

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang

Nr. 1 - februar 2007

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia

Kvistgaarden: e-mail

kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul

Beck: e-mail:

ombl.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

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

Vallerød Banevej 16

2960 Rungsted Kyst

Tlf. 4586-6983

e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann

e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

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

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:

Glumsø Bogtrykkeri A/S

Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,

Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

DYKKERENS forlis 3

En hidtil ukendt øjenvidneberetning
Søren Norby

En beretning fra glemmebogen 18
E. Wessel / Tom Wismann

Fire Orlogsskibe til Christian 4 21
Niels Probst

Bog anmeldelser

Huitfeldt & Willemose 36
Tom Wismann

Københavns Havn 1840 - 1940 37
Kåre Lauring

Kommentarer til artikler 39

In Memoriam Per Wessel-Tolvig 42

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 44

Forside:

*TRE LOVER rimeligvis portrætteret af
Willem van de Velde i 1645. Udsnit af
tegning på Skokloster af slaget i Femern
Bælt. Forf. Foto.*

DYKKERENS FORLIS.

En hidtil ukendt øjenvidneberetning

Søren Nørby

På DR's hjemmeside kunne man for nogle måneder siden høre serien Radioklassikere. En af klassikerne havde titlen "Søfolk i fortællerhjørnet", og her kan man bl.a. høre en enestående øjenvidneberetning fra ubåden DYKKERENS forlis i 1916.

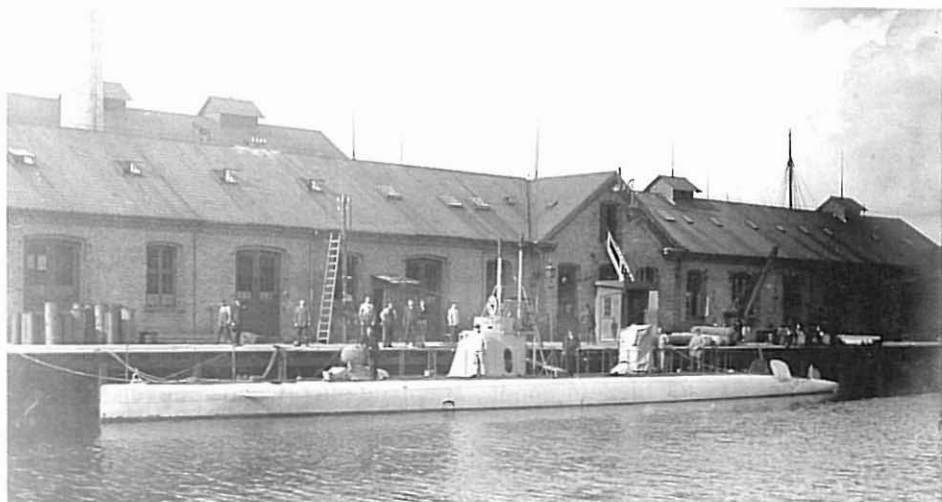
Interviewet bringes her i dets helhed og med tilladelse fra DR. Det er transskriberet og kommenteret af Søren Nørby, cand. mag. Speakerens spørgsmål er skrevet i kursiv, mens N. Christian Andersens svar står i normal skrift. Interviewet er forsøgt transskri-

beret ord-for-ord, men personnavne er stavet ud fra en grov fonetisk transskription.

Indledning

Det er en udsendelse, der har et halvt århundrede på bagen. Den 8. april 1955 talte radioens Svend Alkjær sig med forhenværende maskinmester N. Christian Andersen om dengang i 1916, da undervandsbåden DYKKEREN forliste i Øresund.

Hr. Andersen. Her i denne lille firkantede papæske dér, ligger fire



Undervandsbåden DYKKEREN fotograferet i Sominegraven på Holmen før Første Verdenskrig. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

udmærkelsestegn. For mig at se så må de jo markere højdepunkterne i Deres tilværelse. Det må vel siges at hænge sådan sammen, ikke sandt?

Jo...

Hvis vi begynder til højre. Så har vi her mærkelig nok de italienske farver?

Det er fra jordskælvet i Messina. I

begivenhed nu. Kan De ikke sige os hvad der skete.

Jo... Der omkom så vidt jeg husker var det 222.000 mennesker. Vi var kun i land et sted. I en lille by på en 3000, tror jeg det var. Men der var kun et par hundrede tilbage. De gik og så sig forvirret omkring. Vi så nogle operationer, der blev foretaget under



Krydseren HEJMDAL fotograferet i Flådens leje. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

1908. Der lå vi nede ved Piræus med krydseren HEJMDAL. Så blev vi sendt til Messina med læger, lægemidler – bedøvelsesmidler og tæpper. Og det manglede de alle sammen deroppe.

Se, nu må De ikke glemme at jordskælvet i Messina er en historisk

åben himmel. På et par bukke med en træplade over. Uden bedøvelse eller... Og lægerne gik med cigaret i munden. Det var de nød til for at stimulere det. Men vi var kun i land en enkelt gang, fordi ruinerne blev ved med at rasle ned. Dernede. Flere gange. Vi mærkede navnlig en stor rystelse én nat. Det var

som om der stod en mand og tog med en hånd i hver ende af skibet. Altså en mand – en kæmpe. Og ruskede.

Det er Kong Victor Emmanuel den tredje.

Ja...

I HEJMDAL?

Og så kunne vi høre ruinerne rasle derinde på land.

Og på den anden side står der Mindemedaljen.

Ja...

Men det ordensbånd og den sølvmedalje, som ligger der?

Så går vi hen til den næsten - det



Familien Andersen. Til højre N. Christian Andersen, og på hans bryst ses tydeligt den store Medalje for Ædel Daad. (Anders Sabra).

De fik vi et par år efter. Da blev det sendt til alle dem, der havde været med på HEJMDAL.

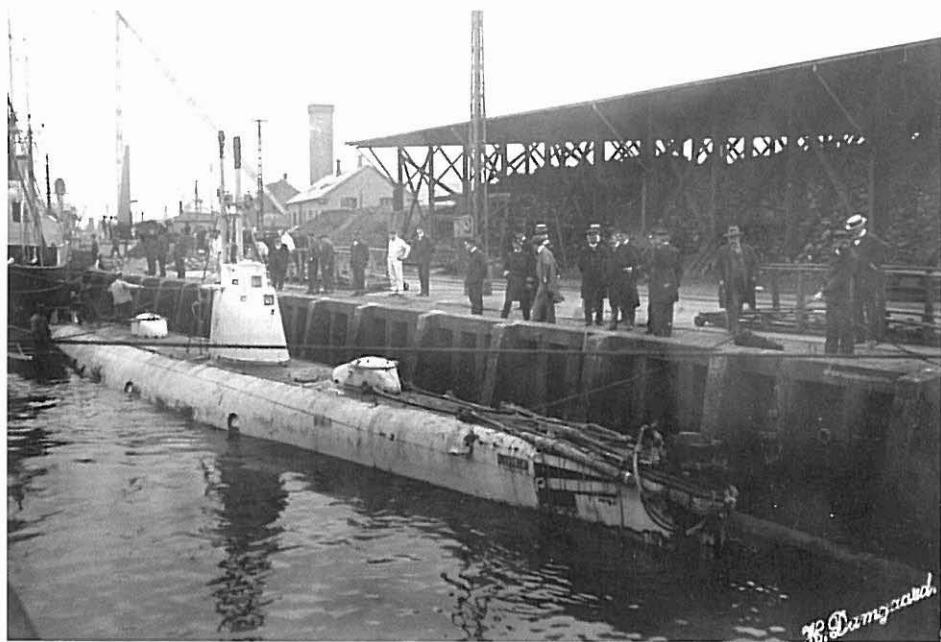
næste lille udmærkelsestegn i den lille papæske. Og der er danske farver:

Ja.

Vi fik det i 1911. Det er blot en erindringsmedalje.

Der står bare fortjent.

Det er Holmens Hæderstegn.



DYKKEREN fotograferet ved Dokøen. Fotografiet er sandsynligvis taget ved undervandsbådens ankomst til Danmark i 1909. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

Det er Holmens Hæderstegn

Ja, det er for 25 års tjeneste. I Marinen.

Og så går vi videre. Nummer tre fra højre. Det er igen de danske farver. Og en... øh... en meget stor medalje. Og vender man den ser man, at der står "For Ædel Daad". Den har jeg aldrig set før.

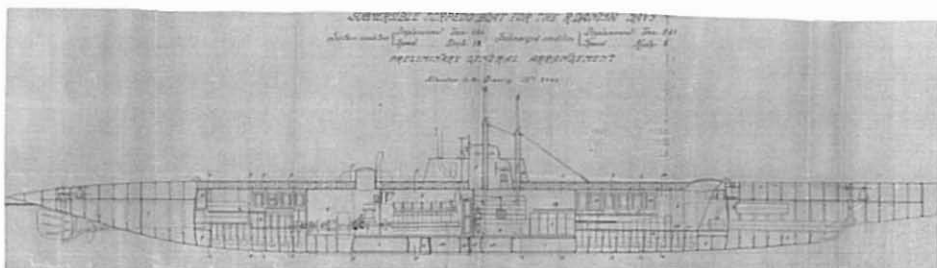
Næh, der er heller ikke så forfærdelig mange af dem.

De har fået den af kong Christian X.

Ja. Jeg tror nok, at det var nummer 37, der blev udstedt. De blev præget i hvert enkelt tilfælde. De har dem ikke på lager som andre. Så der gik jo et stykke tid før jeg fik den. Men vi var oppe – det var efter undervandsbådens undergang – altså *DYKKEREN* – at jeg fik den tildelt.

Nu nævner De netop undervandsbåden DYKKEREN, og det er jo den vi skal snakke lidt om. Det var Danmarks første undervandsbåd.

Ja. Den var lavet i Italien, og vi fik den i 1910. Så vidt jeg husker var det til august, den kom. [Her husker



Tegning af DYKKEREN. (Søværnets Undervands- og Fjernkendingskole/UFS)

Andersen ikke helt korrekt. DYKKEREN indgik i søværnet den 29. september 1909 og højeste kommando første gang 5. oktober 1909. SN.]

Hvordan så den ud?

Ja... Den så ud... som en cigar. Tilspidset i begge ender. Og så med hvælvede dæk. Men dækket deroppe det er kun til at gå på. Det var kun for at give den skibsform. For det egentlige skrog var fladt foroven – sådan omtrent. Der er tankene, men det er en betydelig sværere plade. Så det er en tyndere plade, der laver skibsformen ovenover.

Så er den inddelt i flere vandtætte rum med vandtætte døre imellem. Det forreste, der havde vi torpedoerne og udskydningsrørene. Og i det næste rum det var kommandotårnet eller kommandorummet. Og så kom motorrummet. Og så et luftakkumulatorrum, hvor vi havde alle vore luftflasker.

Hvad bestilte De om bord i Dykkeren?

Jeg var første maskinmester der.

Det var noget helt nyt?

Ja, det var det, men vi lærte det jo grundigt først, før vi kom ud at sejle med den.

Hvad var det for maskiner?

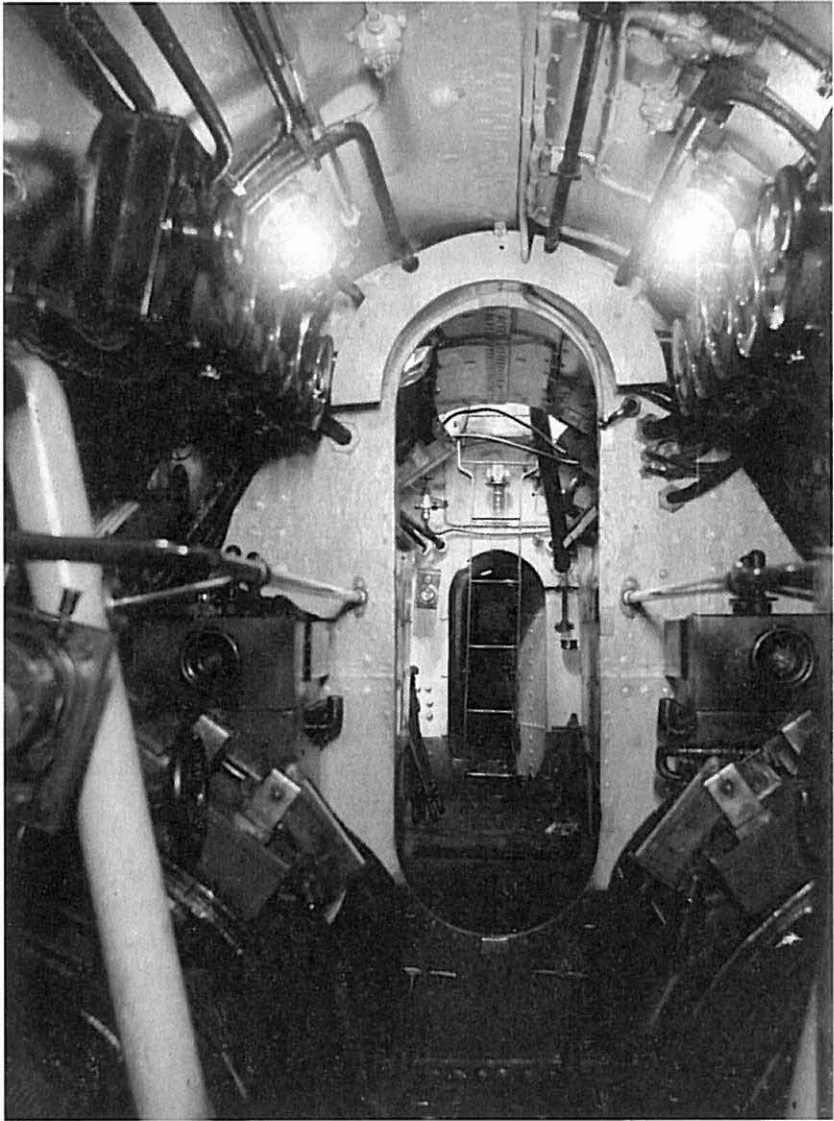
Det var kun elektromaskineri, der. Et meget stort et akkumulatorbatteri. Det var lige så stort som Gothersgades EMPR. [Hvad præcis dette er, ved jeg ikke, SN]

Der kan man se. Altså Deres gamle teorier om dampmaskiner og den slags ting, de måtte først fejles til side?

Ja, ja, også fuldstændig. Men undervandsbåde er jo næsten et maskineri helt igennem, så det - motorerne - det var i virkeligheden det mindste af det.

De var med andre ord medlem i den første undervandsbådsbesætning i Danmark?

Næh, det var jeg ikke. Det her var jo i



DYKKEREN's maskinrum. Bag dette luftakkumulatorrummet. (Statens Forsvarshistoriske Museum)



DYKKERENS besætning fotograferet for Første Verdenskrig. Yderst til højre står daværende løjtnant Rechnitzer. (5. Eskadre)

1916. At vi sejlede ned. Men fra 1912 sejlede jeg med dem.

Der er noget særligt ved stemningen om bord i en undervandsbåd. Alle er der i bogstaveligste forstand dér i samme båd.

Ja. Dér er vi lige stillede. For når man sejler som maskinmand sejlede i en torpedobåd, så var man ligeså godt nede under dækket, som i en undervandsbåd, og det er låset af og vi kan ikke komme op og vi skal sejle med blændede lanterner, så er det slet ikke så morsomt. Så vil jeg hellere være i en undervandsbåd, hvor vi alle

sammen er på lige fod.

Der er ingen officersafdeling, og der er ikke nogen afdeling for menige?

Nej, dårligt nok. Vi må opholde os imellem hinanden, men det giver også det bedste forhold.

Ja. Men det der var den direkte anledning til den store medalje, der ligger der? Medaljen for Ædel Daab.

Ja. Båden var jo ude på øvelse en dag. Og var lige neddykket. Vi dykkede klokken et og ti minutter over, så blev vi påsejlet af en norsk damper. [Ifølge den efterfølgende Havarirapport skete

kollisionen kl. 14.00].

I neddykket tilstand?

Ja. Vi lå nede på bunden, men der er jo kun 9½ meter vand, så vi var ikke så langt nede, men vi var nede ved bunden. Og så sejlede damperne – vi lå i sejløbet – og da damperen [dampskibet var det norske S/S VESLA] kom der, så ramte den os ved lugen agten for tårnet. Den almindelige nedgangsluge.

Vil det sige at I inden i båden kunne se den norske båds stævn skære sig

igennem?

Nej, nej. Den kom ikke så langt ind. Der blev ikke direkte hul i selve båden på anden måde end at hængslerne knækkede af, så hele lugen tog vand. Båden ville løbe fuld i løbet af mellem 1½ og to minutter.

Ja, så skete der jo det at vi måtte jo lukke vandtæt, så vidt muligt for vandet væltede ind til os i samme øjeblik som vi mærkede påsejlingen. Og båden blev liggende med en 25 graders slagside. Det var jo et godt bevis på, at den lå på bunden. Den kunne ikke selv rejse

DYKKERENS agterdæk fotograferet på Holmen efter kollisionen. Den tomme lugekarm ses tydeligt. I baggrunden logiskibet HEKLA og den britiske ubåd E.13. (5. Eskadre).



sig igen.

Så prøvede vi – jeg prøvede at slippe faldkølen. Det er to halvdele af en blykøl, der sidder på hver sin side af en stålkøl nede under bunden af båden. Og de kan udløses ved et håndtag oppe fra motorrummet. Men det kunne ikke lade sig gøre denne gang, fordi båden lå med faldkølen nede i sandbunden. På den ene side – den side, der vendte nedad. Og den side, der vendte opad der kunne halvdelen jo heller ikke falde fra. Så det kunne ikke lade sig gøre. Så prøvede vi på at lukke vandtæt. Der var en fyrbøder, sammen med mig, inde i motorrummet, og han prøvede på at lukke døren ind til luftakkumulatorrummet, men han kunne ikke få den lukket. Der sejlede en ledning fra en håndlampe – en elektrisk ledning – imellem...

I klemme?

Ja, og når han fik den væk med den ene hånd, så kom der hjørnet af ærmet af en stortrøje med lommer ud over det hele i klemme, og da han kun havde to hænder, så kunne vi ikke få det væk, det hele. Der var ikke plads til en til kom hen til døren.

Så sagde jeg at ”jeg kan heller ikke slippe den her” – det var faldkølen, som jeg stod og arbejdede med, ”gå så ind i kommandorummet”, sagde jeg til ham. Så gik han derind og jeg brød strømmen på strømtavlen, og så tog jeg en akkumulatorlygte, der var derinde,

og gik derind også. Der stod jeg i vand til midt op på livet, på det tidspunkt.

Så løb der jo noget vand med, dengang jeg gik derind, men vi lukkede jo så hurtigt som muligt, men ligegodt var lasten – lasten var godt en ½ meter høj – den var fuld af vand. Så det vi om bord kalder dørken – altså gulvet – det var træplader, de sejlede der, så man gik nede på selve batteriet. Da jeg havde støvlerne fulde af vand var det en ubehagelig elektrisk fornemmelse, men det gjorde jo ikke så meget i det øjeblik.

Nej, der var større interesser på spild.

Så kom chefen – de havde alle sammen taget fat på deres redningsapparater – de, der havde kunnet få nogen, men de to fyrbøder og jeg, vi kunne ingen – vi vidste at vi ikke kunne få nogen, for de var ødelagte af vand med det samme. Vi havde tolv apparater med, og vi var ni mennesker om bord, så det skulle jo være nok, men de seks af apparaterne var blevet ødelagte ved at der var kommet vand i Kali-patronerne. Så de to fyrbøder og jeg, vi havde ikke nogen apparat.

Vil det sige heller ikke noget håb om at blive reddet?

Najh, det er så meget at sige, fordi det spekulerede vi ikke i så tidligt. Det var lige først i... Der kom en fyrbøder – Frederiksen hed han – og ville have en vest – et redningsapparat. Så sagde



Ubådseskadren begyndte allerede i 1912 at udstyre ubådsbesætningerne med Dräger-veste. De indeholdt ilt til mellem 30 og 60 minutter, og fungerede ved, at man åndede ind og ud gennem et mundstykke, hvor den farlige kultveilt blev fjernet fra udåndingsluften gennem en kalipatron. Bag patronen sad en ilttank, der indeholdt ilt under ca. 180 atmosfæres tryk. Ubådsgasten skulle selv sørge for at lukke iltten ud af tanken, og kom de til at give for meget tryk, skete det, at mundstykket simpelthen fløj ud af gæstens mund. Kom saltvand derved i forbindelse med kalipatronen, blev Dräger-vesten giftig, og kunne ikke benyttes igen, før den var blevet rensat. Her ses besætningsmedlemmer fra BELLONA iført de vigtige veste omkring 1920.

jeg "find et, så skal de få det".

"Jeg vil have en vest", sagde han.

"Ja, men gå forud, så skal de nok få en vest". Så gik han.

Der var chefen ved at spænde sit apparat på.

Så siger han. "Spænd det her spænde".

"Ja", siger jeg. Så spændte jeg det.

Så siger jeg, "hvor meget vand har vi

over?"

Ja, så gik underbådsmanden [Janus Sørensen] op i tårnet og så efter, og han mente, der var en meter vand over tårnet.

Så siger jeg "Jeg vil gerne se det". Så gik jeg op og kiggede – der var sådan ruder i tårnet, så man kunne se skråt op til vandoverfladen.

Så siger jeg ”jeg tror nu nok at der er mere, men det er lige meget. Det kan lade sig gøre”.

”Hvad for noget?”, siger han så, chefen.

Så siger jeg: ”At gå den vej op”.

Ja, så begyndte han at gå den vej op. Så siger jeg ”vil chefen op nu?”

”Ja”

”Nu med det første hold?”, siger jeg. Det var meningen vi skulle deles i hold.

”Ja”

”Jamen de der ingen redningsapparat havde, de skulle gerne op først.”

Så siger underbådsmanden: ”Så afgiver jeg mit apparat”. Han stod deroppe den gang.

Så tog jeg imod det, og så siger jeg ”Så tager jeg det, men vent nu lidt for de to fyrbøder, de har ingen”.

Så kom... der jeg så gik ind i torpedorummet, hvor resten var, så kom han farende og tog apparatet fra mig. Så sagde jeg: ”De må godt have det, men De kan også komme op nu”.

Ja, så ville han det.

”Ja, men det er uden apparat”, sagde jeg, og så tager jeg apparatet igen.



Efter DYKKERENS forlis har der været nogen debat om hvorvidt chefen, S. A. Christensen, havde tænkt sig at forlade ubåden sammen med første hold, eller om han ville være blevet i tårnet og tomt det for vand, så resten af besætningen kunne komme ud den vej. Mens N. Christensen her beretter at S. A. Christensen ville op med første hold, fastholdt underbådsmand Janus Sørensen frem til sin dødsdag at det var chefens agt at blive i tårnet og hjælpe resten af DYKKERENS besætning ud.

Så gik han og så den anden fyrbøder også derop. I tårnet. Så lige før jeg lukkede den underste luge, så siger jeg til dem.

”Jeg vil sige jer nu engang, at de, der ingen redningsapparater har, de skal op først.”

Så blev chefen stående neden for neden og de andre gik højere op i tårnet.

Så forsvandt jeg ind i torpedorummet også. Til de fire, der var derinde. Så gik der jo nogen tid, så så vi vandet vælte ned i gennem bunden af tårnet. Det var pakningen, der har ikke været helt tæt, så det kunne drive igennem. Men så kunne vi også forstå, at de havde lukket tårnlugen op, men de havde ikke lukket igen. Og der havde jeg sagt til chefen at han skulle lukke lugen igen, og så signalere ned til os.

Det gjorde de altså ikke, så vi kunne jo dårligt gå samme vej. Fordi vi ikke vidste og der var sket. Så talte vi lidt om det og de ville jo gerne op, at vi skulle gå samme vej op igennem tårnet, så siger jeg: ”De kan vi også godt, men så må enten maskinist Mejdahl eller jeg gå forrest og den anden gå bagerst.” For hvis man skal gå forrest – for det kan godt være, at der sidder nogen af de andre oppe i tårnet og er kommet noget til og ikke er kommet derfra. Dem skal vi jo have til side først. Ja, så bad de mig om at gå først. ”Det skal jeg nok”, sagde jeg, ”men hvis jeg selv må bestemme tiden, så venter vi lidt endnu”. Og så sagde de, at det måtte jeg selvfølgelig bestemme, hvornår vi skulle gå. Så sagde jeg: ”men så sætter vi os til ro igen, og snakker lidt om det”.

Nu var der kun gået en halv times tid efter påsejlingen. Da kunne vi høre at der kom en dykker ned. Det var kaptajn Juel-Brockdorff. Han var ude i et vagtskib, dér lige i nærheden af hvor vi var blevet påsejlet. Og der sejlede ledsagerbåden hen og meldte det. Så tog han et dykkerapparat på og gik ned og signalerede til os. Vi kunne høre at han spurgte om kommandorummet. Så sagde vi torpedorummet. Vi gik ud fra han ville vide hvor vi var. Og der var en af matroserne. Det var ham, der var

Tungdykker i dragt af cirka samme udseende som den Juel-Brockdorff benyttede i 1916. Dragten vejede ca. 70 kilo. (Statens Forsvarshistoriske Museum)



med for første gang. Han havde været signalgast i HERLUF TROLLE, og jeg lavede lidt vrøvl til at begynde med, dengang chefen og underbådsmanden, de ville gå op. Det var de eneste, der havde lært at signalere. Jeg kunne nok, men jeg havde lært det ved frivilligt at gå hen på radioskolen.

Så fik jeg ham til at afgive signaler, for han var ked af det. Han skulle forsørge sin gamle mor, og når nu han druknede, så havde hun ingen. Så siger jeg: "Hvem siger de gør det?", "Ja, det her kommer vi da ikke godt fra"

"Det gør vi jo nok" svarede jeg. Så tog jeg en skråtobak op, og så fik vi en skråtobak, og så gik det igen. Vi havde jo vores drikkevandsbehold dér. I det rum. Det var også meget rart. Ja, der var vist ikke andre end mig, der var særlig tørstig, men jeg havde brugt munden så meget, og derved at klorgassen havde ødelagt stemmebåndet, delvist, sagde lægen bagefter. Men der kunne ikke gøres noget ved det. Det var hver gang når jeg taler meget, så bliver jeg hæs. Men det generer ellers ikke. Nå, men så satte vi os til ro, og så varede det ikke så længe før vi kunne høre, at de signalerede fra en anden båd. Det var ledsagerbåden. Der gik en bådsmand Boil[navnet er stavet ud fra dets fonetiske lyd] nede i bunden af den og med en hammer på skibssiden og spurgte til os. "Hvor mange vi var?" Vi sagde "vi er fem. I torpedorummet".

"Hvor mange er i live" sagde de. "Fem". "Hvem er ikke i live", spurgte de så.

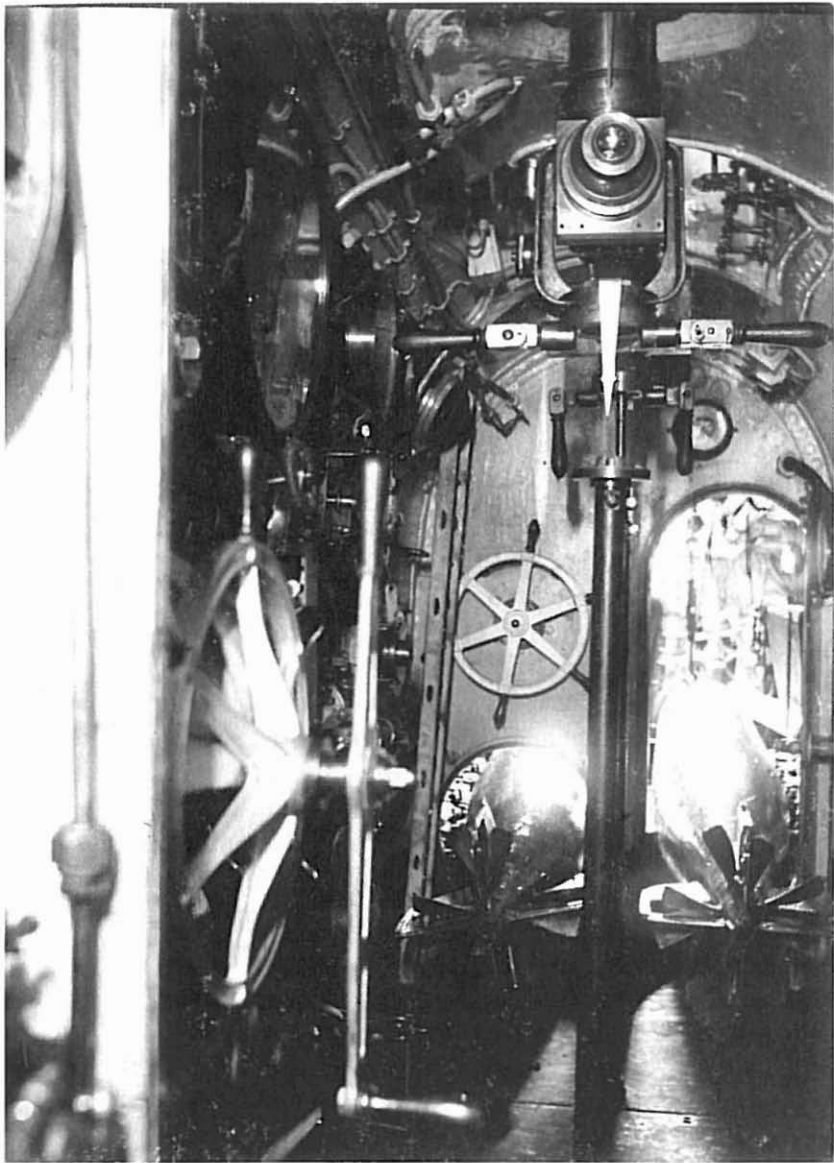
Så svarede vi at chefen, underbådsmanden og de to fyrbøder var gået op igennem tårnet, så dem vidste vi ikke noget om. Men da de havde fået ordet chefen, og de andre tre var kommet op, og reddet af en redningsbåd deroppe. Så regnet de jo med at chefen var død. Det var han også, men vi vidste det bare ikke.

Nå, så slog vi os til ro igen og talte sammen engang i mellem.

Om hvad?

Vi spurgte hvor længe det ville vare, og det fik vi aldrig svar på. Og så spurgte de til hvordan vi havde det, og vi havde det stadig godt, selvfølgelig. Men der gik ligegodt seks timer før vi fik frisk luft. Der er i ethvert rum i en sådan undervandsbåde - der er en studs - man kan komme til oppe på dækket og spænde en luftslange på og pumpe luft ned. Men det varede seks timer før dykkeren kunne få fat på denne her studs. Det var tømmermanden. Nu blæste det noget, og der var noget strøm, så det var ikke let af finde.

Den tredje gang da han gik ned, sagde kaptajn Rechnitzer - han var jo chef for undervandsbådene - sagde han at "nu må de se at finde det, for de kan ikke blive ved at holde det ud". Så



Et kig fra kommandorummet ind i torpedorummet. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

fandt han det og så kom der luft, og det gjorde godt. Men det var lidt koldt. Nu var jeg den eneste, der var våd, men – og jeg var våd op til bæltstedet – men jeg sad med benene i vand og vandet blev lunket efterhånden af batteriets kortslutning, så kom der samtidig en giftig røg op, så vi måtte tage vores indåndingsapparater i munden og ånde lidt for at rense luften. Vi kunne se, når vi skulle havde disse her iltåndingsapparater i. Kunne vi se på hinanden at vi blev kortåndede. Vi mærkede egentligt ikke noget selv, men de blev kortåndede og søvnige. Men det var forbi dengang vi fik frisk luft ned. Men kold var den. Så sagde vi igen, ja vi sludrede om så det ene, så det andet og til klokken den var halv tolv om aftenen, så fik de lugen lukket op. Da havde de fået båden hævet til en halv meter nær vandoverfladen, og højere kunne de ikke løfte den. Ja, Svitzer løftede den op med deres dampspil, men de kunne ikke få den højere op. Så lukkede de lugen op og havde lagt nogle barriere omkring – fendere, tovværk – så vandet ikke - så der var en hul selv om der løb vand ned, og så gik vi op der og kom om bord i KATTEGAT.

Og De var reddet...

Ja, så siger kaptajn Rechnitzer det første ”Gudskelov dér er de Andersen”. Jeg var den sidste, der kom op. Så er vi her alle sammen.

”Hvordan vidste de at chefen var død?”

”Er han død?”

”Ja, det sagde de selv til os.”

Næh, så har I ikke ventet til vi fik givet rigtig besked. Det havde de heller ikke.

Se nu sad de fem mænd dernede i den sunkne båd...

Ja...

Og på et vist tidspunkt igennem de mange timer vidste de ikke om de ville overleve...

Næh...

Hvordan reagerer mænd så i en sådan situation?

Ja, jeg kan huske at jeg sad og ærgrede mig over at jeg havde købt en ny uniform om sommeren. Den havde kostet 160 kr. og de kunne have været sparet.

En beretning fra glemmebogen

”Orlogsminder – Skildringer fra danske Orlogstogter 1878-1919”
af E. Wessel (1926)

Følgende gengives en lille morsom historie om en hændelse i 1897. Man kan fristes til at spekulere på om samme resolute handlemåde kunne bruges i 2007.

I krig med tyske polsemagere

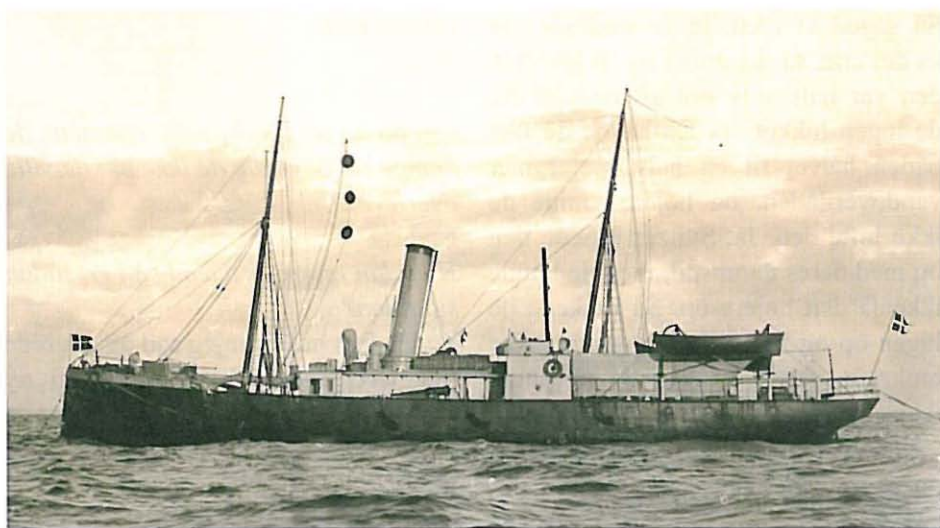
I året 1897 varetog kanonbåden GRØNSUND tjenesten som fiskeriinspektionsskib i Nordsøen med Esbjerg som station.

Kanonbåden afgik til Nordsøen i be-

gyndelsen af marts og vendte først tilbage (til Holmen-red.) ved Juletid, dog var skibet oplagt i august-september, hvor der intet nævneværdigt fiskeri fandt sted under land.

Tjenesten bestod i at holde søterritoriet rent for trawlere og varetage de danske fiskeres interesser.

To store, engelske Marine-kuttere, som midlertidigt udførte inspektionstjeneste i Nordsøen, kom en dag ind til



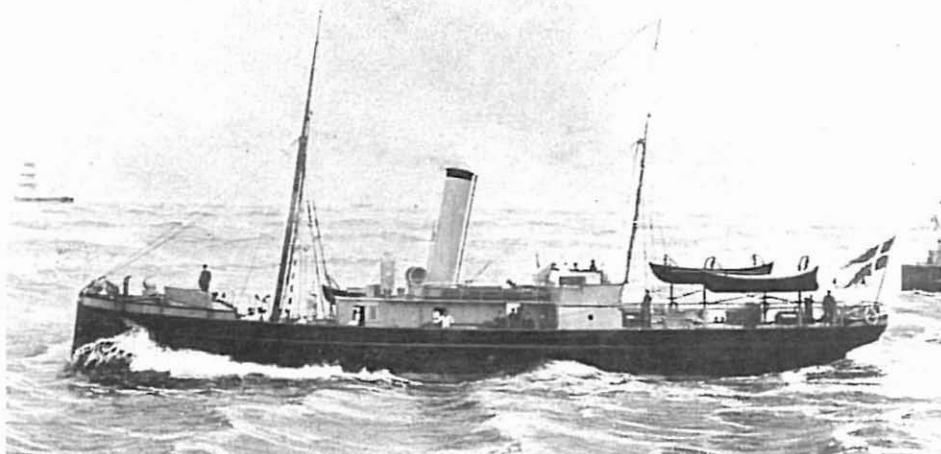
Kanonbådene GRØNSUND og GULDBORGSUND var bygget på Orlogsværftet i årene 1882-84. De var i konstruktion nærlig ens med et deplacement på 233 og 262 tons. Kanonbådene havde oprindeligt en bevæbning på to stk. 12cm kanoner, og to stk. maskinskyts. De 400 installerede hestekræfter gav bådene en fart på ca. 11,5 knob. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

Esbjerg.

Under Landlov kom de engelske matroser i strid med tyske slagtersvende, der arbejdede paa en pølsefabrik. Striden opstod paa en obskur Beværtning i Havnekvarteret og endte med, at slagterne brugte

Politimesteren sendte derfor Bud om Bord i Inspektionsskibet, der laa fortojet i Dokken, og udbad sig assistance af Væbnet Mandskab.

Begivenheden fandt Sted sent om aftenen. GRØNSUND'S Besætning blev straks purret ud, og Mandskabet



Kanonbåden GULDBORG-SUND. De to kanonbåde blev brugt til fiskeriinspektion "uden for Skagen", som øvelsesskibe for kadetter og til søopmåling. GULDBORG-SUND udgik af flåden i 1922 mens GRØNSUND stadig var i tjeneste i 1932.

(Statens Forsvarshistoriske Museum)

Knivene. To engelske Matroser fik alvorlige Saar og maatte indlægges paa Hospitalet.

Da Politiet kom til, var kampen i fuld gang, og Politiet var ude af stand til at skaffe Ro til Veje.

forsynet med Vaaben (Sabel og Gevær). Styrken blev formeret i to Afdelinger, hver under Kommando af en Officer.

Officererne modtog Instruktioner angaaende Styrkens Anvendelse og fik Ordre til at melde sig til Politimesteren

eller dennes Stedfortræder.

Med Spænding imødesaa Mandskabet en natlig Kamp og glædede sig til – hvis det skulle komme til Haandgribeligheder – at tage de tyske Slagtere under Behandling.

I Overensstemmelse med Napoleons Taktik marcherede de to afdelinger ad forskellige Veje til Kamppladsen og havde Ordre til at møde paa Stedet samtidigt.

Ved Ankomsten til *Krigsskuepladsen* var alt roligt. De tyske slagtersvende havde absenteret sig, da det rygtedes, at Militæret var under Fremrykning.

For at forebygge nye Uroligheder patrouillerede mindre Styrker i Gaderne til noget over Midnat.

Alt var imidlertid omsonst: Slagterne havde taget Billet til Hamburg med Nattoget.



Slagskibet USS ALABAMA ligger som museumsskib i Mobile, Alabama. USA har som det eneste land i verden bevaret en lang række slagskibe som museumsskibe. Det er en fantastisk oplevelse at være ombord i disse mastodoner. (Tom Wismann 2004)

Fire orlogsskibe til Christian 4. Christoffer Gøjes skibsbyggeri ved Arendal

Niels M. Probst

Arendal ligger i det sydøstlige Norge. I sidste halvdel af 1800-tallet var der her en betydelig værftsindustri men at der tidligere også er bygget krigsskibe på egnen synes kun at være kendt af få. Allerede i 1565, altså midt under syvårskrigen, sendtes skibsbygger Frederik Bauck til Nedenæs Len hvor han skulle 'opsætte' d.v.s. bygge et (orlogs) skib. Til byggeriet antog han skibstømrere i Holland, der har åbenbart ikke været tilstrækkelig lokal arbejdskraft. Navnet på Baucks skib er ikke kendt, og i de følgende mange år høres der ikke om kongeligt skibsbyggeri i Nedenæs Len, men i 1630'erne blev der bygget mindst fire orlogsskibe nær Arendal, det er dette byggeri der her skal behandles.

Grundelementet i flådeformationerne var fra syvårskrigen tid tre-skibsgrupper hver bestående af et stort skib og to mindre sekundanter. Det kan da også påvises at den egentlige kampstyrke i Christian 4.s flåde udgjordes af ca. en trediedel 'store' orlogsskibe, med et displacement på 600-1200 tons eller mere, og to trediedele 'små' orlogsskibe på 100-500 tons. Egentlig var denne sammensætning betydeligt mere praktisk anvendelig end 1700-

-tals flådens bestand af mange ensartede linieskibe, for i fredstid, hvor de store linieskibe kun havde begrænset anvendelighed, var de 'små' orlogsskibe glimrende egnet til at varetage patrulje- og konvoj opgaver, og de blev da også flittigt brugt.

Konstruktionen af de 'små' orlogsskibe der blev bygget i begyndelsen af Christian 4.s regeringstid synes ikke at have påkaldt sig større administrativ opmærksomhed, men i efteråret 1613 finder vi kongen i færd med at konstruere hvad der må have været en ny type. Udformningen blev til i samarbejde med en privat hollandsk bygmester, Peter Michelsen, der boede i Itzehoe i Holsten, og resultatet blev et lavtstikkende, men særdeles stærkt bygget orlogsskib på ca. 400 tons med et enkelt lukket batteri af 18-pundige kanoner, såkaldte halvkartover, en usædvanligt kraftig armering for et skib af den størrelse. Man kan se denne konstruktion, jeg har valgt at benævne typen det lette orlogsskib for at differentiere den fra de øvrige små orlogsskibe, som det første udslag af Christian 4.s ændrede politiske interesser, der efter Kalmarkrigen vendte sig mere mod syd. Et skib af denne type var jo optimeret til at operere langs den læge tyske kyst og på

floderne Elben og Weser, vel at mærke mod en fjende der ikke besad egentlige orlogsskibe.

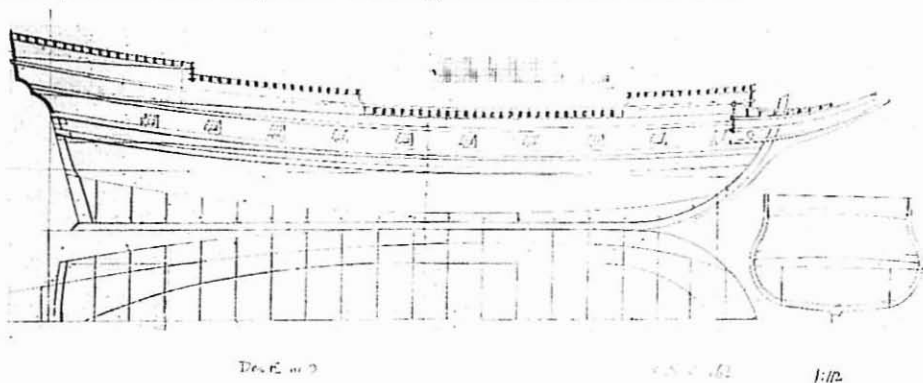
Det første skib af typen, FIDES, må have været vellykket, for kort efter at det var leveret fik Peter Michelsen kontrakt på at bygge et magen til, og dette skib, NELDEBLADET, fik ord for at være flådens bedste sejler! Endnu et skib af FIDES-certten, SVANEN, blev leveret i 1624, og det forlød da, at kongen ville have Peter Michelsen til at bygge seks til så hurtigt som muligt, men sådan kom det ikke til at gå. Omtrent samtidig havde den kongelige bygmester David Balfour nemlig leveret sin udgave af det lette orlogsskib, HUMMEREN, der var af nærlig samme størrelse som Fides-certten, men havde endnu mindre dybgående. Og det blev Balfours konstruktion, der med visse ændringer kom til at danne forbillede for de i alt otte lette orlogsskibe, der tilgik flåden

over de næste 20 år. De første fire blev kontraheret i 1628, to med David Balfour og to med Daniel Sinclair, der også var kongelig bygmester. De skulle være 'i alle Maader som Kongens skib Hummeren', men fik dog alle en køl der var to alen (1,26 m) længere. Balfour byggede sine skibe på sit private værft på Christianshavn, de fik navnene TRE LOVER og TO LOVER, Sinclair byggede på Slotø-værftet ved Nakskov, hans skibe kom til at hedde LAMMET og KRONFISKEN. Ingen af dem nåede at blive færdige inden Kejserkrigens afslutning i 1629, men HUMMEREN blev flittigt anvendt, bl.a. af kongen selv, under de nordtyske raids og landgangsoperationer i 1628-29.

DELMENHORST

I 1631 blev endnu et skib kontraheret, og nu er vi nået til vort hovedemne, det skulle nemlig bygges i Nedenæs Len

David Balfours tegning til HUMMEREN viser det lette orlogsskib i sin oprindelige form. Som det ses, er skibet meget lavtstikkende, og alt artilleri er anbragt på det lukkede batteridek. Så i hårdt vejr; hvor portene ikke kunne åbnes, ville skibet være forsvarsløst overfor større orlogsskibe. RA SøE K&T E 9.



på den tidligere lensmand Christoffer Gøjes foranstaltning. Christoffer Gøje (1584-1652) havde været lensmand i Nedenes i perioden 1619-29, og han havde også tidligere optrådt som leverandør til flåden. Fra 1625 til 1628 havde han leveret mindst 54 skibsjoller og i 1629 leverede han fem skibsladninger egetømmer til Bremerholm. Han havde som lensmand oparbejdet en gæld på 35.000 daler til kongen¹, der her så en mulighed for at få nedbragt denne gæld samtidig med at han fik tilført flåden nye skibe uden om Rigsrådet. Kontrakten for det nye skib blev sluttet med Christoffer Gøje den 23. marts og skibet skulle denne gang være som Balfours TRE LOVER, altså med den forlængede køl. De foreskrevne dimensioner var: Længde af køl 42 alen, bjælkerne, d.v.s. bredden 13 alen, fald af forstavn 11 ½ alen, fald af agterstavn 2 alen, hækbjælken skulle være 7 ¾ alen, 'skørtningen' (d.v.s. rejsning af bundstoklinien) agter 4 alen, imellem 'overløbet' (batteridækket) og kobryggen skulle der være 3 alen og dybden i rummet mellem foringen og underkanten af overløbsbjælkerne skulle ligeledes være 3 alen. Kongen ville levere alt jernværk og mastetræer, og desuden bekoste galion, staffering og billedskærerarbejde inklusive 'Kronens Vaaben bag på Skibet', men selv om det ikke nævnes direkte, må man gå ud fra, at Gøje selv skulle skaffe tommer og alle øvrige materialer. Noget skibsværft synes Gøje ikke at have rådet over, for

han skulle på egen bekostning opsætte en smedie på det 'bequemme sted hvor skibbet opbygges', og indrette den med ambolt, bælg og andet redskab som behøvedes til 'en fuldkommen smedie'. Desuden skulle han selv skaffe de nødvendige arbejdsfolk, dels til at 'løfte og lette, slæbe og bære' dels savskærere og borere. Med hensyn til det faglige, Gøje var jo ikke skibsbygger, skulle han accordere med mester Daniel Sinclair, der vel så skulle skaffe de nødvendige håndværkere, skibstømrere, mastermagere, smede o.s. v., der ikke er nævnt i kontrakten. Til gengæld tilsagde kongen Christoffer Gøje 6700 speciedaler, som vel at mærke ville blive trukket fra de skatter, som Gøje var blevet kronen skyldig i 1628, da han var lensmand i Mandal, Lister og Nedenes len².

Nu havde Daniel Sinclair allerede ti dage forinden, den 13. marts, forpligtet sig til at bygge et stort skib på Slotø, så han har næppe kunnet overkomme samtidig at have tilsyn med et byggeri i Norge. Men det fremgår af Slotøværftets regnskaber, at der her i løbet af sommeren blev fremstillet 'skabeloner', d.v.s. bræddeforme til spanterne, til det skib kongen ville bygge i Norge. Og der er næppe tvivl om, at det blev Sinclairs tidligere mestersvend, Svend Andersen, der kom til at forestå Gøjes skibsbyggeri.

Denne Svend Andersen var nordmand, han stammede fra Båhus, og han

havde kort forinden, den 25. januar 1631, fået bestalling som kongelig skibsbygmester. Hans årsløn var her sat til 200 daler, det halve af den løn de gamle bygmestre Balfour og Sinclair fik. Andersens vej til embedet som bygmester havde ikke været helt let. Han nævnes som skibstømrer på Bremerholm i 1619, og i 1621 blev han forfremmet til mestersvend. I 1625 blev han forfremmet til underskibsbygmester og sendt til Slotø for at assistere Daniel Sinclair ved bygningen af hovedskibet SCT. SOPHIA. Det kom imidlertid til et sammenstød mellem Andersen og den stolte skotte, og i første omgang vandt Sinclair. I april blev Andersen sat i jern, og i august blev begge skibsbyggerne kaldt til København, hvor prins Christian, der regerede i kongens fravær, ville dømme i striden. Her blev Andersen dømt til at gå 'i jern på Bremerholm', altså hårdt slavearbejde, en ydmygende straf for den forhenværende mestersvend. Noget tyder imidlertid på, at dommen var forhastet, for i november 1627 blev Svend Andersen benådet og sat på fri fod. I et åbent brev blev det bekendtgjort, at han skulle have sin tidligere pension igen, 'saalænge han opholdt sig udenlands', hvor han dog ikke måtte gå i fremmed tjeneste. Den over ham afsagte dom måtte ikke komme ham til forklejning på hans ære, gode navn og rygte³. Der er vel ikke noget at sige til, hvis Andersen trængte til luftforandring efter den om-

gang, men hans udlandsophold blev ikke langvarigt. Hans udnævnelse til bygmester i 1631 var nemlig med tilbagevirkende kraft fra 29. september 1629.

Trods striden med Sinclair, har Svend Andersen sikkert modtaget den undervisning i 'alle cirkelns delinger', som Balfour og Sinclair i 1625 havde forpligtet sig til at give 'de skarpsindigste' af deres skibsbyggere, men spanteskabelonerne til skibet i Norge, hans første selvstændige arbejde, har man ikke turdet betro ham at konstruere på egen hånd, her måtte Sinclair give en hånd med.

For selvom der eksisterer en tegning til HUMMEREN-CERTEN, så er det ikke noget man umiddelbart kan bygge et skib efter, der mangler bl.a. et spanterids. Tegninger fungerede på den tid først og fremmest som kommunikationsmiddel mellem bygmester og bygherre, men når skibet skulle bygges, konstruerede man det i fuld størrelse ved hjælp af cirkelslag, der blev delt på forskellig måde, således at de angav de kurver såsom lange cirkelslag, ellipsedele og sinuskurver, der definerer skibets spring, bundstoklinie, bredelinie etc.. Disse hjælpelinier brugtes så til at konstruere spanterne, hvis omrids bestod af en kombination af cirkelslag og rette linier.

Metoden kaldtes i England 'whole moulding' og selvom der ikke kendes

noget navn på kontinentet, benyttede skibsbyggere her lignende metoder. I forhold til nutidigt skibsbyggeri, indebar disse rent geometriske metoder den fordel, at skrogets linier automatisk 'trak', der var ingen grund til at 'faire', som det hedder, vel at mærke hvis opslagningen var gjort omhyggeligt og kvalificeret, for arbejdet kræver betydelig erfaring⁴.

Tilbage til Gøjes kontrakt fra 1631. Gøje forpligtede sig til at levere skibet 'Bartholomæi Dag' (24. august) 1632, altså godt halvandet år efter underskrivelsen, men hvad så grunden har været, blev det først sejlklart året efter. Under byggeriet ses det, at i november 1632 var billedskærer Niels Krag fra Bergen beskæftiget med galionen på 'Kgl. M. Skib Delmenhorst, som opbygges ved Nedenæs'. Det er første gang skibet nævnes ved navn, et sådant måtte det have inden billedskæreren kunne gå i gang, en del af hans arbejde bestod jo bl.a. i at symbolisere navnet. I juni var arbejdet så vidt fremskredet, at Svend Andersen kunne sætte masterne i, og den 13. september 1633 kvitterede skipper Anders Pedersen Læssøe for brænde og lys til DELMENHORST. Skibet må da have været sejlklart, og sidst i oktober var det ankommet til København. Her får vi at vide, at jernværket til dette og det følgende skib blev leveret af Gunde Lange, lensmanden i Tønsberg, der blev betalt af rentekammeret i København⁵.

Det er nævnt, at de lette orlogsskibe i deres oprindelige form ikke egnede sig til kamp mod en fjende der rådede over egentlige orlogsskibe. Efter Kejserkrigen var det imidlertid blevet klart, at den mest sandsynlige fjende igen var Sverige, hvis flåde var omtrent jævnbyrdig med fællesmonarkiets. Allerede i 1630 var FIDES under en hovedreparation blevet bygget om. Det fik højere overbygninger med plads til flere kanoner på øverste dæk. Og i 1634 blev også DELMENHORST bygget om. Der blev lagt et 'fordæk til Masten' (kampagnedæk), og et forkastel, så det kunne føre seks eller otte kanoner ovenpå⁶. Og skønt kontrakterne for de følgende to lette orlogsskibe var stort set enslydende med den for DELMENHORST, er der ingen tvivl om, at de dels blev større end kontraheret, dels fik de samme modifikationer fra 'fødslen'.

DELMENHORSTS tjenstetid i fællesflåden kom til at strække sig over ti år, og den blev ganske aktiv. I somrene 1635 og 1636 patruljerede det i Skagerrak mod sørøvere og ulovlig handel. I november 1636 var det under admiral Stenzel von Jasmund flagskib i en eskadre på fire skibe, der sattes ind mod de polske forsøg på at tage told ved Danzig. På dette togt blev to polske krigsskibe overmandet og ført til København. I 1639 blev kaptajn Mikkel Mortensen på DELMENHORST beordret til Trondheim for at opbringe nogle fribyttere,

der var rapporteret i området. Året efter deltog det sammen med NORSKE LOVE i en rejse til Spanien med en ambassade, og i 1642 var det atter i Spanien, denne gang som del af eskorten for en flåde af saltskibe, herom mere nedenfor. Året efter blev det, sammen med SORTE RYTTER, brugt til at føre prins Valdemar til Danzig. I februar 1644, kort efter udbruddet af Torstenssonfejden, blev det som flagskib for en eskadre på fem skibe sendt til den vestlige Østersø, for at opbringe eller ødelægge svenske skibe ved Slesvig og Holsten. Kort efter blev eskadren kaldt tilbage til København, hvor DELMENHORST indgik i den eskadre, der den 25. maj under Pros Mund på ST. SOPHIA udkæmpede det andet slag ved Lister Dyb. Dette slag førte som bekendt til, at den hjælpeflåde, som svenskerne havde lejet i Holland, blev slået på flugt, men desværre ikke ødelagt. Kaptajnen på DELMENHORST blev, sammen med tre andre skibshefer, bagefter anklaget af Pros Mund for ikke at have fulgt ham mod fjenden. I slaget på Kolberg Heide den 1. juli indgik DELMENHORST under schoutbynacht (tredekommanderende) Hans Knudsen i fjerde eskadre, der førtes af Pros Mund på ST. SOPHIA. Skønt Pros Mund tog meget aktiv del i kampen, ST. SOPHIA var det skib i flåden der havde de største tabstal, synes DELMENHORST ikke at have mistet nogen folk i dette slag. Men den 13. oktober 1644 stod slaget i Femern Bælt. Her indgik DELMENHORST under

Hans Knudsen atter i en eskadre under Pros Mund, der denne gang førte sit flag på PATIENTIA. Slaget førte som bekendt til et katastrofalt nederlag for fællesflåden. Sammen med den hollandske hjælpeflåde, som nu havde haft held til at trænge ind i Østersøen, udgjorde den svenske styrke her en voldsom overmagt, 42 skibe mod Pros Munds 17. Ikke desto mindre lykkedes det Pros Mund at holde sin styrke samlet i hen ved fire timer, men så gik det galt. De fire største skibe, deriblandt flådeflagskibet, blev efterhånden isoleret og nedkæmpet, og nu tog de mindre skibe flugten. En del blev erobret af fjenden, men Hans Knudsen nægtede at overgive sit skib. Han satte DELMENHORST på grund på Lollands kyst, hvor besætningen huggede hul i bunden af skibet. Derefter forsvarede de sig mod de angribende hollændere, og først da der kun var 30 usårede mænd tilbage, bjergede besætningen sig i land. Fjenden kunne ikke bjerge DELMENHORST, og sendte i stedet en brander imod det, så det blev sat i brand og ødelagt.

SORTE RYTTER

Den 25. april 1633, altså inden afleveringen af DELMENHORST, havde Christoffer Goje påtaget sig at bygge endnu et skib. Kontrakten⁸ er som nævnt stort set enslydende med den første, dog er prisen den gang sat til 7000 rigsdaler. Også disse penge skulle afdrages på Gojes lensgæld, der som

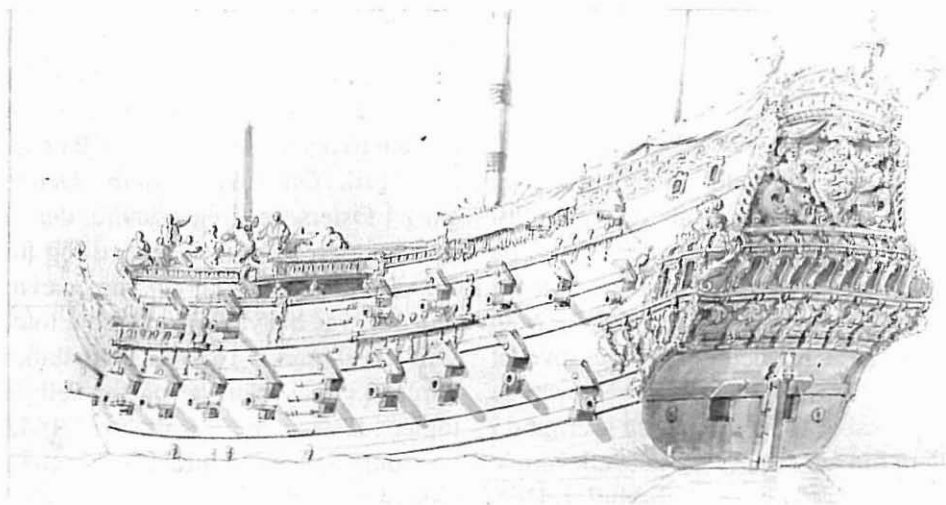
nævnt var ganske betydelig. Denne gang skulle Gøje akkordere med 'voris Schibsbygmester suend', altså Svend Andersen. Igen var leveringsdatoen sat til 'Bartholomæi Dag' året efter, og igen kan vi konstatere, at byggeriet, uvist af hvilken grund, trak længere ud. Først i begyndelsen af november 1636 altså over to år for sent, fik skipper Mons Eriksen Skarø brænde til SORTE RYTTER, der kort efter blev lodset ud gennem skærerne⁹. Den voldsomme forsinkelse har forledt adskillige forskere (inklusive forfatteren!) til at mene, at Gøje indtil da havde bygget flere orlogsskibe end de to hidtil omtalte, bl. a. et FØNIX, der i 1635, da det var næsten nyt, blev bortbyttet for et defensionsskib i Christiania. Men dels optræder dette skib overhovedet ikke i de ganske velbevarede regnskaber for Nedenes len (derimod i dem for Akershus len), dels afleverede bygningsskriver Michel Mull i 1638 noget jernværk til Bremerholm, der var blevet til overs fra byggeriet af DELMENHORST og SORTE RYTTER¹⁰. Det må fortolkes således, at der indtil da kun var bygget disse to orlogsskibe på Gøjes værft.

SORTE RYTTER fik den længste tjenstetid af Gøjes orlogsskibe, og i begyndelsen var den særdeles aktiv. Allerede i marts 1637, altså få måneder efter afleveringen, blev det udrustet som flagskib for den norsk-fødte holmadmiral Erik Ottesen Orning i en eskadre på to skibe og fire galejer, der skulle patruljere

mod fribyttere og ulovligt fiskeri og handel udfør den norske kyst fra Stavanger til Vardøhus. Admiralen skulle desuden søge at opbringe de hamborgske skibe han mødte, og dem han ikke kunne opbringe, skulle han 'tilrede saaledes med stykkerne, at de ikke kommer vidt'! På togtet opbragtes fire hollandske skibe, men uheldigvis lykkedes det dem at gøre sig fri med magt. Togtet blev langvarigt, for i maj og september kvitterede Ottesen for diverse forsyninger i Bergen. I 1638, fra juni til december, var SORTE RYTTER atter Erik Ottesens flagskib. Denne gang i Østersøen, i en eskadre, der lå og konvojerede handelsskibe til og fra Danzig, hvor polakkerne, som nævnt ovenfor, var begyndt at opkræve told. I hvert af årene 1639-41 var skibet udrustet ca. ni måneder på forskellige togter i Østersøen og Kattegat. I 1642 var SORTE RYTTER admiral Køn Joachim Grabows flagskib i en eskortestyrke på ialt fire lette orlogsskibe, deriblandt DELMENHORST, der konvojerede en saltflåde til Cadiz eller St. Lucar. De søfolk, der måtte have glædet sig til landlov i det spanske, blev skuffede, vel ankommet skulle orlogsskibene holde søen, kun saltskibene måtte gå i havn! Eskadren afsejlede i begyndelsen af maj og var tilbage i oktober. Året efter var SORTE RYTTER, som nævnt ovenfor, atter på togt sammen med DELMENHORST. I krigsåret 1644 førtes SORTE RYTTER af kaptajn Christoffer Mormand. I foråret indgik det i Christian 4.s eskadre,

der først blokerede Göteborg, siden udkæmpede det første slag ved Lister Dyb, herom mere nedenfor. I slaget på Kolberg Heide den 1. juli lå skibet atter i kongens eskadre. Dets tab i slaget var beskedne: en dræbt og to sårede. I august blev SORTE RYTTER oplagt sammen med størsteparten af flåden. Det undgik således katastrofen

af billedskærerarbejdet fornyet. I august 1652 lå SORTE RYTTER i en lille eskadre, der, under Lucas Henriksen på HANNIBAL, var stationeret ved Helsingør, for at beskytte koffardifarten mod kapere. Anledningen var udbruddet af den første engelsk-hollandske krig, en konflikt Danmark-Norge kort efter nødtvungent blev involveret i



SORTE RYTTER antagelig portrætteret af Willem van de Velde i 1658. Her ses den ultimative udformning af de lette orlogsskibe. Udover det lukkede batteri er der nu kanoner under både baks- og skansedæk. Skibet blev den senere så berømte Niels Juels første kommando. National Museum of Wales, Cardiff.

i Femern Bælt. I foråret 1645 deltog skibet i Ove Gjeddes uheldige togt mod Göteborg, der som bekendt endte med, at flagskibet ST. SOPHIA under en kraftig storm drev på et skær og forliste. I de stille år der fulgte efter Torstenssonfejden, var SORTE RYTTER ikke udrustet, men i årene 1647-50 blev det hovedrepareret og fik en del

på hollandsk side. I 1653 var SORTE RYTTER således krigsudrustet. Under kaptajn Nikolaj Jansen lå det i juli og august på vagtjeneste ved Helsingør, hvorefter det frem til november indgik i admiral Henrik Bielkes eskadre, der konvojerede hollandske koffardiskibe mellem Øresund og Skagen. I 1655 og -56 var skibet atter udrustet, sidstnævnte

år under en ung nyudnævnt kaptajn, Niels Juel. SORTE RYTTER var hermed den senere så berømte søhelts første kommando i fællesflåden.

Svenskekrigene 1657-60 indledtes med at Frederik 3. den 1. juni 1657 erklærede Sverige krig. Samme dag blev Laurits Nielsen på SORTE RYTTER med en eskadre på tre skibe sendt til Göteborg for at blokere indsejlingen. Inde i havnen lå der en mindre svensk styrke på fem skibe, som det midt i september lykkedes svenskerne at udruste og bemane. Kongen opfordrede Laurits Nielsen at overveje et angreb, men Nielsen var ingen Tordenskjold. Skønt hans eskadre nu bestod af otte skibe, blev det kun til fortsat blokadetjeneste indtil vejret i december tvang ham til at vende tilbage til København.

Den 29. oktober 1658 stod det berømte slag i Øresund, hvor det lykkedes den hollandske undsætningsflåde at slå sig igennem til det belejrede København. Kampen var hård og mange af de hollandske skibe fik svære beskadigelser. Et af dem var STAVOREN, der under kaptajn Joris Coullerye havde haft den kendte hollandske marinemaler Willem van de Velde med som passage. Coullerye fik efter slaget ordre til at overgå til SORTE RYTTER, og det portræt som kan henføres til dette skib, har måske været marinemalerens tak for kaptajnens gæstfrihed under rejsen. Under de to sidste krigsår var

SORTE RYTTER udrustet på vagttjeneste ved København, og det ser ud til, at også resten af skibets tjenestetid blev tilbragt som vagtskib, nu nedrigget og fast fortojet ved 'bommen' altså ved indsejlingen til Københavns havn, under kommando af skiftende kaptajner. I 1680 var der planer om at sløjfe dets overbygning så det kunne bruges som kølhalingspram, men det blev ikke til noget. SORTE RYTTER lå fortsat som vagtskib i 1684, men året efter blev det sænket på stedet som 'isbryder', og så sent som i 1730 rapporteredes det, at vraget, der lå to fod under dagligt vande, udgjorde en fare for sejladsen. Det blev det sidste af Christian 4.s i alt tretten lette orlogsskibe i flådens tjeneste, de øvrige var gået tabt enten ved forlis i 1630'erne eller som følge af krigshandlinger i 1644 og 1658-59.

TRE LOVER

I 1620'erne havde Peter Michelsen i Itzehoe bygget tre store skibe, der var videreudviklinger af FIDES-certen, og den 22. august 1638 påtog Christoffer Gøje sig at bygge et stort skib, hvis grundlag var HUMMEREN-certen. Ifølge kontrakten skulle kølen være 47 ½ alen, bjælkerne 15 alen, fald af forstavn 13 1/2 alen, fald af agterstavn 2 1/4 alen, dybden i rummet 5 alen etc.¹¹, hvilket giver et displacement på ca. 700 tons. Denne gang skulle Gøje akkordere med bygmester Johan Brandt, atter en af Balfours og Sinclairs elever. Jernværket, hvis værdi var sat

til 4000 rigsdaler, skulle Gøje have betaling for, men de 10.000 rigsdaler det ville koste at bygge skibet, skulle igen tages af hans lensgæld. Denne gang var leveringsdatoen sat til pinsedag 1640, altså næsten to år efter kontraktens indgåelse, men igen blev den overskredet med over to år. Det kan til dels forklares med at skibet, der fik navnet TRE LØVER (Balfours TRE LØVER var forlist i 1637), må være blevet noget større end kontraheret. Når Christian 4. i 1641 skrev at det 'Er fast større end ded skiib, som biggis i Niistadt'¹² (Trefoldighed på ca. 1300 tons) overdrev han ganske vist, men de sejl der blev leveret til TRE LØVER passer til et skib på ca. 900 tons, det blev altså 200 tons større end kontraheret. Billedskærerarbejdet blev udført af Claus Reinholdt fra Mandal, og sidst i oktober 1642 betaltes lodspenge for at 'udsejle Tre Løver fra Byggepladsen Hissetangen til Natvig Strømb'¹³.

Det er det eneste stedangivelse der er fundet for værftet, men til gengæld gør den det muligt at fastslå præcis hvor det lå. Jeg citerer Øyvind Rosenvinge: 'Stedet heter Tangen den dag i dag. Hvis man går ut fra at elvelejet ikke har endret sig og at de den gang valgte det mest gunstige sted - hellende terreng, kort vei ut til dypt vand - er det mulig å peke på .stedet +/- 10-20 meter'. 'I dag er der anlagt gressplan på stedet. Tangen fikk senere i 1740 årene stedets første industrielle anlegg da det ble

anlagt en reperbane som sto til etter siste krig'. 'I dag ligger det en fabrikk som produserer telefoncentraler Ericsson - der hvor reperbanen lå. Dersom en sier at bygging af orlogskip var 16- og 1700 tallets form for høyteknologi, er det morsomt at vi der i dag fremdeles har en bedrift som nettopp produserer høyteknologi!'¹⁴.

Tilbage til TRE LØVER. Mens det var lidt vanskelig at få sat de to foregående skibe i forbindelse med de respektive kontrakter, er der til gengæld ingen tvivl her. Ifølge rentekammerets kvittancebog leverede Christoffer Gøje nemlig den 17. december 1642 på Bremerholm 'det nye orlogsskib kaldet 3 Løver, som han havde bygget efter kontrakt for 14000 rigsdaler in specie'. Han havde da modtaget 4000 rigsdaler i fire rater, den første den 21. august 1638.

Modsat SORTE RYTTER synes der stadig at have været en del arbejde at gøre færdigt på TRE LØVER, og først i marts 1644 var snedkerarbejdet fuldført. Men den 1. april stod skibet, underkommando af rigsadmiral Jørgen Vind, til søs med kurs mod Göteborg i Christian 4.s eskadre. En måned efter blev Jørgen Vind dog beordret til København for at forestå udrustningen af hovedflåden. Kommandoen blev overtaget af viceadmiral Staller Kaas, og det blev ham der kom til at føre TRE LØVER både i det første slag ved Lister Dyb og i

Kolberg Heide slaget. Her mistede det, ligesom SORTE RYTTER, en dræbt og to sårede. Da den hollandske hjælpeflåde i august foretog sit gennembrud ind i Østersøen, lå TRE LØVER i Christian 4.s eskadre, der forgæves forsøgte at stoppe dem. Her var Staller Kaas så uheldig, at en fjendtlig kugle overskød TRE LØVERS mersesfald, så sejlet faldt ned. Det tog naturligvis tid at udbedre skaden, til kongens store irritation, og bagefter blev der afholdt forhør for at konstatere om der var sket nogen forsømmelighed. Her svor skipperen, at 'dersom Bøddelen havde med draget Sværd staaet over ham, da havde han ikke gjort det snarere færdigt, end han gjorde'. Kaptajnen på SORTE RYTTER, Christoffer Mormand, der havde ligget tæt agten for TRE LØVER, kunne da også bevidne, at besætningen havde gjort sit bedste for at forfølge fjenden, hvorefter alle anklager blev frafaldet¹⁵.

Da TRE LØVER i efteråret indgik som viceadmiralsskib i Pros Munds eskadre var det dog under Korfits Ulfeldt, en fætter til rigshofmesteren af samme navn. Og sammen med Pros Munds forsvar med draget sværd af PATIENTIA og Hans Knudsens ødelæggelse af DELMENHORST, hører Ulfeldts indsats under slaget i Femern Bælt den 13. oktober til de få beundringsværdige momenter i denne beklagelige kamp. TRE LØVER var det sidste af de fire store skibe der blev nedkæmpet, det må altså have hold stand i mindst fire timer, da

det blev angrebet af tre hollandske skibe. Det ene, SWARTE ARENDT, blev sendt til bunds med en bredside på klos hold, det andet, den hollandske flådechef Thiessens JUPITER, fik skudt mesanen ned, så det måtte holde af. Det endte dog med, at TRE LØVER, der ligesom de øvrige dansk-norske skibe var stærkt underbemandet, overgav sig til det tredie hollandske skib. Måske fordi Korfits Ulfeldt var blevet hårdt såret, han fik skudt det ene ben af og døde to dage efter. En fransk branderkaptajn, Banos, fremhævede bagefter i sin rapport, at TRE LØVER havde holdt sig godt.

Den svenske flådechef, K.G. Wrangel, var begejstret for sin prise der jo var et næsten nyt skib, og valgte 'TRE LEJON' som sit flagskib de følgende år. I sommeren 1645 lå han i den svenske hovedflåde i Køge Bugt mens en hollandske statsflåde lå udfør København. Marinemaleren Willem van de Velde synes ikke at have overværet slaget i Femern Bælt, men meget tyder på, at han var med den hollandske flåde i 1645. Her, i Sundet, kan han have fået kontakt med K.G. Wrangel, på hvis bestilling han udførte de tegninger af slaget ved Femern der den dag i dag befinder sig på Wrangels slot, Skokloster. Næsten alle de danske priser befandt sig da i den svenske flåde, og mange af de søfolk, der havde deltaget i slaget, har utvivlsomt også været med her. Van

de Veldes tilstedeværelse i Øresund i 1645 kan forklare den mærkelige overensstemmelse der er mellem hans tegninger og de samtidige rapporter om slaget, og den sandsynliggør, at en del af hans skibsgengivelser, ikke mindst af TRE LØVER, er regulære portrætter.

Svenskerne fik nu ikke megen fornøjelse af TRE LEJON. I en stor flådeudrustning i 1655 havde Wrangel igen valgt skibet som sit flagskib, men skønt det jo nu blot var 13 år gammelt, måtte han snart sende det tilbage til Stockholm, fordi dæksbjælkerne var så rådne, at man ikke kunne skyde skarpt med kanonerne! Og i 1658 besluttede admiralitetet, trods gentagne opfordringer fra Carl X Gustavs side om reparere TRE LEJON, at lade skibet ophugge. Hvorvidt Gøje havde brugt dårligt tømmer eller skibet simpelthen døde af skam, må nok stå hen!

STORMARN

Når det tog så lang tid at få TRE LØVER færdigt, har det nok også noget at gøre med, at Christoffer Gøje i 1639 havde påtaget sig at bygge endnu et orlogsskib¹⁶. Det var igen et let orlogsskib, og kontraktdimensionerne var enslydende med dem i kontrakterne for DELMENHORST og SORTE RYTTER. Men i øvrigt indeholder denne kontrakt et par vigtige forskelle. Bygmester Johan Brandt skulle forfærdige skibet 'effter den samme schabillon effter sin størrelse som det schib bliffuer,

forne Christopher Giøe den 22. august sidstforleden hand med os handlit at lade opbygge'. Det må forstås sådan, at nybygningen skulle have samme overbygninger som Tre Løver, der jo var et stort skib med kanoner i to lag, omend det øverste ikke var fuldt. Gøje skulle selv skaffe jernværket, til gengæld var prisen forhøjet til 9000 rigsdaler mod 7000 for SORTE RYTTER. Og her ser det ud til, at Gøje er ved at komme ud af sin gæld til kongen, Han skal nemlig have kontant betaling i tre rater a 3000 rigsdaler. Den første erlægges når byggeriet påbegyndes, den anden når skibet er 'aff Banchestochen schudt i Vandit', altså efter stabelafløbningen og den sidste når skibet er klar til optakling, en opgave der udførtes af flådens egne folk under ledelse af skipperen. Dog var den sidste rate betinget af om Gøje på det tidspunkt stadig skyldte kongen penge, de skulle i så fald trækkes fra. Kontrakten er dateret 8. juni 1639, og leveringsdatoen er sat til pinsedag 1641, men igen ser det ud til, at den blev overskredet ganske betydeligt. Først i efteråret 1643 melder Nedenes Lensregnskaber igen om en udlodsning, idet en Niels Andersen, boende på 'Hitterøen', af ombudsmanden blev beordret til Natvig Strøm for at 'udpilotere' STORMARN fra bankestokken. Udlodsningen må have givet vanskeligheder, for den 6. december havde Niels Andersen været borte fra hjemmet i to måneder, og da han fremdeles skulle være styrmand

på skibet til København, og det nu lå oplagt i Natvig Strøm, fik han udbetalt 16 rigsdaler til den lange rejse. I løbet af foråret må det være lykkedes at få skibet bragt til Grimstad, hvor det ser ud til, at skibet blev helt færdiggjort. Her kvitterede bygmester Johan Brandt nemlig i marts 1644 for forskelligt jernfang, bl.a. 82 ringbolte til kanonerne, til kongens skib STORMARN. Det fik proviant midt i april, og må kort efter være sejlet til København, hvor det straks indgik i flåden¹⁷. Igen har den lange byggetid forvirret, og igen er det et skib ved navn FØNIX der er blevet sat i forbindelse med -1639 kontrakten¹⁸. Dette FØNIX dukkede op i 1642, hvor det ankom til København med en last tømmer, hvorefter det indgik i flåden¹⁹, men der er intet der forbinder bygningen af dette skib med Norge endsige Nedenes. Forvirringen bliver ikke mindre af, at både STORMARN og et skib ved navn PAPEGØJEN begge optræder som 'mindste nye Skib i Norge' i Bremerholms regnskaber for 1643. Men da navnet PAPEGØJEN ikke forekommer senere, må det formodes, at de to skibe var identiske²⁰.

STORMARN blev krigsudrustet straks efter ankomsten til København. Under schoutbynacht Henrik Mund indgik det i rigsadmiral Jørgen Vinds eskadre i slaget på Kolberg Heide, og det er et af de få skibe, der nævnes ved navn i rapporten om slaget. Det ses ofte anført, at Christian 4. anførte

flåden på Kolberg Heide, men det er en misforståelse. Såvel den bevarede flagordre som omtalte rapport levner ingen tvivl om, at det var rigsadmiralen, der førte flåden såvel formelt som reelt, og at det ikke mindst var hans resolute optræden, der var årsag til at opgøret med den numerisk betydeligt overlegne svenske flåde endte uafgjort. Det var Jørgen Vind på PATIENTIA der indledte den første vending ved at gå lige imod den svenske admiral på SCEPTER, og også i anden vending angreb han SCEPTER, men denne gang var det ved at gå galt. Vind vendte først da han var på klos hold af det svenske admiralsskib, og da befandt han sig midt inde i den fjendtlige flåde, kun understøttet af sin schoutbynacht, altså Henrik Mund på STORMARN, og Pros Mund på ST. SOPHIA. Takket være deres indsats og PATIENTIAS gode sejlegenskaber og præcise skydning, lykkedes det dog Vind at trække sig fri igen, hvorefter begge admiralsskibe måtte ligge en tid for at reparere. STORMARNs tab i dette slag var tre dræbte og 15 sårede. I Femern Bælt slaget deltog STORMARN atter under Henrik Mund, også her som schoutbynacht for PATIENTIA, der nu førtes af Pros Mund. Ligesom Hans Knudsen på DELMENHORST satte også Henrik Mund sit skib på grund på Lollands kyst, men i dette tilfælde flygtede besætningen straks i land, så fjenden i ro og mag kunne bjerge STORMARN. Det indgik i den svenske flåde, men igen fik svenskerne ikke

megen fornøjelse af prisen. Allerede året efter, i juli 1645, sprang det næsten nye skib læk og måtte sættes på grund på Pommerns kyst, hvor det blev ødelagt. STORMARN blev det sidste lette orlogsskib fællesflåden modtog, før slaget i Femern Bælt blev en klar demonstration af typens begrænsninger. I Pros Munds flåde indgik i alt otte lette orlogsskibe, og af dem gik de seks tabt! I det genopbygningsprogram, der blev gennemført umiddelbart efter Torstenssonfejden, indgik kun store skibe. De skibe af størrelse som de lette orlogsskibe, der senere blev bygget, var klassificeret: som fregatter, de var altså ikke beregnet til at indgå i

egentlige slagflåder.

Som det her er påvist, leverede Christoffer Gøje i løbet af ti-året 1633-43 fire skibe til kronen, tre lette orlogsskibe, DELMENHORST, SORTE RYTTER og STORMARN og det store orlogsskib TRE LØVER. I tabellen nedenfor er den kontraherede længde over stævne opnået ved at addere køllængde med fald af for- og agterstavn. Det skal bemærkes, at SORTE RYTTERS armering og bemanning blev en del forøget gennem skibets lange tjenestetid. Under Torstenssonfejden var tallene nogenlunde ens for de tre lette orlogsskibe.

	DELMENHORST	SORTE RYTTER	TRE LØVER	STORMARN
Kontraheret	1631	1633	1638	1639
Leveret	1633	1636	1642	1643/4
Bygmester	Sv. Andersen	Sv. Andersen	Johan Brandt	Johan Brandt
Udgået af flåden	1644	1685	1644	1644

Kontraktdimensioner:

Længde over stævne	34,96 m	34,96 m	39,84 m	34,96 m
Bredde	8,19m	8,19 m	9,45 m	8,19m
Dybde	1,89 m	1,89 m	3,15 m	1,89 m

Færdige dimensioner:

Længde over stævne		35,75 m		
Bredde		8,91 m		
Dybde		3,15 m		
Displacement		500 tons	ca. 900 tons	
Kanoner	28-30	32-40	36-48	20-32
Artillerieffekt	284	440	676	356
Besætning	100-140	110-195	194	100-144

Fire skibe lyder måske ikke af så meget, men det var præcis halvdelen af de egentlige orlogsskibe, fællesflåden modtog som nybygninger i denne ganske pengeknappe periode. Slotværftet leverede i 1634 Sinclairs NORSKE LOVE, hvis byggeri vi kort har berørt, og Neustadt-værftet leverede i 1642 det berømte TREFOLDIGHED og de to lette orlogsskibe GRAA ULV og PELIKANEN. Derudover blev der kun bygget et par små orlogsskibe, samt et antal jagter og galejer. Norge leverede således et betydeligt tilskud til opretholdelsen af en slagkraftig fællesflåde. Også i årene efter Torstenssonfejden leverede Norge et betydeligt tilskud af orlogsskibe til flåden, denne gang gennem statholderen Hannibal Sehested, men det er en anden historie.

Noter

Artiklen er en let omarbejdet udgave af forfatterens artikel i Arendal Historielags årbog nr. 3, 1997. I øvrigt henvises til Niels M. Probst, Christian 4.s flåde, Kbh. 1996, dog suppleret med de nedenfor anførte noter.

1. Øjvind Rosenvinge i Arendal Historielags årbog Nr.3, 1997.
2. Kancelliets Brevbøger (KBB) 23. marts 1631.
3. Prinsens indstævning, KBB 15. august 1626. Åbent brev, KBB 24. november 1627.
4. Niels Probst, Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-

- tallet i Maritim Kontakt XVI, 1993.
5. Billedskærer Krag, Nedenes Lensregnskab. Master, Norske Rigsregistrarer 19. juni 1633. 1633. Ankomst Kbh., KBB 26. okt. 1633.
6. KBB 23. febr. 1634.
7. Axel Liliefalk i Tidsskrift for Søvæsen (TfS) 1910 p. 321 og 345.
8. Kontrakten er gengivet hos Chr. Bruun, Curt Sivertsen Adelaer, Kbh. 1871, p.414ff.
9. Nedenes Lensregnskab 2. og 6. november 1636.
10. Rigsarkivet, Danske Kancelli B 225 litra K fol 58.
11. Danske Kancelli B 164 IX 06 læg 7 og NRR 22. aug. 1638
12. Kong Christian den fjerdes egenhændige Breve V, p. 15.
13. Nedenes Lensregnskab 30. oktober 1642.
14. Venligst meddelt forf. i brev af 2. juni 1997.
15. Tf S 1910 P 343-44.
16. Kontakten gengivet hos Chr. Bruun, Curt Sivertsen Adelaer, p .416ff.
17. Nedenes Lensregnskab 6. dec. 1643,6. og 30. marts og 13. april 1644.
18. Se f.eks Olav Bergersen, Fra Henrik Bielke til Iver Huitfeldt I p. 300.
19. Chr. 4.s egenhændige breve V p. 279.
20. Rigsarkivet, Marinearkivet for 1655, Materialskriverens regnskaber.

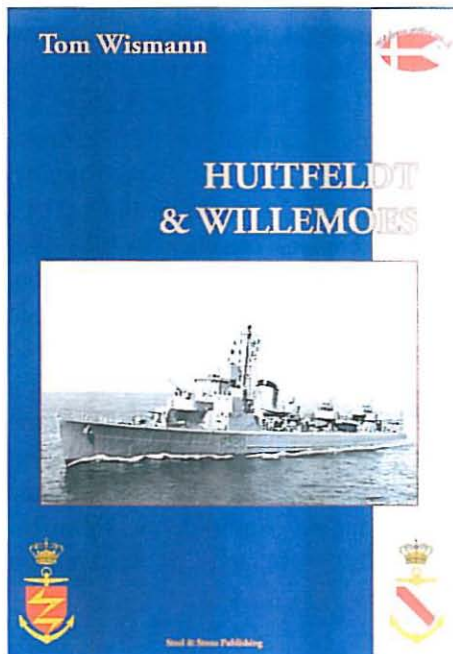
Bog anmeldelser

”HUITFELDT & WILLEMOES”

af Tom Wismann. Bogen er udgivet som et hæfte i A4-format i december 2006 af forlaget Steel & Stone, Degnelodden 5, Valby, 3200 Helsingør. 48 sider; rigt forsynet med illustrationer. Pris kr. 100,00 incl. moms og forsendelse. Kan også bestilles på www.flaadensskibe.dk eller på tlf. 48 79 70 28.

Hæftet er nummer to i serien om flådens skibe, og det omhandler de to kystjagere HUITFELDT og WILLEMOES i perioden fra 1938 til 1966. (I juli 2006 udkom første nummer om ”ÆGIR”). Forfatteren har taget et meget prisværdigt initiativ ved at samle en lang række tekniske og operative informationer om de to kystjagere. Han har tillige gennemgået en stor mængde fotografier fra Marinens Bibliotek og Statens Forsvarshistoriske Museum, ligesom han har haft adgang til en del private fotografier. Desuden er der originale skibstegninger og ”Orlogsværftets datablad over WILLEMOES-klassen fra 1951”.

HUITFELDT og WILLEMOES er nok de to smukkeste skibe søværnet nogensinde har haft. Tom Wismann giver en udmærket beskrivelse af baggrunden for bevillingen til skibene, deres oprindelige navne og betegnelser, samt de navne, betegnelser og skrog-



numre, som de efterfølgende fik. De blev designet inden besættelsen, og løb af stabelen lige inden den 29. august 1943. Efter besættelsen blev de færdigbygget og kunne begge hejse kommando i sommeren 1947. Tilsvarende oplyser forfatteren om den planlagte bevæbning, og hvad det udviklede sig til gennem skibenes lange levetid.

Forfatteren har været i stand til at give en teknisk beskrivelse af skibene med maskinarrangementet og bevæbning samt at skildre deres operative mulig-

heder og begrænsninger. Man kan således læse om kedelarrangementet, og om hvorledes de to gearede høj- og lavtryksturbiner virkede. Herudover fortæller han også om dagliglivet om bord for besætningen, og en række private fotos understøtter teksten. Endelig har han drøftet skibene med kommandør S. S. v. F. Kieler, der sejlede med skibene som ung officer og som senere blev WILLEMOES-klassens sidste skibschef.

Det er et godt hæfte, som efter min

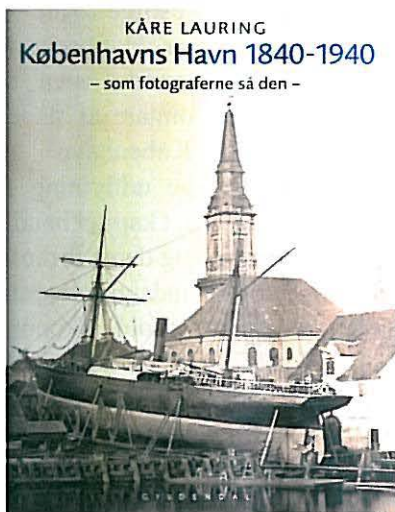
mening vil kunne glæde mange af medlemmerne i Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner og Modelbyggerlauget samt de mange, som i tidens løb har gjort tjeneste på HUITFELDT og WILLEMOES. Som kadet i ældste klasse blev jeg selv udkommanderet med WILLEMOES på skibets sidste togt, så jeg måtte jo tørre øjne under læsningen.

Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

”Københavns Havn 1840 – 1940 – som fotografierne så den”

af Kåre Lauring. Bogen er udgivet den 18. september 2006 på Gyldendals Forlag, København, med støtte fra en række fonde, herunder Dronning Margrethes og Prins Henriks Fond. 180 sider illustreret. Pris kr. 299,00.

Forfatteren er uddannet reklamefotograf samt cand. phil. i historie. Han har blandt andet tidligere udgivet ”Mellem bomber og torpedoer” om kaptajn Martin Bantzjs erindringer fra sejladsen under Den anden Verdenskrig. Forfatteren har samlet 150 fotografier i sort/hvid fra fotografiets barndom og frem til 1940. Med de mange, dejlige fotos og den meget detaljerede og oplysende tekst kan læseren sætte sig ind i havnens udvikling. Der er desuden en særdeles grundig beskrivelse af havnens historie og udvikling fra biskop Absalons tid og frem til i dag. Denne



beskrivelse er forsynet med farvelagte kort og illustrationer. Det er en meget flot bog, som passende tager sit udgangspunkt i Osvald Helmuths vise om havnen fra 1937, hvor Osvald spiller en mand, der hver dag ved fyraften lige cykler ned til havnen, inden han skal

hjem. Han har haft et monotont og kedeligt arbejdsliv, men han har hele tiden drømt om oplevelser i det fjerne, og det får han her i Frihavnen, hvor han drømmer om skibene fra hele verden, som lossere deres eksotiske laster.

Bogen er opdelt i kapitler om de forskellige havneområder så som Gammel Strand, Christianshavn, broerne, Nyhavn etc. Den oprindelige havn lå omkring Slotsholmen og Gammel Strand, og herfra følger man så havnens udvikling mod nord forbi Kvæsthusbroen og Larsens Plads og senere Langelinie og Frihavnen. Tilsvarende arbejder han sig igennem området på den østlige side af havneløbet. Holmen er ikke beskrevet som selvstændigt område, men der er særdeles megen omtale af flådens tilstedeværelse i København helt frem til den endelige udflytning fra Bremerholm. Et særligt kapitel handler om havnearbejderne og deres forhold. Forfatteren har stor indsigt i bygning af skibe, redernes forhold, økonomi, "handling" af laster, arbejdsforhold, oprindelige gadenavne og meget andet. Det har slået mig med forbavselse, hvor rige detaljer forfatteren kan formidle via sine billeder. Han ved, hvornår den ene bygning er revet ned, og den næste bygget op, så han kan indsnævre optagelsestidspunkterne til korte perioder. Intet undgår hans opmærksomhed. Porcelænsknopper på gavlen betyder, at en bygning har fået installeret telefon. Om en hestevogn ude i siden af billedet oplyses det, at

firmaets adresse er Vingaardsstræde nr. 6, og at telefonnummeret er 126. Når man ved det, kan man også godt se det. Han ved også, hvor mange havnearbejdere der indgår i et "sjak", og hvad hver enkelt laver. Billederne af det meget varierede gods i upraktiske emballager tydeliggøres for læseren. Der vises smør i dritler, maskindele i kasser, levende kvæg, ægekспорт til Storbritannien etc. Der trækkes også paralleller til nutiden, hvor næsten alt transporteres i containere.

Bogen fortæller således meget mere end blot om selve havnen. Den fortæller om hovedstadens udvikling og befolkningens forhold på såvel sol- som skyggesiden af tilværelsen. Man kan læse om skibsbygning, arkitektur, påklædning, dagligvarer, transportforhold, fiskeri, badning, fædre, der drikker, og hvorfor de drikker og meget andet. Alt det Osvald Helmuths lille funktionær drømmer om, får læseren en detaljeret viden om. De fleste af folkene omkring havnen har levet et hårdt liv, men de har haft lidt mere kulør på tilværelsen end de fleste. Forfatteren drager paralleller frem til nutiden, hvor søfolkene har kedelige funktionærjob. De kommer næsten aldrig i land på eksotiske steder. Alt i alt en fantastisk spændende og informativ bog. De fleste af de mange billeder er i sort/hvid, men bogen i sig selv er særdeles farverig og spændende.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

Kommentarer til artikler i Marinehistorisk Tidsskrift Nr. 4 - 2006

Redaktionen takker for modtagelsen af Claus Topsøe-Jensens kommentarer til de to artikler i november-nummeret af Marinehistorisk Tidsskrift, Per Jacobsens om Zeebrügge 1918 og Jakob Seerups om søofficeren Peter Schönning.

”Artiklen om planlægningen og udførelsen af et kommandoraid på Zeebrügge-kanalen i april 1918 er meget interessant. Den handler dels om en meget omhyggelig planlægning af et næsten umuligt raid, dels om hvor store tab England havde til søs i første verdenskrig på grund af en uhyre inkompetent ledelse, der alt for længe stolede blindt på sin talmæssige styrke, og var alt for længe om at reagere på fakta og endda ikke magtede at konstruere effektive miner. Allerede Jyllandsslaget burde indlysende have medført en udskiftning af den britiske flådeledelse.

De kilder, som artiklen bygger på, afslører åbenbart ikke, hvor længe blokeringen af Zeebrügge kanalen faktisk var effektiv. Måske har de ikke ønsket det, fordi de var bange for, at det ville vise sig, at den effektive blokering kun blev kortvarig. Og i modsat fald ville sikkert også have været vanskeligt for dem at opklare i tiden efter 1.

verdenskrig, dels fordi den tyske flådes arkiver sikkert har været utilgængelige, dels fordi den tyske flåde sikkert ikke har ønsket at indrømme, hvis dette Kommandoraid faktisk blev effektiv i længere tid, uanset at den tyske efterretningstjeneste og den tyske modstand åbenbart var både energisk og optimal.

Men i dag, 88 år efter kommandoraiden, må det antagelig være muligt at få adgang til den tyske flådes arkiver og opklare, hvor lang tid det tog at rydde kanalmundingen for de blokerende skibe. Da der blev udsendt et radiosignal (72) om, at kanalindgangen ”indtil videre” var blokeret, og at U-både skulle benytte andre havne, så må der nødvendigvis senere være udsendt et signal eller anden forholdsordre om, at man igen kunne benytte kanalindgangen. Og det ville være interessant så at sige at få afslutningen på historien, hvis forfatteren eller nogen af læserne kan skaffe oplysninger fra dette arkiv.”

Med venlig hilsen
Claus Topsøe-Jensen

Per Jacobsen har ikke ønsket at besvare Topsøe-Jensens kommentar.

Det har Jakob Seerup derimod, hans svar er her anført i kursiv.

"I 1762 blev der udrustet en eskadre til at sejle i det nordtyske farvand for at holde øje med russiske troppebevægelser. Det nordtyske farvand må vel være langs Østersøens sydkyst fra Kiel til Königsberg. Men hvorfor kun i det nordtyske farvand og ikke langs hele kysten til St. Petersborg ? Og hvis der foregik russiske troppebevægelser inden for denne kyst, hvordan kunne man så observere dem fra havet - gik hovedvejen fra Sankt Petersborg langs stranden?"

Det er ikke så ulogisk, som jeg måske skrev det. De russiske troppebevægelser, der blev overvåget fra de danske skibe, var primært russiske tropskibe, der bragte heste og mænder til den Slesvig-Holstenske grænse. Det var mere interessant end at møde dem nærmere russisk havn, især da krigen ikke var - og ikke nåede at blive - erklæret.

"I 1780 blev Schjønnings konvoj beskyttet af tre fregatter som han antog var engelske orlogsmænd. Episoden var jo ikke usædvanlig på den tid, fordi i hvert fald England ikke altid anerkendte den væbnede neutralitet, men Schjøning handlede tilsyneladende ikke optimalt i situationen. Ved man hvilken forholdsordre han havde for

dette tilfælde. Og er det senere blevet opklaret, om fregatterne faktisk var engelske, eller kan de have været andet?"

Det er et omdiskuteret og meget interessant spørgsmål, som jo i 1782 blev underkastet både en undersøgelseskommission og en krigsret. Erik Gøbel har skrevet en grundig artikel om det i Maritim Kontakt nr. 13. Skibene var helt åbenlyst engelske kapere, som formodentlig handlede på den britiske admiral Rodneys ordre. Så vidt jeg kan vurdere handlede Schjøning i overensstemmelse med sine forholdsordrer og ydede al rimelig modstand. Men hovedanken var, at han strøg flaget. Det var imidlertid ikke imod Søkrigsartiklerne, og der blev efterfølgende lavet en "Lex Schjøning" som indskærpede, at flaget under ingen omstændigheder måtte stryges andet end som signal for overgivelse.

"Den såkaldte "forrådnelsesfeber" gjorde stort indhug i besætningerne - har man nogen formodning om, hvad denne feber var. Det lyder som lungebetændelse, der vel kunne være stor risiko for i de uopvarmede, tætpakkede og sikkert ret snavsede mandskabsrum."

Jeg er ikke læge, men lungebetændelse lyder ikke urimeligt. Til gengæld tror jeg ikke, det er underbringelsesfor-

holdene, der var baggrunden, men snarere mangelsymptomer på grund af for lidt frugt og grønt kombineret med de ringe indkvarteringsforhold under dæk.

”Symptomerne hos den alt for fede søofficer Gotthilf Wilhelm Becker, der var ved at dø af kvælning, når han sov for længe i træk, lyder umiddelbart som symptomerne på søvnsygdommen apnø (apnoea). Indtil for en snes år siden ansås denne tilstand blot for at være en kraftig tendens til snorken hos fede mennesker, hvilket jo er plagsomt nok, men ikke regnedes for farligt. Men i de senere år har det vist sig, at

tilstanden faktisk er livsfarlig, fordi patienten får ret lange intervaller med regulær iltmangel. Så Becker havde sandsynligvis god grund til at være bange for at sove uden konstant tilsyn, selv om nogle af hans samtidige måske har anset ham for paranoid.”

Tak for denne kommentar. Jeg havde selv på fornemmelsen, at det nok kunne være dette. En af mine gode venner har lignende symptomer, men i mangel af chaluoproere har han en maskine, der hjælper ham med at ånde om natten.

MVH Jakob Seerup



Den græske panserkrydser GEORGIOS AVEROF ligger i Piræus som museumsskib. Skibet var i aktiv tjeneste i den græske flåde fra 1911-1952, og er den eneste panserkrydser der er bevaret for eftertiden. (Tom Wismann 2005)

Per Wessel-Tolvig 16.8 1924 – 20.11 2006.

In memoriam.

Kommandør Per Wessel – Tolvig døde uventet den 20. november 2006 i en alder af 82 år. Hermed mistede Orlogsmuseet en af sine kraftigste og mest trofaste støtter gennem mange år. Hans tidligt vakte interesse for søværnets historie dyrkede han bl.a. i Marinehistorisk Selskab, hvor han var formand i perioden 1977-2002. Det var som selskabets repræsentant Wessel-Tolvig blev medlem af den selvejende institution Orlogsmuseets bestyrelse. Han blev dens 3. formand i årene 1987 til 1994 efter kommandør Ebbe Wolfhagen og viceadmiral A. H. Vedel.

Wessel-Tolvig gjorde en stor indsats i arbejdet med at etablere Orlogsmuseet i Søkvæsthuset, hvor hovedopgaven var restaureringen af Bådsmandstrædefløjen og udstilling af søværnets historiske samlinger, der alt i alt blev en proces på 3 år, afsluttende med museets åbning i oktober 1989. Wessel-Tolvig havde en gedigen karriere i søværnet. Efter matematisk studentereksamen begyndte han som kadetlærling under krigen i 1943 og blev sammen det øvrige personel interneret efter flådens sænkning den 29. august. Efter frigivelsen i november samme år blev han aktiv i modstandsbevægelsen. Efter krigen fortsatte Wessel-Tolvig sin officersuddannelsen og blev

søløjtnant i 1948, orlogskaptajn i 1960 og kommandør i 1978. Hans speciale blev søminevæsenet, hvor han i perioder var chef for minelæggerne FALSTER og SJÆLLAND. Han afsluttede



sin karriere som chef for Flådestation København i årene 1982 – 86. Wessel-Tolvigs historiske interesse affødte i årenes løb en række artikler og bøger med marinehistorisk indhold, bl.a. om minelægning i de danske stræder og om flådens sænkning i august 1943. Wessel-Tolvigs interesse for Orlogsmuseets ve og vel var altoverskyggende og han var i sin formandsperiode i tæt samarbejde med museets

administration vedrørende de vigtige fondskontakter, talrige byggemøder, budgetter m.m. i perioden, før museet kunne åbne dørene for publikum. Museets sårbare og spinkle økonomi gav i årenes løb anledning til mange møder og drøftelser bl.a. i Kulturministeriet, hvor Wessel-Tolvigs indsigt i statens sagsbehandling kom til nytte for museet.

Per Wessel-Tolvig var en dygtig administrator, et belæst og dannet menneske, en venlig, pligttopfyldende og behagelig mand, der i sin formandstid altid var nærværende ved selskabets arrangementer. Vi er mange, der vil savne ham.

Ole Lisberg Jensen



Minelæggeren SJÆLLAND var et af de skibe som Per Wessel-Tolvig var chef for i sin lange tjenestetid i Søværnet. (Marinens Biblioteks Arkiv)

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Aktiviteter 2006 – 2007

Laugets vinteraktiviteter startede den 4. Oktober 2006, hvor Niels Probst lagde ud med et spændende og interessant foredrag om Niels Juel og søslagene under den skånske krig.

Siden er der gennemført følgende arrangementer:

Onsdag den 8. november 2006 besøg på TOLD og SKAT museet, Langelinie Allé 21, København Ø, hvor der blandt andet var lejlighed til at se modeller af de gamle toldfartøjer.

Fredag den 1. december 2006 det traditionsrige julearrangement, der blev en ualmindelig hyggelig aften med musik, sang og bankospil.

Onsdag den 3. januar 2007, nytårsmødet med fremvisning af egne modeller og foredrag om slaget ved Trafalgar oktober 1805 set med tegnerens og modelbyggerens øjne.

Det resterende program omfatter:

Onsdag den 7. februar 2007 kl. 1900. Rekonstruktion af historiske skibe som model og i fuld størrelse baseret på forskning og arkivstudier. Foredraget ved Niels Probst, Peter Maack og Poul Beck vil bl.a. omhandle danske, svenske og hollandske projekter.

Onsdag den 7. marts 2007 kl. 1900. Tøjhusmuseet bag murene med mulighed for at se nærmere på hvad der gemmer sig af ting og sager i museets magasiner. Mødested: Gården ved Frederiksholms Kanal 21.

Torsdag den 12. april 2007 kl. 1900 Generalforsamling og foredrag.

Tirsdagsaftenerne startede den 10. oktober 2006 kl. 1900, og fortsætter til omkring 1. april 2007. Som tidligere besluttet arbejdes der med et projektforslag, herunder bog- og arkivstudier vedrørende et "kukkassediorama" i 1 : 10, der skal vise kanonbetjeningen på et dansk orlogsskib omkring 1807. Det er samtidig meningen at projektet skal udformes, så det kan anvendes som et standardkoncept for tilsvarende "kukkassedioramaer" af andre funktioner på et skib, et værksted eller andet med relation til flåden eller marinehistorien. Alle interesserede er selvfølgelig fortsat velkomne.