

til Flyverkadetmessen

*fra
x. Granthaus*

1934

FLYVERKADET MESSEN

Nº 5.

ORLOGSVÆRFTET^S

HISTORIE

DEN ENESTE SAMLEDE HISTORISKE BESKRIVELSE AF VÆRFTET
FRA DETS TILBLIVELSE INDTIL VORE DAGE

ORIGINAL TEXT AF VICEADMIRAL G. H. R. ZACHARIAE
OG KOMMANDØR T. A. TOPSØE-JENSEN

SÆRTRYK AF ILLUSTRATIONSVÆRKET »FØR OG NU«

UDGIVET AF
F. ZACHARIAE



»FØR OG NU«s FORLAG

1924

Orlogsværftet.

Dets Tilblivelseshistorie i korte Træk. *)
Ved Viceadmiral G. H. R. Zachariae.

Den danske Flaade bestod fra dens første Tider af Landets Indbyggeres Skibe, d. v. s. at der, naar en Flaade skulde udrustes, gik Opbud til forskellige Havne i Riget, hvor der da udrustedes et eller flere Skibe, som da mødte paa det Sted, som Kongen bestemte. I den ældre Tid maatte Handelsskibene nemlig være forsynede med en kraftig Bevæbning og en stor Besætning for at kunne forsvare sig selv. Naar Togtet var tilendebragt, skiltes Flaaden ad, og Skibene med Besætning sendtes hjem igen til de

Egne af Landet, hvor de hørte hjemme. Men fra den Tid af, da der kunde være Tale om en særlig kongelig Skibsflaade af nogen Betydning ved Siden af de af Byerne o. a. udredede Krigsskibe, maa der nødvendigvis have været ikke blot et eller flere kongelige Værfter, hvorfra Flaaden tiltaklet og udrustet kunde udgaa paa de Orlogsfarter, som Kongen paabød, men tillige ogsaa en Vinterhavn eller et Leje, hvor Flaaden, naar den foreløbig var sat ud af Virksomhed, kunde oplægges aftaklet, indtil der atter var Brug for den. Undersøgelser fra den nyere Tid have ført til at nævne Kjøbenhavn som Hovedstation for Flaaden allerede paa Erik af Pommerens Tid. Under denne Konge foretog Hansestæderne et Angreb paa Kjøbenhavn i April 1428; efter som det var saa tidlig paa Aaret, kunde den danske kongelige Flaade, som laa i Havnen, ikke medvirke ved Forsvaret, da dens Udrustning vilde udkræve længere Tid. Saavel det foregaaende som det efterfølgende Aar havde Kongen ogsaa Flaader samlede ved Kjøbenhavn, men da bestod Flaaden ogsaa af Undersaaternes Skibe.

Grundlæggeren i egentlig Forstand af den danske kongelige Flaade var dog Kong Hans. Under den Krig, der udbrod 1509 mellem Danmark og Lübeck, bestræbte han sig for at tilvejebringe en Flaade af en saadan Styrke, at den kunde maale sig med Lübeckernes. I dette Øjemed lod han bygge Skibe baade hjemme og i Udlandet, især i London, eller købte fremmede Skibe, især i England og Skotland. Blandt de hjemmebyggede Skibe vare „Engelen“ og „Maria“ de største, hvert paa 400 Læster med Besætning af 500 Krigsmænd, foruden Skibsfolkene, altsaa i det Hele 600 à 700 Mand hver. Det var de største Skibe,

*) Til Udarbejdelsen er hovedsagelig benyttet: Kort, Billeder og andre Aktstykker fra Rigsarkivet, det kongelige Bibliothek og Orlogsværftet.

Endvidere Artikler i Tidsskrift for Søvesen af Sognepræst H. D. Lind, af Direktør ved Orlogsværftet N. E. Tuxen og Intendant B. W. Jordening, „Kjøbenhavn“ af Carl Bruun, „Gammelholm i ældre Tid“ og „Den danske Flaade i sidste Aarhundrede“ af Kontorchef H. Degenkolv samt „Vor Sømagts Historie“ af O. Eidem og O. Lütken.

som indtil da havde været sét i Østersøen. „Engelen“ blev bygget i Kallundborg.

Ved Aaret 1500 skal en fransk Skibsbygger have opfundet 4-kantede Kanonporte til at lukke med Faldporte, hvilken Opfindelse straks blev benyttet til at forsyne Skibene med Kanoner langs Siderne, hvor de anbragtes i 2 Lag over hinanden. Dette gav Anledning til Bygning af Sejlskibe, der særlig vare bestemte til Krigsbrug, medens de større Sejlskibe tidligere benyttedes saavel til Handelsforetagender som i Krig, og Orlogsskibene fik derved det almindelige Præg, som de beholdt indtil den nyeste Tids gennemgribende Forandringer.

De ovenfor navngivne Skibe, som bleve byggede efter det omhandlede ny System, maa betragtes som de første Spirer, hvorfra vore Sejlskibsskibe voksede frem til den Skikkelse, hvori de have været kendte i de nyere Tider, gennem mange Forandringer i Enkeltheder, men stadig bevarende Præget af sin Oprindelse.

Det kan ikke bestemt afgøres, hvor „i Havnen“ den kongelige Flaade har ligget 1428, men det maa formentlig have været i Nærheden af Slottet, hvor Skibene indenfor „Rævshalegattet“ kunde finde et nogenlunde sikkert Leje. Og det kongelige Værft, den første Spire til Orlogsværftet, maa have været paa selve Slotsøen. Endnu paa Christian den IV's Tid fandtes her endnu idetmindste Beddinger, hvorpaa f. Eks. 1597 en Galej og 1608 et Orlogsskib bleve byggede. Her bag Slottet repareredes, tiltakledes, ja endog byggedes Kongens Skibe, og her bag Slottet, i den saakaldte Grønne-gaards Havn og senere tillige i dennes Aflægger, den nye

Skibshavn, maa da ogsaa det oprindelige Flaadens Leje søges.

Men efterhaanden som det kongelige Værfts Virksomhed voksede, og der tilkom flere og flere Underafdelinger af denne, blev Pladsen paa Slotsholmen for trang til de fornødne Udvidelser, og den ligeoverfor Slottet liggende Bremerholm blev da udsét til Anlægssted for et nyt Værft. Dette Orlogsværftets andet Stadie er sandsynligvis begyndt allerede under Kong Hans, som jo paa mange Omraader har særlige Fortjenester af Marinens Udvikling. Lidt efter lidt fremstaar det ene Etablissement herovre efter det andet. Der anlagdes Beddinger m. m. ud imod Strømmen, Bradbænk med Kraner, de fornødne Værksteder, og Forholdene paa det ny Værft, Bremerholms-Værftet, senere kaldet Gammelholm, vare i Hovedsagen regulerede paa Kong Christian IV's Tid. Omstaaende Kortskitse antyder, hvorledes Bremerholm med Omgivelser saa ud paa denne Tid. Den store Reberbane havde allerede forlængst fundet sin Plads, to Smedier — den ene blev senere Tøjhus og Boldhus, den anden Kirke. — Der var anlagt en Toldbod, en Admiralgaard, en Kaalhave til Værftets Behov,



Kong Hans. 1481—1513.
Flaadens Grundlægger.

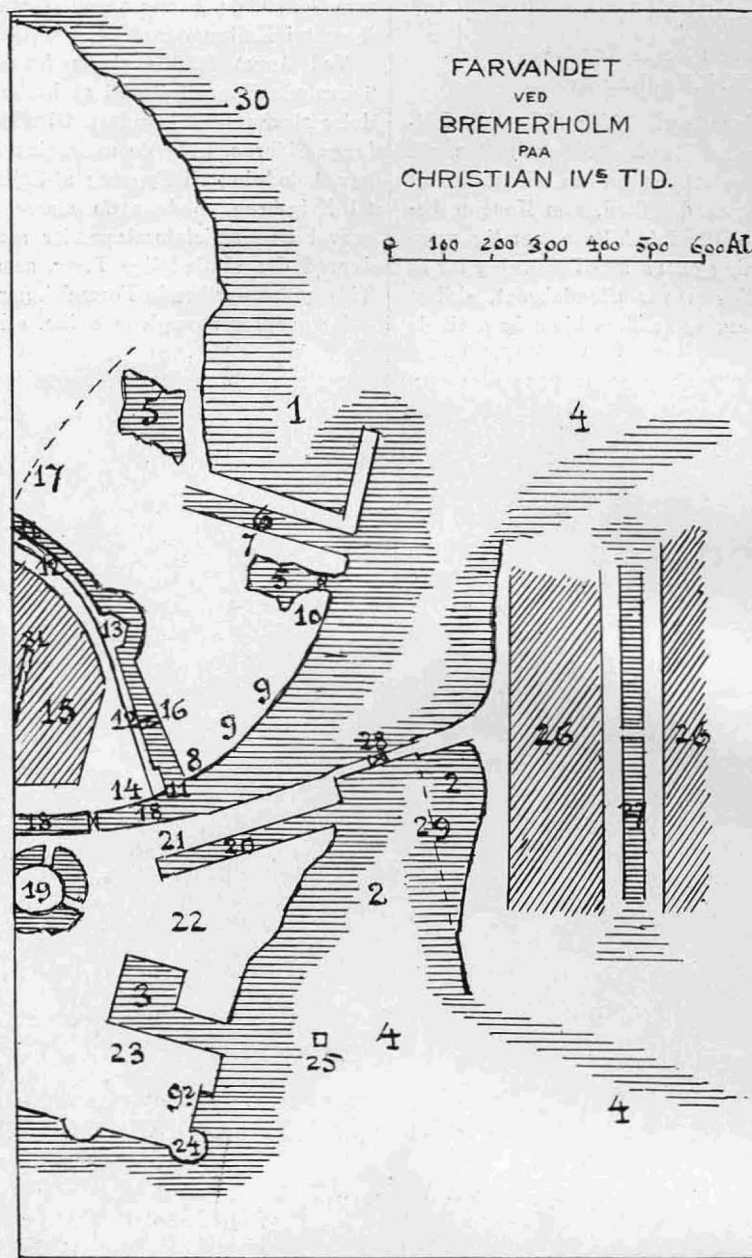
Tilh. det kgl. Bibliothek.

der atter senere bebyggedes med Boliger for Holmens Funktionærer (Skipperboderne) o. s. v.

Ved Bremerholm fandt Flaaden sit Leje i Krabbeløkke, en Vig paa Holmens Nordside ud imod Strømmen. Kong Hans' Flaade har sikkert havt Leje her. Endvidere har her paaviselig været Leje for Kongens Skibe baade 1558 og 1600, da her laa en halv Snes Skibe, og 1607, da 8 Orlogsskibe opgives at ligge her. De Orlogsskibe, der ikke kunde rummes i Krabbeløkke og de ovennævnte Havne bag Slotet, lagdes langs Holmen, d. v. s. fra Krabbeløkke henimod Holmens Kirke.

Frederik II's og især Christian IV's Regeringstid indtil Brømsebrofreden var en glimrende Tid for den danske Flaade. Under sidstnævnte Konges personlige Tilsyn fremstod en lang Række ny Skibe. Som Byggesteder nævnes Bremerholm, Slotsholmen og en Del private Værfter i Provinserne og Norge. Naar Lejlighed gaves, erhvervede Kongen dog ogsaa Skibe ved Køb. I Krigstid suppleredes Flaaden med Handelsskibe. Til Krydsere toges helst saadanne, de vare mere velsejlende end den Tids svære Orlogsskibe, man gav dem da et let Sparredæk over det egentlige faste Dæk, der saaledes blev Batteri, og saa havde man et Orlogsskib.

Kong Christian IV var den af Danmarks Konger, som mere end nogen anden af disse ved sine ualmindelige Evner, sin Virkekraft og Udholdenhed kom til at tage personlig Del i at fremhjelpe Landets Søværn. Til hans Arbejde for dette hørte ogsaa hans Tilsyn med Værftet paa Bremerholm. Han indfandt sig ofte paa Holmen, undertiden Kl. 4 om Morgenen, paa de Steder, hvor der arbejdedes, for at se til, at alt blev udført, som det skulde. Hans Interesse for Skibsbygning var stærkt udviklet. I Ungdommen var han bleven undervist i Matematik, Tegning og „Arkitektur“, og han havde ogsaa „Søarkitektur saaledes afdokumenteret forstaaet at Modeller til ny Skibe — thi det var paa Tid efter Modeller, at



Efter en Skitse af H. D. L.

- | | |
|---|---|
| 1. Krabbeløkke | 17. Vandposten |
| 2. Gønneqaards Kavn | 18. Byens Kavn (Slotska
nalen) |
| 3. Den nye Skibshaavn | 19. Københavns Slot |
| 4. Grundl. Vand | 20. Børsgraven |
| 5. Damme (eller Bømmel
grave) | 21. Børsen |
| 6. Banegraven | 22. Provianthuset |
| 7. Rebrubanen | 23. Göchius |
| 8. Delshavn | 24. Rinddelen bag Svoulhø
del (Det store Byggeri) |
| 9. Beddingen | 25. Københavns Værftsgade |
| 10. Brædbank | 26. Christianshavns Gadeanlæg |
| 11. Bygraven | 27. Christianshavns Kanal |
| 12. Vold | 28. Kribsbro (med en Dæmning
som Fortsættelse) |
| 13. Rinddeel (Skandsen
ved Tokilen) | 29. Grønde for Søren Opfy
ning |
| 14. Den store Smedie
(Holmens Kirke) | 30. Stridmure (med Stord til St.
Cunne Bro og Sølboden eller
Bløkkhusene) |
| 15. Ripperboderne | 31. Dybensgade (Delphiugade) |
| 16. Bremerholms Deo
rt. | |

byggedes — blev udførte under hans Ledelse, og ofte lagde han selv den sidste Haand derpaa. Og endelig var han en duelig Sømand og en fremragende Fører i Kampen paa Havet.

Straks efter Tronskiftet, altsaa ved Kong Frederik III's Tronbestigelse, var Flaaden imidlertid i en mindre god Tilstand efter de sidste ulykkelige Krige. Efter Regeringsforandringen 1660 toges der atter kraftigt fat paa Udviklingen, og Flaaden gik nu en Storheds Periode imøde.

I Begyndelsen af Aaret 1657 var Niels Juel bleven udnævnt til Holmens Chef. Denne unge, dygtige Adelsmand, (han var kun 28 Aar gammel), som under en seksaarig Tjeneste paa den hollandske Flaade under Admiralerne Tromp og Ruyter havde deltaget i Søkrigen med England og i Fredstid dernede havde lært saa meget af det, der udfordredes til at bestride Virksomheden som Holmens Chef, var som selvskreven til denne Post. Kort efter udbrød Krigen med Carl Gustav, 1657—60. Admiral Niels Juel udfoldede paa Bremerholm en stor Virksomhed for at istandsætte og bemandede saa mange Skibe som muligt. Forsvaret af Hovedstaden mod Søsiden under Svenskerne's Angreb paa København leedes af den unge Niels Juel, men om hans øvrige Virksomhed paa Søen under denne Krig ligesom under den paafølgende, den skaanske Krig fra 1675—79, er det ikke her

Stedet at komme ind paa. Det Navn, som staar højest i den danske Flaades Historie fra denne betydningsfulde Periode, er Søhelten Niels Juel's, men ogsaa som Administrator i Fredens Tid var han ligesaa virksom, utrættelig og indsigtfuld. I de 20 Aar af Christian V's Liv, som fulgte efter den skaanske Krig, voksede Flaaden, Skibenes Antal forøgedes, Værftet udvidedes og det faste Personal blev større, og meget betydelige Fremskridt for Marinens Vedkommende paa alle Omraader fandt Sted.

I Aaret 1683 blev Niels Juel udnævnt til Præsident i Admiralitetet, Geheimeraad og Medlem af Statsraadet, dog vedblev han tillige at staa som Holmens Chef indtil Aaret 1690.



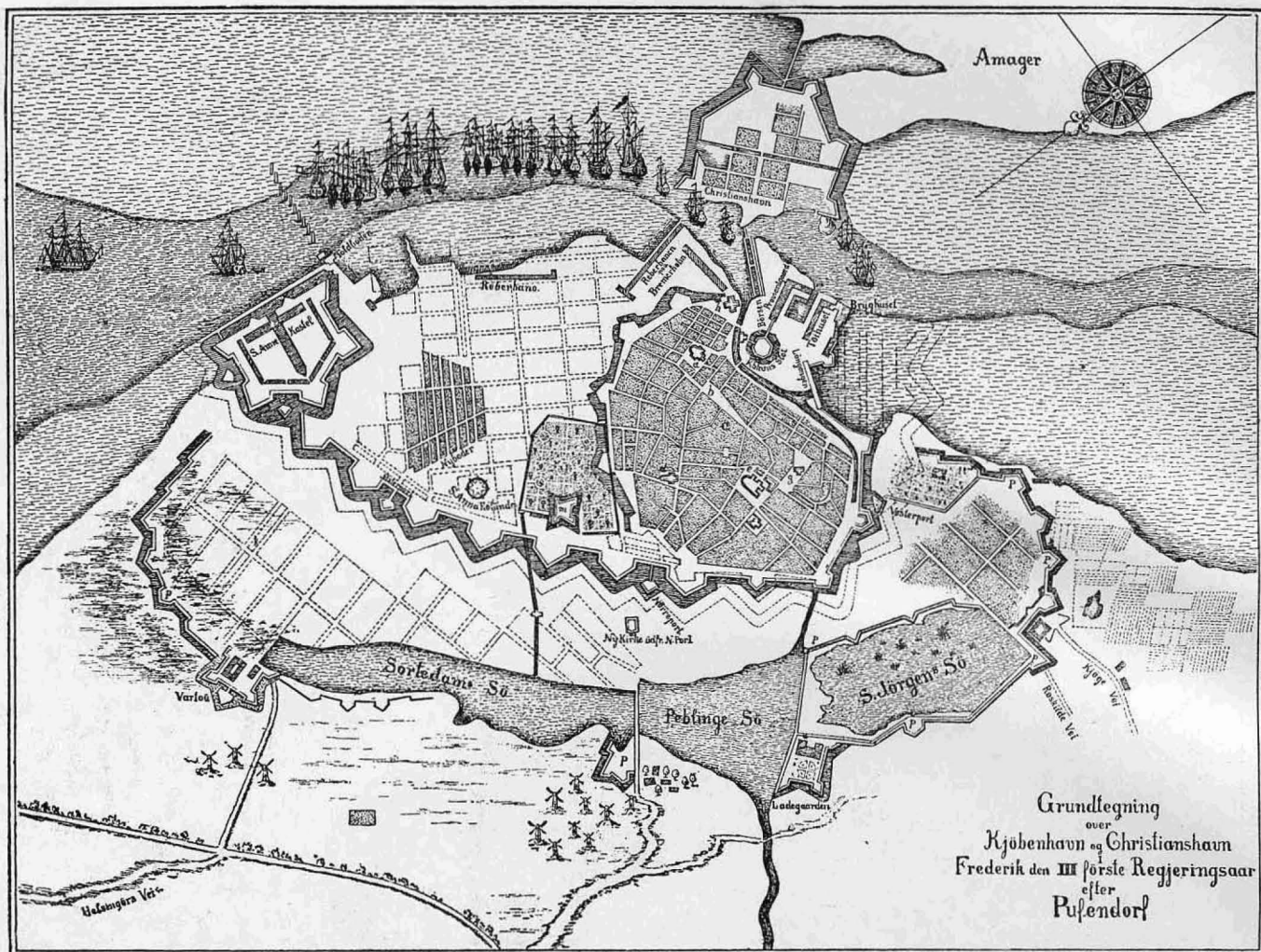
Kong Christian IV. 1588—1648.

Han indtog altsaa en meget høj Stilling i Marinen og har uden-
 tvivl ogsaa øvet en stor Indflydelse paa Sagernes Gang.

Da Flaaden i 1680 bestod af 77 Krigsskibe med 2325 Kanoner
 var Bremerholms Værft utilstrækkelig for den, og Kjøbenhavns

Havn, der dengang ikke sig læn-
 Nyhavn, for indskrænket en behøve
 for de større Skibe, hv nu best
 mudringen af Havnen oldt til rækkelig

mod Nord end til
 Havnen Uddybning
 og da man ved Op-
 yld til at danne et



Kjøbenhavn og Christianshavn, ca. 1650.

nyt Værft, begyndtes Anlægget af Øen Nyholm (Nye Werck) paa Revshalegrundens søndre Ende. Arbejdet udførtes efter Tegning af Generalquarttermester (d. e. Chef for Ingeniørvæsenet) Hoffmann.

Stedet for dette Anlæg var allerede i en Aarrække blevet benyttet af Skibe, som vilde udkaste deres Ballast, hvorfor det var mærket med to høje Pæle med Hænder paa, senere førtes Natrenovationen sammesteds hen, saa at der maa have været grundt, ja, en Ryg af Revet var endog tør ved dagligt Vande. Nu blev der end ydermere sænket et Par ubrugelige Fartøjer, nemlig Kjølhalsprammen „Sorte Rytter“ og Krejerten „Svenske Diderich“. Dette Sted blev det første Grundlag til den Landdannelsen, som erholdt Navnet Nyholm.

Det var Admiral Henrik Span, Medlem af Admiralitetet, som fra 1680 havde faaet særligt Tilsyn med Bremerholm som en Art Fabrikmester eller Holmens Chef (først 10 Aar efter modtog han udtrykkelig Udnævnelse som Holmens Chef; han var Niels Juels Afløser som saadan), under hvis Regimente Nyholm blev inddraget under Holmens Omraade. — Paa Øen Nyholm anlagdes efterhaanden 3 Beddinger, og en Del af Skibsbyggeriet forlagdes hertil. I September 1690 havde Admiral Span udbedt sig Tilladelse til at bygge en Bedding paa denne Holm. Kongen bifaldt dens Bygning, og Orlogsskibet Dannebrog paa 94 Kanoner (det Skib, som under Kommandør Ivar Hvitfeldts Kommando 1710 sprang i Luften paa Kjøge Bugt efter en ærefuld Kamp) var det første Skib, hvortil Kjølen blev lagt paa denne Bedding, men da var Bankestokken knap rigtig færdig.

Opfyldningen paa Øen Nyholm var heller ikke fuldendt, uagtet der 1687 var blevet befaleet, at 2000 Læs Ler skulde opgraves mellem Kastellet og Nyboder og føres til Holmen. Span

ønskede, at den anden Bedding kunde komme i Stand 1692, saaledes at der kunde bygges 2 Skibe paa engang, hvilket var det fordelagtigste. Dette skete dog ikke, da Jordtilførslen foregik langsommere end beregnet. Først 1694 maa den anden Bedding være blevet færdig. Paa Kortet over Flaadens Leje fra 1697 ere alle 3 Beddinger viste, den 3die og sydligste tæt ved det gamle Batteri, hvorom nærmere i det følgende. Af Bygninger paa Øen fandtes endnu kun et Vagtshus og nogle Materialhuse. Tømmeret laa i Stabler under aaben Himmel.

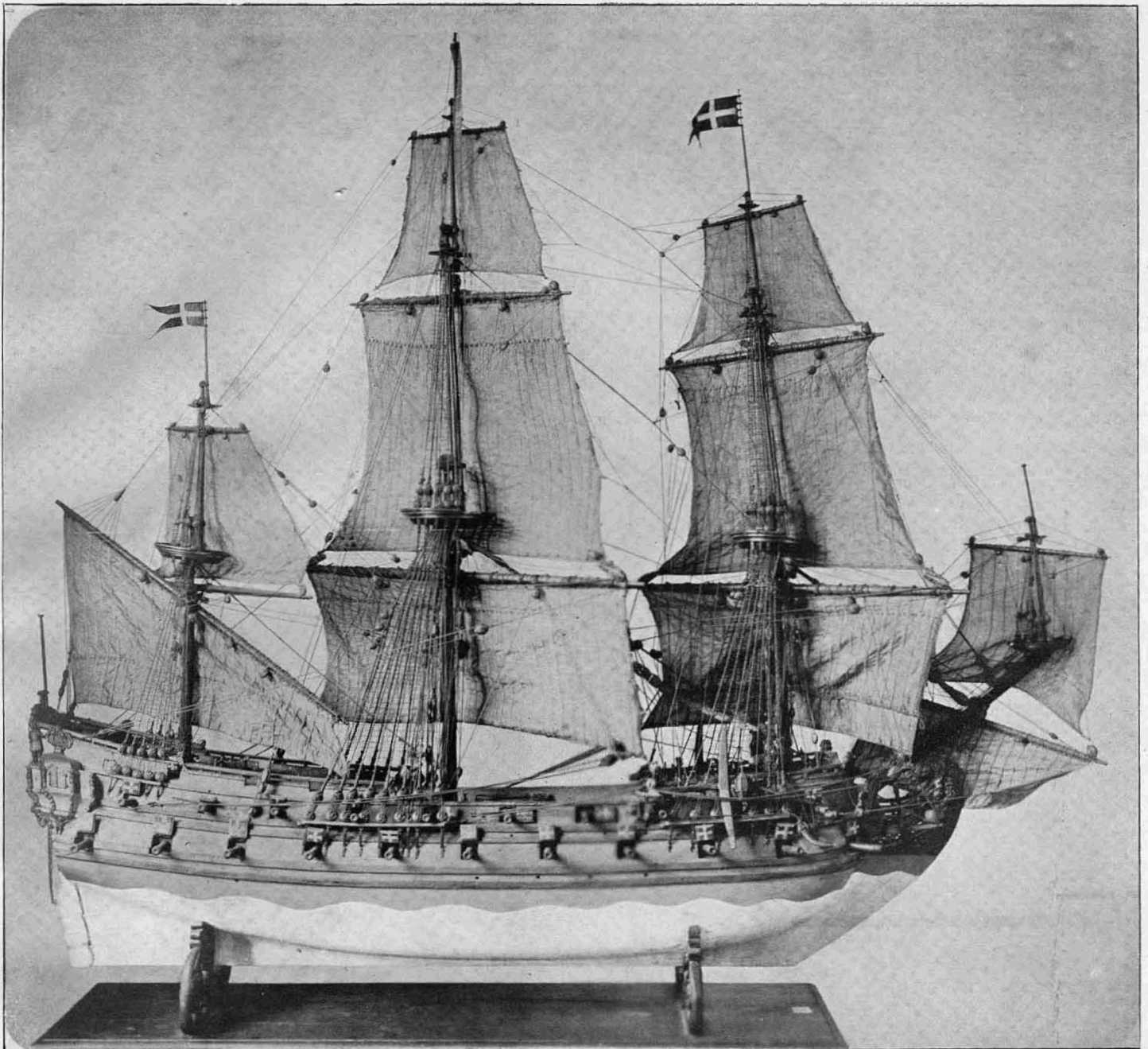
„Dannebrog“ sattes i Vandet i Oktober 1692. Ved samme Tidspunkt, nemlig i December s. A., ansattes Danmarks første videnskabelige Skibs-konstruktør, Olaus Judichær, som Ekvipage- og Fabrikmester.

Den 9de Maj 1685 blev Begyndelsen gjort med at føre Christianshavns Vold gennem Stranden til Toldboden. Fra Løvens Bastion paa Christianshavn førtes Volden i en stor Bue ud til Quintus, og den blev nu Rammen om den store og fortrinlige Havn, der i saa høj Grad har bidraget til Stadens Opkomst og Vækst.

Om det ny Flaadeleje, som anlagdes i Forbindelse med Øen Nyholms Dannelsen, skal følgende oplyses; Flaaden havde jo i Tidernes Løb, som foran anført, havt sit Leje paa forskellige Steder i Kjøbenhavns Havn: i Grønnegaards Havn (omtrent udfor Christianskirken paa Christianshavn), ved Slotsholmen, i Krabbeløkke (den senere Mastegrav paa Bremerholm, syd for Nyhavns-



Kong Christian V. 1670—1699.



Orlogsskib paa 66 Kanoner fra den skaanske Krigs Tid (1675—1679).

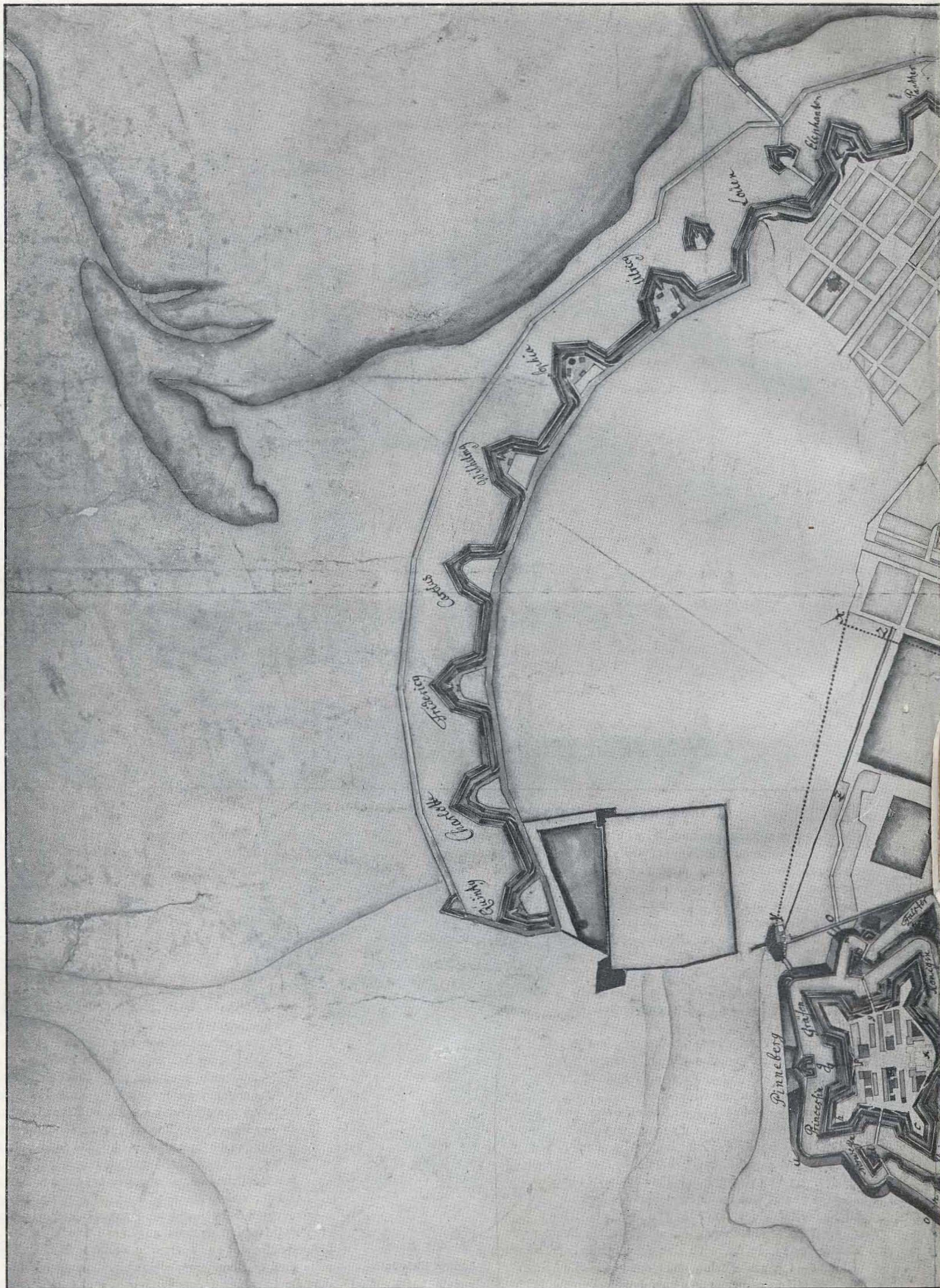
hoved) og paa den nærmeste Del af Strømmen (Havnen nord paa). Men efter Tilendbringelsen af Opfyldningen af de store Arealer, paa hvilke Børsen, Tøjhuset og Proviandtgaarden samt en Del af Christianshavn byggedes, blev Løbet mellem Kjøbenhavn og Amager saa indsnævret, at det var blevet umuligt at have alle Skibene oplagte paa de gamle Steder. Efterhaanden maatte derfor en større Del af Flaaden henlægges længere ud af Strømmen, ud imod den af Christian IV anlagte Toldbod, ved hvilken den snævre Indsejling til Havnen var beliggende mellem 2 Blokhus, se det hosstaaende Kort fra c. 1650. Skibene laa her mellem Revshalegrunden og Byen, men Havnen havde her intet andet Værn mod Sydost end de lave, naturlige Grunde.

1680 vare en Del af Orlogsskibene forsøgsvis henlagte paa Pladsen ligeoverfor Toldboden, ovre under den paatænkte Landvinding. Til Pæleværk var der bestilt 300 Vragmaster, og Skibet Glykstad blev midlertidigt henlagt paa Stedet for at fungere som „Blokhus“ til Beskyttelse for de 7 à 8 Skibe, der til en Begyndelse fik Plads paa det udsæte Sted. Dette er den første spæde Spire til det ny Flaadeleje, som efter 3—4 Aars Forløb fik det officielle Navn Hocken (Hocquen), se de efterfølgende Kort fra 1692



Admiral Niels Juel.
Holmens Chef. 1657—1690.

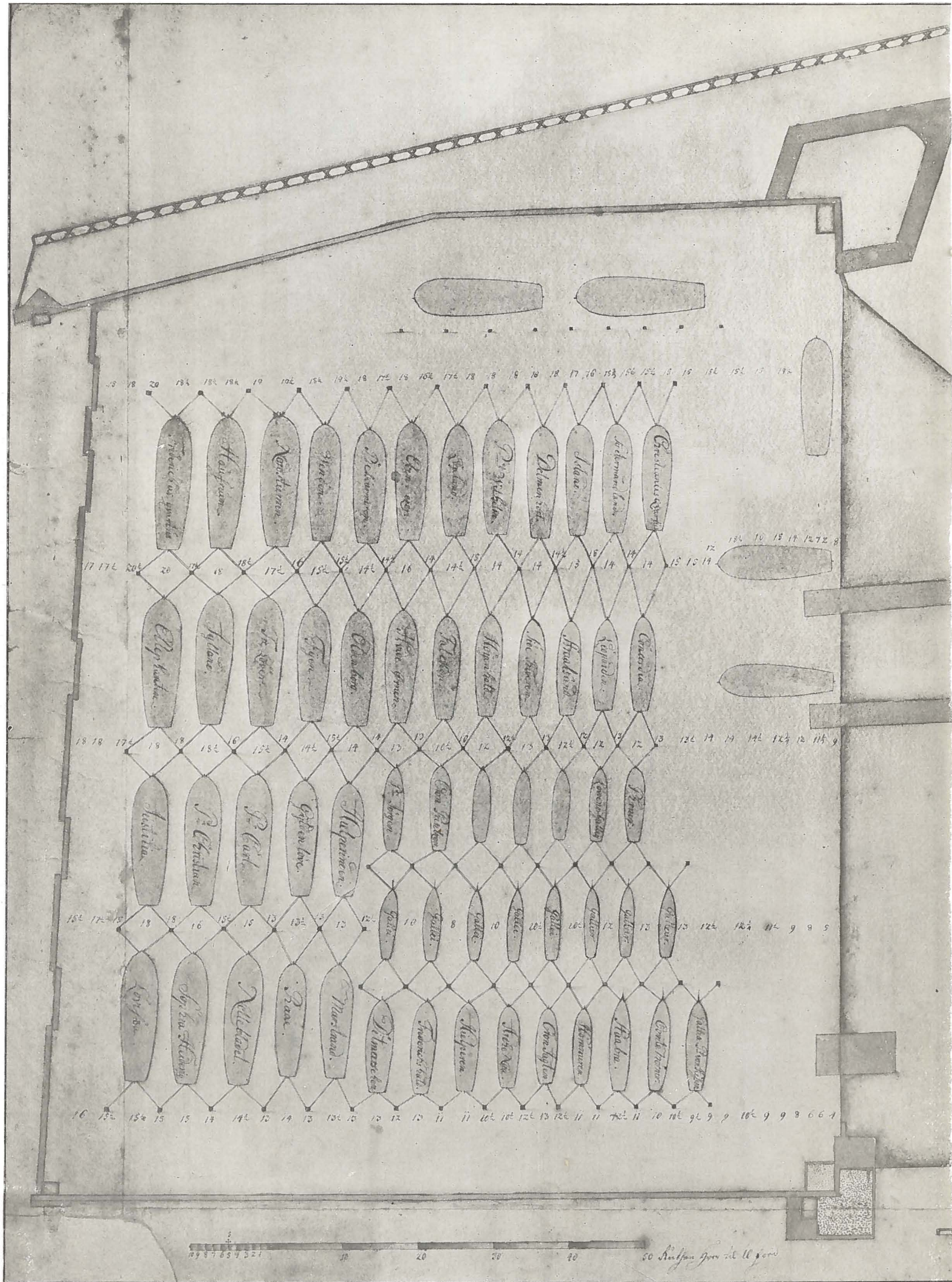
og 1697 samt Billedet af Københavns Bombardement af de allierede Flaader, Anno 1700, og Prospektet af Kjøbenhavn i 1702. Sognepræst H. D. Lind skriver herom i en Artikel i Tidsskrift for Søvæsen 1917 følgende: „Det nye Flaadeleje udgjorde nærmest et Trapez, hvis nordlige Grænse endnu den Dag i Dag betegnes ved den Bro, som fra Bomløbet fører over til Nyholm, og som Holmens Folk straks efter Lejets Indrettelse benyttede, naar de stillede til Pumpning paa Skibene eller senere til Arbejde paa Holmen. Ved Bommen var anbragt et mindre Batteri, og mod Øst afgrænsedes den nordlige Linie af et andet „det store Bulværk eller Batteri“, et Forsvarsværk med lange Flanker, der løb sammen i en meget spids Vinkel; Batteriet var sikkert bygget med Træbrystværn og Kanonporte, hvoraf der skal have været 44, ganske som paa et Skib. 1685 blev Skibet „Sorte Rytter“ sænket her udenfor, for at Isen kunde have noget at bryde paa. Batteriet fik senere Navnet Neptunus og maa udgøre den vestlige Del af det nuværende Batteri „Sextus“. Udenfor Hocken's nordlige Linie anlagdes i defensiv Hensigt en Pælerække, bestaaende af Knippepæle med mellemliggende Bomme, de senere Estakader. Den østlige Grænse dannedes af Øen Nyholms

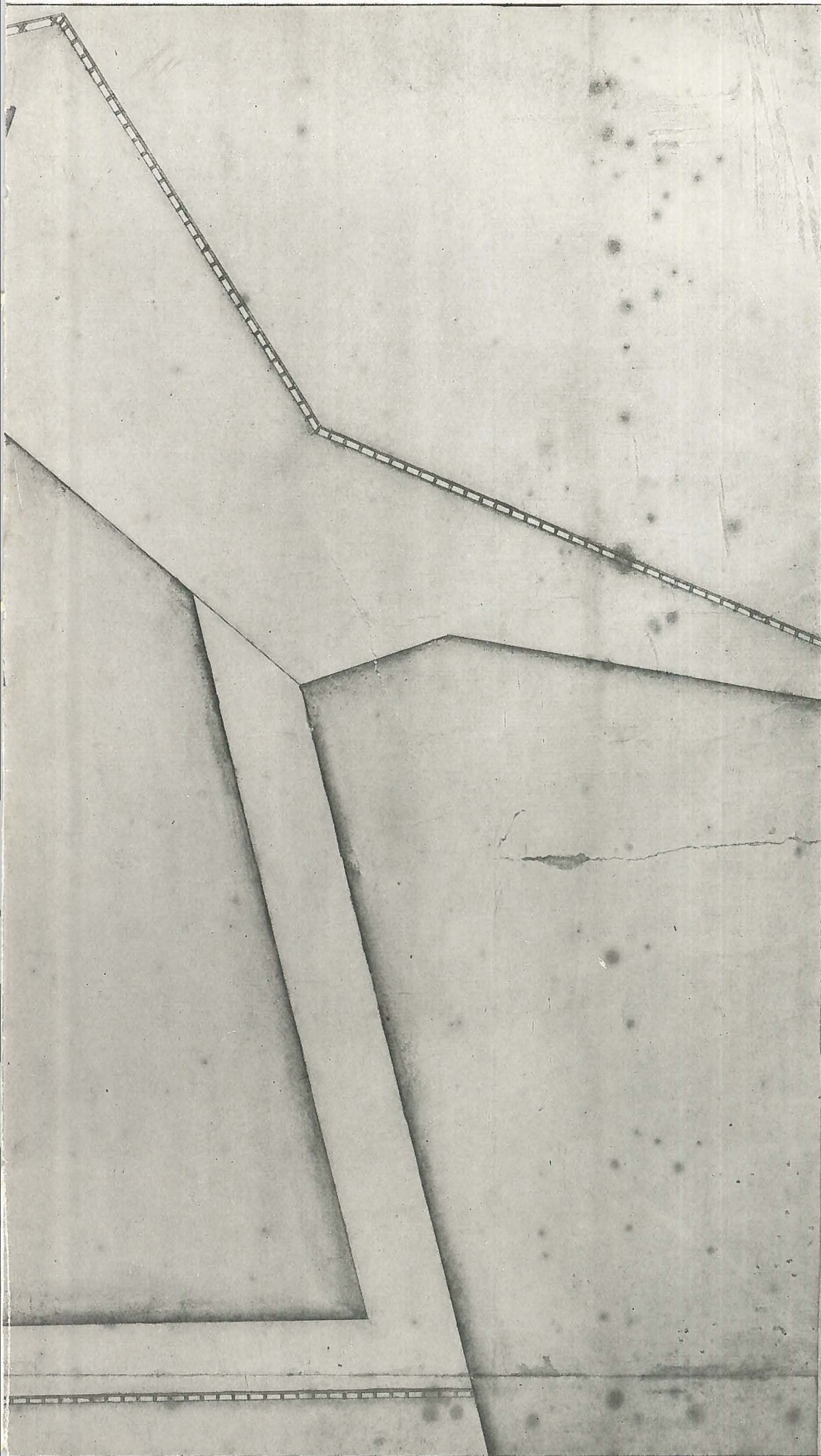




Kort over København, Aar 1692, med „Hochens“, Nylholm og Christianshavns forlængede Vold.

Originalen tilh. det kgl. Bibliotek.





stadigt voksende Landvinding, men afsluttedes mod Syd af et Punkt, der kaldtes det gamle Batteri. Denne Lokalitet har man søgt paa den nordlige Grænse, men Kortet over Flaadens Leje fra 1697 viser den tydeligt paa det her angivne Sted som et firkantet Værk. Batteriet maa kunne føre sin Tilværelse tilbage til Christian IV's Tid; 1624 blev der sænket to kgl. Skibe nærved Toldboden, og det ene siges udtrykkeligt at være sænket paa Amagergrunden, altsaa paa Revshalen, op fra hvilken Nyholm jo ogsaa er fremvokset ved Opfyldning. Batteriet eller „Blokhuset“ omtales ogsaa i 1650 og bevaredes i hele Christian V's Tid; det maa have haft frit Skud særlig mod Øst, indtil Christianshavns Vold var hel færdig og Nyholm taget i Brug. Dets Beliggenhed kan maaske angives at have været udfor det Sted, hvor Ophalingsbeddingen nu findes paa Nyholm. Herfra udgik Hocken's sydlige Grænselinie, som afsluttedes ved det Sted, hvor den store Pram Arche Noe var henlagt; Prammen blev senere foreslaaet erstattet med et fast Batteri paa 2—3 Stykker og med en Corps de Garde (Vagtbygning) paa samme Sted. Den sidste, vestlige Grænse, udfor hvilken den almindelige Færdsel af Handelsskibe foregik, var oprindelig kun afmærket ved Bomme mellem Pæle; først 1690 fremkom det Forslag, at disse skulde erstattes med en „Gang“ ligesom paa den nordlige Grænse, saa at Vagten og Ronden kunde have Opsigt med Lejet fra alle 4 Sider; dog burde der paa denne Linie være 3 Løb, hvorigennem Orlogsskibene bekvemt kunde hale ud og ind, disse Løb vises ogsaa paa et Kort af Søkortdirektør Jens Sørensen af 1700, og de kunne ogsaa ses paa Billedet af Kjøbenhavns Bombardement fra samme Aar. Fregatten „Sværmeren“ havde iøvrigt ligget nogen Tid som Vagtskib paa denne Fløj, da Afstanden mellem Arche Noe og Bommen mentes at være for stor.

Paa nogle ældre Kort over Hocken fremstilles de fire Grænselinier som brede, solide Dæmninger, men de bestode dog kun dels af smalle, faste Pælebroer, dels af Flydebroer, som tilsammen benævnedes Gangen eller Omgangen omkring Flaaden, Vægtergangen, Galleriet eller Stokværket. Snart blev det forbudt Uvedkommende, Mand, Kvinde, Dreng eller Pige, at færdes paa Omgangen, selv

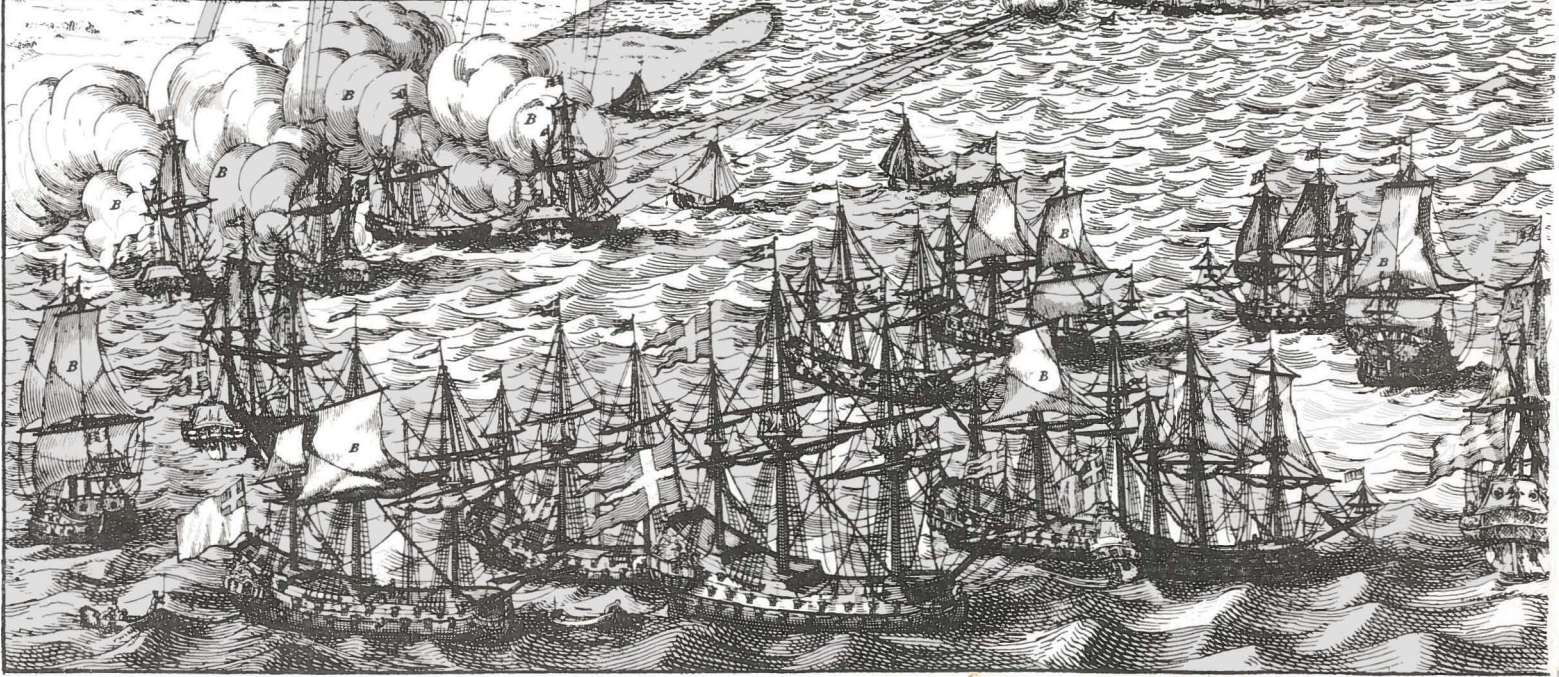
Das
 Von dem dreyen Allirten,
 Englisch, Schwedisch u. Holländisch
 Flotten
 Bombardirte,
 doch nicht
 geschädigte/
COPENHAGEN
 Anno 1700
 den 20. d. u. 22. Julii

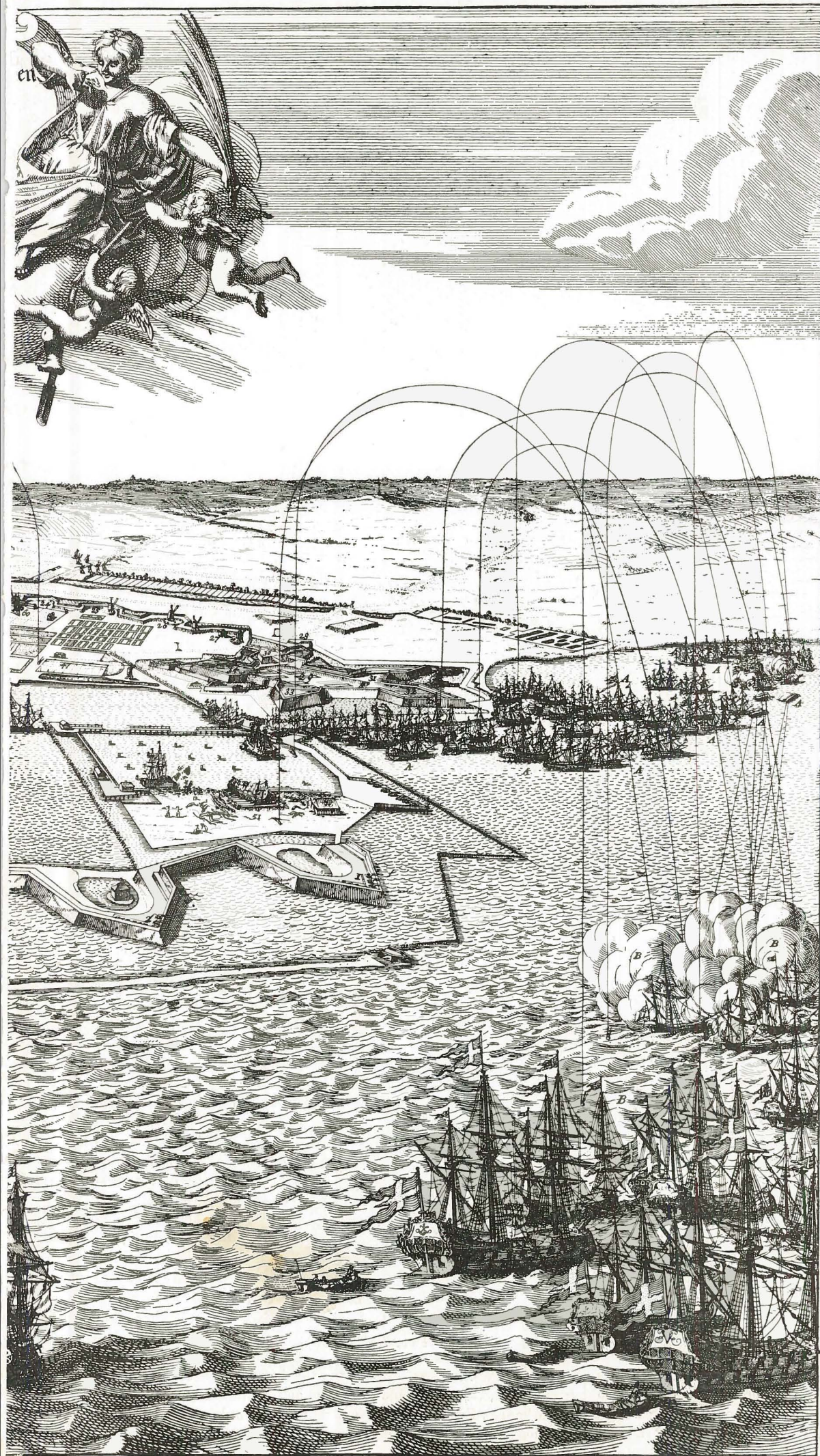


Erklärung der Zahlen.

1. Christian V.	} Bollwerck	31. Königin:	} Kirch.
2. Charl. Amalia:		32. Printz:	
3. Friedrich:		33. Princessin:	
4. Christian:		34. Grav:	
5. Carl:		35. Christianhafens	
6. Sophia:		36. KinderHaus.	
7. Ulrich:		37. Börse	
8. Leu.		38. ZeugHaus.	
9. Amacker Thor.	} Bollwerck	39. Schloss.	} Haus
10. Elefant:		40. Königin Pallast.	
11. Einhorn:		41. Königs Marck.	
12. Tiger:		42. Gies:	
13. Kalboden:		43. Quetsch:	
14. Rasenstein:		44. Alefelden:	
15. Schack:		45. Guldenleuer:	
16. Guldenleu:		46. Plessen:	
17. Wester Thor.	} Bollwerck	47. Königin Garten.	} Holm.
18. Holck:		48. Amalienburg	
19. Holner Schantz:		49. Zollbude	
20. Hahn:		50. Bremer:	
21. Alefeld:		51. Neue:	
22. Nordor Thor.		52. Holms:	
23. Stat Oberst:		53. Nicolai:	
24. Rosen:		54. RathHaus:	
25. Quitschau:	} Bollwerck	55. Heil. Geist:	} Kirch.
26. Böckler:		56. Frauen:	
27. Rosenkrantz:		57. Teutsche:	
28. Oster Thor.		58. Runde:	
29. Castel:		59. Reformirte:	
30. König:	60. Rosenburg.		

A Dänische Flotte u. Brannen. B. Allirte Schiffe mit ihren Bombardir-Geschützen.



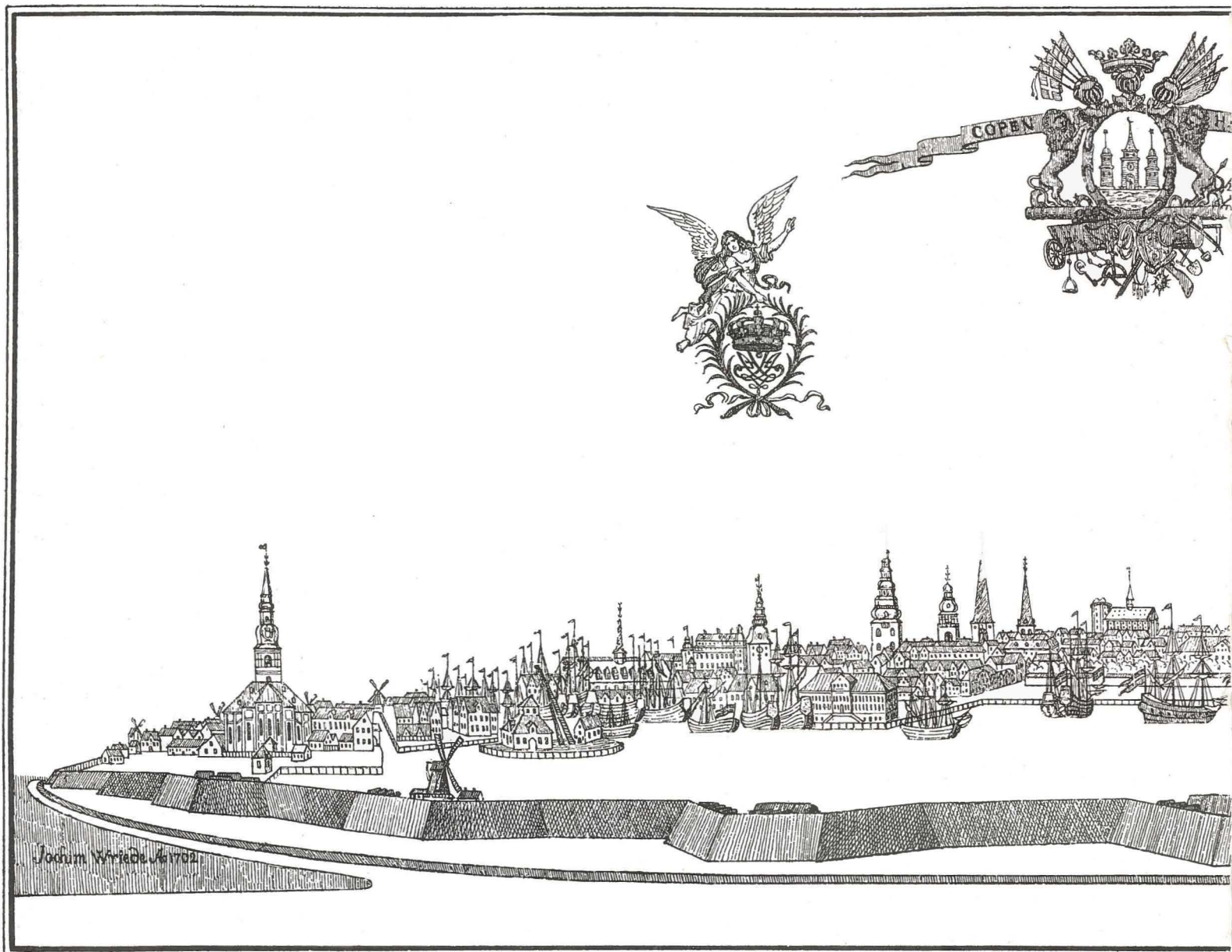


om de vilde bringe Madvarer til Vagten eller lignende.

Trods de anbragte Batterier blev Hocken ansét for at være meget udsat i Tilfælde af et fjendtligt Angreb; Admiral von Stöcken (Admiral Span's Efterfølger som Holmens Chef) beklager 1698 den slette Defension, som Indløbet og Renden den Gang frembød, han mente, at Bombardérgallioter skulde bygges for at raade Bod derpaa. Hvem der er Ophavsmanden til Projektet fra 1688 om et fast Fort paa Revshalens Nordspids (Meddelelser om Kjøbenhavn 4. Pag. 198) vides ikke; det blev i hvert Fald ikke straks til Virkelighed.

Flaadelejet var et indhegnet Vandareal, hvor den øvrige Havns Urenlighed, hidført af Strømmen, kom til Ro. Følgen heraf saas i et Lag Mudder, der var saa tykt, at Skibene sad godt fast i det. Fregatten Sværmeren, der dog kun stak 12 Fod, skulde 1686 lægge ud, men kunde først aldeles ikke slippe løs, og da Skibet endelig med megen Møje kom fri, skete det med saa stor Fart, at det med Kraft løb mod Omgangen og gjorde Ulykke der. Senere fik man dog „Baggeren“ (Opmudringsmaskinen) til at skaffe større Dybde, men saa blev Fortøjningspælene løse.

Skibene var nemlig fortøjede til Pæle. Kortet fra 1697 viser, at disse Pæles Tal var over 80, anbragte hovedsagelig i 5 Rækker fra Vest til Øst. De kaldtes vel Pæleknipper, men Pælene i disse vare kun slagne „lige op og ned“, vist uden indbyrdes Forbindelse, saa det i Storm og Sø var let for Skibene at rokke ved dem. „Norske Løve“ rykkede 1683 en saadan helt op af Grunden, og 1698 gjorde baade „Tre Kroner“ og „Christianus Qvintus“ det samme, og for det sidstnævnte Skibs Skyld havde man dog stivet Pæleknippet af med en Stenkiste uden om det. Naar saadan Ulykke skete, og Skibene kom løs, kunde de let ved Sammenstød tilføje baade sig selv og deres Kammerater Skade, selv om man havde „Wrieholter“ i Beredskab til at tage Stødet, thi Pladsen i Hocken var ret kneben. De fleste Pæle fandtes desuden snart raadne og vare blevne løse ved Baggerens Arbejde, og da ny og længere Pæle dog skulde anbringes, benyttede man Lejligheden til at regulere deres Pladser i Hocken, da de hidtil havde staaet altfor nær ved hinanden, og til at ombytte Knipperne med Skraapæle (Krydspæle, Duc d'Alber, hvis enkelte Pæle vare kraftigt forbundne med



Prospekt af København; Aar 1702.

hverandre), der ikke vare dyrere end de tidligere. Af Mangel paa Mastetræer fuldførtes dog denne Ombygning først i den ny Konges Tid“.

Den umiddelbare Følge af Anlægget paa Nyholm var, at nu alle Flaadens Skibe paa enkelte Undtagelser nær efter den Tid bleve byggede i København, Fabrikmesterposten oprettedes, Officerer sendtes til Udlandet for at studere Skibsbyggeriet, og en særlig dansk Skibsbygningskunst udvikledes.

Skibsbyggeriet paa det ny Værft gik nu efter Judichær's Ansættelse rask fra Haanden, 1693 sattes Orlogsskibet Neldebladet paa 52 Kanoner i Vandet, 1695 Dronning Lovisa paa 78 Kanoner, 1696 Prins Karl og Prins Vilhelm, hver paa 54 Kanoner, 1697 Prins Christian og Prinsesse Sofie Hedevig, hver paa 76 Kanoner og 1699 det

store Orlogsskib Fredericus Quartus paa 110 Kanoner. — Etableringen af Værftet var i det væsentlige gennemført ved Niels Juel's Død og Aarhundredets Udgang. Da Nyholm og Christianshavns Volds Forlængelse vare færdige, blev der slaæet en

smuk Medaille, paa hvis Revers Toldboden, Kastellet, en Del af Havnen, Flaadens Leje og Nyholm sés.

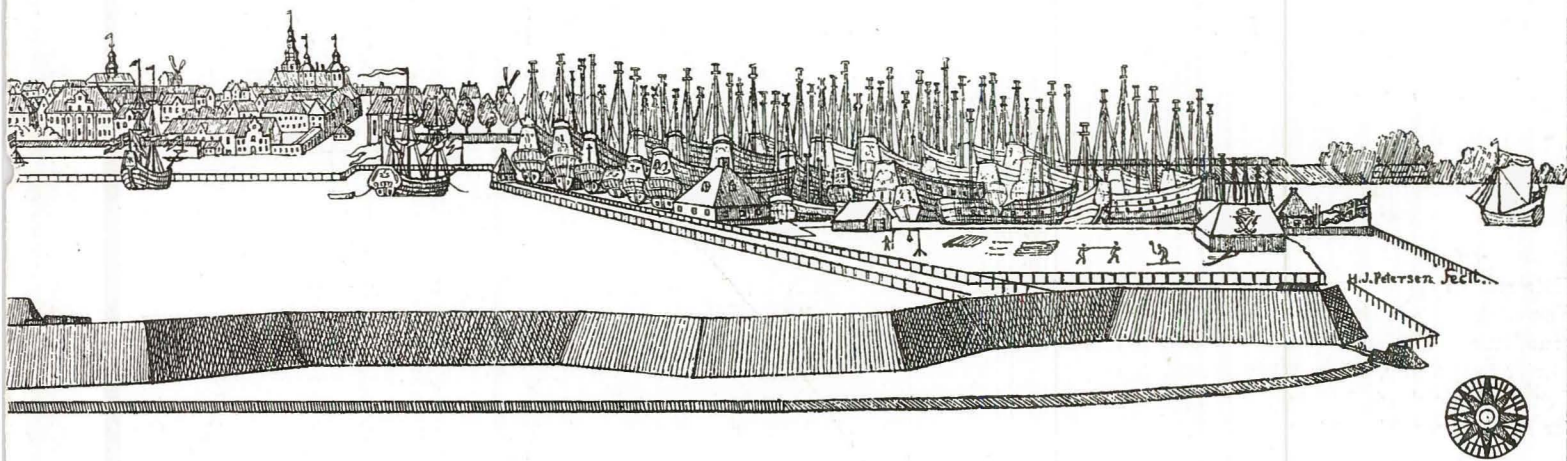
Bremerholm eller Gammelholm, en Benævnelse, der som Modsætning til Nyholm nu blev almindelig, var jo fremdeles Hovedværftet. Her foretoges efterhaanden omfattende Nybygninger

og Anlæg. Christian IV's Plan til Anlægget af en Dok blev genoptagen, Resultatet blev dog ligesaa uheldigt som før. Tæt ved Reberbanens Sydside, altsaa omtrent hvor Tordenskjoldsgade nu udmunder i Havnegade, paabegyndtes Udgravningen i April 1681, efter at de fornødne Tegninger, Overslag og Forarbejder vare



Medaille over Københavns Havn.

Slaæet i Anledning af Anlægget af Nyholm og Christianshavns Volds Forlængelse.



Vik. Schupp. St. 1

Efter et Broderi paa Rosenborg.

gjorte af Generalquartermester Hoffmann og approberede af Kongen. Der arbejdedes ufortrødent til Aarets Udgang og hele det følgende Aar; ved Forpælingen af Dokkens Sider assisterede Ole Rømer, og alt syntes at være i god Gang, da der i de sidste Dage af November 1682 skete et Gennembrud, saa at Dokken fyldtes med Vand. Grunden hertil var ikke blot Kilder i Dokkens Bund og Sider, men fornæmelig en mangelfuld Konstruktion af Slusen. I fem Aar henhælaa Foretagendet nu i denne Tilstand, indtil Planen genoptoges i 1687. Tre Aar efter opgaves imidlertid det Hele; Dæmningen foran Indløbet optoges, og Bassinet blev anvendt som et almindeligt Havnebassin. Man nøjedes med en af Admiral Span opfundne Flydedok, som ifølge Christian V's Dagbøger blev færdig den 10. November 1691.

I Større Stræde ligeoverfor de gamle Skipperboder opførtes i 1704 den anseelige „Generalkommissariatsbygning“ paa en Grund, hvor der tidligere havde ligget to mindre Huse for Admiralitetet og Landetatens Generalkommissariat. I den ny Gaard holdt begge Kollegier deres Forsamlinger i hele Frederik IV's Tid. Midt paa Bygningen fandtes en stor Port, gennem

hvilken Hovedadgangen til Holmen var, hvorved den ældre „Holmens Laage“ altsaa bortfaldt. Denne Bygning stod uforandret indtil den store Ildebrand i 1795.

Langs Holmens Kanals Bolværk opførtes 1738 det saakaldte

„Hovedmagasin“, bestaaende af to lange grundmurede Fløje, som i en stump Vinkel stødte sammen og forønedes ved en mellem dem liggende Pavillon. Det hele dannede en sammenhængende Bygning paa 763 Fods Længde. Ved den store Ildebrand i 1795 ødelagdes Magasinets søndre Fløj og 171 Fod af den nordre Fløj; Resten reddedes. Nogle faa Aar efter Branden byggedes det ødelagte op paany i to Etager med et afbrudt Tag. Pavillonen i Midten (den senere Studenterforeningsbygning) havde 3 Etager og blev smykket med en Frontispice og et lille Spir med en Neptunfigur øverst. En Klokke i Spiret ringede Holmens Mandskab til og fra Arbejde. Dette Bygningskompleks havde et ganske imponerende Udseende, betragtet fra Gaden paa Kanalens modsatte Side.

Gammelholms øvrige Terrain var efterhaanden stærkt bebygget. Ved Siden af Generalkommissariatsbygningen, ligeledes med Facade mod



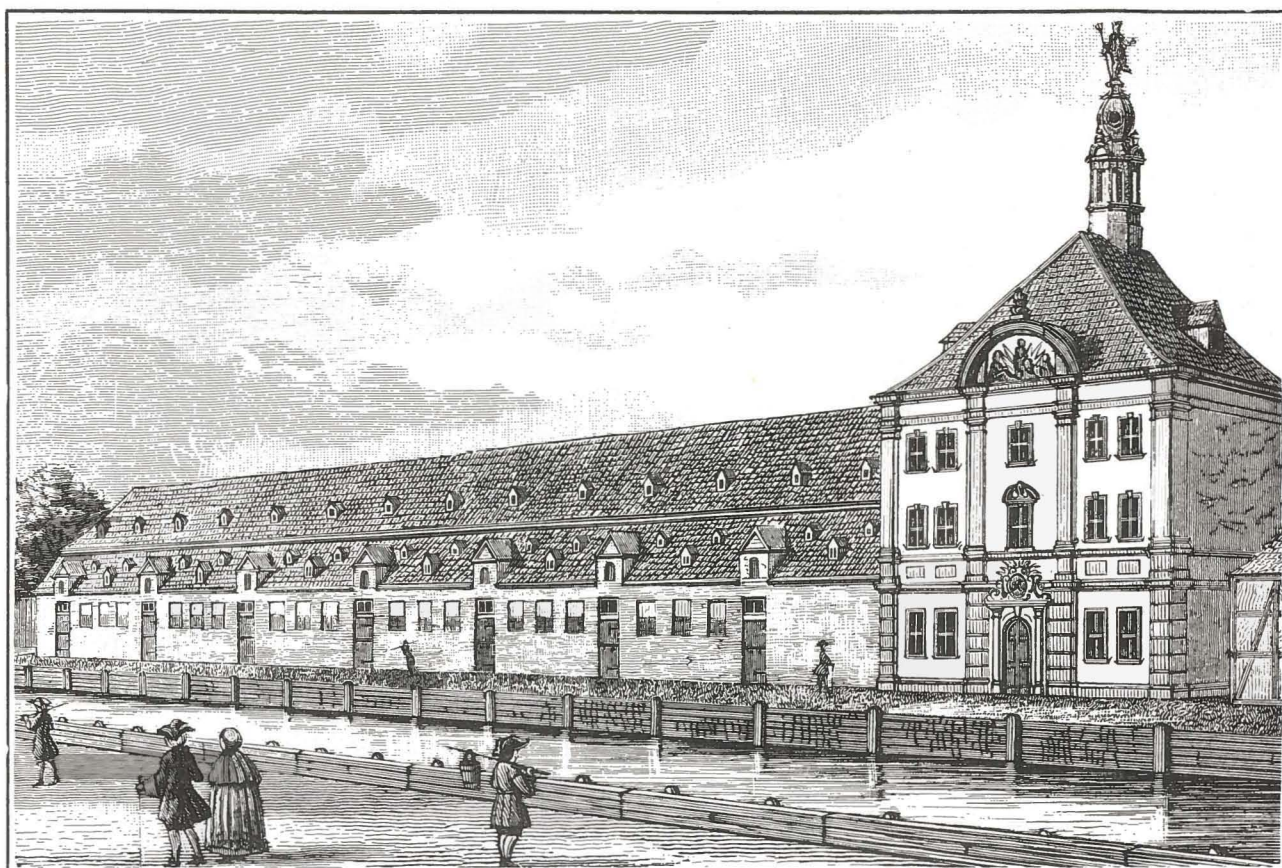
Kong Frederik IV. 1699—1730.



Generalkommissariatets Bygning (opført 1704) og Holmens Chefs Bolig (opført 1746) i Størrestræde.
I gennem den store Port var dengang Hovedindgangen til Holmen. Nedbrændte i 1795.

Størrestræde, opførte Christian VI en anseelig Bygning for Holmens Chef, (senere Residens for Præses i Admiralitets og Kommissariats Kollegiet); inde paa Holmen byggedes et stort grundmuret Hus med Lokaler for Konstruktionskommissionen, Ekvipagemesteren, Magasinforvalteren og en stor Del Kontorer. Den gamle hvælvede Bygning, „Trunken“, som havde været Arresthus for Misdæderne, blev indrettet til Tjæremagasin, og Terrainet, der gennemskæres i næsten hele sin Dybde af den gamle 1100 Fod

lange Reberbane, var som oversaaet med Værksteder for Smede, Bødkere, Snedkere, Blokkedrejere, Rapertmagere, Billedskærere, Sejl- og Kompasmagere, m. v. Ved Indgangen laa Vagtbygninger, længere fremme lange Baadeskure, Kogehuse for Beg og Sværte, Vejerbod, Mastemagerværft, Baadebyggerplads, Bankestok, Maste-grav og indhegnede Pladser til Opbevaring af Tømmer og Spaaner: Delehaven og Spaanehaven, ja Gammelholm havde midt inde mellem Værkstederne i Nærheden af den gamle Dok en Dreng-



Værftets Hovedmagasinbygning og Pavillon (Flaadens Arkiv og Modelsamling), senere Studenterforeningens Bygning.

skole for 180 Sønner af Tømmermænd og Matroser, stiftet i 1743. Eleverne undervistes af to Lærere, hvoraf den ene, betegnende nok, var „Ridsemester“ o: Tegnelærer.

Det egentlige store Skibsbyggeri foregik dog paa Nyholm, i Reglen (se dog senere) byggedes kun mindre Skibe og Fartøjer paa Gammelholm.

Vi skulle nu vende tilbage til Nyholm og se, hvorledes Forholdene udviklede sig der gennem det attende Aarhundrede.

Med Judichær's Ansættelse skete der som foran nævnt et Opsving i Skibsbyggeriet; i Tidsrummet fra 1692 til Danmarks fornyede Deltagelse i den store nordiske Krig i 1709 byggedes i alt 19 Linieskibe. Flaadens største Skibe kaldtes jo siden Frederik II's Tid for Orlogsskibe, men fra henimod Udgangen af det 17. Aarhundrede bliver Benævnelsen Lineskibe og Tredækkere almindelig for disse Skibe. Der byggedes saa rask, at end ikke de udvidede Værfter i Kjøbenhavn vare tilstrækkelige, men 3 Lineskibe byggedes ved Neumühlen.

Den danske Lineskibsstyrke under den nordiske Krig beløb sig til 46 Skibe, hvoraf 41 vare under Udrustning, om end ikke allesamtidig. Blandt Lineskibene vare 8 à 9

Tredækkere. Krigen varede som bekendt omtrent 11 Aar. — Efter Freden forfaldt Flaaden imidlertid igen. Under Krigen var der kun bygget et eneste lille Lineskib. Nybygningerne standsedes for en Del, Financerne vare efter den lange Krig ødelagte, og der kunde ikke anvendes de fornødne Pengemidler til Flaadens Fornyelse. Judichær afskediges 1727. Han efterfulgtes som Fabrikmester af Kommandørkaptajn Knud Nielsen Benstrup. Samtidig med Benstrup var imidlertid en Mand traadt frem, hvis fremragende administrative Dygtighed atter hævede Flaaden efter Tilbagegangen i Frederik IV's sidste Regeringsaar, og hvis 15aarige Virksomhed satte et varigt Spor paa alle Omraader. Denne Mand var Grev Friederich Danneskjold-Samsø, født 1. November 1703, Søn af Admiral Gyldenløves ældre Broder, altsaa Sønsøn af Christian V; han ansattes som Deputeret i Søetatens Generalkommissariat den 12. December 1731, blev Intendant de Marine, eller Marinens Chef, 25. Oktober 1735 og General-Admiral-Løjtnant den 22. Juni 1743.

Danneskjolds Maal var at bringe Flaaden op til det størst mulige Antal Lineskibe; efter hans Plan skulde Flaaden bestaa af 40 saadanne Skibe.

Af denne Bestræbelse udgik alle de talrige Foranstaltninger til Flaadens Opkomst, saavel med Hensyn til Skibsbyggeriet som i

Retning af Anlæg paa Værfterne, saasom Dokker, ny Magasiner, Opudring o. s. v., samt ikke mindst ved at ordne alt Tjenesten vedrørende ved bestemte Reglementer og Instruktioner. En god Støtte havde han i Holmens Chef Suhm, der i Løbet af 6 Aar forfremmedes gennem de forskellige Grader til Admiral. Med Fabrikmester Benstrup opstod der imidlertid Strid om Principerne for Skibskonstruktionen, hvilken Strid fik sin Afslutning ved Benstrups Fald, han afskedigedes i Maj 1739. Efter nogle mislykkede Forsøg med hans Efterfølgere, Thura og Turesen, saa Danneskjold sig nødsaget til at indforskrive en fransk Konstruktor Barbé.

I alt var der af Benstrup eller efter hans Tegning bygget 15 Lineskibe.

Danneskjold naaede dog ikke at gennemføre sin Plan om Flaadens Størrelse, dels blev han afbrudt i sin Virksomhed ved sin Afskedigelse, dels kom han efterhaanden til Erkendelsen af, at det største Antal Lineskibe, som Landet nu kunde bære at underholde, var 30.

Af Foranstaltninger, som blev truffet i Danneskjolds Periode, skal nævnes Havnens Uddybning. Opfyldningen af Land paa Nyholm, samt Udvidelser af Flaadens Leje og Anlægget af Batteriet Sextus. Da man havde maattet opgive Dokkanlægget paa Gammel-

holm, begyndtes i 1735 Anlægget af „Dokken paa Christianshavn“; Arbejdet, som kostede 370,000 Rbd., fuldførtes i henved 4 Aar, og den 26. Maj 1739 blev den ny Dok indviet med stor Højtidelighed. Dokken laa ved Siden af det Asiatiske Kompagni, og den byggedes under Ledelse af den fra Tyskland indkaldte Kommandørkaptajn Dumreicher. Vanskelighederne vare store, thi Grunden var tildels Kvægsand, og desuden opfyldt af Kildevæld, hvorfor man maatte gribe til den Udvej at bygge hele Værket af Tømmer. Der medgik en enorm Mængde af dette Materiale dertil, og den kunstige og fornuftige Forbinding af Tømmerværket blev af Datiden meget beundret, og Arbejdet blev ansét som det sindrigste og kostbareste Værk, som Danmark nogensinde havde sét og bragt til Veje. I lange Tider hørte Modellen til Kjøbenhavns Seværdigheder; den var forfærdiget af Snedkersvend Thomas Møller, som derfor fik kongelig Tilladelse til at indtræde i Snedker-



Kong Christian VI. 1730—1746.



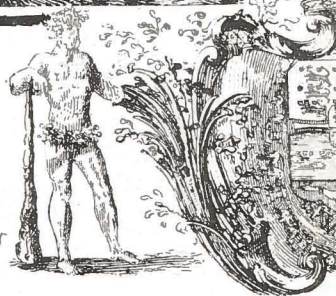
Grev Fr. Danneskjold-Samsø.
Intendant de Marine 1735—1746 og 1766—1767.



PROSPECT AF DOCKEN

- 1--- Dockens Skitse
- 2--- Det kongelige lyst Huis
- 3--- Taarnet over saltkildens malle
- 4--- Det Asiatiske compagnies Huis
- 5--- Christians Slafns Kirck

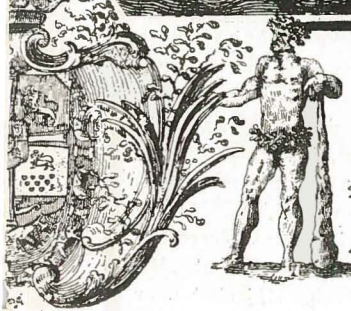
B. Roque Delnearit et Sculptit, - 1739 -





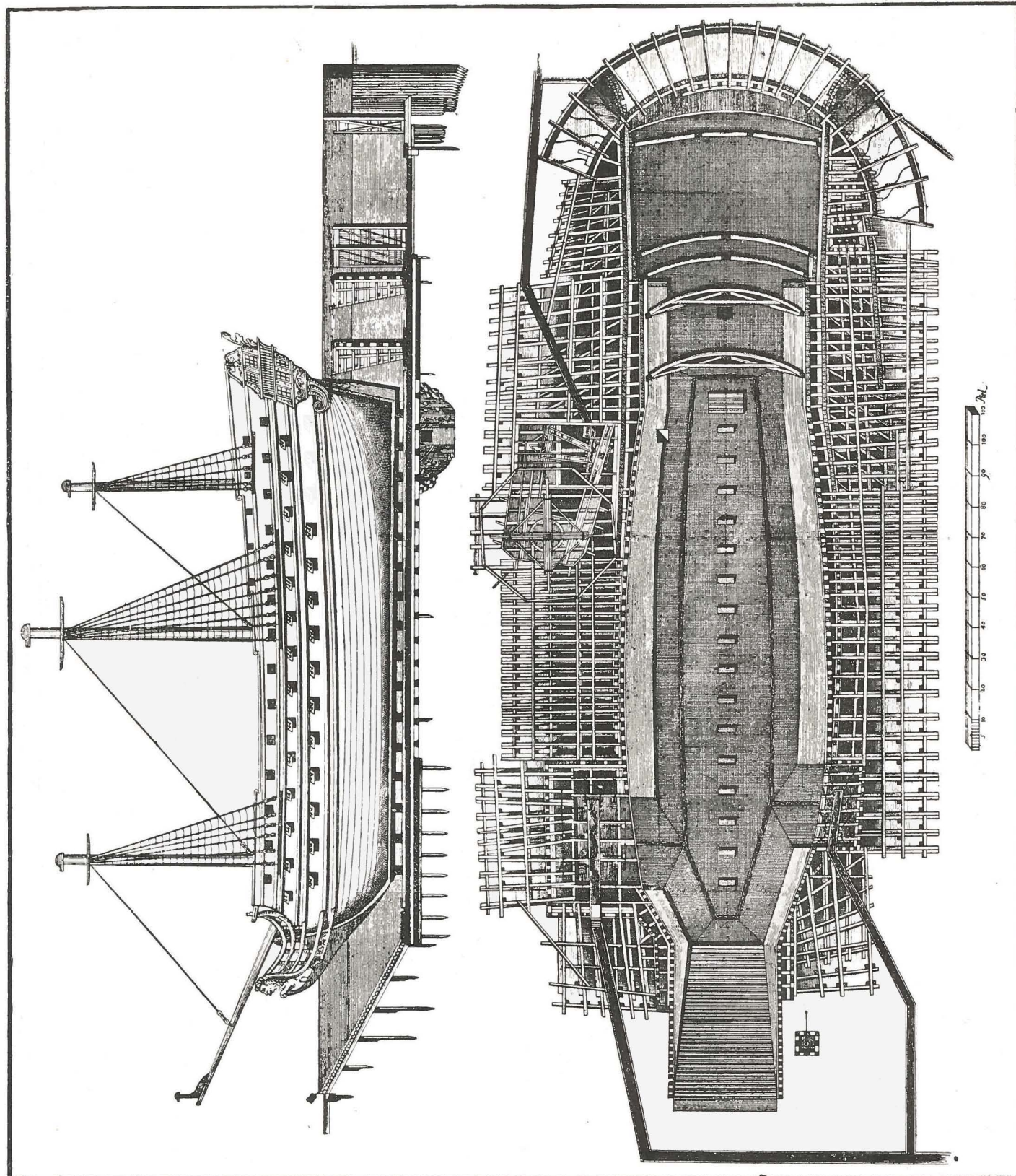
VUE DE LA FORME DU BASSIN DE
 COPENHAGUE DU COTE DU CANAL
 DEDIE AU ROI

- 1-- Ferme ou Bassin
- 2-- Le Pavillon Royal
- 3-- La Tour de la Saline
- 4-- La Maison de la Compagnie des Sucres
- 5-- L'Eglise de Christian IV



Par son très humble très
 obéissant et très fidèle serviteur
 B. Roque

Originalen tilh. det kgl. Bibliotek.



Originalen tilh. det kgl. Bibliotek.

Model til Dokken paa Christianshavn, udført af Snektersvend Thomas Møller.
(Se Teksten Side 15).

lauget uden at gøre Me-
sterstykke og uden Om-
kostninger. Flere tviv-
lede dog om Planens
Mulighed, men desto
større var Glæden, da
Vandet første Gang blev
indladt i Dokken, og den
højtidelige Indvielse kun-
de finde Sted Dagen efter.
Under Kanonsalut, i Konge-
husets og store Mennes-
kemassers Nærværelse
aabnedes Sluserne og
Portene, en i Dokken
bygget Brigantine „Færø“



Thiele sculpsit Kopnia

Medaille, præget i Anledning af Dokkens Indvielse 26. Maj 1739.

løb ud, hvorpaa Liniest-
bet „Christianus Sextus“
paa 90 Kanoner lagdes
ind for at repareres. For-
anstaaende Billede fore-
stiller netop Liniestbetet
i Dokken, tilhøjre ses det
Taarn, hvori Pumpevær-
ket var anbragt, tilven-
stre den kongelige Pavil-
lon, i hvilken Konge-
huset paa Indvielses-
dagen holdt Middags-
taffel, og som forresten
var opført for at „Hs.
kongelige Majestæt, naar

noget mærkværdigt forefalder i Dokken at udføres, sig der efter Behag kan opholde og være Tilskuere“.

Dokken blev altsaa bygget til Brug for Marinen; den vedblev at henhøre herunder indtil 1872, da den solgtes til Kjøbenhavns Havnevæsen.

Som det vil erindres blev Flaaden straks efter Anlægget af Nyholm oplagt i et indhegnet lille Leje ved denne Ø, „Hocken“. Flaaden laa tæt sammenpakket i dette Leje. Da Isgang i 1727 havde gjort Skade paa de i Lejet liggende Skibe, blev Tredækkeren „Elephanten“ i 1728 grundsat paa Nordsiden for at forhindre en

Gentagelse her af. Saaledes dannedes Bradbænken Elephanten, den velkendte lille Ø, som i mange Tider var Ekviperingsplads. Da dennes Bolværk i 1874 blev repareret, kom den gamle Tredækker atter frem for Dagens Lys, og Skibssiden stod da endnu temmelig vel bevaret et Par Fod under Jordmonnets Overflade, selv Jernboltene kunde endnu ses.

Denne sammenpakkede Stilling i Oplaget havde selvfølgelig sine Ulemper baade med Hensyn til Ekvipering og Reparation og ikke mindst ved Brandfare. Og saa paa dette Omraade foretog Danne-skjold en gennemgribende Forandring.

Ifølge Ordre af 6. Maj 1740 skulde Lejet udvides saaledes, at Hovedflaaden (de store Skibe) kunde ordnes i en Linie fra Bommens Vagt til Christiansholm (den i 1695 af Kaptajn Motzmann ved Nordenden af Christianshavn paabegyndte Ø, som allerede i 1723 var indkøbt til Flaadens Brug) med Forstævnene mod Øst og Agterstævnene mod Vest med saa meget Rum mellem hvert Skib, at de paa denne Plads kunde ekviperes og repareres paa Vandet. Flydebroer, den nuværende saakaldte „Hønsbro“, bleve lagte mellem Flaaden og Havnen, og disse Flydebroer indrettedes til at kunne hales til Side, naar Skibene hurtigt skulde ud, se det efterfølgende store Admiralitetskort fra 1794 og Billedet fra 1796.

Dette System havde dog sine Mangler, idet den Omstændighed, at Skibene laa tværs paa Strømmen forarsagede, at Mudderet, som med Strømmen førtes gennem Havnen, i endnu højere Grad end tidligere standsedes, og i Tidens Løb lejrede sig ligesom en Vold mellem hvert Skib.

I Danne-skjolds Tid blev foruden det store og vigtige Værk,

Dokken paa Christianshavn, udført eller paabegyndt paa Nyholm følgende Bygninger og Anlæg til Gavn for Flaaden.

„Nytløb“ indrettedes 1734.

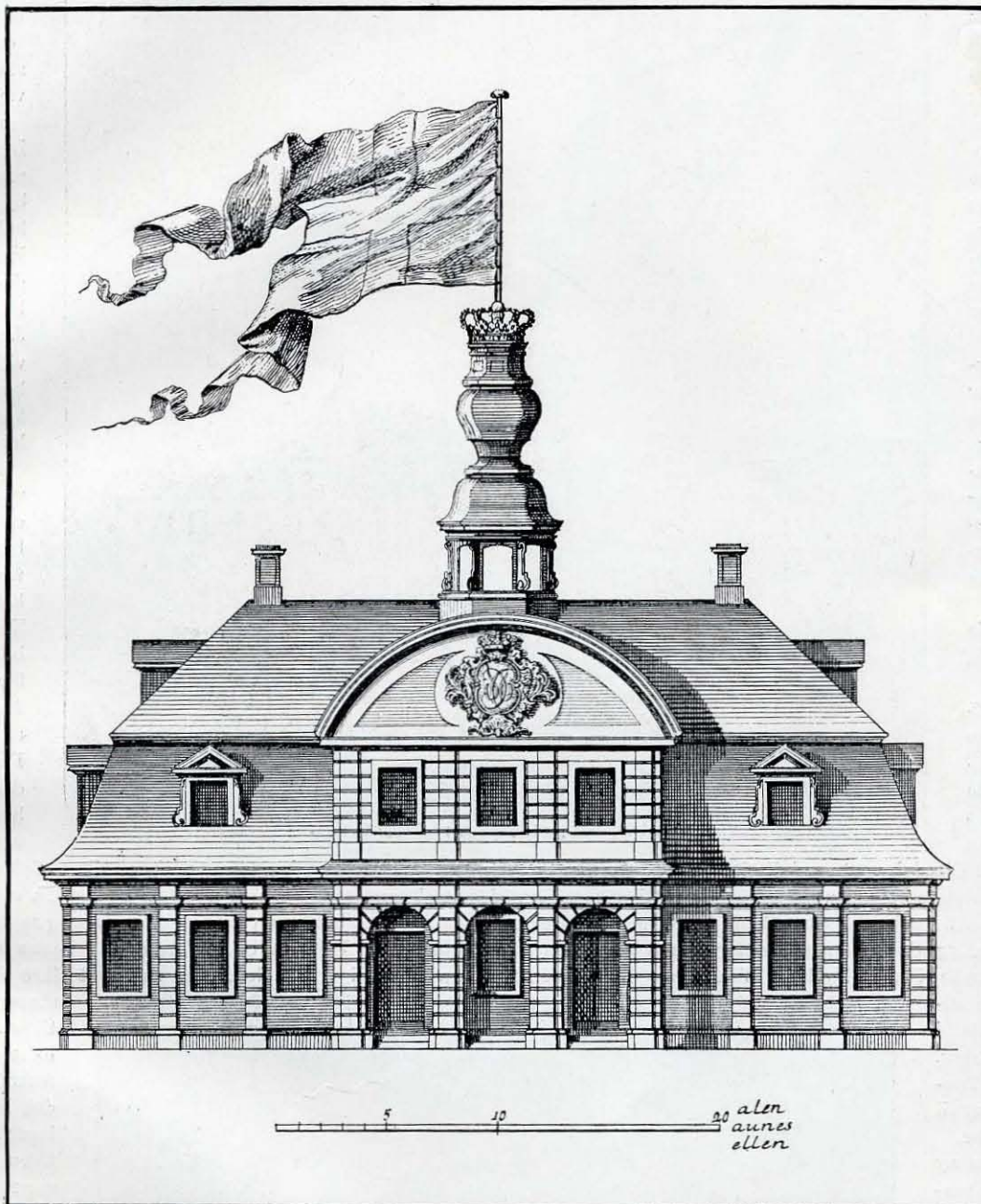
Det ældre „Spantehus“ paa Nyholm 1741.

„Nyholms Hovedvagt“, hvortil Kong Christian VI skænkede Uhret, som betaltes af Chatolkassen, byggedes 1744. Fra denne Bygnings Taarn vajede Orlogsflaget, indtil det flyttedes til Batteriet Sextus.

„Kranen paa Nyholm“ paabegyndtes 1746.

„Smieden“ ved denne Kran 1736.

En „Savmølle“ paa Nyholms Sydøstende 1734.



Nyholms Hovedvagt, opført Aar 1744.

Originalen tilh. det kgl. Bibliotek.

Opfyldningen af „Ankerøen“ (Dokøen) blev paabegyndt 1741.

Reguleringen af Motzmann's Plads, hvis Opfyldning jo allerede var paabegyndt i Christian V's Tid, blev fuldført under Navn af „Christiansholm“. Den bestod af to Øer, forbundne ved en Bro; paa den yderste (den nuværende Christiansholm) havde Flaaden sine Kanoner og Kugler samt en Krudtmølle; paa den anden bagved liggende opførtes i Aarene 1742—46 det store arkitektonisk skønne „Arsenal“, hvis tvende Hovedbygninger ere forbundne ved en paa Buer hvilende Forbindelsesgang. I 1770—71 byggedes de to brede Østfløje og Ringmuren, der begrænsede den indre Gaard, som blev kaldt for Kuglegaarden.

Endvidere de tidligere nævnte Bygninger paa Gammelholm: Hovedmagasinsbygningen og Bygningen for Holmens Chef, samt forskellige Værksteder.

Danne-skjolds høje Stilling, den Kraft, ofte blandet med Hensynsløshed, hvormed han greb ind i alle tilvante Forhold, hans personlige Venskab med den flittige, arbejdssomme Kong Christian VI, der selv tog sig meget af Flaadens Anliggender og ofte aflagde Besøg paa Holmene, skaffede ham, som man vel kan tænke sig, mange Modstandere og Fjender, og da Flaadens Beskytter, Kongen, den 6. August 1746 afgik ved Døden, var et af Kong Frederik V's første Skridt overfor Flaaden at afskedige Danne-skjold og inddrage Intendantposten. Med Danne-skjolds Afskedigelse af Marinen sluttes et vigtigt og mærkeligt Afsnit af Flaadens Historie, thi næppe i nogen anden Periode er i en forholdsvis saa kort Tid foretaget saa mange Forbedringer, nye Indretninger og Foranstaltninger for det Heles almindelige Fremgang.

Danneskjold's uforsonlige Modstander, Admiral Rosenpalm, der stod saa langt under ham i Dygtighed og Begavelse, udnævntes til Marinens Chef. Den franske Konstruktør Barbé sattes Aaret efter Kong Christians Død paa Pension, og Thura blev Fabrikmester indtil 1758, da han efterfulgtes af F. M. Krabbe. Alle Minder om Danneskjold skulde udslettes, de af ham begunstigede Personer ryddes til Side, men Følgen blev ogsaa, at Flaaden gik tilbage. Pengemidlerne indskrænkedes, og i Stedet for at Planen tidligere havde lydt paa 30 Linieskibe og 15 Fregatter, indskrænkedes den 1747 til 24 Linieskibe og 12 Fregatter med en Reserve paa 3 Linieskibe og 2 Fregatter.

Blandt de Spørgsmaal, som under denne Fredsperiode forhandlede, var Indførelsen af Jernknæer ved Skibsbygningen, Reparationsmaaden og Tømmerets Behandling. De to førstnævnte

Spørgsmaal naaede ikke nogen endelig Afgørelse straks, hvorimod det 3. ordnedes og fremkaldte en Del Forandringer. Hidtil havde nemlig alt Tømmeret ligget i Vand, men

man kom til den Erkendelse, at med Undtagelse af det Tømmer, som brugtes af Pælebukkerne, burde alt det egentlige Skibstømmer lægges paa Land og holdes tørt. Som Følge heraf sløjfedes flere Tømmergrave, og Opfyldninger foretoges paa Sydenden af Nyholm for at skaffe Plads iland til Tømmeret. Ved samme Lejlighed toges de ældre Takkelladshuse i Brug til Plankeoplæg.

For imidlertid at kunne tage disse i Brug til denne Anvendelse, maatte der bygges ny Takkelladshuse, og saaledes fremkom paa Frederiksholm de nuværende 2 „Takkelladshuse“, hvoraf det ene er „Takkelloft“; og det andet „Hovedmagasin“ (se Kortet fra 1794).

Frederiksholm bestod ved dette Tidspunkt kun af en lang smal Tarm, „Langøen“, der var forbundet med Øen, hvorpaa Arsenalet var bygget, ved en Flydebro. — Disse vidtløftige Bygninger bleve indrettede efter en bestemt Plan, for at kunne rumme Takkelladserne til 30 Linieskibe. At Husene indrettedes til dette Antal Skibe viser, at Planen var udkastet i Danneskjolds sidste Tid, mellem 1743 og 1746, idet, som tidligere anført, Linieskibenes Antal paa denne Tid nedsattes fra 40 til 30, hvorimod Antallet

straks efter hans Afgang jo yderligere nedsattes til 24. — Pladsen for Takkelladshusene valgtes under Hensyn til de dengang ny Bygninger paa Amalienborg, med hvilke de staa i arkitektonisk Harmoni.

I 1753 blev „Kranen paa Christiansholm“ bygget og indrettet til at udtage og indsætte Master i Skibe paa indtil 70 Kanoner. Den byggedes med 1 Stens tykkere Mur end Kranen paa Nyholm, for ved den derved opnaaede større Styrke af Murværket at spare Tømmerforbindingen. Ligeledes byggedes paa denne Tid „Planbygningen“ paa Nyholm af Murværk. Paa Planens Sydgavl vender ud mod Beddingerne, opførte Jardin en oval „Pavillon“, hvorfra de kongelige Herskaber kunde se Skibene løbe af Stabelen.

Efter at Flaaden var bleven oplagt i en Linie langs Hønsbroen, havde man været meget betænkelig ved, at Stadens Tømmerpladser vare beliggende ligeoverfor paa det gamle Amalienborgs Slotshaves Grund, idet Flaaden under en der opstaaende Ildebrand med en frisk vestlig Vind vilde

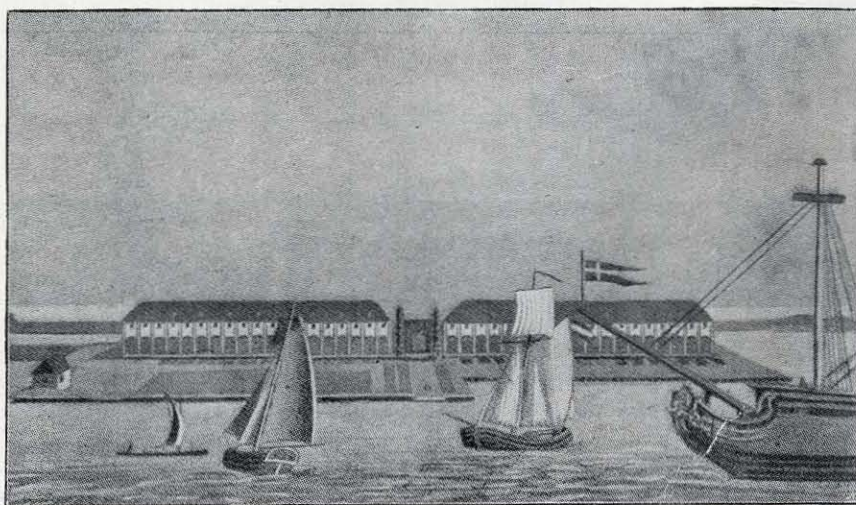
være udsat for den største Fare. Som Følge heraf flyttedes disse Tømmeroplæg i 1755 uden for Vesterport ved Kalvebodstrand. Ligeledes nedbrødes en Savmølle, som stod paa Slotshavens Grund.

En anden Foranstaltning foretoges i denne Tid, som viser, at man ogsaa i andre Retninger søgte at sikre Flaaden under opstaaende Ildsvaade. Hidtil havde Skibene været fortojede med gamle Ankertouge; da der i den lange Fredsperiode kun var forholdsvis faa Udrustninger, var Afgang af Touge ikke saa stor, at der kunde afgives et tilstrækkeligt Antal Fortøjtouge. Det blev da tilladt at benytte Kættinger af Jern, men disse maatte ikke kastes om Pælene, men skulde fastgøres ved en Kran af Toug, som var lagt om disse, saaledes at naar i Ildebrandstilfælde Skibene hurtig skulde forhales, man ved at kappe disse Tougkranse i et Øjeblik kunde frigøre Kættingerne fra Pælene.

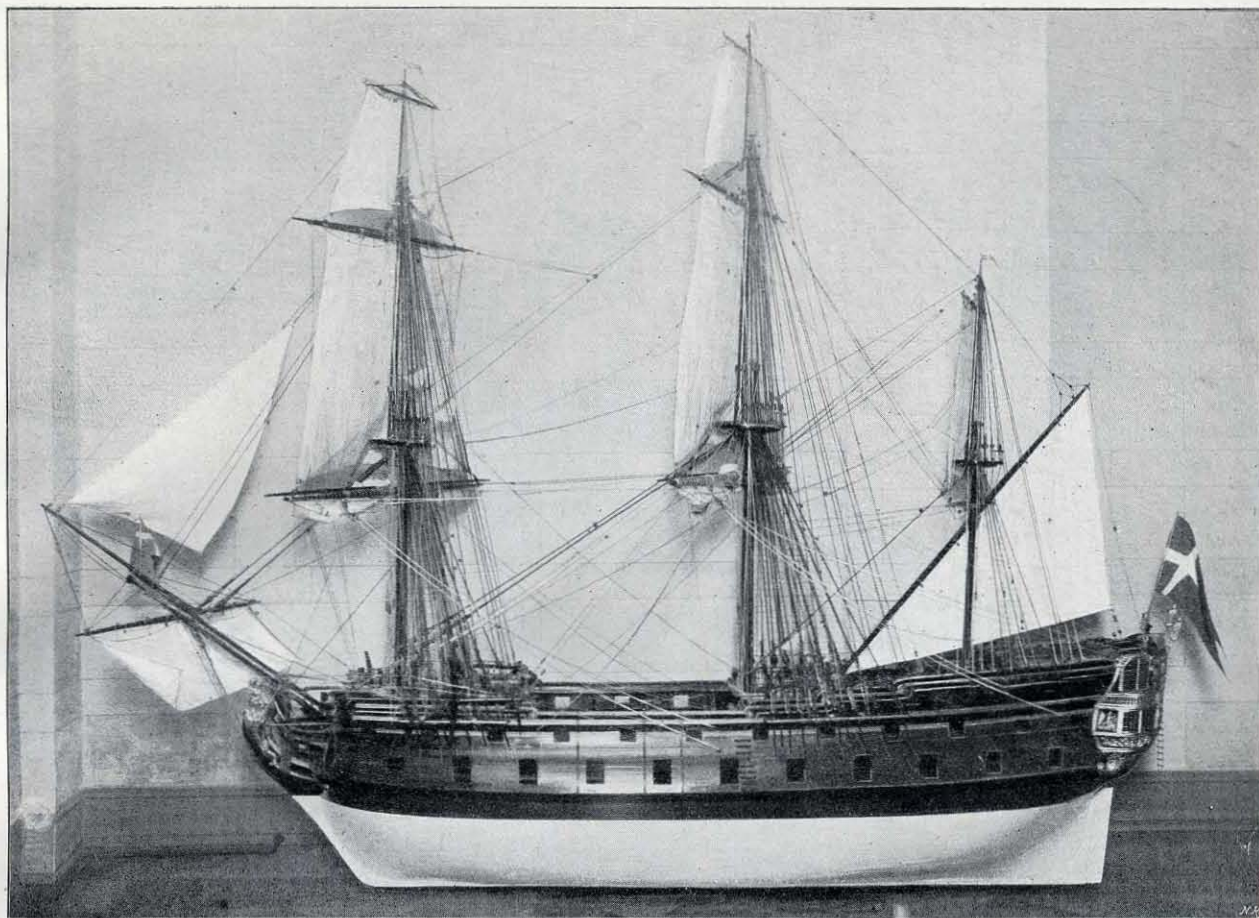
Som Fabrikmester synes Thura ikke at have haft stor Betydning for den danske Flaade, kun faa Skibe ere udgaaede fra hans Haand. Under hans Efterfølger Krabbe gik Skibsbyggeriet sin rolige Gang; i April 1766 sattes Danmarks sidste Tredækker paa



Mastekranen paa Nyholm, paabegyndt 1746.



Arsenalet paa Nyholmsværftet, opført 1742—46.



Model til Linieskibet „Fyen“, 50 Kanoner (1746—85).

Konstrueret af Commandeurkapitain A. Gerner (ikke at forveksle med den senere saa berømte Henrik Gerner). „Fyen“ er et af de navnkundigste Skibe af sin Klasse, som udgik fra Holmen i det 18de Aarhundrede; det blev Forbillede for en hel Type Skibe. Modellen er udført med største Nøjagtighed og i saa stor Maalestok, at de mindste Detailler kunne ses; den regnes da ogsaa for et af de bedste og interessanteste Stykker i Model-samlingen paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn.

Stabel, nemlig 90 Kanon-skibet Christian VII.

Kong Frederik V var død den 14. Januar 1766, og hans 17aarige Søn Christian VII havde fulgt ham paa Tronen. Det syntes nu en kort Tid, som om der skulde komme bedre Dage for Flaaden. Grev Danne-skjold-Samsø havde under hele Frederik V's Regering ført et stille Privatliv, han havde dog bestandig med Interesse fulgt Flaadens Anliggen-der. Da den unge Kong Christian henvendte sig til ham om Raad angaa-ende Flaaden, var han straks rede. Han beskrev dens Tilstand og Mangler saa klart og gjorde ved sin Fremstilling et saa stærkt Indtryk paa Kon- gen, at denne allerede et halvt Aar efter sin Tron- bestigelse, den 1ste August, udnævnte ham til Stats- minister, og den 25de i samme Maaned til „Sur- intendent“ for Marinen. Han havde da været 20 Aar fjernet fra Over- bestyrelsen af denne.



Kong Frederik V. 1746—1766.

Denne energiske Mands første Handling var at lade sig forelægge en nøjagtig Beretning om Flaadens daværende Til- stand. Han fornyede der- efter sine Bestræbelser for at bringe Linieskibene op til det størst mulige Antal samt fastsætte en bestemt Plan for Skibs- byggeriet, hvorved dette Antal altid kunde holdes vedlige i fuldt tjenst- dygtig Stand. Der ind- traadte straks et nyt Liv ved Flaaden. Den Danne- skjoldske Administration genindførtes, og flere heldige Foranstaltninger og Bestemmelser blev truffene.

Men Danne-skjolds Re- gimente blev kun kort- varigt. Hans hovmodige og anmassende Væsen og de Rænker, der spillede imod ham, medførte, at han lidt efter et Aars Forløb maatte friste en lignende Skæbne som flere dygtige Mænd under den aandssvage Christian VII. Han af- skedigedes den 26. Ok- tober 1767 af Kongen



*Loge où le Roy peut voir lancer les Vaisseaux
en Mer au nouveau Holm de Copenhague*

Jardin inv.

S. E. Rosenbergs k. 1765

Jardin's Pavillon paa Planbygningens Sydgavl. Opført 1763.

Herfra kunde de kongelige Herskaber se Skibene løbe af Stablen.

Originalen tilh. det kgl. Bibliotek.

ved et Brev, der i haarde Udtryk gav ham Afsked fra alle hans Embeder.

Om den følgende Periode er der for Værfternes Vedkommende ikke meget at berette. Jævnlig Omskiftninger og Forandringer i de højeste Bestyrelsesgrene vare ikke til Baade for Udviklingen. Skibsbyggeriet skred kun smaat fremad, uagtet Krabbe i 1772 var bleven afløst som Fabrikmester af den fremragende dygtige Capitain-Lieutenant Henrik Gerner. Først da Kronprins Frederik 1784 blev myndig og Medregent, kom der mere Liv i Sagerne, han overtog selv Præsidiet i Admiralitetet og beholdt det, saalænge han levede.

Gerner har sikkert været den dygtigste Fabrikmester, som Værftet nogensinde har havt. Han var meget talentfuld og havde ualmindelig omfattende Kundskaber i teknisk Retning. Han virkede 15 Aar i Stillingen, og der byggedes ialt 18 af ham konstruerede Linieskibe, smukke, gode og kraftige Skibe; de fleste af dem sattes dog først i Vandet efter 1784. Gerners sidste Arbejde var 80-Kanonskibet „Neptunus“.

Som det vil erindres, blev Stillingen af Skibene under Oplag i Flaadens Leje i Danneskjolds Tid forandret fra at være fra Nord til Syd til at være fra Øst til Vest. Denne Forandring havde imidlertid medført, at i de ca. 40 Aar, der nu vare forløbne, var Flaadens Leje blevet i den Grad tilmudret, at der maatte gøres noget alvorligt, for at det ikke skulde gaa saa vidt, at Skibene tomme stode paa Grund i Lejet. Det blev derfor paa-tænkt atter at oplægge Skibene i Stillingen fra Nord til Syd, men dette lod sig ikke udføre, førend en betydelig Opmudring havde fundet Sted, thi mellem hvert Skib havde der dannet sig

en høj Vold af Mudder, som havde afsat sig ved, at Skibene, som laa tværs paa Strømmen, havde stoppet den fri Flugt af de Urenheder, som denne førte med sig. Man ønskede nu at vide, hvormeget Mudder der vilde blive at optage, og hvor lang Tid, der vilde medgaa hertil. Tilstanden var saaledes, at, hvor

Tredækkeren „Christianus Sextus“ 1743 lagde ud af Bommen med sit underste Batteri inde, stode nu endel af Skibene paa Grund med Ballast og uden Takkellads og Ammunition. Gerner opstillede en Beregning over Muddrets Optagelse og Uddybningen af Lejet til 21 Fod. Ifølge hans Beregning maatte dette Arbejde kunne udføres i 30 Aar, og dertil vilde udfordres 13 Muddermaskiner.

Tilstanden i Lejet lod jo uægtelig meget tilbage at ønske, og Ledelsen tog da ogsaa fat paa Opmudringen, og den blev dreven med al den Kraft, man med Datidens mangelfulde Maskiner kunde tilvejebringe. Derom vidner ogsaa den Omstændighed, at Opfyldningen af de paabegyndte Øer paa Værftet i Løbet af faa Aar skred rask fremad.

Den 27. December 1787 døde Fabrikmester Gerner i en Alder af kun 45 Aar, et stort Tab for Marinen, skønt han fik dygtige Efterfølgere i E. W. Stiboldt og F. C. Hohlenberg.

Efter Afslutningen af en i 1780 nedsat Kommissions Arbejder var i 1781 Flaadens fremtidige Størrelse fastsat til 1 Skib à 90, 2 à 80, 12 à 74, 12 à 64, 2 à 42,

7 à 36 og 5 à 24 Kanoner, deraf 3 Linieskibe i Reserve. Som ovenfor nævnt byggedes der ikke mindre end 18 Linieskibe, udgaaede fra Gerners Haand; efter Stiboldts Tegning byggedes 3, alle disse Skibe vare færdigbyggede inden Aarhundredets Udgang. Denne stolte Samling af Linieskibe skulde imidlertid kun blive af



Fabrikmester Henrik Gerner.
1772—1787.

ringe Nytte for Landet, de fleste tabtes ved den sørgelige Begivenhed i 1807, enkelte mistedes paa anden Maade, saaledes tabtes 3 i Kampen den 2den April 1801.

I Aaret 1792 ophævedes den gamle Post: Holmens Chef, der siden Niels Juels Dage havde havt saa stor Betydning og udøvet saa megen Indflydelse, og der oprettedes en Post som Holmens Over-Ekvipagemester.

Forinden vi forlade Aarhundredet skal endnu nævnes, at Københavns Befæstning mod Sø-siden i denne Periode var bleven forbedret. Lynetten var allerede anlagt

1767, Batteriet Qvintus nogle Aar tidligere under Frederik V. Da det gamle Batteri Tre-kroner, som var anlagt paa nogle i

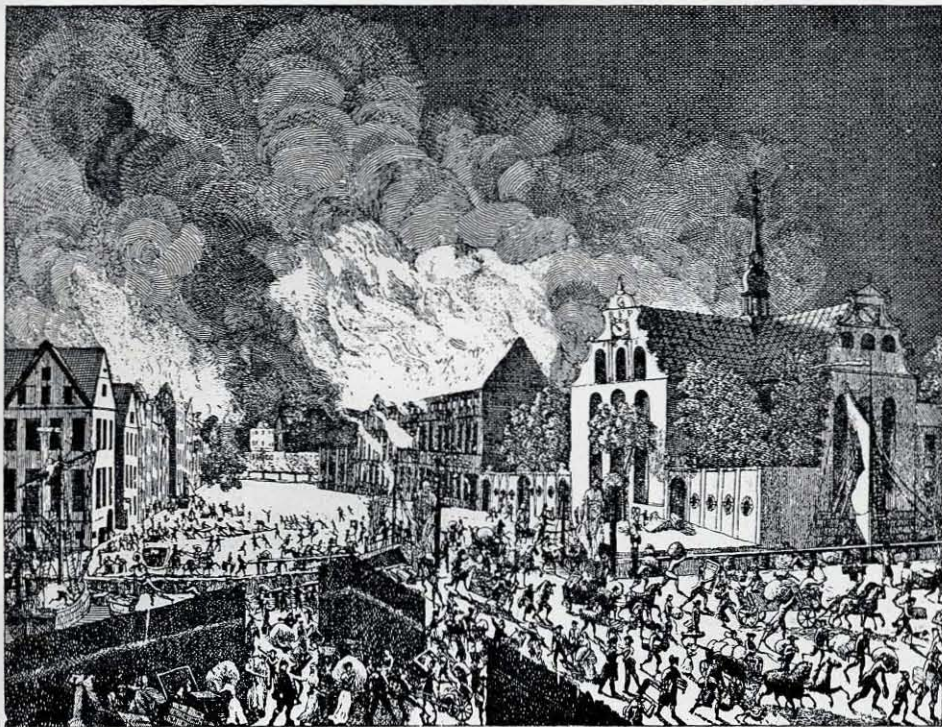
Aarhundredets Begyndelse (1713) nedsænkede, kaserede Skibe, var blevet fuldstændig ubrugeligt, paabegyndtes i Aaret 1787 Anlægget af det faste Batteri Trekroner tæt indenfor det gamle, ved Enden af Revshale Grunden.

Endvidere skal omtales den store Ildebrand, som i Dagene 5te, 6te og 7de Juni 1795 hærgede Hovedstaden, og som havde sit Udspring paa Gammelholm. Det var den 5te om Eftermiddagen Kl. 3, at det rygtedes i Byen, at der var udbrudt Ild paa Holmen i den saakaldte Delehave, en aaben Plads, hvor Marinen havde Oplag af Kul (et Par Tusind Læster), Brænde, Tømmer, Planker og Brædder, samt i bræddeklædte tjærede Skure udenom en stor Mængde Jernbaands-Fade og Pokkenholt. Det blæste en stærk østlig Vind paa denne solklare Sommerdag, og da man i nogle Uger havde havt Tørke, var selvfølgelig alt Træværk saare letfængeligt. Holmens Over-Ekvipagemester, Kommandør Kierulf, gjorde alt, hvad der kunde gøres for at samle Mandskab og tilkalde Sprøjterne fra Byen; til alt Uheld vare Holmens Arbejdere paa faa Undtagelser nær gaaede hjem efter endt Dagværk. Ilden bredte sig med rivende Hurtighed til alle Sider, baade med og mod Vinden, og de første Sprøjter, som ankom, kunde intet udrette.

Da der snart opstod Friktion mellem Marinens Personale og Brandvæsenets, kom der til at herske den største Forvirring og Uorden paa Brandstedet, skønt der efterhaanden hverken manglede Mandskab eller Sprøjter. Matroser, Soldater, Arbejdere og Nysgærrige vare strømmede til i Massevis og ikke mindre end 36 Sprøjter. Man havde imidlertid ikke tilstrækkelig Vand. Gnisterne føg ind over Byen i Retning af Nikolaj Kirketaarn. Hovedmagasinets Skæbne var snart afgjort; kun ved overordentlige Anstrengelser blev den nærmest Komediehuset liggende Del af Magasinet frelst. Gnisterne tændte det lille Taarn, som stod paa Nikolaj Kirkens Tag, Flammerne sloge snart efter ud af det store

Spir, og Kl. 8 1/2 om Aftenen sank det stolte Spir med et gruopvækkende Brag, udspyende Ild og Gnister mellem Røgskyer og knuste og antændte de nedenfor liggende Bygninger i Kirkestræde og Store Færgestræde.

Samtidig havde Ilden fra Holmen bredt sig mod Vest og Nord.



Holmens og Størrestrædes Brand 1795, Stik af G. L. Lahde.

Da Magasinet brændte, havde man nemlig kastet Masser af Skibsinventarium, Tougværk o. desl. ned paa Fortouget og i Kanalen, men den overvældende Hede antændte det, saaledes at Bolværkerne paa begge Sider kom i Brand. Generalkommissariats- og Admiralitetsbygningerne i Størrestræde stode snart i Flamme, og Holmens Kirke var alvorlig truet og frelstes kun ved en Brandkaptajns Aandsnærværelse. Han lod nemlig Ligvognsskuret ved Kirken nedbryde og kæmpede her med 2 Sprøjter den største Del af Natten.

Igennem to Døgn og tre Timer rasede Ilden ustandseligt og lagde som bekendt store Dele af Byen i Aske.

Det 18. Aarhundrede var ved sin Slutning. Overgangen til det næste blev en skæbnesvanger Tid for den danske Flaade. De noksom bekendte Begivenheder i 1801 og 1807 vare jo Anledningen til et Vendepunkt i Flaadens Historie.



Frederik VI som Kronprins.

Slaget paa Rheden den 2den April 1801 med den mægtige engelske Flaade under Admiralerne Hyde Parker og Horatio Nelson var en blodig og hæderfuld Kamp mod en langt overlegen Fjende. Kampen foraarsagede dog ikke noget stort Tab for den sejlbare danske Flaades Vedkommende; ihvor vel ikke faa Skibe ødelagdes (ialt 7 Linieskibe), var det paa et Par Stykker nær dog kun gamle eller ældre Skibe, der ikke havde stor Betydning som søgaaende Linieskibe. Ikke desto mindre foraarsagede Tabet jo en betydelig Nedgang i det reglementerede Antal af Linieskibe, og i det korte Tidsrum til det ulykkelige Aar 1807 arbejdedes der kraftigt paa atter at bringe Linieskibene op til det bestemte Antal.

Batterierne paa og ved Værftet („Sextus“ og Qvintus“) deltog i Kampen. Kanonerne paa sidstnævnte Batteri

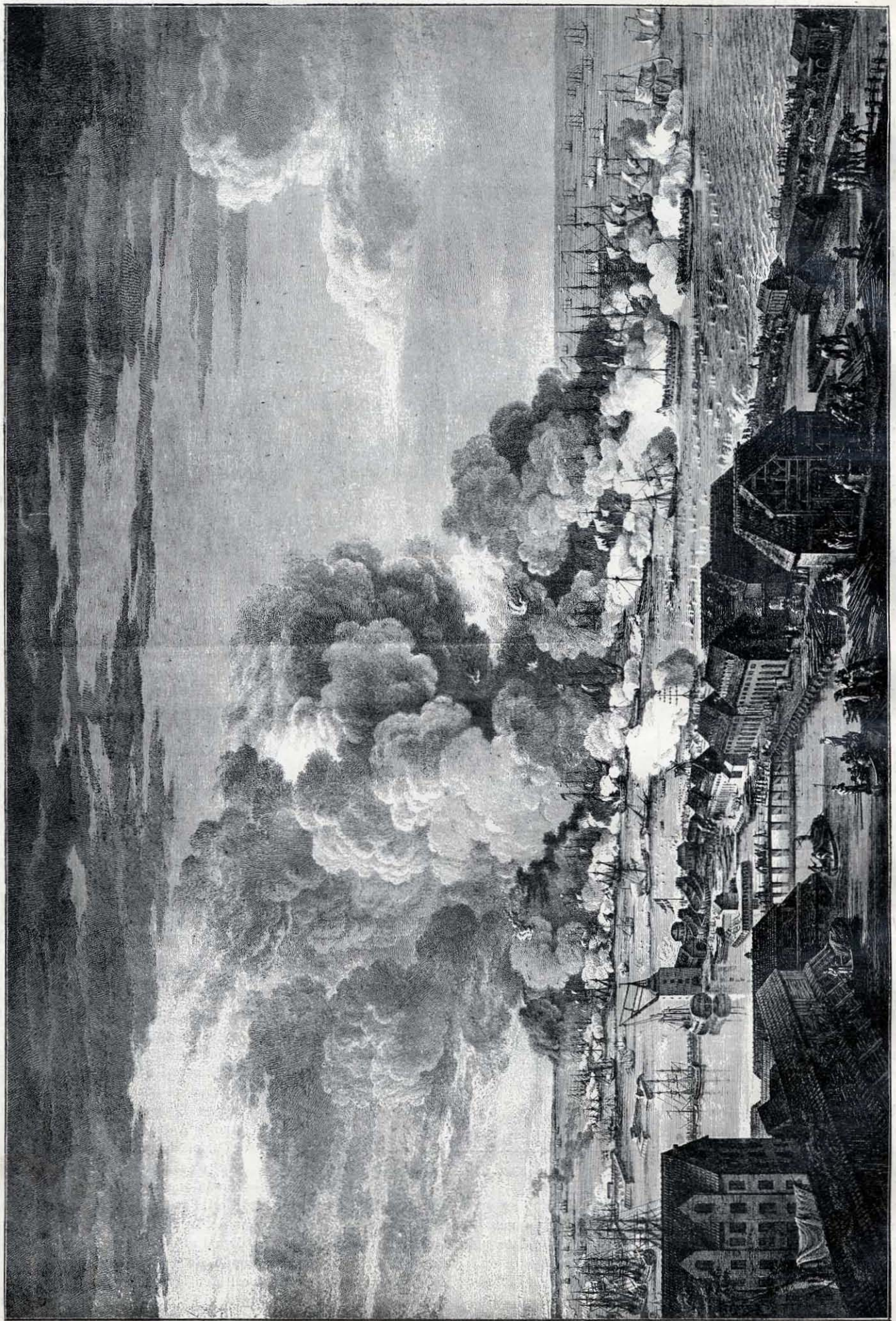
vare besatte med borgerlig Artilleri. Paa Sextus, hvor Holmens Tømmermænd haandterede Kanonerne, kommanderede Ekvipagemesteren. Batterierne kunde paa Grund af den store Afstand ikke gøre megen Nytte, og desuden kunde de — særlig i Begyndelsen — ikke komme til at skyde for Defensionens Skibe.

Efter at Hohlenbergs prægtige Skib, 90 Kanons Todækkeren „Christian den 7de“, hvilket Skib mest har bidraget til at gøre Hohlenbergs Navn bekendt, var sat i Vandet i 1803, byggedes endnu „Prins Christian Frederik“ og „Prinsesse Caroline“, begge 66 Kanonskibe. Det første sattes i Vandet 1804 og det andet

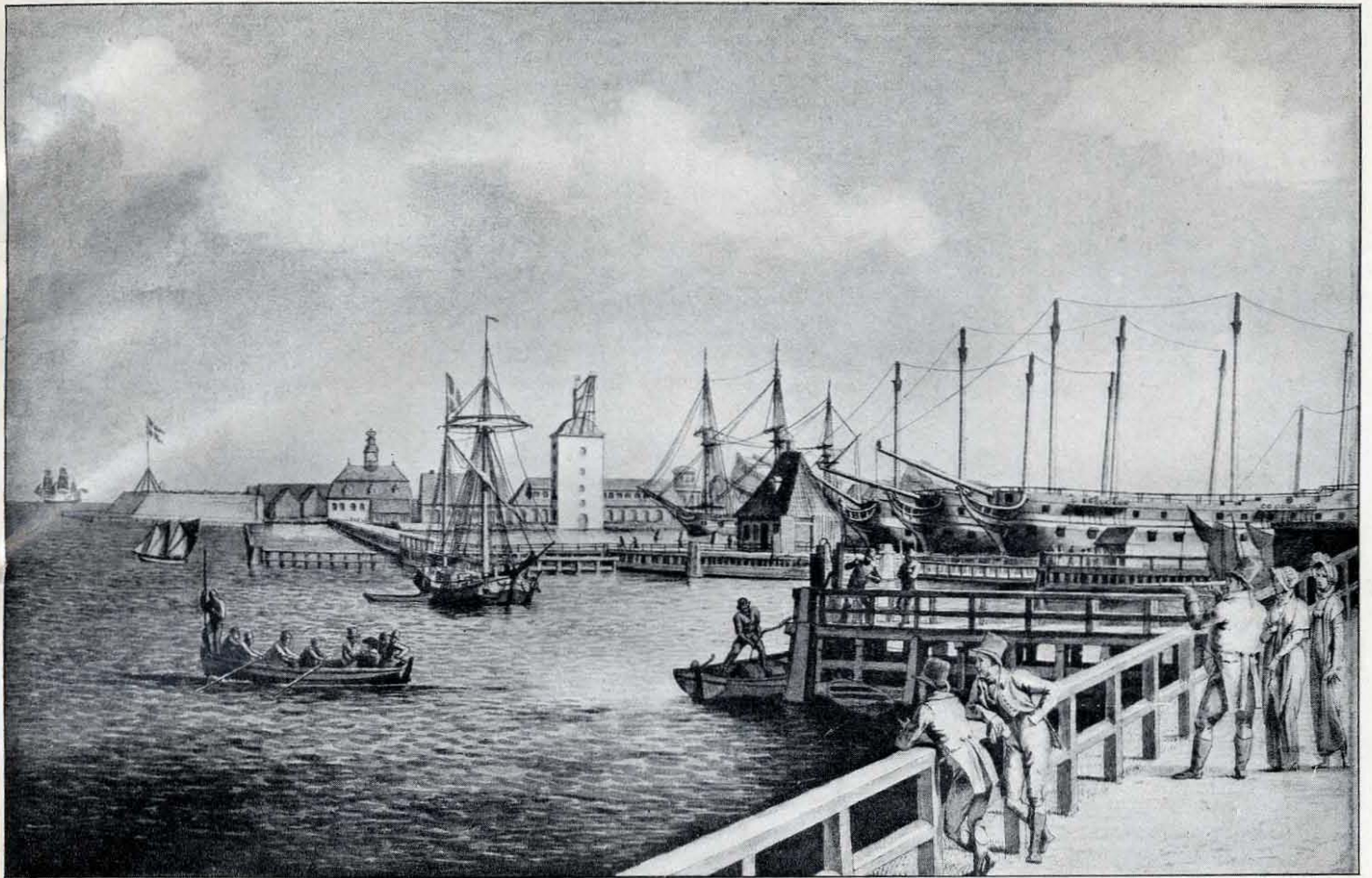


PROSPECT AF DET STYKKE AF HAVNEN VED KJØBENHAVN FRA CHRISTIANS-HOLM TIL BOMMENS=WAGT.

Teget 1796



„Bataillen den 2. April 1801 paa Kjøbenhavns Reed“. Set fra Taarnet paa Vor Frelsers Kirke, Christianshavn.
I Forgrunden ses Orlogsværftet.



Eckersberg fecit.

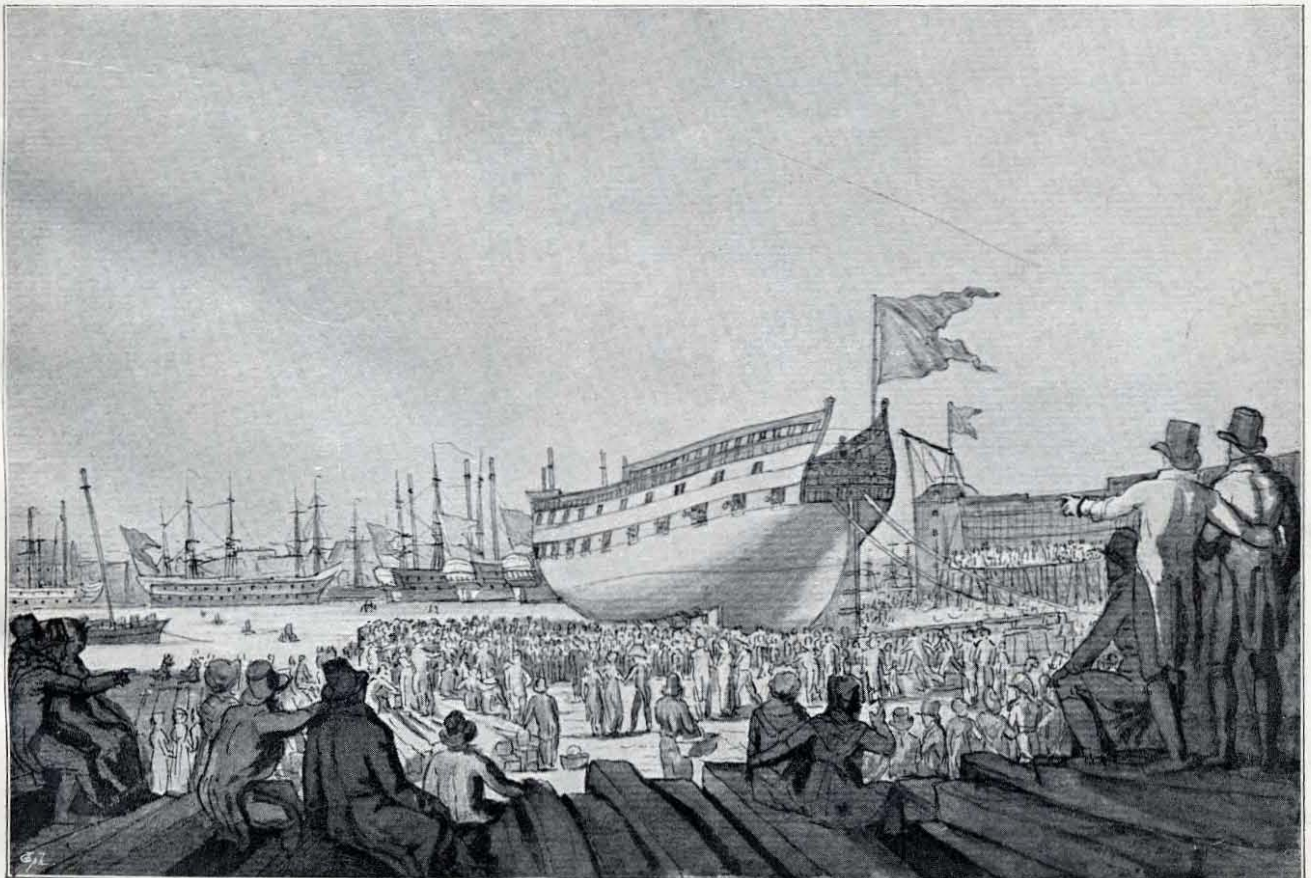
Udsigt over Toldboden 1804 til Orlogsværftet.

Tilh. Overlæge Halk.

1805. „Prins Christian Frederiks“ Historie er for bekendt til at skulle gentages her; „Prinsesse Caroline“ var det sidste Linieskib, som byggedes før Begivenheden i 1807.

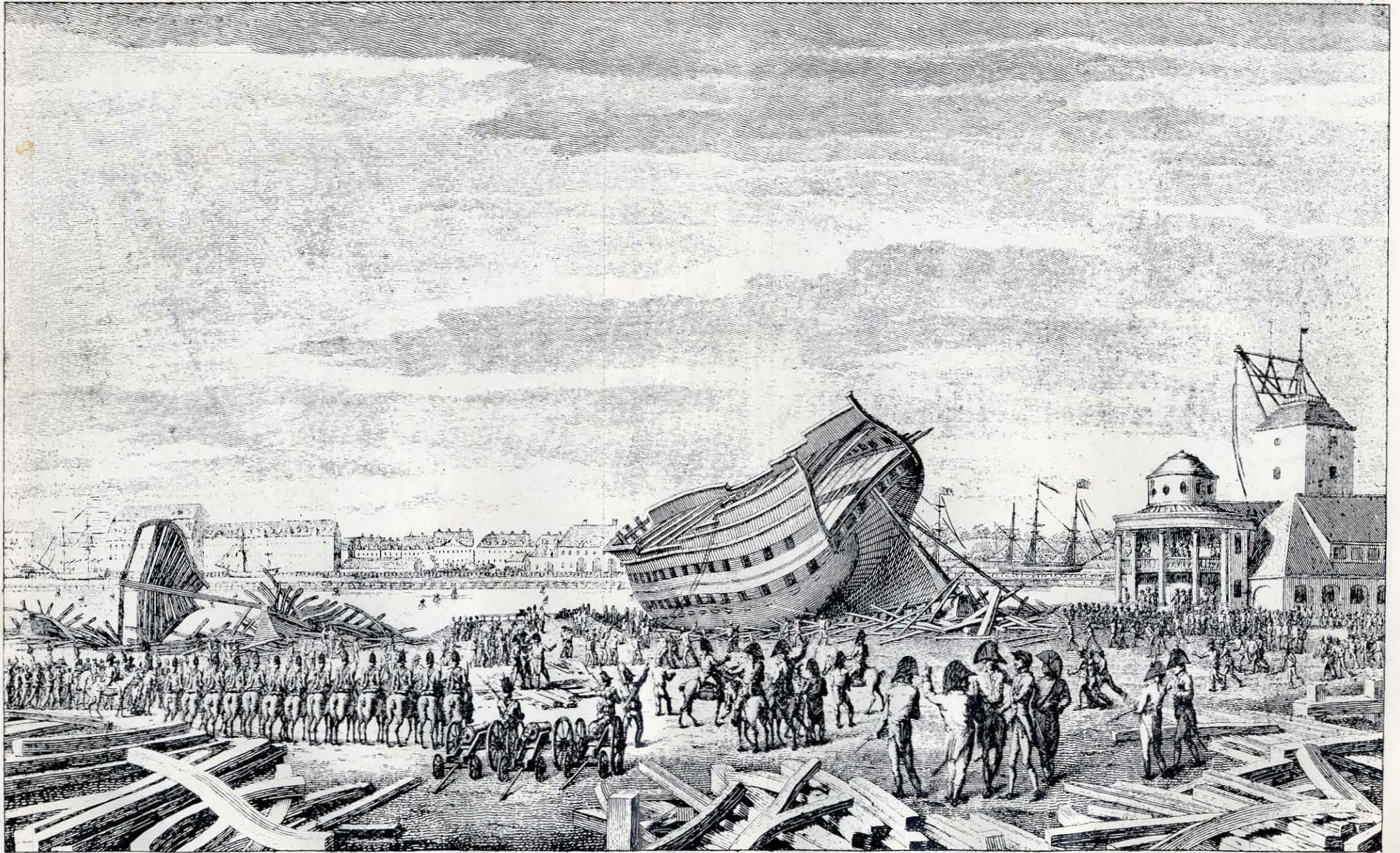
Man havde under Kampen den 2den April saa stærkt følt Nyttens af Trekrøner og Savnet af et fast Værk paa højre Fløj, at

man i 1802 atter tilvejebragte et saadant ved Grundsætning af 3 Linieskibe ved „Provøsten“, omtrent paa samme Plads, hvor det i 1713 dannede gamle Batteri Provøsten af samme Art havde ligget. Skibene bleve fyldte med Sten og Jord og omgivne med Palisader.



Linieskibet „Prins Kristian Frederik“ løber af Stabelen.

Efter Tegning af Eckersberg fra 1804.



Engellændernes sidste Deed i Kiøbenhavn 1807
 som en værdig Triumph for Gambier, Cathcart, Popham &c

Le dernier Exploit des Anglois à Copenhague 1807
 ou le Triomphe de Gambier, Cathcart, Popham &c



Stukket af Haas.

„Den Engelse Nations Skiendsel udøvet paa Nyholm den 17. October 1807“.
Billedet viser Øjeblikket, da Skibet begynder at falde.

Tilh. Det kgl. Bibliotek.

I nogle Aar efter Kampen 1801 herskede der jo fredelige Forhold for Danmarks Vedkommende, men de rolige Tider skulde imidlertid ikke blive af lang Varighed. Det overraskende, fornyede engelske Overfald paa Danmark fandt jo som bekendt allerede Sted i August Maaned 1807 med en stor Flaadestyrke under Admiral Lord Gambier. Flaaden medførte paa Transportskibe et Tropekorps paa omtrent 30,000 Mand under Kommando af Lord Cathcart. Efter at Hovedstaden i 3 Uger havde været indesluttet af engelske Tropper og Skibe og i 3 Nætter og Dage været underkastet et ødelæggende Bombardement, hvor under ca. 1800 Mennesker, militære og civile, mistede Livet, maatte der den 7. September indgaas paa en Kapitulation, hvis 3die Artikel bestemte: „Skibene, samt Krigsfartøjerne af enhver Benævnelse, tilligemed alle hans Danske Majestæt tilhørende Skibssager og Seinventarium, skulle overgives i de Personers Værge, som blive udnævnte ved de Højstkommanderende for hans britanniske Majestæts Krigsmagt; og de skulde ufortøvet sættes i Besiddelse af Holmene, samt alle de der hen hørende Bygninger og Forraadshuse.“

Man havde paa Værfterne under Angrebet truffet forskellige Forholdsregler for at forebygge, at Flaaden skulde komme Fjenden til Nytte, dersom Hovedstaden blev besejret, bl. a. havde man saaledes forberedt sig paa at tiltetgøre Ror, Master og Rundholter, lade Skibene løbe fulde af Vand og at spærre Bomløbet, men da disse Forholdsregler skulde iværksættes i det sidste Øjeblik, overraskedes man af Kapitulationen, og Arbejderne kom ikke til Udførelse.

At Flaadens Udlevering i Henhold til denne Kapitulation var en Landesorg, er indlysende, men Tabet af Flaaden maatte dog i Særdeleshed være smertelig for Marinen. Den Dag Kapitulationen sluttedes, var en Sorgens Dag for denne, den sørgeligste, som hele dens lange Historie har at opvise. Bitter og tung var Dagen for Marinens Personel, der dels ved deres Hænders Arbejde havde været med til at skabe denne Flaade, dels med Hæder havde tjent under Orlogsskibenes Vimpler, baade i Fredens Dage og under blodig Kamp. En Kommission fik det sørgelige Hverv at udlevere Flaaden til Englænderne. Flaaden laa aftaklet i Lejet, men Magasinerne vare vel fyldte med de nødvendige Udrustningsgenstande, saaledes at de engelske Søfolk i Løbet af kort Tid kunde ekvipere Skibene. I fuldeste Udstrækning benyttede man sig af Retten til at borttage alle Skibene med alt Tilbehør og alle Forraad; hvad der ikke kunde medføres blev ødelagt. Paa Nyholms Beddinger Nr. 3 og 2 stode 2 Liniestkibe i Spant, de bleve omhuggede, og paa Beddingen Nr. 1 stod et stort Liniestkib, som næsten var færdigbygget; der var ikke Tid til at gøre det klar til Afløbning, men Englænderne toge sig derfor paa at uskadelliggøre det; det blev væltet fra Stabelklodserne, saaledes at Siden knustes. Hostaaende Billeder vise hvorledes denne Vandalisme iværksattes i Nærværelse af en stor engelsk Tilskuerskare, hvorimellem de højeste Officerer fra Flaaden, som fra den kongelige Pavillon overværede Udførelsen af denne smukke Bedrift.

Paa Gammelholm blev en Del tilhugget Tømmer til en ny Fregat borttaget. Paa Bodenoffs Plads paa Christianshavn blev en under Bygning værende Stykpram ødelagt, og en i August Maaned paa Bedding lagt Kjøel til en ny Brig var forsvundet. I Dokken paa Christianshavn fandtes Liniestkibet „Ditmarsken“, hvis Reparation var paabegyndt, saa ødelagt, at det ikke lod sig istandsætte. Man havde fra dansk Side, forinden Englænderne besatte Dokken, ladet denne løbe fuld af Vand. Ved en fejl Behandling af Dokken lykkedes det ikke Englænderne at faa denne pumpet læns, saaledes at de kunde komme til at gøre Liniestkibet i Stand til at kunne medføres; de grebe derfor til den samme Udvej som paa Nyholm, at ødelægge Skibet for at gøre det ubrugeligt.

Ved Kapitulationens Ophør den 19. Oktober forlode Englænderne Værfterne. Den 20de afsejlede den første Afdeling med den engelske Hær og passerede samme Aften Kronborg, omtrent 100

Sejlere stærk. Den 21de om Morgenen forlod den sidste Afdeling af den engelske Flaade Kjøbenhavns Rhed, og med denne fulgte Ranet, den store danske Flaade.

Byttet, som bortførtes, bestod af:

- 17 Liniestkibe,
- 16 Fregatter,
- 7 Brigger,
- 1 Kutterbrig,
- 1 Skonnert,
- 23 Kanonchalupper og Skærbaade
- 1 Kanonjolle
- 1 Morterbarkasse og endelig
- 1 Skøtpram

desuden medfulgte 92 Forsølskibe, fyldte med ranet Gods.

Det var et stort Bytte, som saaledes bortførtes, og man kan forstaa med hvilke Følelser og Blikke, med hvilken Harme, den danske Marine og hele Folket saa Skibene føres bort under fremmed Flag. Landet havde nu mistet sin store Flaade, ikke ved Kamp, men ved et ganske uforudsét Overfald. Alle Forsøg fra engelsk Side paa Fred og Forsoning bleve afviste af den

danske Regering, der sluttede sig til de store Fastlandsmagter og endydeligere erklærede Sverrig Krig i 1808.

Kun nogle faa Skibe vare undgaaede at falde i Fjendens Vold, fordi de vare paa Togt. Man var derfor henvist til at forskaffe sig saadanne Krigsfartøjer, hvis Bygning fordrede mindst Tid, og man skred uopholdelig til Værket. Der havdes jo tilbage det store og øvede Personel og de vel ordnede Værfter, navnlig Nyholm og Gammelholm. Private Folk viste deres Offervillighed, ogsaa Flaadens Officerer bragte deres Pengeoffer, ja selv nogle blandt Marinens Haandværkere søgte, da de ikke havde Penge at raade over, ved at ofre Tid og Arbejde at bringe deres Skærv. Saaledes tilbød Marinens Sejlmagere uden Betaling i deres Fritid at sy Sejl til 8 Kanonchalupper. Tømmer maatte først og fremmest skaffes til Veje, og en Mængde Tømmermænd blev sendt paa Skovhugst.

Og det var ikke alene paa Holmene og paa Bodenhoff's Plads, at der arbejdedes paa at skabe en ny Flaade, paa Skibsværfterne i Glückstadt og i Frederiksværn, i Kristianssand, Bergen, Trondhjem samt i Svendborg og Kiel, og paa mange private Værfter i Provinserne sattes alle Hænder i Virksomhed til Bygning af mindre Skibe, hvortil Holmen leverede Tegningerne. I Løbet af 1808 blev der i og udenfor Kjøbenhavn bygget ikke mindre end 96 Kanon-



Chr. Mølsted pinx.

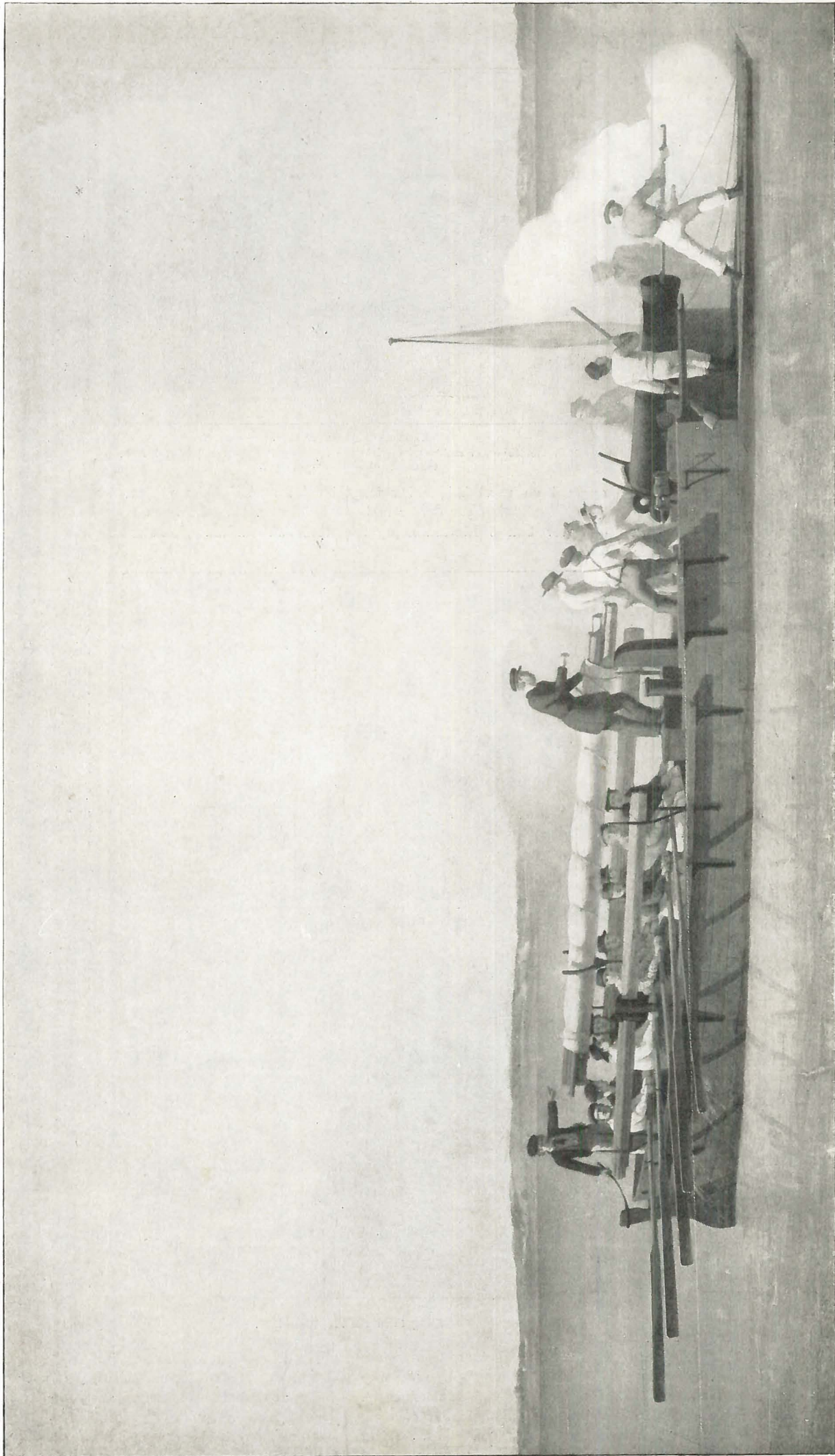
Flaadens Ran 1807.

Englænderne bugserer den danske Flaade ud af Havnen.

chalupper, 16 Mortérchalupper og 13 Kanonjoller. Bygningen fortsattes i de følgende Aar, saaledes at den egentlige Kanonbaadsflotille i Krigsaarene 1808 — 14 kan anslaaes til at have været ialt 116 Kanonchalupper, 16 Mortérchalupper og 20 Kanonjoller.

Paa Marinens Værfter maa der i disse Krigsaar være arbejdet med en beundringsværdig Kraft og Iver, thi foruden forceret Bygning af ny Skibe og andet Krigsmateriel samt Forfærdigelse af utaligt og forskelligartet Inventarium, medens paa samme Tid Klargøring, Udrustning af Skibe og

Fartøjer gav meget at tage Vare, saa havde man de talrige Kanonchalupper og andre smaa armerede Fartøjer at hale paa Land, kjølhale, kalfaktere og reparere, hver Gang de lagde ind til Værfterne. En saa betydelig Værftsdrift maa have fordret et meget stort Antal Haandværkere og Arbejdere, ikke at tale om de store Krav, der maatte stilles til de Officerer og Embedsmænd, hvem Ledelsen af hele Driften paahvilede. Paa samme Tid maatte Værfterne afgive mange Haandværkere til Arbejde andetsteds, til Skovhugst i danske Skove og i Udlandet, saavel som til Skibsbygnings- og Havnearbejder



Eckersberg pinx.

En Kanonjolle under Skydning.

Tilh. Grosserer F. Zachariae.

m. m. i Provinserne, i Norge og i Holsten. — Ogsaa et Par større Skibe, Linieskibene „Phoenix“ og „Danmark“ sattes i Bygning under Krigsperioden, (det førstnævnte Skib byggedes hovedsagelig af Tømmeret fra de af Engländerne paa Nyholmødelagte 3 Skibsbygninger). Phoenix sattes i Vandet paa Nyholm den 5te December 1810 med stor Højtidelighed.

Den 13. Marts 1808 var Kong Christian VII stille og ubemærket død i Rendsborg, og hans Søn, Frederik VI, der allerede længe havde ført Styret, havde fulgt ham paa Tronen.

Ved Freden i Kiel den 14de Januar 1814, sluttedes den ulykkelige 7 Aars Krig. Med Norges Tab blev ikke alene Flaadens Opgave en anden end tidligere, men det Kontingent af Mandskab og Penge, som dette Land hidtil havde stillet til den fælles Flaade, bortfaldt. Finanserne vare jo ogsaa i en ussel Tilstand siden Statsbankerotten 1813, og en betydelig Reduktion var derfor nødvendig. Flaadeplanen af 1815 omfatter kun 6 Linieskibe og 8 Fregatter samt 8 Korvetter og Brigger, et særgeligt lille Tal i Modsætning til tidligere, selvom det tages i Betragtning, at Flaaden samtidig var forøget med en forholdsvis stor Kanonbaadsflotte.

Men ikke nok med Reduktionen blev jo ogsaa Forholdet dette, at de store Skibe byggedes langsomt, Flaadens Udrustninger indskrænkedes gennem mange Aar til det mindst mulige, hvorved Personnellets Uddannelse og Øvelse forsømtes.

Vi skulle nu standse lidt her og sé, hvorledes selve Anlægget af Nyholmsværftet og Forholdene i Flaadens Leje havde udviklet sig i Mellemtiden. Som det vil erindres, paabegyndtes i Firserne den store Opmudring af Flaadens Leje, som var nødvendiggjort dels af den betydelige Tilmudring og Forurening af Byens Havn, dels af Fortøjningsretningen for Flaadens Skibe i Lejet. Ikke blot satte Strømmen uophørlig Sand ind i Havnen, men endnu mere den utilladelige Udskylning af Ko- og Fejeskarn, Affald fra Tranbrænderier, Sæbesyderier, Limfabriker og Slagterier, bedærvede Fødevarer og Lokumsurenlighed vedvarede trods alle Forbud, hvortil kom, at Opmudringen af Havnen var bleven i høj Grad forsømt. Søetaten, som fra 1737 havde faaet 800 Rdl. aarlig for at besørge Opmudringen, havde kun udrettet særdeles lidt. Der blev derfor i 1782 nedsat en Kommission om Havnens Opmudring. Midler bevilgedes, og omfattende Arbejder i Havnen og Kanalerne paabegyndtes i 1786 og foretoges til ind i det ny Aarhundrede. De lededes af en Opmudrings-Inspektions Kommission, bestaaende af to Søofficerer, under Admiralitetets Overopsyn. En væsentlig Støtte havde Kommissionen i Fabrikmester Gerner, men det lagte

Program blev, som det jo plejer at gaa, ikke fulgt i alle Enkeltheder, thi Opgaven var langt fra løst i 1801. Admiralitetet havde derfor i 1798 søgt yderligere Midler, som ogsaa bevilgedes for et

Tidsrum af 12 Aar. Det følger af sig selv, at man i Regeringskredse særlig interesserede sig for Flaadens Leje, som blev forbedret og uddybet, hvorhos Flaadens Skibe efter Fabrikmester Gerners Raad bleve lagte i Syd og Nord (eller langs Strømmen), i Stedet for, som hidtil, efter Danneskjolds Anordning i 1740, i Vest og Øst (paatværs af Strømmen).

Imidlertid var jo, i Forbindelse med ovennævnte Opmudringer, Opfyldningen paa Nyholms Øer skredet jævnt frem. Som det vil erindres, bestod Frederiksholm ved Midten af det 18de Aarhundrede kun af en lang smal Tarm „Langøen“, som var for-

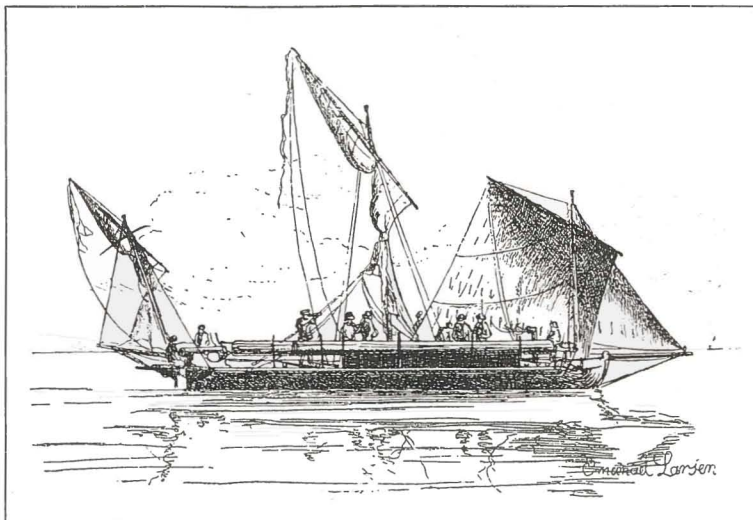
bundet med Nyholm og Øen, hvorpaa Arsenalen var bygget, ved Flydebroer. Paa Langøen byggedes først de 2 tidligere omtalte store Takkøladshuse, som senere

benyttedes til Hovedmagasin og Takkøloft. For hver Ende af disse Huse opførtes en Samling „Rundholts- og Masteskure“ og et lille „Hus til Mersene“. Ved den videre Opfyldning af Øen dannedes først Yderlinierne af dens nuværende Form, hvorefter Opfyldningen af Øens Indre paabegyndtes østfra og fortsattes henimod Langøen. Paa denne Strimmel Jord, som derved efterhaanden opstod mod Øst, opførtes den endnu bevarede lange Række „Kanonbaadsskure“ (c. 1794-1830), samt den gamle „Delehauge“ (1795), som nu benyttes til Magasin for kasseret Gods. Delehaven havde oprindelig ligget paa Gammelholm. Det var jo i den, at den forfærdelige Ildebrand i 1795 opstod. Undersøgelserne for at udfinde Aarsagen til Ildens Opkomst førte til intet. Men allarmet var man bleven ved denne store Ulykke, og Delehaven blev desaaarsag flyttet til Nyholm med en afsides Beliggenhed. Opfyldningen af Frederiksholms Indre blev først fuldført i Halvfjerdserne af forrige Aarhundrede; endnu ved Tiden 1870 var det Terrain, hvor nu Beklædningsmagasinet og flere andre Bygninger ligge — altsaa mellem Smedien og Snedkerværkstedet — saa lavt, at det en stor Del af Aaret stod under Vand.

Øst for Arsenalen opfyldtes efterhaanden det store Fladvand, og Arsenaløen dannedes. Paa Øens Østside byggedes i 1845

nogle „Kanonbaadsskure“, og i 1846 opførtes paa Øens sydøstlige Del et nyt „Laboratorium“ til Søartilleriet.

Paa den mindste af Øerne, Dokøen, som tidligere benævnedes Ankerøen, var der først Oplag af Ankere, og den paa Øen i 1780 opførte Bygning benyttedes til Oplag af Ankerstokke. Ved Opfyldningen forlængedes Øen efterhaanden navnlig i sydlig og vestlig Retning.

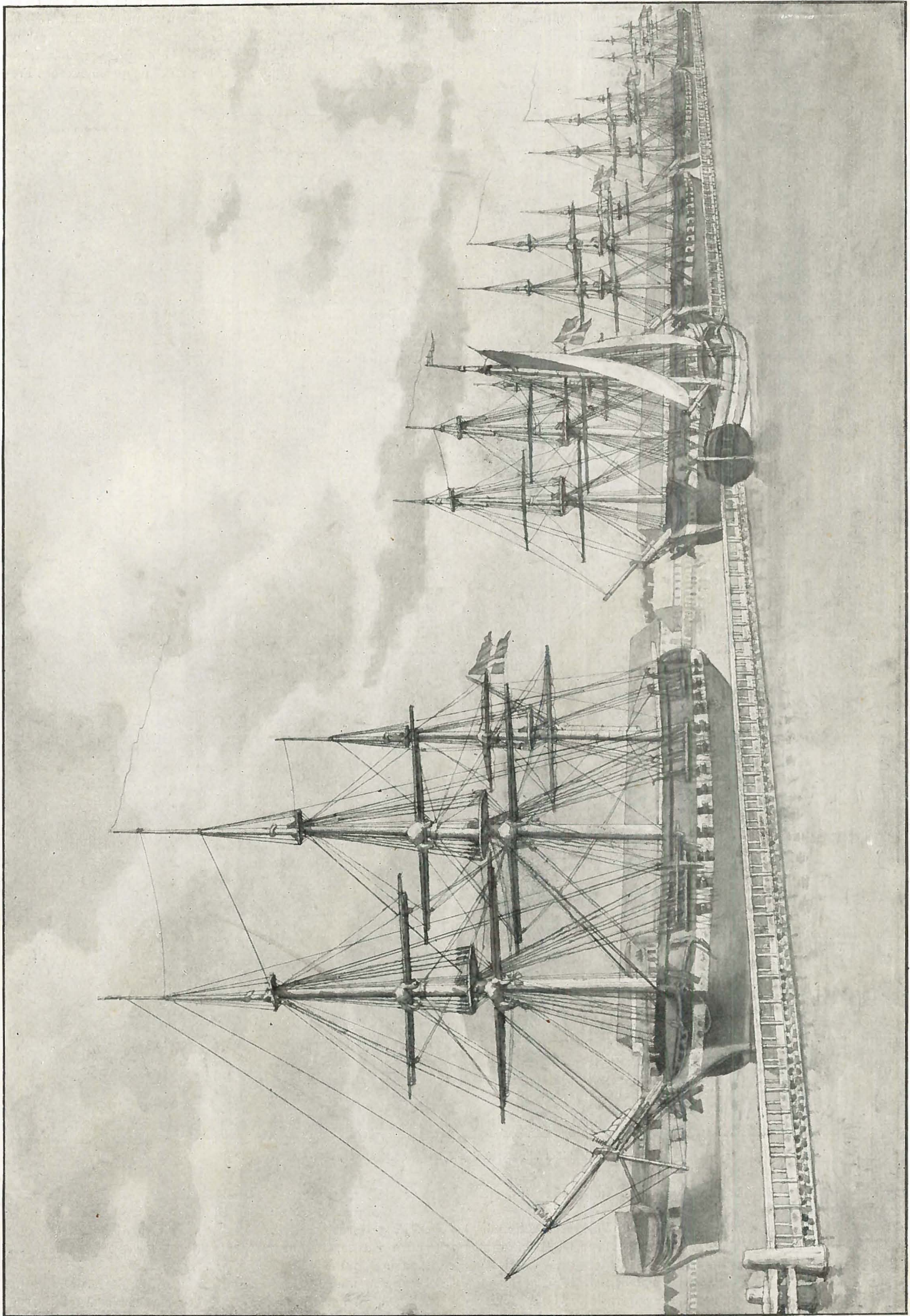


Kanonchalup under Sejl.

Forreste Kanon er nedfret i Chaluppens Bund og Bougporten lukket for Sø. (Tegning af Emanuel Larsen).



Kong Frederik VI. 1808—1839.



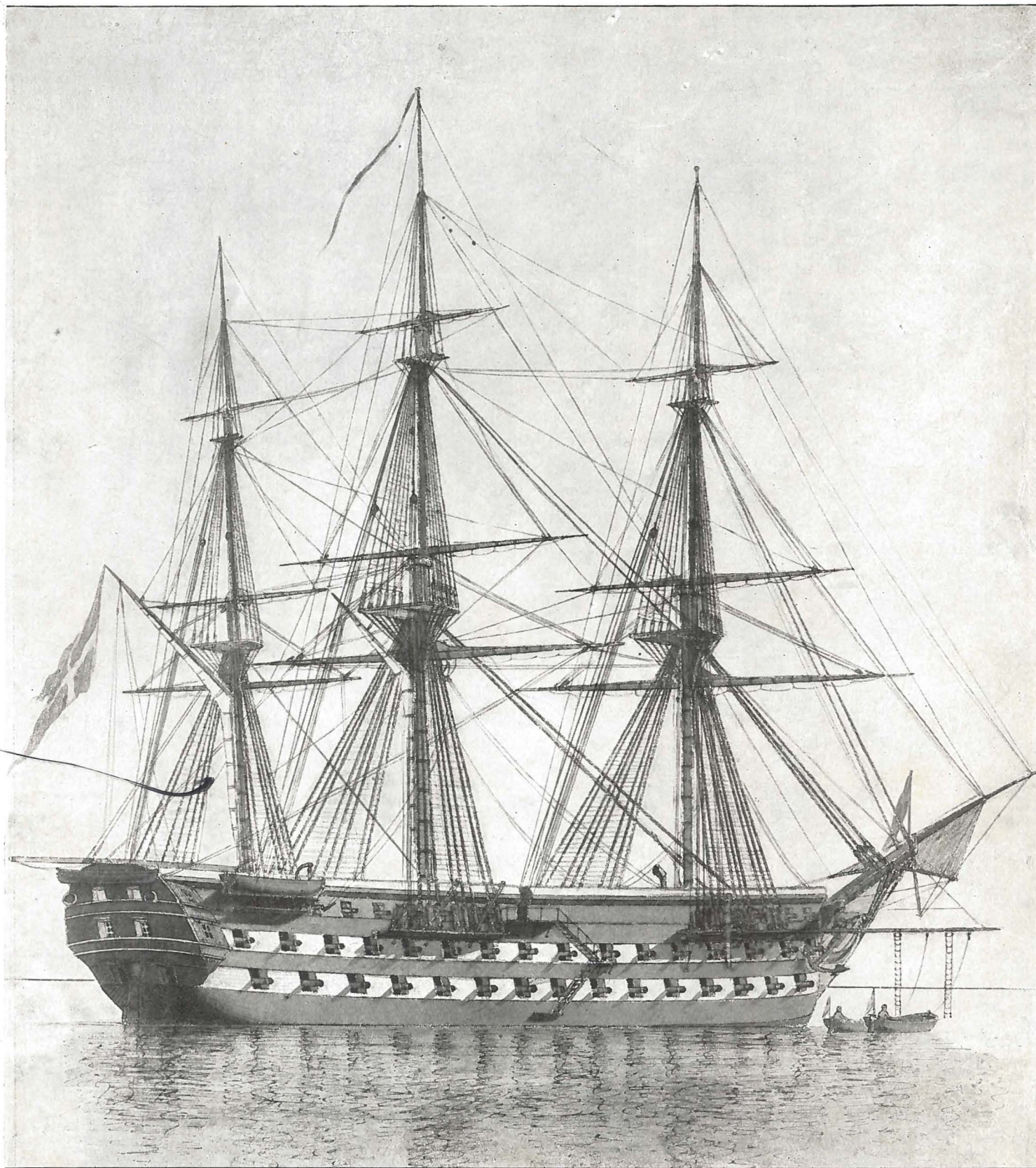
Eckersberg fecit.

Sejlfregatter langs Hønsbroen 1849.

Tilh. Raachmusseet.

For Skibsbyggeriets Vedkommende var der efter Hohlenbergs Afgang i 1803 foretaget en Forandring i Bestyrelsen. Fabrikmesterposten besattes ikke, men Mestrene gjordes ansvarlige for, hver i sit Fag, at udføre Arbejdet efter de hohlenbergske Tegninger og efter den antagne Forbindingsmaade. Der ansattes en

ste Aar anvendtes hovedsagelig til Bygningen af Korvetter og de ny Fregatter af „Freia“ Typen. Flaaden talte i Aaret 1815 kun 1 Linieskib „Phoenix“ paa 60 Kanoner og 2 Fregatter „Venus“ og „Minerva“, hver paa 36 Kanoner; i 1817 kom det under Krigsperioden paabegyndte Linieskib „Danmark“ og to 36 Kanons Fre-



Carl Baagø fecit.

Sejllinieskibet „Frederik den Sjette“, 84 Kanoner, 1831—1872.

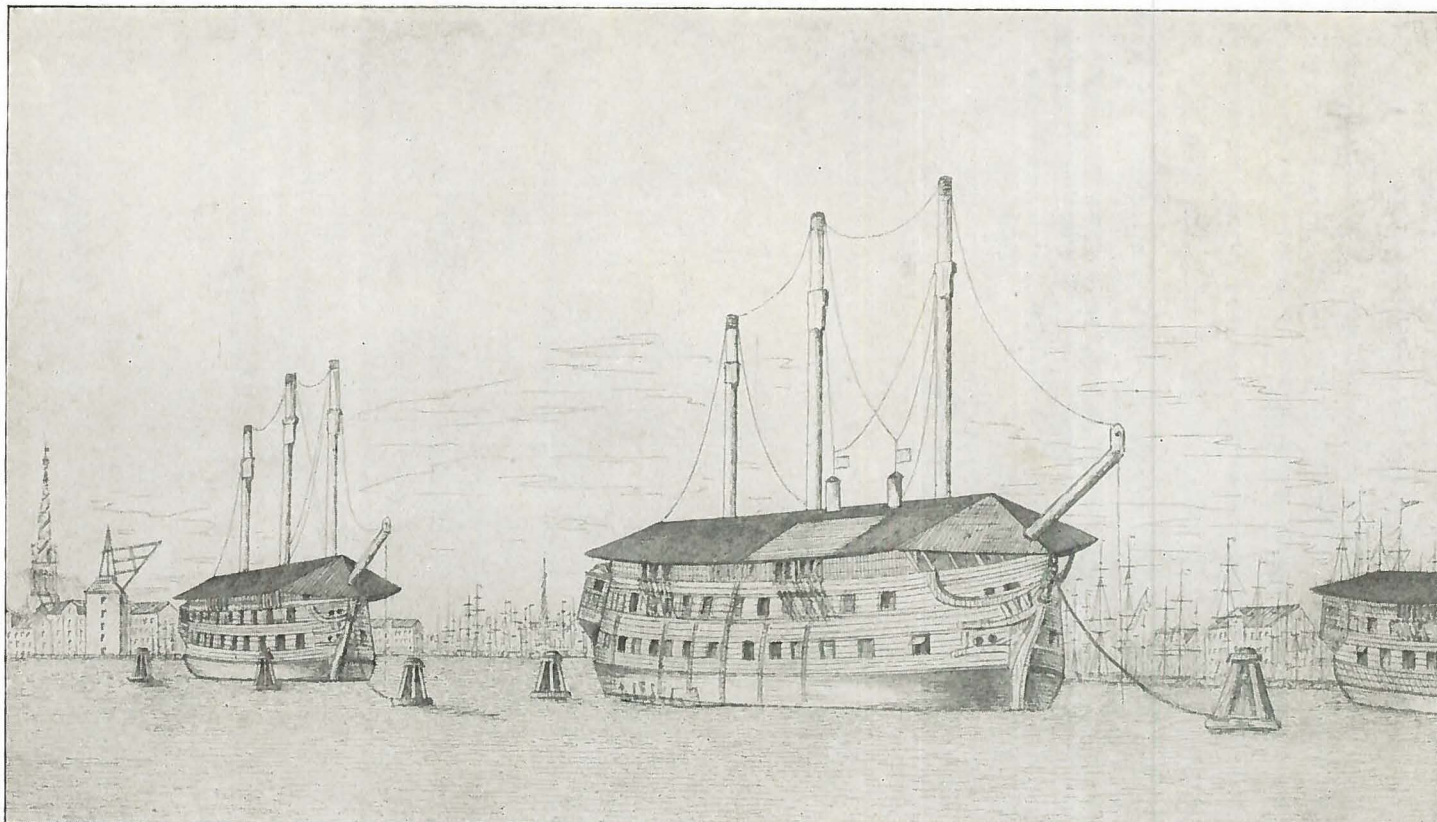
Tilh. Viceadmiral Zachariae.

Inspektionsofficer til at besøge de af Fabrikmesterforretningerne, som ikke angik det videnskabelige.

Denne Ordning blev dog ikke af lang Varighed. Allerede i 1814 udnævntes Capitainlieutnant A. Schifter til Fabrikmester efter at have haft Inspektionen ved Skibsbyggeriet siden 1808. Som det vil erindres, fastsatte Flaadeplanen af 1815, at Flaaden skulde bestaa af 6 Linieskibe, 8 Fregatter, 8 Korvetter og Brigger, 80 Kanonchalupper og Joller, samt 6 Mortérfartøjer. De før-

gatter til, og endelig i 1824 det første af Schifter konstruerede Linieskib „Dronning Marie“ paa 84 Kanoner. I Perioden 1819—25 kom Fregatterne „Freia“, „Rota“ og „Havfruen“ til, saaledes at Flaaden i 1825, 10 Aar efter at Planen for dens Fremtid var bleven lagt, talte 3 Linieskibe og 7 Fregatter.

Efter Dronning Maries Tegning byggedes derefter 3 Linieskibe, nemlig, „Valdemar“, som løb af Stabelen 14de August 1828, „Frederik den 6te“ den 25. August 1831 og „Skjold“ den 12te



Sejllineskibet „Dronning Marie“, 84 Kanoner, 1824—1848.

Tilh. Det kgl. Bibliotek.

Derefter raseret til Fregat og indrettet til Logiskib for Værnepligtige i 1857. Ophugget 1896.

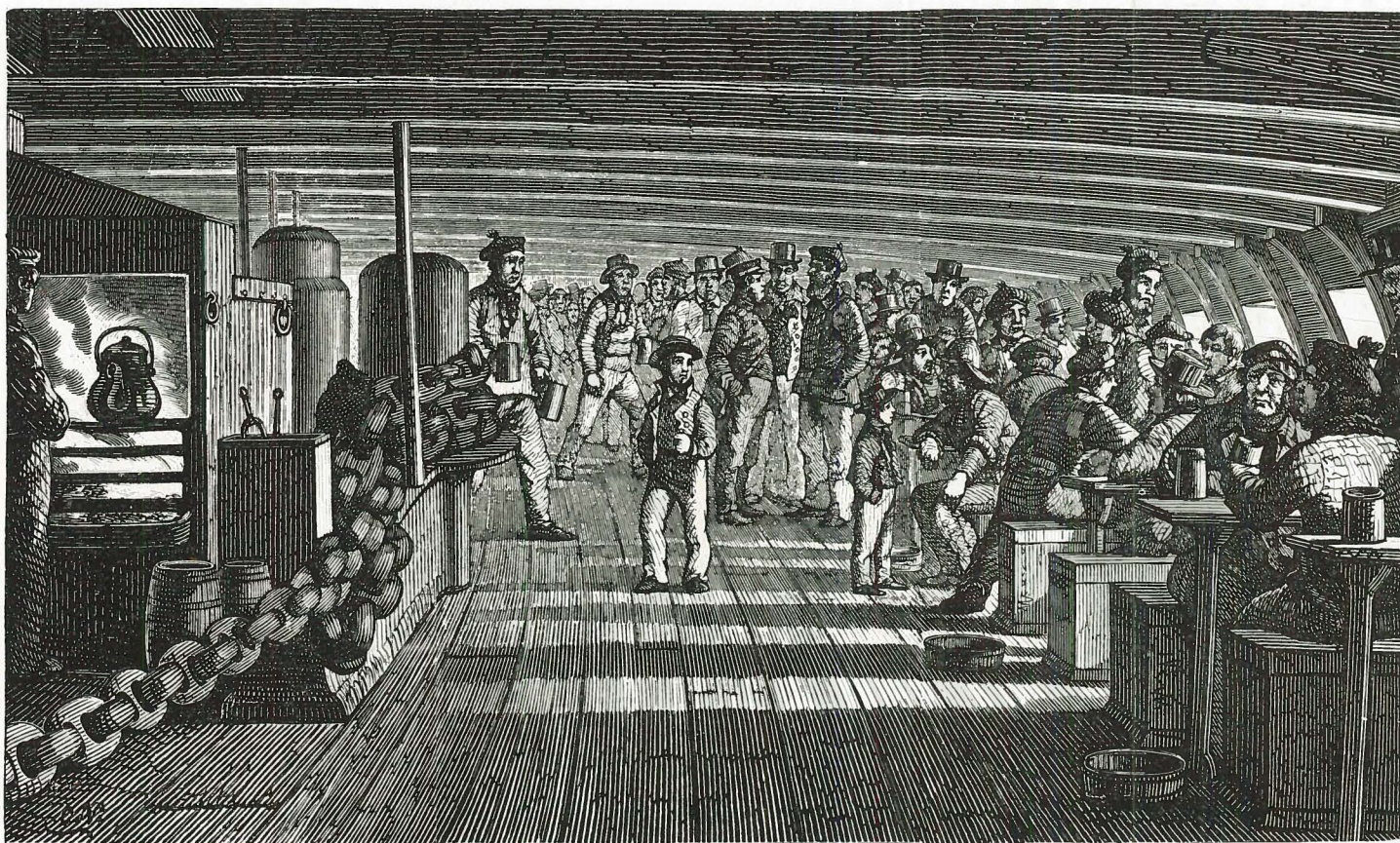
September 1833. Disse 4 Lineskibe vare fuldstændig éns, og med Skjolds Afløbning var Antallet af Lineskibe ifølge Flaadeplanen af 1815 naaet, idet dengang baade Phoenix og Danmark endnu vare tjenstdygtige.

Til Erstatning for Phoenix, som imidlertid snart vilde være kassabel, sattes i 1834 et Lineskib i Bygning. Det var af samme Tegning som de ovenfor nævnte 4 Skibe; men noget større. Den 22de Maj 1840 fandt Afløbningen Sted, og Skibet døbttes „Christian den Ottende“. Nogle Aar efter Afløbningen sattes Danmarks sidste Lineskib, nemlig „Dannebrog“ i Bygning. Kølen blev lagt

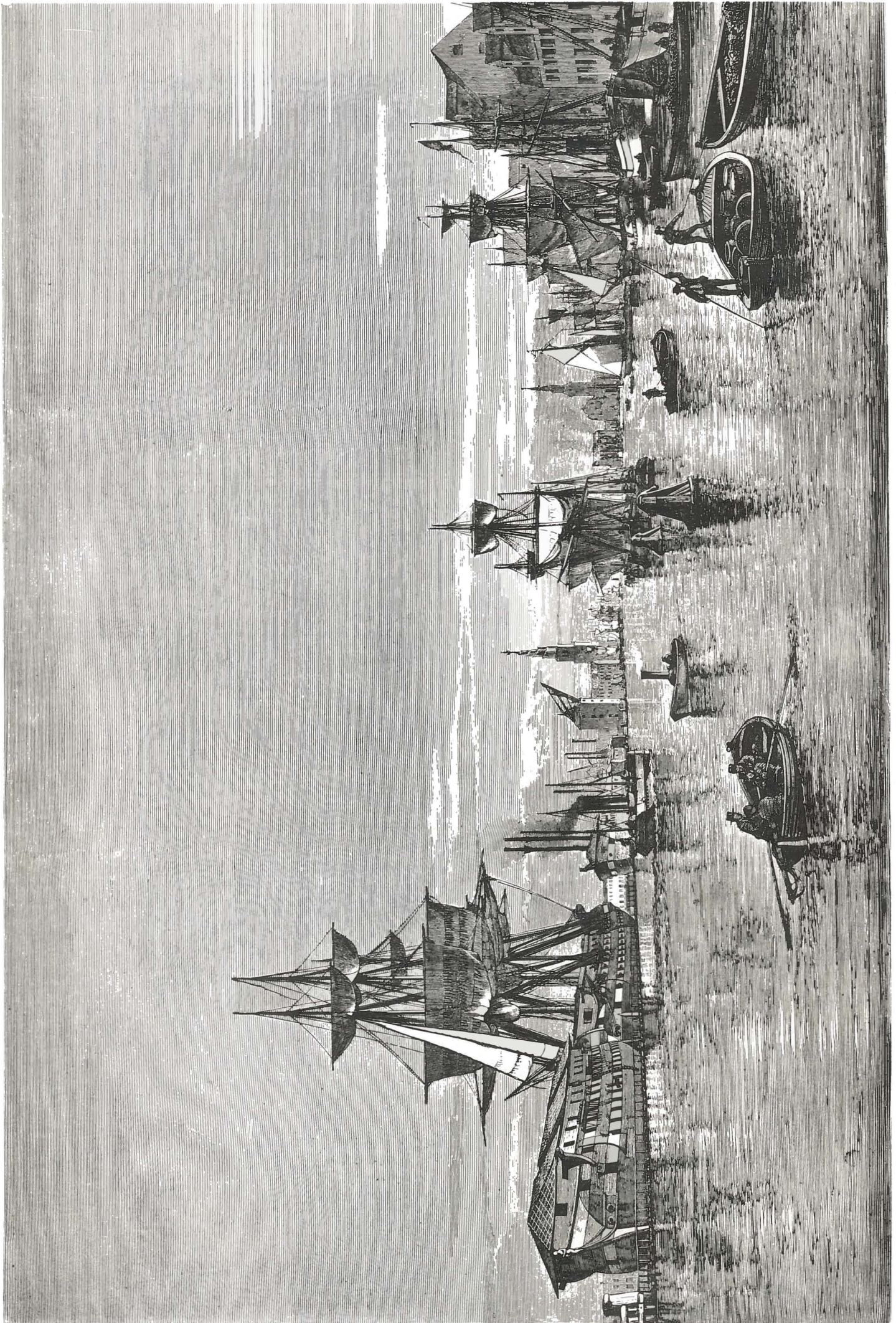
den 28de April 1843, men Skibet sattes dog først i Vandet den 25de September 1850.

Den 3die December 1839 var Kong Frederik VI afgaaet ved Døden og efterfulgt paa Tronen af sin Fætter, Prins Christian Frederik, som Kong Christian VIII.

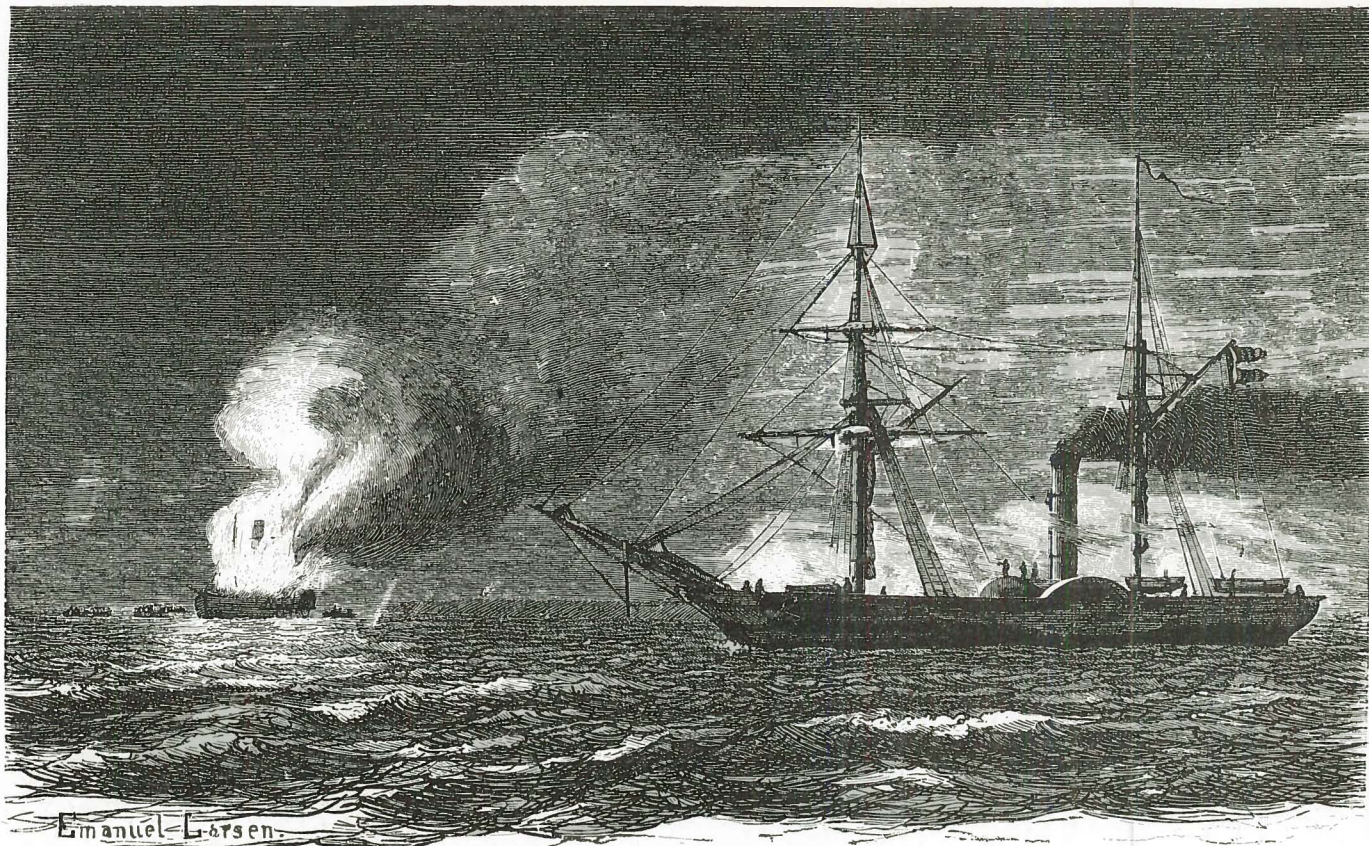
Ved Begyndelsen af Fyrretyverne var Flaadeplanen af 1815 sin Fuldendelse nær, idet Flaadens Størrelse da beløb sig til 6 Lineskibe, 7 Fregatter, 8 Korvetter og Brigger, samt 70 Kanonchalupper og Joller. Man gik imidlertid ikke videre ad denne Vej, men besluttede sig til at foretage Ændringer i Planen. Grunden



Fra Batteridækket i Logiskibet „Dronning Marie“.



Sejlmæssige ved Helsingør i 1860erne.
(Efter Tegning af C. Neumann).



Hjuldampskibet „Hekla“, 6 Kanoner, 200 H. K., 1842—1882.
(Efter Tegning af Emanuel Larsen).

til denne Beslutning var den Udvikling af Søkrigsmateriellet, som allerede da var paabegyndt i de store ledende Mariner.

Den første Ændring var foranlediget ved, at Dampen indførtes som Bevægkraft for Krigsskibe. Allerede i endel Aar havde den været anvendt saaledes i Handelsmarinerne, men først i Aaret 1832 paabegyndtes Bygningen af Krigsdampskibe. Det første danske egentlige Krigsskib af denne Art var Hjuldampskibet „Hekla“ paa 6 Kanoner og 200 Hestes Kraft. Dette Skib byggedes i England i 1842, og paa Nyholmsværftet byggedes Hjuldampskibet „Gejser“, 160 HK., som løb af Stablen 1844; derefter fulgte Skibene af samme Art „Skirner“ og „Holger Danske“ med Maskinerier paa henholdsvis 120 og 250 HK.

I November 1846 var Fabrikmester Schifter, som i 1843 var forfremmet til Kontreadmiral, traadt tilbage og afløst som Fabrikmester af Premierløjtnant O. F. Suenson.

Kontreadmiral Schifter udnævntes i Marts 1848 til Holmens Over-Ekspeditionschef.

Hjuldampskibenes Periode blev imidlertid kun kort, den varede i det Hele kun en halv Snes Aar.

Saaledes var Flaademateriellets S sammensætning, da Kong Christian VIII den 20de Januar 1848 døde, og hans Søn Kronprins Frederik, som Kong Frederik VII, besteg Tronen. Oprøret i Hertugdømmerne, hvor det slesvigholstenske Parti allerede længe havde arbejdet paa at løsrive Sønderjylland fra Danmark, brød

ud, og Landet indvikledes nu, efter at det i 34 Aar havde levet under fredelige Forhold, i Krig, den slesvigske Trearskrig, 1848—1850, hvorunder Tyskland tog Parti for Oprørerne. Marinen

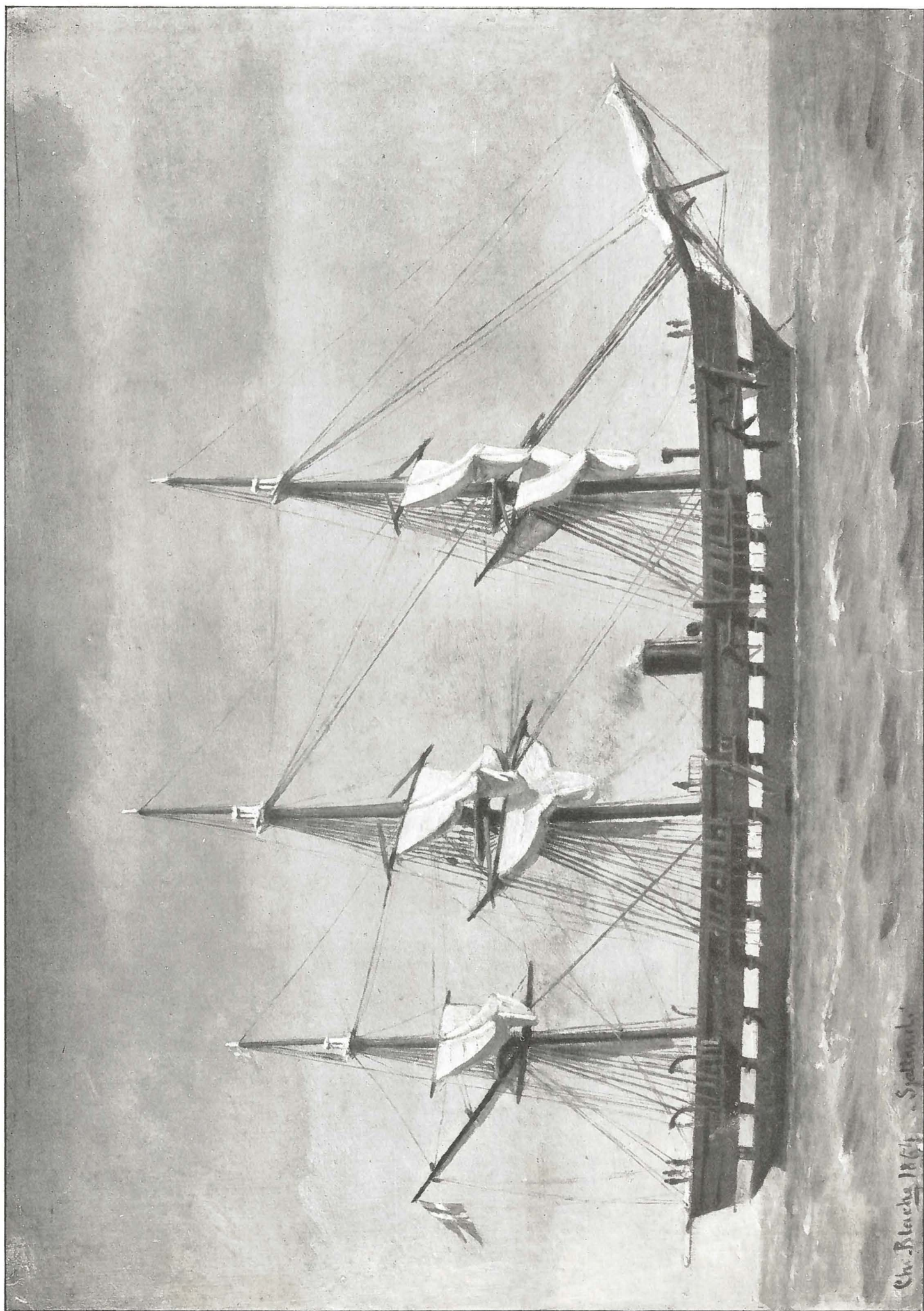
stod ved dette Tidspunkt midt i et vigtigt Systemskifte, nemlig Marineministeriets Oprettelse og Admiralitetets Ophævelse; denne ældgamle Institution var blevet afløst af det moderne Ministerium, og den 4de April 1848 var Kommandørkaptajn C. C. Zahrtmann udnævnt til Landets første ansvarlige Marineminister.

Da Fjenden ikke var nogen Sømagt, var der jo ingen Mulighed for virkelige Sammenstød paa Søen. Flaadens Virksomhed gik derfor hovedsagelig ud paa at blokere de fjendtlige Havne og opbringe hans Handelsskibe samt understøtte Hærens Operationer paa Halvøen, hvorunder der forefaldt Fægtninger med Landbatterier og Kanonbaade.

Erfaringerne fra Krigen havde godtgjort, at der tiltrængtes større Anvendelse af Dampkraft i Flaaden. Hjuldampskibene havde imidlertid udvist væsentlige Mangler som Krigsskibe, de vare desuden saa smaa og havde en faatallig, paa aabent Dæk placeret, navnlig Stævn-Armering. Drivskruen var jo nu, efter forskellige Forbedringer, naaet frem til at blive anerkendt som Hjulene overlegen, og den var jo i flere Retninger fordelagtig for Anvendelsen i de større Kampskibe, idet disse med Skruemaskiner kunde beholde deres svære Bredsidearmering. Maskineriet kunde anbringes helt



Kong Frederik VII. 1848—1863.



Chr. Blache pinx.

Skruefragatten „Sjælland“, 42 Kanoner, 1000 HK., 1858—1865, derefter Kaserneskip og Vagtskip 1887—1905.

Tilh. Grosserer F. Zachariae.



Chr. Blache pinx.

Skruelineskibet „Skjold“, 84 Kanoner, Sejllineskib fra 1833—1858, ombygget til Skruelineskib, 64 Kanoner, 300 HK. Solgt til England 1876.

Tilh. Grosserer F. Zachariae.

nede i Skibets Bund, og var derigennem bedst mulig beskyttet mod Fjendens Ild, og endelig kunde Skibet beholde sin svære Rejsning og bruge Sejlene, naar Vinden var god, hvorved man sparede paa Kullene paa de lange Rejser.

I 1851 løb vort første Skrueskib, Korvetten „Thor“, 650 HK, af Stablen. Thor blev efterfulgt af Skruefregatten „Niels Juel“, 900 HK,

Dokken efter Ombygningen den 8de August 1860, hvorved det fik Maskineri paa 300 HK.

Efter at Fremkomsten af den af den franske Major Paixhans konstruerede Granatkanon havde foranlediget Bygningen af bepansrede Krigsskibe under Krimkrigen, forandrede endel af de store Mariners Linieskibe til saadanne Skibe, idet de raseredes og be-



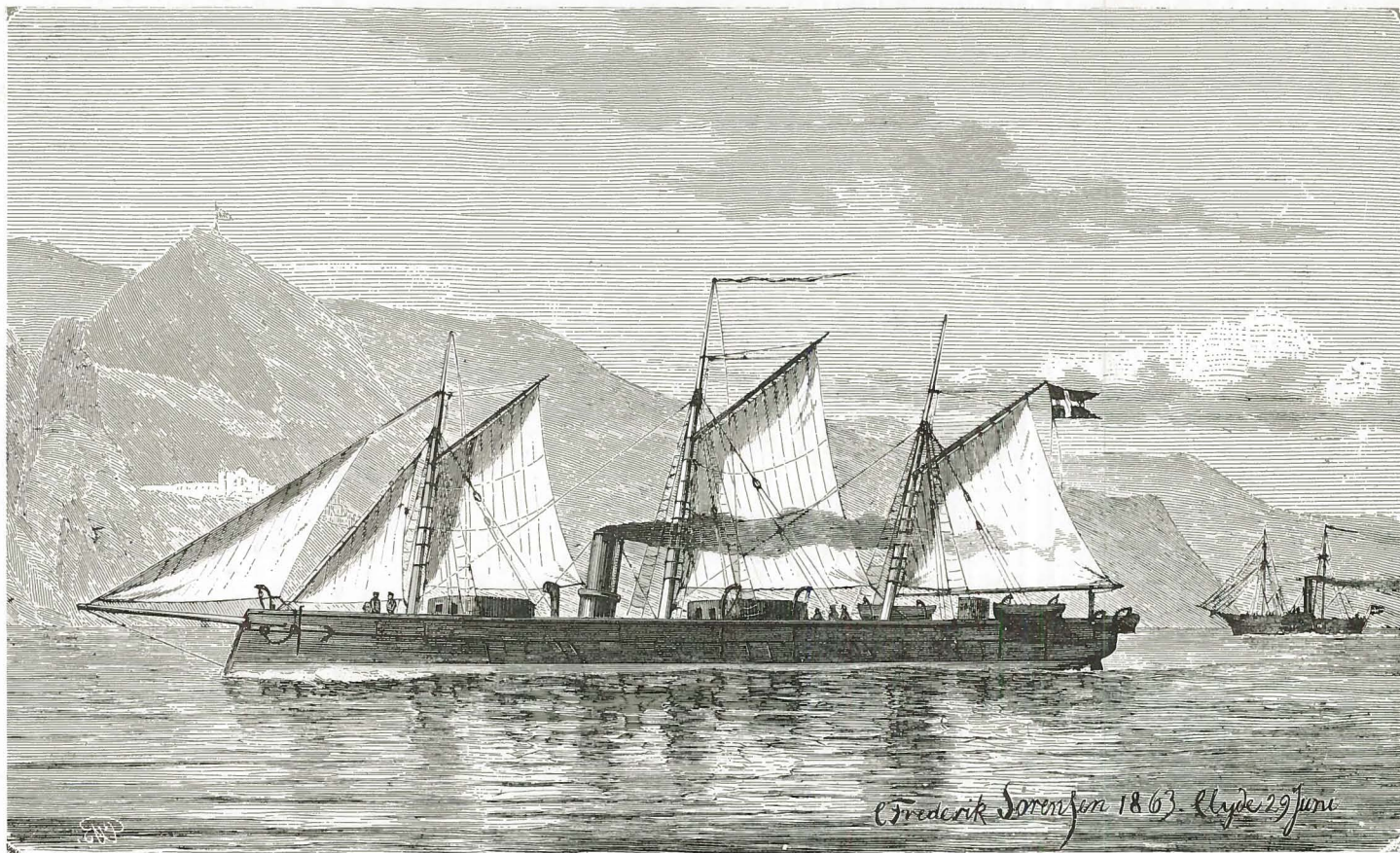
Panserfregatten „Dannebrog“, oprindelig Sejllineskib, 72 Kanoner, 1850—1862.

Raseret og omdannet til Panserfregat 1863—1875, derefter Excercer- og Kaserneskib indtil 1896.

1855, Skruekorvetten „Hejmdal“, 600 HK, 1856, Skruefregatterne „Sjælland“, 1000 HK, og „Jylland“, 1300 HK, henholdsvis 1858 og 1860, og endelig af Skruekorvetten „Dagmar“, 500 HK, 1861.

Under Krimkrigen 1854 indsattes der i en meget stor Del af de engelske og franske Sejllineskibe Hjælpekrue, og derefter ophørte al Bygning af Sejllineskibe i de store Mariner. Det blev derfor herhjemme bestemt, at Forsøg med Indsætning af Hjælpekrue skulde gøres i et af vore ældre Linieskibe, og „Skjold“ blev udsæt dertil ifølge Resolution af 25de Juli 1858. Det udgik af

klædtes med Jærnplader, Rejsningerne reduceredes, og saaledes fremkom de første Panserfregatter. Da et Sejllineskib som „Dannebrog“ efter den Udvikling, Bygningen af Krigsskibe havde taget, var af temmelig ringe Værdi som saadant, hvorimod det ved at forandres til Panserfregat vilde blive et værdifuldt Led af Søforsvaret, blev det ifølge Resolution af 29de April 1862 beordret ombygget, forsynet med Maskineri paa 400 HK og pansret med $4\frac{1}{2}$ ” Jern; det blev færdigt saa betids, at det kunde deltage i Krigen 1864. Endvidere blev ved samme Resolution bestemt,



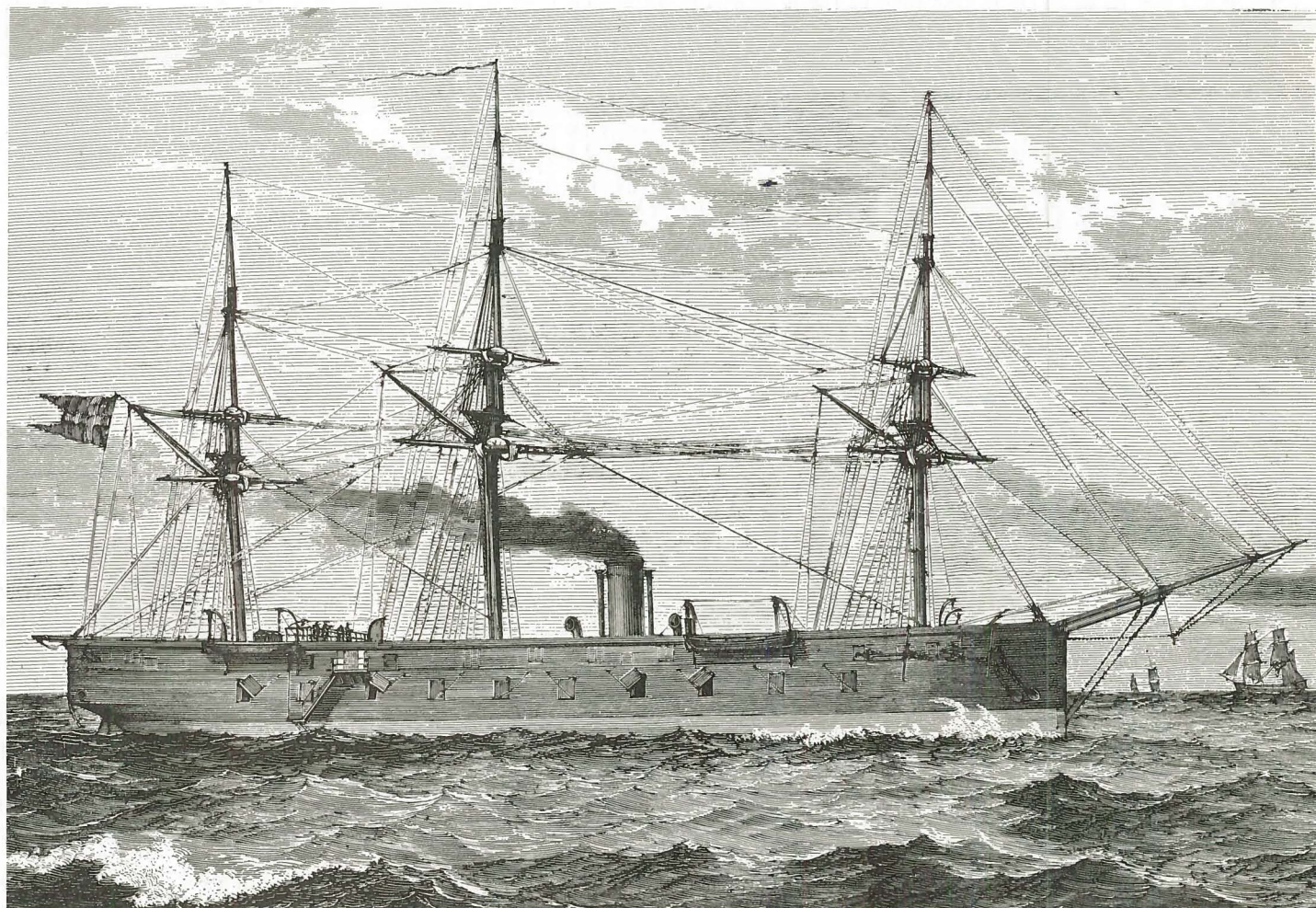
Panserbatteriet „Rolf Krake“, 4 Kanoner, 700 HK, 1863—1893, derefter Forsøgsskib til 1896.

at den ny Træskruerfregat „Peder Skram“, 1680 HK, som stod paa Stabel paa Nyholm, skulde bepansres med 4½" Panser. Dette Skib blev først færdigt i 1866.

Som bekendt var det Kampen paa Hampton Rhed den 9de Marts 1862 mellem Monitor og Merrimac, der for alle Tider

banlyste Træskibene fra Krigsskibenes Rækker, og fastslog Panserets absolute Overlegenhed og Nødvendighed.

Der anskaffedes derefter fra England til Flaaden to med 2½" Jern pansrede Jern-Skrueskonnerter „Absalon“, 500 HK, og „Esbern Snare“, 500 HK. Disse Skibe ankom hertil i Sommeren 1862, og



Panserfregatten „Danmark“, 28 Kanoner, 1000 HK, 1864—1893, derefter Excercer- og Kaserneskib indtil 1900.

da Krigsudsigterne efterhaanden bleve truende, bestiltes der i Skotland et Panserbatteri, bygget af Jern, med Maskineri paa 700 HK og forsynet med 4½" Panser, som skulde føre 4 Kanoner i 2 bevægelige pansrede Taarne. Dette Skib, som fik Navnet „Rolf Krake“, ankom hertil i Sommeren 1863. Endelig købtes endnu i Skotland en paa privat Værft under Bygning værende Panserfregat, bygget af Jern, med 4½" Panser og 1000 HK, nemlig „Danmark“. Dette Skib kom imidlertid først hertil i Oktober 1864.

Den 15de November 1863 døde Kong Frederik VII. Hans Efterfølger paa Tronen blev, da den sidste mandlige Ætling af Frederik III's Stamme med Kong Frederik var død, ifølge Tronfølge-loven Prins Christian af Glücksborg, der var formælet med Christian VIII's Søsterdatter. Det tyske Forbund benægtede Kong Christian IX's Ret til Hertugdømmerne Holsten og Lauenborg og vilde tage disse i Besiddelse, og de politiske Forhold udviklede sig

For 2den Gang i Aarhundredet var Danmark blevet sønderlemmet, og dets Forsvarsevne derigennem formindsket.

Det er jo selvfølgelig klart, at en saadan Udvikling, som den, der i Løbet af den sidste Snæs Aar var foregaaet paa Skibsbyggeriets Omraade, nødvendigvis maatte medføre en tilsvarende Udvikling og tilsvarende Forandringer for Værftets Vedkommende. Det første Krigsdampskib, Huldampskibet Hekla, anskaffedes jo, som foran nævnt, i England, efterat Fabrikmesteren i 1841 havde været sendt derover for at afgive Beretning om Dampskibsbyggeriet. Til de næste, paa Nyholms Værftet byggede, Skibe af denne Art, anskaffedes Maskineriet fra Firmaet Maudslay Sons & Field i England. Det var jo imidlertid nødvendigt for at kunne reparere og vedligeholde Maskinerierne at have et dertil indrettet Værksted, og den 4de Juli 1850 blev derfor Holmens Over-Ekvipagemester beordret til snarest muligt at foranstalte paabegyndt



Udsigt fra Sextus Vold over den nærmeste Del af Nyholms Værftet, 1847.
(Efter Akvarel af Capitainlieutenant E. Normann). Tilh. Overlæge Halk.

nu saaledes, at Danmark uundgaaelig gik den 2den slesvigske Krig 1864 imøde, thi Krigens dybeste Aarsag var jo den, at Preussen, som var begyndt at blive en Sømagt, arbejdede paa at udstrække sit Herredømme over Østersøen og skaffe sig Værfter og Orlogshavne til sin opvoksende Flaade.

Den 1ste Februar udbrød Krigen med Preussen og Østerrig. Efter et halvt Aars tapper og udholdende Kamp med de to Stormagter, med en Fjende, der jo var den danske Forsvarsstyrke saa langt overlegen, maatte Landet, der jo ikke som forventet fik Støtte fra de os venskabeligt sindede Stormagter, opgive den ulige og haabløse Kamp, og slutte den sørgelige Fred i Wien den 30. Oktober 1864, hvorved de 3 Hertugdømmer Slesvig, Holsten og Lauenborg gik tabt for Danmark.

Flaadens Virksomhed under Krigen havde fra Begyndelsen af været den samme som under den 1ste slesvigske Krig. Senere hen paa Krigen kom det dog til Sammenstød, saavel i Østersøen under den fjendtlige Kyst med den unge preussiske Flaade, som i Nordsøen med Fortravet til den østrigske Flaadestyrke, som var under Opmarsch til vore Farvande. Begge Steder var Valpladsen vor, men det var kun Lyspunkter, der paa Grund af Forholdene ikke kunde faa nogen Indflydelse paa den sørgelige Udgang af Krigen.

Arbejdet til Anlægget af et „Maskinværksted“ paa Nyholm, bestemt til Reparation af Dampskibenes Maskiner, overensstemmende med et af Officøren i Mekanik- og Hydraulikfaget, Capitainlieutenant N. E. Tuxen, dertil udarbejdet Forslag. Værkstedet byggedes i Løbet af de følgende Aar paa Nordsiden af Frederiksholm; allerede 1862 maatte der gives Værkstedet en højst fornøden Udvidelse.

Endvidere blev der af Ministeriet under 23de Maj 1851 fastsat midlertidige Bestemmelser om Organisationen af et „Maskinkorps“ ved Sætaten, hvorved det bestemtes, at der til at udføre den Tjeneste, som den udvidede Anvendelse af Dampkraften tilsøs gør nødvendig, saavel ombord i Dampskibene som i det ved Holmen oprettede Maskinværksted, skal oprettes et særegent Maskinkorps, som, uden at henhøre under Divisionerne, stilles under den Officér, hvem Mekanikfaget under Marinen er betroet. Under 27de s. M. bestemtes det, at den Fagmand ved Holmen, der hidtil har været benævnt „Officøren i Mekanik og Hydraulikfaget“ for Fremtiden skal benævnes „Chef for Maskinkorpsen og Sætatens Vandbygmester“.

Til vore første paa Værftet byggede Skrueskibe, inclusive Fregatten Sjælland, anskaffedes Maskinerierne ligeledes fra Firmaet Maudslay Sons & Field. Til Jylland, Dagmar, Skjold, Dannebrog



Capitainlieutenant E. Normann fecit.

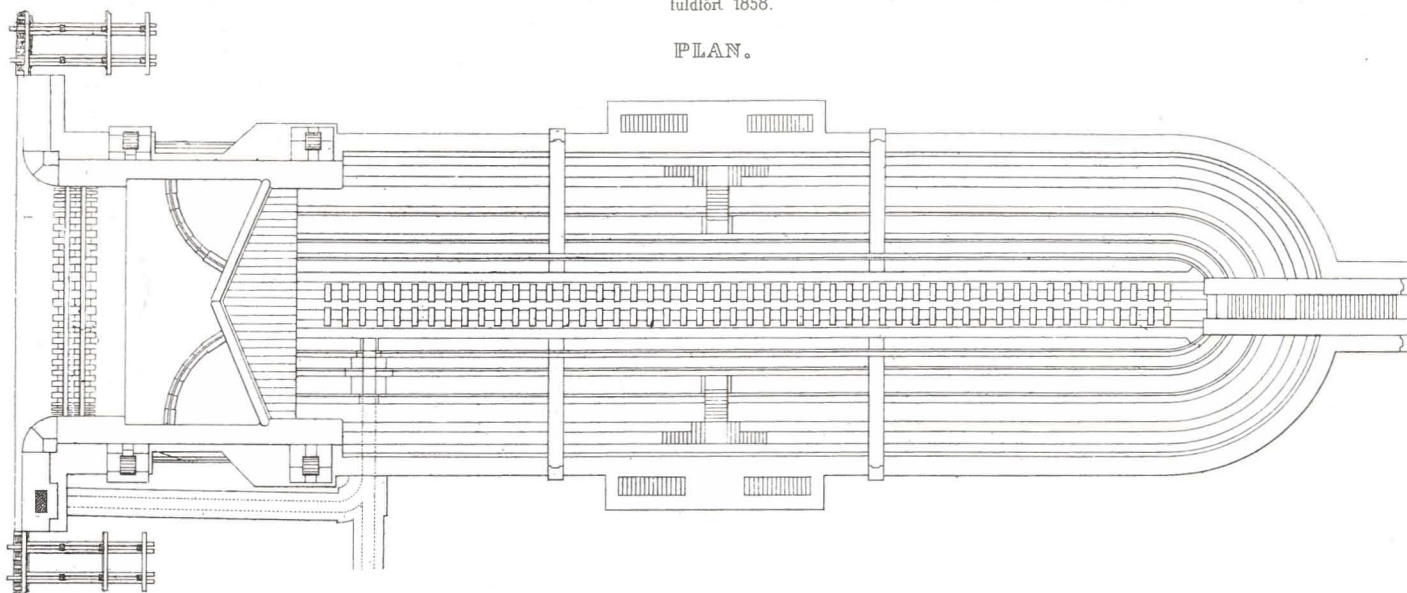
Udsigt fra Hovedvagtten over den nordlige Del af Flaadens Leje og Toldboden 1847.

Tilh. Overløge Halk.

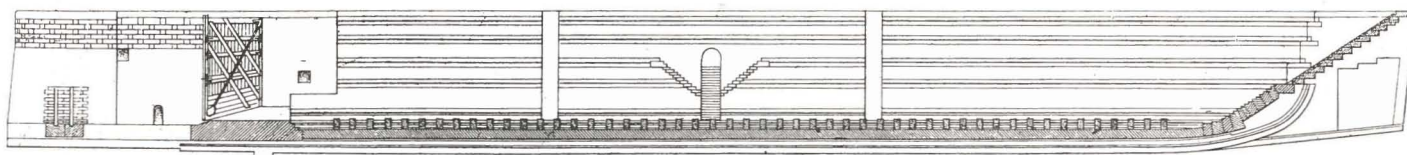
NYHOLMS DOK.

fuldført 1858.

PLAN.



SECTIONER.



5 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Fod.

Tilh. Det kgl. Bibliotek.

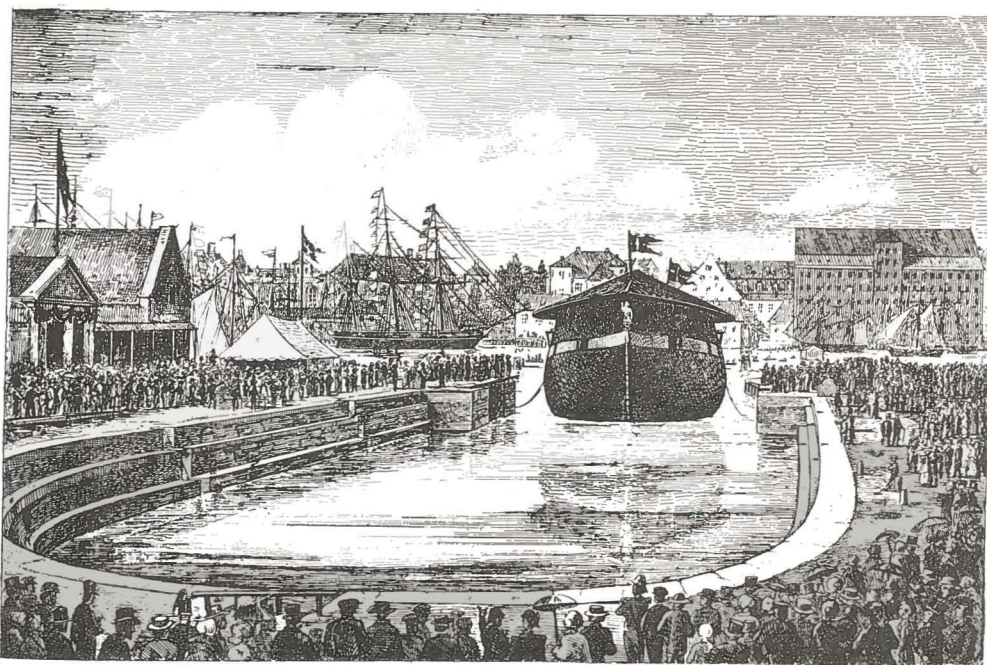
og Peder Skram anskaffedes Maskinerierne derimod fra et indenlandsk Firma, nemlig Baumgarten & Burmeister i Kjøbenhavn. — I December 1852 afgaar Over-Ekvipagemesteren, Viceadmiral Schifter ved Døden, og den tidligere Marineminister, Kontreadmiral Zahrtmann, som samtidig udnævntes til Viceadmiral, beordres til foreløbig at overtage Forretningerne som Over-Ekvipagemester. Men allerede i April Maaned dør ogsaa Viceadmiral Zahrtmann, og Kommandør Gandil beordres til midlertidigt at overtage Over-Ekvipagemesterens Forretninger. — I Aaret 1852 bleve de forberedende Arbejder til Bygningen af en „Dok ved Nyholm“ paa-

dampskibene større Fordringer til Dimensionen af en Dok end dem, der vare gældende i fordums Dage.

Arbejdet forberedtes paa Grundlag af en Plan, der var udarbejdet

af en tidligere nedsat Kommission, som havde afgivet Betænkning, ledsaget af Tegning og Overslag til et saadant Anlæg. Stedet til Dokbygningen var udsæt af denne Kommission, som dertil havde foreslaaet den nordlige Ende af en Plade med ringe Vanddybde i den sydlige Del af Flaadens Leje.

Denne Beliggenhed maatte erkendes at være særdeles bekvem for Dokkens Afbenyttelse, men den medførte paa den anden Side særegne Vanskelig-



Dokkens Aabning i Hs. Majestæt Kongens Nærværelse den 18. August 1858.

Skruefregatten „Sjælland“ indsættes i Dokken.

begyndte. Den gamle Dok paa Christianshavn, der i over hundrede Aar havde været benyttet til Flaadens Skibe, var dels begyndt at forfalde, dels stillede den større Længde af Krigs-

heder ved Arbejdets Udførelse. Dokken skulde jo begynde i Søen, saa at man maatte begynde med at afdæmme det hele Terrain. Man kunde ej heller indskrænke sig til ligefrem at

bygge en Dok, men i Forbindelse med den maatte der tilvebringes opfyldt Land, omgivet af Bolværker med stor Vanddybde udenfor. De Betæneligheder, som kunde rejses mod det udsætte Byggested, maatte imidlertid vige, da man ikke kunde paavise et blot nogenlunde bekvemt liggende Sted ved de tidligere opfyldte Grunde paa Værftet, hvor man ej vilde komme i Kollision med andre bestaaende Bygninger eller Indretninger. Det ny Jordsmon, der vilde vindes ved Opfyldning omkring Dokken, vilde desuden være en stor Vinding for Værftet. Det besluttedes derfor at blive ved det af Kommissionen paapegede Sted; dog valgtes Beliggenheden noget sydligere for at give mere Plads til Skibenes Oplag i Flaadelejet. Dokken kom derved til at støde med sin Inderende mod den tidligere opfyldte Holm, Ankerøen, og til derfra at strække sig i vestlig Retning.

Siderne ere lodrette paa Ydersiden, medens de ind mod det aabne Rum bleve forsynede med Afsætninger, saa at de aftage i Tykkelse opefter. De omhandlede Afsætninger lette Arbejdet med Skibet ved at tjene til Passage for Arbejdsfolk og tjene tillige til at anbringe de Tømmere, som behøves til at støtte Skibet. Inderenden af Dokken afsluttedes sphærisk med samme Bygningsmaade. Midt i Inderenden anbragtes en Trappe af Granit, og paa hver af Dokkens Sider ligeledes en saadan Trappe. Dokkens Bund forsynedes med to Rækker Blokke til Skibenes Køl.

Grænsen for Dybgaandet af de største Skibe i den danske Flaade havde i c. 160 Aar været c. 22 Fod, en Grænse, der var betinget af de lokale Forhold i vore Farvande, og man antog derfor, at 20 Fod i Slusen ved daglig Vandstand vilde være tilstrækkelig, da der kun var liden Sandsynlighed for, at det oven-



Fra Dokkens Opfyldning ved Anlægget af den nye Dok — Nordre Arbejdshus, 1862.

Der foretoges nu Boringer; de bleve tilendebragte i Oktober 1852, og de lode ingen Tvivl tilbage om, at Grunden havde tilstrækkelig Fasthed til at bære Dokbygningen, om man end paa Grund af Jordsmonnets vandførende Egenskab maatte være belavet paa at træffe en stor Mængde Vand. Der fandtes derfor ingen Grund til at forlade det udsætte Byggested, ogsaa hensét til Erfaringerne fra Bygningen af Dokken paa Christianshavn og til de Undersøgelser angaaende et passende Sted til at bygge en Dok, der til forskellige Tider havde været foretagne andre Steder i Havnen, som lode formode, at man overalt vilde træffe paa lignende Forhold.

En engelsk Civilingeniør, Alfred Giles, var Konstruktør af Dokken og Leder af Arbejdet, der iøvrigt udførtes af Capitain N. E. Tuxen. Den kalkulerede Bekostning af hele Anlægget var 620,000 Rd. Dokken byggedes helt igennem af Mursten, alene beklædt med hugne Sten i Slusen og paa de Steder, der vare mest udsatte for Slid og Stød. Bunden byggedes som en omvendt Hvelving, hvilende umiddelbart paa Grunden, uden Pælefundament. Til Underlag for Bunden blev dog anbragt Blokke af Mursten, samlede med Cement, eller Sandsten af samme Dimensioner.

nævnte Dybgaande vilde blive væsentlig overskredet i Fremtiden, og da man altid vilde kunne lette Skibene flere Fod ved at udtagne Vægte, saasom Kul, Vand o. l. Bredden i Slusen var bestemt til 58 Fod, Længden af Bunden fra Underenden af Trappen til Begyndelsen af Slusetærskelen 232 Fod, og Længden af Bunden Midtlinie fra Slusen til Trappen 250 Fod.

Foruden Dokken med dens Pumpemaskine henhørte jo endvidere til Anlægget at opfylde en Ø omkring Dokken og omgive den med Bolværker, samt foretage fornøden Opmudring. Endvidere at forbinde Øen med den øvrige Del af Værftet ved en Svingbro. Desuden at opføre en to Etages grundmuret Bygning paa den nordlige Side af Dokken til „Arbejds- og Oplagshus“, og en Bygning til Begkognition og Plankebøjning ved Damp.

Arbejdet paabegyndtes i Juli Maaned 1854, Dæmningen anbragtes i Vinteren 1854—55, og i den følgende Sommer blev Vandet udpumpet, Jorden udgravet og Begyndelse gjort med Murarbejdet i Grunden. Den yderste Sten i det mellemste Skifte af Slusetærskelen blev sat den 15de August 1856 i Hs. Majestæt Kongens Nærværelse. Bygningen af Maskinhuset foretoges i 1857. Pumpemaskinerne bestaa af 2 Dampmaskiner, hver paa 20 Hestes

Kraft, samt en Dampmaskine paa 6 Hestes Kraft til den daglige Lænsboldning. Dokken skulde med alle 3 Pumper kunnælenses i henved 6 Timer, naar der ikke var noget Skib inde. Det hele Arbejde var fuldført i Begyndelsen af Sommeren 1858, og den 18de August, efterat et Løb var opmudret ind til Dokkens Indløb, blev Dokken aabnet i Hs. Majestæt Kongens Nærværelse, og Skruefregatten Sjælland indsattes i Dokken.

Da den i Skotland umiddelbart forinden Krigen 1864 indkøbte, paa privat Værft under Bygning værende Panserfregat (Danmark) havde en Længde af 263 Fod, og altsaa var for lang til at kunne indsættes i den ny Dok, maatte der snarest muligt fortages en Forlængelse af denne. Dette kunde dog gøres paa en forholdsvis hurtig og mindre bekostelig Maade, idet Trapper og Sledsker ved Inderenden borttoges, hvorved opnaaedes en Forlængelse af Dokkens Bund af omtrent 22 Fod, dog saaledes at den inderste Del af denne kun fik en Bredde af 14 $\frac{1}{2}$ Fod. Denne Bredde var imidlertid tilstrækkelig efter den Form, som de lange Skibes Forpart havde. Trapperne bleve erstattede af andre Trapper i forskellige Løb.

I Aaret 1863 opførtes paa Dokøen, langs med Sydsiden af Dokken, et „Panserværksted“ med de fornødne Maskiner og Rullekraner. Allerede i 1864 forlængedes dette Værksted, og i 1865 opførtes en grundmuret Bygning med Jerntag paa Nyholm tæt ved Beddingerne og indrettedes til „Jernskibsbygnings Værksted“.

Værftet paa Nyholm havde nu efterhaanden faaet en saadan Udstrækning, at Gammelholm kunde overlades til Hovedstadens Udvidelse, og de derværende Værftsafdelinger overflyttes til Nyholm.

Denne Overflytning, eller rettere Værfternes Sammendragnings paa Nyholm, eftersom de i næsten 180 Aar havde haft deres Værksteder og Magasiner spredte paa begge Steder, kom til Udfoerelse i Aarene 1860—66.

Forinden det gamle Værft stedes til Hvile, vil det formentlig have sin Interesse at tage et Overblik over, hvorledes det saa ud og var indrettet ved Slutningen af dets Tilværelse. Med den hosføjede Grundtegnings af Gammelholm 1856 som Vejleder, skulle vi da i det væsentlige henholde os til den af Kontorchef H. Degenkolv i Aaret 1895 udgivne Beskrivelse af Værftet ved Grundtegnings Tidspunkt.

Gammelholm strakte sig fra Holmens Kirke til Nyhavn og begrænsedes paa den ene Side af Børskanalen og Kjøbenhavns Havn, paa den anden Side af gamle botanisk Have, Charlottenborg Slot, den militære Højskole, det kongelige Teater og Holmens Kanal; hvor denne Kanal — omtrent hundrede Alen fra Holmensgade — skar sig ind paa Gammelholms Grund for ved Gavlen af Holmens Kirkes Kapel at udmunde i Børskanalen, begyndte en Mur at danne Grænseskæftet ud mod Gaden. En Port i denne Mur var Hovedindgangen til Gammelholm. Over Porten stod der med Metalbogstaver: Kongeligt Værft.

Indenfor Porten til højre laa „Gammelholms Hovedvagt“. I underste Etage fandtes den vagthavende Officérs Lokale, Vagtstuer, et Lokale for Brikkeuddelingen og de øvrige med Mandskabets Morgenmønstring forbundne Forretninger, samt endelig det Kontor, hvor alle Forretninger vedrørende det indkaldte værnepligtige Mandskab bleve udførte, og som gik under Navnet „Hvervingskontoret“ eller blot „Hvervingen“. I øverste Etage havde Sætatens kombinerede Ret sit Lokale, og her var tillige et Kontor for Justitssegeanten, der var Arrestforvarer; Bygningen indeholdt nemlig de dengang bekendte, respektindgydende „Holmens Arrester“, der vist ikke uden Grund havde Ord for at være særdeles „sikre“, og til hvilke derfor ogsaa Kjøbenhavns Politi skal have taget sin Tilflugt, naar det havde meget farlige Forbrydere at sætte under Forvaring. De værste — eller, om man vil, de bedste — fandtes efter Sigende i Kælderen, i Niveau med Vandet i Kanalen, som beskyllte Foden af Bygningens østre Gavlmur. Arresterne maatte efter Nutidens Begreber vel kaldes barbariske, men de have sikkert passet for den Tid, hvori de bleve indrettede. Ligesaa Pælen, som i mange Aar opretholdtes paa Gammelholm, hvor Delikventer fik de dem tilkommende Slag Tamp nøjagtig udtalte.

For Holmens Kirke skal Hovedvagten i sin Tid have været en ubehagelig Nabo, Vinduerne fra Arresterne og Vagtstuen i Stueetagen vendte ud mod Kirkegaarden, og fra det aabentstaaende Vagtvindue hørtes undertiden paa Søn- og Helligdage mindre opbyggelige Sange og højkrøst Tale, til Forargelse for dem, som gik til eller fra Kirke, vare til Ligbegængelse eller besøgte deres kære Hedengangnes Grave paa Kirkegaarden. Dette Onde hæve-

des dog ved Anbringelsen af udvendige Skærme for de omhandlede Vinduer.

Paa Pladsen umiddelbart indenfor Indgangsporten, men til venstre for Porten og støttet op til den før omtalte Mur, laa et teglhængt Hus eller Skur, det kaldtes „Husarstalden“, og var indrettet til Brug for Husarheste. Husarvagten oprettedes 1814 i Jødefejden, og Skuret kaldtes derfor ogsaa mange Aar efter, Mand og Mand imellem, for „Jødevagten“; det havde et Par Gange i Aarenes Løb fundet Anvendelse ved forefaldne eller befrygtede offentlige Tumulter, og der var ved de i sin Tid meget omtalte Optøjer ved Aarsskiftet 1858—59 sidste Gang Tale om at benytte det efter Bestemmelsen.

Naar man havde passeret Facaden af Hovedvagsbygningen, kom man til Broen, som lige for Indgangsporten førte over Kanalen. For Enden af Broen var der en Stakitport, og indenfor denne laa der tilvenstre et ganske lille, grundmuret Hus til Brug for den dér om Dagen posterede Opsigtsbetjent, der skulde kontrollere al Ind- og Udpassage af Personer og Gods.

Bag ved Betjenhuset fandtes Klokkegalgen med den Klokke, man hver Arbejdsdag lod „lyde“ i en halv Time for at kalde Mandskabet til Arbejde; nøjagtig Kl. 5 Morgen ophørte „Klokkelydningen“ om Sommeren, og Klokkens sidste Slag var Tegnet til Portens Lukning; kun de Arbejdere, der vare komne indenfor Porten, fik Brikke. Ogsaa ved Arbejdstidens Ophør om Eftermiddagen (fra 1ste December til 15de Januar Kl. 3 $\frac{1}{2}$, den øvrige Tid af Aaret Kl. 4) lod man Klokkeren lyde et Øjeblik. Mandskabets Ind- og Udpassage fandt kun Sted ad denne Port, de 2 andre Porte paa Gammelholm vare som Regel lukkede. Beboerne ved Holmens Kanal og i de tilstødende Gader vare vante til Klokkelydningen i den tidlige Morgenstund, og Ingen besværede sig derover; men da Klokkeren blev flyttet til Porten ved Nyhavn som Følge af, at Gammelholms Fraflytning var paabegyndt, og det sydlige Terrain afgivet til Bebyggelse, klagede Nyhavns Beboere over denne Forstyrrelse af deres Morgenro, og Klokkeren maatte indskrænke sin Virksomhed.

Skraas for Broen, til venstre, laa Marineministeriets (tidligere Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiets) smukke Bygning med en temmelig anselig aaben Plads foran sig; det var en stor hvid, monumental Bygning i Barokstil, med 2 Etager foruden Kælder. Det fremtrædende Midterparti bar en med Forziringer prydet Frontispice, og Taget var afbrudt, beklædt med sorte, glaserede Teglsten. Bygmesteren var den bekendte Philip de Lange, og Bygningen maa betragtes som denne dygtige Mands Hovedværk (Philip de Lange havde ogsaa for Marinen opført den store Mastekran paa Nyholm og vistnok ogsaa de 2 store Takkelladshuse paa Frederiksholm). I Bygningen fandtes Ministeriets Kontorer, Ministerens egne Lokaler samt en Parolstue, et Foredragsværelse og Bibliotek for Flaadens Officerer, endvidere Kontorer for Ekvipagemesteren og Inspektionsofficererne.

Langs med Holmens Kanal laa „Hovedmagasinet“, adskilt fra Kanalens Bolværk ved en græsbevokset Strimmel Jord, hvor om Sommeren Ekvipagemesterens Ged græssede. Denne store Bygning er allerede beskrevet og afbildet i Tidsskriftets forrige Hefte, Pag. 13. Af den ældre Del af Magasinet (den Del, som blev reddet fra Branden 1795), og som kun havde én Etage, blev et Stykke i 1839 afdelt ved en Brandmur og overladt til det kongelige Teater til Malersal og andet Brug; det var af denne Grund sat i Forbindelse med Teatret ved en Gangbro, der førte over Kanalen, idet denne her for Enden af Magasinet — altsaa mellem dette og Teatrets Grund — dannede en ret Vinkel og gik i østlig Retning, for derefter, under Navn af „Banegraven“, at gaa under Reberbanen, løbe parallelt med dennes østlige Side og endelig udmunde i Havnen; dens Munding her laa lige overfor Dokken paa Christianshavn. Den mellem Magasinet 2 Fløje liggende Pavillon havde 3 Etager; i de to nederste opbevarede Flaadens Arkiv, og i den 3die, der udgjorde en eneste stor Sal med Vinduer baade mod Øst og Vest, var Orlogsværftets Modelsamling opstillet. Pavillonen blev, som tidligere omtalt, ikke nedrevet ved Gammelholms Fraflytning, men blev omdannet til Brug for Studenterforeningen.

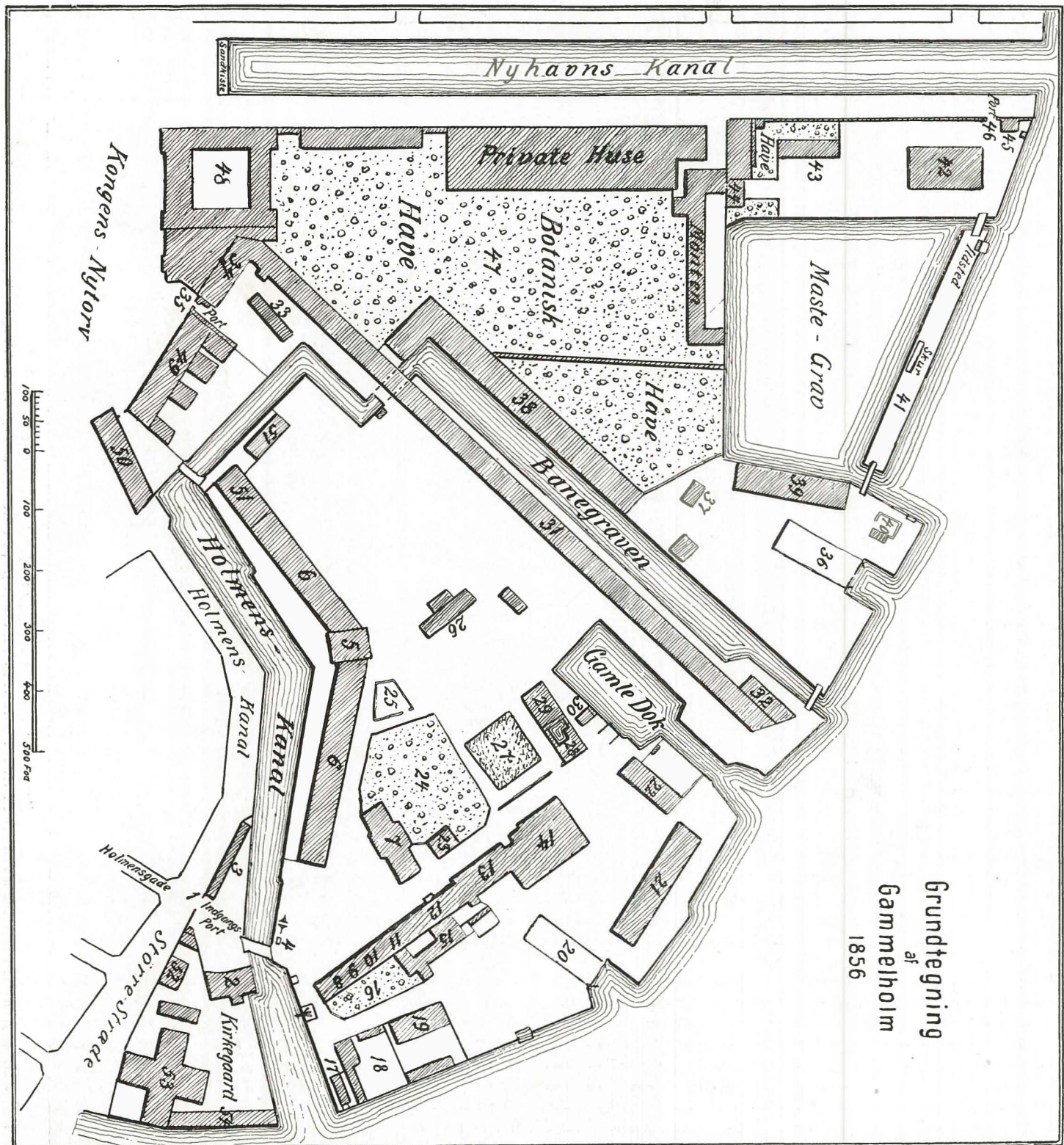
Bagved Marineministeriets Bygning laa „Ekvipagemesterens Embedsbolig“, en grundmuret Bygning med 2 Etager og Kælder; umiddelbart ved Huset laa en smuk, skyggefuld Have, omgivet af et Plankeværk. Et Stykke derfra og i lige Linie med denne Bygning laa et andet Hus med 2 Etager, der gik under Navnet

Forklaring.

1. Hovedindgangsport.
2. Hovedvagt.
3. Husarstald.
4. Opsigtsbetjenthus.
5. Pavillonbygning (senere Studenterf.).
6. Hovedmagasin.

18. Spaanehave.
19. Staldbygning.
20. Bedding.
21. Sejlmagasin, Materialbod, Brandbænk og Tømmerværksted.
22. Sejlmagerværksted og Sejldugsvæveri.
23. Ekvipagemesterens Bolig.
24. Ekvipagemesterens Have.

37. Baadebygmesterens Kontor og Læge-lokale.
38. Chalupskur.
39. Barkasskur.
40. Begkokeri.
41. „Smaløen“.
42. Maste-Arbejdshus.
43. Arbejdsskur.



7. Ministeriets Kontorbygning.
 8. Vejerbod.
 9. Sprøjtehus.
 10. Hovedmagasins-Kontor.
 11. Ekvipage- og Kommando-Kontor.
 12. Klejnsmedie.
 13. Grovsmedie.
 14. Ankersmedie.
 15. Værftchefens Bolig.
 16. Værftchefens Have.
 17. Vadskehus.
- } Øverste Etage
} „Sejlloftet“.

25. Jernhave.
26. Bødkerværksted.
27. Kulplads.
28. „Gamle Søkortarkiv“.
29. „Trunken“.
30. Kalkhus.
31. Reberbane.
32. Hampemagasin.
33. „Drøien“.
34. Gærnmagasin (nu tilh. Charlottenborg).
35. Port til Kongens Nytorv.
36. Bedding.

44. Mastemagerens Kontor.
45. Vagt m. m.
46. Port til Nyhavn („Frossenborg“).
47. Botanisk Have.
48. Charlottenborg.
49. Den militære Højskole.
50. Det kongelige Theater.
51. Lokaler og Grund, afstaaede til Theatret.
52. Søkortarkiv.
53. Holmens Kirke.
54. Holmens Kirkes Kapel.



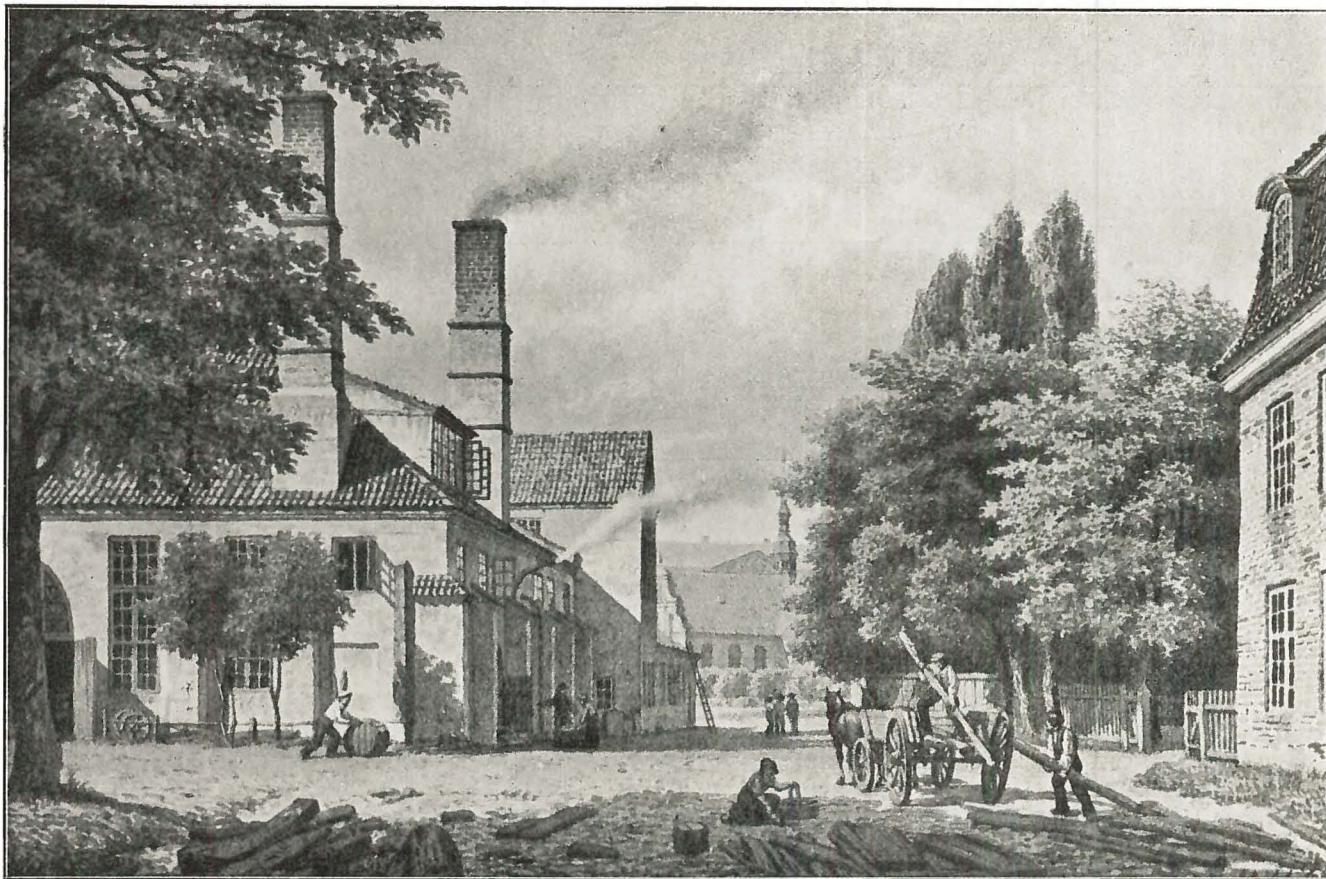
Broen over Holmens Kanal, som førte til „Værftet“.
 Tilhøjre Hovedvægtsbygningen, i Baggrunden Børsen. Tilvenstre Sejlvaskehuset, Klokkegalgen, Kontrolvaghuset og Værkstedslængen. Tegning af Heinrich Hansen 1861.

„Gamle Søkort-Arkiv“, fordi Søkort-Arkivet nok engang havde benyttet øverste Etage. Nu var der i denne Etage Lokale for Overmunderings-Kommissionen, og forned var der Kontorer for Underfabrikmesteren, Rebslagermesteren og andre.

Imellem Gamle Søkort-Arkiv og Ekvipagemesterboligen laa, omgivet med Træer, en i Midten ophøjet, brolagt Plads, bestemt til Smedierne Kuloplæg. Lige overfor den sydlige Gavl af Marineministeriets Bygning og Facaden af de to sidst nævnte Bygninger laa Smedierne, adskilte fra disse Bygninger ved en Passage af en Gades Bredde. Smedierne fandtes i en Bygning, eller vel rettere i en Række af sammenhængende Bygninger, der strakte sig fra Kanalen — et Punkt af denne, der laa lige overfor Holmens Kirkes Terrain — hen til Gamle Søkort-Arkiv. Den Del af Bygningen, som laa nærmest Kanalen, blev anvendt til andre Øjemed (sé Grundtegningen), derefter kom „Klejnsmedien“ og „Grovsmedien“, og Enden af Bygningen blev optaget af den store „Ankersmedie“. Etagen ovenover lige hen til Klejnsmedien var et eneste

Hæderstegnet var indstiftet af Kong Christian VII i 1801 paa hans Fødselsdag, den 29de Januar. Det var indstiftet for „at opmuntre saavel til Troskab og Flid i vor Tjeneste, som til hæderlig Opførsel udenfor denne“. Præget i Sølv fremstilledes paa den ene Side den kongelige Stifters Navnetræk med Overskrift: „29. Januar 1801“ samt „for god Tjeneste“, og paa den 2den Side: en Egekrans med Indskrift: „Fortjent“. Adgang til at benaades med Hæderstegnet har enhver, som ifølge de gældende Organisationslove for Søværnet enten henregnes til Underklasserne blandt dettes faste Mandskab eller fra disse maatte have tjent sig op i højere Stillinger i Søværnet, naar han uafbrudt har staaet i Søværnets faste Tjeneste i fulde 25 Aar efter den Tid, han er udraadt af Lærlingeklasserne og forøvrigt opfylder de i det aabne Brev om Indstiftelsen nærmere angivne Betingelser.

Det var i Ankersmedien, at den første Dampmaskine her i Landet blev opstillet og taget i Brug 1790. Selv det allersværeste Smedearbejde — som for Eksempel Linieskibsankere og Skibs-



Ankersmedien paa Gl. Holm, tilvenstre.

Gamle Søkortarkiv, Smedierne Kuloplæg og Ekvipagemesterens Have tilhøjre. I Baggrunden Bremerholms Kirke. Aar 1861. (Tegning af Heinrich Hansen).

stort Rum, der blev anvendt til Besigtelse og Opmaaling af Sejldug og Lærred, Besigtelse af hjemkomne Skibes Sejl, stundom ogsaa til Sejlsyning og kaldtes „Sejlloftet“.

Paa Sejlloftet blev ogsaa Hæderstegnet for god Tjeneste ved Sætaten og den dermed forbundne Gave hvert Aar den 29de Januar paa højtidelig Maade uddelt af Over-Ekvipagemesteren. Personalet i Ekvipage- og Kommandokontoret traf Forberedelserne: Paa et Bord i Salens Baggrund bleve selve Hæderstegnene ordnede paa en Præsenterbakke, Hæderstegnsgaven blev aftalt i Portioner — 5 ny Sølvspecier i hver —, fornødne Lister o. s. v. kom til Stede. Efterhaanden som Mandskabet indfandt sig — de militære Korps og Haandværkerne, hvilke sidste den Gang vare uniformerede — blev det mønstret og opstillet af Over-Ekvipagemesterens Adjutant, nærmest ved Bordet de, som skulde modtage Hæderstegnet, derefter alle, som i tidligere Aar havde faaet dette og nu skulde modtage Gaven. Paa bestemt Klokkeslet ankom Over-Ekvipagemesteren, ledsaget af sin Stab, der bestod af Værftets øverste Myndigheder og Kontorchefen. Over-Ekvipagemesteren indledede Højtideligheden med en kort Tale, der endte med det af alle Tilstedeværende lydeligt gentagne „Gud bevare Kongen“. Admiralen uddelte derpaa egenhændig Hæderstegnet, og umiddelbart derefter uddelte en af Officererne (Fabrikmesteren eller Maskindirektøren) Pengegaven.

knæer — var hidtil blevet udført med Haandkraft, thi man havde intet mekanisk Hjælpemiddel. Smediens Mestervend Jens Andersen konstruerede vel 1786 en „Hammer-Machine“, og han fik en Dusør til Opmuntring, men hans Opfindelse fandt ikke Anvendelse. Da blev der et Aars Tid efter overdraget den engelske Mekanikus Mitchell at anlægge en „Ild- eller Dampemachin“ paa Gammelholm. Ved Enden af Grovsmedien og i Forbindelse med denne blev Ankersmedien opført: den stod færdig i August 1789, og Mitchell tog nu fat paa Værket. Ved Udgangen af 1790 stod Dampmaskinen opstillet og færdig. Maskinen voldte allerede efter faa Aars Forløb Vanskeligheder, og Dampkedlen, der var af Kobber, maatte idelig repareres; i 1801 maatte Kedlen udtages for grundigt at istandsættes, og man besluttede da med det samme at foretage Hovedreparationen af Maskinens øvrige Brøstfældigheder. I Juli 1801 erklæres: „af Ild-Machinen haves ingen Nytte“, og i 1803 besluttede man sig til at smede Ankere „ved Haandkraft som tilforn“. Det var dog kun midlertidigt, man benyttede denne Udvej, thi en ny Dampmaskine var da allerede bestilt i England; denne kom, blev opstillet og gjorde fortrinlig Nytte lige til 1862, da Smedien, paa Grund af Gammelholms Fraflytning, blev nedreven.

Ved Børskanalen, lige overfor Gavlen af Kirkens Kapel, laa „Vadskehuset“, og ved Siden af dette Hus fandtes den saakaldte

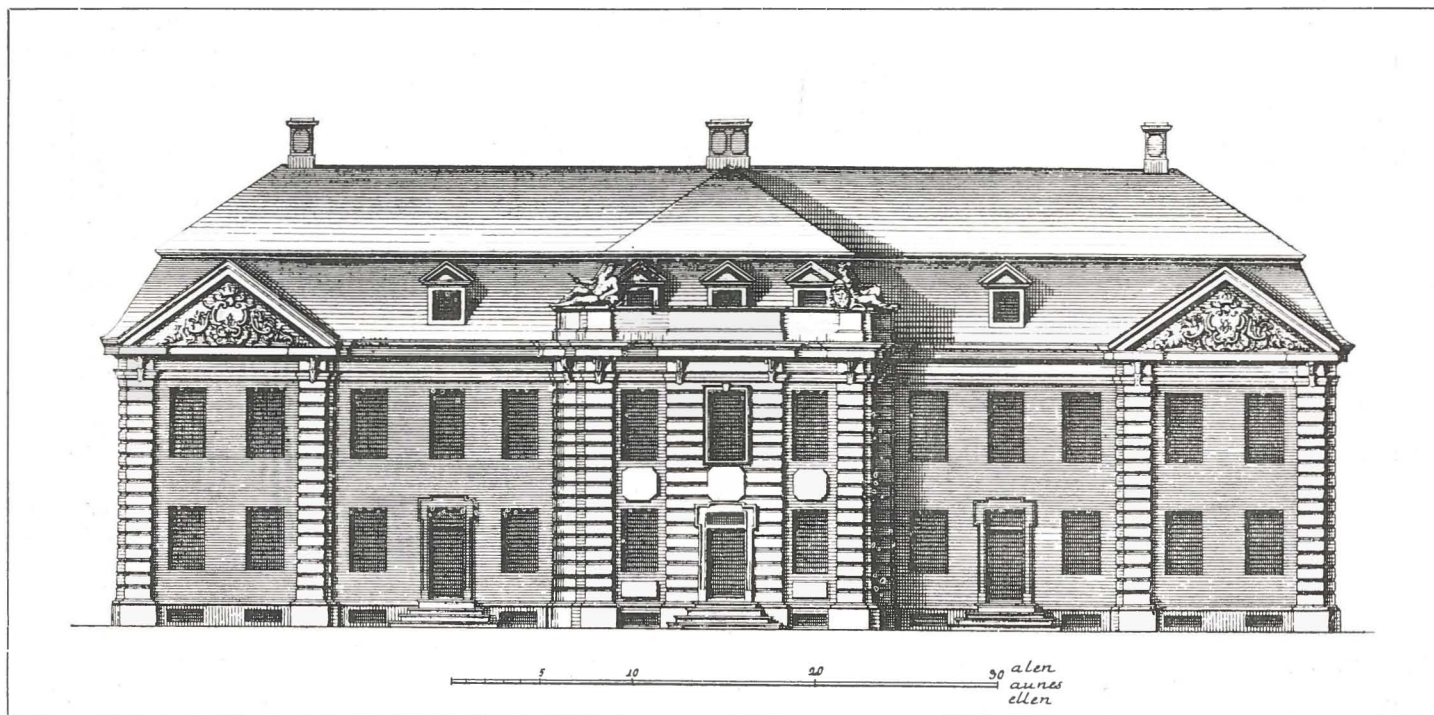
„Spaanehave“, der tillige var Opbevaringsstedet for kasserede Inventariesager, gammelt Sejldug, Tovværk og lignende, som blev opsamlet for at sælges ved Auktion. Umiddelbart ved Spaanehaven fandtes „Staldgaarden“ med Stalden til Værftets 3 à 4 Par velnærede „Materialheste“, samt med Skure til Arbejdsvognene, Foderloft og Stald til 20 Køer.

Her paa dette Punkt af Gammelholm, altsaa paa den søndre Side af den lange Bygning med Smedierne, laa „Over-Ekvipagemesterens Embedsbolig“; den havde en fri Plads foran sig, og Facaden vendte over mod Nybørs. Foran Boligens Hovedindgang fandtes en Forstue i en af Træ opført Overbygning; fra dennes Forkant og hen til Hjørnet af Vejerboden strakte sig et Plankeværk, og bag dette laa Over-Ekvipagemesterens lille Have med skyggefulde Træer, Lysthushus, Mistbænke o. s. v. Selve Bygningen var prunkløs, kun opført af Bindingsværk og Mur, men den havde dog et tiltalende, anseligt Ydre, saa at det straks var indlysende for Enhver, at her havde den Højstbefalende sin Bolig; den havde to Etager foruden Kælder. En Skildvagter var posteret ved Indgangsdøren. Bygningen havde 2 Sidefløje, i den ene af disse havde Konstruktions- og Regleringskommissionen sine Lo-

firkantet Plads, som paa 4de Side tildels begrænsedes af Gamle-Søkort-Arkiv, hvis Gavlmur man i Reglen passerede for at fortsætte Vejen længere ned ad Gammelholm. Man fik da straks paa venstre Side „Trunken“, en grundmuret, meget gammel, vistnok Gammelholms ældste Bygning; den bestod af to meget solide Hvælvinger og blev benyttet til Beg- og Tjæreoplæg, men var ifølge et endnu eksisterende gammelt Kort over Bremerholm oprindelig Fængsel for de Forbrydere, der vare idømte Arbejde i Bremerholms Jern. „Fangekirken“ har ifølge samme Kort ligget paa den Plads, hvor ovennævnte til Sejldugsvæveri og Sejlmagerværksted anvendte Bygning var opført. Bagved Trunken laa Kalkgaarden med et lille Hus til Kalkslagning, og man skulde nu for at fortsætte sin Vej passere rundt om Bassinet „Gamle-Dok“.

Gamle Doks Historie er allerede anført i Tidsskriftets forrige Hefte, Pag. 12 og 13, og skal derfor ikke gentages her. Dokken var nu et Havnebassin for Nordbaade og lignende mindre Fartøjer.

Vi gaa nu videre og træffe straks paa Gamle-Doks østre Side den mægtige „Reberbane“, der strakte sig fra Gammelholms Grænse ved Kongens Nytorv og næsten helt ned til Bolværket ved Havnen, saaledes at den omtrent spændte over hele Gammelholms



Marineministeriets Bygning paa G1. Holm.
(Efter Thuras Hafnia hodierna).

kaler. I Haven her nød det i sin Tid jævnlig omtalte „ældste Morbærtræ i Danmark“ omhyggelig Pleje; Grenene blev understøttede af Pæle og dækkede med Cement, men til Trods for sin høje Alder bar det ogsaa hvert Aar ypperlige modne Bær. Da Bygningen i 1863 paa Grund af Gammelholms Fræflytning blev nedreven, Haven sløjftet, og Plankeværket som Følge deraf faldt, stod det gamle Træ, tæt behængt med halvmoden Frugt, prisgivet Gadeungdommen og omringet af de sørgelige Ruiner af Gammelholms fordums Herlighed.

Et Stykke fra Over-Ekvipagemesterens Bolig, nemlig ud for Ankersmedien, fandtes en Bedding, hvor mindre Skibe eller Pramme kunde landsættes til Reparation eller Ophugning (I sin Tid byggedes Brigger og andre saadanne Fartøjer paa denne Bedding), og tæt herved laa, parallelt med Bolværket, en stor, grundmuret to-Etages Bygning, hvis understø Etage var optagen af „Brad-bænk“, „Materialbod“ og „Tømmerværksted“, øverste Etage og Loftet var „Sejlmagasin“, hvor Flaadens Sejl laa opskudte, hvert Skib for sig. Umiddelbart ved og omtrent vinkelret for denne Bygning laa en anden to-Etages Bygning, der ligeledes var opført af Grundmur. Underste Etage havde tidligere været Billedhuggerværksted, ogsaa Bødkerværksted, men var tilsidst „Sejldugsvæveri“; øverste Etage blev anvendt til „Sejlmagerværksted“ og det dermed forbundne „Kompasmagasin“, „Bødkerværkstedet“ var lige til det sidste anbragt i et Træskur, der laa imellem Hovedmagasinet og Smediernes Kulplads. De to ovennævnte, vinkelret for hinanden opførte Bygninger og Ankersmediens Gavls omgave en

Bredde, idet der mellem Bygningens Gavls og Havnen kun var den fornødne Plads til Passage. Dette Punkt af Gammelholm laa ligeoverfor Dokken paa Christianshavn, og der var i Arbejdstiden stadig Færgeforbindelse mellem denne Dok og en Landgangstrappe ved Reberbanens sydlige Gavls. Til Reberbanen hørte flere Bygninger, som for største Delen laa ved dens nordre Ende, saaledes et „Hampemagasin“, et Hus, hvori Drøj- eller Tjæremaskinen fandtes, og endelig „Garnhuset“. Her, tæt ved Reberbanens nordre Ende, fandtes den saakaldte „Gjethusport“, eller som den ogsaa Mand og Mand imellem kaldtes „de Uerliges Port“, formodentlig fremkaldt ved, at de Forbrydere, som i sin Tid vare dømte til at arbejde i Bremerholms Jern, førtes her igennem. Porten førte ud til Kongens Nytorv, men var kun aaben ved særegne Lejligheder.

Ved Reberbanens sydlige Ende førte en Bro over den tidligere omtalte Banegrav ind paa Baadebyggerpladsen. Langs med Banegraven laa det store „Chalupskur“, hvor Flaadens Fartøjer blev byggede, reparerede og opbevarede. Tæt ved Chalupskuret fandtes et Skur til Opbevaring af Baadeværftets Træmaterialer samt en grundmuret mindre Bygning, hvori Baadebygmesteren havde sit Kontor, og den vagthavende Læge sit Lokale. Der laa ogsaa paa Baadebyggerpladsen en Bedding, eller rettere sagt de ærværdige Levninger af en Fregatbedding, som i c. 40 Aar ikke havde været i Brug efter sin Bestemmelse, thi efterat Fregatten „Fylla“ var løbet af Stabelen her i 1816, blev vel mindre Skibe, f. Eks. Korvetten „Galathea“ i 1833, byggede her, men sædvanligt blev der kun repareret Skibe paa denne Bedding. En stor Del af Pladsen



*Udsigt fra Værftet over Holmens Kanal mod Størrestrede (nuværende „Holmens Kanal“), — Peschiers Gaard, i 1850 forhøjet til 3 Stokverk (nu Landmandsbanken).
Tilvenstre Holmens Kirke og Hovedindgangen til Værftet samt Hovedvægtsbygningen og Søkortarkivet. I Baggrunden Christiansborg Slot.*

var optagen af en „Mastegrav“, den „indre“, hvor Mastetømmer laa nedsænket under Vandet; den havde 2 Indløbskanaler, over hvilke der var lagt Broer, og imellem disse laa den saakaldte „Smalø“, der paa begge Sider havde en Beklædning af tilhuggede Sten. I Havnen langs Smaløens ydre Side var der en med Pæle og Bomme indhegnet „ydre“ Mastegrav. I denne laa der Svømmeflaader, som bleve benyttede af Garnisonen og af nogle af Byens Drengeskoler.

Ved den indre Mastegrav laa „Barkasseskuret“, hvori de store Rofartøjer bleve byggede og reparerede; her blev ogsaa, i en særskildt Afdeling,

den smukke, gamle „kongelige Chalup“ opbevaret. Naar man havde passeret over hele Smaløen, kom man ind paa „Masteværftet“, der ved en Mur var adskilt fra Nyhavn,

Charlottenborg Siden. I Muren var der en Port, som var aaben i Svømmetiden, men iøvrigt kun ved særegne Lejligheder. Dette Punkt af Gammelholm kaldtes „Frossenborg“, og Porten altsaa „Frossenborg-Porten“. Paa Masteværftet fandtes det store „Maste Arbejdshus“,

hvor Flaadens Master, Mers og Rundholter bleve forfærdigede, et mindre Arbejdsskur og et lille Bindingsværkshus med Mastemagerens Kontor. Op til Muren mellem Porten og Bolværket laa der et grundmuret Hus paa én Etage, og i dette var der indrettet

en lille Smedie, hvor Masteværftets Smedearbejde blev udført, en Vagtstue for de her vagthavende Soldater og endelig et Lokale for en Opsigtsbetjent. Umiddelbart ved denne Bygning var der en Landgangstrappe; imellem denne og Christiansholm blev der med 2 Fartøjer vedligeholdt en stadig Færgeforbindelse, og her gik altsaa Persontrafikken mellem Gammel- og Nyholm.

Vi ere nu færdige med vor Vandring gennem det gamle, tildels endog ærværdige Værft. Den lange Fredsperiode, som gik forud for den slesvigske Trearskrig, med de efter Flaadens Ran sparsomme Udrustninger og de faa Byggearbejder havde efterhaanden gjort Værftet til en temmelig stille og næsten idyllisk Plet indenfor den Stenmur, som dannede Grænseskillet ud imod Gaden. Administrationsbygningerne med de skyggefulde Haver, Mastemagermesterens, Baadebygmesterens og flere andre hyggelige Kontorer, skjulte bag frodige Frugttræers Grene, det gammeldags Præg, som var fremherskende over alt derinde, bidrog jo altsammen til at skabe Idyllen. Og ovre fra Nyholms udstrakte Marker,

hvor Heste og Over-Ekvipagemesterens Køer stode i det saftige Græs, lød i Sommertiden Tøjrekøllens Slag og Leernes Klang, naar Admiralens Sluproere var ude at høste, og det duftende Hø i Pramme blev ført fra Nyholm over til Stalden ved Over-Ekvipagemesterens Bolig paa Gammelholm. Det var ikke saa lidt Mælk, som produceredes der i sin Tid. Mælken skal have været særlig god, Markerne paa Nyholm paa det oplagte Mudder stode jo ikke meget tilbage for Markerne i Marskegnene, og der var stor Rift fra Byen om at komme paa Ekspektancelisten hos Over-Ekvi-

pagemesteren for at opnaa at kunne faa Mælk fra hans Køer. Ja, det var dengang at en Værftschef havde saadanne Bindtægter.

Senere bortliciteredes Høsløtten paa Orlogsværftet for en ringe Sum.

Med Admiralitetets Ophævelse, Marineministeriets Oprettelse og Udbruddet af den slesvigske Trearskrig forsvandt Idyllen paa Værftet. Der var ingen Arbejdskraft til overs til de sædvanlige Foraarsarbejder i Haver og Vænger, men til Gengæld rørte der sig i alle Magasiner og Værksteder samt ombord i Skibene, som laa under Ekvipering, et Liv, som det gamle Værft ikke havde set Mage til i mange Aar.

Forinden vi gaa over til Afviklingen af det gamle Værft, skulle vi gøre Rede for nogle i Aaret 1856 gennemførte vigtige Ændringer i Marinens Orga-

nisations. Af Motiverne til et Lovudkast til en Lønningslov for Sø-Etatens Officørskorps, som forelagdes for Rigsraadet den 12te Marts 1856, skal følgende Uddrag anføres:

„Forandringen af Commandoforholdene iland er foranlediget ved, at den nu bestaaende Divisions- og Compagnie-Inddeling har efter lang Erfaring viist sig uhensigtsmæssig. Forandringen gaar ud paa at hæve Divisions-Inddelingen, og at henlægge det faste Mandskab under Holmens Over-Ekvipagemester, der saaledes vil komme til at staa i Spidsen for Værfterne, og tillige faae Commandoen over Mandskabet. Over-Ekvipagemester-Posten bliver derved af en mere indgribende Vigtighed for Marinen,*) og den Officeer, der ansættes i denne Post, bør formentlig uimodsigeligen beklædes med den høieste Charge i Marinen, altsaa være Admiral.“

I Rigsraads-Udvalgets Betænkning over nævnte Lovudkast udtales følgende:

*) Udhævet af G. H. R. Z.



Boths Plan over København i 1860.

Viser Nyholmsværftets Udstrækning ved Sammenlægningens Tid. (Efter Original i Havnevesenets Arkiv).

„Udvalget samstemmer derfor ganske i, at Commandeursclassen og den ene Contreadmiralsplads ophæves, medens det paa den anden Side anerkjender, at Bibeholdelsen af de tvende Chefposter for Officerscorpset og for Orlogsværftet er begrundet i Tjenestens Trang til saadanne. Det antager imidlertid, at disse Poster kun bør opføres i Loven som Lønningsklasse, og at det henstilles til Hans Majestæt allerhøiest at bestemme deres Charakter, og det finder saameget mere Anledning dertil, som Udvalget vilde ansee det hensigtsmæssigt, at Chefposten ved Orlogsværftet stilledes paa en saadan Maade, at Administrationen kunde have det i sin Magt, i Samklang med ovenanferte Princip, ogsaa til denne Post at udnævne den blandt Capitainerne, som ansees bedst skikket dertil, hvorved det vil være muligt at foretage en Forandring, dersom det skulde vise sig, at man har været mindre heldig i Valget, eller dersom Trang skulde vise sig til yngre Kræfter i denne

saa anmoder man om Bemyndigelse til, at Divisions- og Compagni-Inddelingen ophæves allerede fra den 1. Juli, og om at Over-Ekvipagemesteren, Viceadmiral C. E. Mourier, fra samme Dag udnævnes til Chef for Orlogsværftet.) allernaadigst approberet, at Divisions- og Compagni-Inddelingen af Søetatens faste Mandskab den 1. Juli d. A. ophæves, at de Søofficerer, der ere til Tjeneste iland uden at være ansatte i faste Poster, underlægges en „Chef for Søofficerscorpset“, og at Commandoen over Mandskabet overdrages til „Chefen for Orlogsværftet“ i Alt hvad det egentlige Tjenesteforhold angaaer, medens det i Alt Oekonomien og Ordens Overholdelse i Nyboder vedkommende underlægges Nyboders Commandant. Som Følge af disse allerhøieste Bestemmelser vil den Commando og Jurisdictionmyndighed, som Divisionscheferne hidtil have haft over de til Tjeneste iland værende Søofficerer, fra den 1. Juli overgaae i samme Omfang og Udstrækning til



Udsigt over Havnen og Flaadens Leje i 1860erne.

I Forgrunden af Lejet ses Huldampskibene „Gejser“ og „Holger Danske“, under Kranen Linieskibet „Frederik den Sjette“, tilvenstre i Billedet Panserfregatten „Dannebrog“, Linieskibet „Skjold“ m. fl.

Post, der vil blive af større Omfang og Betydning end hidtil. Dette vil staae Regjeringen aabent, naar Loven redigeres paa den af Udvalget foreslaaede Maade, hvorimod det, naar der ligefrem i Loven opføres en Viceadmiral og en Contreadmiral, ei vilde lade sig gjøre at foretage en Forandring, uden ved at meddele den Vedkommende Afsked.

I Henhold til disse Bemærkninger har Udvalget i nedenstaaende Forslag opført „en Chef for Søofficerscorpset“, og „en Chef for Orlogsværftet“ som første Lønningsklasse.“

Loven vedtoges med de af Udvalget foreslaaede Bestemmelser og stadfæstedes af Kongen den 21. Juni. Samme Dag stadfæstedes ogsaa en af Rigsraadet vedtagen Lov angaaende visse Jurisdictionforhold ved Søetaten.

Under 18. Juni blev fra Marineministeriet udfærdiget følgende Circulære: Hs. Majestæt Kongen har ved allerhøieste Resolutioner af 16. Febr. (det bifaldes, at Divisions- og Compagni-Inddelingen ophæves, saasnart at der ad Lovgivningens Vej er bevilget de fornødne Midler dertil) og 7. Juni d. A. (Kongen bifalder Indstillingen, som gik ud paa at, da Rigsraadet har vedtaget de ovennævnte Love, som nu ville blive indstillede til Deres Majestæts Stadfæstelse, og da Ministeriet maa ansé det for rigtigt, at de deri omhandlede Forandringer snarest muligt bringes til Udførelse,

Chefen for Søofficerscorpset, fra hvis Commando ere undtagne: Generaladjutanten for Søetaten, Hans Majestæt Kongens Adjutanter, den militaire Directeur i Marineministeriet, Marineministerens Adjutant, de ved Orlogsværftet, Søcadetacademiet og Søkortarkivet ansatte Officerer. Chefen for Orlogsværftet vil fra samme Tid, foruden den Commando, som Holmens Over-Ekquipagemester hidtil har ført over Mandskabet, tillige overtage den Commando over Mandskabet, som Divisionscheferne hidtil have haft, og vil som Følge heraf Alt, hvad der angaar Mandskabets Antagelse i Tjenesten, dets Avancement, Nedsættelse og Afskedigelse, dets Tjeneste iland og Udcommando tilsøes eller andetsteds henhøre under Chefen for Orlogsværftet, til hvem ligeledes Jurisdictionmyndigheden for Mandskabets Vedkommende, med Undtagelse af de Sager, der angaae Ordens Overholdelse i Nyboder, overgaaer. Under Chefen for Orlogsværftet have Fagmændene eller de ved Værftet ansatte Officerer Commandoen, hver for sit Vedkommende, over den Deel af Mandskabet, der efter den bestaaende Fordeling af Værftstjenesten har Tjeneste under dem.

Den 1. Juli 1856 blev altsaa Benævnelsen Orlogsværftet indført for Marinens Værfter og Posten som Chef for Orlogsværftet oprettet.

I Aaret 1860, den 21. April, nedsattes efter Indstilling af Marine-

ministeren, Kontreadmiral S. A. Bille ved allerhøjeste Ordre en blandet Kommission, sammensat af nogle af Marineministeriets højeste Embedsmænd, nogle Officerer af Marinen og nogle Medlemmer af Rigsraadet eller andre Mænd af Anseelse, til at undersøge Orlogsværftet i alle dets Forhold, dets Drift og dets Arbejdskraft m. m.

Denne Kommission afgav Betænkning den 30. December 1861. Vi skulle af dette omfattende Aktstykke her kun anføre, hvad der under Afsnittet „Om Værftets Bestyrelse“ findes indstillet enstemmigt med Hensyn til Posten som Chef for Orlogsværftet, nemlig: at Posten som Chef for Orlogsværftet fremdeles beklædes af en af Marinens Officerer,

at der inden de ved Love, Anordninger og Instrukser anviste Grænser gives Chefen fuld Myndighed og Ansvar for Værftets Drift.*)

Nødvendigheden af Sammenlægningen af de to Værfter havde man for længe siden indset. I en Artikel i „Tidsskrift for Søvæsen“ for 1904, benævnet „Trekvart Aarhundrede“ skrives der herom følgende:

Kommandør Winterfeldt havde som Medlem af Dokkommissionen allerede i 1795 fremsat Tanken. Dog var det først efter 1807, at denne Tanke begyndte at spire, men Tidsforholdene og Statskassens slette Tilstand hemmede dens Vækst. Først i 1831 syntes der at komme lidt Liv i Sagen, idet der nedsattes en Kommission til dens Behandling; denne indgav det følgende Aar sin Betænkning, som blev henlagt paa Grund af de knappe Tider. I 1836 indgav Kaptajn de Coninck paa eget Initiativ og med den ovenmeldte Kommissions Betænkning som Grundlag et Forslag desangaaende til Admiralitets-Kollegiet. Planen synes at have været noget mangelfuld, men den vakte dog Marinens Opmærksomhed, og i 1840 berøres den i Tidsskrift for Søvæsen, idet M. Lütken i en Artikel om Beparelser i Marinen nævnte Gammelholms Fraflytning og derved fremkaldte et længere Indlæg af daværende Kaptajn Michelsen — den senere Marineminister — som søgte at paavise Manglerne ved de tidligere fremsatte Planer og sluttede med at erklære, at Foretagendet ikke kunde betale sig. Hans Beregninger ere ganske oplysende, han anslaaer saaledes Prisen paa Gammelholms Grunde til 1 Rbdl., altsaa 2 Kr. pr. □ Alen.

Opmærksomheden var dog bleven vakt hos Befolkningen i Almindelighed. Dagspressen kom med Indlæg, og Arkitekten, Professor Hetsch, udgav under Henvisning til Tidsskriftet i Maj 1844 en Piece med et Udkast til Gammelholms Bebyggelse. Han henstiller heri, at et Aktieselskab, men dog helst Staden Kjøbenhavn selv, overtager Grundene til Forhandling. Han kæmpede ufortrøden videre i de følgende Aar og udkastede Planer, hvoraf den sidste var fremlagt paa en Udstilling paa Charlottenborg i 1855. Et Par Aar tidligere havde Jernbanedirektør G. Skram udgivet en Piece om Spørgsmaalet, ledsaget af en Plan, udarbejdet af Conrad Seidelin.

Det næste Aar, altsaa 1845, nedsattes der atter en Kommission, som ikke forhastede sig og derfor først, efter at den i April 1851 — da van Dockum var Minister — var bleven forstærket med ny Medlemmer, afgav sin Betænkning i August samme Aar.

I Maj 1856 tog C. van Dockum endelig i Tidsskriftet med Kraft fat paa Sagen. Han benyttede i sit Indlæg vel tildels den sidstnævnte Kommissionsbetænkning, men kritiserede den paa forskellige Omraader og sluttede sig for øvrigt til den sidste af Hetsch udarbejdede Plan. Hans Vurdering af Byggegrundene viser klart, i hvor høj Grad Forholdene havde forandret sig siden 1840, idet de nu vurderes til 10 Rbdl., 20 Kr. pr. □ Alen. — Man gaar ingen for nær, naar man hævder, at han gennem Tidsskriftet har givet det afgørende Stød til at fremme dette for Hovedstaden og for Flaaden saa vigtige Foretagende. I 1858 nedsatte Marineministeriet, efter Forhandling med Finansministeriet, nemlig den Kommission, hvis Betænkning blev afgørende. Et Lovforslag desangaaende indbragtes i Rigsraadet, og derved fremkom Loven af 15. April 1858, hvorved det ny Kvarter indlemmedes i vor Hovedstad“. Den omhandlede Lov havde følgende Ordlyd:

§ 1. Paa Nyholm bliver efterhaanden at opføre de Værksteder, Magasinbygninger og øvrige Indretninger, som ville være nødvendige til at træde istedetfor de Bygninger o. s. v., der nu haves paa Gammelholm. Bekostningen ved de fornødne Anlæg paa Nyholm, deri indbefattet Vand- og Gasledning, samt ved Forandring af Marineministeriets Bygning og ved Opførelse af et Arrest- og Retslokale er anslaaet til 1,687,000

*) Udhævet af G. H. R. Z.

Rd. R. M., hvoraf atter paaregnes ved den senere Realisation af Gammelholms Grund (§ 4) at komme til Indtægt for Statskassen 1,583,400 Rd.,

§ 2. Til ovennævnte Anlæg stilles for Finantsperioden 1858—60 97,800 Rd. R. M. til Marineministeriets Raadighed. Hvor meget der i de senere Finantsperioder dertil skal anvendes, bliver hvergang at bestemme ved Lov.

§ 3. Marineministeren meddeler i hver ordinair Rigsraadssamling Beretning om Anlæggets Fremskridt.

§ 4. Efterhaanden som Anlægget af tilsvarende Værksteder o. s. v. paa Nyholm tillader det, bliver Gammelholms Grund med de derpaa værende Bygninger at afhænde. Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

Paa Nyholm toges nu straks fat paa de i Anledning af Værfternes Sammenlægning nødvendige Arbejder. Paa begge Takkeladshusene tilbyggedes en Etage, og det nordre Hus indrettedes til Hovedmagasin. Endvidere byggedes der paa Frederiksholm et Magasin til Kabysser og Jernvandkasser samt en ny stor Grov- og Klejnsmedie. En Interims Jernhauge oprettedes. Der indrettedes et Magasin for kasseret Gods i Delehavens søndre Skure, og den lille Smedie indrettedes til Magasin for Beg og Tjære. Endelig byggedes bl. a. paa samme Ø den store Kontorbygning og et nyt Tømmerværksted, og i den sidstnævnte Bygning indrettedes der Lokaler for Marketenderiet. En Bygning til et Baadeplogshus og Arbejdssted opførtes, og 2 Rundholts Skure indrettedes til Mastearbejdshus. Paa Arsenaløen indrettedes Fadeværks- og Proviantmagasin i Arsenalets nordre Sidefløj, hvorfra Rapertværkstedet flyttedes til Drejerværkstedet. Proviantgaardens Beholdninger overflyttedes derefter til Arsenallet. Den Marinens Stabslæge tidligere tilhørende Beboelseslejlighed i Søkvæsthuset indrettedes til Brug for Chefen for Orlogsværftet.

Forbindelsen mellem Værftets Øer forbedredes. Der anlagdes en fast Bro mellem Nyholm og Frederiksholm. Mellem Frederiksholm og Arsenaløen byggedes der en Svingbro. Dokøen og Frederiksholm vare jo allerede forbundne ved en saadan Bro. Opfyldning og Planering foretoges for Anlæg af en Vej langs Bodenhoff's Plads mellem Christianshavn og Arsenaløen, og der opførtes en Pælebro, kaldet Værftsbroen, fra Arsenaløen til den ny Vej. To murede Vagtbygninger opførtes ved Broen.

Opfyldninger foretoges og Bolværker opsattes. Ny Veje anlagdes gennem Værftet og forsynedes med Sporveje. Gas- og Vandledninger nedlagdes gennem Værftet.

Da Øen Christiansholm i 1866 bortsolgte til Aktieselskabet „Christiansholms Fabrikker“, blev Øen fraflyttet, og Kontorer for Tøjmasteren og hans Personale indrettede i den tidligere Ankerstøks Bygning paa Dokøen.

Gammelholm afvikledes efterhaanden som Forholdene tillode det. Holmens Kanal blev opfyldt i Aarene 1860—61. Sejldugsvæverværkstedet ophævedes i 1859, efter at Garnbeholdningen var forbrugt. Paa Reberbanen blev den havende Beholdning af Hamp og Garn m. m. oparbejdet til Tougværk, hvorefter Banen nedlagdes den 1ste April 1861. Bødkerværkstedet tilligemed Fadeværksmagasinet henflyttedes samme Aar til Proviantgaarden, hvorfra det senere flyttedes til Nyholmsværftet. Den 1ste November 1862 bleve Grovmedeværkstedet og Klejnsmedeværkstedet overflyttede til den paa Frederiksholm nybyggede Smedie. Bradbænken blev nedlagt den 1ste April 1862, og Baade- og Masteværftet overflyttedes til Frederiksholm i 1866.

I 1863 flyttede Chefen for Orlogsværftet, Viceadmiral C. E. Mourier, og Kontorerne over til den ny Kontorbygning paa Frederiksholm. I en Rude i Sekretariat og Kommandokontoret i denne Bygning er graveret „23de September 1863“, og dette skal ifølge paalidelig Overlevering være Indflytningsdatoen.

Efter fuldent Rømning afleveredes den sidste Del af Gammelholm den 1ste Juli 1866 til Finansministeriet.

Som bekendt skete Ombygningen af Holmen paa en ret haardhændet Maade; havde man fulgt Prof. Hetsch's smukke Plan fra 1853, vare baade Marineministeriet, Hovedmagasinet og andre interessante Partier blevne bevarede. Den trøstesløse Stenørken, der har afløst al den gamle Hygge, hører til de Ting, som man har ondt ved at forson sig med.

Gammelholms Saga var forbi; det gamle idylliske Værfts Tid var omme. En ny Tid var inde, og der forestod en rivende Udvikling af den maritime Krigsteknik, som skulde medføre en dertil svarende Udvikling for Flaademateriellets og Orlogsværftets Vedkommende.

Orlogsværftet
fra Sammendragningen paa Nyholm indtil vor Tid. *)

Ved Kommandør T. A. Topsøe-Jensen.

Vi har nu i tidligere Hefter af „Før og Nu“ fulgt vort gamle Orlogsværft fra dets første Tilblivelse og indtil Sammendragningen med Gammelholm. Vi skulle nu følge det videre op til vor Tid.

15. April 1858 foregaaet i et saa jævnt Tempo, at der paa ingen Maade skete noget Brud, hverken i Værftets daglige Arbejde eller i Udviklingen og heller ikke i de gode Traditioner, der jo selvfølgelig maatte være knyttede til en saa gammel Institution. Skibsbyggeriet havde jo allerede i mere end 170 Aar havt sit Hovedsæde paa Nyholm, hvor de større Beddinger fandtes, Ekviperingen af Flaadens Skibe, der jo alle havde havt deres Plads



Chr. Blache pinx.

Fregatten Niels Juel,

Tilh. Grosserer F. Zachariae.

1934 Tons, 42 Kanoner, 900 H. K., 1855—1910, udfor Bradbænken mellem Bedding 1 og 2. I Baggrunden ses Fregatten Peder Skram under Bygning paa Bedding Nr. 1. Tilhøjre ses Spanteloftsbygningen. Tilvenstre Jardin's Afsløbningspavillon. Fregatten udgik af Flaadens Tal 1879, omdannedes til Kaserneskip, blev ophugget 1910.

Man kan passende inddele Orlogsværftets Historie i dette Tidsrum i 4 Perioder:

- | | | | |
|---|---|----------|--------|
| 1. Periode fra Sammendragningen indtil Søværnsloven af 1880 | | | |
| 2. — — 1880 | — | — | — 1909 |
| 3. — — 1909 | — | — | — 1922 |
| 4. — — 1922 | — | vor Tid. | |

1. Periode.

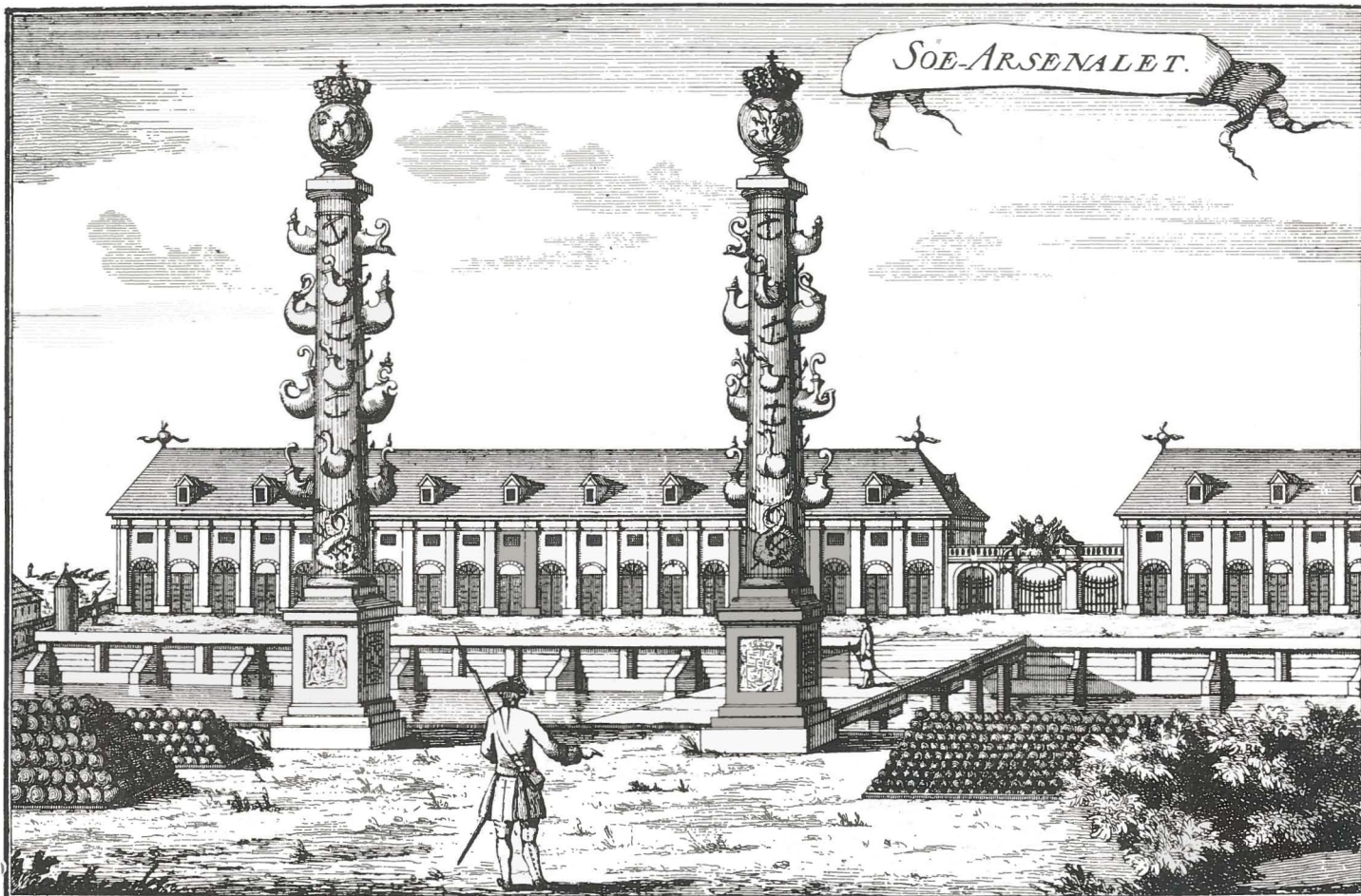
Sammendragningen af de 2 Dele, hvoraf Orlogsværftet havde bestaaet, var, som vi allerede have set, i Henhold til Lov af

*) Til Udarbejdelsen er benyttet: Officielle Meddelelser, Artikler i Tidsskrift for Søværnen, Kapt. V. V. J. Prom, Historisk Oversigt over Søminevæsenets Udvikling, 1906, og Løjtnant P. Andersen, Bidrag til Søartilleriets Historie.

i Flaadens Leje, ligeledes, og Sammendragningen af Magasiner og Værksteder maatte derfor, da det var overstaaet, føles som en Forbedring, selvom det maaske nok kan have skaaret en gammel Søofficer eller Holmens Mand i Hjærtet, da Gammelholms Port lukkedes bag ham for sidste Gang ved Udgangen af Juni 1866.

Allerede i Maj 1866 havde Marineministeriet meddelt Krigsministeriet og Chefen for Orlogsværftet, at Marinen fra 1. Juli s. A. overtog den fulde Bevogtning af Orlogsværftet, og at Passagen over Kongebroen fra samme Dag ophørte.

Christiansholm blev rømmet i de sidste Dage af Juni s. A., idet dog Søkadetakademiet beholdt sine Skolelokaler her indtil Skolens Flytning til den ombyggede Pigeskole i Nyboder i 1869. Kanoner,



Arsenalbygningen set fra Christiansholm, 1764.
Efter Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas.



Arsenalbygningen omkring Aar 1900.
Hovedmagasinet, Takkelloftet, Søndre Mastehuse, Mærsehuset, Fyrmagasinet, Arsenalporten, Arsenalet.

Ankre og Salpeterbeholdningen, der hidtil havde haft Plads paa Christiansholm overførtes til andre Dele af Orlogsværftet.

Gamle Dok paa Christianshavn hørte endnu med til Orlogsværftet. Den blev ved Resolution af 15. Juni 1871 afleveret til Finansministeriet. Dokken blev dog vedblivende anvendt af Søværnet indtil Udgangen af 1872.

Vi har i Slutningen af Viceadmiral Zachariae's Afhandling i tidligere Numre af „Før og Nu“ set, hvorledes de forskellige Virksomheder var fordelt paa Terrainet, og vi skal nu se, hvorledes Tjenesten paa Orlogsværftet var organiseret.

Som højstbefalende over hele Virksomheden stod fra 1864 Chefen for Orlogsværftet, Kontreadmiral Bøcher og under ham sorterede:

Direktøren for Skibsbyggeriet, Maskin-, Hus- og Vandbygnings-

I Finansaaret...	1866—67 er bevilget.....	46.500 Rd.
—	1867—68 - —	20.800 —
—	1868—69 - —	115.262 —
—	1869—70 - —	80.900 —
—	1870—71 - —	71.600 —

925.613 Rd.

Heraf er tilbagebetalt til Finanskassen som ikke brugt 15.740 —
i alt Udgift.. 909.873 Rd.

Bekostningen ved Sammendragningen var efter Loven af 15. April 1858 anslaaet til..... 1.687.000 Rd.
altsaa en Mindre Udgift.. 777.127 Rd.

Forsvarskommissionen, der var nedsat efter Krigen, afgav sin Betænkning i Slutningen af 1866, men Rigsdagen blev først færdig



Porten i Arsenalbygningen.

væsenet, der under sig havde 2 Underdirektører, 1 for Skibsbyggeriet og 1 for Maskin-, Hus- og Vandbygningsvæsenet.

Direktøren for Søartilleriet var Chef for Artillerikorpsset, under sig havde han en Undertøjmester, paa den Tid en Kaptain i Landartilleriet.

Ekvipage- og Takkelmesteren, der foruden Ledelsen af Ekviperings- og Takkelarbejder havde Tilsyn med Bevogtningen af Orlogsværftet, var Chef for Matroskorpsset, Ekvipagekorpsset og Brandkorpsset. Til sin Assistance havde han 2—4 Inspektionsofficerer.

Paa Orlogsværftet var en Del af de Arbejder, der var nødvendiggjort ved Sammendragningen, og som er nærmere angivne i det foregaaende Hæfte, endnu ikke afsluttede. Disse Arbejder fuldførtes i 1866 og i de nærmest følgende Aar.

Bekostningen ved samtlige Arbejder i Anledning af Sammendragningen*) fordelt paa de forskellige Finansaar var følgende:

I Finansperioden 1858—60 er bevilget.....	97.800 Rd.
— 1860—62 - —	275.000 —
— 1862—64 - —	173.291 —
— 1864—66 - —	44.460 —

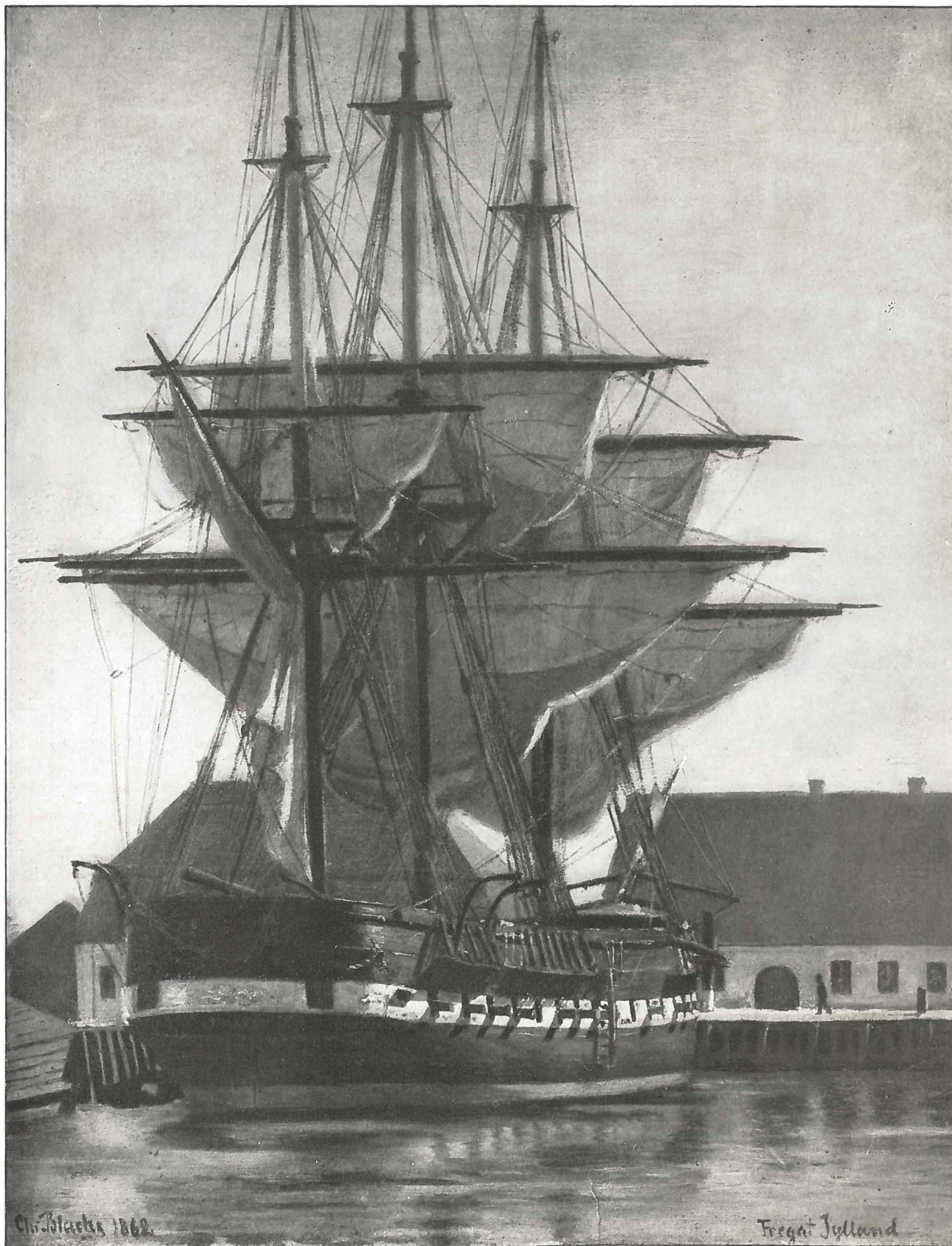
*) En samlet Oversigt over de udførte Nybygninger, Forandringer og Arbejder m. m. og Bekostningen herved findes i Tidsskrift for Søværnet 1871 Pag. 75—79.

med Søværnsloven, saa den blev stadfæstet den 24. April 1868 og den tilsvarende Lønningslov stadfæstedes 15. Maj s. A. Begge disse Love sluttede med en Bestemmelse om, at de skulle forelægges Rigsdagen til Revision i Finansaaret 1872—73, og hvis denne Revision da ikke førte til nye Love, skulde der hvert Aar forelægges ny reviderede Lovforslag inden Udgangen af hvert Finansaar, saalænge indtil der blev vedtaget ny Love.

Det var just ikke de bedste Arbejdsvilkaar, der blev budt Søværnet ved saadanne Love, der jo ikke skabte Ro, og særlig uheldige blev Forholdene, da den politiske Kamp i Rigsdagen i de følgende Aar tog sin Begyndelse, hvorved Forsvarssagen, i Stedet for at være en Sag alle Partier kunde samles om, tværtimod gav Anledning til Splittelse og Strid.

En anden væsentlig Fejl havde Søværnsloven, idet der ikke i denne var fastsat nogen Flaadeplan, og følgelig heller ikke nogen Byggeplan eller fast Nybygningskonto. Hver Gang, der skulde bygges et nyt Skib, gav det Anledning til lange Diskussioner om Skibets Art eller Stridigheder om der overhovedet skulde bygges noget, og særlig uheldigt kom dette til at virke, da General Raasløff som fælles Krigs- og Marineminister gjorde Brud paa de Forudsætninger for Nybygning af Flaadens Skibe, som man havde fastslaaet i Forsvarskommissionen, idet han var en Mod-

stander af større Skibe og Tilhænger af smaa pansrede Skibe med | havde nogen Betydning for Forsvaret, man opnaaede i væsentlig
 et Dybgaende af indtil 12' og Kanonbaade, ligesom han tænkte | Grad at forsinke Bygningen af egentlige Krigsskibe, og Kassemat-



Chr. Blache pinx.

Fregatten Jylland,

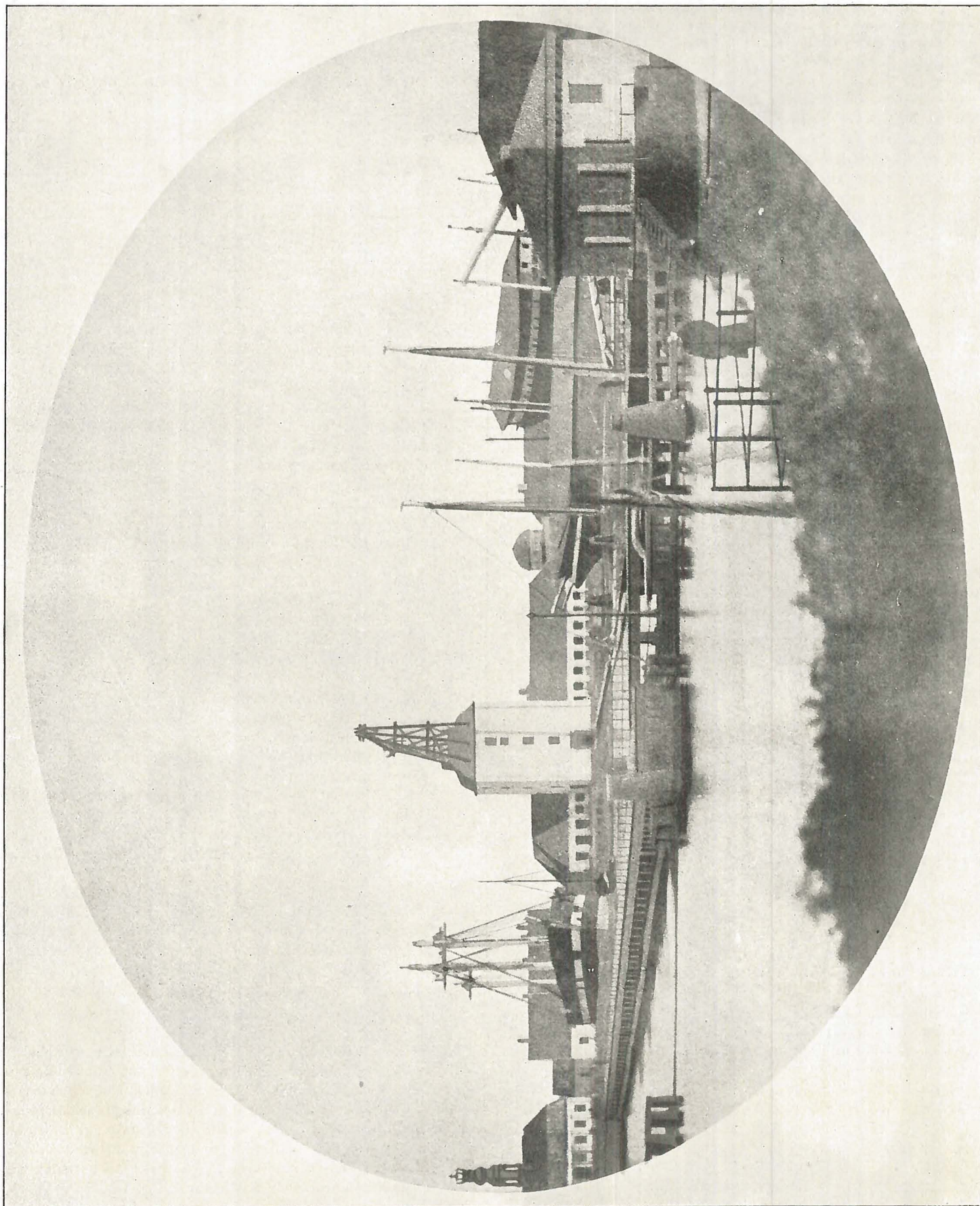
Tilh. Grosserer F. Zachariae.

2450 Tons, 44 Kanoner, 1300 H.K. 1860—1908 ved Bradbænken Elefanten. Tilhøjre ses Gamle Smedie og tilvenstre Kanten af Nyholms Hovedvagt.
 Fregatten blev 1892 indrettet til Kaserneskip; den blev i 1908 solgt og tilhører nu Godsejer Schou, Palsgaard.

sig Flaaden henlagt som en særlig Afdeling under Hæren. Ved | skibet Odin blev væsentlig ringere end oprindelig paatænkt, da
 de Raasløfske Experimenter fik Søværnet 6 Kanonbaade, der ikke | Pengene var forbrugt til Kanonbaade.

Nu var Loven imidlertid vedtaget og byggede for Orlogsværftets Vedkommende væsentlig paa de gamle Traditioner, idet dog Stillingen som Direktør for Søartilleriet blev nedlagt, og Stillingen

skolen fik Lokaler i Spanteloftsbygningen. Samtidig oprettedes den for Hæren og Flaaden fælles Forsøgskommission, og Artilleri-generalen blev Generalinspektør for Søartilleriet.



Udsigt mod Nyholm fra Plateauet, hvorpaa „Meyers Toldbodpavillon“ var beliggende, Aar 1860.
Plateauet sløjfedes i 1879 ved Toldbodens Udvidelse, og paa en Del af Grunden opførtes Havnevesenets nye Bygning.

som Tøjmaster besat med en tjenstgørende Officer, den gamle Læringskole blev nedlagt og Underofficersskolen oprettet med Tøjmasteren som Chef og underlagt Chefen for Orlogsværftet, og den gamle Skibbygningsskole (Konstruktionsskolen) blev nedlagt og en ny oprettet. Underofficersskolen fik Undervisningslokaler i Søartilleriets Bygning paa Dokøen, medens Skolens Elever blev indkasserede paa Kasernen paa Søkvæsthuset og Skibbygnings-

Orlogsværftet stod nu fuldt rede til at løse de Opgaver, der stilledes, og det er ikke saa faa. Orlogsværftet er jo Hjemmet for Skibene og disses Personel. Her stod Skibenes Vugge, eller de flestes, her vedligeholdtes og repareredes de, naar de kom hjem fra Togter til fjerne Lande, og her fandt de fleste deres Grav, naar deres Tid var omme. Her fandtes Magasinerne, hvor Godset blev eftersat og opbevaret. For Personellet var der rigelig

Arbejde ved de forskellige Virksomheder eller Undervisning paa de forskellige under Orlogsværftet hørende Specialskoler. For Officerernes Vedkommende var det særlig Ledelsen af de forskellige Virksomheder, Inspektions- og i de første Aar tillige Vagttjeneste, for Underofficerernes Vedkommende Vagttjeneste, Tjeneste i oplagte Skibe eller i Skibe under Ekvipering og endelig personlig Deltagelse i alt Arbejde paa Takkelloftet, Arsenal og Laboratoriet fra Klokkelyd og til Klokkelyd, ligesom ogsaa de faste Menige deltog i alt forefaldende Arbejde. De fleste af Haandværkerne var faste Folk, de hørte til Rammerne, var undergivet de militære Love, havde Bolig i Nyboder og de deraf flydende Fordele saasom Læge, Sygepleje for sig og Familien, gratis Skolegang for Børnene i Nyboders Dreng- og Pige-skole, forskellige Ydelser in Natura og Pensionsret. Selv om den egentlige Pengeløn ikke var ret stor, var det dog en tilfreds og lykkelig Klasse Mennesker, der gik deres Gang mellem Nyboder og Orlogsværftet. Der herskede et smukt patriarkalsk Forhold mellem Over- og Underordnede, og der var en udpræget Standsfølelse hos Holmens faste Stok, der bevirkede, at Sønerne oftest fulgte i Fædrenes Fodspor, og at Døtrene blev gifte i Nyboder. Mange dygtige og respektable Mennesker har levet deres Liv i de beskedne Boliger, og der var over Livet i Nyboder en Kolorit, som blandt andre Overskou paa en saa smuk og forstaaende Maade har bevaret for Efterverdenen.

Vi skulle nu gennemgaa de forskellige Afdelinger, hvoraf Orlogsværftet bestod og se paa det Arbejde, der udførtes i de forskellige Aar og den Udvikling, som Tiden førte med sig. Vi skulle begynde med den egentlige Flaades Nybygning, Ombygning og Udrangering, da det jo er denne Virksomhed, der er bestemmende for alt Arbejdet ved de militære Afdelinger. Derefter skal vi behandle Bygningsvæsenet, der jo gennem ny Husbygning og Nedbrydning af ældre Bygninger giver Orlogsværftet sit ydre Præg.

Skibsbyggeriet og Maskinvæsen.

Aar	Tilgang ved Nybygning eller Køb, Ombygninger	Afgang ved Udrangering, Salg eller Ophugning
1866	Panserfregat Peder Skram	Brig Ørnen udgaar, ophugget 1871.
1867	Dæksbaad Kalifen købt til Øvelse i Sejlads for Officerer.	Korvet Valkyrien udgaar, ophugget 1871.
1868	Panserbatteriet Lindormen Panserfregat Danmark Ombygning. Flaadens 1. Dampbarkas bygges paa Orlogsværftet.	
1869		Fregatten Bellona ophugget.
1870	Panserbatteriet Gorm. Fregat Tordenskjold klar-gøres til Telegrafudlægning i Østasien.	Linieskib Valdemar og Fregat Thetis ophugget, Kanonchalupperne udgaa og omdannes til Pramme.
1871		Hjuldampskibene Skirner og Ægir udgaa, solgt til Petersen og Albech 1872.
1872	Skonnerten St. Thomas. Kanonbaad Drogden købes i Frankrig. Kutter Agnete købt af Gros. Harald Hansen til Af-løsning af Kalifen.	Fregat Tordenskjold ud-gaar, solgt til Handelshuset H. Puggaard & Co. Dæksbaad Kalifen solgt ved Auktion.
1873	Bugserbaad Fremad.	Linieskib Frederik VI ophugget. Linieskib Skjold og Hjuldampskib Holger Danske udgik, solgt 1876 til James Shaw i London.
1874	Kassematskibet Odin. Kutter Varsko skænket Sø-officersskolen af Pr. Ltnt. H. L. R. Thalbitzer. Fregatten Jylland klar-gøres til Kongerejsen til Island.	Kanonbaad Buhl strandet i Hornbækbugt.
1875	Kanonbaadene Falster og Øresund, 1 Stangtorpedobaad købt hos Thornycroft.	Panserfregat Dannebrog udgaar og indrettes 1878 til Exercerskib.
1876	Panserskonnerten Esbern Snare ombygges til Torpedoskib.	

1877	Skonnerten Ingolf.	Korvet Thor udgaar, ophugget 1885.
1878	Torpedobaadene Nr. 2 og 3 købt hos Samuel White.	
1879	Panserskibet Helgoland. Torpedobaad Nr. 4 (senere Hajen) købt hos Thornycroft & Co.	Fregat Niels Juel udgaar, indrettet til Kasernes skib 1887—88. Hjuldampskibene Hekla og Geiser udgaa, ophugget henholdsvis 1882 og 1891. 8 Kanonjoller udgaa og indrettes til Pramme.
1880	Kongeskibet Dannebrog, bygget hos Burmeister og Wain. Torpedobaad Nr. 5 (senere Søulven) købt hos Forges & Chantiers Havre. Briggen Ørnen bygget paa Foren. Oplagspladser og Værfter.	

Hus- og Vandbygningsvæsenet.

Foruden de tidligere nævnte, som en Følge af Sammendragningen udførte Bygningsarbejder og almindelig Vedligeholdelsesarbejde af Bygninger, Beddinger, Bolværker, Fortøjningspæle, Veje m. m. samt Opmudringer er følgende større Arbejder udført:

1869 Nyholms Krans Top nedtaget, hovedrepareret og Kranen atter rejst. Lokale til Skibbygningsskolen indrettet i Spante-loftsbygningen.

1870 Mastekranen paa Dokøens Vestside rejst og prøvet, Ophalerbeddingen, der var begyndt i 1868 blev fuldført og prøvet ved Opsætning af Rolf Krake.

1872 indrettes Lanternemagasinet i Vandkassemagasinet Bygning. Beklædningsmagasin indrettes i sydlige Ende af Hovedmagasinsbygningen.

1875 nedrives den skønne omtrent 1760 af *Jardin* byggede ovale Pavillon til Brug for de kgl. Herskaber ved Afføbing af Skibe. Der opførtes en ny Sydgavl paa Planbygningen. Grundmuren af den ind i Planbygningen gaaende Del af Pavillon ses endnu i den sydligste Ende af Planbygningen.

Der indrettes Lokaler for det aktive Søminevæsen i Gamle østre Takkelladsbygning.

1877-78 opføres Magasin for Whiteheadske Torpedoer.

1878 opføres en ny Port ved Værftsbroen.

1879 bygges en ny Jærnbro mellem Nyholm og Elefanten. De fra Linieskibet Dannebrog i Kjøge Bugt opfiskede Kanoner og Anker blev opstillede sydfor Kontorbygningen paa Frederiksholm. De blev senere fjernet, da ny Kontorbygning skulde opføres. Kanonerne blev afgivet til Monumentet for Iver Hvitfeldt paa Langelinie, Ankeret har været opstillet forskellige Steder, det staar for Tiden i Kasernegaarden.

Efter at Fregatten Niels Juel var udgaaet af Flaadens Tal, blev dens Kanoner anvendt til Omarmering af Batteriet Sextus.

1880 Der indrettes Rets- og Arrestlokaler i Nyholms Hovedvagt.

Der opføres en midlertidig Kontorbygning af Træ paa Frederiksholm ligeoverfor Takkelloftsbygningen til Brug for Ekvipagemester og Takkelvæsen. Denne Bygning blev senere anvendt til Politistation og Auktionslokale, nu kun til Auktionslokale. Der opføres et Skomager- og Sprøjteslangeværksted.

Ekvipage- og Takkelvæsenet.

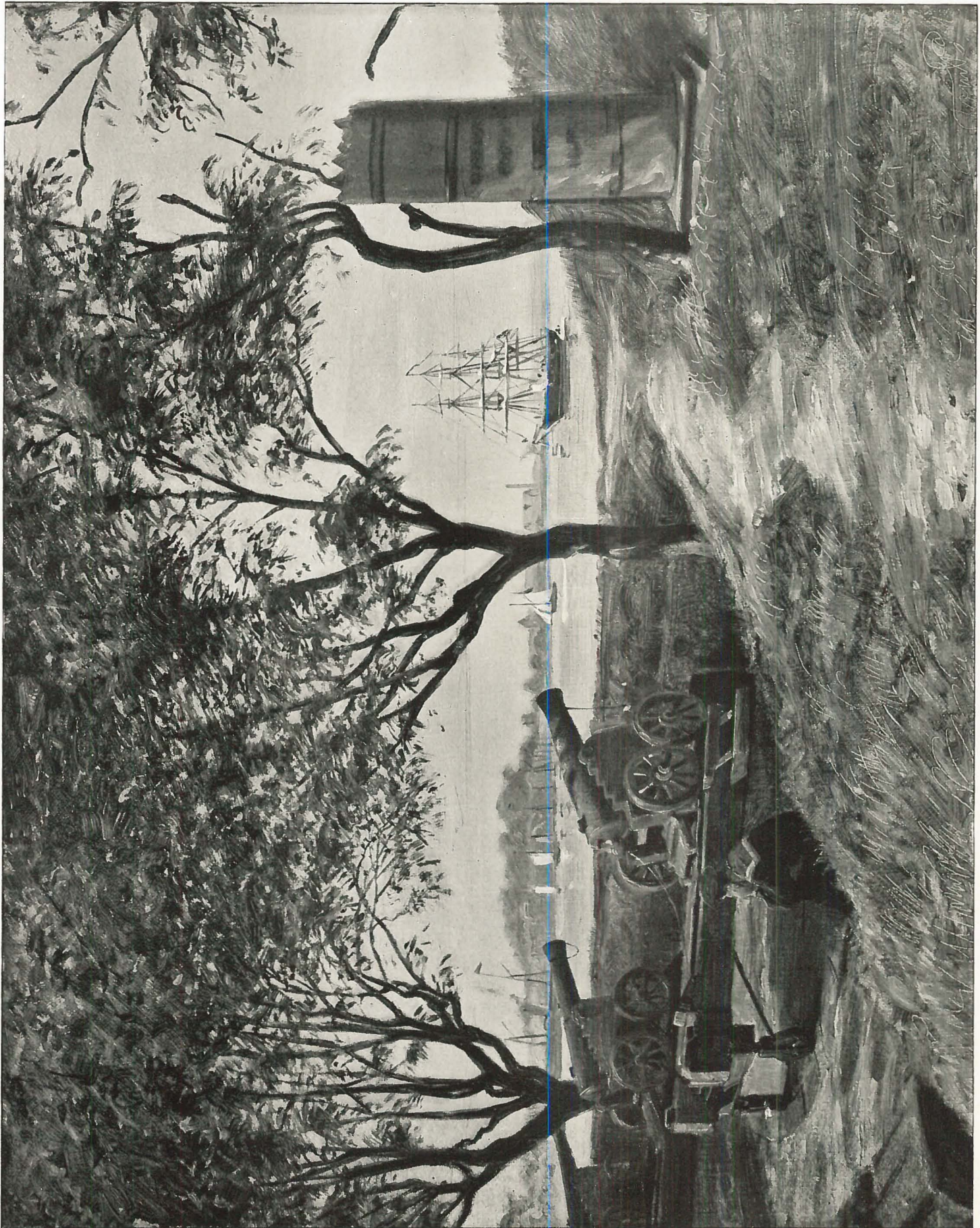
I den Periode, der her behandles, havde de fleste af Flaadens Skibe endnu Sejlrejsninger. Der var derfor paa Takkelloftet et stort Arbejde med Tildannelse af staaende og løbende Gods til de ny Skibe samt med Eftersyn af Godset fra de ældre Skibe. I Stueetagen, Underbygningen, opmagasineredes Ankerkjæder, der ogsaa her fik deres periodiske Eftersyn og Styrkeprøve.

Ved Ekvipageafdelingen udførtes alle Forhalings- og Fortøjningsarbejder, Doksætninger, i de første Aar tillige Kjølhaling, endvidere Isningsarbejde, Transport af svære Genstande, Værftets og oplagte Skibes Renholdelse m. m.

De Ord, som den daværende Skipper i Flaaden, Frese, paa Forespørgsel i den Kommission, der i 1860 var nedsat for at undersøge Arbejdsforholdene paa Orlogsværftet, udtalte om Ekvipageafdelingens Arbejde: „Alt svært Arbejde paa Orlogsværftet, som de andre Afdelinger ikke kan udrette, kommer til Bradbænken,“ havde stadig deres fulde Gyldighed i den heromhandlede Periode og har det endnu den Dag i Dag. Som større Arbejder

paa og udenfor Orlogsværftet udført af Ekvipageafdelingen i disse Aar skal saaledes nævnes:
1867 Opsætning af Trekroners Fyrtaarn.

1873 Rejsning af Søjler i St. Pouls Kirke, Opsætning af Frederik VII's Rytterstatue paa sin Sokkel foran Christiansborg. (se Billede i „Før og Nu“ Bind 1915 Nr. 1 b.)



Tilh. Grosserer F. Zachariae.

Salubatteriet paa Sextus med Schrødersee's Mindestøtte. Til Ankers paa Reden ses Korvetten Dagmar.

Tom Petersen pinx.

1868 Assisterede ved Rejsning af Mastekranen paa Dokøen.
1869 Assisterede ved Nedtagning og Opsætning af Toppen paa Nyholms Kran.
1871—72 Transport af en stor Meteorsten, hjembragt fra Grønland af en svensk Orlogsbrig, fra denne til Udstillingspladsen i 1872 og herfra til Universitetets Samling.

Bevogtningen udførtes dels af militære og dels af Politiet. De militære Vagter vare Hovedvagten, Værftsbrovagten og Bommens Vagt. Hovedvagten kommanderedes af en Officer (Kaptainløjtnant eller efter 1868 yngre Kaptain eller Premierløjtnant) indtil denne Tjeneste paa Grund af Mangel paa yngre Officerer i 1874 blev overtaget af en Overkanoner. Foruden Hovedvagtchefen var der



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Kongeskibet Slesvigs Gallionsfigur.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Korvetten Thor's Gallionsfigur.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924. Linieskibet Dronning Marie's Gallionsfigur.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924. Fregatten Niels Juel's Gallionsfigur.

til daglig Vagttjeneste 3 Underofficerer (1 paa hver Vagt) og 1 Brandvagtsunderofficer, Vagtmandskabet bestod af 70 Værnepligtige, inddelt i 2 Hold.

Politiet, der var uniformeret som saadant fra 1. December 1866 bestod af 1 Overbetjent, 4 Betjente og 4 Underbetjente. Ved Søværnsloven af 1868 oprettedes det nuværende Politikorps, der lededes af en Politiassistent. Politiet ialt 20 Mand havde Tjeneste ved Værftets forskellige Indgange, hvor det kontrollerede al Ud- og Indpassage af Personer og Varer, samt udførte Tilsyn paa Værftet og øvrig Polititjeneste.

I Begyndelsen af 70'erne forøgedes Korpset med 2 Reservepolitibetjente i Anledning af Revshalevejens Aabning. Disse Betjente betales af Københavns Havnevæsen.

Materialboden henhørte ogsaa under Ekvipagen. I denne fandtes alle Slags Arbejdsredskaber, Materialer, Trækvogne m. m. til Udlaan til Værftets forskellige Afdelinger, Vagter og til Skibe under Ekvipering eller Desarmering.

Søartilleriet.

Foruden Tilrustning og Afrustning af Skibene, der skulde eller havde været paa Togt og Tilsyn med det Materiel, der var ombord i Skibene under Oplægning var Arbejdet ved Søartilleriet væsentlig fordelt paa følgende Maade:

Arsenalet. Vedligeholdelse, Eftersyn og Magasinering af det egentlige Artillerimateriel. — Bøssemagerværkstedet. Eftersyn og Vedligeholdelse af Haandvaaben.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt, 1924.

Linieskibet Dannebrog's Gallionsfigur.

I Baggrunden Kleinsmedeværkstedet, tilhørende Bygningsvæsenets Kontor- og Materialbygning.

Brandvæsenet. Fra 1866 bestod Brandvæsenet paa Orlogsværftet af en Brandmester og 7 Sprøjtemænd. Brandmesteren var Underofficer i Værftskorpset og var uniformeret, medens Sprøjtemændene var civile, dog under Udrykning forsynet med Brandhjul m. m. Sprøjtemændene havde skiftevis Vagt paa Hovedvagt, de vedligeholdte og prøvede Sprøjterne og andet Materiel og arbejdede tillige i Skomagerværkstedet ved Vedligeholdelsen af Brandslanger, der vare af Læder.

Der var kun en enkelt og ret spinkel Vandledning gennem Værftet, og en Stikledning til Dokøen. Man havde derfor 7 gode Stationsprøjter fordelt rundt paa Værftet og 4 Sprøjtepramme. Der var en almindelig Brandrulle for hele Orlogsværftet, hvorved alle Officerer, Underofficerer, faste Haandværkere og Arbejdere var fordelt i Tilfælde af Ildebrand paa Værftet. Lille-Juleaftensdag om Eftermiddagen var der almindelig Brandmønstring med Sprøjteprøve over hele Værftet.

I 1880 fik Orlogsværftet en Dampsprøjte.

Hovedvisitation blev foretaget hver Eftermiddag efter Arbejdstidens Ophør af Brandmesteren og Brandvagtsunderofficeren i samtlige Bygninger og oplagte Skibe af Hensyn til Brandfaren.

Laboratoriet. Her afholdtes Prøve med det nye hovedsagelig fra Donse Krudtværk modtagne Krudt, der fyldtes Karduser, Granater, pressesedes Brandrør, Fyrværkerisager, Redningsraketter, Redningspile m. m.

Medio Maj 1876 ankom fra Firmaet Krupp i Essen Flaadens første Bagladekanon, en 15 cm Kanon bestemt til Skonnerten Ingolf. Kanonen blev straks transporteret til Skydebanen paa Amager for at indskydes, hvorefter den i November s. A. blev ført til Arsenalet, hvor den blev opstillet til Indøvelse af Exercitien. Denne og 2 lignende Kanoner, der ankom i Maj 1877, opstilledes derefter i Ingolf.

Foruden Indskydning af Kanoner og Krudtprøver begynder man ved Søartilleriet i Midten af Halvfjerserne med mere indgaaende Forsøg for at komme til Klarhed over de forskellige Krudtsorters Egenskaber og Forbrænding. Ligeledes begyndes paa dette Tidspunkt omfattende Forsøg med ny Brandrør af forskellig Konstruktion, med Gas-Check Granater til Armstrong Kanoner samt Forsøg med Magasinrifler og Magasinkarabiner.

1878 modtoges Helgoland's Artilleri fra Krupp, de tidligere omtalte Forsøg fortsattes og udvidedes, der afholdtes Forsøgs-



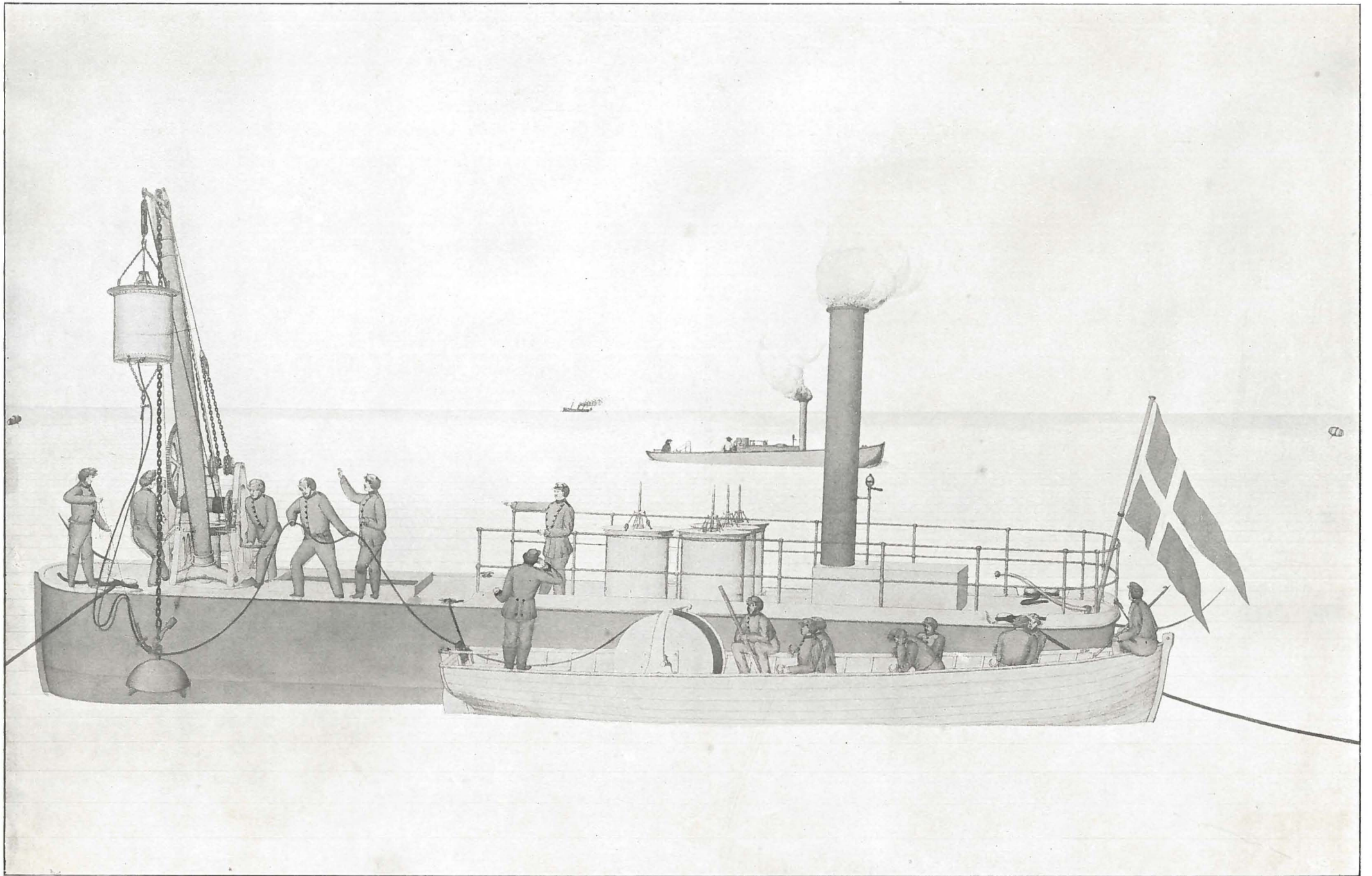
Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Korvetten Heimdal's Gallionsfigur i Kadetskolens Gymnastiksal i Nyboder.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Korvetten Dagmar's Gallionsfigur i Kadetskolens Gaard i Nyboder.
Tegnet af Prof. Dahlerup, skaaret af Billedskærer Bjørn i 1886.



Minekran Nr. 1, 1872—1895, med Kabelbaad paa Siden.

Mineudlægning af 1. Ingeniørbataillons Sømineafdeling omkring 1875. Midt paa Dækket ses Kaptajn Arendrup, den senere Guvernør i Vestindien, længst tilhøjre i den Gruppe, der arbejder ved Spillet, Stabssergent (senere Søminemester) van Deurs. Staaende i Agterenden af Kabelbaaden ses Oversergent (senere Søminemester) Truelsen.

skydning mod en Panserplade af samme Beskaffenhed som Helgolands Panser. Man modtog den første 37 mm Hotchiss Revolverkanon og afholdt Prøveskydninger med denne.

Der afholdtes Forsøg med en i December 1877 anskaffet Grammes Maskine med Motor af Brotherhoods Konstruktion og en Linseprojektor. Lysmaskinen blev opstillet i Odin's Kassemat og senere med sin Projektør udlaant til Forsøg dels paa Søforterne og dels paa Minekran Nr. 2, hvor den blev delvis ødelagt under Stangtorpedoexplosionen i Søminegraven i September 1878.

1879 og 1880 afholdtes Forsøg med kubisk og med det dengang ny sorte prismatiske Krudt, Prøveskydning med Helgolands Kanoner og sammenlignende Forsøg mellem Hotchiss Revolver-

arbejdedes i Begyndelsen kun med passive Miner — Sigteminer og elektriske Stødminer. Ved Siden heraf optoges nu ogsaa Forsøg med aktive Miner — Stang- og senere Slæbetorpedoer. Det havde hidtil været Søartilleriet, der havde haft med Stangtorpedoer at gøre, og dette installerede og betjente det første Stangtorpedoapparat i Panserfregatten Danmarks Dampbarkas.

I 1872 oprettedes „Flaadens aktive Søminevæsen“ under Orlogsværftet med Lokaler i Gamle Kontorbygning paa Nyholm og paa Søartilleriets Laboratorium, og omtrent samtidig, 21. Oktbr. 1872, oprettes en for Hæren og Flaaden fælles Søminekommission.

Ved kgl. Resolution af 11. Marts 1878 bemyndigedes Krigs- og Marineministeriet til at samle alt Søminevæsen — saavel aktivt



Stangtorpedosprængningen i Søminegraven den 30. September 1878.

Bag Træerne ses Gamle østre Takkelladshus, midt i Billedet Gamle Kontorbygning paa Nyholm, tilhøjre ses den sydlige Ende af Spanteloftsbygningen.

kanon og Palmkrantz's Mitrailleuse. Der afholdtes Forsøg med Skydning mod hvælvet Panser i Anledning af forestaaende Anskaffelse af Dækpanser til Tordenskjold.

Der afholdtes Forsøg med Lysmaskiner og Projektører til adskillige af Flaadens Skibe, alt leveret fra Firmaet Sautter Lemonier i Paris.

Søminevæsenet.

Oprindelsen til Søminevæsenet hører ganske vist ikke under Orlogsværftets Historie, men dette Væsens Tilblivelse skal dog ganske kort berøres. Kaliums Miner fandtes allerede i Krigen 1864 og betjentes af Ingeniørerne, der ogsaa efter Krigen fortsatte Forsøg med disse og med andre Søminer. Den første Begyndelse til Søminevæsen sker ved Lov af 28. Maj 1870 om „Personellet ved Søminetjenesten“, der oprettedes som en Underafdeling af 1. Ingeniørbataillon med Lokaler og Oplagsrum paa Kvintus.

En Søofficer, daværende Premierløjtnant, senere Viceadmiral, F. H. Jøhnke beordredes til Tjeneste ved den ny oprettede Afdeling, og allerede i Juli s. A. bestemte Marineministeriet, at der af Søværnets Personel i Marts—Maj følgende Aar skal udannes 2 Officerer og 8 Underofficerer ved denne Tjeneste. Der

som passivt — under Marinen henlagt under Chefen for Orlogsværftet, idet dog det passive Søminevæsen stadig blev betjent af 1. Ingeniørbataillons Sømineafdeling.

Iste April 1878 oprettedes derefter Søminevæsenet med Kommandør Schiwe som Chef, idet dog hver af de 2 Afdelinger holdtes strengt adskilt. Ingeniørpersonellet ved Søminevæsenet 1. Afdl., som den nu kaldtes, var saaledes kun underlagt Chefen for Søminevæsenet med Hensyn til dets Uddannelse og Tjeneste ved Afdelingen.

Ved Søminevæsenets 2. Afdl. — det aktive Søminevæsen — arbejdedes særlig med Stang- og Slæbetorpedoer. Ganske kort efter Oprettelsen af Søminevæsenet havde vi 2 Uheld, hvoraf det ene var meget alvorligt. Det første Uheld skete om Sommeren ved Vedbæk i et af Korvetten Heimdal's Fartøjer, der var forsynet med Stangtorpedo med 10 kg Krudt. Ved en Sprængning i Utide saaredes en Underofficerselev i Hovedet. Det andet og alvorligere skete den 30. September s. A. i Dampbaad Nr. 11, der var forsynet med Stangtorpedoapparat og sammen med 5 andre Stangtorpedobaade laa fortøjet i Krudtgraven (Søminegraven). Minen, der havde en Ladning af 12,5 kg Skydebomuld,

exploderede i Luften og der saaredes 2 Officerer, 3 Underofficerer og 8 Mand. Den ene Underofficer, Underbaadsmand Thorstensen, afgik ved Døden som Følge af sine Saar.

Forsøgene med Slæbetorpedoer — i Begyndelsen Harveys Torpedo, senere Cylindertorpedoen — fortsattes, og der lavedes Installation til disse i Panserskibene, de kom imidlertid aldrig ud

rettedes i Planbygningen ved Nyholm Kran. — 1876 indrettedes gamle østre Takkelladshus til Arbejdslokaler og Oplagsrum for det aktive Søminevæsen. Samtidig overgik Regnskabsførelsen med Materiellet fra Tøjhusløjtnanten ved Laboratoriet til en Regnskabsfører ved Søminevæsenet.

1878—79 bygges Magasin for Torpedoer, nu anvendes dette



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Elmealléen paa Frederiksholm.

I Hvælvingen under Træerne ses Marmorkirken. Tilvenstre for Alléen ses Modelkammeret, Ny Kontorbygning og Takkelloftets Tag. Tilhøjre Grovsmedien og Kontorbygningen.

over Forsøgsstadiet og fik ingen Betydning. Imidlertid havde Whitehead i Fiume konstrueret den selvbevægende Torpedo. Den var dyr, da der skulde betales en stor Sum Penge en Gang for alle for Hemmeligheden ved Dybdestyringen. Det blev imidlertid ordnet saaledes, at vi fik den betydelig billigere ved at Kjøbet samtidig ordnedes for de 3 skandinaviske Riger. Den første Whiteheadske Torpedo, der er en ren Musæumsgenstand, modtog vi 1. Juli 1875. I Foraaret 1876 modtog vi derefter 25 Stk. Torpedoer og det følgende Aar atter 25 betydelig forbedrede. Esbern Snare ombyggedes til Torpedoskib med Stævnundervandsudskydningsapparat og et midlertidig Magasin for Torpedoer ind-

Rum som den nordlige Ende af Søminevæsenets Værksted. — I 1877 paabegyndtes Indskydning af Torpedoer fra Esbern Snare paa Strandegaards Rhed i dette og de 2 følgende Aar. Man blev imidlertid klar over, at det var nødvendigt at have en fast Indskydningsstation i Land og efter nogen Søgen bestemte man sig til at anlægge denne ved Bramsnæsvig i den sydlige og lukkede Del af Isefjorden, hvortil Esbern Snare i de følgende Aar henlagde sin Station. Fra 1879 udvidedes Skydning til ogsaa at omfatte Overvandstorpedoapparater. Det første Overvandstorpedoudskydningsapparat var til Forsøg installeret i den udrangerede Kanonjolle Trellenæs

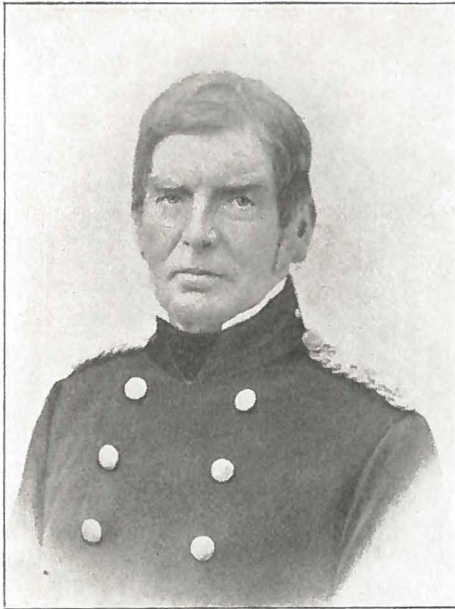


Kontorbygningen, set fra S. O., Aar 1900.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Kontorbygningen med Tilbygning fra 1918, set fra S. V.
I Baggrunden ses Grovsmedien.



Viceadmiral C. E. Mourier,
f. 11/4 1795, † 20/4 1865.
Chef for Orlogsværftet 1/7 1856—18/1 1864.



Kontreadmiral M. B. Bøcher,
f. 2/1 1811, † 2/11 1886.
Chef for Orlogsværftet 18/1 1864—1/10 1870.



Kontreadmiral E. F. Krieger,
f. 5/7 1819, † 24/12 1892.
Chef for Orlogsværftet 1/10 1870—5/7 1884.



Kontreadmiral H. G. F. Garde,
f. 30/11 1825, † 13/12 1885.
Chef for Orlogsværftet 2/7 1884—13/12 1885.



Kontreadmiral L. C. Braag,
f. 30/4 1827, † 2/4 1904.
Chef for Orlogsværftet 1/3 1886—30/4 1892.



Kontreadmiral C. A. Bruun,
f. 24/9 1834, † 22/1 1911.
Chef for Orlogsværftet 30/3 1892—21/9 1899.



Viceadmiral F. H. Jöhnke,
f. 11/5 1837, † 9/1 1908.
Chef for Orlogsværftet 24/9 1899—21/7 1901.



Viceadmiral G. H. R. Zachariae,
f. 10/9 1850.
Chef for Orlogsværftet 1/8 1901—15/9 1915.



Kontreadmiral J. Nyholm,
f. 27/4 1858.
Chef for Orlogsværftet 10/9 1915—15/10 1920.



Spanteloftsbygningen mod Søminegraven, set fra Kvintus.
I Baggrunden tilhøjre ses Søværnets Kaserne.

Orlogsværftets Administration, Krigsberedskab,
Lønningsforhold, Arbejdstid m. m.

Som allerede nævnt var Kontreadmiral Bøcher Chef for Orlogsværftet efter Sammendragningen. Han afløstes i Oktober 1870 af Kommandør Emil François Krieger, der havde været Ekvipagemester 1866—68 lige efter Sammendragningen. Han var Chef for Orlogsværftet under hele Resten af Perioden.

Til Assistance for ham var et ret faatalligt Kontorpersonale, Personalet ved Hovedmagasinet, Orlogsværftets Kontrolør og Mønstreskriverne.

Kontoret var dels et Sekretariat- og Kommandokontor og dels et Kontor for Værnepligtiges Sager (Hvervingen).

Hovedmagasinet bestyredes af en Forvalter.

I 1868 ansattes en Kontrolør. Af hans Instrux af 7. Novbr. 1870 fremgaar, at han havde at modtage alle de Varer, der leveredes til Orlogsværftet, indtil de ere underkastede Besigtigelse, Tømmerleverancer dog undtagne. Hvad der bortsolgtes ved Auktion for Magasin fra kasseret Gods, Proviantmagasin og Hovedmagasin blev udvejet, maalt eller talt af Kontrolløren. Han var nærværende ved al Aflevering af Gods fra Skibe paa Togt for at

paase Godsets rette Overlevering til Vedkommende, der skulde modtage samme.

Samtidig med denne Instrux udfærdiges Instrux for Besigtigelseskommissionen paa Orlogsværftet, og det bestemmes endvidere, at de Kontrolløren hidtil paahvilende Forretninger ved Afsendelse af Varer til Fyr og Fyrskibe, ville for Fremtiden være at overføre til Intendanten ved Proviantmagasinet uden særlig Godtgjørelser.

Fyrvæsenets Gods flyttedes nu til Proviantmagasinet og herved lagdes Grunden til det senere Fyrmagasin.

Fabriksafdelingen førte sit særlige Driftsregnskab. Beregninger og Udbetaling af Lønninger til Faste, private og Daglejere blev foretaget af Mønstreskriverne, af hvilke der ved Sammendragningen var 5, indtil 1. August 1871, da den ene, der var ansat til Tjeneste ved Dokken paa Christianshavn, ved dennes

Afgivelse blev afskediget. — Den under Danneskjolds Ledelse af Marinen den 9. Januar 1739 ved kgl. Resolution oprettede Konstruktions- og Regleringskommission blev ophævet den 7. November 1870, og i dens Sted og i lignende Øjemed oprettedes Værftkommissionen i 2 Afdelinger, 1. Afdeling



Viceadmiral H. Konow,
f. 1/2 1862.
Chef for Orlogsværftet
15/10 1920—31/3 1923.



Kontreadmiral A. V. Scheel,
f. 15/1 1864.
Chef for Orlogsværftet
1/4 1923.



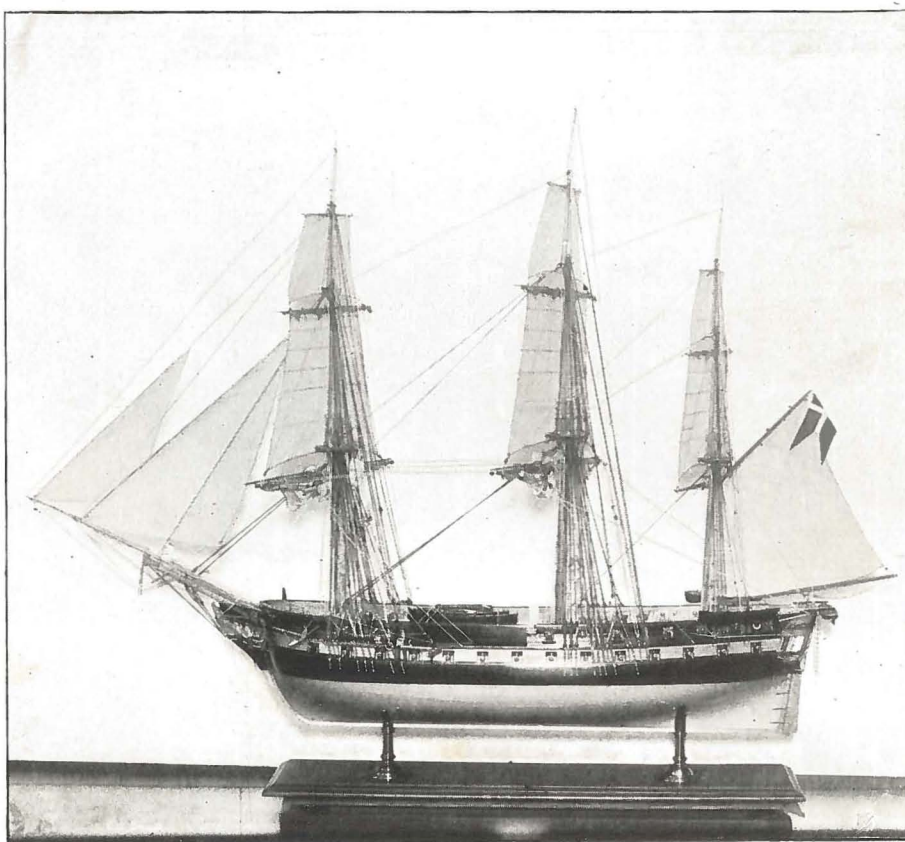
Model af Korvetten Valkyrien, 1846—71.

20 Kanoner. Blev anvendt som Kadetskib i Tidsrummet 1852—65.

bestaaende af Værftets Teknikere, 2. Afdeling af færende Officerer. Kommissionen var underlagt Chefen for Orlogsværftet, der førte Forsædet i den samlede Kommission.

Krigsberedskab. Ekvipering af Skibe med Rejsninger tog i gamle Dage lang Tid, men Krigen kom jo heller ikke saa overraskende som i Nutiden. Man havde indtil 1870 2 Oplægningsmaader: „som i Krigstid“ og „som i Fredstid“. I 1. Tilfælde var Kanonerne og en Del Gods ombord, Stængerne var strøgne, Mærseræerne lagt langskibs i Mærsene. Skibe oplagte „som i Fredstid“ var tømte for alt Gods.

I 1870 fastsætter et nyt Regulativ for Krigsskibenes Oplægning 4 forskellige Ka-



Model af Fregatten Rota, 1822—63.

46 Kanoner. Hentede i 1838 Thorvaldsen hjem fra Italien.

tegorier, der angive den mere eller mindre krigsberedte Tilstand, hvori Skibene efter Omstændighederne skulle oplægges. Samtidig foretages der forskellige Ændringer ved Mandskabets eventuelle Genindkaldelse under Mobilisering, Ændringer, der tilsigtede en hurtigere Indkaldelse af det mødeligtige Mandskab, ligesom der ogsaa indføres ekstraordinære Indkaldelsesordrer.

Krigsberedskabet forbedres yderligere ved Marineministeriets Bestemmelse af 12. Maj 1874, hvorefter der skal designeres Chef og Officerer til de i 1. Kategori oplagte Skibe, ligesom der gives Regler for Godsets Oplægning samt Ekvipagemesterens og designede Chef og Officerers Tjeneste

og Tilsyn ved Skibet. — Samme Aar gives faste Regler for Kuls Modtagelse, Oplægning og Udlevering.

20. Marts 1871 træffes Bestemmelse om Udlevering af Klædningsstykker til det værnepligtige Mandskab fra det nyoprettede Beklædningsmagasin og ikke som tidligere ombord i Skibene. Beklædningsmagasinet fik som før nævnt Lokale i Hovedmagasinbygningen.

Lønningsforhold. Ved Sammendragningen gjaldt Lønregulativet af 16. Februar 1856. Det maa, som før nævnt, erindres at „det faste Mandskab“ i de Tider boede i Nyboder og fik Mundering, Kost og andre Emolumenter — saaledes ogsaa en vis Kostportion til flinke Sønner i Drengeskolen, de saakaldte Røgdrønge, Kostdrønge eller Kompagnidrønge, samt Klæder og fri Skolegang til saavel Drønge som Piger.

I Følge Regulativet af 1856 lønnedes Mandskabet med en Løn, der udregnet som Daglønssatser var:

	Kr.
For Haandv. i 1. Kl. fra 1.83 til 1.91	—
— 2. - - 1.75 - 1.83	—
— 3. - - 1.67 - 1.75	—
— 4. - - 1.47 - 1.55	—
For Værftsarbejdsm. i 1. Kl. 1.39	—
For Fyrbødere 1. - 1.47	—
— 2. - 1.39	—

I disse Daglønssatser, som var beregnet for 293 Arbejdsdage var indbefattet Godtgjørelsen for Kostportionen, der var ansat til en Middelpris af 120 Kr. aarlig.

Ved Lønningsloven af 15. Maj 1868 sker Overgangen fra Aarsløn til Dagløn, og samtidig bortfaldt Kostportionen, der dog delvis erstattedes af Brødpeng, og en Del andre Emolumenter og Rettigheder, saaledes at der af disse blev tilbage: Adgang til Bolig i Nyboder (billig Bolig), fri Medicin og Læge, Adgang til Indlæggelse paa Garnisonssygehus for meget billig Betaling for det faste Mandskab med Hustruer og Børn under 18 Aar, fuld Løn paa Sygedage og Pensionsret.

Disse Emolumenter ere bibeholdt indtil 1919, men ere i Aarenes Løb dels blevne forbedrede og dels forøgede.

Ved Systemforandringen i 1868 blev de særlige Fridage bibeholdt, men der udbetaltes ikke Lønning paa disse. Arbejdsdagens Antal blev normalt 293 og Arbejdslønnen — inklusive Brødpeng — var følgende:

For Haandværkere i 1. Kl.	Kr. 2.18
— 2. -	- 2.06
— 3. -	- 1.85
— 4. -	- 1.68
For Værftarbejdsmænd. - 1. -	- 1.77
— 2. -	- 1.68
For Fyrbødere	1.77

Ved Lov af 17. Maj 1873 faa Haandværkere, Fyrbødere og Værftsarbejdsmænd en Forhøjelse af 20 % af Lønningen, og Loven gives tilbagevirkende Kraft til 1. Oktober 1872.

Arbejdstiden paa Orlogsværftet ved Sammendragningen var fastsat i „Reglement for Underklasserne af Søetatens faste Mandskab af 16. Februar 1856“. Et nyt, men meget lignende, Reglement af 19. September 1868 fastsatte Fridagens Antal til 72 Dage og Arbejdsdagene til 293. Fridagene var foruden Søndage, kirkelige Helligdage, Kongens Fødselsdag, Holmens Hæderstegns Indstiftelsesdag, Fastelavnsmandag, St. Hansdag, 2 Flyttedage og 24. Decbr.—2. Jan. begge incl.

Arbejdstiden fastsattes til:

fra 16. April til 31. August		fra 5 FM. til 4 EM.	
- 1. April - 15. April	}	- 5 ¹ / ₂ —	- 4 —
- 1. Septbr. - 15. Septbr.			
- 16. Marts - 31. Marts	}	- 6 —	- 4 —
- 16. Septbr. - 30. Septbr.			
- 1. Marts - 15. Marts	}	- 6 ¹ / ₂ —	- 4 —
- 1. Oktbr. - 15. Oktbr.			
- 16. Febr. - 29. Febr.	}	- 7 —	- 4 —
- 16. Oktbr. - 31. Oktbr.			
- 1. Febr. - 15. Febr.	}	- 7 ¹ / ₂ —	- 4 —
- 1. Novbr. - 15. Novbr.			
- 16. Jan. - 31. Jan.	}	- 8 —	- 4 —
- 16. Novbr. - 30. Novbr.			
- 1. Decbr. - 15. Jan.		- 8 ¹ / ₂ —	- 3 ¹ / ₂ —

Der tilstaaes følgende Hviletid:

Naar Arbejdstiden er:	Frokost Middag
under 10 Timer . . . 0 Min. ¹ / ₂ Time	10 eller 10 ¹ / ₂ Time . 20 — ¹ / ₂ —
11 Timer	20 — 1 —

Endvidere var der tilstaaet Mandskabet ¹/₄ Time til Omklædning om Morgenen og ¹/₄ Time om Eftermiddagen, saaledes at den gennemsnitlige effektive Arbejdstid Aaret rundt blev 8 Timer 19 Minutter.

Ved Marineministeriets Skrivelse af 14. November 1876 gjordes følgende Forandring i ovennævnte Reglement:

- 1) Paa de Dage, hvor Lønning udbetales, ophører Arbejdet 15 Minutter tidligere end ovenfor nævnt.
- 2) Der tilstaaes følgende Hviletid:

Naar Arbejdstiden er:	Frokost Middag
under 9 Timer . . 0 Min. ¹ / ₂ Time	9 eller 9 ¹ / ₂ Time . 20 — ¹ / ₂ —
10 T. eller derover 20 —	1 —

Den daglige Arbejdstid blev herved 8 Timer 8 Min.

Den næste Ændring foretages i 1879, da Marineministeriet ved Skrivelse af 19. Maj bestemte, at der fremtidig skulde arbejdes med den fulde Arbejdsstyrke paa

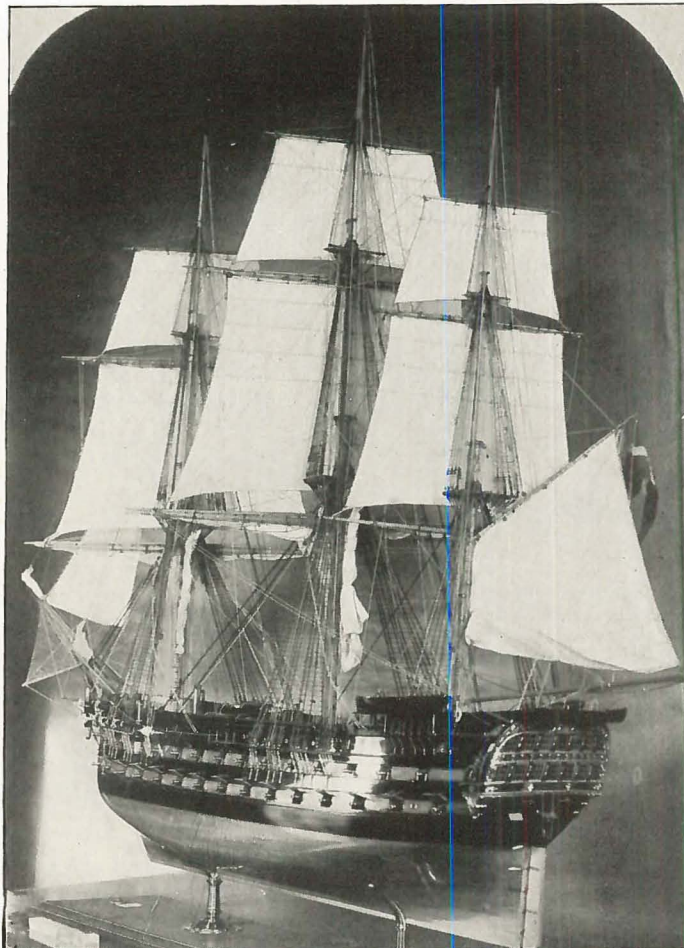
følgende 5 Dage, der indtil da havde været Fridage, nemlig: Holmens Hæderstegns Indstiftelsesdag, Fastelavns Mandag, St. Hansdag og 2 Flyttedage.

Arbejdsdagens Antal forøgedes herved til 298, medens Arbejdstiden forblev uforandret.

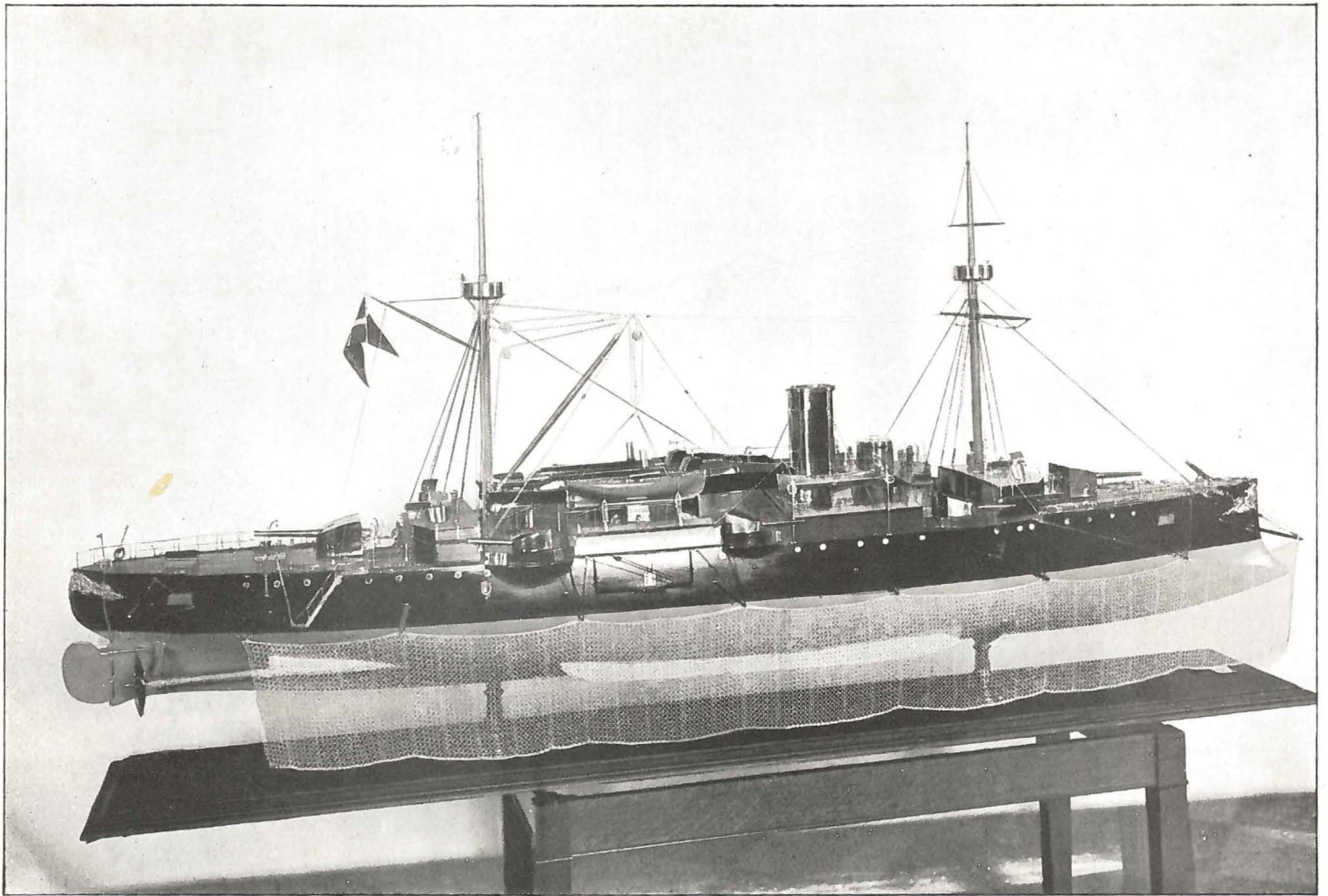
Morgenmønstringen paa Orlogsværftet blev foretaget i Henhold til Instruktion af 9. September 1868, der sluttede sig nøje til tidligere Bestemmelser for Morgenmønstringen. Den foretoges for at kontrollere, om Underofficerer og Menige af det faste Mandskab og de private Haandværkere havde givet Møde i rette Tid, vare forsilde mødte eller udeblevne. Mønstringen skete for det nævnte Personels Vedkommende ved Uddeling af en Brikke til hver Mand ved Værftets 2 Indgange, Værftsporten og Bommen, der svingedes over til den faste Toldbodbro hver Morgen til Indpassage og hver Eftermiddag til Udpassage.

Mønstringsforretningerne varetoges af Hovedvagtschefen ved Bommen og af en af de under Ekvipagemesteren sorterende Inspektionsofficerer ved Værftsporten, samt af de af Marineministeriet ansatte Mønstrskrivere, som i denne Funktion var underlagt Chefen for Orlogsværftet.

Naar Klokkelydningen, der kaldte til Arbejde, var endt, lukkedes Portene, og der maatte kun uddeles Brikker til det Mandskab, der var inde, naar Portene lukkedes.

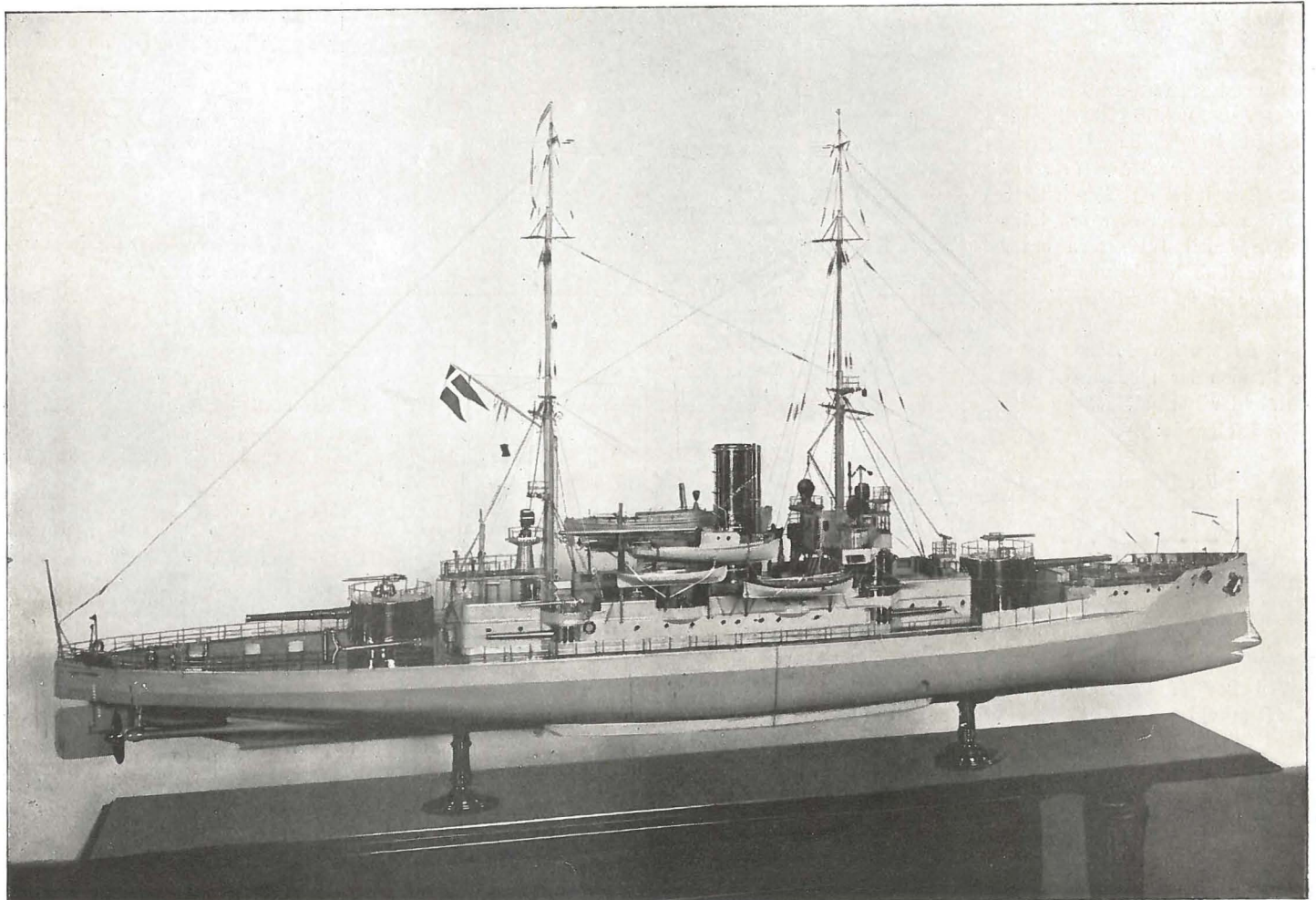


Model af Linieskibet Dannebrog, 1850—62.
Ombygget til Panserfregat (se Pag. 38).



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Model af Krydseren Valkyrien, 1888—1923.
3000 Tons, 5300 H. K., 10 Kanoner.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt. 1924.

Model af Panserskibet Peder Skram, 1908.
3900 Tons, 5500 H. K. 16 Kanoner.

Brikken afleveredes derefter af den paagældende paa Arbejdsstedet til Legitimation for, at han var mødt i rette Tid.

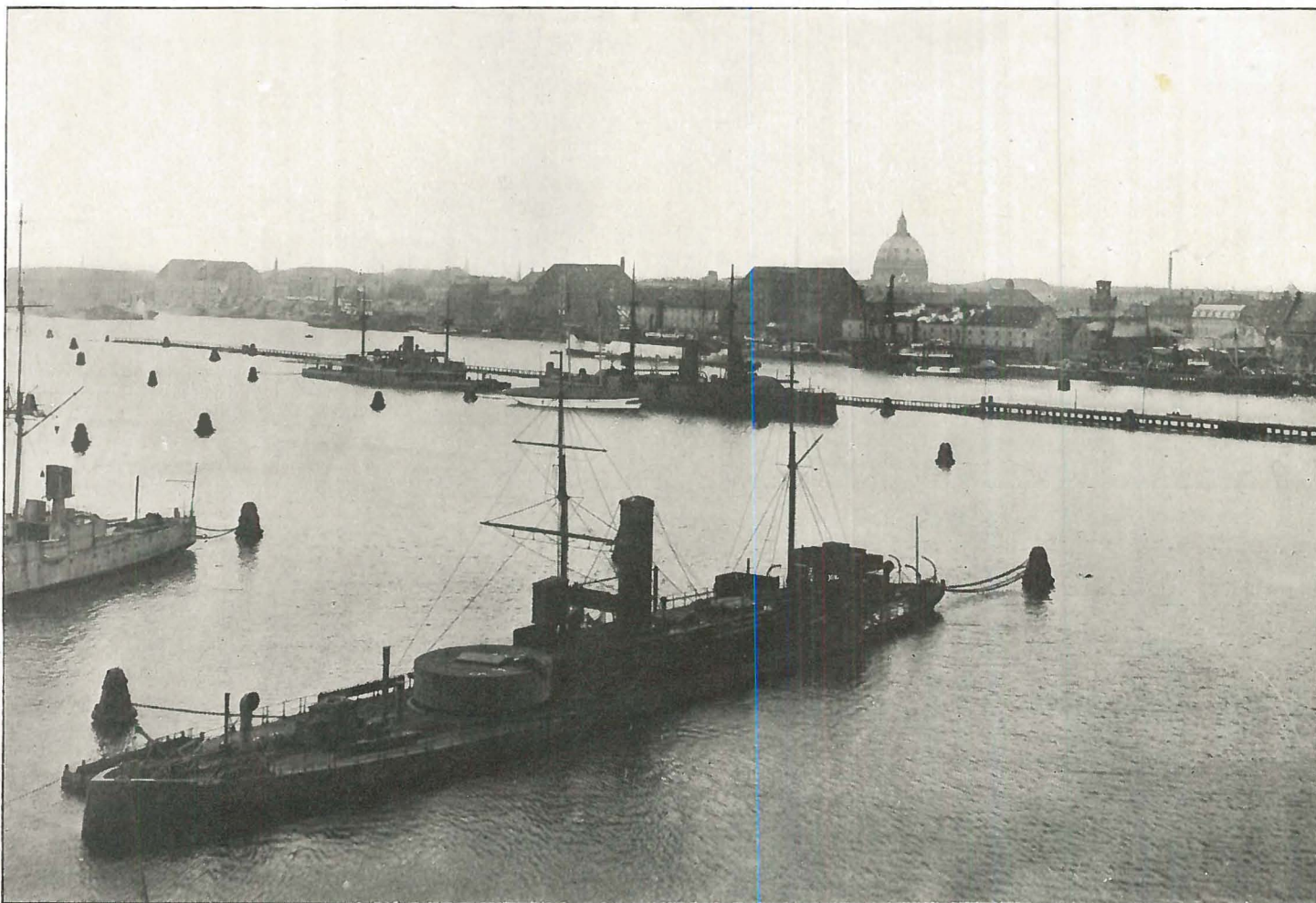
Naar Brikkeuddelingen var ophørt, bragtes de tiloversblevne Brikketegn fra Værftporten og Bommen til Mønstringslokalet paa Hovedvagten, hvor samlede Dagrappporter over det indpasserede Mandskab udfærdiges og tilstilledes de forskellige Korpschefer.

Mødte en Mand for silde i første Time fik han en Passerseddel med Angivelse af Tid for Indpassagen. Der afkortedes hans Løn svarende til en Time, hvis han mødte i Løbet af denne. Hvis han udeblev helt uden Tilladelse fik han „en Absent“, hvorfor der afdroges ham 1½ Dagløn, og hvis han forlod Arbejdet uden Tilladelse fik han en „Løbeabsent“, der kostede 2 Gange Daglønnen. I Gentagelsestilfælde kunde han naturligvis afskediges. Hver Mand havde Ret til 2 Gange om Maaneden at tage sig Frihed „med Forlov“ mod Afkortning i Dagløn.

Tilbageblik.

Efter at have gennemgaaet Driften af og Arbejdsforholdene paa Orlogsværftet i den her omhandlede Periode, vil sikkert alle indrømme at det var en stor og meget omfattende Virksomhed, der blev drevet.

Denne Periode er særlig karakteristisk ved, at de sidste Linieskibe, Sejlfregatter og Korvetter samt Hjuldampskibe forsvinde, medens der samtidig skabes en Række desværre ret uensartede Panserskibe og indføres Skruekanonbaadene armeret med 1 svær Kanon. Artilleriet er i en stærk Udvikling. Bagladekanonen og Maskinskyts indføres, Søminevæsenet opstaar og udvikles, og de første Torpedobaade anskaffes. Det var som man vil se en Tid, hvor Udviklingen af Materiellet, der hidtil var foregaaet jævnt, pludselig tog Fart, saa at de ældre Officerer, der var opvoxede i og med Sejlskibene, vel nok undertiden havde nogen Vanskelighed ved at følge med Tiden.



Udsigt fra Nyholms Kran over Flaadens Leje og Havnen mod Kjøbenhavn. Aar 1907.

I Forgrunden ses Panserbatteriet Gorm og tilvenstre Agterenden af Krydseren Hekla. Mellem Pælene ved Hønsbroen ses Panserskibet Iver Huitfeldt og tilvenstre for dette Odin.

Skoler.

Foruden de allerede under Orlogsværftet sorterende permanente Skoler: Underofficersskolen og Skibbygningsskolen afholdtes ved Orlogsværftet

Exercerskoler for det indkaldte værnepligtige Mandskab. Specialskole ved Søartilleriet for Officerer og Underofficerer. Uddannelsesskoler ved Søminetjenesten og senere Søminevæsenet for Officerer og Underofficerer.

Skole for Maskinister, i de senere Aar af Perioden særlig for Torpedobaadsmaskinister.

Dykkerskole for Tømmermænd.

Fra 1868 afholdes aarlig Reserveløjtnantskole (Skole for Skipper og Styrmand), der tilførte Søværnet mange dygtige Befalingsmænd, og knyttede Baandet mellem Orlogs- og Koffardimarinens fastere.

Endelig skal nævnes — selv om det ikke direkte vedrører Orlogsværftet — at Sætatsens Dreng- og Pigeskole blev nedlagt 1874. Tiden førte det med sig, men det var maaske nok det første Stød, der rettedes mod Holmens faste Stok. Der kom desværre senere mange andre efter.

Det var jo som tidligere nævnt ikke særlig gode Forhold Søværnsloven af 1868 bød. De paabudte Revisionslovforslag blev fremsat i Efteraaret 1872. Søværnslovforslaget støttede sig i det væsentligste til den bestaaende Lov, idet det dog optog en Flaadeplan, indførte en Genindkaldelse for det værnepligtige Mandskab og stillede Direktøren i rent tekniske Sager noget mere uafhængig af Chefen for Orlogsværftet. Lovforslaget blev imidlertid ikke vedtaget og blev derfor — undertiden uforandret, undertiden noget ændret — forelagt fra Aar til Aar indtil det endelig i Finansaaret 1879—80 lykkedes Marineminister N. F. Ravn at gennemføre en ny Søværnslov, der blev stadfæstet den 28. Maj 1880.

De stadige gennem saa mange Aar resultatløse Forhandlinger paa Rigsdagen om Søværnsloven tjente ikke til at opmuntre Personellet, der under disse jævnlig var Genstand for haarde og uberegtigede Angreb. Man faar et godt Indtryk af et saadant Angreb, naar man læser Marineministeriets Kundgørelse for 7. Juni 1873 der lyder:

Ministeriet har tilskrevet Chefen for Orlogsværftet saaledes:

„Under den nu afsluttede Rigsdagssession blev der i Folketinget rettet Forespørgsel til Marineministeren om, hvorvidt det maatte



Broen Linien, set vestfra imod Nyholm, i Slutningen af det 19. Aarhundrede.
Midt for Broen ses Nyholms Hovedvagt, tilvenstre Salutbatteriet Sextus, tilhøjre Gamle Smedie og Planbygningen med Nyholms Kran.



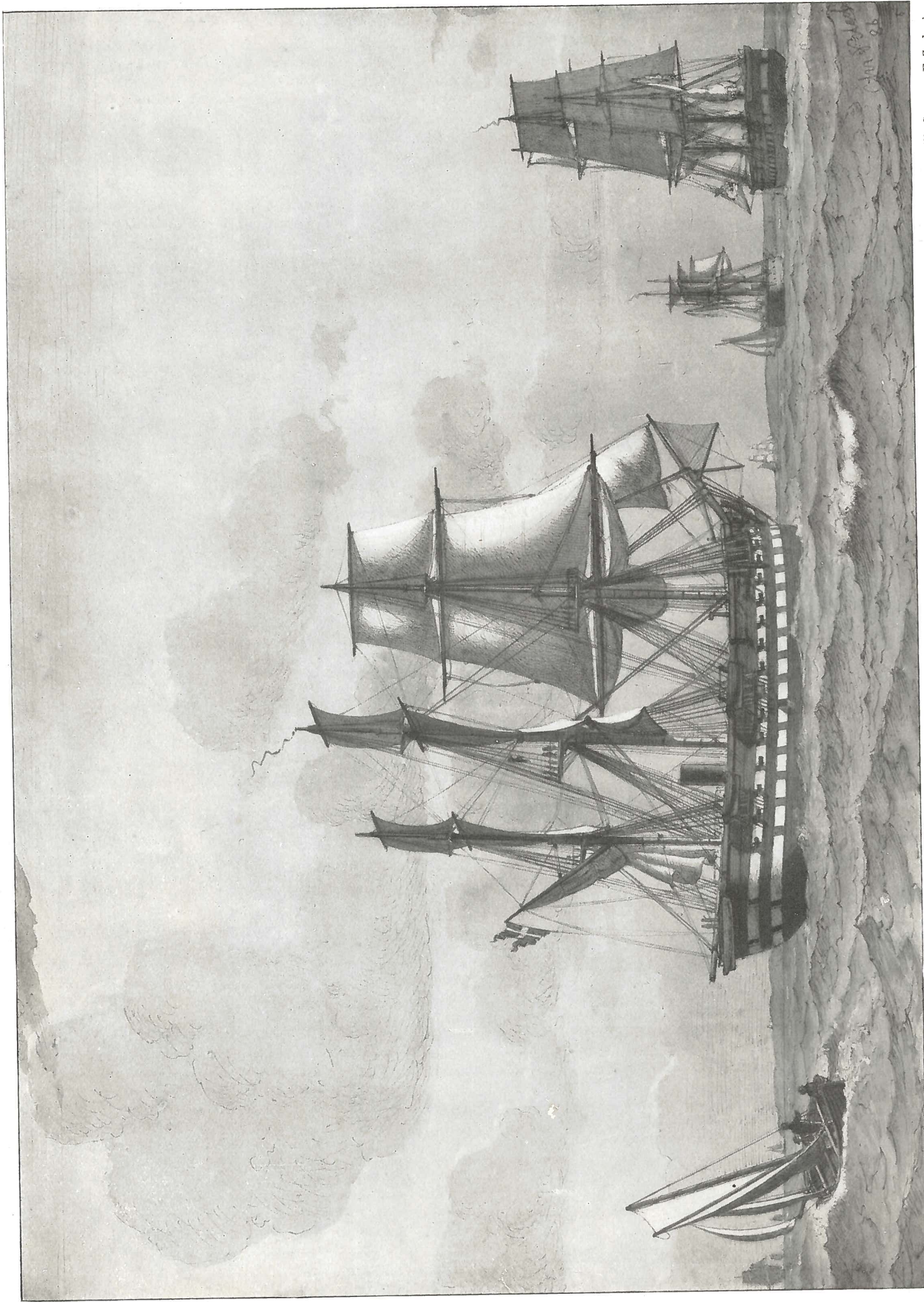
Nyholms Vagt, Gamle Smedie, Kranen og Planbygningen i Slutningen af det 19. Aarhundrede.



Carl Baagøe pinx.

Sejlfregatten „Thetis“ og Skruefregatten „Jylland“ under Jæderen ved den norske Kyst i 1860erne.

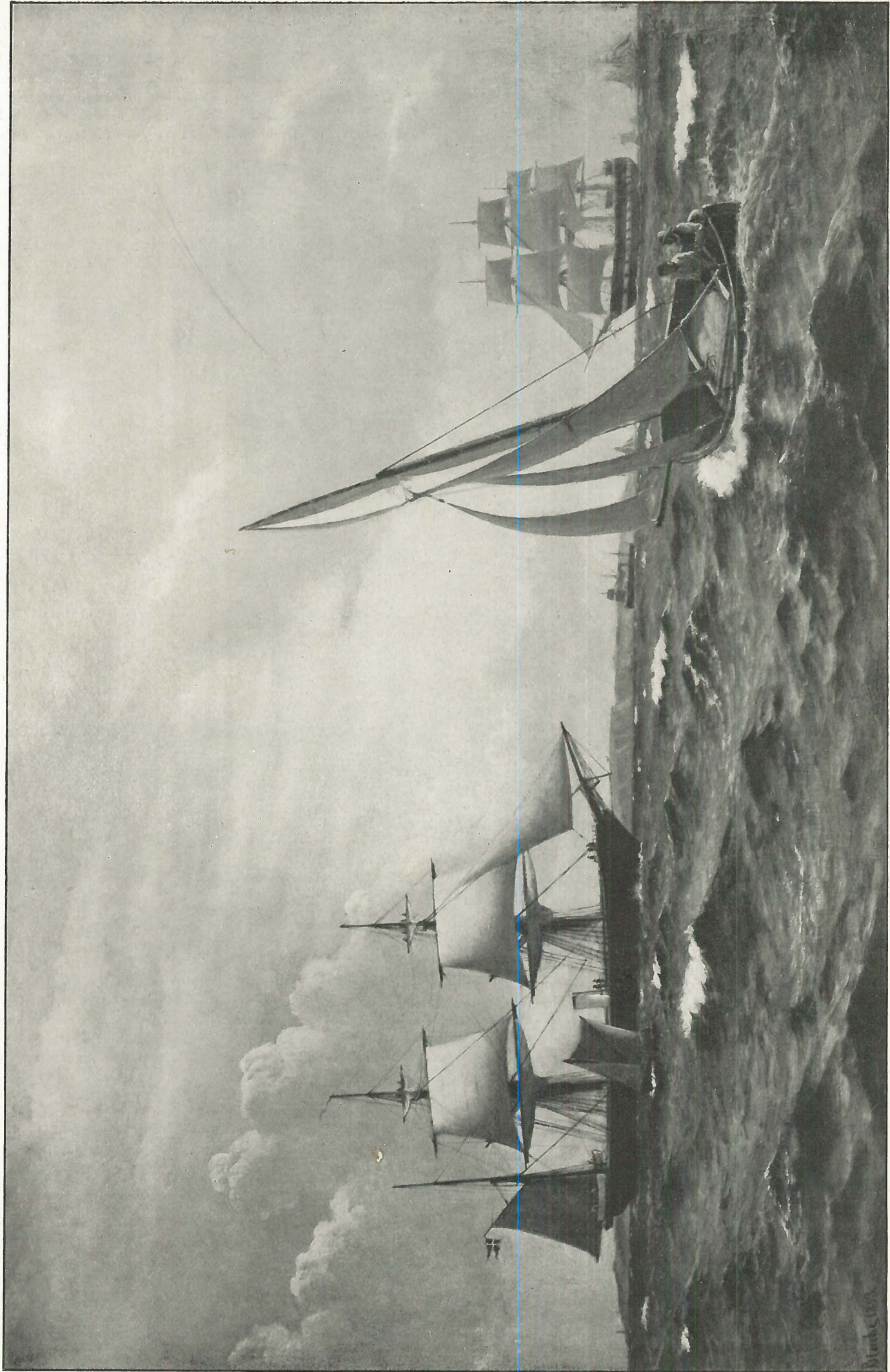
Tilh. Grosserer F. Zachariae.



Tilh. Grosserer F. Zachariae.

Orlogsskibe udfor Hornbæk. Midt i Billedet Linieskibet „Sjöld“. Aar 1864.

Chr. Blache fecit.



Chr. Blache pinx.

Korvetten „Héimdal“ (til venstre) og Fregatten „Sjælland“ (til højre) mødes i Sundet vest for Høen i Sommeren 1892.

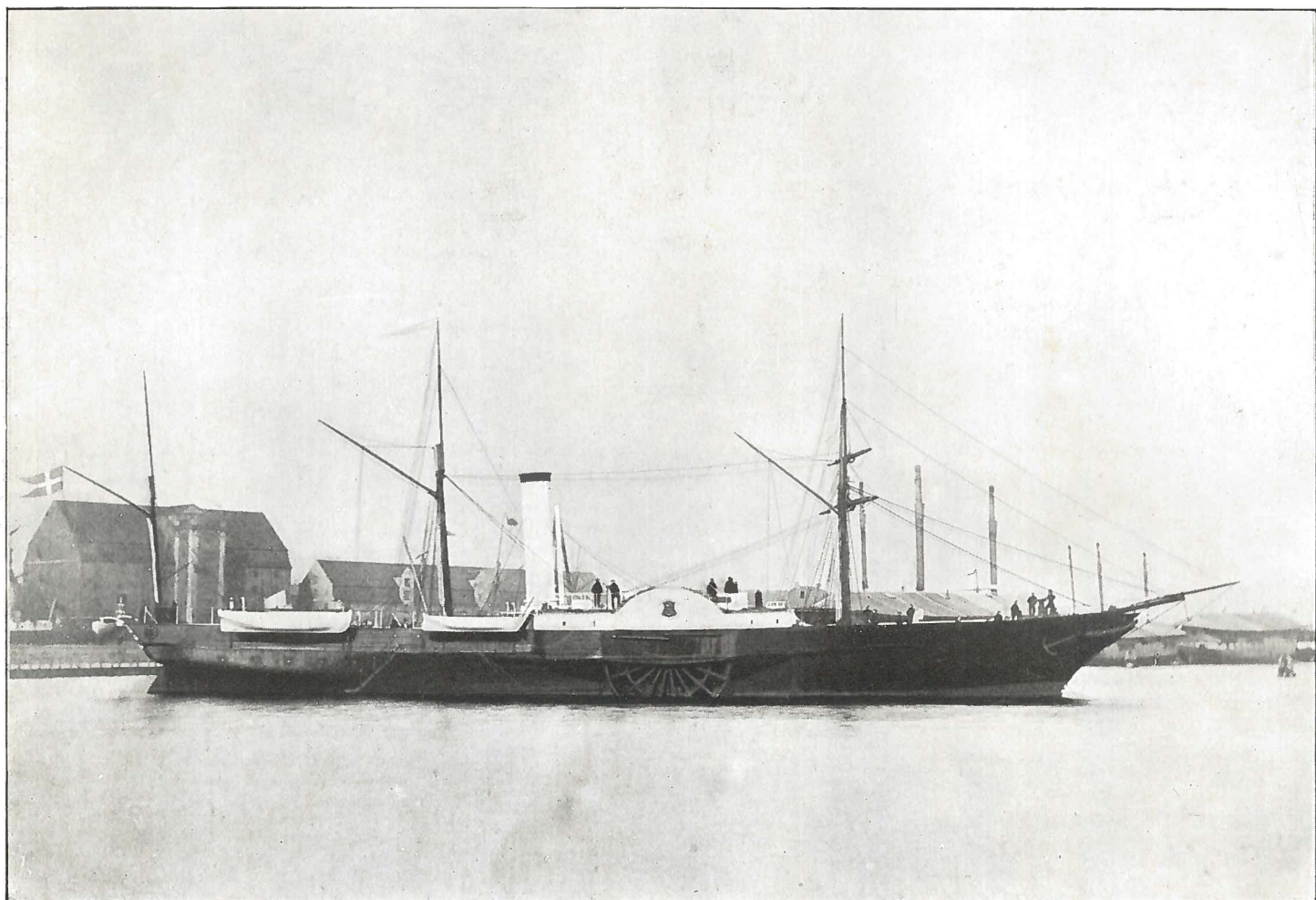
Tilh. Kommandør T. A. Topsøe-Jensen.

forholde sig rigtigt, hvad Forespørgeren havde ladet sig sige, at Udmaalingen af Kraftudviklingen ved Modtagelsesprøverne af Maskinerne i Skonnerten St. Thomas og Panserbatteriet Gorm skulde være urigtig foretagen, nemlig for St. Thomas Vedkommende til Skade for de danske Fabrikker og for Gorms Vedkommende til Fordel for de engelske Fabrikker, og paa given Opfordring om at udtale, hvem der sigtedes til, blev der nævnt Underdirektør N. N.

Hr. Commandeuren ville i den Anledning behage at tilkjendegive Underdirektør N. N., at efter de indhentede Oplysninger og foretagne Eftermaalinger er Ministeriet kommet til den Overbevisning, at hans som Medlem af Prøvekommissionerne foretagne Maalinger af Kraftudviklingen ved Modtagelsesprøverne af Maskinerne til Skonnerten St. Thomas og til Panserbatteriet Gorm ere fuldkommen forsvarlige.“

afdelingens Virksomhed, Reparationsværft kontra Nybygningsværft. Særlig var dette Spørgsmaal fremme i Begyndelsen af 70'erne, da Burmeister & Wains Skibsbyggeri paa Revshaleøen blev anlagt. Vægtige Stemmer hævdede sig dog for Nødvendigheden af at bevare Nybygning paa Orlogsværftet for at sikre sig en økonomisk Drift. Det andet Spørgsmaal var Chefen for Orlogsværftets Stilling overfor Direktøren. Det fremhævedes at denne sidste bør have Ansvaret og Ledelsen af den rent tekniske Virksomhed, medens Chefen for Orlogsværftet skal være den Højstbefalende paa Værftet, den ledende af alt Krigsberedskab og af alt Samarbejde, hvor dette er nødvendigt mellem de forskellige Afdelinger paa Orlogsværftet.

I Sommeren 1879 nedsattes af Krigs- og Marineministeriet en Forsvarskommission under Kronprinsens Forsæde. Denne Kommission udtalte i sin Betænkning, at den Opgave, der først og frem-



Kongeskibet „Slesvig“, oprindelig „Copenhagen“, bygget 1845 i Glasgow.
740 Tons, 500 H. K., 1856–79 Kongeskib, 1893 udgaaet af Flaadens Tal og ophugget.

Statsrevisionen øvede i Slutningen af 60'erne og Begyndelsen af 70'erne en stærk og i Almindelighed uretfærdig Kritik over Orlogsværftets Ledelse og kom herved undertiden ret langt udenfor sit lovlige Felt, hvilket ogsaa blev paatalt i Tinget.

Kritikken rettedes først og ganske uden Grund mod Materialbeholdningens Regnskab, der paa Grund af forskellige Priser ved Indkøb og Udlevering tilsyneladende kunde vise Uoverensstemmelse.

Værre var et paa en anonym Angivelse af nogle daglønnede Arbejdsmand eller Sjøvere, som de dengang kaldtes, bygget Angreb paa Besigtigelseskommissionen og dennes Formand i Anledning af en Besigtigelse af leveret Tømmer. Sigtelsen kom først frem fire Aar efter, at Sagen skulde have fundet Sted. Sagen blev undersøgt ved kombineret Ret, og Sigtelsen viste sig at være ubegrundet, hvilket dog ikke forhindrede enkelte Medlemmer af Statsrevisionen i at fastholde den.

Paa et enkelt Punkt var Statsrevisionens Kritik berettiget, nemlig ved en større Mangel i Orlogsværftets Kulbeholdning, fremkommet i Løbet af 5 Aar ved manglende Kontrol ved Udleveringen. Følgen heraf var Fremkomsten af de førnævnte i 1874 givne Regler for Kulregnskab paa Orlogsværftet.

Under de fortsatte Rigsdagsforhandlinger om Søværnsloven, var der 2 Emner, der jævnlige blev berørt. Det ene var om Fabriks-

mest maa stilles Flaaden, bør være at værne om Sjællands Kyster. Flaadens Deltagelse i Københavns Forsvar mod Søsiden betragtes derimod kun som en sekundair Del af dens Virksomhed, der betros dels det Defensions-Materiel, som anskaffes i dette Øjemed, dels til de Skibe, som paa Grund af Langsomhed og andre Mangler kun kunne anvendes til saadanne Opgaver. Kommissionen holder paa at Antallet af kraftige Kampskibe skal fastsættes til 12. Med Hensyn til Antallet af mindre Skibe fremsætter Kommissionen ikke noget bestemt Forslag.

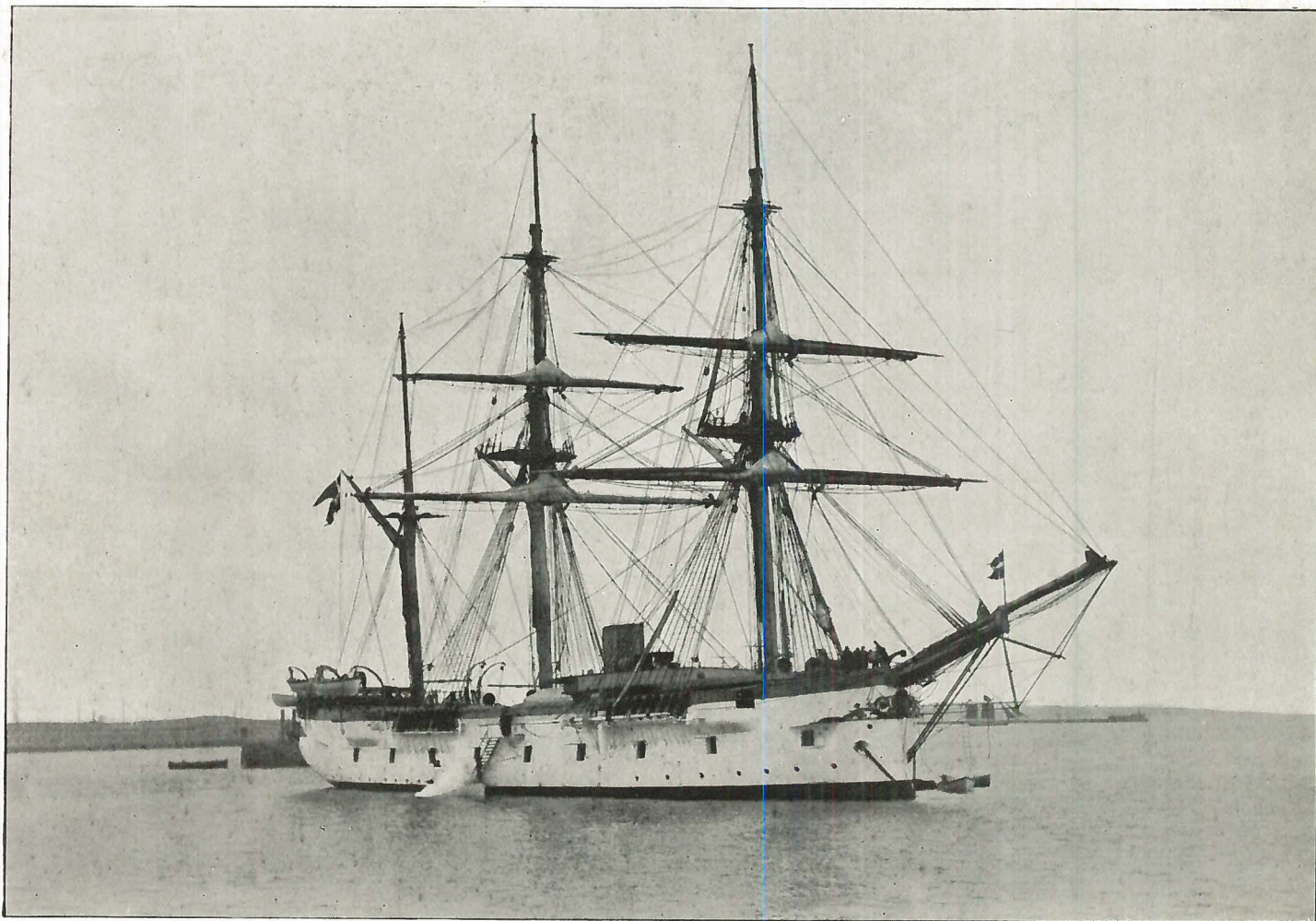
2den Periode.

Efter 8 Aars Forhandlinger var det altsaa endelig lykkedes at gennemføre en Søværnslov, der paa mange Punkter førte Marinen et godt Skridt fremad og bragte Personellet ud af den sløvende Usikkerhed, der var Følgen af de mange Aars forgæves Bestræbelser for at fjerne Manglerne ved den bestaaende Ordning.

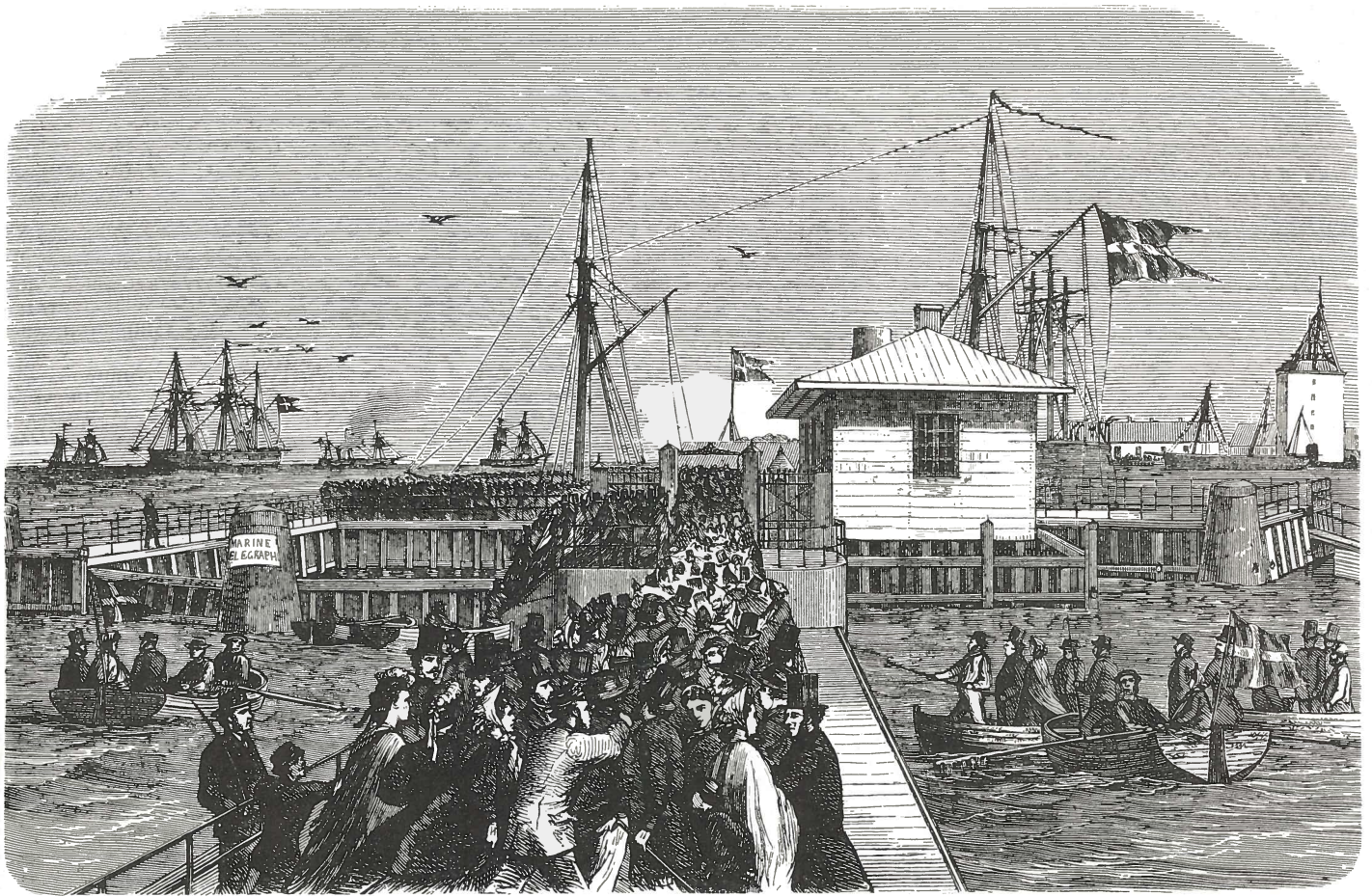
Loven af 24. April 1868 omhandlede jo, som nævnt, kun Personellet, medens den nye Lov af 28. Maj 1880 tillige indeholdt en Flaadeplan, der bestemte, at Flaaden skulde bestaa af 12 større og et passende Antal mindre Skibe. Af Bemærkninger til Lovforslaget fremgaar det, at det var Hensigten, at Flaaden skulde bestaa af 8 Panserbatterier og 4 større upansrede Skibe. De



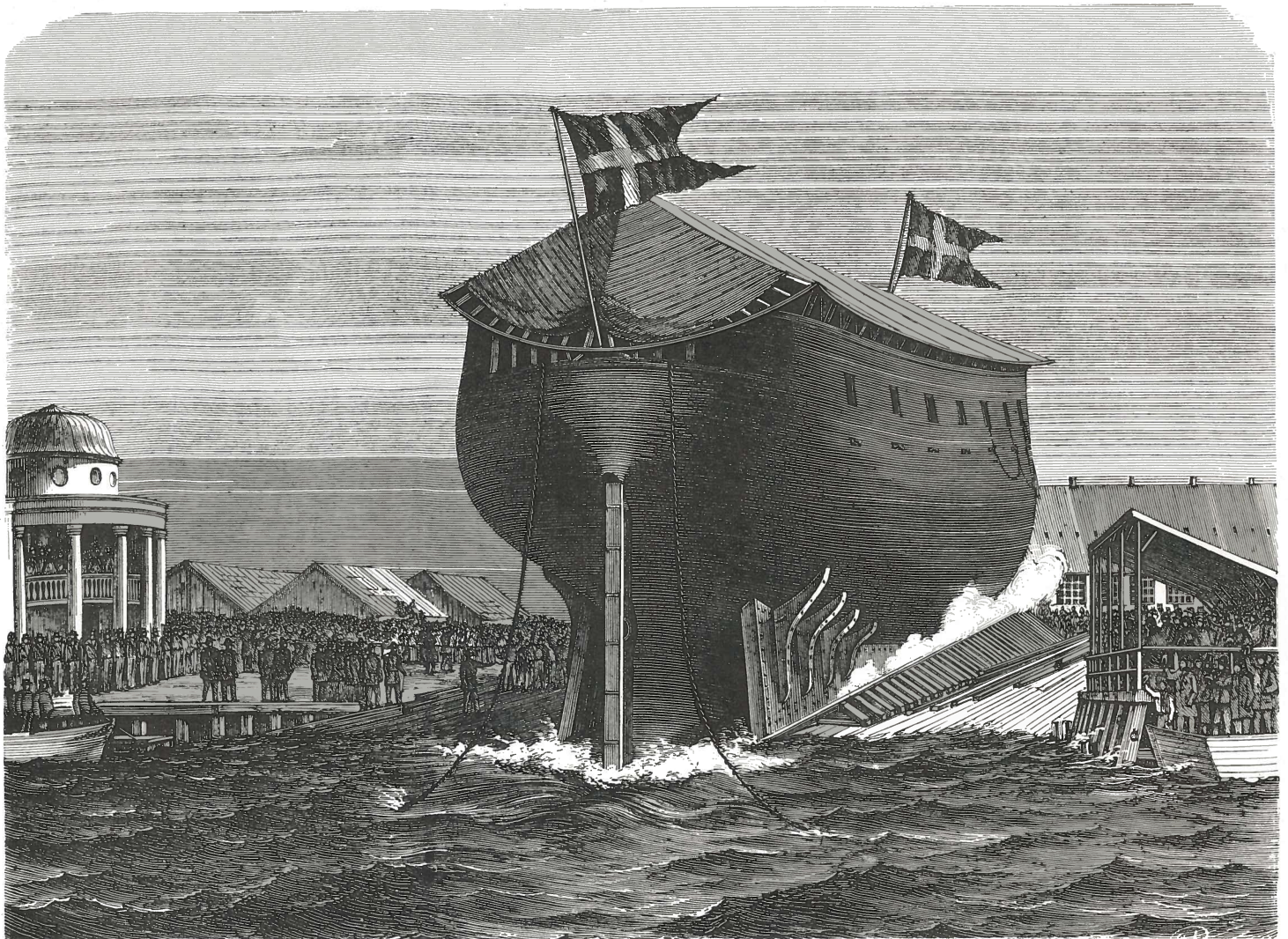
Korvetten „Dagmar“ paa Kjøbenhavns Rhed.
1222 Tons, 500 H. K., 16 Kanoner, 1861—1901. Kadetskib 1887—1901. Ophugget 1902.



Fregatten „Fyen“ med Barkrejsning og Vinterstænger.
2737 Tons, 2600 H. K., 16 Kanoner. Sat i Vandet 1882. Omdannet til Kaserneskip 1908.



Besøgende paa Vej til Orlogsværftet ad Bommen i Anledning af Panserfregatten „Peder Skram“s Afløbning den 28. Oktober 1864.



Panserfregatten „Peder Skram“s Afløbning paa Nyholm den 28. Oktober 1864.
3374 Tons, 1680 H. K. 14 Kanoner. Ophugget 1897. Tilvenstre ses Jardins Afløbningspavillon.

mindre Skibe skulde være 10 Korvetter, Skonnerter og Kanonbaade, 12 pansrede Kanonbaade med panserbrydende Skyts og endelig 30 meget hurtiggaaende Torpedobaade.

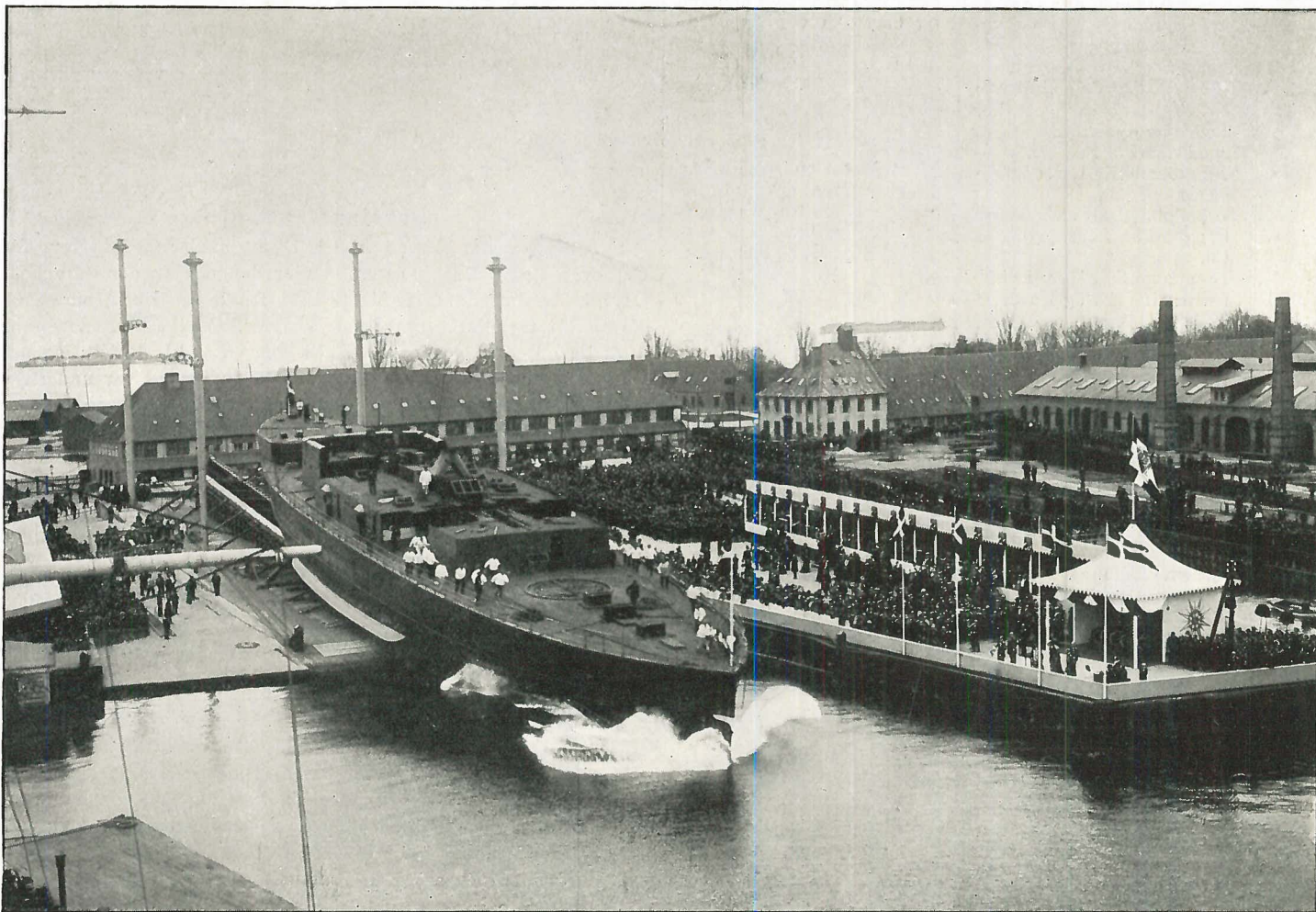
Nybygningskontoen, der ansaas for nødvendig til at skabe og vedligeholde denne Flaadestyrke blev anslaaet til 1.700.000 Kr. aarlig.

Det saa jo meget lovende ud, men de stigende Priser paa Materiellet og de langt kostbarere Vaaben, der efterhaanden fremkom, bevirkede at denne smukke Flaadeplan aldrig blev til Virkelighed.

For Personellets Vedkommende gav Loven nogle Udvidelser af de forskellige Korps, og derved nogle bedre Avancementforhold end hidtil, men Personellet var dog langt fra tilstrækkeligt til den fastsatte Flaadeplan. Det var derfor Hensigten senere at søge Personellet yderligere forøget. Der oprettedes et særligt Maskin-

Anordninger. Hvor der derfor i et givet Tilfælde ikke var kommet nye Bestemmelser, maatte de gamle tages til Rettesnor og kunde ikke betragtes som satte ud af Kraft.

Ved Søværnsloven af 1880 fastsattes nu Chefen for Orlogsværftets Stilling, idet der i forskellige §§, særlig § 20, gives klar og udtømmende Redegørelse for hans Virksomhed og Ansvar. Den Instrux, der indeholdes i Lovens §§, maa sammenholdes med de „Foreløbige Bestemmelser for den Commando, som Chefen for Orlogsværftet fører over Søetatens faste Mandskab og over de indkaldte, kassererede Værnepligtige“ af 30. Marts 1867, der vedblivende stod ved Magt. I Lovens § 20 bestemtes, at Chefen for Orlogsværftet var militær Chef for Værftet, at han har Overtilsynet med dette og med dets Anlæg samt med Flaadens Materiel. Han bestyrer alle Værftets Anliggender, undtagen dem, der angaa den egentlige Fabriksvirksomhed; han leder Ordningen



Panserskibet „Olfert Fischer“s Afløbning den 9. Maj 1903.

I Baggrunden ses Spanteloftsbygningen, Gamle Kontorbygning og Gamle østre Takkelladshus. Tilhøjre Nyt Skibsbyggeri.

korps i Flaadens Rammer — tidligere havde dette hørt under Haandværkerkorpsen — og dets Personel, saavel Maskinister som Fyrbødere, udvidedes betydeligt.

Den næste vigtige Bestemmelse gjaldt Øvelsesudrustningerne og fastsatte, at disse Udrustninger tilsammen skulde afgive Øvelse til 1200 Mand i 6 Maaneder. Kontoen hertil blev samtidig forhøjet fra hidtil 600.000 til 800.000 Kr. aarlig.

Det bestemtes, at der af det i Lægdsrullen staaende Mandskab aarlig skulde indkaldes 900 Mand, dygtigt til egentlig Krigstjeneste, og 100 Mand af Militærarbejderklassen samt 10 Underlæger, at dette Mandskab skulde uddannes i 6 Maaneder, og at der efter endt Uddannelse af dette Mandskab kunde udtages som Reserveunderofficerer 30 Mand, der derefter kunde tjene 3—6 Maaneder som saadan.

Nogen egentlig Instrux for Chefen for Orlogsværftet fandtes, som tidligere nævnt, ikke, idet den sidste Instrux for Holmens Chef, der var udfærdiget den 1. Juli 1756 af Kong Frederik den 5te, ganske vist ikke var ophævet og derfor hidtil og delvis havde været anset for gyldig, men dog paa mange Punkter var uanvendelig. Foruden denne Instrux var der i Aarenes Løb tilkommet forskellige Bestemmelser ved Resolutioner, Love og

overalt, hvor Samarbejde mellem Orlogsværftets forskellige Grene er fornødent. Han er Højstbefalende over Artillerikorpsen, Matroskorpsen, Søminekorpsen, Maskinkorpsen, Tøjhus- og Ekvipageafdelingen, samt de paa Værftet værende Uddannelsesskoler, og hele det paa Værftet tjenstgørende Personale er ham underlagt i alt vedrørende den militære Kommando og Jurisdiktion samt Skik og Orden paa Værftet. I andre §§ af Loven fastsættes de Regler Chefen for Orlogsværftet skal følge ved Antagelse, Forfremmelse, Afsked og Hjemsendelse af Bestillingsmænd, Underofficerer og faste Arbejdere.

Endelig nedlagdes ved Loven Skibbygningsskolen, der paa Grund af den stærke Udvikling af Maskinvæsenet ikke længere var tilfredsstillende. I Stedet for oprettedes „Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen“, en Skole der gennem Aarene viste sig som en udmærket Uddannelsesanstalt, hvorfra mange dygtige Maskinister og Konstrukører er udgaaet, dels til Søværnet og dels til civil Tjeneste.

Loven bragte saaledes, som man vil se, paa mange forskellige Omraader ganske betydelige Fremskridt. Ordningen gav i organisatorisk Henseende omtrent Alt, hvad man kunde ønske, i det alle tidligere Mangler paa en gennemgaaende tilfredsstillende Maade vare blevne afhjulpne.

Vi skulle nu ligesom i forrige Periode gennemgaa de Arbejder, der udførtes i Perioden ved Orlogsværftets forskellige Afdelinger, for derigennem at følge den stærke Udvikling, der foregik i Tidsrummet 1880—1909.

Skibbygning og Maskinvæsen.

Aar	Tilgang ved Nybygning eller Køb, Ombygninger	Afgang ved Udrangering, Salg eller Ophugning
1881	Torpedobaad Sværdfisken bygget hos Thornycroft & Co.	Kanonbaad Thura udgaar, ophugget 1884.
1882	Torpedoskib Tordenskjold	
	2 Stk. 2. Klases Torpedobaade Nr. 4 og 5 bygget hos Thornycroft & Co.	
	Torpedotransportskibet Slejpnar.	
1883	Kanonbaaden Grønsund	Slup Larsens Plads udgaaet og bortsolgt ved Auktion.
	Torpedobaad Delfinen bygget hos Thornycroft & Co.	
1884	Krydserkorvetten Fyen	
	2 Stk. 2. Kl. Torpedobaade Nr. 6 og 7 bygget hos Thornycroft & Co.	
	Minekran Nr. IV.	
1885	Kanonbaaden Guldborgsund	Panserfregatten Peder Skram udgaar, Vandskonnerten Regnbuen ophugget. Barkskibet Gammelholm udgaaet og ophugget.
	Torpedobaad Hvalrossen bygget hos Thornycroft & Co.	
	Fregatten Sjælland indrettes til Vagt og Kaserne-skib.	
1886	2 Stk. 2. Kl. Torpedobaade Nr. 8 og 9 bygget hos Thornycroft & Co.	Korvet Hejmdal udgaar, ophugget 1888.
	Hovedreparation af Korvet Dagmar, der indrettes til Kadetskib.	
1887	Panserskibet Iver Hvitfeldt	
	Torpedobaadene Støren og Søløven bygget hos Thornycroft & Co.	
1888	Torpedobaadene Narhvalen og Havhesten og 2 Stk. 2. Kl. Torpedobaade Nr. 10 og 11 alle bygget hos Thornycroft & Co.	
1889	Krydseren Valkyrien	
	Patrouillebaad Nr. 4.	
	Torpedobaad 2 Kl. Nr. 12 og 13 bygget hos Thornycroft & Co.	
1890	Patrouillebaade Nr. 5, 6, 7.	
	Dampminebaaden Hjælperen.	
	Dampskibet Slesvig indrettet til Brug og udlaant til Kaserneskip under Bygning af Middelgrundsfortet.	
1891	Krydseren Hekla.	Fregat Jylland udgaar og indrettes til Kaserneskip.
1893	Torpedobaad Springeren.	Panserbatteriet Rolf Krake udgaar og anvendes som Forsøgsskib ved Skydeforsøg.
	Krydseren Geiser.	
	Torpedobaad Nordkaperen.	
	Bugserbaad Fremad.	
1894	Torpedobaad Makrelen.	Dampskib Slesvig udgaar og ophugges.
	Patrouillebaad Nr. 8	Skonnerten Fylla udgaar, ophugget 1903.
		Kanonbaad Schrødersee udgaar, solgt ved Auktion 1895.
1895	Krydser Heimdal	Minekran Nr. 1 udgaar, bortsolgt ved Auktion.
	Patrouillebaad Nr. 9.	
1896	Torpedobaad Hajen.	Panserfregatten Peder Skram ophugget.
	Minekran Nr. 1.	
1897	Panserbatteriet Skjold	Exercerskibet Dannebrog ophugget.
	Torpedobaad Havørnen	
1898	Torpedobaad Søbjørnen	Kanonbaad Hauch udgaar, ophugget 1901.
1899	Krydseren Valkyrien klar-gøres til Togt til Østasien.	
1900	Mineskibet Beskytteren	Panserfregat Danmark udgaar, solgt 1907.
1901	Panserskibet Herluf Trolle.	Korvet Dagmar udgaar, ophugget 1902.
		Skonnert St. Thomas ud-gaa, solgt 1908.
		Kanonbaad Møen sprunget i Luften.

1903		Skonnerten Diana udgaar, ophugget 1904.
1904	Panserskibet Olfert Fischer.	Kanonbaad Drogden ud-gaar, solgt ved Auktion.
	Kutter Thyra, købt af Krydstoldvæsen.	Kutter Agnete udgaar, solgt ved Auktion.
1906	Inspektionsskib Islands Falk bygget paa Helsingørs Skibsværft.	Brig Ørnen udgaaet og ophugget.
1907	Torpedobaad Ormen.	Panserbatteriet Lindor-men og Skonnerten Absa-lon udgaaet og solgt 1908.
	Kongeskib Dannebrog hovedrepareret og forlæn-get.	
1908		Fregat Jylland solgt til et tysk Konsortium, tilbage købt til Danmark, derefter købt af Godsejer Schou paa Palsgaard, forsynet med Dagmars Rejsning og opankret ved Juelsminde. Panserskibene Helgoland og Tordenskjold udgaaede og bortsolgt.
		Krydserkorvetten Fyen ud-gaar og indrettes til Ka-serneskib.
1909	Panserskibet Peder Skram	

Bygningsvæsenet.

Bygningsvæsenet havde hidtil ligget under Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen. Under denne blev der i Henhold til kgl. Resolution af 18. Marts 1878 fra 1. April s. A. ansat en Kaptain i Ingeniørkorpset som Bestyrer. Ved Søværnsloven af 1880 blev Bygningsvæsenet udskilt som en særlig Institution under en Bestyrer, der i sin Virksomhed ved Værftet var underlagt Chefen for Orlogsværftet.

Foruden almindelig Vedligeholdelse af Bygninger, Beddinger, Bolværker, Fortøjningspæle, Veje m. m. samt Opmudringer i Flaadens Leje er i Perioden udført følgende større Arbejder:

1881 Grænselinien (Hønsbroen) mellem Flaadens Leje og Havnen flyttedes noget, hvorved Havnen fik noget mere Plads. I den Anledning blev Bommens Vagt flyttet, og den faste Bro anbragt mellem Linien og Estakaderne. Nyt Løb blev udvidet.

1881 og følgende Aar blev Dokøen betydelig udvidet mod Syd og ny Bolværker satte. Der uddybedes ved disse til 6 m.

1882 8. Kanonbaadsskurafdeling blev indrettet til Opsætning af 2. Klases Torpedobaade. Søminekorpsets Værksted bygges.

1883 Ny Kontorbygning paa Frederiksholm blev fuldført og taget i Brug af Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen, Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen og Væftkommissionen. Baadebyggerværkstedet udvides og der bygges et Hus til Dampsprøjten sydfor Planbygningen.

Søminestationen ved Bramnæs vig fuldført og aabnet for Driften.

1884 Der bygges Torpedomagasin, Kanonhuset paa Dokøen, samt Kobbersmedie og Metalstøberi paa Frederiksholm.

1886 Der nedlægges ny og større Gasledning paa Orlogsværftet og indføres Gasbelysning overalt paa Vejene.

Søndre Arbejdsbygning paa Dokøen (det tidligere Panserværksted) genopføres efter Branden den 28. Juni 1886.

1887 Kjedelsmedien paa Frederiksholm blev fuldført, man fortsatte med Bygning af Jernskure til Opsætning af Torpedobaade. Søminekorpsets Kontorbygning paa Nyholm blev fuldført, den sydlige Del af Maskinværkstedet blev ombygget. Der byggedes en 2 Etages Kasernebygning paa Søminestationen ved Bramnæs vig. Der bygges Artilleriværksted paa Arsenaløen.

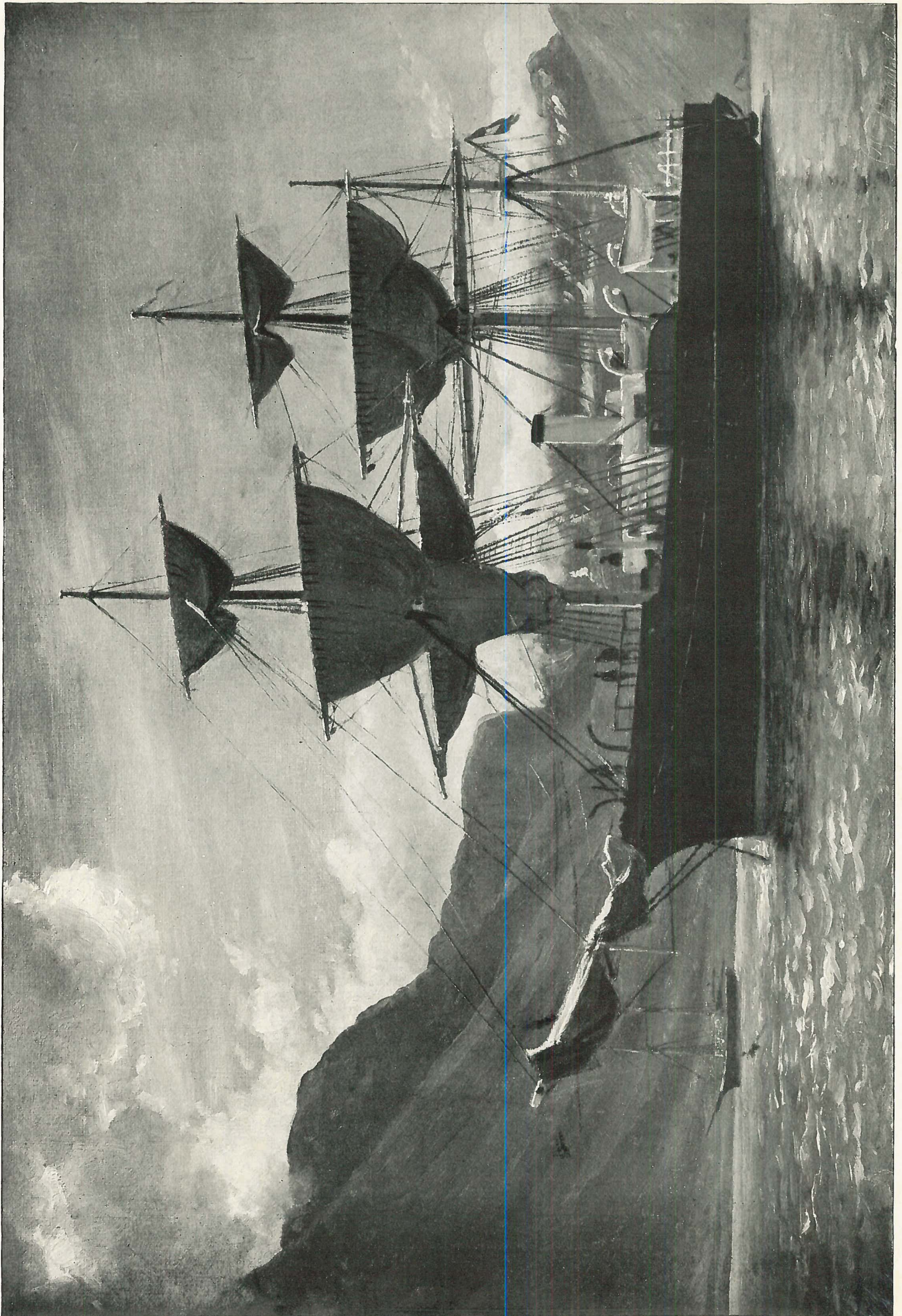
1888 Der opførtes et Vadskehus paa Dokøen og indrettedes Desinfektionsanstalt i Smedeværkstedet. Der opførtes et Kjedelhus til Opvarmning af ny Kontorbygning, Takkelloft og Beklædningsmagasinet.

Vandledningsnettet udvidedes og forbedredes.

1889 Beklædningsmagasinet paa Frederiksholm fuldført. Hovedreparation af Taarn og Krone paa Nyholms Vagt.

1890 Der bygges et Kabelmagasin paa Kvintus.

1891 Arresthuset paa Nyholm og Exercer- og Gymnastikhuset paa Frederiksholm fuldført, der byggedes et Jernskur til Patrouillebaade paa Frederiksholms N Ø Hjørne.



Chr. Blache pinx.

Skonnerten „Ingolf“ til Ankers paa Isafjord.
1012 Tons, 600 H. K., 3 Kanoner. Sat i Vandet i September 1876.

Tilh. Grosserer Zachariae.

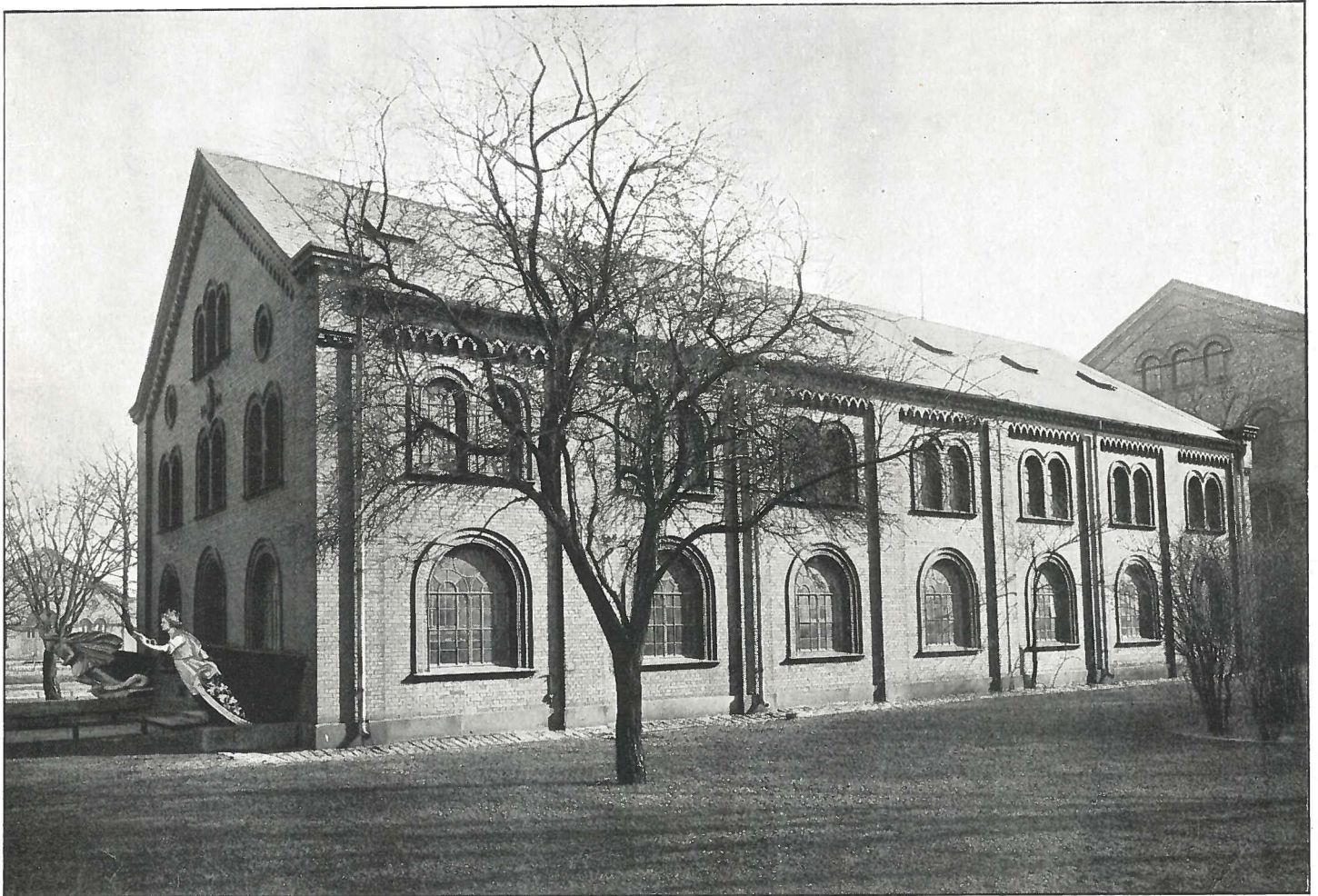
- 1892 Der byggedes et Modelkammer paa Frederiksholm. Søminekorpsets Værksted og Artilleriværkstedet blev udvidede.
- 1893 Der opførtes en ny Arbejdsbygning for Søartilleriets Laboratorium paa Arsenaløen.
- 1894 Marketenderiet blev udvidet ved en Tilbygning mod Øst.
Der byggedes et Patronmagasin paa Arsenaløen og et Krudtmagasin i Christianshavns Envelope mellem 2. og 3. Redan.
- 1895 Der opførtes et Petroleums Magasin for Fyrvæsenet paa Arsenaløens Nordside og bygges en 80 m lang Anlægsbro udfor Nordre Arsenalbygning til Fyrvæsenets Brug.
Gamle Gymnastiksal ved Arsenalet indrettes til Projektmagasin.
- 1896 Der opføres en Tilbygning til ny Kontorbygning til Brug for Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen.

Søartilleriet.

De forskellige Udrustnings- og Vedligeholdelsesarbejder ved de forskellige Afdelinger fortsattes. Udviklingen fortsattes gennem en stadig Tilgang af ny Bagladekanoner, foreløbig alle leverede af Firmaet Krupp.

I 1882 modtoges saaledes Tordenskjold's 14" B. K., den Gang den største Kanon, der havde flydt paa Østersøen, og Fyen's Batteri, bestaaende af 18 Stk. 6" B. K. og Revolver-Kanoner. Med disse Kanoner afholdtes Modtagelsesprøver, dels i Land og dels ombord, med Tordenskjold's Kanon dog kun ombord.

Desuden fortsattes gennem hele Perioden sammenlignende Krudtforsøg og Forsøgsskydninger for at fastsætte Ladningens Art og Vægt til de forskellige Kanoner, ligesom der afholdtes talrige Forsøg med Skydning mod Panzer, saaledes i 1882—83 mod hvalvet Panzer, bestemt til Dækspanser, og i 1883 en stor sam-



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Modelkammeret paa Orlogsværftet, bygget 1892.

Foran Gavlen ses Korvetten „Thor“s og Kongeskibet „Slesvig“s Gallionsfigurer.

- 1897 Den nordlige Arsenalbygning, der var rømmet af Søartilleriet, blev indrettet til og taget i Brug som Fyrvæsenets Magasin.
- 1899 Kulskuret paa Dokøen (Paraplyen) opføres.
- 1900 Forandring af Grovmedien paa Frederiksholm for at skaffe Plads til en Udvidelse af Maskinværkstedets Værksteder. Kongebroen ombygges.
- 1901 Der indrettes kemisk Laboratorium i det tidligere Vadskehus paa Dokøen. Det kgl. Theaters Kulisemagasin bygges, senere udvidet flere Gange.
- 1901—03 Jernbanesporene paa Værftet omlægges.
- 1903 Den vestlige Halvdel af Kanonhuset paa Dokøen nedrives.
- 1904 Broen mellem Nyholm og Frederiksholm ombygges.
- 1905 Thor's og Slesvig's Gallionsfigurer opstilles ved Indgangen til Modelkammeret. Dronning Marie's Gallionsfigur opstilles paa Nordgavlen af Takkelloftsbygningen.
- 1907 Kurtinen mellem Charlotte Amalies Bastion og Kvintus gennemskæres, og der bygges en Klappbro over Gennemskæringen.
- 1908 Der opføres en Radiostation paa Frederiksholm.
- 1908—09 Der opføres Kaserne for Søværnets værnepligtige Mandskab paa Nyholm.

menlignende Skydning mod 4 forskellige Slags Panzer i Anledning af Anskaffelsen af et saadant til Iver Hvitfeldt.

I 1884 afholdtes sammenlignende Forsøg mellem Nordenfeldts, Gardners og Pratt og Whittreys Mitrailleurer og Skydning mod en Plade af Iver Hvitfeldt's Taarnkuppel. I 1885 foretoges kontraktmæssig Beskydning af en Compoundpanzerplade af Iver Hvitfeldt's Panzer og Modtagelsesprøver med dette Skibs Artilleri.

1886 modtog Søartilleriet adskillige Maskinkanoner og afholdt Prøveskydning med disse. 8 gamle Metalkanoner fra Linieskibet „Dannebrog“, der en Tid havde været opstillet paa Langelinie, blev afgivet til Monumentet for Iver Hvitfeldt paa Langelinie.

I 1887 modtoges og prøvedes de nye Bagladekanoner til Korvetten Dagmar og der afholdtes Skydeforsøg mod Plader og Skjolde til Maskinskyts. Krudtforsøgene fortsattes og omfattede nu ogsaa Prøver med dansk, brunt, prismatisk Krudt. Endvidere afholdtes Forsøg med Granatkardæsker til Bagladekanoner og med den af Premierløjtnant Güntelberg konstruerede Mitrailleur.

I 1888 modtoges og prøvedes Valkyriens Artilleri og der afholdtes de første Forsøg med hurtigskydende Kanoner. Elektrisk Belysning af Sigtmidler til Natskydning prøvedes og indførtes,

og der blev afholdt Skydeforsøg mod Celluloseskiver i Anledning af Hekla's Forsyning med Celluloseceller i Vandlinien.

I 1889 modtoges og prøvedes Hekla's Artilleri, og der afholdtes Prøver med de til hurtigskydende Kanoner omdannede 87 m/m B.K. Der afholdtes Skydeforsøg mod lettere Panser og Støbe-staalrør for at prøve Brandrør.

I 1890 modtoges Geiser's Artilleri. Der paabegyndtes en Række Forsøg, der strakte sig over flere Aar, med Skydning med Granat, ladet med stærkt explosive Stoffer, dels i Land og dels paa Søen. I sidste Tilfælde blev den udrangerede Panserfregat Pedér Skram anvendt som Maal.

I 1891 afholdtes et interessant Skydeforsøg mod Hekla for at prøve Cellulosens Egenskaber til at stoppe en Læk, frembragt ved

1896 fortsættes Skydning med Brisantgranat mod det udrangerede Exercerskib Dannebrog. Skydningen blev foretaget fra Gorm med en 10" F.K. og fra Rolf Krake med en 15 cm B.K.

1897 modtog Søartilleriet en 15 cm H.K. bestemt til Herluf Trolle fra Bofors i Sverige.

1898. De 10" Armstrongske F.K. i Odin var paa Hærens Artilleri-Værksted blevet omdannet til Bagladekanoner med Skrue-mekanisme. Der afholdtes Prøveskydning med en af disse Kanoner. Endvidere afholdtes Skydeforsøg mod en Panserplade af Chrom-Nikkelstaa fra Beardmore et Co., Glasgow, bestemt til Herluf Trolle. Pladen blev kasseret efter Skydningen, hvorefter Firmaet fik Tilladelse til at fremstille en ny Plade, som ved senere Prøveskydning viste sig fuldt tilfredsstillende.



Kongefamilien gaar i Land paa Orlogsværftet fra den blaa russiske Kongechalup i Anledning af Panserbatteriet „Skjold“s Afløbning den 8. Maj 1896. Premierløjtnant (senere Viceadmiral) Konow kommanderer Honnørvagten. Staaende agter i Fartøjet Jagtkaptajn, Kommandør Jacobson, Hs. Durchlaut Fyrsten af Schaumburg Lippe, Krouprins Frederik (Fr. VIII) (med Ryggen til). Nederst paa Broen Chefen for Orlogsværftet, Kontreadmiral Bruun, og lige over hans Hoved ses Kong Christian IX i Samtale med Marineminister Ravn. Paa Trappen ses Dronning Louise. I Gruppen af Søofficerer tilhøjre ses Kaptajn (senere Viceadmiral) Evers, Kontreadmiral Braag og længst tilhøjre uden Hat Kommandør (senere Viceadmiral) Uldall.

et Skud i Vandlinien. Skuddet blev affyret fra Absalon med en 15 cm uladt Granat imod Heklas Vandlinie nogle Meter agter for Stævnen. Granaten gik tværs igennem Skibet, der umiddelbart derefter lettede og løb Maximumsfart i 1 Time, hvorved Gennembruddene paa begge Sider af Stævnen kom under Vand. I Begyndelsen virkede Cellulosen efter sin Bestemmelse, idet den udvidede sig og lukkede Hullerne, saa at Vandet kun i ubetydelig Grad trængte ind i Skibet. Ved Slutningen af Prøven var en Del af Cellulosen af Bougbølgen skyllet ud, saaledes at Vandet nu begyndte at trænge ind.

I 1892 modtoges Heimdal's Artilleri og samme Aar begyndtes paa Prøver med tysk og svensk røgfrit Krudt.

1894 modtoges Skjolds Artilleri, og der afholdtes sammenlignende Skydeforsøg mod Panser i Anledning af Anskaffelse af Panser til Skjold.

1895 afholdtes sammenlignende Prøver mellem dansk røgfrit Krudt, leveret fra Frederiksværk og svensk Nitroglycerinkrudt, Modtagelsesprøve med Skjold's og Heimdal's Artilleri og Modtagelsesprøveskydning mod en Plade af Skjold's Panser leveret fra Creusot.

1899. Der afholdtes Modtagelsesprøver med Herluf Trolle's 24 cm B.K. leveret af Schneider et Co., Havre, samt med 3 Stk. 15 cm H.K. fra Bofors, samt Modtagelses- og Installationsskydninger med de omdannede 25 cm B.K. til Odin.

1901 afholdtes Modtagelsesprøver med 6 Stk. 57 m/m H.K. forfærdigede ved Hærens Artilleri-Værksted og bestemte til Olfert Fischer.

30. Septbr. s. A. afholdtes Skydning med Brisantgranater udskudt fra den 10" 407 Cnt. F.K. i Kanonbaaden Møen. Kanonbaaden var fortojet paa Nordenden af Saltholmsflakket, og Kabel til elektrisk Affyring var overført fra Panserbatteriet Skjold, der var opankret ca. 400 m nordenfor Møen. Alt Personel blev overført til Skjold før hvert Skud.

Ved 1. og 2. Skud sprang Granaten i 1. Nedslag med voldsom Explosion. Nedslag af Sprængstykker observeredes tværs ud for Sprængpunktet.

Ved 3. Skud fandt der i Skudøjeblikket en stærk Explosion Sted under Udvikling af en meget tæt Røg. Større og mindre Sprængstykker faldt ned omkring Skjold. Omtrent 4 Sekunder

efter den første Explosion fulgte en anden, lige saa kraftig, og da den tætte hvide Røg, som ledsagede denne, trak bort, var Møen forsvundet. Katastrofen var formentlig forårsaget ved en Sprængning af Brisantgranaten i Løbet under Udskydningen, hvilket atter har foranlediget Kanonens voldsomme Sprængning og Explosionen af den ombordværende Ammunition.

1902 fortsattes Forsøg med Melinitgranater fra Rolf Krake samt afholdtes Sprængforsøg for at tilvejebringe Oplysning om hvilken Virkning Explosionen af en Patron til en Patronkanon, en krudtladet Granat eller en Melinitgranat vilde udøve paa Ammunition af samme Slags under Magasinering. Endelig afholdtes Skydeforsøg mod en Panserplade bestemt til Olfert Fischer.

1904 indføres Sigtekikkerter (korte) ved de 15 cm K. i Herluf Trolle og der afholdtes Skydeforsøg for at bestemme Panserdæk til Peder Skram.

Kanoner, Maskinkanoner, indvendige Kanongeværer m. m. saaledes at Værkstedet i 1892 atter udvidedes betydeligt.

Laboratoriet fortsatte sin Virksomhed, der ligeledes i denne Periode udvidedes stærkt i Anledning af Artilleriets Udvikling. Det blev derfor ogsaa nødvendigt at opføre en ny Arbejdsbygning, der blev taget i Brug i 1893. Forarbejdelse af Redningsraketter til Redningsvæsenet fortsattes.

Søminekorpset.

Ved Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880 oprettedes Søminekorpset og dets Depot, og der blev i Loven fastsat Rammer for det Personel, der skulde gøre Tjeneste ved denne Virksomhed.

Virksomheden faldt i 3 Afdelinger: Korpset, 1. og 2. Afdeling, hvoraf de to sidstnævnte jo hidtil havde været skarpt adskilte.



Panserskibet „Peder Skram“s Afløbning.

Kong Frederik VIII med Chefen for Orlogsværftet, Admiral Zachariae, Kronprinsen (Kong Christian X) med Konseilspræsident I. C. Christensen. Mellem disse ses Direktøren for Skibsbygning og Maskinvæsen, Kammerherre I. C. Tuxen.

1905. Indførelse af Sigtekikkerter til forskellige Kanoner fortsættes. Der afholdes Indskydninger og Installationsskydninger med Olfert Fischer's Artilleri.

1906—07. Indførelse af Sigtekikkerter (lange) fortsættes. De lange Kikkerter anbringes paa Kanonerne i Olfert Fischer, Herluf Trolle, Geiser og Heimdal.

1907 indføres 57 m/m halvautomatisk P.K., forarbejdede ved Hærens Artilleri-Værksted. Disse Kanoner installeres i Iver Hvitfeldt.

1908 modtoges fra Bofors 2 Stk. 24 cm og 4 Stk. 15 cm Kanon bestemte til Peder Skram med Affutager og Tilbehør. Disse Kanoner blev derefter prøveskudte og antagne.

1909 afholdes Installationsskydningerne i Peder Skram. Arsenallet. 1896 blev den nordlige Fløj af Arsenalbygningen rømmet for at indrettes til Fyrmagasin. Materiellet, hvoraf en stor Del nu opbevaredes i Skibene, samledes i den sydlige Fløj af Bygningen.

Artilleriværkstedet. Bøsemagerværkstedet, der hidtil havde været i Kleinsmedeværkstedet, flyttede i Februar 1887 til sin ny Bygning paa Arsenaløen og benævnes derefter Artilleriværkstedet. Virksomheden udvidedes stærkt efter Tilgangen af hurtigskydende

idet 1. Afdeling hovedsagelig var betjent af Ingeniørerne. Nu samledes de helt, og adskilligt af Personellet fra Ingeniørkorpset fulgte med. Officererne, Kaptain Arendrup, Premierløjtnanterne Daugaard og Juul, forblev til Tjeneste ved 1. Afdeling, den førstnævnte som Chef, de gik i Henhold til kgl. Anordning af Januar 1881 udenfor Nr. i Ingeniørkorpset og sattes i Nr. i Søofficerskorpset; Underofficererne gik over til Søværnet, 2 af dem som Undersøminemestre, Resten i Underofficersnummer. Endvidere overførtes Underofficerer fra Matros- og Artillerikorpset til det nyoprettede Korps. De af Loven nødvendiggjorte Personalansættelser og Overførelser blev efter Indstilling af Chefen for Søminekorpset fastslaaet af Marineministeriet den 29. Oktbr. 1880 og allerede den 1. November s. A. traadte det ny Korps ud i Livet, og 1. Ingeniørbataillons Sømineafdeling ophævedes samtidig. Af de førnævnte Officerer fratraadte Kaptain Arendrup allerede i Februar 1881, Premierløjtnant Daugaard samme Aar om Efteraaret, medens Premierløjtnant Juul, der tillige gjorde Tjeneste som Kemiker ved Søminekorpset, forblev til Tjeneste her indtil Januar 1884.

1. Afdeling blev paa sit tidligere Sted paa Kvintus, hvor den delte Pladsen med Ingeniørdirektionens 3. Bygningsdistrikt og



Panserskibet „Peder Skram“s Aføbning paa Nyholm den 2. Maj 1908.

Ovenover „Peder Skram“ ses Panserskibene „Odin“ og „Tordenskjold“. I Baggrunden Kongeskipet „Dannebrog“ og bag dette Fregatten „Niels Juel“.

Søbefæstningen, og det var først i 1887, at der sattes et Plankeværk op tværs over Kvintus Bastion, hvorved Hærens 2 Afdelinger blev adskilt fra Søminekorpsets 1. Afdeling og dennes Terræn helt til Kongeporten blev lagt ind under Orlogsværftet.

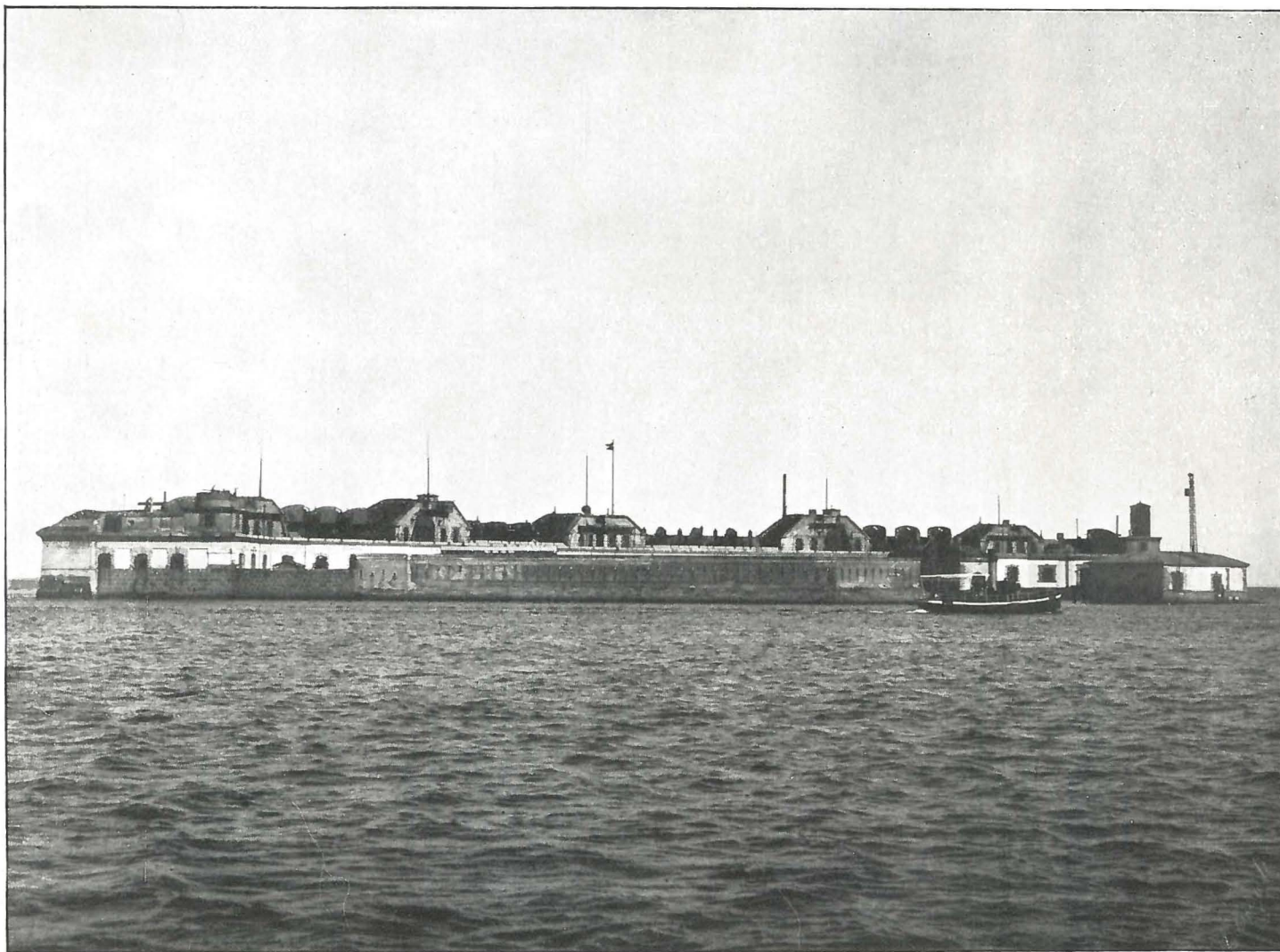
Chefen for Søminekorpset beholdt Kontoret i den røde 2 Etages Murstensbygning paa Kvintus, i den Bygning, der nu ligger øst for Plankeværket. I 1885 flyttedes Kontoret over i Gamle Kontorbygning paa Nyholm, hvor nu Officersskolen har Lokaler. Den ny Kontorbygning blev taget i Brug i 1888, hvorefter Lokalerne i Gamle Kontorbygning anvendtes til Undervisningslokaler for Søminekorpsets Skoler.

Tegnestue og Værksteddrift var oprindelig underlagt Chefen for Flaadens Sømineafdeling, derefter Chefen for 2. Afdeling. Ved

Disse først byggede Torpedoer, der viste sig at være særdeles gode, havde tillige den Fordel, at de var langt billigere, end de fra Whitehead leverede, idet Søminekorpsets Pris pr. Torpedo var 4960 Kr., medens den sidste fra Whitehead leverede af samme Type kostede 6890 Kr. Man vedblev dog for at følge Udviklingen af og til at tage enkelte Torpedoer af ny Type fra Whitehead.

I 1891 begyndte man tillige paa Fabrikation af passive Miner.

Det er en Selvfølge, at Udvidelsen af Driften maatte medføre Udvidelse af Værksteder og Magasiner. I 1884 byggedes et nyt Torpedomagasin i Forlængelse af Værkstedet, og det tidligere Magasin gik da ind som en Del af dette, Aaret efter byggedes Kjedelhuset, i 1886 udvidedes Værkstedet mod Vest og samtidig



Batteriet „Prøvesten“.

Instrux for Chefen af Søminekorpset af 29. Decbr. 1888 blev det bestemt, at Kontorer, Tegnestue og Værksted blev direkte underlagt Korpschefen. Regnskabsførelsen ordnedes ved Marineministeriets Bestemmelse af 31. Marts 1881. Søminekorpset anskaffede og besigtigede selv sit Gods udenom Orlogsværftets Regnskabsvæsen, Regnskabsordningen ændredes først ved Marineministeriets Skrivelse af 5. Novbr. 1887, derefter ved Kundgjørelse af 27. Juni 1904, hvorved Regnskabet for Korpset og begge Afdelinger samledes under en Regnskabsfører.

Værkstedet var som før nævnt oprindelig knyttet til Flaadens Sømineafdeling, det kom derfor ganske naturligt ved Søminekorpsets Oprettelse under Chefen for 2. Afdeling, men lagdes allerede i 1886 ind under Korpschefen. 1885 udvidedes Driften, idet man fra dette Aar begyndte paa Fremstilling af Udskydningsapparater, og i 1888—89 begyndte man — paa en Maade — paa Fabrikation af Torpedoer, idet man omdannede 20 enkeltskruede Staaltorpedoer til dobbeltskruede Composite Torpedoer. Da det af de oprindelige Torpedoer kun var Luftkjedlen, der bevaredes, var det i Virkeligheden helt ny Torpedoer, der efter Omdannelsen forlod Værkstedet. I 1889 begynder den egentlige Fabrikation af Torpedoer med 10 Stk. 38 cm Composite Torpedoer.

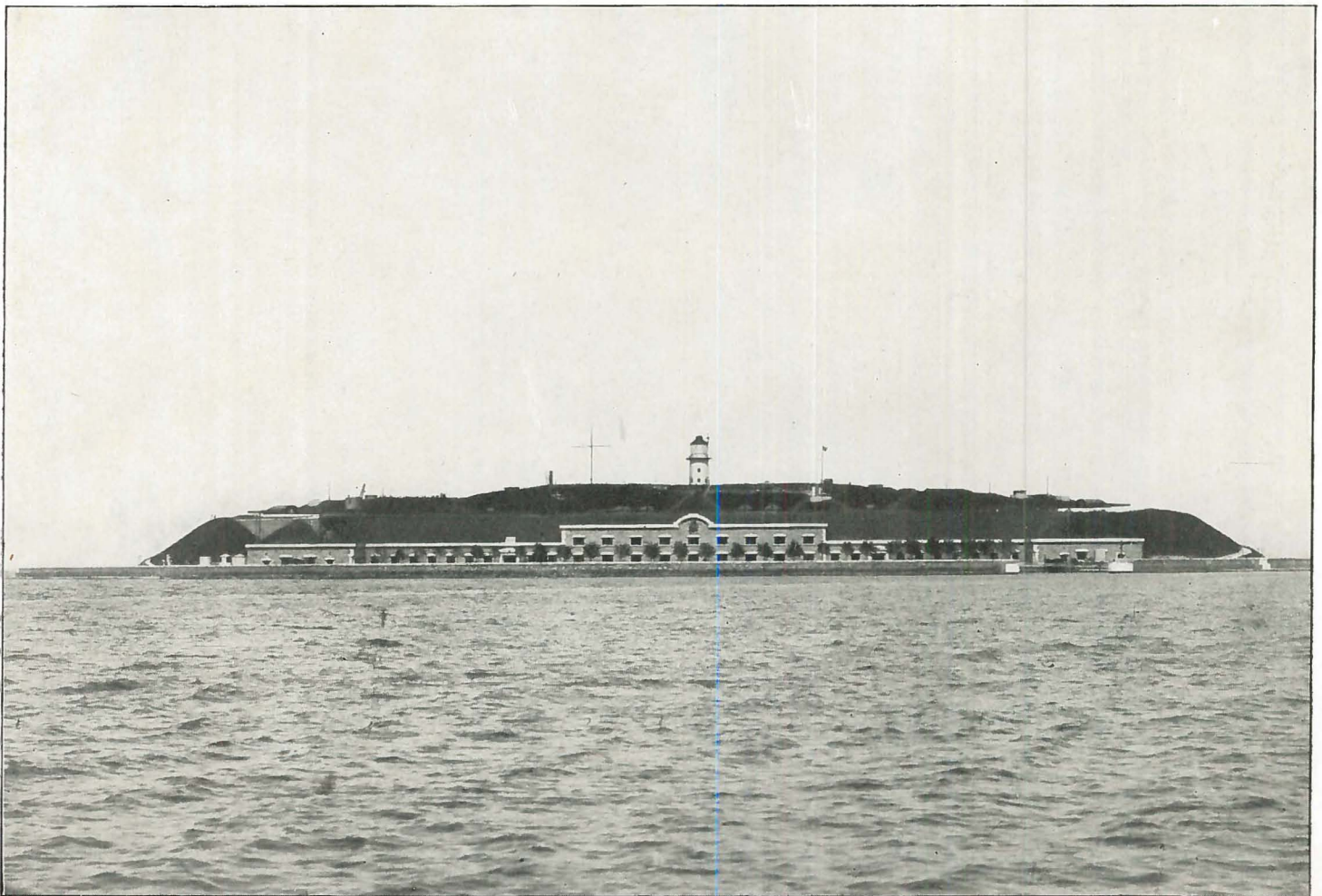
indrettedes et Pladeværksted i en Træbygning, der laa nord for Værkstedet og oprindelig var bestemt til Opsætning af Sleipner. I 1892 fik Værkstedet sin sidste Udvidelse ogsaa imod Vest.

I 1879 bestod Værkstedet af et lille Rum, hvori var opstillet 1 Drejbænk. Personalet bestod af en Maskinmester, 1 Maskinassistent og 1 Arbejder. I 1892 var Værkstedet i Stand til at fabricere alt det Søminemateriel — aktivt og passivt — som Flaaden havde Brug for, og der arbejdedes med en daglig Styrke paa c. 150 Mand.

Sprængstofferne. Ved det passive Søminevæsen fandtes som nævnt en Officer, der førte Tilsyn med Sprængstofferne. Ved Sammenslutningen af de 2 Afdelinger henlagdes denne Tjeneste direkte under Korpschefen. Tilsynet med og Undersøgelsen af Sprængstofferne lededes af den Officer, der ved Søværnsloven fik Benævnelsen „Kemiker“. Laboratoriet var oprindelig indrettet i et Lokale i Søartilleriets Laboratorium paa Arsenaløen. I 1880 flyttedes det til Kvintus, og det bestod her, indtil Orlogsværftet fik sit eget kemiske Laboratorium paa Dokøen. Fra 1896 ansattes en civil Kemiker som kemisk Konsulent ved Orlogsværftet, tidligere havde man hjulpet sig med mere løs civil kemisk Assistance ved særlige Lejligheder, og i 1901 ansattes en fast Kemiker.



Batteriet „Tre Kroner“.



Middelgrundsfortet.

Søminekorpsets 1. Afdeling. Det passive Søminevæsen gik ved Søværnsloven som et organiseret Hele over til at blive Søminekorpsets 1. Afdeling. Personalet fik andre Benævnelser og efterhaanden som Ingeniørofficererne afløstes af Søofficerer. Den sidste Forbindelse med Ingeniørkorpset, nemlig vedrørende Plads- og Kommandoforholdene paa Kvintus, lykkedes det — som før



Chr. Blache pinx.

Vor Frelses Kirke.

Parti af Københavns Havn, i 1870erne.

andre Uniformer, og de Værnepligtige leveredes fremtidig fra Logisskibet eller Søværnets Kaserne, men nogen gennemgribende Forandring foregik iøvrigt ikke. Der arbejdedes videre i det samme Spor som hidtil med det vel indarbejdede faste Personal, medens Forbindelsen med Ingeniørkorpset mere og mere løsnedes,

nævnt — først at faa løst paa tilfredsstillende Maade i 1887. — Den Hovedopgave, der foreløbig forelaa for Afdelingen, var Fuldstændiggørelsen af Materiellet til de i 1878 vedtagne Spærringer ved Kjøbenhavn. Det sidste Materiel til denne Spærring blev anskaffet i 1883—84. Indtil 1887 var dog en Del af Minerne

ladede med Krudt. Minerne var dels Sigteminer, dels elektriske Stødminer og indtil 1890 tillige Kaliumsminer, bestemte til Forsvar af Søforterne. Den nævnte Spærring fra 1878 forblev ufor-

Udlægningsmaade, og i 1884 havde man løst Spørgsmaalet ved Konstruktionen af en selvvirkende Dybderegulator og ved Anbringelse af Skrueforbindelsesstykker paa alle Kabeltampene. Man



venstre ses et Stykke af Hønsbroen.

Tilh. Grosserer Zachariae.

andret i en Aarrække, men da Bombardementsgrænsen for Skibskanoner forøgedes, følte man Trang til at faa Spærringen skudt længere frem. Det tog lang Tid at udlægge disse Spærringer, man regnede med 2 à 3 Uger efter Aarstid og Omstændigheder. Man arbejdede derfor nu i første Række paa at faa en hurtigere

kunde nu gaa over til at udlægge Minerne rækkevis fra en Minebaad under Gang. Til Minebaade indrettedes i 1886—87 3 ældre Transportbaade, som i den Anledning forsynedes med 12 Minedavider paa hver Side med Slippetaljer.

Af Skibsmateriel til Udlægning og Udstikning raadete Afde-

lingen i 1880 over 3 Minekraner og 2 Dampbaade. I 1884 byggedes Minekran Nr. IV, da den gamle Minekran Nr. I ikke længere var anvendelig til Udlægning.

I Anledning af Bygningen af Middelgrundsfortet blev Spærringerne flyttede længere ud. De nødvendige Penge hertil bevilgedes i Finansaarene 1891—92 og 1892—93. I den Anledning forøgedes Materiellet betydeligt og Minebaadenes Antal forøgedes i 1892 med 2 Baade og i 1895 yderligere med 2 Baade.

I 1896 byggedes en ny Minekran Nr. 1 til Erstatning for den nu udrangerede af samme Navn.

Til Betjening af Minespærringerne fandtes Søminestationer paa Middelgrundsfortet, Trekroner, Prøvesten, Charlottenlund Fort og Kastrup Fort.

Samtidig med at der arbejdedes med Minespærringerne ved Kjøbenhavn, havde man ogsaa tilvejebragt og klargjort Materiel til Anvendelse i Farvandene udenfor Sundet. Til denne Udlægning af Miner anvendtes først Kanonbaaden Falster, der blev indrettet til Mineskib i 1885, derefter 1 Minebaad slæbt af Mine-

kran Nr. IV, der i flere Aar var stillet til Raadighed for Eskadren, og endelig fra 1891 Dampminebaaden Hjælperen. Minemateriellet blev naturligvis Aarenes Løb betydelig udviklet og forbedret. Man skal dog ikke her komme nærmere indherpaa. — Søminekorpsets 2. Afdeling afløste i 1880 Flaadens Søminevæsen og fik Lokaler i Gamle Kontorbygning paa Nyholm.

Det var i Begyndelsen meget sparsomt med Plads. Foruden Afdelingschefens Kontor fandtes kun en lille Tegnestue, en Skrivestue, et Officersværelse og et Værelse til Arkiv. I Stuen nedenunder var Auktionslokalet, 3 Værelser for Skibbygmestre og Søofficerskorpsets Parolstue. I gamle østre Takkelladshus raadede Afdelingen over et Arbejdsrum, et Officers-Værelse og et Kontor for Regnskabsføreren. Paa Loftet var Oplagsplads for Stang- og Slæbetorpedomateriellet. Efterhaanden begyndte Afdelingen dog at udvide sig, i 1881 flyttede Skibbygmestrene ud og Søofficerskorpsets Parolstue flyttedes til Vildandegade i Nyboder. I 1882 fik Afdelingen de af Skibbyggeriet paa Loftet benyttede Lokaler, her indrettedes nu Tegnestue, Skrivestue og Arkiv, i 1883 flyttedes Auktionslokalet til Frederiksholm og Værftskommissionen ind i den ny Kontorbygning, som nu var bleven færdig, saaledes at Afdelingen efterhaanden fik hele Kontorbygningen og det meste af Gamle østre Takkelladshusbygning til Raadighed. I det sidste indrettedes nu Plads til Torpedobaadenes Gods, Begyndelsen til Torpedobaadskamrene, og til det elektriske Lysmateriel, som Søminekorpset i 1880 overtog fra Søartilleriet.

Materiellet. Stangtorpedoer fandtes i 1880 til 2 Stangtorpedobaade, til Dampbarkasser og til private Dampbaade, uden at man dog i de følgende Aar nærrede nogen særlig Interesse for dette Vaaben. Først i 1888 fik man ved Bygningen af 4 nye Patrouillebaade atter Anvendelse for Stangtorpedoer, idet hver Baad var forsynet med 2 Apparater. Siden den Tid er Stangtorpedo ikke installeret i noget Fartøj.

Slæbetorpedoer fandtes ligeledes reglementerede til Panserskibene. De blev imidlertid saa stærkt kritiserede, at de i 1887

udgik af Helgoland's Reglement og i 1888 af Gorm og Lindormen's. 24. Decbr. 1888 bestemte Marineministeriet at Slæbetorpedoer skulde udgaa af alle Skibenes Reglementer, men først 3. Febr. 1898 blev alt hertil hørende Materiel kasseret og bortsolgt.

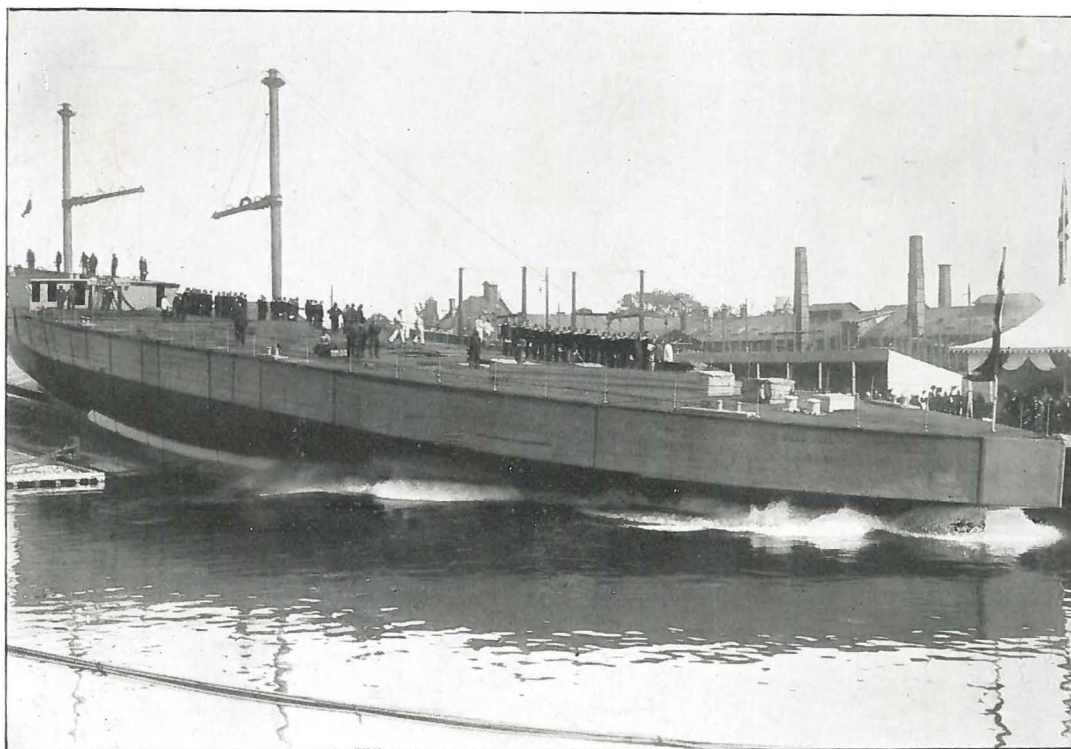
Den selvbevægende Torpedo. Den 1. November 1880 bestod Beholdningen af:

24 Stk. 35 $\frac{1}{2}$ cm (14 inch) Staal torpedoer
58 — 38 cm (15 inch) —

Samme Aar fuldendtes Forsøgene med de første dobbeltkruede Torpedoer. Staal torpedoer var naturligvis vanskelige at konservere, naar de havde været i salt Vand. I 1883 gik man over til Composite Torpedoer, hvor alt undtagen Luftkjedlen var af Metal, samtidig med at Torpedoen i konstruktiv Henseende blev betydelig forbedret. Som før nævnt forandrede Værkstedet i 1888 og følgende Aar næsten alle endnu anvendelige Staal torpedoer til Composite Torpedoer. Torpedoerne gik efterhaanden jævnt fremad baade i Rækkevidde, Fart og Ladningens Størrelse.

Efter at Søminestationen ved Bramsnæsvig var kommet i regelmæssig Drift

i 1884, havde man god Lejlighed og gode Forhold til at afholde Forsøg i forskellige Retninger, som Udviklingen af Vaabnet krævede, og man samlede her solide Erfaringer, som kom Fremtiden til Gode. I 1889 begyndte man selv at fabrikere Torpedoerne, og de i Værkstedet forarbejdede Torpedoer udmærkede sig ikke alene ved Prisbilligheden, men først og fremmest ved det



Fot. Elfelt.

Orlogsskibet „Niels Juel“s Afløbning paa Nyholm den 3. Juli 1918.

langt omhyggeligere Arbejde. I 1890 købte man fra Whitehead de første 45 cm. Torpedoer, og i 1893 havde Søminekorpset konstrueret en Torpedo af samme Type, der nu efterhaanden blev indført i alle senere byggede Skibe og Torpedobaade. Med den større Type blev Skudafstand, Fart og Ladning atter yderligere forøget. I 1896 fremkom et Apparat, der fik stor Betydning for Torpedoenes Anvendelse, det af Østrigeren Obyr opfundne Gyroskop, der anbragtes i Torpedoenes Agterrum og kaldtes for „Sidestyren“. I 1897 fik vi de første Sidestyre, og samme Sommer blev der skudt med Torpedo med Sidestyre fra Stationen, Esbern Snare og fra Torpedobaad. I Aarenes Løb indførtes Sidestyre i alle Torpedoer, undtagen de af ældste Typer, og Vaabnet vandt derved betydeligt i Værdi. Korpset har derefter selv i Aarenes Løb indført adskillige praktiske Forandringer ved Sidestyren, som betydelig har forøjet dens Paalidelighed.

Udskydningsapparater. I 1880 havde man kun Undervandsudskydningsapparat i Stevnen af Esbern Snare. I Helgoland og Tordenskjold indførtes foruden Undervandsstevnapparaterne tillige Tvers-Overvandsudskydning og Agterapparat. I de indtil 1887 anskaffede Torpedobaade findes kun Stevnovervandsapparat, i senere byggede større Baade tillige Tvers-Apparater. I Iver Hvitfeldt fandtes Stevnovervandsapparat, Side- og Agterapparater over Vandet. I Krydserne udelukkende Overvandsapparater. I 1898 sluttedes Kontrakt med Armstrong om Levering af 2 Tvers-Undervandsudskydningsapparater til Herluf Trolle. Lignende men forbedrede Apparater er derefter fabrikerede i Søminekorpsets Værksted til Olfert Fischer og Peder Skram.



Udsigt over Havnen og Flaadens Leje fra „Blaa Pakhus“ i Efteraaret 1903.

I Forgrunden Sunddamperen „Gefion“, som bakker ind igennem Havnen til Havnegade. Tilvenstre i Flaadens Leje Vagtskibet „Sjælland“, bag dette Panserfregatten „Danmark“. Tilhøjre ses Fregatten „Jylland“ og over Forenden af denne Krydseren „Valkyrien“. Længst tilhøjre ses Spidsen af „Niels Juel“s Stævn.

Salut-Batteriet Sextus.

Nyholms Vagt.

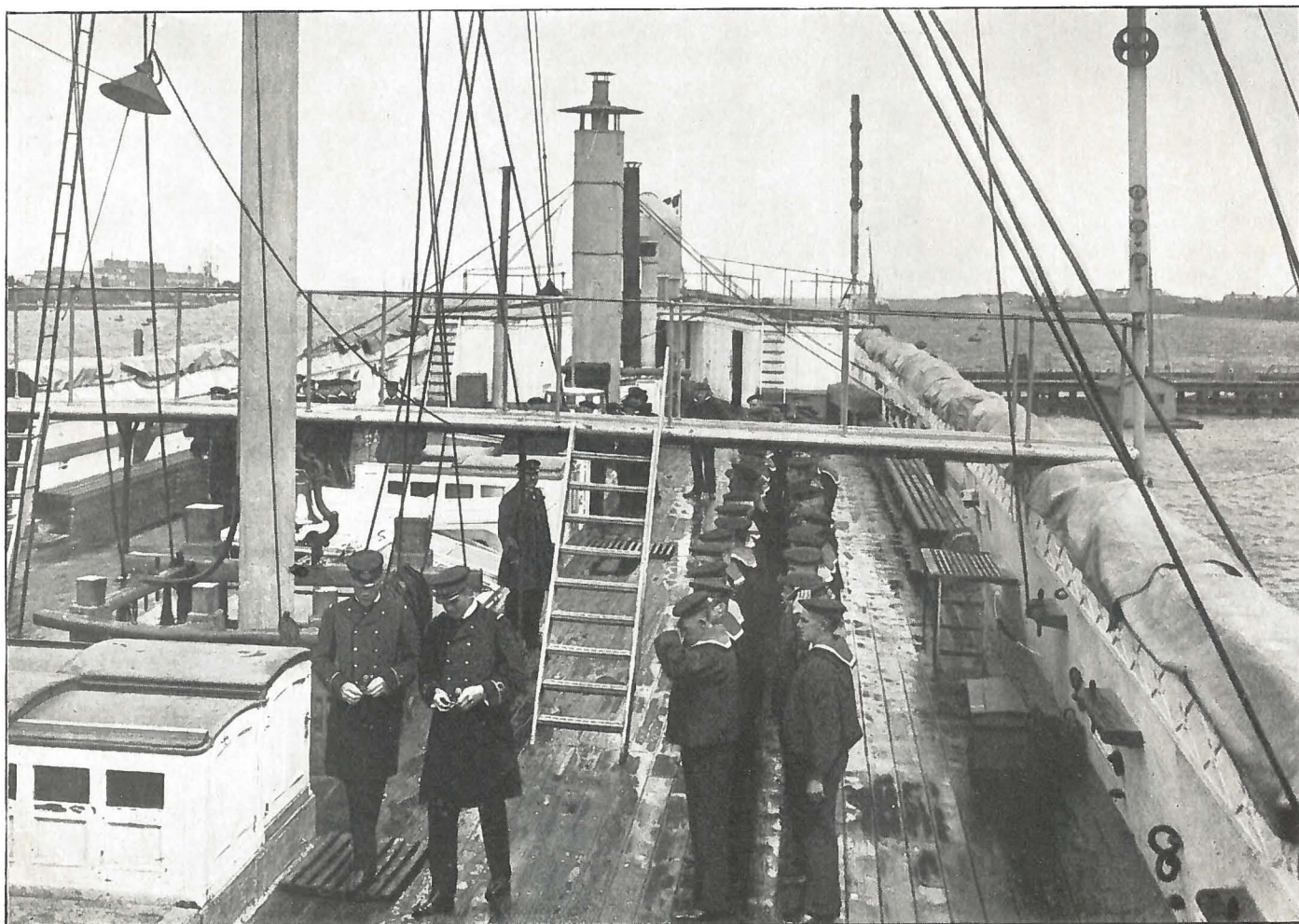
Mastekranen.

Spanteloftsbygningen.

Elektrisk Materiel. Det væsentligste elektriske Materiel i Flaaden, Lysmaskiner med Tilbehør, sorterede som tidligere nævnt under Søartilleriet, hvor man dog gerne vilde af med det, da man ikke raadete over de fornødne tekniske Kræfter. Tøjmasteren indsendte derfor i Efteraaret 1880 et Forslag om, det elektriske Lysmateriels Henlæggelse under Søminekorpset, og den 3. Novbr. s. A. bestemte Ministeriet, at Flaadens Lysmaskiner skulde afleveres fra Søartilleriet til Søminekorpsets 2. Afdl. Afleveringen af Materiellet, der bestod af 7 Lysmaskiner, 6 Linse- og 2 Spejlprojektorer med Tilbehør, blev foretaget den 10. Decbr. s. A. I 1881 installeredes til Forsøg elektrisk indenbords Belysning i Helgoland. Den til Forsøg her installerede Maskine blev atter udtaget og opstillet i Værkstedets Kjedelhus, hvorfra man i Decbr. s. A. begyndte at levere Lys til Værkstedet og til Skib-

Halske om Levering af 2 komplette Stationer til Helgoland og Herluf Trolle. I de følgende Aar anskaffedes Stationer til de fleste større Skibe af System „Telefunken“. Radiostationen paa Orlogsværftet blev taget i Brug i 1905, den var dog foreløbig kun til Flaadens Brug. 1/4 1909 aabnedes den for offentlig Radio-telegrafering, foreløbig kun med Dagtjeneste.

Søminekorpset havde lige siden 1880 været førende paa det elektrotekniske Omraade i Danmark og dets Sagkundskab fandt ogsaa Anvendelse udenfor Marinen. Saaledes fik Chefen for Søminekorpset i 1888 Sæde i den Kommission, der skulde tage Spørgsmaalet om Anvendelse af elektrisk Belysning i det Kgl. Theater under Overvejelse, og Søminekorpsets Personel fik senere Kontrollen med Installationen af den elektriske Belysning i Theatret.



Vagtskibet „Sjælland“s Dæk. Aar 1907.

bygningsværkstedet. Lysmaskiner og fuld elektrisk indenbords Belysning installeredes nu i Tordenskjold og i Helgoland. I Iver Hvitfeldt og Valkyrien installeredes strax fuldstændig gennemført elektrisk Belysning, og i begge disse Skibe opstilledes tillige Akkumulatorbatterier til Natbelysning. Projektørerne gik efterhaanden frem i Størrelse og Lysstyrke, og der indførtes elektrisk Drejning af disse.

Ogsaa paa andre Maader fandt man Anvendelse for Elektricitet ombord, saaledes til Affyring af Kanoner og Torpedoudskydningsapparater, Signalmidler m. m.

I 1886 installeredes for første Gang Telefonmateriel i Eskadrens Skibe til indbyrdes Kommunikation, naar disse vare til Ankers, og samtidig bragtes Telefoner i Anvendelse paa Orlogsværftet.

Medens Søminekorpsets Personel i de første Aar udelukkende havde betjent Elektriciteten ombord, blev den 8. Marts 1893 af Ministeriet truffet den Bestemmelse, at Dynamoer og elektriske Kraftmotorer til Taarndrejning e. l. fremtidig skulde betjenes af Maskinpersonellet ombord.

I 1900 overtog Kjøbenhavns Telefonselskab Marinens Telefonledninger, idet det dog bestemtes, at Søminekorpset ogsaa fremtidig skulde føre Tilsyn med Anlægget paa Orlogsværftet.

Traadløs Telegraf installeredes til Forsøg i 1899 i Helgoland og i en Minekran. I 1902 sluttedes Kontrakt med Siemens og

Ekvipageafdelingen.

Ved Søværnsloven af 1880 blev Værftskorpset afløst af Ekvipageafdelingen. De 2 Skippere, der hidtil havde staaet i Matroskorpset overførtes til Ekvipageafdelingen som Værftsløjtnanter. Den ene af disse var som hidtil til Tjeneste paa Takkelloftet, den anden ved Bradbænken eller Flaaden.

Arbejdet ved disse 2 Afdelinger var væsentlig det samme som i den forrige Periode.

Af større Arbejder udenfor Orlogsværftet udført af Ekvipagen i denne Periode skal nævnes:

1888 Transport af en 2. Kl.'s Torpedobaad paa Blokvogn fra Orlogsværftet til Udstillingen.

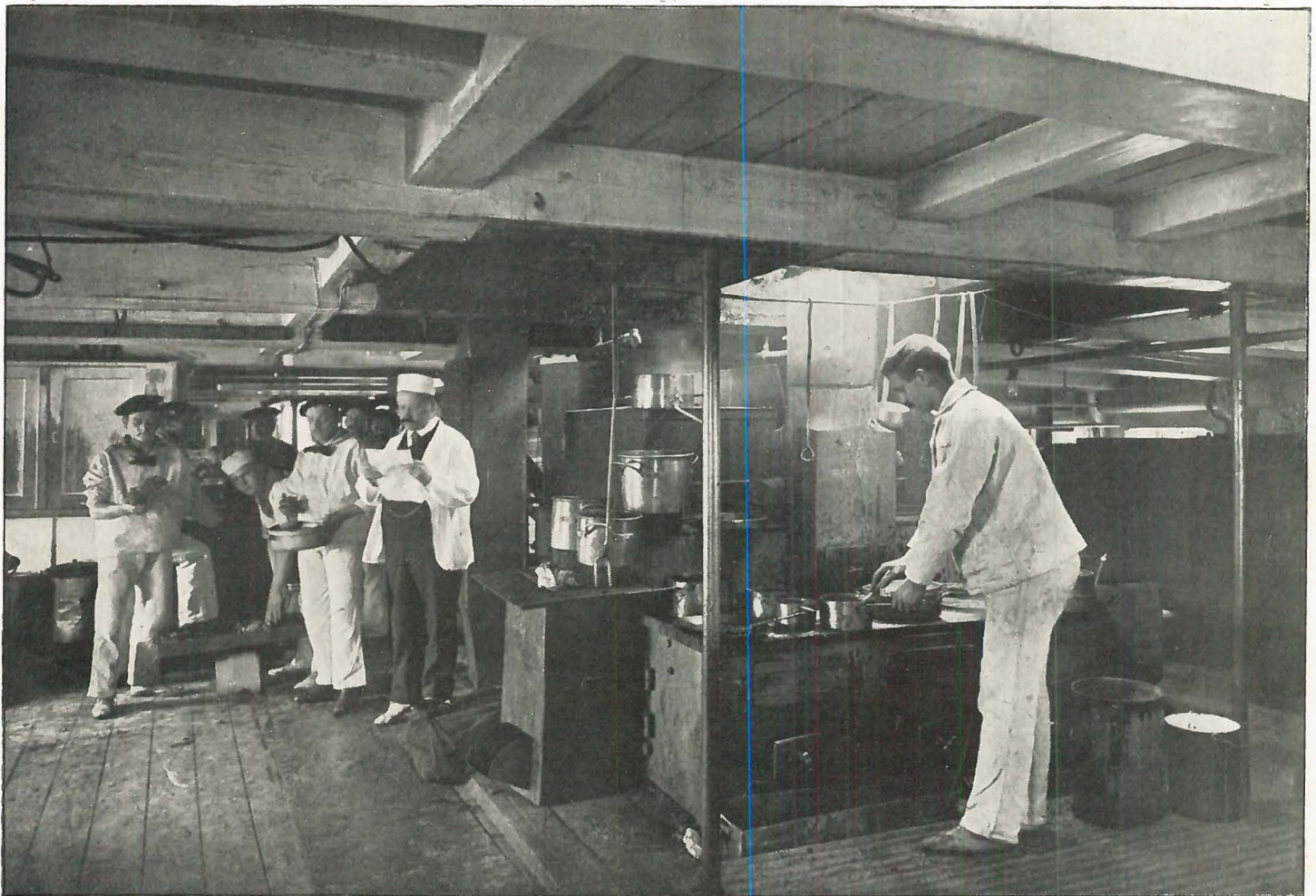
1890—92 Nedsætning ved Hjælp af den flydende Dampkran af alle Cementkisterne til Fundamentering af Middelgrundsfortet og Landsætning af de svære Kanoner til dette.

1900 Opstilling af Monumentet over Christian den IV i Nyboder.

Bevogtningen udførtes som i forrige Periode dels af Politidels af de militære Vagter paa samme Maade som hidtil. Hovedvagten forandrede Navn til Nyholms Vagt den 8. August 1887, da Vagt- og Kaserneskibet Sjælland hejste Kommando. Sjælland havde faaet Heimdals Rejsning isat og var henlagt i Flaadens Leje ved den nordligste Ende af Hønsbroen. Samtidig ophævedes Kasernering af værnepligtige paa Søkvæsthuset, og man



Underofficersmessen i Vagtskibet „Sjælland“.



Kabyssen paa Batteridækket i Vagtskibet „Sjælland“.

ophørte at anvende den gamle Dronning Marie som Kaserneskip. Hovedvagtstjenesten overgik nu til Vagtskibet, men Vagtmandskabets Størrelse og Tjeneste blev iøvrigt uforandret.

Politiet. Ved Søværnsloven af 1880 forøgedes dette Korps for Orlogsværftets Vedkommende til: 1 Politiasistent, 4 Overbetjente, 21 Politibetjente og 2 Reserve-Politibetjente.

Brandvæsenet. Ved Søværnsloven gik Brandmesteren, der hidtil havde været Underofficer i Værftskorpset over til at være Formand i Haandværkerkorpset og samtidig, dog kun til 1883, tillige Formand i Skomagerværkstedet.

I 1904 forøgedes Brandmændenes Antal fra 7 til 12 og samtidig bleve de uniformerede.

Tjenesten var væsentlig den samme som i forrige Periode.

Materiellet forøgedes i 1886 med endnu en Dampsprøjte og i 1894 med Dampbaaden Fremad, der er indrettet som Sprøjtebaad.

Af større Brande i denne Periode skal nævnes:

^{30/6} 1886 Branden af Panserværkstedet paa Dokøen. Det var en stille Sommeraften, at der ved Selvantændelse opstod en kraftig Ild. Fyren, der laa i Dokken lige nord for det brændende Værksted var stærkt truet. Fra Jylland og Heimdal, der begge laa paa Rheden, samt fra Nyboder strømmede Mandskab til Assistance.

^{18/12} 1903. Branden i Iver Hvitfeldt beliggende ved Dokøen.

Udenfor Orlogsværftet har dettes Brandvæsen assisteret:

1884 ved Christiansborg Slotsbrand.

1890 ved Kielerpakhushets Brand.

1893 ved den store Brand paa Kongens Nytorv.

Christiansborgs Slotsbrand den 3. Oktbr. 1884.

Ved Efterretningen om Slotsbranden mødte Officerer, Underofficerer og faste Folk for at tilbyde deres Assistance. Søkadetterne under Chefens Kommando rykkede ligeledes til Assistance. Da Orlogsværftets forskellige Afdelinger tog stærkt Del i Bekæmpelse af Ilden og Bjærgning af Malerier, Indbo, Arkiver m.m. skal her gives et Uddrag af Chefen for Orlogsværftet Kommandør H. G. F. Garde's Rapport til Marineministeriet over Værftets Deltagelse.

„Saasnart jeg erfarede, at en større Ildebrand var udbrudt i Byen, beordrede jeg Hjælp afgivet fra Kasernen og Underofficersskolen. Jeg sendte en Ordonans til Hovedvagten paa Nyholm med Ordre til at møde med Dampsprøjten, og jeg beordrede Premierløjtnant A. Garde til at begive sig ombord i Exercerskibet Dannebrog for at hente Mandskab til Sprøjtes Transport til Brandstedet samt til Overholdelse af Orden om forordnet. Efter at have givet disse Ordre, begav jeg mig til Slotspladsen og tilbød Branddirektør Meyer, hvem jeg efter nogen Søgen fandt, al den Hjælp, som han ønskede, og som Orlogsværftet kunde yde. Han udtalte sin Tak, men gav forøvrigt ingen bestemt Anvisning. Paa Vejen til Brandstedet mødte jeg Ekvipagemesteren, som jeg paa lagde særlig at lede Dampsprøjtes Bevægelser.

Efterhaanden som Mandskabet mødte, gik det i Gang med Redningsarbejder paa forskellige Steder, saasom i Rigsdagsarkivet, Malerigaleriet, Højesterets Arkiv m. m.; men efterhaanden som Ilden udbredte sig, concentreredes Styrken paa 4 Steder, nemlig ved Zahlkammerporten, hvor en dobbelt Sprøjte arbejdede, ved Slottets nordre Side ud imod Slotspladsen, hvor Dampsprøjten kom til Virkning omtrent Kl. 11 efter i længere Tid at have været uvirksom paa Grund af et Bræk paa Maskinen, paa Taget af Slotskirken og ved Thorvaldsens Musæum. Da Hans Majestæt Kongen, til hvem jeg meldte mig, saasnart jeg erfarede hans Ankomst, befalede mig til at lade hente Sejl fra Orlogsværftet for dermed at bedække Taget paa Musæet, lod jeg Ekvipagemesteren begive sig til Værftet for at iagttage det fornødne desangaaende; men da jeg samtidig indsaa Nødvendigheden af at skaffe rigelig Vand til at overøse disse Sejl med, saafremt de ikke skulde stifte mere Ulykke end Gavn, søgte jeg af yderste Evne at etablere en regelmæssig Vandlangning op paa Musæets Tag. Heldigvis skagede Vinden sig rundt, da Faren nærmede sig Musæet, og det var vistnok denne Omstændighed, som var den væsentligste Aarsag til Bygningens Frelse. Da der i Løbet af Aftenen blev Tale om at anvende Sprængninger for at begrænske Ilden, sendte jeg en Officer til Søminevæsenet med Ordre til at forberede en saadan Sprængning. Captain Lund mødte ogsaa efter meget kort Tids Forløb med Minen og Mandskab, men da Faren ved den forandrede Vindretning aflededes fra Kirke og Musæum, blev der ingen Brug for flere Sprængninger end den, som Ingeniørkorpset allerede havde foretaget.

Efter saaledes at have givet en almindelig Oversigt over Begivenhedernes Gang skal jeg nærmere omtale de forskellige Afdelingers Virksomhed, idet jeg skal udelade alle Tidsangivelser, da der i Følge Sagens Natur ikke er lagt synderligt Mærke til Tiden, navnlig for den første Del af Episoden.

A. Fra Kasernen afsendtes under Kommando af Pr. Ltnt. Schoustrup 40 Mand værnepligtige og 12 af de ældste Elever, blandt hvilke en Hornblæser. Disse Folk medbragte Kasernens Beholdning af Brandspande, Pøse og Økser. Styrken begav sig i Løb til Slottet og anvendtes først ved Redningen af Rigsdagens Arkiv. Dette Arbejde afbrødes ved at Loftet styrtede ned, hvilket tillige havde til Følge, at Styrken spredtes noget; men den største Del af Mandskabet samledes dog, da Premierløjtnant Schoustrup lod blæse Appel, og han førte det derefter ned i Kollonaden, og det fordeltes til Bjærgning fra Malerisamlingen, de kongelige Gemakker og Højesterets Bibliothek.

En Afdeling af Artilleriet, som var tilstede ved Loftets Nedstyrtning, skal have fundet Udgang ved Hjælp af Pr. Ltnt. Schoustrups Hornsignaler, idet de ved at tage hinanden i Haanden og ledede af Hornets Lyd fandt Udgangen igennem den tykke Røg. Ved Loftets Nedstyrtning blev Elev Nr. 35 Hans Rasmussen delvis begravet under de nedfaldende Dele, men kunde dog skjønt stærkt forbrændt redde sig hen til et Vindue, igennem hvilket han krøb og ved derefter at klatre langs Gesimsen, naaede han en Brandstige, ad hvilken han da frelstes. Værnepligtig af Orlogsværftets Vagtmandskab Nr. 69 Niels Pedersen maatte ogsaa søge Redning fra den brændende Sal igennem Vinduet, men da han fra Gesimsen lod sig falde ned i Gaarden, fik han Foden forstuvet og et Hul i Hovedet. Begge de Saarede bragtes paa Sygehuset og ville om kort Tid atter komme til Tjeneste.

Eleverne hjemsendtes omtrent Kl. 10^{1/4} E. M. og det øvrige Mandskab begav sig til Thorvaldsens Musæum, hvor det assisterede ved Vandlangning og Udbredning af Sejl og Tæpper. Ved Sprængningen af Kirkeporten blev Premierlieutenant Schoustrup, som var beskæftiget i Nærheden af Musæets Indgang, saaret i Ansigtet af Glasstumper, hvorved han led et betydeligt Blodtab. Han blev kørt til Kommunehospitalet, hvorfra han allerede er udskrevet og ventes til Tjeneste om kort Tid.

Kl. 10 afgaves ifølge Ordre fra Marineministeren 1 Underofficer og 15 Mand til Vagttjeneste i Marineministeriet. Kl. 3 F. M. sendtes denne Deling tilbage, medens de øvrige beordredes til Kasernen Kl. 1^{1/2} F. M., da der var tilstrækkeligt Mandskab tilstede foruden dem og en regelmæssig Afløsning ikke kunde finde Sted saaledes som med de øvrige Folk.

B. Fra Exercerskibet Dannebrog afsendtes følgende Mandskab:

1. 3 Underofficerer og 60 Mand under Premierlieutenant Garde med Dampsprøjte og Sprøjte Nr. 1.
2. 1 Underofficer og 40 Mand bevæbnede med Sabler under Reservelieutenant v. d. Recke.
3. Omtrent Kl. 10 E. M., 1 Reservelieutenantselev, 1 Underofficer og 30 Mand i 2 Fartøjer efter Presseninger og Tæpper.
4. Omtrent Kl. 10^{1/2} E. M. Reservelieutenantselev Scharff med 3 Underofficerer og 40 Mand i 3 Fartøjer med Ballier, Pøse og Brandspande.
5. Endelig sendtes senere paa Natten 50 Mand til Afløsning. Dagen efter sendtes 4 Underofficerer og 30 Mand under Reservelieutenant Jensen til Flytning af Geheimarkivet og om Søndagen den 5te 1 Officer og 16 Mand til Flytning af Vinkjælderen. Premierlieutenant A. Hovgaard kom ombord Kl. 7^{1/2} paa Brandaftenen og sendtes da til Slottet for at overtage Kommandoen af Mandskabet.

Det under 1. og 2. nævnte Mandskab afsendtes hurtigst muligt efter den første Ordres Modtagelse, og af disse Folk anvendtes nogle til de medbragte Sprøjters Klargøring, medens Resten strax tog fat paa Nedbæring og Transport af Genstande, hovedsagelig Malerier, fra de forskellige Dele af Slottet, men efterhaanden, som de fordrives af Ilden, fordeltes de til Sprøjterne og til Kirkens og Musæets Beskyttelse.

Værfts Sprøjte Nr. 1 var anbragt ved Zahlkammerporten tillige med 1 af Byens Dampsprøjter og 3 andre. Paa Taget af Bygningen ledede Premierlieutenant Garde Straalen først fra Værftets Sprøjte og senere fra Dampsprøjten, medens Sekondlieutenant Carstensen ledede Slukningen i Mezaninetagen. Denne Sprøjte afgik til Værftet Kl. 6^{1/2} Morgen.

Dampsprøjten opstilledes først ud for Kong Frederik den VII's Statue ved Kanalen med Slinger ind igennem Hovedporten, men først efter længere Tids Forløb, efter Ekvipagemesterens Angivelse henimod Kl. 11, lykkedes det at faa den til at virke; den flyttedes da hen imod Kirkeporten, hvorfra den virkede Resten af Natten.

Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgen sendtes den tilbage, og da først forlod Ekvipagemesteren Brandstedet.

Ved begge de nævnte Sprøjters Betjening var Premierlieutenant Hovgaard tilstede og denne Officer fik paa H. K. H. Prinds Valdemars Opfordring 2 Slinger bragt op paa Slotskirkens Tag, hvor Reserve-lieutenant Jensen og Værftslieutenant Koefoed med en Del Folk halede Slinger op og betjente dem.

I Musæet udfoldedes der stor Virksomhed af alle: Studenter, Kadetter, Soldater, Matroser, og Hovedstyrken af Værftets Mandskab har særlig været koncentreret her, dengang Bygningen syntes truet. Ved Udbredningen af Sejl og Presenninger paa Musæets Tag var Ekvipagemesteren og Værftslieutenant Koefoed tilstede og ved Vandlangningens Ledelse udfoldedes megen Virksomhed af flere Officerer.

Foruden det Mandskab, som saaledes efter Ordre vare beskæftigede med Rednings- og Slukningsarbejde, vare en stor Del Frivillige mødte.

Jeg kan ikke slutte denne Beretning uden at fremhæve den Iver, men ved Siden deraf og

saa den Koldblodighed, hvormed alle Officerer, Underofficerer og Menige udførte deres Gerning og skjøndt jeg ikke selv kan fremhæve nogen enkelt paa en Tid, da alle gjorde deres Pligt i fuldt Maal, og det saa meget mindre, som Kræfterne vare spredte over et saa stort Terrain, skal jeg ikke undlade at nævne de Per-

soner, som i de forskellige Indberetninger ere omtalte som særlig flinke.

Kasernekommandanten, Commandeur Wulff fremhæver den Paa-lidelighed og Conduite, hvormed Premierlieutenant Schoustrup førte Mandskabet og satte det i Virksomhed, hvilket er i fuld

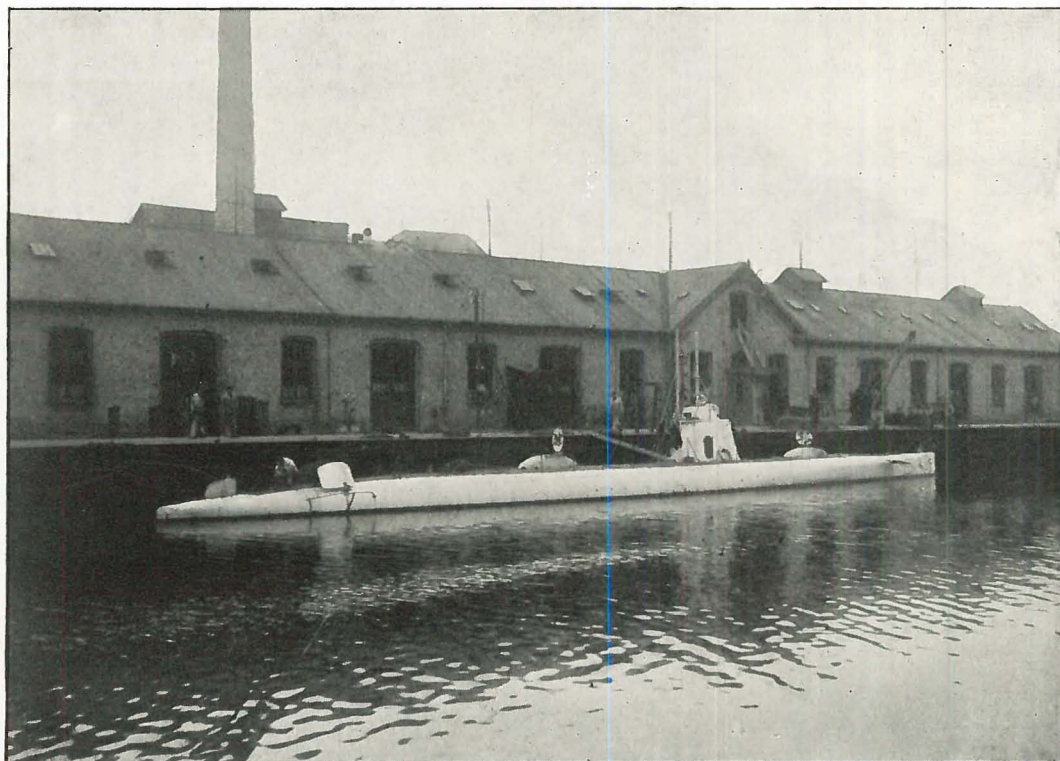
Overensstemmelse med de fortrinlige Tjenester, han stedse har ydet ved Skolen.

Endvidere nævner Kasernekommandanten, at Premierlieutenant Bræstrup har fremhævet Militærarbejder Nr. 88 Hans Frederik Schiødt Hansen som fortjenende Anerkjendelse for Aktivitet Hurtighed og Dygtighed ved Nedtagning af Malerier.

Af de Folk, der arbejdede ved Zahlkammerporten nævnes Underbaadsmand E.

Jacobsen, samt Fyrbøder Nr. 210 Chr. Sørensen og 216 E. V. Andersen som særlig ivrige og udholdende.

Da der imidlertid kan have været mange andre som i lige saa fuldt Maal har vist Iver, Udholdenhed og Dygtighed, uden at man har lagt Mærke dertil, skal jeg indskrænke mig til at anbefale, at der meddeles mig Bemyndigelse til gennem Chefen for Exercerskibet og Afdelingscheferne at udtale Marineministeriets Anerkjendelse af Officerer, Underofficerer og Meniges Iver, Udholdenhed og gode Opførelsel ved de foretagne Sluknings- og Redningsarbejder“.



Søminekorpsets Værksted imod Søminegraven.
Ved Bolværket ses Flaadens første Undervandsbaad „Dykkeren“.



Søminegraven, set sydfra.
Tilhøjre for Graven ses Søminekorpsets 1. Afdeling paa Kvintus og Minekran Nr. 3.

Flaadens Deltagelse i den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling 1888.
Ved Marineministeriets Resolution af 4. August 1887 var Overledelsen med Hensyn til al Udstilling fra Flaadens Side lagt i Orlogsværftets Haand, og de under Marinen henhørende Institu-

tioner, som ligge uden for Værftet, og fra hvilke Udstilling paa-tænkt, blev af Ministeriet beordrede til for denne Sags Vedkommende at sætte sig i Forbindelse med Værftet.

En Fællesbygning for Flaadens og Hærens Udstilling blev af Udstillingskomiteen opført uden Godtgjørelse af Omkostningerne. I Overensstemmelse med et Tilbud fra Kammerherre Scavenius, der ønskede at udstille Kridtsten fra Stevns, blev dette Bygningsmateriale anvendt til Opførelsen af et Fyrtaarn, i hvilket Hanstholm nye elektriske Fyrlanterne blev anbragt i fuld Virksomhed. Den nævnte Fællesbygning bestod af 2 Sidefløje, hver især af c. 30 Meters Længde og c. 20 Meters Bredde, samt en Forbindelsesbygning, i hvilken Fyrtaarnet dannede det midterste

Søminekorpset. Forskellige elektriske Minesystemer og tilhørende Instrumenter.

En Torpedobaad af 2. Klasse.

En Slæbetorpedo, et Stangtorpedoapparat.

Forskellige Typer af Whiteheads Torpedoer.

Fortætningspumper, elektrisk Lysmateriel m. m.

Takkelvæsenet. Forskellige Tovværksarbejder.

Orlogsværftets Administration, Krigsberedskab, Lønningsforhold, Arbejdstid m. m.

Der er allerede tidligere gjort Rede for Chefen for Orlogsværftets Stilling efter Søværnsloven af 1880.



Nyholms Hovedvagt set fra N. O.

Facadeparti; Flaadens Udstilling optog den ene Sidefløj, Forbindelsesbygningen og største Delen af den mellemliggende aabne Plads.

For at kunne vise Fyret brændende, og for at kunne holde de militære Udstillingspavilloner fuldt oplyste om Aftenen, var paa Terrænet opført et særskilt Kjedelhus med en ældre Torpedobaadskjedel og en Dynamomaskine med Motor, tilstrækkelig til at kunne drive alle de til Belysning i Flaadens og Hærens Pavilloner fornødne elektriske Lamper. Hele Installationen og Driften af Belysningen blev besørget af Søminekorpset.

Af de udstillede Genstande skal særlig fremhæves:

Skibbygning og Maskinvæsen. Parti af Krydserkorvetten Valkyrien, naturlig Størrelse, visende dets Kommandotaarn med deri opstillede Apparater, Logement for Officerer, Underofficerer og Mandskab, Sygelukaf m. m. Forskellige Modeller fra Modelkammeret. 1 Redningsbaad til Skibsbrug og 1 Dampbarkas.

Søartilleriet. Forskellige Typer af Bagladekanoner, Maskinkanoner og Mitrailleuser, Artillerimodeller, Redningsraketter med Tilbehør, Ammunition m. m.

Stillingen var i den her omhandlede Periode besat med følgende Officerer:

Kommandør (fra $\frac{8}{7}$ 1880 Kontreadmiral) E. F. Krieger til $\frac{5}{7}$ 1884.
Kommandør (fra $\frac{19}{11}$ 1885 Kontreadmiral) H. G. F. Garde fra $\frac{5}{7}$ 1884— $\frac{18}{12}$ 1885.

Kontreadmiral L. C. Braag fra $\frac{1}{3}$ 1886— $\frac{30}{4}$ 1892.

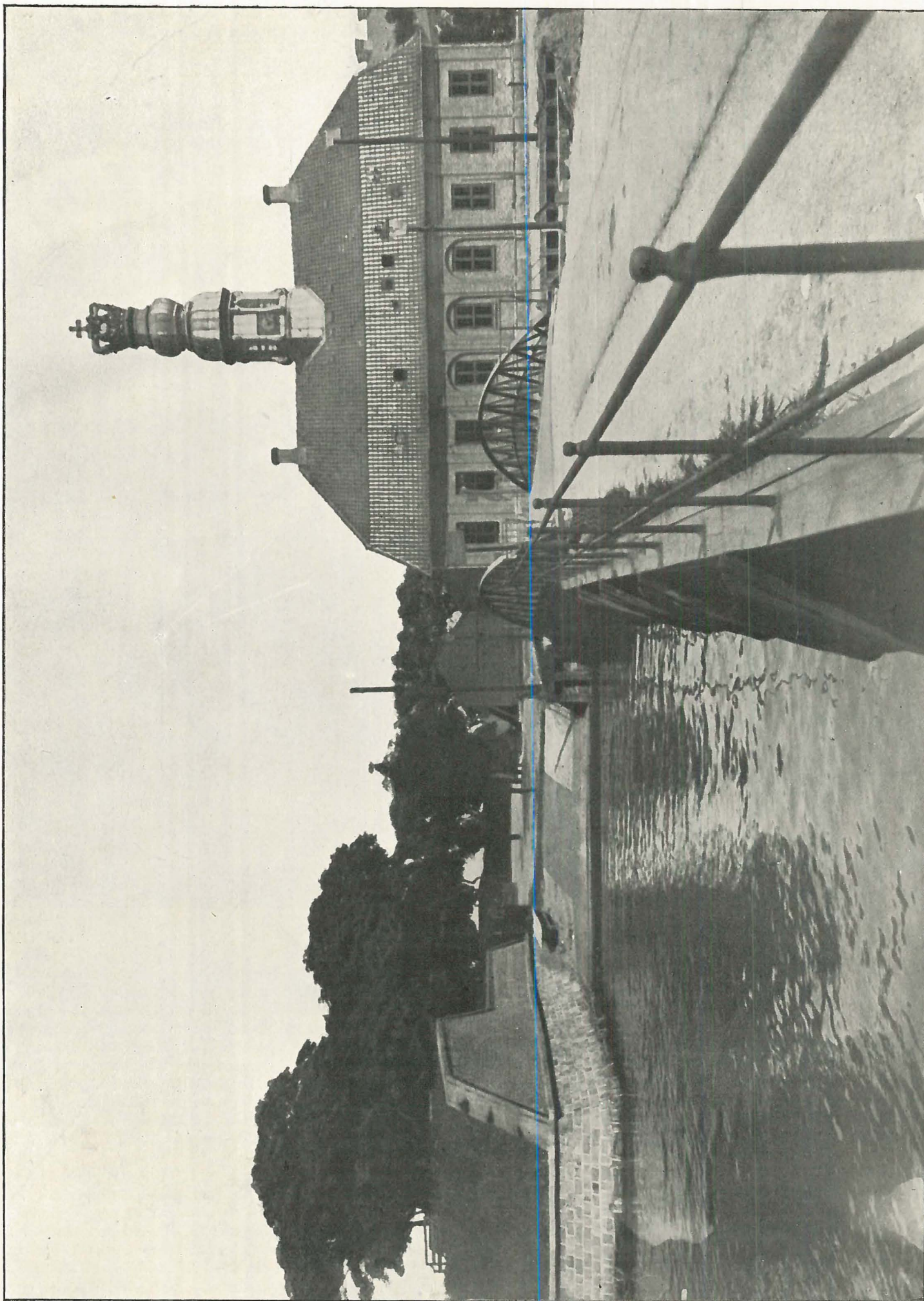
Kommandør (fra $\frac{25}{11}$ 1892 Kontreadmiral) C. A. Bruun fra $\frac{30}{4}$ 1892— $\frac{24}{6}$ 1899.

Kontreadmiral F. H. Jøhnke fra $\frac{24}{6}$ 1899— $\frac{24}{7}$ 1901.

Kontreadmiral G. H. R. Zachariae fra $\frac{1}{8}$ 1901.

Ved Søværnsloven af 1880 bestemtes det, at Kontorpersonalet skulde bestaa af:

1 Chef for Regnskabsvæsenet, 5 Kontorchefer, 10 Fuldmægtige og 15 Assistenten, altsaa en betydelig Forøgelse sammenlignet med den forrige Søværnslov. Hele Orlogsværftets Regnskabsvæsen blev centraliseret. Det kom til at bestaa af et Centralkontor med Bogholderi, Magasinkontor og Lønningskontor. Hovedmagasinet lagdes direkte under Regnskabsvæsenet, ligesom ogsaa Regn-



Nyholms Vagt og Salutbatteriet „Seatus“, set fra „Elefanten“.

skaberne over Flaadens og Orlogsværftets Inventariesager overgik hertil. Ordningen og Bevaringen af Gods i Søminevæsenets Magasiner og i Arsenalet, Krudt- og Granatmagasinerne var dog Regnskabsvæsenet uvedkommende og forblev henholdsvis under Chefen for Søminekorpset og Tøjmasteren. Regnskabsførelsen ved Proviantmagasinet, Fyrmagasinet og Beklædningsmagasinet sorterede som hidtil direkte under Chefen for Orlogsværftet.

Morgenmønstringen henlagdes under Regnskabsvæsenet, og Dag-rapporterne udarbejdedes ved Lønningskontoret.

Krigsberedskabet. I 1889 forbedredes dette yderligere ved Krigsflaadens Inddeling i 3 Eskadrer (2 Farvands- og 1 Defensions-eskadre), saaledes at hver Eskadre var paa Togt hvert 3. Aar. Den Eskadre, der sidst havde været ude, forblev da liggende krigsberedt med Chef, Officerer og Regnskabsførere til daglig

Tjenesteindtægt ikke naaede 2500 Kr. Tillæget udbetaltes med 12% af de første 1200 Kr. og 6% af de efterfølgende 800 Kr., dog kunde den samlede Indtægt ikke forhøjes udover 2500 Kr. Var en Lønning forhøjet efter 1. Januar 1872, nedsattes Dyrtidstillæget med en Trediedel. Herved opnaaede det faste Mandskab en Forhøjelse af Daglønnen paa 15 à 20 Øre.

Ved Lov af 29. Marts 1893 bestemtes det, at der for 8 og 16 Aars dadelfri Tjeneste kunde tilstaaes et Tillæg af henholdsvis 30 og 50 Kr. eller pr. Arbejdsdag af 10 og 16 Øre.

I 1898 blev der ved Tillægsbevillingsloven for 1898—99 givet det daglønnede Personale et Tillæg af 20 Øre pr. Dag.

I 1901 udkom 1. Gang Lov om midlertidigt Lønningstillæg, som gav det faste, daglønnede Personel, der var over 25 Aar, et Tillæg til Daglønnen af 25—30 Øre.



Nyhols Vagt, set vestfra.
Bag Vagtbygningen ses Kasernen.

Tjeneste i Skibene. Man opnaaede herved i de 6 sidste Aargange af Værnepligtige at have to uddannede Besætninger til hvert af de egentlige Krigsskibe, saaledes at man i Mobiliseringstilfælde altid vilde være i Stand til at sætte en Værnepligtig paa det Skib og saavidt muligt paa den Plads, hvor han var uddannet.

Krigsberedskabet forbedredes ved Oprettelsen af Torpedobaadskamrene, der først sorterede under Søminekorpset og senere under en særlig Inspektionsofficer ved Ekvipagen, samt ved Forøgelsen af Minebaade og disses Henlæggelse i den ny Minebaadhavn udenfor Volden mellem Kvintus og Charlotte Amalies Bastion. Endelig forbedredes Mobiliseringsforholdene ved den betydelige Udvidelse af Dokøen mod Syd, ved Forøgelsen af Kajplads og af Orlogsværftets Kulbeholdning.

Lønningsforhold. I de tidligere gennemgaaede Lønningsbestemmelser for Søværnets faste daglønnede Personel skete i den her behandlede Periode følgende Forandringer.

Ved Lov af 24. Juni 1880 blev der tilstaaet Fyrbøderne i Munderingspenge 21 Øre pr. Dag — Kalenderdag — eller ca. 76 Kr. om Aaret.

Samme Aar blev der ved Finansloven givet Dyrtidstillæg til fast ansatte Personer, der var fyldt 25 Aar, og hvis samlede

I 1902 bortfaldt Brødpengene og erstattedes med det saakaldte 40 Kr.s Tillæg, hvilket svarede til en Forøgelse i Daglønnen paa 3 Øre.

I 1905 blev der atter paa Finansloven givet et nyt Tillæg paa 20 Øre pr. Arbejdsdag, og endelig blev samtlige Lønninger fra 1. April 1907 regulerede saaledes, at alle Tillæg med Undtagelse af Fyrbødernes Munderingspenge indgik i Daglønnen, og denne afrundedes opefter, hvorved Lønningen for Arbejdsdag forhøjedes 2—7 Øre. Ved denne Regulering bortfaldt Aldersbetingelsen for Opnaaelse af Dyrtids- og Midlertidigt Tillæg, herved forhøjedes alle de unge (under 25 Aar) Arbejderen Løn 40 à 43 Øre pr. Dag. I Aarsløn betød Reguleringen en Forøgelse paa 9—24 Kr. for Arbejdere over 25 Aar og ca. 125 Kr. for Arbejdere under 25 Aar.

Den 27. Maj 1908 forhøjedes med tilbagevirkende Kraft fra 1. April s. A. Tillæget for 8 og 16 Aars dadelfri Tjeneste fra henholdsvis 30 og 50 Kr. til 96 og 192 Kr. Pr. normeret Arbejdsdag svarede dette til en Forhøjelse af henholdsvis 20 og 45 Øre pr. Dag.

Samtidig ophævedes Inddelingen af Værftsarbejdsmand i 2 Klasser, saaledes at 2. Klasse rykkede op paa samme Lønning som 1. Klasse, hvilket gav de Oprykkede en Forhøjelse af 10 Øre pr. Dag.

Den 1. April 1909 ophævedes Haandværkernes 4. Klasse. De i Klassen værende Arbejdere rykkede derved op paa den for 3.

Klasse normerede Løn, hvilket svarede til en Forhøjelse af 25 Øre pr. Arbejdsdag.

Som man vil se, var der i denne Periode en jævn og stadig Stigning i det faste Mandskabs Lønning, dels paa Grund af Prisstigninger og dels og særlig under Paavirkning af den stadig stigende Løn til de private Arbejdere paa Orlogsværftet.

Arbejdstiden. Det foreløbige Reglement af 1868 med de i 1876 og 79 indførte Ændringer bestod til Aaret 1891. I dette Aar skete en Omlægning af Arbejdstiden, hvis væsentligste Formaal var en ligeligere Fordeling af denne paa Aarets Arbejdsdage, samtidig med at Arbejdet paa Værftet ikke begyndte tidligere end Kl. 6 PM. Den gennemsnitlige effektive Arbejdstid blev, naar Hvil og Tid til Omlægning var fradraget, 7 T. 50 M. Den næste Forandring indførtes 1898, idet den Tid, der tilstodes Arbejderne

direkte under Marineministeriet. Som Kasernekommandant vedblev Chefen dog at ligge under Chefen for Orlogsværftet, indtil Kasernen evakueredes ved Kommandoens Hejsning i Vagtskibet Sjølland i 1887. Den endelige Bestemmelse om Kasernens Nedlæggelse er dog først dateret den 14. Maj 1888.

Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen oprettedes i Henhold til Søværnsloven af 1880 og bestod til den d. 15. Maj 1903 blev forandret til Maskinskolen, hvis Elever — Ingeniørelver — ved Afgang fra Skolen fik Officersrang som Ingeniørassistenter. Eleverne fra den ny Skole fik en betydelig bedre theoretisk Uddannelse, men de naaede ikke den praktiske og haandværksmæssige Færdighed som Eleverne, udgaaet fra Skibbygning og Maskinskolen, der som Maskinassistenter kom til at deltage i alt — Maskinvæsenet vedrørende — forefaldende Arbejde.



Grovsmedien og andre Værksteder.

Længst tilhøjre Kjeldsmedien og Vejen over Frederiksholm til Nyholm.

til Omlægning afkortedes til 10 M., hvorved den effektive Arbejdstid forlængedes til 8 Timer.

Allerede i 1891 havde Marineministeriet ved Skrivelse af 7. Decbr. bestemt, at Orlogsværftets Arbejdere i størst mulig Udstrækning skulde have Adgang til Arbejde i Juleferien udenfor de egentlige Helligdage. Denne Bestemmelse blev yderligere udviklet ved Marineministeriets Bestemmelse i Skrivelse af 25. April 1904, hvori det fastsloges, at disse Fridage fremtidig skulde være tvungne Arbejdsdage, idet Mandskabet fik Absent ved Udeblivelse. Bestemmelsen indgik i det reviderede Reglement af 28. Febr. 1906, der tillige bestemte, at der paa Grundlovsdagen skulde arbejdes til Kl. 11 1/2 FM., uden at der derfor blev gjort Afdrag i Lønnen. Arbejdsdagens Antal blev derved 302 1/2 og den gennemsnitlige Arbejdstid 7 T. 59 M. Endelig bestemte Ministeriet ved Skrivelse af 4. Juni 1908, at der skulde tilstaas Mandskabet Sommerferie i 6 Arbejdsdage uden Afkortning.

Skolerne.

Af de i forrige Periode nævnte permanente Skoler henhørte Underofficersskolen under Chefen for Orlogsværftet indtil 4. Maj 1886, da det ved ny Skoleplan bestemtes at Skolen skulde sortere

De under forrige Periode nævnte Specialskoler fortsattes og udvidedes efter Tidens Krav, saaledes at Personellet var vel skolet og nøje kjendt med Materiellets Behandling og Betjening.

Forskelligt.

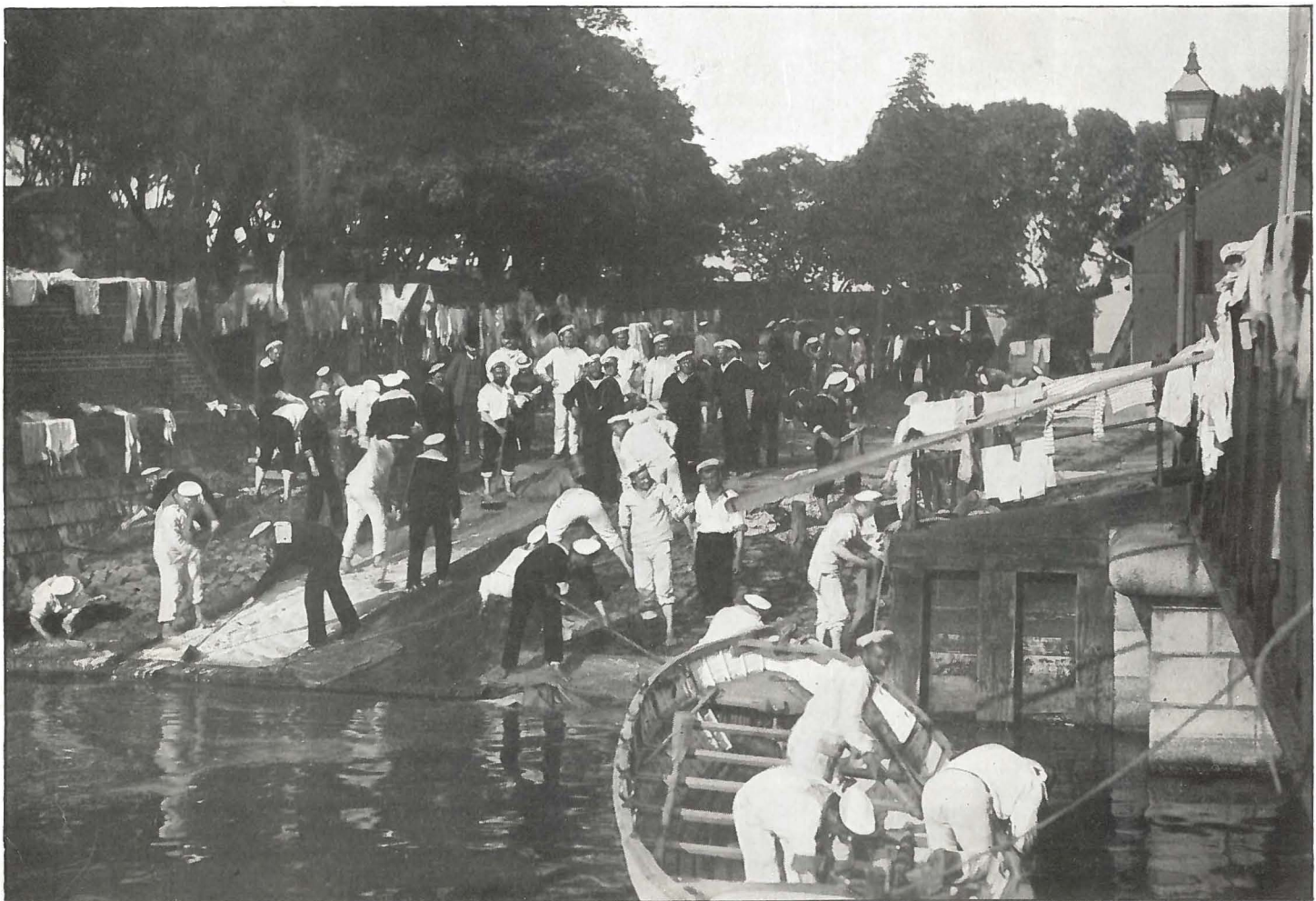
Orlogsværftet var jo en lille Verden for sig og i Almindelighed lukket for Uvedkommende. Københavnerne saa fra Langelinie over mod Sextus med Hovedvagtten med det skønne Taarn og den gamle Kran med sin karakteristiske Form og glædede sig over dette skønne Billede, og fra Kvæsthusbroen saa man over mod de stilfulde Arsenal- og Takkelloftsbygninger. Kun ved Afløbninger af de større Skibe aabnedes Portene, og Københavnerne benyttede sig da i fuldt Maal af den sjældne Lejlighed til at komme ind og se det hemmelighedsfulde Land. Ved saadanne Lejligheder var da ogsaa Modelkammeret med sine vidunderlig dejlige Modeller aabnet for Besøgende og i Reglen et af de nyere Skibe. Paa Billedet fra 1864 ser man Københavnerne strømme over Toldboddommen for at overvære Panserfregatten Peder Skrams Afløbning. Ved senere Afløbninger var Adgangen over Land ad Værftsporten og med Baadforbindelse over Toldboden og Kvæsthusbroen. Ved Beddingen, hvorfra Skibet skulde sættes i Van-



Chr. Blache pinx.

Kongeskibet „Dannebrog“
og Vagtskibet „Sjælland“, hver paa sin Side af Hønsbroen ved Bommens Vagt.
I Baggrunden tilhøje det russiske Kejserskib „Derjava“.

Tilh. Grosserer Zachariae.



Russiske Matroser fra Kejseryachterne vasker Tøj paa Slæbestedet ved Salutbatteriet Sextus.



Chr. Blache pinx.

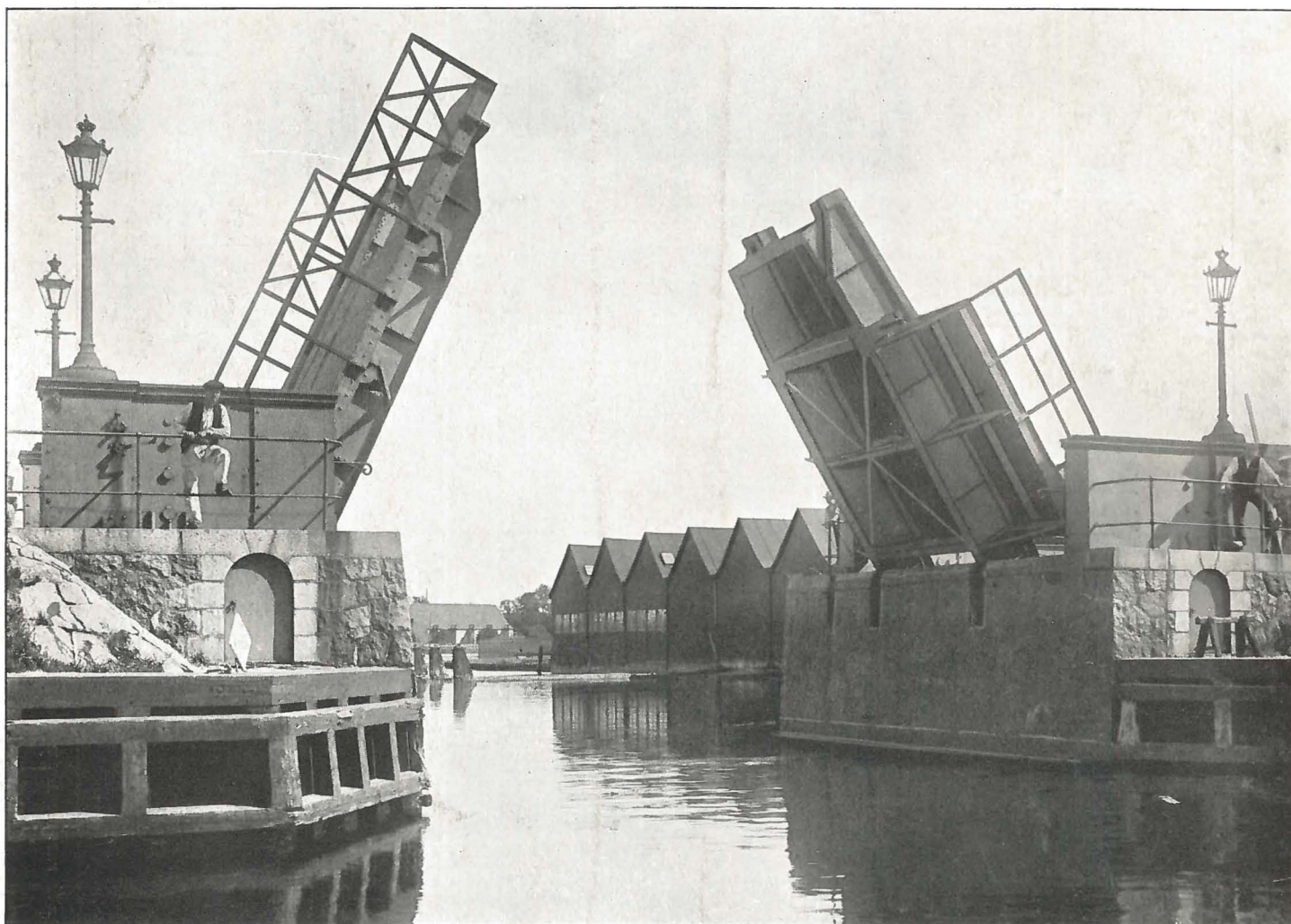
Den russiske Kejseryacht „Derjava“ fortøjet paa Københavns Indersø.

Tilh. Grosserer Zachariae.

det, var bygget to lange Telte for de Indbudne, et paa hver Side af Skibet. Da Jardins Afløbningspavillon ikke længere benyttedes opstilledes et Kongetelt Vesten for Søndre Telt, i hvilket Kongen, den kongelige Familie og eventuelle Gæster overværede Afløbningen. De kongelige Herskaber afhentedes i Kongechaluppen, enten den gamle hvide med den forgyldte Neptun i Stævnen og det danske Rigsvaaben paa Agterspejlet eller i den store blaa Kongechalup, der af den russiske Storfyrstronfølger, den senere Kejser Alexander III, blev skænket Kong Christian IX i 1872. Den gamle hvide med de røde Aarer er bygget af en ukjendt Baadebygger i Slutningen af det attende Aarhundrede og er altsaa snart 150 Aar gammel. Den har stadig været benyttet, sidste Gang ved Niels Juels Afløbning i Juli 1918. Besætningen paa Kongechaluppen var indtil for kort Tid siden iklædt en særlig Chaluproer-

sætte sig i Bevægelse, og under den forsamlede Mængdes Hurra- raab gled det nu ned ad Beddingen og ud i Vandet. Svære Stop- touge (de gamle Ankertouge) forsynede med Knæktouge stand- sede efterhaanden Skibet, der nogle Øjeblikke senere laa stille i Flaadens Leje for straks at blive taget af Slæbebaade og bragt paa Plads og fortøjet ved Bradbænken. De kongelige forlod Værftet under Salut, de Indbudne og Tilskuerne fjernede sig, de sidste gik videre paa Orlogsværftet for at faa Lejlighed til at se og beundre alt det mærkværdige, der fandtes derude.

Et andet Billede fra Aarhundredets Slutning er de russiske Krigskibes Besøg. I Vinteren 1879 fik 3 russiske Krydsere Eu- ropa, Asia og Africa, der paa Grund af Is ikke kunde komme hjem til Kronstadt, Tilladelse til at ligge i Flaadens Leje, hvor de fik Plads mellem Pælene langs Hønsbroen. Fra denne Periode



Nyholms Broen aaben. I Baggrunden ses Gavlene af Kanonbaadsskurene paa Nordsiden af Frederiksholm.

dragt. Baaden med sin rige Forgyldning, de røde Aarer og stil- fulde Roning virkede baade malerisk og imponerende. Kongen blev ved Landstigningen ved Afløbningspladsen modtaget af Marineministeren, Chefen for Orlogsværftet og Værftets Myndigheder og af en opstillet Honnørvagt, Kadetkorpset m. fl. Saasnart Kon- gen var gaaet i Land hejstes Kongeflaget paa Teltet, Sextus og de paa Rheden liggende Orlogsskibe afgav Kongesalut. Ledsaget af Chefen for Orlogsværftet og Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen foretog Kongen en Tur rundt om Beddingen for at bese Skibet, der stod og ventede paa at komme ud i sit rette Element. Efter en Tale, i Almindelighed af Holmens Provst, gav Kongen Ordre til at Skibet skulde sættes i Vandet. De sidste Støtter mod Agterstevnen blev taget bort, og Laasen, der bandt Afløbningsslæden til Beddingen, blev slaet fra. Hvis Skibet nu ikke af sig selv gav sig til at glide, begyndte man at hive rundt i Spillene indtil den Braag, der var lagt om Forstevnen var halet godt stiv. Nogle Rambukslag mod Kiler paa Forkant af Slæden var da i Almindelighed tilstrækkelig til at sætte Skibet i Bevæ- gelse. Det begyndte at glide, først ganske langsomt, saa hurtigere og hurtigere. Røg og Damp stod op af Beddingen paa Grund af den ved Gnidningen udviklede stærke Varme. Alle Tilskuerne var grebne af Spænding og Betagelse ved at se et stort Skib

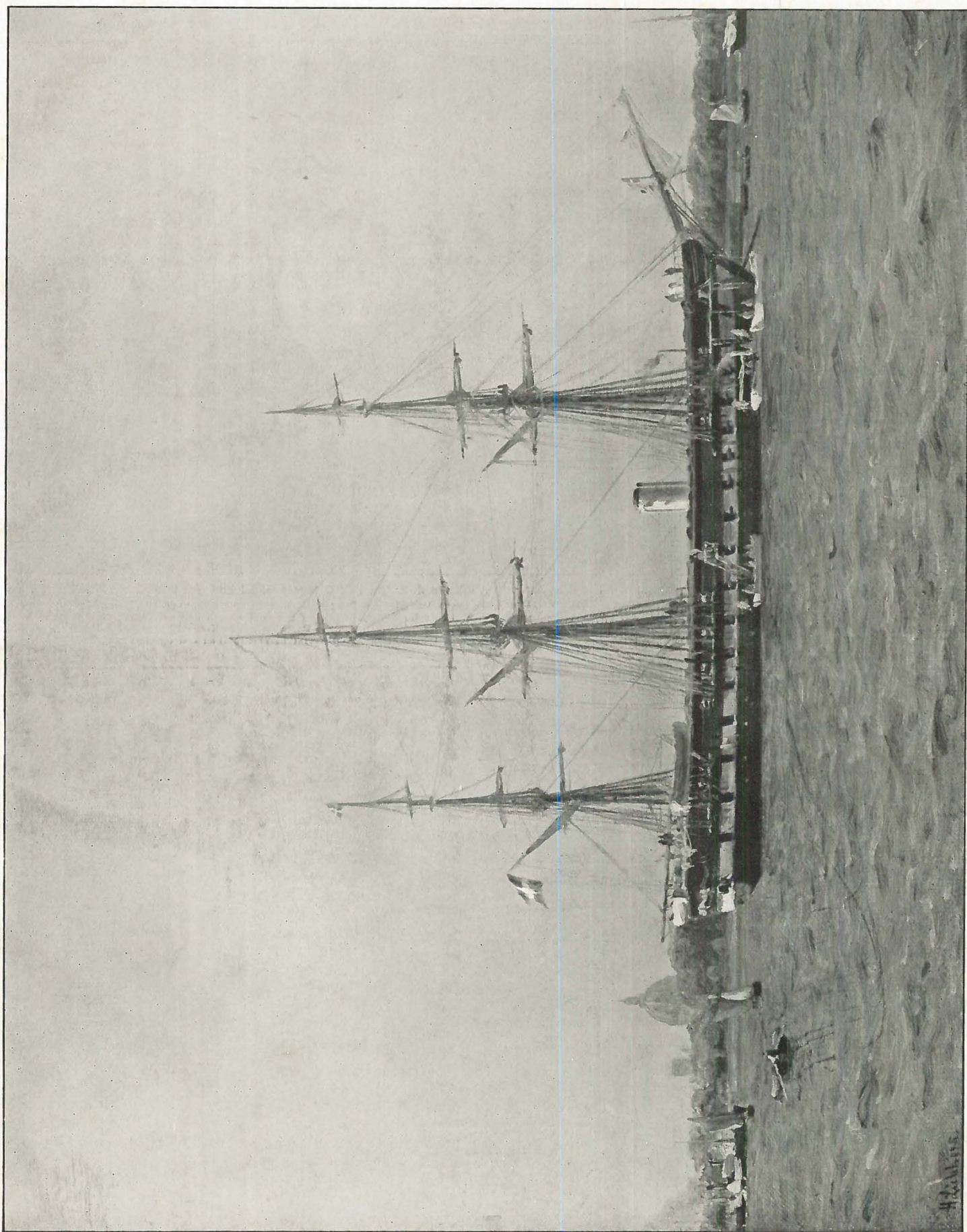
er det særlig de russiske Kejserskibes Besøg, der vil blive erindret.

Lige fra Kejser Alexander III's Tronbestigelse i 1881 og til hans Død i 1894 tilbragte Kejseren næsten hver Eftersommer paa Fredensborg, og efter hans Død vedblev Enkekejsersinde Dagmar at komme. Den gamle store, pragtfuldt udstyrede Kejseryacht, Hjuldampskibet Derjawa, senere Polarstjernen, og de sidste Aar, den i Kjøbenhavn byggede Kejseryacht Standart, ledsagede af den lille Zarevna og et eller flere Krigskibe pyntede op paa Inderreden. Den smukke Musik og Sang, der paa stille Sommer- aftener lød udover Rheden, Yachternes smukke Ro- og Dampbaade med de høje og kjønne russiske Matroser eller Salutsuddene, der rullede hen over Vandet, naar de kejserlige og kongelige Herskaber aflagde Besøg ombord, glædede alle Kjøbenhavnerne, der i den Anledning i højere Grad end ellers spadserede paa Langelinie. Skibene og deres Besætninger følte sig hjemme i Kjøbenhavn. Fra Orlogsværftet fik de al ønskelig Assistance f. Eks. til mindre Reparationer, Kulfyldning, Vandfyldning m. m. og i den lille Havn indenfor Estakaderne ved Sextus, den senere Kasernehavn, havde de faaet anvist Plads til Tøjvask, Vadsk af Køjer og Overtræk og til Opsætning og Rengøring af Fartøjer. Den lille Havn frembød i de Dage et livligt og fornøjeligt Ma- rinelivsbillede.

Tilbageblik.

Det der karakteriserer den foreliggende Periode er Udrangeringen først af Træskibene: Fregatterne, Korvetterne og Skonerterne, og dernæst af de ældste Panserskibe og Udviklingen af

Ideer byggede vi i Midten af Perioden Krydsere, først Valkyrien og derefter 3 mindre Krydsere. Alle disse Skibe have gjort god Fyldest i ca. 30 Aar som Stationsskibe, Skoleskibe og Vinterskibe. Det var jo, som før nævnt, med Glæde man hilste Søværnsloven



Tilh. Grosserer Zachariae.

Fregatten Jylland tilankers paa Københavns Rhed.

H. Lübbens pinx.

Panserskibe og Torpedobaade og den dermed følgende stærke Udvikling af Artilleri, Torpedovæsen og Panser. Kampen mellem Artilleri og Panser fortsattes, men det lykkedes stadig Artilleriet at beholde den første Plads. Som Erstatning for de udrangerede lettere Skibe og mulig ogsaa under Paavirkning af „La jeune école“'s

af 1880 trods dens Personelmangel. Haabet om, at denne skulde blive afhjulpet, blev dog skuffet, og tilsidst helt opgivet, da den politiske Kamp paa Rigsdagen med de provisoriske Finanslove i sit Følge tog Fart fra Midten af Firserne. I Provisorieaarene byggedes som bekjendt Københavns Landbefæstning og Middel-



Kongefamilien forlader efter Panserskibet „Peder Skram“s Afløbning d. 2. Maj 1908 Orlogsværftet i Kongens Dampbarkas (tidl. Torpedobaad Nr. 2 bygget 1878, Marineministerens Dampbarkas 1887—1902, Kongens Dampbarkas fra 1902). Tilvenstre ses Stevnen af „Peder Skram“ lige efter Afløbningen. Staaende i Baaden ses Kong Frederik VIII, Dronningen (den nuværende Enkedronning) er i Færd med at gaa ombord assisteret af Jagtkaptajnen, Kommandør A. Hovgaard. Tilhøjre for denne ses Kontreadmiral, Kammerherre F. Bardenfleth. Tilhøjre for Dampbarkassen Konseilspræsident J. C. Christensen. Paa Trappen, der fører ned fra Brædbænken, ses Kronprinsen (Kong Christian X) og øverst Prinserne Harald og Gustav.



Kongefamilien forlader Orlogsværftet i den gamle Kongechalup fra c. 1780 efter Orlogsskibet „Niels Juel“s Afløbning d. 3. Juli 1918. Siddende i Fartøjet ses fra venstre til højre: Dronningen, Kong Christian X, Enkedronningen, Prins Carl af Sverige, Prinsesse Ingeborg, Prins Valdemar, Prins Harald. Staaende agter Jagtkaptajnen, Kommandør Grove.

grundsfortet. Panserbatteriet Skjold, det første Panserskib, der byggedes efter Iver Hvitfeldt, viste, at man var gaaet bort fra den Opfattelse af Flaadens Opgaver, som var udtalt i Betænkningen af Forsvarskommissionen af 1866 — Sjællands Forsvar — til Fordel for Københavns Forsvar mod Søsiden. Skjold var nemlig bygget som Defensionsskib og tænkt anvendt særlig paa Københavns Sydfront med Udfalds- og Retrætelinie gennem Kallebodstrand, der tænktes uddybet. Perioden sluttede dog heldigvis med Bygningen af 3 ensartede Panserskibe af Herluf Trolle Typen, en Type, hvor man paa et beskedent Displacement forenede betydelige saavel offensive som defensive Egenskaber. Vi havde her faaet en velegnet Skibstype, der har vakt Opmærksomhed og Anerkjendelse ogsaa uden for Landets Grænser.

Den stigende Arbejds løn, de kostbarere Vaaben og forskellige Nedskæringer paa Budgettet bevirkede imidlertid, at Nybygnings-

saa Resultatet af Kommissionens Arbejde. Venstrepartiet var jo i Flertal i Folketinget og havde overtaget Ministerpladserne, og man havde Grund til at tro, at Venstres Anskuelser om Flaadens Opgaver nærlig vilde falde sammen med de Anskuelser, der næredes af Flaadens Officerer, og var udtalte af Forsvarskommissionen af 1866. Kommissionens Arbejde trak imidlertid i Langdrag, idet den først afgav sin Betænkning den 10. Juli 1908. Medens Kommissionen arbejdede, fik man dog et Tillæg til Lov om Søværnets Ordning af 15. Maj 1903, særlig vedrørende Søværnets Skoler. Den 29. Marts 1906 nedsatte Marineministeriet en Kommission under Chefen for Orlogsværftets Forsæde med det Formaal — i Anledning af den Revision af Søværnsloven, der antagelig vilde blive nødvendig efter Forsvarskommissionens Betænkning — at fremsætte Forslag til Revision af de Bestemmelser, Orlogsværftet vedrørende, hvor Ændringer, skønnedes ønskelige.



Modelnedkerværkstedet paa Frederiksholm, opført 1918.

kontoen paa ingen Maade var tilstrækkelig til at Flaadeplanen kunde blive til Virkelighed, ja end ikke til at det forældede Krigsmateriel kunde blive erstattet med moderne. Bygningen af Torpedobaade, hvorpaa der i Periodens første Halvdel var sat megen Kraft ind, hørte i dennes sidste 10 Aar omtrent op, der byggedes kun en enkelt lille Baad Ormen, der nærmest maa opfattes som et Forsøg.

Trods de daarlige Tider arbejdedes der dog med Liv, Lyst og Dygtighed paa Orlogsværftet, hvorom Fremskridtene ved Artilleriet og Søminevæsenet bærer tydelige Vidnesbyrd, ligesom ogsaa Personellets gode Uddannelse dels ombord og dels paa Orlogsværftet i nogen Grad bødede paa de korte Udrustninger.

Saa kom endelig Systemskiftet i Juli 1901 og Forsvarskommissionen nedsattes den 7. Marts 1902. Kommissionens væsentligste Opgave var — som ogsaa fremhævet i Loven om Kommissionens Nedsættelse — at udrede i Hovedtræk en samlet Plan til Opnaaelsen af den efter Landets Forhold afpassede og til Opretholdelsen af dets Neutralitet egnede, bedst mulige Ordning af Land- og Søforsvaret under tilberørligt Hensyn til Statens Evne til at bære de med den paatænkte Ordning følgende øjeblikkelige og stadig tilbagevendende Udgifter.

Det var med Tillid og Fortrøstning, at Søværnets Personel imøde-

Efter forskellige Vanskeligheder lykkedes det I. C. Christensen som Forsvarsminister at faa vedtaget Forsvarslovene i September 1909. Lovene stadfæstedes den 30. Septbr. 1909 og var for Søværnets Vedkommende følgende:

Lov om Søværnets Ordning,
 Lov om en extraordinær Bevilling til Anskaffelse af Søkrigsmateriel,
 og Lønningslov og Lov om Sættillæg.

3die Periode.

Ved de militære Love af 30. Septbr. 1909 afsluttedes mange Aars Strid om Forsvarssagen og deraf følgende Usikkerhed i Udviklingen. For Søværnets Vedkommende betød Søværnsloven et vigtigt Skridt fremad. Loven byggede videre paa den Grund, der var lagt ved Søværnsloven af 1880, idet dog forskellige Mangler ved denne Lov blev afhjulpne. Saaledes indførtes nu en øverste Kommandomyndighed ligesom i Hæren, idet Viceadmiralen blev Kommanderende Admiral, hvorved man opnaaede allerede i Fredstid at give ham Indflydelse paa og Ansvar for Personellets Uddannelse og Anvendelse og Materiellets Beskaffenhed. Samtidig oprettedes Flaadens Stab, hvorved man skabte det savnede Hovedorgan for Krigsforberedelsen. Af andre Forbedringer, der var

en Følge af Loven, skal nævnes Udvidelsen af Personellet, der jo ikke var tilstrækkeligt ved den forrige Søværnslov.

Ved Loven fastsattes en Flaadeplan, i Følge hvilken Flaaden deltes i en „Linie“, en „Reserve“ og „Skibe til særlige Øjemed“. Linien skulde bestaa af 4 Kystforsvarsskibe, 24 større Torpedo- og Undervandsbaade, 2 Mineskibe m. m. Reserven af Krydsere, ældre Skibe og Fartøjer.

Ved Orlogsværftets Administration og Organisation skete ingen væsentlige Forandringer.

Af andre Forandringer, der var en Følge af Loven skal nævnes Sammenlægning af Matroskorpset og Søminekorpset til Matros- og Søminekorpset, samt at „Maskinskolen“ blev forandret til „Ingeniørelevskolen“, hvilket sidste dog kun var at betragte som en Navneforandring.

Samtidig med Søværnsloven stadfæstedes ogsaa Lov om en extraordinær Bevilling til Anskaffelse af Søkrigsmateriel, særlig Torpedobaade, Undervandsbaade og Miner, hvorved der stilledes 6,300,000 Kr. til Raadighed, heraf 2 Mill. i Finansaaret 1909—10 og 1/3 af Resten i hvert af de følgende 3 Finansaar. Ved det Normalbudget, der fulgte med Søværnsloven forhøjedes Nybygningskontoen fra 1,200,000 Kr. til 1,536,000 Kr. og Udrustningskontoen fra 840,000 Kr. til 1,400,000 Kr. Disse efter vore Forhold store Bevillinger medførte en betydelig forøget Virksomhed paa Orlogsværftet, hvor der i de følgende 5 Aar arbejdedes med Kraft og Energi for at afbøde de forskellige Mangler, hvilket vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt over det udførte Arbejde ved Orlogsværftets forskellige Afdelinger.

Skibbygning og Maskinvæsen.

Aar	Tilgang ved Nybygning eller Køb, Ombygninger	Afgang ved Udrangering, Salg eller Ophugning
1909	Undervandsbaad Dykkeren købt hos Fiat San Giorgio i Spezzia.	
1910		Vagt- og Kaserneskipet Sjøland solgt til John Forbæchs Eff. til Ophugning.
1911	Mineskipet Lossen. Torpedobaad Søridderen købt hos Yarrow & Co. Torpedobaad Tumleren købt hos Schichau. Undervandsbaad Havmanden købt hos Whitehead. Undervandsbaad Havfruen.	Kaserneskipet Niels Juel ophugget.
1912	Torpedobaade Vindhunden og Spækhuggeren. Torpedobaade Flyvefisken og Søulven bygget hos Burmeister og Wain. Undervandsbaad Thetis købt hos Whitehead.	Panserskipet Odin solgt til Tidemann i Rotterdam, Gorm til Gebr. Beermann i Stettin. Kanonbaad St. Belt og Øresund udgik og forandredes henholdsvis til Oliedepotskib Nr. 1 og Kuldepotskib Nr. 1.
1913	Torpedobaade Hvalrossen og Delfinen. Undervandsbaad 2den April bygget hos Whitehead, skænket til Søværnet af Forsvarsindsamlingen 1913. Undervandsbaad Najaden. 2 første Flyvebaade Maagen og Ternen høbt hos Donnet Lévéque, Paris.	Krydser Hekla udgik og indrettedes til Logis- og Depotskib for Undervandsbaadene, blev taget i Brug 7. Jan. 1914.
1914	Torpedobaad Sværdfisken. Undervandsbaad Nymphen. Flyvebaad Maagen II og III bygget paa OV. 21. Sept. blev Kølen lagt til Niels Juel.	
1915	Undervandsbaade Ægir og Ran.	
1916	2 Flyvebaade. Undervandsbaad Triton og Neptun. Torpedobaad Springeren. Tender Fenris og Bugserbaad Fremad II købt i Holland. Kanonbaad Grønsund ombygget til Værkstedsskib for Undervandsbaade.	9. Oktbr. blev Undervandsbaad Dykkeren paasejlet i Sundet og sank, optaget og indbragt paa O. V. 13. Juni 1917 udgaaet og ophugget.
1917	6 Flyvebaade. Torpedobaade Støren, Søløven, Søhunden, Havhesten, Narhvalen.	

	Undervandsbaad Galathea. Inspektionsskib Diana bygget hos Gebr. Bodewes Holland.	
1918	10 Flyvebaade Torpedobaad Makrelen og Nordkaperen. Minekran Nr. V. 8 Flyvebaade og Flyvemaskiner. 6 Flyvemaskiner købt i Tyskland.	
1919	Torpedobaad Sælen og Havkatten. Minekran Nr. VI. 6 Flyvemaskiner.	Panserskib Iver Hvitfeldt solgt til Phillipsen & Co., Kbhvn., senere Stationskib i Tanjang Priok, Batavia. Kanonbaad Falster solgt til Arentz Kbhvn., forandret til Sandpumper.
1920	Patrouillebaad Nr. 1 købt af engelske Marine. Undervandsbaad Rota. Stationskib Fylla købt af engelske Marine.	Kanonbaad Lille Belt udgaaet, omdannes til Kuldepotskib Nr. 2.
1921	købt 5 Flyvemaskiner fra England.	Kanonbaad Guldborgsund udgaaet, ophugget 1922. Samtlige Torpedo- og Patrouillebaade bygget før 1888 samt Torpedobaad Springeren udgaaet og bortsolgt til Ophugning.
1922	Undervandsbaad Bellona. Transportskib Hermod. 2 Hydromonoplaner.	

For andre Statsvirksomheder og private er bygget:
 For Statsbanerne: Dampfærgerne Fyn afleveret Jan. 1920.
 „ Dan „ Foraar 1921.
 For Postvæsenet: Motorfærge Næssund afleveret April 1920.
 For St. Nord. Telegrafelskab: Kabeldamper Edouard Suen- son afleveret 1922.
 For Havundersøgelses-Selskabet: Dampskibet Dana ombyg- get 1921—22.
 Ved Baadeværftet er der bygget følgende Redningsbaade:
 Efter 1880 59 Roredningsbaade til det danske Redningsvæsen.
 — — 4 — — svenske —
 — — 2 — — portugisiske —
 Efter 1914 10 Motorredningsbaade til det danske Redningsvæsen.
 — — 1 — — hollandske —

Bygningsvæsenet.
 1909:
 Værftsbroen nedrives og erstattes med en Dæmning. Der opføres et Bageri ved Kasernen. Mærsehuset paa Frederiksholm ombygges og afgives til Magasin for Vagervæsenet.
 1910:
 Hovedreparation af Ophalerbeddingen. Der anlægges en elektrisk Centralstation for OV. i Maskinværkstedets Maskinhus.
 1911:
 Der opføres en Bygning til Torpedomagasin og Torpedobaadskamre paa Vestsiden af Nyholm og opføres 3 Anlægsbroer for Torpedobaade udfor denne Bygning. Der bygges en Flydeport til Tørdokken, hvorved denne forlænges 10,25 m.
 1912:
 Kabelmagasinet paa Kvintus udvides. Det gamle dobbelte Vinkeltag paa Planbygningen nedbrydes. Dannebrog's Anker opstilles i Kasernegaarden og Fregatten Niels Juels Gallionsfigur anbringes ved Hovedmagasinets sydlige Gavl.
 1913:
 Planbygningens Tag ombygges og løftes, Bygningen indrettes til at kunne rumme 5000 Tons Kul. Der indlægges elektrisk Lys i alle Værksteder og Magasiner. Der uddybes en ny, 100 m bred, Skydebane for Torpedoer ved Søminestationen i Bramsnæsvig, hvorved man kan skyde c. 10000 m.
 1914:
 Radiostationen udvides. Der anlægges en Fodboldbane paa Arsenaløen.
 1915:
 Der indrettes Ophalingsbeddinge for Undervandsbaade i Torpedobaadsskurene og indrettes Artilleriværksted i Granatmagasinet (gamle Gymnastiksal) ved Arsenaløen.
 1916:
 Der opføres en Arbejds- og Depotbygning for Undervandsbaadene.



Nyholms Kran og Planbygningen inden sidstnævntes Ombygning 1913.

Den gamle Smedie.



Nyholms Kran og Planbygning efter sidstnævntes Ombygning 1913.



Nyholms Krans Hovedreparation, 1922.
Den flydende Kran med Forlængelsesben aubringer Rejsebuk paa Kranens Top.



Nyholms Krans Hovedreparation, 1922.
Den flydende Kran anbringer den første Hovedbjælke paa Kranens Top.

Nordre Masteskure nedrives. Paa Grunden opføres det nye Maskinværksted paa Frederiksholms Nordvesthjørne. Der opføres et nyt kemisk Laboratorium paa Arsenaløen. Gasbelysning paa Orlogsværftets Veje forandres til elektrisk Belysning. Der indrettes et Periskopværksted i Lanternemagasinet Nordende.

Paa Lossepladsen syd for Kvinti Lynette indhegnes og planeres et ud i Sundet opfyldt Areal paa 12000 □ m til Flyvebaadsstation. En Hangar, en Værkstedsbygning og en Barak flyttes hertil fra Flyvepladsen paa Christianshavns Fæled. Der opføres en ny Hangar (C) og en Bro til Udsætning af Flyvebaade, samt Hangar (D. E).

Der opføres en Arbejdsbygning for Ekvipagen paa Dokøen, et nyt Kabelmagasin i Volden ved Kvintus, et Patronmagasin i Charlotte Amalies Bastion og et nyt Minemagasin i Kurtinen mellem Charlotte Amalies og Frederiks Bastioner. Der indrettes Skolelokale for Radioskolen i den sydlige Ende af Gamle østre Takkeladsbygning. Den sydlige Afdeling af søndre Masteskure paa Frederiksholm indrettes til og afgives til Magasin for Vagervæsenet.

1917:

Der bygges et Montageværksted for Flyvemaskiner og et nyt Støberi paa Frederiksholm og et Akkumulatorstøberi paa Nyholm.

Den ny Kontorbygnings Vestfløj udvides til Arkiv for Fabriksafdelingen, Tegnestue m. m. Der indrettes Tvistrenseri i det tidligere kemisk Laboratorium paa Dokøen, og der bygges Oliebeholdere paa Arsenaløen. — Paa Flyvebaadsstationen bygges en ny Hangar (F). Der bygges et Slæbested og udgraves Rende til Udsætning og Optagning af Flyvebaade.

1918:

Der bygges et Modellsnedkeri paa Frederiksholm. Det gamle Maskinværksted ombygges til elektrisk Værksted. Der bygges en Tilbygning til Gymnastikhuset, for at dette kan benyttes til Lazaret under Epidemier. Der opføres Hærderi og Værktøjsmagasin ved det ny Maskinværksted. Der opføres en Officersbarak paa Flyvebaadsstationen.

1919:

Der opføres en Tilbygning til ældre Kontorbygnings vestlige Gavl

til Regnskabsvæsenet. Smedeværkstedet, der var brændt i Februar 1918 genopføres og der bygges en ny Kleinsmedie (Fileværksted) ligeoverfor.

Der opføres et Brevduehus, en Forlængelse til den ældre Mandskabsbarak, en ny Mandskabsbarak samt en ny Hangar (G) paa Flyvebaadsstationen.

Marketenderiet paa Frederiksholm udvides, og Tvistrenseri paa Dokøen omdannes til Vadskeri. Værftets Begrænsning ved Kongeporten flyttes ca. 60 m mod Syd indtil Gennemskæringen for Revshalevejen.

1920:

Der bygges et Skur for Fyrvæsenet til Klargøring af Lystønder paa Arsenaløen.

Der anlægges en Idrætsbane paa Frederiksholm. „Dannebrog“ Gallionsfigur, der blev beskadiget ved Smediens Brand i 1918, blev efter at være restaureret atter opstillet foran Kleinsmedeværkstedet.

1921:

Større Ombygning i Hovedmagasinsbygningen (Sejlloftet). Der opføres en Politibygning ved Værftsporten med Anvendelse af de gamle Vagtsbygninger og Gasmaalerhuset samt en Hundegaard for Politihunde.

Paa Flyvebaadsstationen udvides Areal betydeligt, der opføres en ny Hangar (H), Skolebarak og Kogehus. Den fritstaaende Del af Nyholms Kran nedtages.

1922:

Nyholms Kran hovedrepareres og dens fritstaaende Del fornyes. Tømmerarbejdet blev udført af Tømmermester Kornerup-Koch.

Gamle Smedie, Orlogsværftets ældste Bygning, opført 1736 nedrives og Pladsen planeres.

Søartilleriet.

Ved Søværnsloven skete kun faa egentlige Forandringer ved Organisationen. Stillingen som Chef for Artillerikorpset, der indtil 1905 havde været en af Tøjmasterens Funktioner, udskiltes, men Stillingerne blev dog snart efter atter forenede, og den i 1868 oprettede Stilling som Generalinspektør for Søartilleriet, som Artillerigeneralen havde beklædt, blev ophævet.

Ved Lov om ekstraordinær Bevilling var det særlig Torpedovæsenet, Undervandsbaade og Minevæsen, der skulde nyde godt af



Nyholms Krans Hovedreparation, 1922.

Toppen anbragt paa Plads. Rejsebukkene endnu ikke fjærnede.

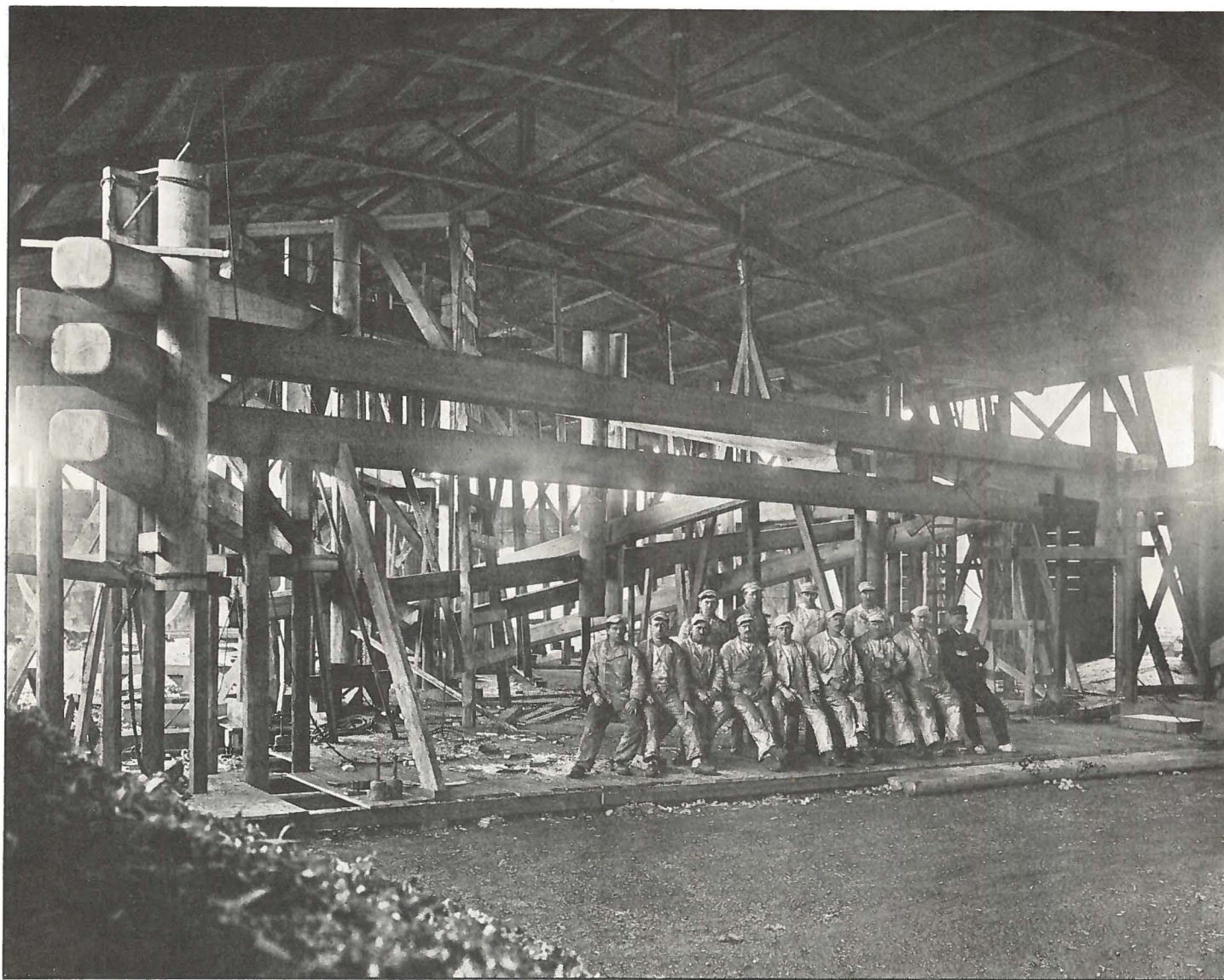
Pengene. For Søartilleriets Vedkommende blev det derfor i Begyndelsen af Perioden udelukkende mindre Kanoner til Torpedobaade, Undervandsbaade og Mineskibe m. fl., særlig 75 mm P. K., der anskaffedes fra Hærens Kanonfabrik, og med hvilke der afholdtes de sædvanlige Prøver. Senere anskaffedes fra Bofors i Sverige Reservekanoner, saavel 24 cm. som 15 cm. til Kystforsvarsskibene.

Fra 1915 afholdtes Prøver med Antiluftslyts, hvorefter dette Artilleri installeredes dels i Kystforsvarsskibene og Undervandsbaadene og dels i Land.

Omtrent samtidig erstattedes Antitorpedobaadsskytset i Herluf

fra Zeis. I Slutningen af Perioden overgik man fra Coincidens Princippet til Stereoprincippet, der forsøgsvis er indført i Niels Juel. For at fremme Betjeningsmandskabets Uddannelse indførtes Hurtigladningsapparater, Dotterapparater, bevægelig Platform m. m. Foruden de alt nævnte Forsøg afholdtes Forsøg med forskellige Slags Patronhylstre og med Nat- og Dagtracere, hvorefter disse indførtes. I Slutningen af Perioden afholdtes i Forbindelse med kemisk Laboratorium Prøver med Taagendviklingsapparater.

I Artilleriværkstedet og Laboratoriet fortsattes og udvidedes Arbejdet, hvorfor Værkstedet fik en yderligere Udvidelse, idet den gamle Gymnastiksal blev omdannet til Værksted.



Nyholms Krans Hovedreparation, 1922.
Krantoppen tilpasset og samlet i det indre af Planbygningen.

Trolle og Olfert Fischer, der bestod af 57 mm og 47 mm P. K. med 75 mm P. K.

Artilleriet til Niels Juel 10 Stk. 15 cm PK. L/45 og 2 Reservekanoner leveredes fra Bofors i Sverige. Prøveskydning og Indskydning af disse Kanoner blev foretaget i 1922 paa Skydepladsen ved Bofors.

Selv om denne Periode saaledes ikke bragte Søartilleriet noget af det egentlige svære Artilleri, saa er der paa andre Maader sket vigtige og væsentlige Forbedringer ved Materiellet, saaledes skal nævnes, at man efter forudgaaende grundige Forsøg indførte Brisantgranater. Disse Forsøg afsluttedes allerede i 1906 efter at man, da man var klar over, at den før omtalte Sprængning af Kanonen i Møen og Sprængning af en 15 cm K. i Rolf Krake skyldtes Brandrøret, havde indført det ved Søartilleriet af Bastrup og Mentz konstruerede Sikkerhedsbrandrør, der stadig anvendes og ogsaa er indført i Hæren. Afstandsmaalere efter Coincidens Princippet indførtes allerede 1896 til Prøve. De blev efterhaanden forbedrede og indførtes nu efterhaanden i forskellige Størrelser i alle Flaadens Skibe, først leveret fra Barr and Stroud senere

Lige fra 1905 er alle Affutager til 75 mm Kanoner og nedefter konstruerede ved Søartilleriet og fremstillede i Værkstedet, medens Kanonerne, der ogsaa er konstruerede ved Søartilleriet, er fremstillet paa Hærens Tøjhusværksted.

I 1921 blev paa Arsenalet i Vaabensalen indrettet et Marinemuseum, hvor man ved at samle, hvad der fandtes ved de forskellige Afdelinger paa Orlogsværftet, har skabt en meget righoldig og interessant Samling af udrangerede Vaaben og andet Krigsmateriel samt Materiel fra Kompasvæsen, Værksteder og Genstande af historisk Betydning.

Matros- og Søminekorpset.

Ved Søværnsloven af 1909 ophævedes Matroskorpset som selvstændigt Korps og henlagdes under Matros- og Søminekorpset som dettes 3. Afdeling. Den Omstændighed, at Sejl og Rejsninger efterhaanden vare saa godt som forsvundne i Flaadens Skibe, bevirkede ganske naturligt, at Matroskorpsets Virksomhedsomraade var bleven betydeligt formindsket. Man havde i Overgangstiden bedet noget herpaa ved at henlægge alt Signalvæsen til dette

Korps, men fandt nu Tidspunktet egnet til at sammendrage det med Søminekorpset. De yngre Underofficerer i det ny Korps vil ganske naturligt aldrig opnaa den manuelle Færdighed i Sømandsarbejder, som Matrosunderofficererne var i Besiddelse af, en Færdighed som var opnaaet gennem fortsat personligt Arbejde paa Takkelloftet, men foreløbig kunde man leve paa den Dygtighed og Erfaring som Matroskorpsets Underofficerer ved Sammendragningen var i Besiddelse af. Det tekniske Personal, der hidtil havde hørt til Søminekorpsets Depot, Søminemestre og Sømineassistenter m. fl., overførtes til Maskinkorpset, hvorfra de atter kunde afgives til Tjeneste ved Søminekorpset.

Søværnsloven og Loven om ekstraordinære Bevillinger gav meget Arbejde og stærkt forøget Virksomhed saavel til Søminekorpsets Værksted, 1. og 2. Afdeling som til Sprængstofafdelingen.

Værkstedet fremstillede alle de paa Grund af Nybygning af Torpedo- og Undervandsbaade nødvendige Udskydningsapparater og de hertil hørende Torpedoer. Samtidig hermed fremstillede Miner og Mineankre, Udlægningsapparater til Miner, Minestrygere, Minefangere, Vandtrykkontaktcylindre m. m.

De forøgede Udrustninger og deraf følgende større Skydning med Torpedoer medførte samtidig et stærkt forøget Eftersynsarbejde af alt Materiellet.

I 1917 gik man over til fuldstændig elektrisk Drift af Værkstedet.

1. Afdeling. Materiellet forbedredes og alle Spærringer ved Kjøbenhavn omordnedes og blev skudt længere frem paa Grund af Bygningen af Saltholmfakfortet. Forsøg afholdtes for at fastslaa en forbedret Udlægningsmetode og Agterudlægningsapparater installeredes saavel i Lossen, som i Minebaade og større Torpedobaade. Lige fra Periodens Begyndelse og til Slutningen af Verdenskrigen afholdtes Forsøg med Minesprængningsapparater, Minefangere, Minestrygere og Minetrawl, indtil man havde fundet det bedst egnede Materiel. Ligeledes paabegyndtes og fortsattes Forsøg med Dydbomber og fra 1920 tillige med Paravanes.

Under Sikringsstyrkens Formering fra 1. August 1914 til November 1918 var samtlige Minespærringer i Sundet og Bælterne udlagte og under Betjening. Saavel ved Udlægningen som ved den daglige Betjening og Vedligeholdelse, der ofte udførtes under særdeles vanskelige Forhold, præsteredes et udmærket Arbejde af Afdelingen, og dens Materiel skuffede ikke de Forventninger, der stillede til det.

2. Afdeling. Virksomheden fortsattes ogsaa her i stærkt stigende Tempo i Periodens første Aar. Allerede i 1903 var man ved Afdelingen begyndt med Forsøg paa at forøge Torpedoen Distance ved at opvarme Luften inden den lededes ind i Drivmaskinen. I 1909 var disse Forsøg heldig afsluttede, og man begyndte nu paa Indførelse af „Varmluftstorpedoer“ dels ved Bygning af ny Torpedoer og dels ved Forandring af ældre. Skydebanen i Bramnæsvej blev derved for kort, en ny Bane, 100 m bred, blev udgravet fra Stationen nordefter, hvorved man blev i Stand til at afholde Skydninger helt ud til 10000 m. Samtidig afholdtes Forsøg til Gennemrydning paa forskellig Maade af Torpedonet, Forsøg med Sidestyre indrettet til Vinkelskydning m. m.

Den 31. Oktbr. 1919 bestemte Marineministeriet, at Stangtorpedomateriellet, der allerede paa dette Tidspunkt var forældet, skulde udgaa.

Sprængstofafdelingen. Den store Forøgelse af Torpedoer og Miner gav ogsaa rigelig Arbejde til denne Afdeling. I 1913 afholdtes sammenlignende Forsøg med forskellige Sprængstoffer for at finde det til Ladninger i Torpedoer og Miner bedst egnede.

Under Verdenskrigen var denne Afdeling stærkt optaget af at modtage, uskadeliggjøre og eventuelt aflade ilanddrevne eller drivende fremmede Miner. Af saadanne er der i Tidsrummet 1914—22 uskadeliggjort c. 10000 Stk.

Radiotelegrafstationen paa Orlogsværftet fik fuld Døgn-tjeneste fra 1911. Der afholdtes Forsøg med Radioapparater af Poulsens System, der installeredes i forskellige af Skibene. I Tidsrummet 1914—16 installeredes Radiostationer i saa godt som alle Skibe, Torpedobaade, Undervandsbaade m. m., og der afholdtes Forsøg med Retningsfinder.

Ekvipageafdelingen.

Som nævnt ophørte Ekvipagemesteren som en Følge af Søværnsloven med tillige at være Chef for Matroskorpset og Takkelmester. Takkelloftet overgik i den Anledning den 1. April 1910 til Direktøren for Skibsbygning og Maskinvæsen. Ved den egentlige

Ekvipageafdeling fortsattes Arbejdet som hidtil og bestod af foruden almindelig Havnetjeneste, Skibes Fortøjning og Forhaling, større Transporter af svære Genstande tillige af Assistering ved Dokninger, Afløbninger m. m.

Af større Arbejder paa Orlogsværftet foruden ovennævnte skal nævnes: Rejsning af Master til Radiotelegraf, Rejsning af Kranmaster ved Bedding Nr. 1 og 2 og Assistance ved Opsætning af den fritstaaende Del af Nyholms Kran.

Udenfor Orlogsværftet er samtidig udført meget betydelige Arbejder særlig ved Hjælp af den flydende Dampkran. Blandt disse skal nævnes: Indsættelse af Dieselmotorer i de første Motorskibe for Burmeister & Wain, Indsætning af Maskiner og Kedler for de private Skibsbyggerier i adskillige Nybygninger. I 1908 optog Orlogsværftets flydende Kran et Lokomotiv, der var styrtet i Vandet ved Orehoved Færgeleje, senere fjernedes Broklapperne fra gamle Knippelsbro, der opsattes Kanoner paa Dragør Fortet. Den ved Taarbæk den 2. Maj 1918 strandede Torpedobaad, der stod klos i Land med en stor Sten op gennem Bunden, blev taget af Grunden og bragt til Orlogsværftet. I 1919 assisterede Kranen ved Havneudvidelsen mod Nord ved Nedsætning af 19 store Cementblokke, der hver vejede 75 Tons. I 1921 monteredes ved Hjælp af den flydende Dampkran, der havde faaet paasat Forlængelsesben, den store nye Kran paa Burmeister & Wain's Skibsværft. Samme Aar indsatte Kranen for Kockum i Malmø 4 Stk. 28 cm Kanoner i det svenske Panserskib Gustav V. Hver Kanon vejede 61 Tons. I Efteraaret 1921 rejstes med Kranen ved Gjedser en Fyrbaake, der paa Grund af Paasejling af Dampfærger var væltet paa 6 m Vand. Baaken vejede 219 Tons.

Bevogtningen udførtes som i forrige Periode. Den 20. Juni 1910 blev den nye Kaserne taget i Brug. Samme Dag strøg Vagt- og Kaserneskipet Sjælland Kommando og Mandskabet overgik til Kasernen, der overtog Vagtskibets Funktioner, ogsaa hvad Bevogtningen angik, indtil de militære Vagters Inddragelse den 1. April 1922 i Følge Marineministeriets Skrivelse af 20. Febr. s. A.

Politiet. Ved Søværnsloven 1909 forblev Politiets Størrelse og Sammensætning uforandret. Paa Grund af Indførelsen af 8 Timers Arbejdsdagen blev Styrken ved Tjenestemandsløven af 1919 tilsvarende forøget, og da Tjenestetiden atter udvidedes, blev Antallet ved Normeringslov tilsvarende indskrænket. Da de militære Vagter ved Orlogsværftets Indgange den 1. April 1922 blev inddragne, overtog Politiet denne Tjeneste, samt Ronderingstjenesten ved Krudttaarnene langs Revshalevejen uden nogen Forøgelse af Korpset. Ved denne Lejlighed indførtes Politihunde til Ledsagelse af den patrullerende Betjent. I 1922 blev den ny Politistation ved Værftsporten taget i Brug.

Brandvæsenet. Brandmændenes Antal forøgedes i 1908 til 15 Mand, paa Grund af en stærkt udvidet Natinspektion paa Værftet og i Skibe. Ved Tjenestemandsløven og Indførelsen af 8 Timersarbejdsdag forøgedes Antallet af Brandmænd til 19. I 1922 blev Antallet paa Grund af forlænget Tjenestetid og Indskrænkning i Tjenesten nedsat til 13 Mand. Materiellet forøgedes i 1913 med en Motorsprøjte, hvorefter Dampsprøjte Nr. 1 udrangeredes i 1915. I 1916 anskaffedes en fritstaaende mekanisk, transportabel Brandstige. 1921 udrangeredes 3 Stationsprøjter og 2 Sprøjtepramme og i 1923 udrangeredes Dampsprøjte Nr. 2.

Af større Ildebrande skal nævnes:

- 1) paa Orlogsværftet:
 - 1917 3 Gange Ild i Værftets Kulbunker.
 - 1918 Smediens Brand.
- 2) Udenfor Orlogsværftet har Brandvæsenet assisteret ved følgende større Brande:
 - 1910 Ved Petroleumstankdamperen Standard's Brand ved Revshaleøen.
 - 1912 Ved Sukkerhusets Brand i Helsingørgade.
 - 1914 og 21 Ved 3 større Brande paa Lossepladsen ved Krudttaarnsvejen.

Kemisk Laboratorium.

Da Laboratoriet oprettedes i 1901 som en selvstændig Institution bestod Arbejdet dels af Sprængstofprøver og dels af Analyser for Orlogsværftets Afdelinger, særlig for Regnskabsvæsenet. Den forøgede Virksomhed paa Orlogsværftet, der var en Følge af Søværnsloven af 1909, gav ogsaa stærkt forøget Arbejde til Laboratoriet, særlig efter at denne Virksomhed i 1916 havde faaet en fuldt moderne og veludstyret Bygning. Foruden Sprængstof-

prøver og Analyser har Laboratoriet beskæftiget sig med Metalanalyser, mekaniske Prøver og mikroskopiske Undersøgelser af Materialer.

Samtidig hermed er afholdt talrige Forsøg til dels i Forbindelse med andre militære Afdelinger paa Orlogsværftet, f. Ex. Forsøg med Fremstilling af kunstig Taage.

Endvidere har Laboratoriet fremstillet al den Søbe, der benyttes i Flaadens Skibe og i Søværnets øvrige Tjeneste.

Kompassvæsenet.

Kompassvæsenet var indtil den 24. Oktbr. 1874 underlagt Navigationsdirektøren. Fra denne Dato henlagdes det i Henhold til Marineministeriets Bestemmelse under Læreren i Navigation ved Søofficersskolen. Den 26. Oktbr. 1885 overdroges denne Tjeneste

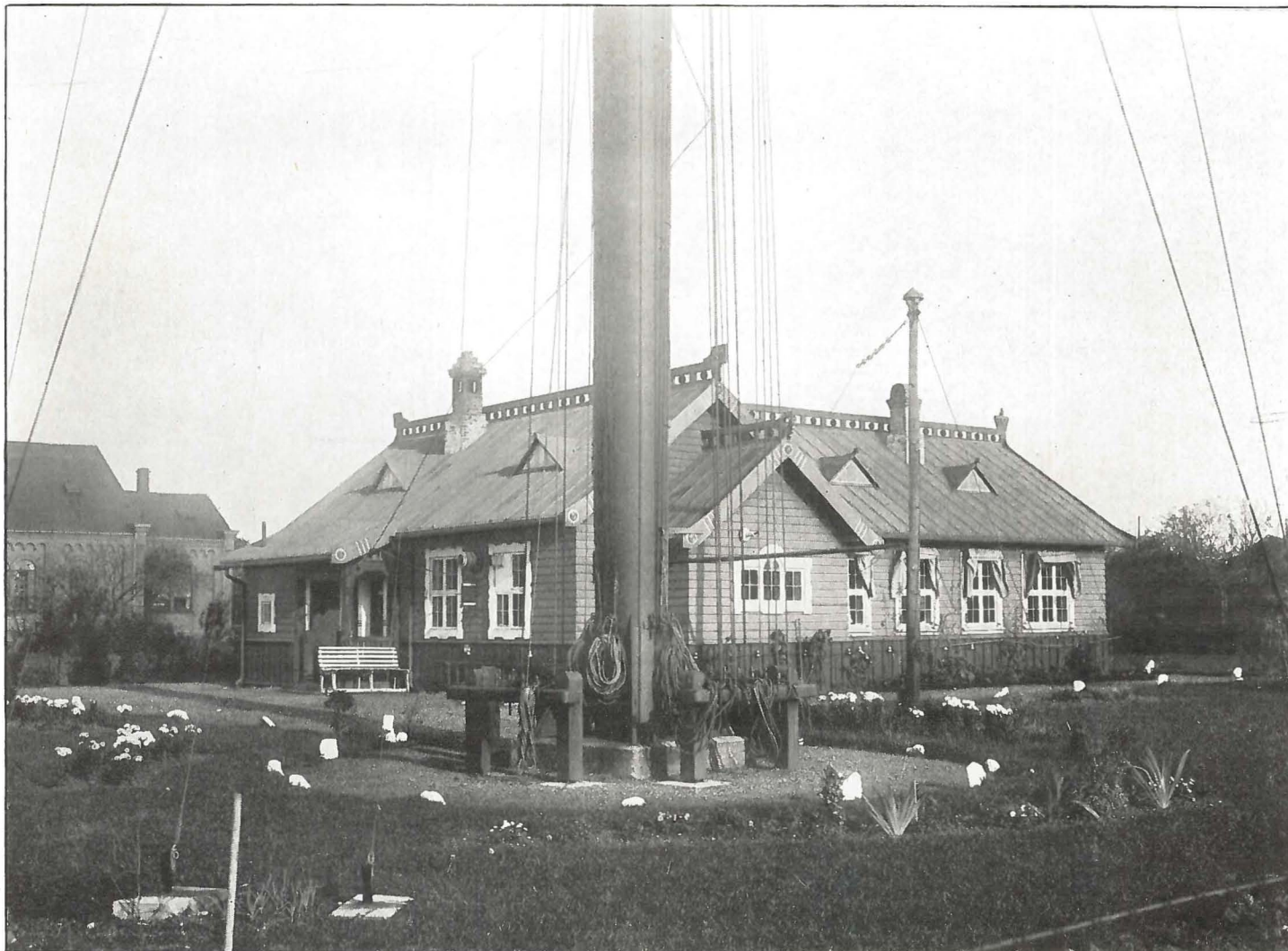
Kontreadmiral G. H. R. Zachariae indtil ¹⁰/₉ 1915.

„ J. Nyholm fra ¹⁰/₉ 1915 indtil ¹⁵/₁₀ 1920.

„ H. Konow fra ¹⁵/₁₀ 1920.

Som tidligere nævnt skete ved Søværnsloven af 1909 ingen Forandring i Orlogsværftets Administration udover, at Ekvipagemesteren ophørte med at være Takkelmester. Kontorpersonalet indskrænkedes en Del, og Værftskommissionen ophævedes, idet dens Virksomhed blev overtaget af Flaadens Stab.

Krigsberedskabet forbedredes yderligere ved Krigsflaadens Inddeling i „Linie“ og „Reserve“, idet nu alle Liniens Skibe saavidt mulig altid holdtes krigsberedte med næsten alt Gods ombord, i Kystforsvarsskibene tillige med Ammunitionen ombord. Foruden de ret store Eskadrer, der var udrustede i Sommerhalv-



Radiostationen paa Frederiksholm, opført 1918.

til Underdirektøren ved Skibsbyggeriet. Den 11. Septbr. 1898 ansattes en særlig Bestyrer for Flaadens Kompassvæsen og ved Marineministeriets Bestemmelse af 11. Novbr. 1904 forandredes Navnet til „Flaadens Kompassvæsen og Prøvekammeret for Skibsllys og Lanterner“ og henlagdes direkte under Chefen for Orlogsværftet, hvilken Ordning stadig er bestaaende. Under Kompassvæsenet henhører foruden Kompasser Peilskiver, Lodde- og Loggemaskiner og øvrigt Navigationsinventar undtagen Søkort og Søre. Prøvekammeret undersøger tillige paa Forlangende Kompasser og Navigationslanterner m. m. for Handelsflaadens Skibe og udsteder Certifikat for saadanne Undersøgelser.

I 1913 indførtes det første Gyroskopkompas i Flaaden. Efterhaanden er de fleste større Skibe og alle Undervandsbaade forsynet med disse Kompasser. Gyroskopkompasserne henhører dog ikke under Kompassvæsenet, men under Direktøren for Skibsbygning og Maskinvæsens elektriske Afdeling.

Orlogsværftets Administration og Krigsberedskab,
Lønningsforhold, Arbejdstid m. m.

I den her behandlede Periode har følgende Søofficerer beklædt Stillingen som Chef for Orlogsværftet:

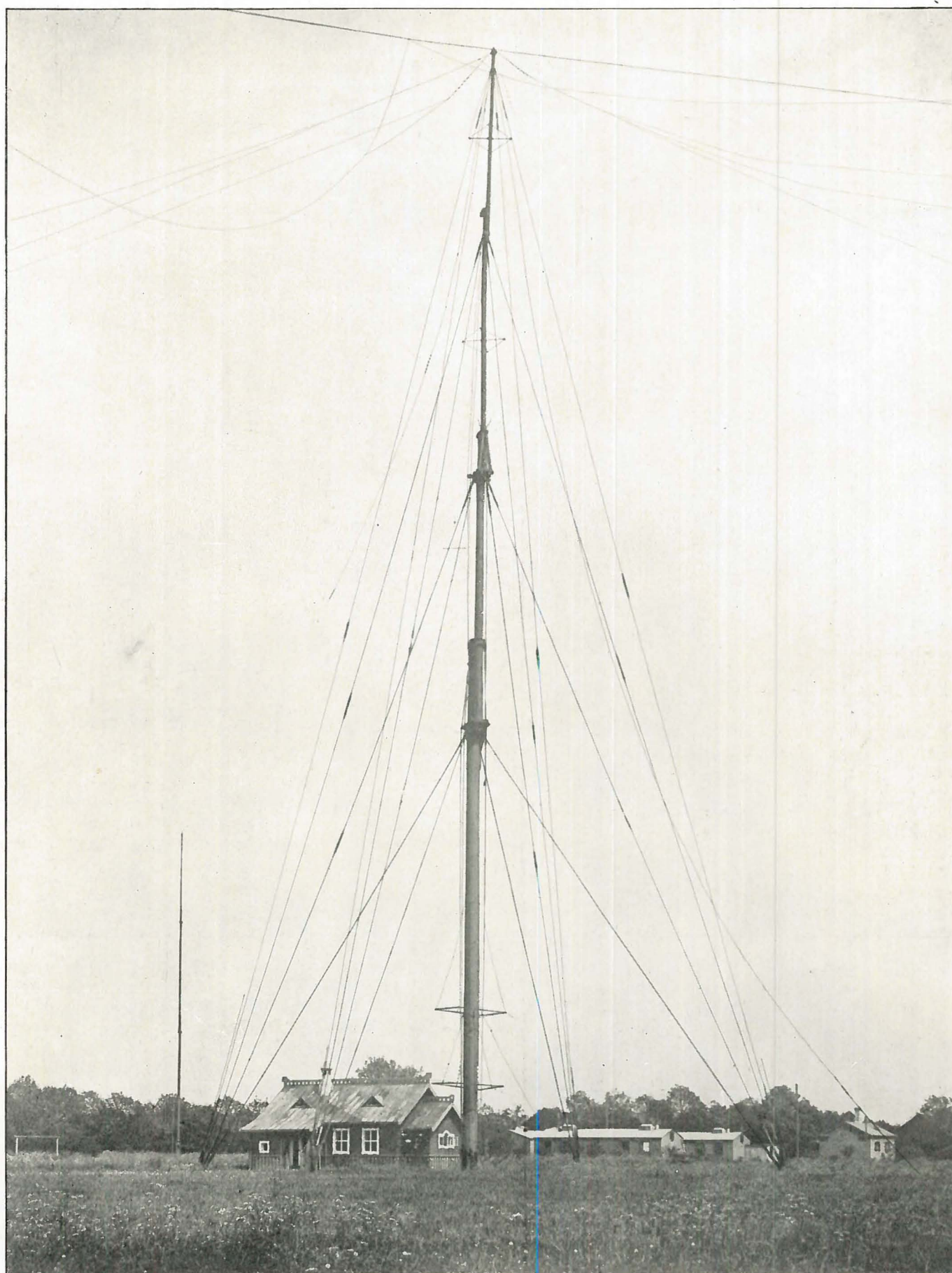
aaret i Tidsrummet 1909—14, var 1 à 2 Skibe tillige udrustede om Vinteren, og yderligere var 1 Kystforsvarsskib oplagt med en mindre Stambesætning ombord. I Stedet for tidligere under Mobilisering at paaregne 6 Aargange af Værnepligtige, blev det nu muligt at besætte alle til Linien hørende Skibe, Torpedobaade m. m. med Mandskab af de sidste 4 Aargange, hvilket naturligvis var af stor Betydning for Mobiliseringen.

Lønningsforhold. Ved Loven om Søværnets Ordning af 30. Septbr. 1909 udvidedes Rammen for de faste Haandværkere m. fl. noget, og dette i Forbindelse med den under forrige Periode nævnte Ophævelse af 4. Klasse betød en ikke ringe Forøgelse i Indtægt for en stor Del af Haandværkerne. Endvidere skabtes en bedre Udsigt til Forfremmelse ved, at der oprettedes en ny Klasse: „Overhaandværkere“.

Ved Forlængelsen af Orlogsværftets Arbejdstid den 1. Maj 1913 fra 8 til 9 Timer gennemsnitlig pr. Dag forhøjedes Daglønnen for Overhaandværkere, Haandværkere, Tøjhusarbejdere og Værftsarbejdsmand med ¹/₈ (12¹/₂%), afrundet opefter til nærmeste 5 eller 10 Øre, og der tilstodes Fyrbødere og Minematroser et Dag-tillæg af 45 Øre for hver Dag, de paagældende gjorde Tjeneste ved Orlogsværftets Afdelinger.

Fra 1. April 1914 blev Daglønnen for Tøjlusarbejdere og Værftsarbejdsmænd forhøjet fra 3 Kr. 40 Øre til 3 Kr. 50 Øre, og samtidig indgik ovennævnte Dagtillæg for Fyrbødere og Minematro-

Øre. De resterende 85 Pladser, der vare vakante, overførtes til 1. Klasse, og der blev saaledes bedre Udsigter til Forfremmelse for de unge Haandværkere.



Radlostationen paa Frederiksholm og den 75 Meter høje Radiomast.

ser (45 Øre) i Daglønnen, saaledes at denne blev 3 Kr. 70 Øre.

Fra samme Tidspunkt ophævedes Fabriksafdelingens 3. Klasse, og de i denne Klasse værende Haandværkere c. 40 rykkede op i 2. Klasse, hvilket for disse betød en Forhøjelse i Dagløn af 35

Endelig blev der ved Bevilling paa Finansloven for 1914/15 tilstaaet Orlogsværftets daglønnede Personal samt Fyrbødere og Minematroser, naar de var til Tjeneste ved Orlogsværftets Afdelinger, Betaling for de kirkelige Helligdage (normalt 9), der ikke falder paa Søndage. Dette betød for det her omhandlede Perso-

nel en forøget Indtægt af fra Kr. 31,50 (Værftsarbejds mænd) til Kr. 46,80 (Overhaandværkere) aarligt.

I Tidsrummet 1914—19 steg Daglønnen yderligere c. 30 Øre for Haandværkere og c. 25 Øre for Værftsarbejds mænd, Tøjhusarbejdere, Fyrbødere og Minematroser.

Sammenligner man Lønningerne fra 1868 med tilsvarende Lønninger i 1913 vil man finde:

at Begyndelsesløninger for Haandværkere i 1. Kl. er forhøjet fra Kr. 2,18 til Kr. 4,05 pr. Dag eller med 86% og Slutlønnen fra Kr. 2,18 til 4,68 pr. Dag eller med 115%. For Haandværkere af 2. Kl. er Begyndelseslønnen forhøjet fra Kr. 2,06 til Kr. 3,85 pr. Dag eller med 87% og Slutlønnen fra Kr. 2,06 til Kr. 4,48 eller med 117%; men tager man i Betragtning, at Haandværkerkorpset i 1868 var delt i 4 Klasser, hvorimod der i Fabriksafdelingen i 1913 kun fandtes 2 Klasser Haandværkere, er Begyndelseslønnen

Arbejdsforhold. Ved Søværnsloven af 1909 udvidedes den faste Haandværkerstamme en Del. Ved den forøgede Virksomhed paa Orlogsværftet steg Antallet af de private dog forholdsvis stærkere, og endnu mere forrykkedes Forholdene mellem disse 2 Kategorier af Haandværkere under det forcerede Arbejde under Sikringsstyrken.

I Finansaaret 1910—11 udbetaltes saaledes en aarlig Lønning til faste Haandværkere paa 712.000 Kr. og til de private 1.238.000 Kr., medens der i Finansaaret 1918—19 udbetaltes henholdsvis 1.027.000 Kr. og 4.662.000 Kr.

Den store Forøgelse af de private Arbejdere og disses lettere Adgang til Lønforhøjelser, der jo automatisk fulgte tilsvarende Lønstigninger i København, bevirkede, at en Del, særlig af de yngre, faste Arbejdere ikke længer følte sig tilfredse i deres Stilling som faste. De private havde ikke alene opnaaet betydelige



Kemisk Laboratorium paa Arsenaløen, opført 1916.
Tilvenstre Arsenalbygningen; tilhøjre Æblealléen.

for de unge Haandværkere i Virkeligheden forhøjet fra Kr. 1,68 til Kr. 3,85 eller med c. 129%.

For Værftsarbejds mænd og Fyrbødere stiller Forholdene sig saaledes:

Værftsarbejds mænd:

Begyndelsesløning forhøjet fra Kr. 1,68 (2 Kl.) til Kr. 3,50 eller 108%.

Slutlønnen forhøjet fra Kr. 1,77 (1. Kl.) til Kr. 4,13 eller 133%.

Fyrbødere:

Begyndelsesløning forhøjet fra Kr. 1,77 til Kr. 3,70 eller 109%.

Slutlønnen " " " 1,77 " " 4,33 " 145%.

I de ovennævnte Daglønsatser er ikke medregnet Værdien af Emolumenterne, der som tidligere nævnt bibeholdtes ved Overgangen til Dagløn i 1868.

Arbejdstiden. Ved det den 1. Decbr. 1910 udfærdigede reviderede Reglement bibeholdtes Arbejdstiden uforandret, medens der i dette blev optaget de ovennævnte Bestemmelser om Ferie. Den 1. Maj 1913 forlængedes Arbejdstiden fra 8 T. til 9 T. gennemsnitlig pr. Dag. Den 1. Marts 1918 nedsattes Arbejdstiden til 8 T. 15 M. og den 1. April 1919 til 8 T. effektiv, gennemsnitlig Arbejdstid pr. Dag, hvilket senere er bibeholdt.

Forhøjelser i Daglønnen, men tillige erhvervet sig de fleste af de Goder og Emolumenter, som de faste hidtil havde haft, saaledes Sommerferie, Betaling for Sygedage m. m. samt Pension i Henhold til Lov af 19. April 1907 om Pensionering af civile Funktionærer og Haandværkere m. fl. ved Hæren og Søværnet, der tillige under visse Forhold ogsaa gav Enker efter saadanne Personer Pensionsret. Da det nu heller ikke passede disse civile Herrer at lade sig lede af uniformerede Kvartermænd og Formænd, blev det ved Lov om Tillæg til Lov om Søværnets Ordning af 30. Juni 1919 bestemt, at Kvartermænd, Formænd, Overhaandværkere, Haandværkere, Tøjhusarbejdere og Værftsarbejds mænd blev opsagte af deres Stillinger og samtidig antagne i tilsvarende civile Stillinger.

Holmens faste Stok med alle sine gode gamle Traditioner havde hermed faaet sit Banesaar. Det varede imidlertid ikke mange Aar før de tidligere faste Arbejdere bittert angrede, at de selv havde været med til at nedbryde deres Stilling; men da var det forsent. Mange af de tidligere faste, som var blevet antagne som private, ere allerede afskedigede paa Grund af Indskrænkninger i Arbejdsstyrken, og Orlogsværftet er ikke som tidligere, da det havde sin mindre faste Styrke, uafhængig af Strejker.

Faa Uger efter at Loven om Fabriksafdelingens faste Haandværkerkorps m. fl.'s Afskaffelse var stadfæstet, stadfæstedes den 12. Sept. 1919 Lov om Statens Tjenestemænd. Ved denne Lov

førere, den sidste Værkstedesformænd. De blev optaget under Søværnets Personel under Afsnit: Andre Tjenestemænd under Søværnet. Ved Tjenestemandsloven udvidedes Kontorpersonalet



Fregatten Jylland med Dagmars Rejsning ved Langeliniekaen. Jylland blev, efter at være udrangeret og solgt af Staten, indrettet til flydende Udstillingslokale. Billedet er taget i Sommeren 1909, da den gamle Fregat — i privat Eje — havde Station ved Langelinie.

førtes de tidligere Underofficerer ved Haandværkerkorpsen, Kvartermænd, Formænd og Overhaandværkere, tilbage til Søværnets faste Personel, de havde slet ikke naaet at komme ud af det, da de først vare opsagte til 1. Oktbr. s. A. De to første af ovennævnte Klasser af Haandværkerunderofficerer benævnedes Værk-

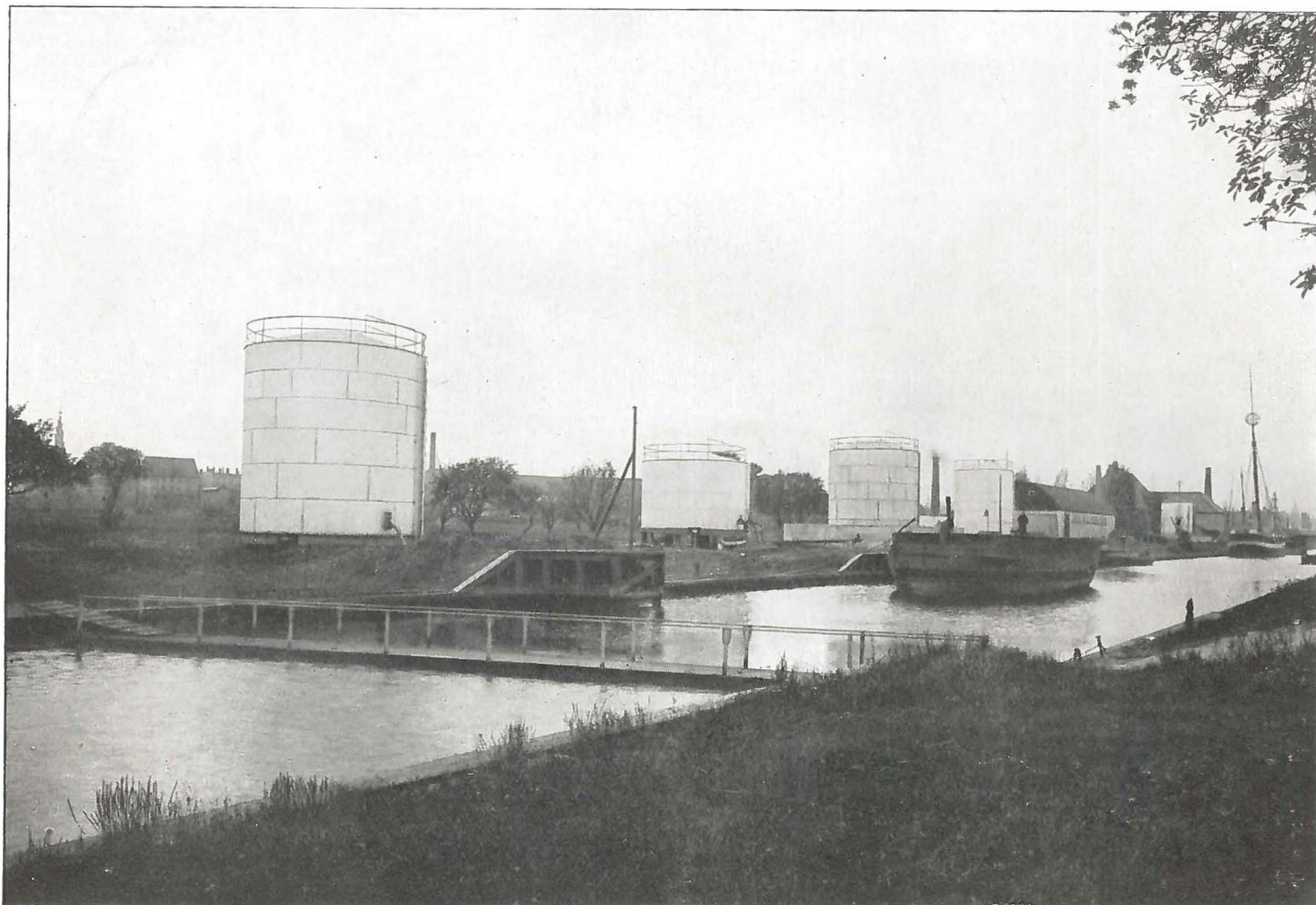
paa Orlogsværftet betydeligt. Ved samme Lov afløstes Lov om Lønninger ved Søværnet, tillige skete den vigtige Forandring, at Antallet af Tjenestemænd i de forskellige Klasser og Grader kunde forandres ved de aarlige Normeringslove, medens det tidligere kunde ske ved en Ændring i Søværnsloven.

Skoler.

Ved Søværnsloven af 1909 blev den i 1903 oprettede Officers-skole, der hidtil havde ligget under Chefen for Orlogsværftet, henlagt under Marineministeriet. Den beholdt dog sit Lokale i Gamle Kontorbygning paa Nyholm. Der oprettedes en Underofficers-skole under Chefen for Orlogsværftet med det Formaal at bringe Underofficererne den nødvendige Special-teoretiske Uddannelse og vedligeholde deres Fagkundskaber samt give dem bedre almene Kundskaber. Ligeledes indførtes Reserveelevskolerne, og der var optaget en Bestemmelse om, at der ved Orlogsværftet kunde afholdes Instruktionskursus for Søværnets Personel.

Ved Loven forandredes Maskinskolen til Ingeniørellevskolen, dette var dog kun en Navneforandring. Denne Skole havde under sine forskellige Navne hvert Aar havt Kanonbaaden Falster til Øvelsesskib, fra 1911 kom Eleverne ombord i Kadetskibet, ved

nelsen og særlig Skydeuddannelsen ved de forlængede Togter var væsentlig forbedret, saaledes at Søværnet saavel i organisatorisk Henseende som i Henseende til Materiellets Godhed og Personellets Uddannelse stod saa højt, som det ikke havde været i mange Aar. Det lykkedes derfor ogsaa Søværnet paa en fuldt tilfredsstillende Maade at løse de mange forskelligartede Opgaver, der stilledes til det i de mere end 4 $\frac{1}{4}$ Aar, Krigen varede, og Søværnet har derved baade direkte og indirekte bidraget sit til, at Landet ikke blev inddraget i Verdenskrigen. Hvad der af Søværnet i Almindelighed er udrettet i denne Periode falder imidlertid udenfor denne Afhandlings Rammer. Her skal kun omtales Orlogsværftets Andel i Arbejdet. Paa det Tidspunkt, da Krigen udbrød, var Eskadren, bestaaende af 2 Panserskibe, 1 Mineskib, 9 store Torpedobaade, 7 Undervandsbaade og 2 Patrouillebaade under Kommando. Den 31. Juli 1914 om Eftermiddagen beordredes



Kanalen imellem Frederiksholm og Arsenaløen og Flydebroen, som forbinder Frederiksholm med den Del af Arsenaløen, som i daglig Tale benævnes „Halvtolv“. Billedet er set fra Magasinet for kasseret Gods.

Lov af 15. Marts 1916 nedlagdes Skolen, og Eleverne blev optaget som en særlig Afdeling af Kadetskolen og var følgelig ikke længer underlagt Chefen for Orlogsværftet. Her fik den imidlertid kun en kort Levetid, ved Søværnsloven af 1922 blev Ingeniørafdelingen paa Kadetskolen afskaffet og sidste Hold Ingeniørassistenter udnævntes ved Kadetskibets Hjemkomst i Septbr. 1923.

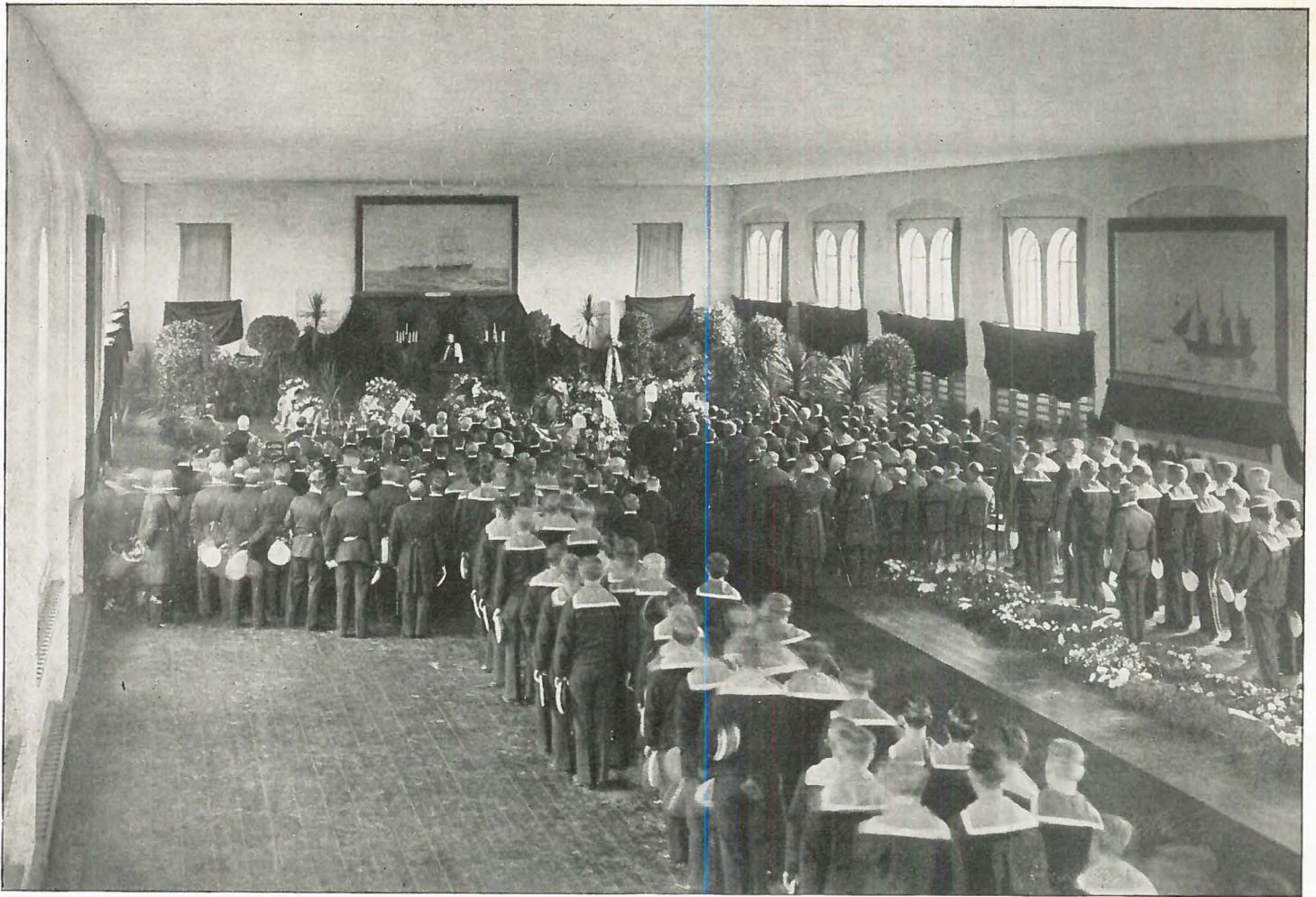
Vagervæsenet.

Vagervæsenet havde hidtil i mange Aar havt Magasin paa Lynetten. I 1909 blev Mærsehuset paa Frederiksholms Sydvesthjørne indrettet til Vagermagasin og samtidig lavedes Bolværksplads til Løvenørn. Senere er Vagervæsenets Plads og Magasiner udvidet, blandt andet ved at to Fag af de sydl. gamle Mastehuse er overladt Vagervæsenet.

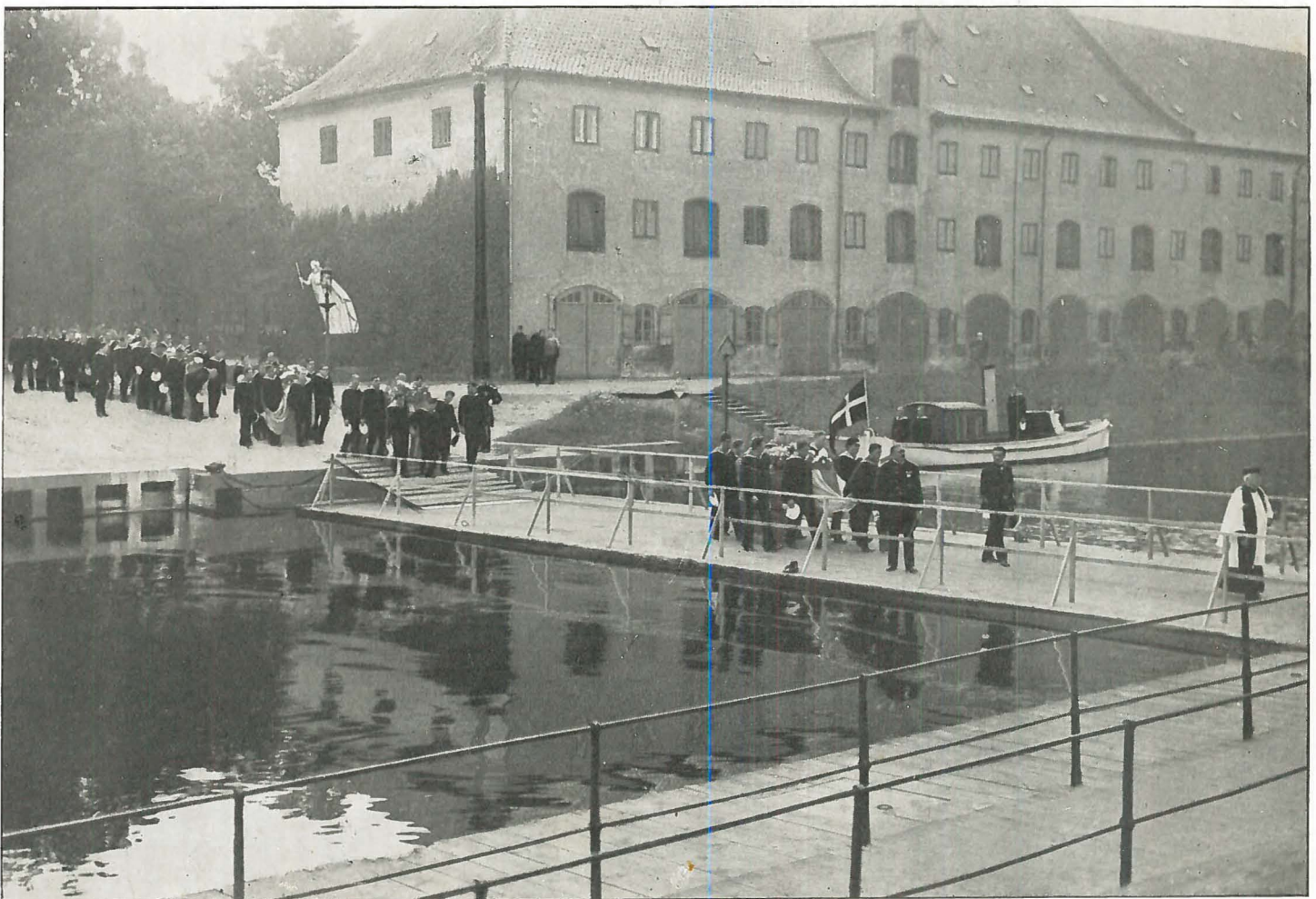
Sikringsstyrken.

Efter Søværnsloven og ved Loven om en ekstraordinær Bevilling blev der, som før nævnt, stillet — efter vore Forhold — ret betydelige Beløb til Raadighed for Nybygning og Forbedring af Materiellet. De ekstraordinære Bevillinger var netop fuldt anvendte i Sommeren 1914, da Verdenskrigen brød ud. Samtidig havde Søværnsloven faaet Tid til at virke saalænge, at Eskadreuddan-

naordinære Indkaldelsesordrer udsendt til c. 1800 værnepligtige og Reserveunderofficerer, af hvilke der mødte c. 1400, endvidere indkaldtes 81 Underofficerer og stoppedes 141 Befarne, hvilket i Forbindelse med det Mandskab, der var til Tjeneste, var tilstrækkeligt til at besætte alle Flaadens Skibe, Torpedobaade, Undervandsbaade, Stationer m. m. Den 1. August mødte Mandskabet, alle Flaadens Skibe, som ikke allerede var udrustede, højeste Kommando, og samme Aften ved Solnedgang begyndte Skibene at gaa ud fra Orlogsværftet, og i Løbet af Natten var hele Flaaden udrustet og samlet i en Eskadre, der dog allerede 5. August deltes i 2 Eskadrer, og den flydende Defension. Ganske enkelte af Skibene, som var under større Eftersyn, sluttede sig dog først nogle Dage senere til. Mobiliseringen paa Orlogsværftet: Modtagelse, Beklædning og Fordeling af c. 1500 Mand, Omfordeling af det faste Mandskab, der var udkommanderet, og Udrustningen af samtlige oplagte Skibe samtidig med Komplettering af Beholdningerne i de allerede udrustede Skibe udførtes i Løbet af en enkelt Dag, uden at der var nogen Gnidning eller Forsinkelse paa noget Sted. Orlogsværftet præsterede paa denne Dag et Arbejde, som kun var muligt ved, at dets Organisation gennem Aarene havde vundet en saadan Fasthed, særlig ved at den øverste Myndighed og Ansvaret var samlet paa en enkelt Haand, nemlig



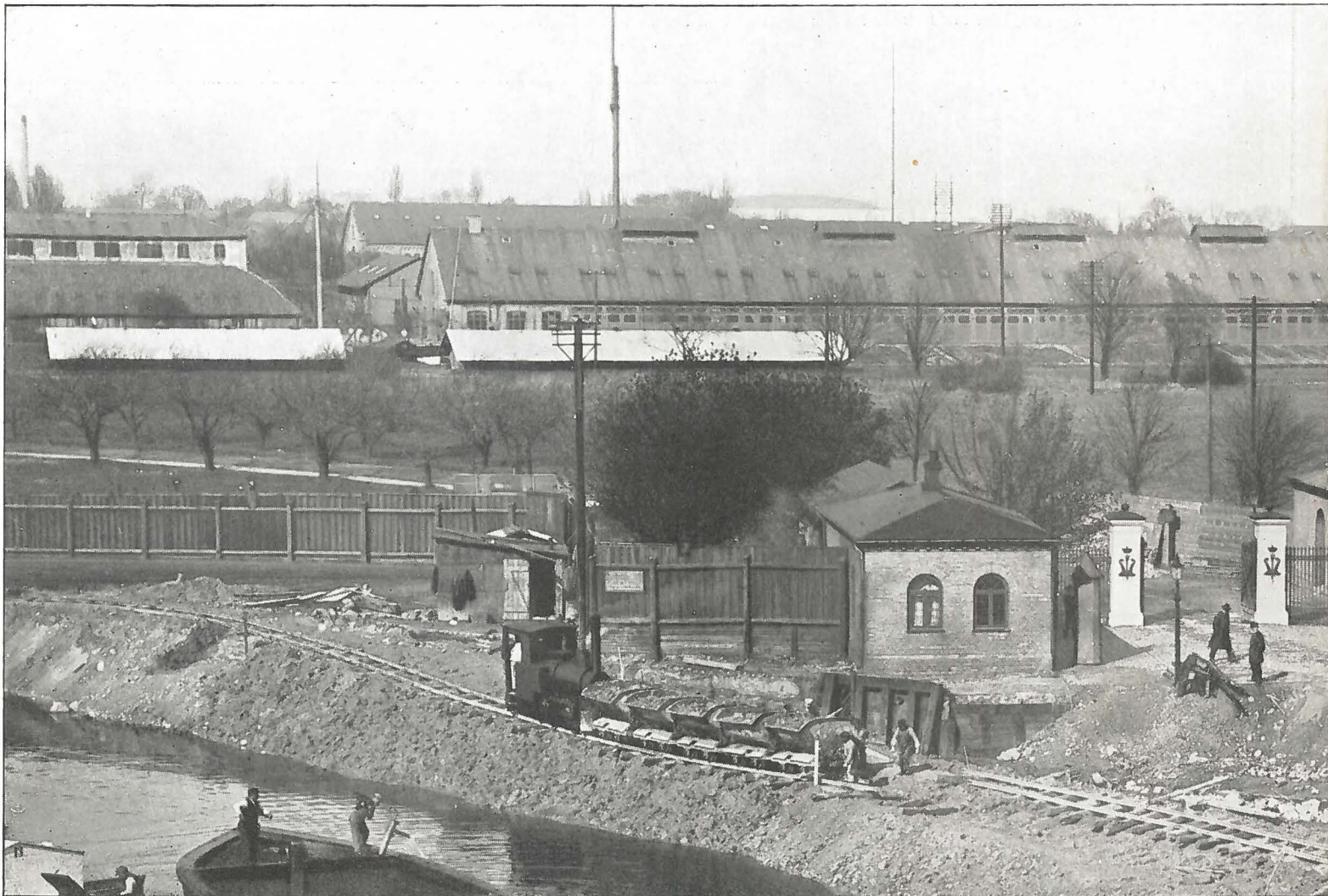
Sørgenhjtiden for de Døde fra den engelske Undervandsbaad E 13, som d. 19. August 1915 gik paa Grund ved Svaneklapperne og blev beskudt af en tysk Torpedobaad (se Texten Side 122).



De Døde fra E 13 bæres fra Frederiksholm over paa Dokøen for at sættes ombord i den Damp, der førte dem til England (se Texten Side 122).
Paa Billedet ses Takkeløftsbygningen.



Værftsbrovagtten og Porten i 1878 (Indgang til Orlogsværftet fra Prinsessegade)
samt Værftsbroen, som førte fra Værftet til Prinsessegade.



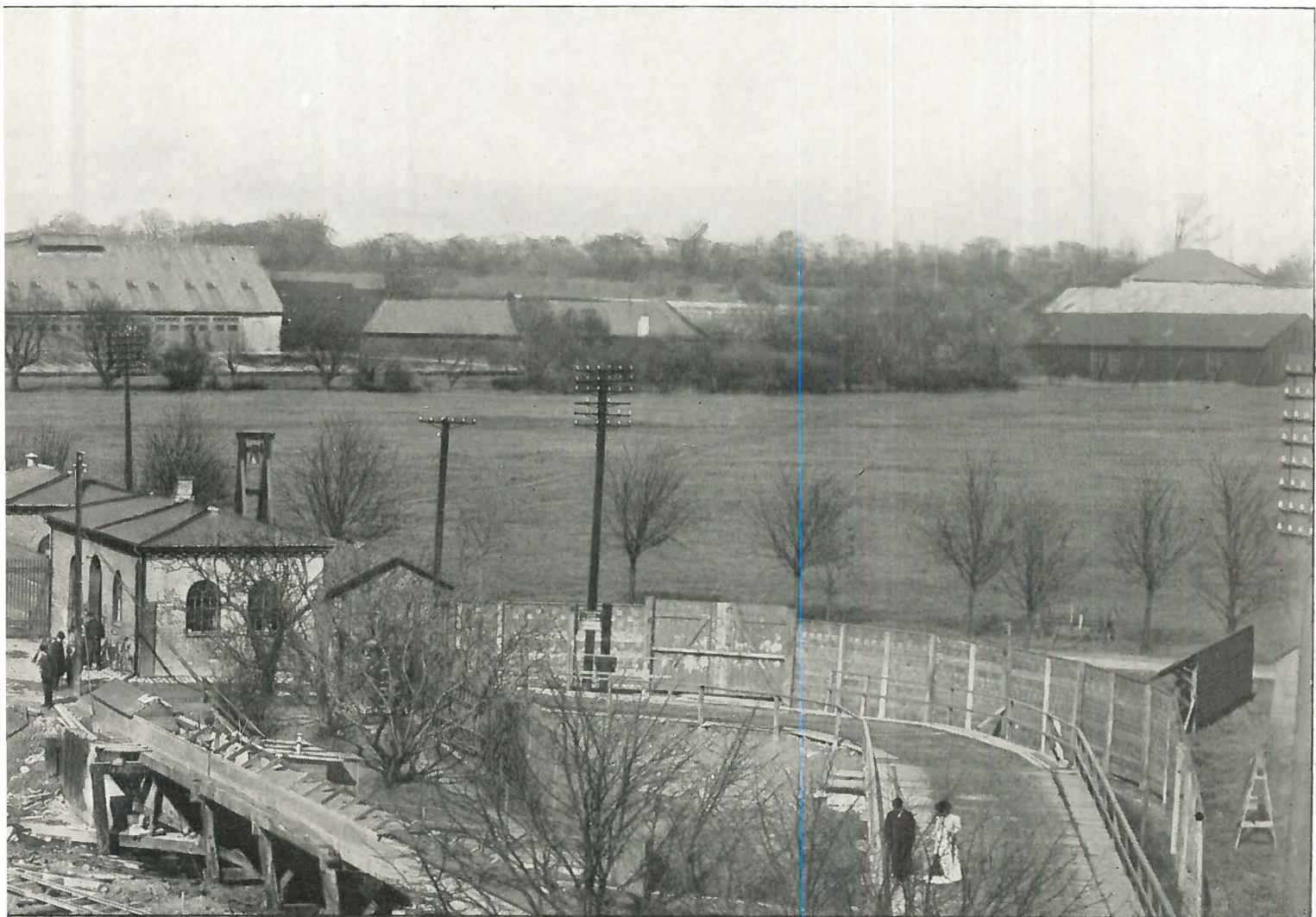
Værftsbrovagtten og Værftsbroen er ved at blive erstattet af en Dæmning. Yderst tilhøjre ses den interimistiske Bro. Udsigt over Arsenalen. Tilvenstre Æblealléen. Tilhøjre Exercoerpladse og længst til højre Baadeskure paa Arsenalen „Halvtolv“



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Værftsbrovagtten og Dæmningen, som erstattede den nedrevne Bro, 1923.

Bag Plankeværket tilvenstre ses Artilleriværkstedet og over dette Proviantmagasinets Tag, og tilhøjre herfor Kemisk Laboratorium.



orten i 1908.

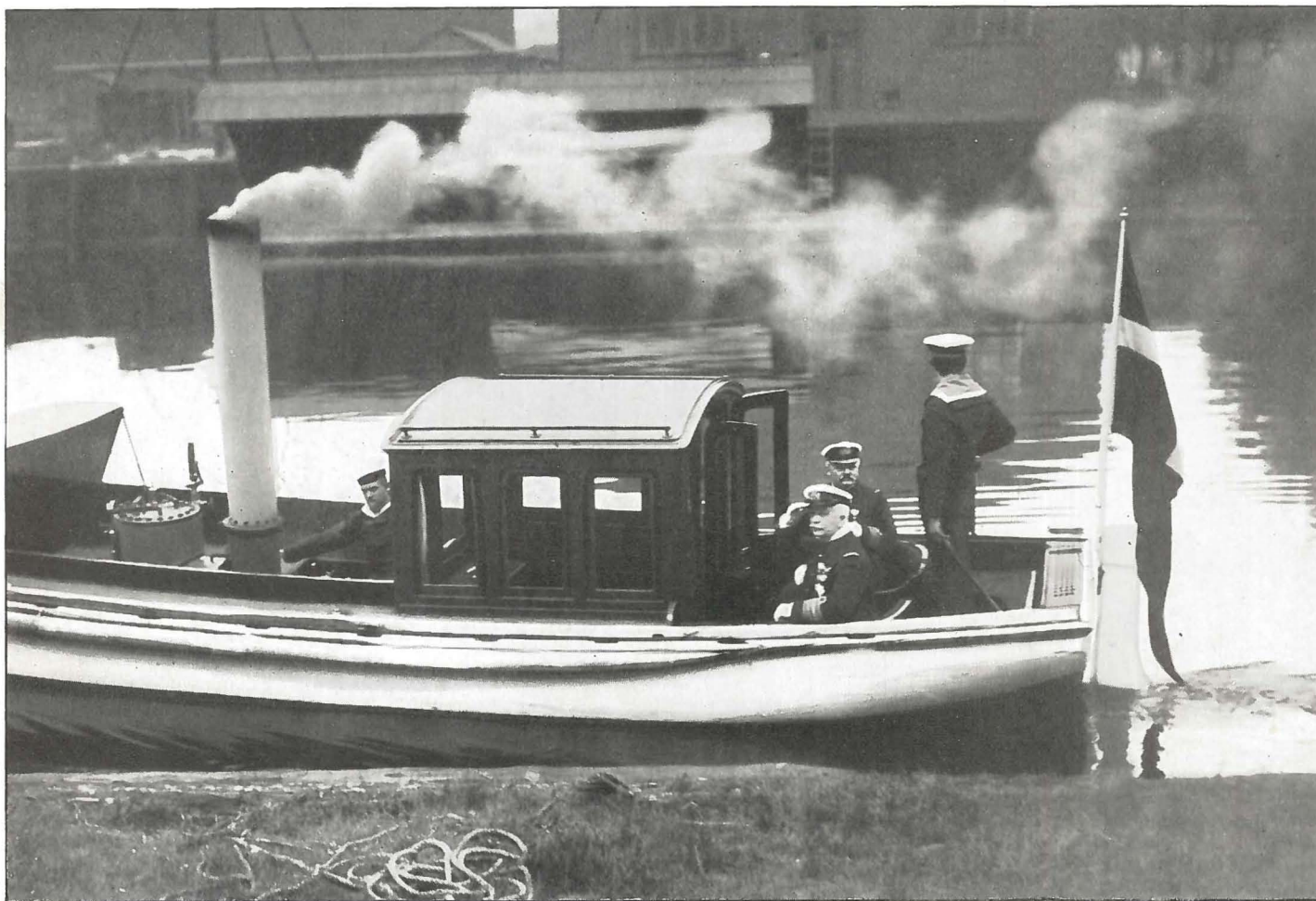
I Baggrunden fra venstre til højre: Snedkerværkstedet og foran dette Møbelmagasinet med det buede Tag, Baadebyggerværkstedet, Magasinet for kasseret Gods, og over disse Taget af Krudttaarnet i Carls Bastion.

hos Chefen for Orlogsværftet. Den 1. August 1914 vil derfor staa som en af de ærefuldeste Dage i Orlogsværftets Historie. Denne Dag efterfulgtes af en lang Periode, hvor c. 75 Skibe, der til dels vare gamle, skulde holdes under Kommando, have den nødvendige Vedligeholdelse, have eventuelle Havarier hurtigst udbedrede, hvor Ammunitionsbeholdninger og andre Beholdninger af enhver Art, af hvilke Forbruget blev langt større end nogen havde tænkt sig paa Grund af Krigens uventede Udstrækning, skulde vedligeholdes og skaffes tilveje trods Blocade og alle de andre Vanskeligheder, der lagdes i Vejen for vor Handel og Skibsfart, og det lykkedes. Det var ikke alene de rent militære Afdelinger paa Orlogsværftet, men ogsaa den tekniske Afdeling og Regnskabsvæsenet, der i disse Aar udførte et stort og godt Arbejde, og derved viste, at den ved Søværnsloven af 1880 og 1909 givne Organisation af Orlogsværftet havde været fortrinlig. Orlogsværftet

Underofficerer og Menige interneredes paa Orlogsværftets Kaserne. Den 20. August overførtes de 14 Kister til Exercherhuset paa Frederiksholm. Her henstod de til den 25. s. M., da der her afholdtes en smuk Sørehøjtid, hvor den engelske Legationspræst Mr. Kennedy assisterede. Efter Sørehøjtiden blev Kisterne baaret fra Gymnastiksalen over til Dokøen og ombord i Dampskibet Vidar af Foren. Dampskibsselskab, i hvis Agterlast der var indrettet et Slags Kapel, hvor Kisterne blev hensat. Vidar afsejlede derefter til England. Samme Dag blev den eneste savnede fundet som død af nogle Fiskere fra Dragør og hjemsendt.

De overlevende blev internerede paa Kasernen, derefter var en Del paa Hekla, senere paa Søminestationen ved Bramsnæsvig, tilsidst paa en Kaserne i Aarhus.

E. 13 blev optaget af Svitzers Bjergningsentreprise og interneret paa Orlogsværftet, hvor den henlagdes ved Hekla under Tilsyn



Admiral Zachariae i Værftchefens Dampbarkas forlader Orlogsværftet d. 16. September 1915, hvis Chef han havde været i over 14 Aar (fra 1901—1915).
I Dampbarkassen ses Kommandør R. Hammer.

høstede ogsaa fortjent Anerkjendelse for sit Arbejde i disse Aar.

I Krigens 1. Aar blev Flaadens Skibe m. m. besat foruden med de Værnepligtige, der var til Tjeneste, med ekstraordinært indkaldt Mandskab af tidligere Aargange, idet der dog allerede i Novbr. 1914 hjemsendtes c. 400 Mand af de ældste Aargange. De øvrige indkaldte afløstes efterhaanden af nyt Mandskab, idet Forsvarsministeren ved midlertidige Love af 23. Juli 1915 og 27. Marts 1917 bemyndigedes til at indkalde et større Antal Værnepligtige end bestemt i Søværnsloven, samtidig med, at Tjenestetiden for de indkaldte blev forlænget til $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ Aar.

Af mærkelige Hændelser under Sikringsstyrken skal omtales Orlogsværftets Berøring med den engelske Undervandsbaad E. 13. Denne Undervandsbaad kom under et Forsøg paa gennem Flinterenden at gaa ned til Østersøen paa Grund ved Svaneklapperne tidlig om Morgenen den 19. August 1915 og blev indtil danske Torpedobaades Tilstedekomst og Protest beskudt af en tysk Torpedobaad. Følgen af denne grove Neutralitetskrænkelse var, at Baaden blev ødelagt, og 15 Mand af den 29 Mand store Besætning blev dræbt. 14 af de Døde, hvoraf nogle vare blevne dræbt under Forsøg paa at redde sig iland ved Svømning, blev samme Aften bragt til Marinehospitalet, medens 14 overlevende, Chef, Officerer,

af Undervandsbaadsstationen. Efter Krigens Afslutning blev E. 13 efter den engelske Regerings Bestemmelse bortsolgt til Ophugning.

Tilbageblik.

Det der karakteriserer denne Periode er den raske Fremgang paa saa at sige alle Omraader indenfor Søværnet i Periodens første 9 Aar. Der var Udvikling overalt. Flaaden fik de haardt tiltrængte større søgaaende Torpedobaade og fik Mineforsvaret stærkt udvidet. Undervandsbaade fremkom samtidig med Periodens Begyndelse og var i stærk Udvikling baade i Retning af Antal og Anvendelighed. Flyvevæsenet opstod, men var dog endnu i sin Barndom. Kommandoforholdenes Ordning ved Søværnsloven gav Sikkerhed og fast Plan for Tjenesten og Øvelserne. De forlængede Sætogter gav Officerer, Underofficerer og Menige en bedre Uddannelse end hidtil og mere Erfaring. Eskadreøvelserne fik forøget Interesse ved Anvendelsen af det ny og efter vore Forhold afpassede Materiel. Artilleriuddannelse og Ildledning gik frem fra Aar til Aar gennem Fægtningsskydningerne og ved det forbedrede Ildledningsmateriel. Det var derfor paa et for vort Land heldigt Tidspunkt, at Flaaden blev stillet overfor den vanskelige og alvorlige Opgave, som forelaa under hele Krigen, og et af Hovedformaalene ved vort Forsvar — at holde Landet neu-

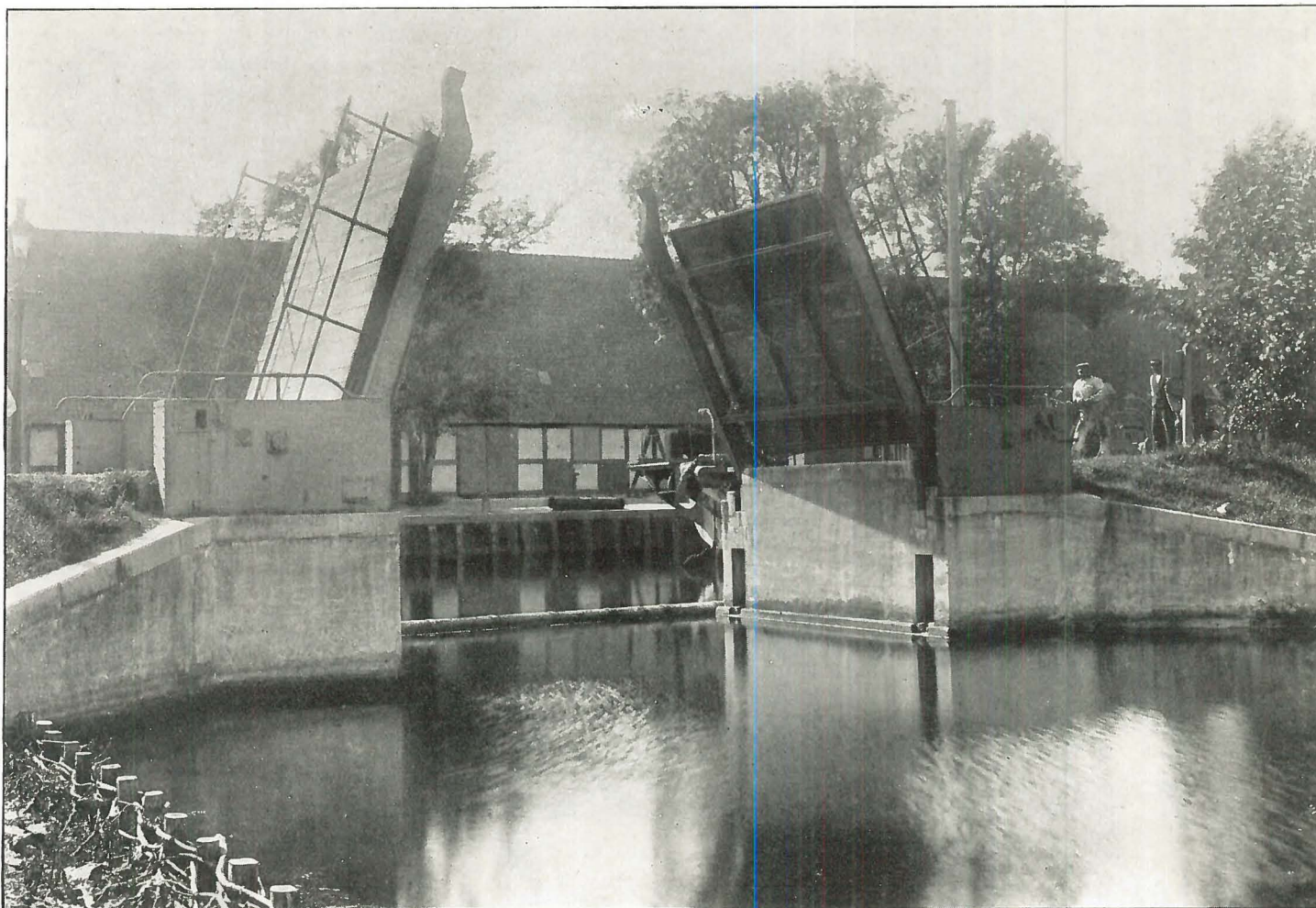
tralt under et saa voldsomt Sammenstød mellem de fleste europæiske Stater, Japan og senere De nordamerikanske Fristater — opnaaedes. Forsvarsordningen af 1909 havde staaet sin Prøve, hvilket maa have været en Glæde og Tilfredsstillelse for de Mænd, der havde gennemført den. Man havde jo derfor ogsaa al Grund til at vente, at der ikke vilde blive foretaget væsentlige Forandringer ved Søværnsloven eller ved den Organisation, der var skabt gennem den og gennem ældgamle gode Traditioner, ikke mindst for Orlogsværftets Vedkommende, men denne Forventning viste sig imidlertid ikke at holde Stik.

Efter Krigens Afslutning den 11. Novbr. 1918 hjemkaldtes strax en Del af Skibene, medens andre gik igang med Optagning af egne Minespæringer og Rydning af fremmede Spæringer. Under et saadant Arbejde blev Torpedobaaden Sværdfisken stærkt

Den foreløbige Betænkning om Kommissoriets Pkt. b blev afgivet den 3. Maj 1922.

Inden denne foreløbige Betænkning var afgivet, var dog sket enkelte ret vigtige Ændringer ved Søværnsloven. Saaledes skal nævnes, at man ved Lov af 30. Juni 1919 afskaffede den faste Haandværkerstamme samt gav Kvartermænd og Formænd m. fl. Afsked af den faste og militære Tjeneste og genansatte disse i tilsvarende private og civile Stillinger. Den 12. Sept. s. A. (altsaa kun c. 10 Uger senere) gennemførtes Tjenestemandsløven, ved hvilket dette sidstnævnte Personel, nu kaldet Værkførere og Værkstedsmænd atter blev opsagt fra den private og civile Stilling og genantaget som faste, militære Tjenestemænd.

I Bemærkningerne til Tjenestemandsløven udtales om dette Punkt: Disse Tjenestemænd har hidtil ikke*) været optaget i de mili-



Broen over Gennemskæringen i Kurtinen mellem Kvintus og Charlotte Amalies Bastioner.
I Broaabningen ses Søminegraven og „Gamle østre Takkelladshus“.

beskadiget i Langelandsbeltet ved en Minesprængning under Rydning af en tysk Minespærring. Besætningerne hjemsendtes, og der paabegyndtes ved Orlogsværftet et stærkt tiltrængt Hovedeftersyn af alle Skibene og alt øvrigt Materiel.

Efter Krigens indskrænkede Togterne betydeligt, og udover det ovennævnte Eftersynsarbejde var der Stilstand paa de fleste Omraader undtagen ved Undervandsbaadvæsenet og Flyvevæsenet, hvor Udviklingen fortsattes i jævnt Tempo.

I Henhold til Lov af 12. Febr. 1919 nedsattes en Kommission til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning. Kommissionens Opgave var:

a) At tilvejebringe en samlet Redegørelse for hvorledes Forsvarsordningen af 1909 er anvendt og har virket.

b) At udrede en samlet Plan til Hærens og Flaadens Ordning i Fremtiden, hvorved der maa tages særlig Hensyn til, at Ordningen passer til Danmarks Stilling til de øvrige Stater.

Foranlediget ved et derom fra Statsministerens Side udtalt Ønske, blev Kommissionen enig om at dele Afgivelsen af Beretningen og Betænkningen, saaledes at man foreløbig kun afgav Betænkning angaaende Hærens og Flaadens fremtidige Ordning, medens man forbeholdt sig senere at fremkomme med den i Kommissoriets under Pkt. a forlangte Beretning.

tære Lønningslove, men har været lønede af særlige Bevillinger paa Marineministeriets Budget. Da de imidlertid er fast knyttet til militære Institutioner**, har man anset det rigtigst at optage dem i nærværende Forslag.

I Tjenestemandsløven § 21—26 findes Bestemmelser om Tjenestemandsløvens Organisationsret og Forhandlingsregler og i § 1284 Stk. 2 fastsættes, at Ministeren er bemyndiget til for Søværnets Vedkommende at tilstede saadanne Afvigelser fra disse Bestemmelser, som anses fornødne efter Tjenestens særlige Art.

I Henhold hertil udfærdigede Marineministeriet den 9. Marts 1920 Regler for Forhandling mellem Søværnets Myndigheder og Tjenestemænd ansatte ved Søværnet.

Man har tidligere anset en Organisations- og Forhandlingsret for militært Personel for uforeneligt med den militære Tjeneste. Selv om en Forhandling føres under passende Former, rummer den dog altid den Fare, at man herunder kan komme ind paa en Kritik af Tjenesten eller af Foresattes Dispositioner, ligesom man ogsaa er udsat for, at enkelte Klasser under deres Forhandling

*) Der burde vist rettelig i Stedet for „hidtil ikke“ have staaet: „ikke i de sidste 3 Uger“, da Kvartermænd og Formænd m. fl. lige til den 30. Juni 1919 havde været opført i den militære Lønningslov. Forslag til Loven og Bemærkning er fremsat i Folketinget den 22. Juli. 1919. T.-J.'s Bemærkning.

**) Fremhævet af T.-J.

mere har egne Standsinteresser end det samlede Værns Tarv for Øje.

Paa Grundlag af den førnævnte Betænkning, der blev afgivet den 3. Maj 1922, udarbejdedes nu og forelagdes Forslagene til Forsvarslovene, der meget hurtigt blev færdigbehandlede i Rigsdagen.

Den 7. August s. A. stadfæstedes disse Love der, for Søværnets Vedkommende var:

Lov om Søværnets Ordning og

Lov om Ændring i Lov om Statens Tjenestemænd (Afdl. 31 Søværnet).

4. Periode.

Medens Søværnets Organisation lige fra Ophævelsen af Divisionerne 1. Juli 1856 i Hovedtrækkene har været uforandret og

Befalingsmænd, der er udgaaet af de faste meniges Rækker. Der er Grund til at frygte, at denne Forandring i Længden næppe vil være til Gavn for Tjenesten eller til Glæde for Dæksofficererne, der efterhaanden som Tiden gaar paa mange Omraader vil have vanskeligt ved at gøre ligesaagod Fyldest som den gamle Underofficersstand.

Endelig er Personellets forskellige Benævnelser og Antallet i de forskellige Klasser udeladt af Søværnsloven og overført til Tjenestemandsløven, hvorved Overblikket over Søværnets Inddeling m. m. bliver betydelig vanskeligere end tidligere.

Kort efter at denne Lov var traadt i Kraft, nedsatte Marineministeriet den 31. Oktbr. 1922 en særlig Kommission for at undersøge Driftsordningen paa Orlogsværftet og dets tekniske Hjælpemidler og Arbejdsmetoder m. v.

Anledningen til denne Kommissions Nedsættelse var en Kritik,



Nyt Maskinværksted paa Frederiksholm, opført 1916—17.

kun er styrket og udviklet gennem Søværnslovene af 1868, 1880 og 1909, skete der ved Søværnsloven af 7. August 1922 et gennemgribende Brud med Fortiden.

Blandt de vigtigere Nybestemmelser i denne Lov skal særlig fremhæves:

Stillingen som kommanderende Admiral ophæves.

Chefen for Orlogsværftets Stilling forandres. Medens denne Stillings Virksomhedsomraade og Ansvar lige siden 1880 klart har været fastslaaet i Loven, er man ved den ny Lov gaaet over til om dette Emne at holde Bestemmelserne i mere almindelige Udtryk og slutte med en Henvielse til en kongelig Anordning, der skal fastsætte de nærmere Regler. Denne kgl. Anordning er imidlertid endnu ikke kommet.

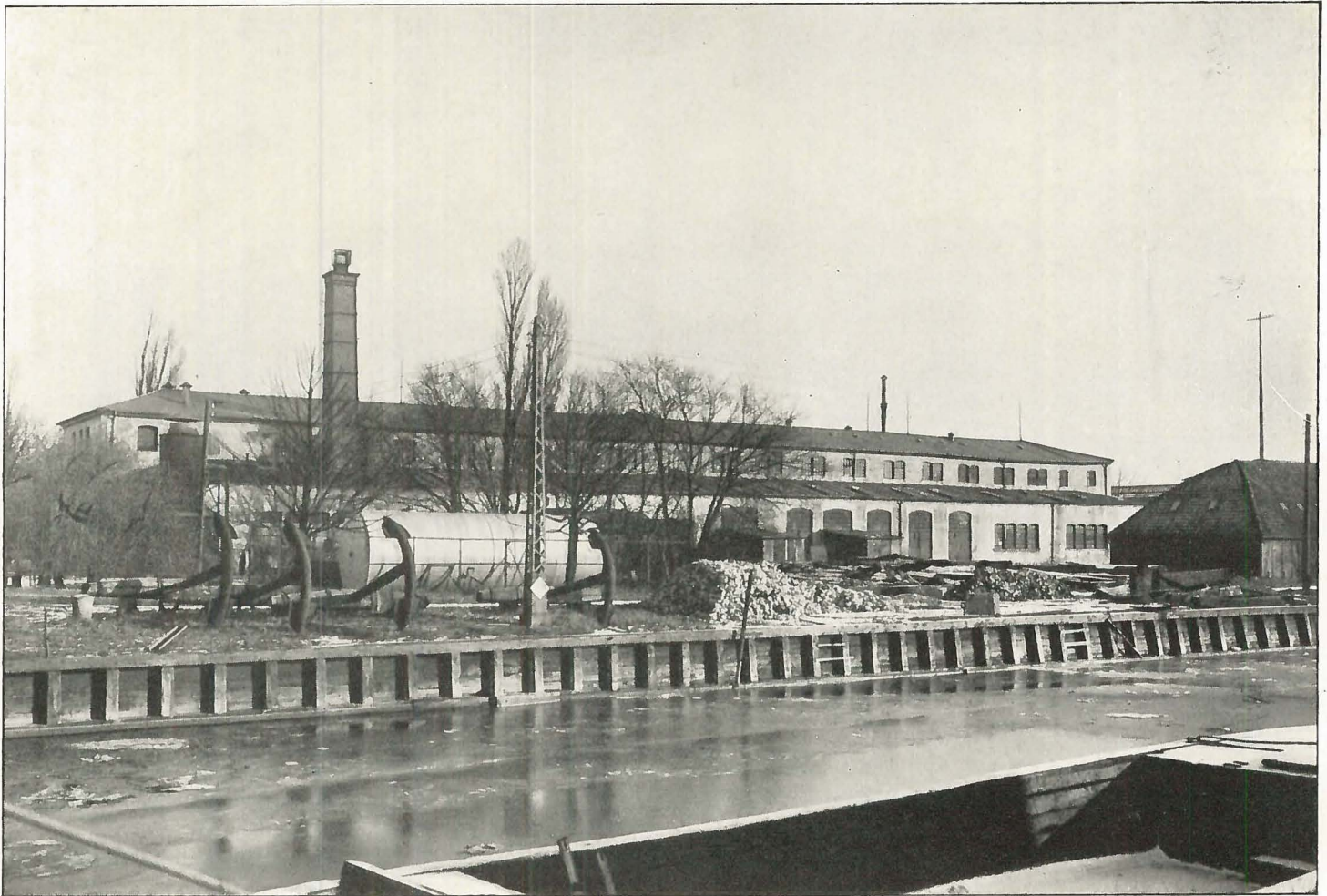
Der er ved Loven oprettet Skibs-, Torpedobaads- og Undervandsbaadsdivisioner, der skal være en Støtte for Krigsberedskabet og et selvstændigt Flyvevæsen.

Korpsinddelingen, som man hidtil har tillagt stor Betydning, og som skriver sig fra 1856, er bortfaldet.

Det gamle Underofficerskorps, der ved den udmærkede Maade paa hvilken det havde udfyldt sin Plads i Søværnet, havde vundet almindelig Agtelse og Tillid er faldet bort og erstattet af Dæksofficerer og af en ny Klasse Befalingsmænd, Midlertidige

der var fremkommet over Orlogsværftets Bygning af Skibe for andre Statsvirksomheder, nemlig to Dampfærger til Statsbanerne og en mindre Motorfærge til Postvæsenet. Disse Arbejder faldt udenfor de sædvanlige Arbejder, som man var vant til ved Skibsbyggeriet, de blev udført paa et Tidspunkt, hvor Orlogsværftet var fuldt optaget af Arbejde, samtidig med at intet Privatværft kunde paatage sig Arbejdet, og Priser paa Materialer og Arbejdsløn var paa Toppunktet. Disse Omstændigheder i Forbindelse med, at det paa Orlogsværftet udførte Arbejde i højere Grad er Præcisionsarbejde end i Almindelighed forlangt paa private Værfter, og Priskuranterne som Følge deraf noget højere, bevirkede, at disse Nybygninger blev dyre.

Paa Grundlag af disse 3 Nybygninger og uden at udvide Undersøgelsen til Bygningen af egentlige Krigsskibe, hvilket sikkert vilde have givet et andet Resultat, afgav Kommissionen sin Betænkning den 31. Oktbr. 1923. I denne er Kommissionen gaaet langt ud over den Opgave, der blev stillet den i Kommissoriet, idet den uden at høre de Sagkyndiges Mening har stillet Forslag, der i høj Grad tilsidesatte de militære Hensyn, saasom Ordning af Kommandoforhold, Adskillelse mellem den rent militære og den tekniske Del af Orlogsværftet, Bortsalg af Arealer, hvilket vilde betyde en væsentlig Nedsættelse af Krigsberedskabet m. m.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.
Snedkerværkstedet og vestligste Ende af Møbelmagasinet set fra SV. Kanalen skiller Arsenaløen fra Frederiksholm.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Magasinet for kasseret Gods (Delehaven) set fra Halvtolv (Arsenaløen).
 I Baggrunden til højre ses Krudttaarnet i Carls Bastion.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Kasernehavn.

Batteriet Sextus.

Udsigt fra Nyholms Kran mod Nord.

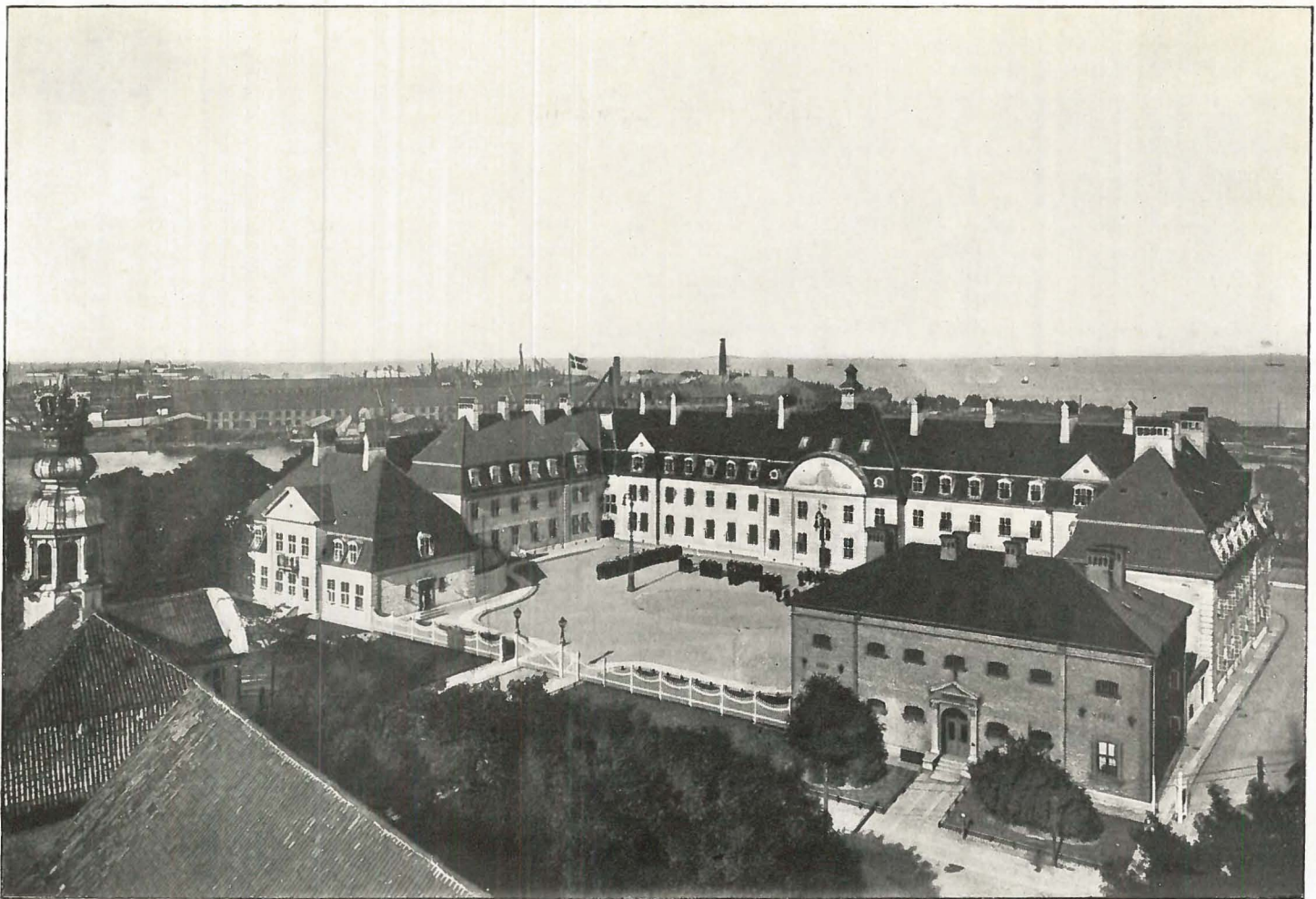
Nyholms Vagt. Burmeister & Wains Skibsværft. Officershuset paa Kasernen.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Udsigt fra Nyholms Kran mod SO.

Tilvenstre Tømmerskure, ovenfor disse ses Revshalevej og Prøvesten. Tilhøjre Spanteloftsbygningen, Batteriet Kvintus og øverst Flyvebaadsstationen.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.
Nyholms Vagt.

Burmeister & Wain
Officershuset. (i Baggrunden).

Udsigt fra Nyholms Kran mod NO.

Kasernen.

Arresthuset.



Udsigt fra Nyholms Kran mod Syd.

I Forgrunden Dampsprøjtetuset, bag dette Dampfærgen Dan under Bygning paa Bedding Nr. 1, bag denne Nyt Skibsbyggeri.
Yderst tilhøjre ses Enden af Dampfærgen Fyn, og bag denne Orlogsskibet Niels Juel under Bygning. Bagest ses Mineskibet Lossen.

Paa Grundlag af denne Kommissionsbetænkning forelagde Regeringen i Decbr. 1923 Forslag til Ændring af Søværnsloven og Tjenestemandsløven, hvilke Forslag med enkelte mindre Ændringer blev vedtagne og stadfæstede den 29. Marts 1924.

Ved den saaledes ændrede Søværnslov er Orlogsværftet i den Skikkelse, i hvilken det blev grundlagt af Kong Hans, udvidet af Kong Christian d. 4., reorganiseret under Niels Juel, yderligere udviklet under Kong Christian d. 6. og Danneskjold-Samsøe, sammendraget og forbedret efter Flytningen fra Gammelholm, ophørt med at eksistere, idet det vil blive delt i to skarpt adskilte Dele, en militær Del, Flaadestationen, og en civil Del, Orlogsværftet, under Ledelse af en civil Direktør.

I Løbet af denne 4. Periode er Niels Juel bleven fuldført og har været paa Togt, Undervandsbaaden Flora er fuldført, og der er bygget et Fyrinspektionsskib Argus.

muneskoledrenge have Tilladelse til at dyrke den yndede Sport. Længst til højre i det sydøstlige Hjørne af Arsenaløen ligger Søartilleriets Laboratorium, og i det nordøstlige Hjørne ser vi en Del af de maleriske c. 100 Aar gamle Kanonbaadsskure paa den Del af Øen, der kaldes Halvtølv. Følger vi nu den smukke Allè med de gamle Æbletræer, der er plantede i 1870 paa Foranledning af daværende Lieutenant (senere Kommandør) Münter, der dengang var Underdirektør ved Orlogsværftet, passerer vi det ny, smukke Kemisk Laboratorium og ser bag dette den skønne Arsenalbygning med sine 2 Sidefløie, hvor Marine-musæet findes i den sydlige, Proviantmagasinet i den nordlige.

Gaar vi nu over Broen ved Proviantmagasinet kommer vi over paa Frederiksholm. Standser vi lidt her og lader Øjet følge Øens Sydside, ser vi først længst til venstre Vagervæsenets Etablissement i det gamle Mærsehus og tilstødende Mastehuse.



Undervandsbaadsstationens Værksted- og Depotbygning, opført 1916 samt Torpedokamrene og Torpedomagasin, opført 1911.

Samtidig er følgende Skibe blevet udrangerede: Krydseren Valkyrien og Mineskibet Hjælperen udgik 1923 af Flaadens Tal og solgtes til Petersen & Albeck i København til Ophugning. Endvidere er Depotskibet Esbern Snare, der fra September 1920 til November 1922 har været anvendt til Logisskib for Garnisonen i Aabenraa, og Inspektionsskibet Absalon (den gamle Løvenørn) udgaaede for at bortsælges.

Stillingen som Chef ved Orlogsværftet har været besat med:

Kontreadmiral H. Konow indtil $31/3$ 1923.

Kontreadmiral A. V. Scheel fra $31/3$ 1923.

Løvrigt udmærker denne Periode sig ved det lidet Arbejde, der har været paa Orlogsværftet, og Arbejdsstyrken er mindre end den har været i mange Aar.

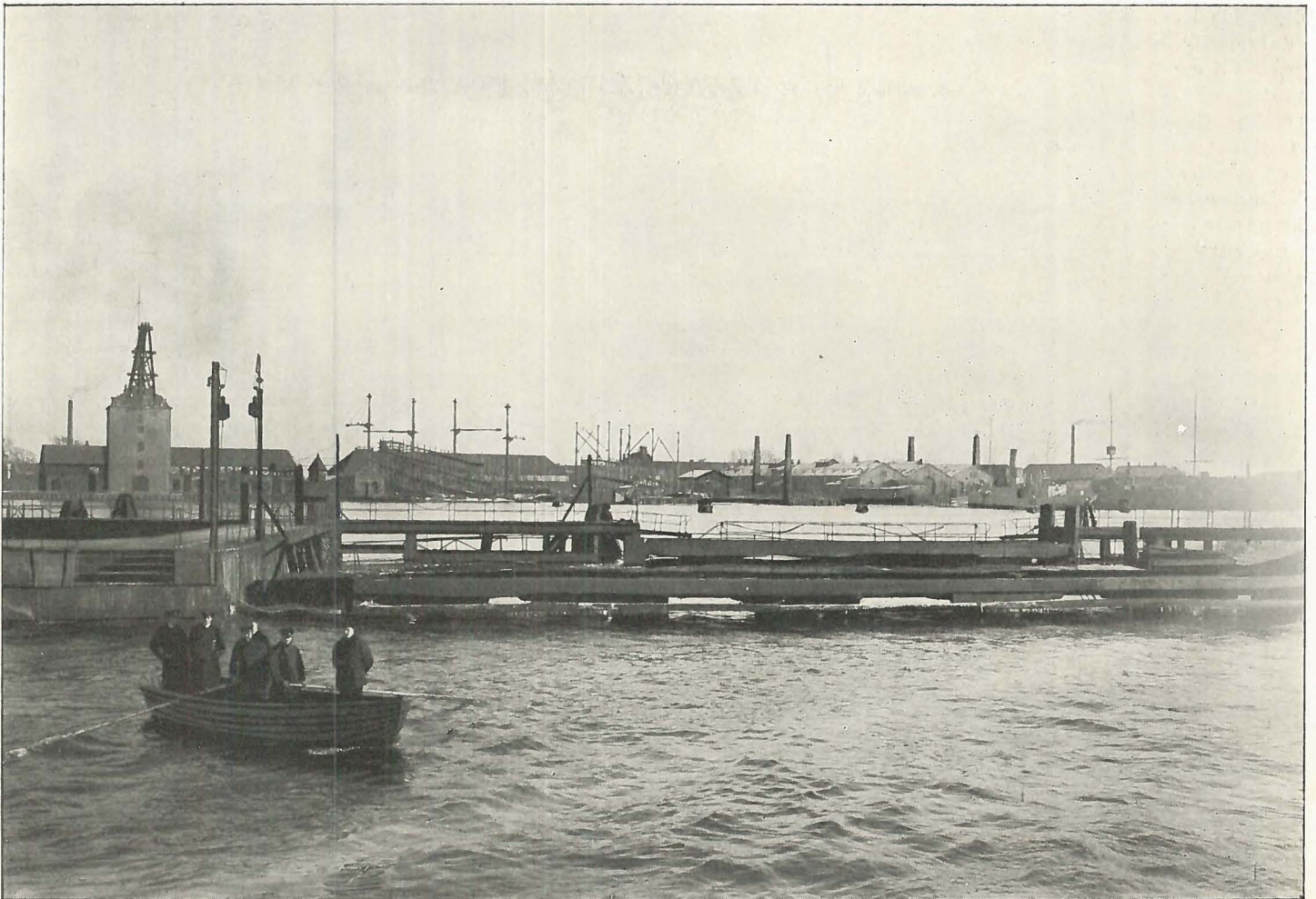
Vi skulle nu efter at have fulgt Orlogsværftets Udvikling paa Nyholm og tilkommende Øer i de sidste 240 Aar foretage en hastig Gennemgang af Terrænet. Vi kommer ind paa Orlogsværftet fra Prinsessegade paa Christianshavn gennem Værftsporten og passerer den stilfulde Politibygning. Vi befinder os nu paa Arsenaløen. Lige for ligger Eksercerpladsen med Fodboldbanen, hvor ikke alene de militære Skoler og det faste og værnepligtige Mandskab spiller Fodbold, men hvor ogsaa Christianshavns Kom-

Til højre ser vi nærmest Broen det lange, gamle Snedkerværksted, som nu snart skal forsvinde. Det var i 1852 Udstillingshal i vor første Industriudstilling, der afholdtes paa Christiansborg Ridebane, hvorefter det flyttedes til Orlogsværftet. Da det blev bygget paa Udstillingspladsen, havde vistnok ingen tænkt, at det skulde holde i mere end 70 Aar. Længere til højre ser vi Baadebyggerværkstedet med den ny Montagehal for Flyvemaskiner og længst til højre paa Frederiksholms sydøstre Hjørne ligger det gamle maleriske Magasin for kasseret Gods (tidligere Delehaven). Gaar vi nu lidt nordpaa ad Vejen til vi har passeret Snedkerværkstedet, ser vi længst til højre Rækken af de gamle Kanonbaadsskure, der ligger langs hele Frederiksholms Østside og tager sig overordentlig maleriske ud. Disse Skure anvendes nu til Oplagsrum for Flaadens Fartøjer med Inventar og Tømmer m. m. Nord for Baadebyggerværkstedet ligger en mægtig, rød Magasinsbygning, der ser højt mærkelig ud, det er det kgl. Teaters Kulissemagasin. Alle disse Bygninger ere ret brandfarlige, hvorfor en nogenlunde spredt Bebyggelse har været nødvendig. Nord for Kulissemagasinet ligger en aaben Plads. Midt paa denne ligger Radiostationen med sin mægtige Mast, hvis underste Del er lavet af Fregatten Fyens Stormast. Pladsen omkring Stationen og under Radionettet er paa den hensigtsmæs-



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Udsigt fra Nyholm over Flaadens Leje mod Bommens Vagt og Toldboden 1923.
I Forgrunden Kaserneskipet „Fyen“.



Fot. „Før og Nu“ ved Elfelt.

Udsigt fra Toldbod-Bomhuset mod Orlogsværftet.

Man ser den gamle Svingbro, som i mere end 200 Aar har tjent som Passage for Holmensfolkene, naar de daglig gik til og fra Værftet. Svingbroen benyttedes for sidste Gang i Novbr. 1923, da Havneindløbet ved Toldboden skulde udvides. I Forgrunden tilvenstre ses Rofærgen „Lynet“, som færger Besøgende til Orlogsværftet over fra Toldbod-Bomhuset.

sigste Maade anvendt til Idrætsplads. Pladsen afsluttes mod Nord af Gymnastik- og Exercherhuset. Vest for Pladsen langs Hovedvejen, der fortsættes nordpaa gennem Orlogsværftet, ser vi det store Beklædningsmagasin. Den største Del af den vestlige Side af Frederiksholm optages af de 2 gamle, smukke Bygninger, der anvendes til Takkelloftet og Hovedmagasinet. Tværs over Frederiksholm i øst-vestlig Retning ligger den smukke Elmealle, hvis høje Træer danner den skønneste, gothiske Kirkehvelving. Alleen begynder ved Kanonbaadsskurene, løber mellem Exercherhuset og Bygningsvæsenets Kontor og Materialgaard, videre forbi Modelkammeret og Direktørens Kontorbygning paa den ene Side, Grovsmedien og Chefen for Orlogsværftets Kontorbygning paa den anden Side og adskiller Takkelloftet fra Hovedmagasinet. Alleen er prydet med Gallionsfigurerne fra de gamle Skibe, og ser man gennem Alleen østfra, ser man Marmorkirkens Kuppel midt i Trærnes Hvelving. Nordenfor Alleen ligger de fleste af de under Sammendragningen med Gammelholm byggede Værksteder, Magasiner og Marketenderi samt enkelte senere tilkomne.

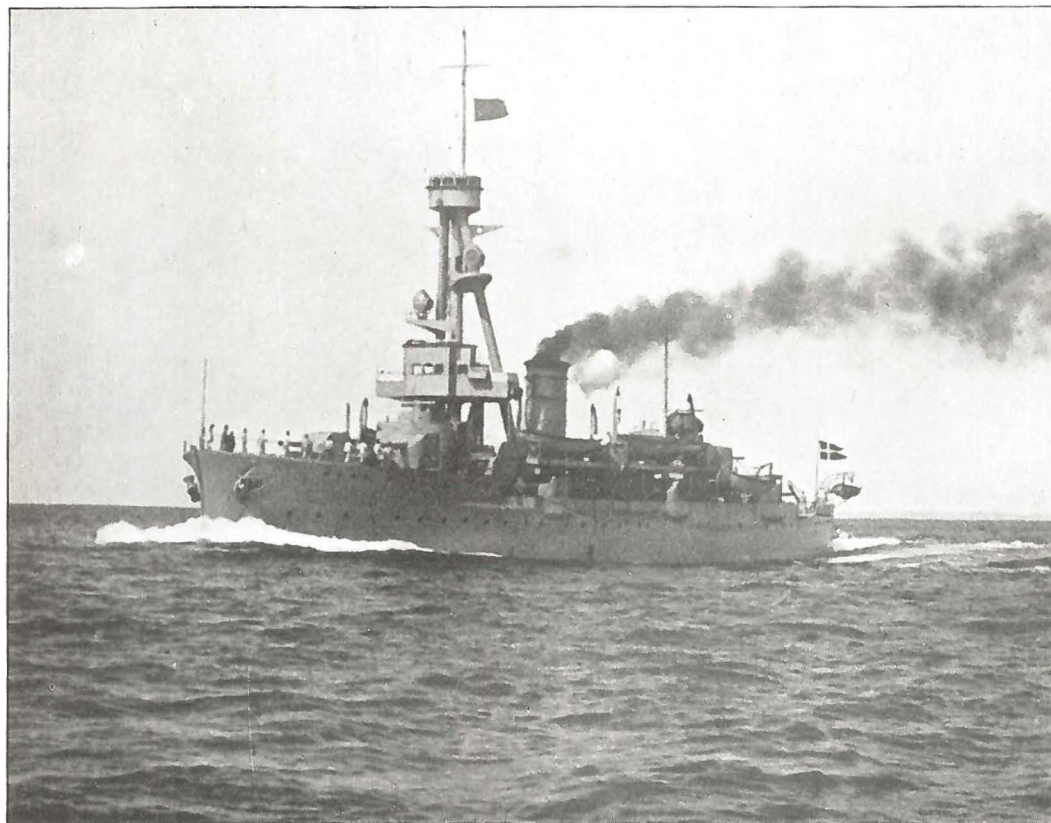
Paa NV. Hjørnet af Frederiksholm ligger det ny, hæslige Maskinværksted, den eneste Bygning paa Orlogsværftet, der støder Øjet. Følger vi herfra Holmens Nordside østefter ser vi først det kønne, gamle Maskinværksted, nu elektrisk Værksted, derefter den imponerende, solide Kedelsmedie, med Orlogsværftets elektriske Centralstation og østenfor Vejen de smukke, gamle Kanonbaadsskure. Vestenfor Frederiks-

holm ligger Dokøen med Tørdok og en Arbejdsbygning paa hver Side, Søartilleriets gamle stilfulde Bygning, Kanonhuset, Kulskurene og den høje Mastekran.

Gaar vi fra Frederiksholm nordefter over Broen til Nyholm, kommer vi til den ældste Del af Orlogsværftet. Vi passerer Søminekorpsets Kontor, Torpedobaadsskurene, Søminekorpsets Værksted og op langs med gamle, østre Takkelladshus og forbi Gavlen af gamle, vestre Takkelladshus, begge fine, gamle Magasinsbygninger fra den første Halvdel af det 18. Aarh. Nord for vestlige Takkelladshus ligger Ophalerbeddingen, som nu næppe mere vil blive anvendt, og nordfor denne Skibbygningsværkstedet, og derefter Byggepladsen med de 3 Beddinger, af hvilke de to nordligste er fra Niels Juels Tid. Øst for Beddingerne ligger Spanteloftsbygningen, en af de ældste og interessanteste Bygninger paa Orlogsværftet; Bygningens Østside ligger lige ud til Søminegraven, set fra Kvintus frembyder den et meget malerisk Skue. Nord for Byggebeddingerne ligger de 3 dejlige, gamle Bygninger: Planbygningen, Nyholms Kran og Nyholms Vagt. Af nyere Bygninger ligger her Kasernen, der er godt afstemt med den ligeoverfor liggende Vagtsbygning. Alle disse Bygninger er mod Nord og Øst smukt indrammede af Salutbatteriet Sextus med gamle Træer, med Flagstangen, hvorfra Orlogsværftets Flag vajer, og med Schrødersee's Monument. Østenfor Nyholm ligger Kvintus med de 2 nordligste Bastioner af den gamle Fæstningslinie, der strakte sig

i en Bue udenom Orlogsværftet og Christianshavn. Her har Søminekorpsets 1. Afdeling sine Magasiner og Arbejdsplads. Langs Vestsiden af Nyholm sydfor Ophalerbeddingen ligger Undervandsbaadsstationen med Magasin- og Værkstedbygning og Bro, ved hvilken Hekla, Undervandsbaadens Depot- og Kaserneskip ligger. Syd herfor ligger det ny Torpedomagasin og Torpedobaadskamre med Broer til Anlæg for Torpedobaadene. Mellem denne Bygning og Søminekorpsets Kontor ligger de maleriske Tømmerskure og Akkumulatorværkstedet. Gaar vi fra Nyholms Vagt over Broen, kommer vi til Bradbænken Elefant, hvor Skibene i gamle Dage ekviperedes, og hvor senere Logiskibet Dronning Marie havde sin Plads, og nu Kaserneskipet Fyen ligger; i disse 2 Skibe har mange unge værnepligtige tilbragt de første Dage af deres Tjenestetid. Vi passerer nu Flydebroen over Nyt Løb og gaar ad Broen, Linien, Orlogsværftets nordlige Begrænsning, over gennem Vagtsbygningen ved Bommen. Vi kaster et Blik langs den morsomme, gamle Hønsbro og udover Flaadens Leje. Der er ikke saa fuldt af Skibe, som i gamle

Dage, da Linieskibene fyldte Lejet, indtil Englænderne tømte det i 1807, eller som for blot 30 Aar siden. Nu ligger Skibene paa Grund af Krigsberedskabsaavidt mulig ved Bolværk, Panserskibene ved Dokøen, Torpedobaadene, forsaavidt de ikke staa i Skur, ved Torpedobaadsbroerne og Undervandsbaadene i Undervandsbaadhavnen. Saa forlader vi Orlogsværftet ad Gitterporten. Her ligger Bommen endnu. I over 200 Aar har den været



Orlogsskibet „Niels Juel“.

svinget over Morgen og Eftermiddag, for at Holmens Folk kunde gaa til og fra Værftet. I November 1923 var den ovre for sidste Gang. Kravet om yderligere Udvidelse af Havneindløbet ved Toldbodbommen har nu tvunget denne bekvemme Forbindelse med Toldboden bort. Over Bomløbet kommer man endnu med den gamle Rofærge, populært kaldet Lynet.

Ved en saadan hastig Gennemgang af Orlogsværftet kunde man maaske faa det Indtryk, at det er stort. Nu er det jo i Almindelighed bedre, at det er for stort end for lille, og man maa her huske paa, hvorledes Orlogsværftet er indvundet fra Vandet ved Fyld, hovedsagelig fra Havnen, hvilket er Grunden til, at det har faaet sin langstrakte Form, og at det er Orlogsværftet, der har gjort Kjøbenhavns gamle Havn til den udmærkede Havn, den nu er. Og endelig maa man huske paa, at Grundene herude, paa Grund af den isolerede Beliggenhed og Byens Udvidelse i andre Retninger, ikke har nogen nævneværdig Værdi for Øjeblikket. Et andet Indtryk, som man tager med fra et saadant Besøg er, hvor der dog er smukt og afvejlende, Øer og Holme med dejlige Træer og Buske, adskilte af Kanaler, der minder os om et hollandsk Landskab, det Hele indrammet af den skønne, gamle Vold. Og ved at se Bygningerne forbavses man over den arkitektoniske Finhed, særlig i de ældste og de fleste af de nyeste Bygninger, hvor man med smaa Midler af Arbejdsbygninger og Magasiner har skabt et saa harmonisk Billede. De Bygninger, der blev op-

ført ved Sammendragningen med Gammelholm og i Slutningen af det 19. Aarhundrede, staa vel ikke saa højt i Retning af Skønhed, men ere dog gode og tiltalende Bygninger, der udmærke sig ved Soliditet, hvorfor disse Bygningers Vedligeholdelse altid har været forholdsvis billig. Bygningsvæsenet i dette Aarhundrede

At man ogsaa i ældre Tider har havt Øjet aabent herfor ses hos Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas Tomus II fra 1764, hvor der Pag. 212—13 gives en begejstret Beskrivelse af forskellige Bygninger paa Nyholm.

Men Skønheden alene vilde ikke være nok til at forsvare Beva-



Chr. Mølsted fecit.

Linieskibet Christianus Quintus, Niels Juels Flagskib i Slaget i Køge Bugt den 1. Juli 1677.

Tilh. Grosserer Zachariae.

Christianus Quintus blev sat i Vandet 1673, det var en Tredækker, armeret med 100 Stkr. 24fædige Metalkanoner og bemanded med 662 Mand. Længde over Stevnene 160', Brede 41', Dybgaende 22'. Skibet blev stedse anvendt som Admiralskib, første Gang i 1676 og sidste Gang i 1711. I 1715 udgik det af Flaadens Tal og grundsattes i 1717 ved Trekrøner for at danne Underlag for en Udvidelse af dette Fort.

har Æren af at have skabt en Række Bygninger, der harmonerer godt med de ældste Bygninger paa Orlogsværftet.

Det er intet Under at Arkitekter, Malere og alle andre, der har Øjet aabent for Naturskønhed og Arkitektur, glæde sig over den Skat vi ejer i Orlogsværftet og haabe, at det maa blive bevaret til sene Slægter.

relsen af Orlogsværftet som saadant, hvis man ellers ikke længere havde Brug for det. Men nu viser jo vor Historie os klart og tydeligt, at naar det er gaaet os godt i Krig og i Fred, saa er det altid, naar Flaaden har været paa Højde med Tidens Krav. Den har værnet vore Kyster i Krig eller bevaret vor Neutralitet, naar andre krigedes. Den har i Fredens Dage beskyttet vor Han-

del, vist vort Flag paa fremmede Have og derved bidraget til at bringe Velstand til Landet. Men i onde Tider have vi undertiden glemt Havet.

Holger Drachmann, der jo som faa havde Øjet aabent for, hvad Havet betyder for Danmark, skriver i Indledningsdigtet til Tordenskjold:

„Havet som maner, Havet som slaar
stedse sin Kno paa vor tætklinte Rude,

Vuggen, hvis Gænger evindeligen gaar,
mindende Slægten om Ungdommens Aar,
Kæmpetids-Drøn om vor Pude:
Havet vi glemte derude“.

Maatte vi lytte til hans manende Ord og altid holde vor Flaade i god Form, afpasset efter Tidens Krav, saa have vi Grund til at tro, at vort Land vil bestaa.

Men til at holde en Flaade hører nødvendigt et Orlogsværft.

EFTERSKRIFT.

VI have nu igennem 5 Hefter af „Før og Nu“ givet en Oversigt over Orlogsværftets Historie gennem mere end 400 Aar. Vi have set det voxe op fra en ringe Begyndelse til en stor og velorganiseret Institution, og vi have med Sorg set, at man i de sidste Aar er begyndt paa et vistnok skæbnesvangert Brud paa de gamle Traditioner. Naar vi har fulgt Udviklingen af Orlogsværftet, har vi samtidig set en vigtig Side af Søværnets Historie, idet det jo er Orlogsværftet, der har skabt Vaabnene, som vor Marine har brugt, og derved har bidraget sit til, at vort Søværn paa en saa glimrende Maade har opfyldt de Fordringer, der har været stillet til det gennem Tiderne.

Der har jo i de forløbne Aarhundreder været mørke og trange Dage mellem de lyse og festlige, Tider hvor Orlogsværftet og Flaaden er bleven forsømt, og hvor Landet har været i Vaande; men Folkets Fædrelandskærlighed og Forsvarsvilje har dog altid baaret Landet frelst gennem Mørketiderne. Og der har været lyse og festlige Dage, hvor danske Sømænd paa en glimrende Maade har indskrevet deres Navne i Fædrelandets Historie. Jeg skal her minde om Kong Christian den 4des utrættelige Arbejde og Interesse for Flaaden, om Niels Juel's, Nordens største Søhelts, lysende Bedrifter, om Æventyrglansen fra Tordenskjold's Aladdinskikkelse, om den glimrende Periode i Slutningen af det attende Aarhundrede, da vor Flaade banede Vejen for Handelsflaaden til de fjerne Have, hvorved der skabtes Velstand i Landet, om Kanontordenen den 2. April 1801 og om den fine og ridderlige Olfert Fischer og til Slut om den djærve Edouard Suenson, der med Affairen ved Helgoland bragte et af de faa Lyspunkter i den sidste sorgelige Krig.

Men det er ikke alene af de festlige Dage, vi skal hente Mod og Kraft til at følge vore Forfædre efter, men lige-
saameget og maaske endnu mere af de mørke Dage.

Da Landet under Grevens Fejde var sin Oplosning nær, valgte Kong Christian den 3die Peder Skram til Anfører for Flaaden. Krigens Udgang og den dansk-norske Somagts Udvikling gennem adskillige Aar blev en Følge af dette Valg.

I Begyndelsen af Frederik den 3dies Regering var Flaaden paa Grund af Landets Pengemangel gaaet i Forfald. Følgen heraf var, at Nordsøen og de norske Kyster blev hjemsogt af Fribyttere, hvorved vor Handel led stor Skade. Da Landet tilmed efter den korte og ulykkelige Krig, der endte med Freden i Roskilde 1658, var slaaet til Jorden, og Carl Gustav kort efter i August s. A. brød Freden for at erobre hele Danmark, vaktes Folkets slumrende Forsvarsvilje, og Kjøbenhavns heltmodige Forsvar til Søs og til Lands reddede Landet.

Da Englænderne paa lumske Maade uden forudgaaende Krigserklæring bombarderede Kjøbenhavn og bortførte Flaaden i 1807, skulde man synes at Tilstanden maatte forekomme alle fuldstændig haabløs. Men ved en sjælden Offer-
villighed og Energi udvikledes et Kanonbaadmateriel, der tilføjede den britiske Handelsflaade mere Skade, end Englænderne tilføjede vort lille Land.

Vi lærer heraf og af andre smaa Landes Historie, at det Folk, der bevarer sin Forsvarsvilje, kan ikke gaa under.

Naar vi nu lige har oplevet Verdenskrigens Rædsler og set, at det i første Linie skyldtes Tilstedeværelsen af et Søværn, at vi ikke blev inddraget i Krig, saa maa man forbavses over, at nogen Regering tør tage det Ansvar paa sig at svække, ja maaske endog nedlægge, Soforsvaret, og det paa en Tid, hvor der er mere Uro i Europa og mere Had mellem Folkene end nogensinde tidligere.

De Danske er et fredselskende Folk, der ikke søger Kampen for Kampens Skyld, og alle ogsaa her i Landet vilde sikkert hilse den Dag med Glæde, da Løven og Lammet græsser fredeligt ved hinandens Side, og da Sværdet kan smedes om til Plovjærn. Men den Dag er ikke kommen endnu. Enhver af os her hjemme, hvilket politisk Parti vi end tilhører, elsker jo vort Land og forstaar, at det vilde være en Ulykke, om vi skulde miste det.

Derfor maa man ikke lade sig narre af de Mennesker, der stadig fortæller os, at der ingen Fare er, for der er Fare, det har de sidste 10 Aars Historie vist os. Man skal heller ikke lade sig forskrække af de Mennesker, der sige „Hvad kan det nytte“. Historien har lært os, at det kan nytte, naar vi selv vil. Men vi skal bruge vor sunde Forstand, den siger os, at saalænge der er Fare for et Angreb paa vort Land, maa vi være beredt paa at forsvare os og sørge for, at Landets Børn har passende og tidssvarende Vaaben til at bruge i Farens Stund.

Kun paa den Maade bevarer vi: **et frit Folk i et frit Land.**

Fredensborg, Juli 1924.

ZACHARIAE,
Udgiver af „Før og Nu“.



Bageste Række fra venstre: Kadet H. Th. Hedemann, † 1917 som Kommandør, Kadetunderofficer C. A. P. Schultz, † 1904 som Kommandør, Kadetunderofficer O. F. W. Schwanenflügel, † 1922 som Kommandør, Kadet C. L. With, nuv. Kommandør With Seidelin, Kadet U. A. D. Jensen, afsk. som Navigationsdirektør, Kadet L. Poulsen, afg. som Kadet, Kadet I. Th. Olsen, † 1911 som Kommandør, Kadetunderofficer F. C. Mygind, † 1902 som Kommandør og Chef for Orlogsværftets Regnskabsvæsen.
Forreste Række fra venstre: Kadet C. F. Scheller, † 1917 som Kontreadmiral, Kadet C. Bræstrup, nuv. Kommandør, Kadet W. Anholm, † 1884 som Premierltnt., Kadet G. H. R. Zachariae, nuv. Viceadmiral.



Bageste Række fra venstre: Premierltnt. F. C. C. Bardenfeth, Sekondltnt. I. T. Olsen, Sekondltnt. O. F. W. Schwanenfügel, Premierltnt. H. P. Holm, Sekondltnt. A. C. de Fine Skibsted, Proviantforvalter Th. Beck, Premierltnt. O. Güldenørne, Sekondltnt. G. F. Holm, Overskibslæge H. F. Brønneche, Underskibslæge H. Gerber.
Forreste Række fra venstre: Næstkommanderende Kaptain V. I. Pedersen, Kaptain A. W. Buchwald, Sekondltnt. H. T. Hedemann, Chefen Kommandør A. R. Hedemann, Maskinmester West, Premierltnt. I. C. Oldenburg.

Billede af Officerer og Mandskab paa Skrueregatten „Jylland“,
som i 1874 overførte Kong Christian IX til Island i Anledning af Øens Tusindaarsfest, som han overværede.



Øverste Række paa Dækket fra venstre: Sekondltnt. O. G. Lütken, Premierltnt. G. H. R. Zachariae, Premierltnt. C. L. With.
Nederste Række fra venstre: Overskibslæge H. F. Brønninge, Premierltnt. U. A. de Fine Skibsted, Næstkomm. Kaptajn L. A. Mourier, Premierltnt. O. F. W. Schwanenfügel, Chefen Kommandør R. C. M. Bruun, Maskinmester F. U. Kähler,
Proviantforvalter Th. Beck, Premierltnt. H. T. Hedemann, Premierltnt. N. U. Gad, Premierltnt. V. Anholm, Premierltnt. V. T. Koefoed, Underskibslæge Gerber.

De 3 ældste Kadetklasser paa „Søcadetakademiet“ i Vinteren 1867—68.

Vi bringer dette Billede for at vise hvorledes Søkadetterne var uniformerede i de gode gamle Dage. De viste Uniformer indførtes ^{17/11} 1851 og opretholdtes indtil 1870 ved Oprettelsen af „Søofficersskolen“ og Nedlæggelsen af „Søcadetakademiet“, da den da herskende demokratiske Aand fandt Uniformerne for fine, for klædelige og for pyntelige, og derfor afskaffede dem og erstattede dem med en komplet civil Uniform, bestaaende af 2radet Jakke med Omfaldskrave, paa hvilken var anbragt 2 Ankere, fremdeles 8 Ankerknapper i 2 Rækker og intet videre. Dolken i Lædergehængen over Skulderen bibeholdtes dog.

Den paa Billedet viste Uniform bestod af en kort Trøje med 8 smaa Ankerknapper i hver Side og med opstaaende Krave. Kraven sammenholdtes med en Hægte, og Trøjens Opslag stod da aaben (som Billedet viser).

Paa Kraven var anbragt Distinktioner, som for 1. og 2. Klasse bestod af 4 Guldresser paa hver Side af Kraven, som var af rødt Klæde. 3. Klasse havde kun 2 Guldresser paa hver Side af Kraven.

Øverste Klasse var „Kadetunderofficererne“; foruden den daglige Trøje, paa hvilken der yderligere var en Officers-Distinktion paa højre Skulder, havde denne Klasse ogsaa en Kjole, specielt til Galla.

I Stedet for Skulderdistinktionen, som bares paa Trøjen, ombyttedes denne paa Kjolen med en Officers-Epaulet.

Kjolen kunde dog ogsaa bæres til daglig, dog uden Epaulet, kun med Epaulet-Strop (se Personen yderst til højre paa Billedet, Kadetunderofficer F. C. Mygind).

Paa Huen havde Underofficeren en Guldresse, Kadetten kun en Kokarde.

Kong Christian IX's Islandsfærd 1874.

(Efter Illustreret Tidende).

Søndag d. 19. Juli 1874 afsejlede Fregatten „Jylland“ og Corvetten „Heimdal“ fra København til Frederikshavn, hvor de skulde afvente H. M. Kongens Ankomst, der antoges at ville finde Sted om Tirsdagen den 21. Mandag Morgen ankrede begge Skibe udenfor Frederikshavn.

Den 21. gik Kongen ombord, ledsaget af et stort Følge, og den 25. ankom Skibene til Thorshavn, hvor „Jylland“ i samme Øjeblik var omgivet af en Vrimmel af de prægtige, skarpbyggede Baade, som Færingerne manøvrerede med utrolig Behændighed og Dygtighed. Hver Baad havde 6 à 10 Mand ombord, og alle var smykkede med Dannebrogflag; disse Baade skulde nemlig udgøre Æreseskorten ved Landgangen i Thorshavn. Deres Antal voksede stadig, saa at de udgjorde en fyrretyve Stykker, og dog var deriblandt kun meget faa af Thorshavns egne Baade, da dens Indbyggere jo vilde modtage Kongen, — den første, der som Konge skulde sætte sin Fod paa Færøisk Jord, — i selve Byen ved Landingsbryggen, der med en ikke ringe Bekostning for den lille Kommune var opført i denne Anledning.

Torsdagen den 30. Juli, omtrent ved Middagstid, dampede Fregatten „Jylland“ ind paa Reykjaviks Rhed, fulgt af sin tro Fælle og Escorte, Corvetten „Heimdal“ samt Dampskonnerten „Fylla“, der om Morgenen var løben ud fra Reykjavik for at hilse og følge Kongeskibene, saasomt de var passerende „Skagen“, den nordligste Pynt af den Halvø, der mod Vest strækker sig ud fra Reykjavik og begrænser Faxefjorden mod Syd.

Natten mellem Onsdag og Torsdag havde været stormfuld, og Himmelen var ved Dag gry overtrukket og fuld af Byger, saa at der kun var lidet Land at se. Selvfølgelig var der ikke Tale om at faa Øje paa den stolte Snæfellsjökul fjært i Nordvest, som i klart Vejr hæver sig saa pragtfuldt yderst paa den Halvø, der løber ud imellem Faxefjorden og Bredefjorden. Det klare imidlertid opad Formiddagen, og Solen fik Magt til at trænge igennem og kaste Glans paa de smukke Fjelde, navnlig paa Esja, der hæver sig nord for Reykjavik med bløde Linier og i Solskinnet antager forunderlig skønne blaarøde Farvetoner.

Da Skibene løb ind paa Rheden imellem de to græsgrønne Øer Effersø og Engø, viste Havnen sig pragtfuldere end nogensinde før; flagsmykkede og med mandede Ræer laa fem fremmede Orlogsmænd paa begge Sider af Kongeskibets Vej; de sendte den en Hilsen i en vældig Kanontorden, der gav Ekko i de fjerne Fjelde, medens Matroserne paa Ræer og Vanter raabte Hurra og de forskellige Musikkorps paa Skibsskandserne bragte Danmarks

Konge en Hilsen i Tonerne af „Kong Christian stod ved højen Mast“. De fem Skibe vare: den tyske Cadetcorvet „Niobe“ og den svenske Fregat „Norrköping“; den norske Fregat „Nordstjernen“ og de to franske Skibe, Corvetten „Beaumanoir“ og Briggen „Indre“. Endvidere var tilstede den engelske Damp „Albion“, der ligeledes var smykket med Flag fra Øverst til Nederst, og en Del Handelskibe af forskellige Nationaliteter laa spredte rundt omkring. Foran laa den lille Stad i Dalsænkningen mellem de grønne Bakker paa begge Sider; omtrent hvert eneste Hus havde smykket sig med Dannebrog, og nede ved Stranden i Nærheden af Landgangsbyggen saas de mørke Grupper af forventningsfulde Mennesker.

Efter at Skibene havde kastet Anker, kom Landshøvdingen fra Land, og Kong Oscars Repræsentant, Admiral Lagerkranz, og de forskellige Skibschefer fra deres respective Skibe ombord paa „Jylland“, for at hilse paa Kongen. En Timestid derefter løb Kongechaluppen fraborde; medens Kongeflaget faldt og Fanemarchen klang fra „Jyllands“ Dæk, sendte „Heimdal“ Kongesaluttten. Landgangen skete ved en af Bryggerne, der var smykket med Flag og Guirlander af Lyng, Birkeløv og Blomster, som hang imellem hvide, vimpelsmykkede Stænger. Yderst, hvor Baaden skulde lægge til, var der anbragt en interimistisk firkantet, med rødt Klæde overtrukket Sidebro, og inderst endte Bryggen i en Slags Triumfbue. Denne bestod af en Himmel, som var overtrukket med rødt Klæde og oventil var prydet med en forgyldt Krone og bares af fire Hjørnestænger, hvorfra der vaiede Dannebrogfaner.

Kongen modtoges paa Bryggen af Landshøvding Finsen i Spidsen for Landets fornemste Embedsmænd, Kommunalbestyrelsen, de forskellige i Reykjavik bosatte Consuler og andre Autoriteter. Landshøvdingen bød Kongen Velkommen i Landets Navn, og i sit Svar paa hans hjertelige Tiltale ytrede Kongen blandt andet, at han selv her fik et kært Ønske opfyldt, naar han med egne Øjne fik at se dette Land, saa meget mere, som det skete nu i en saa festlig og hellig Mindets Tid. Varme Leveraab fulgte efter disse Ord, og under glade Hilsener og mangt et hjerteligt Udbrud fra de paa begge Sider af hans Vej opstillede Mænd og Kvinder gik Kongen med sin Søn ved Siden og fulgt af Landshøvdingen og sit Følge, op til Landshøvdingensboligen, hvor han agtede at bo under sit Ophold i Reykjavik.

Søndag den 2. August var den egentlige Hovedfestdag for hele Landet; paa den skulde der nemlig i alle Islands Kirker afholdes Takkefester for det svundne Tusindaar og sendes Bønner for den kommende Tid, navnlig for at den frie Forfatning, der med den Dag skulde træde i Kraft, maatte blive til Held og Velsignelse for Landet.

Kirken i Reykjavik straaled paa Fstedagen i en aldrig før set Glans; rundt omkring brændte Lys; Alter, Chor og Galleri var prydede med Tæpper og Guirlander, og navnlig var Kongestolen paa Galleriet ligeoverfor Prædikestolen pyntet paa det smagfuldeste med røde Drapperier og Blomster. Udenfor Kirken parade-rede en Del af „Jyllands“ Besætning under Premierltnt. Koefoeds Kommando, og inde i Kirken var „Heimdals“ Kadetkorps opstillet i 2 Rækker fra Indgangen til Choret. Da Kongen med sit Følge nærmede sig Kirken Kl. 10^{1/2}, spilledes Fanemarchen og Matroserne præsenterede Gevær, medens Kongen gik forbi, men ved Indgangen til Kirken traadte Biskoppen, Dr. Pjetursson, ham imøde og nedbad Guds Velsignelse over Landets Konge, hvorefter selve Gudstjenesten foregik med stor Højtidelighed.

Torsdag Aften d. 6. August red Kongen ned paa Thingvallasletten, eskorteret af sit Følge og tolv ridende islandske Bønder, der var komne ham imøde oppe paa Lavasletten med Bøn om, at han vilde give Møde ved den islandske Folkefest paa Thingvellir. Sletten mellem Almunnagja og Óxaraa var bedækket af hvide Telte, større og mindre, og Almunnagjas østre Skraaning var fyldt med Grupper, der svang Tørklæder og Hatte. To Rækker af Mænd og Kvinder stod ærefrygtsfulde paa begge Sider af Kongens Vej; Leveraabene klang ham imøde og fandt saa stærk Genlyd i Kløfter og Klipper, at Hestene neppe lod sig styre.

Paa Fstedagen den 7. August oplæste Dr. Grimur Thomsen med høj Røst paa Islandsk en Adresse, hvori der bragtes Kongen en Tak for den Frihedsgave, han havde skænket Landet i den nye Forfatning, som allerede gav saa Meget og indeholdt al ønskelig Spire til Fremgang og Udvikling.

Søndag d. 23. August vendte Kongen tilbage til Hovedstaden, som beredte ham en overordentlig festlig Modtagelse.