

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 3 - august 2006

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Planlagte aktiviteter 2006 – 2007.

Med forbehold for ændringer har bestyrelsen med baggrund i erfaringerne fra vintersæsonen 2005 – 2006 udarbejdet et foreløbig program.

Onsdag den 4. oktober 2006 kl. 1900. Niels Probst, Slaget i Køge Bugt den 1.7.1677 set fra en ny og anden vinkel.

Onsdag den 8. november 2006 kl. 1900 besøg på et museum, eksempelvis Toldmuseet i Kbh's frihavn,.

Fredag den 1. december 2006 kl. 1900. Det traditionsrige julearrangement, der foruden bankospil med ”sikker gevinst”,-i år også vil byde på kanonsalut mm.

Onsdag den 3. januar 2007 kl. 1900. Fremvisning af egne modeller og foredrag om slaget ved Trafalgar oktober 1805 set med tegnerens og modelbyggerens øjne.

Onsdag den 7. februar 2007 kl. 1900. Rekonstruktion af historiske skibe som model og i fuld størrelse, baseret på forskning og arkivstudier.

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

Onsdag den 11. april 2007 kl. 1900. Generalforsamling og foredrag.

Tirsdagsaftenerne starter omkring 1. Oktober 2006 og vil køre frem til omkring 1. April 2007. Der er foreløbig planlagt to parallelle forløb:

1) Udvikling, planlægning og skitsering af et projektførløb, herunder bog- og arkivstudier, der f.eks. kunne dreje sig om et historisk skib (CHRISTIANUS QUINTUS) eller om et lille diorama af en bestemt funktion på et skib, et værksted eller andet med relation til flåden eller marinehistorien.

2) Konstruktions- og tegneteknik, - d.v.s. en opfølgning og gentagelse af forløbet 2005 – 2006.

Hvorvidt begge forløb gennemføres afgøres af den faktiske deltagelse. Det endelige program vil blive bragt i augustnummeret af MHT.

Poul Beck

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 3 - august 2006

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Beck: e-mail:
ombf.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 16
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

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

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

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

Marinens elevskole 1867-1932
Lars Wismann 3

Fregatten BLAAE HEJRENS
rigningstegning
Peter Lomholt Maack 20

Da storfyrsten kom til Harboøre
Poul Grooss 27

En uheldssvanger jomfrurejse
Jørgen H. Jensen 32

Gode tider for dansk marine-
historie
Jakob Seerup 35

Boganmeldelser

Depot- og skoleskibet ÆGIR
Poul Grooss 39

Dødens købmand
Poul Grooss 40

Fregatterne PEDER SKRAM
og HERLUF TROLLE
Niels Probst 44

Forside:
Krydseren HEKLA

Marinens elevskole 1867-1932

Lars Wismann

Elevskolens grundlæggelse

Den 1. oktober 1867 blev de første 8 elever optaget på Flådens Underofficersskole. Skolen der bestod indtil d. 27. april 1932 blev til på grundlag af en kommission, hvor det lov-mæssige grundlag først var på plads d. 24. april 1868. Søværnet og især skibsteknologien var i en voldsom udvikling, så man kunne ikke bare vente på, at politikerne fik snakket sig til ret-

te og vedtaget den relevante lovgivning. Man begyndte derfor ca. ½ år før tid. Søværnet havde behov for grundigt uddannede underofficerer, der kunne varetage oplæring, tilsyn og føring af den værnepligtige besætning. Skolens formål var at uddanne unge mennesker til underofficerer i Søværnets tjeneste. Underofficerer havde man haft siden Christian IV, men der var behov for et væsentligt kvalitetsløft, hvis Søværnet skulle kunne løse sine opgaver.

Eleverne var under skolens eksistens



Elevholdet fra 1870.

1867-1932 kasereret på Søetatens Kaserne i Søkvæsthuset i Overgaden Oven Vandet 62 B. Eleverne modtog både boglig indlæring og praktiske øvelser under militær disciplin. I hele skolens eksistens samfulde 65 år fulgte uddannelsen stor set samme mønster. Elevafdelingen bestod af 2 klasser, yngste og ældste, der igen var opdelt i etårige klasser A, B, C & D, og atter opdelt i en dækslinie og en maskinlinie. Konstabelafdelingen bestod af 2 etårige klasser yngste og ældste, der var opdelt i Artilleri, Matros, Sømine og Maskinafdelingen. For at ansøge skulle man være i det år, hvor man fyldte 14, 15 eller 16 kunne fremvise fødsels-, vaccinationsattest og konfirmationsattest, vidnesbyrd om flid og opførsel fra vedkommende skolebestyrer og søfartsbog om en sådan havde. Der kom ansøgere fra hele landet oftest børn fra mellemklassen og/eller Holmens fast stok fra underofficers eller håndværkerklassen. Det var en periode, hvor man endnu ikke havde opfundet så moderne begreber som social mobilitet.

Typisk søgte drengene optagelse på skolen 1-3 måneder inden adgangsprøven der afholdtes i april/maj måned. Alle blev indført med pen og blæk i de store håndskrevne protokoller. Der blev stillet krav til topkarakterer samt en sund, kraftig og fejlfri legemsbeskaffenhed.

For ansøgningsåret 1906 blev forløbet af visitationen til eksempel, som følger. Først måtte aspiranterne igennem en skrap sundhedstest hos Marinens overlæger. Her blev ca. 1/3 kasseret grundet fysiske skavanker og især dårlige tænder. For 100 år siden var dårlige tænder udbredt blandt børn i alderen 13, 14 eller 15 år. I ansøgningsprotokollerne anførtes der ind imellem ansøgere helt uden egne tænder, deres unge alder på trods. Regelmæssig tandhygiejne og tandlægebesøg var alene forbeholdt de få i overklassen. Børn i 1906 var heller ikke så store som de er i dag i samme alder. Således var min bedstefar og hans tvillingbroder ved lægeprøven i 1906 alene 137 cm høje. Marinen så dog ingen hindring i deres ringe vækst, da børn jo har det med at vokse med alderen.

Alle aspiranter måtte herefter igennem en grundig eksamination i fagene dansk, matematik, skrivning samt legemsøvelser. Dansk og matematik var både skriftligt og mundtlig samt en tavleøvelse. Karaktersystemet gik fra ug 7 til slet minus 5. De første 5 karakterer kunne skærpes med et minus 1. Karaktergivningen blandt de optagne lå fra en middelkarakter på 6,11 til 5,22, hvorimod den ringeste elev der aflagde prøve alene opnåede middelkarakteren 0,44. Det er min vurdering efter at have været

optagelsesprotokollerne igennem, at udvælgelsen efter lægeprøven alene har baseret sig på de opnåede karakterer i de klassiske skolefag. Det var derfor udbredt blandt aspiranterne, at man 3 måneder inden optagelsesprøven havde søgt manuduktion typisk hos en underofficer, der var godt inde i de krav, der blev stillet under optagelsesprøven.

Ud af de 134 anmeldte aspiranter var der 3, der slet ikke mødte op. Yderligere 3 mødte ikke op til 2. prøvedag. Yderligere 32 blev kasseret udenfor nummer p.gr.a. ringe helbred. Blandt de resterende nummererede fik 14 anmærkning for dårlige tænder. Af restgruppen, der nu var på 82, blev alene optaget 20 på prøve. Af disse 20 vidste eleverne, at om de udstod strabadserne på et 5 måneders togt med skolens øvelsesskib, da ville der højst optages 16 elever til skoleårets begyndelse d. 1. oktober. På trods af alt dette var søgningen stor til en skole, der havde som målsætning at oplære unge drenge til flid, indbyrdes kappestrid og militær opdragelse.

Det var meget eftertragtet at blive optaget, og derfor ansås det for et nåleøjeblik at blive optaget på Marinens Elevskole. I befolkningen gav det anseelse i at være tjenestemand, som underofficer i kongens klæder. Det var også vidt anerkendt at selvom

statens brød er tørt, så holder det længe og som tjenestemand endda med alderspension.

Skolens udvikling af 1867-1932:

Marinens Elevskole havde igennem



C.P.V. Gross fra elevhold 1867 her som overkanoner. (Foreningen "Ørnen")

årene mange forskellige navne. Der var da også løbende ændringer af uddannelsen og kortvarigt fra 1912 prøvede man forsøgsvis at forcere uddannelsen med et forløb på kun 2 år og 9 mdrs. for atter i 1916 at gå tilbage til det 6-årige forløb. Fra 1922 var uddannelsen tilrettelagt med et 5-årigt forløb.

01. oktober 1867
Flådens Underofficersskole

01. juni 1888
Søværnets Underofficersskole

15. maj 1903
Elevskolen

1909
Konstabelevskolen

5. september 1916
Konstabelskolen

01. oktober 1922
Dæksofficersskolen

27. april 1932
Ophævet

Omkostningerne ved at drive skolen var således i 1882 kr. 60.000. For disse penge skulle der afholdes løn til de faste lærere, kost til eleverne, mundering, undervisningsmateriel og diverse andre omkostninger. Med knapt 100 elever har der derfor været tale om en omkostning på ca. kr. 600/ elev. Til sammenligning modtog en bøssebærer i 1892 kr. 728/år i fast løn plus en tjenestebolig i Nyboder. En admiral modtog i samme periode en årsgage på kr. 9.000 og en værnepligtig 75 øre om dagen. Søværnet har derfor med elevskolen gjort en betydelig investering i de unge mennesker

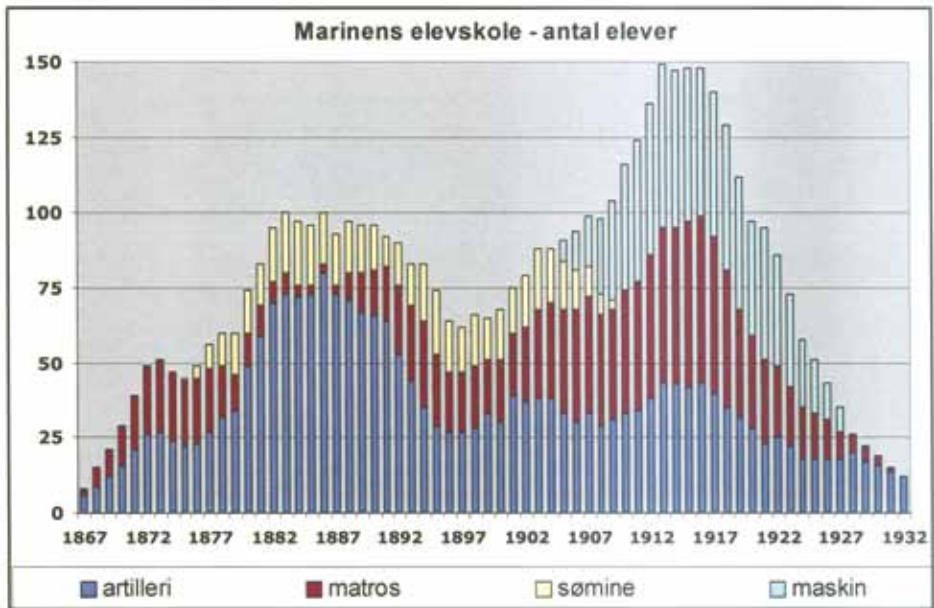
for at sikre de rette ansøgere, den bedste uddannelse og dernæst de rette underofficerer.

Elevtallet

I løbet af skolens 65 årige eksistens var antallet af optagne elever meget svingende. Således blev der i skolens første 3 år i hvert af årene optaget i alt 8 elever. Fra 1880-1890 blev der årligt optaget omkring 20-23 elever, for at optagelsen efterfølgende atter faldt ned til omkring 10-15 elever. I årene 1912-1916 blev der i hvert af årene optaget 30 elever. Efter Forsvarsloven af 1922, hvor Flådens styrke blev reduceret med næsten 2/3 faldt optagelsestallet dramatisk for i årene 1929 at falde til kun 5 og til sidst i 1930 blev kun 3 elever optaget ved skoleårets begyndelse d. 01. oktober 1930.

Indtil 1875 optoges alene elever med henblik på efterfølgende indtrædelse i Artillerikorpsset og Matroskorpsset. Fra 1875 til 1903 optoges tillige marineelever med henblik på senere indtræden i Søminekorpsset. Fra 1905 til 1921 oprettedes en ny linie for elever med henblik på indtræden i Maskinkorpsset. Maskineleverne modtog som eneste gruppe i løbet af den 6-årige forløb en civil håndværksmæssig uddannelse på Orlogsværftet i alle former for smede og metalarbejder.

I alt blev der i skolens eksistenstid



optaget 1065 elever, hvoraf 333 afgik inden de havde gennemført den 6 årige uddannelse. Af resten blev de 338 forfremmet til Artillerikorpsset, de 209 forfremmet til Matroskorpsset, de 72 forfremmet til Søminekorpsset og de 113 forfremmet til Maskinkorpsset. Den naturlige afgang fra skolen var i gennemsnit 5% af eleverne pr. skoleår.

Over årene var det samlede antal marineelever og konstabelelever således mellem 8 i 1867 til omkring 100 elever i 1880'erne for atter at falde til omkring 70 i 1890'erne. I begyndelsen af det 20. århundrede steg elevtallet støt for under 1. verdenskrig at kulminere med et samlet elevantal på ca. 150

elever for i 1932 at være skrumpet ind til kun 12 elever. I alle årene uanset elevtallet holdt skolen til i Søkvæsthuset.

Det er tydeligt, at elevtallet har været under stærk indflydelse af de internationale politiske spændinger og vore egne investeringer i et stærkt og troværdigt søforsvar. I 1880'erne byggedes i Danmark de store flådeenheder HELGOLAND, TORDENSKIOLD og IVER HUITFELDT ligesom vi i samme periode opbyggede et torpedobåds-våben med ca. 20 hurtiggående mindre torpedobåde. Internationalt var der til stadighed ufred på Balkan og den Tyske Flåde havde begyndt opbygningen af

en stærk kystflåde. Fra 1905-1914 var verdenssituationen for alvor højspændt. Den Japansk Russiske krig havde vist, at en undertallig styrke med veluddannede søfolk kunne tvinge en supermagt som Rusland i knæ. Tyskland var begyndt opbygningen af sin Højsøflåde og Danmark måtte forberede sig på krig for at sikre os freden. Under første verdenskrig stillede Sikringstyrken store krav til Marinen og alt personel, der kunne sejle var efterspurgt til de mange enheder, der patruljerede vore minespæringer.

Efter våbenstilstanden i november 1918 gik det hurtigt tilbage for Konstabelevskolen. Forsvarsloven i 1922 medførte at 2/3 af officerskorpset måtte tage deres afsked og tilsvarende gjorde sig gældende for flere af de øvrige personalegrupper. På trods heraf fastholdtes elevskolen med uændret aktivitet, men stærkt reduceret elevtilgang. I 1930 blev der således alene optaget 3 elever. Jeg har slet ikke fantasi til at forestille mig hvordan det har været at gennemføre en optagelsesprocedure, et skoletogt for at begynde skoleåret med 3 elever i yngste klasse, selvom de alle tre blev optaget til senere tjeneste i artillerikorpset. Det virker fuldstændig absurd, at man fastholdt en Dækofficersskole med så ringe en tilgang, men det fortæller lidt om den træghed, der kan være i de militære systemer. I 1931 blev der ikke

optaget elever og i 1932 blev flaget halet ned d. 27. april.

Skoleåret

Det typiske skoleår begyndte d. 1. oktober med undervisning frem til medio april. I sommerhalvåret fra maj til og med september var eleverne på et 20 ugers sommertogt. Maskineleverne var dog alene på det første togt som elevlærlinge. I de efterfølgende 3 år blev maskineleverne kommanderet til tjeneste/uddannelse på Orlogsværftet i sommer perioden. I femte og sjette skoleår var maskineleverne atter ude at sejle med skoleskibet.

I skolens første år var eleverne udkommanderet med forskellige af flådens skibe i sommereskadren. Der var tale om panserfregatter, panserbatterier, kanonbåde, skonnerter og briggen HEIMDAL. Gode kræfter sørgede for, at der i 1881 på Orlogsværftet blev bygget et mindre sejlskib til skolens brug briggen ØRNEN. ØRNEN var et lille træskib uden hjælpemaskine og derfor en teknologisk meget gennemprøvet enhedstype. Herefter udrustedes fra 1882 skolens elevskib ØRNEN hvert år i april måned. Fra 1895 gik man atter over til at bruge Flådens normale skibe til skoleskibe. Fra 1906 var det første gang, at man lod eleverne gennemføre sommertogtet på et skib uden sejlføring, nemlig krydseren HEKLA. Under første verdenskrig årene 1915-1918 blev der uagtet krigen udrustet øvelsesskibe til

skoledelingen, men det var typisk skibe uden krigsmæssig værdi. De ældre elever har i denne periode utvivlsomt i nogen udstrækning indgået som en del af besætningen i de sejlene enheder i Sikringsstyrken. I 1914-18 var der ikke noget forkert i at sende drenge på 16-19 år ud i krigen. Elevskolens sidste skoleskib i 1931 var inspektionsskibet BESKYTTEREN.

Undervisningsplaner

Undervisningen var nøje beskrevet i Plan for Elevskolen, der i sin udformning havde meget til fælles med forordninger som Frederiks V'tes Søkrigsartikelsbreve fra midten af 1700-tallet. I 1904 Planens prgf. 1 kan man således læse, at Skolens formål er at uddanne unge mennesker til Underofficerer i Søværnets Tjeneste. Skolen gennemgås på 6 år og består af yngste afdeling Elevafdelingen og ældste Konstabelafdelingen. Efter



Søkvæsthuset i Overgaden Oven Vandet. Huset er oprindeligt bygget i 1754-55 som opfostringshus for at "200 drengebørn kunne opdrages og oplæres til manufaktur og søfarten". I 1775 blev det Søkvæsthus og i perioden 1867-1932 var det hjemsted for Marinens elevskole. (Lars Wismann 2004)

endt uddannelse og bestået eksamen udnævntes konstabeleleverne til underofficerer med en pligtig tjenestetid på minimum 4 år. Det var dog mest almindeligt, at de der havde gennemgået skolen tjente i Søværnet på livstid, hvilket typisk betød, at man blev pensioneret som 60-65 årig. Det var en tid, hvor begrebet Tjenestemand betød, at man tjente sin Konge og sit land på livstid med ret til at bære tjenestemandsuniform og ret til efterfølgende at modtage sin tjenestemandspension. Før indførelsen af Folkepensionen var det alene tjenestemænd, der fra gammel tid var sikret en fast månedssydelse til de gik i graven.

Skolen blev ledet af en bestyrelse, der umiddelbart var underlagt Marine-ministeriet. Bestyrelsen overdrog ansvaret til en Chef der skulle være officer i Søofficerskorpset. Chefen beordredes til denne tjeneste af Kongen. Chefen havde som på et skib nærmest uindskrænket hals og håndsret over samtlige af de på skolen tjenstgørende lærere, konstabelelever og marineelever. På skolen var tilkommanderet 2 elevinspektører, samt to Underofficerer, 1 Regnskabsfører og det nødvendige antal Underofficerer. De højest rangerende af det faste personale havde fast bopæl på skolen i Søkvæsthuset. Eleverne og Konstabeleleverne var under deres

tid på skolen underkastet militær straffelov, forpligtede til altid at være i uniform og havde ikke ret til at søge deres afsked.

Undervisningen på skolen var nøje beskrevet i Planen såvel i land som ombord på skoleskibet. Da skolens chef og de fleste af skolens faste lærere boede på skolen, lærte eleverne derfor hurtigt at indordne sig og tilpasse sig i tidens ånd. Det var et fast mantra i datidens Marine, at en Flåde alene kunne virke om alle forstod vigtigheden af at lade sig subordinere. Der var ingen tvivl, at enten lærte man det og accepterede det, eller også så kunne man ikke blive på skolen.

Undervisningsåret i vinterperioden med den teoretiske uddannelse havde 42 skematimer om ugen således, at eleverne modtog 7 timers undervisning mandag-lørdag. På et vinterhalvår modtog eleverne således 1050 klassetimer. Hertil kom 2 timers daglig lektielæsning under nidkært opsyn af en ældre elev fra konstabelklassen. I sammenligning modtager en gymnasieelev i dag ca. 1050 timers undervisning om året, men nu timer á 45 minutters varighed. Det er tvivlsomt om gymnasieelever læser 12 timers lektier om ugen.

Det har været skolen magtpåliggende, at de kommende underofficerer

fastholdt et godt helbred og en god legemsbygning. Således var 125 af årets timer legemsøvelser. Resten af fagene var alle det vi i dag ville kalde skarpe faglige og militære fag såsom sømandskab, artilleri, maskinlære, signalering, tjenestekendskab og så de mere almene som dansk, regning, engelsk og til dels tysk. Hver afdeling havde ca. 20 forskellige fag. Moderne fag som billedkunst, antropologi, psykologi og klassens time var slet ikke opfundet i datiden.

Pædagogikken i 1906 var en helt anden, end den man kender i dag. Således beretter min bedstefar, at eleverne på den første skoledag efter skoletogtet fik udleveret alle de bøger og hæfter, som der skulle arbejdes med i hele vinterhalvåret. Da de unge mennesker så måbende på den store mængde lærdom, blev de faderligt beroliget af deres elevinspektør, der meddelte følgende: ”Fortvivl nu ikke kære børn, da I ikke skal kunne det hele udenad – lige med det samme”!

Underbringelsesforholdene og livet på skolen

I tidens ånd var der meget stor forskel på høj og lav. Søkvæsthuset er en bygning med et grundareal på 560 m². I kælderetagen var der indrettet spisestue til eleverne og spisestue til mandskabet. Derudover var pladsen anvendt til marketenderi, pudsestue,

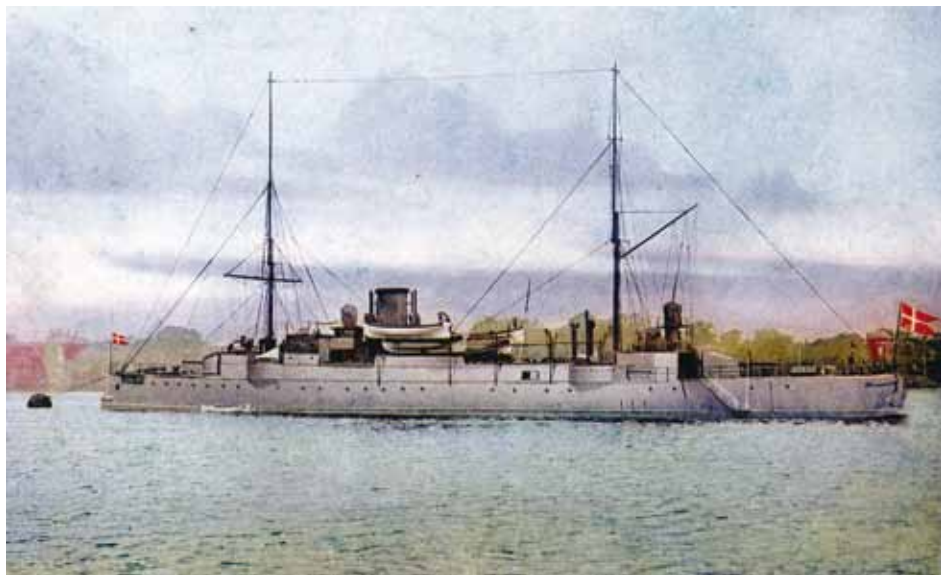
brændekælder, og portnerens bolig.

I stueetagen havde skoleofficeren (næstkommanderende) en 6 værelses lejlighed på ca. 120 m². Derudover var der lejligheder til Marketenderen og Kasernekanoneren samt en sovestue til Mandskabet. På førstesalen var ca. 250 m² indrettet til kasernekommandantens lejlighed. Dernæst var der indrettet læsestuer til eleverne og yderligere en sovestue til mandskabet. På første loftsetage var der indrettet 2 sovestuer til eleverne og en til mandskabet. På 2. loftsetage var der indrettet diverse pulterrum og tørrelofter. Elevernes sovestuer har været på i alt ca. 200 m² og da skolen var på sit højeste elevtal var der ca. 150 elever på skolen. Eleverne havde derfor nogenlunde samme plads at boltre sig på som kasernekommandanten. I Søværnet har man altid anerkendt, at med den militære rang følger privilegier.

Eleverne var under konstant overvågning og blev eksamineret og bedømt på alle mulige boglige og praktiske og personlige egnetheds parametre. Der blev afholdt eksaminer og givet bedømmelser i december i marts og efter skoletogtet typisk i september. Det var en tid, hvor begrebet gruppeeksamen ville lyde som noget fra en anden planet. Den enkelte elev blev nøje, bestemt og nidkært bedømt løbende konstant og på enhver

parameter. Til gengæld er det mit klare indtryk, at lærerne på skolen på trods af deres ophøjethed og strenghed har haft en gennemgående, loyal og positiv interesse for elevernes faglige præstationer. De fleste af lærerne var

adrettet holdning i lærernes vidnesbyrd overfor de enkelte elever. Jeg har da også fundet eksempler på elever, der er blevet indstillet til afsked efter op til 5 års uddannelse på skolen. Nogle af vidnesbyrdene forekommer



Elefskibet krydseren HEKLA. Ombord i krydseren havde mange elever deres første erfaringer med sølivets lyksaligheder. Her lærte de at begå i ombord og subordinere sig i det dengang strengt hierakiske militære system.

selv gamle elever fra skolen og kunne godt huske hvordan det var at være en lille elev uden en mors kærlighed og en fars omsorg og med alt det værste fra grovmobning til direkte mishandling eleverne imellem.

Jeg har i de generelle bemærkninger ved karaktergivningen fundet en gennemgående motiverende og frem-

lidt morsomme i tidens ånd. Således har jeg kunnet følge vidnesbyrdene på min bedstefar Emil Wismann og hans tvillingbror Viggo Wismann, der begge var elever på Elefskolen fra 1906-1912. Ved en enkelt bedømmelse i 1910 fik de begge følgende vidnesbyrd: ”Gør sig umage – flittig, men har svært ved at følge med”. Der er ingen tvivl om, at det har spillet meget ind for

den enkelte elev, at man har vist viljen til at ville kunne bestride tjenesten i Marinen. Andre elever kunne dog godt få langt skrappe bedømmelser, der utvivlsomt har medført efterfølgende afsked. Således denne: ”Ikke store evner og ikke flittig nok, derfor tarveligt standpunkt undtagen i værktødsuddannelse og engelsk”.

Efter endt uddannelse og beståelse af konstabeleksamen, blev eleverne forfremmet som overkonstabler til Artillerikorpsset, Matroskorpsset, Søminekorpsset eller Maskinkorpsset. Som overkonstabler bar havde man rang som underofficer men stadig med almindelig menig uniform og derfor uden ret til at bære kasket. Selvom eleverne var forfremmet til underofficerer havde de stadig ikke ret til at mænge sig indenfor i underofficersmessen i skibene, men måtte pænt sidde i bakken umiddelbart udenfor.

Efter ca. 2 år som overkonstabler var de herefter klar til atter at blive forfremmet og udnævnt til deres første grad som underofficerer med ret til at bære kasket og ret til en plads i underofficersmessen. Karrierevejen gik herefter typisk som f.eks. underkanoner, kanoner og overkanoner. Udnævnelser skete typisk efter et anciennitetssystem. Forsvarslovene fastlagde hvor mange numre der skulle være i hver klasse. Tilsvarende gra-

der gjaldt for bådsmand, hvorimod Søminekorpsset og Maskinkorpsset naturligtvis skulle adskille sig fra de to andre. Ved udnævnelsen til overkanoner var man herefter typisk afskåret fra yderligere advancement. Det var jo aldrig meningen at underofficersklassen skulle mænge sig med officersklassen. I datidens samfund måtte enhver kende sin plads, være tilfreds med den og acceptere den.

Dagligdagen for en lille marineelev

Dagligdagen for eleverne var tilrettelagt efter datidens mantra om regelmæssighed, renlighed og retfærdighed. Nedenfor følger en typisk dag:

0630	Udpudding, morgen-gymnastik, måltid, arbejde
0750	Eftersyn, morgenbøn
0800-1500	Undervisning
1500-1600	Middag
1600-1640	Sangundervisning
1655-1855	Lektielæsning
1900	Aftensmåltid
1940	Udlevering af vaske-tøj og skotøj
2200	Aftensvisitation

Sådan fortsatte det år ud og år ind. Eleverne blev konstant og nidkært styret og holdt i aktivitet. En meget væsentlig del af elevernes fritid er gået med vedligeholdelse af fodtøj og

beklædningsgenstande. Nutidens børn kender jo slet ikke til klassiske sysler som at stoppe sokker, lappe bukser, reparere skjorte, sy knapper i endside pudse sko. Søværnet vidste, at det at være selvhjulpen og sparsommelig er en værdifuld egenskab for enhver sømand.

Når dagen var slut var eleverne naturligtvis dødhængende trætte. Det var derfor sjældent et problem at falde i søvn selvom man måtte dele soveværelse med ca. 100 andre marineelever samt den vagthavende skoleofficer, der sov på samme sovesal som eleverne.

Såfremt eleverne ønskede at forlade skolens område kunne dette alene ske med passerseddel og bevilget landlov. I dagtimerne holdtes vagt ved porten af en ansat portner og i resten af tiden af en marineelev i fuld uniform og med sabel. Far og mor kunne man besøge søndag eftermiddag og under juleorlov, der var fra lige inden Jul til lige efter nytår. De af eleverne, der kom fra provinsen, havde dog ikke disse muligheder.

Den kulturelle uddannelse af Marinens elever

Søværnet har altid i officerskredse og underofficerskredse lagt vægt på en kulturel og dannet borgerlig optræden af personellet. Der blev derfor draget omsorg for at eleverne under deres

uddannelse på Elevskolen modtog undervisning i sang, samt at de løbende blev opfordret til at gå i teatret. Skolen havde ordninger med flere at de førende Københavnske teatre herunder Dagmar-teatret og Folketeatret, således at skolen modtog fribilletter til elevernes benyttelse. Disse billetter blev så udleveret til eleverne på skift, ofte som præmie for veludført tjeneste. Det har været en kærkommen adspredelse for en marineelev af få landlov til en tur i teatret. Det har da også for teatrene været en god reklame at sponsere disse billetter, da eleverne jo er mødte i teatret i deres veltrimmede marineuniform og blankpudsede sko.

En gang om året altid fastelavnslørdag blev der holdt elevbal. Det var noget, som krævede store forberedelser. Fra Orlogsværftet blev der lånt effekter som skibshuggerter, geværer, flag, vimpler og andre pyntegenstande. Eleverne kunne ved denne lejlighed være kavalier for en indbudt dame til den store fest. Skolens chef og alle lærerne deltog i fuld galla. Dem der i vores tid har været kadetter på officersskolen ved, hvor elegant et kadetbal kan afvikles. Jeg forestiller mig, at skoleballet på elevskolen har haft Officersskolens bal som forbillede, men i en mere ydmyg udgave. Det har dog været vigtigt for skolen ved disse lejligheder at sikre sig, at eleverne også kunne gebærde sig socialt og

ikke mindst i relation til det modsatte køn. Det var jo en tid, hvor man på Officersskolen havde klassetimer i ”Kunsten at divertere og konversere et fruentimmer”. Vi andre der ikke har modtaget undervisning i denne kunst, har måttet klare os så godt vi kunne.

De unge marineelever har i enhver sammenhæng skullet uddannes til og føle sig som små gentlemen. Fra min bedstefaders erindringer er en af de ting som jeg har bemærket, at han kort efter sin udnævnelse til maskinist af III klasse og den formidable månedsløn af 90 kroner, investerede i en smoking. Prisen for en sådan klædedragt var kr. 60, men der skulle være stil over det. Marineeleverne er som kommende tjenestemænd blevet indoktrineret til at være Kongetro, Fædrelandskærlige, Retskafne, Pligtopfyldende og i enhver sammenhæng hædersmænd.

Erindringer fra en lærlings togt med krydseren HEKLA i 1906

Togtet begyndte d.5. maj 1906 og skulle i løbet af sommeren bringe eleverne både til Færøerne og Island samt til Haakon VII's og Dronning Mauds kroning i Trondhjem d. 22. juni 1906. Eleverne havde forinden fået udleveret al deres sømilitære udrustning samt en køjesæk til at bære det i. I samlet trop marchedes under kommando fra Søkvæsthuset ud til Holmen, hvor skibet lå nymalet og klar til somme-

rens togt.

Det første de nye lærlinge måtte lære, var den militære tiltaleform. Som lærlinge skulle enhver henvendelse til en foranstående, derfor begynde med f.eks.: ”Jeg melder Skibssergenten osv. osv.”. På skoleskibet var der ca. 90 elever fra de forskellige klasser samt de to konstabelklasser, yngste og ældste, der var så fine at de slet ikke kunne vise de nye rappeunger den mindste opmærksomhed.

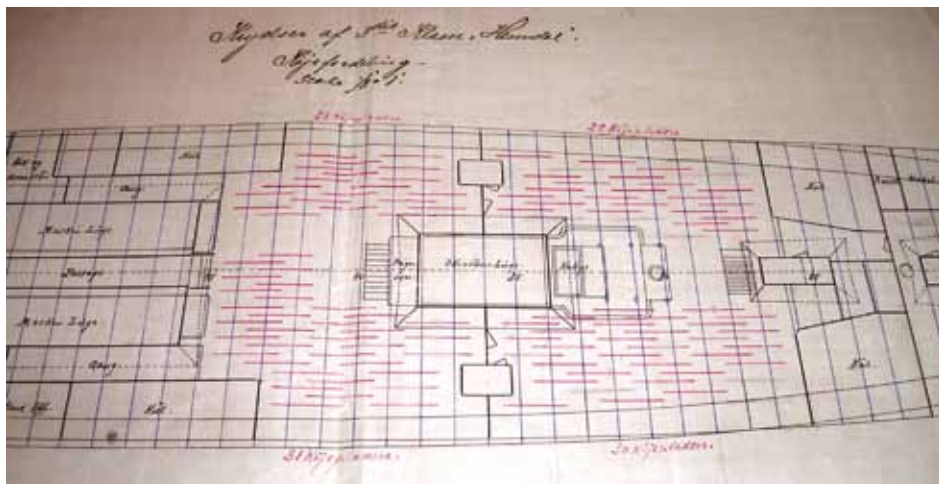
Det var en gammel skik at skibets besætning var opdelt i bakker og det gjaldt også for lærlingene nemlig 5 lærlinge sammen med en baksformand, som typisk var en konstabel. Denne baksformand havde uinskrænket hals og håndsret over de forskræmte små elever.

Tonen under et sådant togt var ofte hård og slående og alle på skibet vidste, at de små lærlinge så rigeligt fik kærligheden at føle på en håndfast måde. Om ingen anden skulle næstkommanderende nok sørge for, at han til enhver tid kunne uddele guds milde gaver og sørge for, at lærlingene aldrig kunne have sig et roligt øjeblik.

Ved at studere det kildemateriale som jeg har haft til rådighed undrer det mig, hvordan lærlinge har kunnet holde til dette hundseri fra kl. 6 om morgenen til

kl. 2100 om aftenen plus vagttjeneste. Det kan alene skyldes, at de har været topmotiverede, samt at man i datidens skoler og hjem bestemt ikke har taget på børn med fløjshandsker. Flere af mine kilder skriver da også, at en veltjent

opleve, at officererne kunne betænke dem med at stykke lagkage eller andre former for lækkerier. Det mest kærkomne for eleverne var at modtage et par venlige ord hjemmefra med posten.



Fordeling af 106 hængekøjer ombord i kysderen HEKLA i 1906. Arealet til rådighed var på ca. 55m², så der er ingen tvivl om at det var en fordel hvis man var gode venner med sidemændene. (Rigsarkivet)

øretæve aldrig har skadet nogen noget. Det er ikke helt i overensstemmelse med nutiden, hvor forældre, der straffer deres børn, risikerer at blive straffet efter straffeloven.

Eleverne skriver dog mest om de gode oplevelser langt hjemmefra og glæden ved at kunne præsentere sit land i en fin uniform. På trods af den for vores tid ukendte strengthed, så kunne eleverne f.eks. i anledning af en fødselsdag godt

Det værste var nok elevernes indbyrdes tyrannisering. Under måltiderne var det udbredt at baksformanden (en ældre elev) tog det meste af kødet til sig selv. Lærlingene var derfor overladt til at spise sig mætte i de uskrællede kartofler.

Toiletforholdene var et kapitel for sig idet disse for eleverne var nogle gallioner, latrinspande i små retiradehuse på dækket. Disse var

typisk optaget af ældre elever, der benyttede fredhelligheden på Das til at ryge sig noget af den forbudte tobak.

Eleverne sov i hængekøjer lige over panserdækket. I gennemsnit var der ca. $6 \times 1\frac{1}{2}$ fod til hver elev, men også her gjorde rangordenen sin virkning. Det var nemlig en sædvane at indlægge en køjepind i sin hængekøje for at gøre den bredere. Man kan så selv tænke sig til bredden af disse køjepinde for den ældste konstabelklasse fremfor lærlingeklassen.

Under togtet blev lærlingene trænet i alle kendte sømandssysler såsom: Kullempning, skure dækket, tovværksarbejder, roning, sejlads med dampbarkasse, geværfægning, sabelhugning, signalering, ordonnanstjeneste, rørtjeneste, udkigstjeneste, rengøring, reparation, skildvagtstjeneste, torpedoskydning, kanonskydning og tilsvarende nyttige ting, som enhver aldrig kan vide, hvornår man får brug for.

Forsvarslovene af 1922 og 1932

I forbindelse med Forsvarsloven af 1922 afskaffedes begrebet underofficerer, der herefter skulle kaldes for dæksofficerer. Ved forsvarsloven af 1932 ændrede man atter systemet idet dæksofficererne af Maskinlinien blev overført til officerskorpset, hvorimod dæksofficerer af dækslinien blev gjort

til kvartermestre eller blev afskedit med 3 års ventepenge. Enkelte af de nye maskinofficerer lykkedes det at avancere til graden af orlogskaptajn og en enkelt endda kommandør i løbet af deres tjenestetid. Underofficererne af Maskinkorpset opnåede således ved den organisatoriske ændring at stige opad i graderne, hvorimod de der havde valgt en af de 3 dækslinier, Søminekorpset, Matroskorpset og Artillerikorpset ved Forsvarsloven af 1932 måtte sig forbigået i fremtidige avancementsmuligheder.

Helhedsvurdering af Marinens Elevskole

Det er min vurdering, at Elevskolen har været en Rolls Royce model, med en resourceanvendelse pr. elev svarende til en årsløn for en fuldt uddannet underofficer. I nutidens mønt taler vi derfor om en udgift på ca. kr. 250.000 pr. elev og hertil kommer den gratis anvendelse af Marinens skibe.

Igennem alle de kilder jeg har haft adgang til, er det et evigt mantra, at man under ingen omstændigheder ville gå på kompromis med det fastsatte ambitionsniveau. Der har derfor været tale om en usædvanlig nidkærhed og stolthed, hvor alene det bedste var godt nok, til at man kunne være tilfreds.

Ses der bort fra datidens hieraki og korporlige afstraffelse af eleverne,

er det hævet over enhver tvivl, at de elever der stod igennem skolens 6 årige forløb har kunnet deres ting både forfra og bagfra. Det er dog også flere steder bemærket, at der for underofficersklassen lægges vægt på, at de kender resultatet på opgaven uden at kunne gøre bevisførelsen.

Det har derfor været således, at Underofficererne har kunnet hvad de skulle, de har kendt og accepteret deres nummer i rangfølgen, men de har ikke været trænet i egen tanke og personlig påvirkning af forholdene, som de var. De har med rette været indoktrineret til at subordinationssystem, der er udmærket i en statisk og kommandostyret verden, men ikke passer til vores tid.

Datidens Underofficerer har utvivlsomt været særdeles gode læremestre for den værnepligtige besætning. De væsentligste angrebepunkter, som man kan anføre for systemet med Underofficerer er dels den voldsomme økonomiske investering i den enkelte elev inden han kunne fungere og dels at systemet ikke muliggjorde, at en underofficer ved særlig udvist dygtighed kunne efteruddannes og optages i Officersklassen.

I datiden var Søofficerer typisk børn af officerer, eller børn fra adelen og højborgerskabet. Hermed kunne man fastholde et klassedelt samfund, hvor

det mere var, hvor du kom fra end hvem du var, der var retningsgivende for dine karrieremuligheder. Jeg har i mine kilder aldrig nogensinde stødt på en bemærkning om, at min bedstefar og hans tvillingbroder havde forestillet sig at gøre karriere med en studentereksamen og dernæst optagelse på Søofficersskolen. De kom jo begge fra håndværker- og underofficersklassen, og deri forblev de.

I hæren havde man en tilsvarende elevskole, der dog blev nedlagt allerede i 1911. Flyvevåbnet har aldrig haft en elevskole på tilsvarende vis, da Flyvevåbnet jo først blev oprettet som selvstændigt værn i 1949.

Litteratur:

Viggo Wismann: Traditioner og tildragelser vedr. et langt liv i søværnets tjeneste (manuskript).

Emil Wismann: Fra den gamle skole (manuskript)

Carl Østen: VALKYRIEN og dens sidste Togt

Plan for Elevskolen, Allerhøjest stadfæstet den 18de Marts 1881

Anordning angående Plan for Elevskolen 22nd. April 1904

Plan for konstabelevskolen 30. juni 1910

Plan for uddannelsen af Artillerikonstabler og faste Matroser, 30. juni 1910

Bestemmelser af de på konstabel elevskolen værende konstabler og faste matroser i overgangsperioden.

Plan for Elevskolen, 16. september 1912

Korpsartillerister og Korpsmatrosers Anvendelse og Uddannelse om Bord i Flaadens Skibe, 9. september 1916

Midlertidig Plan for Konstabel-elevskolen 4. september 1916

Janus Sørensen: Bidrag til Sønder-officerernes og flaadens underoffi-

cersskolers historie, København 1958, Janus Sørensen

Emil Wessel: Orlogsminder, Skildringer og Skitser fra danske Orlogstogter 1878-1919.

Foreningen "Ørnen", 1883-1945.

Eksamensprotokoller fra 1868-1927

Oversigtsprotokoller 1867-1930

Protokol over dagsprogram 1929-1932

BBR-oversigt Overgaden Oven Vandet 62 B, København



Orlogsbriggen ØRNEN tjente som øvelsesskib for Marinens elevskole fra 1881-1907. (Statens Forsvarshistoriske museum)

Fregatten BLAAE HEJRENS rigningstegning

Peter Lomholt Maack

Fregatten BLAAE HEJREN (BLAAE HEYREN, BLAAE HEJREN) var en lille 18-kanoners fregat, der løb af stabelen 29/7-1734. Konstruktøren var Overfabriksmester Knud Nielsen Benstrup (død 26/2-1741).

Fregatten udgik af flåden 1756, hvor den blev solgt til Rentekammeret, Men den må igen være vendt tilbage til orlogsflåden, idet den var under kommando af en kaptajnløjtnant, da den i 1761 forliste i Vestindien.

Der findes en farvelagt, meget detaillert og i øvrigt også meget smuk, rigningstegning, som man mener forestiller BLAAE HEJREN. (Fig. 1.).

Den beskrives ofte som den eneste kendte rigningstegning fra 1700-tallet, hvad der nu ikke er helt rigtigt. – Det eneste, der forbinder tegningen til fregatten er en påtegning lydende BLAA HEYREN¹.

Tegningens proveniens er ukendt, men den har i mangfoldige år været i Orlogsmussets eje. – Første gang den dukker op i den maritime litteratur

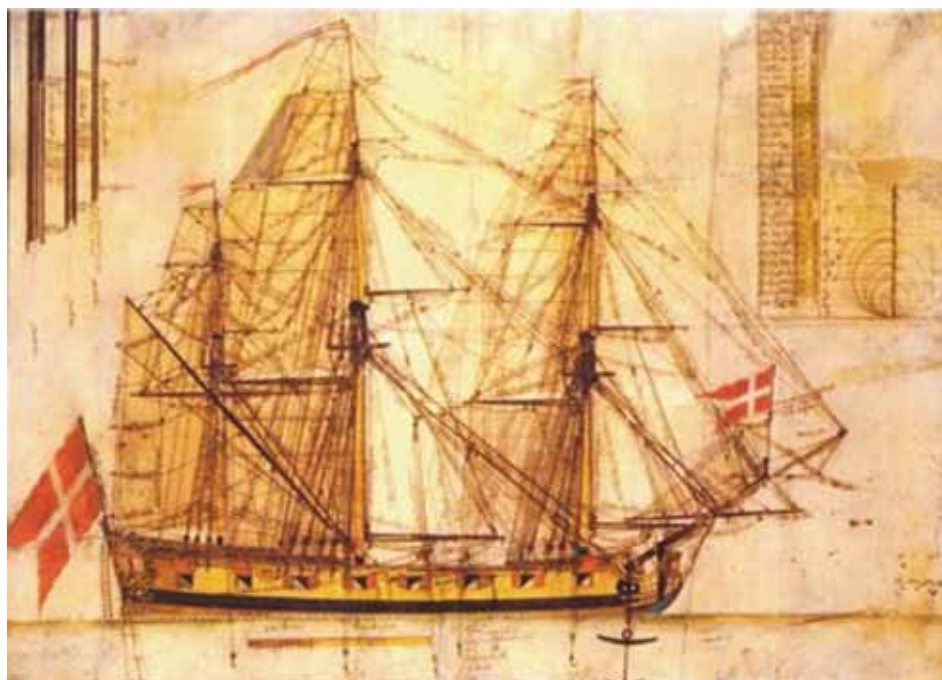


Fig 1. Fregatten BLAAE HEJREN.

er i den lille bog ”Den historiske Modelsamling paa Holmen” af P. Holck fra 1939².

Da jeg så småt sysler med tanken om at bygge en model af denne fregat, rekvirerede jeg kopier af samtlige originaltegninger fra Rigsarkivet, deriblandt en konstruktionstegning

af skroget (fig.2.) og en skematisk sejltegnig (fig.3.). Disse tegninger er udført af Benstrup selv.

Ved at sammenligne disse tegninger med rigningstegningen dukkede der imidlertid meget alvorlige diskrepanser op. Så alvorlige, at det en passant bemærket forekommer uforståeligt, at akademisk uddannede marinehistori-

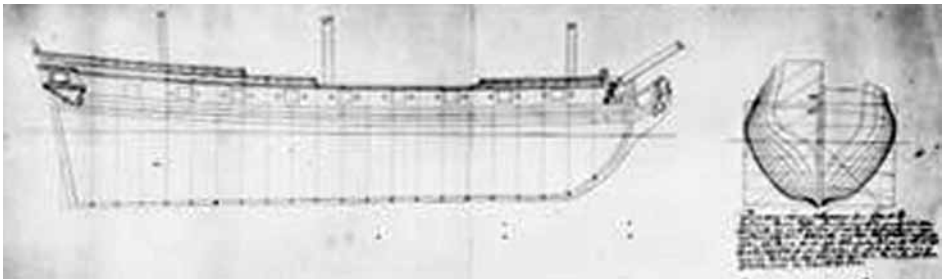


Fig 2. Konstruktionstegning af skroget.. (Rigsarkivet)

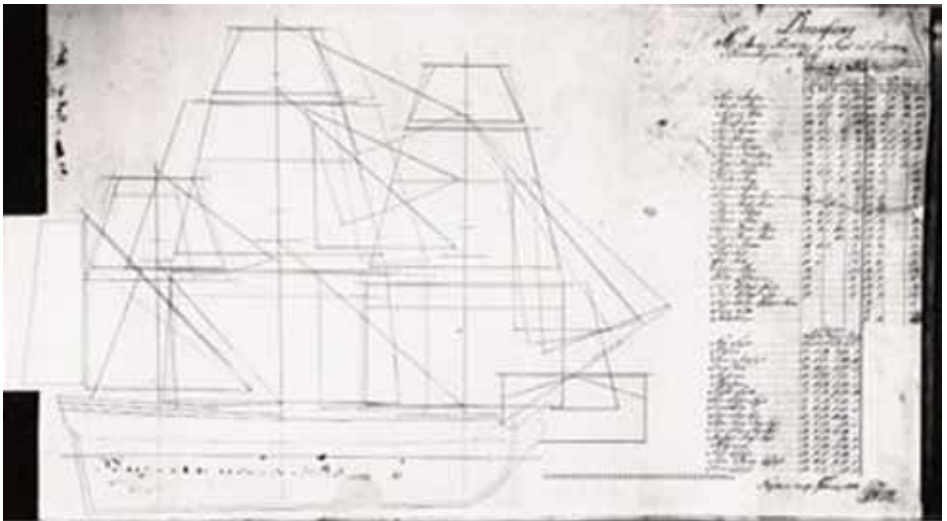


Fig 3. Skematisk sejltegnig. (Rigsarkivet)

kere ikke for længst har underkastet denne kendte rigningstegning en videnskabelig analyse.

De problematiske forskelligheder er følgende:

1)

På konstruktionstegningen findes på hver side af kanonportene et gat, beregnet til årer. – Disse gatter findes ikke på rigningstegningen.

2)

Konstruktionstegningen har 9 kanonporte i hver side, medens rigningstegningen kun har 8.

3)

På konstruktionsdtegningen er sidegalleriet udformet med et elegant rokokkoornament omkring et enkelt vindue. På rigningstegningen er der 2 vinduer, og ornamenteringen er i barokstil. Rigningstegningens sidegalleri minder i mangt og meget i betænkelig grad om HVIDE ØRNS sidegalleri. Fig.4³. Det er blevet fremført, at disse forskelle skulle skyldes senere ombygninger. Rent teoretisk kunne dette naturligvis være tilfældet, men ikke i praksis. Bag sidegalleriet befinder sig en ganske beskeden kahyt, og man kan nu spørge sig til hvilket formål, det skulle have været tjent på en lille fregat at foretage en ombygning med 2 vinduer? Og hvorfor skulle man have udstyret dette nye sidegalleri med

en ”gammeldags” ornamentering? Desforuden skulle ombygningen have omfattet kanonportene, og det ville i den henseende ikke kun have været nødvendigt at tilføje en enkelt port – men da der skulle have været en regelmæssig afstand mellem portene, så havde man måttet ændre placeringen af samtlige porte! Et ganske utænklig projekt.

Det bliver imidlertid endnu værre, når vi ser på galionen og bovsprydet.

4)

Den øverste galionsræling har en meget dybere kurvatur end konstruktionstegningen. Desuden er er galionsopbygningen meget mere kompliceret. Typisk barok.

5)

Galionsfigurerne er helt forskellige.

I den følgende beskrivelse af selve rigningen henholder jeg mig til de nedenfor anførte ekasperter.

6)

På sejltegningen, hvor i øvrigt masternes, rundholternes og sejlenes dimensioner er angivet, bærer bovsprydet ingen bovsprydsmast. Rigningstegningen har derimod en bovsprydsmast⁴.

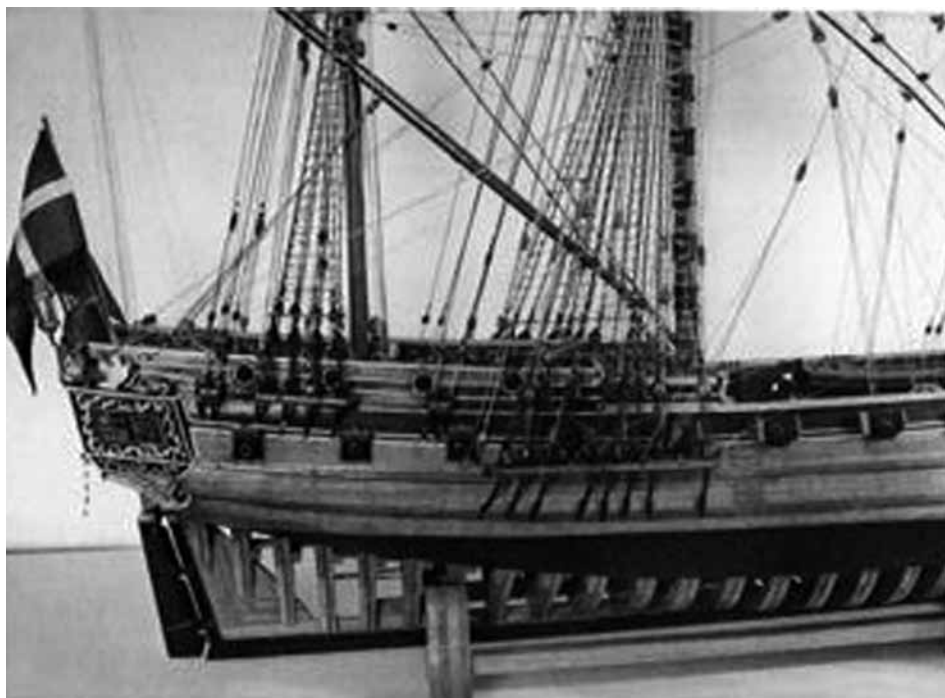


Fig 4. HVIDE ØRNS sidegalleri. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

7)
Sejltegningen har kun et blindesejl.
– Rigningstegningen har derudover en bovenblinde på bovsprydmasteren og yderligere en bovenblinde under klyverbommen.

MONDFELD: ”Klyverbommen blev introduceret i 1715. Indtil 1720 blev den brugt sammen med bovsprydmasteren, hvorpå denne forsvandt.”

MARQUARDT: ”I overgangperioden blev der hyppigt brugt både bovsprydmaster og klyverbom. Man

kan endnu se denne anordning på skibsmodeller indtil 1719.”

LEE: ”Bovsprydmasteren forsvandt på små skibe i 1700, på store skibe i 1719.”

HOWARD: ”Tidspunktet for indførelsen af klyverbommen er usikker. Den blev autoriseret for små skibe i 1705, og i 1714 havde den erstattet bovsprydmasteren på alle skibe mindre end 60 kanoner.”

Det vil sige, at de ovenfor nævnte strukturer og konstruktionselementer var forældede lang tid før BLAAE HEJRENS stabelafløbning!!

Allerværst bliver det, når vi ser på stor- og fokmasten!

8)
På sejltegningen er afstanden mellem penpendiculærene lig med afstanden fra vandlinien til stormastens top. (Dette var forresten en alment kendt proportion). Rigningstegningen viser en forøgelse i forhold til det normale på ikke mindre end 16%. – En overrigning, der vil noget!!

9)
Men dernæst: Både stor- og fokmast bærer bovenbramsejl på rigningstegningen!!

KORTH(1826): ”Storebovenbramsejlet. Denne form for sejl bliver kun brugt sjældent. Derfor finder man intet bemærket om størrelsen i de fleste marinebøger, der omtaler dette sejl.”

MARQURADT:” Før 1800 fandtes bovenbramsejl kun på større skibe og iøvrigt kun sjældent.”

LEE:” Bovenbramsejl. Blev først introduceret i 1799 (bortset fra de bovenbramsejl, der førstes på SOUVEREIGN OF THE SEAS.

HOWARD:” Bovenbramsejl på stor- og fokmast findes 1794 kun på skibe med mere end 70 kanoner,

SCHRAGE:” Bovenbramsejl blev tidligst indført på store engelske skibe i 1799.”

Ophavsmanden til rigningstegningen har derfor formentlig produceret denne et godt stykke ind i 1800-tallet, hvor det i det mindste ikke har været ganske ualmindeligt, at selv små skibe førte bovenbramsejl.

Han har som forlæg for skibet brugt en skrogtegning fra begyndelsen af 1700-tallet og ligeledes konstruktionselementer fra samme tid – og så kombineret dette med andre elementer fra langt op i 1800-tallet.

Altså ganske uforligelige størrelser!!

Jeg mener derfor, at følgende konklusioner kan drages:

A) Rigningstegningen viser på ingen måde Benstrups BLAAE HEJREN.

B) Rigningstegningen viser overhovedet ikke en fregat, der nogen sinde har eksisteret.

Den er ren fantasi. Et smukt fantasiprodukt ganske vist, men et fantasiprodukt er den.

¹⁾ Læseren bedes bemærke det manglende ”e” i ”blaae”. – Denne

skrivemåde var den altdominerende i 1700-tallet. Den henviser til udtalen, der er en såkaldt vokalførlængelse af aa'et. ("blaae", "raae", osv.) Så sent som i 1815 (i den første danske ortografi, nemlig Molbech's) knæstættedes denne skrivemåde, der fortsatte med at være korrekt helt op til 1850-erne.

- At påtegningen (og lignende ord) på rigningstegningen ikke indeholder dette "e" kan ganske vist ikke tages som et 100% bevis for, at teksten skulle være skrevet f.eks. efter 1850, men man kan derimod med sikkerhed sige, at den intet har at gøre med Benstrup, der korrekt, konstant og konsekvent medtager "e"et.

2) HOLCK har formentlig selv været klar over, at rigningstegningen ikke passer til Benstrups tegninger. Han skriver derfor, at der formentlig har fundet en "ombygning" sted i 1756, nemlig hvor fregatten blev solgt til Rentekammeret.

3) Fregatten HVIDE ØRN blev under navnet VITA ØRN søsat i 1711. Den blev erobret af TORDENSKIOLD i 1715 og bragt til København, hvor den blev opmålt. Vi har derfor et ganske nøjagtigt billede af, hvordan den så ud.

- En model af fregatten befinder sig på Orlogsmuseet.

4). Ikke en gjøsstok, da den bærer en bovenblinderå med tilhørende sejl.

Kilder:

Korth: "Die Schiffsbaukunst". Berlin 1826.

Wolfram Zu Mondfeld: "Historische Schiffsmodelle".

Karl Heinz Marquardt: "Bemastung Und Takelung Von Schiffen Des 18. Jahrhunderts. 1986.

Klaus Schrage: "Rundhoelzer, Tauwerk Und Segel": L989.

James Lee: "The Mastng And Rigging Of English Ships Of War. 1625-1860." 1979.

Frank Howard: "Sailing Ships Of War 1400-1860." 1979.



Sejkutteren THYRA ca. 1890. (Statens Forsvarshistoriske Museum)

Da storfyrsten kom til Harboøre Tange.

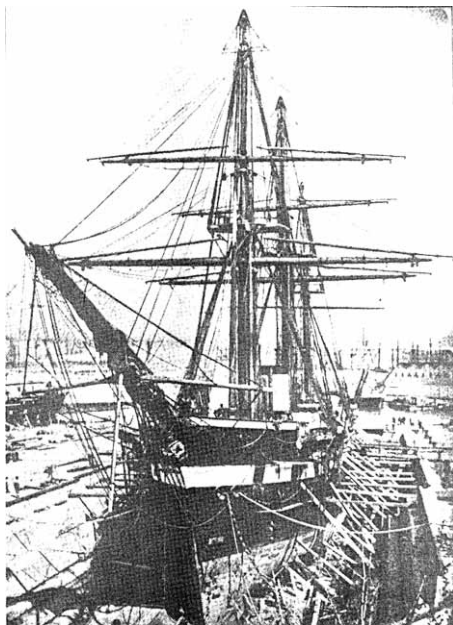
Af Poul Grooss, kommandør, (pensioneret), Forsvarsakademiet, Institut for Militærhistorie.

Enkekejserinde Dagmars genbegravelse i Sankt Petersborg den 28. september 2006 vil medføre presseomtale af hendes samtid og de daværende dansk-russiske forbindelser. Her gengives en usædvanlig historie med relation til prinsesse Dagmars nye russiske familie. Hvis man kan tale om celebre strandinger, så er den russiske fregat ALEXANDER NEVSKIJS stranding ved Harboøre Tange den 25. september 1868 nok det mest celebre, lokalbefolkningen i Harboøre og Thyborøn har været ude for.

En mørk septembernat for 138 år siden forliste et af den russiske flådes prægstigste skibe på Den jyske Vestkyst. Strandinger på Den jyske Vestkyst var ikke noget ukendt fænomen, men denne stranding var en begivenhed, som af flere årsager blev noget ud over det sædvanlige. Der var 725 mand om bord, og at kun fem mand mistede livet under den dramatiske bjærgningsaktion, var noget af et mirakel. Blandt de ombordværende var tsar Alexander den Andens yngste søn, den kun 18 år gamle storfyrste Alexis eller Aleksei Aleksandrovich. Han står i samtidige kilder anført som tron-

følger.

Det var han også, men han var ikke den første i tronfølgen. Oprindeligt var der fire brødre, men den ældste, Nikolai eller Nixa, som var prinsesse Dagmars



ALEXANDER NEVSKIJS sat i dok

første forlovede, døde som 21-årig i 1865.

Det strandede skib var fregatten ALEXANDER NEVSKIJ, opkaldt efter Ruslands nationalhelt og helgenkårede hærfører fra 1200-tallet. Rent teknologisk var fregatten sammenlignelig med fregatten JYLLAND, men noget større. Det var et kraftigt træskib

fra 1861 med kanoner i sideporte, stor sejlføring samt en dampmaskine. Skibet gjorde ofte tjeneste som kongeskib.

ALEXANDER NEVSKIJ var på et uddannelsesstogt som en slags skoleskib for den unge storfyrste, som man forventede på et eller andet tidspunkt skulle overtage kommandoen som øverstbefalende for den russiske flåde. Tsarens hof havde udpeget admiral Possiet som ledsager og lærer for storfyrsten. Skibschefen, som var underlagt admiralen, var en dygtig og erfaren kommandør ved navn Johan Frederik Oscar von Krämer (1829 – 1904). Han var svensktalende finne. Finland var på det tidspunkt et russisk generalguvernement.

Kommandoforholdet mellem admiralen og skibschefen var en væsentlig årsag til forliset. Som øverstkommanderende blandede admiralen sig i navigationen, som jo normalt er skibschefens ansvar. Et gammelt ord siger, at når to deler et ansvar, så bliver der en procent til hver. Det kom til at betegne denne situation. Fregatten havde været på togt i Middelhavet og var på vej hjem til basen i Kronstadt nær Sankt Petersborg. Undervejs havde den aflagt besøg i Plymouth. Efter passage af Den engelske Kanal fik man ikke landkending i to døgn. Da man på grund af skydække heller ikke kunne tage astronomiske

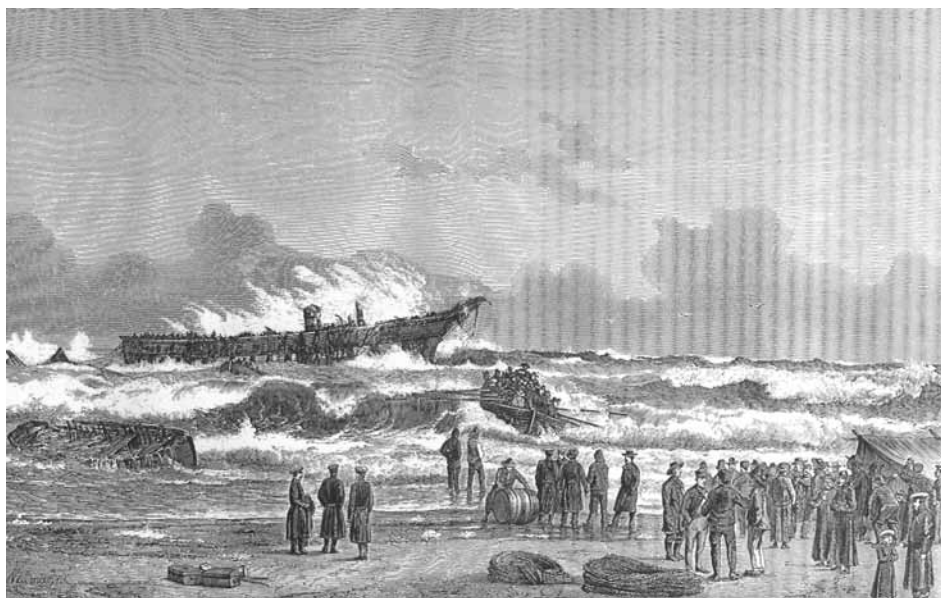
observationer, måtte man nøjes med ”at foretage bestikregning”, det vil sige, at man beregnede sin forventede kurs og fart over grunden. En væsentlig usikkerhedsfaktor i Nordsøen var vindens og især strømmens indflydelse, når vinden var kraftig. Fregatten gik med relativ langsom fart, og hermed blev strømmens indflydelse så meget større. Skibschefen ville gerne søge op mod den norske kyst og få landkending der, medens admiralen hellere ville nærme sig den jyske vestkyst og få kending af de store fyr, som lå langt fra hinanden. Den sidstnævnte mulighed ville korte turen af med et døgn, og alle ville gerne hurtigt hjem. Skibschefen blev nødt til at følge admiralens anvisninger!

Omkring klokken 2.30 om natten den 25. september 1868 fik fregattens vagtchef (vagthavende styrmand) øje på et ikke særlig kraftigt lys, som han formodede, var et andet skib. Det viste sig meget senere, at det godt nok var et andet skib, men det var fyrskibet i sejlrenden ind til Limfjorden, syd for Agger Tange. Fyrskibets fyrbelysning havde ikke nogen overvældende lysstyrke. Strøm og vind havde ført fregatten 40 sømil (ca. 74 km) nærmere Vestkysten end beregnet.

Da man pludselig i mørket fik øje på den lave kyst og brændingen var det for sent. Fregatten gik på grund på Harboøre

Tange, ud for en lille bebyggelse ved navn Knopper Huse, stik vest for den nuværende Cheminovafabrik. På intet tidspunkt udbrød der panik. Disciplinen blev opretholdt uden problemer. Kabyssen sørgede for varm mad til hele besætningen. Der blev skudt med skarp ammunition fra kanonerne for at alarmere eventuelle beboere på kysten. Da en af gasterne fik revet en arm af i forbindelse med skydningerne, så udførte lægerne en amputation om bord. Imens kappede besætningen masterne, og man forsøgte at etablere en forbindelse ind til land, men det voldte problemer på grund af den stærke brænding. Skibets tilstand

forværredes voldsomt i løbet af dagen, og det stod hurtigt klart, at bjergningen af de 725 ombordværende gerne skulle kunne afsluttes, inden mørket faldt på. Lokalbefolkningen blev alarmeret af kanonskydningen, og der blev sendt bud til Redningsvæsenet i Lemvig. Redningsbestyrerens stedfortræder, Anthon Andersen, kom hurtigt til strandingsstedet, og allerede fra daggry ledte han redningsindsatsen fra stranden. Det var lidt af en præstation, når man tager afstanden til Lemvig, transport- og lysforholdene i betragtning. Der var ca. 15 km. fra Lemvig til strandingsstedet. Andersen var skibstømrer af profession og



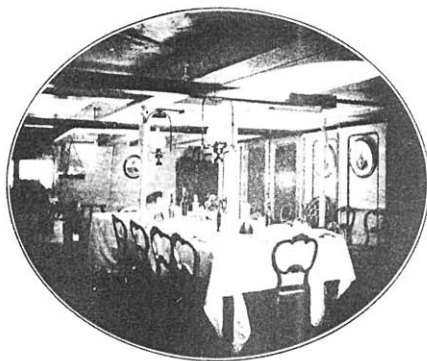
Den russiske fregat ALEXANDER NEVSKIJS stranding ved Harboøre (Efter skitse af Jørgen Kornerup optagen den 25. september 1868)

desuden en dygtig organisator og en handlekraftig havarieekspert. Han vidste, hvorledes vind og strøm påvirkede vraget, og han vidste hvor lang tid, der var til rådighed.

De lokale fiskere fra Harboøre og Thyborøn behøvede ikke ordrer fra nogen. De stillede uopfordret hver med en ro-redningsbåd, og senere kom der også fiskefartøjer til. Fiskerne fik en oplevelse ud over det sædvanlige. Ud over de sproglige barrierer var der også nogle markante forskelle i materiel, udstyr, levevilkår og meget mere. Fiskerne kom i nogle relativt tunge og klodsede redningsbåde, medens de russiske fartøjer var lette, elegante både udført i mahogni. De menige russiske søfolk havde langt bedre søbeklædning end de jyske fiskere, og da man meget senere i bjærgningsprocessen skulle assistere med at bjerge alt gods fra fregatten, fik fiskerne indblik i den rigdom, som i det mindste storfyrsten, admiralen og officererne havde del i.

I løbet af morgenen kæntrede en af de russiske både i den kraftige brænding. Af de syv ombordværende omkom de to officerer og tre af de fem matroser. Navnene på alle omkomne kendes, men på den tid var der standsforskel. I de russiske telegrammer hjem nævnes de omkomne officerer ved navn, mens kun antallet af omkomne matroser blev oplyst. Matroserne blev begravet

på kirkegården i Lemvig, medens officerernes båre blev sendt hjem til Rusland. Besætningen blev reddet i land af fregattens egne fartøjer, de to redningsbåde, lokale fiskerfartøjer samt ved hjælp af en redningsstol, som kørte frem og tilbage mellem vraget og stranden på en line, som var etableret med en redningsraket affyret fra stranden. Da alle var kommet i land inden mørket faldt på holdt den russiske skibspræst eller pope en



Fra en af skibets rigt udstyrede saloner, hvis indhold duperede den fattige befolkning i Vestjylland.

takkegudstjeneste på stranden for hele besætningen.

Pastor Vaupel fra Harboøre ankom også til strandingsstedet, og han skrev et indlæg til Lemvig Avis om sine oplevelser. Han fik lejlighed til at lufte sine kundskaber i tysk og fransk, og han gav husly til storfyrsten og hans følge i et par døgn. Selv om strandingen

fandt sted på et relativt øde sted på Den jyske Vestkyst, lykkedes det for myndighederne, lokalbefolkningen og den russiske besætning i et udmærket samarbejde at bespise og skaffe husly til 720 mennesker. Besætningen blev fordelt i ca. 60 beboelser over en kyststrækning på 15 km.

For en stund blev telegrafkontoret i Lemvig centrum for korrespondance til København, hoffet i Sankt Petersborg og flådebasen i Kronstadt. Strandingen skete fredag morgen. Den russiske gesandt i København indfandt sig i Lemvig den følgende søndag morgen og ledsagede storfyrsten med tog til Berlin. Den russiske besætning blev sendt med toget til Århus, hvor to russiske skibe, assisteret af fregatten JYLLAND, sørgede for hjemtransport.

Det har aldrig været god tone i nogen marine at vende hjem uden skib, og der ventede da også et retsligt efterspil. Admiralen, skibschefen og næstkommanderende blev alle dømt til arrest for fejlagtig navigation, men tsaren benådede alle tre. Forliset gik ikke ud over Krämers karriere. Han blev senere kontreadmiral og knyttet til tsarina Maria Feodorovnas (prinsesse Dagmars) hof. Ved de officielle middage havde de et hemmeligt sprog.

De kunne tale sammen på henholdsvis dansk og svensk.

Admiral Possiet og kommandør Krämer havde kun lovord til overs for den danske indsats, især Anthon Andersens og fiskernes. Senere blev der tildelt dem fornemme russiske ordrer, og fiskerne fik pengebelønninger samt løn for at bjærge det gods fra fregatten, som enten skulle hjem til Rusland eller sælges på strandingsauktion i Lemvig. For mange af fiskerne betød disse indtægter, at de kunne anskaffe bedre både og udstyr og dermed forbedre deres levevilkår. Strandingsauktionen medførte, at der rundt omkring i Jylland findes en del russiske møbler, service og andre effekter, som hidrører fra ALEXANDER NEVSKIJS stranding. Mange af disse effekter samt ting, der er fundet af sportsdykkere i vraget, kan ses på en permanent særudstilling på Kystcentret i Thyborøn. For 138 år siden var der et godt samarbejde mellem russerne og danskerne. Nu har den russiske ambassade ydet en stor indsats for at skaffe materiale om fregatten. Udstillingen blev åbnet i juni af den russiske ambassadør i Danmark, Dimitrij Ryurikov. På havnen i Thyborøn står et minde fra forliset: Et kæmpemæssigt anker fra fregatten, bjærget fra vraget i 1958.

En uheldssvanger jomfrurejse

Jørgen H. Jensen

Fredag den 1. september 1820 hejstes kommando for det ulykkesvangre togt til Dansk Vestindien, med flådens nyeste korvet NAJADEN. At det var en fredag, har sikkert bidraget til - for lang tid - at styrke den blandt søfolk gængse overtro, at fredag er en dårlig dag at begynde noget nyt på. Kaster vi et blik på, hvordan det gik besætningen på togtet, bliver man rystet over det store frafald, som var forårsaget af ”klimafeber”:

Kaptajn J.J. Suenson, død.

Kaptajnløjtnant O. V. Pedersen, død.

Premierløjtnant J. G. Schneider, død.

Secondløjtnant W. de Coninck, død.

Skibspræst Karmak, død.

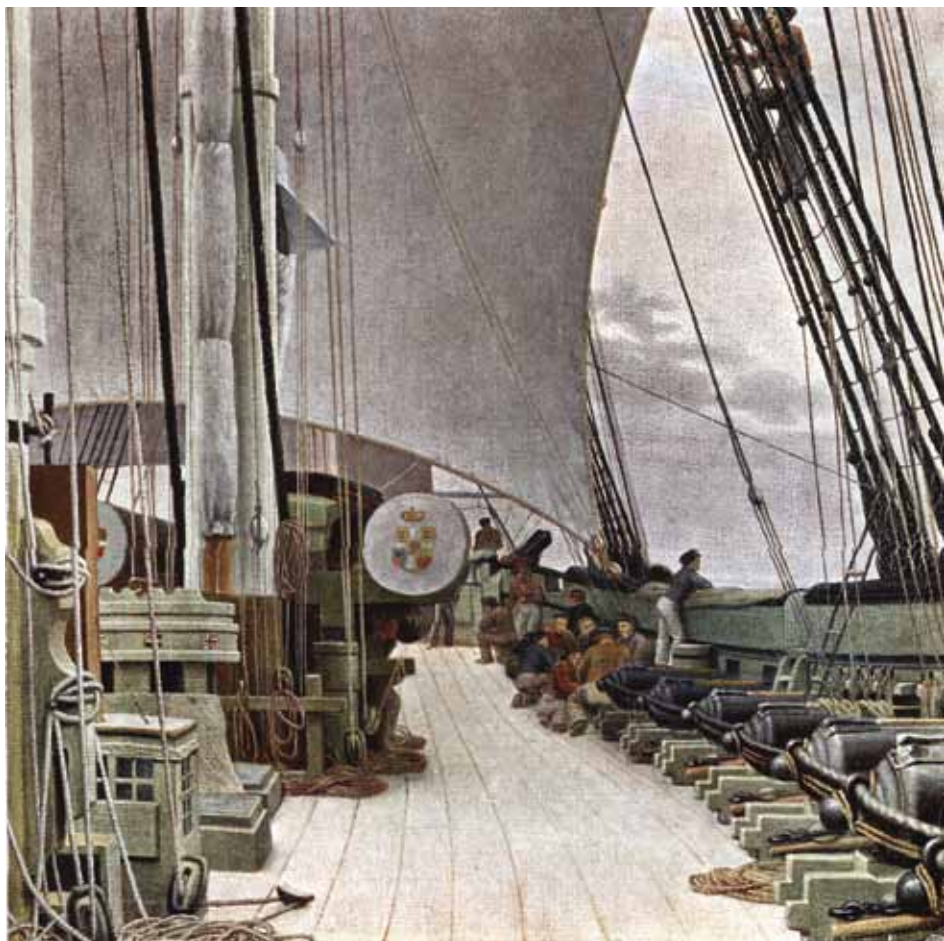
Hertil kommer 4 underofficerer samt 19 menige søfolk, som feberen også tog. På et tidspunkt havde korvetten 41 syge, hvoraf 32 var indlagt på hospitalet på Sct. Thomas, resten var rekonvalescenter ombord.

Men lad os vende tilbage til overfarten til øen Sct. Croix, den største af de tre øer i Caribien, som Danmark ejede. Den kom til at tage ikke mindre end 79 døgn; grunden til at rejsen kom til at tage så lang tid, forklares med: ”meget stille og kontraier Vind i Passaten”.

Danmark udstationerede dengang hvert år et orlogsskib, som patruljerede mellem øerne for at hævde dansk suverænit. NAJADEN udførte denne opgave i årene 1820-1821.

Kommandanten Casimir von Scholten fra den næststørste ø, Sct. Thomas, beordrede den 10. december 1820 korvetten til at sejle til øen Margarita for at gøre krav om udlevering af tre danske skonnerter, der var blevet opbragt af myndighederne på øen. Missionen lykkedes og allerede den 27. december 1820 var NAJADEN tilbage medbringende skonnerterne. På denne rejse døde de første tre besætningsmedlemmer af klimafeberen.

Den 9. januar 1821 stak korvetten atter til havs. Efter ordre skulle der krydses ved Venezuela mellem La Guaira og Puerto Cabello, idet der var formodning om, at en dansk fregat, som Spanien havde bemægtiget sig i Middelhavet under krigen i 1807, muligvis befandt sig i området. En tidlig morgen observerede udkiggen en tremaster, og da skibet kom nærmere, kunne chefen, kaptajn J.J. Suenson, gennem sin kikkert tydelig genkende den danske fregat DIANA. Man havde ordre til ikke at gå i kamp for at erobre skibet, blot skulle man skaffe vished for, hvor DIANA befandt sig, hvorefter diplomatiet ville overtage sagen.



Korvetten NAJADENS styrbords batteri og dæk. (C.W. Eckersberg 1833, Statens Museum for Kunst)

Såvidt det har kunnet oplyses, lykkedes det ikke for diplomatiet at få DIANA tilbageleveret til Danmark.

Af logbogen fremgår: ”Den 1. Maj 1821 klokken 12 1/2 Em. stødte NAJADEN på et blindt klippekær, Packet-

rock, mellem Sct. Thomas og Buck Island”.

Der lød en skurrende lyd og idet korvetten tog bunden gik en kraftig rystelse gennem skibet, hvorefter det lå helt stille. Roret var blevet revet af. Vandet fossede ind og efter få minutter

var der allerede 6 fod vand i lasten. Mandskabet ydede en heltemodig indsats for at få skibet flot af grunden. Ved pumperne og ved højvandets hjælp lykkedes det at få korvetten fri af skæret. Et nødrør blev rigget til. Synkefærdig kom NAJADEN i havn ved egen hjælp. I skibsjournalen står der: ”Størstedelen af besætningen blev efterfølgende angrebet af Klimafeber til dels som Følge af det anstrengende Arbejde med Skibets Frelse og Reparation”. Halvdelen af skibets officerer og en femtedel af mandskabet døde i dagene lige efter man var kommet i land.

Chefen kaptajn, J.J. Suenson, tilskrev nu admiralitet i København om grundstødningen, idet han uddybede rapporten ved at anføre, at lodsens havde taget det blinde skær Packetrock alt for nær. Lodsens har næppe haft ren samvittighed, da han ”absenterede” straks ved ankomsten til Sct. Thomas. Afslutningsvis meddeler J.J. Suenson admiralitet, at han ønsker hele sagen undersøgt ved en krigsret, når han kom hjem - men det skete aldrig; grundet den 2. juni 1821 afgik kaptajn J.J. Suenson ved døden af klimafeber, kun 47 år gammel. Få dage senere blev kaptajnen stedt til hvile, på kirkegården i Charlotte Amalie på Sct. Thomas.

Efter endt reparation af skibet blev

besætningen forstærket med mandskab fra en dansk brig, Sct. CROIX, som lå i havnen, hvorefter rejsen gik mod København, hvortil man ankom den 28. august 1821 og den 4. september 1821 blev kommandoen strøget.

Slutteligt bør nævnes at NAJADEN ikke fortsatte med at være et ulykkeskib, idet vi så sent som i året 1847 finder skibet som vagtskib i Øresund, under kaptajn/løjtnant H.E. Krenchel.

NB! ”Klimafeber” som den kaldtes i tidligere tider, er det vi i dag benævner gul feber. En virus-fremkaldt infektionssygdom med høj feber, gulsot og blodige opkastninger. Forekommer i Afrika og tropisk Amerika, hvor viraet overføres med myg. Behandlingen er ikke særlig effektiv, men i dag er vaccination mulig med god beskyttelse. Inkubationstid 3 - 14 dage.

Litteratur:

Officerer i den Danske Søetat 1814-1932. T.A. Topsøe-Jensen
Tidsskrift for Søvæsen. 1881
Den Danske Marine 1814-1848. Orlogsfarten. J.H. Schultz
Fædrenelandsk Nekrolog 1821-1826. F. Thaarup
Hirschsprungs konversations leksikon
The Macmillan Encyclopedia

Gode tider for dansk marinehistorie!

Af museumsinspektør *Jakob Seerup*

Hvis din hu står til søen generelt og til marinehistorien i særdeleshed, så er der masser af bogudgivelser at glæde sig over i disse tider. Der er kommet så mange bøger, at en oversigt vil være på sin plads som en service for dette blads læsere.

2004 var et godt år med Dan Andersens Tordenskioldsbiografi, Jon Bloch Skippers bog om kongeskibet og admiral Sven E. Thiedes tobindsværk om dansk søartilleri i perioden 1860-2004.

Efter den fine boghøst i 2004 måtte marinehistoriens disciple atter finde mere ledig plads på boghylden. Først kom Søren Nørbys kyndige oversigtsværk over de danske undervandsbådes historie. 95 års dansk ubådshistorie fik hermed ristet en minderune, der var ubådseskadren værdig. Bogen udkom samme bagende varme juni-dag som *SÆLEN* åbnede som museumsubåd på Nyholm.

Ubådsoperationer under den kolde krig kunne man også læse om i DIIS-undersøgelsen om Den kolde Krig. Dette firebindsværk fik dog knubbede ord med på vejen fra bl.a. de admiraler, som var i Søværnets ledelse i den un-

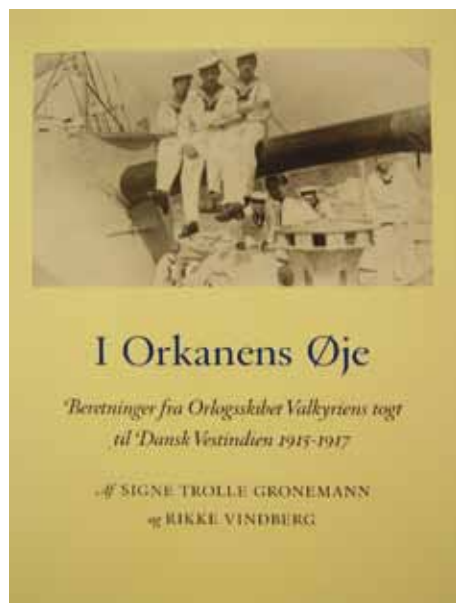
dersøgte periode. Hvis man ønsker at stifte bekendtskab med koldkrigskommissionens undersøgelse uden at fylde bogreolen, kan hele teksten downloades fra DIIS's hjemmeside.

Bernt Kure, mangeårig inspektør ved Fregatten JYLLAND i Ebeltoft, udgav en fin lille bog om Holmens historie. Her kan læserne finde mange gode detaljer om Holmen som arbejdsplads både i ældre tid men især i forfatterens egen tid som lærling på Orlogsværftet. Bogen er udkommet på forlaget Høst og Søn.



De to unge historikere Signe Trolle Gronemann og Rikke Vindberg udgav sammen med Vestindisk Selskab bogen ”I Orkanens Øje” som handler om krydserkorvetten VALKYRIENS togt til Dansk Vestindien 1915-17. Bogen er baseret på samtidige dagbogsoptegnelser fra menige og underofficerer om bord. Dagbøgerne og den forklarende tekst giver et enestående indblik i tilværelsen og dagliglivet om bord på et dansk orlogsfartøj under 1. verdenskrig. Hertil kommer, at vi får et værdifuldt bidrag til historien om salget og overdragelsen af Dansk Vestindien til USA i 1917.

Niels Probsts biografi om Niels



Juel har allerede været anmeldt i dette tidsskrift, og det samme har Orlogsmuseets tidligere direktør, Ole Lisberg Jensens, bind af Flådens Historie. De to bøger bidrager til billedet af den livlige marinehistoriske udgivelsesvirksomhed dels på det nystartede forlag Forsvarshistoriske Skrifter og det hedengangne forlag Marinehistoriske Skrifter, som Ole Lisberg Jensens bog er den foreløbig sidste i rækken af.

Orlogskaptajn Per Herholdt Jensen har før skrevet om Grønlands Kommando, nu har han skrevet en bog om Søværnets inspektionsskibe og deres virke de seneste 100 år. Det er blevet en smukt gennemillustreret bog krydret med mange personlige anekdoter. Det er godt at se, at den lidt oversete tjeneste i Nordatlanten kan formidles til en bred kreds via denne fornemme udgivelse fra forlaget Aschehoug.

På Politikens Forlag udkom op til jul den fornemme ”værnsfælles” bog ”Danmark i Krig.” Her beskriver Tøjhusmuseets og Orlogsmuseets direktør Ole Louis Frantzen og marinehistorikeren Hans Christian Bjerg henholdsvis centrale landmilitære slag og søslag fra Slaget ved Visby 1361 til Slaget ved Helgoland 1864. Ligesom det svenske forbillede ”Svenska Slagfält” giver bogen en værdifuld og ofte oversat sammenhæng

mellem det land- og sømilitære, men det savnes dog at bogen var ført helt op til vore dage.

Jon Bloch Skipper fra Det Historiske Hus i Odense har skrevet en særdeles læseværdig biografi om kong Frederik d. 9. "Sømandskongen" er udkommet på forlaget Aschehoug, og selvom kongen i admiralsuniform pryder forsiden, kunne man godt have ønsket sig flere detaljer fra hans tid i torpedobådene.

Hvis man skulle have glemt, hvad alle de forskellige maritime ord og vendinger egentlig betyder, eller hvis man ikke lige kan huske, hvorfor det hedder bagbord og styrbord, så er der hjælp at hente hos kommandørkaptajn Kjeld Søderlund, som i 2005 udgav bogen "Søforklaringer – den maritime opslagsbog."

Det bedste af det hele er, at nye udgivelser venter lige om hjørnet i 2006. Den 4. juli udkom Søren Nørby og Steen Schøns bog om fregatten PEDER SKRAM og dens tid. Bogen "Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE og det danske søværn under Den kolde Krig" er spændende læsning både for de mange, som har gjort tjeneste om bord på de store skibe, og for alle andre, der skulle have en interesse for søværnets virke under Den kolde Krig. Bogen udkom på Forsvarshistoriske Skrifter, og kan bestilles via Tøjhusmuseet.



Bogen om PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE er anmeldt på side 44.

Søren Nørby har også forfattet en bog om forsvaret i dag. Bogen som udkom 5. maj og giver en fuldt opdateret oversigt over hele forsvarets organisation og materiel. Her vil der være mulighed for at erhverve sig en bog, som sætter Søværnet ind i en nutidig sammenhæng med det øvrige forsvar.

Der skulle være rigeligt med boggeveønsker at finde i denne oversigt. Man kan selvfølgelig låne bøgerne på biblioteket, men hvis man alligevel lægger vejen forbi Orlogsmuseet er det muligt at købe de fleste af bøgerne i museets butik. De kan også bestilles på jh@thm.dk eller tlf. 3318-1430.



Depotskibet TYR i frisk vejr. TYR var oprindeligt bygget som isbryder i 1893, men blev stillet til rådighed for søværnet i nogle perioder i 1938-39 og 40 som depotskib for ubåde. Denne funktion havde TYR også fra 1947-52. (Marinens Biblioteks Arkiv)

BOGANMELDELSE

”Depot- og skoleskibet ÆGIR” af Tom Wismann. Bogen er udgivet som et hæfte i A4-format i juli 2006 af forlaget Steel & Stone, Degnelodden 5, 3200 Helsingør. 48 sider, rigt forsynet med illustrationer. Pris kr. 100,00 incl. moms og forsendelse. Kan også bestilles på www.flaadensskibe.dk



Tom Wismann har taget et prisværdigt initiativ ved at samle en lang række

informationer om et af flådens større skibe i nyere tid, depot- og skoleskibet ÆGIR. Der er billeder fra skibets tid i den tyske flåde og fra overleveringen til Danmark, men forfatteren har fokuseret på skibets indsats i den danske flåde fra 1951 til ophugningen i 1967. Der er en kort beskrivelse af skibets historie og herefter et væld af oplysninger om ombygningerne ved Orlogsværftet, de tekniske installationer og skibets armering og elektroniske udrustning. Teksten er godt understøttet af en lang række udmærkede fotos, skibstegninger og datablade fra Orlogsværftet. Der er endvidere en kronologisk beskrivelse af ÆGIRS togter fra 1951 – 1967 samt kildehenvisninger, ordforklaring og oplysninger om hjemmesider. Bogen vil formentlig være af interesse for de mange, som i tidens løb har sejlet med ÆGIR. Det er nr. 1 i en serie, som lover godt for de kommende numre. Næste nummer i serien om flådens skibe vil handle om de to kystjagere eller torpedobåde HUITFELDT og WILLEMOES.

Poul Grooss, kommandør,
Institut for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

BOGANMELDELSE

”Dødens købmand” af Yoichi Nagashima. Bogens undertitel er ”Balthasar Münter, leverandør til det kejserlige japanske hof”. Den er udgivet den 5. april 2006 af forlaget Gyldendal. 224 sider. Pris kr. 269,00.

Her er tale om en bog ud over det sædvanlige. Den er skrevet på dansk af en herboende japaner, som har forsøgt at fortælle historien om den danske kommandør Balthasar Münters meriter i Det fjerne Østen. Yoichi Nagashima har opholdt sig i København siden 1968 og er ansat som lektor på Asien-instituttet under Københavns Universitet. Han har tidligere blandt andet udgivet en bog om Balthasar Münter i Japan.

Balthasar Münters historie har ikke været nem at skrive. Han levede fra 1837 til 1932. Som 12-årig blev han antaget som kadet på Søkadetakademiet og udnævntes i 1856 til sekondløjtnant. Han fik nr. 1120 i ”søofficersrullen”. Som nummer et på sit hold og med et højt eksamensgennemsnit modtog han ”Den Gernerske Medaille”. Han var en udmærket navigator, men han kastede på et tidligt tidspunkt sin kærlighed på den tekniske udvikling og fortsatte sine studier indenfor skibsbygning og maskinvæsen, selv om marineminister Steen Bille ønskede, at han skulle

studere artilleri. Herefter deltog han i ingeniørklasserne på Den Kongelige Militære Højskole. Da krigen mod Preussen tonede frem i horisonten var Münter i fuld gang med at lære om panserskibes konstruktion. Han deltog derfor i tjenesterejser til Frankrig og Storbritannien sammen med fabriksmesteren og skibsbygmesteren fra Orlogsværftet. At hans karriere tog fart fremgår af udnævnelsen til premierløjtnant i 1868 og udnævnelsen til underdirektør ved Maskinvæsenet og Bygningsvæsenet – under Orlogsværftet – allerede året efter!

Münter opsagde i 1873 sin stilling og blev direktør for Kockums Mekaniska Werkstads Aktie-Bolag i Malmø. Årsagen til opsigelsen står den dag i dag ikke helt klart, men han var bitter eller skuffet over et eller andet. Seks år senere blev han også Danmarks konsul i Malmø. Fra 1883 til 1886 blev han agent for et skotsk skibsværft, for Burmeister & Wain (B & W) i København samt for det britiske firma W. G. Armstrong & Co. Det medførte rejser til blandt andet Grækenland og Rusland, og for B & W sikrede han en ordre på kanonbåden MANCHU til den russiske flåde. Den danske konge var nu ”Europas svigerfar”, og Münter færdedes ved det græske hof, ligesom han for Tietgen medbragte familiemæssige nyheder fra Christian den 9. til datteren tsarina Maria

Feodorovna (prinsesse Dagmar) og endvidere Tietgens ønsker om russisk støtte til den danske industri og søfart.

Hermed er vi langsomt på vej ind mod bogens centrale emne: Münter bruger nu sin store begavelse og mangeårige tekniske uddannelse på at sælge krigsmateriel. Firmaet W. G. Armstrong har fået øje på Münters talenter. Han færdes uden problemer på de blanke gulve i Paris, London, Berlin, Athen og Sankt Petersborg. Nu skal han til Det fjerne Østen og hjælpe firmaet med at sælge britisk krigsmateriel til blandt andet Kina og Japan. Selv har han ikke været i marinen, siden han tog sin afsked i 1873, men i 1889 modtog han en forfremmelse til kaptajn (orlogskaptajn), så han må have haft en eller anden form for kontakt til marinen. I 1899 fulgte udnævnelsen til kommandør, men hvorfor blev han udnævnt? Forfatteren antyder, at Münter måske har kunnet levere nyttige informationer. Først og fremmest var han agent for Armstrong og dermed involveret i eksport af britisk krigsmateriel. Dette arbejde blev kraftigt støttet af det britiske udenrigsministerium, britiske ambassader og ”Royal Navy”. Hovedmodstanderen var det tyske firma Krupp, og for den dansksindede kommandør var det en kær pligt at bekæmpe tyskerne i det fremmede. Da Japan under hans ophold fik en

ny forfatning i 1889, skrev han i sin dagbog, at de konservative kræfter i Japan havde studeret alle de europæiske forfatninger og fundet ud af, ”at den preussiske var den, som gav mindst frihed til folket, og derfor antog man denne som model”.



Münter i Yokohama

I starten gik forretningerne i Kina ikke særlig godt, blandt andet fordi den kinesiske politik var præget af ineffektivitet, korrupsion og nepotisme.

I Japan fik Münter til gengæld meget fine kontakter til marinens øverste ledelse og til det kejserlige hof, og til en vis grad også til den japanske hær. I Japan var ”Royal Navy” forbillede for flåden, medens Preussen var forbillede for hæren. Efter 10 ualmindelig slidsomme år, hvor Münter gang på gang måtte arrangere skydninger og foreslå bygning af skibe og forter efter eget design, blev han involveret i den japanske oprustning mod Rusland. Japan gik i 1894 sejrrigt ud af krigen mod Kina, men den såkaldte triple-intervention (Frankrig-Tyskland-Rusland) frarøvede Japan sejrens frugter. For en sælger af søkrigsmateriel var det ikke uvæsentligt, at det var flåden, som bragte Japan sejren, og at det i praksis var Armstrongs våben, som havde vundet over franske og tyske konkurrenter.

I slutningen af 1800-tallet stod det klart for den japanske krigsledelse, at man blev nødt til at tage en krig med Rusland om Manchuriet inden Den transsibiriske Jernbane blev færdigbygget i 1902. Den japanske flåde afgav ordrer på en helt ny flåde, som skulle være færdig inden da. Münter sikrede, at Armstrong fik kontrakten på samtlige kanoner samt bygningen af de fleste skibe. Hermed kunne Münter rejse retur til Danmark som en holden mand.

Det har været svært for bogens forfatter

at skrive en biografi, for Münter har været en meget diskret mand. Af personlige årsager har han værnet om sin familie og skrevet meget lidt om den. Af hensyn til Armstrong – og sig selv og sin egen sikkerhed måske – har han skrevet meget lidt om sine forhandlinger med den øverste krigsledelse i Japan. Det har forfatteren måttet søge andre steder.

Münter har været en ualmindelig dygtig artillerist og skibsbygger. Han var god til at analysere et problem og finde en løsning. Skulle han forhandle, vidste han, hvornår han skulle gå ”et niveau op”, for eksempel hvornår direktøren skulle kaldes fra Newcastle og søge audiens hos kejseren i Tokyo. Det krævede planlægning. Når han blev inviteret til at deltage i en artilleriskydning med konkurrenter, var han bedre forberedt end de øvrige. Da han tog til Kina og Japan efterlod han kone og 8 børn i København. Münter satte umådelig stor pris på sin familie, som han først så igen efter 7 og et halvt år, bortset fra en voksen datter, som besøgte ham i et år. I 1898 kunne han omsider rejse hjem. Japan rustede sig til krigen mod Rusland, og da den kom i 1904 – 1905 var det kommandør Balthasar Münter, som med sin store viden om Det fjerne Østen løbende kommenterede krigen hjemme i Danmark. I 1905 udgav han en bog om krigen.

”Dødens købmand” er forsynet med forfatterens forord, som blandt andet omtaler de vanskelige forhold, som levnedbeskrivelsen af Münter er blevet til under. Bagest er bogen forsynet med to tidstavler over henholdsvis Münters levnedsløb og begivenheder i Japan i samme periode. Der er endvidere en række noter, en oversigt over biografier og anden litteratur, en oversigt over

bogens illustrationer samt et navne-register. Denne interessante bog efterlader en række uafklarede spørgsmål om Münters indsats, som fremtidige forfattere måske vil søge at besvare.

Poul Grooss, kommandør,
Institut for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.



Münter på det tidspunkt hvor han skrev sin erindringsbog

BOGANMELDELSE

*Søren Nørby og Steen Schøn:
"Fregatterne Peder Skram og
Herluf Trolle, Flådens Flagskibe
under Den Kolde Krig". Statens
Forsvarshistoriske Museum 2006.
200 sider. Pris kr. 250.*

Skønt Danmark lå i frontlinien under den kolde krig, der varede fra slutningen af 1940'erne til Berlinmurens fald i 1989, er der ikke skrevet meget om søværnets indsats i denne markante og til tider højspændte konflikt. For at råde bod på denne mangel har forfatterne valgt at tage udgangspunkt i periodens største og mest potente danske orlogsskibe, fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE, der var i tjeneste fra 1966-67 til 1990. Deres displacement på ca. 2500 tons og fart på 32 knob berettigede den benævnelse som patruljefregatter, der blev brugt under projekteringen, men da de kom i tjeneste valgte søværnet, vel sagtens af politiske årsager, i stedet at betegne dem som fregatter.

Bogen er disponeret i fire hovedafsnit: I. Søværnets genopbygning efter Anden Verdenskrig, herunder indlemmelsen i NATO i 1949 med den deraf følgende amerikanske våbenhjælp, og den stigende trussel fra Øst. II. Peder Skramklassens tilblivelse. Her behandles kontraheringen med Helsingør Værft, Orlogsværftet savnede kapacitet til selve byggeriet men deltog i

projekteringen, indførelsen af det dengang epokegørende kombinerede diesel og gasturbinemaskineri, CODOG, og bygningen og de følgende prøvesejladser. III. Fregatterne Peder Skram og Herluf Trolles historie. Her gennemgås togterne, PEDER SKRAMS første togt gik til USA, der have bekostet dets bygning, deltagelse i STANAVFORLANTs årlige øvelser i Nordatlanten og endelig de forskellige ændringer der blev foretaget i fregatternes armering og udstyr. Afsnit IV. behandler Livet om bord, og her har forfatterne talt med en række tidligere besætningsmedlemmer af alle grader. Bogen afrundes af med en epilog om PEDER SKRAMS etablering som museumsskib og et udførligt appendiks der indeholder en behandling af flådens opgaver og operative koncept skrevet af viceadmiral Jørgen Borck samt fregatternes tekniske specifikationer, liste over skibschefer og et register.

Bogen rummer en glimrende indføring i Danmarks rolle under den kolde krig. Den var, takket være et meget forsvarskritisk politisk klima, ikke særligt imponerende, men søværnets professionelle håndtering af de forhåndenværende midler skabte, med viceadmiral Jørgen Borcks ord, betydelig respekt hos vore allierede. Bogen velskrevet og særdeles læseværdig, den kan varmt anbefales.

Niels M. Probst

***Ekskursion til
KALMAR og KARLSKRONA lørdag-søndag den 30.9-1.10 2006.***

I 1980 lokaliserede Anders Franzén vraget af STORA KRONAN udfor Ølands sydøstkyst. Det var også Anders Franzén, der i 1956 i Stockholms havn fandt Regalskibet VASA, der kæntrede 1628 på sin jomfrurejse. VASA var som vrage næsten intakt, men sparsomt udrustet. Derimod lå STORA KRONAN, der eksploderede i Slaget ved Øland 1676, spredt på havbunden som vrage, men indeholdt til gengæld store og interessante fund, der giver et detaljeret tidsbillede af livet ombord i et orlogsskib på 1600-tallet. STORA KRONANS forlis har i høj grad haft betydning for dansk marinehistorie og er et oplagt rejsemål for vort selskab. Fundet er glimrende udstillet på Kalmar Läns Museum og medens vi samtidig er i Kalmar er der al mulig grund til at besøge Kalmar slot, den gamle velbevarede grænsefæstning mod Danmark. Den første dag kører bussen direkte til Kalmar til disse to store historiske attraktioner.

Middagen og overnatningen sker på Calmare Hotel på Stortorget i centrum af byen med de mange maleriske træhuse.

Om søndagen kører vi sydpå til Karlskrona, hvor den svenske flådes marinemuseum er målet. Museet er efter vort sidste besøg for 10 år siden, blevet betydeligt fornyet med nye udstillinger og skibe. På vejen holder vi pause ved Brömsebronommentet og ved Kristianopol, begge af betydning for i dansk-svensk historie.

Rejsen påbegyndes ved Valby Station på sydsiden som sidste år, går over Øresundsbroen, Kristianstad, Karlshamn, Tingsryd, Emmaboda til Kalmar, hvor vi er fremme ved 1300- tiden. Søndagens rute går sydover langs Østersøkysten til Brömsebro, Kristianopol, Karlskrona, Karlshamn, Kristianstad og retur til København, hvor vi beregner tilbagekomsten til ca. 1900.

Prisen er 1350 kr. per person i dobbeltværelse og 1500 kr. i enkeltværelse. Der inkluderes middag, 2 x frokost, morgenmad, kaffepause og museumsbesøg. (Drikkevarer på egen regning.)

Rejsen påbegyndes på Valby station kl. 0830 lørdag d. 30. september 2006.

Tilmelding til Ole Lisberg Jensen:

Tlf. 5752-8812 eller mail: henriksenlisberg@privat.dk

Beløbet skal være indbetalt før den 15. september på selskabets bankkonto:

Reg. nr. 3103, konto nr.: 4150 210860.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Aktiviteter for vintersæsonen 2006-2007

Lørdag-søndag den 30. september-1. oktober 2006.
Ekskursion til Kalmar og Karlskrona, se omtale andetsteds i bladet.

Onsdag den 1. november 2006 kl. 1930
Foredrag: ”Undervandsarkæologi og marinehistorie”
Ved Flemming Moberg

Onsdag den 29. november 2006 kl. 1930
Foredrag: ”Walter-ubåde 1934 – 1963”
Ved Tom Wismann

Onsdag den 24. januar 2007 kl. 1930
Foredrag: Danske internationale flådeoperationer i
fortid, nutid og fremtid
Kontreadmiral chef SOK Nils Wang

Onsdag den 28. februar 2007 kl. 1930
Foredrag: ”Marinehjemmeværnets historie og udvikling”
Ved Ejvind Vonsild

Onsdag den 11 april 2007 kl. 1930
Generalforsamling efterfulgt af foresvisning af historiske film.

Efter onsdagsmøderne og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmeldinger til foredrag skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag.