

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



47. årgang Nr. 4 - november 2014

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Søren
Nørby - E-mail: noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

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: Tom Wismann (ansv.h.)
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsingør
Tlf. 8287-2029
e-mail: twismann@gmail.com

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:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Peter Raagaards Dagbog
1792 -1857 3

Søren Nørby / Jakob Seerup

Havfruen - en ubåd til den
danske flåde 1912 23

Søren Nørby

På togt med Museumsskibet
JEREMIAH O'BRIEN 32
Tom Wismann

Efterlysning af informationer om
Flåden under den Kolde Krig 37

Niels Probst - In Memoriam 39

Boganmeldelser
Dragørfort 1914 - 2014 42
Tom Wismann

Krigen i Østersøen 1939-1945 44
Poul Grooss

Meddelelser fra OMBL 46

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: Ubåden HAVFRUEN
- model fra den historiske
modelsamling på Orlogsmuseet.*

Peter Raagaards Dagbog 1792-1857

I gemmerne på Forsvarets Bibliotek findes en afskrift af en levnedsskildring, skrevet af Peter Raagaard (f. 1792, d. 1858). Han gjorde tjeneste i flåden fra 1806-1857 og beretningen indeholder et væld af interessante betragtninger om livet i flåden i den periode. Af ukendte årsager lader beretningen ikke til at have været trykt før denne udgave.

Hvem der i dag ligger inde med originalen vides ikke. Dagbogen er oprindeligt afskrevet af læge Otto Raagaard, Faaborg efter en afskrift som tilhører skoletandlæge Troels Bloch-Jørgensen, Silkeborg. Derfra 'har daværende chef på Marinens Bibliotek H. F. Kiær i 1954 lavet endnu en transskribering og det er denne, som ligger til grund for nærværende artikel. De mange afskrifter og den manglende mulighed for at krydstjekke med originalen gør, at der kan have indsnegret sig stavfejl og fejllæsninger m.v.

Beretningen er et typisk eksempel på de levnedsskildringer, som der er bevaret en del af fra 1800-tallet. Forfatterens boglige evner rakte til, at han kunne nå lidt længere end blot menig matros eller bådsmand. Artillerister skulle kunne læse og regne, så de kunne beregne de rigtige mængder af krudt og andre farlige substanser, som de arbejdede med. Derfor var det tit netop denne gruppe, der efterlod sig disse interes-

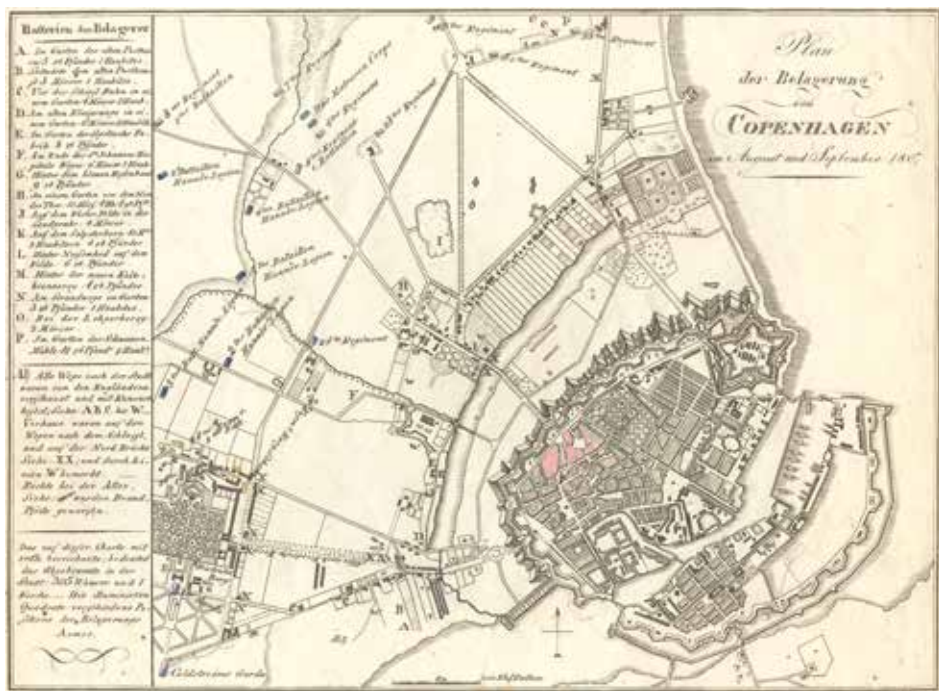
sante levnedsskildringer.

I denne udgivelse er alle officerer og andre personer, der bliver omtalt så vidt muligt identificeret, det er primært søofficerer, der er nævnt i Topsøe-Jensen og Marquards biografi over danske søofficerer. Alle de orlogsskibe, der er nævnt, er også identificeret med byggeår, bevæbning og bemanning. Vi har krydret beretningen med en række illustrationer fra Forsvarets Biblioteks Digitale Arkiv og fra Orlogsmuseets ditto.

Søren Nørby og Jakob Seerup, 2014.

Jeg, Peter Raagaard er født d. 20. Januar 1792 i Landsbyen Maglebyelille, Taarnbye Sogn paa Amager. Min Far hed Jan Raagaard, var Gaardmand sammesteds og var født i Gaarden "Raagaard" paa Amager, efter hvilken han havde sit Navn, og min Mor hed: Neel Pittersdatter. De døde begge som Undertagsfolk, han 1810, 65½ Aar og hun 1831, 76½ Aar gammel.¹

Jeg var den yngste af otte Søskende, 4 Brødre og 4 Søstre, af hvilke 1 Bror og 2 Søstre var døde i deres Barndom, førend jeg blev født, men 2 Brødre og 2 Søstre opvoksede tilligemed mig. Brødrene blev Gaardmænd og den ældste Søster Gaardmandskone der paa Landet; men den yngre Søster forblev ugift.



"Plan der Belagerung von Copenhagen im August und September 1807". Kort af A.G. von Gross, 1808. Kort over København og dens belejring 1807. De brændte dele af byen er tegnet rødt.

Tidligt blev jeg sat i Byens Skole til Undervisning hos en Skolelærer Chr. Robberzon, der meget vel oplærte mig i den evangelisk-lutherske Lære, saavel som i Skrivning og Regning m.m, i hvilke Dele jeg gjorde god Fremgang. Endskønt jeg fra Barndommen var opdraget til Bondestanden, saa havde jeg dog aldrig nogen Lyst dertil, min Hu stod bestandig til Læsning og Skrivning; men at lade mig oplære og anbringe i et saadant passende Fag, faldt mine Forældre for besværligt. Jeg ma

atte desaarsag taale mange haarde Ord baade af dem og mine Søskende, Ja, jeg erindrer med rørt Hjerte, at mine Forældre fældte Taarer for min Skyld, fordi de ikke vidste, hvad jeg bedst kunde anbringes til. En Begyndelse blev gjort, idet jeg aflagde den almindelige Amagerklædedragt, da jeg var 13 Aar og blev sømandsklædt som stod mig godt an, jeg blev da overtalt til at prøve, om Søfarten kunde staa mig an gjorde saa 3 Rejser, een paa Libau², een paa Narva³ og een paa Jylland i

Sommeren 1805 med en Skipper Christopher Walløe fra Dragør førende en Galease. Ligeledes i Sommeren 1806 da jeg gjorde 3 Rejser paa Jylland samt een paa Riga og een paa Drammen med en Skipper Jan Capitain fra Dragør, førende en Fregat (Jagt) denne sommer som Kokkedreng; men da jeg ikke kunde blive søstærk, saa kunde dette heller ikke blive til noget med mig. Jeg ventede da ikke at komme til at pløje Søen saa meget, som jeg siden har maattet, og derfor er det godt, at man ikke ved sin Skæbne forud.

Mine Forældre raadførte sig da med gode Venner i København, som raadede til at begive mig i Kongens Tjeneste som Søartillerist, hvor man kunde vente som de udtrykte sig at blive Underkanoner, siden Overkanoner og til sidst endog Løjtnant.⁴ I Haab om at avancere fort derved og ellers aldeles uvidende om Søartilleriets egentlige Bestemmelse gav jeg mit Minde dertil og blev d. 16. oktober 1806 indkvarteret paa Admiralitetet som (Rugdreng) og sat til 2. Divisions 2. Artillerikom-pagni under Nummer 83. Jeg forblev hjemme indtil jeg 1807 blev konfirmeret, da jeg derpaa d. 4. Juni kom paa SøArtilleriskolen paa Christiansholm og fik Logi hos Inspektør Clemens' Enke paa Søakademiet paa Amalienborg, hvor jeg forblev ½ Aar.⁵

Paa Skolen blev jeg undervist i Regning, Skrivning og Tegning og var

saa heldig 3 Maaneder efter at jeg var kommet der at avancere til Artilleridreng ved Sø-Tøjhus-Kompagniet Nr. 138 d. 1. September som var Dagen før det skrækkelige Bombardement begyndte. Den første Nat af samme var jeg i mit Logi, men de andre Nætter var vi Dreng og Læreren med deres Familier paa Skolen, hvor de troede sig mere sikre end i Nyboder, endskønt Bomberne dog ogsaa naaede over til os. Den 7. September besatte Englænderne Holmen, og vores Tjeneste der ophørte indtil 21. Oktober, da vi begyndte igen, efter at de var taget bort. Den 8. December tog jeg Logi hos Skibstømmermand Hans Jensen i Prindsensgade Nr. 306 paa Christianshavn. Den 1. Marts 1808 mødte jeg ombord i Linieskibet PRINCESSE LOVISA AUGUSTA, som blev ekviperet, for at fare med samme som Artilleridreng.⁶

Den 12. Marts hejstes Kommandoen og vi lagde ud ført af Kommandørkap-tajn og Generaladjutant J.C. Krieger.⁷ Den 16. Marts aflagde Skibets Besætning Troskabsed til Kong Frederik d.6. da Kong Christian d.7. var ved Døden afgaaet d. 13. Marts i Rendsborg. Skibet stationeredes ved Batteriet Trekro-ner tilligemed Blokskibet VESTERMARIE for at forsvare Indløbet. Jeg var Artillerijunge, var først Oppasser for Overkanoner Terkel Hansen og siden for Kanoner Ole Jørgensen.

Den 27. Oktober lagde vi ind, og Kom



Kanonchalupperne, som Raagaard sejlede med kunne bl.a. se ud som denne med 30 årer og en besætning på 71 mand. I alt byggedes 157 kanonchalupper i årene mellem 1807 og 1814. Model bygget i 1895 af kvartermester Jørgensen, Holmens Modelkammer. (Orlogsmuseet)

mandoen blev strøget efter 7½ Maanedes Togt. Under Togtet avancerede jeg d. 1. Oktober til Artillerilærling, ved Tøjhuskompagniet Nr. 89. Den 18. August 1809 tog jeg logi hos Matros Peder Larsen i Prindsensgade Nr. 303 pas Christianshavn. I denne Sommer lærte jeg Kanon og Geværexercition. Den 1. Oktober avancerede jeg til Underkonstabel ved 2. Division 2. Artillerikompagni Nr. 45. Den 24. April 1810 blev jeg udkommanderet med Kanonbarkassen Engelsk Tegning Nr.9. som Underkanonermath, Artilleri- og Materiel-Regnskabsfører; den 26. forlod København 2 Barkasser i Følge og d.28. ankom til Ulfshale paa Møen, for der at tage Station under Second-

Løjtnant Prytz.⁸

Den 26. Maj tog vi en dansk Jagt fra Englænderne, som de kort tilforn havde erobret, men maatte ved Barkassernes Nærmelse forlade igen, efterat de først havde tændt Ild i den, som vi dog straks fik slukket. Den hørte hjemme i Faaborg og blev siden givet Ejeren tilbage, imod at han gav 100 Rigsdaler i Dusør til os.

I Juli fik den Barkasse, jeg var med Station ved Kallehaug Færgegaard, for at Mandskabet kunde være behjælpeligt med at udlosse af de Fartøjer, som kom med Kommissioner og brændte til København, indtil de kunde flyde igennem Ulfshalen. Der laa vi i 5 Maaneder, indtil vi d. 17. December an-

kom til København, med Roflotillerne fra Vordingborg og Ulfshale og Dagen efter afløste Godset og fik Afgang. Barkassen førtes af Maanedsløjtnant Hermansen, Dannebrogsmænd.⁹ Den 22. Februar 1811 blev jeg ansat ved Kanonchaluppen Litra C.Nr.3 for at faa Opsigt med samme paa Nyholm, og siden at fare med samme som Math og Artilleri-Regnskabsfører. Den 7. Maj indgik i Søage, d. 9. forlod København, og den 10. kom til Køge, for at stationere under Kaptajn-Løjtnant Sommerfeldt.¹⁰ Her laa vi i 6 Maanedder, ankom saa til København d. 5. November, afløste Godset og fik Dagen efter Afgang.

Den 26. December blev jeg udkommanderet med KANONJOLLEN NR.2 som Math og Artilleri-Regnskabsfører under Maanedsløjtnant Oldeland.¹¹ Den 27. roede ud om Aftenen 4 Morterchalupper 4 Kanonchalupper 4 Kanonjoller stærk for at gaa til Helsingør og i Forening med Roflotillen der at atakkere en fjendtlig Konvoj, som laa under svenske Kyst; men da vi kom ved Trekroner blev givet Signal at den var passeret Sundet; vi lagde da ind i Trekroner og Prøvestens Havne til Nytaarsaften, da vi lagde ind til Nyholm for ikke at blive indefrossen og Mandskabet fik Afgang, men Godset blev afleveret straks efter Nytaar 1812.

Den 1. Marts 1812 blev jeg kommanderet at rejse til Kanonflotillen i Husum under Kaptajn og Ridder Stephansen¹²;

den 2. rejste jeg tilligemed 2 andre Regnskabsførere dertil over Land og ankom d. 11. til Husum, hvor vi staks blev sat paa Kostpenge. Den 7. April modtog jeg Kanonchaluppen LITRA T NR.10 ført af Secondløjtnant Andersen, som med 2 Kanonbaade fik Station paa Øen Amrum.¹³ Den 9. November lagde vi op i Husum; jeg afgik til Kanonflotillen der og laa om Vinteren paa Kostpenge ombord i Orlogsbriggen TØNNINGEN, som laa der i Havnen, Den 1. Marts 1813 blev jeg udkommanderet med Kanonsmakken Nordstrand ført af Maanedsløjtnant Jansen, som med 2 Smakker fik Station i Havnen ved Øen Pelworm.¹⁴ Om Sommeren var vi 3 Gange som Parlamentær med Smakken Nordstrand til øen Helgoland, Om Vinteren laa Smakkerne tilligemed hele Kanonflotillen fra Husum under Kaptajn og Ridder Stephansen og Kanonflotillen fra Bysum under Premierløjtnant Klaumann, Ridder og Dannebrogsmænd, i Wyck paa øen Føhr, hvor de maatte flygte fra, for ikke at falde i Russens Hænder, som indtog Holsten.¹⁵

Om Foraaret 1814 sejlede begge Flotillerne til Tønningen, hvor jeg afleverede Artillerigodset, kørte derpaa (kort derpaa) [ulæseligt, der menes formentlig "kort tid senere"] sejlede Smakkerne og andet af Flotillen til Glyckstadt, hvor vi ankom d. 28. April. Efterat jeg havde aflosset Provianten blev jeg ansat ved Ekvipagen sammestid under

Kaptajnløjtnant E. Krieger, efterdi Flotillen blev oplagt og siden solgt.¹⁶ Jeg forblev paa Smakken til d. 24. Juni som var næsten 16 Maaneder, da jeg og en anden Regnskabsfører søgte til København, hvortil vi kom d. 3. Juli efter 10 Dages Rejse over Land efter en Fraværelse af 2 Aar og 4 Mdr.

Denne lange Tid gik meget heldigt for mig, jeg tjente godt som Artilleri- og Proviant-Regnskabsfører, kom tilbage vel forsynet med Klæder og Penge, og aldrig glemmer jeg de glade Dage, jeg ofte der oplevede.

I København tog jeg Logi hos Skibstømmermand Hans Jensen i Prindsensgade Nr. 306, hvor jeg tilforn havde logeret. Ved min Hjemkomst fik jeg at vide, at jeg var blevet helbefaren Konstabel d. 1. Januar 1814 ved det da oprettede Søartilleris 1. Kompagni Nr. 71.

Fra d. 10 Juli 1814 til 28. Februar 1817 gjorde de hjemmeværende Underkanonerer og Konstabler Vagt i Christiansholms Vagt, i Stedet for Soldater; her kom jeg da til at gøre Vagt, eftersom Turen faldt til.

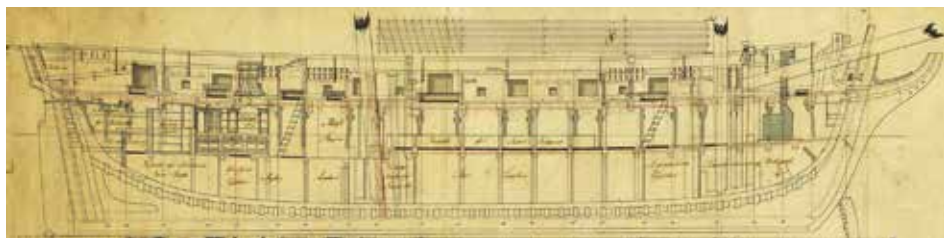
Den 27. September 1814 kom jeg med Briggen Bornholm som helbefaren Konstabel under Kaptajnløjtnant Kaas.¹⁷ Vi gik til Frederiksværk for at afhente den danske Prinds Christian Frederik, som Nordmændene havde valgt til deres Konge, da de ikke vilde gaa under Sverrig; men da de siden gjorde det, saa forlod han Norge og

bragte vi ham med sit Følge først til Aarhus, og derfra til Helsingør, hvor paa vi sejlede til København, lagde ind og afgik d. 18. November. Denne Rejse var meget besværlig, paa Nedrejsen fra Norge kom vi paa Grund paa N.W. Revet af Læssø, hvor vi stod et Par Timer; siden knækkede Fokkeranokken om Bagbord, vi maatte ankre op under Hjelm og ride op i en Storm med Paalandsvind i et Par Dage, da vi lettede Tøjankeret, kappede Dagligtovet og gik til Sejls; gik fri af Landet og kom til Anker paa Aarhus Rhed, hvor vi laa for Modvind i 6 Dage, da vi endelig fik Lejlighed.

Den 10. April 1815 mødte jeg ombord i Kadet-briggen FALSTER i Ekvipering for siden at fare med samme som Konstabel.¹⁸ Den 17. hejstes Kommandoen under Kaptajn P. Wulff, Ridder og Dannebrogsmænd, og vi lagde ud for at manøvrere med Kadetterne, gjorde saa Ture i Nordsøen saa i Østersøen, hvor vi var inde i Christiansø.¹⁹ Den 15. Sept. lagde ind og afgik efter 5 Maaneders Togt.

Den 1. Oktober 1815 gik begge Kompagnierne i Artillerikorpset sammen til eet, og fik jeg da Nr. 93 i Korpset. Den 4. Marts mødte jeg i Fregatten Minerva i Ekvipering.²⁰ Den 1. April 1817 hejstes Kommandoen under Kommandørkaptajn J. Krieger Kommandør af Dbr. og vi lagde ud.²¹

Vi var 47 Konstabler med den. Den 19. April gik vi til Sejls bestemt til Tripo



"Gjennemsnit med Plan af Batterie og Banier Dækket samt Tværsektioner over Cahytten og Dadus Kisten til Briggen førende 12 stk. korte og 6 Stk. lange 18pundige Canoner." Briggen MØEN. (Rigsarkivet)

lis og de andre Stater i Barbariet med Present.²² Paa Henrejsen havde vi det Uheld at sejle paa et engelsk Fiskefartøj i Kanalen, hvorved det kændrede, 3 Mand druknede og kun een blev bjærget, idet han fik fat i Fregatten. Efter at have været i Tripolis, Tunis, Algir, Tanger og Gibraltar gik vi til Malaga, hvor vi laa et Par Maaneders Tid, gik saa atter til Tunis og derfra til Vestindien, hvor vi ankom i November.

Næste Aar 1818 var vi 2 Gange i Sydamerika; den anden Gang førtes Fregatten af Secondchefen Kaptajn og Ridder Uldall, da Chefen blev syg tilbage i Sct. Thomas, og da vi kom der tilbage, var han d. 12. Maj ved Døden afgaaet, hvorpaa Secondchefen vedblev at føre Fregatten.²³ Den 3. August begav vi os paa Hjemrejsen, og ankom d. 9. September til København, lagde ind, og afgik d. 17. efter næsten 1½ Aars Togt i hvilken Tid vi havde haft 28 Døde, hvoriblandt 3 Officerer samt Second-løjtnanterne Anderssen og Kramer.

Den 30. Marts 1819 mødte jeg i Kadetbriggen FALSTERS Ekvipering; d. 8. April lagde ud under Kaptajn P. Wulff, Ridder og Dannebrogsmænd, gik saa til Harwich i England, og indtog nogle astronomiske Instrumenter, som vi bragte til Altona, gik derfra til Nordsøen og manøvrerede med Kadetterne, derpaa til København, manøvrerede i Renden, gik saa til Østersøen, begavede een af vore Folk i Kiel og siden, efter fuldendt Manøvre paa Rheden, lagde ind og afgik d. 23. August.

Den 25. November 1819 fik jeg Hus i Løvegade Nr. 25 til Gaarden, dog vedblev jeg at logere paa Christianshavn. Den 27. April 1820 mødte i Kadetbriggen MØENS Ekvipering; d. 4. Maj hejstes Kommandoen under forbemeldte Kaptajn P. Wulff.²⁴ Den 8. lagde ud og d. 11. gik til Sejls for at manøvrere med Kadetterne, var en Tur i Nordsøen og saa i Østersøen var inde i Christiansø, og gjorde en Lysttur under Doberan med Storhertug Frederik Frantz af Mecklenburg-Schwerin og Familie.

Efter fuldendt Manøvre lagde ind d. 24. August og afgik d. 29.

Den 20. August 1821 mødte jeg i Briggen SCT. JANS Ekvipering.²⁵ Den 1. Sept. hejstes Kommandoen under Kaptajnløjtnant og Ridder Th. Lytgen; d. 16. forlod København tilligemed Korvetten DIANA, bestemt til Vestindien, hvor vi ankom d. 18. November.²⁶ Paa en Rejse til Sydamerika kom vi med Briggen d. 31. Januar 1822 i Attack med en spansk Orlogsskonnert-Brig KOMETEN fra Kadix paa 22 Kanoner; det var Kl. 3½ om Morgen, da det endnu var mørkt, at den kom og fyrede efter os med skarpt, i Tanke, at vi var en Insurgenter (Spaniernes Fjende). Vi besvarede ham saa kækt igen, at han maatte flygte, med Tab af Folk og ilde tilredt paa Sejl og Skrog, og slap vi med at faa en Musketkugle igennem Stor bramsejl. Dog kom han om Middagen igen, undskyldte sin Fejltagelse, og gav tre Gange Hurra for Danmark, hvilket vi besvarede med tre Gange Hurra for Spanien, derpaa gav han nok et Hurra, og hver fortsatte sin Rejse.

Den 24. Juli 1822 begav vi os paa Hjemreisen, traf Korvetten DIANA under Skagen, endskønt den var afgaaet 10 Dage førend vi, kom begge til København d. 2. Sept. lagde ind og afgik d. 7. efter eet Aars Togt, i hvilken Tid vi med Briggen havde haft 3 Døde, deriblandt Premierløjtnant Brovn, som den 9. November forrige Aar faldt

overbord og druknede paa Rejsen til Vestindien; Vi fik ham vel op; men han var død og blev Dagen efter sat overbord med behørig Ceromoni.²⁷

I Vinteren 1820 blev øvet i Geværøksercits og Skiveskydning, samt Sømandsskab, i 1821 tillige i Retskrivning og i 1823 i Regning og Frihaandstegning. I disse Vintre gjorde jeg Vagt som Patruilleunderofficer i Christiansholms Vagt, ligevis med de andre Konstabler. Den 1. Maj 1823 mødte jeg i Kadetbriggens Møens Ekvipering, og den 9. hejstes Kommandoen under merbemeldte Kaptajn P. Wulff. Den 15. lagde ud og d. 16. gik til Sejls gjorde et Togt ad Nordsøen paa 6 Uger og besøgte Aarhus, Fredericia og Nyborg og et ad Østersøen ligeledes 6 Uger og var inde i Christiansø. Den 23. August lagde vi ind, og afgik d. 28. efter 16 Ugers Togt. Efter at have gjort 7 Togter som Konstabel efter Krigen, blev jeg d. 1. Januar 1824 Underkanoner, ved Artillerikorpsset Nr. 59.

Den 22. April 1824 flyttede jeg med min Vært Skibstømmermand Hans Jensen og Familie ind i Nyboder hvor jeg fik Hus paa Kaninlængen Nr. 8. til Gaden. Jeg havde da logeret hos samme Mand naar jeg var hjemme paa 17. Aar dog i 2 Gange der jeg i samme Tid logerede i 2½ aar hos Matros Peter Larsen. Min Tjeneste kom nu til at bestaa i at arbejde i Artilleriet paa Skolen som tilforn, og at øves i Kanon og Gevær-Øksercits, Hugning, Frihaandsteg-

ning, Retskrivning m.m.; tillige gjorde jeg Vagt i Christiansholms Vagt, som Patrullieunderofficer ligeledes ved Krudtmagasinerne Nr. 3 og 4 sønden for Dragør paa Amager, hvilken Vagt varede en Uge ad Gangen saavel som imellem ogsaa Vagt i Dokken og Nyboder.

Den 22. Marts 1825 mødte jeg i Briggen Møens Ekvipering; den 30. hejstes Kommandoen under Kammerjunker, Kaptajnløjtnant W. Krieger; vi lagde ud og ankom d. 2. April til Helsingør for at ligge der som Vagtskib.²⁸ Om Efteraaret maatte vi for Storm stryge faste Stænger og Underræer 7 Gange. Den 5. December gik vi derfra, kom Dagen efter til København, lagde ind d. 8, og afgik d. 15.

Den 17. April 1827 mødte jeg i Briggen SCT. JANS Ekvipering, d. 29. hejstes Kommandoen under Kaptajnløjtnant og Ridder Schultz, og vi lagde ud; d. 1. Maj sejlede ned til Helsingør, hvor Chefen afgik syg iland, og Kaptajnløjtnant og Ridder Thomsen kom ombord d. 3, og modtog Kommandoen.²⁹ Den 5. Maj stod vi Sundet ud bestemt til Vestindien; d. 17. kom vi ved Lodsens Upaapassenhed paa Grund under Portsmouth i Kanalen, men kom dog efter nogle Timer af igen uden Skade. I Falmouth fik vi Generalguvernør v. Scholten og et Par andre høje vestindiske Embedsmænd ombord, som vi bragte over til Vestindien.³⁰ Derfra

gjorde vi siden en Rejse til Laguiera samt til øerne Barbados Martinique og Guadeloupe samt til øen Trinidad. I Juli 1828 begav vi os paa Hjemreisen kom d. 20. August til København og afgik d. 25. efter 16 Maaneders Togt uden at have haft nogen Døde.

Imens jeg var i Vestindien døde Skibstømmermand Hans Jensen, som boede i mit Hus; eftersom jeg havde kendt Enken fra jeg var 11 Aar gammel, da hun kom i Tjeneste hos mine Forældre, hvor hun tjente i 2½ Aar og jeg siden, da hun blev gift havde logeret hos hende i mange Aar, saa vi havde lært at kende hinandens Sindelag og Omstændigheder, saa begærede jeg hende til Ægte og blev vi viede tilsammen i Holmens Kirke d. 26. September 1828 af Hofprædikant Mynther daværende Andenkappelan ved Holmens Menighed.³¹ Hun var født i Skaane d. 2. Februar 1776 og kaldt Inger Nielsen.

Den 1. Januar 1829 blev jeg Kanoner ved Artillerikorpsset Nr. 27. Jeg forlod da Skolen, hvor jeg havde gaaet i 21½ Aar fra Rugdreng af, naar jeg ikke havde nogen anden Tjeneste, og kom til at gøre Vagt paa Christiansholm og Ud-kik paa Batteriet Sextus. Den 28. Februar var jeg sidste Gang i Eksamen, efter ialt at have været 7 Gange, nemlig 2 som Konstabel, 4 som Underkanoner og denne som Kanoner. Den 27. Marts fik jeg Ordre at rejse til Nyborg, som Artilleriregnskabsfører i Skonner



Christiansted på Skt. Croix, Dansk Vestindien, set fra vandet. Farvelagt litografi af Thomas Christian Sabroe, 1837. (Museet for Søfart)

ten DELPHINEN, der skulde ligge som Vagtskib under Kaptajnløjtnant og Ridder Thomsen.³² Den 30. rejste jeg tilligemed Chefen og de andre Regnskabsførere fra København over Land, og ankom d. 1. April til Nyborg, hvor vi laa indkvarteret i Land i 7 Uger, imens Skonnerten blev kølhalet, malet og tiltaklet, hvorpaa vi fik Station med den ved Slipshavn.

Efter at have foretaget nogle Opmaalinger i Bæltet, og gjort en Rejse til Als, afgang vi fra Stationen d.15. November og ankom d.17. over Land til København, i samme Følge som i For-aaret efter 7½ Maanedes Togt, Den 20. April 1830 flyttede jeg med Familie fra Kaninlængen Nr.8 til Bjørnegaden Nr.22 Stuen til Gaden, efter at

have boet der i 6 Aar.

Den 1. Maj samme Aar mødte jeg i Ekviperingen af Briggen Sct. Croix; d. 14. hejstes Kommandoen, vi lagde ud og gik til Sejls, under Kaptajnløjtnant og Ridder J. Seidelin, bestemt til Vestindien.³³

D. 2. Juli ankom vi til Sct. Croix, havde Station der ved de danske Øer 1 Aar, i hvilken Tid, vi gjorde 2 Rejser ved Sydamerika, 1 til Trinidad og 1 til Martinique. Den 28. Juli 1831 begav vi os paa Hjemrejsen, og ankom d. 1. September til København, lagde Dagen efter ind og afgang d.7. efter næsten 16 Maanedes Togt, efter at have haft kun een Død.

Den 12. Juni 1832 blev beordret at

møde Dagen efter i Kadetfregatten NYPHEN for at fare med samme som Kanoner, uden Regnskab, i Stedet for Kanoner Poulsen, som afgik syg i Land.³⁴ Fregatten laa i Renden, og Førtes af Kaptajn og Ridder M. Lytgen; den var kommet tilbage fra dens første Togt ad Nordsøen, og skulde nu gaa dertil igen paa den andet Togt.³⁵ Den 18. Juni gik vi Sønder efter, igennem Bæltet ad Nordsøen, hvor vi manøvrede med Kadetterne. Den 26. Juli indtraf det Uheld, at den nye 18 pundig 17 Kalibers Jernkanon, støbt paa Akers-Bruk i Sverrig, sprang for et skarpt Skud, hvorved Kanonbesætningen 11 Mand blev mere og mindre blesserede af meget smaa Jernstykker, dog blev de senere alle restituerede. Den 7. August kom vi tilbage, lagde ind Dagen efter og strøg d.17. efter at jeg havde været der ombord i 2 Maaneder og fem Dage.

Den 4. Februar 1833 blev jeg ansat ved Laboratoriet, med 30 Rdl. aarligt Tillæg, Her var jeg ansat i 13 Maaneder under Tøjhusløjtnant Carlsen, Den 10. Marts 1834 mødte jeg i Briggen MØENS Ekviperer, for siden at fare med samme som Artilleri- og Regnskabsfører.³⁶ Den 1. April hejstes Kommandoen og vi lagde ud, under Kaptajn og Ridder J. P. Flint; den 3. kom til Ankers paa Helsingørs Rhed, for at stationere der som Vagtskib.³⁷ Paa Togtet var intet mærkeligt. Den 5. December gik derfra til København lagde ind Dagen efter

og strøg d. 10.

Den 29. Januar 1835 blev jeg forundt Medaillen for 25 Aars god Tjeneste ved Sø-Etaten med en Gave af 10 Rdl. aarlig. Den 29. Juni blev beordret at rejse til Altona for at modtage Artilleriregnskabet i det der stationerede Vagtskib, Skonnerten ELBEN, fra Kanoner Schell, som skulde sendes til København for begangne Forseelser.³⁸

Den 3. Juli rejste jeg med Dampskibet FREDERIK D.6. til Kiel og derfra med Deligence til Altona, hvor jeg ankom Dagen efter, efter 34 Timers Rejse; d. 5. modtog jeg Regnskabet. Her var jeg ombord til d.23. December, da jeg med flere af Besætningen begav os paa Rejse til København over Land, hvor jeg ankom efter 10 Dages Rejse d. 1. Jan. 1836 efter ½ Aars Fraværelse. Fra d.13. til 18. Juni 1836 var Tøjmesteren, Laboratorieløjtnanten, en Underkanoner, 4 af Laboratoriefolkene og jeg paa Frederiksværk, for at lære at lade "Espingoler" ved det derliggende Raketkorps.³⁹ Fra d. 8. August til d.19. September samme Aar, var jeg ved at anlægge et nyt Kanonslag paa Christiansholm; det 4. fra Arsenalbroen bestemt til Kanonader. I samme Tid kom 2 Transporter af nye Kanoner fra Sverrig, hvilke jeg besørgede til og fra Grønningen paa Amager.

Den 24. Oktober blev jeg atter ansat ved Laboratoriet, med 30 Rdl. aarligt Tillæg. Den 1. Januar 1837 blev jeg

Overkanoner, og efterdi jeg var over det faste Antal, blev jeg sat i overkomplet Nummer 210 i Artillerikorpsset, indtil d.1. Jan. 1838, da jeg ved indtræffende Vacance fik fast Nummer 6. Den 18. April 1837 flyttede jeg med Familie fra Bjørnegaden Nr. 22 til Nr. 20 samme Gade, hvor jeg fik dobbelt Hus i Stueetagen.

Den 26. August 1838 fik Overkanonerne Tilladelse, at anlægge og bære Sølvkvast i den reglementerede Sabel.⁴⁰

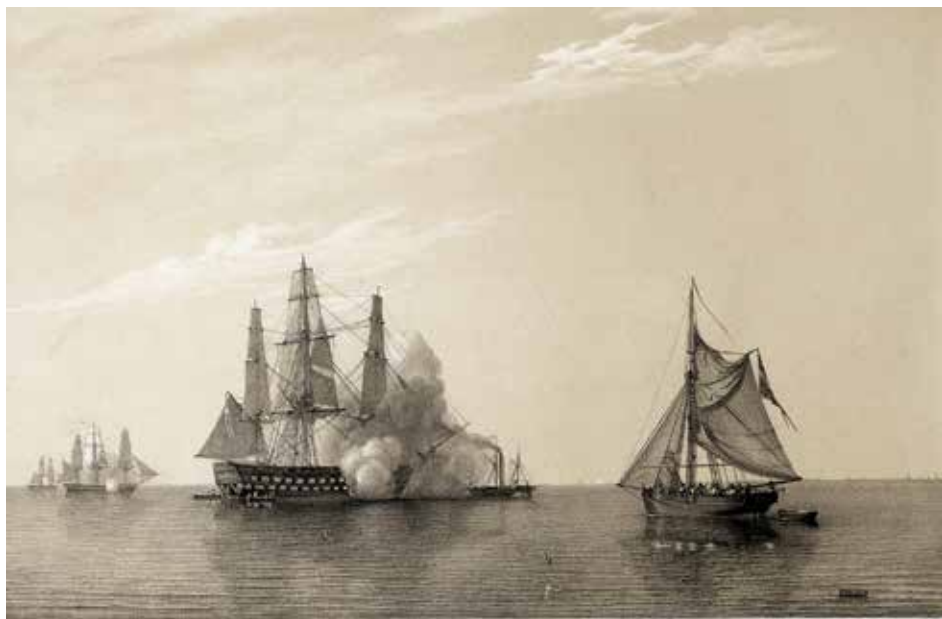
Den 17. April 1839 mødte jeg i Korvetten GALATHEAS Ekviperering for at fare med samme som Artilleriregnskabsfører paa et Togt ad Middelhavet. Den 7. Maj hejstes Kommandoen og vi lagde ud under Kaptajn og Ridder J. Seidelin; d. 9. forlod København, og ankom d. 23. Juni til Genua, laa der i 6 Dage, gik derfra til Livorno, hvor vi ankom den 30.⁴¹ Den 3. Juli aflagde Enke-Storhertuginde af Toscana og 2 af Storhertugens Døtre et Besøg ombord hos os. Vi indtog der Konferensraads Thorvaldsens Kunstsager, kommet fra Rom i 46 Kasser.⁴² Den 16. begav os paa Hjemreisen; d. 26. August ankom til København, lagde ind Dagen efter og afgik d.4. September efter et Togt af 4 Maaneder. Vi havde haft 2 Døde een som druknede sig selv og een som faldt ned og slog sig ihjel.

Den 1. Oktober blev jeg atter ansat ved Laboratoriet som forhen. Den 4. Dec. aflagde Troskabsed til Kong Christian

d.8. da Kong Frederik d.6. var ved Døden afgaaet Dagen tilforn. Fra d. 1. Maj 1840 til sidst i Maj 1842 var jeg foruden min Ansættelse ved Laboratoriet, tillige ansat som Regnskabsfører ved Damp skibet KIEL. 1840 gjorde 8 Rejser med det, nemlig til Sønderborg, Saltholm, Bornholm, Bellevue, Møen, Sønderborg, Kiel og Rostock, rejste med den kongelige og hertugelige augustenburgske Familie, samt det skandinaviske Naturforskerselskab. De 6 første Rejser førtes det af Premierløjtnant E. Suenson, den 7. af Kaptajnløjtnant Secher, og den 8. af Kaptajnløjtnant A. Meyer.⁴³

1841 gjorde adskillige Rejser med det maatte paa Rostock i Kronprinsens Anliggende, bragte ham med Gemalinde fra Rostock til Linieskibet CHRISTIAN D.8. udenfor Warnemynde, og fra samme Skib igen, som da laa i Renden udenfor Trekroner, til Slotspladsen, ved deres Indtog d.22. Juni, ved hvilken Lejlighed Chefen, Kaptajnløjtnant P. Wulff blev Ridder af Dannebroke. Derefter gjorde en Rejse paa Stettin, og lagde saa ind.

1842 i Marts gjorde 2 Rejser med det paa Rostock, ligeledes i Kronprinsens Anliggender og bragte ham med Gemalinde fra Warnemynde til Rostock, under Kammerjunker A. Krieger.⁴⁴ I Maj blev Dampskibet sat op paa Bedding paa Nyholm, for at modtage en Hovedreparation; jeg afleverede da alt Godset, og afgik derfra sidst i samme



Den Danske Escadre i Aaret 1841 under den Mecklenborgske Kyst, hvor Kronprindsen forlader Orlogsskibet CHRISTIAN Den Ottende for at gaae med Dampskibet KIEL til Rostock. Litografi efter maleri af Th. Klos 1842. (Orlogsmuseet)

Maaned, efter at have haft det Regnskab i 2 Aar og 1 Maaned. Den hele Udkommandering med det havde varet 109 Dage; nemlig 1840 48 Dage 1841 53 Dage og 1842 8 Dage.

Den 1. Juli 1842 blev Underofficererne i begge Korpserne forundt et Tillæg til Landgagen af 30 Rdl. aarligt.

Efter flere Aars til og aftagende Svagheder, og til sidst 10 Ugers Sygeleje, døde min gode retskafne Kone d.7. Marts 1844, 68 Aar gammel, efter næsten 15½ Aars Ægteskab. I hende tabte jeg mit Livs største Glæde, min Ung

doms sikre Vejleder, bedste Raadgiver og største Velgører, min Manddoms trofaste Ledsager paa Livets Vej.

Den 9. April 1844 mødte jeg i Ekviperingen af Fregatten THETIS for at fare med den som Artilleriregnskabsfører.⁴⁵

Den 6. Maj hejstes Kommandoen og vi lagde ud, under Kaptajn og Ridder Aschehoug;⁴⁶ d. 23. kom Kronprinsen ombord i den nye Fregat GEFION og vi gik begge til Sejls nordefter. Fregatterne besejledes med hinanden; Gefion satte Kronprinsen iland i Leith ved Edinbourg, men vi gik til Cromarty i Scotland, hvor Gefion siden kom til

os, tog ham atter ombord der, og vi gik begge til Færøerne, hvor han gik i Land, og siden førte Kadetkorvetten Flora ham tilbage til Danmark, men Fregatterne besejledes med hinanden indtil Cadix.⁴⁷ Derefter laa de begge i Gibraltar et Par Maaneders Tid i Anledning af Tributten med Marokko, som Danmark ikke længere vilde svare.⁴⁸ Efter at Thetis havde været i Malaga, begav den sig d. 13. September paa Hjemreisen, kom d. 8. Oktober til København og vi afgik d. 15. Paa Togtet døde Secondløjtnant Buchwald i Gibraltar 27½ Aar gammel, Gefion derimod, som førtes af Kommandørkaptajn Garde, Ridder og Dannebrogsgmand gik d. 8. September fra Gibraltar til Loverno, indtog Konferensraad Thorvaldsens Kunstsager der, bragte dem til København, hvor den ankom d. 16. November lagde ind Dagen efter, og Besætningen afgik d. 30. Den havde paa Togtet haft 5 Døde.⁴⁹

1844 fik Overkanonererne trekantet Hat til Munderingen i Stedet for tilforn rund Hat. Efter Hjemkomsten med Thetis blev jeg atter ansat ved laboratoriet ligesom forhen. Efterat jeg havde været Enkemand i 8 Maaneder, giftede jeg mig anden Gang d. 4. November 1844, med en Pige: Johanne Cecilie Andersen. Vielsen skete i Holmens Kirke, af daværende Anden Kappelan Licantiatur Theologiæ Koltthoff. Jeg havde kendt hende, siden hun var

Barn; hun var født d. 16 Februar 1814 paa Christianshavn, kom i sit syvende Aar som Fade- og Moderløs i Pleje hos min afdøde Kone, i sit Ægteskab med Skibstømmermand Hans Jensen, hos hvem hun var i 3 Aar. Efterat hun var konfirmeret 1828 fik hun Kondition, og efter adskillige Tjenester kom hun ogsaa i min Tjeneste 1838, hvor hun var i 3½ Aar, da hun tog anden Tjeneste. Endelig, da Døden nærmede sig til min afdøde Kone, tog hun atter til mig, og 5 Dage efter lukkede hun sin Plejemoders Øjne i Døden, da jeg samme Tid havde Vagt. Vi havde altsaa lært at kende hinandens Sindelag og Omstændigheder, hun havde altid betragtet min Kone som sin anden Moder, og mit Hus som sit Hjem.

Naar jeg kunde undværes fra Forretningerne ved Laboratoriet, gjorde jeg tillige Vagt i Bommens Vagt, skiftevis med de andre Overkanonerer, imod et Tillæg af 3 Mark for hver Vagt. Ligeledes gjorde jeg Vagt paa Christiansholm, og Udkik paa Batteriet Sextus, en Maanedstid i Foraaret 1841, da der en Tid var saa faa til Vagt.

1846 var jeg hele Aaret ansat ved Toldbodbommen, hver anden Dag, skiftedes med en Højbaadsmand. Dette var det fordelagtigste Aar for mig i Kongens Tjeneste.

Den 27. August blev mig en Datter født, som d. 18. September blev døbt i Holmens Kirke af Anden-Kappelan

Mynster, og kaldet Ingeborg Petrea Raagaard.

Den 26. Januar 1847 blev atter ansat ved Laboratoriet paa samme Vilkaar som forhen. Fra d. 18. Maj til 8. Juni foregik Flytningen, fra det gamle Laboratorium i Ulriks Bastion ved Christianshavns Vold til det nye opbyggede Laboratorium paa Sydpynten af Arsenaløen, og d. 8. Juni overleveredes det gamle Laboratorium til Landetaten.⁵⁰

1848 d.21. Januar aflagde Troskabsed til Kong Frederik d.7. da Kong Christian d.8. var ved Døden afgaaet Aftenen forud. Da i Krigens Tid 1848 næsten alle Artilleriunderofficererne var udkommanderede, saa at Vagterne maatte besørges endog med Pensionister, saa gjorde jeg Udkiksvagt paa Batteriet Sextus, hver 3. Dag i 8 Uger, fra d. 20. August til d.13. Oktober imod et Tillæg af 2 Mark for hver Vagt, da jeg i den Tid kunde undværes paa Laboratoriet.

Den 27. December blev mig en Søn født, som d. 16. Februar 1849 (Paa hans Mors 35-aarige Fødselsdag) blev døbt af Katekat Kjerrumgaard og kaldt Peter Johannes Raagaard.

Den 1. Januar 1850 afgik den ved Laboratoriet ansatte Tøjhusløjtnant og Dannebrogsmænd Carlsen med Pension, og Overkanoner og Dannebrogsmænd Gundill blev Tøjhusløjtnant i hans Sted, og ansat derved. Mærkeligt var det for mig med Hensyn til disse

to Officerer, at jeg for med Kadetbriggen Falster 1819 som Konstabel, da Løjtnant Carlsen var Kanoner og Regnskabsfører dermed, og Løjtnant Gundill for med Briggen SCT. CROIX 1830-31 ad Vestindien som Konstabel, da jeg var Kanoner og Regnskabsfører der.⁵¹

Den 7. September blev min anden Søn født, som d. 4. Oktober blev døbt af Første-Kappelan Mynster og kaldet Frederik Christian Raagaard, men døde d. 16. August 1852 to Aar gammel.

Den 1. April 1852 foregik en Forandring med Divisionerne, ved Korpsene blev Underofficerklasserne forstærket, og de Meniges og Lærlingeklasserne formindsket. Gagen blev forhøjet, saaledes fik Overkanonererne 56 Rdl. aarligt Tillæg, hvorimod alle dem, som tilkom Tørv og Lys (deriblandt Overkanonererne) mistede samme. Ligeledes blev Kosten forandret, saa at alle uden Undtagelse fik kun een Portion, da der tilforn var en Del (hvoriblandt Overkanonererne) der fik 1½ Portion, og omtalte Embedsmænd 2 Port. I Stedet for Kost 13 Gange aarligt, blev det kun 12 Gange, hvorimod Smørret blev fra forhen 4 Pund maanedlig forhøjet til 6 Pund, tilligemed flere Forandringer, som foregik.

Den 15. Oktober blev mit fjerde Barn født, en Datter, som d.19. November blev døbt af anden Kappelan Gram og kaldet Selsine Clementine Raagaard.

I de tre Krigsaar 1848-49-50 havde jeg meget at varetage ved Laboratoriet, thi da Krigen udbrød, og Flaaden skulde udrustes, manglede meget Laboratoriegods til den, hvilket i de 2 første Aar mangt Maatte forfærdiges og istandsættes af indrullerede, som arbejdede for Dagløn, da Artillerikorpsets Underofficerer og Mandskab var udkommanderede, saa at jeg, der havde over 60 mand dagligt under mit Tilsyn, og dertil at Tøjhusløjtnant Carlsen, som var ansat derved i de to første Aar, var svagelig og laa undertiden syg hjemme i længere Tid; men dog blev Arbejdet udført til mine Foresattes Tilfredshed.

1853 udbrød Koleraen her i Hovedstaden, som fra Midten af Juni til først i Oktober angreb over 7500 Mennesker, hvoraf over 4000 blev Dødens Bytte. Gud var mig saa naadig at lade mig med Kone og Børn beholde Helbred og Liv, dog maatte min 52-aarige Tjenestepige bukke under for Sygdommen; foruden hende døde i det Hus, hvor jeg boede en 60-aarig Kone. Af Artillerikorpsset døde 5 Kanonerer, 1 Overkonstabel og 2 Konstabler; af de 5 Kanonerer tog de 2 tillige deres Koner med sig. Foruden disse døde Konerne fra 4 Overkanonerer, 2 Kanonerer, 2 Overkonstabler og 3 Konstabler.

Fra d. 1. April 1855 blev jeg forundt et Alderstillæg til Gagen af 48 Rdl. aarligt for at have tjent som Overkanoner i

12 Aar. Jeg havde da tjent som saadan i 18 Aar; men Alderstillægget begyndte først den Gang.

Den 1. April 1856 fik Sø-Etatens Divisioner nye Munderinger, af en forandret Facon, saaledes fik Mandskabet Vaabenfrakker med Destinktioner paa Ærmerne efter Chargen, de tjente i; Hue med 1, 2 eller 3 Snore, ligeledes efter Chargen, og Bukser, nye Sabler med Skuldergehæng i Stedet for forhen Livgehæng, hvorimod Hat, Vest og Støvler afgik.⁵² Ligeledes blev Gagen forandret; saaledes fik en Overkanoner 26 Rdl. maanedlig; men deraf blev afdraget 4 Rdl. maanedlig for dobbelt Bolig og omtrent 4 Mark maanedlig for Munderingsstykker.

Den 1. Juli blev det faste Mandskabs Inddeling i Divisioner og Kompagnier opløst og inddelt i Korps: Artilleri, Matros, Værfts, og Haandværkerkorps. Dette sidste igen i 4 Afdelinger, og over det hele blev Viceadmiral Mourier ansat som Chef for Orlogsværftet.⁵³ Sergenter, Løbere og Vægtre med deres Underofficerer afgik, enten til anden Tjeneste eller med Pension, 12 Betjente i 3 forskellige Charger ansattes for at varetage Kommandantskabets Forretninger i Nyboder, Artilleri-, Matros- og Værftskorpset modtog herefter Tegn for betimelig Møde ved Klokelydningen om Morgen, ligesom forhen Haandværkerne. Arbejdstiden ophørte for disse 3 Korps Kl. 4 fremfor

før Kl.2½.

Fra November 1856 til September 1857 havde jeg i 10½ Maaned Inspektion paa Holmen, idet jeg altererede med de andre Overkanonerer almindelig een Gang Ugentlig efter Aflydningen og saalænge, der var Arbejde paa Holmen, saavel som paa Fridagene, og havde derfor 14 Skilling Timen. Højbaadsmændene havde samme Tjeneste...

Her slutter Raagaards beretning - noget abrupt. Om Raagaards videre liv vides intet, udover at han døde i 1858 og sandsynligvis blev begravet på Holmens Kirkegaard.

Litteratur

Andersen, P. *Bidrag til Søartilleriets Historie*, Kbh. 1909.

Borg, E. *Den Danske Marines Uniformer Gennem Tre Århundreder*, Kbh. 1975.

Teisen, J. *Månedsløjtnanter 1801-14*, Særnummer af Tidsskrift for Søvæsen, Kbh. 1961.

Topsøe-Jensen, T.A. og Marquard, E., *"Officerer i den dansk-norske Søetat 1814-1932 og Den danske Søetat 1814-1932."* København 1935.

Wandel, C.F. *Danmark og Barbareskerne 1746-1845*, Kbh. 1919.

Noter

1. Gården Raagaard findes stadig på adressen Tømmerupvej 301 og drives som hestepension.

2. Havnebyen Liepaja i det nuværende Letland.

3. Havneby i det nuværende Estland.

4. Normalt var det i den danske flåde ikke muligt at avancere fra rang af menig til officer, men netop søartillerister kunne i sjældne tilfælde opnå sådanne advancementer.

5. Søkadetakademiet havde til huse i Fredrik 8.s Palæ ved Amalienborg Slotsplads i årene 1788 – 1827.

6. PRINCESSE LOVISA AUGUSTA var i lighed med PRINDS CHRISTIAN FREDERIK i Norge i 1807, da Royal Navy konfiskerede den danske flåde ved angrebet på København. Skibet kom dog ikke til at spille nogen operativ rolle, idet det var utjenligt til brug på grund af alder og brøstfældighed.

7. Johan Wilhelm Cornelius Krieger, 1756-1824.

8. Johan Carl Peter Prytz, 1789-1862.

9. Månedsløjtnant Jørgen Hermanson udnævnt 1801. Blev siden fyr- og toldinspektør i Skagen fra 1818-29.

10. Søren Siemesen Sommerfeldt, 1771-1827.

11. Adolh Sigfred Oldeland, 1787-1812, blev såret og taget til fange i en træfning mellem Hjelm og Sejro med det britiske linjeskib DICTATOR 2. juli samme år og døde af sine sår året efter.

12. Hans Stephansen, 1773-1851.

13. Frederik Wilhelm Andersen, 1793-1818.

14. Muligvis Meinert Jansen, f. 1767 - ikke sikkert identificeret.

15. Martinus Christian Klauman 1784-1837 havde senere samme år en ærefuld træfning med engelske kanonbåde ved Büsum. De russiske styrker marcherede ind i Holsten i slutningen af 1813, hvor der bl.a.

- stod et mindre feltslag ved Sehested d. 10. december.
16. Emanuel Krieger, 1778-1839.
17. Briggen BORNHOLM på 16 kanoner var bygget i Svendborg i 1811 og havde 99 mands besætning. Wofgang Kaas 1776-1840.
18. Briggen FALSTER. Søsæt på Gammelholm i 1810. Havde 99 mands besætning og 18 kanoner.
19. Peter Frederik Wulff, 1773-1842.
20. Fregatten MINERVA. Søsæt på Nyholm i 1813. Bemandet med 322 mand og havde 30 kanoner.
21. Johannes Krieger, 1773-1818.
22. Danske skibe sejlede de fleste år mellem 1746 og 1848 til de nordafrikanske barbareskstater med gaver (presenter) for at undgå, at danske søfolk blev taget som gidsler af disse piratstater.
23. Johan Joachim Uldall 1772-1839.
24. Briggen MØEN på 18 kanon. Søsæt på Bodenhoffs Plads i 1815. Havde 99 mands besætning.
25. Briggen ST. JAN. Søsæt på Gammelholm samme år (1821). Havde 68 mands besætning og 14 kanoner.
26. Korvetten DIANA. Søsæt på Nyholm i 1818. Havde 130 mands besætning og 20 kanoner. Skibet blev ophugget allerede året efter på grund af svaghed i konstruktionen.
27. Peter Christian Wessell-Brown 1791-1821.
28. Formentlig Johan Wilhelm Cornelius Krieger, 1788-1857, selvom togtet med MØEN ikke har kunnet bekræftes. Briggen MØEN, se tidligere note.
29. Briggen ST. JAN, se tidligere note. August Diderich Schultz, 1788-1862 og Heinrich Bendt Thomsen, 1790-1865.
30. Generalguvernør Peter von Scholten, 1784-1854, den nævnte rejse fandt sted i forbindelse med hans udnævnelse som generalguvernør.
31. Balthasar Münter, 1794-1867, var ansat ved Holmens Kirke fra 1823 til sin død. Han blev provst i 1849.
32. Skonnerten DELPHINEN. Søsæt på Nyholm i 1827. 17 mands besætning og fire kanoner.
33. Briggen ST CROIX. Søsæt 1819 på Gammelholm. Havde 68 mands besætning og 14 kanoner. Jens Seidelin, 1790-1863.
34. Fregatten NYMPHEN. Søsæt på Nyholm 1815. Havde 322 mands besætning og 36 kanoner. Fregatten var dette år på besejling med fregatten HAVFRUEN.
35. Magnus Lütken, 1782-1847.
36. Briggen MØEN. Søsæt på Bodenhoffs Plads i 1815. Havde 99 mands besætning og 18 kanoner.
37. J.P. Flindt, 1788-1842.
38. Skonnerten ELBEN. Søsæt på Nyholm i 1831. Havde 40 mands besætning og 8 kanoner. Var stationeret fast på Elben fra 1832-1857.
39. Espignol var en tidlig form for ”maskingevær”, hvor løbene før afskydning var ladet efter samme princip som et romerlys så det ene skud antændte det næste, indtil løbet var tomt.
40. Tilladelsen til at bære sølvkvast blev givet til overkanonererne d. 26. august 1838. Kanonererne måtte dog selv betale sølvkvasten! Se Borg 1975 s. 1838.
41. Jens Seidelin, 1790-1863.
42. Korvetten GALATHEA på 32 kanoner. Søsæt på Gammelholm i 1833 og havde 300 mands besætning. Den festlige hjemkomst til København med kunstneren

Thorvaldsens statuer med korvetten ses bl.a. afbildet på vægmaleriet på Thorvaldsens Museum i København.

43. E. Suenson, 1805-1887, kendt fra Slaget ved Helgoland, 1864, M.P. Secher, 1799-1864 og C.A. Meyer, 1806-1872.

44. A. Krieger, 1776-1847.

45. Fregatten THETIS på 48 kanoner. Søsæt på Nyholm i 1840. Havde 404 mands besætning.

46. Hieronymus Aschehoug, 1790-1850.

47. Fregatten GEFION på 48 kanoner. Søsæt i 1843. Korvetten FLORA på 26 kanoner. Søsæt på Gammelholm i 1830 og havde en besætning på 130 mand.

48. Om tributbetalingen og ophøret heraf i 1846 se C.F. Wandel, Danmark og Barba-

reskerne 1746-1845.

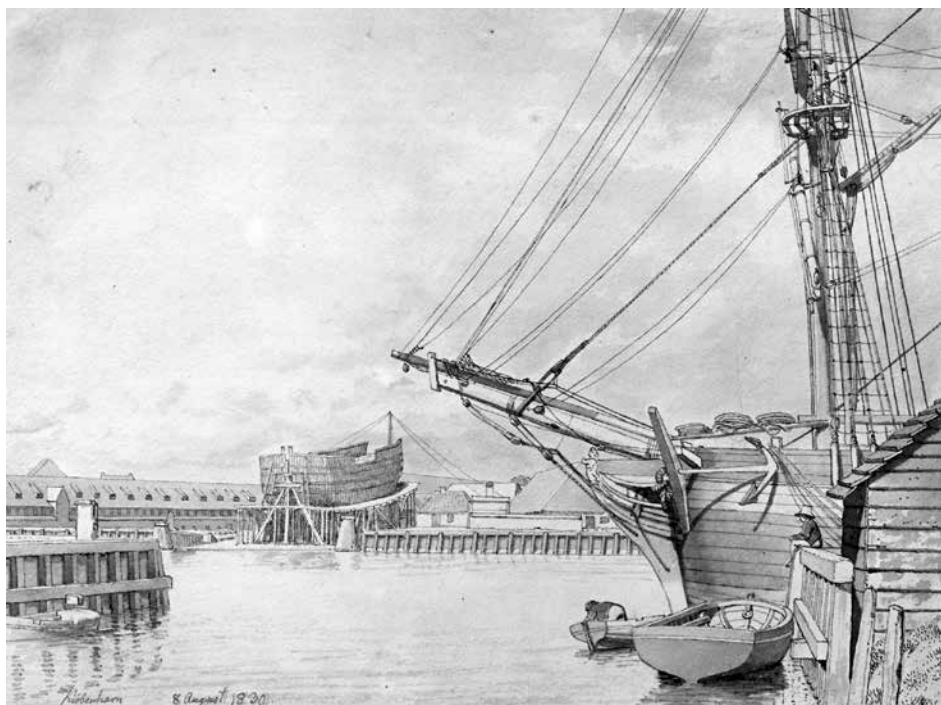
49. P.F. Buchwald, 1816-1844 og H.G. Garde, 1790-1875 (kendt for sine søkrigshistoriske værker). Det var de sidste dele af Thorvaldsens samling af kunstværker, der blev hjembragt med GEFION fra Livorno i 1844.

50. Laboratoriet, der var en træbygning, lå i Ulriks Bastion, se N. Andersen 1909 s. 180f.

51. Tøjhusløjtnanterne Carlsen og Gundel er begge omtalt i N. Andersen, 1909 s. 174.

52. Ændringen i munderingsreglementet blev approberet 13. juni 1856, men ellers er oplysningerne korrekte, se Borg, 1975 s. 173.

53. C. E. Mourier, 1795-1865.



Udsigt fra Wilders Plads mod Gammelholm 8. august 1930. (C. W Eckersberg)



Havfruen, Danmarks første dansk-byggede ubåd, klar til at løbe af stablen på nyholm, Orlogsværftet den 31. august 1912. (Forsvarets Bibliotek)

HAVFRUEN

En ubåd til den danske flåde 1912.

Af Søren Nørby, Center for Militærhistorie, Forsvarsakademiet.

I foråret besøgte den svenske søofficer kaptajn Harald Åkermark (1873-1963) ubådsværftet Whitehead & Co. i byen Fiume (i dag Rijeka i Kroatien). Værftet var grundlagt i 1909 af Robert Whitehead, som i midten af det 18. århundrede havde været manden bag udviklingen af torpedoen. Efter opfindelsen af dette revolutionerende våben var det næsten naturligt, at Robert Whitehead efterfølgende skulle udvide sin forretning til også at bygge det fartøj, som viste sig så velegnet til at bruge torpedoen – nemlig ubåden.

At bygge en ubåd var (og er) en teknisk krævende opgave, og i årene før 1. Verdenskrig foregik en stor del af ud-

viklingen af det nye undervandssejlende fartøj ved civile værfter i Europa og USA. Der var dog et vist overlap mellem de civile værfter og de forskellige landes flåder, og Whitehead & Co.-værftet blev således ledet af den hollandske søofficer Paul Koster (1868-1941), der før han kom til Whitehead & Co. havde stået for bygningen af den første ubåd til den hollandske flåde. En af Whiteheads første kunder var derfor ikke overraskende den hollandske flåde, der i perioden 1909-14 fik bygget fire Whitehead-designede ubåde på licens på det hollandske værft K.M. De Schelde ved Vlissingen i Holland.¹

Den svenske flåde havde fået sin første ubåd i 1904, nummer to i 1909, og da man i 1912 skulle øge ubådsflåden



Samtidig model af HAVFRUEN. Søværnets første dansk-byggede ubåd og stort set identisk med den ubåd, som kaptajn Åkermark besøgte i Fiume i foråret 1912. (Orlogsmuseets arkiv)

sendte man kaptajn Åkermark på besøg på værftet i Fiume. Hans mål var at finde ud af, om dette værft skulle have opgaven med at bygge ubådene.

Åkermark besøgte værftet i de første dage af marts 1912, og udarbejdede efterfølgende en detaljeret rapport over de to ubåde, som var under bygning. Det drejede sig om en forsøgsubåd, søsat foråret 1911, som værftet selv havde finansieret og bygget og så en ubåd til den danske marine, der var ved at være færdigbygget. Ubåden, der ved søsætningen den 23. december 1911 havde fået navnet HAVMANDEN.

HAVMANDEN kaldes i Åkermanns rapport af uvisse grunde konsekvent HAVFRUEN.

Den danske flåde havde fået sin første ubåd DYKKEREN i 1909. Den havde vist sig at være en succes, og søværnet havde derfor fået politisk opbakning til at bygge yderligere ubåde. Orlogsværftet i København besad ikke den nødvendige know-how til selv at bygge disse specielle fartøjer, og søværnet havde derfor i 1910 indgået en aftale med Whitehead-Fiume Værftet om bygning af to nye ubåde af den danske flåde. Mens den ene skulle bygges i Fiume, blev den anden bygget på licens på Orlogsværftet i København. Det sidste var vigtigt, da søværnet hermed fik adgang til den viden, der fremover skulle gøre Orlogsværftet i stand til selv at bygge ubåde. Byggeordren blev

efterfølgende øget med fire både, fordelt ligeligt mellem Orlogsværftet og værftet i Fiume.

Åkermann skriver, at der var repræsentanter for hele 13 forskellige flåder til stede under fremvisningen i Fiume. Heriblandt den danske løjtnant Johan Frederik Bergsøe (1875-1931), der i 1911 havde været chef for DYKKEREN, og var således en af flådens erfarne ubådschefer. Desværre lader det ikke til, at Bergsøe har efterladt sig en rapport fra besøget.

Nogen form for hemmeligholdelse omkring den danske ubåd ses ikke. Tværtimod fik den svenske søofficer både en gennemgang med egne øjne af båden og en grundig introduktion til ubådens tekniske specifikationer. Da rapporten giver et glimrende indblik i, hvordan en ubåd anno 1912 var konstrueret og indrettet, følger her en oversættelse af de centrale dele af Åkermarks rapport. Jeg har i [] indsat lidt forklarende tekst, hvor jeg mente det nødvendigt:

”Hos Whitehead [Fiume-Østrig] bygges i øjeblikket tre undervandsbåde til den danske Flåde. En løb af stablen i slutningen af sidste år [HAVMANDEN], den anden [THETIS] forventes at kunne løbe af stablen om en - to måneder, hvorefter kølen bliver lagt til den tredje [TRITON²]. Tre lignende både bygges i øjeblikket i København.³

Den første af de hos Whitehead byggede både, HAVMANDEN, skulle blive klar i slutningen af maj måned, hvorefter båden skal bugseres til København, hvor den i Nürnberg under bygning værende dieselmotorer bliver installeret.

Følgende oplysninger gælder for disse både:

Type: Holland, med vandtætte sektioner.

Displacement: Ved overfladesejls ca. 175 tons. Neddykket ca. 200 tons.

Dybdegående: 2,3 m af hensyn til de lave vanddybder i de danske farvande. Længde ca. 35 m.

Hovedmaskineri: To-takts dieselmotor på 300 hestekræfter.

Fart: 10 til 11 knob uddykket, otte knob neddykket.

Bevæbning: To 45 cm torpedoer i stævnen. Plads til to torpedoer i rørene og to inde i båden.

Trådløs telegraf af Poulsens system samt undervandssignalapparat.

Fartøjets skrog og indretning

Fartøjet er enkeltskroget med en noget oval spanteform, hvilket på ca. 1/3del af bådens længde på begge sider af $\square$ -spantet [ubådens langskibs balancepunkt] øverst danner underlaget for overbygningen [...]. Som det ses af vedlagte bilag, har ubåden stort set samme ydre form som vores HVALEN og er med vandtætte skotter inddelt i ni sektioner. De to forreste, I & II og

de to agterste VIII & IX fungerer som hoveddykketanke sammen med de to i afdeling IV værende hovedtanke / H.T. 3 & 4.

Afdeling III er torpedorummet og indrettes med en række bekvemmelighedsordninger såsom køjepladser, og kontor og toilet til chef og officerer. I denne afdeling er også tankene til undervandssignalapparatet, torpedotrimtanken og forreste trimtank.

Afdeling IV har derudover hoveddykketanken også en torpedotrimtank, placeret foran akkumulatorbatteriet (6) [Tallene i parenteser henviser til tegningen på næste side], to stk. torpedoer og indretning til 6 mand af besætningen.

Afdeling V er manøvrerummet, hvor alle elementerne til styring af ubåden er samlet indenfor rækkevidde og overvågning af chefen. Her findes således både periskoper, styreanordningerne til de horisontale og vertikale rør, luftventilerne og hanerne til alle tankene, pumpen til trimtankene, det trådløse telegrafiapparat, høretelefonerne til undervandssignalapparatet, hovedmaskinens manøvrehåndtag, manøvreapparatet til propellerne og hovedlænsepumpen samt ventilations-systemets blæser.

I Afdeling VI er dieselmotoren (5) samt 6 stk. luftakkumulatorer (7) og en



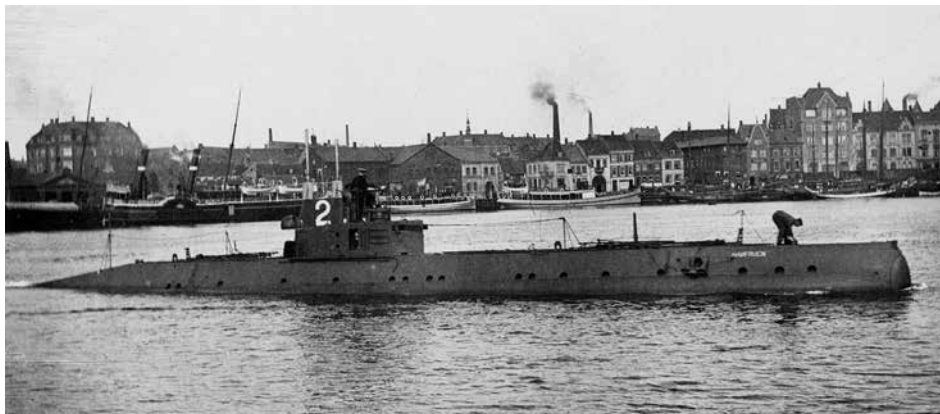
Den første danskbyggede ubåd HAVFRUEN søsættes fra Orlogsværftet den 31. august 1912. Bygningen af HAVFRUEN gav Orlogsværftet den nødvendige know-how til selv at bygge ubåde, og frem til 1970 byggede værftet 23 ubåde til den danske flåde. (Forsvarets Biblioteks Digitale Fotoarkiv)

mindre brændstoftank.

Afdeling VII indeholder den elektriske hovedmotor (4) og gearet med propelakslen, den elektriske motor (3) til styring af propellen og hovedlænsepumpen, luftkompressionspumpen samt agter trimtank.

Overbygningen danner forrest øget fribord ved overfladesejlads og overgår agtenud til det delvist af spanterne dannede dæk, som ved overbygningen breder sig på begge sider af det cirka 1½ meter høje tårn, der er forsynet med gennemgang ned til manøvrerummet.

Til brug for kommunikation med dette rum findes yderligere en dæksluge agten for tårnet. Ud over disse to luger findes også en torpedoluge forrest til brug for ombordtagning af torpedoer. Agten for agterste luge bliver overbygningen smallere og ender nær propellerne og fungerer her kun som beskyttelse af rørledninger og styrepropellen. Foran i overbygningen er klys til et anker, hvis ankerwire rulles op på en rulle indbygget i dækket og er drevet af en elektrisk motor, placeret i torpedorummet. Til brug for ombordtagning af torpedoer findes på fordækket en david [kran]. På for- og agterkanten af tårnet



HAVFRUEN i ukendt havneby. Først i 1917 blev HAVFRUEN og dens søsterbåde udstyret med to 8mm rekylgeværer på dækket. (Forsvarets Biblioteks Digitale Fotoarkiv)

er telegrafsystemets to master placeret. Overbygningen er omkranset af et rækværk.

Maskineriet

Propellermaskinen

Til brug for fremdrivningen findes en propel, som drives dels af en 2-takts dieselmotor (5), dels med elektrisk motor (4). Dieselmotoren har 300 HK, 21 kg. pr hk og 240 gr. olieforbrug pr. hk.

Øvrigt maskineri drives alle af elektriske motorer. Af disse må nævnes: motor til ankerspil, bruges også til hejsning og flytning af torpedoer inden i båden, motor til ventilationssystemet, motor til reguleringspumpen samt en 25 HK motor til brug for den store lænsepumpe. Denne motor driver også styrepropellen.

Pumpen til trykluft drives så vidt jeg ved af fremdrivningsmotoren.

Maskineri til dykning og uddykning.

Følgende tanke, som alle er placeret indenfor fartøjets skrog, findes:

2 st. dykketanke forrest i skroget på 9 – 10 tons (H. T. 1 og H. T. 2).

2 st. dykketanke agter på ca. 5 tons (H. T. 5 og H. T. 6.). Disse fire tanke dannes af selve ubådens skrog gennem de vandtætte skotter, som adskiller de forreste og agterste skrogsektioner.

2 stk. dykketanke på tilsammen 14 tons (H.T. 3 og H. T. 4.)

2 stk. trimtanke, 1 for og 1 agter.

1 stk. hjælpetank

1 stk. reguleringstank; samt

2 stk. torpedotrimtanke i afdeling III og

1 stk. torpedotrimtank i afdeling IV til

brug for vandballast, når torpedoen bliver affyret.

Tanke fyldes ved at åbne ventiler, som kan styres med, for dykketankenes vedkommende stænger, og for trimtankenes vedkommende ved hjælp af drejhjul. De store dykketankes form fremgår af vedlagte tegning: denne form anvendes for at skabe plads til akkumulatorbatterierne og 2 torpedoer. Reguleringstanken fyldes eller tømmes ved hjælp af reguleringspumpen, hvis motor (2) styres med en stang placeret ved siden af rattet til styring af ubådens horisontale ror (10).

Flydning og lænsning af hjælpetanken sker ved hjælp af den store lænsepumpe. Fyldning og lænsning af torpedo-tanken sker ved hjælp af ventiler og haner placeret i torpedorummet.

Trykluftssystemet til dyk- og trimtankene er anbragt i rækker på tværs under øverste dæk i manøvrerummet, nemme at komme til fra chefens plads.

Rørledningerne går for hovedpartens vedkommende udenbords, dog placeret inden i overbygningen, det samme gør en del lænsrør og dieselmotorens udstødning, der går agterud under overbygning og munder ud lige over vandlinjen.

Ubåden er kun udstyret med horisontale agterror, der styres ved hjælp af et rat i manøvrerummet.

Når båden skal dykke, fyldes først forreste og agterste dykketanke samt der-

efter de store dykketanke, indtil kun tårnet er oven vandet. Med hjælpetankene dykkes derefter yderligere, hvorefter motoren startes og man ved hjælp af de horisontale ror styrer båden dybere. Stilleliggende reguleres dybden ved hjælp af reguleringstanken. Hurtig uddykning sker gennem læsning af hjælpetanken ved hjælp af både trykluft og den store lænsepumpe.

Øvrige tanke er 2 st. tanke til under-vandssignalapparatet forrest, 2 brændstoftanke og 1 ferskvandstank.

Luft fås fra en kompressionspumpe i afdeling VII, der pumper luft til de 6 akumulatorer i (7), som er placeret med tre på hver side langskibs i afdeling VI.

Elektriske akumulatorbatterier (5) er placeret mellem hoveddykketankene i afdeling IV som vist på tegningen. Pladsen hvor de er placeret, er isoleret ved hjælp af gummi.

Styreanordninger: Vertikale ror manøvreres [...] med den elektriske styremaskine [...]. Til drejning af ubåden, når den er neddykket findes agter i overbygningen en propel placeret tværs, med hvilken agterskibet kan vrides i den ønskede retning.

Periskoper: Ubåden er udstyret med to luftdrevne hæve/sænkbare periskoper af Iess' type. Det agterste er fastmonteret, dvs. ikke vridbart men forsy-



Ubådene 5 2DEN APRIL, 3 HAVMANDEN, 6 NAJADEN og 2 HAVFRUEN på øvelse i juni 1914. (Forsvarets Biblioteks Digitale Fotoarkiv)

net med otte okularer og linser.

Ventilation: For at skabe ventilation findes tre ventilatorer, som har deres udstød i tårnet. En af disse leder luft til manøvrerummet, de to andre leder luft til ventilatorerne, som gennem indenbords placerede rør fordeler luften mellem ubådens resterende rum.

Sikkerhedsanordninger: Løs blykøl findes ikke. Hurtig uddykning kan dog ske gennem hurtig læsning af de forreste tanke.

Til løftning af ubåden [ved bjærgning] findes både for og agter store klamper, fastgjort i dækket.

Bevæbningen udgøres som allerede nævnt af to 45 cm torpedorør i forstavnene, den ene oven over den anden.

Til åbning og lukning af stævnlugerne anvendes trykluft. 4 torpedoer medføres om bord, med hver en torpedo i de to rør. Alt hvad der har betydning for torpedoerne og deres affyring ordnes i torpedorummet.

Signalapparaterne, gnisttelegrafer og undervandssignalapparatet er allerede omtalt.”

Åkermark slutter sin rapport med at give sin personlige mening om den danske ubåd til kende, og han skriver her følgende: *”Den danske ubåd virker kompliceret med alle sine mange forskellige anordninger og vandtætte afdelinger. Nogen fordel af at have en ubåd inddelt i vandtætte sektioner ses ikke, da ubåden ikke har tilstrækkelig flydeevne til at dykke ud, hvis en af de*

vandtætte sektioner bliver vandfyldt. Da er det at foretrække at have et enkelt rum i båden, hvor chefen har mulighed for at overvåge hele ubåden. Kun omkring placeringen af manøvrereapparaterne var den danske båd at foretrække [frem for den af Whitehead byggede forsøgsubåd].”

Efterskrift

Den velvilje, som Whitehead & Co. viste den svenske søofficer var desværre for værftet skønne spildte kræfter. Den 18. juni 1912 indgik den svenske flåde kontrakt med det italienske værft Fiat-San Giorgio i La Spezia. For selv at opnå den nødvendige know-how til at bygge ubåde, købte den svenske flåde tegninger samt retten til selv at bygge to ubåde. Disse blev efterfølgende bygget ved Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmø og fik, da de højeste kommando i efteråret 1914 navnene SVÄRDFISKEN og TUMLAREN.

Litteratur

Granholt, F. ”Från HAJEN till SÖDERMANLAND”, Stockholm 2003.

Halldin, G., ”Från HAJEN 1904 till HAJEN 1954”, Malmø 1954.

Nørby, S., ”At sejle under vandet – udviklingen af de første ubåde”, Erhvervsskolernes forlag 2008.

Nørby, S., ”Danske Ubåde 1909-

2004”, Statens Forsvarshistoriske Museum 2005.

Åkermann, H., ”Rapport öfver gjorde iakttagelser dels under en prof tur med Whitehead & Co undervatensbåt, dels vid besök i nämnda firmas afdelning för undervatensbåtar och å under byggnad varande dnske undervattensbåten HAVFRUEN.” Dateret 30. april 1912. Riksarkivet. Marinförvaltningen, Torpedavdelningen, Inkomna skrivelser, 1912-1913, E I, Volym 4.

Web:

Navypedia, opslag om svenske ubåde
www.navypedia.org/ships/sweden

The Submarines of the Royal Netherlands Navy 1906 – 2005.
www.dutchsubmarines.com

Forsvarets Biblioteks Digitale Fotoarkiv
www.foto.fak.dk

Noter

1. www.dutchsubmarines.com
2. Ved søsætningen navngivet TRITON, men i september 1913 omdøbt 2DEN APRIL, da pengene til anskaffelsen af ubåden var blevet tilvejebragt ved en landsindsamling foretaget af Danske Kvinders Forsvarsindsamling.
3. De tre både bygget i København fik navnene HAVFRUEN, NAJADEN og NYMFEN. De seks ubåde blev samlet kaldet A-klassen.

På “togt” med JEREMIAH O'BRIEN

Tom Wismann

Ved Pier 45 i San Francisco ligger det ene af to tilbageværende sejlkre Liberty skibe ud af en klasse, der oprindeligt bestod af 2.710 skibe. Skibet er i dag 71 år gammelt. I 1994 sejlede det gennem Stillehavet og Panamakanalen, for herefter at krydse Atalanten for, at deltage i en ceremoni for at mindes Operation Overlord - Invasionen i Normandiet. Et sted skibet havde været otte gange under krigen.

Skibet er sejklart og i original stand med to dampkedler, en tregangs dampmaskine, aptering, en 127 mm kanon, en 76 mm kanon og otte 20 mm kanoner. Kanonstillinger og styrehus er beskyttet af betonplader.

Liberty skibene blev bygget på 18 forskellige værfter i USA og i stor hast i perioden 1941-45. De blev bygget for, at opveje tabet af de tusindevis af handelsskibe, der gik tabt på verdenshavene under Anden Verdenskrig, hovedsageligt sænket af tyske ubåde.

Skibene var simple, men i stand til at

krydse oceanerne og laste ca.10.000 tons, og de kunne bemannes af søfolk uden ret megen erfaring eller uddannelse.

“JEREMIAH” ligger i dag som museumsskib, så vi alle kan se hvordan et sådant skib ser ud. Nogle gange om året sejler skibet for egen kraft, en tur ud under Golden Gate Bridge, og rundt i San Francisco bugten med betalende gæster, der på denne måde er med til at bidrage økonomisk til skibets vedligehold. Skibet bliver vedligeholdt og drevet af frivillige, og støttet af private og fondsdonationer.

I oktober 2014 havde jeg den store oplevelse og fornøjelse, at være med ombord i ni timer og opleve dette skib, når det sejlede under egen kraft. På de næste sider bringes der nogle stemningsbilleder fra turen.

For flere oplysninger og Jeremiah O'Brien se:

www.ssjeremiahobrien.org





JEREMIAH O'BRIEN langs Pier 45 i San Francisco den 11. oktober 2014.



Herfra manøvreredes skibet under sejlads, da der er meget dårligt udsyn fra styrehuset. Det er pakket ind i beton og kun har tre ganske små vinduer. (Tom Wismann)



Det gør nu godt med en rigtig amerikans Hot Dog kl. 9 formiddag. (Tom Wismann)



Kedlerne skal passes. Brænderne skal skiftes ca. hver anden time. (Tom Wismann)



Det er et flot syn at gå ud under Golden Gate. Det var fuldt skib - 901 betalende gæster + ca. 60 mands besætning.



Her ser det ud til at fyrbøderne godt kunne være lidt mere opmærksomme.

Efterlysninger af informationer fra Den Kolde Krig

Peter Bogason arbejder med et projekt om *Søværnet under den kolde krig 1949-89 - strategi og taktik*.

Læs om projektet på www.koldkrigeren.dk Han har brug for hjælp til en række spørgsmål, som arkiverne ikke synes at have svar på, og stiller løbende spørgsmål på en blog, der er at finde på www.peterbo2014.wordpress.com.

Den er startet i august med spørgsmål om MTBerne i Smålandsfarvandet i 1950'erne, ligesom han efterlyser nogle tegninger af planlagte batterier i Kystbefæstningen omkring 1950. Han regner med at stille nye spørgsmål cirka en gang om ugen. Man kan svare på bloggen, men man kan også sende en mail til ham på peter@bogason.dk. Hvis man vil snakke med ham om projektet, er telefonnummeret **2087 9180**.



To GLENTEN-kl. på øvelse 1952-54.

Niels Probst - In memoriam

Niels Probst døde fredag den 3. september 2014.

Niels Probst havde den sjældne evne at kunne kombinere praktiske kundskaber med matematiske beregninger og svært tilgængeligt ældre arkivmateriale. Det kom til udtryk, når han konstruerede tegninger til gamle danske orlogsskibe fra 1600-tallet. Tegningerne blev sidenhen grundlaget for mange skibsmodeller af stor autencitet, der er med til at skildre den danske flådes historie. Niels kunne også selv bygge nøjagtige modeller men delte generøst ud af sin viden til andre modelbyggere. Som en naturlig følge af disse aktiviteter fik han en central rolle i dannelsen af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug i 1986. og satte en ære i at formidle sine kundskaber i tale og skrift.

Interessen for skibbyggeriet på Christian 4s tid affødte en bredere interesse for marinehistorie, og han skrev bøger om flådens udvikling under Christian 4s og Niels Juels tid, foruden talrige artikler om konstruktionstekniske principper indenfor ældre træskibsbyggeri.

Niels var uddannet tømrer og senere konstruktør, men en særlig interesse for flyvning fik ham til at søge ind til forsvaret som jagerpilot, hvor han fløj



jagerflyet F104 Starfighter. Denne del af karrieren endte han som luftkaptajn i MærskAir. Interessen for arkivmateriale og gamle skibstegninger dyrkede han ofte på hoteller, hvor han med sin besætning skulle overnatte på fjerne destinationer. Med hjemmefra bragte han så kopier af det arkivmateriale, der skulle studeres.

Berøringen med flyvningen skabte hos Niels en historisk dimension og med marineflyets 100 års jubilæum i 2011 var det en naturlig sag for ham at skrive Marinens Flyvevæsens historie. Niels Probst deltog flittigt i foreningslivet i de maritimhistoriske cirkler. Han var i flere år formand for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, kasserer i Marinehistorisk Selskab og medlem

af Orlogsmuseets bestyrelse samt Maritim kontaktudvalg. Desuden var han frem til og med 2013 redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift.

Som en modvægt til det marinehistoriske dyrkede Niels Probst en ganske anden interesse. Han udlevede sine mekaniske evner på veteranbiler og ikke mindst store motorcykler.

Særligt den legendariske Ariel 4 Square fik megen opmærksomhed. En overgang var Niels Probst formand for veteranklubben omkring denne motorcykel, hvor det handlede ligeså meget om at bygge op og restaurere gamle maskiner som at køre på dem. Særlig de engelske forbindelser, der

opstod herved, glædede ham meget.

Der var stor respekt om Niels Probst og hans gedigne viden på det specifikke område ældre træskibsbyggeri, som de humanistisk uddannede forskere havde overset. Han var en fremmed fugl i den etablerede forskningsverden, men af en kategori, der i høj grad har beriget vor viden.

Niels Probst er ikke blandt os mere, men hans navn vil leve i de bøger og talrige artikler han har skrevet gennem årene om det ældre skibsbyggeri.

Tankerne går til Niels Probsts efterladte hustru Ia Probst og familie.

Ole Lisberg Jensen

Tidligere Direktør for Orlogsmuseet



Ariel square four med en firecylindret 1000ccm motor, hvor cylindrene sidder i en firkant. (Bo Fønss arkiv)



F104 Starfighter som Niels fløj, da han var i Flyvevåbnet.

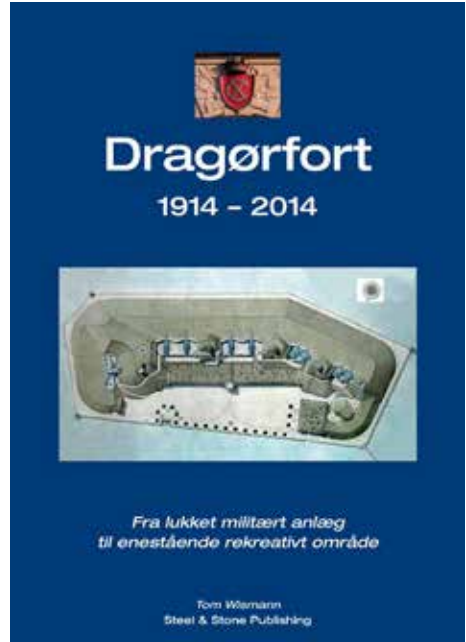


Boganmeldelser

"Dragørfort 1914 – 2014" med undertitlen *"Fra lukket militært anlæg til enestående rekreativt område"* af Tom Wismann. Udgivet i september 2014 af Tom Wismann, Steel & Stone Publishing, Helsingør, Danmark. E-mail twismann@gmail.com Tlf. 2287 2029. 152 sider rigt illustreret. Pris kr. 200.
Kan bestilles på www.danskeforter.dk

Bogen er udgivet i anledning af 100-året for Dragørfortets færdiggørelse. Den er blevet til i et samarbejde mellem Tom Wismann, Dines Bogø, Claus Ehlers og Peter Thorning Christensen, og det har resulteret i en særdeles flot bog. Den er i A-4-for-mat og forsynet med mange flotte illustrationer, både i sort/hvid og i farver. Desuden er der en lang række oplysende konstruktionstegninger. Gennemgangen af selve fortets konstruktion er så omfattende, at læseren selv kan starte med at bygge et søfort helt fra (hav-) bunden.

Inden da giver forfatteren en oversigt over baggrunden for Københavns søbefæstning, passagemulighederne i Sundet samt situationen under Englandskrigene. Beskrivelsen af byggeriet er meget grundig og særdeles detaljeret og underbygget af gode illustrationer. Dagbladet *Politikens* læsere skulle nødtigt bibringes den opfattelse, at forsvarets ingeniører var ved deres ful-



de fem, så bladet bragte et læseværdigt indlæg under mærket "Plutus" den 29. september 1910 om forsvarets lemfældige omgang med de offentlige midler, (men det er der vel i og for sig ikke så meget nyt i).

Fortet var næsten færdigbygget, da Den første Verdenskrig brød ud, og færdiggørelsen skete i stor hast. Der var absolut tale om et "lavprisfort". Kanonerne var ikke nye, men ved at bytte lidt rundt på beholdningerne fik man stablet et søfort på benene med kanoner, der var henholdsvis 32 og 25 år gamle. Indledningsvis hørte fortet under *Kystartilleriet* i Hæren,

men fra 1932 blev det underlagt *Kystdefensionen* under Flåden. Fortet kom ikke til at spille nogen militær rolle den 9. april 1940, men tyskerne overtog straks fortet og gjorde det til tysk kaserne. Fotografier viser befrielsen i 1945, hvor tyskerne ikke måtte overgive sig til andre end britiske styrker. Under Den kolde Krig havde fortet forskellige opgaver med at forsvare den sydlige indsejling til Drogden, udføre luftforsvar, foretage farvandsovervågning etc. Fortet sluttede sin militære løbebane i 2001, og siden er der etableret restauration og rekreative områder på fortets grund. Blandt de mange gode illustrationer er en stor serie fotografier fra 1917. De er taget af en ung løjtnant, som har været overalt med sit fotografiapparat, inklusive på alle de forbudte områder, så her får læseren virkelig et godt indblik. Unge damer figurerer i rigt

mål på hans fotos.

Tom Wismann har lavet en levende beskrivelse af fortet, så alle kan sætte sig ind i dagligdagen, forplejningen, indkvarteringsforholdene, fortets militære muligheder og meget andet. Arveprins Knud var i perioder tilkommanderet fortet, senest som chef. Et særligt afsnit omhandler de katastrofale mangler ved byggeriet, som kunne have medført en katastrofe, såfremt fortet var kommet i krig. Der var aldrig bevillinger nok til at gennemføre de gode intentioner, man havde med fortet. Bagest i bogen er der bilag med originaltegninger, skudradier, kildefortegnelser og ordforklaringer. Bogen er af interesse for alle, der har gjort tjeneste på landets forter.

Poul Grooss,
kommandør (pens.)

Krigen i Østersøen 1939 – 1945

Til lands og i luften – og på de bonede gulve.

Bogen er skrevet af kommandør (pens.) *Poul Grooss* og udgivet af Forsvarsakademiet den 3. oktober, og er på 255 sider illustreret. Mange kort og fotos har ikke tidligere været offentliggjort.

Pris kr. 299,00 (excl. evt. forsendelse).

ISBN: 978-87-7147-069-7.

Bogen forhandles af Tøjhusmuseet,

Tlf.: 41 20 68 30

www.museumsbutikken.dk

E-mail: butik@natmus.dk

Poul Grooss fortæller selv, at han har været ”i gang” med denne bog i de sidste 40 år, og det er der kommet meget godt ud af. Det er en Tour de Force rundt i hele Østersøområdet i den nævnte periode.

Bogen starter med en indføring Østersøens geografi og forhistorie, hvorefter der omtales de i mellemkrigstidens politiske baggrunde. Der gives også et overblik over de forskellige landes flådeplaner, og flådernes aktuelle størrelse ved Anden Verdenskrigs udbrud.

Bogen er delt op i et antal afsnit, der hver dækker en periode som f.eks. ”Oktober 1939 til juni 1941”. Indenfor hver periode er så omtalt de forskellige små og store begivenheder der fandt sted, og der kommer en del artigheder frem. Ting som det tysk



sovjetiske samarbejde, og specielt finder denne anmelder de svenske forhold svært interessante.

Danmark samarbejde jo temmelig meget med Tyskland i hvertfald ind til 29. august 1943. Det er derfor også interessant, at læse om det udprægede samarbejde, der foregik hinsidan mellem Sverige og Tyskland.

Jeg var godt klar over, at der foregik tyske troppetransporter gennem Sverige til Norge og Finland, men at der fra juni 1940 til august 1943 blev transporteret 2.1 millioner mand og 700.000 tons forsyninger viste jeg ikke. At tyskerne også fik lov til at etablere omfattende depoter ved Luleå til forsyning af styrkerne i Finland viste jeg heller ikke,

eller det forhold at svenske orlogsskibe eskorterede tyske handelsskibe på deres vej til Finland. Alt sammen artigheder der er interessant læsning. Svenskernes samarbejdsvilje ændrede sig hen gennem krigen som den danske - i takt med den tyske krigslykke. Til sidst var der kø ved håndvaskene.

Vi kommer godt rundt på de forskellige krigsskuepladser på forskellige tidspunkter af krigen. Det foregår både til lands til vands og i luften ,samt på de bonede ”politiske” gulve, som det også angives i bogens undertitel.

Bogen omhandler også de meget omfattende evakueringer ”*Operation Rettung*”, der foregik fra de tyske østområder i efteråret 1944 og foråret 1945. I den sammenhæng er det værd at bemærke, at København var en meget vigtig by i denne forbindelse både for den tyske flåde, og for de mange evakuerede. Da krigen sluttede var Københavns havn fyldt med tyske skibe, hvor der ombord i mange var tyske evakuerede. Mange sportshaller og skoler over hele Danmark blev brugt til indkvartering af de evakuerede. Den danske behandling af af de tyske evakuerede lod en del tilbage at ønske, da mange danske anså dem som medskyldige i krigen. I det hele taget et delikat emne.

Der er igennem hele bogen mange gode faktabokse med omtale af så

forskellige ting som ”*Træfsand-synlighed og spredning for artilleri*” til ”*Ubådene af type XVII og XVIII*” for blot at nævne to.

Der er enkelte steder, hvor anmelderen ikke er helt enig med forfatteren, men det ville også være mærkeligt andet, da der er utroligt mange vinkler og detaljer i dette enorme emne. En lille bitte detalje er, at den tyske krydser KÖNIGSBERG ikke blev sænket i Bergen af torpedoer fra britiske Skua fly, men af bomber.

Det, at hele den spændedne historie foregik på Danmarks dørtrin eller ikke langt fra dette, gør historien så meget mere desto nærværende.

Bogen kan varmt anbefales - god læselyst.

Tom Wismann.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm. Her mødes man hver tirsdag og bygger på de igangværende modeller. Det kan man læse mere om herunder.

Arrangementer i andet halvår 2014

Herudover holdes der laugsaftener med foredrag og andre arrangementer for alle interesserede. De finder sted den første onsdag i hver måned i efterårs- og forårssæsonen og foregår normalt på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte.

Den resterende del af efterårsprogrammet 2014 ser således ud:

Onsdag den 5. november 2014 kl. 19.30

Museumsinspektør ph.d. Helle Sigh fra Strandingsmuseet i Thorsminde fortæller om sin forskning i de nyligt genfundne arkivalier fra de to engelske orlogsskibe St. George og Defense, der forliste ud for Thorsminde julenat 1811. Dengang drev også en række papirer i land og blev opbevaret. Men de gik snart i glemmebogen, og først i 2012 blev de genopdaget blandt arkivalierne på Rigsarkivet. Her er en helt uvurderlig kilde til ny viden om livet om bord, f.eks. i form af mandskabslistes, retsprotokoller, sygesedler, inventarlistes og meget andet – heriblandt breve til en 16-årigt besætningsmedlem. Helle Sighs foredrag er en stor chance for at høre om den nyeste viden fra et museum, OMBL har bidraget til med en meget instruktiv model.

Tirsdag den 2. december 2014 kl. 18.00

Som altid afholder laugets den traditionsrige julekomsammen i december. For at flest mulig medlemmer kan deltage, har vi i år valgt at lægge begivenheden om tirsdagen på Orlogsmuseet – på vores ellers sædvanlige arbejdsdag i arresten. Her vil som altid være andespil, kanonsalut og hyggeligt samvær. Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager og dette inkluderer entré, julebuffet og en spilleplade. Husk at medbringe en lille gave til ca. 35

kr. Tilmelding senest mandag den 24. november til Poul Henrik Westh (mail: formand.ombl@gmail.com, tlf.: 20 16 76 92).

Lauget deltager desuden i Hobbymessen i Valbyhallen den 1. og 2. november 2014.

Forårssæsonen 2015 indledes

Onsdag den 7. januar kl. 19.30 med laugets traditionelle ”show and tell”-aften på Orlogsmuseet, hvor alle interesserede medlemmer møder op med egne modeller, færdige eller igangværende, og får en god og udbytterig snak med ligesindede om modelbygning, historie og teknik. Der er altid et stort og ivrigt fremmøde og mange spændende modeller at se på og interessante modelbyggerkolleger at tale med.

Den resterende del af forårsprogrammet annonceres i begyndelsen af det nye år.

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 kan man ofte møde op mod tyve aktive laugsmedlemmer, der er optaget af de løbende projekter, som alle er velkomne til at engagere sig i. Bl.a. følgende modeller er undervejs: Nyholms Mastekran i 1:16, kongebåden SVANEN fra 1763 (1:36), fregatten ROLF KRAKE fra 1955 (1:48), korvetten TRITON fra 1955 (1:50), en torpedo-missilbåd af Willemoes-klassen fra 1975 (1:50), fregatten PEDER SKRAM fra 1966 (1:65) og torpedobåden GLENTEN fra 1933 (1:50).

Kommunikation

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug forsøger at følge med tiden og er derfor repræsenteret på internettet via en hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk), en interessegruppe på Facebook (Orlogsmuseets Modelbyggerlaug) samt en profil på Twitter (@Modelbyggerlaug). Alle interesserede er velkomne til at besøge hjemmesiden, melde sig til Facebook-gruppen og følge os på Twitter. Herudover udsendes et månedligt nyhedsbrev til alle interesserede.

**MEDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2014 / 15

Alle foredrag og generalforsamling: Mødested Orlogsmuseet

22. oktober 2014 kl. 1930

Projektleder Jørgen Dencker, Vikingeskibsmuseet.

**Den danske flådes største nederlag – om fundet af de to store trævrage,
Swarte Arent og Lindormen.**

26. november 2014

Afdelingsleder, museumsinspektør, ph.d. Helle I. M. Sigh

fra Strandingsmuseet St. George og Marinarkæologisk Center, Thorsminde.

**Gemt, glemt og genfundet. De ilanddrevne dokumenter fra de to engelske
linjeskibe HMS St. George og HMS Defence.**

28. januar 2015 (bemærk oprindeligt annonceret til den 25. februar)

Maskinmester Tom Wismann

Den danske flåde under Den Første Verdenskrig – skibe og operationer

25. februar 2015 (bemærk oprindeligt annonceret til den 28. januar)

Skibsingeniør Lars Jordt

Ombygninger af krigsskibe - hvordan, hvorfor og hvorfor ikke

8. april 2015

Generalforsamling efterfulgt af historiske film/fotos.

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 **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.