

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



49. årgang

Nr. 1 - februar 2016

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsinge
Tlf. 2287 2029
e-mail: twismann@gmail.com

Layout: Tom Wismann

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

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

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

INDHOLD

Artikler

- Kadetskolen 1904-1908, samt
krydserens HEIMDALs togt til
Middelhavet 1908-1909 3
Lars Wismann
- Er det ønskeligt med prinser
i Søetaten? 30
Ole Lisberg Jensen

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Venner/Marinehistorisk Selskab 43

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 44

Boganmeldelse
Peter Wessel Tordenskiold 45
Dan H. Andersen.

Udflugt til Drogden Fyr /
Kystudkigsstation Drogden 47

Tilbud: Køb bogen om korvet-
terne af NIELS JUEL-klassen
med rabat

www.marinehist.dk

*Forsidebillede:
Farvelagt foto af krydseren HEIMDAL
i Københavns havn 1900-1910.
(Forsvarsgalleriet)*

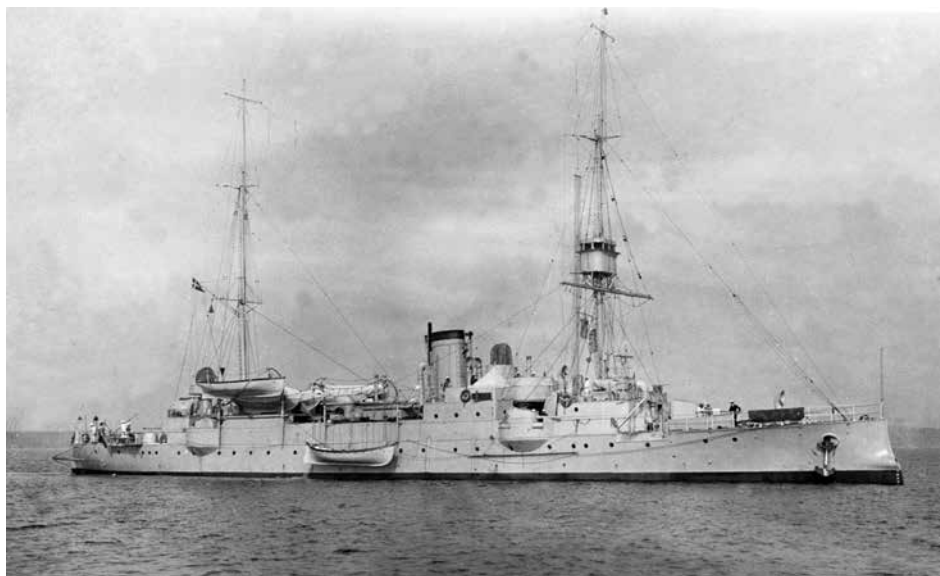
Kadetskolen 1904-1908 samt krydseren HEJMDALS togt til Middelhavet 1908-1909.

Lars Wismann

I vinteren 1908-1909 fra den 15. oktober til d. 23. februar gjorde krydseren HEJMDAL et togt til Middelhavet. Formålet med togtet var at give seks nyudnævnte søløjtnanter af II klasse praktisk sejlads erfaring på Atlanterhavet, at besøge en række havne i diplomatisk og efterrettningmæssigt øjemed samt at aflevere to 45 cm. torpedoer på værftet San

Giorgio i La Spezia, hvor Danmarks første ubåd var under bygning. Krydseren HEJMDAL gjorde tilsvarende vintertogter i 1905-1906 og i 1913-1914. HEJMDAL var fra 1903-1930 fast tilknyttet kadetskolen som øvelsesskib, og indgik fra 1914-1919 tillige i Sikringsstyrken.

I begyndelsen af 1900-tallet var det



Krydseren HEJMDAL blev søsat fra orlogsværftet den 30. august 1894. Deplacemntet var 1.342 t, l. oa. 72,3 m, b. 10,4 m, dybd. 3,4/3,6 m. 3.100 hk. Bevæbning: 2 stk. 12 cm, 4 stk. 87 mm og mindre skyts, et 45 cm torpedorør i stævnen og tre 38 cm (et agter og to midtskibs på dækket). Besætning 156 mand. Skibet blev i de fleste af sine leveår benyttet som kadetskib bl.a. i 1904. Udgik i 1930. (Forsvarsgalleriet)

almindeligt, at en række af flådens skibe alene var udrustet i sommerhalvåret. Sommertogterne strakte sig fra maj til september, hvor man øvede sig i de sømilitære færdigheder. I vinterhalvåret udrustede man i reglen kun et skib, der i oktober kunne sejle til De Vestindiske øer for at vende tilbage i marts næste forår.

Herudover kunne der alene være tale om sejlads med fiskeriinspektionsskibe typisk på Island og på Færøerne for, at prøve sejlads på det dybe vand. Sejlads på Grønland kunne alene komme på tale i sommerhalvåret.

I foråret 1904 var der 19 unge mænd,

der indstillede sig til optagelsesprøven på Kadetskolen. Den yngste H.K.H. Prins Axel var knapt fyldt 16 år og den ældste var lidt over 18 år. Udover et uplettet levned var kravene ikke andre end, at man kunne bestå optagelsesprøven samt mønstre med et godt og sundt helbred og gode tænder. Der forudsattes tillige 9 mdr. sejltid, der typisk var gennemført på et af flådens skibe som værnepligtig/aspirant. Der blev stillet meget skrappe krav til de boglige forudsætninger så udover en god skoleuddannelse, muligvis en præliminæreksamen, var vejen gennem



Søkadetskolen i Gernersgade fotograferet i 2012. (Lars Wismann)

nåleøjet, at man havde søgt privat manuduktion på et kursus. Flere private kursusudbydere havde netop erfaring i at gøre ansøgere klar til Marinens strenge krav. Over ca. 14 dage i slutningen af april og maj 1904 blev ansøgerne prøvet i en række fag anført herunder:

- Legemsøvelser
- Historie
- Frihåndstegning
- Geografi
- Matematik
- Dansk
- Tysk
- Engelsk
- Fransk
- Skrivning
- Naturlære

På dette tidspunkt var det kun de bedste af de bedste, der kunne opfylde Marinens krav til at gennemføre uddannelsen på Søofficersskolen eller Kadetskolen, som den hed. Da Flådens officerer tillige skulle kunne fungere som sejlene ambassadører for kongeriget Danmark, var der meget skrappe sociale krav til ansøgerne og var man af kongeligt blod eller højadel var det en væsentlig kvalifikation for at blive optaget. I 1908 var næsten alle i diplomatiet fra de højeste sociale lag og helst adelige eller kongelige. Betydningen af placeringen i de sociale rangklasser

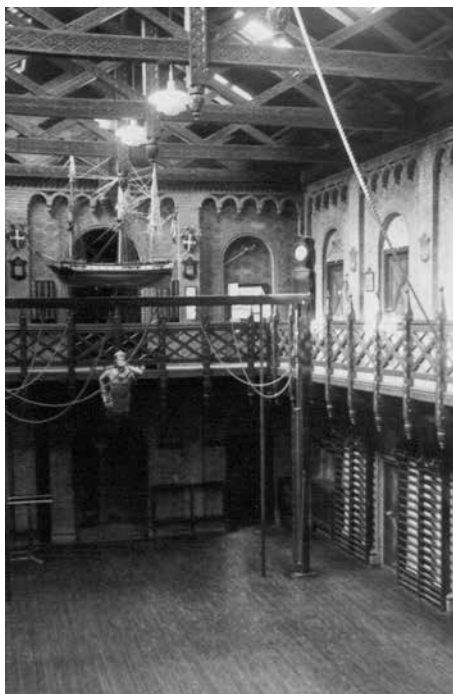


Travaljeroning var en yndet disciplin ombord i kadetskibet.

(Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)

havde afgørende betydning.

Af de 19 ansøgere blev 10 antaget til at begynde med sommertogtet på krydseren HEJMDAL i sommeren 1904. Den sociale baggrund for de 10 antagne var typisk Københavns højborgerskab, en søn af en kaptajn i Marinen, en søn af en hofjægermester, to var sønner af grosserer, en søn af en pakhusbestyrer og to prinser Deres Kongelige Højheder Prins Aage og Prins Axel, hvis far Prins Valdemar var kaptajn i Marinen samt broder til kronprins Frederik (VIII) og dronning Alexandra af England, Kong Georg I af Grækenland og enkezarina Maria Feodorovna af Rusland. Det var derfor utænkeligt at en lille Nyboderdreng med store evner kunne drømme om at blive søofficer. Når man havde trådt sine børnesko i et håndværker, underofficers eller matroshjem var det højeste man kunne drømme om noget på samme niveau. I 1904 var begrebet



Den rigt udsmykkede gymnastiksal på Søkadetskolen i Gernersegade.

(K. V. Raabye / Forsvarsgalleriet)

social mobilitet endnu ikke opfundet.

Datidens aviser fulgte meget nøje med i optagelsesprocessen og efter prøverne viste det sig, at en kandidat havde bestået med udmærkelse. Det var den 17-årige Ole Hermann Quaade, der som den første i 15 år havde opnået dette resultat. Quaade havde modtaget sin forberedelse på Galster og Holbølls kursus. Kaptajn Carl Galster, der var født i 1835, havde siden 1865 drevet et privat

forberedelseskursus for unge mænd af det fine borgerskab som enten gerne ville optages på Søkadetskolen, Landkadetskolen eller Polyteknisk læreranstalt. Prisen for deltagelse i disse kurser var kr. 40-50/md., men til gengæld ville der blive undervist fra kl. 0700-2200. Carl Galster var så eftertragtet en lærer, at selv prinserne Valdemar, Christian, Georg og Carl havde haft ham som lærer.

Han kunde være streng nok, og sparede ikke på korporlig tugtelse, når prinserne ikke kunde deres ting. Engang det var gået særlig ud over en af prinserne, kom dronning Louise og sagde: ”Om det nu var nødvendigt sådan at banke lærdommen ind.” Han svarede: ”Ja, Deres Majestæt, det er nødvendigt!” Men derfor var han alligevel vel lidt. Paul Bergsøe skrev følgende om ham i sin biografi: ”Galster var bekendt som en fortræffelig Matematiklærer, hvad man ogsaa øjeblikkelig maatte anerkende. Timerne hos ham var fantastisk morsomme. Hans gamle, kloge Hoved var dækket af en Paryk, i Timerne nød han en Flaske Porter og en Cigar, der blev halvt røget, halvt spist.”

Efter optagelsesprøverne blev de 10 der kom gennem nåleøjet, sendt ud til krydseren HEJMDAL, der sejlede ved udgangen af maj måned 1904.

Det blev så til det første sommertogt. De nye kadetter fik her lov til at deltage i alle de klassiske maritime kundskaber såsom geværeksercits, sabelfægtning, udkig, travaljesejlds, sejls med dampbarkasse, signal-tjeneste, rorgænger, skydning, kul-lempling m.m. Sommer efter sommer kom kadetterne ud at sejle med krydsen HEJMDAL. I takt med deres dygtiggørelse blev kadetterne betroet stadig mere ansvarsfulde opgaver.

I vinterhalvåret fra primo oktober til primo maj var kadetterne indkvarterede på kadetskolen, der havde til huse i Gernersgade 20 i den tidligere Søetatens Pigeskole. På kadetskolen som på skibet var kadetterne under streng militær disciplin, hvor ældre kadetter havde opsynet med yngre kadetter. Hver kadet havde et lille tremmelukaf på ca. 2 m², men ellers foregik alting i det store fællesskab. Undervisningen var dagligt fra kl. 0800-1500 og på en vinter blev der typisk forelæst 1.050 lektioner. Lærerne var for 1/3 dels vedkommende militære og for 2/3 dels vedkommende civile. De civile lærere havde de bedste universitetsuddannelser og kravene til kadetterne var store. Over de fire år læstes ca. 25 hovedfag og kadetterne modtog bl.a. en grundig undervisning i de tre hovedsprog engelsk, tysk og fransk. Alle fag blev afsluttet med



Spisestuen på kadetskolen i Gernersgade. (K.V. Raabye / Forsvarsgalleriet)

eksamen og der var ikke tale om gruppeeksamen. Da kadetterne boede på skolen kunne de fuldkommen koncentrere sig om studierne, da de ikke skulle bekymre sig om indkøb, tøjvask, madlavning og rengøring. De skulle alene bekymre sig om deres studier, og så det opsyn som de konstant var under. Hver dag kl. 1700 ved aftenskaftningen spiste alle sammen under ledelse af en officer, der nidkært tilså, at kadetterne blev trænet i at føre en høflig og levende konversation, holde ordentligt på

spisetøjet, spise kultiveret og fremfor alt lære ikke at spille på dugen. Den mindste form for slaphed, manglende subordinationsvilje, respektstridig opførsel, kvindagtighed eller anden tilsvarende adfærd, der ikke sømmedes sig for en søofficer, medførte øjeblikkelig reprimandering og eventuelt straf. Alligevel på trods af alt dette ansås det for meget stort at blive optaget på kadetskolen for at tjene Danmark og Dannebrog.

Eneste ferieperiode på året var fra lidt før jul til lidt efter nytår, hvor eleverne kunne tage hjem til deres familier. Kobler man uddannelsens intensitet sammen med en daglig lektielæsning på 2-3 timers varighed og sommertogtet på de 5 mdr., er det min vurdering, at hvert år på kadetskolen mindst modsvarede 2 års undervisning på et gymnasium eller et universitet i år 2012. Det kan derfor godt være, at kadetterne kun var 16 år, når de blev antaget og 20 år når de blev udnævnt til søløjtnanter af II klasse, men i forhold til nutidens unge var de uddannelsesmæssigt mindst på niveau med et ungt men-neske, der dimitterer som 25-årige med en kandidatgrad.

Kadetterne var inddelt i 4 klasser. Klasse A var de yngste og klasse D var de ældste. Der var meget strenge

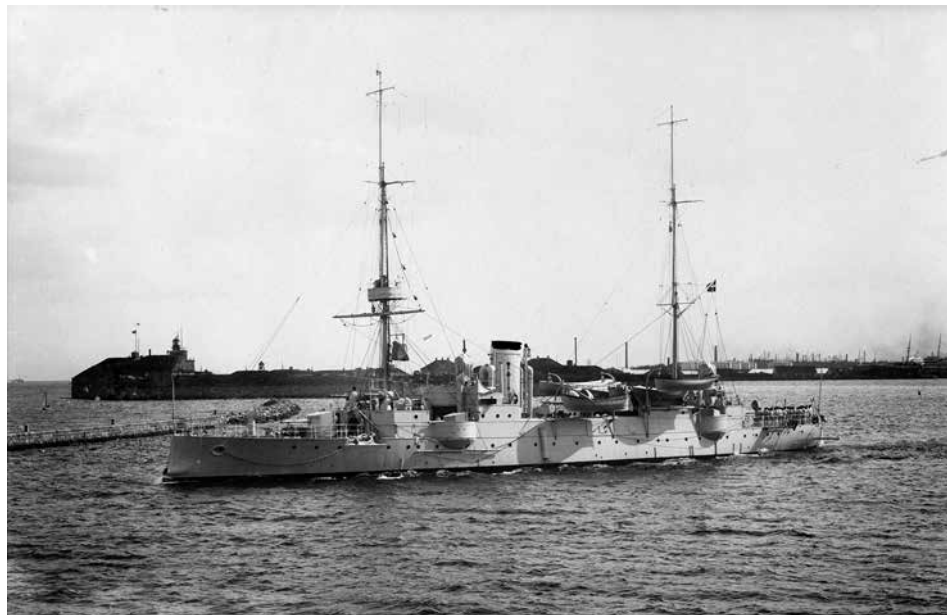
regler for hvad kadetterne ikke måtte og kun få regler om hvad de måtte. Der var en times legemsøvelser dagligt. Sådan gik kadetårene for kadethold 1904-1908 og den 29. september 1908 efter det femte sommertog blev seks af de oprindeligt 10 optagne kadetter i 1904, udnævnt til søløjtnanter af II klasse. Det var almindeligt på kadetskolen, at de kadetter der ikke kunne leve op til skolens strenge krav blev afskediget. Hold 1908 var ikke anderledes end nogen and-re. I sidste år var der således en kadet, der blev afskediget kort in-den hans kammerater blev udnævnt til søløjtnanter. Den stakkels kadet havde ikke kunnet opfylde skolens strenge krav.

For at illustrere hvor strenge kravene var, så havde man i årene 1904-1906 gennemført normal undervisning i klasse C og klasse D med kun en kadet i klassen. Den meget nøje førte undervisningsprotokol blev ført med spids og sirlig skrift dokumenterer, at det for Kadetskolen ikke betød det ringeste, at klassen kun kunne stille med en kadet til undervisning. Ingen fandt grund til at ændre det mindste ved studieårets gennemførsel om der var en eller seks kadetter i en klasse. Det gennemsnitlige kadettal i årene 1904-1908 var ca. 25 kadetter fordelt på de fire klasser A-D.

Vintertogtet til Middelhavet d. 16-10-1908 til 26-02-1909:

Efter sommertogtet 1908 blev der gjort klar til et vintertogt til Middelhavet. Alle de 6 nyudnævnte søløjtnanter af II klasse blev påmønstreret for, at få noget praktisk sejlerfaring på det dybe vand. Når krydseren HEJMDAL havde 156 mands besætning på kun 1.350 tons, siger det sig selv, at man boede endog meget tæt. Men i Marinen har man privilegier efter rang, så chefen havde en chefskahyt på ca. 25 m², hvor han både kunne brede sig og hygge sig. Næstkommanderendes kahyt var på kun ca. 6 m² og officerer måtte lade

sig nøje med et lille lukaf på ca. 3 m², men havde trods alt noget de kunne kalde for deres eget. Men efter officererne skulle der jo også være plads til underofficererne, og både officerer og underofficerer skulle have deres egen messe. Besætning der bestod af omkring 130 mand uden snore eller vinkler på ærmerne, måtte tage til takke med en mandskabsbanje på ca. 60 m², hvor de kunne boltre sig i deres hængekøjer efter tapto og ellers skaffe ved borde og bænke. I officersmessen derimod har der været mahognimøbler, hvide damaskduge, porcelænstallerkener og krystalglas. Som nyudnævnt søløj-



HEJMDAL for udgående gennem Kronløbet med Søfort Trekroner om styrbord.
(Orlogsmuseet / Forsvarsgalleriet)

nant af II klasse var man pludselig steget betydeligt i graderne og søofficerer har jo altid haft flotte uniformer og sabel til at stive dem af. Til gengæld har lønnen for søofficerer altid holdt sig indenfor statens magre muligheder.

Fredag den 16. oktober 1908 kastedes los fra Københavns yderhavn og krydseren satte kursen nordover rundt Skagen, og ned gennem Nordsøen. Den Engelske Kanal passeredes, og HEJMDAL ankom til Portland i Dorset tirsdag d. 20. oktober 1908 efter 820 sømils sejlads. Denne gennemsnitlige fart under forlægningen havde været adstadige 8 knob. Skibets maksimale hastighed var 16 knob, men enhver fyrbøder ved, at den nødvendige kraft stiger eksponentialt med hastigheden. Hertil kom, at maskinen trængte til et hovedeftersyn, hvorfor Orlogsværftets overingeniør havde pålagt chefen ikke at presse krydseren til fuld kraft. Kulforbruget under overfarten til Portland var 74.676 kg der blev taget ombord på 5 $\frac{1}{4}$ time. Det gennemsnitlige kulforbrug havde derfor været ca. 750 kg kul i timen. Det har derfor selv ved moderat fart kravet stærke folk at lempe kul. Men der skulle ikke kun lempes kul, der skulle også fjernes slagger. Stenkul har nemlig den kedelige egenskab at efterlade ca. 200 kg slagger for

hver 750 kg kul der blev indfyret. De varme/glødende slagger skulle hejses op fra fypladserne og lempes i haves. Et beskidt, varmt og ikke ufarligt arbejde.

Ved hver eneste af de mange havne man anløb undtagen i Konstantinopel, blev der givet 21 skuds salut for nationen inden man sejlede ind i havnen. Salutten blev ærbødigt besvaret med samme 21 skuds salut fra land. Portland var en af de store krigshavne på Englands sydkyst og senest under Napoleonskrigene havde der været god brug for havne, der kunne beskytte Storbritanien imod ærkefjenderne Frankrig og Spanien. Under besøget i Portland blev der sædvanemæssigt holdt en række besøg og genbesøg af krydserens officersbesætning. I 1908 var Udenrigsministeriet nemlig ikke en kæmpe organisation med snesevis af ambassader over hele verden. Flådens skibe fungerede derfor som en slags omsejlende ambassader med det formål at repræsentere Kongeriget Danmark. Under vintertogtet var det typiske havneophold af otte dages varighed, og den typiske forlægning af fire dages varighed. For hver dag i søen var man derfor ca. to dage i havn.

I 1908 var kosten i Flådens skibe stadig stort set den samme som den havde været det på Tordenskjolds tid.

Kosten blev afhentet i kabyssen og bragt til de forskellige bakker og messer, hvor der skaffes nogenlunde som i sejlskibenes tid. Her "slæber" personen til venstre på det der ligner en stor tung og varm pande, og gæsten til højre på et fad. Om kosten skal leveres på banjerne eller i officers/underofficersmesserne er svært at sige. Måske nok en af de to sidste muligheder.
(Forsvarsgalleriet)



Fra flådens depoter i Proviantgården modtog skibene store fade (tønder) med saltet oksekød, og saltet flæsk. Hertil store tønder med korn, mel og tørrede ærter og det hele kunne så tilberedes undervejs. Maden blev indtaget med rigelige mængder skibsøl 4-5 liter pr. mand pr. dag. Alle kunne spise sig mætte i søbemað, beskøjter, brød og slukke sin tørst i det "herlige" skibsøl. For besætningen var det også forplejningen, når man lå

i havn, men for officererne, der skulle repræsentere Kongeriget Danmark bød der sig en helt anden formidabel forplejning, når man lå i havn. Der blev serveret stegte ænder, skinker, desserter og alskens slags franske slotsaftapninger. Fine taffelkort blev trykt i flere farver m.m.

Det er svært at forstå, hvordan man i 1908 har kunnet have så stor en forskel på officerer og besætning på



Nydeligt menukort fra officersmessen ved en selskabelighed.
(Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)

så lille et skib. Men det var jo lang tid før der var noget der hed Bolsjevikker og før verden gik af lave. Enhver kendte sin plads og ingen kunne overhovedet drømme om at stille spørgsmålstegn ved om den måde verden var indrettet på, nu også var sådan at verden burde være. Officererne talte jo ikke med andre end hinanden. Officererne gav instruks til underofficererne, der herefter satte mandskabet i gang med de opgaver der skulle løses.

Det var fast procedure hver gang man kom i havn at få suppleret kulbeholdningerne. I krydseren HEJMDALS rapportbog fra togtet 1908-1909 kan man således læse at der var tale om gode Waleskul, om kullene var blandet med smuld, og de havde god varmeevne m.m.

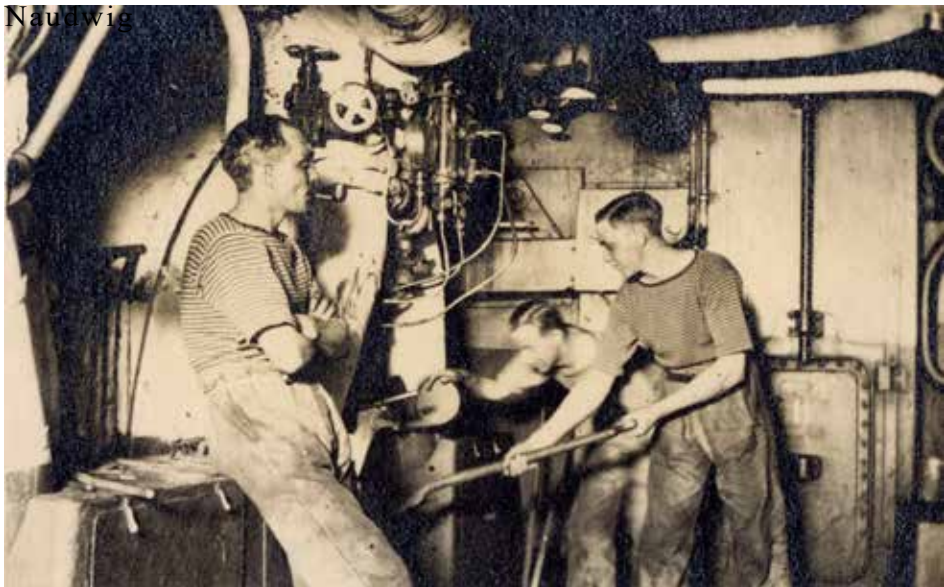
Lastningen af kul blev anført i kg og man kunne laste ca. 17-18 tons kul i timen. Det var noget slemt svineri at laste kul, men arbejdet skulle gøres.

Dagene i Portland blev flittigt benyttet til omfattende efterretningsvirksomhed om havnens indretning med forter, batterier og deres bestykning. Det blev noteret, at der var torpedo-udskydningsstation samt at de engelske officerer var meget forbeholdne overfor at udtale sig om danskernes nidkære nysgerrige spørgsmål.

Efter Portland stod HEIMDAL d. 26.

oktober 1908 sydover for at krydse Den Spanske Sø også kaldet Biskayen. Undervejs var bagbords bølgebryder blevet ødelagt af en uheldig sø, men ellers var rejsen forløbet uden problemer. Efter fire dage og ca. 900 sømils sejlads anduvedes Lissabon d. 30. oktober 2008. Ved ankomsten fik man besøg af konsejlspræsidenten, udenrigsministeren og marineministeren samt en række højtstående officerer og embedsmænd. Alle visit-ter blev besvaret tilsvarende. HKH Prins Axel blev sammen med premierløjtnant Bergsøe to gange inviteret til taffel hos Majestæten. Medens man lå i Lissabon blev havnen anløbet af 25 danske dampskibe og 10 danske sejlskibe. Sejlskibenes tid fik først sin ende i årene op til 2. Verdenskrig 1939-1945. Udførslen fra Lissabon til København bestod næsten udelukkende af korktræ, anførtes det i beretningsbogen. Indførslen til Lissabon fra Danmark var ganske uden betydning, men bestod af klipfisk, kirsebærlikør, øl og lidt konserver.

Den 6. november 1908 lettedes fra Lissabon og efter tre dage i søen ankom man til Algier i Middelhavet i Fransk Algeriet. Opholdet her var uden særlige begivenheder udover de sædvanlige høflighedsvisitter. Som bekendt blev besættelsen af Algeriet begyndt i 1830 af borgerkongen



En hyggestund på fyrpladsen. Lemmen bag fyrbøderen til højre er ud til kulkasserne. Når der var brugt så meget af kulbeholdningen, så kullet ikke af sig selv kom ud når der blev lettet på lemmen, havde kulleperne deres tjans ude i kulkasserne. Her skulle de i delvis mørke og i en atmosfære fyldt med kulstøv, skovle kullet hen til lemmen så fyrbøderne kunne nå det. Det at være fyrbøder var en kunst og en betroet opgave. De skulle sørge for at der lå et passende kullag på hele kulristen inde i kedlen. Hvis laget et sted var ved at blive brændt igennem, skulle der placeres en ny skovlfuld på det sted ellers kunne det resultere i, at kedlen ikke producerede det damp den skulle, eller hvis laget var for tykt kunne det resultere i sort røg ud af skorstenen. Røgen kunne på lang afstand afsløre skibet for en mulig fjende. (Forsvarsgalleriet)

Napoleon. Besættelsen blev gjort for en gang for alle at standse pirateriet, der blev udført fra Barbareskstatene Tripolis, Tunis, Algier og Marokko. Det var også i 1830 at man grundlagde Fremmedlegionen, der indtil 1962 havde hovedkvarter i Sidi Bel Abbas i Algeriet. For dem der ikke måtte

vide det, er det forsat således i Fremmedlegionen at adgangen kun er for ikke franske statsborgere undtagen officererne der skal være franske officerer. Legionens motto er at *Legionen er vores fædreland*. Soldaterne rangerer blandt nogle af de skrappeste af de skrappe elitesoldater.



Fra araberkvarteret i Algier. (Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)

Legionen har altid været indsat, der hvor farerne har været størst. Siden etableringen i 1830 er 10% af alle fremmedlegionærer omkommet under tjenesten og denne statistik holdes også i vores tid.

I Algier i 1908 var det legionens primære opgaver at beskytte de franske jordbesiddere, at bevogte landet og føre krig mod de berbere og barylere oppe i Atlasbjergene, som havde den opfattelse at franskmændene burde tage hjem til

Frankrig, hvor de kom fra.

Den 16. november 1908 kastedes los fra Algier og kursen blev sat øst over mod Palermo på Sicilien. Søen var salig og vejret varmt. Den 18. november 1908 anduvedes Palermo kl. 3 eftermiddag. I havnen lå i forvejen en Italiensk torpedobåd og den tyske krydser SMS HERTHA. Dagene herefter gik med visitter og genvisitter. I 1908 var Siciliens væsentligste eksportartikel citroner,



*Der skalkes efter afgang fra Algier og kursen sættes mod Palermo.
(Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)*



*Premierløjtnant
Bergsøes fødselsdag
fejers på behørig vis
den 16. november
1908. Det er altid
godt når der også er
plads til lidt skæg og
ballade. Det ser ud til
at herrerne har ladet
sig inspirere af den
lokale klædedragt.
(Ole. H. Quaade
/ Tom Wismanns
arkiv)*



Vel ankommet til Palermo ser det ud til at officerer og gæster er trukket i deres stiveste pus. (Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)

limefrugter og olivenolie. Allerede på dette tidspunkt, blev denne handel styret og kontrolleret af Cosa Nostra eller Mafiaen. Fra Sicilien som fra resten af Italien var der i disse år en omfattende udvandring til USA. Denne folkevandring kulminerede i 1912, hvor ca. 1,2 mio. indvandrede steg i land på Ellis Island i New York. Italien var i 1908 et tilbagestående fattigt landbrugsland. Da landet i 1915 gik med i 1. Verdenskrig var 70% af soldaterne således analfabeter. Det kan derfor virke besynderligt, hvorfor

HEJMDAL valgte at gå i havn i Palermo. Den 25. november 1908 kl. 1½ eftermiddag kastedes fortøjningerne og skibet fortsatte østover for at passere Messinastræde og sejle ned til Tripolis som anduvedes kl. 9 formiddag den 27. november 1908. Der blev sædvanen tro givet 21 skuds salut for nationen. På dette tidspunkt var Tripolitaninen en del af det Osmanniske rige skønt at Ægypten var blevet engelsk i 1882. Skibet fik en usædvanlig og elskværdig modtagelse af de tyrkiske em-

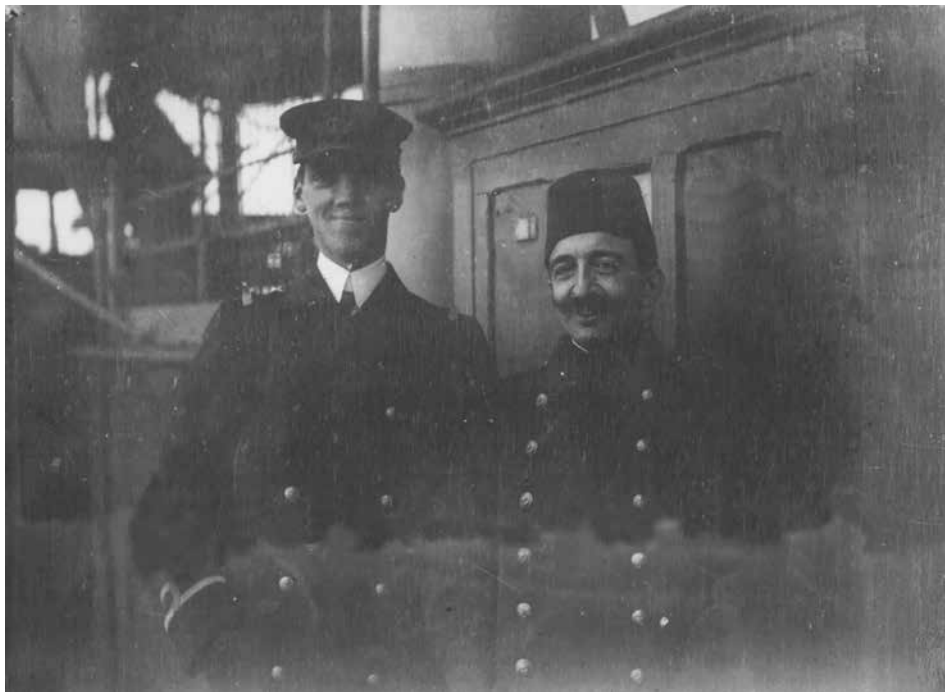


bedsmænd. Garnisonens officerer opførte et til lejligheden et forbudt tyrkisk skuespil, der forherligede friheden og som kunne føre til landsforvisning. Mandskabet fik landlov og opførte sig særdeles tilfredsstillende. Få år senere i 1911 blev Tripolitanien erobret af Italien under en erobringskrig mod det tyrkiske Osmannerrige. Fred i Tripolis fik Italienerne aldrig indtil de endeligt tog hjem i 1943.

Den 1. december 1908 lettedes fra Tripolis og kursen sattes mod Konstantinopel, hvortil man ankom den 6. december 1908. Første gæst ombord var den svenske minister og kammerherre Hr. Auehersvärd ledsaget af kontreadmiral Said Pasha som ville attachere HKH Prins Axel under hans ophold i Konstantinopel samt løjtnant i Rytteriet Halil Bey m.fl. Under hele besøget var det især Prins Axel, der havde tyrkernes opmærksomhed. I



I Tripolis fik søfolkene prøvet et og andet der ikke foregik i Hjertensfrydsgade. Så der har været noget at fortælle om, når de kom hjem til de lave stuer i Nyboder. (Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)



H. K. H. Prins Axel og kontreadmiral Said Pasha, der var attacheret H.K.H. under opholdet i Konstantinobel (i dag Istanbul). (Ole. H. Quaade / Tom Wismanns arkiv)

1908 havde det afgørende betydning om man var prins af blodet eller om man ikke var det. En 20-årig prins der lige var udnævnt til Søløjtnant af II klasse havde derfor en langt højere placering i rangklassesystemet end chefen for krydseren HEJMDAL.

Allerede dagen efter ankomsten af lagde Prins Axel, gesandten og Chefen visit hos Storvisir Kiamil Pasha samt udenrigsminister Fevrik Pasha.

Tirsdag den 8. december var det tid

at besøge Sultan Abdul Hamid II. På dette tidspunkt havde sultanen regeret som enevældig hersker siden 1876. Han herskede over et mægtigt rige, der forsat havde store besiddelser på Balkan skønt at man efter en række uheldige krige havde måtte afgive land til de nye nationer Grækenland, Serbien, Rumænien, Bulgarien, Montenegro og Albanien. Hele Orienten var forsat Osmannisk/ Tyrkisk samt store dele af det nuværende Saudiarabien. Det tyske kejserrige var i denne tid meget aktiv



Sultan AbdulHamid II
(Lars Wismanns arkiv)

med at hjælpe Tyrkerne til at blive en moderne nation. Det var således med tysk teknisk rådgivning at Hejaz-jernbanen fra Damaskus til Hejaz kunne åbne på sultanens fødselsdag i september 1908. Et andet stor projekt var Berlin-Bagdad-banen, der begyndtes i 1903 hovedsageligt for tyske penge. Denne jernbane blev dog først færdig i 1940. Tyskerne havde også været så venlige at sælge Osmannerne flere moderne panserskibe og torpedobåde.

Prins Axel, chefen for HEJMDAL og

den svenske gesandt blev modtaget i højtidlige audiens hos kongelige majestæt Sultan Abdul Hamid II. Ved denne lejlighed blev Prins Axel benådet med Osmannerordenen i brillianter. Ved slottet paraderede en æresvagt, men opfarten til slottet og tilbage til skibet sket uden militær eskorte.

Næste onsdag den 9. december behagede det H.K.M. Sultan Abdul Hamid II at dekorere samtlige skibets officerer med en række ordener af forskellig finhedsgrad. Samme dag modtoges den Osmanniske Prins Abdul Rahid ledsaget af feltmarskal Sjakir Pasha ombord på krydseren HEJMDAL med fuld honnør og parade. Under HEJMDALS besøg udviste sultanen en stor opmærksomhed. Vejret i Konstantinopel var dog meget ringe med temperaturer ned til 1 grads celcius. Få dage forinden i Tripolis havde temperaturen været 30 grader Celcius. Chefen fandt derfor anledning til at skrive på trods heraf at sundhedstilstanden hos besætningen var særdeles tilfredsstillende.

Den 13. december kastedes los fra bøjen i Konstantinopel for at sætte kursen mod Piræus. Sultan Abdul Hamid II skulle blive den sidste enevældige hersker i det Osmanniske rige idet han året efter blev afsat fra



Osmannerriget 1453-1918

tronen af den Ungtyrkiske bevægelse. Sultanen der havde haft tæt på 30 ægteskaber bag sig og et utal af haremskvinder levede videre indtil 1918 hvor han døde. Hvorvidt han beholdt sine ca. 30 koner og utallige haremspiger medler historien intet om. Osmannerriget blev involveret i en række krige mod Italien i 1911, en række Balkanlande i 1912-1913

og under 1. Verdenskrig gik man med på Centralmagternes side for i 1918 at stå som en besejret nation på de besejredes side.

Grækerne benyttede stormagts opløsning og svaghed til at sende en hær ind på den Anatoliske Højslette for at denne hær foran Ankara måtte lide et forsmædeligt nederlag til krigshelten fra Gallipoli

Kemal Atatyrk. Ved fredstraktaten i Lousanne 1923 måtte ca. 1½ mio. grækere der siden oldtiden havde levet i Lilleasiens kystbyer flytte ud på øerne i det Ægæiske hav. Selv i dag i år 2012 er der forsat et meget anstrengt politisk forhold imellem de to nabolande Tyrkiet og Grækenland. Under Cypernkrisen i 1975 var det næsten kommet til krig mellem de to lande, der begge er medlemmer af NATO.

Den 15. december forøjede krydseren i Piræus. I 1908 blev Grækenland regeret af Kong Georg d. I. 45 år tidligere var han som en 17 år gammel dansk prins Wilhelm blevet indsat som konge på den græske trone. Han var broder til Prins Axels far prins Valdemar, der var kaptajn

i Marinen. Prins Wilhelm havde efter sin ankomst til Grækenland hurtigt lært sig græsk og forsøgt at få det tilbagestående bondeland moderniseret. Men også dengang var Grækenland et uregerligt land og det gik meget langsomt. I 1913 afgik han ved døden, da han blev sprængt i luften ved et attentat.

Prins Valdemar, der var far til Prins Axel, var i 1905 blevet anmodet om at blive konge af Norge. Prinsens svar på denne opfordring var, at han var kaptajn i Marinen og ingen kunne ønske sig en bedre tilværelse end denne. Det blev derfor hans nevø Prins Carl, der i 1906 blev kronet som Kong Haakon VII.

Opholdet i Piræus var planlagt til at



Nytårsløjer ombord i Piræus.

(Ole. H. Quaade/
Tom Wismanns
arkiv)

skulle vare til efter nytår. Den 24. december blev der afholdt julefest ombord og alle menige og underofficer modtog hver en gave. Samme aften deltog majestæterne og officererne i en julemiddag, der blev afholdt ombord på HEJMDAL i officersmessen. Dagene i Piræus gik med skibsarbejder for besætningen og underofficererne og en lang række visitter for officererne. Skibet undergik en større maskinreparation.

Den 28. december skete der en stor jordskælvskatastrofe ved Messina, hvor hen ved 70.000 mennesker omkom og i 100.000-vis af mennesker blev hjemløse. Først to dage senere d. 30. december 1908 nåede budskabet om denne katastrofe til HEJMDAL, der

der lå i Piræus. Skibet havde på dette tidspunkt ikke kul nok i kulkasserne til at sejle til undsætning. Først den 3. januar 1909 kunne man derfor sejle fra Piræus mod Messina. Den hurtigste vej gik igennem den 6 km. lange Korintherkanal, der var blevet færdigbygget i 1886. Til undsætning af de nødstedte købtes 1.000 kg. kød, 2.000 kg brød, 1.000 kg. ris, 555 kg. oliven, 272 kg. ærter, 450 kg. Maccarum, 700 kg. bananaer og 200 tæpper. Den gode vilje var til stede, men det har forstrakt som en skrædder i helvede.

Tirsdag den 5. januar 1909 stod HEJMDAL ind i Messinastrædet. Byen var jævnet med jorden og nøden var ubeskrivelig. I 100.000-vis af indbyggere

*Kong Georg I går
fra borde inden
HEJMDAL går ind i
Korinthkanalen.*

*HEJMDAL var på vej
til Italien for at yde
katastrofehjælp til
ofre for et kraftigt
jordskælv.*

*(Ole. H. Quaade/
Tom Wismanns
arkiv)*





Den 28. december 1908 indtraf et jordskælv der havde center omkring Messina på Siciliens kyst.

Skælvet havde en styrke af 7,1 og varede i 30-40 sekunder. Skælvet resulterede i en 12 meter høj tsunami, der gjorde større skader på nærliggende kystbyer end selve skælvet.

HEJMDAL ydede assistance i byen Reggio på det italienske fastland.

havde mistet alle deres ejendele og der herskede kaotiske tilstande. Skibets nødfornødenheder blev sendt i land og herefter stod krydseren nordover, da man ikke kunne udrette mere. Den 9. januar anduvedes Neapel. Opholdet her blev et af rejsens korteste idet HEJMDAL kastede los den 10. januar 1909 for at sejle videre nordpå til La Spezia.

Den 12. januar 1909 ankom HEJMDAL til La Spezia. Først den 15. januar blev værftet besøgt. Det var her, at Flådens

første ubåd DYKKEREN var under bygning. Der var tale om en ren elektrobåd på kun 102 tons i uddykket stand og 132 tons i neddykket stand. Besætningen var på 12 mand og bevæbningen bestod af to 45 cm. stævntorpedoer. Ubåden blev først søsat d. 18. juli.

Krydseren HEJMDAL afleverede to 45 cm. torpedoer til ubådens anvendelse. Der var i allerhøjeste grad tale om et teknologisk banebrydende våbensystem, hvor Danmark var godt med blandt de første lande til at operere ubåde.



Så vidt vides det eneste kendte billede af DYKKEREN under bygning i Spezia (Italien) i januar 1909. Danmarks næste tre ubåde af A-klassen blev bygget i Fiume/Østrig, hvorefter Orlogsværftet havde lurt italienerne og østrigerne kunsten af. (Ole. H. Quaade/ Tom Wismanns arkiv)

Elektrobåden havde dog den ulempe, at den ikke kunne sejle ret meget længere end halvvejs til Hveen fra Københavns havn. Ubåden kunne derfor alene anvendes til forsvaret at København. Men i 1909 var der ingen forsvarsmidler imod ubåde. Det var først i 1916 at englænderne fandt på at smide med dybdebomber og en effektiv ASDIC (sonar) kom

først i 1930'erne. Helt ind til midt i Anden Verdenskrig skulle ubåde ind på få 100 meters skudsafstand for at have en rimelig træfsikkerhed. Til gengæld kunne en enkelt heldig torpedotræffer sænke det største panserskib. Der var altså tale om et billigt våbensystem med stor ødelæggelsesevne og lillesynlighed. Skæbnens paradoks for denne ubåd

blev, at den efter en påsejlning den 9. oktober 1916 forliste udfor Taarbæk rev. Chefen for ubåden var premierløjtnant Christiansen, der var en af de nyudnævnte søløjtnanter af II klasse fra hold 1908. Efter påsejlningen lykkedes det Christiansen at redde hele besætningen i live op til overfladen undtagen ham selv der omkom under forliset.

DYKKEREN indgik i Flådens tal i den 29. september 1909. Det blev den ene-ste elektroubåd i Flåden, idet alle efterfølgende ubåde både fik både dieselmotor og elektromotor.

Den 19. januar 1909 afgik HEJMDAL fra La Spezia og satte kursen mod Villefrance sur Mer ved Nice på Cote D'Azur. På Rheden lå flere amerikanske panserskibe samt den engelske flådes admiralitetsyacht. Der blev derfor i de kommende dage god lejlighed til en række visitter.

Den 26. januar 1909 kastedes los med kurs mod Gibraltar, hvortil HEJMDAL ankom den 29. januar 1909. I Gibraltar lå der mere end 30 panserskibe fra England, Rusland, USA og Frankrig. Alle blev noteret med navn og navn på chefen. Under besøget på Gibraltar fik besætningen landlov, og chefen noterede at alle havde opført sig eksemplarisk.

Den 4. februar 1909 afgik HEJMDAL fra Gibraltar. Kursen gik rundt om Tarifa fyr og op til Cape St. Vincent, hvor Nelson i 1797 havde vundet en af sin store sejre. Rejsen til Harwich blev den længste idet man først ankom 09-02-1909.

Lørdag den 13. februar 1909 lettedes fra Harwich med kurs mod Frederikshavn hvortil man ankom d. 15. februar.

HEJMDAL ankom til Holmen den 26 februar, men ikke uden et uheld under vejs. I Kattegat blev HEJMDAL påsejlet af den engelske damper S.S. Astrakhan. HEJMDAL kunne forsætte rejsen ved egen kraft og skaden blev efterfølgende erstattet af den engelske ejer. Ved hjemkomsten var der brugt i alt 903.015 kg. kul. Samlet havde HEJMDAL været ca. 1.000 timer i søen svarende til ca. 8.300 sømils sejlads. (ca. 2/3 af kulforbruget havde været til fremdrivning og resten til elektrisk belysning, opfyring, destillation, kabys og bageovn, hjælpemaskine m.m).

Chefen kaptajn Shultz udtrykte stor tilfredshed med besætningen både hvad angik subordinationen og det gode forhold indbyrdes.

I sommeren 1909 blev de seks Søløjtnanter af II Klasse alle udnævnt til premierløjtnanter. Under den Første

Verdenskrig var alle seks aktive i tjenesten, hvoraf den ene var på krydseren HEJMDAL, en sejlede i torpedobåde og fire gjorde tjeneste i Ubådseskadren. I 1919 blev de tre, der forsat var i Marinen udnævnt til kaptajner.

I 1923 var der kun en af de seks tilbage idet Prins Axel og Ole Herman Quaade begge blev opsagt i 1923 som en del

af fredsdividenden efter Første Verdenskrig.

Ved forsvarsloven af 1922 blev Søværnet reduceret fra at kunne forsvare Danmark til kun at kunne afpatruljere de danske farvande. I 1923 blev 2/3 af officerskorpset afskediget. Den sidste af de seks var kaptajn Evers og han sluttede sin tjeneste i Søværnet som kommandør og Chef for Søværnets Officerskolen fra 1939-1945.



H.K.H. Prins Axel



Kay Holger Bloch



Svend Aage Christiansen



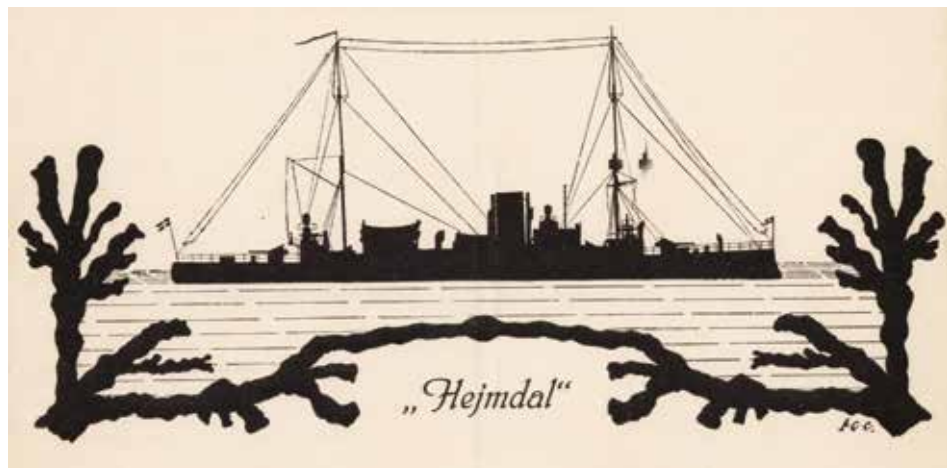
Christian Vilhelm Evers



Carl Hammerich



Ole Hermann Quaade



Literaturliste:

1. Kommissionen vedrørende Kadetskolen, Beretning af 13. marts 1921, Nedsat af Marineministeriet 28-10-1920
2. Bisballerapporten, Forsvarskommandoen 1986
3. Søkadet-korpsets historie 1701-1901, Festskrift, H.C.A. Lund, lærer ved Søofficersskolen 1901, Thieles Bogtrykkeri
4. Efterretninger om Søkadetakedemiet udgivne ved F. Paludan, captain og Chef for Søkadetkorpset Ridder af Dannebrog, 1843
5. Nogle ord om Søofficersskolens Ordning ved Steen Bille, Viceadmiral, København, C.A. Reitzels forlag 1868
6. Hvordan bliver jeg Søofficer!, København 1936, Egmont H. Petersens Kgl. Hof- Bogtrykkeri
7. Søværnets Officersskole 275 år, Søværnets Officersuddannelse 1951-1976, Finn Alsing kommandørkaptajn, SchultzForlag 1976
8. Beretning om Undervisningsanstalterne ved Søværnet Skoleåret 1903-1904, København, Centraltrykkeriet 1905
9. Orlogsminder, Skildringer og Skitser fra danske Orlogstogter 1878-1919 af E. Wessel Tolvig, Pios Boghandel 1926
10. Valkyrien og dens sidste togt, Carl Østen, Hirschprungs Forlag 1959
11. En dag med de danske Søkadetter, Søofficersskolen i dens eget hjem på Holmen, 1934 og 1941
12. Hvilke krav bør der stilles til kadetternes praktiske uddannelse til søs, besvaret af M. P. Knutzons Bogtrykkeri 1894
13. Vore krydsere, R. Steen Steensen, Kom-

- mandørkaptajn, Strubes Forlag, 1971
14. Fra Søofficersskolens forhistorie, H.D. Lind, 1916
 15. Den nuværende "Søofficersskole" forslag til den udvidelse m.m., Monitor, 1879
 16. Søetatens Pigeskole, en fortælling om Borgergade 111 i Nyboder, Dorthe Bendtsen, Realea A/S2006
 17. Forsvarskommissionen af 1902, til Regering og Rigsdag, J.H. Schultz, 1908
 18. Bygning og indretning af flådens skibe, Chr. I. E. Andersen, lærer ved Søværnets maskinskole, Nielsen og Lydiche, 1906
 19. Det Danske Søofficerskorps, 1. januar 1801-10. september 1919, Th. A. Topsøe- Jensen, Gyldendals Boghandel, 1919
 20. Kong Frederik den Femtes Søekrigs-Artikels-Brev, dateret 8de januari i 1752, andet oplag København 1811, Boas Brünich
 21. Quaades Arkiv, 2003, Hermann Ole Quaade
 22. Aspiranter indmeldte op Søofficersskolen 1876-1922, Rigsarkivet
 23. Udtalelser om eleverne 1904-1932, Rigsarkivet
 24. Karakterlister 1874-1942, Rigsarkivet
 25. Straffebog 1892-1922, Rigsarkivet
 26. Rulle over Kadetkorpset 1902-1908, Rigsarkivet
 27. Skibsjournal Krydseren VALKYRIEN 1915, Rigsarkivet
 28. Skydeprotokol 1905-1907, Rigsarkivet
 29. Undervisningsprotokol 1907-1909, Rigsarkivet
 30. Undervisningsprotokol 1905-1907, Rigsarkivet
 31. Undervisningsprotokol 190-1905, Rigsarkivet
 32. Øvelsesmateriale fra krydseren HEJMDAL 1914
 33. Rulle over søkadetkorpset 1902-1908
 34. Skibsjournal krydseren VALKYRIEN 1923, Rigsarkivet
 35. Krydseren HEJMDAL, www.navalhistory.dk/danish/skibene/h/hejmdal
 36. Med krydseren HEJMDAL ved Messina, Prins Axel
 37. Kadetliv, Cai Schaffalitzky de Muckadell
 38. Telefoninterview d. 03-01-2012 af Kommandør Svend Vestergaard Andersen der var kadet A-linjen SOS fra 1963-1967
 39. Telefoninterview d. 05-01-2012 af Kommandørkaptajn Arne Holm der var kadet A-linjen SOS fra 1945-1949
 40. Rapportbog fra Krydseren HEJMDALS togt 1908-1909
 41. Atlas of the world, Bartholomew, 1922
 42. Søværnets Officersskole 1701 – 26 februar – 2001 Festforelæsning, H.C. Bjerg
 43. <http://galster.dk/slaegten/kaptajncarlgalster.htm>

Er det ønskeligt at have prinser i Sø-Etaten ?

Ole Lisberg Jensen

Søofficeren Carl Ludvig Christian Irminger (1802 – 88) blev næsten hele sin karriere knyttet til kongehuset, men inden da var hans situation og tjenesteforløb som hans kollegaer af samme årgange. Han afsluttede søkadetakademiet i 1822 og fik sin officersbeståelse som sekondløjtnant. Da Danmarks flåde på det tidspunkt endnu var lille efter englændernes ran af Flåden i 1807, var der stor konkurrence om få udkommandoer, så

de unge officerer kunne ikke komme til søs samtidig og man måtte deles om de få tjenester. Imellem kommandoerne tog de unge hyre på handelsskibe eller tog blot af sted som volontør.

Irminger fik nogle rejser til Vestindien med en ældre kollega, der var kaptajn på et handelsskib. Et andet år rejste han ned i Europa for at søge tjeneste i den franske flåde, hvilket desværre ikke lykkedes. Han var også på orlogstogt til Vestindien, hvor han udmærkede sig ved at fange en columbiansk sørøver med skonnerten VIGILANT.



Sekondløjtnant C.L.C. Irminger ombord i linjeskibet DRONNING MARIE på prøvesejlads til Island i 1834, hvor Irminger ledte en 3 måneders sommerrejse med prins Frederik. (Akvarel af marinemaler F.T. Kloss. Privateje)

Han var derfor allerede som 30-årig en mand med omfattende maritim uddannelse.

Som premierløjtnant blev han i 1832 kaldt op til kongen, Frederik VI, der erklærede, at han ville have, at den unge Prins Frederik skulle gøres bekendt med søvæsenet og at Irminger var blevet anbefalet som prinsens underviser. De kongelige ord lød derpå: *"Jeg har udnævnt Dem til lærer i sømandsskab for prins Frederik. Vil de nu lære ham, hvordan man skal lægge en last i en orlogsmand og hvordan man skal takle et skib. De skal ud med fregatten HAVFRUEN og så må prinsen gøre pligterne med Dem ombord. Vil de nu gå til prinsen og aftale det fornødne."*

Irmingers skæbne var dermed forbundet med prins Frederik, den senere kronprins og konge, Fredrik VII, og kongefamilien resten af sit aktive liv. Irminger forsikrede sig dog om at måtte blive udkommanderet til søs med jævne mellemrum for ikke at miste sine kompetancer.

Det nære samvær med den unge prins Frederik skabte et dilemma for ham. Dels var det hans pligt at holde prinsen til studierne og dels måtte han omgås prinsen med takt og tone, han var jo kongelig, Danmarks blivende monark, så man kunne kun bruge diplomatiske overtalelsesforsøg for at holde prinsen på sporet. At skulle undervise en voksen elev af så høj social status uden



Kong Frederik VII i admiralsuniform med kasket. Kongen var glad for at iføre sig forskellige hovedbeklædninger. Den praktiske kasket blev indført til søkadetterne i 1840-erne og brugtes efterhånden ombord også af søofficererne. Billedet var tænkt som en gave til Napoleon III, men blev ikke givet p. g. a. det betænkelige ved den "folkelige" kasket. (Oliemaleri af Edw. Young 1855.)

dennes motivation og entusiasme, var en hård opgave, der krævede både anspændelse og beherskelse. Irmingers udkommandoer blev et nyttigt middel som modvægt til hans hof tjeneste. Man aftalte, at undervisningen skulle finde sted på Amalienborg mellem 10 og 11 hver dag. Søkadet akademiets store takkelbrædt,

en 3 meter høj fuldrigget model af et 3 mastet skib, hvor alt løbende gods og sejl kan manøvreres, var bragt ind i prinsens værelse på underetagen. Matematiklærer Fibiger og prinsens adjudant, premierløjtnant E.F. Holstein overværede undervisningen. Irminger foretog de forskellige betegnelser vedr. skibets skrog og takkelage og foreviste funktionerne, hvilket lod til at interessere prinsen.

Efter lektionen var der dækket til frokost i det tilstødende lokale.

De første lektioner gik regelmæssigt, men lysten blev langsomt afkølet. Prinsen var ikke altid stået op når Irminger ankom og ofte hændte det, at højtstående officerer og embedsmænd kom på visit lige efter at undervisningen var begyndt. Undervisningen blev straks lagt til side og man spiste frokost, hvorefter selskabet gik til billiardbordet. Prinsen spiste en kylling dagligt til frokost og med største omhu trancherede han den, og da han samtidig talte meget, kunne frokosten vare flere timer. Ikke sjældent blev der drukket champagne og spillet billiard flere timer derefter.

Irminger indførte snart som rutine at trække sig tilbage fra selskabet efter frokosten og undskyldte sig med at have vigtige forretninger. Selve undervisningen forkortedes efterhånden, og prinsen var indstillet på at gå til frokost tidligere. Irminger havde konstateret, at prinsens interesse for

det teoretiske såvel som for skibsmånøvrerne var mådelige, så derfor foreslog han, at man tog ud til Holmen og overværede selve ekviperingen – udrustningen af fregatterne. Alle Holmens værksteder blev grundigt gennemgået, dog uden at man sporede nogen dybere kongelig interesse for sømandsfaget.

Til søs med fregatten HAVFRUEN

I begyndelsen af maj var der afsejling med fregatten HAVFRUEN. Efter al kongelig selskabelighed og afskedstagen af prinsens far, kronprins Christian med følge kom de endelig til søs. Fregattens chef var kaptajn Christoffer Lütken og premierløjtnant Irminger var 4. kommanderende. Det var meningen, at prinsen skulle følge Irminger på vagterne, hvor han skulle lære om sejlenes stilling, om logning og at sætte kursen. Prinsen lyttede, men Irminger fornemmede, at lysten ikke var tilstede. Prinsen var mere optaget af at ryge tobak og fortælle historier om, hvad han havde oplevet. Den 8. maj fik fregatten storm af vestlig vind i den sydlige Nordsø. Den varede 4 dage, ledsaget af tunge sne- og haglbyer. Søen var temmelig svær og det var nær gået galt for prinsen. Sammen med nogle officerer røg han tobak på dækket og så ud over søerne. Pludselig kom en kraftfuld brådsø og skyllede en del af luv sidekant væk, hvorved 50 af mandskabets køjer blev

skyllet overbord og forsvandt i havet. En mængde vand kom ind på batteriet og prinsen blev revet overende af vandmasserne og faldt ned gennem den nærmeste luge ind på batteridækket. Her var flere levende køer anbragt som forråd af frisk proviant. Vandet, der skyllede frem og tilbage førte en kalv med sig og prinsen var så heldig i sin færd ned gennem lugen at lande på kalven, så han undgik skader. Hvad der skete med kalven vides ikke.

Prinsen blev alligevel så chokeret, at han måtte holde køjen en kortere tid. Hans regelmæssighed i vagterne blev derefter forstyrret af stormende vejr og høj sø, og han mødte ikke altid op. Dog var han på dækket hver gang det var regnvejr, klædt med regnkappe, læderbedækninger og bredskygget hat, så han ikke kunne blive våd.

Kun en gang var Irminger vidne til, at prinsen gjorde et forsøg på at klatre til vejrs. Det var den 28. maj 1832 i sigte af Shetland og Fairhill - i havblik. Nøje antegnet af den patentlige Irminger. Han måtte erkende, at prinsen ikke havde synderlig interesse for at sætte sig ind i søvæsenet og derfor ikke havde lært sig noget væsentligt. Hans tid gik med at spise, ryge tobak og tale om intetsigende genstande!

Tilbage i København blev Irminger den 11. juli 1832 udnævnt til adjutant og curator for prins Frederik. Prinsen havde fra nu af 2 adjutanter. Holstein

for hæren og Irminger for flåden. De to adjutanter tjenstgjorde en uge ad gangen.

Sørejse i hjemlige farvande 1833

Om foråret ytrede prinsen selv ønske og lyst til at sejle i vore hjemlige farvande, hvilket glædede især kongen og kronprinsen, da de tog for givet, at livet til søs ville gavne prinsen og styrke hans karakter og om muligt give ham en nyttig interesse. Med nutidens sprogbrug håbede de ”at gøre en mand ud af ham”.

Orlogsskonnerten DELPHINEN blev klargjort til prinsens sejlads. Skonnerten var bygget til brug i hjemlige farvande, herunder som vagtskib i Store Bælt, hvor den ikke måtte stikke dybere end 7 fod for at kunne gå ind til Nyborg. Den var hurtigsejlende med bagudstagede master, på amerikansk facon. Skonnerten blev bygget om til prinsens brug, men var ellers bygget til 17 besætningsmedlemmer.

Irminger fik sin gode ven og kollega Christoffer Lauritz Prøsilius med som chef på skonnerten. Foruden få besætningsmedlemmer var de to søofficerer det eneste følge prinsen havde med sig, og Irminger formodede, at prinsens pludselige lyst til sølivet havde sin begrundelse i, at han ønskede frihed fra den hofetiquette, der altid fulgte ham på land. Til søs kunne han ryge tobak og føre et ugeneret liv.



Model af skonnerten DELPHINEN bygget af modelbygger Peter Mack, der har bygget en lang række fantastiske modeller til Orlogsmuseet. (Ole Lisberg)

Den første maj 1833 afsejlede DELPHINEN fra København og gik først til Frederikshavn. Noget afslappet og ubemærket besøg blev det ikke. Prinsen modtog middagsinvitationer fra byens honeratiores, rejste en tur til Skagen i åben vogn om natten og næste dag med returmiddag ombord i DELPHINEN. For Prøsilius og Irminger blev det lange arbejdsdage, medens prinsen kunne afslutte anstrengelserne med 12 – 16 timers uafbrudt søvn. Så

afsejlede DELPHINEN og de to søløjtnanter delte vagterne og navigerede videre til næste destination, prinsen kunne ønske sig.

Skonnerten besøgte Frederikssund med prinsens afstikker til Jægerspris, derefter Frederiksværk og Rørvig med udflugt til Nykøbing og Annebjerggård. Fra Issefjord sejlede de til Store Bælt, lagde ind til Nyborg, derefter til Langeland, Troense med besøg på Valdemar Slot og til bal i Svendborg. Videre gik turnéen til Hvidkilde,

tilbage til Nyborg og på turen videre mod Århus ankrede de ved Kyholm, hvor prinsen tog en udflugt gennem Samsø.

Overalt modtoges prinsen med jubel. Dinéer og baller var dagens orden, hvilket medførte adskillige søvnløse nætter også for prinsens adjutant.

Den 30. maj var DELPHINEN tilbage i København, hvor prinsen skulle ledsage kongen på en rejse til Holsten. Rejsen med skonnerten og dertil hørende festliv havde optaget prinsen i den grad, at han ønskede at gøre endnu en tur med DELPHINEN efter rejsen til Holsten.

Prinsen drog afsted med kongen den 8. juni og fik Holstein som adjutantselskab. Prøsilius og Irminger fik en måneds hvil fra tjenesten.

Anden del af prinsens rejse med DELPHINEN påbegyndtes den 11. august og gik ind i Østersøen, og 2 dage senere løb de ind til Christiansø. Her blev de blæst inde i 6 dage på grund af storm. De hyggede sig med kommandanten og så alt, hvad der var at se på de mange dage. Den 19. var det afsked, og man satte kursen direkte til Rønne, hvor der blev en storartet velkomst efter øboernes smag, med kur for embedsmænd og honeratiories. Søfolkene bragte prinsen et fakkeltog. I de følgende dage tog prinsen ophold hos kommandanten og blev om dagene ført rundt til alle mulige attraktioner som Hammershus ruin, men ikke

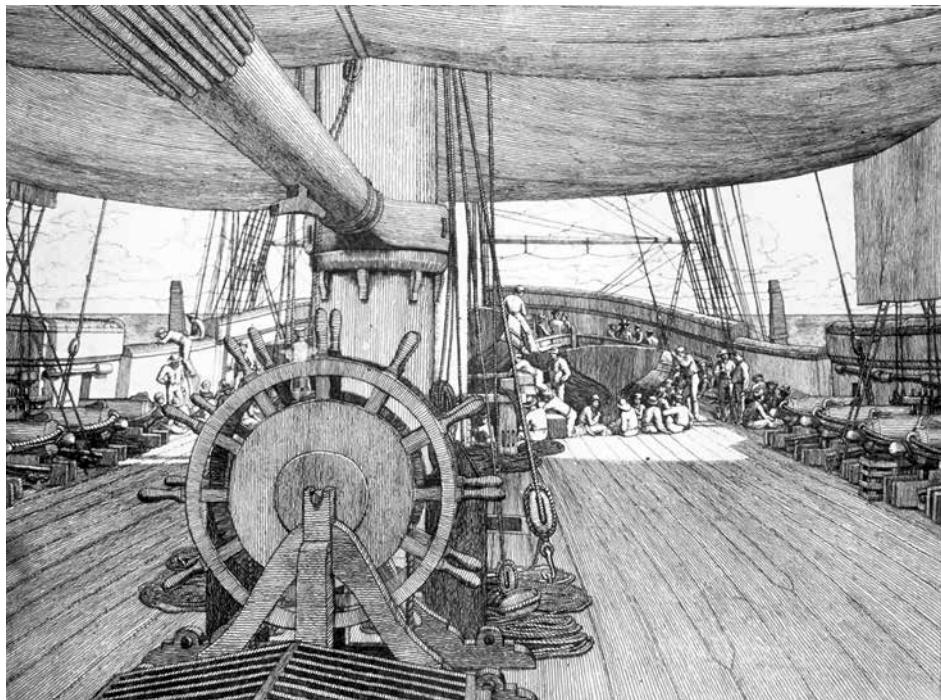
mindst var der lejlighed til at undersøge fortidens høje med urnegrave. Den 28. august var der folkefest i Allinge, hvor prinsen fik lejlighed til ivrigt at tage del i dansen.

Den 9. september afsejlede DELPHINEN fra Rønne og var retur i København dagen efter.

For det følgende år 1834, blev der ikke bestemt nogen egentlig sørejse, men prinsens vanskelige ægteskab med prinsesse Vilhelmine, kongens yngste datter, havde fået kongen til at forvise ham til Jægerspris, og for sommeren 1834 blev prinsen befaleet at rejse til Island uden andre ledsagere end de, der behøvedes for turen. Prinsens udsvævende liv i København, som kongen var bekendt med via sin datter, fik ham til at mene, at prins Frederik måtte have godt af en lang sund sommer med strabadser og frisk luft på Island.

Til Island

Irminger, der selv havde været på islandstur i 1826, skulle lede denne royale ekspedition sammen med venen løjtnant Prøsilius. Trods rejse-selskabets beordrede begrænsning i deltagerantallet, blev dette alligevel relativt omfattende. Foruden prinsen og de to søofficerer deltog prinsens læge, dr. C.F. Holmer med tjener, marinemaler F.T. Kloss, prinsens rideknægt, 2 lakajer og en garderobebetjent samt 4 kendtmænd, islændinge til at finde vej.



*“På dækket af et orlogsskib set forefter, skibet ligger for anket i stille vejr.”
Fra Linieskibet DRONNING MARIE. (C. W. Eckersberg, Dateret 1834.)*

I alt 14 personer. Overnatninger foregik ofte i telt, der sammen med den øvrige udrustning og madvarer medbragtes. Alt blev læsset på de små seje islandske heste til et antal af ca. 75. De ridende personer havde 1 eller 2 reserveheste hver, så når denne karavane satte sig i gang har det været et mægtigt syn på de smalle gangstier. Irminger havde med sin erfaring fra sin islandsfærd tegnet og ladet producere telte og anden udrustning til hele rejsegruppen. Den 6. maj var alt udstyr pakket ombord på linjeskibet DRONNING MARIE, der

samtidig skulle på prøvesejlads med korvetten NAJADEN til Island. 25 døgn tog turen til Rejkjavik. Prinsens ophold i Island varede 3 måneder, hvor han traf mange mennesker og oplevede det uvejsomme Island på hesteryg. Det anstrengende og primitive lejrliv bekom åbenbart prinsen storartet, og han blev så glad for de islandske heste at han altid senere i livet holdt nogle islændere sammen med de andre rideheste.

Anderledes hurtigt gik returrejsen med korvetten NAJADEN, der på

kun 12 dage fra 2.-14 september, lagde strækningen fra Rejkjavik til Fredericia bag sig. Vinden har været ekstrem god og korvetten velsejlende. Prinsen var blevet beordret til at slå sig ned i fæstningsbyen og tjenstgøre som officer ved garnisonen. Han var fortsat forvist fra hovedstaden for at holde ham væk fra den skadelige vennekreds. Det skulle nu vise sig, at vennerne i stedet kunne besøge ham i Fredericia! Set på baggrund af prinsens maritime dannelse, må sejladsen til Island ombord i et linjeskib og på returrejsen i den hurtige korvet have gjort indtryk i forhold til den lille skønnert DELPHINEN, som prinsen året før havde sejlet rundt med i de danske farvande.

Prins Frederik bliver Kronprins

Efter 1839, hvor kong Frederik VI var død, var Frederik blevet kronprins og hans stilling noget friere. Han havde indtaget sin fars gamle stilling og var nu guvernør over Fyn med residens på Odense slot. Hans lyst til sejlads i de indre farvande var vækket ved minderne med DELPHINEN, og han ville eje sin egen yacht. Der blev tegnet en kutter til hans brug og den blev bygget af fabrikmester Andreas Schifter på Holmen. Den blev smukt indrettet med kahyt og lugafer, og fik navnet NEPTUN. Kronprinsen gjorde jævnlige sejlturer i de indre farvande med Irminger som chef. Fredrik blev dog aldrig den rutinerede yacht-kaptajn, som selv tog

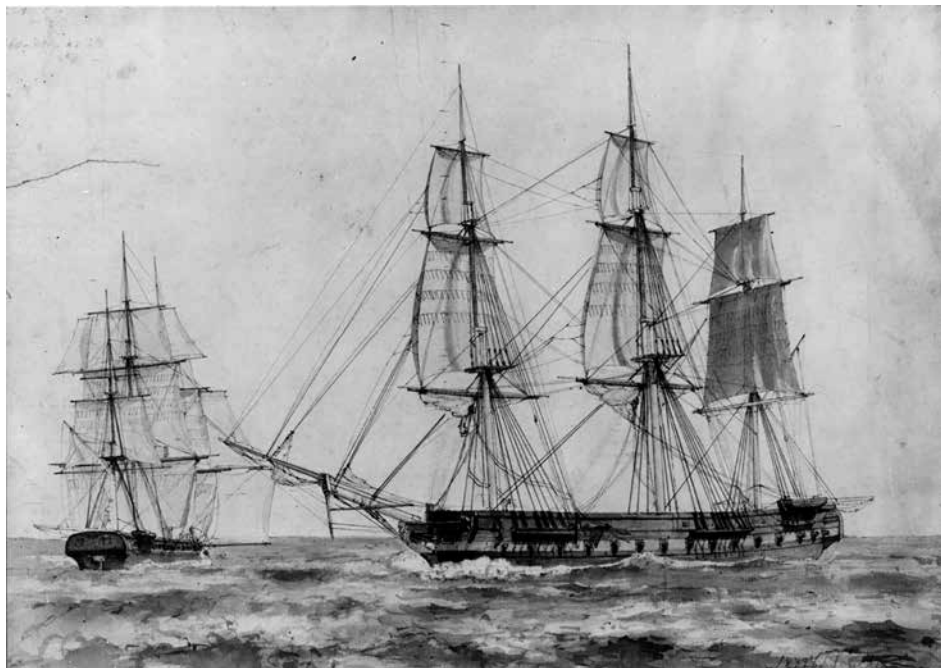
ansvaret i spidse situationer.

Han var altid i sådanne situationer meget tavs og tilsyneladende ængstelig. Når fartøjet krængede lidt blev han nervøs og var først glad igen, når torpsejlet var bjerget. Han havde det også svært, når der var andre skibe i nærheden og han blev urolig når han så en modgående sejler. Når den kom noget nærmere, gik kronprinsen ind i kahytten og kom først ud igen, når den modgående var passeret.

I november 1840 blev kronprinsen sejlet til Warnemünde på NEPTUN for at aflægge visit hos sin kommende brud i Strelitz. Kutteren blev flittigt brugt, ofte til udflugter flere dage af gangen og Irminger var chef om bord.

I 1844 tog prinsen på en sørejse til Skotland og Færøerne med fregatten GEFION, der samtidig var på besejling med fregatten THETIS. De to orlogsmænd forlod København den 23. maj og ankrede ved Leith i Skotland den 30. maj. Irmingers kommentarer sammenfattede besøget: Kronprinsen morede sig godt i Skotland, men trænge dybere ind i seværdigheder i hovedstaden, fabrikker, museer tog han sig ikke tid til.

Derefter sejlede man til Færøerne, hvor de blev i 14 dage. Kronprinsen indlogerede sig i land og besøget blev opfyldt med besøg og udflugter, middage og fester. Den 14. juli var det returrejse og den 21. juli ankrede fregatten ved København.



Fregatten THETIS 1840. (Orlogsmuseet)

I 1846 blev det til en sørejse til Madeira og Spanien med fregatten GEFION med chef kommandørkaptajn Hans Birch Dahlerup. Kronprinsen med sit lille følge, der iblandt hans adjutant Irminger, gav Dahlerup hovedbrud. I sine åbenhjertige erindringer (bind II 1815 – 48, sid. 313) sammenfatter han sine vanskeligheder: ”Prinsen var inkognito kun for udlændinge, han var og blev tronfølgeren, han var desuden viceadmiral i marinen og deputeret i admiralitetskollegiet. Skulle hans præsumerede habilitet på søen nu ganske overses, eller skulle jeg melde og gøre forespørgsel, som når en høj

søofficer er passager? Intet var sagt herom, kun en spøgende advarsel ikke at give ham idé om at agere admiral ombord. Jeg gik derfor en middevej, ved af og til at studere kortet med ham ligesom for at overlægge, han fik daglig bestikseddel og meldinger, og når ting af større vigtighed indtraf, meldte jeg ham det selv. Liste på de indbudte blev ham hver dag forelagt, men snart frabad han sig dette og andet lignende. Han selv og ikke mindre hans lade og sig selv fremfor alt elskende og plejende ledsagere, Irminger især, skød alle disse små ceremonier og formiaagttagelser fra sig,

som er uundgåelige nødvendige for at bevare den nimbus, der altid og alle vegne må omgive en tronfølger især og prinser i almindelighed. Irminger havde, om påtaget eller naturlig, en ligefremhed der vel af mange blev antaget for oprigtighed og ærlighed, skønt mig forekom den at grænse til bondeagtig plumphed.”

Her skal indskydes, at Dahlerup foragtede Irminger og var den eneste kendte, der beklagede sig over Irmingers opførsel, hvilket måske kan have sin baggrund i Irmingers indflydelse på fastsættelse af Dahlerups pensionsforhold efter hans hjemkomst fra tjeneste i den østerigske flåde. Erindringerne skrev Dahlerup først på sine senere år, da hans forbitrelse over den afslåede pensionsansøgning var vakt.

Oprindelig havde Irminger fået den utaknemmelige opgave at lære kronprinsen navigation og sømandskab. Hos Irminger blev både pligt og loyalitet flittigt brugt, men det lykkedes desværre ikke, heller ikke med diplomatisk stædighed at få bugt med elevens overfladiske tilbøjeligheder.

Interessen for navigationen blev heller ikke vakt på turen til Madeira og Spanien. ”Kronprinsens tid ombord gik aldeles som på foregående rejser – og endskønt jeg flere gange dagligt afsatte bestikket i kronprinsens kort og forklarede HKH sejladsen, vedblev kronprinsen dog at være temmelig ukyndig i disse sager, som

dog så at sige udgjorde noget af det første i navigationen” var Irmingers bedømmelse.

I november 1836, i en periode uden store sørejser blev Irminger godt træt af sin vanskelige tjeneste i forbindelse med prinsens opførsel. Uden at lade sig mærke med det, skrev han sig ud af sin frustration. På 4 sider redegør Irminger for sine overvejelser om kongelige prinsers rolle i søetaten.

Skrivelsen har ingen adressat, men er underskrevet og dateret nov. 1836. Den må anses for at være en personlig skrivelse til eftertiden. Irminger har udformet indholdet på et alment teoretisk plan, så det kunne være afholdt i foredragsform og dermed undgået formel kritik og anklager for illoyalitet overfor kongehuset.

Er det ønskeligt at have prinser i søetaten?

Jeg tror at dette spørgsmål må besvares med nej. Nogle anskuelser vil tydeliggøre min påstand.

Det ligger i sagens natur, at mennesker, der fra den tidligste ungdom af er i stand til at få alle deres ønsker opfyldte ideligen hører smiger og bestandig ser folk bukke for sig, uafvidende får indbildninger om deres egen storhed og fuldkommenhed, hvortil de ingenlunde er berettiget, især når man tager hensyn til, hvorvidt de i almindelighed og får lært, hvor uvidende de som oftest er, hvorvidt

de er vante til at sysselsætte sig med alvorlige genstande, og hvor få øjeblikke de anvende til rolig eftertanke, for at sætte sig ind i en eller anden videnskab- deres tid går bort med forlystelser af enhver art, deres vellevned svækker ånden, de får kun sjældent verden fra den alvorlige side, de luttres ikke af modgang – de er prinser.

Naturligvis er det ikke min mening hermed at sige, at det er tilfældet med alle – her er kun tale om hvordan det er i almindelighed.

Er en prins i etaten, vil han naturligvis ifølge sin rang, ikke være længe i nogen underordnet stilling ombord – efter kort tid vil han avancere til de højere charger. Ifølge hans mangel på forkundskaber, ifølge hans vane fra land af, at ødelægge sin tid med fornøjelser og adspredelser, vil han efter få dages forløb ombord ikke finde synderlig smag i sømandens alvorlige dont. Han ved han behøver ikke at anstrenge sit hoved eller hærde sit legeme. Følgen bliver at han kun gør det, der behager ham eller hvad han er nødt til at gøre for ikke at prostituere sig. Med andre ord: han arbejder ikke af lyst og lærer ubetydeligt eller intet! Søofficeren er nødt til at ofre sig for at gøre sig duelig, dygtig og værdig til sin stand, thi kun hermed er han i stand til at erhverve sig sine foresattes tillid, sine ligemænds agtelse og sine underordnedes kærlighed. Nu

kommer altså prinsen i en superior stilling – sæt han bliver chef – han er ikke udrustet med de dertil fornødne kundskaber, han kender ikke tjenesten en detail, - han bliver altså nødt til at lade sig lede af en eller anden ombord. Er næstkommanderende en dygtig mand og prinsen vil bruge ham, kan det jo gå nogenlunde i fredstid - men i almindelighed vil han rådføre sig med den, der mest falder i hans smag – hvilket meget ofte nok ikke er det mest ønskelige. Er det en yngre ses let, hvorledes et sådant forhold mere foranlediger en plat tone og undergraver tjenesten i alle dets grene ved således ofre at se en ung smigrers umodne ideer, går ud fra chefen som befaling.

Men da sølivet i det hele taget er så forskelligt fra en prins sædvanlige liv, er det ikke rimeligt, at han oftere ønsker at komme til søs – denne idelige kamp med elementerne i almindelighed og tjenesten på orlogsmanden i særdeleshed medfører for ofte alvorlige betragtninger – det morer ikke ham. Manden af faget eller den kundskabsrige tænkende, som ikke er sømand, er kun i stand til at føle det ophøjede i denne farefulde dont, og dog er kun den første, i det mindste i tidens længde, skikket til at bære sølivet med dets alvorlige omgivelser. Derefter vil vi se prinsen i land – han er i etaten og i en højere charge. Desværre viser det daglige liv, hvor ofte mænd

om hvilke man dog troede, at de var i besiddelse og velanstændigheds ånd, at tilsidesætte denne dyd for smålige interesser og lav smiger – hvor ofte så vi ikke mænd hæve sig over publikums dom, kun for at tilfredsstille deres forfængelighed eller kun for at aflukke en eller anden stormand et venligt smil. En prins er så ofte i stand til, ved hjælp af det slægtskabsbånd, der forener ham med statens øverste, at udvirke et eller andet for en af sine såkaldte venner, - hvor ofte ser vi ikke da, at mange griber enhver lejlighed til at erhverve sig hans gunst – prinsen er sjældent i stand til at vurdere deres sande dygtighed og erfaring viser, at han oftest holder mest af den, der smigrer bedst – denne vil visselig ved en prins forbøn blive den protegerede.

Kommandoerne i søetaten er i almindelighed af den natur, at de foruden den ære at blive sat i aktivitet også i primær henseende ofte ikke er den pågældende ligegyldig. Er nu en sådan protegeret blevet den dueligere og den dertil værdigere foretrukket, er det let at indse hvor megen uvilje og misfornøjelse dette vil føre med sig. Jo mere indflydelse prinsen har, desto flere vil der bejle til hans gunst. Hermed indføres en smigertone og et øjentjeneri, der kun virker skadeligt og nedværdiger manden.

Og han vil da komme til at stå tilbage, den mand, der foragter smiger, der føler varmt for uafhængighed og

selvstændighed, og den mand, der med sin indre overbevisning om sand dygtighed og karakterfasthed, kun ønsker at erhverve sig sine foresattes agtelse med sine handlinger.

Til fordums mænd, der danne marinens hjerne, kan fædrelandet med tryghed anbetro Danmarks uplettede vimpel – og sker ikke dette vil muligvis en prins kunne lægge spiren til marinens forfald og ødelægge dens ånd.

Nov 1836 C. Irminger

Irmingers stilling i kongehusets tjeneste fortsatte uændret og det er ikke sandsynligt at ovenstående skrivelse blev kendt ved hoffet.

Udkommandoerne kom jævnlige og berigede uden tvivl hans stilling. Ikke mindst det langvarige togt med briggen ØRNEN til Guldkysten og Vestindien i 1847-49, der bød på stor dramatik. På Guldkysten i nuværende Ghana ved fortet Prinsensten bekæmpede han fjendtlige indfødte og i Vestindien bidrog han og briggens besætning med at dæmpe negeroprøret på St. Croix i juli 1848, da Peter von Scholten gav slaverne friheden.

Frederik den VII havde fuld tillid til ham, og i 1850 blev han udnævnt til generaladjutant for søværnet og jagtkaptajn. Han var således chef på kongeskibet SLESVIG, dampskibet, der deltog ved alle officielle lejligheder i vore hjemlige farvande. Irmingers undervisning i sømandsskab og navi-



H. M. Kongens Dampskib SLESVIG efter skibets sidste rejse 1879. (Orlogsmuseet)

gation af den unge prins Frederik med tilhørende ærgrelser lå nu i erindringerne tåge.

Efter kongens død i 1863 blev Irminger overført til Christian IX og fortsatte som generaladjutant og jagtkaptajn. I 1868 fik han det ærefulde hverv at ledsage prinsesse Dagmar til St. Petersborg, hvor hun skulle giftes med storfyrst Aleksander. Han fortsatte sin tjenstgøring som jagtkaptajn til pensioneringen i 1872, hvor han havde opnået rang af kontreadmiral. Irminger blev også kendt for sine hydrografiske undersøgelser af havene omkring Island og har givet navn til Irmingerhavet og Irmingerstrømmen. Han afgik ved døden i 1888 med titulær rang af viceadmiral.

Kilder:

C. L. Irmingers dagbøger, der omfatter forskellige togter med orlogsskibe og en lystrejse til Island.

C.L. Irmingers notater angående Frederik VII 1832-1863 i Det kgl. Bibliotek: N k s 2799 fol.

Irmingers notat :”Er det ønskeligt at have prinser i Søetaten” er fundet separat ved Irmingers notater i Det kgl. Bibliotek.

Litteratur.

Faaborg, N.L.: Grevinden, kammerherren, maleren og ministeren. Af admiral Irmingers erindringer 1852-55. i Fund og forskning XIX 1972 sid. 57 – 88.

Reitzel-Nielsen, Erik: Irmingers optegnelser om Frederik VII Personalthistorisk Tidsskrift, 91. årgang (15 række.5.bind). 1971 side 1 – 31.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/ MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes herved til ordinær generalforsamling i

Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

onsdag den 6. april 2016 kl. 19.30

i ”Bræddehytten” på A. H. Vedelsvej på Nyholm (ved siden af ”Holmens Arrest” i den nordlige ende af Nyholm, skråt over for ”Mastekranen”), 1439 København K.

I overensstemmelse med selskabets vedtægter § 5 er dagsordenen følgende:

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

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

Der vil som sædvanligt blive serveret smørrebrød efter generalforsamlingen. Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems på telefon 29 90 60 15 eller via e-mail: Trine@Kjems.com, senest kl. 12.00 mandagen inden mødet.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

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

Arrangementer 2016

Da flytningen af Orlogsmuseets samlinger til Tøjhusmuseets lokaler nu er gået i gang, finder laugets ”onsdagsaftener” sted skiftende steder, men hovedsagelig på Nyholm, hvor laugets har til huse. De nærmere omstændigheder vil blive meddelt i den enkelte måneds elektroniske nyhedsbrev til laugets medlemmer.

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

Forårssæsonen 2016 er under planlægning ad hoc:

Onsdag den 3. februar 2016 kl. 19.30 – Foredrag om projektet Hummeren ved Christian Lemée.

Sted: officersmessen på fregatten Peder Skram på Nyholm.

Onsdag den 2. marts 2016 kl. 19.30 – Foredrag.

Indhold og foredragsholder annonceres via laugets elektroniske nyhedsbrev og i laugets Facebook-gruppe.

Torsdag den 7. april 2016 kl. 19.30 afholdes laugets generalforsamling. Indkaldelsen udsendes via laugets elektroniske nyhedsbrev og annonceres i laugets Facebook-gruppe. Generalforsamlingen efterfølges som vanligt af et af Poul H. Becks underholdende og interessante foredrag om et krigshistorisk emne.

Året rundt er der med få undtagelser åbent om tirsdagen i Arresten på Nyholm (A.H. Vedels Plads 6, 1439 K) fra kl. 10.00 til ud på aftenen. Her kan man ofte møde op mod tyve aktive laugsmedlemmer, der er optaget af de løbende projekter, som alle er velkomne til at engagere sig i. Bl.a. følgende modeller er undervejs: Nyholms Mastekran i 1:16, kongebåden SVANEN fra 1763 (1:36), fregatten ROLF KRAKE fra 1955 (1:48), korvetten TRITON fra 1955 (1:50), en torpedo-missilbåd

af Willemoes-klassen fra 1975 (1:50), fregatten PEDER SKRAM fra 1966 (1:65) og torpedobåden GLENTEN fra 1933 (1:50).

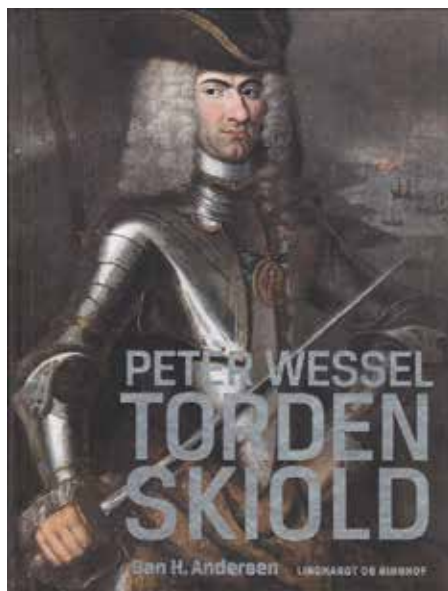
Moderne medier

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er repræsenteret på internettet via en hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk), en interessegruppe på Facebook (Orlogsmuseets Modelbyggerlaug) samt en profil på Twitter (@Modelbyggerlaug). Alle interesserede er velkomne til at besøge hjemmesiden, melde sig til Facebook-gruppen og følge os på Twitter.

Boganmeldelse

”Peter Wessel Tordenskiold” af Dan H. Andersen. Udgivet af Lindhardt & Ringhof den 20. oktober 2015. 600 sider rigt illustreret. Pris kr. 499,95.

Bogen er en revideret genudgivelse af forfatterens Tordenskiold-biografi fra 2004 med titlen ”Mandsmod og kongegunst”. Den udmærker sig ved, udover at beskrive Tordenskiolds liv og levned, at give en særdeles god beskrivelse af samtiden, så læseren også får serveret de rammer og vilkår, hvorunder Tordenskiold virkede. Det fremgår med al ønskelig tydelighed, at Den store nordiske Krig var en meget stor økonomisk belastning for kongeriget Danmark - Norge. Det forhindrede dog ikke kongen i at tage til Venedig og bruge 200.000 rigsdaler (tre års indtægter fra Øresundstolden) til karneval, vin og kvinder i krigens start. Her svigtede Frederik IV sin russiske allierede, tsar Peter den Store. De mødes så senere i krigen i 1716, men de er ikke gode til at hjælpe hin-



anden i nød. Tilsvarende er der en særdeles god beskrivelse af Karl XII's Sverige.

Der er tale om en ganske overdådig udgivelse. For det første er det en flot og præsentabel bog med store sider og store typer, men de gode kort og illustrationer medvirker i høj grad til at forstå Tordenskiolds operationer.

Forfatteren er Tordenskiold-ekspert, og et af hans problemer er, at der nu ikke længere er flere kilder om Tordenskiold at øse af, men læseren bibringes alle de hidtidige fortolkninger og forklaringer samt enkelte reviderede fortolkninger. Hovedpersonen er en kompliceret person, og en del af hans karaktertræk og hans opførsel har adskillige gange under karriereforløbet bragt ham i store vanskeligheder. Det, som de ældre generationer har lært om Tordenskiold, har ikke været særligt nuanceret, og de fleste myter er frit opfundne, og ophavsmanden til de fleste af dem, er Caspar Peter Rothe, som udfærdigede en Tordenskiold-biografi omkring 1747. Han har ikke været belastet af kildekritik. Når Tordenskiold har mødt modstand i Flåden eller ved hoffet, så har der ikke udelukkende været tale om ondsindede konspirationer mod en initiativrig søofficer med god dømmekraft.

Tordenskiolds ambitioner har været enorme. Han var utvivlsomt en dygtig sømand og en dygtig leder, men han var illoyal over for sine foresatte, han ”bøjede” ordrer og direktiver, så de passede bedre til hans personlige planer. Han kunne ikke tøjle sit temperament, og han var ligeglad med sine underordnedes kår. Han var voldelig, men det var han jo ikke ene om på den tid. Han så kun opad i systemet og foretrak en direkte kontakt med den enevældige majestæt. Forfatteren bibringer læseren et godt

kendskab til Flådens administration, til lønvilkårene og om forholdene omkring den enevældige konge.

Tordenskiold var klar over, at Den store nordiske Krig ikke varede i al evighed, så det gjaldt om at få nogle resultater og udnævnelser, mens tiden var til det. Han har tilsyneladende selv været med til at iscenesætte sin berømmelse ved at betale for nogle såkaldte skillingsviser, som berømmede ham. Ingen tvivl om, at Tordenskiold var både initiativrig, fandenivoldsk og frygtesløs og han havde et godt overblik i en kampsituation. Han var gudfrygtig af natur, men i bogens slutning får læseren også et lille indblik i hans forbrug af vin og spiritus og lidt om børn født uden for ægteskab.

Der er fortsat nogle uklarheder omkring omstændighederne omkring Tordenskiolds ulykkelige død i en duel i 1720, og kilderne kan som sagt ikke kaste meget nyt lys over sagen. Forfatteren tager dog livet af konspirationsteoriene, som har haft fine forhold at trives under, da nogle af de svenske nøglepersoner havde relationer til Karl XII's død og andre svenske hofintriger. Det er som nævnt en overdådig bog, og vi kan fortsat være stolte af Tordenskiold som en af vore store søhelte, men han står nu i en mere realistisk belysning, og hans karriere var ikke en ubrudt række af succeser.

*Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)*

UDFLUGT TIL DROGDEN FYR - IGEN!

Lørdag den 21. maj 2016 i tidsrummet 1000-1200.

Grundet sidste års store søgning til udflugten til Kystudkigssation DROGDEN/DROGDEN FYR, var det desværre nødvendigt at afvise flere af vore medlemmer. Derfor gentages turen.

Arrangementet støttes af Marinehjemmeværns Flotille Dragør. Der er kun plads til **18 personer** i MHV fartøjet, henset til sikkerhed, redningsmidler m.v.

Vi mødes i Dragør havn kl. 1000. Tilbagekomst til Dragør havn kl. 1230. Først til mølle princippet vil gælde.

Tilmeld dig til Trine Kjems på email: **trine@kjems.com** senest den 21. april. I tilfælde af afbud i sidste øjeblik kontakt da Gustav Lang på tlf.: 4062-6100.



Tilbud!

Køb bogen om NIELS JUEL-klassen med rabat. Et tilbud til medlemmerne af Marinehistorisk Selskab & Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Den 29. maj 2015 udkom den længe ventede bog om korvetterne NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD.

Da bogen bl.a. modtog støtte fra Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner tilbydes medlemmerne af foreningen nu at købe bogen med rabat.

Normalprisen er 300, men medlemmer af Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner & Orlogsmuseets Modelbyggerlaug kan købe bogen for 200 kr., plus evt. forsendelse.

Bestilles: noerby@gmail.com.



MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Kære medlemmer.

I forbindelse med Orlogsmuseets flytning fra Søkvæsthuset til Tøjhuset vil museet være lukket fra januar til august. Vi har indtil videre ikke længere muligheder for at holde vore møder på museet. Programmet for de tre næste møder fremgår nedenfor. På den årlige generalforsamling den 6. april vil den fremtidige mødevirksomhed blive drøftet. Programmet, herunder mødested, vil altid fremgå af den seneste udgave af Marinehistorisk Tidsskrift, og næste sæson vil fremgå af maj- og augustnummeret.

Husk at bilister ikke kan komme til Holmen via Prinsessegade, men skal køre via Christmas Møllers Plads mod "Operaen". På Nyholm køres ind på det militære område, hvor der er gode parkeringsforhold lige uden for "Bræddehytten".

Med venlig hilsen fra formanden."

Resterende arrangementer sæsonen forår 2016

24. februar 2016 kl. 19.30, "Bræddehytten" på Holmen
Lars Wismann

Virkningen af artilleri og panser i panserskibenes tid 1860-1960

6. april 2016 kl. 19.30, "Bræddehytten" på Holmen
Generalforsamling efterfulgt af historiske film/fotos.

7. april 2016 kl. 19.30 i "Bræddehytten" på Holmen
Søren Düwel

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

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for i alt 120 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com eller telefon 2990-6015. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.