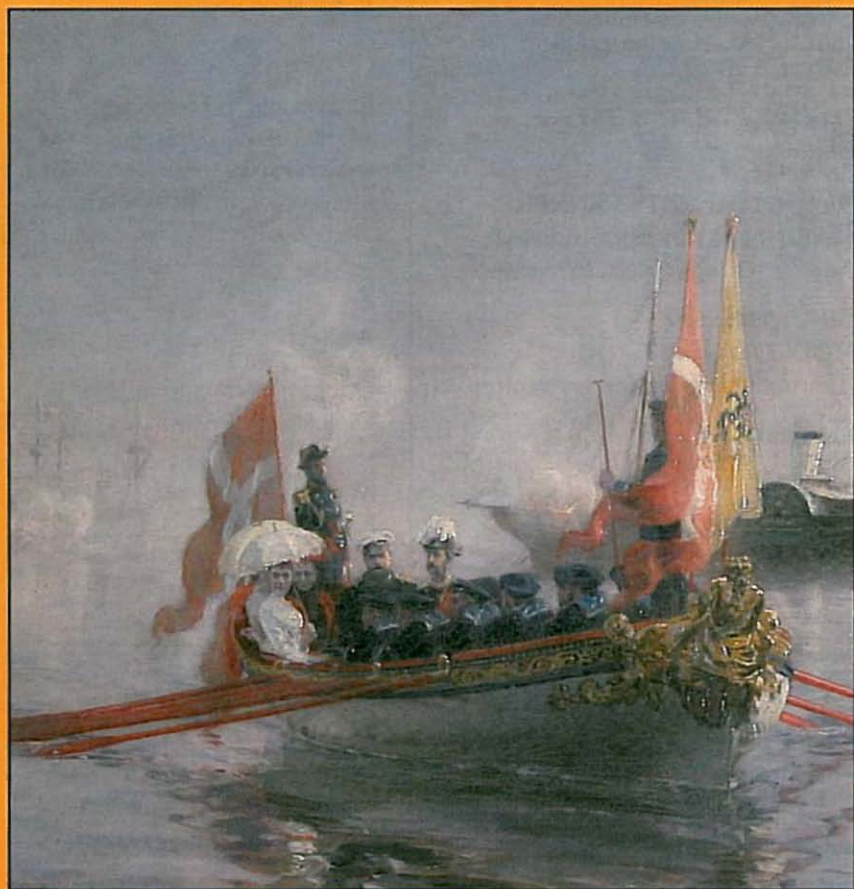


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



36. årgang

Nr. 4 - November 2003

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

## Adresse:

ORLOGSMUSEET  
Overgaden oven Vandet 58  
1415 København K.  
Tlf. 32 54 63 63  
Fax. 32 54 29 80  
e-mail. info@orlogsmuseet.dk  
http://www.orlogsmuseet.dk  
Giro nr. 5 18 76 13

## Udgives af:

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

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:  
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:  
Mogens Dithmer

## MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.  
Årsabonnement kr. 150.-  
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:  
B. THORGILS A/S  
ISSN 0106.5122

---

---

## INDHOLD

---

---

### Artikler:

To gange sænket af egen besætning. Artilleriskibet NIELS IUEL i tysk tjeneste 1943-45.  
*Søren Nørby* 93

Eksplosionen i Flensborg 14. juni 1945. Ødelæggelsen af de fire danske torpedobåde af DRAGEN- og GLENTEN-klassen.  
*Søren Nørby* 105

### Andet:

Orlogsmuseet og fremtiden.  
*Ole Lisberg Jensen* 112

Maleri af Den hvide Kongechalup.  
*Ole Lisberg Jensen* 115

Maria 1514.  
*Niels M. Probst* 116

Meddelelser fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. 119

Opgavebilledet må desværre udgå på grund af pladsmangel.

---

### Forside:

Den hvide Kongechalup. Udsnit af maleri af Chr. Mølsted. (se omtale i bladet s. 115) Foto: Søren Nørby, Orlogsmuseet.

# To gange sænket af egen besætning

Artilleriskibet NIELS IUEL i tysk tjeneste 1943-45

*Søren Nørby, stud.mag.*

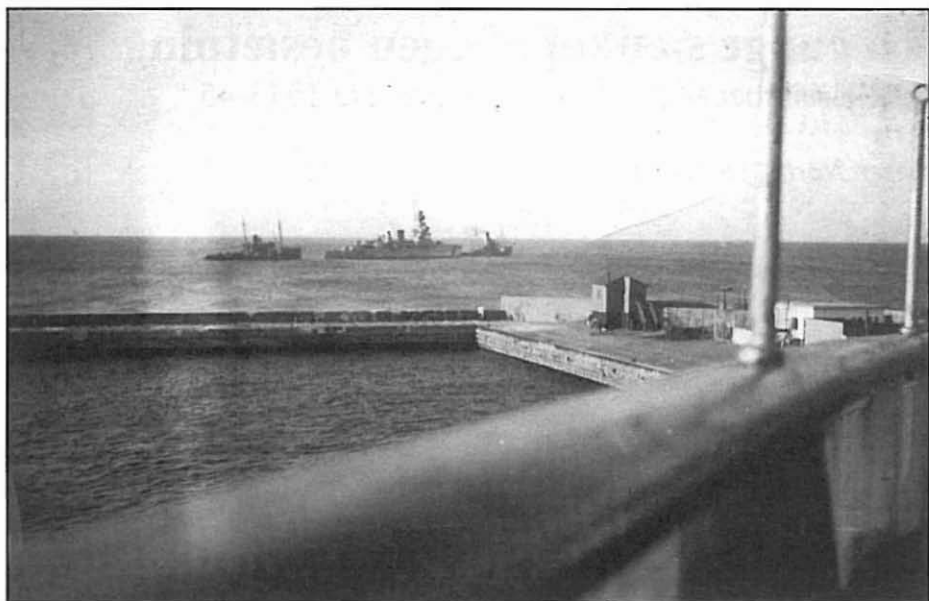


*NIELS IUEL blev sat på grund små 1000 meter fra land. (Frihedsmuseet)*

## **Forhistorien**

Artilleriskibet NIELS IUEL må være et af de få skibe i verden, der oplevede den tort to gange i dets levetid, at blive sænket af egen besætning. Første gang var den 29. august 1943, hvor den danske flådes største skib af egen besæt-

ning blev sat på grund og delvist ødelagt i Isefjorden. Målet var at hindre, at skibet faldt i tyskernes hænder, og grundsætningen fandt først sted efter at NIELS IUEL havde forsøgt at nå til svensk territorium. Et forsøg, der var



*NIELS IUEL slæbes forbi Hundested på vej mod Tyskland. (Frihedsmuseet)*

blevet hindret gennem tyske flyangreb, der beskadigede skibet, og kostede et besætningsmedlem livet og sårede fire andre.

### **NIELS IUEL bjerges**

Allerede dagen efter grundsætningen bad tyskerne det danske bjergningsfirma A/S Em. Z. Svitzers om at undersøge NIELS IUEL med henblik på at bringe det flot.

Svitzers bjergningsskib Garm ankom til det grundstødte orlogsskib den 31. august, og i de næste fire dage undersøgte dykkere skibet. Dykkerne kunne

dog allerede den 31. august indsende en rapport om NIELS IUELS tilstand. I rapporten beskrev de skibets skader således:

*"På bagbord side udfør maskinrummet findes i pladeranget under panserdækket nogle mindre buler, og i panserpladerne mangler nogle få naglehooveder.*

*Ellers fandtes ingen synlige skader på skibets sider, stævne, skruer, ror eller slingrekøle.*

*Skibet står på sandbund og er ca. 2 fod nede i grunden."*

Slutteligt tilføjede dykkerne, at NIELS IUEL havde taget store mængder vand



*De afmonterede 150mm kanoner blev efterfølgende placeret ved en række tyske batterier ved bl.a. Løkken og Frederikshavn. Her er batteriet i Frederikshavn fotograferet i starten af 1990'erne. (Søværnets Taktik- og Våbenskole/UFS)*

ind, og "vandet står fra for til agter i skibet og er ca. 4-5 fod under panserdækket."

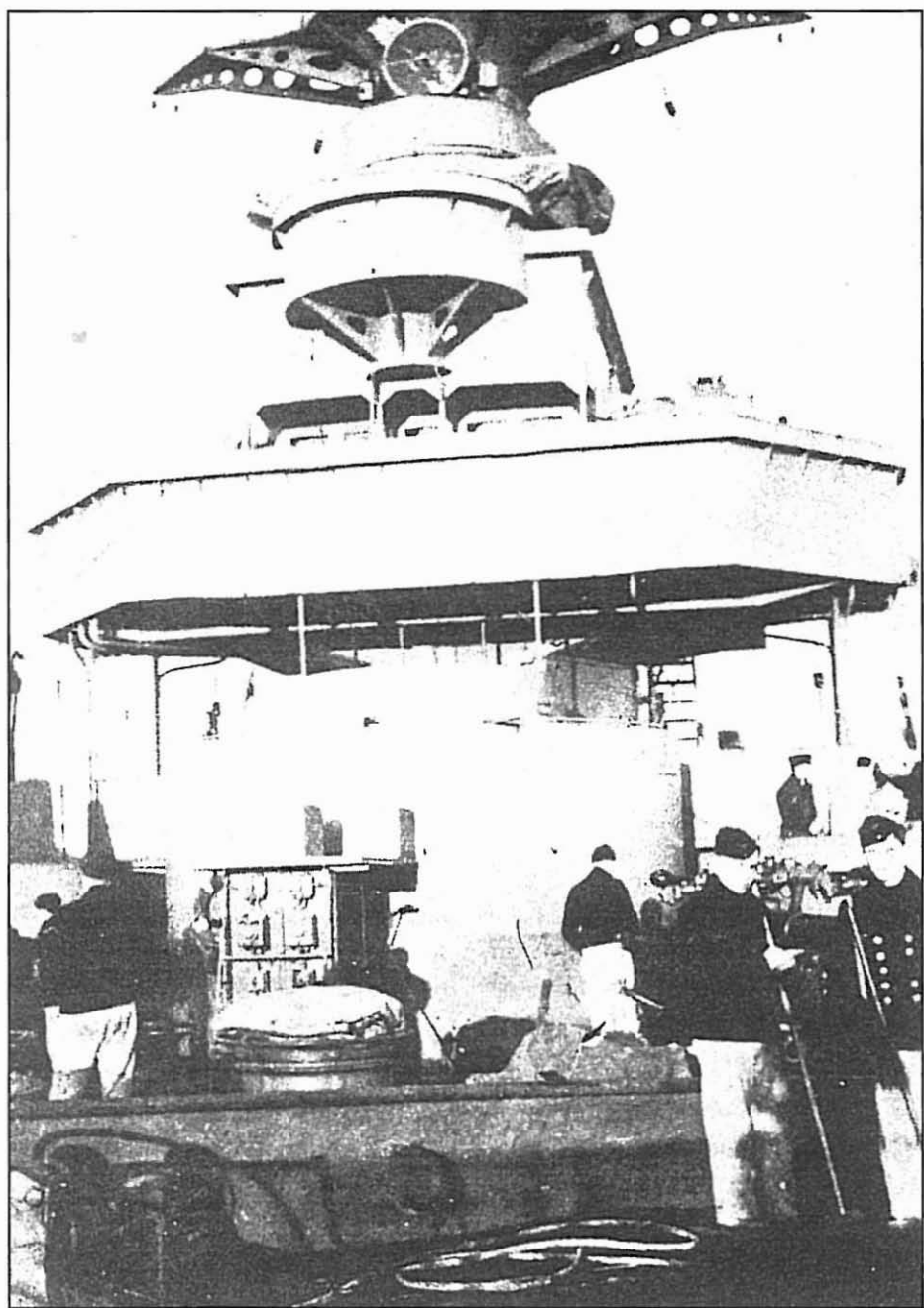
Dykkerne noterede sig også, at der rundt om skibet lå dele fra skibets kanoner, ammunition og andet udstyr, der var smidt overbord af dets danske besætning den 29. august.

Efter at dykkerne havde indsendt deres rapport til Svitzers hovedsæde fik de besked på at vente, mens firmaet søgte at forhandle en bjergningsaftale på

plads med de tyske myndigheder. Uvist af hvilken årsag lykkedes det dog ikke parterne at komme overens, og tyskerne måtte derfor selv bjerge NIELS IUEL.

Bjergningen blev gennemført i oktober 1943, hvorefter NIELS IUEL blev slæbt til Kiel. Her blev det repareret, før det i september 1944 kom i tjeneste i den tyske flåde under navnet NORDLAND.

Under reparationen fik NIELS IUEL fjernet dets hovedarmering – ti 150mm





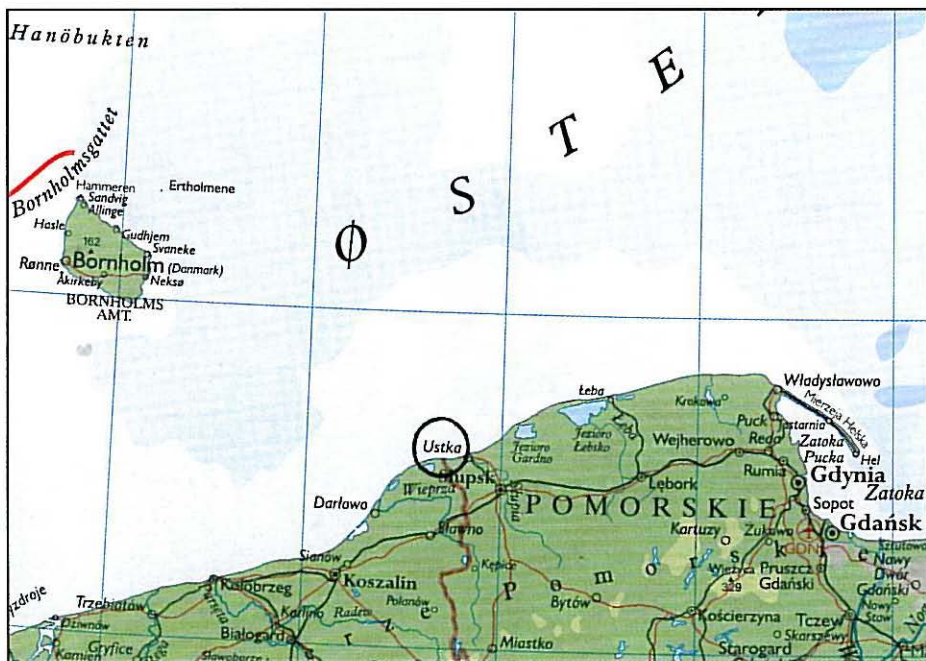
*NORDLAND med tyske kadetter opstillet på fordækket. (Frihedsmuseet)*

kanoner - og blev istedet udstyret med tre tyske 105mm kanoner, fire 37mm og otte 20mm antiluftsskyts.

NORDLAND fungerede derefter som kadedskib med en stambesætning på 200 mand og ca. 400 officers-aspiranter.

*Tyske kadetter på dækket af NORDLAND.  
(Fuchs, s. 118)*

I resten af 1944 lå skibet fast i havnen ved Stolpmünde i Pommern. Her fik de nye kadetter deres uddannelse, mens de russiske tropper rykkede stadig tættere på. I januar 1945 var russerne ikke langt fra Stolpmünde, og man besluttede at flytte NORDLAND længere mod vest. Men da man ville afsejle, opdagede man, at den lange tid ved havnekajen havde medført, at skibet havde sat sig ganske fast på bunden af havnen.



Stolpmünde hedder i dag Ustka og ligger i Polen, ca. 100 km vest for Gdynia.

Man forsøgte først at få skibet frit ved at lade besætning og kadetter møde på øverste dæk, og her skiftevis bevæge sig fra styrbord til bagbord og omvendt, men uden succes. Man måtte derfor tilkalde hjælp fra slæbebåde. Da ingen vidste om slæbebådene ville nå frem i tide, blev besætningen beordret til at gøre klar til at forsvare skibet mod de fremrykkende russiske tropper.

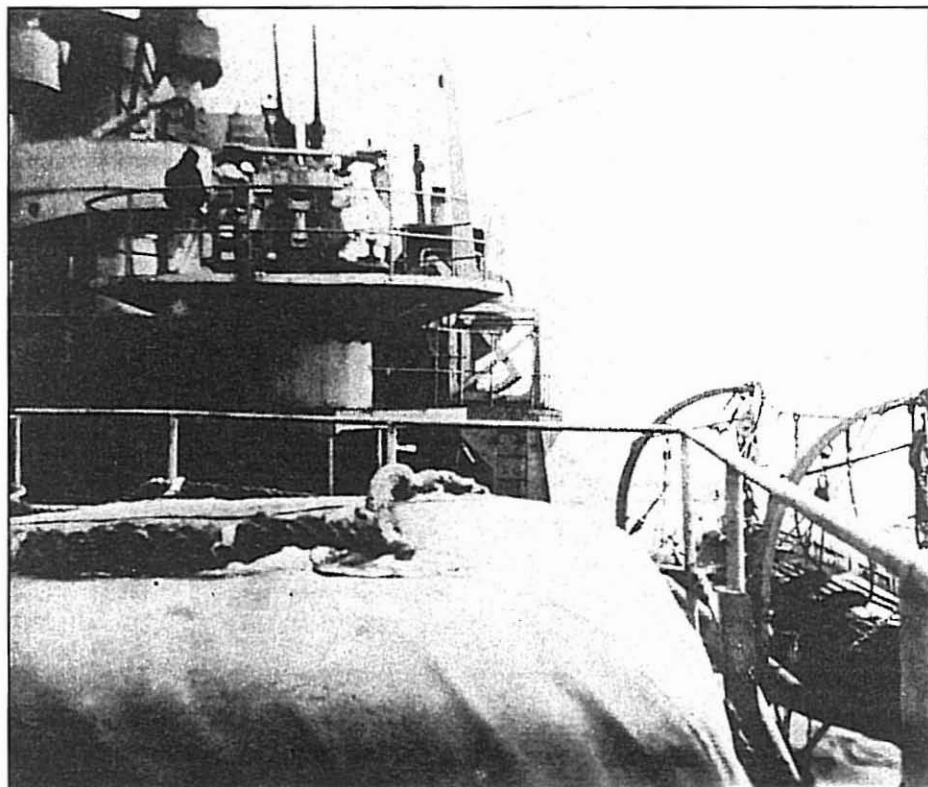
To slæbebåde nåede dog frem før russerne, og den 18. februar 1945 blev NORDLAND slæbt fri og forlod derefter

for egen kraft Stolpmünde. Kursen blev sat mod vest og havnebyen Kiel, som man nåede to dage senere.

Stolpmünde blev indtaget af russiske styrker den 8. marts 1945.

NORDLAND ankrede op i havnen og kadetternes uddannelse blev fortsat. En række kilder nævner, at skibet den 1. april blev beskadiget af allierede flystyrker, men ifølge et af skibets daværende besætningsmedlemmer er dette ikke korrekt. Skibet var stadig flyden-





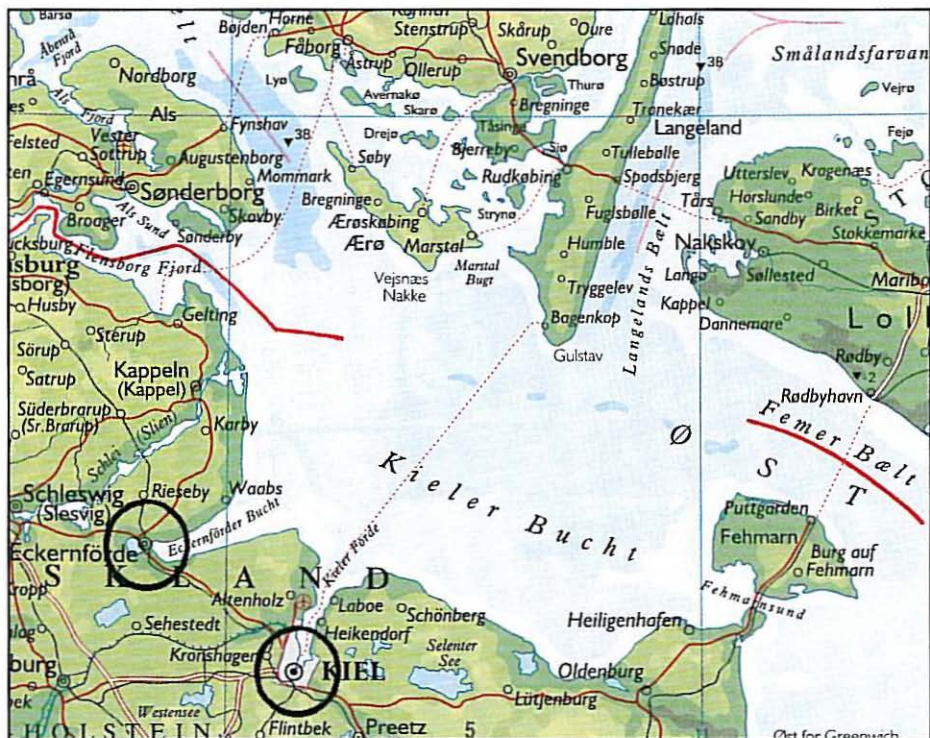
*37mm antiluftsskyts på NORDLAND. Bemandet og klar til kamp. (Fuchs, s. 123)*

de i starten af maj, hvor det blev besluttet at flytte det til Eckernförde. Den 3. maj forlod NORDLAND Kiel.

Under forlægningen ud af Kielerfjorden blev NORDLANDS besætning vidne til allierede bombeflys angreb på de mange tyske skibe, der befandt sig i Kielerfjorden. NORDLAND blev gentagne gange angrebet, og besætninger-

ne ved antiluftsskytset havde en travl dag. Modsat mange andre skibe i området, nåede NORDLAND ubeskadiget ud af fjorden og videre til Eckernförde.

Tidligt på eftermiddagen den 3. maj lagde NORDLAND til i havnen i Eckernförde. Her blev hovedparten af besætningen beordret fra borde. Chefen for



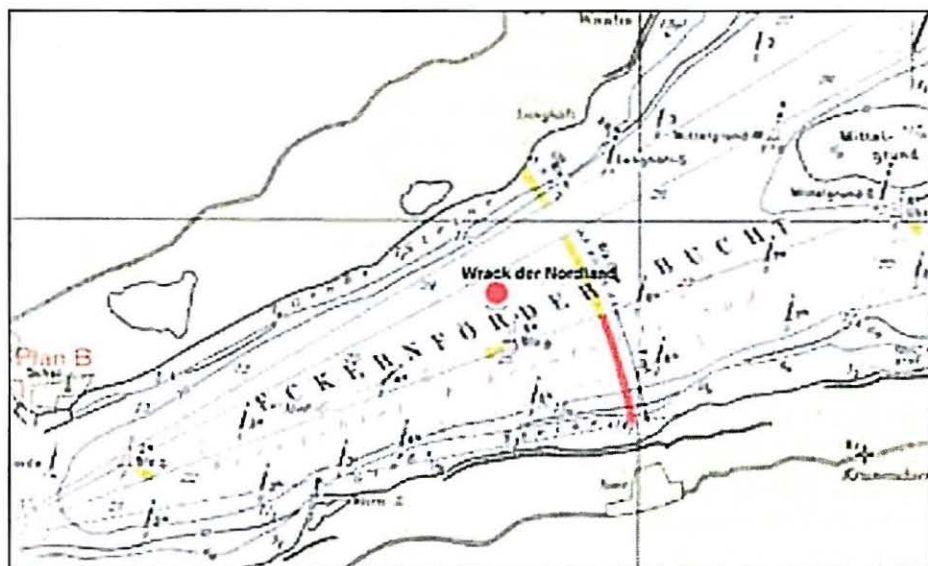
NORDLAND holdt en kort tale, og meddelte, at han havde besluttet at sænke skibet. Derefter forlod NORDLAND hurtigt igen havnen med kurs ud mod bugten.

Ved aftenstid blev ialt otte bomber bragt til sprængning langs skibets styrbord side. Samtidig var søventilerne blevet åbnet og ca. en time efter at bomberne var sprunget, krængede NORDLAND styrbord over og forsvandt fra havets overflade.

For anden gang i sin karriere blev NORDLAND/NIELS IUEL sænket af egen besætning.

### NIELS IUELS skæbne ukendt

Efter krigens afslutning var der ingen i den danske flåde, der vidste, hvad der var sket med NIELS IUEL efter 29. august 1943. Søværnet blev derfor noget overrasket, da Svitser i marts 1951 kontaktede dem for at høre nærmere om mulighederne for at bjerge vraget. Svitser selv var blevet kontaktet af det tyske firma "Bugsier-, Reederei- und



Vraget af *NIELS IUEL* ligger på 59° 29,00' Nord - 009° 58,00' Øst.  
 Fra [www.bubblewatcher.de/nordland.html](http://www.bubblewatcher.de/nordland.html)

*Bergungs-Aktiengesellschaft*" i Hamborg. De havde meddelt Svitser vrages position og mente, at det kunne hæves. De indbød samtidig til samarbejde om entreprisen, og bad Svitser om at tage kontakt til det danske søværn for at få en bjergningsaftale i stand.

I Svitseres første skrivelse til søværnet mente firmaet, at en evt. bjergning kunne påbegyndes allerede 1. maj 1951. Dette skulle vise sig at være endog meget optimistisk.

### Vraget

Inden en bjergning overhovedet kunne komme i gang, måtte man finde ud af, hvem vrages egentligt tilhørte. Der blev derfor indledt forhandlinger med de engelske militærmyndigheder i Nordtyskland, men de meldte hurtigt tilbage, at skibet var dansk ejendom. Med dette på plads kunne søværnet indlede forhandlinger med interesserede købere af vrages.

Svitser kom hurtigt med et tilbud på en bjergning af vrages. Firmaet lagde ud med at tilbyde søværnet at hæve skibet og "aflevere det i flydende til-

stand i dansk havn". Selv forventede Svitzer at vraget havde en værdi på 7-800.000 tyske mark, men dette tilbud var uden megen realisme, da det faldt førend Svitzer havde nogen sikre informationer om vragets tilstand.

Dykkere fra det førnævnte tyske bjergningsfirma fandt efter et par dages eftersøgning vraget på 27 meters dybde. Efter beretningen om skibets sænkning blev ingen overrasket over, at finde det liggende på styrbord side med en slagside på små 90 grader. Vægten af skibet havde trykket det ca. 8 meter ned i havbunden, og da NIELS IUEL/NORDLAND var 16 meter bredt, betød det at halvdelen af skibet var trykket ned i den bløde havbund. Dette skulle vise sig at umuliggøre en bjergning af hele skibet.

Efter at have undersøgt vraget meddelte det tyske firma i april 1951, at de ikke mente at en bjergning var risikoen værd. I stedet foreslog de at man skulle skrotte skibet som det lå på havbunden. Såfremt man valgte den løsning mente firmaet, at den krævede pris på 100.000 kr. for rettighederne til vraget var så høj at arbejdet ikke kunne betale sig, og de bad derfor Svitzer om at forhandle prisen ned.

### **Forhandlingerne trækker ud**

Der var på dette tidspunkt mangel på stål i Danmark, og i samspil med Handelsministeriet lagde søværnet derfor en klausul på salget af vraget af NIELS IUEL. Alt stålet skulle hjem til Danmark og genbruges her. Forhandlingerne mellem Søværnet, Svitzer og Handelsministeriet blev lange og seje, og selv om Svitzer afleverede dets endelige tilbud den 6. juni 1951, blev kontrakten først indgået 19. marts 1952.

Her betalte Svitzer 30.000 kr. for bjergningsrettighederne til vraget. De forpligtede sig samtidig til at fjerne vraget fra havbunden indenfor 18 måneder. Som modydelse skulle Svitzer levere 1050 tons stålskrot til Stålvalseværket i Frederiksværk. Betalingen lød på 250 kr. pr. tons. Skrottet, der ikke nødvendigvis skulle stamme fra NIELS IUEL, skulle leveres på kajen i enten Eckernförde, Kiel eller i en dansk havn.

Den lange forhandlingsperiode medførte, at det oprindelige tyske bjergningsfirma, "*Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft*" i Hamborg, fik kolde fødder og bakkede ud af bjergningen. Firmaets ledelse var bange for at den stigende inflation i Tyskland ville gøre bjergningsoperationen til en tabsforretning. Deres forpligtelser blev dog overtaget af et andet tysk firma: "*Eisen und Metall*

*Kommanditgesellschaft*", der også havde hovedsæde i Hamborg.

*Eisen und Metall Kommanditgesellschaft* fik det tyske Wasserstrassenämter til at give dispensation fra bestemmelsen om, at de skulle fjerne hele vraget fra havbunden. Det danske søværn krævede og fik her et skriftligt tilsagn fra Wasserstrassenämter om, at de ikke i fremtiden ville blive stillet overfor krav om at fjerne resterne af vraget.

Resten af 1951 gik med forhandlinger mellem Svitzer og Eisen und Metall, og selve bjergningsoperationen kom først igang den 10. marts 1952.

Den 4. juni 1952 meldte Eisen und Metall at de første 200 tons stålskrot var klar til afhentning. 2. oktober 1952 var den første bjergningsoperation færdig, og Svitzer kunne nu levere resten af de 1050 tons stålskrot.

Det tyske bjergningsfirma indstillede dog først det endelige bjergningsarbejde i 1954. Da havde firmaet hævet ca. 1300 tons stålskrot, 250 tons panser og 25 tons metaller. I 1961 undersøgte firmaet igen vraget, men fastslog, at der ikke var mere at komme efter.

### **Genstande af historisk interesse**

I den kontrakt, der blev indgået mellem Svitzer og søværnet, stod det klart og tydeligt i §5 at såfremt der blev bjerget ting af historisk interesse – skibets klokke, navneplade o. lign. – skulle sådanne ting straks og uden yderligere betaling overgå til det danske søværn.

Allerede i december 1951 var NORDLAND blevet besøgt af vragdykkere, der havde fjernet den ene af skibets to skruer. Da den var lavet af kobber, kunne den sælges for hele 30.000 dmark. Sælgerne blev dog senere arresteret og anklaget for tyveri fra vraget, der på daværende tidspunkt stadig havde været dansk ejendom.

NIELS JUELS klokke var også blevet fjernet fra vraget, men blev i 1961 foræret til to danske kadetter, der var med depotskibet ÆGIR i Kiel. Her var de, ifølge historien, tilfældigt kommet i snak med en ældre tysker, der bød kadetterne på middag. Efterfølgende viste han dem en række genstande, han havde samlet op fra de mange vrage i området omkring Kiel. Heriblandt var også en klokke med inskriptionen "Niels Juel 1923". Da kadetterne sent på aftenen tog en taxi tilbage mod havnen og ÆGIR fik de klokken med, og den endte siden på Orlogsmuseet, hvor den findes den dag i dag.

## Vraget i dag - fra krigsskib til udflugtsmål

En nordtysk dykkerklub har vraget af NORDLAND/NIELS IUEL som et af dets dykkermål. På klubbens hjemmeside kan man læse en beskrivelse af vraget, som det ser ud i dag:

*"Af skibet som sådan er intet genkendeligt tilbage. Skibet blev af bjergningsfirmaet skåret helt ned til vandlinien. Alt over denne linie blev fjernet, så idag eksisterer kun den nedeste del af skroget - kølen og skibsbunden op til ca. tre meters højde. Selve skroget er næsten tomt; maskineri m.v. blev alt sammen fjernet af det tyske bjergningsfirma".*

Vraget er præget af megen bevoksning, men skulle absolut være et besøg værd, hvis man skulle have mulighed for at dykke i Eckernförde-fjorden.

## Litteraturliste:

Beretning vedr. NIELS IUELS skibsklokke.  
Findes i Orlogsmuseets arkiv.

Erhversarkivet. Svitzers arkiv. Bjergningen af NIELS IUEL, DA-1-02/1951

Fuchs, Werner. "Letzte Fahrt der Nordland". Artikel i "Jahrbuch der Marine", Wehr & Wissen, VerlagsGmbH Koblenz/Bonn 1978.

Steensen, R. S. "Flaadens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne". Tidsskrift for Søvæsen, 1953.

Hjemmesiden om vraget af NORDLAND kan ses på: [www.bubblewatcher.de/nordland.html](http://www.bubblewatcher.de/nordland.html)

# Eksplosionen i Flensborg 14. juni 1945

*Ødelæggelsen af de fire danske torpedobåde af DRAGEN- og GLENTEN-klassen*



*Ødelagte skibe i Flensborg havn. I baggrunden den kæntrede tender DONAU. Fra Jørgen Strange Lorenzen.*

Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4, November 2002, bragte en artikel af undertegnede, der omhandlede de torpedobåde, som i februar 1941 blev udleveret til Tyskland. I artiklen beskrev jeg bl.a. hvordan fire af bådene blev stærkt beskadiget ved en ammunitionsekspllosion ombord på tenderen DONAU i Flensborg havn den 14. juni 1945. Jeg har siden via pensioneret orlogskaptajn Jørgen Strange Lorenzen fået en længere beskrivelse af begi-

venhederne i Flensborg, og har konstateret, at min version af begivenhederne ikke var helt korrekt. Jeg vil derfor dele de nye oplysninger med tidsskriftets læsere.

Beretningen er skrevet af nu afdøde tyske kaptajnløjtnant Gerhard O. Richter, hvis firma efter krigen deltog i oprydningen efter eksplosionen, der spredte ammunition ud over store dele af Flensborg havn.



*Opankrede skibe i Flensborg fjord, sommeren 1945. Fra Jørgen Strange Lorenzen.*

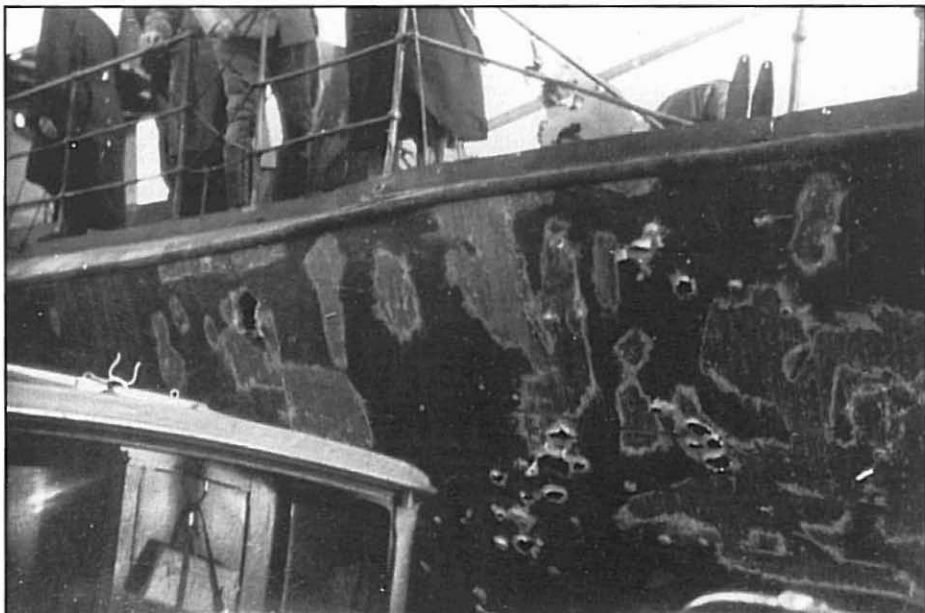
### **Forhistorien**

Efter Tysklands overgivelse i maj 1945 samlede de britiske besættelsesstyrker mange af de tilbageværende tyske krigsskibe i Flensborg havn. Briterne gav de tyske besætninger ordre til, i samarbejde med en gruppe tidligere tyske soldater, nu krigsfanger, at afvæbne skibene. Al ombordværende ammunition – fra torpedoer, dybdybomber og artilleriammunition til gevær-, pistol- og signalammunition – skulle transporteres i land, hvor britiske tropper ville skaffe det af vejen. Tyskerne var meget effektive, og transporterede ammunitionen i land hurtigere end de britiske tropper kunne bortskaffe det, og i løbet af få uger var der oparbejdet et større lager af ammunition i en række barakker ved havnen.

### **Ekspllosionen**

Ifølge Richters beretning skete første eksplosion kl. ti minutter over otte om morgenen den 14. juni 1945. En barak, hvori man opbevarede 20mm ammunition sprang i luften og eksploderende ammunition og brændende dele af barakken regnede ned over et stort område af havnen. Små ti minutter senere fulgte den næste og langt kraftigere eksplosion. Denne gang var det en nærliggende barak, der indeholdt mellem 200 og 250 dybdybomber, der røg i luften. Den mest almindelige tyske dybdybomber indeholdt ca. 125 kg. sprængstof, så der er ingen tvivl om, at der har været tale om en meget kraftig detonation. Eksplosionen startede en kædereaktion, der fik resten af de omkringliggende barakker til, i hurtig





*Billedet her og på siderne 108 og 109 viser skaderne, taget efter at skibene var blevet slæbt tilbage til Holmen i København. Fra Orlogsmuseets arkiv.*

rækkefølge, også at springe i luften. Trykbølgen fra eksplosionen bredte sig hurtigt ud over området, og jævnedes både bygninger i havneområdet med jorden og væltede skibe i havnen. Eksplosionen var så kraftig, at tage blev revet af i Flensborg by, og ruders blev smadret hele 10 kilometer væk!

Udfor de eksploderende barakker lå tenderen DONAU og i nærheden af denne, fire af de danske torpedobåde, der var blevet udleveret i 1941; TFA 1, 2, 5 og 6 (HØGEN, ØRNEN, HVALEN og LAXEN). De to sidste både, GLENTEN

og DRAGEN, var gået tabt i foråret 1945.

Trykbølgen fra eksplosionen fik den 4620 tons tunge DONAU til at springe læk og kæntré.

De danske torpedobåde fik totalraseret deres overbygning, og fik svære skader på selve skroget.

Torpedobådene forblev dog flydende, men var så ødelagte, at det danske søværn efterfølgende opgav at reparere dem.

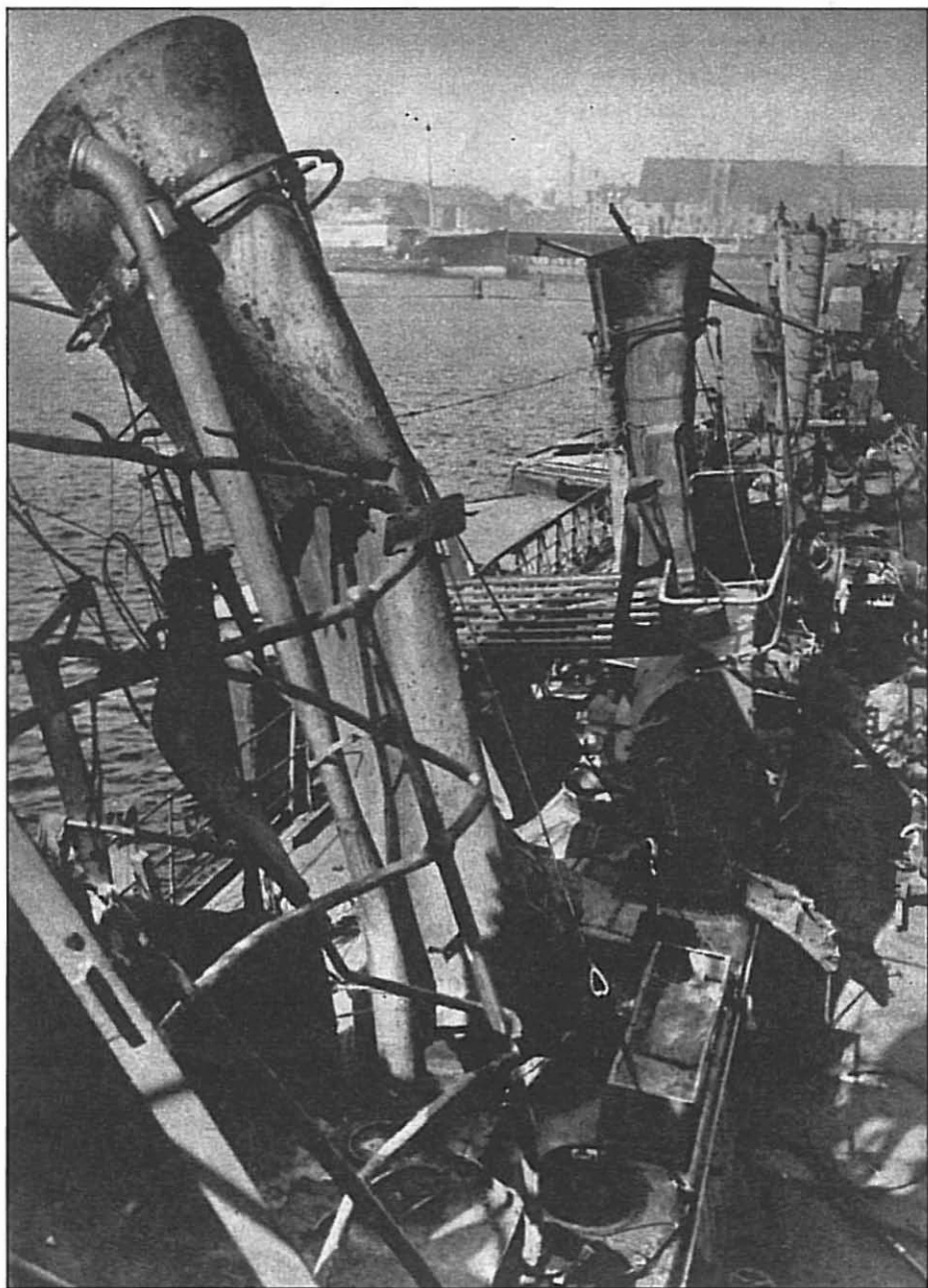


De britiske styrker i Flensborg troede først, at der var tale om et tysk mytteriforsøg og/eller sabotage, og gik derfor straks i alarmberedskab, men de fandt hurtigt ud af, at der var tale om en katastrofe af stort omfang. Britiske styrker rykkede derfor hurtigt ind og hjalp de tyske brandfolk og frivillige med at slukke brandene. Et arbejde, der blev hæmmet af de store mængder ueksploderet ammunition, der var spredt over havneområdet.

### **Hvad gik galt?**

Englænderne nedsatte efterfølgende en undersøgelseskommission, der skulle finde årsagen til katastrofen. Kommis-

sionen interviewede alle overlevende fra ulykken, og kom frem til følgende mulige forklaring: Den 14. juni var den britiske Konges fødselsdag, og derfor en britisk helligdag. Det betød at den opsamlede ammunition ikke blev afhentet denne dag, men det var der ikke nogen, der havde fortalt tyskerne. De fortsatte derfor arbejdet med at indsamle og opmagasinere ammunitionen fra skibene i havnen, og derfor lå der ekstra meget ammunition i barakkerne denne dag. Richters mulige forklaring på, hvad der skete lever fuldt op til Murphys lov om, at "*alt hvad der kan gå galt, går galt*".





*Ødelagte torpedobåde ved Dokøen i 1945. Fotograf: Jørgen Strange Lorenzen.*

Under en gennemgang af, hvordan de tyske arbejdere skulle omgås den indsamlede ammunition, kom en af arbejderne til, ved et uheld, at aktivere tændsatsen på en håndgranat. Han gik derefter i panik, og smed granaten fra sig – og den landede midt i en bunke med ammunition fra signalpistoler og lignende små håndvåben. Den ledende officer kommanderede straks alle ud af bygningen, hvorefter han forsøgte at afværge eksplosionen. Det mislykkedes og han døde i forsøget. Eksplosionen fra signalammunition brente sig derfra til 20 mm granaterne, og det satte kædereaktionen i gang.

Eksplosionen krævede umiddelbart 60 døds ofre, hvoraf langt hovedparten var tyskere. Derudover blev over 200 såret, hvoraf en række senere afgik ved døden. I alt skulle 88 personer have mistet livet.

Den dag i dag hænder det, at sportsdykkere støder på ammunition i havneområdet, men om det stammer fra ammunitionsekspllosionen eller fra de voldsomme allierede flyangreb, som Flensborg blev udsat for i krigens sidste år, det er ikke altid til at afgøre....



*Tre danske orlogsskibe, hjemvendt fra tysk tjeneste, ligger her ødelagte på Holmen. Fra Orlogsmuseets arkiv.*

## **Litteratur:**

Gröner, Erich:

"Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945".  
Bernard & Graefe Vorlag, 1993. Bind 4 &  
5.

Artikel af Gerhard O. Richter i Flensburg  
Avis, 16. juni 1995. Findes i Orlogsmuse-  
ets arkiv.

Richter, Gerhard O.:

"Das Munitionsunglück am 14. juni 1945  
in Flensburg – Kielseng". Findes i Orlogs-  
museets arkiv.

Søren Nørby, stud.mag.  
Noerby@orlogsmuseet.dk

# Orlogsmuseet og fremtiden



Som det er fremgået af pressen, har Orlogsmuseet det sidste halvår været genstand for megen opmærksomhed. Omtalen har berørt museets dårlige økonomi og handlet om museets fremtid i dansk museumsverden.

Årsagen til den megen tumult kan spores tilbage til 2001, hvor Orlogsmuseets bygning, Søkvæsthusets Bådsmandsstrædefløj, fik en administrator, nemlig Slots- og Ejendomsstyrelsen. Dette som et led i statens bestræbelser på at gøre udgifter til statens bygninger synlige samt at få en realistisk markedspris sat på bygningsmassen. Det sidste formentlig for at evt. kunne afhænde ejendom til en markedsrettet realistisk pris, hvis lejligheden opstod. Orlogsmuseets bygning blev således bedømt af flere uafhængige ejendomsmæglere, og lejeudgiften blev

sat til 3.2 mio. kr. årligt. Der blev udlovet fuld kompensation på et tidligt stadium og så kunne alle jo være tilfredse. I slutningen af 2001 kom realiteterne på bordet. Fuld kompensation betød, at den sum man forestillede sig at museet betalte til vagtmester og administration af huset, ca. 300.000 kr. årligt, nu måtte afgives til den nye administrator. Lige netop på dette punkt blev museet hårdt ramt, fordi vor vagtmester jo ikke brugte hele sin arbejdstid på husets funktioner, men også havde en lang række andre opgaver at passe i museet. Som administrationsudgift medgik 45.000 kr., der langt overgik museets tidligere omkostninger på administration af huset, men sådan var beslutningen. Det skal lige tilføjes, at det var den formelle ejer af huset, Kulturministeriet, der godkendte de økonomiske forhold bag selve lejekontrakten. Museet fik blot besked på at skrive under, hvilket skete i januar 2002 efter megen tøven. Som følge af det nye huslejetilskud forøgedes museets budget fra ca. 4.5 mio. kr. til 7.7 mio. kr.

Det næste blindskær kom så med statens sparekrav i 2002, der pålagde §16-museerne, hvortil Orlogsmuseet hører, procentuelle sparekrav på 1,5%, 3,3%, 5% og 7% på driftsbudgettet i årene 2002- 03- 04- 05. For at stå imod denne forringelse blev en inspektørstilling ikke genbesat i 2002. En sekretærstilling blev ikke genbesat i april 2003 og en vagtmester blev opsagt til september 2003. En følgende videre udhuling af økonomien ville være umulig at dæmme op for ifølge de af museet udarbejdede 5-års budgetter.

På denne baggrund besluttede bestyrelsen i foråret 2003 ikke at tillade flere nedskæringer, men hellere nedlægge den selvejende institution Orlogsmuseet, hvis Kulturministeriet ikke kunne anvise en løsning af de økonomiske problemer.

Den 11. september skrev bestyrelsen til Kulturministeriet, at den havde besluttet at nedlægge den selvejende institution pr. 31.12.2003 og bad om anvisninger for, hvad der videre skulle ske.

Den 17. september blev museet indbudt til et møde i Kulturministeriet, hvor departementchefen bekendtgjorde, at man havde taget bestyrelsens skrivelse om ophør til efterretning, og at Kulturministeriet som følge heraf helt ville overtage Orlogsmuseet fra den 1.1.2004.

Ministeriet havde besluttet at Orlogsmuseet skulle lægges sammen med Tøjhusmuseet, dog sådan at man skulle forblive i bygningen. Administrationen skulle derefter overgå til Tøjhusmuseet. Der ville ikke ske yderligere afskedigelser, men hele personalet ville blive overført til Tøjhusmuseets administration, selvom de flestes arbejdssted ville forblive i Orlogsmuseet.

Der er siden hen nedsat en arbejdsgruppe med direktør i Kulturarvsstyrelsen, Steen Hvass som formand og deltagere fra Kulturarvsstyrelsen, Tøjhusmuseet og Orlogsmuseet for at få udført de praktiske detaljer ved gennemførelsen af sammensmeltningen.

Det er allerede nu besluttet, at museumsdirektør Ole Louis Frantzen fra Tøjhusmuseet bliver den fælles institutions chef fra nytåret. Orlogsmuseets direktør siden 1984, Ole Lisberg Jensen, der alligevel har ønsket at træde tilbage fra 15. september 2004, vil frem til sin aftrædelse forske og skrive bogen om flådens historie fra 1864 til 1920.

Fordelene ved den nye organisation er, at Orlogsmuseet bliver statsligt, hvad der er logisk, alt taget i betragtning. Den selvejende institution Orlogsmuseet har til huse i et af Kulturministeriet ejet hus, den overvejende del af samlingerne tilhører Søværnet (staten) og 4/5 af driftsgrundlaget kommer fra Kulturministeriet. Således har der ikke været særlig mange andre muligheder for alternativer med hensyn til løsningen af de økonomiske problemer.

Orlogsmuseets virksomhed er at skildre Søværnets historie med udgangspunkt i Den historiske Modelsamling, der gennem årene i Søkvæsthuset er blevet udbygget og forbedret. Orlogsmuseet er et åbent hus for maritimt interesserede individer og foreninger, og nyder stor interesse hos fagfolk både i ind- og udland. Med en stærkere statslig organisation vil denne udvikling sikkert kunne bibeholdes og forstærkes. Ikke mindst har det været muligt at forny udstillinger og samlinger ved hjælp af en stærk støtteforening, Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab, der gennem årene har ydet betydelige beløb til aktiviteterne. Samtidig har Orlogsmuseets Modelbyggerlaug været et enestående aktiv for museet og været med til at popularisere kendskabet til flådens skibe gennem en saglig og kompetent virksomhed samt vigtigst af alt, uden vederlag at bidrage med modeller til samlingerne. Der er ikke mange søfartsnationer i verden med lignende kapacitet. Denne frivillige store støtte til Orlogsmuseet har været uvurderlig, og det er håbet, at den kommer til at fortsætte med fuld kraft også efter den 1. januar 2004.

Ole Lisberg Jensen



## MALERI AF DEN HVIDE KONGECHALUP



I oktober har Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab erhvervet et maleri, malet 1890 af Christian Mølsted, forestillende Den hvide Kongechalup medbringende det danske kongepar og den russiske zarfamilie i Københavns havn. I baggrunden ses den russiske kejserjagt DERSJAVA (Rigsæblet) og nogle orlogsskibe, der afgiver salut. Maleriet er det eneste bedre maleri af netop den 12-årers kongechalup, der er udstillet i Orlogsmuseet.

I chaluppen sidder fra venstre zarinaen Maria Feodorovna (Dagmar) med hvid parasol, derefter dronning Louise, zar Alexander III og kong Christian IX. Kongen, der fik tilnavnet Europas svigerfar, havde ofte besøg af sine døtre og svigersønner, og særlig Alexander III må have fundet opholdet i Danmark beroligende, da den politiske tilstand i Rusland på hans tid var eksplosiv. Han blev myrdet i 1894.

Der er ikke fundet dokumentation for Den hvide Chalups alder og oprindelse, men man antager, at den er bygget i slutningen af 1700-tallet. Den var i brug for sidste gang i forbindelse med søsætningen af artilleriskibet NIELS IUEL i 1918.

Maleriet er ikke tidligere kendt, da det har været i privat eje. Det vil snarest muligt blive udstillet i forbindelse med chaluppen. Orlogsmuseet er derfor meget taknemmelig for denne værdifulde gave fra Venneselskabet.

Ole Lisberg Jensen

# MARIA 1514

Niels M. Probst

Orlogsmuseet rummer en af verdens fornemste modelsamlinger, men grundstammen, Den Historiske Modelsamling, er tidsmæssigt meget ulige fordelt. Krige og den store brand i 1795 har medført, at lange perioder ikke er repræsenteret her. Takket være Modelbyggerlaugets indsats er det imidlertid lykkedes at tilføje museet modeller der udfylder nogle af lunkerne. F.eks. sidste halvdel af 1700-tallet, Skånske Krig og Christian 4.s tid. Eksempler på tidligere skibe har museet dog ikke hidtil kunnet vise.

Det bliver der nu rådet bod på. Peter Maack tog for et års tid siden fat på bygningen af en model af Christian 2.s flagskib MARIA fra 1514. Skalaen er 1:36 og det er den største model Peter indtil nu har bygget. Den er langt fra færdig, men er nu så vidt fremskreden, at den kan præsenteres for læserne.

MARIA var med sine 1760 tons et af sin tids største skibe. Lignende storskibe blev i begyndelsen af 1500-tallet bygget i England og Skotland, der hver byggede et, men i Danmark byggedes der hele to, ENGELEN 1511 og MARIA. Disse storskibe betegner kulminationen af den udvikling, der foregik i sidste halvdel af 1400-tallet, hvor man i



*Modellen som den fremstår i skrivende stund. Agterspejlet er udsmykket med Christian 2.s kongevåben.*

Nordeuropa gik fra små klinkbyggede enmasterede til flermastede kraveller.

MARIA blev bygget i København af "mester Hans" og det deltog i Christian 2.s togter mod Stockholm i 1517 og 1518. På hjemrejsen i september 1518 kom det ud i en voldsom storm. Masterne gik over bord og skibet måtte bringes ind til Reval, hvor det blev re-

pareret nødtørftigt inden det kunne returnere til København. Indtil for nylig var den eneste kendte dimensionsopgivelse en oplysning i Arild Huitfeldts krønike fra 1599 om at ENGELEN og MARIA hver var på 400 læster, hvis lige "icke tilforn haffde verit udi Øster Søen", men havariet i 1518 resulterede i en fyldig korrespondance, der ikke før havde været kendt. Man fik nemlig i 1519 problemer med indenrigs at fremskaffe mastetræer af fornøden længde, og endte med at bestille dem i Danzig. Af bestillingen fremgår det, at stormasten var 120 fod lang og fokkemasten 108 fod. Disse oplysninger tillader en direkte sammenligning med andre 1500-tals storskibe i Østersøområdet, hvis dimensioner er kendt i detaljer. Det gælder det svenske STORA KRAVEL fra 1532 og de to søsterskibe ADLER og FORTUNA fra 1565. En kalkulation ud fra disse skibes dimensioner resulterer i et sæt mål for MARIAS skrog og rundholter. Det viser sig her, at Huitfeldts 400 læster må have været store saltlæster. Med hensyn til skibets udseende findes der i Nørrejske kirker hele tre kalkmalerier af meget store skibe fra samtiden. Det bedste og mest saglige findes i Ebeltoft kirke. Det viser et skib der varpes ud efter at være gået på grund og er dateret 1521. Billedet er ganske nøgternt uden antydning af symbolik, det har ingen forbindelse med den øvrige udsmykning af kirken, der imidlertid ligger med ud-

sigt til vandet. Måske har kunstneren foreviget en virkelig begivenhed. Et andet kalkmaleri, i Udbyneder kirke dateret 1520-23, viser udsmykning af overbygningerne og interessante rigningsdetaljer samt noget der kan tolkes som en ellipsoid bundstoklinje. Også her er der tale om et stort skib i nød. En konge ses midtskibs anrørende St. Nikolaj.

Dette er i store træk grundlaget for den rekonstruerede opstalt, der blev fremlagt i dette tidsskrift 1990/2. Den er senere blevet bekræftet af oplysninger der ikke var kendt dengang. MARIA var med, da Christian 2. i 1523 flygtede til Holland med størstedelen af flåden. I 1525 blev det solgt til en genuesisk købmand, og i forbindelse med handelen blev der udfærdiget et inventarium over skibets udstyr bl.a. armeringen. Heraf fremgår det, at det var bestykket med 12 svære kanoner og et større antal mindre skyts "op de maur" altså placeret i overbygningen. (Michael Mortensen: Dansk Artilleri indtil 1600, Kbh. 1999, p.509) Og på Ebeltoft maleriet ses fem kanonporte i selve skroget plus velsagtens to hækporte, altså porte til at føre netop 12 stykker svært skyts.

For cirka ti år siden besluttede Søværnets Museumskommission at lade Orlogsværftets modelbygger, Erik Løfquist, bygge en model af MARIA i skala 1:48. På det tidspunkt var den eneste tegning af skibet den førømtalte op-

stalt. Den er tegnet i lille skala, 1:152, så den egnede sig ikke som egentlig arbejdstegning, og så manglede der jo både plan og spanterids. Jeg blev derfor bedt om at levere en arbejdstegning i modellens skala. Her var det så heldigt, at jeg netop da arbejdede med noget materiale fra omkring 1700, Ole Judichærs tid, som viser de metoder man da brugte til at slå spanter op efter kontinentale ("hollandske") linier. Bundstokbredden blev kalkuleret udfra et mål på det førnævnte storskib FORTUNA og udfra den ovenfor omtalte bundstokrejsningslinje var det en forholdsvis enkel sag at konstruere et plausibelt spanterids til MARIA. Det viste sig i øvrigt at være næsten identisk med VASAs spanterids.

En analyse foretaget af Skibsteknisk Laboratorium viste dog at stabiliteten i MARIAS rekonstruktion absolut var på den sikre side! (Fremlagt i Maritim Kontakt XVI 1993).

Desværre blev Orlogsværftets Modelværksted lukket længe før denne model blev færdig. Den står i dag på Orlogsmuseets magasin og venter på at nogen tilbyder at færdiggøre den.

Men da Peter Maack blev opfordret til at bygge MARIA forelå der således et komplet tegningssæt, der blot skulle forstørres. Som det fremgår af billedet bliver Peter Maacks model et imponerende og farverigt stykke, som vi kan glæde os til at se udstillet i Orlogsmuseet.

## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

---



*Billedet viser en mindre del af af de udstillede modeller, og i baggrunden forsamlingen, som påhører et af arrangementets foredrag..*

### **En vellykket udstilling i det jyske.**

I weekenden den 11.-12. oktober arrangerede modelbyggerlauget en udstilling i Brædstrup i Midtjylland. Det er første gang lauget har et arrangement uden for københavnsområdet, og vi var glade for at kunne imødekomme et ønske fra vore medlemmer vest for Storebælt. På udstillingen deltog 12 udstillere med ca. 35 modeller. Her var alt repræ-

senteret, en flaskeskibsmodel af Columbus' SANTA MARIA, danske jagter og galeaser, de store windjammere, sejlkrigsskibe fra 16-17-18- og 1900-tallet, moderne krigs- og handelsskibe samt maritime fly.

Udstillingen var velbesøgt, selvom vi havde det uheld, at der netop var avisstrejke i denne weekend. De to foredrag om henholdsvis bygningen af dioramaet "SCT. GEORGES stranding ved Thorsminde" og "Bygningen af lineskibet DANNEBROG til Nationalmuseet" var særdeles velbesøgte med ca. 40 tilhørere begge de to dage. Ved arrangementer af denne type har vi det store held, at mange af udstillerne er til stede i en stor del af åbningstiden, og det giver anledning til langvarige og grundige samtaler laugsmedlemmerne imellem. Vi håber det også fremover vil blive muligt at arrangere udstillinger uden for København.

## Ny særudstilling på Orlogsmuseet.

Den 6. februar 2004 åbner en særudstilling med titlen "Et krigsskibs fødsel" - Skibsdesign i 100 år. Udstillingen vil være åben til 1. august 2004.

Tanken med udstillingen er, ved hjælp af tekster, billeder, genstande og modeller, at beskrive et krigsskibs tilblivelse fra projektets start til det øjeblik, hvor kølen bliver lagt. Udstillingen vil forsøge at beskrive en del af krigsskibets tilblivelse, som kun sjældent bliver behandlet, og som, så vidt jeg er orienteret, aldrig tidligere har været genstand for en udstilling her i landet.

Perioden, som beskrives, er de sidste 100 år, altså det 20. århundrede. Fokus vil blive sat på tre typiske skibe fra perioden, nemlig: panserskibet PEDER SKRAM fra 1906, fregatten PEDER SKRAM fra 1968 og de nye støtteskibe fra 2002. For de to første skibes vedkommende vil der være et righoldigt historisk materiale at trække på, og det vil blive vist, hvorfor skibene netop fik den udformning de fik. Ud fra hvilke opgaver de skulle løse, hvad byggede andre marinere på det givne tidspunkt og hvilke politiske og økonomiske muligheder var der. For de nye støtteskibes vedkommende er der jo af gode grunde ikke noget historisk materiale at trække på. Til gengæld har vi fået stor hjælp fra SMK med beskrivelser af såvel den teoretiske baggrund som den praktiske udformning af skibene. De tre skibes data, ombygninger og især deres armering vil blive beskrevet, ligesom skibene som inspirationskilde for marinemalere vil fremgå af udstillingen.

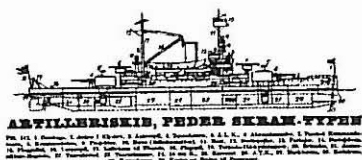
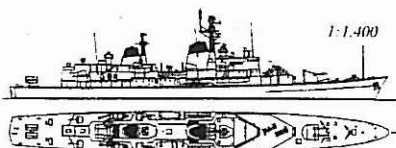
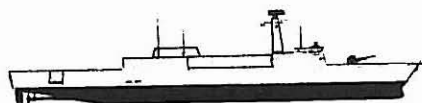
En vigtig del af skibsdesignet er modelforsøg, og disse vil blive grundigt behandlet. Alle nybyggede skibe har været afprøvet i modelskala, og især for krigsskibe er der mange designproblemer, som kan løses ved hjælp af forsøg. En stribe af modelforsøg bliver gennemført inden krigsskibet får sin endelige udformning, og som eksempel kan nævnes, forsøg til bestemmelse af søgenskaber, styreforsøg til brug for styresimulering, kavita-

tionsforsøg til brug for propellerens rette udformning, og vindtunnelforsøg til beskrivelse af vindmodstand og røgnedslag. Alle disse forsøg vil blive beskrevet gennem effekter, modeller og billeder hentet fra forsøgene med de tre skibe.

Det er lykkedes at samle en del filmklip, videooptagelser og animationer, som viser de tre skibe i funktion i deres endelige udformning, og klippene vil blive vist løbende i hele udstillingsperioden.

Modelbyggerlauget vil blive bedt om at yde praktisk hjælp med opbygningen af udstillingen, og jeg håber at møde den sædvanlige velvilje fra medlemmernes side.

**Skulle der være medlemmer, som kan bidrage med effekter eller oplysninger til brug for udstillingen, hører jeg meget gerne fra jer.**



Per Jessen

## Bøger og tegninger.

I sidste nummer af MHT orienterede vi om de bøger og tegninger lauget kan tilbyde medlemmerne og som en del af laugets nye medlemmer muligvis ikke har kendskab til. Bøgerne og tegningerne er specielt tilrettelagt for modelbyggere. Det drejer sig om:

Tegninger og byggevejledning til en fransk orlogsskonnert LA JACINTHE	75 kr.
Tegninger til en engelsk orlogsskonnert BIRBICE	50 kr.
Lærebog i træskibsbygning (A4-format, -udskiftelige blade)	75 kr.
Modelbyggerhåndbogen (A4-format, -udskiftelige blade)	150 kr.

**Bøgerne og tegningerne kan bestilles ved laugets formand, Poul Beck, tlf. 43 90 33 29. For hver postforsendelse beregner lauget sig et ekspeditionsgebyr på 30% af forsendelsens samlede værdi.**

Laugets økonomi har nu gjort det muligt at udsende et planlagt supplementsbind og et antal rettelserblade til Modelbyggerhåndbogen i begyndelsen af 2004. Fordelings- og udsendelsesmåden for supplementsbindet og rettelserbladene vil blive oplyst i næste nummer af MHT.

Håndbogen er opbygget med alfabetisk emneopdeling og forsynet med et omfattende stikordsregister, der i forbindelse med supplementsbindet vil blive ajourført. Foruden mange afsnit og emner fra ind- og udenlandske bøger og tidsskrifter indeholder den også store og fyldige afsnit udarbejdet af laugets mest erfarne og vidende medlemmer, der også vil bidrage til supplementsbindet med nye afsnit og emner.

**Håndbogen indeholder også en oversigt over et stort antal bygningstegninger, som også kan erhverves gennem lauget. I håndbogen beskrives tegningsmaterialets art, kvalitet og omfang. Tegningerne omhandler danske og udenlandske, ældre og nyere krigs- og handelsskibe. Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til laugets formand, Poul Beck, tlf. 43 90 33 29. Prisen for dette tegningsmateriale bestemmes af reproduktionsprisen, hvortil kommer laugets ekspeditionsgebyr på 30% af den samlede værdi.**

## **Medlemsliste.**

Den nye medlemsliste er på trapperne. Er der medlemmer, som ønsker ændringer eller tilføjelser til sidste års medlemsliste, må dette snarest meddeles til laugets formand på tlf. 43 90 33 29 eller på E-mail [info@orlogsmuseet.dk](mailto:info@orlogsmuseet.dk). Det kan f.eks. være oplysninger om E-mail adresser eller supplerende informationer om interesser eller aktiviteter m.v..

Formanden