

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



45. årgang

Nr. 1 - februar 2012

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG 2011

Arrangementer i første halvår 2012

Laugets første medlemsaften onsdag den 4. januar på Orlogsmuseet forløb til alles store tilfredshed. Mere end 20 medlemmer deltog, og de mange medbragte projekter indbød til snak om modelbygning og håndværksmæssige og historiske detaljer. Lauget bød på en populær forfriskning i anledning af årsskiftet.

Som vanligt afholdes laugsmøderne – ”onsdagsaftenerne” på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K. De resterende arrangementer i dette halvår er:

Onsdag den 7. marts 2012, kl. 19.30

Museumsmøde: Orlogsmuseets skibsmodeller – teknik og historie

Poul Beck, projektansvarlig for OMBL

Torsdag den 12. april 2012 kl. 19.30

Generalforsamling – bemærk dagen og datoen

Herudover kan der blive tale om yderligere et eller to arrangementer i foråret/forsommeren 2012, som vil blive meddelt i laugets nyhedsbrev, der udsendes løbende til medlemmerne pr. e-mail.

Året rundt er der med få undtagelser åbent om tirsdagen i Arresten på Nyholm (A.H. Vedels Plads 6, 1439 K) fra kl. 10.00 til ud på aftenen. Her arbejdes der med projekter for Orlogsmuseet. I 2012 drejer det sig om flere større og mindre projekter, heriblandt en funktionsmodel af Mastekranen, en fregat af ESBERN SNARE-klassen og kongebåden SVANEN fra 1765. Alle er velkomne til at deltage.

Alle er velkomne til en ”modelsnak”, og man kan søge relevante ideer, råd og vejledning hos de tilstedeværende. Man kan høre mere hos den projektansvarlige, Poul Beck, ved fremmøde i Arresten om tirsdagen, eller på telefon 32 66 41 41.

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



45. årgang

Nr.1 - februar 2012

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Niels
Probst - E-mail: nmprobst@sol.dk
eller tlf. 4586-6983

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh, Havdrupvej 88, 2700
Brønshøj. E-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 2016-7692

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: nmprobst@sol.dk

Layout: Tom Wismann
e-mail: twismann@gmail.com

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:

Skruelinjeskibet SKJOLD 3
Søren Düwel

Maritim historisk konference 22

Fra florissant handel til 24
Slaget på Reden
Per Møller

HVIDBJØRNENS Grønlands 34
rejse 1930
Søren Nørby

Indkaldelse til generalforsam- 40
ling, Marinehistorisk Selskab

Boganmeldelser

Støt kurs 41
Per Herholdt Jensen

Korvetten / fregatten THETIS 44
Arne Handberg / Tom Wismann

*Forside: C.F. Sørensen: Fregatten
SKJOLD udenfor Kysten. 1875.*

Privateje.

*Fregatbetegnelsen er fejlagtig, SKJOLD
var et linieskib, men skibets svaghed,
den store krængning under sejl, der
ville forhindre åbning af de nederste
læ kanonporte i selv moderat sø, er
tydeligt vist.*

Skruelinjeskibet SKJOLD

Historien om Danmarks eneste skruelinjeskib

Søren Düwel

Linjeskibet SKJOLD var det sidste danske linjeskib der var i kamp, og var dermed med til at sætte punktum på flere hundrede års danske flådetraditioner. Det var også flådens eneste skruelinjeskib, og måske det eneste danske orlogsskib, hvor der udbød mytteri om bord. Men på trods af SKJOLDS fremtrædende placering i dansk marinehistorie findes der næsten intet litteratur om skibet, og da slet

intet skrevet inden for de sidste 50 år. Denne artikel er et forsøg på at råde bod på dette.

SKJOLD indgik i flådens tal i næsten 40 år, i en periode hvor der skete en enorm udvikling i flådens materiel, samtidig med at Danmark udkæmpede to krige. Derfor bliver historien om SKJOLD også historien om, hvordan flåden konstant prøvede at tilpasse sig den rivende udvikling indenfor skibs- og artilleriteknologien, ofte under vanskelige økonomiske vilkår.

DRONNING MARIE var søsterskib til SKJOLD og det første i en serie på seks linjeskibe. Skibet ses her klar til søsætning fra Nyholm 15. september 1924. (Eckersberg)



I artiklen har jeg derfor også lagt hovedvægten på SKJOLDS togter i 1836, 1849 og 1864, da disse togter ud over at være de mest begivenhedsrige bedst tjener som eksempler på, hvordan den teknologiske udvikling fik indflydelse på SKJOLDS historie.

Bygningen af

DRONNING MARIE-klassen

Efter afslutningen på Napoleonskrigene vedtog man i 1815 en plan for genopbygningen af den danske flåde, der var blevet mistet i 1807 til briterne. Planen bestemte blandt andet, at der skulle bygges 6 nye linieskibe. Den nyudnævnte fabrikmester Schifter fik derfor ordre på at udfærdige tegningerne til en serie af linjeskibe på mindst 74 kanoner.

Skibene blev planlagt bygget uden en hytte på vejrdækket, hvilket siden linjeskibet PHØNIX fra 1811 havde været reglen i den danske flåde, men som stort set var ukendt i udenlandske flåder¹. Grunden til den manglende hytte var, at skibet så kunne medføre 84 kanoner, mod kun 76 kanoner med en hytte. Dette betød også at samtlige af skibets officerer skulle indkvarteres på batteridækkene og banjedækket, hvilket gav mere spartanske forhold for officererne, end man var vant til i udenlandske flåder. Fabrikmester Schifter var dog indstillet på, at et af de seks linjeskibe skulle bygges med en hytte for at kunne fungere som flagskib med plads til eskadrechefen. Dette

blev dog af forskellige årsager aldrig gjort. En anden konstruktionsdetalje var at baksdækket blev ført helt ud til stævnen, så man fik et helt lukket forskib. Dels for at beskytte forskibet mod råd, som følge af regn, der sivede ned i skibet, og dels for at beskytte kanonbesætningerne på øverste batteridæk i kamp.

Kølen til det første skib i klassen blev lagt den 22. oktober 1821, og løb af stablen 3 år senere. Skibet fik navnet DRONNING MARIE. Efter samme tegninger blev WALDEMAR, FREDERIK VI og til sidst SKJOLD bygget. De to sidste planlagte skibe i klassen blev aldrig bygget. SKJOLD fik en anderledes aptering² end sine søsterskibe, som viste sig at være at foretrække, og i 1839 fik WALDEMAR og FREDERIK VI ændret deres aptering efter Skjolds tegninger³.

Bevæbning

U.B.	30 stk. 30 pundige kanoner
Ø.B.	32 stk. 18 pundige kanoner
Bak	6 stk. 18 pundige kanoner
Skanse	16 stk. 18 pundige kanoner
I alt:	84 kanoner

Udover de 84 kanoner var skibet også udrustet med seks 1-punds falkonetter til mærsene, og en 18-punds carronade og otte 4-punds haubitser til rofartøjerne.

Længde ⁴	Bredde ⁴	Dybgang ⁴	Kølen lagt ⁴	søsat ⁴
54,9 m	14,4 m	6,6 m	6/10 1828	12/9 1833

Det første togt

I foråret 1836 blev Skjold gjort klar til sit første togt med kommandør Antonius Krieger som chef og kaptajn H.G. Garde som næstkommanderende. Med ombord var også chefens nevø, den nyudnævnte premierøjtnant Christian Krieger, der 13 år senere faldt som næstkommanderende på linjeskibet CHRISTIAN VIII ved Eckernförde, da skibet sprang i luften, mens han ledte evakueringen af de sårede.

SKJOLD havde 511 mand og 21 officerer med på togtet, hvilket var 8 officerer mere end bemandingsreglementet krævede. Årsagen hertil var Danmarks økonomiske situation. I 1836 var Danmark endnu ikke kommet sig over statsbankerotten i 1813, og som en konsekvens heraf var bevillingerne til flåden små. Der var derfor langt mellem togterne, og det var svært at skaffe officererne tid til søs. For at skaffe så mange officerer som muligt praktisk erfaring, var det derfor normal procedure at sende så mange officerer med ombord, som der kunne gøres plads til⁶.

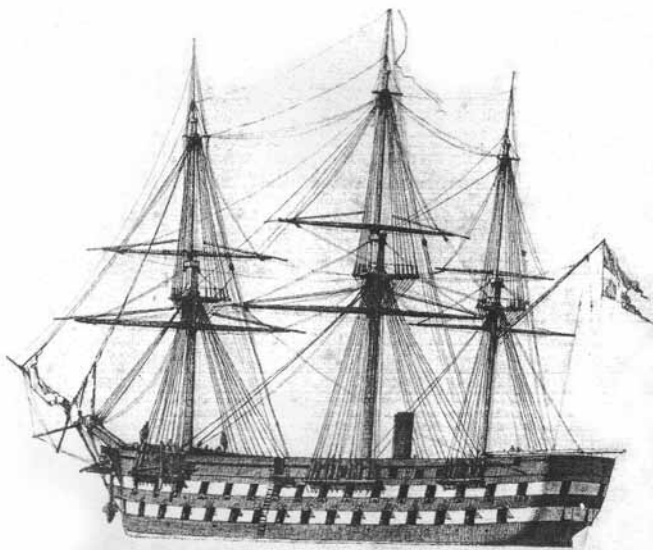
Inden togtet fik SKJOLD, som det første skib i flåden, isat koniske skrue-køjer, der i 1820'erne var blevet indført i den engelske flåde, og som efter at have vist sig tilfredsstillende på SKJOLDS togt, også blev standard i den danske

flåde⁷.

Den 7. maj afsejlede skibet fra Københavns red på et 9 ugers togt i Nordsøen, med det formål at prøve skibets sødygtighed og træne officerer og mandskab. Modvind forhindrede dog skibet i at løbe ud i Nordsøen, så efter at have ligget en uge på Helsingørs red, fik skibet ordre på at anløbe Kiel og derfra sejle gennem Storebælt ud i Nordsøen. Togtet må for øvrigt siges at have fået en uheldig start, da 2 mand omkom på sejladsen fra Helsingør til Kiel. En mand faldt overbord om natten og forsvandt, mens en anden faldt ned fra krydsræen, under indsejlingen til Kielerfjorden, og blev dræbt⁸.

Mens SKJOLD lå ved Kiel, blev skibet flittigt besøgt af de lokale. Da flere af officerernes tyskkundskaber ikke var særlig gode, gav disse besøg anledning til flere misforståelser. En af disse misforståelser er bedst beskrevet med underlæggen ombord, A. G. Drachmanns egne ord:

En af de morsomste, jeg var Vidne til, hændte Næstkommanderende (H.G. Garde). Han viste nogle meget fine og elegante Damer omkring i Skibet; da de kom ned paa Batteriet, hvor alle Kanonportene stode aabne, var der en stærk Gennemtræk, og da han saa, at Damerne svøbte Shavlerne tættere om sig, udrød han: Ja, hier ist so viel



Linjeskibet *SKJOLD*, søsat 1833 og første gang på togt 1836, var det ældste sejl-skib der blev ombygget til dampskib, det fandt sted i 1858-60. Som dampkrigsskib var det kun udrustet 1861 og 1864. Det solgtes 1876 til ophugning i England.
(Carl Baagøe)

Dreck auf die Batterien (Ja, der er rigtig meget skidt her på batteriet), *hvor-efter de forskrækkede saa sig om; men da de opdagede, at alt var rent og i bedste Orden, blev de højrode i Ansigtet af tilbageholdt Latter*⁹.

Efter en uges tid sejlede *SKJOLD* fra Kiel op gennem Storebælt og Kattegat og ud i Nordsøen, hvor den i en måned krydsede frem og tilbage med daglig eksercits og manøvrering, indtil skibet den 13. juli igen ankrede op på Københavns red. Kommandoen blev strøget, og *SKJOLD* blev igen oplagt i flådens leje på Holmen. Der skulle gå næsten 13 år inden *SKJOLD* atter skulle til søs. Efter togtet skrev Krieger en generallrapport om skibets sejlegenskaber, hvor i han beskriver *SKJOLD* som: *En fortrindelig sejler og en god lurvholder*¹⁰. Dog manglede skibet stivhed, da

det krævede meget, hvilket kunne genere skydningen fra underste batteridæk. De forslag til forandringer, som Krieger kommer med i sin rapport, blev senere brugt under bygningen af linjeskibet *DANNEBROG*, Danmarks sidste linjeskib, og bevirkede at *DANNEBROG*: *i enhver Henseende maatte ansees for Marinens bedste Linieskib*¹¹.

Den første Slesvigske krig

Krigsudbruddet i 1848 mellem Danmark og de slesvig-holstenske oprørere og senere det Tyske Forbund, fik i første omgang ingen betydning for *SKJOLD*. Flåden valgte i stedet at udruste flere fregatter og en række mindre skibe, og senere også linieskibet *CHRISTIAN VIII*, for at understøtte hærens operationer i Sønderjylland, og blokere de tyske havne. Men efter katastro-

fen ved Eckernførde den 5. april 1849, hvor både CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION gik tabt, blev SKJOLD i al hast udrustet og gjort klar til togt.

Som chef valgte man den 58-årige kommandør Henrich Bendt Thomsen. Thomsen var indtrådt i flåden som 11-årig i 1802, og blev udnævnt til sekondløjtnant i 1807. Han sejlede samme år med korvetten DIANA på togt til Middelhavet og Dansk Vestindien. Skibet nåede dog ikke længere end til Spanien, hvor det efter krigsudbruddet mellem Danmark og England, blev tvunget til at søge i sikkerhed for engelske skibe ved Cartagena på den spanske middelhavskyst. Her lå skibet, indtil det blev taget af spanierne i september 1808, da Spanien skiftede side i krigen og erklærede Danmark krig. Thomsen sad som krigsfange i Spanien indtil 1810, hvorefter han vendte hjem til Danmark, hvor han gjorde tjeneste i kanonbådskrigen mod England, bl.a. som chef for en kanonbåd. Efter krigen havde han en række chefposter på mindre skibe, hvorefter han fra 1832 primært gjorde tjeneste på land. Da Thomsen fik kommandoen over SKJOLD havde han således, med en enkelt undtagelse, ikke været til søs i 17 år¹². Han skulle vise sig at være et dårligt valg til en så ansvarsfuld post, som chef for et linjeskib i krigstid.

Udrustningen af skibet begyndte allerede den 10. april, kun 5 dage efter slaget ved Eckernførde¹³. Kommandoen blev hejst den 25. april, og den 10. maj

afsejlede SKJOLD fra København mod Kiel med ordre om at blokere Kielerfjorden. Med sig havde Thomsen også fregatten FREYA med 46 kanoner, som var underlagt ham, men som primært skulle blokere Eckernførde.

Et linjeskib som SKJOLD havde en imponerende artilleristyrke. Til hver af de 84 kanoner blev der medbragt 95 kugler, 2 knipler til at skyde fjendens rigning i stykker, 5 skråsække, 5 kardæsker og 5 granater. Derudover var besætningen på omkring 650 mand bevæbnet til tænderne med bl.a. 200 pistoler, 100 entrepigge, 50 entrebiler og 200 skibshuggerter og sabler¹⁴. Alt i alt var SKJOLD langt overlegen ethvert skib, som fjenden kunne sætte i søen. Men en stor del af besætningen var utrænnet og uerfaren i orlogstjenesten, og der var mangel på underofficerer. Skibet opholdt sig derfor en tid ved Langeland for at træne besætningen i kanoneksercits og øve med håndvåben, inden skibet sejlede mod sin station ud for Kielerfjorden.

Fjendens styrke i Kielerfjorden bestod af et antal kanonbåde og to dampskibe. En, med SKJOLDS artilleristyrke taget i betragtning, overkommelig modstander. Men de fjendtlige kanonbåde havde en fordel. De kunne manøvrere i vindstille vejr. Det kunne SKJOLD ikke, da kommandør Thomsen ikke havde fået et dampskib fast underlagt sig til at bugser skibet i vindstille. Før krigen havde det ellers været flådens plan at bruge dampskibe til at bugser

fregatterne og linjeskibene, hvis disse blev angrebet af fjendtlige dampskibe eller kanonbåde ved ugunstige vejrforhold¹⁵. En taktik som kampen ved Eck-enførde dog havde vist ikke altid fungerede under virkelige krigsforhold. Måske var det manglende dampskib grunden til at kommandør Thomsen nægtede at tage kampen op med fjenden, da de to dampskibe med flere kanonbåde på slæb kort efter SKJOLDS ankomst stod ud af Kielerfjorden. Thomsen foretrak i hvert fald at trække sig ud i åbent vand. En handling der dog ikke fandt megen forståelse blandt skibets officerer. Da denne scene tog sig en uge senere spredte der sig en stærk utilfredshed med kommandør Thomsen blandt officererne. En utilfredshed der sikkert ikke blev mindre af at man: *...I Kikkert havde set Folkene i et af de fjendtlige Dampskibe ved utvetydige og ikke ganske anstændige Tegn, at have givet deres Ringeagt tilkende*¹⁶. Heller ikke eskadrechef H.G. Garde var tilfreds med Thomsens håndtering af blokaden. Han var bl.a. utilfreds med at Thomsen havde forladt sin station ud for Kiel mellem d. 19. til 23. juni pga. hårdt vejr. Thomsen på den anden side var stærk utilfreds med, at han ikke fast havde et dampskib underlagt sig.

Der er meget, der tyder på, at Thomsen ikke var den rigtige mand til opgaven. I Thomsens breve til eskadrechefen klager Thomsen flere gange over sit helbred og giver udtryk for, at det sto-

re ansvar tager hårdt på ham. Skibets overlæge A.G. Drachmann bekræfter, at Thomsens fysiske og mentale tilstand led under ansvaret som chef for SKJOLD: *Chefens Uro var bestandig i Stigen, han var på Dækket baade Dag og Nat, sov næsten slet ikke, røg og drak Kaffe til enhver Tid. Hans Ansigtsudtryk bar kendelige Spor af Hans Uro og Nattevaagen, og Øjnene vare helt underløbne med Blod*¹⁷.

Utilfredsheden med den uligevægtige Thomsen steg blandt skibets officerer, og da man en tidlig morgen i starten af juli observerede røg fra Kielerfjorden, et sikkert tegn på at fjendens dampskibe var ved at bugseri kanonbådene ud mod SKJOLD, havde skibets officerer fået nok af Thomsens forsigtighed. Kort efter at der var blevet slået "Klart Skib" indfandt skibets næstkommanderende kaptajnløjtnant M.B. Böcher sig i overlæge Drachmanns lukaf, sammen med tredje-, fjerde- og femtekommanderende. De meddelte Drachmann at "Flagets Ære" ikke tillod dem at adlyde chefens ordre, hvis denne igen lød på at flygte, men at de i så tilfælde ville overtage kommandoen af SKJOLD og angribe fjenden. De ville dog først høre Drachmanns lægelige vurdering af Thomsens mentale tilstand. Drachmann vurderede chefens tilstand til at være så nedbrudt, at Böcher ville være berettiget til at overtage kommandoen af Skjold, hvis han igen nægtede at tage kampen op mod fjenden. Igen vil jeg lade Drachmann beskrive

hvad der så skete: *Efter at have forvisset mig om, at alt var i Orden nede i Lazaretet, gik jeg op på Dækket, og jeg kan med Sandhed sige, som det hedder, at Hjertet sad i min Hals. Chefen var paa Dækket, som sædvanlig fuld af Uro og Excitation... og med et ligesom forvildet blik.* Situationen var den, at ville Thomsen angribe, skulle SKJOLD gå tæt til vinden for at løbe ned mod fjenden, ville han i stedet flygte, skulle skibet vendes. Thomsen stod på skansen med næstkommanderende Böcher ved sin side, der med en råber i hånden kunne formidle chefens ordre: *Fjenden var nu kommet uden for fjorden og stod lige op imod os... Saa kommanderede Chefen til Næstkommanderende: vende, op med Roret! Næstkommanderende satte Raaberen for Munden og kommanderede: skærp overalt, tæt til vinden! I samme nu for Chefen ned i Kahytten, og jeg tvivlede intet Øjeblik om, at han i næste Minut vilde komme farende op med Pistolen i Haanden og uden Betænkning skyde Næstkommanderende ned, hvortil han havde fuldstændig ret; og derefter vilde Mytteriet være i fuld Gang. Men han blev nede i Kahytten*¹⁸. SKJOLD stod nu under Böchers kommando ned mod de fjendtlige kanonbåde, og da de var inde for skudvidde, vendte linjeskibet bred-siden til og afgav et lag, der hurtigt fik kanonbådene til at fortoje til dampskibene, der bugserede dem ind mod fjorden igen. SKJOLD forsøgte at afskære dem vejen, men afstanden var for stor.

Efter denne episode blandede Thomsen sig kun sjældent i skibes føring og opholdt sig for det meste i sin kahyt. Det stod klart for Marineministeriet og Eskadrechefen, at Thomsen ikke kunne fortsætte som chef for SKJOLD, og en uge senere d. 11. juli, fik han ordre på at afgive kommandoen til kommandør Aschehoug, der overtog kommandoen d. 15 juli. Officielt skyldtes Thomsens afgang hans svigtende helbred. Han blev sat i land i Rudkøbing på Langeland med tilladelse fra Marineministeriet om, at han, hvis hans helbred krævede det, kunne tage et rekreationsophold på landet, inden han igen meldte sig til tjeneste. Denne tilladelse var formentlig ministeriet måde at fortælle Thomsen, at han ikke skulle forvente at få en ny post i den nærmeste fremtid. Kommandør Aschehoug overtog SKJOLD *...I god orden... og Mandskabet af et rask og sundt Udseende, undtaget 23 syge hvoraf de fleste snart ventes at blive restitueret*¹⁹, og det stod hurtigt klart, at SKJOLD med kommandør Aschehoug havde fået anderledes en mere aggressiv chef. Allerede samme aften, som Aschehoug overtog kommandoen, jagede han et fjendtligt dampskib og 3 kanonbåde, der krydsede ved Bülk ud for Kielerfjorden. Men det tiltagende mørke forhindrede ham i at angribe dem. Samtidig med Aschehougs overtagelse af kommandoen bestemte eskadrechef Garde at et dampskib, enten EIDEREN eller HEKLA, skulle ligge fast på stationen sammen

med SKJOLD. Nu behøvede Aschehoug ikke at frygte at blive angrebet af kanonbådene i vindstille vejr, hvilket havde været en af Thomsens største bekymringer.

Allerede den 17. juli fik Aschehoug brug for dampskibet, for da vinden først på eftermiddagen lagde sig, blev SKJOLD angrebet af to dampskibe og fire kanonbåde. Aschehoug gav ordre til at EIDEREN skulle fortøje på SKJOLDS bagbords side, og på denne måde kunne SKJOLD stå ned mod fjendens skibe, med en fart af 4-5 knob. Dette fik fjenden til igen at søge ind mod Kielerfjorden forfulgt af SKJOLD, der dog ikke kunne nå dem. SKJOLD led ingen skade under træfningen på trods af, at: ... deres (fjendens) granater og kugler gik over og omkring os²⁰. Det var sidste gang, at fjenden forsøgte at angribe SKJOLD, og resten af blokaden forløb begivenhedsløst, indtil SKJOLD den 8. september returnerede til København, hvor kommandoen blev strøget.

Det hører bestemt til sjældenhederne, at chefen for et af flådens skibe afsættes af sine officerer mere eller mindre inden for skudhold af fjenden, og i efteråret 1849 blev et overkrigsforhør nedsat for at undersøge Thomsens forhold som chef for SKJOLD, og hans udførelse af blokaden. Overkrigsforhør startede 13. november 1849 under ledelse af kommandør Blom. Spørgsmålet, der blev behandlet var, om Thomsen havde udført sine ordrer om at blokere Kielerfjorden tilfredsstil-

lende, eller om han skulle anklages for fejhed. Overkrigsforhøret blev kompliceret af, at Thomsen fra midten af december var forhindret i at møde pga. sygdom. I slutningen af februar blev det besluttet, primært på baggrund af overlæge Drachmanns vidneudsagn, at Thomsen ikke skulle anklages for fejhed, da overkrigsforhøret anså ham for at have været utilregnelig pga. hans svækkede mentale tilstand. Men de anså det dog for absolut nødvendigt, at han forlod flåden. Den 27. februar 1850 slutter overkrigsforhøret med, at: *...det allernådigst har behaget hans Majestæt Kongen under Gaars Dato at meddele Kommandør Thomsens afsked på Grund af Svaghed i Naade og med Pension, og som følge heraf vil Undersøgelsen af hans forhold som Chef for Linjeskibet Skjold ikke være at fortsætte*²¹.

Med Thomsens afskedigelse og den dermed følgende afslutning af overkrigsforhøret undgik man at udtale sig om et helt centralt spørgsmål i sagen. Havde skibets officerer handlet korrekt, da de nægtede at efterkomme Thomsens ordre? Dette var et ubehageligt spørgsmål med vidtgående konsekvenser. For fandt overkrigsretsforhøret, at skibets officerer ikke havde været berettiget til at ignorere Thomsens ordre, skulle de nødvendigvis anklages for mytteri. Fandt overkrigsforhøret på den anden side, at de havde handlet korrekt, ville der blive skabt en farlig præcedens for, at et skibs office-

rer kunne afsætte chefen, hvis de ikke var enige med hans føring af skibet. Ved at afskedige Thomsen inden overkrigsforhøret havde behandlet dette spørgsmål, undgik man helt at forholde sig til denne problemstilling.

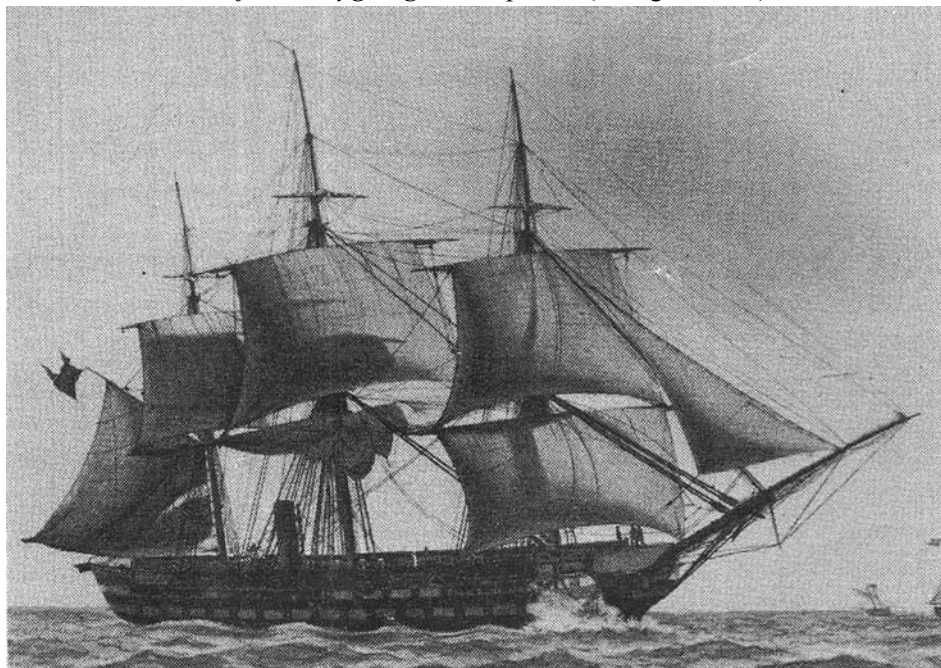
Der er dog meget, der tyder på, at flåden mente, at kaptajnløjtnant Böcher og skibets resterende officerer havde handlet korrekt, da episoden ikke syntes at have haft nogen negativ indvirkning på deres karrierer. Böcher blev således senere i sin karriere både medlem af Konstruktions- og Regleringskommissionen og departementchef i Marineministeriet og sluttede sin karriere som chef for Orlogsværftet. Mens

tredjekommanderende Hans Herman Grove var chef for fregatten *SJÆLLAND* under krigen i 1864, og blev senere marineminister²².

Ombygning til Skruelinieskib

Den første Slesvigske Krig og udviklingen i udenlandske flåder, navnlig den engelske og franske, havde tydeligt vist, at sejlskibenes tid var ved at være forbi. I 1851 blev der alligevel foreslået i Rigsdagen, at flåden i fremtiden skulle bygges op omkring fire sejllinjeskibe og et antal sejlfregatter og kun med mindre dampskibs-enheder. Forslaget fik dog ikke lovkraft, og uden en samlet plan for bygning af

Linieskibet SKJOLD efter ombygning til dampskib. (Orlogsmuseet)



skibe og under trange økonomiske kår skete der i de efterfølgende år kun en beskednen tilgang af dampskibe til flåden. Den første større dampskibsnybygning på Holmen blev skruefregatten NIELS JUEL, der var færdig i 1856, efterfulgt af skruekorvetten HEIMDAL i 1857, og endelig skruefregatten SJÆLLAND i 1858²³.

Allerede i 1855 havde man fra Orlogsværftets side haft planer om at indbygge en dampmaskine i SKJOLD, men dengang besluttede man, at en eventuel ombygning først skulle ske i forbindelse med en senere hovedreparation af skibet. Under skibets eftersyn i 1858 opdagede man at store dele af SKJOLDS agtertømmer skulle udskiftes, og Marineministeriet besluttede, at der i forbindelse med denne reparation skulle indbygges en dampmaskine i skibet²⁴. Det på trods af at en kommission nedsat i 1857, som havde til opgave at bestemme flådens fremtidige størrelse og sammensætning, havde udtalt, at den: *...ingenlunde kunne ansee det rigtigt at give de betydelige summer som Skjolds forandring til skrueskib vilde koste*²⁵.

Skønt det at indbygge en dampmaskine i et sejlskib ud fra et skibskonstruktions synspunkt ikke var ideelt, var det en hurtig og billig måde at forøge flådens antal af dampkrigsskibe. Ulempen var, at det var svært at beregne hvilke sejleegenskaber og dybdegang, skibet ville have efter en ombygning. Det står også klart, at et af formålene ved ombygning-

gen var, at SKJOLD skulle fungere som forsøgsskib, hvor man kunne indhøste erfaringer til brug ved en senere ombygning af linjeskibet DANNEBROG til skruelinjeskib²⁶. Denne ombygning blev dog aldrig aktuel, da DANNEBROG i stedet blev ombygget til panserfregat. Maskinen, på 300 NHK²⁷, blev bestilt i 1859 hos det københavnske firma Baumgarten & Burmeister, og SKJOLD blev således det første større orlogsskib, der blev søsat med en dansk maskine. Maskinen blev placeret mellem stormasten og krydsmasten, og SKJOLDS skrog blev forlænget med lidt over en meter for at gøre plads til maskinen. Med kul af god kvalitet brugte maskinen 1,3 tons kul i timen for fuld damp, og da skibet kunne medføre 170 tons kul, betød det, at skibet havde kul til 130 timers sejlads, svarende til lidt over 5 døgn. Ved indsættelse i Østersøen med dertil gode muligheder for at fylde kul, var det også rigeligt. SKJOLDS kuljournal viser da også, at skibets beholdning kun to gange under krigen i 1864 kom under 75 tons. Kommunikationen mellem maskinen og øverste dæk foregik via en telegraf, men da den aldrig kom til at virke tilfredsstillende, blev den i 1865 erstattet af et talerør. Desuden blev SKJOLD forsynet med en skruebrønd, hvor skruen kunne hejses op for ikke at have indvirkning på skibets sejleegenskaber, når skibet gik for sejl. Ombygningen var færdig i august 1860.

I forsommeren 1861 blev SKJOLD som

en del af en anselig dansk flådestyrke udrustet i forbindelse med, at det Ty-ske Forbund truede med at besætte Holsten. Krigsfaren drev dog hurtigt over, og SKJOLD blev, efter et begiven-hedsløst togt, igen oplagt i flådens leje. Men den generalrapport, som chefen, orlogskaptajn J.P.F. Wulff, skrev efter togtet, sammenholdt med skibets gene-ralrapport fra 1864, fortæller os, hvor tilfredsstillende SKJOLDS ombygning til skruelinieskib havde været.

Som dampskib indfrie SKJOLD alle de forventninger, man havde til det, idet maskinen arbejdede roligt og uden rystelser, og den opnåede fart var hø-jere end ventet. I stille vejr blev der i 1861 målt en hastighed af 10,4 knob, hvilket var noget hurtigere end forven-tet. Under våbenstilstanden i 1864 af-holdt flåden i juni en kapsejlds med størstedelen af de udrustede krigs-skibe, hvor SKJOLD kun blev slået af JYLLAND og ABSALON (ABSALONS sø-sterskib ESBERN SNARE deltog ikke), mens SJÆLLAND og DAGMAR kun lige akkurat kunne følge med SKJOLD. Re-sultatet af denne test skal dog tages med et gran salt, for kullets kvalitet har haft stor betydning for det enkelte skibs opnåede hastighed, og også for hvor meget kul maskinen brugte. Wulff vurderede således, at kul af dårlig kva-litet skar mindst 1 knob af SKJOLDS tophastighed, og hvor man med gode kul havde en beholdning til 130 timers sejlds med 9,5 - 10 knob, havde man med de dårlige kul kun kulforråd nok

til 98 timers sejlds med 8,5 - 9 knobs fart. Wulff skriver da også, at han an-ser det for: *...aldeles forkasteligt, i det mindste i krigstid, at anvende det slette kul*²⁸, da 1 knobs forskel i fart kunne have stor betydning for udfaldet af en træfning.

Alt i alt fungerede SKJOLDS dampma-skine meget tilfredsstillende, men des-værre var indbygningen af maskinen gået ud over skibets sejlegenskaber. Skønt det stadig var en forholdsvis hurtig sejler, når vinden var frisk, blev det ved lav hastighed umuligt at holde til vinden, og skibet lystrede ikke læn-gere roret. En del af disse ringe sejl-egenskaber skyldtes skibets store styr-lastighed²⁹, der efter togtet i 1861 blev forsøgt mindsket ved at flytte granat-magasinet længere frem og flytte de to bagerste kanoner på øverste batteridæk frem i stævnen³⁰. Disse ændringer sy-nes i nogen grad at have afhjulpet pro-blemet, men en god sejler blev SKJOLD aldrig.

Også som krigsskib havde SKJOLD en åbenlys mangel. For skibets øgede vægt betød, at det lå så dybt i vandet, at kanonportene på underste batteri kun befandt sig 1,5 meter over vandet, og da skibet krængede meget, selv i for-holdsvis stille vejr, mistede man hur-tigt brugen af underste batteri, da det simpelthen var nødvendigt at lukke ka-nonportene for at undgå, at skibet tog vand ind. Dette var en kæmpe svag-hed, da det berøvede skibet halvde-len af sin artilleristyrke. Kommandør

Wulff foreslog da også, at SKJOLD kun skulle anvendes i Østersøen og Katte-gat: ... *da det i Nordsøen sjældent vil kunne åbne underste batteries porte*³¹, hvilket i forhold til artilleristyrke ville forvandle SKJOLD fra et 64 kanoners linjeskib til en svag 34 kanoners fregat. Denne svaghed får i 1861 Wulff til at anbefale, at SKJOLDS øverste batteri gøres så kraftigt som muligt, ved at de 8 stk. 60 pds. granatkanoner, som SKJOLD medførte på togtet i 1861 på øverste batteri, og som havde vist sig svært utilfredsstillende, blev ombyttet med 30-pds. 50 ctr. kanoner³². Et forslag der fik opbakning af Marineministeriet og under krigen i 1864 blev SKJOLD udrustet med 30-pds. kanoner i stedet. Den øgede dybdegang betød også at SKJOLD ikke længere kunne gå igennem Drogden, uden først at udlosse en del af sin kulbeholdning³³, hvilket var en stor ulempe, da det betød en øget sejltid mellem København og skibets planlagte indsættelsesområde i Østersøen.

Krigen i 1864

I forventning om en forestående krig begyndte flåden at krigsudruste sine skibe i vinteren 1863, hvilket dog ikke nåede at blive tilendebragt før krigsudbruddet 1. februar 1864. Flåden valgte at dele sine styrker op i to eskadrer i Østersøen. En i Østersøens vestlige del, med orlogskaptajn F.Muxoll som chef, med opgave at støtte hærens operationer i Sønderjylland, og en i Øster-

søens østlige del, under kontreadmiral C. E. van Dockum, med opgave at blokere de tyske havne og hindre den prøjsiske flåde i at gribe ind i kampene i Sønderjylland. Senere blev også en Nordsø-eskadre oprettet.

SKJOLD højeste kommandoen d. 5. februar 1864, igen med orlogskaptajn J.P.F. Wulff som chef. Maskinmesteren var en englænder ved navn John Blair, hvilket illustrerer, at brugen af dampmaskiner stadig var i sin barndom i den danske flåde, da der simpelthen ikke var nok danske maskinmestre til at bemande alle skibene i krigsflåden. Med om bord var også den 21-årige løjtnant Suenson, søn af den kommende sejrherre fra Helgoland, orlogskaptajn Edouard Suenson.

Armeringen bestod af 30 stk. 30-pds. kanoner på underste batteridæk og 20 stk. 30-pds. kanoner og 8 riflede 18-pds kanoner på øverste batteridæk samt 6 lette glatløbede 18-pds. kanoner på vejrdækket, i alt 64 kanoner³⁴. At kun 8 af SKJOLDS 64 kanoner var moderne riflede kanoner, viser tydeligt, at flåden havde store vanskeligheder med at fremskaffe tilstrækkeligt moderne riflet skyts op til krigsudbruddet. Disse 18-punds kanoner var endda ældre glatløbede kanoner, der var blevet opboret med riffelgange, og som kun kunne anses som en nødløsning. De var upræcise i forhold til andre riffelkanoner, de var støbt uden tilsyn, og man havde ingen tal på, hvor mange skud de tidligere havde afgivet. Men

pga. manglen på riflet skyts var dette betænkeligheder, man måtte se bort fra³⁵.

De riflede kanoner var langt mere præcise på lange afstande end de traditionelle glatløbede kuglekanoner, og dertil kunne de skyde med spidsgranater fyldt med krudt, der var mere pålidelige end de sprænggranater som de glatløbede kanoner kunne affyre. Sprænggranaten til kuglekanonerne blev indført i flåden i 1828, men blev aldrig en særlig pålidelig ammunitionstype. Enten blev brandrøret ikke antændt ved affyring, eller også blev det slukket ved opspring i vandet når man, p.g.a. kuglekanonernes mangel på præcision, blev tvunget til at anvende ricochetskydning på længere afstande³⁶. På trods af deres mangler var hver kuglekanon tildelt 5 granater, men noget kunne tyde på at kommandør Wulff ikke havde den store tiltro til denne ammunitionstype. Under SKJOLDS togt i 1861 havde han nemlig fået til opgave at afprøve nogle sprænggranater af forskellige kalibre. Granaterne viste sig så upålidelige, at en tydeligt frustreret Wulff slutter sin rapport med at konstatere, at disse granater ville gøre større skade, hvis de var fyldt med sand i stedet for krudt!

SKJOLD brugte 2 uger i Sundet for at træne besætningen og inddele den i de forskellige ruller, såsom brandrulle og entrerule. Den 17. februar blev skibet beordret til Als for der, samtidig med at fortsætte sin organisering, at dække

sydsiden af Als. SKJOLD opholdt sig på sin station ud for Kegenæs indtil den 8. marts, hvor det blev beordret til at slutte sig til den netop oprettede Østersøeskadre under admiral van Dockum, der krydsede under Jasmund for at forhindre den preussiske eskadre i Swinemünde i at stikke til søs. Hårdt vejr forhindrede dog SKJOLD i at nå eskadren før den 17. om formiddagen³⁷. Skæbnens lune ville, at kaptajn Jachmann, chefen for Swinemünde-eskadren, valgte netop denne dag til at forsøge at bryde den danske blokade med henblik på at flytte eskadren længere vestpå for der bedre at kunne understøtte den prøjsiske hærs operationer i Sønderjylland. Kaptajn Jachmann stod klokken halv otte om morgen ud fra Swinemünde og satte kurs nordpå i frontorden. Eskadren bestod af de to skruekorvetter ARCONA (26 kanoner) og NYMPHE (13 kanoner), samt avisoen LORELEY (4 kanoner)³⁸.

SKJOLD ankom til Østersøeskadren om formiddagen omkring kl. 10, hvor den straks gik i gang med at læsse kul fra det private dampskib NEWSKY. Samtidig hermed gik orlogskaptajn Wulff ombord på fregatten SJÆLLAND for at modtage sine ordrer vedrørende den nært forestående træfning. Klokken 14.30 hejste SJÆLLAND signal for ”Klart Skib” og den danske eskadre stod sydover i kølvandsorden med SJÆLLAND forrest. Kort efter begyndte de første skud at falde. SKJOLD kunne på grund af sin plads bagerst i linjen



Træfningen ved Rügen den 17. marts 1864. Orlogsmuseet. I midten ses skruefregatten SJÆLLAND, der affyrer sine bovkanoner mod den flygtende fjende, antagelig ARCONA, der svarer med sit hækskyts. Til højre SKJOLD, der vel ikke længere er på skudhold. (Chr. Blacke)

kun beskyde fjenden fra sine bovporte og blev aldrig alvorligt engageret i træfningen.

Om bord på SJÆLLAND var situationen dog en ganske anden, da SJÆLLAND under starten af træfningen blev kraftigt beskudt fra ARCONA på styrbords side og NYMPHE på bagbords side. Den kun 16-årige kanonkommandør H. Jensen ombord på SJÆLLAND beskriver her effekten af en af fjendens træffere: ... *Efter ½ Times haard Skydning... sprang en Granat paa Forstykket af min Kanon og dræbte 2 og saarede 2 Mand meget haardt af Kanonbetjeningen.*

Jeg selv undgik kun den samme Skæbne ved at jeg nemlig bukkede mig for at rette Kanonen, da en Del Granatstumper susede tæt over mit Hoved. Denne Begivenhed rystede mig meget, det sortnede for mine Øjne, og jeg maatte støtte mig til Kanonen for ikke at falde om over det syn, som disse Ulykkelige frembød³⁹. Efter en kort skudveksling drejede den prøjsiske eskadre tilbage mod syd, og træfningen udviklede sig nu til en retrætefægtning, hvor de danske skibe forgæves forsøgte at indhente de hurtigere prøjsiske skibe. Omkring klokken 16.45 var de to eskadrer uden

for effektiv skudafstand af hinanden, og hen ved klokken 20.00 var de tyske skibe igen tilbage i sikkerhed i Swinemünde. SJÆLLAND havde da lidt 3 dræbte og 19 sårede, mens ingen mand ombord på SKJOLD var blevet ramt. På prøjsisk side var tabene 5 døde og 8 sårede⁴⁰. Skaderne på SKJOLD beløb sig kun til lidt overskudt rigning og mærker efter enkelte granatsplinter.

Dagen efter søgte eskadren ind i Trompervig mellem Arcona og Jasmund, hvor der blev holdt gudstjeneste ombord og fyldt kul, hvorefter korvetten HEIMDAL afsejlede til København med de døde og sårede. Tredjekommanderende på SKJOLD løjtnant J. Schoustrup fik efterfølgende Ridderkorset for sin indsats under træfningen, mens en kanoner og en kanonkommandør på SKJOLD blev tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn⁴¹.

Det var den eneste gang, at Swinemündes eskadren prøvede at bryde den danske blokade, og blokadetjenesten fik herefter en temmelig ensformig karakter. Den 27. marts forsøgte man forgæves at aflevere en blokadenotifikation i Swinemünde, og den 5. april mistede SKJOLD et anker og ankerkæde under et stormvejr, som det dog senere lykkedes at bjærge igen. En menig om bord beskriver forholdene på SKJOLD under blokadetjeneste således: *...Tonen om bord var for officerernes vedkommende, dog med enkelte undtagelser, rå og brutal... dog vovede ingen at lægge hånd på nogen indrulleret mand om*

bord... Det skal også siges til officerernes ros, at der om bord blev sørget for, at mandskabet ved den stadige ensformighed, som blokaden medførte, ikke henfaldt til grublerier. Musikken blev således hver aften beordret til at spille op til dans, og hver lørdag aften blev der serveret puns⁴².

Resten af krigen forløb forholdsvis begivenhedsløst for SKJOLD. Udover træfningen ved Rügen, var SKJOLD under krigen involveret i to skudvekslinger på lang afstand med prøjsiske skibe, men uden at nogle af kombatanterne ramte hinanden⁴³. Ved krigens afslutning blev SKJOLD beordret tilbage til København, hvor man strøg kommandoen d. 26. november. Krigen i 1864 skulle vise sig at være sidste gang, SKJOLD blev udrustet til togt.

Fra krigsskib til pindebrænde

Skønt SKJOLD med sine næsten 30 år var et af flådens ældste skibe, var det stadig en vigtig del af flådens kampstyrke, og i april 1865 blev en række ændringer beordret fra ministeriet for at forbedre skibet. For det første blev der på baggrund af det forrige års krigserfaringer beordret flere ændringer af SKJOLDS aptering. Placeringen af skibets sejlkoje, hvor alle sejl blev opbevaret, havde vist sig at være uhenigtsmæssig, da sejlkojen lå lige over det forreste krudtmagasin. Dette var en uheldig placering i tilfælde af, at der under kamp gik ild i sejlkojen, som det

skete for østrigske SCHWARZENBERG under kampen ved Helgoland. I bedste fald ville en ild i sejlkøjen betyde, at kanonerne ikke ville kunne forsynes med krudt fra forreste krudtmagasin indtil ilden var slukket. I værste fald ville ild i sejlkøjen sprede sig til krudtmagasinet og sprænge skibet i luften. Derfor blev sejlkøjen flyttet ned i det forreste brødkammer. Derudover blev forreste krudtmagasin udvidet, da det var så lille, at der kun var plads til en mand inden i det. Dette forsinkede transporten af krudt op til kanonerne, da denne ene mand ikke kunne række krudtladningerne hurtigt nok op til de ventende krudtaber. Endeligt blev nedgangen til agterste krudtmagasin flyttet fra banjedækket og agter ud i officersmessen. Dette skete for at minimere risikoen for, at fragmenter fra en granat, der sprang på det store åbne banjedæk, skulle trænge ned i krudtmagasinet.

Herudover blev skibets armering ændret. På underste batteri skulle 4 stk. riflede 18-pds. kanoner anbringes, som skulle ombyttes med riflede kanoner af 60 ctr. vægt, når disse kunne fremskaffes. På øverste batteri skulle 8 stk. 40 ctr. riflede kanoner anbringes, og de 18 pds. kanoner på skansen og bakken skulle ombyttes med 18 pds. riflede kanoner. Formålet var at forlænge rækkevidden og præcisionen af SKJOLDS artilleri, således at skibet ikke kunne blive beskudt af riflet skyts, uden selv at kunne svare igen. For at tillade en større elevation af løbet, og dermed en

større rækkevidde, af de riflede kanoner blev SKJOLDS kanonporte forhøjet⁴⁴.

Allerede i 1866 havde man planer om at ændre denne armering, da flåden forsøgte at standardisere dens riflede kanonmateriel ved kun at anvende to forskellige typer riflede kanoner, den 24-pds. 65 ctr. og den 24-pds. 50 ctr. riflede kanon. SKJOLD skulle efter planen armeres med 28 stk. 24-pds. 65 ctr. på underste batteri og 30 stk. 24-pds. 50 ctr. på øverste batteri. Dette forslag blev dog aldrig gennemført, da forsøgsskydninger med den 24-pds. 65 ctr. riflede kanon viste sig utilfredsstillende, og denne kanontype blev efterfølgende opgivet. Til gengæld faldt forsøgene med den 24-pds. 50 ctr. kanon heldigt ud, og denne kanon blev indført i flåden fra 1868. Men af økonomiske årsager var det kun de højst prioriterede skibe, der blev udrustet med disse nye kanoner, dvs. de tre skruefregatter af NIELS JUEL-klassen, panserfregatterne og 6 kanonbåde af THURA-klassen. SKJOLD blev i stedet tildelt 30 stk. af de ældre 18-pds. 40/45 ctr. riflede kanoner, som supplement til sine glatløbende kanoner⁴⁵, og man må derfor konkludere at SKJOLD i slutningen af 1860'erne blev anset for et andenrangsskib af flåden, der ikke længere kunne gøre krav på det mest moderne artillerimateriel.

I november 1873 udgik SKJOLD efter 37 år fra flådens tal og blev i 1876 solgt til englænderen James Shaw og sendt til England til ophugning. Såle-

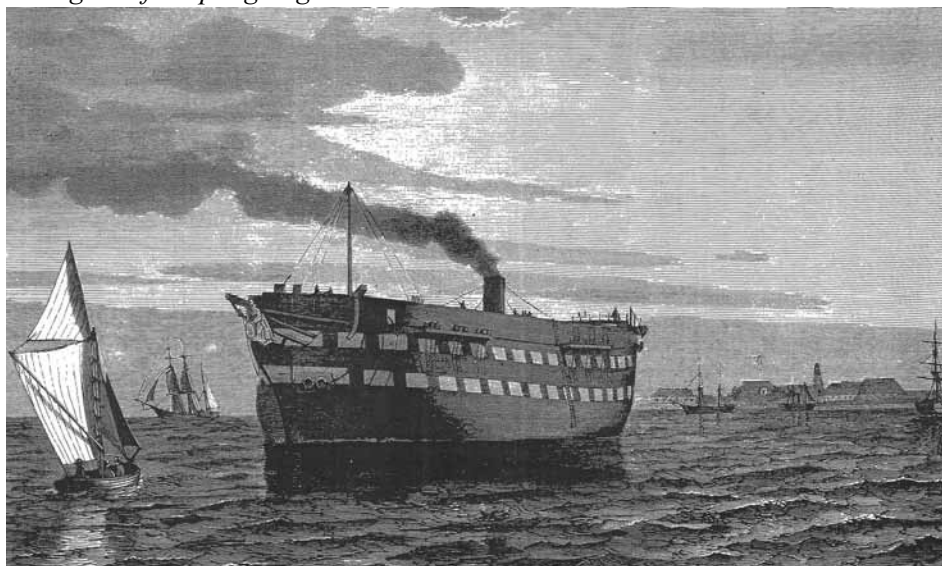
des endte Danmarks eneste skruelinjeskib og veteranen fra to krige sine dage lidet glørværdigt som pindebrænde i engelske køkkener.

Midt i 1850'erne var der stor uenighed i flåden om, hvilken skibstype der skulle udgøre flådens ryggrad fremover. Søofficerene ville have skruelinjeskibe, mens chefen for Orlogsværftet, O. F. Suenson, ville have skruefregatter. Suenson gik af med sejren, da en kommission i 1857 bestemte at kommende nybygninger skulle være skruefregatter⁴⁶. Men skønt man havde opgivet at bygge nye skruelinjeskibe i Danmark, blev SKJOLD alligevel året efter ombygget til skruelinjeskib. Grunden var primært, at den voksende trussel fra Preussen og flådens små bevillinger

gjorde ombygningen af SKJOLD til et hurtigt og billigt alternativ til at bygge en ny skruefregat.

Om det var den rigtige beslutning at ombygge SKJOLD kan diskuteres, da resultatet af ombygningen til skruelinjeskib må betegnes som utilfredsstillende. Skønt SKJOLD opnåede en overraskende høj fart under damp, var skibets lave frihøjde til underste batteries kanonporte, sammen med skibets manglende stivhed en kæmpe svaghed, da SKJOLD hurtigt mistede brugen af underste batteri i søgang. Derudover krævede SKJOLD en over 100 mand større besætning end skruefregatterne, og det var svært at retfærdiggøre denne store besætning, når man tager i betragtning hvor knap en ressource

Fr. Winther: Linieskibet Skjold, afrigget og udrangeret, på sin sidste rejse 1876 til England for ophugning. Illustreret Tidende 1876.



uddannede søfolk var under en krigs-
udrustning af flåden. Skruefregatterne
med deres mindre besætninger, og me-
get lavere byggeomkostninger, kunne
lige så effektivt som SKJOLD sikre
dansk søherredømme mod den for-
ventede fjende Preussen, der ikke rå-
dede over større skibe end korvetter⁴⁷.
Desuden var et skruelinjeskib med sin
større dybdegang mindre anvendelig
end skruefregatterne i de lave danske
farvande. Man må derfor konkludere,
at flådens beslutning om at bygge
skruefregatter og ikke skruelinjeskibe
i tiden op til krigsudbrudet i 1864 var
den rigtige.

Litteraturliste

Finn Askgaard: *Fregatten Jylland: Fra or-
logsvært til museumsdok* Næstved 1996
Halldan Barfod: *Vor Flaade i Fortid og
Nutid*, Nordiske Landes Bogforlag, 1941-
42
Albert E. Boye: *Fra skibsdreng til mægler*
Marstal og Omegns Museumsforening,
1975
H. Degenkolv: *Oplysninger vedrørende
den danske Flaades Skibe i sidste Aar-
hundrede* Kbh., 1906
A. G. Drachmann: *En gammel Skibslæges
Erindringer*, Kbh. 1888-90
Victor Hansen: *Vore Søhelte*
A. Christiansen 1898
Bernt Kure: *Livet ombord på Fregatten
Jylland*, Høst&Søn 1996
Otto Lütken: *Søkrigsbegivenhederne i
1846*, Kbh 1896

Probst, Niels M: *Træfningen ved Rügen*,
Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1 2004
J. H. Schultz: *Den Danske Marine 1814-
1848 Bind I*, Kbh. 1930-32
R. Steen Steensen: *Vore Panserskibe*,
Marinehistorisk Selskab 1968
Sven E. Thiede: *Dansk Søartilleri 1864-
2004*, Tøjhusmuseet 2004
J. H. Topsøe-Jensen: *Det Danske Søof-
ficerkorps 1801-1919*, Kbh. : Gyldendal,
1919
Østersøes-Eskadren i 1864 : af en Sø-
Officier, Kbh. 1865
Logbogen, medlemsblad for Århus Søhi-
storiske Selskab 11 Årgang, nr. 2 maj
2009
Diverse udgaver af Tidsskrift for Søvæsen,
Archiv for Søvæsenet samt Nye Archiv for
Søvæsenet

Noter

- 1 Nye Archiv for Søvæsenet 1853 s. 271
- 2 Indretning
- 3 Den Danske Marine Bind I s. 233-238
- 4 Den Danske Marine Bind I s. 292-293
- 5 1 fod = 0,3138 m. (efter 1835)
- 6 Vor Flåde i fortid og nutid Bind I s. 440
- 7 Den Danske Marine Bind I s. 281
- 8 Skjolds skibsjournal, i Rigsarkivet
- 9 En gl. skibslæges Erindringer s. 503
- 10 Generalrapport for Skjold 1836, i Rigs-
arkivet
- 11 Bidrag til Sømagtens Historie 1814-
1848 i Historisk Tidsskrift 1866 s. 188
- 12 Det Danske Søofficerkorps 1801-1919
s. 259 og 384
- 13 Skibsjournalen for Skjold 1849 i Rigs-

- arkivet
- 14 Haandbog over Søe-Artilleriets Hoved-Sortementer til Flaadens Armering 1849 i Rigsarkivet, samt Dansk Søartilleri bind 1 s. 20
- 15 Dansk Søartilleri bind 1 s. 22
- 16 En gammel skibslæges Erindringer s. 587
- 17 *Ibid.* s. 587
- 18 *Ibid.* s. 588-589
- 19 Aschehougs skrivelse til Garde af 15. Juli, i Rigsarkivet
- 20 Aschehougs skrivelse til Garde af 17. Juli, i Rigsarkivet
- 21 Overkrigsforhør omkring Kommandør Thomsens forhold som chef for linjeskibet Skjold, i Rigsarkivet
- 22 Det Danske Søofficerkorps 1801-1919 s. 61 og 134
- 23 Søkrigsbegivenheder i 1864 s. 10-13
- 24 Skrivelse fra Marineministeriet 19/7 og 2/8 1858, i Rigsarkivet
- 25 *Ibid.* 19/7 1858, i Rigsarkivet
- 26 Vore Panserskibe s. 127-129 og General Rapport for Skruelinjeskibet Skjold 1861 s. 12-13 i Rigsarkivet
- 27 En præcis omregning fra nominelle hestekrafter (NHK) til indicerede hestekrefter (IHK) er ikke mulig
- 28 General Rapport for Skruelinjeskibet Skjold 1864, i Rigsarkivet.
- 29 Et skib der ligger dybere i vandet med agterstævnen end forstævnen
- 30 Tidsskrift for søvæsen (TFS) 1861 officielle meddelelser s.113-114
- 31 General Rapport for Skruelinjeskibet Skjold 1864, i Rigsarkivet.
- 32 Pds. = Pund, angiver vægten af den kugle en kanon afskød, ctr = center, vægten af kanonløbet (1 ctr =50 kg)
- 33 Søkrigsbegivenheder i 1864 s. 287
- 34 Østersøes-Eskadren i 1864 s. 7
- 35 Dansk Søartilleri bind 1 s. 163
- 36 Livet ombord på fregatten Jylland s. 51 og Nye archiv for Søværnet 1853 s. 277-279
- 37 TFS 1864 s. 352
- 38 Probst, Niels M Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1 2004 s. 25
- 39 ”Træfningen ved Rügen” i Logbogen, medlemsblad for Århus Søhistoriske Selskab s. 12
- 40 Dansk Søartilleri bind 1 s. 134-135
- 41 TFS 1864 Officielle Meddelelser s. 21-22
- 42 Fra skibsdreng til mægler: Albert E. Boyes erindringer s.29
- 43 Søkrigsbegivenheder i 1864 s. 169-190
- 44 TFS 1864, Officielle Meddelelser s. 84-85
- 45 Dansk Søartilleri bind 1 s. 165-167.
- 46 Fregatten Jylland: *Fra orlogsvært til museumsdok* s.7-9
- 47 *Ibid.* s. 9

Maritimhistorisk konference

Maritim Kontakt indbyder til maritimhistorisk konference - den 20. i rækken. Jubilæet skal fejres med et godt program og **DU** kan blive en del af det.

Konferencen er åben for alle maritimt interesserede, såvel amatører som professionelle forskere, der her får lejlighed til at fremlægge deres projekter og resultater, samt stifte kontakter og udveksle erfaringer.

Konferencen finder sted på Hotel Harmonien i Nakskov. De fine rammer i den gamle værftsby byder på spændende oplæg, god mad, hygge og den traditionelle bogaktion. Desuden vil der blive arrangeret en tur til Kong Hans' værft på Slotø.

Læs mere

ference 2012

Nakskov

27. - 29. april 2012



e om priser og program på

www.maritimkontakt.dk

Fra florissant handel til Slaget på Reden

Opgave udarbejdet under historie studiet ved Københavns Universitet.

Af *Per Møller*, stud mag, kommandørkaptajn (emer.), arkivar.

Indledning

Efter 1720 opgav Danmark at genvinde de tabte områder i Sverige og holdt sig neutral i de europæiske stridigheder. I stedet søgte man, i overensstemmelse med merkantilismens læresætninger, at øge landets rigdom ved handel. Egne produkter til eksport var der ikke mange af, bortset fra det produkt, der også i nyere tid har sikret overskud på handelsbalancen: skibsfart.

Her var det svært at gøre sig gældende overfor de dominerende søfartsnationer Holland og England, men når de var indviklet i krige var der - som påpeget af A.G. Moltke i de regeringsregler, han i 1746 overrakte Frederik 5.¹ - markedsandele at erobre. Spillereglerne mellem lande bestod dengang som nu af de sædvaner og traktater, der samlet kaldes folkeretten, men som på daværende tidspunkt i langt højere grad end nu kunne tolkes ud fra øjeblikkelige magtforhold og egne interesser². Danmark og andre neutrale påberåbte sig ret til fri handel, medens krigsførende bestred neutrales ret til handel, der kunne støtte modpartens krigsførelse. Med slagordet "*frit skib giver fri ladning*"

mente neutrale lande at have ret til uhindret at fragte gods tilhørende krigsførende landes borgere (men ikke statsejendom) bortset fra krigskontrabande, hvilket af de neutrale defineredes meget snævert, medens de krigsførende søgte en bred og situationsbestemt definition.

Den neutrale opfattelse kunne bl.a. støttes på Utrechttraktaten fra 1713³, der også begrænsede krigsførendes kontrol til eftersyn af skibs- og ladningspapirer. Men så vidt vides anerkendte England på intet tidspunkt princippet om "*frit skib, fri ladning*", og A.P. Bernstorff vedgik i statsrådet i 1778 ikke at have et retsgrundlag derfor⁴. Hvilket ikke forhindrede ham og hans efterfølger i at fastholde det sammen med princippet om, at krigsførende ikke kunne kræve ret til at visitere neutrale konvojer

Danmark påberåbte sig konsekvent principperne gennem hele sin neutralitetsperiode fra 1720 til 1801. Gerne med støtte af og til andre, undertiden i formelle alliancer, men omhyggeligt uden at binde sig så konkret, at handlefriheden mistedes – som udtrykt af Guldberg om forholdet til Rusland i 1781: "*derfor må nu de svenske og nu vi snakke for os selv og liste os igennem, som vi bedst kan.*"⁵

Den linje fulgte A.P. Bernstorff.

Principperne fastholdtes, men med omhyggelig hensyntagen til øjeblikkelige styrkeforhold, og når man stod over for hård modstand bøjedes af, så uenigheden kunne begrænses til den konkrete situation og princippet ikke kom til afgørelse. Om det var hans statsmandskløgt eller ydre forhold der gjorde at det lykkedes for ham som statsskibets rorgænger at føre det frelst mellem Europas skær og malstrømme til sin død i 1797, hvorefter det med hans søn og kronprinsen på broen få år efter gik på grund ved Kongedybet er et interessant, men kontrafaktisk spørgsmål. Her skal kun undersøges, om den holdning som Ole Feldbæk med hyppig brug af udtrykket *"neutralitetsudnyttelse"* og bemærkningen *"Hovedansvaret for den store Batavia-spekulation – der førte til konvojkonflikten med England, krigen i 1801 og nederlaget på Københavns red – falder på regeringen, der i sin grådighed og naivitet overskred grænsen for, hvad England kunne og ville acceptere"*⁶ synes at hælde til, nu også er rimelig set i forhold til de storpolitiske kræfter, der samtidig var optaget af at sætte deres præg på Europakortet.

Forspil

Udgangspunktet er således den såkaldt florissante handel, der i 1700-tallets sidste halvdel, navnlig, men ikke udelukkende, under krigsforhold blev

drevet af dansk handel og skibsfart, hovedsagelig på Middelhavet, Ostindien og Vestindien.

Da Holland i 1795 blev inddraget i krigen på fransk side var det bekvemt at lade fragten fra kolonierne i Ostindien overtage af neutrale handelshuse og skibe, så ladningerne ikke kunne konfiskeres som fjendtligt gods. Mere eller mindre fiktive handler blev indgået og selvom en del af de fragtførende skibe var udsendt fra Danmark, så var der også skibe, hvor kun flaget, papirerne og en enkelt tilfældig person, der kunne agere som formel kaptajn om bord, var dansk⁷. Nogle af disse var engelske skibe, der til lejligheden var udrustet med danske flag, søpas og andre skibspapirer. Der var tale om store fragtmængder, og købmanden de Coninck stod for en væsentlig del. I perioden 1796 - maj 1798 blev 10 af 14 skibe opbragt. Et frikøbte ejerne af kaperen, de 9 blev prisedømt ved engelsk ret. Men efter denne hektiske start fandt Batavia-farten *"et roligt – og for England acceptabelt – leje"*.⁸ Ifølge Feldbæk synes denne del af dansk neutralitetsudnyttelse således ikke herefter at ses som særlig stort problem af England. Opbringelser var der dog nok af. Retssager ved de engelske prisedomstole om ladningernes rette ejerforhold fik ifølge Holm et særlig stort omfang i 1798 og 99, og ikke altid med urette, da der synes at blive *"drevet et ulovligt spil med*

skibspapirerne ved adskillige danske skibe."⁹ En regeringsråd Lichenstein i Tranquebar synes at have været involveret¹⁰. Bille skriver om misbrug af flaget i Middelhavet¹¹. Rahbæk antyder i Minerva¹² i april 1798 at det *"rimeligvis ikke hang rigtigt sammen med nogle skibspapirer"* i en netop afgået konvoj. Wedel-Jarlsberg, gesandten i London, klager over at flagets anseelse led skade ved misbrug, og selv Bernstorff indrømmer i en note i juni 1799 til den engelske gesandt, at *"slige ulovligheder havde fundet sted"*.¹³ Og selvom en undersøgelse af en Trankebar-embedsmands aktiviteter løb ud i sandet tyder meget på, at embedsmænd på højt plan kan have medvirket.¹⁴

Heroverfor står, at regeringen faktisk udgav en række bestemmelser for at undgå omgåelse af neutralitetsreglerne. Ved krigens start indskærpedes at man kun ville beskytte lovlige aktiviteter¹⁵, og 6 oktober 1798 skriver udenrigsministeriet til Kommercekollegiet at konvojcheferne burde instrueres om at afvise skibe, hvis der var tvivl om deres *"fuldstændige retmæssighed"*. Om dette blev omsat til direktiv ses dog ikke.¹⁶ I januar 1799 fastsætter regeringen, at enhver skipper, der ønsker optagelse i konvoj nordover fra Middelhavet *"med sikre attester skulle godtgøre, at hans ladning enten var dansk ejendom*

*eller tilhørte andre neutrale magters undersåtter."*¹⁷

Feldbæk har i sine generelle beskrivelser fokuseret på handelen på Ostindien som det mest spektakulære, men hovedparten af den florissante periodes danske skibsfartsaktivitet fandt faktisk sted noget nærmere hjemlandet. Middelhavet synes at have været den største arbejdsplads med mere end tre fjerdedele af de samlede langfartsrejser¹⁸, men her var også den største trussel mod dansk skibsfart. I 1752 havde Danmark ganske vist lavet aftaler med de nordafrikanske herskere således som foreslået af Moltke i 1746. Men det fjernede nu ikke helt truslen fra de nordafrikanske sørøvere. I alt fald blev fregatten NAJADEN i foråret 1797 sendt til Middelhavet for at sætte pashaen af Tripolis på plads og derefter konvojere danske skibe gennem Gibraltarstrædet.

Konvojinstruksen var givet af A.P. Bernstorff, men det ses ikke, om den fra begyndelsen har indeholdt instruks om at modsætte sig visitation af krigsførende orlogsskibe. Da konvojeringen var rettet mod nordafrikanske og spanske kapere¹⁹, ser Feldbæk det ikke som en fravigelse af A.P. Bernstorffs princip siden 1793 om at undgå at udfordre England om visitation af konvojer²⁰. Ifølge Holm var den engelske priseret i Gibraltar dog også i den periode særdeles aktiv²¹.

Og da prisebedømmelse påhviler kaperens flagstat må engelske kapere og flådeenheder også have deltaget i jagten på prisepenge²². Men risikoen for konfrontation med England var på det tidspunkt begrænset.

Februar 1798 skriver Bille til regeringen, at *"det nu bleve mere end nogensinde nødvendigt at konvojere da det nyeste franske dekret har bidraget meget til at forøge korsarernes antal."*²³ Her tales om loven af 29 Nivose (18 januar) 1798, der vendte princippet om *"frit skib, fri ladning"* på hovedet²⁴, og dermed gav franske kapere fri jagtret hvis et neutralt skib havde fjendtligt gods om bord, om det så kun var kul til brug i kabyssen.

Statsrådets beslutning

Ved krigens begyndelse i 1793 havde handelen anmodet om beskyttelse ved konvojering. Dette blev afslået med henvisning til risikoen for konflikt med England. En fornyet henvendelse fra københavnske grosserer og Kommercekollegiets chef, grev Schimmelmänn, efter Christian Bernstorffs tiltrædelse som udenrigsminister i sommeren 1797 blev ligeledes afvist, men 26 januar 1798 vedtog statsrådet, hvori Schimmelmänn, men ikke Bernstorff, havde sæde, at udsende et linjeskib for at konvojere fra Kapstaden og hjemover. Og konvojchefen instrueredes om at afvise krav om

visitation af krigsførende orlogsskibe. Om det var Dreyers²⁵ og Billes anbefalinger som følge af den skærpede franske kaperaktivitet, fornyede og kraftigere indstillinger fra handelen eller – som fremhævet af Feldbæk – Schimmelmänn's taktik og appel til kronprinsens æresbegreber, der nu gjorde udslaget kan næppe klarlægges. Der var tale om en undtagelse, men allerede i løbet af sommeren blev besluttet konvojer på flere ruter også for 1799. At se det som et paradigmeskift fra defensiv til offensiv konvojpolitik på dette tidspunkt forekommer dog lidt tvivlsomt; det var i hovedsagen rettet mod den franske kapertrussel, der først med Napoleons statskup i slutningen af 1799 reduceres kendeligt.²⁶

I anden halvdel af 1798 ændredes vilkårene dog noget. Allerede i april rådede udenrigsministeren Steen Bille til overfor de krigsførende at udvise så megen tilbageholdenhed, som *"hensynet til flagets ære tillader"*²⁷, og omkring årsskiftet 1798-99 advarer Bille om at der nu var fare for konfrontationer med englænderne, der efter sejren over den franske flåde ved Aboukir i august har fået overskud til andre opgaver. I kronprinsens svar roses han for at *"beskytte handelen og flagets ære"*, men instruksens ændres ikke.²⁸

1 juli opbragte englænderne en svensk konvoj i Kanalen, men

selvom dette kunne opfattes som et signal, forekommer Feldbæks konklusion om, at konvojering fra da af var rettet mod England ikke berettiget.²⁹ Bernstorff ser dog faren, og i august foreslår han Admiralitetet, hvori kronprinsen var præsident, at man instruerer konvojchefer om at accepterede engelske krav om visitation, hvis fremsat af en overlegen styrke. Forslaget blev ignoreret, og kronprinsen understregede overfor sin udenrigsminister hvilken vægt han tillagde "*flagets og nationens ære*."³⁰

Konsekvenser.

Konfrontationen kom før kronprinsens svar på Billes advarsel, nemlig 24 december 1798, hvor fregatten TRITON generobrede et dansk skib, som engelske kapere havde taget fra dens konvoj. Steen Bille og hans engelske modpart som øverstkommanderende i Middelhavet udvekslede synspunkter i overensstemmelse med deres instrukser og overlod så problemet til deres regeringer. Og derved nærmede man sig så den konfrontation om principper, som A.P. Bernstorff netop havde søgt at undgå.

De engelske protester over TRITON-affæren kulminerede i april 1799 med et skænderi mellem den engelske gesandt og Christian Bernstorff, der overfor den engelske påstand om visitationsret nægtede dette "*så*

længe der var gnist af ære i den danske regering"³¹. Hvortil gesandten tilkendegav at engelske orlogsskibe nu havde instruks om at visitere såvel konvojerede som ukonvojerede neutrale skibe. Danmarks officielle svar på den engelske *demarche* faldt først efter kondemneringsdommen over den svenske konvoj ved den engelske priseret 11 juni 1799 var givet med den eksplicitte begrundelse "*that it had opposed a belligerent power's lawful demands for visitation*,"³² men det fik tilsyneladende ikke regeringen til at ryste på hånden. Dommen blev i øvrigt appelleret til Privy Council og begge regeringer lod sagen hvile.

Det er let nu at se advarslerne, men der var også signaler, der kunne tydes som en succes for den faste danske holdning: Indberetninger fra London gav ikke indtryk af særlig alvor³³. Engelske orlogsskibe lod sig frem til slutningen af 1799 nøje med konvojchefernes forsikringer om konvojens overholdelse af neutralitetsreglerne bortset fra ét tilfælde, hvor den britiske øverstkommanderende så underkendte sin skibschef overfor den danske eskadrechef.³⁴ Bille anfører i en rapport 26 dec. 1798, at Lord Vincent, den øverstkommanderende i Middelhavet, ville skrive til Lord Nelson om "*på ny at give ordre om at respektere de danske konvojer*".³⁵ Den forskellige behandling af danske og

svenske konvojer kunne tilskrives last af tjære og hamp, samt engelsk vrede over en svensk tilnærmelse til Frankrig i 1798. Og endelig kunne nogle problemer måske tilskrives en dårlig kemi mellem den engelske gesandt og udenrigsminister Bernstorff.

Kronprinsen mente tilsyneladende, at den bedste måde at opnå respekt var ved at udvise fasthed.³⁶ Og fasthed udviste chefen for fregatten *HAVFRUEN* da han med skarpe skud afviste visitation af sin konvoj ved Gibraltar 24. december

1799. Igen lagde de lokale militære chefer bånd på sig selv til trods for, at to engelske søfolk blev såret. Når sagen først blev taget op på regeringsplan hen i april skyldes utvivlsomt storpolitiske bevægelser, der kunne føre til en stærkere dansk og en svagere engelsk stilling i form af genoptagelse af den væbnede neutralitet fra 1780.³⁷ Men trods dette må England have fundet at bægeret var ved at være fuldt; i al fald instruerer den engelske udenrigsminister 4 marts 1800 admiralitetet om at visitere

Fregatten HAVFRUEN ved Gibraltar 1799. (Handels og Søfartsmuseet - C.C. Parnemann)



neutrale konvojer og opbringe alle, der gjorde modstand.³⁸ Dette tyder på, at man hidtil, trods advarslen i april året før havde påbudt flåden at udvise tilbageholdenhed overfor danske konvojer.

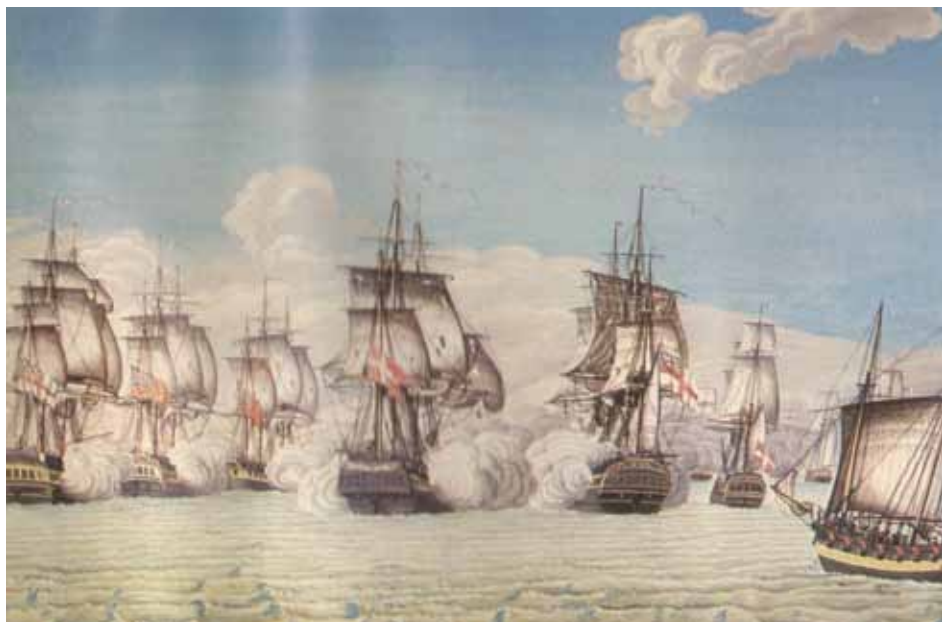
Englands krav blev fremsat 7 april: anerkendelse af visitationsret, opgivelse af konvojering, samt erstatning for overgrebet³⁹. Kronprinsens holdning var imidlertid, at det var Danmark, der skulle have erstatning, og at man ikke kunne give afkald på princippet om konvojers immunitet. Når Danmark ikke kunne give afkald på dette princip var det ikke alene et spørgsmål om kronprinsens stejlhed, men formentlig i højere grad, at regeringen var i gang med at male sig ind i et hjørne ved at indgå aftaler med Sverige, Preussen og Rusland om neutralitetsprincipperne. I alt fald henvender Danmark sig nu til Rusland for at få fornyet handelstraktaten fra 1782, der indeholdt principperne fra neutralitetsforbundet af 1780. Bag dette lå formentlig en vurdering af den storpolitiske situation, herunder en forværring af forholdet mellem England og Rusland, konsekvensen var at eftergivenhed for England ville medføre et yderst farligt modsætningsforhold til navnlig den noget uforudsigelige russiske zar. Danmark havde mistet sin handlefrihed.

Den engelske *demarche* blev afvist

af Bernstorff 19 april. Han fastslog, at chefen kun havde gjort sin pligt, påpegede at konvojering netop gav garanti for at der ikke medførtes ulovlige ladninger, samt at hvis ikke orlogsskibes ledsagelse sikrede mod visitation, "*ville deraf følge, at den største flåde ikke ville have ret til at unddrage de til dens beskyttelse betroede skibe den usleste kapers kontrol.*"⁴⁰

Med afvisningen var terningerne kastet. Imidlertid synes den engelske udenrigsminister at ville afvente udfaldet af appellen over den svenske konvoj⁴¹, hvilket kunne tydes som en vis usikkerhed over det legale grundlag for visitation. Uden kendskab til de engelske orlogsskibes ordrer kan det ikke udelukkes, at opbringningen af FREYAS konvoj i Kanalen 25 juli 1800 var en tilfældighed. Det forekommer dog mere sandsynligt, at England som følge af den europæiske udvikling efter slaget ved Marengo har ønsket at tage et ny væbnet neutralitetsforbund i opløbet og sætte Danmark stolen for døren. Ifølge Feldbæk havde rygter om russisk støtte til Danmark over neutralitetsprincipperne, og samlet front blandt de neutrale svirret i foråret.⁴²

Tilfældigt eller ej; nu faldt hammeren i alt fald. Med FREYAS konvoj holdt som pant sendte England en eskadre mod København for med trussel om ødelæggelse af Holmen og flåden at



Fregatten FREYA i Kanalen 1800. Handels og Søfartsmuseet. (C.C. Parnemann)

tvinge Danmark til at afstå fra konvojering. Der var ingen anden udvej, men i håb om hjælp fra Rusland, Sverige og Preussen krydsede Christian Bernstorff fingrene på ryggen da han lovede det. Så gjaldt det ikke rigtigt, og Danmark kunne søge sikkerhed i et nyt væbnet neutralitetsforbund, der heller ikke kunne hjælpe, da den engelske flåde kom igen næste år for ved slaget på reden at fuldføre arbejdet; hvilket, held i uheld, faldt sammen med mordet på zaren.

Vurdering.

Det er vanskeligt at se den lige linje fra fra Batavia-spekulationen til Slaget på

Reden. Konvojeringen var indledt i Middelhavet, og de sammenstød, der førte til konfrontation over konvojprincipperne fandt sted i Middelhavet og i forbindelse med middelhavshandelen.

Medens Edvard Holm finder beslutningen om konvojering mod truslen fra de franske kapere rigtig ser Feldbæk den tilsyneladende som en skæbnesvanger fejl affødt af storkapitalens interesser i ostindienhandelen. Han betegner i øvrigt konvojerne som uprofessionelle og ineffektive⁴³, og da det ikke synes at være ostindienkonvojerne, der giver problemer er det vanskeligt at forstå hans kategoriske afstandtagen. At

konvojeringen burde opgives eller man i det mindste burde acceptere visitation overfor overmagt er de to historikere enige om, men ikke helt om, hvornår. Det synes rigtigst, som fremført af Holm, at skillelinjen er den ændrede franske kurs efter Napoleons statskup. Det vides ikke, hvad Feldbæk præcist lægger i udtrykket ”militært helt urealistiske æresbegreber”⁴⁴ men at kronprinsen har udvist mangel på fleksibilitet i forhold til A.P. Bernstorffs pragmatiske linje er uomtvisteligt. Medens A.P. Bernstorff ikke synes at have haft problemer med at sluge en hel kamelkaravane, hvis det var nødvendigt for at undgå en konfrontation synes kronprinsen at have haft svært ved at acceptere, at det at have ret ikke er det samme som at få ret. Æresbegreber har nok spillet en rolle, men en opfattelse af folkeretten som naturret modsat den mere pragmatiske engelske tilgang er nok et område, der kunne fortjene nærmere studium⁴⁵.

Ved at give efter i konvojspørgsmålet kunne Danmark isoleret set have undgået konfrontation med England. Men de neutrale lande havde hver deres dagsorden meget forskellig fra den danske. Og det er usikkert, om Rusland og Sverige havde ladet Danmark slippe godt fra at opgive principperne fra det væbnede neutralitetsforbund af 1780. Det danske skrækscenarie var et fjendtlighedsindet Rusland, der var

modtagelig for svenske forestillinger om Norges rette tilhørsforhold.

Noter

- 1 *Dansk Udenrigspolitisk Historie*, bd 2 Ole Feldbæk (red) Kbh 2002, s 300
- 2 England hævdede således, at det revolutionære Frankrig ved sine gerninger havde sat sig selv udenfor folkeretten, og at Danmark derfor ikke kunne påberåbe sig neutrale rettigheder for handel på Frankrig. Ibid. s.428
- 3 Ibid., s 380
- 4 Ibid s 382
- 5 Ibid s 393
- 6 *Gyldendal & Politikens Danmarkshistorie* bd. 9, Ole Feldbæk (red), Kbh 2003, s 305.
- 7 Ole Feldbæk, *Dansk Søfarts Historie*, Kbh 1997 bd 3, s 114f
- 8 Ibid s 115
- 9 Edvard Holm, *Danmark-Norges Udenrigske Historie under den franske revolution og Napoleons Krige*, bd 1, Kbh 1875, s 228, hvor også citeres Steen Bille om misbrug af Dannebrog i Middelhavet.
- 10 Ibid. 229
- 11 Ibid. 228, note2.
- 12 Ibid. 279,
- 13 Ibid. 228
- 14 Ibid. 229
- 15 Ole.Feldbæk, “Eighteenth-Century Danish Neutrality: Its Diplomacy, Economics and Law”, *Scandinavian Journal of History*, 1983 vol 8, Kbh Universitet, s 19
- 16 Holm, *Danmark-Norges Udenrigske Historie* s 259
- 17 Ibid. 270
- 18 *Grapes of War*, Dan H. Andersen and H-J Voth, *Scandinavian Economic History*

- Review Vol XLVIII no 1, 2000 p 9
- 19 *Dansk Udenrigspolitisk Historie*, bd. 2, s 441
- 20 Holm, *Danmark-Norges Udenrigske Historie* 124
- 21 Ibid. 226
- 22 Ibid. 257; med Garde som kilde.
- 23 Ibid. s 255
- 24 Ibid. s 235.
- 25 Ibid., s 254f .. Gesandten i Paris havde også tidligere anbefalet konvoj som eneste middel til beskyttelse mod stadig mere aktive franske kapere.
- 26 Ibid. s 307
- 27 Ole Feldbæk, *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801*, Kbh 1980, s 30
- 28 Ibid.s 31
- 29 Ibid. S 30
- 30 Ibid. s 30
- 31 Ibid.,s 31
- 32 Ibid. s 32
- 33 Holm, *Danmark-Norges Udenrigske Historie*, s 320., Holm mener ikke at Wedel-Jarlsberg var en god mand i situationen
- 34 Ole Feldbæk,. *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801*, 33
- 35 Holm, Edvard, *Danmark-Norges Historie 1784 – 1799*, s 313 note
- 36 Ole Feldbæk,. *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801*29, kronprinsen til admiral Kaas, 8 dec. 1798
- 37 Ibid. s 36
- 38 Ibid. s 36
- 39 Ibid. s 36
- 40 Holm, *Danmark-Norges Udenrigske Historie*, s 315
- 41 Ole Feldbæk,. *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801*, s 45
- 42 Ibid. s 46
- 43 Ibid. s 31
- 44 *Dansk Udenrigspolitisk Historie*, bd. 2, s 444
- 45 se *Over den brugelige visitation af neutrale skibe og konvojer og et middel til at hæve begge, ved en almindelig og garanteret søhandelsfolkeret* udgivet i 1801 af adjunkt og notarius ved Københavns Universitet M..H.Bornemann, side 6

HVIDBJØRNENS Grønlands rejse i 1930

Af Søren Nørby, cand. mag.

E: soeren@noerby.net

W: www.noerby.net

I 1930 var inspektionsskibet HVIDBJØRNEN på togt ved Grønland, hvor det, som så mange af søværnets fartøjer før det, håndhævede Danmarks suverænitet og viste flaget overfor både den lokale befolkning og udenlandske fiskere.

Togtet i 1930 var HVIDBJØRNENS andet togt til Grønland, men dette år var der også en mindre delegation af politikere og søofficerer om bord. Delegationen bestod af kontreadmiral (uf. nr.) og direktør for Marineministeriet Hjalmar Rechnitzer samt folketingspolitikere I. P. Larsen, (Socialdemokratiet), Viktor Pürschel, (Generalauditør og MF for Det konservative Folkeparti), afdelingschef i Krigsministeriet, oberstløj-

Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN løb af stablen på Orlogsværftet i december 1928. Skibet var på 914 tons og armeret med to 87mm kanoner. Den havde en besætning på 58 mand og en topfart på 14,5 knob. Her er skibet fotograferet med en H.M. II flyvemaskine på agterdækket, men om HVIDBJØRNEN var udstyret med en sådan flyvemaskine i 1930, det fortæller Rechnitzers optegnelser desværre intet om. (Orlogsmuseets arkiv)



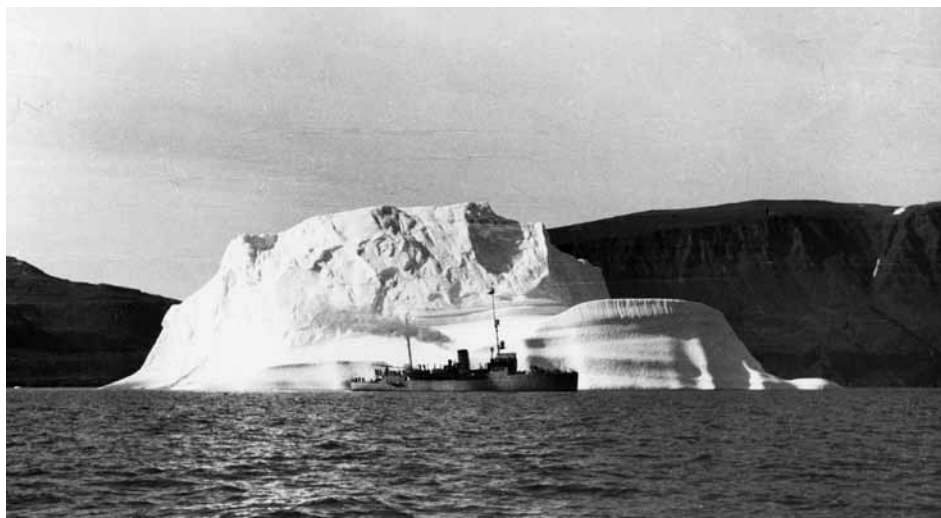
nant Stemmann samt afdelingschef i Marineministeriet, kaptajn, baron Schaf-falitzky de Muckadell. De skulle sammen med HVIDBJØRNEN fra 21. maj til 21. juli 1930 besøge Færøerne, Island og Grønland. (Forsvarsminister Laust Rasmussen skulle også have deltaget i togtet, men blev forhindret, da han skulle have lavet kunstige tænder.)

Hjalmar Rechnitzer skrev mange år senere om togtet i sine erindringer, der blev udgivet i 2003¹.

Generalauditør Viktor Pürschel (1877-1963) havde, ifølge familien, sin 20-årige søn Bent G. Pürschel (1910-1965) med på togtet. Undervejs på turen tog B. G. Pürschel en række flotte fotografier, som hvoraf enkelte vises her for første gang.

Generalauditør Pürschel i sommeruniform ombord i HVIDBJØRNEN.





HVIDBJØRNEN ser lidt klein ud i forhold til et mellemstort Isbjerg. (Orlogsmuseet)

Selve togtet

Passagererne mødte HVIDBJØRNEN i Thorshavn på Færøerne og efter et ophold her gik turen først til Island, der dengang stadig var dansk territorium. Ved ankomst til islandsk farvand opdagede man en britisk trawler, der øjensynligt havde været i gang med ulovligt fiskeri på dansk område. Først efter en længere jagt, hvor HVIDBJØRNEN til sidst måtte affyre skarpe skud hen over den britiske trawler, lykkedes det at standse og inspicere det britiske fartøj. Danskerne kunne dog ikke bevise at trawleren rent faktisk havde fisket ulovligt indenfor dansk område, og HVIDBJØRNEN's chef, orlogskaptajn K. E. Ackermann, måtte efter en grundig inspektion lade briterne sejle videre. Jagten var dog en stor oplevelse for de

danske politikere.

Efter et ophold på Island gik togtet videre mod Grønland. Her måtte HVIDBJØRNEN gå langt mod syd for undgå isen ved Kap Farvel (Grønlands sydligste punkt) og vejret var her meget dårligt. Den 2. juli løb man syd for Kap Farvel ind i en storm, der nåede 11 på Beaufort-skalaen (der går til 12). Selv dette usædvanligt hårde vejr klarede HVIDBJØRNEN dog med bravur og den 4. juni anløb man Nuuk, der da endnu bar det gamle danske navn Godthåb. Byen var da Grønlands største by med helt op mod 600 indbyggere.

Herfra gik togtet videre op langs Grønlands vestkyst og man besøgte bl.a. en række mindre grønlandske bygder og kolonier, inden man den 8. juli igen



En "konebåd" og kajakroere kommer HVIDBJØRNEN i møde. Konebåden kunne som det ses rumme en del mennesker og gods. Det var nødvendigt når Grøn-lænderne flyttede mellem vinter og sommer fangstpladser. (C.G. Pürschel)

satte kursen mod Danmark. Undervejs mødte politikerne en række af de danske udsendinge i det grønlandske samfund og blev derved klogere på situationen for den lille grønlandske befolkning.

Kilder

¹ Bjerg, H. C. "Admiral Rechnitzers Maritime og Politiske Erindringer 1905-40". København 2003. Togtet er beskrevet på side 178-192. Denne artikel er hovedsageligt baseret på Rechnitzers erindringer.



En del af de høje herrer på agterdækket, hvor de nyder det smukke vejr.

*Primitiv grønlandsk bolig og en tur på hundeslæde blev der også tid til.
(C.G. Pürschel)*





Nu var det ikke den rene lystsejls - det er det sjældent i Nordatlanten eller rundt Grønland. Her arbejder HVIDBJØRNEN godt i det friske vejr. Hvis skibets krængning sammenlignes med horisonten, så ser det ud til at krængningen uden de store problemer er mindst 45 gr. Det har utvivlsomt været noget af en oplevelse for de afgæsterne, der mest var vant til at færdes på de bonede gulve.
(C.G. Pürschel)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/ MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes herved til ordinær generalforsamling i selskabet Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

Onsdag den 11. april 2012 kl. 19.30

i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58.

I overensstemmelse med selskabets vedtægter § 5 er dagsordenen følgende:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning.
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder også fondsregnskaber.
4. Fremsatte forslag, herunder behandling af forslag til vedtægtsændringer.
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
6. Valg af formand.
7. Valg til bestyrelsen.
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg af revisor.
10. Eventuelt.

Under generalforsamlingens punkt 5 har bestyrelsen et forslag til ændring af de eksisterende kontingentbetalinger.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist historiske billeder og klip fra en række historiske film.

Der vil som sædvanligt blive serveret smørrebrød efter generalforsamlingen. Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems på telefon 33 15 14 10 eller via e-mail: Trine@Kjems.com, senest mandagen inden mødet.

Bestyrelsen.

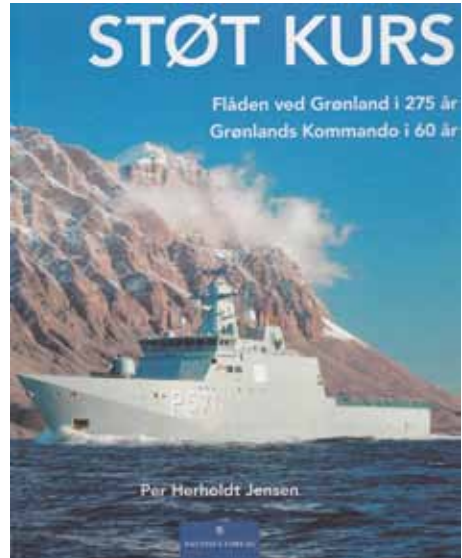
Boganmeldelser

”Støt kurs – Flåden ved Grønland i 275 år – Grønlands Kommando i 60 år”

af *Per Herholdt Jensen*. Udgivet af Nautilus Forlag den 15. december 2011. 328 sider illustreret. Pris kr. 399,00.

Af forlagets reklame fremgår, at det er ”en rigt illustreret pragtbog”. Man skal jo ikke altid hoppe med på vognen, når ”producenten selv omtaler sine egne produkter i rosende vendinger”, men efter gennemlæsning må man give forlaget ret. Det er en særdeles velskrevet bog om et kompliceret emne, som er gjort klart og tydeligt og let forståeligt for læseren. Illustrationerne er utroligt flotte. Pensioneret kaptajnløjtnant Per Herholdt Jensen har skrevet mange bøger om Grønland og kutterne i Nordatlanten, og enkelte passager fra tidligere bøger er anvendt her.

Anledningen er, som undertitlen angiver, at det i 2011 var 275 år siden, at den dansk-norske konge sendte fregatten BLAA HEYREN til Grønland for at skabe lidt orden, hvor udenlandske skibe fangede hvaler og fisk, og besætningerne gik i land og udnyttede lokalbefolkningen. Det var en del af kongeriget, og det måtte de udenlandske fiskere og søfolk lære at



forstå.

Endvidere har Grønlands Kommando i 2011 eksisteret i 60 år. Begge de to jubilæer giver anledning til eftertænksomhed og nogle tanker om, hvad den danske konge og staten egentlig har tænkt sig med Grønland siden 1736. Da bogen blev præsenteret nævnte admiral Tim Sloth Jørgensen i sin tale, at titlen ”Støt kurs” i visse henseender var velvalgt, men i perioder har kursen over for Grønland måske ikke været helt så støt.

Forfatteren har en let pen, og det er lykkedes for ham i små kapitler fyldt med meget flotte illustrationer og velvalgte kort at fortælle Grønlands

historie, forklare oprindelsen til hollandske stednavne fra 1700-tallet, beskrive de forskellige vejrformer og bølgesystemer, forklare om de mange slags is og hvor de forekommer samt om en række problemer omkring navigation i grønlandske farvande.

Under den historiske gennemgang får læseren præsenteret det eneste søslag i grønlandske farvande. Flåden havde desværre ingen repræsentation, efter at BLAA HEYREN var taget hjem til Danmark efter to sommertogter til Grønland i henholdsvis 1736 og 1737. Til gengæld var den lokale købmand nu udstyret med fornødne tilladelser, instrukser og flag, så han på kongens vegne kunne gøre krav gældende over for de hollandske søfolk, som i 1739 måtte drage hjem med tabet af fem skibe. Instrukserne må have været tydelige nok for købmanden.

I lange perioder forsømmer den danske stat, oftest på grund af finansielle problemer, at sende skibe til Grønland for at regulere de fremmedes adfærd. I slutningen af 1800-tallet kommer der lidt systematik i tilstedeværelsen, og de danske orlogsskibe bidrager tillige med søopmåling. Når der endelig sendes skibe op, så er de ikke altid bygget til lige netop dette formål. Der dukker blandt andet skibe op, som ikke kan klare sig i Nordatlanten, og nogle kan kun klare sommertogter,

men ikke vintertogter. Fra 1906 bygges der egentlige inspektionsskibe. Det første er ISLANDS FALK, som dog ikke er isforstærket. I 1929 og 1934 indgår HVIDBJØRNEN og INGOLF, og de er isforstærkede. Der er i øvrigt bag i bogen en oversigt over data for inspektionsskibe, inspektionsfartøjer, inspektionsskuttere samt helikoptere.

Bogen kommer på et belejligt tidspunkt, for der sker spændende ting i det arktiske område i øjeblikket, og der skal snart træffes en lang række beslutninger om Arktis, som kommer til at vedrøre specielt de nationer, som hører til i området: USA, Rusland, Norge, Canada og Danmark/Grønland. Som det fremgår af bogen, er isen omkring Nordpolen ved at smelte, og der åbnes op for muligheder for sejlads gennem såvel Nordost- som Nordvestpassagen. En øget aktivitet i grønlandske farvande vil kræve udbygning af de eksisterende kapaciteter, og denne bog kan være med til at oplyse om problemerne og deres omfang. Olie- og gasforekomsterne er i denne forbindelse meget vigtige.

Forfatteren fik i 2010 lejlighed til at deltage i et togt langs Grønlands østkyst med det nye inspektionsfartøj EJNAR MIKKELSEN, og det bliver for såvel forfatteren som læserne en introduktion til de nye tider nordpå samt problemerne omkring de store

afstande, sejlads, navigation etc., blandt andet illustreret ved to søkadetters tilstedeværelse om bord. De skal lære noget og introduceres til forholdene, og det får vi andre så også glæde af.

I forbindelse med jubilæet for Grønlands Kommando fortælles om en af søværnets mere farverige personer, kommandoens første chef, kontreadmiral Frits Hammer Kjølsten. Modtagelsen af den amerikanske VIP i 1953, Supreme Allied Commander Atlantic Admiral Lynde D. McCormick, kunne være gået grueligt galt, hvis ikke admiralen og hans undersætter havde checket alle detaljerne efter ordrer fra Kjølsten. Dette kapitel er meget underholdende. Den eneste anke fra anmelderen er den noget kortfattede omtale af tvangsflytningen af de oprindelige Thule-eskimoer, som måske vil falde nogle for brystet.

Mange af problemerne omkring Grønland er anskueliggjort ved eksempler fra dagligdagen. Når en folketingsdelegation bliver sat fra borde på grund af en eftersøgning, så bliver folketingsmedlemmerne klar over, at der ikke er mange eftersøgnings- og redningsenheder til rådighed i området. Forfatteren giver også en levende beskrivelse af baggrunden for Siriuspatruljen og dens operationsområde. Endelig er der en udmærket redegørelse for flyvning i Grønland fra 1930'erne

og frem til i dag, og der gives også en god orientering om fiskeriinspektion i praksis.

I øjeblikket arbejder Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen med at flytte Grønlands Kommando til Nuuk. Den nye kommando vil også omfatte Færøerne, og den vil blive treværns, men alle detaljer herom er endnu ikke faldet på plads.

I bogens appendiks findes desuden navnene på besætningsmedlemmerne fra de to kuttere, som er sunket i grønlandske farvande i henholdsvis 1948 og 1957. Endelig oplysninger om kommandoforhold på Grønland, den militære organisation, opgaver i fred og krig, liste over cheferne for Grønlands Kommando m. m. Udgivelsen af den flotte bog er muliggjort med støtte fra en række fonde.

Poul Grooss, kommandør
Center for Militærhistorie
Forsvarsakademiet.

Korvetten/fregatten THETIS

Arne Handberg og Tom Wismann

48 sider illustreret. Udgivet i december 2011 af forlaget Steel & Stone Publishing, Degnelodden 5, Valby, 3200 Helsinge. Bestilles på: **www.flaadensskibe.dk** eller *tlf. 22872029*.
Pris kr. 110,00 plus porto.

Tom Wismann har i den seneste udgave af serien "Flådens skibe" fået assistance af en gammel THETIS-sejler, Arne Handberg. I fællesskab har de lavet et udmærket hefte om en af flådens mest arbejdsomme enheder, og det er der kommet en god beskrivelse ud af. Skibstypen var den berømte FLOWER-kl., som var med til at vinde *Slaget om Atlanten*, og forfatterne redegør for bygningen af de i alt 270 korvetter af typen.

Skibet blev solgt af englænderne fem måneder efter besættelsens ophør, og det kom derpå straks til Danmark. Flåden manglede på dette tidspunkt materiel til de mange opgaver samt ikke mindst til oplæring af personalet. Skibstypen var designet lige umiddelbart inden udbruddet af Den anden Verdenskrig. Det skulle være billigt og meget sødygtigt, og så skulle det kunne sejles af folk med en beskeden uddannelse. Flåden fik glæde af dette skib i knap 18 år, hvor det mest sejlede på Grønland og Færøerne. Der var tale om et relativt lille skib, som året rundt kom til at sejle i Nordatlanten, og



som blev udsat for lidt af hvert, og som faktisk blev slidt op.

Der er en indgående beskrivelse af maskineriet og de varierede bevæbninger, som skibet havde i sine skiftende roller. Midtersiderne udgøres af Orlogsværftets tegninger, og heftet er desuden forsynet med Orlogsværftets datablad. Der er en beskrivelse af skibets "levnedsløb" under orlogsflaget, og Arne Handbergs beskrivelser af livet om bord i denne billige og godt brugte korvet/fregat er meget malende, og man må indrømme, at der er sket en udvikling i forholdene om bord i flådens skibe siden denne THETIS fra 1945. Der er en række velvalgte illustrationer, som beskriver livet om bord, sejlads i hårdt vejr, en grundstødning på Grønland og meget mere.

*Poul Grooss, kommandør
Center for Militærhistorie
Forsvarsakademiet*

fortsat fra inderside af omslag forrest

Indkaldelse til ordinær generalforsamling

torsdag den 12. april 2012 kl. 19.30

I henhold til vedtægterne indkaldes der hermed til ordinær generalforsamling i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug torsdag den 12. april 2012 kl. 19.30 på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K.

Dagsorden ifølge vedtægterne

1. Valg af dirigent og referent
2. Bestyrelsens beretning til godkendelse
3. Forelæggelse af revideret regnskab til godkendelse
4. Fastsættelse af kontingent for den kommende sæson
5. Behandling af indkomne forslag
Forslag til behandling under generalforsamlingens punkt 5 skal være bestyrelsen skriftligt eller pr. e-mail i hænde senest 14 dage før dato for generalforsamlingen.
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant til bestyrelsen samt revisorer
På valg er Niels Probst, Frank Ebbe og John Andersen for en toårig periode.
Alle modtager genvalg.
7. Eventuelt (Emner, der behandles under punktet ”Eventuelt” kan ikke fremlægges til vedtagelse.)

Modelbyggerkonkurrencen MODELSKIB 2012

Der afholdes som før nævnt konkurrence i modelbygning på Statens Forsvarshistoriske Museum i København fra den 28. sept. til den 28. okt. 2012.

Kontakt laugets formand, Poul Henrik Westh, på e-mail: formand.ombl@gmail.com eller tlf. +45 20 16 76 92 for konkurrenceregler og tilmelding til konkurrence så vel som til særudstilling.

Se i øvrigt laugets hjemmeside www.modelbyggerlaug.dk.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer forår 2012

Onsdag den 29. februar 2012 kl. 1930

Foredrag: ”Krydseren HEIMDAL og kadettogtet til Sultan Abdul Hamid IIs hof i 1908.
Lars Wismann

Onsdag den 11. april 2012 kl. 1930

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske billeder.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 100 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.