

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



34. årgang

Nr. 3 - August 2001

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

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

Udgives af:

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

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

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

Lay-out:  
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK  
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.  
Årsabonnement kr. 150.-  
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-  
taget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte  
adresse. Sidste frist for indlevering af  
stof er den 10. i månederne januar, april,  
juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-  
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforan-  
dringer, fejl ved bladets levering o.lg.  
bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: B. THORGILS A/S  
ISSN 0106.5122

---

---

## INDHOLD

---

---

### Artikler:

SPORDEX 2000 - et tog med  
missiltorpedobåden Sehested.  
Farvel til Willemoes-klassen  
*Søren Nørby & Anders Olsen* 75

HMS AURORA and the battle  
of Heligoland (1864)  
*Ian Harvie* 87

Fornem gave til Orlogsmuseet  
*Jakob Seerup* 97

Om den delvise Rekonstruktion  
af Flaadens historiske Model-  
samling  
*Peter Lomholt Maack* 99

### Andet:

Meddelelser fra Orlogsmuseets  
Modelbyggerlaug 101

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 104

---

### Forside:

Missiltorpedobåden P546 Rodsteen.  
Foto: Orlogsmuseet.

# SPORDEX 2000 – Et togt med missiltorpedobåden Sehested. Farvel til Willemoes-klassen.

*Søren Nørby & Anders Olsen*



*Missiltorpedobåden P546 RODSTEEN. Foto: Orlogsmuseet.*

Siden slutningen af det 19. århundrede har torpedobåde spillet en vigtig rolle i den danske flåde. Udviklingen af torpedoen begyndte i 1860'erne og snart derefter opstod torpedobåden som

våbengren. Det danske forsvar var hurtig til at se fordelene ved disse små hurtige – og billige – fartøjer, og den første torpedobåd indgik i flådens tal i 1879. Fra da af var torpedobåde en

central bestanddel af flådens materiel indtil udfasningen af Willemoes-klassen i år 2000.

I 1999 indgik Socialdemokratiet, Radikale, Konservative, Venstre, CD og Kristeligt Folkeparti et forsvarsforlig gældende indtil 2004. Forsvarsordning indeholdt mange initiativer til en omlægning af det danske forsvar fra et "nærforsvar" til et forsvar, der kan bidrage til sikring af bredt formulerede sikkerhedspolitiske interesser – også langt fra Danmarks grænser. En af forligets konsekvenser var udfasning af den danske flådes ti missiltorpedobåde af Willemoes-klassen og to tankfartøjer af Faxe-klassen. Udfasningen havde til formål at give plads for bygning af nye og langt større skibe med primære opgaver i internationalt sammenhæng.

Med Willemoes-klassen forsvandt torpedobådsvåbenet som en selvstændig våbengren. Deres opgaver er nu overtaget af Standard Flex skibene, der som kampskib er udstyret med både torpedoer, kanon og missiler.

Denne artikel er en kort gennemgang af Willemoes-klassens historie og en beskrivelse af en typisk øvelsessejls med en af flådens nu hedengangne enheder.

## Willemoes-klassen

Willemoes-klassen blev bestilt og bygget, mens den kolde krig endnu rasede. I en krigssituation var (og er) den danske flådes opgave *"at hindre eller hæmme fjenden i at benytte havet som transportvej ved at bekæmpe fjendtlige flådestyrker og invasionsfartøjer under angreb mod dansk område"* (1).

Til denne opgave var Willemoes-klassens enheder særdeles velegnet. Enhederne blev alle bygget på Frederikshavn Værft, hvor kontrakten på otte – senere hævet til ti – både blev underskrevet i marts 1972. De nye enheder skulle afløse de seks ældre torpedobåde af Flyvefisker-klassen og tilføre, torpedobådseskadren moderne fartøjer, egnede til tjeneste ind i det næste årtusinde.

Det første skib, WILLEMOES, opkaldt efter helten fra 1801 og klassens navnefader, blev søsat i 1975, og det sidste i rækken højeste kommando i 1978. Skibene var bygget i stål, hver på ca. 250 tons, og bevæbnet med en 76 mm. Oto Melara kanon og 4 torpedorør. De to agterste rør blev i 1978 demonteret for at give plads til 2 affyringsramper til i alt 8 Harpoon-missiler (2). Det er værd at bemærke, at Willemoes-klassen kun manglede Sea Sparrow-missilerne for at have samme kampstyrke som de noget større korvetter af Niels Juel-klassen. Som luftforsvar havde Willemoes-klassen 76 mm. kanonen,

der kunne bruges mod både sø- og luftmål. Luftforsvaret blev omkring 1992 forøget med Stinger-missiler. Skibene havde en topfart på ca. 40 knob. Det var såkaldte "hit-and-run" skibe, der var fremdrevet af 3 Rolls Royce gasturbiner og i ly af mørke eller lav sigtbarhed hurtigt kunne nå målet, affyre torpedoer eller missiler og så hurtigt komme væk igen. Besætningen var på 6 officerer og 19 besætningsmedlemmer.

Deres karakteristiske grønne bemaling skyldtes at skibene var beregnet til at operere tæt ved kysten, hvor farven bidrog til at vanskeliggøre optisk målopklaring fra en evt. modstanders side.

## **SPORDEX 2000**

### **Dokumenteringen**

I forbindelse med udfasningen af Willemoes-klassen besluttede Orlogsmuseet, på foranledning af chefen for 4. Eskadre, Kommandør N. Borck, at gennemføre en dokumentering af fartøjerne. Arbejdet skulle omhandle både fartøjerne som våbenplatforme og som arbejdspladser, og i dagene 21 – 24 marts 2000 blev denne artikels forfattere sendt med missiltorpedobåden SEHESTED på øvelsen SPORDEX 2000.

Selve øvelsen var et firedags togt rundt i farvandet nord for Sjælland. På dette tidspunkt var kun to af Willemoes-klassens ti fartøjer endnu i aktiv tjeneste, og SEHESTED skulle det meste af øvelsen sejle sammen med RODSTEEN, det andet fartøj i tjeneste (3).

Undervejs i øvelsen skulle næsten alle fartøjets våbensystemer afprøves, og der var lagt en klar tidsplan for, hvornår SEHESTED skulle affyre torpedoer, skyde med kanon og Sea-chaff (missilforsvar) og udlægge miner.

Normalt skulle SEHESTED have en 24 mands besætning, men pga. klassens forestående udfasning, var besætningen på denne tur kun på 20 mand. Bl.a. skibets næstkommanderende var under omskoling til flådens andre fartøjer. Besætningen var en blanding af konstabler og værnepligtige, og bestod for SEHESTEDS vedkommende kun af mænd, mens der på RODSTEEN var en enkelt kvinde blandt besætningen.

SPORDEX 2000 startede med en parade, hvorunder Kommandør Borck, den daværende chef for 4. Eskadre, briefede eskadren om den forestående øvelse. Derudover gjorde han opmærksom på, at øvelsen faldt på datoer af betydning for den danske flåde. Især d. 22. marts var en mærkedag, som man skulle huske, når man sejlede i området omkring Sjællands Odde, da det er



*Det kan være svært at se det, men på dette fotografi fra Norge befinder der sig faktisk en sløret missiltorpedobåd. (Foto: MSPC Frank Petersen)*

datoen for tabet af orlogsskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK ved Sjællands Odde i 1808. Det var ved dette slag, at Peter Willemoes faldt.

Ca. 1 time før SEHESTED og RODSTEEN afsejlede, forlod tankskibet SKINFAXE Korsør fuldt lastet med brændstof.



Ved fuld kraft forbrændte SEHESTED pr. time, hvad der svarer til et almindeligt dansk parcelhus årlige forbrug af olie (4500 liter/time eller 16 meter/liter). Dette gjorde, at de ved fuld kraft havde en maksimal rækkevidde på ca. 10 timers sejlads. Det var derfor vigtigt, at fartøjet undervejs i øvelsen fik mulighed for at fylde sine tanke igen. Skibene var også udstyret med dieselmotorer med en langt større rækkevidde, men da var topfarten kun ca. 12 knob.

*A 569 SKINFAXE fuldt lastet.  
Foto: Orlogsmuseet.*



*Refueling i åben sø. Foto: Orlogsmuseet.*

Klokken 1100 forlod vi Korsør. Ved afsejling overgik vi til Zulutid, hvilket indebar at uret blev sat en time frem (4).

SPORDEX 2000 var blot SEHESTEDS syvende dag til søs i år 2000, og det var derfor nødvendigt at opfriske en række færdigheder ved øvelsens start. Øvelsens første element var en kort

signaløvelse, mens skibene sejlede i formation. Formationssejladsen blev ikke mindre spændende, da det smukke vejr kort tid efter, vi havde forladt Korsør, blev erstattet af en meget tæt tåge. Begge skibe fortsatte dog ufortrødent med en fart på ca. 30 knob, så det gjaldt om at holde øjnene på radaren. Hvis RODSTEEN pludselig havde sænket farten eller ændret kurs, havde

man på SEHESTED kun haft få sekunder til at reagere for at undgå en kollision. Øvelsen forløb dog glat.

Ifølge planen skulle SEHESTED og RODSTEEN udlægge miner den følgende morgen, og de nødvendige manøvrer – dog uden miner – blev testet efter den veloverståede formationssejls.

Efter denne øvelse var det tid til at få brændstof ombord. SEHESTED mødtes med SKINFAXE og via en slange fra SKINFAXES agterdæk til SEHESTEDS fordæk overførtes der på 30 minutter de ca. 9000 liter brændstof, som SEHESTEDS sultne gasturbiner havde brugt på øvelsens første 4 timer.

### **Planerne ændres**

Efter tankningen hos SKINFAXE blev øvelsens planer ændret. Vi skulle et smut forbi Hundested for at sætte en af officererne i land og samtidig hente 3 ekstra besætningsmedlemmer.

Tiden i Hundested blev bl.a. brugt på aftenskafning.

Ombord på flådens skibe er det kokken, der har det overordnede ansvar for forplejningen. Skibschefen udstikker et budget, men det er kokken, der sammensætter menuen og står for indkøbene. Kokken ombord på SEHESTED var værnepligtig, og havde en civil kokkeuddannelse bag sig. Maden er

meget vigtig for besætningen, og lever den ikke op til den forventede standard, kan det få besætningens ellers rolige gemytter til at ændre sig. Som oftest er den serverede mad god både hvad angår kvalitet og kvantitet. Derudover spiller kaffe en meget central rolle i mandskabets hverdag. Overalt hvor man kommer, ser man en kande, eller én der er i gang med at indtage kaffe. Denne drik indtages med samme glæde fra chefen til de værnepligtige, og om bord på SEHESTED havde kokken til denne fire dages øvelse beregnet 10 kilo kaffe!

### **Torpedoskydning**

Efter små tre timer i Hundested forlod vi havnen og forlagde til et område nord for Sjællands Odde, hvor vi skulle gennemføre en torpedøvelse. På grund af megen civil skibstrafik i området blev øvelsen udskudt et par gange, og først kl. ca. 2130 blev ordren til at affyre torpedorør nr. 1 givet.

Affyring af torpedoen blev ledet fra skibets Operations-rum (i daglig tale kaldet O-rummet), hvor chefen havde indtaget sin plads. Affyring af torpedo nr. 1 fejlede, da patronen i torpedorøret, der skulle affyre torpedoen, ikke antændte. De to torpister på dækket flyttede sig hurtigt fra torpedo nr. 1 til torpedo nr. 2, for at kunne affyre denne, men affyringen blev udsat, da RODSTEEN først skulle affyre sine to torpedoer. Torpedo nr. 2 ombord på SEHE-



STED blev først affyret omkring klokken 2245, og denne gang var affyringen succesfuld. Torpedoen landede i vandet med et kraftigt "plask", der sendte en brodsø ind over fordækket, hvorved Orlogsmuseets modige fotograf, der havde vovet sig helt ud på fordækket for at finde den bedste vinkel, fik en ufrivillig smagsprøve på det lidet varme vand.

Torpedoen styres gennem en tynd kobbertråd, som danner forbindelse mellem skib og torpedo. Via dette system var det muligt at kontrollere torpedoen fra O-rummet. Herfra kunne man styre torpedoen frem mod målet.

Da øvelsen var vel overstået, blev torpedoen styret ud til et afsides område, hvor alle dens systemer blev deaktiveret. Derefter lod man den bevæge sig rundt i cirkler indtil det sidste brændstof var brugt op, hvorefter torpedoen via en ballon blev bragt op til overfladen, og der holdt den flydende indtil den blev afhentet. Det kan ske at en torpedo går til bunds og borer sig ned i havbunden, hvorefter det kan tage adskillige timer at finde den igen. Dette skete under den anden torpedoøvelse onsdag nat.

Efter øvelsen forlagde vi til Kongsøre, hvor SEHESTEDS torpedorør blev afmonteret og erstattet af 16 mineapparater. At torpedo nr. 1 stadig sad i

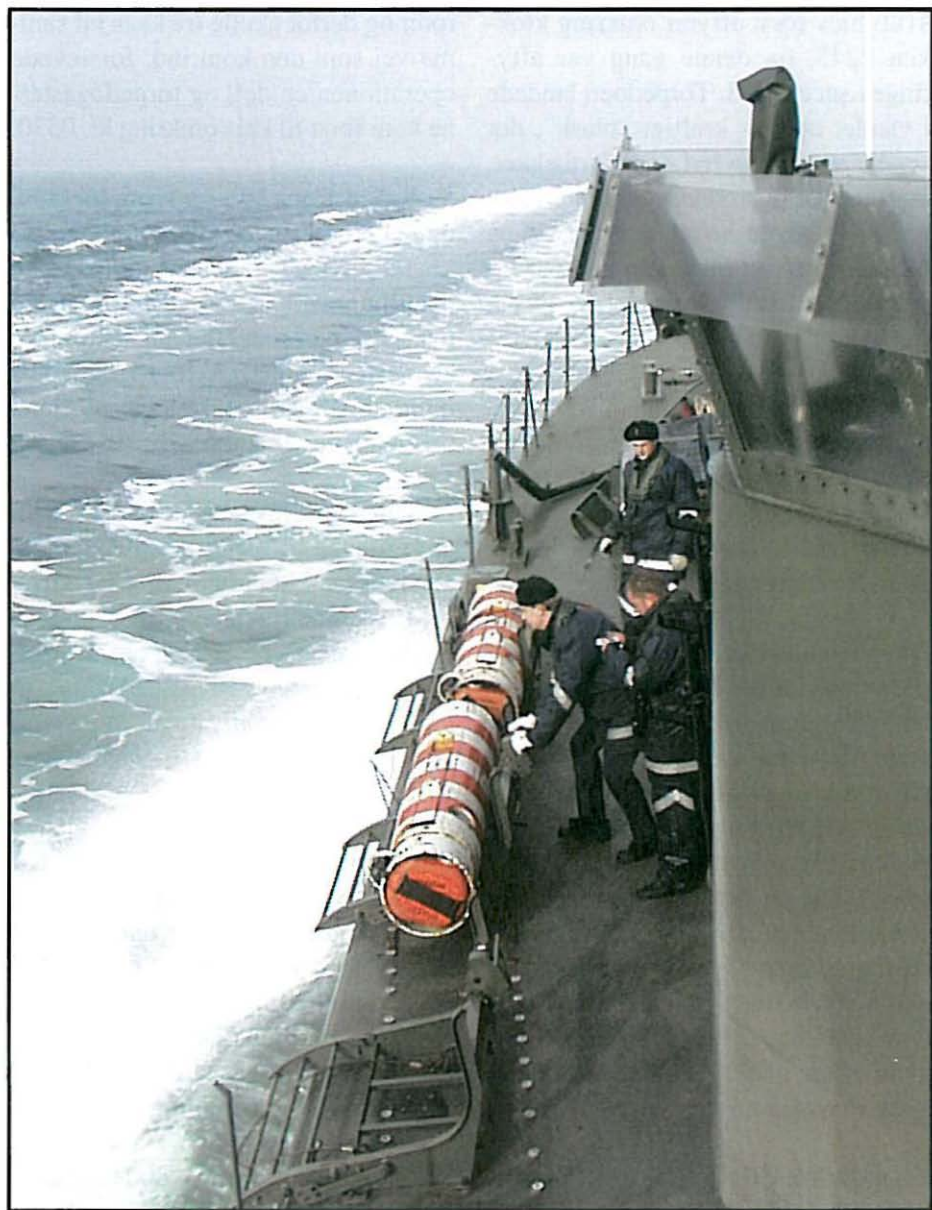
røret og derfor skulle trækkes ud samme vej som den kom ind, forsinkede operationen en del, og torpedogasterne kom først til køjs omkring kl. 0530.

Vi forlod Kongsøre omkring kl. 0630 og ankom til mineøvelsesområdet ca. kl. 0900. På dækket tog torpisterne opstilling ved de 16 røde og hvide øvelsesminer, som efter signal fra broen blev kastet med ca. 10-15 sekunders interval. SEHESTED sejlede på dette tidspunkt ca. 28 knob!

Efter denne veloverståede øvelse vendte vi tilbage til Kongsøre, hvor mineapparaterne blev afmonteret og SEHESTED fik sine torpedorør igen. Samtidig fik vi desværre besked om, at øvelsesskydningen med SEHESTEDS 76 mm. kanon var aflyst, da SEHESTED pga. sygdom ikke havde mandskabet til dette.

De af besætningen, der ikke havde nogen opgaver, brugte tiden på at sove. Besætningens dagligdag under en sådan øvelse var inddelt i 2 timers vagt efterfulgt af 2 timer fri. Maskinbesætningen kørte dog i 3-timers skift. Fritiden brugte de til at hvile, se TV eller anden form for afslapning.

Vi forlod Kongsøre kl. 1800 med kurs mod Helsingør. I Helsingør skulle SEHESTED og RODSTEEN tage ca. 30 soldater fra hæren ombord. De skulle ef-



*Udlægning af miner. Foto: Orlogsmuseet.*

terfølgende sættes i land via deres medbragte gummibåde ud for Tisvilde. En sådan opgave gennemføres jævnlige, og især Søværnets Frømandskorps gjorde af og til brug af Willemoesklassen, som et led i uddannelsen af nye "frøer", hvor de bl.a. trænede i at springe i vandet under forlægning ved fart op til 30 knob. Mens vi forlagde til Tisvilde fik alle soldaterne en grundig rundvisning i skibet.

Kl. 2115 blev soldaterne sat i vandet 500-1000 meter fra land ud for Tisvilde og efter at alle var kommet vel i bådene, satte SEHESTED og RODSTEEN kurs mod torpex-området. Denne gang lykkedes det at affyre begge torpedoer, men torpedo nr. 2 gik desværre til bunds, og det tog adskillige timer før end det lykkedes at genfinde den. Herefter satte både RODSTEEN og SEHESTED kurs mod SKINFAXE, hvor vi tilbragte resten af natten og fik fyldt vores brændstoftanke.

SPORDEX's tredje dag startede med en øvelse, hvor SEHESTED og RODSTEEN eskorterede minelæggeren LINDORMEN. Begge skibe lå ca. 1 km. på hver side af LINDORMEN og sejlede 15-20 knob. Det var en meget rutinepræget øvelse. Da den var vel overstået, blev det besluttet at droppe den efterfølgende mineøvelse. Besætningen og især officererne havde pga. den forsvundne torpedo ikke fået særlig



*Tysk Tornado F3. Foto: Orlogsmuseet.*

megen søvn, og det blev besluttet at forlægge til Hundested, for at give besætningen mulighed for at få et par timers søvn inden nattens øvelser.

## **Krigsspil**

Aftenen og natten blev brugt til et større krigsspil med de fleste af 2. og 4. eskadres fartøjer. Det var en taktisk øvelse med det formål at øve kontrol over et bestemt farvandsområde og i den forbindelse indsamle oplysninger om en evt. modstanders styrke og hensigter. Øvelsen, der fandt sted i Kattegat og den nordlige del af Storebælt, var en "gemmeleg", da det i en krigssituation ikke ville være muligt at bruge skibenes radar. Er en radar blot tændt i få sekunder, kan fjenden aflæse ens position. Derfor sejlede alle skibene med radaren slukket. Da SEHESTED var på samme side som MOBA (flådens MOBILE BAsE) havde vi dog den

store fordel at modtage deres radarbillede, fra en position på land nær kysten, hvor MOBA var opstillet. Der blev lavet mange krumspring for ikke at blive genkendt, og vi fik næste dag at vide, at RODSTEEN havde rejst løbet på kanonen, og hængt en lanterne i toppen, så det havde samme lanterneprofil som en fiskekutter, og på den måde undgået opdagelse.

Krigsspillet blev indledt med et angreb fra et tysk Tornado-jagerfly, og det var berammet til at ske kl. 1800. Igen blev vi dog ramt af en forsinkelse, da flyet havde problemer med at komme fra flybasen i Tyskland, og over den interne radio lød beskeden i stedet, at der var mulighed for at fiske ".....krigen starter klokken 1900!".

Kl. 1900 blev "vores" flådeenhed, der bestod af RODSTEEN, SEHESTED, mine-læggeren LINDORMEN, korvetten PEDER TORDENSKIOLD plus en Standard-Flex, udsat for det ventede angreb fra det tyske fly.

SEHESTED blev overfløjet i lav højde af Tornadoen, men efter officerernes smil at dømme, så havde SEHESTED flyet på kornet inden den fik ram på os.

Resten af aftenen og den halve nat forløb med afvikling af den taktiske øvelse, hvorefter SEHESTED og RODSTEEN lagde til ved SKINFAXE i Ebeltoft Vig.

Øvelsens fjerde og sidste dag blev indledt med affyring af sea-chaff. Sea-chaff bruges som forsvar mod missiler, idet der skydes et antal "falske" radar-mål ud med det formål at forvirre modpartens radarbillede og vildlede evt. missiler affyret mod egen enhed. Radarmålene er lange rør fyldt med sølvpapir og lignende elementer, og taktikken gik ud på at SEHESTED skulle komme sejlene med fuld fart, hvorefter den stoppede hurtigt op og affyrede et rør. Røret blev skudt op i ca. 150 meters højde, hvor det eksploderede. Ud kom en kæmpesky af sølvpapir m.v., der dækkede et stor område og skjulte SEHESTED fra det angribende missils radar. Straks efter affyringen gik Sehested igen fuld fart frem, men på en ny kurs, der bragte den væk fra missilets bane. Willemoes-klassen var den sidste af flådens enheder, der kunne sejles på "cowboy-manér". På flådens nyere fartøjer styres motorerne via edb, og det er computeren, der styrer hvor hurtigt skibet skal sætte farten op eller ned. På Willemoes-klassen havde man direkte kontrol over maskinen og det var derfor muligt at lave meget korte stop og starter, hvilket var meget nødvendigt for de korte manøvre, som båden skulle kunne lave i tilfælde af et missilangreb.

## Farvandsovervågning

På vej mod Korsør gennemførte begge skibe farvandsovervågning, og SEHESTED kontrollerede området omkring Kerteminde. Med 35-40 knobs fart og en god kikkert var dette en opgave, der blev klaret på ingen tid.

Da vi ankom til Korsør, blev SEHESTED tømt for ammunition, og hele besætningen deltog efterfølgende i rengøring af skibet. Derefter var der mønstring på fordækket, hvor chefen kommenterede øvelsens forløb, og takkede for en god arbejdsindsats.

Så var det weekend og alle på nær vagterne tog hjem.

## Epilog

Officielt blev RODSTEEN udfaset 1. juli 2000, mens SEHESTED blev udfaset d. 16. september 2000 under megen vemodig festivitas i forbindelse med afholdelsen af Korsør Flådestations 50 års jubilæum.

Willemoes-klassens endelige svanesang foregik 23/10 2000, hvor klassens sidste 3 fartøjer; WILLEMOES, RODSTEEN og SEHESTED, i samlet formation – og for fuld kraft – sejlede fra Korsør til Frederikshavn.

Mange kender den amerikanske film "Ud og køre med de skøre" fra engang

i 1980'erne. I den konkurrerer en række skøre mennesker om at komme hurtigst tværs over USA i det de kalder "Cannonball-run". Denne tradition blev overtaget af torpedobådene, hvor eskadrens hurtigste fartøj som tegn på dette havde et cannonball-flag vejende fra radarmasten. Da vi forlod Korsør vajede cannonball-standeren fra radarmasten på RODSTEEN. Inden SPORDEX 2000 havde SEHESTED været en tur i dok for at få repareret roret og få rensset bunden, og man var derfor meget interesseret i et forsøg på at fravriste RODSTEEN standeren. Turen til Frederikshavn var et 3-etapers cannonball-run, men på trods af skrap konkurrence fra især SEHESTED bibeholdt RODSTEEN Cannonball-standeren til evigt eje.

I Frederikshavn skal RODSTEEN og WILLEMOES skrottes i løbet af 2001, mens Sehested er blevet doneret til Tøjhusmuseet. Det er planen at skibet til foråret skal transporteres til Ålborg Marinemuseum, hvor det skal udstilles på land ved siden af ubåden SPRINGEREN. Planlagt åbningsdato er 1/6 2001, hvorefter man kan komme ombord på skibet og selv få en god fornemmelse af, hvordan det var at være dansk sømand ombord på en af den danske flådes mest effektive våbenplatforme under den Kolde Krig.



*Sehested og Willemoes ved 41+ knops fart. Foto: Orlogsmuseet.*

I løbet af 2001 vil en kopi af kommandobroen fra missiltorpedobåden WILLEMoes blive opstillet på Orlogsmuseet, så interesserede i Københavnsområdet, også her kan få et godt indtryk af denne klasse af fartøjer.

Som afsluttende bemærkning vil vi takke Søværnet, og herunder især officerer og besætning på HDMS SEHESTED, for den velvilje vi blev modtaget med, og vi ser fra Orlogsmuseet frem til et fortsat frugtbart samarbejde.

### Litteratur:

*Denne artikel er baseret på den rapport som Søren Nørby og Anders Olsen udarbejdede efter togtet med Sehested i marts 2000 og på H. Garde & H.C. Bjergs "Torpedobåde gennem 100 år", Marinehistorisk Selskab, København 1979.*

*Fotograf: Søren Nørby, Anders Olsen og Frank Petersen, MSPC.*

*Tak til Kommandør Niels Borck.*

### Noter:

1. *Bjerg 1979, s. 114.*
2. *Surface-to-Surface Missile.*
3. *Willemoes lå som reserveskib i Korsør. Havde Rodsteen eller Sehested haft et havari, der forhindrede deltagelse i øvelsen ville besætningen hurtigt have kunnet skifte til Willemoes.*
4. *Denne artikel er dog fortsat i dansk normaltid.*

# HMS AURORA AND THE BATTLE OF HELIGOLAND (1864)

*Ian Harvie*

An observant witness of the fight between the Danish and Austrian squadrons off Heligoland on 9<sup>th</sup> May 1864 was the Royal Navy frigate AURORA. AURORA, commanded by Captain Sir Leopold McClintock<sup>1</sup>, was despatched to Heligoland in response to Austro-Prussian naval movements in the North Sea. Public sympathy in Britain lay with Denmark throughout its conflict with Austria and the North German Confederation. Indeed, the Prime Minister, Lord Palmerston, and his Foreign Secretary, Lord John Russell, strongly favoured some form of armed intervention on Denmark's behalf but could carry neither the Cabinet nor, for that matter, Queen Victoria with them. Equally importantly, their senior military adviser, the Commander-in-Chief of the Army, HRH the Duke of Cambridge, warned against military involvement given the reduced state of the army. British impotence on land was not going to deprive Palmerston of a typical show of belligerence however. He told Austria's ambassador in London that the passage of Austrian warships through the Channel would be provocative and that any attempt to en-

ter the Baltic would be opposed by a more powerful British fleet<sup>2</sup>.

The arrival of Captain Tegetthoff's mixed squadron of gunboats and frigates in the Channel hardly went unannounced. On 27<sup>th</sup> April the Austrian gunboat SEEHUND got into difficulty during a storm and was forced to seek refuge in Ramsgate harbour. In doing so she contravened the express instructions of Austria's Foreign Ministry to avoid British ports at all costs. In the process she collided with a pier, an accident sustained whilst under the supervision of an English pilot<sup>3</sup>. To compound matters, the SEEHUND was then refused permission to enter a Royal Dockyard for repairs, being forced to find a private shipyard instead. This decision infuriated Austria's Kaiser who considered it a hostile gesture on Britain's part. The British ambassador in Vienna, Lord Bloomfield, explained that Britain was simply ensuring its neutrality was not compromised by making government facilities available to a belligerent power<sup>4</sup>.

On 28<sup>th</sup> April the Admiralty ordered HMS AURORA to proceed from Sheerness for the Downs, there to await further instructions. Commissioned in 1863, AURORA was among the last wooden screw frigates to enter naval service. Manned by a crew of 540, her armament consisted of thirty-five guns of differing weights and calibres mounted on her upper deck. A Maudsley engine propelled her at a top speed, under steam, of just over 10 knots<sup>5</sup>. The recent installation of internal steam pipes in her boilers however meant that McClintock was obliged to use his engines sparingly on his journey down the Thames. Off the Nore AURORA passed the SEEHUND heading westwards under steam. The following day AURORA entered the Downs where she found the Austrian screw frigates SCHWARZENBERG and RADETZKY taking on coal. Late the following afternoon they sailed for Texel off the Dutch coast<sup>6</sup>.

The morning of Sunday 1<sup>st</sup> May saw the arrival of Rear-Admiral Dacres<sup>7</sup> and the Channel squadron, consisting of the ironclads BLACK PRINCE, WARRIOR, HECTOR and DEFENCE, the wooden screw battleship EDGAR, and the coal-tender TRINCULO. That evening McClintock went aboard Dacres' flagship, EDGAR, where the Admiral confessed to having no idea as to his squadron's future movements. He ordered



*Portrait of Captain Sir Leopold McClintock around 1860.*

McClintock however to proceed to Heligoland, "to find out what the Austrian & Danish vessels of war were doing &c"<sup>8</sup>. Heligoland had been ceded to Britain by Denmark at the end of the Napoleonic wars. Its position, forty miles off the entrance to the Elbe and Weser rivers, meant that it commanded the principal tributaries of German overseas trade. Both rivers had been the focus of a Danish blockade since the outbreak of war in February 1864. *En route* McClintock sighted the Austrians once more off Texel. He also heard from the master of a Hull trawler

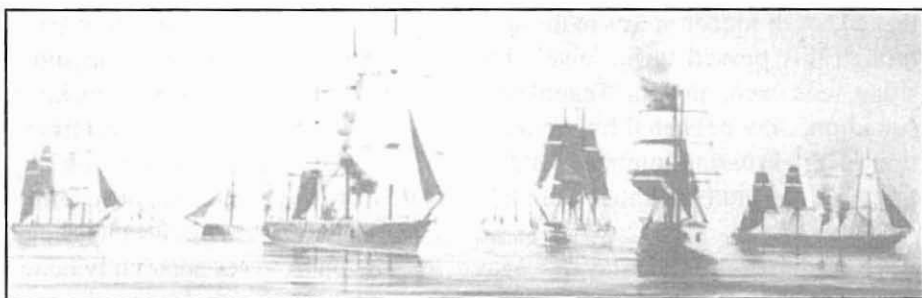


that a Danish squadron was in the area, though this proved to be false<sup>9</sup>. The ships seen were in fact Tegetthoff's squadron, now bolstered by the addition of the Prussian gunboats, BLITZ, BASILISK and PREUSSISCHER ADLER<sup>10</sup>.

At 6.45 p.m. on Thursday 5<sup>th</sup> May AURORA anchored off Heligoland. Already there was the coal tender BLACK EAGLE, a paddle steamer which left Woolwich at the same time AURORA left the Downs. From the Governor of the island, Lieutenant-Colonel Maxse, McClintock learnt that Tegetthoff's squadron was now off the Elbe<sup>11</sup>. Deciding to take a look for himself, he sailed in the BLACK EAGLE for Cuxhaven early the following day, dressed as a civilian to avoid raising suspicion. Discreet enquiries made by Mr Dultz, the British vice-consul in Cuxhaven, suggested that Tegetthoff would await the arrival of Admiral Wullersdorff's main fleet on its way from the Mediterranean before proceeding any further<sup>12</sup>. Both Dultz and McClintock were surprised and alarmed therefore when late that afternoon the Austrian ships began getting up steam. Rumours circulated that they were about to mount a raid on Sylt island, the largest of the North Friesian islands which straddled Denmark's western seaboard. Hurrying back to Heligoland, McClintock weighed anchor in the AURORA to take up a position ten

miles north of the island, from where he hoped to keep an eye on any movements the Austrians might make towards Sylt. At daylight on the morning of Saturday 7<sup>th</sup> May the Austrian ships sailed into view heading north. Shortly after 10 a.m. SCHWARZENBERG began to close on AURORA apparently believing her to be Danish. She turned away only when McClintock hoisted his ensigns. McClintock shadowed the Austrians for the greater part of the day until they dropped anchor just north of Sylt late that afternoon. AURORA spent the night fifteen miles off the Horn Reef<sup>13</sup>.

Daylight on Sunday 8<sup>th</sup> May saw the smoke of three warships approaching from the north west. They revealed themselves as the Danish North Sea squadron of Captain Edouard Suenson, consisting of the frigates NIELS JUEL and JYLLAND accompanied by the corvette HEIMDAL. "They approached prepared for action", McClintock wrote in his journal, "splinter nettings spread over quarterdeck & forecastle, boarding nettings ready for tying up, top screws up, guns in bow & stern ports"<sup>14</sup>. McClintock hove to ahead of them and signalled his wish to communicate. A lieutenant was then sent aboard the JYLLAND to enquire whether they had seen the Austrians off Sylt island. The Danes answered in the negative. An exchange of information



*Ships of the British Channel Squadron around 1863.*

then took place about the movements of the Austrian ships. At one o'clock the lieutenant's cutter returned with news that Suenson hoped to engage Tegetthoff the following day. The Danish ships then headed back north to the last known position of Tegetthoff's squadron<sup>15</sup>.

As the Danes steamed out of view, BLACK EAGLE approached from the south with news that Tegetthoff had returned to the Elbe. McClintock immediately set course for Heligoland arriving shortly after 8 p.m. According to BLACK EAGLE's captain, Tegetthoff's sudden departure from Cuxhaven was prompted by instructions from the Austrian Naval Ministry. His intention, McClintock surmised, was to pass Heligoland under cover of darkness so as to enter the Baltic unobserved. The funeral of a crew member however had apparently delayed the Austrians' de-

parture and when they did get underway SCHWARZENBERG ran aground and stuck firm for an hour and a half. Instead of being well to the north of Heligoland, and out of sight of it, by dawn the following day, Tegetthoff's ships were clearly visible when daylight came on 7<sup>th</sup> May. From Governor Maxse McClintock also learnt that the Prussian paddle steamer, PREUSSISCHER ADLER, had paid a call. Her commander confided to Maxse that "when they saw the English frigate watching them they turned back' giving one the impression", McClintock deduced, "that they intended entering the Baltic if they could do so unperceived"<sup>16</sup>.

Monday 9<sup>th</sup> May dawned bright and fresh with a strong wind blowing. To the south Tegetthoff's squadron was clearly visible steaming north-westwards from the Elbe. Equally visible to the north, and bearing down on them,

were the ships of Suenson's squadron. Knowing that an encounter was some hours off, McClintock went ashore to confer with the Governor and send a telegram to the Admiralty. He returned to AURORA at one o'clock and got underway shortly thereafter. In accordance with naval custom, McClintock took up station "a gunshot distance" – about three miles – from the southern tip of Heligoland in order to demarcate the limits of British territorial waters. BLACK EAGLE joined him shortly afterwards. As the squadrons closed to within range of each other, McClintock ascended AURORA's mainmast to get a better view of the action. He described what he saw in his journal.

*They commenced firing at two o'clock, the Austrians beginning, and the fighting became general at a distance of about 1,000 yards.*

*The port broadsides only of the ships were engaged, & to avoid being raked, they kept steaming round in a circle, the diam[eter] being some 1,000 yards. The gunboats kept at a greater distance. Twice they steamed round their fighting circle, the Danes keeping together better than the Austrians, but the smoke from the powder & the funnels was so great that one half of them were always obscured. The Austrian Commodore bore the brunt of the fight & after an hour & a quarter we saw*

*him coming out of the smoke with his foremast on fire. He was followed by all his squadron, seeking shelter of British neutrality & followed for a short time by the Danes. But they very soon headed off & laid to. The AURORA was lying to, & the Austrians ran down & assembled round us then stopped. All their boats with fire engines were sent to the commodore, to endeavour to extinguish the flames. Her F topmast & F Top burnt through & fell on the deck, as the yards had previously done; the foremast alone remained standing – a charred stump. She bore evidence of severe punishment in the great number of shot holes along her port side. The RADETSKY had not suffered so much, but still had suffered a good deal. The small vessels had not been touched.*

*At the distance of 5 or 6 miles we could not perceive that the Danes had suffered any loss. The action was fought 8 or 9 miles ESE from Heligoland & 5 or 6 from the AURORA <sup>17</sup>.*

A member of AURORA's crew also left a distant eye-witness account of the action.

*This morning (May 9), at four bells a.m., ships were seen in two opposite directions, one windward and the other leeward. The one party to windward turned out to be the three Danes,*

and those to windward the two Austrians. They sighted each other, and at once steamed away towards one another. At 2 p.m. the Danes were to windward of the Austrians, and within gunshot. The Austrians were now supported by the Prussian gunboats. The Austrians fired the first shot, but as we were at the time five miles away I could not see whether it took effect or not. Danes formed into a line and gave three distinct broadsides, one from each ship. You will understand it was a nice fine day, and a sharp wind blowing. The Danes being to windward had the advantage, as their smoke was all carried away as soon as made. The Austrians carried on a very brisk fire, and were supported by the three Prussian gunboats, who shelled away at the Danes in good style. Well, at it they went, hammer and tongs, for an hour and a half, the Danes firing regular broadsides without any seeming advantage, till a quarter to four, when the Austrian ship SCHWARZENBURG caught fire in her foremast rigging, and the other was very much disabled, when they sheered off towards the neutral water of the English isle of Heligoland, and the Danes fired away at them till they were in safe water, and then steamed away to westward. They are now in sight, watching the movements of the Austrians and Prussians, who are now anchored for the night a few hundred yards off us.

The foretop and topmast were burnt clean out of the Austrian ship SCHWARZENBURG. It is not yet quite put out. Her bowsprit, jib, and flying jib were shot away, and, indeed, she is totally disabled. The number of men killed is not known, as we are not near enough to the Danes to find out, and the Austrians and Prussians have not yet had time to muster the live ones; but, from what can be seen, I should think the slaughter must be dreadful<sup>18</sup>.

BLACK EAGLE's captain also noted that SCHWARZENBERG had "a good list to port and [was] very much riddled"<sup>19</sup>. Her shattered condition prompted McClintock to offer Tegetthoff medical assistance. "The Commodore sent me his thanks but declined", McClintock recorded, adding with incredulity, "[he] said he wd. be 'all right again in half an hour!'"<sup>20</sup>. In the hours that followed the battle several Heligolanders went aboard the Austrian ships and reported what they saw.

They describe the state of confusion as something beyond belief, all discipline had vanished, no one obeyed, nor knew where they were going or what they were going to do. Two seamen were seen fighting with knives, & one chasing the other round the deck. The dead still lying about the decks, the fallen spars smouldering on the Fore-castle & requiring vast efforts to keep

*them from bursting into flames again. The steam pipe shot away & the steam issuing up through the hatchway*<sup>21</sup>.

Later that evening McClintock telegraphed the Admiralty an account of the action and ordered BLACK EAGLE to proceed to Hull with his despatch. Shortly afterwards he in turn received a telegram in cypher instructing him to tell the two belligerents that the peace conference in London had resolved that an armistice should come into effect on 12<sup>th</sup> May<sup>22</sup>.

Dawn the following day revealed that the Austrians had slipped away during the night. McClintock learnt that they had returned to Cuxhaven with 170 casualties, mainly aboard the SCHWARZENBERG. From the top of AURORA's mainmast the Danish ships were just visible cruising off Fohr island. A message sent to Governor Maxse by Suenson reported 53 dead and wounded aboard his ships, and orders from his government to proceed to Norway. Subsequently, from Captain Otto Hammer of the Danish navy, McClintock learnt that Austro-Prussian forces had planned an amphibious assault on Sylt island, and that Tegetthoff's squadron had sailed from Cuxhaven on the evening of 6<sup>th</sup> May intent on reconnoitring the island in advance. Hammer also told him that Suenson's failure to finish off the Austrians was

due to his reluctance to violate British territorial waters, which under Danish law extended four and a half miles from shore. After landing his injured at Fohr island, Suenson intended returning to Heligoland to contest Tegetthoff's run for the Elbe. Awaiting him however were explicit orders from his government to break off the action. In the immediate aftermath of the battle McClintock criticised Suenson for his timidity: "No one can understand why the Danes did not follow up their victory. It seems inexplicable". Captain Hammer's explanation did nothing to alter his opinion: "These excuses do not satisfy my mind", he subsequently added<sup>23</sup>.

Did AURORA's presence prevent Suenson finishing off his opponent? International law regarding the rights of belligerents to pursue enemy warships into neutral waters was by no means codified at this time. Plenty of precedents existed for its violation, especially by the Royal Navy. In 1759, for instance, Admiral Boscawen pursued a French squadron into the neutral Portuguese waters of Lagos Bay, enabling him to capture and destroy several enemy ships. And in 1940 HMS COSACK flouted Norwegian neutrality to rescue British POWs from the German supply ship ALTMARK in Jossingfjord. A nation's right to have its neutrality respected depended in effect on its abi-

lity to enforce that neutrality. Many in Britain would have welcomed the destruction of the Austrian squadron, though whether at the expense of having territorial waters violated is a matter for conjecture. Britain was especially sensitive to neutrality issues at this time following a dispute with the United States in 1861 over the forcible seizure of Confederate officials aboard the British ship *TRENT* when on the high seas. Palmerston threatened war with the North until Lincoln's government released the detainees and duly apologised. A strongly worded protest would certainly have accompanied a Danish incursion into British waters, but popular sympathy for the Danish cause, and Palmerston's bellicose rhetoric on their behalf, effectively prohibited more robust action. Mc Clintock's criticism of Suenson for breaking off the action throws doubt on his own willingness to intercede in any such violation.

In the days following the battle reports appeared in the German and Austrian press accusing *AURORA* of having hampered the movements of Tegetthoff's ships, and even luring them into a 'cul de sac' to the advantage of Suenson's squadron. The reports were taken sufficiently seriously by Austria's Foreign Minister, Count Rechburg, for him to raise the matter with Britain's ambassador in Vienna, Lord Bloom-

field<sup>24</sup>. The reports were soon shown to be without foundation however. Tegetthoff's despatch made no mention of *AURORA*, let alone any obstructive manoeuvres on her part, whilst Suenson's despatch noted that "during the entire engagement the English frigate *AURORA* was riding at anchor ..."<sup>25</sup>. Nevertheless, in other ways, *AURORA* clearly played a significant part in the battle, as well as in the days leading up to it. Tegetthoff's movements from the Elbe were in some measure inhibited by *AURORA*'s presence, and the constant reminder she posed of Palmerston's threat to oppose any Austrian move into the Baltic. During the battle itself *AURORA* helped persuade Tegetthoff to seek sanctuary in neutral waters, in the apparently confident belief that she would afford active protection to his crippled ships. For Suenson, despite what must have been a very great temptation, *AURORA* served to discourage him from taking liberties with British territorial waters in order to finish off Tegetthoff's squadron.

Without firing a shot herself, *HMS AURORA* exercised a shadowy influence on the battle and on the decision making of the two commanders.

**Author:**

Ian Harvie  
52 Fingal Street  
Greenwich  
London  
SE10 0JJ  
UK

Tel: 00 44 020 8853 4512  
Email: ianaharvie@aol.com

**Notes.**

1. Captain (later Admiral) Sir Francis Leopold McClintock, KCB, (1819-1907). Entered Royal navy in 1831. Served in four Arctic voyages and discovered the fate of Sir John Franklin's North-West Passage expedition in 1859. Appointed Captain of AURORA in November 1863. Subsequently Commodore at Jamaica (1865-68); Admiral Superintendent of Portsmouth Dockyard (1872-77); Commander-in-Chief North American and West Indies station (1879-82). See Sir Clements Markham, *Life of Admiral Sir Leopold McClintock*, London: 1909.
2. See W E Mosse, "Queen Victoria and Her Ministers in the Schleswig-Holstein Crisis, 1863-1864", *English Historical Review*, 1963, pp 263-283.
3. The Austrians blamed the pilot for this incident but the accident really arose out of language difficulties. Unable to communicate his instructions to a non-English speaking crew, the pilot engaged the services of a local boatman named Wilkinson to bring the vessel into harbour. Wilkinson unfamiliarity with the workings of the helm however resulted in him steering the ship against the east and west piers, almost demolishing a lighthouse in the process. The SEEHUND was eventually towed into harbour by a tug. For an account of the incident see *The Thanet Advertiser*, Saturday 30<sup>th</sup> April 1864. For Austrian Foreign Ministry instructions to avoid British ports, see Lord Bloomfield to Lord John Russell, 5<sup>th</sup> May 1864, Bloomfield Papers, (P)ublic (R)ecord (O)ffice, London, F07/670, 289.
4. See Bloomfield to Russell, 5<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> May 1864, PRO F07/670, 289, 304.
5. For construction details of AURORA see *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London: 1979, p 46. The figures quoted for AURORA's armament vary between sources. Conway's quotes fifty-one guns; J J Colledge's *Ships of the Royal Navy*, London: 1987, quotes thirty-nine guns; a contemporary source (*The Thanet Advertiser*, 7<sup>th</sup> May 1864) quotes thirty-five guns. I have gone with the latter on grounds of contemporaneity.
6. Journal of Sir Leopold McClintock, HMS AURORA, 15<sup>th</sup> November 1863 to 31<sup>st</sup> October 1865, (N)ational (M)aritime (M)useum, London, MCL/14. See entries for 11<sup>th</sup>, 28<sup>th</sup> April and 2<sup>nd</sup> May 1864 (hereafter cited as McClintock Journal). The Austrian squadron was instructed to leave the Downs without the SEEHUND by the Austrian ambassador in London, Count Apponyi (see Bloomfield to Russell, 5<sup>th</sup> May 1864, PRO F07/670, 289).
7. Rear-Admiral (later Admiral Sir) Sidney Colpoys Dacres, GCB, (1805-1884). Entered Royal Navy in 1817. Commanded *Sans Pareil* in Black Sea 1854, including bombardment of Sebastopol. Appointed Commander-in-Chief Channel Squadron in April 1863. Subsequently First Naval Lord (1868-1872).
8. McClintock Journal, 2<sup>nd</sup>, 4<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.

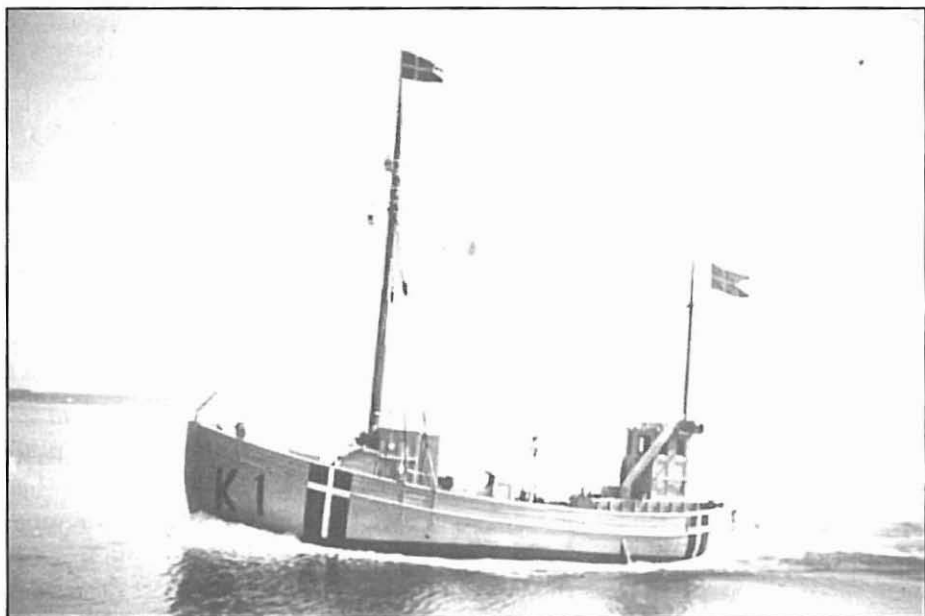
9. McClintock Journal, 4<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
10. Tegetthoff was dismissive of the fighting value of these vessels, describing them as "insignificant little ships, hardly bigger than our Lake Garda boats". Quoted in Lawrence Sondhaus, *Preparing for Welt-politik*, Annapolis USA: 1997, p 74.
11. McClintock Journal, 7<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14. Lieutenant-Colonel Henry Berkeley Fitzhardinge Maxse (1832-1883). Appointed Lieutenant-Governor of Heligoland in 1863 and Governor in 1864. Entered army 1849, served in Crimean war as ADC to Major-General Lord Cardigan, present at battles of the Alma, Balaklava (wounded) and siege of Sebastopol. Subsequently Governor of Newfoundland (1881-83).
12. McClintock Journal, 7<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14. Mr Jargen Dultz, appointed Vice-Consul at Cuxhaven in 1855.
13. McClintock Journal, 7<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
14. McClintock Journal, 8<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
15. McClintock Journal, 8<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14; Markham, *Life of Admiral Sir Leopold McClintock*, pp. 266-68.
16. McClintock Journal, 8<sup>th</sup>, 9<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
17. McClintock Journal, 9<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
18. *The Thanet Advertiser*, 21<sup>st</sup> May 1864.
19. Log of HMS BLACK EAGLE, 1<sup>st</sup> January 1863 to 19<sup>th</sup> September 1864, PRO ADM 53/8674, entry for 9<sup>th</sup> May 1864.
20. McClintock Journal, 9<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
21. McClintock Journal, 10<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
22. McClintock Journal, 9<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
23. McClintock, 10<sup>th</sup>, 14<sup>th</sup>, 16<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
24. Bloomfield to Russell, 19<sup>th</sup> May 1864, PRO F07/670, 314; McClintock Journal, 13<sup>th</sup> May 1864, NMM MCL/14.
25. Suenson's despatch was published in *The Times*, 21<sup>st</sup> May 1864.



# FORNEM GAVE TIL ORLOGSMUSEET

*Jakob Seerup*

En septemberdag i 1942 sejlede kystbevogtningsfartøjet K1 ud på en rutinemæssig patrulje i Sundet. Danmark var besat, men Flåden fortsatte sit virke om end i meget begrænset omfang. De danske fartøjer var da heller ikke særligt ivrige i jagten efter flygtende danske jøder og modstandsfolk. Dog fortsatte hverdagen alligevel på sin egen skæve måde.



*Billede taget under 2. Verdenskrig af kystbevogtningsfartøjet K1 bygget i 1918, overtaget af Marinen i 1939, udgået i 1954. Mon ikke det er et af de flag, der ses på billedet, som Orlogsmuseet nu har fået? Foto: K.N. Bang.*

I den fase af krigen var det almindeligt, at allierede fly kastede miner i dansk farvand for at chikanere den tyske trafik. Det var en sådan engelsk mine, som K1 pludselig stødte på den 19. september 1942. Det lille fartøj sank som en

*Det plettede og slidte flag fra K1 har fået påsyet nye snipper og er forkert proportioneret, men er ikke desto mindre et stærk udsagn fra den omtumlede besættelsestid. Orlogsmuseet.*



sten. Heldigvis omkom ingen ved ulykken – udover en mængde torsk, der var blevet bedøvet ved eksplosionen. De blev indfisket ved håndkraft af motorpasseren, fiskeskipper Rasmussen, og blev fortæret de følgende dage.

Begivenhed er ikke særlig kendt i dansk søkrigshistorie, men fortjener alligevel opmærksomhed. Det var nemlig første gang siden 1864, at et dansk orlogsfartøj blev sænket i en krigsmæssig handling. Skaden var dog ikke værre, end at skibet kunne hæves efter et par uger og sættes i stand. Føreren af K1 hin septemberdag i Sundet var den senere kommandørkaptajn Kaj Nolsøe Bang. Han deltog også i bjærgningen af skibet, og ved den lejlighed tog han K1's godt slidte og olieplettede orlogsflag med hjem og beholdt det som minde. Kaj Nolsøe Bang er nu pensioneret og bor i Årsdale på Bornholm. Sammen med andre spændende effekter og billeder, har Orlogsmuseet nu modtaget flaget med den spændende historie som gave. Det er meningen, at flaget skal indgå i den permanente udstilling, hvor man vil kunne se det sammen med andre minder om 2. Verdenskrig.

### **Litteratur:**

*Kaj Nolsøe Bang: Styrmand til orlogs. Marinen under krigen.*  
Chr. Erichsens Forlag, København. 1977.

# OM DEN DELVISE REKONSTRUKTION AF FLAADENS HISTORISKE MODELSAMLING

*Peter Lomholt Maack*



*Fregatten Bornholm. Model af Peter Lomholt Maack. Modellen er en af de efterhånden mange, som Modelbyggerlauget har tilført Orlogsmuseet.*

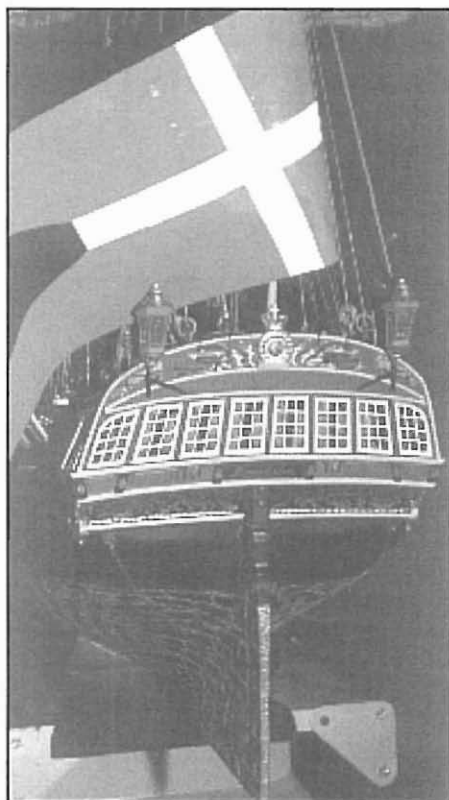
Næsten lige siden Chr. IV's Tid var det Kutyme i den danske Flaade, at man før Bygning af praktisk taget ethvert Orlogsfartøj udfærdigede en Model af det paagældende Skib. - Dette gav os en enestaaende Modelsamling, der vi-

ste Kontinuiteten i Flaadens Udvikling saavel som Udviklingen over et Par hundrede Aar af de forskellige Skibstyper. - Desværre har denne Modelsamling igennem Tiderne lidt ubodelig Skade, dels ved Ildebrande, dels ved

vore Fjenders Hærgen.

Efter de engelske Overfald paa Danmark i Begyndelsen af 1800-Tallet, bemægtigede engelske Skibschefer sig et stort Antal ældre Modeller, som de bragte hjem som Trofæer og Krigsbytte. Det er trods intensive Efterforskninger fra Orlogsmuseets Side ikke lykkedes at opspore nogen af disse Modeller. Men derudover forelaa der fra det engelske Admiralitet udtrykkelige Instrukser om at bringe Modeller af samtlige Skibe fremstillet efter 1770 til nærmere Undersøgelse i England, idet man formodede, at Modellerne kunne vise konstruktionsmæssige Detailler af krigsvigtig betydning. Samtlige disse Modeller er naturligvis gaaet til Grunde efter denne "Undersøgelse".

- Derfor findes i Modelsamlingen næsten ingen samtidige Modeller af Fabrikmesterne Henrik Gerner, Ernst Wilhelm Stibolt og Frans Hohlenberg. - Det drejer sig altsaa om en historisk Virkelighed, der er gaaet tabt for os Danskere, og det maa vel næsten - navnlig i disse Tider - betegnes som en simpel Pligt at forsøge at genskabe den! - En fuldstændig Rekonstruktion vil naturligvis være en ren Utopi, rent bortset fra, at en saadan formentlig alene af Pladshensyn ikke ville være ønskværdig. - Derimod ligger det indenfor Mulighedernes Grænse, hvis man ad Aare kunne fremvise en Model af hver Skibstype og af hver af de tre ovennævnte Fabrikmestres Konstruk-



*Detaillefoto. Fregatten Bornholm.*

tioner. Til en Begyndelse blev der udfærdiget en Model af Henrik Gerners Fregat "Bornholm", som blev overdraget Museet i Februar 1998.

Næste Trin i Projektet er en Model i Maalestok 1:36 af Frans Hohlenbergs 30-Kanoners Fregat "Hvide Ørn" fra 1798. Arbejdet paa Modellen gik igang i Juli og forventes afsluttet om ca. 2 Aar.

# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

---

## Laugets egen montre

I Modelbyggerlaugets montre på Orlogsmuseet vises frem til slutningen af september udstillingen "Jagten på Bismarck". Derefter optages montren af sejlskibsmodeller. Det er dels en fregat fra Napoleonskrigenes tid bygget af Finn Knudsen, hvor der foruden modellen vises byggeprincipper, detaljer, fittings, værktøj m.m., dels er det fartøjer fra Store Nordiske Krig, fregatten RAA og skytsskibet HJÆLPEREN, samt en kanonjolle fra 1807 bygget af Ole Bang. Udstillingen arrangeres af Finn Knudsen.

Vort håb er at kunne skifte udstillinger i montren hvert halve år, og det er jo altid modelbyggernes egne modeller som vises. Har du en eller flere modeller du kunne tænke dig at vise i udstillingsmontren kan du kontakte Per Jessen på telefon 45 81 69 15.

## Hvor køber jeg hvad?

Efter udsendelsen af modelbyggerhåndbogen har vi fået flere henvendelser angående nye emner som kunne medtages i et kommende supplement til bogen. Et af de stadig tilbagevendende spørgsmål er "hvor kan de ting, I omtaler, så købes?", vi vil derfor på et tidspunkt udarbejde en leverandørliste.

Her er imidlertid en leverandør, som vi kan anbefale. Bygger du sejlskibe skal du bruge tovværk, noget af dette kan du købe i færdige tykkelser og farver, andet må du selv slå. I modelbyggerhåndbogen omtales polyestertråd af mærket AMANN-SERALON og SERAFIL, denne tråd i forskellige brune nuancer kan købes hos firmaet LEIF JENSEN & Co Symaskiner aps., Frederiksborgvej 45 - 3200 Helsingø, tlf. 48 79 64 00. Firmaet sender gerne den ønskede tråd mod forudgående betaling.

## Modelskibe til en udstilling

Som omtalt i sidste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift arrangerer Brønshøj Museum en udstilling med titlen "Dansk samfærdsel før broerne, illustreret gennem legetøj". Laugets medlemmer opfordres til at hjælpe Brønshøj Museum med modeller af skibe, som kan illustrere samfærdsel og transport i perioden 1900 til 1960. Der kan være tale om modeller i bly, blik, plastic eller træ, og skibstyper som færger, fragtskibe, passagerskibe, isbrydere samt meget mere. Kan du hjælpe Brønshøj Museum i perioden 1. til 31. oktober i år bedes du ringe til Per Jessen på telefon 45 81 69 15.

## Tirsdagstræf

Har du lyst til at snakke modeller, få gode råd, lære at tegne skibstekniske tegninger eller få hjælp til at komme igang med et projekt så mød op på Orlogsmuseet en tirsdag aften mellem klokken 19.00 og 21.30. Vi starter tirsdag den 2. oktober og mødes sidste gang i denne sæson tirsdag den 30. april 2002.

## Et middelspant til en kanonchalup

Middelspantet, i fuld skala, til en kanonchalup fra 1807 er nu endelig afleveret og opstillet på museet. Det er placeret i samme lokale som andre modeller og effekter fra perioden omkring Englandskrigene. Selv om sektionen kun udgør 20 cm af det i alt over 20 m lange fartøj, virker det imponerende med sin bredde på 4,50 m og sin højde på 2 m. Med sine svære dimensioner i ege- og lærketræ kan man forestille sig den rokraft der skulle til for at drive det 40 tons tunge fartøj armeret med

2 stk. 24 pundige kanoner gennem vandet med op til 7 knobs fart. For yderligere at illustrere chaluppernes størrelse ønsker museet sig en af de 30 næsten 8 m lange årer, som hver krævede 2 mands betjening.

Projektet har været under vejs i flere år, da mange problemer viste sig blandt andet med fremskaffelse, lagring og opskæring af træ i de store dimensioner, der var nødvendige. Det kan blot nævnes, at kølen har en bredde på 16 cm og en højde på 28 cm. Middelspantet er udført af Per Jessen og Frank Ebbe fra Modelbyggerlauget med assistance fra skibstømrer Peter Bauder.



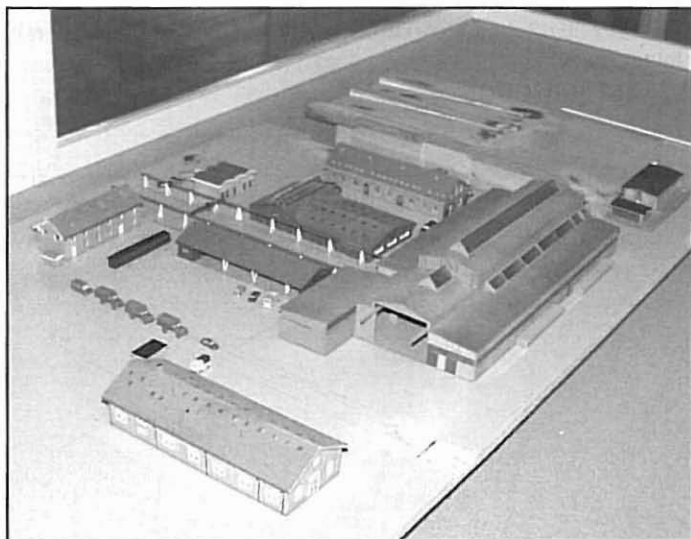
Formanden

## Holmen 1968



Siden sidst er byggegruppen kommet et stort skridt videre, idet gruppen i løbet af juli måned har opstillet den foreløbige montre og modelplatform i den del af museet, der skal rumme museets nye udstilling om flåden efter anden verdenskrig og tiden under den kolde krig. Arbejdet er vellykket og der står nu en montre og en platform på 3,0 x 2,5 meter, hvor

byggepladeøerne af Dokøen og Frederiksholm med alle de huse, der indtil nu er færdige, er opstillet. Til orientering for gæsterne, er der placeret et luftfoto af Holmen fra omkring 1970, ligesom der ligger tegninger sammen med en oplysende tekst om projektet og dets baggrund.



Næste skridt bliver montering af bolværker og markering af veje, stier og overflader på øerne, hvortil kommer træer og buske. Udgangspunktet er stadig en januar/februar-dag uden blade på træerne og med let rimfrost på tage og overflader. Med hensyn til figurer, cykler og biler er gruppen nu så langt fremme, at mange af bilerne er malet og klar til opstilling.

Som en ekstra krølle på det hele, har der været besøg af 3 tv-stationer med hver deres version af projektet, hvortil kommer avis- og bladomtale, hvilket har givet opmærksomhed og reklame langt ud over hvad byggegruppen havde forestillet sig. Opstillingen af montre og arbejdsplads i museets udstilling har givet et fast holdepunkt for arbejdet, hvortil der allerede er gået mange spændende timer hjemme hos de fleste af byggegruppens medlemmer. Med opstillingen på museet, bliver der mulighed for lejlighedsvis at arbejde med projektet i museets åbningstid, selvom selve fremstillingen af de ofte meget komplicerede bygninger fortsat vil foregå hjemme i "lønkkammeret".

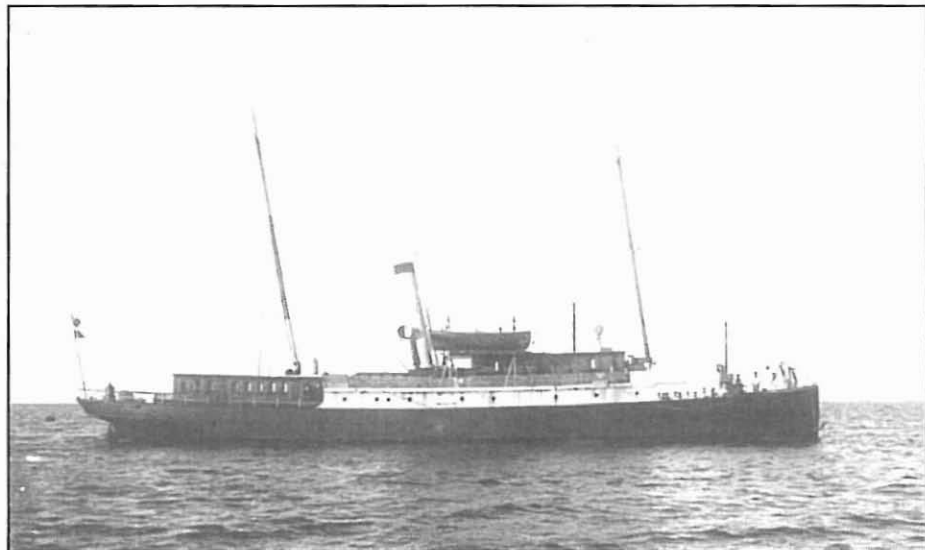
Ved starten af laugets tirsdagsaftener omkring 1. oktober vil gruppen begynde at se på tegningsmateriale til de mange skibe, der skal ligge langs kaj anlæggene og i dokkene, og som med en ensartet detaljeringsgrad skal omsættes til størrelsesforhold 1:250 og i øvrigt sættes i arbejde i løbet af vinteren 2001/2002.

Poul Beck

## FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Det afbildede skib i forrige nummer er iflg. museets oplysninger skruekanonbåden/opmålingsskibet MARSTRAND, bygget 1861 på B&W, udgået 1937. Skibet ses liggende for anker ved Langelinie.

Den heldige vinder blev **Kjeld Søderlund, Mariehøj Allé 41, 2970 Hørsholm**, som har modtaget sin præmie.



Vi fortsætter med skibsportrætterne og vil gerne have oplyst, hvad det er for et skib, der er afbildet. Fotografiet er fra perioden 1916-19, og er taget ud for Assens. Svar til Orlogsmuseet senest 1. oktober 2001.