinsen. Også på værfter i Norge blev bygget et antal fartøjer af forskellige typer. Imedens fartøjsbyggeriet stod på, havde flåden udsendt officerer som rekognoscerede for baser til deployering af fartøjerne, dels så disse kunne beskytte kysttrafikken og havnebyerne, dels så angreb kunne udføres på engelske konvojer og krydsere. Til beskyttelse af rigets hovedstad blev afsat op imod en fjerdedel af det samlede antal fartøjer.

Medens bygningen af fartøjerne blev drevet med stor energi, kneb det mere med deres udrustning, for næsten al flådens materiel herunder også skyts og håndvåben, var blevet fjernet af englænderne. Armeringen i de enkelte både var derfor ret forskellig, og kanoner af ringe kvalitet og af forældede systemer måtte tages i anvendelse. Håndvåben måtte man i stor udstrækning låne fra hærens lagre indtil nye kunne fremstilles.

Karakteristisk for de store sejlskibe var, at armeringen var anbragt tværskibs, og man ville derfor altid søge at møde fjenden med bredsiden til. Sejlkrigsskibet kunne koncentrere en stor ildkraft mod en fjende, der nærmer sig fra siden, medens en fjende, der nærmede sig for eller agten fra kun kunne beskydes med få kanoner. Endvidere var siderne på store sejlkrigsskibe udført af



Artiklens forfatter, Per Jessen ved det detaljerede arbejde med línieskibet AFRICA, der udgør modellens centrum og er målet for de 29 danske rokanonbådes kanonild.

meget svært tømmer og havde derfor stor modstandskraft mod kugler, medens stævnene var svagt byggede og derfor meget udsatte under langskibs beskydning. Rokrigsskibet, f.eks. kanonchaluppen, havde sin hovedarmring anbragt i fartøjets længderetning og skulle derfor angribe med for- eller agterstævn vendende mod fjenden. Rokanonbåden var ganske let konstrueret og ydede ikke mandskabet nogen beskyttelse mod beskydning. Hele fartøjet ville kunne sænkes med et enkelt velrettet skud.

Den taktik som skulle bruges af rokrigsskibe var allerede udviklet og beskrevet inden kanonbådskrigens start, og i krigens første måneder blev indhøstet en del erfaringer under træfninger med forskellige typer af engelske sejlkrigsskibe. Taktikken kan i korthed beskrives således: Så længe der var vind kunne sejlkrigsskibet ikke indhentes, selv med meget moderat vind kunne sejlskibet manøvrere således, at det vendte siden til sin angriber, og selvom rofartøjer udgjorde meget små mål kunne et krigsskibs bredside være ødelæggende for de lette fartøjer. Først i vindstille havde rofartøjerne en chance imod et større sejlkrigsskib. De ville da kunne lægge sig ved krigsskibets stævn og beskyde det langskibs uden selv at være udsat for den koncentrerede ild fra en bredside. Det meste af kampen måtte udkæmpes på relativ stor afstand, 500-700 m, så rokanonbådenes besætninger ikke blev udsat for beskydning med kartæsker og håndvåben. Først når krigsskibet var nedkæmpet kunne man nærme sig og eventuelt foretage en entring.

Dioramaet forestiller træfningen den 20. oktober 1808 mellem det engelske 64-kanoners linieskib AFRICA og den københavnske roflotille i farvandet nord for Falsterbo. Træfningen foregår i vindstille, og linieskibet angribes på sit svage punkt i stævnen, og kan kun svare igen med ild fra ganske få kanoner samt med håndvåben. Situationen viser AFRICA med afskudt boyspryd og store skader i agterskibet, også sejl og rigning er beskadiget. Opfriskende vind samt mørkefald gjorde det muligt for linieskibet efter 3½ times kamp at undslippe. Efter en nødtørfing reparation under Stevns fortsatte det til den svenske flådebase i Karlskrona, hvor et større reparationsarbejde forestod, og sidst på året 1808 vendte AFRICA hjem til England. Træfningen var en af de hårdeste i kanonbådskrigen med ca. 50 faldne og sårede på hver side, og den tvang englænderne til at forstærke beskyttelsen af deres konvojer resten af krigens indtil fredsslutningen i 1814.

Dokken på Christianshavn fra 1739, - en teknisk præstation.

Ole Lisberg Jensen

På det smukke gods Skjoldenæsholm, midt på Sjælland, hænger bl.a. et stort billedtæppe, forestillende dokken på Christianshavn, angiveligt udført af slottets frue Anna Joachimine Ahlefeldt ved 1700-tallets midte. Billedet, der er ca. 3 x 3 meter, viser dokken set fra den anden side af havnen, fra Gammelholm, og er en hidtil upåagtet samtidig illustration af flådens første fungerende tør-dok, der blev indviet i 1739 og anset for et stort teknisk fremskridt. Der var dog gået en del planer og mislykkede forsøg forud for dokken på Christianshavn.

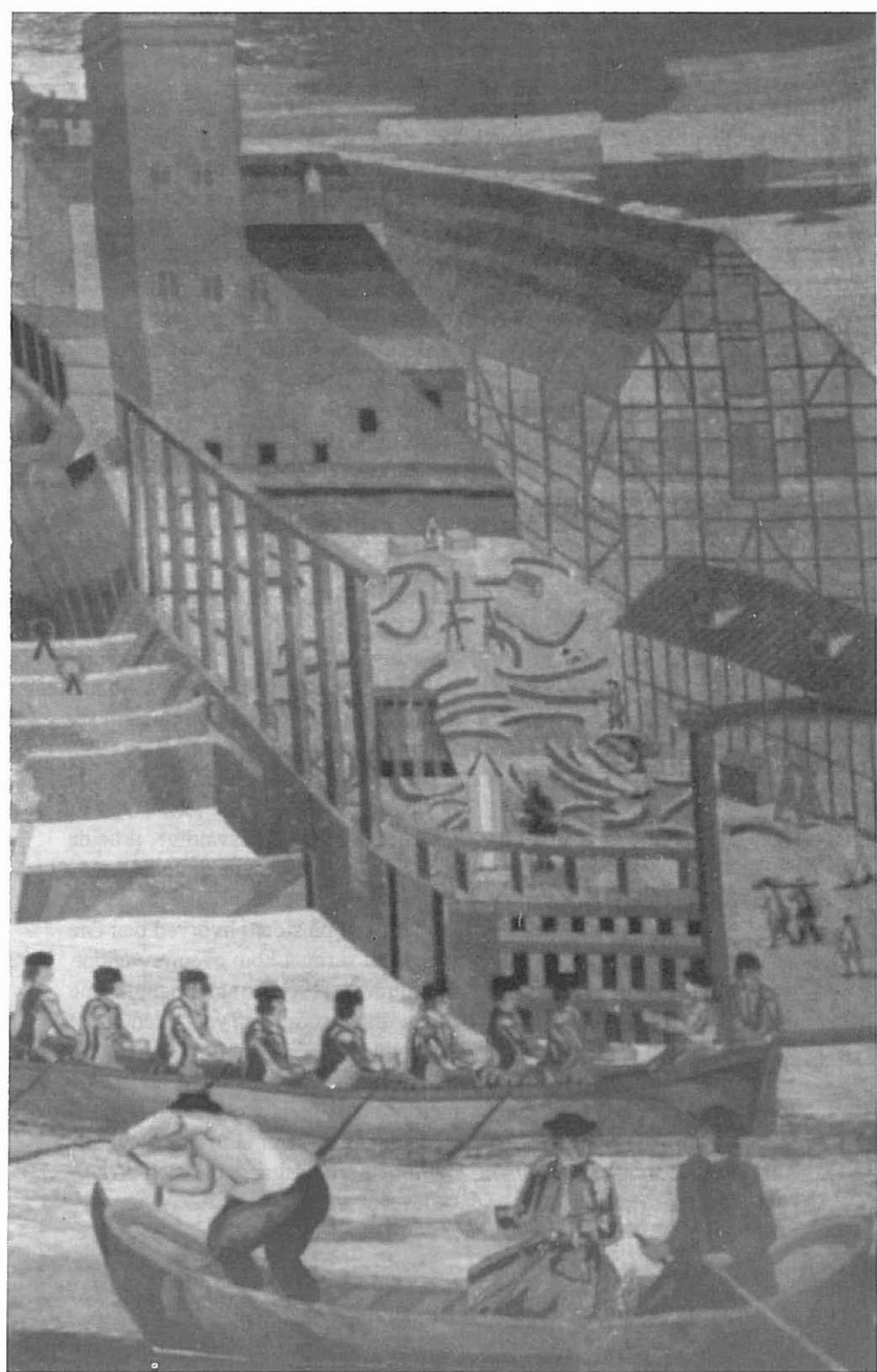
Billedet er syet med silketråd, som nævnt af Anna Joachimine Ahlefeldt, der fik testamenteret Skjoldenæsholm efter sin mands død i 1762. Hun var en markant skikkelse i godsets historie og forestod bl.a. store ombygningsarbejder. Men hvad fik nu en adelsdame til at forestå fremstillingen af et billedtæppe af en stor bygning af så teknisk en karakter ved flådens værft i København? I årene 1744 til 1764 var Joachimine Ahlefeldt gift med Frederik Ludvig greve Danneskiold-Laurvigen, og hendes moder var Dorothea Krag, der i sit første ægteskab var gift med Christian Gyl-



Anna Joachimine Ahlefeldt, der udførte de store vægtæpper af flådens dok på Christianshavn. Portræt af ukendt kunstner. Skjoldenæsholm.

denløve, søn af Christian V og Sophie Amalie Moth. Vi bevæger os således i rigets højeste kredse og Anna Joachimines mor havde i sit første ægteskab med Christian Gyldenløve sønnen Frederik Danneskiold-Samsøe, der var flådens højeste chef og administrator i perioderne 1735-1746 og 1766-67. Han





var således Joachimines halvbroder, og de omtalte billedtæpper har sikkert været udført til ære for Danneskiold-Samsøe, der var hovedansvarlig for, at dokken på Christianshavn blev bygget i 1739. Det ser også ud til, at den midterste herre i billedets robåd til højre i forgrunden har betydelige ligheder med Frederik Danneskiold-Samsøe.

Til venstre i billedet ses en herre af grovere tilsnit med blå kjole, og det er ikke usandsynligt at han skal forestille dokkens bygmester, Johan Heinrich Dumreicher (1703-61). Han var vand-

bygningsarkitekt og blev betroet det betydningsfulde arbejde med konstruktion af dokken, hvilket han udførte under Danneskiold-Samsøes ledelse. Hans arbejde blev overordentligt påskønnet og Dumreicher blev i 1757 ophøjet i den danske adelsstand. Dumreicher var desuden delagtig i opførelsen af Christianskirken (tidl. tyske kirke) på Christianshavn.

Etableringen af dokken på Christianshavn var resultatet af over 100 års planer og bestræbelser på at få bedre muligheder for reparation af flådens skibe.



Johan Heinrich Dumreicher foran sit livsværk, dokken på Christianshavn, der blev færdig i 1739. Gouache i privat eje.

Flådens første dokker

En vigtig del af den almindelige vedligeholdelse var at holde skibenes undervandsskrog frie for begroning samt reparere og forny bordlægningen og tætte skroget under vandlinien, med jævne mellemrum.

Dette tunge og besværlige arbejde blev tidligere udført ved at kølhale skibene. Herved forstås, at man krængede skibene om på siden, hvorved den ene halvdel af skroget kom ovenfor vandet og kunne bearbejdes af skibstømmerne fra en pram, som lå på ydersiden af det liggende skib.

Kølhalingen kunne gå an på mindre skibe, men efterhånden som orlogsskibene øgede i størrelse blev kølhaling en arbejdsgang, der sled på skibenes skrog og master.



Personerne på billedtæppet af dokken har en vis portrætlighed. Til venstre ses antagelig dokkens arkitekt, J.H. Dumreicher i blå kjole, og til højre en fornem herre med kårde. Det kunne være Frederik Danmeskiold-Samsøe. Detalje af billedtæppet s. 72-73.

Allerede Christian IV havde planer om en tørdok, hvor skibene kunne trækkes ind og tørsættes. Den skulle være placeret tværs for enden af reberbanen på Bremerholm, men projektet blev aldrig sat i værk.

Planerne fik ny aktualitet efter Den skånske Krig 1676-79, hvor flåden havde lidt meget og behovet for reparation var særdeles stort. En tørdok havde den særlige fordel, at man kunne indtage skibene med fuld udrustning og tør-

sætte dem for evt reparation af skader i bunden. En sådan mulighed ville være langt hurtigere end den langsommelige kølhaling, hvor man først måtte udtage alt løst gods inklusive ballast og kanoner, samt rigge skibet ned til undermasterne, inden man overhovedet kunne påbegynde nedkrængning af skibsskroget.

Mange af flådens folk må have kendt til tørdokker i Holland, England og Frankrig, hvor forskellen mellem ebbe

og flod er så stor, at man kunne tørsætte skibene ved lavvande. I England havde man meget tidligere benyttet forskellen mellem ebbe og flod på denne måde. Allerede i 1495 under kong Henrik VII var den første tørdok blevet bygget i Portsmouth i stort set efter samme principper, som man gjorde det de næste 200 år: En passende plads blev udpeget, hvorefter dokken blev gravet ud med håndkraft. Sluttelig blev siderne og bunden belagt med tømmer, og skibene kunne nu tages ind i dokken ved flod og tørlægges ved ebbe. Ved hjælp af porte kunne vandet holdes ude i den tid der behøvedes for reparationen. I England havde man således lang erfaring med bygning af tørdokker, og der er derfor intet epokegørende i, at allerede Christiaan IV havde planer om en dok. De problemer, der kom til at præge de første danske dokprojekter, var de uventede og uregerlige kildevæld, der sprang op fra undergrunden, var også velkendte i England.

Omkring år 1700 havde alle de engelske orlogsværfter tørdokker, og man nøjede sig ikke med at anvende dem til reparationer og vedligeholdelse, men brugte dem også i nogle tilfælde til nybygning. Herved undgik man den risiko, der lå i en regulær søsætning fra bedding, hvor skibsskroget anstregtes til det yderste ved selve udsættelsen i vandet.

Man fornemmer den engelske flådes størrelse ved denne tid, hvor Chatham

havde 4 dokker, Portsmouth 2 og Plymouth 1 tørdok. Igennem hele 1700-tallet blev der trods alt ikke bygget flere tørdokker i England, fordi anlægspriserne steg og man koncentrerede sig på at forbedre søsætninger fra beddinge. Det ansås også for dyrt at bruge tørdokker til nybygningsvirksomheden, og derfor besluttede man, at al skibbyggeri efter 1764 skulle ske fra beddinge.

Her oppe i det nordlige Europa måtte man undvære naturens hjælp ved tømming af dokken og tænke i andre baner, der involverede stort brug af fysisk arbejdskraft for at pumpe vandet ud af en dok.

I de første versioner blev der brugt menneskelig arbejdskraft ved pumperne, men senere i 1700-tallet overgik man til hestekræfter. I det teknisk innovative England overtog dampmaskinerne det hårde pumpearbejde allerede ved 1700-tallets slutning.

Lad os gå tilbage til tiden efter den Skånske Krig, hvor der blev foretaget en nationalisering af personellet, og de mange hollændere blev erstattet med danskere i flådens tjeneste. En af de eneste hollændere, der blev tilbage blandt søofficererne var Henrik Span, der havde deltaget i Køge Bugt-slaget med så megen hæder, at han fik rang af viceadmiral. Span var samtidig aktiv i skibbyggeriet og leverede tegninger til skibe og andre tekniske hjælpemidler. Det var

Henrik Span, der bl.a. stod for bygningen af fæstningen Christiansø.

I 1690 blev han Holmens admiral og forestod derefter nybygning og vedligeholdelse af flåden. Men inden da, havde han udarbejdet et forslag til en tørdok på Gammelholm med dimensioner tilstækkelige til at kunne indtage de store orlogskibe fuldt udrustede. Byggeriet startede i 1681 og dokken kom til at ligge på tværs af den nuværende Havnegade omtrent parallelt med Tordenskjoldsgade. Det tog 200 matroser og 100 soldater tre måneder at udgrave bassinet, der var 300 fod langt, 80 fod bredt og 24 fod under daglig vande i havnen.

En dæmning ved dokkens munding havde gjort det muligt at bygge sluseporte i slutningen af 1681. Året efter indgav Ole Rømer et forslag til dokkens fuldførelse med ændringer, der bl.a. indebar en dybere udgravning på 7 fod. Her stødte man på en såkaldt "quel", et kildevæld, der imidlertid blev pumpet ud. Da jorddæmningen foran dokporten blev gravet væk, kunne vandet desværre ikke holdes ude, og i november 1682 åbnede der sig en revne midt for slusen og dokken fyldtes med vand. Arbejdet blev derefter udsat.

Dokken fik nu lov at hvile i 5 år indtil 1687, hvor der blev gjort en massiv indsats for at betvinge vanskelighederne. Fontænemester Otto Groth ledte arbejdet, der blev udført af 1000 mand, der arbejdede i april og maj måned.

Bund og sider blev tættet med ler og dybden blev atter formindsket med 6 fod, næsten hvad Ole Rømer i 1682 havde ønsket som yderligere uddybning. Hele sommeren 1687 stod dokken lænspumpet, men i september kunne vandet ikke længere holdes ude og den fyldtes på ny. I 1690 gav man tilsyneladende op, og dokken fik lov til at henligge som en havnearm. Først i 1727 blev det endeligt besluttet, at der ikke skulle ofres flere penge på projektet.

Admiral Henrik Span kom med et mindre projekt til en flydedok i 1691 på 120 fods længde og 36 fods bredde beregnet til mindre skibe og majestæters lystjagt. En flydedok bestod i princippet af en ponton, der kunne sænkes ved at pumpe vand ind i dokkens skrog. Skibet blev derefter ført hen over den sænkede flydedok, der atter blev hævet ved udpumpning af vandet, således at skibet blev løftet op og fik undervandsskroget frit. Konstruktion af en sådan dok indebar naturligvis kendskab til tyngdelære og stabilitetsprincipper.

Flydedokken var færdigbygget i slutningen af 1691 og kom til at fungere efter formålet. Til minde om den tekniske landvinding blev der slået en medaille, der viser den eneste illustration af Spans flydedok, vi faktisk kender til. Succesen fik admiral Span til at foreslå en flydedok af en størrelse, der kunne tage store orlogsskibe. Denne blev dog aldrig



Medaille med Viceadmiral Henrik Spans flydedok fra 1691. Orlogsmuseet.

realiseret, og admiralen fik ikke lejlighed til selv at promovere sagen, da han afgik ved døden i 1695.

Nogle år efter, i 1699, indgav admiral v. Stöcken et forslag til en større flydedok, der dog aldrig blev til virkelighed.

Behovet for en fungerende tørdok ved flådens hovedbase var efterhånden stærkt påkrævet. Man var blevet klar over betydningen af at effektivisere skibenes vedligeholdelse og i slutningen af 1726 besluttede kongen at der skulle bygges en tørdok.

Karlskrona i Sverige havde fået sin første tørdok allerede i 1724, bygget af Charles Sheldon, et senere medlem af skibbyggerfamilien, der også var virksom ved Holmen i 1680erne.

Også på denne tid tog det lang tid fra beslutning til handling, men flåden havde fra 1731 fået et nyt medlem i generalkommissariatet, der kom til at præge udviklingen i hele 1700-tallets midte, og som gennemtvang det ny dokprojekt. Det var Frederik Danneskiold-Samsøe, der som kun 28 årig blev medlem i Søetatens General Kommissariat, flådens højeste beslutningsorgan.

Danneskiold-Samsøe havde studeret marineanliggender i England og Holland, og var interesseret i flådens forhold, selvom han havde en landmilitær uddannelse. Hans karriere i flådens administration blev kort og lysende. I 1734 fik han overtilsyn med Holmen og søetaten, og med stor energi kastede han sig over f.eks. byggeprojektet med en ny tørdok.

Man havde udset et areal på Christianshavnsiden et par hundrede meter nord for Knippelsbro, hvor der tidligere havde været kølhalningssted for mindre fartøjer. Der blev bygget en dæmning over arealet for at undersøge bundforholdene, og efter en fripumpning af området blev stedet fundet egnet. Arealet ved stranden blev indkøbt af kongen med huse og grunde. Pladsen lå på bekvem afstand af magasiner og værkstæder på Bremerholm og i nærheden af det dybe vand ude i havnen.

Arbejdet med dokken blev lagt i hænderne på en herre med stor erfaring i vandbygningskunst, Johannes Heinrich Dumreicher, der var arkitekt med hav-

neanlæg som speciale. Han havde tidligere arbejdet i Triest og i Altona.

I 1734 byggede han en model af den blivende dok til approbation hos kongen. Denne model af dokken tilhørte i langt tid Modelkammeret, men blev udlånt til udsmykning i Christiansborg slot, hvor den skulle være gået til ved branden i 1884. Dumreichers planer må have imponeret på højeste sted, eftersom han året efter blev udnævnt til hav-



Frederik greve Danneskiold-Samsøe var flådens chef i to perioder 1735-46 og 1766-67. Han var den øverste ansvarlige for bygningen af dokken på Christianshavn. Orlogsmuseet.

nemester i København, og i 1736 indtrådte han i søofficerskorpset som kaptajn. Dumreichers evner bragte ham vidt, idet han efter dokkens fuldførelse i 1739 blev forfremmet til kommandørkaptajn, og han fortsatte med at føre tilsyn med dokken til sin død i 1761.

Københavns havn har ikke den letteste undergrund at bygge i. Den bestod af grus, sand, ler og sten og havde vandførende lag, der var svære at forudsige. Hvad man havde erfaret fra dokken på Bremerholm kom også til at holde stik på Christianshavn. I maj 1735 brød der en voldsom "quel" frem, der gav ikke mindre end 6000 tønder vand i døgnet! Det blev meget vådt i dokken og svært at stå fast for arbejderne. For at bøde på dette, købte man huder til udlægning i dokbunden for at arbejderne derved kunne få bedre fodfæste. Det store kildevæld blev indfanget og ført gennem en muret hvælving hen til et muret reservoir på sydsiden af dokken, hvorfra et særligt pumpeværk besørgede udpumpningen.

Disse vanskeligheder gav stof til projektets kritikere, admiral Rosenpalm og viceadmiral Hagedorn, men arbejdet fortsatte ufortrødent. Flere besværlige kildevæld brød frem, men de blev behændigt ført til et reservoir udenfor den egentlige dok og kontinuerligt pumpet væk. Antageligt har borgerne i Strandgade været glade over deres tørlagte kældre!

Laurids Thura skrev i sin Hafnia Hodierna fra 1749 i anledning af dokkens indvielse:

Vandet blev for første gang ledt ind i dokken den 25 maj 1739. Dagen efter blev sluser og porte åbnede, da en i dokken allerførst bygget brigantine FÆRØE gik ud og orlogskibet Christianus Sixtus gik ind for at blive repareret. Samtidig holdt kongen og hans selskab taffel i den kongelige pavillon på nordsiden. En skeptiker sagde til Majestæten: "Man siger at Sixtus ikke kan gå ind i dokken." Kongen svarede: "En skrædder laver mål af kroppen for han syr uniformen, således har vel Danneskiold taget mål af Sixtus".

Det tog 4 ½ år at bygge dokken på Christianshavn. Den kom til at måle 180 fod i længden eller ca 60 meter, så den kunne tage de største skibe i flåden. Materialerne var bøg og eg i bunden og egetræ langs siderne. Dybden til stabelblokkene blev 16 ½ fod, men oprindelig var det tænkt at grave dokken til 18 fods dybde. Fremkomsten af et ustabil lag med flydende sand i den inderste ende af dokken gjorde, at man ikke turde gå dybere. Dokkens træbund blev derfor lagt uden understøttelse direkte på underlaget. Den bestod af svære tværstrøer med tre lag tæt sammenføjede tømmer ovenpå, sammenboltet og kalfatret.

Ovenpå bunden blev de synlige sidevægge af egetømmer anbragt, forbundet

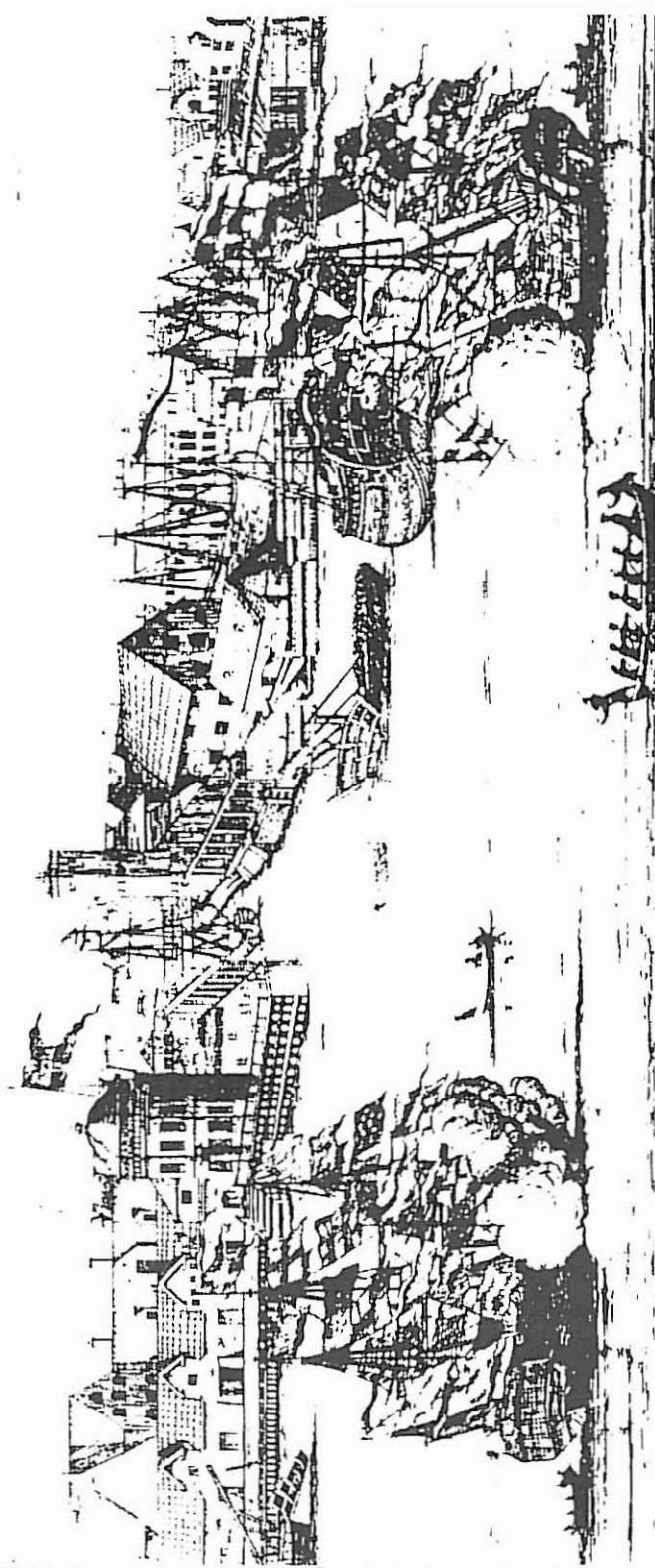
med det øverste bolværk, og der blev lagt et lag ler mellem sidevæggene og bolværket.

Dokken blev lukket med to sluseporte for at man kunne spare pumpekraft, når mindre skibe blev indført i dokken. Disse porte skulle sænkes på plads. Udenfor disse stod to porte på hængsler. Yderst fandtes en stik- eller slamsluse, der skulle forhindre tang og urenheder i at komme ind.

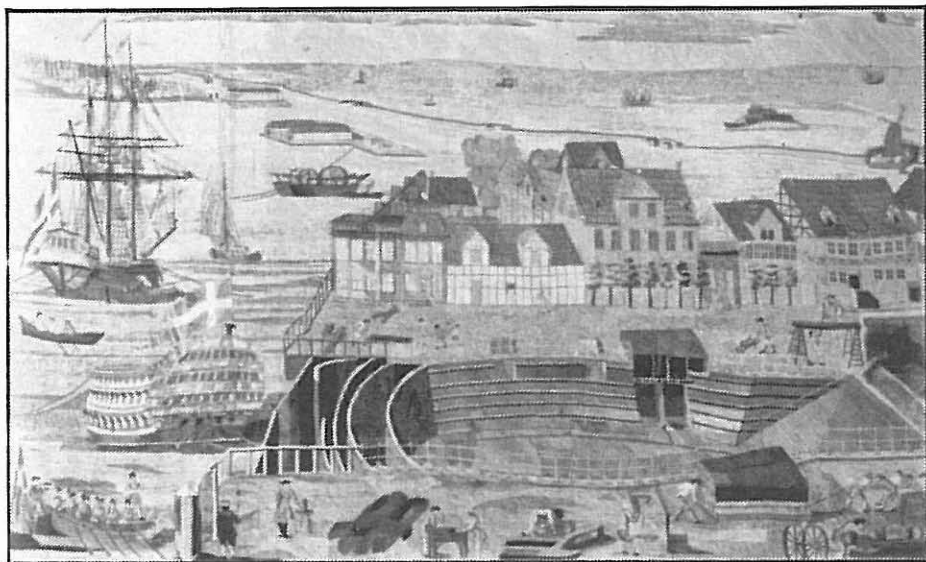
På den sydlige langside, tæt ved den store nedgangstrappe i dokkens inderste ende, lå det store reservoir med et pumpeværk bestående af 12 klappumper. Fra reservoiret var der et afløb, der gik bagom trappen og ud i Christianshavns Kanal. Et stort arbejde var derfor den daglige pumpning for at holde dokken læns fra reservoiret, men et andet vigtigt forhold var de store kræfter, der skulle bruges ved læns-pumpning af selve dokken, når et skib skulle doksættes. Her brugtes 2 á 300 mand i 2 á 3 døgn alt efter størrelsen på skibene.

Ved bygningen af dokken og frem til 1741 blev der beskæftiget såkaldte slaver, kriminelle fanger, der var dømt til straffearbejde på Bremerholm.

En detalje af ikke uvæsentlig karakter var "den store Quel", kildevældet på dokkens sydside, der blev kontinuerligt udpumpet af et maskineri på 8 slagpumper, der var placeret over brønden i et 4 etages tårn, der var bygget for at kunne bringe det salte kildevand så højt op at



Den 26. maj 1759 blev dokken på Christianshavn åbnet for første gang. Man havde benyttet byggeperioden til at bygge et mindre tomastet skib, brigantinen F.ERØE inde i dokken. På stikket er dokporten ved at blive bugseret væk, og F.ERØE kan bugseres ud. To i havnen liggende fregatter med alle signalfag satte for at markere festligheden, saluterer, medens det afstakede orlogsskib CHRISTIANUS SIATUS venter på at komme ind i dokken. Den kongelige familie overværede begivenheden i pavillonen, hvorfra et stort flag vajer. Det kgl. Bibliotek.



På Gisselfeldt gods ved Haslev findes et lignende vægtæppe, formentlig også syet af Joachimine Ahlefeldt. Det forestiller dokken set fra sydsiden og er ligeledes meget detaljeret. Her er saltkildens tårn borte og erstattet med en lavere bygning.

det kunne føres til saltværket, der lå syd for dokken, hvor Christianskirken nu ligger. Historien bag dette arrangement var, at man fandt den store quels vand særligt saltholdigt og kongen indrettede derfor et saltsyderi, som man mente kunne være rentabelt. 10 år senere nedlagdes saltværket, og et par år efter blev tårnets to øverste etager revet ned.

Efter 1741 blev pumpearbejdet udført af matroser, hvad der senere hen gav anledning til en af de tidligste arbejdskonflikter i Danmarkshistorien, idet arbejdet ansås for urimeligt hårdt og kedeligt.

Dette kom til udtryk ved en voldsom konflikt den 26 november 1772, da pumpemandskabet forlangte at få fire dage til en lænspumning i stedet for de berammede tre dage. Det nedlagde simpelthen arbejdet i protest, hvilket var det samme som mytteri i henhold til de militære love. Da de strejkende derefter gik hjem fra dokken over Knippelsbro, formodentlig med kurs mod Nyboder, kom de forbi admiralitetet i Storestræde og stoppede op udenfor vinduerne for at få svar på deres krav om forlængning af arbejdet med udpumpningen fra tre til fire dage. Da dette blev nægtet, drog de ophidsede matroser ned gennem Ulke-

gade mod Nikolaj kirke og forøvede vold og hærværk samt knuste ruder undervejs.

Det retslige efterspil virker grotesk, set med vor tids øjne. 2 af hovedmændene blev idømt dødsstraf og 5 andre hårde korporlige straffe. De skulle kattes i tre dage, d.v.s. pisk af den nihalede kat, hver dag med 50 slag samt derefter livsvarigt tvangsarbejde i jern. 2 andre fik samme katning samt arbejde i jern i 6 år. De tre sidste skulle tampes i tre dage med 50 slag hver dag. Tampning foregik med en tovstump og ansås for mindre hårdhændet end brug af den nihalede kat.

I 1784 blev dokken repareret og menneskekræften blev udskiftet med 12 bentinke pumper og hesterundgang. Det var nu den navnkundige skibbygger Henrik Gerner, der forestod moderniseringen. Han var overbevist om at de moderne pumper i dokken gjorde det mindre vanskeligt at skaffe matroser til flåden, når det trættende pumpearbejde ophørte. Det nye pumpeværk med 8 heste ad gangen kunne pumpe dokken læns på 20 til 24 timer. Man arbejdede så med 24 heste, der arbejdede i treskift. Det hestetrukne pumpeværk fungerede i 75 år indtil det blev erstattet af en dampdrevet pumpe i 1850erne.

På Joachimine Ahlefeldts vægtæppe fra Skjoldenæsholm ses det høje tårn over saltkilden. Tæppet kan være udført un-

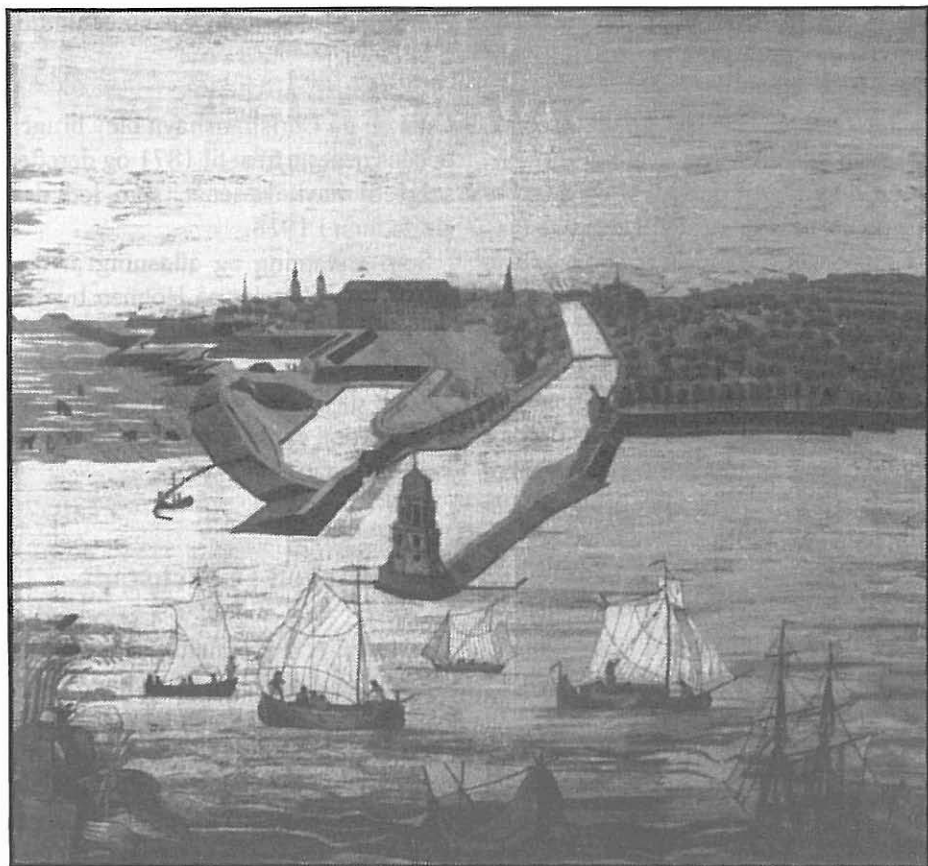
der tårnets eksistens, der varede indtil 1749.

Dokken på Christianshavn blev brugt i flådens tjeneste frem til 1871 og derefter solgt til havnevæsenet, som lod den sløjfe først i 1918.

Som erstatning og afløsning af den gamle dok blev der på Holmen bygget en moderne tørdok, der var færdig i 1858. Denne tørdok er i disse år blevet aktuel, da Søværnet har forladt netop Dokøen, og en ny anvendelse for dokken skal søges.

Søekvipagen i Glückstadt

Ved siden af det omtalte vægtæppe af dokken på Christianshavn hænger på Skjoldenæsholm et andet vægtæppe, forestillende flådens anlæg i Glückstadt ved 1700-tallets midte. Fæstningen Glückstadt blev grundlagt af Christian 4., idet kongen indførte told på søfarten til og fra Hamburg, hvilket ofte fremkaldte krigslignende tilstande mellem kongen og byen. I Glückstadt var der fra begyndelsen mulighed for danske orlogsskibes reparation og vinteroplægning, særligt gjaldt det de på Elben stationerede skibe. Under Den store nordiske Krig blev den "Glückstadske Søekvipage" meget brugt som base for de orlogsskibe, der gjorde konvojtjeneste op og ned langs den sønderjyske og holstenske vestkyst. Efter krigen var udvik-



Soekvipagen i Glückstadt ca. 1745. Vægtæppe på Skjoldenæsholm.

lingen rolig, og havnen forfaldt. Men i 1740erne skete der en fornyelse.

På vægtæppet fra Skjoldenæsholm ses Glückstads havnefront med vagttårnet på en lang voldarm ude i Elben. På venstre side ses et havneanlæg, bestående af en mindre tørdok med tydelig tragtformet trappe ned i dokken samt en fordok, hvor skibe kunne ligge til kaj uberørt af ebbe og flod, reguleret af dokpor-

te ud til floden Rhin, der løb igennem Glückstadt og ud i Elben. I forgrunden ses en dansk brig- måske vagtskibet - og en del mindre handelsskuder. Denne såkaldte dokhavn blev bygget i 1740-44 i forbindelse med en udvidelse af fæstningsværkerne mod nord. Disse kom således til i Danneskiold-Samsøes første embedsperiode. Dokanlægget forfaldt imidlertid, og da Danmark opgav Sø-

ekvipagen i Glückstadt i 1814 blev fæstningen demoleret og dokområdet ligeledes ødelagt. Så sent som i 1836 kaldtes området "Den tidligere dok".

Det er således troligt, at Joachimine Ahlefeldt også har broderet Glückstadt

for at behage sin broder, Frederik greve Danneskiold-Samsøe, der havde ansvaret for bygningen af dokkerne i Glückstadt.

Litteraturliste.

Frank Allan Rasmussen:

Fra Southampton til København: Overførsel af dokteknologi til Holmen 1852-58. Fabrik og Bolig nr. 1 1995.

Jonathan G. Coad:

The Royal Dockyards 1690-1850. 1989.

J.H. Schultz:

Den danske Marine 1814-48. København 1930.

Laurids Thura:

Hafnia Hodierna. København 1749.

Hans Chr. Bjerg:

Flåde og Teknik 1739-1989. Kbh. 1989.

Laurids Stampe (red.):

Kristianskirken gennem 200 år. Kbh. 1959.

T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard:

Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932. Kbh. 1935.

Udflugt til Stevnfortet og Middelaldercentret på Falster.

**Lørdag den 14. september 1996
med bus fra Valby Station kl. 08.30**

Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab arrangerer i år en udflugt til Stevnfortet for at besøge marinens underjordiske virksomhed, der dækker den sydlige indsejling til Sundet, og som havde stor forsvarsmæssig betydning ikke mindst under den kolde krig. Dernæst går turen til Falster, hvor der spises frokost på en god og velkendt kro. Vi besøgt Bøtø Nor, den gamle Pumpestation og et lokalmuseum, der fortæller historien om Bøtø Nors tørlægning og de store indvundne arealer på Sydfalster. Som sidste programpunkt besøges det nyetablerede Middelaldercenter ved Nykøbing, et oplevelsescenter, der fortæller om middelalderens teknologi og håndværk. I 1994 blev fremstillet en rekonstruktion af en blide samt en kopi af Gedesbyskibet, hvor originalen blev udgravet ved Bøtø Nor for 6 år siden af arkæologer fra Nationalmuseets marinearkæologiske afdeling i Roskilde. Hjemkomst beregnes til kl. 18.00 på Valby Station. Medlemmer af Modelbyggerlauget er også velkomne.

Pris pr. person 365 kr.

inkl. frokost, entrébilletter, kørsel m.m.

Tilmelding til Orlogsmuseet senest mand. 2. sept. 1996 (tlf. 31 54 63 63)

Tidsskema

Lørdag den 14. september 1996

- 08.30 Afgang med bus fra Valby Station. Mellemtoftevej
- 09.30 Ankomst Stevnfortet, som besøges
- 11.30 Afgang bus mod Falster
- 12.30 Ankomst Hotel Nørrevang
- 13.30 Afgang til Pumpestation Bøtø Nor, hvor den store dampmaskine køres igang
- 14.15 Afgang til Middelaldercentret i Nykøbing F.
- 16.00 Afgang fra Middelaldercentret
- 18.00 Ankomst Valby Station

BOGHJØRNET



Nedenstående bøger sælges.

1. Barfod, H.: Vor Flaade i Fortid og Nutid, I-II. Kbh., 1942. 485+487 s, ill. (Lidt slidt) kr. 125,00
2. Barfod, J.H.: Christian 3.'s flåde. Kbh., 1995. 297 s., ill. kr. 145,00
3. Bjerg, H.Chr. (red.): Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Kbh., 1977. (Uindb.). 93 s., ill. kr. 50,00
4. Bjerg, H.Chr. (red.): Flåde og teknik 1759-1989.
Søværnets tekniske tjeneste 250 år. Kbh., 1989. (Uindb.). 183 s., ill. kr. 100,00
5. Bjerre, Th.: Eckemförde. Kbh., 1940. (Uindb.). 115 s., ill.
6. Bløndal, S. (red.): Jøn Olafssons Oplevelser som Bosseskytte under Christian IV nedskrevne af ham selv. Kbh., 1905. (Papirbind). 244 s. (Enestående crindringer fra Chr. IV's orlogslåde) .. kr. 50,00
7. Bløndal, S. (red.): Jøn Olafssons Oplevelser som Ostindiefarer under Christian IV nedskrevne af ham selv. Kbh., 1907. (Papirbind). 198 s.
(Om den danske ekspedition til Ostindien under Ove Gjedde) kr. 75,00
8. Degenkolv, H.: Den danske Flaade 1807-1889. Kbh., 1889. 106 s. kr. 150,00
9. van Dockum, C.: Livserindringer. Kbh. 1893. 389 s. (med portrætfotografi).
(Admiral van Dockum om sit lange liv i flåden) kr. 175,00
10. Feldbæk, O.: Slaget på Reden. Kbh., 1985. 282 s., ill. kr. 175,00
11. Hansen, Victor: Vore Sohelte. Kbh., 1898. 640 s. (med mange portrætter) kr. 150,00
12. Jensen, N.: Danske orlogsskibe. Kbh. 1979. (Uindb.) 64 s., ill. (Om det moderne sov. skibe) . kr. 30,00
13. Kjølson, F.H.: Da Danmarks Flaade blev sænket. Kbh. 1945. (Uindb.). 71 s., ill. kr. 35,00
14. Marinehjemmeværnet 1952-1977. Kbh., 1977. 64 s., ill. kr. 30,00
15. Schultz, J.H. og K.E. Ackermann: Den danske Marine 1814-1848.
Orlogsfarten I-II. Kbh., 1950. (Uindb.). 680 s., ill. kr. 275,00
16. Skibsbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet gennem 250 Aar 1692-1942.
Kbh., 1942. 177 s., ill. kr. 200,00
17. Steensen, R. Steen: Søofficersskolen gennem 250 Aar 1701-1951.
Kbh., 1951. 517 s., ill. (Papirbind) kr. 200,00
18. Steensen, R. Steen: Alverdens krigsskibe. Kbh., 1953. (Uindb.). 302 s., ill. kr. 50,00
19. Steensen, R. Steen: Vore krydsere. Kbh., 1971. 187 s., ill. kr. 50,00
20. Sørensen, J.: Sønderofficerernes og Flådens underofficersskolers historie.
Kbh., 1958. (Uindb.). 298 s., ill. kr. 75,00
21. Wandel, C.F.: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807-14.
Kbh., 1915. (Uindb.). 491 s. og 2 bilag. kr. 200,00
22. Bacon, Adm. R.H.S.: Britain's Glorious Navy. London, ca. 1942. 320 s., ill. kr. 125,00
23. Beach, E.L.: Ubåt! Oslo, 1953. 327 s., ill. (Om den amerikanske ubådskrig mod Japan)..... kr. 75,00
24. Elliott, P.: The Cross and the Empire. A Naval History of Malta 1798-1979.
London, 1987. (Uindb.) 269 s., ill. kr. 40,00
25. Hansen, H.J.: The Ships of the German Fleets 1848-1945. London, 1974. 192 s.
mange ill. (Bla. om den slesvig-holstenske flåde) kr. 175,00
26. Hough, R.: Mountbatten, Hero of Our Time. London, 1980. (Uindb.). 290 s., ill. kr. 60,00
27. Jarret, D.: British Naval Dress. London, 1960. 148 s., mange ill. (Sjælden) kr. 250,00
28. Jellicoe, Adm. J.: The Grand Fleet 1914-16. London, 1919 (Defekt) kr. 100,00
29. Mahan, A.Th.: The Influence of Sea Power upon History 1660-1783.
London, genoptryk 1965. (Uindb.) 557 s. kr. 75,00
30. Mordal, J.: Twenty-Five Centuries of Sea Warfare. London, 1970. 419 s., ill. kr. 100,00
31. Preston, A.: Battleships of World War I. New York, 1972. 258 s., ill. kr. 125,00
32. Ruge, F.: Der Seekrieg 1939-1945. Stuttgart, 1954. 320 s. kr. 150,00
33. Terraine, J.: The U-Boat Wars 1916-1945. New York, 1990. (Uindb.) 841 s., ill. kr. 200,00
34. von Tirpitz, A.: Erinnerungen. Leipzig, 1919. 526 s. (Ryggen lidt plettet).
(Erindringer af adm. von Tirpitz, der skabte den tyske Hojsøflåde) kr. 100,00
35. Weyer, B.: Taschenbuch der Kriegsflotten 1914/15 med Nachtrag.
München, 1915. 425 s., ill. kr. 100,00

Interesserede kan henvende sig til : Torben Holm-Rasmussen på telefon 31 42 65 48 (kl. 8-9 morgen)

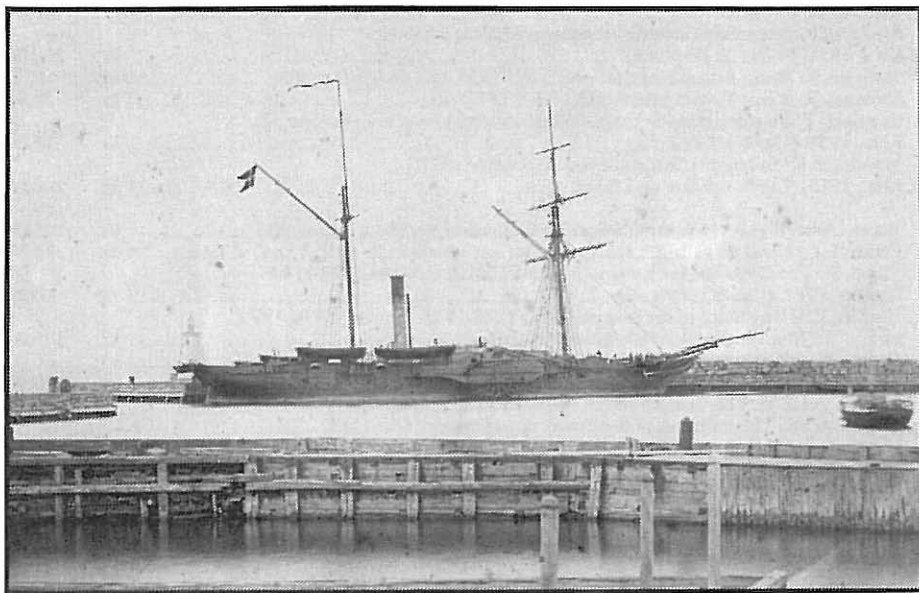
Ved forsendelse tillægges porto

Evt. tilbud, som ønskes optaget, bedes sendt til Orlogsmuseet att.: Mogens Dithmer

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Billedet i sidste nummer var lidt atypisk for, hvad vi plejer at bringe i denne rubrik. Umiddelbart vil man antage, at det er en orlogsbrig man ser p.g.a. den hvide batterilinie, markerende kanonporte, men en brig førte ikke så mange kanoner. Kanonportmalingen er da også ren staffage. For at vildlede sørøvere på den afrikanske vestkyst var handelsskibenes skrog i 1800-tallets første halvdel ofte forsynet med en hvid batteristripe, et fænomen, som dannede mode.

Fotografiet, som er taget i Svendborg havn engang i 1930'erne, viser den gamle grønlandsbrig HVALFISKEN, bygget i Kalmar 1801 og købt af den Kgl. Grønlandske Handel i 1802, hvor det sejlede i grønlandsfarten til 1899. Efter et par år i København som skoleskib for vordende sømænd blev HVALFISKEN i perioden 1902-15 udlånt til Københavns Amatør Sejlklub som klubslib og 1916 solgt som øvelsesskib for Sømandshøjskolen i Svendborg, hvor billedet som førnævnt er taget. Portmalingen må være noget de har fundet på i Svendborg. Den Kgl. Grønlandske Handel brugte ikke denne skik. I 1936 blev HVALFISKEN afhændet til et entreprenørfirma i Strib, som brugte det som cementstøbepram. Det endte sine dage ved Aggersundbroen, hvor de sørgelige rester i 1949 blev bortsprængt. Den heldige vinder blev Peter Hyllested, Larsbjørnsstræde 8, 1454 Kbh. K., som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst navnet på skibet, som her ses liggende til kaj i Rønne havn. Svar til Orlogsmuseet senest 1. oktober 1996.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

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

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 tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoës, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
7. Jørgen H. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963) 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
18. Hanne Andersen: Nyboder - et københavnsk miljø med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 30 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Tøpsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 68 kr.
20. Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvåben 1909-84 (1984). 50 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel-Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 100 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 140 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip -----

----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

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

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

I sæsonen 1996-97 er planlagt følgende arrangementer:

Lørdag den 14. september 1996.

Udflugt til Stevnfortet og Middelaldercentret på Falster, arrangeret af Orlogsmuseets Venner/ Marinehistorisk Selskab. Se nærmere omtale i tidsskriftet.

Torsdag den 10. oktober 1996 kl. 19.00.

Rigning og sejl til sejlførende krigsskibe.

Ole Lisberg Jensen indleder med generelle betragtninger relateret til museets modeller.

Peter Maack fortæller om sine erfaringer. En arbejdsgruppe omkring rigningen af to af museets modeller søges startet.

Torsdag den 7. november 1996 kl. 19.00.

Foredrag vedrørende skibes fremdrivning "Fra åre til gasturbine" ved Per Juul Jessen.

Efter pausen. Vi prøver at starte et hold i "skibsteknisk tegning", hvordan kan det arrangeres, hvad forventer deltagerne. Ideer modtages gerne. (henvendelse til formanden Per Juul Jessen, tlf. 42 81 69 15). Museets ønskeseddel gennemgås endnu en gang og arbejdsgrupper forsøges startet.

Fredag den 6. december 1996 kl. 19.00.

Traditionelt julemøde.

Torsdag den 9. januar 1997 kl. 19.00.

Foredrag om forladekanoner ved Niels Probst/Chr. Lindhe.

Foredrag ved orlogskaptajn Peter Thorning Christensen er under planlægning.

Derefter fremvisning af modeller.

Torsdag den 6. februar 1997 kl. 19.00.

"Flådens skibe".

Foredrag om flådens eksisterende skibsmateriel ved nuværende/tidligere søofficer.

Torsdag den 6. marts 1997 kl. 19.00.

Foredrag om tyske ubåde af type XXI ved Tom Wismann.

Torsdag den 10. april 1997 kl. 19.00.

Generalforsamling med efterfølgende foredrag.

Formanden