

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



48. årgang

Nr. 3 - august 2015

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 Helsinge
Tlf. 2287 2029
e-mail: twismann@gmail.com

Layout: Tom Wismann

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

De danske galejer 3
Ole Mortensøn

De historiske forudsætninger
for danske lystsejleres brug
af splitflag 20
Jes Fabricius Møller

Vulkankatastrofen den 8. Mai
1902 30
Frederik Ludvig Franz
Gotschalk / Søren Nørby

Udflugt til kystudkigsstation
Drogden 40
Tom Wismann

Meddelelser fra orlogsmuseets
Modelbyggerlaug
Poul Henrik Westh

Boganmeldelse:
Fra Kold krig til interna-
tionalt engagement 44
Poul Grooss

Oprob! fra kassereren 47

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: Elfenbensmodel
af Frederik d. III's pragtgalej.
(Rosenborgs samling)*

De danske galejer

af Ole Mortensøn

Galejer og galejsslaver

Vi kender alle udtryk som: Hvad ville han også på den galej! eller: Nej den galej får du mig ikke på! Udtrykkene stammer fra 1600-tallet fra et af Molieres skuespil "Scapins rævestreger" (1671), hvori den gamle far jamrende gentager en replik i forbindelse med sønnens utyskestreger: "Hvad fanden ville han også på den galej!" Sønnen Leander skal nemlig købes fri fra en tyrkisk galej, hos Moliere et rænkespil for at få lokket

penge ud af den gamle gnier. Men at befinde sig på en galej var dengang alt andet end en spøg. I stedet var det nærmest det værste sted, man kunne være. Middelhavets store galejer var fartøjer roet af hundredvis af slaver, straffefanger, som var brændemærkede og lænket til bænke med ganske lille plads og med udsigt til druknedøden, hvis galejen blev angrebet eller forliste. Slaverne fik prygl, blev hjemsogt af saltvandsbylder og roning med de lange årer var et opslidende arbejde. Tilbage i middelalderen havde man



Søslag i Messinastrædet i Middelhavet mellem kraveller og galejer. Kobberstik af Frans Huys dateret 1561. Man bemærker hvordan galejerne ror ind på klos hold med stævnen mod fjenden for at affyre deres kanoner; mens de store kraveller under sejl med bredsiden mod fjenden skyder mod galejerne.

i Middelhavet udviklet den særlige fartøjstype galejen. Galejen var kravelbygget, lang og slank og kunne skyde en pæn fart, når der blev trukket på årerne. Galejen var desuden rigget med en, to eller tre master og forsynet med latinersejl, et triangulært sejl slået under en på masten diagonalstillet lang rå. Med sine latinersejl sat og passende

vind var galejen en god sejler, som kunne gå tæt til vinden. Årerne blev brugt i stille vejr og under angreb på eller forfølgelse af fjender eller ved tilbagetrækning. Så snart vinden var gunstig blev sejlene sat. Galejernes problem var som for alle andre rofartøyers vedkommende kravet om en stor besætning. De var også uegnede til lange rejser i rum sø og med deres lave fribord og smalle skrog sårbare i dårligt vejr.

Galejer blev i 1500-tallet benyttet af alle sømagterne i Middelhavet, som det foretrukne handels- og krigsfartøj. Dette var især tilfældet for de gamle søfartsbyer Genua og Venedig, men også de nye sømagter Frankrig og Spanien benyttede galejer. Den osmanniske flåde, som længe dominerede Levanten, bestod overvejende af galejer. I 1565 angreb osmannerne Malta, men måtte trække sig tilbage og i det navnkundige søslag ved Lepanto i Grækenland 1571, blev deres flåde besejret af en allieret kristen flåde. Slaget var i høj grad en kamp mellem galejer.



Fotografi af dæk med rotofterne på en rekonstruktion af en lille galej. Søfartsmuseet i Genua.
(Ole Mortensøn)

Mens galejerne i middelalderen var bemanded med søfolk, gik man i 1500-tallet over til at benytte krigsfanger og slaver som roere. Dette var efter den osmanniske model, men formentlig desuden udtryk for, at det efterhånden var vanskeligt at skaffe tilstrækkeligt med roere til de stadig flere, større og mere pompøse galejer. Solkongen, Louis XIV i Frankrig,

havde omkring 40 store galejer, som krævede i tusindvis af galejslaver, hvoraf nogle var forbrydere og samfundets pariaer, andre desertører, atter andre folk, som hyldede den protestantiske trosretning, hvilket ifølge loven var forbudt. Den franske konge gik så vidt, som til at sende tilfangetagne irokesiske krigere fra Nouvelle France i Amerika til slaveri på galejerne. Det skønnes at 60.000 mænd i årene fra 1680 – 1748 blev dømt til slaveri på galejerne. Omkring halvdelen af galejsslaverne døde som følge af sygdom og underernæring. Brugen af galejer og galejsslaver i Frankrig ophørte i året 1748.¹

Danske galejer

Galejerne kom også til Nordeuropa. Den teknologiske udveksling mellem Middelhavet og Nordeuropa var livlig i renæssancen, især på det maritime område. Nu var det jo ikke sådan, at man i Danmark var ukendt med rofartøjer. Tværtimod havde man altid brugt årer og det var heller ikke sådan, at man efter vikingetiden ophørte med at ro fartøjerne. Både blev brugt i mange sammenhænge og de havde altid årer med sig. Også skuder kunne man ro frem i flovt vejr eller under havnemanøvrer. På samme måde brugtes pramme. De blev som færger eller lastfartøjer roet og sejlet eller blev på grundt vand roet og staget. Alle søfolk kunne ro. Det var nærmest børnelærdom. Også den

kongelige flåde, som blev grundlagt af kong Hans i 1510, da der var krig med lybækkerne, benyttede rofartøjer, blandt andet barker. I 1555 bestilte Christian d. III to barker. De skulle kunne ros og have 40 – 50 eller 60 årer. Den ene skulle være 40 alen lang i kølen og den anden 32 alen. Hver bark skulle armeres med en kartove i stævnen og en slange på hver side af fartøjet.²

Galejen var et nyt fartøj på vore breddegrader. Det ældste skriftlige belæg for ordets brug på dansk findes i Karl Magnus' Krønike, et håndskrift fra omkring 1480. I 1523 nævnes ordet i det jyske råds opsigelsesbrev til Chr. d. II i forbindelse med utilfredshed med mor Sigbrit ... "*Gud og alverden skal indrømme, at vi har fortjent andet end galejer, sæk og sværd, som hun har lovet osv*"...

Der var dog ingen galejer i Peder Skrams flåde ud for Landskrone i 1536 under Grevens Fejde.³ Den svenske flåde indførte i 1540 galejer og under Syvårskrigen 1563-1570 mellem Danmark og Sverige blev galejer introduceret i den danske flåde. De første galejerne var bygget i Norge. Fra Frederik d. II's tid blev galejer en fast del af den danske og norske flåde. I 1580 havde flåden 8 galejer med besætningsstørrelse fra 51 mand til 58 mand. Den kongelige flådes galejer blev brugt til bevogtningsopgaver, kystforsvar og som ledsagefartøjer

for større enheder. At dømme efter navnene var de nye galejer dels bygget i Norge, dels i Danmark, dels indkøbt i udlandet.⁴

Der er mange belæg for galejernes ovennævnte funktioner. Kongens kaptajn Johan de la Rue fik i 1570 skibsbestilling på GALEJEN i Vestersøen. Året efter var han atter i Vestersøen nu med FRANSKE GALEJ. I 1576 var han på ny galejkaptajn og året efter chef for galejen JACOB. 1589 fulgte han admiral Peder Munk til Skotland med galejen LILLE FORTUN.⁵ I 1571 fik Henrik Gyldenløve kommandoen over 5 skibe og 3 galejer, som skulle krydse i Vestersøen. Galejer opererede også alene. I april 1573 befalede kongen at en hovedsmand skulle løbe til Bæltet med sin galej for at passe på, at kronens told ikke blev forløbet. En anden galej skulle lægges på strømmen ved Kastrup Knæ og i 1577 førte kongens skibsbygger, Hans Katlin, DEN LIDEN RØDE GALEJ på et to måneders togt.

Galejer blev desuden anvendt, når kongen eller fornemme personer skulle transporteres ad søvejen. I året 1578 foretog Jakob Ulfeldt i spidsen for en dansk delegation en rejse til Rusland; i alt var hans følge omkring 100 personer. De afsejlede med 3 skibe og 6 galejer fra København og nåede frem til Livland, hvorfra rejsen gik videre over land til Moskva, hvor delegationen skulle gennemgå mange lidelser og ydmygelser ved tsar Ivan

den IV Vasilyevichs hof. Holmens chef Lauritz Kruse fik i 1581 den opgave med 2 barker og 5 galejer at føre dronningens moder fra Warnemünde til Gedser. Og 6 skibe og 3 galejer førte i 1590 den endnu ukronede barnekonge Christian d. IV til Norge.

I Christian den IV's orlogsflåde fortsattes brugen af galejer. I 1605 opførtes som en del af Tøjhushavnen, kongerigets nye krigshavn, det såkaldte galejhus ved indsejlingen. Huset var en lav bygning med fem krydshvælvinger i lighed med de sydeuropæiske galej-huse. Her kunne galejer sættes på land om vinteren eller når der skulle foretages reparationer. Bygningen havde porte ind mod havnebassinet og plads til 5 mindre galejer eller jagter. Det var antagelig kongens egne lystfartøjer, som fik vinterplads her. Antallet af galejer i Christian d. IV's flåde blev aldrig stort. I 1619 blev en galej bygget på Bremerholm og i 1635 tre rojagter. I 1635-36 omtales galejerne KRONET GALEJ, ST. OLUF'S GALEJ og SAMSON GALEJ. Et regnskab over materialudgifter 1643-1644 nævner 6 galejer, hvortil kom 5 jagter som var KONGELIG MAJESTÆTS LIDEN JAGT, PRINDSENS JAGT, GUNDE LANGES JAGT, SKT. JØRGENS JAGT og PRINDSENS NYE JAGT, formentlig alle kongelige lystfartøjer eller jagter beregnet til kundskabstjeneste for flåden. Såvel galejer som jagter var forsynet med sejl og årer.⁶



Seglastryk fra Bremerholms kirke, uden år. Seglet viser en lille dansk galej.
(Danmarks Kirker, Nationalmuseet)

Hvordan så de ældste danske galejer ud? Den tidligst kendte illustration af en dansk galej befinder sig på Bremerholms kirkes segl. Seglet findes i to udgaver. Bremerholms Kirke er Holmens kirke, idet begge udtryk Bremerholm og Holmen brugtes om det kongelige skibsbyggeri og flådens leje i København. Det ældste segl viser et slankt fartøj som har 6 årer i hver side og en sejlførende mast, der er sat med vanter. Det beslæede sejl må formodes at være et latinersejl. Agterude er en høj opbygning, en slags kommandobro

med et tag og her står en flagmast. Også skibets mast fører flag.

Seglet fra 1647 er ikke en gentagelse af det gamle segl. Det viser et rofartøj med en enkelt række årer, igen 6 stykker til hver side, en skarp, rækkende stævn, og agter en hytte eller et dækshus. Galejen har to master, hvoraf den forreste, stormasten, er sat med 3 vanter og har vævlinger. Denne mast har en rå med sejl slået under, efter al sandsynlighed et latinersejl. Mesanmasten er en pælemast uden vant eller sejl. I begge tilfælde er der



Seglaftryk fra Bremerholms Kirke, dateret 1647.

(Danmarks Kirker, Nationalmuseet)

tale om små galejer.

En noget større galejtype er dokumenteret bygget i 1597, da kongens skibsbygger Robert Petersen fik besked om i Haderslev at bygge tre galejer, hvoraf de to med 15 årer på hver side. Samme år fik den skotske skibsbygger Daniel Balfour i opgave at bygge en stor galej 40 alen lang i kølen og med 24 årer i hver side. Året efter blev bygget endnu en stor galej af Balfour.⁷ Galejerne var armeret med kanoner, som stod i stævn og i hækken. De søgående galejer blev som nævnt brugt som vagt- og ledsagefartøjer på *"Konges strømme og i Øster - og Vestersøen"*. Deres styrke var, at de selv med vindstille

kunne tage sig frem og at de takket være deres ringe dybgang kunne gå ind på lavt vand og i fjorde med vanskelige besejlingsforhold.

Under enevælden fortsatte brugen af galejer. Admiral Cort Adelaer, født i Norge med navnet Curt Sivertsen, kom fra 1663 i kongelig dansk tjeneste. Med sin mangeårige tjeneste i Venedig (1648-1660), og store erfaring med galejer fik han betydning for det fortsatte byggeri af danske galejer. Efter hans anvisning skulle nye galejer stadig benyttes i forsvaret af de norske og danske fjorde og et galejværft blev anlagt i Kristiansand. I 1667 tilgik der flåden seks nye galejer, nemlig ORMEN, FLYVENDE AND, LOSSEN, FORGYLDTE DRAGE, DRAGEN og SORTE HUND.

Der findes i samlingerne på Rosenborg Slot to modeller af galejer, to kunststykker skåret i elfenben af Jens Jensen Nordmand. Den ene af disse modeller er antagelig en galej af venetiansk type udført efter Cort Adelaers anvisninger, mens den anden dateret 1666 er en model af Frederik d. III's pragtgalej. Denne omtales som bygget på venetiansk vis, smykket med farver og dækket med rødt skarlag. Elfenbensmodellen har over hytten agter en baldakin med Frederik d. III's navnetræk. Pragtgalejen blev bl.a. benyttet af kongen, da kurfyrsten af Sachsen den 18. sept. 1663 ankom over land til København. Kongen var med sin galej taget ud til de 50 småfar-



Model udskåret i elfenben af Frederik d. III's pragtgalej. (Rosenborgs samling)

tøjer, der var lagt ud i Kalvebod Strand for at imponere kurfyrsten, når denne så ud over byen og omegnen fra Valby bakke.⁸

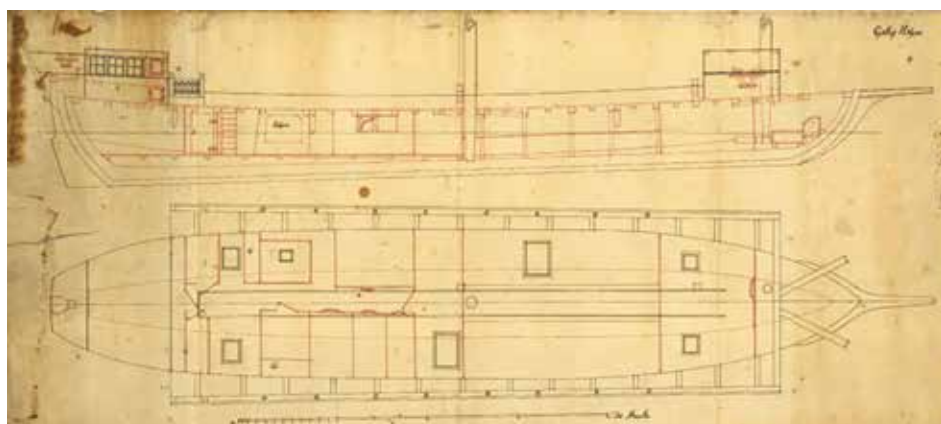
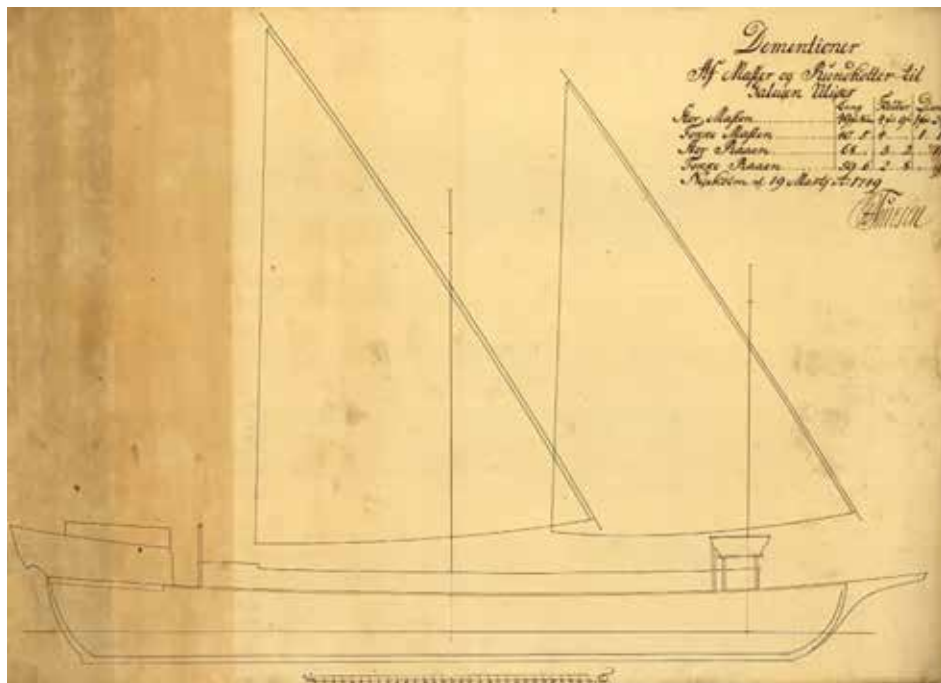
I den skånske krig 1676-1679 var galejer ikke meget benyttet, måske fordi de vigtigste træfninger foregik i Østersøen. Admiral Niels Juel havde i sine treskadrer i 1676 ingen galejer, men brandere, galioter og advisjagter, dvs. jagter som brugtes til rekognosering. Den svenske flåde benyttede heller ikke galejer, men brandere og bojter. Efter krigen blev galejflåden i Norge opretholdt med 5 enheder, hvortil kom en nybygning i 1697.

1700-tallets galejer

Under Frederik d. IV blev galejer igen

brugt. I årene 1700-1709 havde flåden 7 galejer og vi har oplysninger om deres bestykning og bemanning. Det er forholdsvis små fartøjer. Det drejer sig om: NORSKE LØVE med 7 kanoner og 20 mands besætning, NYE KJØBENHAVNSKE og NYE CHRISTIANSANDSKE med ditto kanoner og besætning, LINDORMEN med 6 kanoner og 14 mand, CHRISTIAN QUINTUS med 4 kanoner og 20 mand, DUCK ANDEN med 3 kanoner og 12 mand samt FRIEDERICH med ditto kanoner og mandskab. Fire af disse galejer var ældre fartøjer, der blev ophugget i 1707 og 1708.⁹

I Den store Nordiske Krig anvendte Tordenskjold ved flere af sine aktioner galejerne meget offensivt. Ved angrebet på den svenske flåde i fjorden



To tegninger af galejen ULYSSES 1749. (Søetatens tegningsarkiv)

Dynekilen i 1716 benyttedes 3 danske galejer til bugsering af større danske orlogsfartøjer i skudposition samt til bugsering af de erobrede svenske fartøjer ud af fjorden. Det var også to galejer, der bragte det forsvarende svenske landbatteri til tavshed, nemlig PRINDS CHRISTIAN og LOUISE kommanderet af brødrene Tønder. Blandt de opbragte svenske fartøjer var i øvrigt tre galejer og to såkaldte halvgalejer.¹⁰ I juli 1717 angreb Tordenskjold byen Strømstad med sin Kattegat-eskadre bestående af bl.a. 9 galejer.

Under krigen benævntes flere fartøjer galejer, men det var de ikke. F.eks. findes skibsjournalen for VON BERGENS GALEY fra 1711, men på titelbladet står: ”*I Jesu nafn Journall paa hans Kongl. May. Fregat GALLEY VON BERGEN*”. På samme vis er Tordenskjolds skib, GYLDENLØVES GALEJ, heller ingen galej men en fregat.

På galejtogt

En af de galejer som Tordenskjold erobrede i 1716 ved Dynekilen var PROSERPINA. Fra den foreligger en skibsjournal for året 1717, som giver et billede af sejladsen med en galej.¹¹ Det var en stor galej med 108 mands besætning. Denne bestod af chefen kaptajnløjtnant Meulenfort, løjtnant Erik Johannesen, en skipper, en styrmand, en skriver, en barber, en skibsmandsmat, to kvartermestre, en tømmermand, en arkelimes-ter, en konstabelmat samt 84 matroser

og bøsseskytter. Desuden skulle der være 16 soldater om bord, men de kom ikke med. Til gengæld stødte en højbådsmandsmat og en skibskok til senere. Der var 14 stykker skyts om bord - en 36 pundig kanon samt nogle 4-pundige kanoner og 3-pundige falkonetter. I marts kom en mængde inventar og varer om bord: Ting til kabyssen, der var ny og muret, diverse liner og garn, koste, kønrøg, spiger, bådshagestager, træstykker til reparationer, pumpekraver og ikke mindst provianten, som bestod af flæsk, oksekød, ost, smør, gryn, ærter, brød i tønder samt salt, lys og brændevin. Til fire uger beregnedes 324 potter. Dertil kom også det uundværlige skibsøl, 55 tønder. Mandskabet var bevæbnet med 60 stk. flintegeværer, 28 par pistoler, 36 entrebiler, 38 huggerter, 20 halvpiker, 150 granater og 4 muskedonnere. Til kanonerne kom krudt og runde kugler samt skråsække om bord. Ordren til chefen på PROSERPINA var, at gå sammen med galejen ULYSSES samt den dobbelte chalup TRITON til Falkenberg og visitere den svenske kyst til Kullen samt borttage eller brænde alle fartøjer, men folkene skulle ”*ej attakere Huse paa Land eller gøre ondt*”.

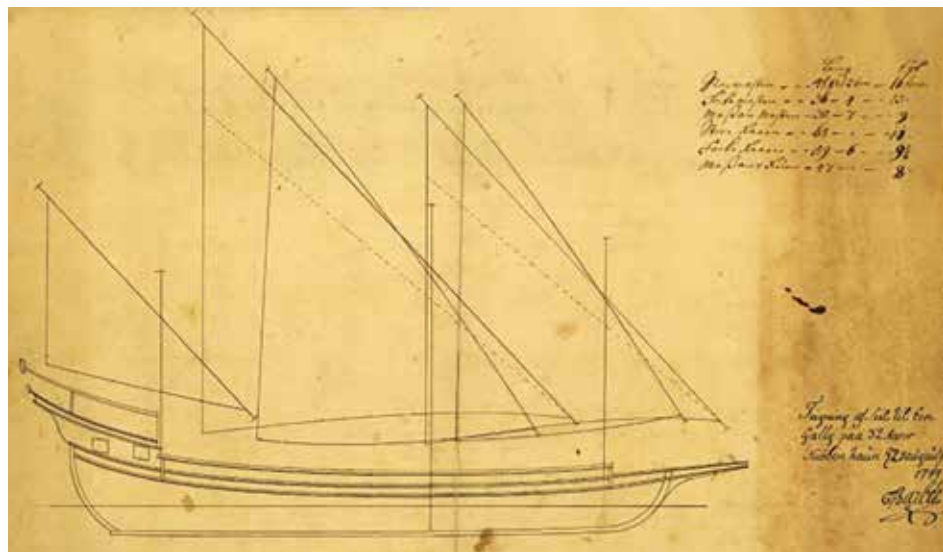
I forhold til de galejer man for det meste brugte, var besætningen stor og galejens længde antagelig hen ved 30 meter. Var PROSERPINA overhovedet en galej? Svaret er ja, for fartøjet blev roet. Skibsjournalen beretter: ”*Søndag*

den 11. april blev i støcher roet tre støcher Galley aarer...” Det oplyses videre at fartøjet havde to master og der anvendtes tovværk til skøder, braser og givtove. Skibsbåden, chaluppen, fik nye sejl. Et andet sted anføres, at der skal anskaffes nye galejårer á 32 fod – dvs. 10 meter lange årer. Det fremgår af skibsjournalen, at under sejlads brugtes snart årer, snart sejl og snart årer og sejl: ”Søndag d. 11.april 1717 Vinden N.Ø. bramsejl kulte, om eftermiddag Klaachen 4 roede vi med Galleyen ud fra Gamel Holmen og gik til Anchers uden for Castels Pynten”. Dagen efter hedder det: ”I det 5. Glas lettede vi vore anchre og seilede ud paa Reden og gich til Anchers hos Viceadmiralskibet”. Senere undervejs nordpå i Sundet ”og da seilede vi orloug skibene N.W. for os 3 Miil og vi maatte levere slag for slag” Galejen kunne ikke holde højde og fart med orlogsskibene og den mistede dem af syne og gik tilbage mod Sundet, hvor chaluppen TRITON kom på siden af galejen og lossede ”Handgranater, Springebasser og runde Kugler” til PROSERPINA. Imidlertid kom galejen ULYSSES udroende af Sundet og gik forbi PROSERPINA, som så snart den havde fået sin last ”lagde aarer til borde og roede alt vor bedste for at indhente den anden Galley, som var kommen os af Sigte”.

De to galejer og dobbeltchaluppen mødtes ved Hallands Väderø og dér begyndte chaluppen at jage nogle små

svenske jagter. En blev taget og to andre sejlede op på stranden af besætningen for at undslippe forfølgelsen. ”Galejerne lettede dregene, satte seil og lagde_aarerne_til...” Skærmydslen endte med at TRITONS folk gik i land for at ødelægge de to jagter, som også blev ”ruinerede”, men svensk rytteri dukkede op og chaluppens mandskab måtte skyndsomst gå i jollerne og en mand blev ihjelskudt. Imidlertid åbnede galejerne kanonild mod rytterne på stranden, som spredte sig. De tre fartøjer gik atter til Sundet og der kom 12 tømmermænd om bord for at reparere en læk, som var opstået på begge sider af stævnen samt skader som var sket i forbindelse med affyringen af den 36-pundige kanon. I maj måned blev de tre fartøjer forflyttet til farvandet mellem Bornholm og Skåne. Skibe blev visiteret og det foregik på den måde at TRITON sejlede dem op og standsede dem og om nødvendigt fik støtte af de to galejer, som fulgte trop. De fleste skibe var engelske eller hollandske handelsskibe, men der blev taget en prise, en huggert. Fra danske koffardiskibe eller orlogsskibe fik galejerne overført ny proviant. Det var højst nødvendigt efter mange uger i søen. På et tidspunkt omtales brødet som uspiseligt.

Allerede i april døde en af matroserne, Peder Pedersen af København, og hans få ejendele anføres: 1 lidet gammelt skrin med hængelås og læderhængsler,



Tegning af galejen JÆGERSBORG fra 1744. (Rigsarkivet, Søetatens tegningsarkiv)



Model af galejen JÆGERSBORG fra 1744, oprindelig i flådens modelkammer. Denne galej blev søsat i 1745. Den var konstrueret af fabriksmester L. Barbé. Galejen havde 32 årer og der eksisterer et godt tegningsmateriale, som tyder på at Barbé kom fra Italien og at italiensk know-how har været benyttet til skrogets udformning, idet en tegning er signeret Angelo di Michaela Fava. Galejens agterskib og hytten er sammenlignet med galej ULYSSES MEDITERRAN. Også tegningen til den oprindelige rigning med tre master peger mod Middelhavet. Rigningen må have været uegnet til danske vindforhold. I 1749 var galejen rigget med to master med latinersejl ligesom galejen ULYSSES. JÆGERSBORG udgik af flådens tal i 1767. (Orlogsmuseet)

hvori fandtes ej videre, 1 blårskjorte, 1 par gl. sko, 1 lidet gl. broget voxbug, 1 gl. graa klædis trøje, 1 par gamle sko med et par messingspænder, et gl. dækken, 1 gl. hørpude og 1 gammel køje (hængekøje). Desuden hans måneds- og kostsedler. At dømme efter det gamle grej var matrosen en fattig mand, men en anden sag er, at der om bord kun var plads til det allernødvendigste personlige udstyr og intet privatliv.

En stadig udfordring var søen og vejret: *"... (Det) satte i med Regnbøger ... i det 8. Glas fih vi tvende Styrtinger ofver af Søen, saa at Galleyen blef half forfylt med Vand og som vi urimeligt kunde ride lengere maatte vi kappe vores dreg Toug af og holde af for Vinden ..."* Sejladsen sled på galejen og velsagtens også mandskabet og noget godt og tørt skib var den ikke. Journalen beretter 3. juli 1717: *"Galleyen er heel lech i Vandgangen og gandske raaden i forstevnen, saa at naar vii seiler med hende udi en Merseilskulling kand udi 2de Glas Vandet staae ofver Garneringen og chaluppen behøvis ogsaa at repareris og kalfatres efter som hand er heel lech."*

PROSERPINA var næppe et fartøj man skulle udsætte for efterårets storme og den 2. oktober skrev løjtnanten eller skriveren: *".....lettede vores dreg (dvs. anker) og lagde vores aarer til og roede igennem Bommen indtil gammel Holm, hvor vi fortøiede*

Galleyen og begyndte at takle af. I Eftermiddagsvagten blef kjøkkenet slugt og folken gich i land".

Den ovenfor omtalte galej ULYSSES var en nybygning. Den er veldokumenteret, idet der er bevaret en række tegninger i Søetatens Tegningsarkiv. Heraf fremgår det, at den var latinerrigget med fokkemast og stormast, havde dæk med 30 rorbænke og plads til artilleri ved forstævnen, nemlig 1stk. 18-pundig kanon og 4 stk. 4-pundige kanoner, hvortil kom en halv snes 3-pundige falkonetter. Galejens længde var 88 fod - dvs. 27,28 m. og bredde 17 fod samt dybgang 6 fod. ULYSSES fik en lang tjenestetid, idet den først blev ophugget i 1763. Også de erobrede store svenske galejer PROSERPINA, GREV MÖRNER og PRINS FREDERIK AF HESSEN fortsatte deres tjeneste i den danske orlogsflåde. De blev i 1726 suppleret af tre nye store galejer: BORNHOLM, Langeland og MØEN. Der eksisterer også tegning af disse galejer.

Galejernes svanesang

Galejer fortsatte med at spille en stor sømilitær rolle i Østersøen. For eksempel bestod den russiske flåde i 1726 af 40 linjeskibe og fregatter samt 200 galejer. Også svenskerne fortsatte med at bygge og bruge galejer. Den dansk-norske flåde lod i 1750-erne og 1760-erne bygge nye galejer i Norge, så mange som ni hel - og halvgalejer. Men i flåden herskede der efterhånden

uenighed om galejernes anvendelighed i danske farvande. Da svenskerne havde bygget en galejhavn i Landskrona i 1744, blev det besluttet, at der i Nivå skulle bygges en dansk galejhavn. Havnearbejdet blev påbegyndt i 1753, men aldrig afsluttet.¹² Admiralitetet var imod bygningen af nye galejer til brug i de danske farvande. Galejerne var efterhånden antikverede og for kostbare i drift. I Frankrig havde man som anført ovenfor i 1748 afskaffet galejerne. Marinehistoriker J. C. Tuxen skriver, at *"en galej med 4 stk. 12 pundige kanoner skulle have en besætning af 180 mand, mens en fregat med samme besætning kunne føre 22 stk. 12 pundige kanoner"*.¹³ Udviklingen løb fra galejen som fra 1788 definitivt afløstes af kanonchaluppen, der konstruktionsmæssigt og armeringsmæssigt var galejen overlegen. I 1788 førtes i flådens tal dog stadig ARENDAL GALEJ.

Danske galejslaver?

Et tilbagevendende spørgsmål i forbindelse med brugen af galejer i Danmark er: Benyttede den danske flåde galejslaver?

Det er påfaldende at samtidig med indførelsen af galejerne findes den første omtale af galejslaver. En præstesøn i Nyborg havde omkring 1573 truet med at brænde byen af. Han blev fængslet og sendt til København dømt til *"at gaa der paa galeen med de andre*

*fanger"*¹⁴ Kongen skulle bruge roere til sine galejer og måske fulgte man ikke alene byggetraditionerne fra Middelhavet, men også bemandings-traditionen med lænkede slaver. Det var sandsynligvis også vanskeligt, at skaffe det nødvendige mandskab. Galejtjenesten var i vanry blandt søfolk, der vidste besked om galejslaverne i Middelhavet og den kummerlige tilværelse de fristede. Et belæg for eksistensen af danske galejslaver er også at træffe i en beskrivelse af Christain d. IV's kroning i 1596. Her hedder det: *"Mitt udi Galeyen sadde de slauer, som rode skibet frem."*¹⁵

I 1600-tallet var der stor mangel på søfolk. Flåden havde vokseværk og konges skibsbyggeri på Bremerholm blev udbygget. I 1615 blev 1500 søfolk udskrevet fra købstæder og landsogne i begge riger til dagligt arbejde på Holmen og i skibene. Da flåden i forvejen havde sin faste stok, som bemandede skibe og nøgleposter på Holmen var de ekstra udskrevne udtryk for mangel på mandskab. De udskrevne skulle tjene 5 år, hvorefter de kunne permitteres og ernære sig som søfolk og fiskere uden at betale almindelig skat. De skulle dog stå til rådighed og måtte ikke tage udenlandsk hyre.

Manglen på arbejdskraft fik kongen til også at interessere sig for lovovertrædere og løsgængere. I slutningen af 1500-tallet og den første del af 1600-tallet blev lovovertrædere dømt

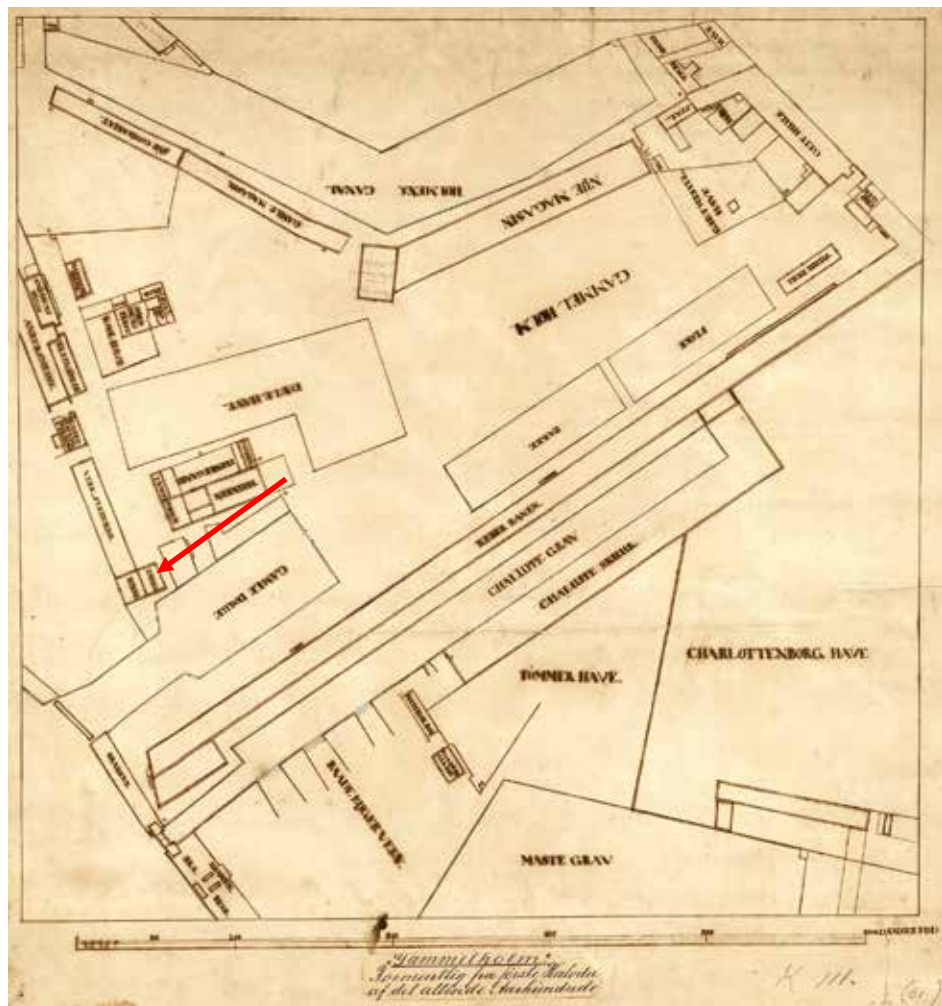
til at arbejde i jern på Bremerholm og navnet Bremerholm fik efterhånden en uhyggelig klang rundt omkring i det danske og norske rige. Den dømte skulle arbejde på livstid eller et antal år. Så snart delinkventen med vogn eller skib ankom til Holmen blev vedkommende slået i jern og sammen med de andre fanger sat til slavearbejde. Om natten blev fangerne låst inde i en bygning. Også løsgængere, samfundets pariaer, blev sendt til arbejde på Holmen, således gav Frederik d. II d. 2. okt. 1566 sine lensmænd på Sjælland ordre om at sende løsgængere, nemlig 100 føre, stærke og ledige karle til arbejde på Holmen.

En nærmere karakteristik af strafarbejdet giver en forordning 24. febr. 1636 om tiggere, hvori det hedder: „Føre betlere pågribes og føres til Bremerholm, der at arbejde i jern eller i lænke, eller på vore jagter og galejer at trælle, indtil de kan trælle dem fri.”¹⁶ Et senere belæg for galejtjeneste er dateret 12. august 1669, hvor det befales Holmens chef, at lade af fangerne på Bremerholm så mange følge til generaladmiral Cort Adelaer, ”som han på galejerne dygtig befinder”.¹⁷

Slavearbejdet på Bremerholm var omfattede. Kilderne er forbavsende tavse, men man tager næppe fejl, hvis man antager, at det var det hårdeste og mest simple arbejde de udførte. F.eks.

arbejde som at gå i gangspillene ved kølhalingspladsen og mastekranen, arbejde med at losse ankomne skibe for trælast samt arbejde med at slæbe træ fra lagerpladserne frem til skibsbygningsbeddingerne. Hertil kom sikkert enerverende arbejde som at dreje hjulene i reberbanen, at træde bælgene i de forskellige smedjer samt at opkradse gammelt tovværk til værk, der skulle bruges i store mængder til kalfatring af skibene. I 1725 hedder det at værket til skibsbrug skal plukkes af fangerne på Holmen.

Om bord i galejerne blev slaverne anvendt som rorkarle, en mand ved hver åre. Alt efter størrelse skulle hver galej have en robesætning fra 10 roere på de mindste til 80 på de største galejer, hvortil kom bøsseskytter, konstabler, skipper og kaptajn. Med 5 - 8 galejer i flådens tal nås en samlet årlig robesætning fra 60 til 2 - 300 mand, et tal som antallet af Bremerholms fanger i jern, for det meste maksimalt omkring 100, ikke kunne honorere al den stund at meget andet arbejde på Holmen også skulle udføres af fangerne. At alle galejer i 1500- og 1600-årene blev roet af Bremerholms slaver er derfor usandsynligt. Snarere har fangerne i jern været benyttet lejlighedsvis på de mindre galejer eller har været stukket ind på vakante pladser. Skibsartiklerne af 8. maj 1625 nævner ikke med et ord fanger i jern, men i artikel 23 angives muligheden for at sætte besætnings-



Slavehusets (Fanger) beliggenhed på Bremerholm er angivet ved den røde pil. (Rigsarkivet)

medlemmer i jern og det er jo tænkeligt, at man kunne benytte samme fremgangsmåde for at sikre sig enkelte ombordværende fanger.

Det forekommer desuden risikabelt, at

bemane et mindre fartøj med et overtal af upålidelige folk. Hvis jernfangerne konsekvent blev sendt om bord i galejerne, skulle det give en forskel i antallet af fanger beskæftiget på

Holmen i vinter- og sommerhalvåret, hvilket bespisningsregnskabet ikke tyder på.¹⁸ For det meste blev jernfangerne altså benyttet til arbejde i land på Holmen. I 1700-årene ses, at galejerne var bemanded med matroser og bøsseskytter, ikke med fanger i jern.

Brugen af slaver på Holmen ophørte i 1741, dvs. før galejerne udgik af flådens tal. Slaverne blev administrativt overført fra Søetaten til Landetaten og sendt til Stokhuset. Men slaveriet fortsatte og først med enevældens ophør blev slavestraffen helt afskaffet. Det skete i 1851 dog således at de, som allerede var idømt slaveri, fortsat skulle afsone, indtil de blev benådet.

Litteratur

Jørgen H. Barfod: *Niels Juels flåde, den danske flådes historie 1660-1720*, 1997

W. H. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt*, 2 bd. 1833
Carl Harboe: *Dansk Marine Ordbog*, 1839

Knud Klem: Christian d. IV og Bremerholm, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1977, 76 - 108.

H.D. Lind: *Kong Christian d. IV og hans mænd på Bremerholm*, 1889

Frederik Stuckenberg: *I Bremerholms jern*, Historisk Tidsskrift, Bd. 6, Række 3, 1891-1892

Steffen Linvald: *Fra Bremerholm til Gammelholm*, 1968

Ole Lisberg Jensen: *Bremerholm eller Gammelholm*, Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3, 1988.

J.C. Tuxen: *Den danske og norske Sømagt*, 1875

Noter

Forkortelser brugt i noterne:

RA: Rigsarkivet

KB: Det kongelige Bibliotek

1. André Zysberg: Les galériens – Vies et destins de 60.000 forcés sur les galères de France 1680-1748, 1987, 150 – 153.

2. Kancelliets Brevbøger Bd. 1, s. 367 år 1555.

3. se W. H. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie, Kbhvn. 1861, 33... af fartøjstyper omtales krawell, holk, galeon, bark, boyert og seidskib.

4. I 1571 omtales et flådefartøj DANSKE GALEJ. Den udgår i 1576 - (den sorte registrant LFII 170, 189). I 1571- 1575 nævnes i Kancelliets Brevbøger: DANSKE GALEJ, FRANSKE GALEJ og NORSKE GALEJ. Hugo Bedan fik i 1576 ordre til at bygge 3 galejer i Norge.

5. se H.D. Lind: Kong Chr. d. IV og hans mænd på Bremerholm, 137 f

6. RA. Marinen før 1655. Regnskabssager, bygninger på Bremerholm 1638-1660.

7. H.D. Lind: Kong Christian d. IV og hans mænd på Bremerholm, 368
8. J. C. Tuxen: Den danske og norske Sømagt. København 1875, 322.
9. W. H. Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt, 1832, Bd. 2.
10. Jørgen H. Barfod: Den danske flådes historie 1660-1720, 218
11. RA. Skibsjournaler 1650 - 1969, Skibsjournal for galej PROSERPINA 1717, 2 bd.
12. se RA. Admiralitets – og kommissariatskollegiet: Kommissionen 1753 ang. galejhavn ved Kronborg
13. se Tuxen op. cit. 506. Tallet 180 synes dog vel højt. Galejen ULYSSES havde 7 kanoner og en besætning på 130 mand, mens den større PROSERPINA havde 14 kanoner og ligeledes 130 mands besætning.
14. Frederik Stuckenberg: I Bremerholms jern, Historisk Tidsskrift, Bd. 6, række 3, (1891-1892), 669. Se Saml. til Fyens Historie og Topografi, VII. 272 og 273, optegnelser af sognepræsten i Nyborg, Christian Bruun Nielsen.
15. August Eric: Klarlige och Visse Beskriufelse ofver Kong Christian den Fierdis kongelige Kroning holden udi Kiøbennhaffn d.29. August A. 1596.
- Det er det ældste belæg for benyttelse af ordet slave i denne sammenhæng.
16. Fr. Stuckenberg op. cit. 669
17. Fr. Stuckenberg op. cit. 676
18. RA, Holmens chef, Registerbøger overbespisninger på Bremerholm 1677-1679. Ifølge bespisningsregnskabet var der under Skånske krig i juli 1677 12 jernfanger, i maj 1678 9, i februar 1679 17, i marts var tallet 19, i juni 14 fanger, i juli 11, i august 20, september 17, oktober 21 og november 15. Disse udsving synes ikke at vise systematisk brug af fangerne om bord i galejerne, snarere den til - og afgang der af forskellige årsager var.

De historiske forudsætninger for danske lystsejleres brug af splitflag

Jes Fabricius Møller

Det har længe undret mig, hvorfor danske lystsejlere fører splitflag. Jeg gik ud fra den almindelige regel er, at kun statslige institutioner – med visse undtagelser, som jeg skal vende tilbage til – må anvende det. Borgerne og ikke-statslige institutioner er henviste til at bruge stutflaget, altså det rektangulære flag. Hvorfor må lystsejlere så?

Hjemmel for lystsejlernes praksis findes i statsministeriel bekendtgørelse om benyttelse af yachtflag af 11. oktober 1957:

”Efter at indregistreringen af lystfartøjer er ophørt, vil det ikke som hidtil være nødvendigt at indgive andragende om tilladelse til førelse af det ved kgl. resolution af 15. august 1865 approberede flag for danske lystyachter”.

Dette flag, der består af det danske orlogsflag med bogstaverne Y. F. i gult i den øverste firkant nærmest stangen, kan herefter føres på sådan-ne, herboende danske tilhørende, dæksbåde (halvdæksbåde), som udelukkende er bestemt til lystfart.

Tilladelsen til benyttelse af yachtflaget

bortfalder, hvis fartøjet måtte blive anvendt til fragtfart, passagerfart eller nogen anden art af erhvervsforetagende.”¹

1957-bekendtgørelsen gør det altså lovligt for alle dæksbåde, der ikke anvendes til kommercielle formål, at føre splitflag, eller rettere den modifikation af orlogsflaget, der kaldes yachtflaget. Bekendtgørelsen rummer derudover oplysninger om denne bestemmelses forhistorie, som går tilbage til 1865.

Søger man i litteraturen om flagets eller lystsejlernes historie, møder man en nogenlunde enslydende formulering, der peger på året 1865 som ophav til reglen:

”I den kgl. resolution fra 15. august 1865 hedder det, at ’tilladelse til at føre lystfartøjsflaget, der består i det danske orlogsflag med bogstaverne YF i guld i den øverste firkant nærmest stangen, gives på andragende derom af Marineministeriet, dog kun for dæksfartøjer. Andragendet, der forsynes med stempel takst 65 øre, må være bilagt med det pågældende fartøjs målebrev eller nationalitets- og registreringscertifikat. ...”²

Den samme henvisning til den kongelige resolution af 15. august 1865, der angiveligt pålægger andragendet en stempelafgift på 65 øre, finder man i Dansk Sejlunions hunderede års jubilæumsskrift.³ Også Danmarks Samfundets vejledning til flagning angiver 1865 som det år, da ”Indregistrerede lystfartøjer må føre orlogsflaget ...”⁴

Imidlertid kan en stempelafgift på 65 øre ikke være pålagt nogen i 1865 af den simple grund, at kroner og øre først blev indført som møntfod i Danmark 10 år senere. Henvisningen til 1865 som oprindelsen til bestemmelsen om, at indregistrerede lystfartøjer kunne føre yachtflaget, må altså i bedste fald være upræcis.

Der findes en kongelige resolution af 1865, ført til protokols af Marineministeriet, og protokollen beror på Rigsarkivet. Den handler imidlertid ikke om lystfartøjer i almindelighed, men om et bestemt lystfartøj, nemlig det af grosserer Prior indkøbte dampskrueskib FALKEN, der tidligere havde tilhørt Frederik VII. Prior ønskede at foretage et togt til Middelhavet med skibet og havde i den anledning indgivet et andragende om at få lov til at føre orlogsflaget eller et andet flag, der skulle tilkendegive, at der var tale om en lystyacht. Hans udtrykkelige begrundelse var at undgå havneafgifter. Prior havde i den forbindelse understreget, at skibet

ikke ville blive benyttet til fragtfart. Marineministeriet fandt i sin indstilling til kongen for det første ingen anledning til at gøre undtagelse for det gældende bestemmelser for føringen af orlogsflaget, men tilføjede, at det var ”ønskeligt, at der med allerhøjeste Approbation bestemmes et Flag til Brug for danske Lystfartøjer” og at ministeriet intet havde at erindre imod, at der blev givet tilladelse til Prior at benytte et sådant flag på rejsen til Middelhavet.

”Ministeriet har i dette Øiemed ladet udarbejde et Udkast til et Flag for danske Lystyachter bestaaende i det danske Orlogsflag med Bogstaverne YF i den øverste Fiirkant, hvilket udkast man hermed tillader sig allerunderdanigst at forelægge Deres Majestæt med lige allerunderdanigst Forestilling om, at det maatte erholde Deres Majestæts allerhøieste Approbation.

Det indstilles saaledes i dybeste Underdanighed at det maatte behage Deres Majestæt allernaadigst at approbere det allerunderdanigst vedlagte Udkast til et Flag for danske Lystyachter bestaaende i det danske Orlogsflag med Bogstaverne YF i den øverste Fiirkant.

Marineministeriet den 11. august 1865
Allerunderdanigst
O. Lütken/ Schönheyder”⁵

Indstillingen blev bifaldet af kongen

fire dage senere. Danske lystsejlere havde fået et flag, men tilladelsen til at føre det blev i første omgang kun givet til Prior, og om indregistrering af lystfartøjer eller stempelafgift for samme er der ikke tale.

Kongens approbering er ikke forsynet med ministeriel kontrasignatur, idet flagning hører til de kongelige prærogativer. De kongelige prærogativer er en uegal samling af forvaltningsområder, der enten ikke er dækket af Grundloven – det gælder Ordenskapitlet og kongehusets *Hausgesetz* – eller ikke er dækket af en moderne lovgivning – det gælder dele af Folkekirkens virke, f.eks. i spørgsmålet om kongelig autorisation af salme- og alterbog, og altså flagning med Dannebrog. Det vil sige, at i alle spørgsmål om flagets udseende og anvendelse, der forelægges Justitsministeriet, skal majestæten høres personligt. Det var en ret, som Frederik IX var meget optaget af,⁶ og hans ældste datter har efter det oplyste ikke givet denne ret fra sig.

Der har ikke mindst inspireret af de tilsvarende norske og svenske været tilløb til en samlet, moderne flaglov for det danske rige i både 1907 og 1927,⁷ men de strandede, og den kongelige ”*Forordning om Couffardie-Skibes og Commiss-Fahrernes, samt de Octroyerede Compagniers Skibes Flag og Gjøg, samt Vimpeler og Fløye*” af 11. juli 1748 gælder stadig som lov.⁸ Denne forordning, der ligger i

forlængelse af ældre bestemmelser, fastsætter flagets proportioner og anlægger de grundlæggende principper for brugen af flaget til søs. At det er til søs er en nutidig tilføjelse til forståelse af loven, idet flaget i det 18. århundrede som en selvfølge udelukkende blev anvendt af skibe. Loven indskærper, at koffardifarten – altså handelsskibe – skal bruge flag uden split, mens kommisfarerne – altså kapere – og de oktrojerede selskaber har lov til at bruge orlogsflaget. Bestemmelsen er indskærpet adskillige gange siden, og man må i overensstemmelse med den kildekritiske tommelfingerregel om, at en hyppigt gentaget regel er vidnesbyrd om samme regels lige så hyppige overtrædelse, antage at den ikke er blevet overholdt. Men princippet er for så vidt klart nok. Skibe, der sejler i privat, kommercielt ærinde, skal bruge stutflag, mens skibe, der sejler i statsligt kommercielt ærinde eller som krigsførende, skal benytte splitflag.⁹ Flaget antog i løbet af det 19. århundrede en helt ny betydning. Dannebrog gik for det først i land, om man så kan sige. Det patriotiske røre under og efter Englandskrigen gjorde hyppigt brug af flagning til fester og tableauer. Der var indledningsvis en klar kobling mellem det patriotiske og orlogsflaget, idet Englandskrigen jo ikke mindst blev udkæmpet til søs, men efterhånden blev anvendelsen af flaget til lands knyttet til den nationale

sag. Udviklingen af det norske flag efter 1814 har givetvis haft en afsmittende effekt. Flaget blev folkets. Endnu i 1833 blev det udtrykkeligt forbudt private borgere at hejse flaget til lands. Hvor vidt stut-eller splitflaget har været anvendt, er uvist. I 1838 malede Christen Købke *”Udsigten fra Dosseringen ved Peblingesøen, henad Nørrebro”*, hvor en rygvendt kvinde står på en bådubro, hvorfra der flages med splitflag.

I 1842 blev Dannebrog fælles fane for alle landmilitære korps i Helstaten. Den civile brug af Dannebrog tiltog i 1840'erne og borgernes anvendelse af stutflaget blev lovliggjort i 1854. Det er denne bestemmelse, der med tillæg at Bekendtgørelse om Forbud mod at benytte fremmede Nationsflag af 10. april 1915, der udgør det juridiske grundlag for flagning til lands i Danmark.¹⁰ Hovedprincippet er, at splitflaget er statens, mens stutflaget



På Christen Købkes billede fra 1838 har ganske vist et maritimt motiv, men det er Sortedamssøen i København. Om der er blevet flaget med splitflag på denne bådubro, er højst tvivlsomt. Først i 1854 blev det i almindelighed tilladt private at flage med Dannebrog, men ikke med split, så det må være Købkes egen tilføjelse til motivet. (Statens Museum for Kunst)



Panserbatteriet SKJOLD 1915. Nogle fra besætningen fotografet

glemmebogen.



raferet sammen med en af skibets grise. (forsvarsgalleriet.dk)

er nationens, og altså borgernes flag. Ifølge dette princip er det uforståeligt, at lystsejlere kan bruge splitflag. Men det står ikke alene, for bekendtgørelsen af 1748, hvis hoveddistinktion er forskellen mellem krigsskibe og handelsskibe gjaldt og gælder også stadig.

Vender vi tilbage til Priors tilladelse fra 1865, kan man se, at beslutningen om at lade yachtflaget være en variant af orlogsflaget, beroede på en konkret vurdering. Som lystyacht faldt Priors skib mellem de to hovedkategorier, der afgjorde flagningen til søs. Skibet var hverken et handelsskib eller et krigsskib. I den konkrete sag udgjorde ønsket om at ville undgå de afgifter, der blev pålagt handelsskibene, et vigtigt argument, og det har givetvis også spillet ind, at skibet tidligere havde tilhørt Frederik VII og således fungeret som kongeskib.

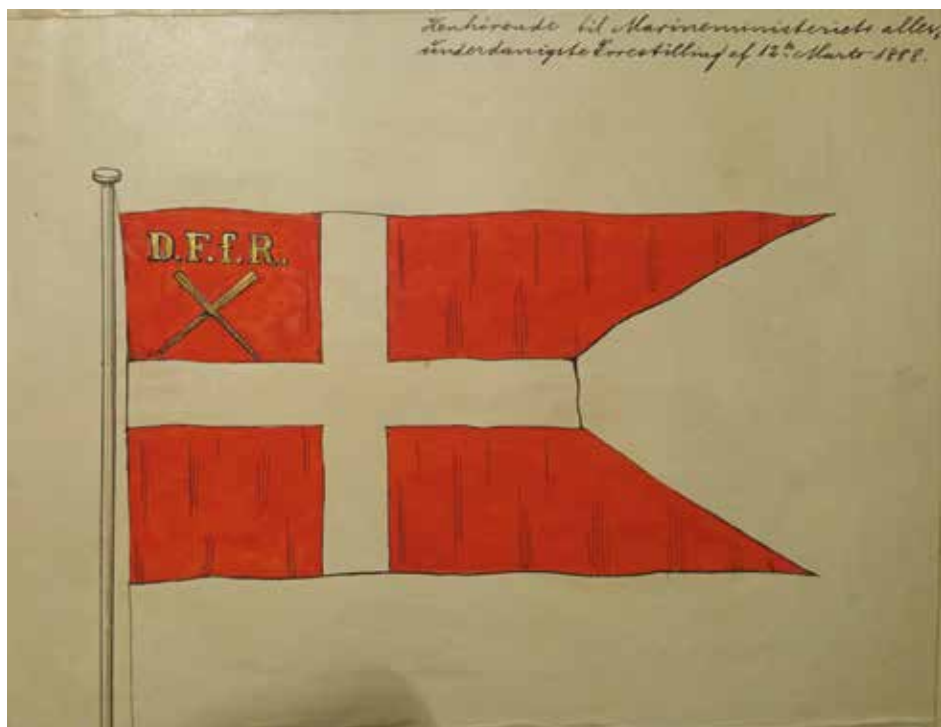
Tilladelsen givet i 1865 var en individuel gunstbevisning, der skaffede Prior en økonomisk fordel, idet han slap for havneafgifter, hvor han kom frem. Det har antagelig været et problem, at der ikke med det samme blev fastsat generelle regler for yachtflagets anvendelse. De kom året efter med bekendtgørelse af 19. juni 1866.¹¹

Den 13. marts 1867 vedtog Rigsdagen to sammenhængende love om Skibes Maaling og om Danske Skibes Registrering.¹² Måling og registrering

var forudsætning for at føre dansk flag, men undtagelser for denne regel kunne fastsættes administrativt. Et efterfølgende cirkulære rundsendt til toldstederne i september måned samme år fastslog, at ejerne af ”Lystfartøier, der fremtidig ere Maaling og Registrering underkastede efter Bestemmelserne i Lovene af 13de Marts”, skulle indgive andragende indeholdende en forsikring om, ”at det paagældende Fartøj ikke agtes benyttet til noget som helst Handelsforetagende, Fragt- eller Passageer-Fart”.¹³ Stempelafgiften for det udstedte certifikat udgjorde 48 skilling, svarende til prisen for et pund kaffe.¹⁴ Først med den nordiske møntunions ikrafttræden den 1. januar 1875 skulle denne afgift lægges i kroner og øre. I 1875 kostede et pund kaffe i omegnen af 65 øre. Således blev retten til at føre splitflag knyttet til en stempelafgift. Det var denne sammenknytning, der blev ophævet i 1957.

Kongen fortsatte med at begunstige den organiserede lystsejls med retten til at anvende særlige udgaver af orlogsflaget. 28. februar 1873 blev der ved kongelig resolution fastsat et særligt kendemærke for Dansk Forening for Lystsejls (stiftet 1866, nu *Kongelig dansk Yachklub*) hvis medlemmer kan føre yachtflaget med stjerner i guld.¹⁵

Kongelig resolution af 30. juli 1882 approberede et særligt flag for fartøjer i *Smaalanden*es *Sejlselskab*, 14. marts



Det første udkast til Dansk Forening for Rosports flag, "henhørende til Marineministeriets allerunderdanigste forestilling af 12te Marts 1888". (Marineministeriets arkiv, Rigsarkivet. Jes Fabricius Møller.)

1888 for *Dansk Forening for Rosport*, 29. maj 1889 for *Randers Sejlklub*, 3. april 1897 for *Centralforeningen for jydsk Roklubber* og 18. maj 1899 for *Sorø Sejlforening* såvel på foreningens fartøjer som på dens mast i land.¹⁶

Der kan være indlysende konkrete fordele for handelsskibe ved at sejle under orlogsflaget, og det er antagelig også grunden til at 1748-forordningen havde brug for indskærpelse. Imidlertid synes der i Christian IX's em-

bedstid at være opstået ønsker om også at bruge splitflaget blandt en del institutioner til lands, ikke fordi det var nyttigt, men fordi det var fint. Kongen gav i flere tilfælde tilladelse til dette som en gunstbevisning ved f.eks. ved majestætens besøg på Carlsberg i Valby 10. oktober 1876. I disse tilfælde foreligger der en kongelig resolution. Da flagkommissionen af 1927 gennemgik listen over private, der anvender splitflaget, kunne den

imidlertid i flere tilfælde konstatere manglende hjemmel, som det hed.¹⁷

At institutioner gerne vil flage med splitflag også selv om de ikke kan dokumentere tilladelsen til at gøre denne undtagelse fra den generelle regel om flagning for ikke-statslige institutioner til lands, der har været i kraft siden 1854, er et vidnesbyrd om den prestige, som splitflaget har vundet. Det er også denne prestige, der nu spejler tilbage på de danske lystsejlere, der med stor stolthed fører yachtflaget.¹⁸ At det ser ud som det gør, skyldes en entreprenant grosserer og en velvillig konge. Prior havde i øvrigt held med sin ekspedition til Middelhavet. Han fik solgt FALKEN, der blev indsat som rutebåd mellem Sicilien og fastlandet.¹⁹

De skel, som principperne for flagning opererer med, nemlig mellem civil og militær flagning, mellem flagning til lands og til søs, mellem koffardi- og orlogsflag og mellem statslig og borgerlig brug af flaget, har vist sig at være temmelig porøse. Det er fra lovgivningens synspunkt et problem, og det er antagelig betimeligt at få vedtaget en moderne flaglov. Men fra et kulturhistorisk perspektiv er der rige muligheder, som her kun er blevet antydnet, i at studere, hvordan brugen af flaget er blevet brugt til at markere identiteter og hierarkier af kongehus, nation, stat, folk, erhvervsliv, civilsamfund – og lystsejlere.²⁰

Noter

1. <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=57511> hentet 9. okt. 2014

2. Hans Christian Bjerg, *Dannebrog – historien om et kristent og nationalt symbol*, Hovedland 2006, s. 61..

3. Dan Ibsen, Jens Troense og Carl Gerstrøm (red.), *Hundrede år med sejlsport*, Dansk Sejlsportsunion 2013, s. 18.

4. Søren Cruys-Bagger (red.) *Sådan bruges Dannebrog*, Danmarks-Samfundet 2007, s. 11

5. *Protocol over Kongelige Resolutioner Sæe Etaten angaaende i Aaret [sic] 1865 – 1872*. Rigsarkivet, Marineministeriet. Sekretariats- og Kommandokontoret 1846-1910.

6. Se fx Ole Stig Andersens erindring fra sin tid i Justitsministeriet: *En PET-chefs erindringer*, Sohn 2012, s. 255

7. Se *Udkast med Bemærkninger til Flaglov for det danske Rige* af Kommissionen af 24. September 1907 til Udarbejdelse af Forslag til Lov om Rigets Flag og det Brug, forarbejder hertil i Rigsarkivet, Marineministeriet, Flagkommissionen, 1907-1908, Kommissionsmateriale; Derudover på det Kongelige Bibliotek: *Betænkning afgivet af Flaglovkommissionen af 19. Juli 1927*, Kjbh. 1929.

8. Trykt i Kjøbenhavn 1748, Forsvarets Bibliotek (Garnisonsbiblioteket). Jf. J.H. Schou, *Chronologisk Register over de kongelige Forordninger*, IV Deel, 3. Udg. Kjbh. 1822, s. 70ff og lovtidende.dk.

9. Om spørgsmålet i almindelighed henvises til Henning Henningsen, *Dannebrog og flagføring til søs*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1969, og 1927-kommissionens betænkning.
10. Inge Adriansen, *Nationale symboler i Det danske Rige 1830-2000*, Museum Tusculanum 2003, bd. 1, s. 132ff
11. Bekendtgørelsen har ikke kunnet opdrives. Der er reference til den i nedestående cirkulære af 1867. Se også Viggo Rantzau, *Dansk Forening for Lystsejlad 1866-1891*, trykt som Manuskript for Foreningens Medlemmer, Kjbh. 1891, s. 84ff
12. T. Algreen-Ussing, *Love og Anordninger ... for Aaret 1867*, Kjbh. 1868 s. 42ff
13. Generaltoldkammerets *Circulaire til Toldstederne, Skibsmaalingsvæsenet vedkommende* af 7. sept. 1867, Rigsarkivet, Dept. For Told- og Forbrugsafgifter, Toldafgiftskontoret, Gruppeordnede toldsager 1774-1926 (lb.nr. 4;110;48) Skibsmaalings- og registreringsager Cirkulærer, forordninger, instrukser m.v. 1785 - 1911
14. Poul Thestrup, *Mark og skilling, kroner og øre*, Arkivernes informationsserie, Gad 1991, s. 39
15. *Ministerialtidenden* nr. 12, 1873, s. 35
16. Derudover fik rederiet ØK lov til at føre splitflag, og det samme gjorde Det store Nordiske Telegraf-selskabs kabelskibe. 1927-kommissionens betænkning, s. 10-11
17. Det gælder Skipperforeningen i København, Flagmagerlauget, Marienlyst Badehotel, Zoologisk Have og Herlufsholm kostskole samt den oprindeligt privatejede Bogø Navigationsskole. 1927-kommissionens betænkning, s. 12-14. Carlsbergs ret til splitflaget er også tvivlsom, eftersom den blev givet til J.C. Jacobsen personligt og ikke til virksomheden. Udover kommissionens liste over institutioner, der fører splitflag, kan nævnes Videnskabernes Selskab, Prinsesse Marias hjem på Christianshavn og Kongehøjene i Jelling, se Leif Baun, ”Splitflag over Jellinghøjene i 100 år”, *Svundne Tider*, årg. 6, 2003.
18. Se anonym ”Det norske Flag”, *Skandinavisk Yacht-Magasin* 8. bd., maj 1925
19. Mere om skibet i R. Steen Steensen, *De danske kongers skibe*, Strubes forlag 1972, s. 57
20. Se f.eks. Richard Jenkins, *Being Danish. Paradoxes of Identity in Everyday Life*, Museum Tusculanum 2011, s. 144ff
-

Vulkankatastrofen den 8^e Mai 1902

Christi Himmelfartsdag - paa Martinique

Dagbogsoptegnelser skrevet af kommandør Frederik Ludvig Franz Gotschalk (1864 – 1939).

Transkriberet af Søren Nørby

Vinteren 1901-02 var jeg udkommanderet med Krydseren VALKYRIEN paa Togt til De Vestindiske Øer. Meningen var, at vi efter et Par Maaneders Ophold ved vore Besiddelser omtrent ved Nytaarstid skulde gaa til De Forenede Stater, anløbe Norfolk og derefter gaahjem. Imidlertid foranledigede salgsforhand-



Forfatteren - nok lidt yngre end de 38 år, som han var i 1902.
(forsvarsgalleriet.dk)

lingerne med USA om Afstaaelsen af vore øer, at vi maatte blive lignende der til en afgjørelse var truffet, og derved fik vi den store Oplevelse, at komme til Martinique umiddelbart efter den rædselsfulde Ulykke, der ramte øen den 8^e Mai 1902, Christi Himmelfartsdag, og kunne være med til at redde c 800 Mennesker fra Døden.

Medens vi ventede paa at salget skulde gaa i Orden, fik vi Lov til at gjøre en lille fornøielig Svipstur til Jamaica og Haiti; men heldigvis var vi naaet tilbage til St. Thomas inden Katastrofen skete.

Den Nordlige Del af Martinique domineres af den c 5000 Fod høje Vulkan Mount Pelee. Vulkanen ansaaes for udslukt, den frugtbare Jord saavel i Krateret som ned af Bjærgets Sider var fuldt udnyttet og i Kultivation, navnlig Sukkerdyrkning.

Syd for Vulkanen laa øens største By, St. Pierre, med en Udmærket Rhed, beskyttet af Landen for NO Passaten. Denne By var Sædet for omtrent hele Handelen, idet Ind- og Udførslen hovedsagelig foregik her, medens den anden By paa øen, Fort de France, der iøvrigt er sæde for Regeringen, er betydelig mindre.

Allerede i nogen Tid havde Vulkanen

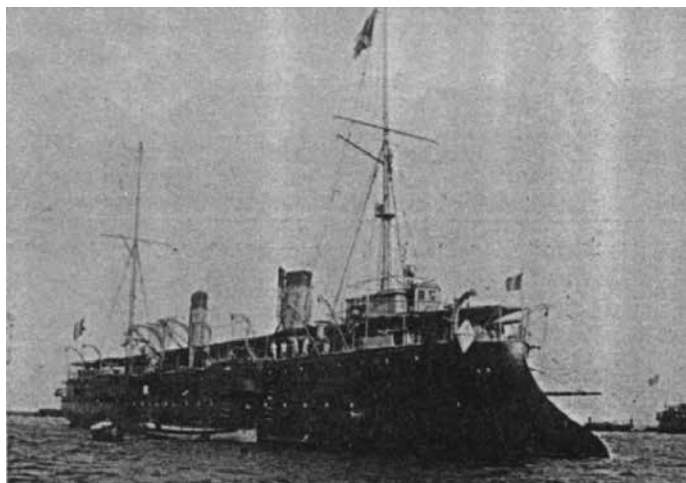


Krydseren VALKYRIEN på St. Thomas Red. (forsvarsgalleriet.dk)

begyndt at murre og Befolkningen var selvfølgelig blevet meget ophidset og nervøs. Den 4' Mai forsvandt Vandet i en stor Kratersø paa Vulkantoppen, og Dagen efter skete det første Udbrud, ved brichet(?). En Sukkerfabrik, der laa ved Vulkanens Fod blev ødelagt og godt og vel 150 Mennesker blev dræbt, hovedsagelig skoldet ihjel af udslynget Damp og overhedet Vand. Telegraf kablerne fra Martinique var allerede nogen Tid forinden blevet beskadigede ved undersøiske Havskælv, saa der var store Vanskeligheder ved Telegramexpeditionen, der maatte dirigeres med Baad til de nærliggende øer, formentlig Dominica, der ligger noget Nordfor Martinique.

I St. Thomas hørtes i de nærmeste Døgn før Katastrofen ligesom underjordiske Drøn og den 7' Mai om aftenen blev vi beordret til at gaa ud af Havnen og holde gaaende for Natten udenfor i Nærheden, for ikke ved et eventuelt Havskælv at blive kastet op paa Land. Den 8' om Morgenen gik vi atter i Havn og sent om aftenen kom Efterretningen om den forfærdelige Ulykke til os.

Paa Grund af det tidligere omtalte Udbrud ved hvilket Sukkerfabrikken blev ødelagt var Befolkningen meget ophidset, og den franske Guvernør, der boede i Fort de France, var i den Anledning taget op til St. Pierre for at berolige Stemningen. Han havde



Krydseren SUCHET.

Bygget 1887-94.

Deplacement 3.400 t.

L 97 m, B 12 m, D 6,1 m

9.500 hk / 20,4 kn.

*6 stk 16,5 cm kanoner,
4 stk 100mm o.a.*

Besætning 335 mand.

taget sin Kone og Børn med for at understrege, at Befolkningen blot skulde være rolig, der var intet at frygte for, alt vilde nok falde til Ro af sig selv.

Torsdag Morgen den 8'Mai, Christi Himmelfartsdag, oprandt med det skønneste Veir, og fuldkommen Ro i Vulkanen. Den franske Krydser SUCHET var af Gouvernøren beordret til at gaa fra Fort de France saa betids, at den kl. 8 FM kunde være paa St. Pierres Rhed og tage Gouvernøren ombord til en inspektion Nord om Øen. Ved et Uheld med Ankerspillet blev skibet noget forsinket, saa at det kl. 8 endnu manglede 1 kvartmil i at være kommet ind paa Rheden. Dette reddede Skibet.

Kl. 8 hørtes en forfærdelig Explotion, og i samme Nu ligefrem revnede den Sydlige Side af Bjærget, og Ild, Damp og Lava slyngedes ud af Rev-

nen. Samtidig sendtes en Straale af glødende Gas ned over St. Pierre og bogstaveligt i 1 Sekund blev alt Levende dræbt. Fra disse SUCHET blev disse Enkeltheder observerede af den lamslaaede Besætning. Samtidig med Udbruddet og Ildstraalen over Byen opstod en orkan saa voldsom, at de paa Rheden til Ankers liggende Skibe ligefrem blev væltede og kæntrade og sank med hele deres Besætninger. Kun faa Minutter varede det Hele, saa var Orkanen forbi.

Et amerikansk Skib, RODDAM, var lige netop kommet ind og ankret temmelig langt ude paa Rheden i samme Nu som Explotionen skete. Kaptainen slog straks fuld kraft Bak, sprængte Kæden, og Skibet fik bakket ud og blev derved reddet; men i en brændende og ynkkelig Forfatning, og med saa godt som hele Besætningen dræbt. Skibets

Styrmand, der ved Ankringen havde sin Post forude paa Bakken, sprang ned herfra og paa Hovedet ned ad Trappen til Folkelukafet forude. De i nærheden staaende Matroser sprang ligeledes derned, og reddede derved Styrmandens Liv, idet han blev dækket af de overliggende Matroser, da Ildstraalen ramte Skibet. Efter en besvimelse vaagnede Styrmanden op igjen, og fik sig arbeidet løs fra den ovenpaa ham liggende skærmende Dynge af forkullede Lig, og han kom op paa Dækket. Skibet var i Brand, og alle paa Dækket værende personer dræbt eller døende. Kaptainen var end-

nu i Live og kunde sige et Par Ord til Styrmanden inden han døde; men hele hans Ansigt var ganske forkullet, Øine og Næse forsvundet. Med nogle lettere saarede fra Maskinrummet fik de Branden ombord slukke Jeg traf selv vedkommende Styrmand en Gang senere, og hørte hans historie. Gouvernøren var lidt før kl. 8 med sin Familie gaaet i en baad for at ro ud til SUCHET; intet blev fundet hverken af Menneskene eller Baad.

Man formoder, at Døden for den ulykkelige Befolkning er kommet som et Lyn uden smærter eller Dødsangst.



Vulkanudbrud kan udløse ødelæggelser, der kan sammenlignes med virkningen efter sprængning af atomvåben. (forsvarsgalleriet.dk)



Reden ved St. Pierre inden det alt ødelæggende vulkanudbrud. (forsvarsgalleriet.dk)

Den Ildstraale af glødende Gasarter med en Temperatur der blev anslaaet til over 1000 grader, der udslettede Byen med alt Levende varede kun faa Sekunder, og Menneskene er øieblikkelig døde ved at indaande den helvedeshede og mulig ogsaa giftige Luft. Ved første Aandedræt har de mistet Bevidstheden og er døde.

Alt hvad der var Levende i Byen og op ad Sydsiden af Mount Pelee blev dræbt - ialt over 30.000 Mennesker - de man senere kunde komme i Land og overse Katastrofen, kunde man se at Ildstraalen havde raseret alt i en Sektor paa c 60 grader: udenfor stod der endnu grønne Træer og ubeskadi-

gede Landhuse, men som sagt Straalen havde Ødelagt hele Byen. Senere fandtes paa veiene, der farte til Fort de France mange Lig af Folk fra Byens Omegn, der var ramt af glødende Lava og Sten; men som havde været uden for den egentlige Ildstraales Omraede.

Alle disse Enkeltheder fik vi selvfølgelig først Rede paa senere; den Efterretning vi fik i St. Thomas den 9' sent om Aftenen lod kun paa at et frygteligt Vulkanudbrud havde fundet Sted, og at der var mange Døde.

Den 9' blev det bestemt at vi skulde afgaa til mulig Hjælp. Forinden vor



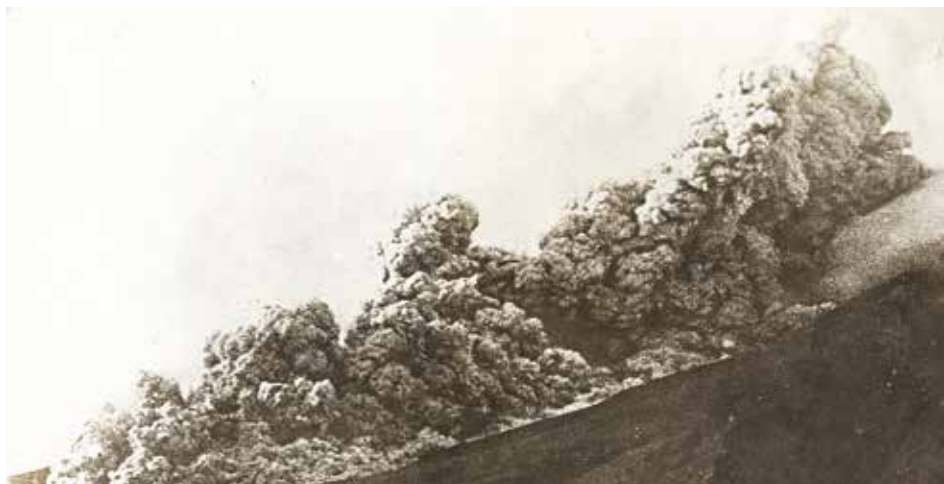
Reden ved St. Pierre efter vulkanudbruddet. Byen er fuldstændig ødelagt.
(forsvarsgalleriet.dk)

Afgang tømte vi St. Thomas' Magasiner og Forretninger for Mel, Beskøiter, The, Ris og andre Fødevarer, ligeledes for Forbindsstoffer, Medicin og Tæpper og afsted kom vi saa om EM. Ombord med og seilede den franske Consul i St. Thomas, en Mand, der havde levet mange Aar paa Martinique og havde Familie og Pengeinteresser paa Øen.

Lørdag den 10de om EM, da vi var c 50 Kvartmil fra Øen begyndte en Askeregn at falde, og efterhaanden blev den saa tæt, som om vi var i et voldsomt snefog. Asken, der bestod af pulveriserede Pimpsten, saa fint

som det fineste Pudder, dyngede sig efterhaanden op paa Dækket i et Lag af mange Tommer.

Vor Mening var at gaa forbi St. Pierre ned til Fort de France, der ligger c 25 Sømil Sydligere, og da vi efter vor Navigation kl. 10 om Aftenen formente at være paa Høide af Fort de France, stod vi indefter ret mod Havnen. Da vi kom nærmere Land saa vi voldsomme Ildebrande og Baal, og den franske Consul, der jo kjendte Byen fra sit mangeaarige Ophold der, udpegede forskellige Steder og sagde, at der var Gouvernørens Palads, der Banken, der et Fort, der en Kaserne o.s.v. men alt var i Flammer. Vi maatte tro at der un-



Der var stadig røg fra vulkanen da VALKYRIEN kom til assistance.
(forsvarsgalleriet.dk)

der vor Reise fra St. Thomas var sket en ny Kæmpeulykke, og at ogsaa Fort de France var Ødelagt. Som Sagerne stod, kunde vi ikke ved Nattetid gaa ind til Ildhavet; men holdt gaaende udenfor til næste Morgen ved Daggry.

Da det blev lyst, viste der sig en lille Lysning i Askeregnen, som vi benyttede og kom ind til Land, ikke som vi troede til Fort de France, men derimod til St. Pierre. Som det senere blev opklaret havde der løbet en fableagtig stærk Strøm fra S til Nord og forsat os den lange Distance paa 25 Sømil i faa Timer.

Paa Veien ind mod Land passerede vi mange Vragstykker, og Udkiggeren varskoede en Gang: "Et Lig set for". Det var en Neger forfærdelig opsvul-

met og med Arme og Ben strittende i Veiret. Et Øjeblik efter et Lig endnu, og efterhaanden som vi nærmede og Kysten var der helt overstrøet med Lig; da jeg havde talt til 100 opgav jeg at tælle.

Da vi kom ind til Land saa vi et Orlogsskib, der viste sig at være SUCHET, til Ankers. Vi sendte strax Officerer ombord og meldte os til assistance. Chefen spurgte om vi vilde følge med ham c 10 Sømil Nord efter til en lille By, le Precheur, der laa ved Kysten lige Vest for Mount Pelee, der skulde være c 2400 Mennesker forsamlede, dels Byens egen Befolkning, dels Flygtninge fra Nordsiden af Vulkanen. En Lavastrøm havde spærret Veiene for dem baade Nord og Sydefter, saa deres



Resterne af St. Pierre. (forsvarsgalleriet.dk)

Redning maatte komme Vestfra fra Søen.

I selve St. Pierre var der intet at udrette, alt var dødt og ødelagt.

Foruden SUCHET var en fransk Telegraf Dampner LEONSAY kommet til Stede, og et Kvarter efter vor Ankomst til St. Pierre, dampede vi 3 Skibe afsted op til le Precheur. Her ankrede vi saa tæt Land som Muligt, satte alle Fartøjerne ud og begyndte Redningsarbeidet. Heldigvis var vi kommet ud af den sværeste Askeregn, idet vi laa lige Vesten for Vulkanen, saa at Asken med den friske NO Passat kunde gaa klar af os.

Beboerne kom ud i deres Piroger og Smaabaade til vore Fartøier, naar Smaabaadene var tømt, blev de sendt tilbage efter flere; vore Baade kunde ikke godt gaa helt ind paa Kysten, da der var en ret svær Dønning saa de blev udsatte for at hugge i stykker. Saasnart vore Fartøier var fuldt lastede, blev vore 2 Dampbarkasser spændt for og saa afsted til VALKYRIEN, hvor Losningen af Baadene foregik saa hurtigt som muligt, og Baadene atter dirigerede til Land.

I Løbet af 5-6 Timer blev Byen evakueret og Befolkningen bragt ombord i de 3 Skibe, c 800 Sjæle i hvert. Ingen kunde selvfølgelig redde nogetsom-

helst Gods, det gjaldt om hurtigst muligt at faa Menneskene ombord op saa komme afsted med dem til Fort de France. Opholdet saa tæt ved Land lige under Vulkanen var heller ikke helt hyggeligt; ustandseligt buldrede den og havde smaa eruptioner; man vidste ikke hvilket Øieblik en Regn af Sten og Lava kunde vælte ned over os og Ødelægge Skibet og Besætning.

De Reddede var halvt forstyrrede af Angst; men da de havde faaet The og et Maaltid Mad, kvikkede de saa meget op, at de inden vi kom til Fort de France lo og sang og dansede ret ubekymrede; Nogle Smaating havde enkelte med ombord; men altid de latterligste og mest unyttige Ting, saasom en tom Spand eller en gammel rusten Lygte: en lille Pige, der havde mistet alle sine Paarørende, havde en lille Hundehvalp med.

Jeg talte med en Halvblods Mand, der fortalte mig, at hans Bolig var i St. Pierre; han havde tidligt om morgenen paa Ulykkesdagen forladt sit Hjem og kone og Børn for at tilse en Plantage, han eiede paa den vestlige Skraaning af Bjærget i Nærheden af le Precheur. Han havde nu mistet alt, Hjem, Kone og Børn og al sin Eiendom, kun sit eget Liv havde han frelst. I le Precheur, hvortil han lykkelig og vel var kommet flygtende efter Eruptionen, havde der hersket

de forfærdeligste Tilstande i de 3 Døgn, der forløb inden Redningen kom. Negre havde plyndret Rom Oplagene, drukket sig fra Vid og Sans og begaaet de forfærdeligste Udskejelser. De af Befolkningen, der havde Skydevaaben, havde med Bøssen i Haand maattet værge for sig, og han anslog, at der var dræbt paa denne Maade over 200 Negre.

Ved 4 Tiden var vi færdig med Byens Evakuering; vi fik signal fra SUCHET, at Byen nu var tom, og vi kunde afseile; men vi manglede en af vore Baade, der var forsvundet inde i Askeregnen under Land. Endelig kom den da, og havde endnu 20 - 30 Mennesker med. Officeren i Baaden sagde, at der endnu var en halvhundrede tilbage paa Stranden; men de var ikke til at formaa at drage bort: det var sikkert Marodører, der vilde fiske i rørt Vande og plyndre, naar Skibene var borte. Megen Glæde har de dog ikke faaet heraf, thi allerede 24 Timer efter blev le Precheur Ødelagt ved et nyt Udbrud, og de maa alle være omkommet.

Kl. 6-7 om Aftenen kom vi til Fort de France og fik udskibet alle de Reddede, hvorefter vi kunde faa Hvile for os selv ovenpaa vort arbeide og alle vore Sindsbevægelser, og bl.a. faa gjort noget ved vore Øine, der havde døiet meget i Askeregnen, saa den hele Besætning havde røde, op-



*Det var et overordentligt trist syn der mødte VALKYRIENS besætning.
(forsvarsgalleriet.dk)*

svulmede og betændte Øine.

Den næste Dag udskibede vi alt vort Hiælpemateriel af Klæder, Telte, Medicin og Proviant og var inde i byen og se hvorledes de Reddede blev underbragt og installeret. SUCHET gik atterop til St. Merre for at se om mulig Bankbeholdningen kunde reddes ud af Ruinerne, den kom tilbage med Værdier til 12 Millioner francs.

Tirsdag den 13de var vi alle inde til en stor Sørge-gudstjeneste i Katedralen, og om EM forlod vi Øen og gik tilbage til St. Thomas.

Det var en sørgelig men ualmindelig

Oplevelse, og vi havde gjort Gavn; vi var det eneste fremmede Skib, der kom til Hjælp i rette Tid, men vi laa ogsaa nærmest ved Ulykkesstedet.

I Dagene efter at vi havde forladt Øen kom tyske, engelske og hollandske Hjælpeskibe; men da var der ikke mere at gjøre.

Udflugt til Kystudkigsstation DROGDEN

Tom Wismann

Lørdag den 20. juni deltog 19 medlemmer af Marinehistorisk Selskab i en udflugt til søværnets kystudkigsstation (KUS) DROGDEN.

Vi er så heldige at vor næstformand kommandørkaptajn Gustav Lang er leder af Søværnets overvågningsenhed (SOE) og på denne måde var besøget kommet i stand. Transporten til og fra Drogden foregik med MHV 911 fra flotillen i Dragør. Undervejs blev der orienteret om Marinehjemmeværnets opgaver.

Søværnet råder i alt over fem kystudkigsstationer og KUS Drogden er døgnbemandet. Besætningen består af tre personer, der bemander stationen 24 timer i døgnet og 365 dage om året. Besætningen gav os en fin orientering om tjenesten, og viste rundt "ombord". Der er faktisk mere plads end man umiddelbart tror, på de otte etager hvoraf tre ligger under vandoverfladen. Al trafik der passerer Drogden overvåges visuelt og på radar, og informationer om det enkelte skib meldes videre i Søværnets overvågningssystem. Efter strabasserne på havet og på KUS DRG forfriskede deltagerne sig med frokost (for egen regning) på Dragørfort restaurant & hotel. En god og lærerig dag.



Drogden fyr er bygget i 1937 som en sænkekeasse beliggende på åbent hav, i det meget befærdede farvand mellem Amager og Saltholm.

Fyret er konstrueret som en sænkekeasse bygget af jernbeton. Det er 30 meter højt (16 meter over vandet) og 17 meter bredt og har en oval form.





Meget tilpas var vejret fint, så der var ingen problemer med at komme tørskoet ombord. (Tom Wismann)



Hver mand har sit eget lukaf. Der er i alt ca. 600 m² gulvareal på "øen". (Tom Wismann)



På maskincentralen er der fire diesel-agregater der sørger for, at fyr og al elektronisk udrustning konstant kan være i drift. (Tom Wismann)



Det er fra dette rum at overvågningen finder sted døgnet rundt, året rundt. Det har været forsøgt at finde elektroniske hjælpemidler (kameraer o.a.) der kan afløse det menneskelige øje og erfaring, men indtil nu er det ikke lykkedes. (Tom Wismann)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm, hvor der hver tirsdag er travlhed med de forskellige modelprojekter, der er i gang. Det kan man læse mere om herunder.

Arrangementer 2015

Laugets ”onsdagsaftener” foregår normalt på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte. Herudover vil der forekomme ad hoc-udflugter og andre lejlighedsvis arrangementer.

Tak til alle fremmødte for den store interesse for laugets onsdagsaftener og for arbejdet i Arresten hver tirsdag. Det er et fornemt stykke arbejde, der bliver ydet af de mange engagerede medlemmer.

Programmet for efterårssæsonen 2015 ligger desværre endnu ikke klar, men vil blive meddelt i laugets månedlige elektroniske nyhedsbrev, der tilsendes alle medlemmer og interesserede.

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. 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).

Moderne medier

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.

Møder

Efterårets laugsaftener afholdes første onsdag i månederne september, oktober og november kl. 19.30 på Orlogsmuseet, medmindre andet meddeles.

Laugets traditionelle julekomsammen afholdes tirsdag den 1. december kl. 18.00 på Orlogsmuseet.



Fregatten ROLF KRAKE. (forsvarsgalleriet.dk)

Boganmeldelser

"Fra kold krig til internationalt engagement" med undertitlen "Søværnets korvetter af NIELS JUEL-klassen 1979 – 2009" af *Søren Nørby, Henrik Muusfeldt, Jens Arne Monefeldt Ludvigsen, Bent Sloth Larsen og Bent Hansen*. Udgivet den 29. maj 2015 af Steel & Stone Publishing, Degnelodden 5, Valby, 3200 Helsingør. Kan bestilles hos Søren Nørby: **noerby@gmail.com** eller tlf.: 2068 6847. Bogen er på 352 sider illustreret. Pris kr. 300. Fås også som E-bog.

Ud over de nævnte initiativtagere og forfattere har en lang række tidligere korvetsejlere bidraget med oplevelser og erfaringer sat ind i et passende kronologisk forløb. Forordet er af Viggo Hansen, NIELS JUEL-klassens første skibschef.

Bogen fremstår som en ualmindelig flot publikation med mange farvefotos, som på udmærket vis supplerer teksten. Alle, der har sejlet med de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen (NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD), kan genfinde netop deres sejlperiode og hvad den indebar af sejlads, problemer med vind og vejr, tekniske udfordringer, pudsige oplevelser og meget andet.

I bogens indledning giver forfatterne en særdeles god beskrivelse af den politiske baggrund for korvetbyggeriet,



som er nødvendig for at forstå krav til størrelse, design med mere. På et meget tidligt tidspunkt af projektet faldt en bemærkning om, at hvis søværnet skulle have flere større kampenheder, så skulle de være på halv størrelse af fregatterne af PEDER SKRAM-klassen og med den halve besætning, det vil sige ca. 90 mand. De tal kom til at danne en magisk begrænsning for politikerne, som skulle bevilge penge til projektet. På papiret kunne det måske se nemt ud, men at få alle enderne til at mødes, det ville kræve en meget stor indsats. Skibene skulle være udrustet med moderne sensor- og våbensystemer og moderne fremdrivning. Ret

hurtigt i processen, i december 1972, blev projektet døbt KORVET 72 eller blot KV 72. Orlogsværftet byggede ikke længere nybygninger, så designopgaven måtte udliciteres. Alt dette er grundigt beskrevet. De operative forhold i Østersøen under Den kolde Krig bliver ligeledes beskrevet i bogens indledning.

Herefter følger en ganske spændende beskrivelse af skibenes ca. 30-årige levetid i søværnet, hvoraf udsendelsen af OLFERT FISCHER til den første Irak-krig nok er den mest afgørende. Blandt de mange bidrag fra korvetsejlerne er nogle gennemgående træk om korvetternes størrelse, udholdenhed, "team spirit" og besætningernes gode uddannelser. I korvetterne kunne man godt "lege med de store drenge" i udenlandske fregatter og destroyere. Korvetterne blev oprindeligt bygget til krig i Østersøen og til syv dages udholdenhed. Da OLFERT FISCHER blev sendt i krig første gang, så varede udsendelsen et år og tre dage.

De internationale operationer krævede forsyninger til langt mere end de oprindeligt planlagte syv dage, og varmen i de nye operationsområder krævede køling til både materiel og besætning. Derfor skulle der indbygges air condition og fryser. Ferskvandsbeholdningen var utilstrækkelig. Skibets elektronik skulle suppleres med det udstyr, som man benyttede i større NATO-enheder.

Langvarige udsendelser blev øvet i internationale flådestyrker, men hen i mod slutningen af den 30-årige sejladsperiode var skibene simpelthen slidt op. Chefen for SOK traf en rigtig beslutning ved i 2009 at tage korvetterne ud af flådens tal og lade besætningerne overgå til de nye fregatter, som var under bygning.

Berlingskes forsvarsmedarbejder Christian Brøndum har åbenbart læst bogen bagfra og fokuserede i sin boganmeldelse i avisen på de mange materielhavarier. Ved en læsning af bogen forfra kan man læse om dygtige unge mennesker, som får komplicerede tekniske systemer til at virke under vanskelige forhold, om dygtigt uddannede korvetbesætninger på 90 mand, som kan det samme som udenlandske fregatter og destroyere med over 200 mand om bord. I hele korvettiden var besætningerne gennemsyret af tanken om at kunne hamle op med de større skibe, og i sin afsluttende tale ved korvetternes kommandostrykning på Flådestation Korsør den 18. august 2009 udtalte forsvarschefen, admiral Tim Slot Jørgensen, *"at korvetterne har ydet langt mere end fordret, da de indgik i flådens tal"*.

Bogen burde indgå som fast pensum for folketingsmedlemmer, i det mindste medlemmerne af Forsvarsudvalget. På side 203 kan man læse Socialdemokratiets formand, Svend Auken

udtalelse om, ”at korvetten *OLFERT FISCHER* kun ville sejle i vejen for de øvrige allierede krigsskibe” under den første Irak-krig. På side 220 undrede den daværende forsvarsminister Knud Enggaard, som var ingeniør, sig over de omfattende brandskader som en forholdsvis beskeden brand medførte for *OLFERT FISCHER* i ”Golfen” den 27. marts 1991. To afdelingschefer fra Søværnets Materielkommando måtte forklare ministeren, ”at korvetten på grund af politisk diktat under projekteringen i begyndelsen af 1970’erne var blevet tættere pakket med udstyr og havde fået større omfang af aluminiumskonstruktioner

end ønskeligt”.

Bogen er udgivet med støtte fra forsvaret, en række fonde og firmaer samt Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner. Det er en god og oplysende bog om bygning af orlogsskibe, deres drift og operationer og besætningernes uddannelse og formåen. Den er krydret med pudsige oplevelser og dramatiske situationer fra Den kolde Krig, internationale operationer og sejlads og ophold i hjemlige farvande.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Oprop! fra kassereren

I maj-nummeret af bladet bad vi medlemmerne om selv at sørge for indbetaling af kontingent. Ændringen – hvor vi for at spare bl.a. porto ikke udsender det normale girokort – har hidtil ikke været nogen ubetinget succes, da ca. halvdel af medlemmerne endnu mangler at foretage indbetaling.

Jeg håber derfor, at dette lille opråb kan hjælpe på sagen.

Kontingentet bedes derfor som nævnt indbetalt på:

Registreringsnummer 8075 - kontonummer 0001468804.

Husk at angive dit navn og/eller medlemsnummer.

Medlemmer, som ikke har mulighed for at indbetale uden girokort, skal henvende sig til kassereren, der vil være behjælpelig og fremsende et sådant.

Jeg kan træffes på tlf. **20 6868 47** eller noerby@gmail.com

Med hensyn til kontingentets størrelse var der desværre angivet modstridende oplysninger i maj-nummeret. Det beklager jeg. De rigtige oplysninger er som følger:

Enkeltmedlemmer: Kr. 275 pr. år

Ægtepar: Kr. 300 pr. år

Pensionist eller junior: Kr. 200 pr. år.

Hvis du har spørgsmål så kontakt mig venligst.

De bedste hilsner

Søren Nørby, kasserer.

Kildeskovsvej 23

2820 Gentofte

Tlf: **20 6868 47**

Email: noerby@gmail.com

Besøg også Marinehistorisk Selskab på internettet på www.marinehist.dk, hvor du kan finde gamle numre af Marinehistorisk Tidsskrift og en skatkiste af ind-scannede håndbøger og lignende fra flådens historie.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen efterår 2015 / forår 2016

Alle foredrag og generalforsamling: Mødested Orlogsmuseet

21. oktober 2015 kl. 19.30

Jakob Seerup

**De dansk/engelske salutstridigheder i Den engelske Kanal omkring år 1700 –
en næsten ukendt, men munter historie.**

25. november 2015 kl. 19.30

Søren Nørby og Jakob Seerup

For Flåden og Danmark. Det danske Søværns Flag- og Mærkedage gennem 500 år.

27. januar 2016 kl. 19.30

Søren Düwel

**Hit First, Hit Hard and Keep on Hitting – ildledning i den britiske
og den tyske flåde under Den første Verdenskrig.**

24. februar 2016 kl. 19.30

Lars Wismann

Virkningen af artilleri og panser i panserskibenes tid 1860-1960.

6. april 2016 kl. 19.30

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 120 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
eller telefon 2990-6015. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest **mandag kl. 12.00**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.