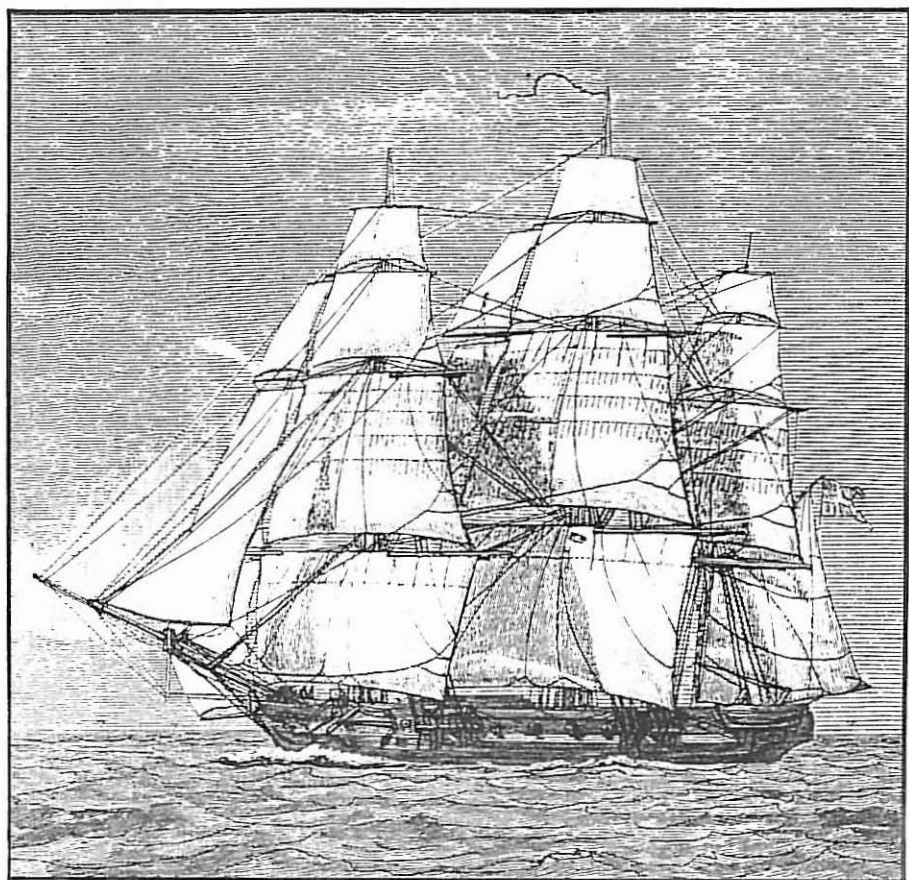


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



29. årgang

Nr. 4 - November 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. (II) (sidste del)

Jørgen H. Barfod 91

"Klart skib øvelse" på den gamle fregat.

Skildring af Prlt. Chr. Middelboe fra togt med fregatten JYLLAND, 1876-77

Bearbejdet af Ole Lisberg Jensen 103

Andet:

Orlogsflådens historie i 9 bind. (midteropslag)

Nyt bind i serien om orlogsflådens historie (bind 3). 89

Meddelelser fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. 113
(fortsættes på omslaget)

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 114

Forside:

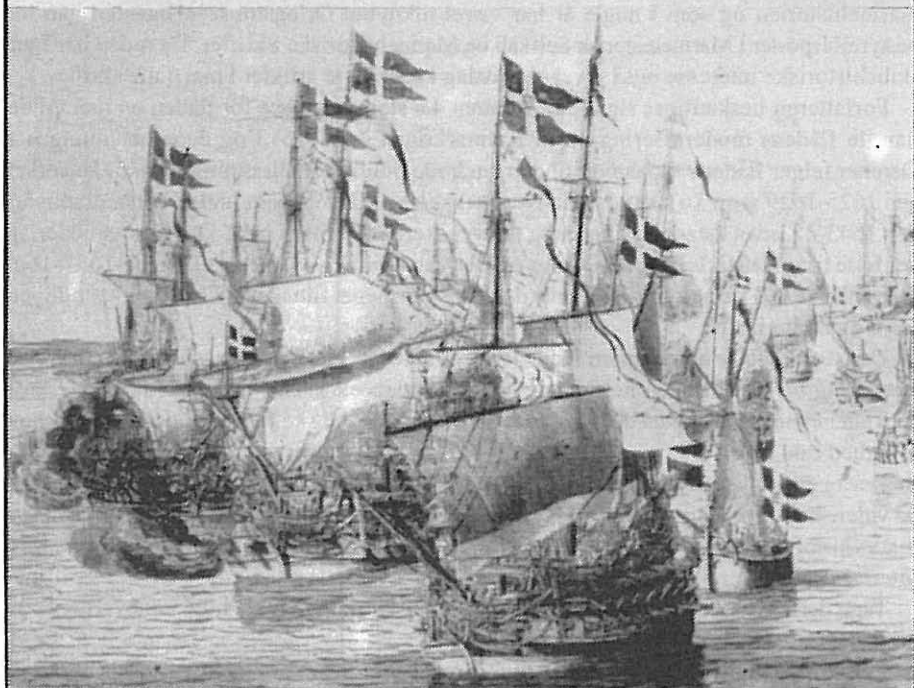
Korvetten NAJADEN under sejl. Fra Vor Sømagts Historie ved O. Eidem og O. Lütken.

Orlogsflådens historie.

Nu udkommer der endnu et bind i serien om orlogsflådens historie.

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

DEN DANSKE FLÅDES HISTORIE · 1588-1660



Christian 4.s flåde

Niels M. Probst · Marinehistoriske Skrifter

Der er ikke udgivet nogen flådehistorie, bygget på kildestudier, siden kaptajn i søetaten H.G. Garde i 1832 udgav sit 4 binds værk "Efterretninger om den danske og norske Søemagt". Det er derfor ganske naturligt, at H.G. Gardes værk er blevet forældet, idet der siden da er foretaget en del forskning vedrørende enkelte perioder og enkelte personer fra søetaten. Der mangler derfor disse bind, som samlende kan erstatte H.G. Gardes banebrydende arbejde.

Det bind, der nu udkommer, hedder "Christian 4.s flåde" og det vil omhandle tiden fra 1588 til 1660. Ejendommeligt nok, når man tænker på den flådekyndige og energiske konge, er der ikke tidligere udgivet en bog, der udelukkende handler om kongen og hans betydning for orlogsflåden.

Forfatteren er skibshistorikeren Niels M. Probst, der siden 1979 har beskæftiget sig med marinehistorien og som i nogle år har været tilknyttet Orlogsmuseet, ligesom han har bestyrelsesposter i Marinehistorisk Selskab og Marinehistoriske Skrifter. Desuden har hans skibshistoriske interesse også givet sig udslag i adskillige artikler i maritime skrifter.

Forfatteren beskæftiger sig med Christian 4.s store interesse for flåden og han vil behandle flådens modernisering op til Kalmarkrigen 1611-1613 og dens betydning her. Derefter følger flådens tilpasning til den ændrede politiske målsætning frem til kejserkrigen 1625-1629 samt 1630ernes relative svækkelse af flåden, som under Torstenssonsfejden 1643-45 led et katastrofalt nederlag til svenskerne i Femern Belt. Det blev et nederlag, der førte til landafståelser og som under sønnen Frederik 3. ved svenskekrigene 1657-1660 kulminerede ved fredsslutningen, hvor der ikke var meget tilbage af Christian 4.s tidligere store og stolte flåde.

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 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 også skrevet populært, så en større kreds af historieinteresserede læsere kan få glæde af dem.

Tegn derfor et abonnement på bindene, idet der vil udkomme et bind ca. hvert år indtil omkring år 2000.

Der er flere grunde til, at vi hermed opfordrer til tegning af abonnement. Dels er det vel af betydning for læserne at være sikre på at få hvert bind, når de udkommer, og dels er det af afgørende betydning for udgivelsen, at der er tilstrækkeligt mange købere.

For at gøre udgivelsen så billig som mulig gives der ikke honorar til forfatterne, idet vi er overbeviste om, at bøgerne i fremtiden vil stå, som de bøger man vil gå til, når man ønsker korrekt viden om orlogsflådens historie.

Vi opfordrer derfor til at man udfylder blanketten i Marinehistorisk Tidsskrift og send den snarest til Orlogsmuseet.

Jørgen H. Barfod

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

Jørgen H. Barfod

I midten af 1600-tallet var man således nået et skridt fremad i løbet af de sidste 100 år. Kortmaterialet var overvejende af hollandsk oprindelse, men der var både fra dansk og svensk side gjort de første forsøg på selvstændige arbejder. (10)

Den 10. april 1650 fik Bagge Wandel søpas til med DYNKERKER BOJERT "at afmåle dybene, havne og grunde, og dem siden i kortet forfatte." Togtet gik i 1650 til Færøerne, og det er så heldigt, at såvel journalen som det kort, han har tegnet på grundlag af sine opmålinger, er bevaret. I 1650 tegnede han et kort over Øresunds sydlige del koncentreret om gennemsejlingsrenderne mellem København og Malmø, men herudover har vi ikke kendskab til flere kort fra 1650'erne. Bagge Wandel var egentlig ansat som leder af navigationsskolen i København, men svenskekrigene ødelagde virksomheden, og først i 1667 kom skolen i gang igen. Den følgende svenskekrig satte tilsyneladende atter gang i Wandels opmålinger, idet han med henblik på oprettelsen af en flådehavn i 1676 udarbejdede et kort over

farvandet ved Bornholm og samme år et kort over farvandet mellem Falsterbo, Bornholm og Rygen. (11)

I 1679 fik han ordre til at opmåle farvandet om Sild og Rømø samt Lister havns dybde og lave et kort herover. I 1680 fik han hjælp hertil af kaptajn Peter Linneberg. Han har desuden i 1680, 81 og 1682 tegnet kort over Trondheim, Bodø, farvandet ved Ebeltoft, Limfjorden samt et kort over Københavns havn. Tidligere havde han også tegnet et kort over Kattegat. I 1682 udgav han sin sidste bog "Memorilæ Nauticum" og den 20. april 1684 døde han. (12)

Hans efterfølger Valentin Lorentz 1685-87 har ikke foretaget opmålinger, men Jørgen Dinesen Oxendorph, der tiltrådte i 1687 var allerede året efter i gang med korttegninger. Ligesom der i de foregående år var foretaget en gennemgribende nyopmåling af alle ejendomme i Danmark til grund for en ny matrikulering af al jord, havde kongen nu i sinde at foretage en lignende opmåling af de danske farvande. Kongen beordrede derfor den 1. maj 1688 ad-

miralitetet til at sørge for at få forfattet et kort "over dybet mellem Sjælland og Skåne, over Grønsund og dets farvand og over det ganske Bælt."

Jørgen Dinesen fik af admiralitetet udpeget 2 kommandørkaptajner, 1 løjtnant og en lærling, og til opgaven blev der udrustet "to flackgående fartøjer", nemlig jagten SØHESTEN, den nybyggede galiotjagt samt to grønlandske chalupper og to norske joller.

Den 3. juli, da alt var klart, fik cheferne deres ordrer for togtet. Da man har bevaret både kortet over Øresund og en brevveksling fås herigennem et indblik i målemetoderne. Det var et overmåde grundigt arbejde, hvor man til søopmålingen havde søgt at overføre den "geometriske metode", som var blevet anvendt ved matrikuleringen af landets jordegods i 1681-87. Derfor nåede man den første sommer kun en begrænset del af Øresund, og man fortsatte om vinteren med fra isen at opmåle Refshalegrunden og indløbet til Københavns havn. (13)

Sandsynligvis har Ole Rømer været en drivende kraft bag disse nye søopmålinger. Den 22. april 1689 opmuntrer han således krigskancelliet til fortsættelse af opmålingerne og anbefaler, at der til tjeneste i flåden ansættes nogle conducteurer, som altid skal være rede til at måle farvandet ved kyster og havne. Det får til følge, at Hans Jensen og Niels Hegelund, der også havde været med Dinesen året før, den 18. maj 1689 an-

sættes som de nævnte conducteurer. Samme år opmålte Niels Hegelund og tegnede et kort over Lister- og Riberdyb. (14)

Herefter kommer imidlertid Jens Sørensens fra Køge pludselig ind på scenen. Han var født 1646 i Søvitsborg i Blekinge, sejlede som skipper på sin egen skude fra 1668 og opnåede en vis velstand. Under krigen mistede han i 1676 sin skude, og hans ejendomme i Christianstad blev ødelagt, hvorefter han flyttede med sin familie til Danmark. I 1682 begyndte han for egen regning at tegne søkort. Han nedsatte sig i Køge og viste admiralitetet forskellige tjenester ved bl.a. at tegne kort over nogle svenske kyststrækninger. Derefter henvendte han sig i 1689 til kongen for at få overdraget den officielle søkorttegning af de danske farvande. I sine selvbiografiske oplysninger skriver han: (15)

Den 23. maj til 6. juni var jeg i Hafni, 15 dage, med mine 5 stk. afrids til et søkort, frennviste det for kongen og høje herrer, da Rømer prætenderede mig stærkt imod, og jeg ham overvandt; da H.K.M.allern. selv mit forslag meget vel behagede og lovede mig at få til dette værks befordring alt, hvad jeg kan behøve, både fartøj, folk, proviant, chalupper, kongens fri rejsepas og andet til at befare kongens lande og strømme, og da blev Jørgen Dinesens commission og søkort omstødt og ikke mer agtet.

Den nye søkorttegner vandt således

over den erfarne landmåler, og med en vældig energi og stor nøjagtighed kortlagde Jens Sørensen de danske farvande. Hans søkort, der betød et enormt fremskridt og ville have været til uvurderlig nytte for handelsskibsfarten, kom imidlertid til at lide den triste skæbne, at de af militære hensyn aldrig blev offentliggjort. Man ønskede ikke at give fremmede orlogsflåder så grundigt et kendskab til de danske farvande.

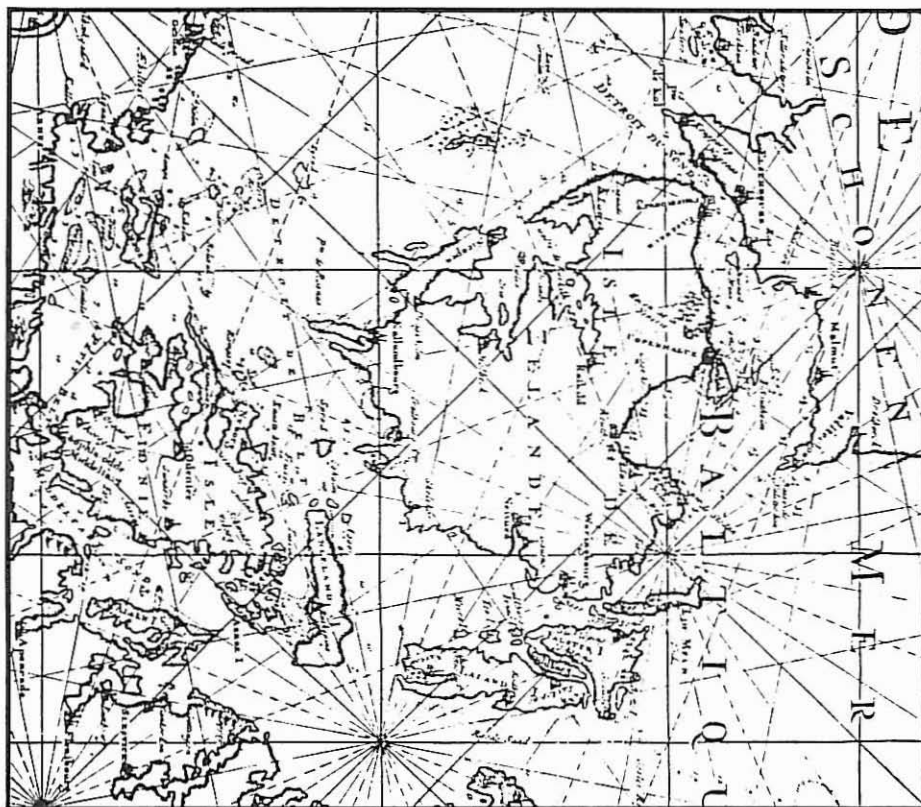
I 1690 var Jens Sørensen på opmålingstogt med galioten SØHESTEN fra den 23. april til den 11. oktober, og resultatet blev ikke færre end 29 specialkort, hvorefter han den følgende vinter fortsatte opmålingerne på isen og leverede 3 kort af Isefjorden, farvandet Nord for Falster og Knudshovede. 1691 nøjedes han med at opmåle NV for Sjælland ved Samsø og Røsnæs, men i 1692 var han atter på togt fra den 6. juli til den 15. oktober med galioten GRØNNE JÆGER. Dette år leverede han atter nogle og tyve kort fra farvandene Syd for Sjælland og langs Slesvigs østkyst. I 1694 opmålte han Kattegat fra 3. maj til 3. september med FRØKEN ELSKEN. (15)

Det følgende år 1695 holdt han sig hovedsagelig til landjorden, idet han med sin milevogn foretog en rejse langs hele Jyllands vestkyst fra Skagen til Glückstad samt en afstikker ind i Limfjorden. Først i 1697 var han atter på togt i Kattegat fra den 22. maj til den 31. august med FRØKEN ELSKEN,

men nu fulgte uheldet ham. Hans beskytter, generaladmiralløjtnant Niels Juel døde den 9. april 1697, og på togtet havde han adskillige fortrædeligheder med skibschefen, kaptajn Peter Hjort. Herefter var han ikke mere på togt under Christian 5. (16)

Det var således de udenlandske ringere kort, som både de danske orlogsskibe og handelsskibe måtte gøre brug af. Forskellige hollændere kopierede Janssonius kort og noget nyt kom egentlig ikke til, men man begyndte også i England at udgive søkort. Sir Robert Dudley udgav således det første engelske søatlas i årene 1646-47 under navnet: "Del' Arcane del Mare", og efter ham fulgte John Seller med "Atlas Maritimus" i 1670 og "English Pilot" i 1671 og endelig udsendte Moses Pitt en kortsamling i 1681. Ingen af dem havde dog noget nyt vedr. de danske farvande. Derimod fik korttegnerne i Frankrig i århundredes sidste halvdel mere opmærksomhed. Nicolas Sansons kort var ganske vist kopier af Janssonius, men meget smukt udførte, og en anden kartograf Alexis Hubert Jaillot, der i 1693 udgav kortet "Le Neptune Francois" gav anledning til, at admiralitetet i februar 1694 kaldte Jens Sørensen til sig.

Han skriver selv herom: (17)
Anno 1694 d. 31. januar til 8. februar i København fik jeg af kongen det nye franske søatlas, for at jeg det imod mine gjorde kort skulle konferere, da jeg sad dermed på admiralitetet i 4 dage



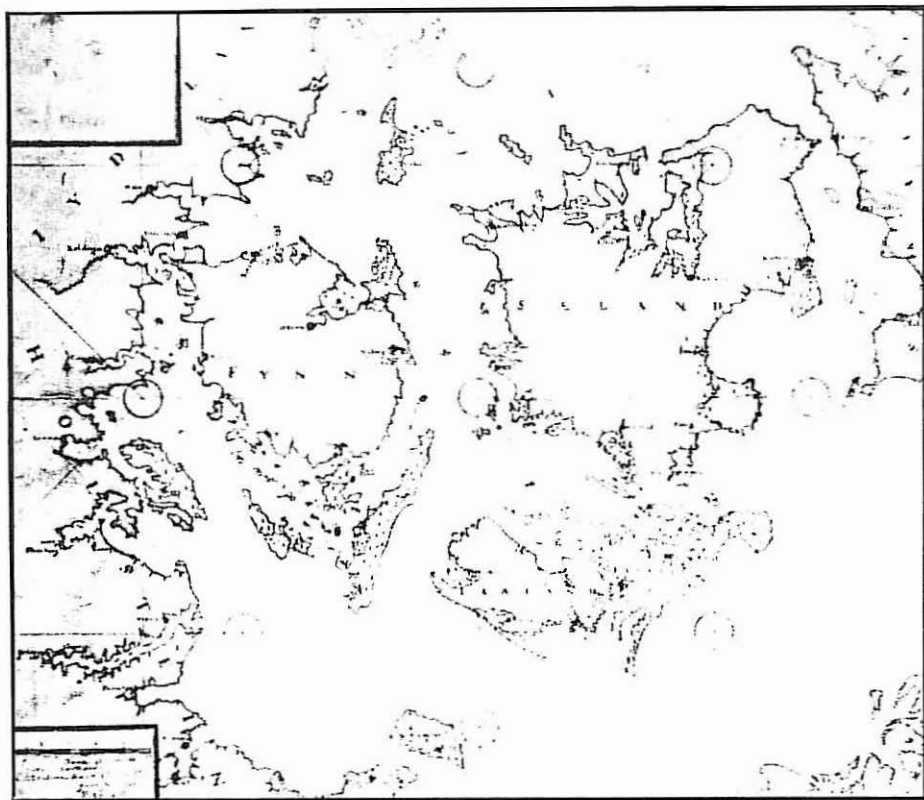
Detaille A.H. Jaillots "Carte de la Mer de Danemarck" i hans "Le Neptune Francois" Paris 1693, som Jens Sorensen skulle forklare. (se Jens Sorensens kort over samme område side 95)

og aftener til kl. 8 og skrev. Den 22. februar til den 24. ditto var jeg ude på admiralitetet indleverede mit skriftlig om fejlene i det franske atlas. Jens Sorensen påviste, at de nordiske farvande var kopierede efter de hollandske kort og at de var helt urigtige.

Fra Sverige kan nævnes Peter Gedda, der i 1694-95 i Amsterdam fik udgivet det første store svenske søkortatlas

"General hydrographisk Chartbook öfver Östersjöen och Kattegat", hvorved man var nået et langt skridt foran Danmark, der ikke lod sine kort trykke. Geddas Atlas betød en stor forbedring for Østersøens vedkommende, og det havde ligeledes forbedrede gengivelser af den svenske vestkyst. (18)

Læsekort og søkort var nyttige for søfarten ved at give oplysninger om sejlru-



Til sammenligning ses Jens Sorensens kort over samme område fra 1715. (se side 94)

ter, landtoninger, grunde, rev m.v., men et andet vigtigt hjælpemiddel for sejladsen i de danske og norske farvande var afmærkningen ved hjælp af fyr, blus og søtonder.

Da de danske konger var interesserede i at lodse den fremmede søfart gennem Øresund forbi Kronborg, hvor tolden blev opkrævet, er det naturligt, at de første danske fyr blev sat på Skagen, Anholt, Kullen og ved Falsterbo. Desuden

fandtes der også tidligt et blusseri ved Dragør. I 1560 den 22. april giver Frederik 2. ordre til, at der skal lægges nogle flere søtonder på Trindelen, Anholt rev, Falsterbo rev og i Dragør strømme. På Trindelen ved Læsø skulle der udlægges "en stor tønne med en klokke" og der skulle opsættes en fyr lampe ved Skagen og en fyrpande på Kullen og en på Anholt. Otto Brahe fik ordre til at forfærdige fyr lampen til Skagen: (19)

Den skal være af jern, 1½ alen dyb og så vid som en tønde. Tømmerværket, som lampen skal hænge i, skal være af egetømmer og bygget som en papegoje, så lampen kan nedlades og tændes og igen opsættes, således som kyndige folk videre kan vise ham. Den skal hænge 20 alen højt, så søfolkene kan se den langt ude i søen, og den skal sættes alleryderst på strandbakken, lige hvor revet skyder ud. Desuden skulle han bygge en bod ved stranden, hvor den karl, der skal passe lampen og forsyne den med ved, kan være om natten.

En lignende befaling fik Jens Juel om at opsætte en lampe på Anholt og Jacob Brockenhus om at opsætte fyrlampe på Kullen.

1622-27 moderniseredes fyrene, og et nyt opførtes på Nidingen efter opfordring af en fyrkommission, der nedsattes 1627. Denne foreslog, at der på Anholt blev opstillet et vippefyr og på Nidingen to vippefyr, for at man kunne skelne dem fra hinanden. Desuden foreslog den opførelsen af et vippefyr ved Falsterbo og endvidere, at der udnævntes en fyrforvalter, som skulle tilse samtlige fyr, og at denne skulle have et inspektionsfartøj, en bojert på 14-16 læster. Det forårsagede, at Christian 4. den 3. februar 1631 antog Jens Pedersen Grove som fyringsforvalter, der inklusive sin egen løn fik 3500 rdl. årligt til at passe sit job. Året efter forhøjedes lønnen med 1/3 mod, at han holdt fyringerne ved lige hele året rundt samtidig med

at han fik til foder og mål for to heste: 164 tdr. havre, 12 læs hø og 12 læs halm til strøelse. (20)

I 1639 døde han og efterfulgtes af sin søn Peder Jensen Grove, og da Nidingen i 1645 overgik til Sverige indrettedes i stedet for på Læsø et fyr, der forsynedes med to lygter med talglys. Ligeledes oprettedes i 1654 et kulfyrr på Lindesnæs i Norge. Det var en åben fyrpande, der i den første tid afbrændtes på en klippeflade, men senere på toppen af et dertil opført murstenstårn. Det skulle betales ved en afgift på 2 skilling pr. læst af alle fartøjer, der lossede eller lastede mellem Bergen og Båhus. Det kom dog til at virke kort, da hollænderne hævdede, at afgiften var i strid med overenskomsten af 1645, hvorfor kongen beordrede fyret slukket.

I 1673 døde Peder Jensen Grove og afløstes af Christian Cornelisen. Der var nu blot Skagen og Anholt fyr tilbage, og i 1679 meldte fyrmanden på Anholt, at fjenden 26 gange i denne fejdetid helt havde borttaget fyrhuset med alt til fyringen, og han foreslog, at man skulle få også de fremmede ministre til at klage til Sverige, da det jo også gik ud over deres skibe. Iøvrigt foreslog den hollandske resident i 1683, at der skulle bygges egentlige fyrtårne på Skagen og Anholt, men det blev ikke til noget. (21)

I 1684 blev Niels Eskelsen fyrforvalter og efterfulgtes i 1687 af Lars Eskildsen, hvis enke allerede 1688 fik lov til at efterfølge ham. Hende var det, der ind-

berettede, at et voldsom højvande den 8-9. oktober 1691 i forbindelse med en nordvesten storm havde borttaget så meget af fyrbakken, at der kun var 1½ alens jord ind til fyrstolpen. En sagkyndig kommission undersøgte forholdene, hvorefter der blev nedrammet et bolværk til fyrbakkens beskyttelse. I 1697 var det atter galt, idet en usædvanlig storm og højvande både den 20-21. januar og den 16-17. marts ikke alene havde ødelagt det få år tidligere opførte bolværk, men desuden borttaget en del af fyrbakken helt "til foden af stubben og en favn nær huset, hvor fyrmanden boede." Fyrvippen på Anholt var atter i fare, og endnu en gang måtte der en omfattende reparation til. (22)

Til de indre farvande og ved havnene var søtønder ofte brugt. I 1533 gav kongen således tilladelse til, at der blev udlagt en tønne ved Middelgrunden, og i 1537 gav han Københavns magistrat tilladelse til at "de herefter må og skal lægge deres tønner på grundene her udi Sundet, eftersom sædvanligt haver været den menige søfarende mand til bedste, og derfor opbære en redelig og skellig penning af hvert skib efter som det er til, og med samme penninge bekoste og ved magt holde samme tønner med kæder og anden del, som dertil behov gøres." I det hele taget var man begyndt at udlægge tønner, hvor det var praktisk. I 1549 havde Ringkøbing fået tilladelse til at "oppebære tøndepeng", og Ribe opkrævede fra 1550 tøndepeng "af alle



En fyrlygte, som den er angivet i Seb. Münster: Cosmographia Universalis 1554.

varer, der føres til skibs til og fra byen." Desuden krævede skipperne i Helsingør flere søtønder, da de ikke var helt tilfredse med afmærkningerne i Sundet og især ved Dragør. (23)

Det var vanskeligt at holde søtønderne på plads, og nogle af dem blev da også inddraget om vinteren på grund af isen. Da Jens Sørensen i 1690'erne opmålte de danske farvande, omtalte han også de forhåndenværende tønner. Af hans journaler og dagbøger erfarer man da, at der ved København var 8 tønner, nemlig ved Dragør ved Kastrup Knæ, ved Refshalegrunden og 3 på Middelgrunden. Ved Trindelen lå der ingen tønne, da han i 1694 havde vanskeligt ved at finde grunden, men Syd for Læsø, på Knobegrunden var der på en stor sten sat en stage med en kost på.

Kostene omtales også andre steder. Ved indsejlingen til Limfjorden var der ved Hals først 2 tønder og derefter 4 koste, og inde i Limfjorden fandtes ved indsejlingen til Løgstør 2 koste. Disse sidste omtaler han andetsteds som "prikker", og en forklaring herpå får vi under beskrivelsen af indsejlingen til Randers. Her står nemlig, at der længst ude er sat tre koste, mens der på grunden ved indløbet står 6 vidjer eller prikker. Det vil sige, at disse prikker er en art mindre koste sammensat af vidjer. Ligeledes ved Mariager Fjord omtaler Jens Sørensen nogle vidjer eller prikker. Også ved Jyllands vestkyst findes den samme afmærkning. Ved Ringkøbing Fjord står der koste i indløbet, og ved indsejlingen Nord om Fanø er der tre tønder. Yderst ligger en sort tønne på enden af Smørsanden, derefter midtfelttønden, der også er sort, men ved Grådybsrenden og inderst inde er en tønne, der er hvid. Endelig er der også ved Ribbergat to tønder.

Foruden disse tønder og koste anvendtes også båker på land til hjælp for navigationen. I Danmark anvendtes meget ofte kirketårne eller andre fremtrædende bygninger til at navigere efter, men kunstige båker blev også opsat forskellige steder. Endnu mere anvendtes båker dog i Norge, selvom man også her anvendte forskellige klipper eller karakteristiske højedrag.

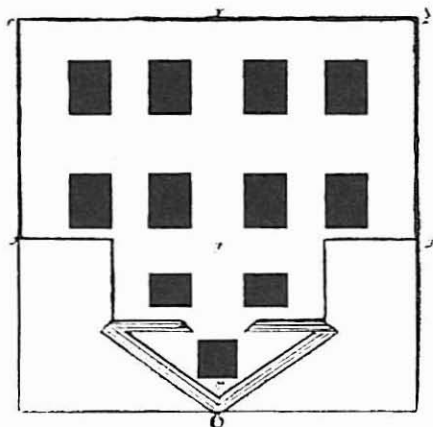
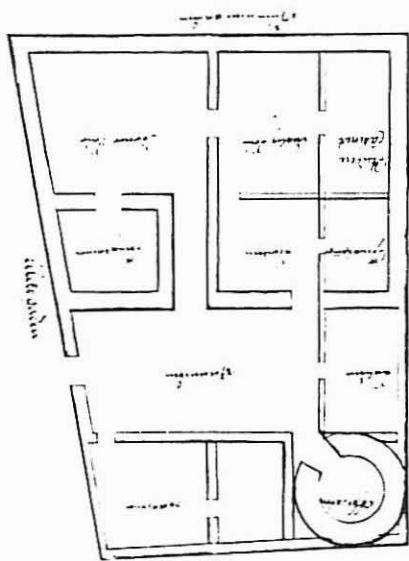
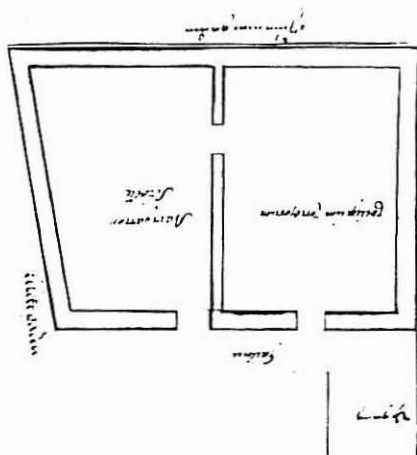
Efterhånden var der i løbet af 1500-tallet og 1600-tallet udviklet så mange

hjælpe midler for skibsfarten, at man med sikkerhed kunne færdes i de danske farvande. Samtidig var man også blevet fri for de pirater og sørøvere, som havde hærget i de foregående århundreder.

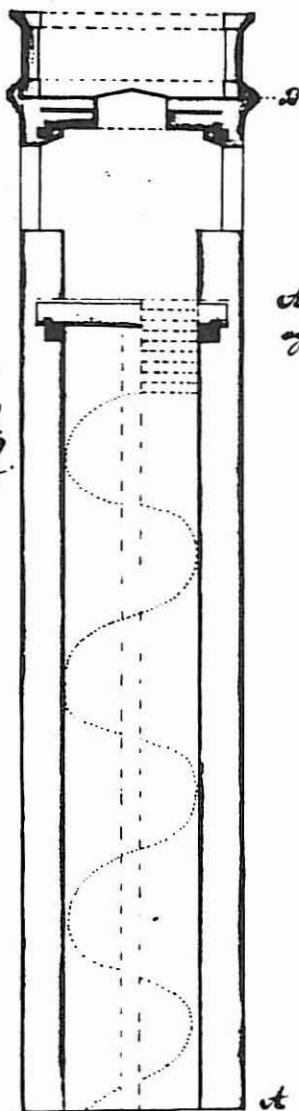
Navigationundervisning var tidligere blevet gennemført med forskellige lærere. Navigationsskolen var oprettet i 1619, da Christian 4. den 5. maj beskikkede styrmand Joris Carolus til "lærermester og underviser for vore styrmænd, sø- og skibsfolk." Han fik til opgave at undervise både unge og gamle, så at de kunne forstå alle slags søkort, skibsinstrumenter, søbøger, søtiderne m.v. 5 timer daglig. For sin tjeneste fik han 300 rdl. til besoldning, husleje og underhold årligt. Skolen blev indrettet i "vestre stokværk af den gamle toldbodbygning, d.v.s. Holmens kirkes senere kor. Skolen varede dog kun til 1624, hvorefter Carolus blev navigationslærer i Amsterdam og her i 1634 udgav sit kortværk "Het nieuw vermeerte Licht des Zeevarts". (24)

Navigationsskolen i København genoplivedes i 1647, da Bagge Wandel på forslag af rigsadmiral Ove Gedde blev indsat som leder af en nyoprettet skole. I 1651 fik denne skole anvist plads i et hus i skipperboderne, men Bagge Wandel var alt andet end tilfreds med huset. Han betegnede det som et fugtigt og mørkt hus, hvor ingen sol skinnede før om aftenen, og hvor instrumenterne forrådnede og fordærvedes. Tilmed var der ingen ro, da huset "lå blandt folkene".

Tejninger af navigationsskolen på hjørnet af Hummergade og Lillegade i Skjperboderne. I den underste etage er behøvelse, og man ser foroven på planen gården, hvorfra der er indgang i venstre hjørne til observatoriet, mens boligen er neden for gården. For enden af gården er der opgang til første sal med to værelser. Det ene er til navigationsskolen og det andet til collegiet. Desuden er der en facade-tegning mod Hummergaden.



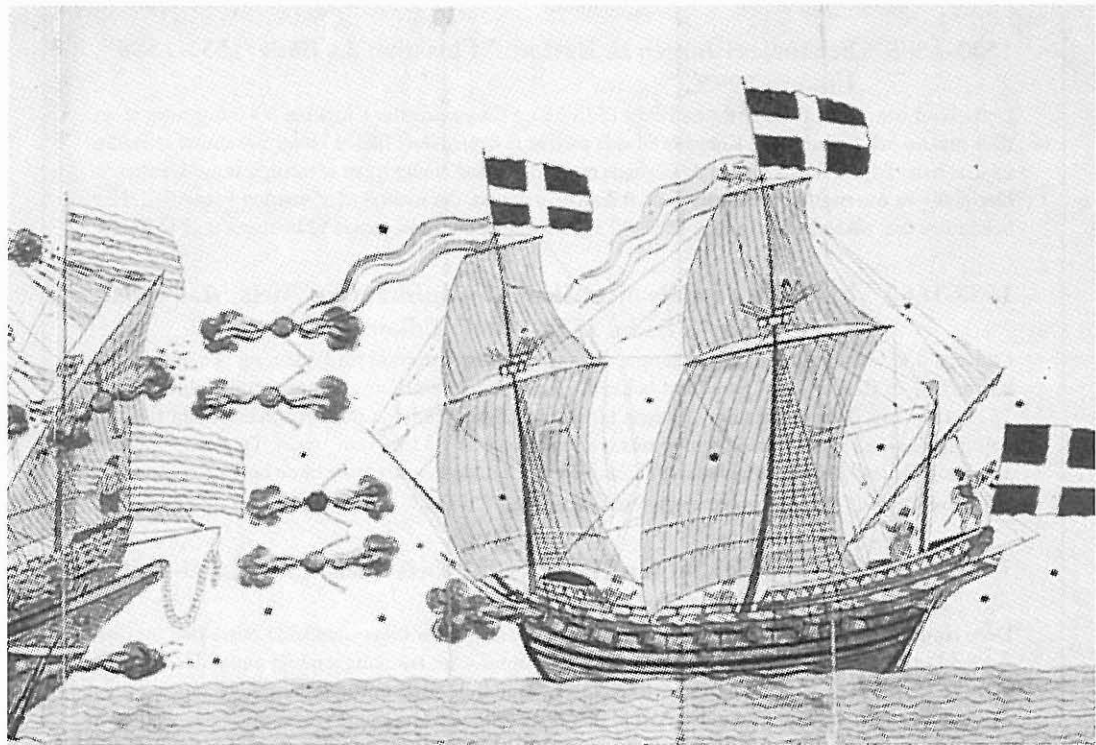
Gøres med det Børn
 skulde være pfuld indfær
 for Børn i det hængende og
 Observatorium Børn færdig
 da at først grund lates Tænt.



A: D første Observatorij
 og hængende Børn i den
 hængende.



Orlogsflådens historie i 9 bind



I Marinehistorisk Selskabs skriftrække udkommer nu Orlogsflådens historie som en række selvstændige bind, der skildrer alle sider af Flådens virke fra dens oprindelse til i dag.

Tiden før 1533 behandles i Jørgen H. Barfod: "Flådens fødsel". Udkom 1990.

Her fortælles om de ældste oplysninger om kongelige orlogsskibe fra dronning Margrethe til Christian 2. De forskellige skibstyper og skytset, der bliver sat på skibene, beskrives. Man hører også om kampene for Øresundstolden i 1420'erne, om Christian 1.s orlogsflåde og kong Hans store udvidelse af flåden samt om kampene om Sveriges løsrivelse fra unionen. Desuden nævnes alle høvedsmænd, admiraler og kaptajner.

1533-1588 behandles i Jørgen H. Barfod: "Christian 3.s flåde, 1533-1588". Udkom 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 M. Probst: "Christian 4.s flåde, 1588-1660". Udkom 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 landafståelser, 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 skibstypeme 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 Tordenskiold 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 udkæmpes med det nye kanonbådsvåsen. 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 skruer 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.



Undertegnede:

Adresse:

Bestiller herved bind: Flådens fødsel (sæt kryds)
Christian 3.s flåde (sæt kryds)
Christian 4.s flåde (sæt kryds)

Bestiller herved abonnement på de følgende bind (sæt kryds)

.....
(underskrift)

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

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. Neutralitetsværnets - 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 tyskeme. 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 Knud Borck: "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.

Porto

**Orlogsmuseet
Overgaden oven Vandet 58
1415 Kbh. K.**

Han fik da anvist et hus i Storestræde nr. 18, men da han i 1654 blev udnævnt til løjtnant, er skolen muligvis ophørt, men i hvert tilfælde ophørte den ved svenskekrigens udbrud, og genoprettedes først i 1667 med Bagge Wandel, der skulle have 400 rdl. årligt, og i 1668 fik Bagge Wandel ordre til at "forfærdige og forskaffe så mange søalmanakker som til den ostindiske rejse behøves." (25)

I 1671 blev der indkøbt til skolen i alt 30 forskellige numre med en ptolemæisk sphaera, en copernicansk sphaera, dito glober, et astrolabium, kompasser, kort, nye bøger, papir m.m. Bagge Wandel døde i 1683, og skolen genoprettedes først i 1685, da Valentin Lorentz blev navigationsskoleledende. Samtidig fik han ordre til at antage 6 lærlinge i skolen og undervise dem, og i 1686 gives en liste over de 11 lærlinge, som er i kgl. majestæts tjeneste. (26)

Et snit gennem navigationsskolens observatorium. Tårnets højde fra jorden til overste platform er beregnet til 23 alen. (Soet. kanc. indk. sager d. 23/6 1696)

Da Jørgen Dinesen i 1687 skal overtage skolen efter afdøde Valentin Lorentz, bliver den, der ligger i Hummergaden 15, besigtiget og den udvides i 1689 med nr. 14. Efter besigtigelsen bliver der indsat 165 nye glaser og vinduer i nye bly. (27)

I 1695 og 1696 udbedres bygningen, og herfra er bevaret tegninger. I ansøgningen herom erklærer Dinesen, (28)

1. "at stuen på hvilken kgl. Majestæts lærlinge og andre af commissariatet bevilget er, kun kan tage imod 16-18 personer, men der undertiden er langt flere," hvorfor han ønsker mere plads.
2. "at altanen, hvor lærlingene skulle exercere i polhøjde, kompasvisning og stjernes kendelse er så svag, at ingen tør betro sig derud på, og den lettelig kan gøre skade på de forbigående."
3. "at ved samme liden bygning kunne have en aparte sal til kgl. Majestæts høje søofficerer, som hver onsdag eftermiddage enten selv noget til søvæsenets gavn ville proponere eller af mig lade forsættes og expliceres, hvilket udi Frankrig, England og Holland med stor nytte sædvanligt er."

Dinesen har således ikke alene foreslået en reparation af skolen, men også, hvad der vel egentlig er en forløber for et søofficersselskab, og i den forbindelse er det interessant at se, at han i 1699 benævnes Sø-akademiets direktør.

Noter.

10. P. Lauridsen: Kartograften Johs. Meier i Hi. Ti. VI rk. I s. 289 f.
11. Sjøll.Reg. d. 10/4 1650, 2/4 1677, Skibsjournal nr. 1 i RA., Det kgl. Bibl. Ny kgl. Saml. 387 e.
12. Adm.Prot. 5/4 1679, Indk. breve til Adm. d. 28/4 1679, 14/12 1680, H.D. Lind i Hi. Medd. om Kbh. IV s. 181.
13. Adm. Kopibog Gen. d. 8/5, 16/5, 3/7 1688, Krigsk. Indk. d. 8/5 1688, Indk. breve til adm. d. 1/5, 30/5, 23/6, 2/7, 4/8 1688, Indk. breve til krigsk. d. 8/5, 20/10, 10/11 1688, Søkortarkivet, Antike kort II nr. 109, 117, 119, 120, 137.
14. Indk. sager til Krigsk. d. 22/4 1689, Adm. kgl. resol. d. 18/5 1689, Søkortarkivet, Antike kort II nr. 19.
15. Søet. XVI Embeds. komm., o.l. arkiver. Søkortdir. Jens Sørensens arkiv. Indk. sager til krigsk. d. 2/3 1690, Johs. Knudsen: Søkortdirektør Jens Sørensen s. 38-50.
16. Indk. sager til krigsk. d. 17/2 1695, 25/3, 9/4, 28/4, 1/5 1697, Adm.kgl. resol. d. 30/3, 13/4, 28/4, 1/5 1697.
17. Jens Sørensens arkiv nr. XIII Betænkning over de franske søkort.
18. Bo Bramsen: Gamle Danmarkskort s. 99 og 108.
19. Kanc. Brevb. d. 16/3 1558, /6 1560, J.H.. Barfod: Chr. 3.s Flåde s. 155 f.
20. Indk. breve til Da. Kanc. d. 10/4 1627, 5/4 1629, Rentekammer, Kammerkanc. VI, 4 nr. 2.
21. Adm. Prot. d. 17/5 1679, Breve fra A. Moring d. 18 sept. 1683 med vedl. tegn.
22. Adm.kgl.resol. d. 19/12 1691, 2/1, 22/7 1692, 13/7, 22/7 1697. Adm. Kopibog Gen. d. 26/7, 18/8 1692, Indk. sager til krigsk. d. 2/7, 10/12 1697.
23. Kbh.s Dipl. d. 19/10 1637, Kanc. Brevb. d. 12/2, 14/10 1549, 27/3, 1/4, 13/6 1557.
24. Da. Kanc. Indk. Breve d. 24/9 1651.
25. Sjøll. Tegn. d. 22/7 1668.
26. Søet. Adm. Korr. Prot. d. 29/4 1671, Søet. III A 3 Adsk. Ordrebog 1686-87 d. 9/12 1687.
27. Adsk. Ordrebog d. 12/9, 19/10 og 31/10 1687, Søet. Kanc. Indk. d. 19/3 1689.
28. Adsk. Ordrebog 1695-98 d. 20/3 1695, Søet. III B 2 Indk. Sager 1699 d. 20/4, 8/5 og 6/11 1699.

"Klart skib øvelse" på den gamle fregat

Af premierløjtnant Christian Middelboe, 1876-77.

Bearbejdet af Ole Lisberg Jensen

Livet ombord i de gamle sejlskibe var en oplevelse, som brændte sig fast i de unge søfolks bevidsthed. Flere hundrede mand skulle på et meget begrænset areal arbejde med samme mål for øje og opnå rutineret færdighed i deres specialområde. Orlogsskibets hovedformål var kamp til søs, og besætningernes fornemste opgave var derfor at gøre skibet kampklart så hurtigt som overhovedet muligt. Instruktioner og reglementer indeholdt de arbejds momenter alle var underlagt. De bestemte øvelser blev gentaget i det uendelige, og ved orlogsskibets hjemkomst til Sundet kom flådeinspektøren ombord og kontrollerede, om det normerede antal øvelser havde fundet sted og om den efterstræbte undervisning og øvelse havde opnået det ønskede resultat. På fregatten JYLLAND var der tale om ca. 430 personer, der på et togt af 5 måneders varighed skulle opnå færdigheder til brug i kamp.

Heldigvis findes en del øjenvidneskildringer bevaret af arbejds situationerne på de store sejlskibe. F.eks. var den 24-årige premierløjtnant Chr. Middelboe med på et togt til dansk Vestindien i 1876-77 med fregatten JYLLAND, og han har levende beskrevet en "Klart

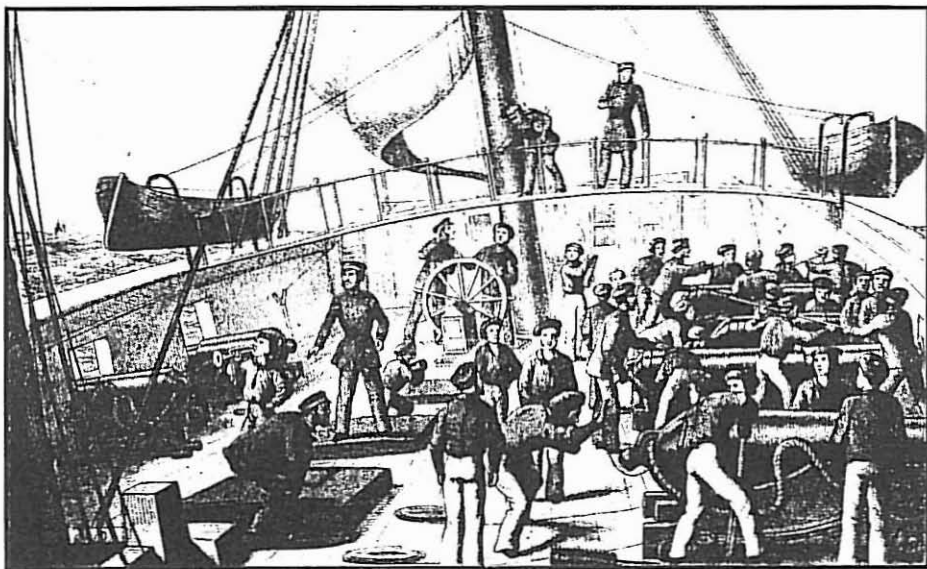
skib øvelse". Fregatten foretog diverse øvelser under hele togtet, der varede i 5 ½ måned. Skibets besætning skulle midt om natten bringes fra dyb søvn til højeste aktivitet og beredskab på få minutter. Det er ganske vist simulering, men meget nærmere en krigssituation kan man ikke komme.

Christian Middelboe var en søofficer af den gamle skole, født 1852, kadet som 15-årig, sejlede med flådens sidste store sejlskibe til Vestindien, blev selvskibschef og som kaptajn chef for Søminnekorpset, og i den senere del af karrieren chef på panserskibe og krydsere. I 1900-1901 var han marineminister og sluttede karrieren som chef for Københavns Sødefension med rang af kontreadmiral.

Hans livsforløb dækkede tjeneste fra de traditionelle sejlskibe til de "moderne" dampdrevne, artilleriskibe i en teknisk og drastisk overgangstid.

Premierløjtnant Christian Middelboe skrev fra togtet ombord i fregatten JYLLAND 1876-77:

Hele skibet var blevet vækket op af den dybeste nattero. Trompetens skingrende toner havde jeg allerede i nogle øje-



Billedet viser kanoneksersits på dækket af en korvet fra ca. 1850. Den fortættede stemning og de mange mennesker i velindøvede bevægelser og håndgreb var et imponerende skue. Her ses 4 kanoner i brug samtidig med at chefen fra kommandobroen overskuer situationen, og officeren ved masten giver ordrer til folkene ved rattet. Man fornemmer skibets bevægelser i søen. Fra I. Holm: "Korvetten Heimdals Togt til de vestindiske Farvande i Aarene 1861 & 1862". Kjøbenhavn 1863.

blikke haft en ubevidst følelse af at høre, da lukafdøren gik op, og Peter, min oppasser snart fuldstændig forjog al min søvnige uvished ved rusk i armen og korte men tydelige udtalelser, som "Hr. løjtnant, vi skal have klart skib", "Vågn op! Klart skib!" Og i et minut kom jeg i klæderne og for ud på banjerne til min dont.

Her frembød der sig et billede, som for den uindviede måtte synes at betegne den forfærdeligste forvirring. I det dybe mørke, der herskede derude, viste de ophængte olielanterner sig som matte lysende punkter, der i begyndel-

sen ikke tillod blikket at skelne noget som helst af, hvad der foregik; men lidt efter lidt, som man fik øjnene mere og mere op og vænnet dem til at se i den dårlige belysning, så man utallige bare ben færdes mellem hverandre på banjerdækket, medens kroppene, til hvilke de hørte, på grund af, at de med den blå skjorte på var mindre tydelige, først senere opdagedes at være i livlig bevægelse og med armene i færd med at surre hængekøjerne, idet underofficererne, der selv i største hast klædte sig på, med livlige tilråb opmuntrede folkene til at skynde sig. Det var den

samme trompet, der havde lydt for mig i søvne, som havde udsendt sit tydelige signal til "Klart skib" og derved bragt al denne travlhed til veje.

At gøre klart skib vil sige at gøre skibet fuldstændig rede til slag. Denne manøvre øves jævnlige på hele rejsen, så snart mandskabet har lært eksercitsens begyndelsesgrunde. På slutningen af rejsen øves den en eller flere gange om natten, når hele skibet med besætning hviler i den dybeste nattero. Ingen, undtagen chefen, ved deraf; thi meningen med at gøre klart skib om natten er jo netop at prøve, hvor hurtigt det vil kunne gøres, dersom skibet ved nattetid pludselig skulle få en fjende i sigte eller blive overrumplet af ham. Derfor ved man som sagt intet; hornblæseren bliver i al stilhed purret ud, og når han har fået sit horn for munden, lyder signalet.

Midt inde mellem køjerne, hvori hans kammerater hænger og sover, står han og lader sine hunger virke, og næppe har den første tone forladt instrumentet, før end man ser arme blive strakte, øjne blive gnedne og adskillige personer rejse sig halvt op i køjen og med forbavselse malet i deres åsyn stirre rundt omkring sig, ikke ret vidende, hvad der foregår, eller hvad der skal gå for sig. Signalet kender de alle, det har de jo hørt så ofte; men sådan midt om natten, det er ikke forefaldet i deres praksis endnu, det kan de den første gang slet ikke begribe.

Det er først, når underofficererne er blevet vækkede og med høj røst og en lille gnaven ed har givet en kort forklaring over, hvad der er på færde, at alle og enhver tørrer ud og skynder sig med at blive færdig til at indtage den post, hvortil de hører under slag.

Køjerne bliver hurtigst muligt surrede, thi på banjerne kunne de ikke hæn-ge, medens slaget foregår. Det sker naturligtvis ikke så smukt som til dagligdags. Hurtigheden har i dette tilfælde mest at betyde; når køjerne er gjort færdige, staves de på deres plads og hver mand begiver sig til sit arbejde.

Bumm, Bummm, begynder kanonerne allerede. Slaget er i fuld gang. Skytset er blevet ladet og afskudt, så snart ordren er givet i hvilken retning der skal sigtes. Nu under klart skib skal artilleriet betjenes med hurtighed og nøjagtighed. Ethvert lille greb bliver ikke i dette øjeblik udført for sig, således som når der ekserceres. Nu er det netop, at alt, hvad eksercitsen har lært mandskabet, skal komme det til nytte, alle de forskellige smågreb smelter sammen til "det rette greb" på tingene, således at der ikke kommer uorden eller forvirring i kanonerens betjening, trods den hurtighed hvormed det skal foregå.

På dækket går det livligt til. På kommandobroen giver chefen sine ordrer til officererne, som bringer dem videre til underofficererne og mandskabet. Der skydes i den af chefen angivne ret-

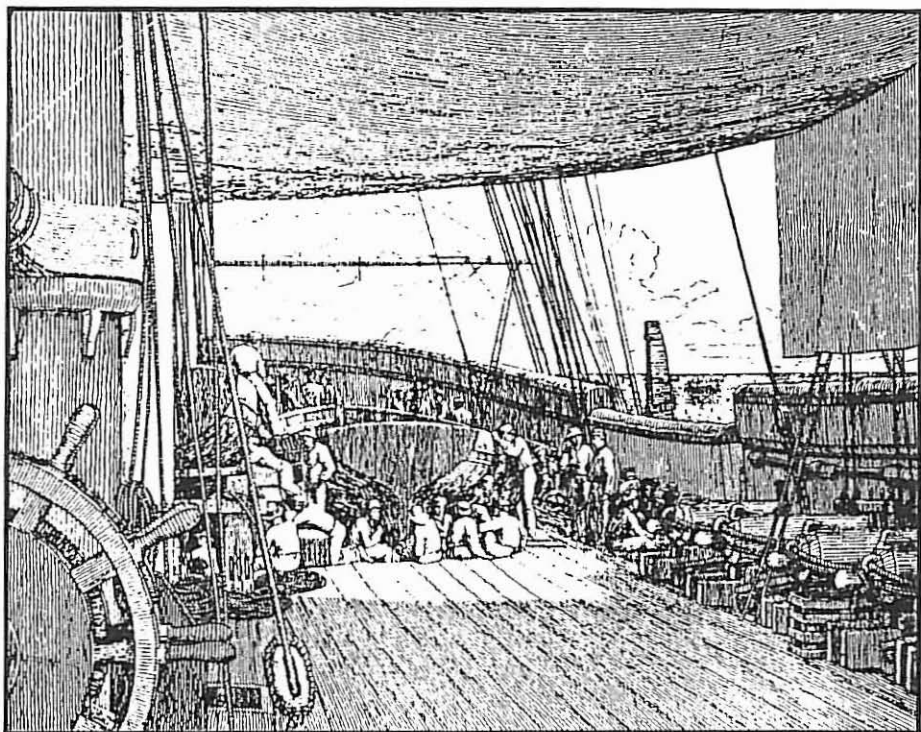
ning. Kanonerne hales efter skuddet ind, lades, hales til porten og afskydes på ny. Skud efter skud dunder løs i den stille nat og lyser op i mørket, hvert kun for et eneste kort øjeblik. Det er et storartet skuespil.

Skønt hver mand i skibet ved, at det kun er et skuespil, gør det et mægtigt indtryk. Det ligesom indgyder mand-skabet fordoblet iver og kæmpekræfter. De arbejder så muntert som aldrig til dagligdags. Alt går så livfuldt og friskt, så det er en fornøjelse at se derpå. De tunge kanoner bliver tumlet som om de var af træ og ikke af jern. Hvorledes må det ikke gå, når det er alvor?

Drenge kommer springende fra deres kanoner med de tomme koggerser for at få dem fyldte med karduser på det sted hvor krudtet langes op. Krudtladningen medbringes ombord, stoppet i karduser, der er poser af uldtøj. Koggerserne er høje runde æsker af læder med låg over af samme stof, i hvilke karduserne bringes fra krudtmagasinet til kanonerne. Officererne og underofficererne ses i travl bevægelse mellem folkene. Der manøvreres med sejlene eller, dersom dampen er oppe, med maskinen og alt eftersom skibet drejes og vender den ene eller den anden side mod den antagne fjende, bevæger kanonbesætningerne sig i hurtig løb fra hin til denne, for stadig naturligvis, at betjene kanonerne på den truede og på samme tid angribende side.

På banjerdækket er der ligeledes travlhed. Her langes krudtet og kuglerne op til artilleriet fra magasinerne, der alle ligger så dybt nede i skibet som muligt, thi under vandgangen er de bedst sikrede mod fjendtlige skud. Fra hånd til hånd vandrer kuglerne og koggerserne den lange vej fra magasinhylderne til oplangningslugen. Der må ingen standsning komme i dette arbejde, derfor er der sat rigelig med folk dertil, og en officer har kommandoen og ansvaret for at artilleriet ikke kommer til at mangle føde.

Hernede har lægen også indrettet sit lazaret for at være i sikkerhed med sine redskaber og syge. I lasten ovenfor tønder og tovværk, som her har hjemme, er der lagt et gulv af løse fyrrebrædder. Midt derpå står forbindingsbord, noget længere end en mand er høj, opredt med madras og hovedgærde og rede til at tage imod de ulykkelige, der i et virkeligt slag måtte blive nødsagede til at komme under lægebehandling. På bordet ved siden af står en samling af uhyggelige apparater, stillet op i den skønneste orden. Lange forskærknive, amputationssave, og mindre instrumenter ligger i rækkefølge efter størrelse foran på bordet. Bag ved dem står medicinflasker og bag dem igen ser man bunker af Charpi, lærred og andet, som hører til forbindelse. Det er en skrækkelig opdækning i og for sig. Men en opdækning som mange gange har været til redning for



Fotografiet bliver først benyttet til friluftsmotiver fra 1860erne. Forudsætningen var, at de fotograferede personer kunne holde sig i ro under den lange eksponeringstid. Heldigvis blev livet ombord skildret af kunstnere som her "Øverste dæk på et Orlogsskib set forefter. Skibet ligger til ankers i Vindstille". C.W. Eckersberg. Besætningen er samlet forude til hvile og samtale en varm sommerdag, hvor solsejl er spændt op over dækket.

kvæstede og sårede, når skaden har været af den natur, at øjeblikkelig behandling kunne forhindre død eller lemlæstelse, som ellers havde været vis.

Foran forbindingsbordet står på bræddegulvet en slags bære. Det er en firkantet ramme af træ, imellem hvis sider der er trukket brede, flade bånd,

og over disse er en madras bredt ud. Det er til de såredes transport, at denne bære er bestemt, og for at få den fra dækket bekvemt ned i lazarettet er den indrettet til at hejses bekvemt op og ned gennem lugerne, hvortil der på dækket er ansat en lille trop, kaldet "de såredes transport".

Når man gør en vandring rundt i skibet under klart skib kender man det næsten ikke igen, og vandringen selv er forbundet med vanskeligheder; thi fra det øjeblik, da signalet blev blæst, har tømmersmanden med sine hjælpere været i virksomhed og taget alle de trapper bort, som ikke skulle bruges, og rækværkerne på de få, der er forblevne på plads. Over de fleste af lugerne, gennem hvilke man under fredsforhold med bekvemmelighed bevæger sig op og ned, er der lagt lemme, så at al passage af disse er spærret. Kun igennem en luge helt agterude kan man gå op og ned for at have en forbindelse mellem dækket og skibet underneden, og det endda kun igennem en lille dør i lemmen, som er lagt over netop stor nok til at en mand kan slippe igennem. Lugerne lukkes således, for at ingen skal komme galt afsted ved at falde igennem under den travle færdsel frem og tilbage over dækket i mørket, og for at ikke løse ting eller afskudte splinter og stumper skulle fare ned og såre nogen underneden.

Pumperne og sprøjterne er gjort klare overalt. Slangerne skruede på og vandhanerne stillede, så at de hurtigt kan give vand og rettes mod en muligt opkommet ild. I mærserne er der små håndsprøjter, der kunne begynde at bekæmpe ilden, dersom den skulle tage fat i rejsningen, inden de sværere sprøjter fra dækket kunne komme dem til hjælp. Foruden disse håndsprøjter

bliver mærserne forsynet med våben, espingoler eller rifler, ved hjælp af hvilke topgasterne skulle søge efter bedste evne at pille bort af det fjendtlige mandskab, dersom omstændighederne skulle bringe de kæmpende skibe på nært hold.

Nu lyder der atter signal. Det er trompeten, der kalder 1. entreskifte til våben. "1. entreskifte, stil op om styrbord på købryggen!" kommanderes der, og folkene, der hører dertil, springer hurtigt fra deres kanoner, og hvad de ellers er ved og iler i hurtigt løb agterefters for at blive forsynet med skibshuggerter og revolvere der er deres bevæbning. Den er ikke besværlig for den pågældende; huggerten er kort og bæres i læderbælte, som haves om livet, og foran på dette er befæstet en messingkrog, hvorpå revolveren kan hænges. 1. entreskifte er nærmest bestemt til at foretage entring, derfor er folkene, som hører til det, så bekvemt bevæbnede, at det ikke kan forhindre dem hverken i at klatre eller springe, hvilket ikke godt lod sig gøre med en riffel i hånden.

Skiftet monstres op på det angivne sted, det øves lidt i eksercitsen, måske foretages der en skinentring, men i dette tilfælde er det vigtigste at se, hvor hurtigt folkene kunne møde, efter at signalet er blæst, og hvor hurtigt de kunne komme på deres plads igen, efter at skiftet er blevet blæst tilbage; derfor varer det ikke længe inden dette

signal høres, styrken afvæbner sig og spreder sig, idet enhver atter går til sin post, og 2. entreskifte blæses til møde. Dette er bevæbnet med rifler eller baglade karabiner og er nærmest bestemt til at afslå entring og beskyde fartøjer, der ville angribe skibet. Ligesom 1. entreskifte manøvreres det lidt, blæses tilbage og afvæbnes.

Henne på skandsen høres imidlertid hamren og banken som i et værksted. En sort klynge ses derhenne; nogle arbejder, andre ser til, færdige til at hjælpe. Det er en kanon, der er sunket i knæ, idet akslen, hjulakslen er taget af. Det vil sige, at det antages, at den er truffet af en kugle og knækket. Besætningen er i lag med at genoprette skaden og sætte en ny aksel i, som allerede ved klartskibets begyndelse er blevet lagt op på dækket sammen med de andre reservegenstande, for at have i nærheden, når der skulle blive brug for dem.

En kanon er ikke noget let stykke at håndtere, navnlig ikke i mørke og på et gyngende dæk; men det er jo netop deri, at øvelsen skal bestå. At istandsætte den lidte skade under så vanskelige forhold som kan indtræde i virkeligheden; og det kan man jo endda ikke helt frembringe, thi det mest forstyrrende under virkelige kampforhold mangler, nemlig de fjendtlige kugler. Imidlertid er det som sagt ikke let, selv uden dem, at reparere en ødelagt rapt, og ikke for 25 minutter efter, at

den første aksel er taget ud, er den nye sat i, så at kanonen kan tage fat igen og give sit ord med i de dundrende lag. Alt skal for så vidt, som det er muligt, øves, når der holdes klart skib, altså også de såredes transport. Derfor får en mand af en af kanonbesætningerne ordre til at være hårdt såret. Han falder om på dækket, bringes af kammeraterne hen midtskibs, hvor "de såredes transport", en lille trop på 5 mand, henter ham med sin bære, medens kammeraterne fortsætter med deres skydning. Omhyggeligt er den sårede blevet lagt på børen, med forsigtighed bæres han nu hen på lugen, hvorigennem vejen går ned til lazarettet, og snart svæver han jævnt og langsomt på sit leje ned ad, indtil han befinder sig på lazarettets gulv, hvor han overgives til lægens og hans medhjælperes pleje. Heldigvis er han jo kun skuespiller i dette øjeblik! Lægen kontrollerede at transporten var gået godt og sendte "den sårede" tilbage i arbejde igen.

Det ene signal afløser det andet. Snart skydes der fra den ene side, snart fra den anden. Snart er det kun kanonerne på den forreste halvdel af skibet, der fyres med, medens 2. entreskifte agterude er i begreb med at afslå et fjendtligt angreb. I det ene øjeblik benyttes alle kanonerne på begge sider på en gang, således som man ville gøre, når skibet havde flere modstandere på begge sider af sig at kæmpe med, i det næste øjeblik står de alle ubenyttede

de, medens alle mand er i færd med at afslå entring, kort sagt, ethvert tilfælde, som kan indtræde, bliver så vidt muligt øvet. Derfor høres der nu pludselig en gennemtrængende piben og stærk kimen på skibsklokken.

Det er signalet for brand. Skibet forandrer kurs og sejler bort fra slaget, således at det får vinden agter ind, thi det er forude ilden antages at have fået fat, og derfor må man sørge for at flammerne blæser bort fra skibet. Næstkommanderende har altid kommandoen på det sted, hvor ilden raser, og i samme øjeblik som signalet er givet, er han og alle, der hører ham under, på stedet. Pumperne sættes i gang. Brandspandene hives i vandet, fyldes, hales op og langes til sprøjterne, hvis slanger inden 2 minutter enes om i tykke stråler at sende en anseelig vandmasse mod det af ilden angrebne sted. Ikke sjældent får en mand sig et ordentligt styrtebad ved en sådan lejlighed. For det første kan strålemesteren ikke altid se, om der er nogen i vejen for strålen eller ej, og for det andet, selv om han kunne se det, tvivler jeg på, at han forandrede strålens retning derfor.

Når vandet har virket en kort tid, og når næstkommanderende har set efter og er blevet forvisset om, at enhver mand har været på sin post, og at redskaberne har været på pletten og i orden, lydes der atter med klokken. Men denne gang er det langsomt og beroli-

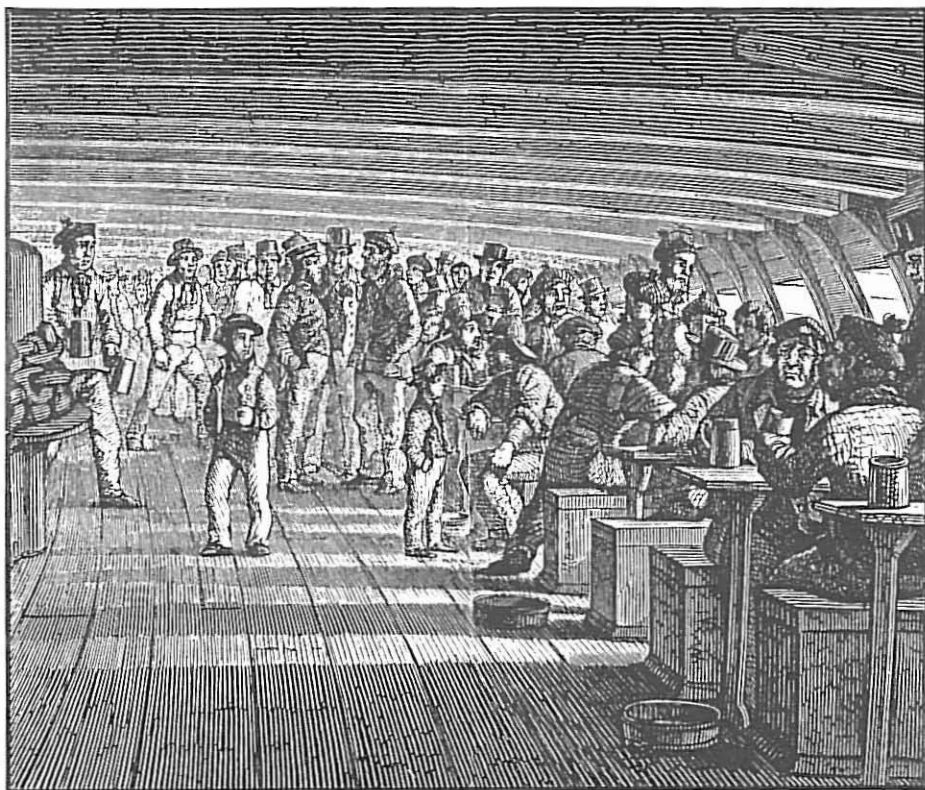
gende, thi nu betyder det, at faren er forbi og ilden slukket.

Sprøjten og de andre brandredskaber bringes i hvile, og mandskabet går til kanonerne. Skibet forandrer atter kurs og styres mod fjenden. Trompeten lyder igen, og snart udsender kanonerne som før, deres dødbringende ladninger, forstyrrende stilheden og afbrydende mørket med deres kortvarige glimt.

Endelig lyder et signal, som ofte er hørt med glæde, når mandskabet i et par timer har haft øksercits. Det er signalet til at lade klart skib ophøre og sætte batteriet i daglig orden.

Kanonerne lades, sættes i orden og surres, tømmermanden med sin trop skruer atter på, hvad han ved klartskibets begyndelse skruede af, og bringer på plads, hvad han engang nedtog. Hele skibet bliver bragt i sin daglige tilstand, og skønt der er meget at gøre, går det i en fart, thi køjen og søvnen venter nu den flittige.

Når alt er gjort, marcherer batteriet af, det vil sige, kanonerne og de andre poster forlades. Den vagthavnede officer overtager atter kommandoen og piber, når han har indhentet chefens tilfaldelse dertil "Klar ved køjerne!" Hurtigt møder hver mand på sin plads, og hurtigt som de kom op, bringes nu køjerne ned igen. Snart hænger de under dækket på deres kroge, hver med sin mand i sig, sødt slumrende efter den



"Det Indre af Logiskibet Droming Marie". Billedet viser et interior fra batteridækket med folket siddende ved "bakkerne". Der findes meget få illustrationer med motiver af livet "inde i" skibene. Fra Ny illustreret Tidende ca. 1864.

ivante forstyrrelse, som denne nat har bragt.

Vagtkvarteret bliver naturligvis på dækket, og skont det sjældent er behageligt at se andre gå ned med deres køjer og selv blive oppe til vagt, så har den vagthavende ikke grund til andet end at glæde sig. Klartskibsmanøveren

har nemlig fået 2 timer af vagten til at gå for ham. Om 1 time er det hans tur at gå til køjs, og så er han efter alle sandsynlighedsberegninger ikke udsat for at få sin frivagtsøvn forstyrret ved endnu engang den nat at skulle have klart skib.

Regler for de daglige øvelser og rutiner i orlogsskibene var fastslået i "Instruktioner og Reglementer fra 1849", der var rettesnor for uddannelsen i flådens tjeneste. Tidligere havde man alene haft Frederik Vs søkrigsartikler, først udkommet i 1752 og genoptrykt i 1811. Søkrigsartiklerne indeholdt leveregler og vedtægter for livet ombord, præget af et utidssvarende syn på samspillet mellem mennesker, særlig hvad gælder de korporlige straffemetoder, der i 1800-årene efterhånden ansås uhensigtsmæssige. Med "Instruktioner og Reglementer fra 1849" blev der sat system i det daglige liv ombord, medens det før den tid var overladt til skibschefen at indøve sit mandskab efter bedste evne og med store forskelle i de forskellige skibssætninger som resultat. Særlig var tiden efter 1801, hvor flåden havde relativt få skibe i søen, blevet en periode, hvor uddannelsen af mandskabet ikke var højt prioriteret til søs. Da udrustningerne var få, bestod besætningerne for det meste

af faste folk, der var øvede hjemmefra. Når blot chefen bragte sit skib velbeholdent hjem igen fra et godt udført togt, skulle han ikke stå til regnskab for daglig øvelse og uddannelse ombord.

Værnepligtens indførelse i 1848 medførte at mange unge skulle opøves i de forskellige virksomheder ombord, og en regulær undervisning med øvelser var bydende nødvendigt. De store sejlskibe, som fregatterne NIELS JUEL, SJÆLLAND og JYLLAND, bygget henholdsvis 1856, 1858 og 1860, med deres store besætninger var velegnede til uddannelse og eksercerskibe, og de blev benyttet som sådanne i ca. 25 år, hvad der var en normal levetid for et stort træskib. De samtidige noget mindre korvetter HEIMDAL og DAGMAR var operative i henholdsvis 32 og 40 år også på grund af deres anvendelighed som eksercerskibe. Efter 1864 var alle disse store, sejlene orlogsskibe umoderne som egentlige kampskibe.

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

I sæsonen 1996-97 refterer følgende arrangementer:

Fredag den 6. december 1996 kl. 19.00.

Medtag familien til vort traditionsrige julemøde med gløgg og æbleskiver, med lotteri og andespil og i år med den helt store overraskelse. Afsæt allerede nu aftenen i kalenderen og lad os mødes til en hyggeaften (entré 35 kr.). Tilmelding til Orlogsmuseet tlf. 31 54 63 63 eller Per Jessen tlf. 42 81 69 15

Torsdag den 9. januar 1997 kl. 19.00.

Foredrag om forladekanoner ved Chr. Lindhe.

Foredrag om "Overgangen mellem træ- og jernskibe" ved Michael Prætorius.

Derefter fremvisning af medlemmernes modeller.

Torsdag den 6. februar 1997 kl. 19.00.

Foredrag om de sidste 25 års udvikling af flådens skibe og våbensystemer ved admiral Sven Thiede.

Torsdag den 6. marts 1997 kl. 19.00.

Foredrag om tyske ubåde af type XXI ved Tom Wismann.

I marts-april søger vi at få arrangeret en udflugt for lauget, nærmere meddelelse herom i februar-nummeret af Marinehistorisk Tidsskrift.

Torsdag den 10. april 1997 kl. 19.00.

Generalforsamling med efterfølgende foredrag.

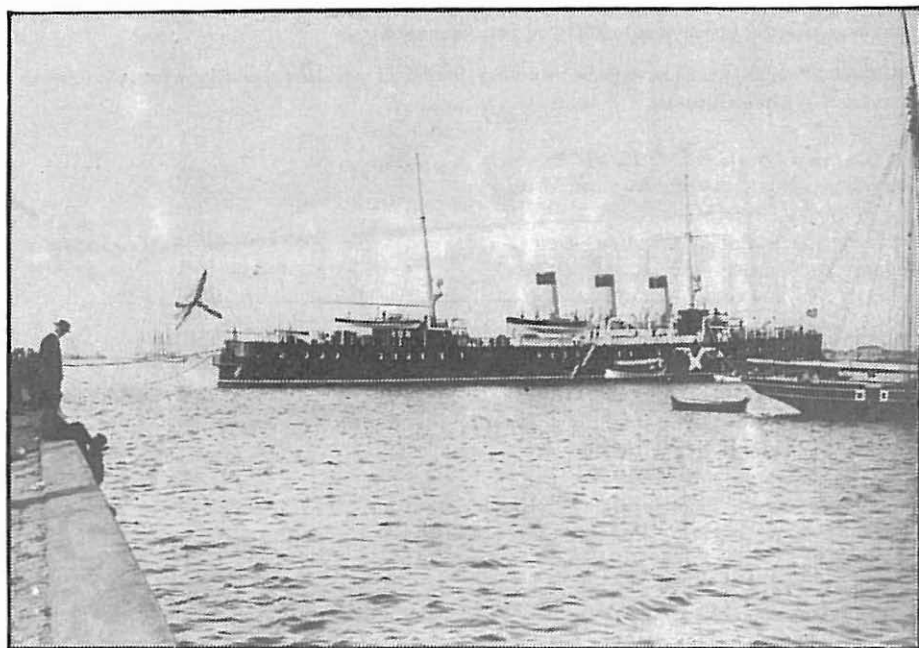
Undervisning i skibsteknisk tegning starter Tirsdag den 3. december 1996 kl. 19.00 og fortsætter de følgende tirsdage i vintersæsonen 1996-97

Orlogsmuseets ønskeliste vedr. nye modeller m.m.

Kanonbåden "Drogden" (1873-1903)	1:48
De britiske orlogsskibe "St. George" og "Defence" (til museet i Torsminde)	1:48
Ubåden "Springeren", gennemskåret	1:48
Tableau: Mastekranen og "Peder Skram" 1943	1:48?
Hunt-klasse fregat "Valdemar Sejr" / "Esbern Snare"	1:50/100
Hohlenberg skib, "Norge" / "Prins Christian Frederik"	1:48
Nye opgaver:	
Middelspant af kanonbåd	1:1
Diorama: Skibbyggeri/havn ca. 1800	1:32/87
Opmåling og tegning af kongechaluppen	
Sejl til "Rota" og "Valkyrien"	
Mortérchalup 1807	1:48 eller større
Samling og klargøring af materialer til montere	
Montre til Mutsuo's modeller	
Indlæggelse af lys i eksisterende montere	
Skibe brugt i Vestindien. Brig eller skonnert	1:48

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Den danske flåde, som i 1864 var engageret i kampen mod Preussen og Østrig, var sammensat af mange forskelligartede skibstyper - sejlskibe, dampskibe, panserskibe, rokanonbåde og transportfartøjer. Dens hovedopgave var i samarbejde med hæren at holde fjenden fra døren, samt bl.a. at blokere de tyske havne og udføre transporttjeneste, hvortil blev benyttet de mindst slagkraftige fartøjer som f.eks. hjuldampskibene, af hvilke der var udrustet to - GEISER og HEKLA. Sidstnævnte ses på opgavebilledet i MT nr. 3, liggende i Rønne havn (foto fra 1864). Skibet var krigsudrustet i perioden 1863-1865, hvorunder det forrettede tjeneste i Østersøen ved troppetransporterne og blokaden af de fjendtlige kyster. HEKLA blev bygget i England, hjemkom og indgik i flåden i 1842 og udgik i 1879. Den heldige vinder blev **Lars Wismann, Birkhøjterrasserne 410 D, 3520 Farum** som har fået sin præmie tilsendt.



Et udenlandsk skib ligger for anker i Københavns havn. Hvilket?

Svar til Orlogsmuseet senest 2. januar 1997.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 26, 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. Topsøe-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 -Tølvig (red.): Flådens oprør (1993). 100 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsfåde i perioden 1720-1800. 140 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 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. 26, Christian 4.s flåde.

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

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

Anne Knudsen 62521800

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG (fortsat)

Kontakt med de udenbys medlemmer

De af vor medlemmer, som bor langt fra København, har ofte vanskeligt ved at deltage i vore møder og arrangementer, dette vil vi gerne prøve at råde bod på. Hvis i kommer til København og har lyst til at snakke modeller og modelbyggerlaug, så ring i forvejen til en af nedennævnte kontaktpersoner, så et møde kan aftales på museet eller et andet sted i byen.

Kontaktpersoner:

Gert Gray Andersen	Fagotvej 20, 2730 Herlev.	Tlf. 44 94 73 12
Per J. Jessen	Ravnsmøllevej 61, 3460 Birkerød.	Tlf. 42 81 69 15

200-året for Slaget på Reden den 2. april 1801

Det er ikke spor for tidligt at tænke på, hvad laugene kan bidrage med til markering af dette berømte slag. Derfor udskrives en konkurrence om den bedste idé til en model, et diorama eller gerne noget helt andet, der kan markere begivenheden. Beskriv et projekt og aflever det til bestyrelsen inden generalforsamlingen i april, vinderen vil modtage en flaske af de stærke varer.

Holdarbejde

Dioramaet af træningen ved Dragør er nu indgået i Orlogsmuseets permanente udstilling, men byggeholdet vil gerne endnu en gang have lejlighed til at gøre opmærksom på det herlige samarbejde, vi havde i de 2 år byggeriet stod på. Vi lærte en masse om historie, om kildeoplysning, om arbejdsmetoder og om hinanden og først og fremmest dette, at det kan lade sig gøre at være fælles om et sådant projekt. Vi vil derfor opfordre andre til at prøve. Det kan være om et af de projekter, der fremgår af museets ønskeliste, eller noget andet i selv finder på, eller måske som deltager i en af de studiegrupper, vi vil prøve at starte på mødet i november. Mød op torsdag den 7 november og kom med i en arbejdsgruppe. Referat af mødet vil komme i næste nummer af Marnehistorisk Tidsskrift.