

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



56. årgang

Nr. 1 - februar 2023

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Lars Jordt,
E-mail: sekretaer@marinehist.dk
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Mejdal, E-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Roret 89
3070 Snekkersten
Tlf. 2287 2029
E-mail: redaktoer@marinehist.dk

Layout: Tom Wismann

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

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

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

INDHOLD

Artikler	
Da Nelson var i København <i>Søren Nørby</i>	3
Maskineriet i DANNEBROG – gennem tiderne 1932 - 2022 <i>Lars Jordt</i>	22
Boganmeldelser	
Smuglerlandet Danmark <i>Niels Valdersdorf Jensen</i>	40
Safari fra helvede <i>Tom Buk-Swienty</i>	42
Vildskud <i>Gunner Nielsen og Henrik Thomsen</i>	44
Meddelelser fra OMBL	45
HUSK! Kontingent	47

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

Den danske defensionslinje i kamp
med Royal Navy og Nelson.
Udsnit af "Slaget på Rheden i
Kongedybet, skærtorsdag den 2. april
1801". Malet af *Arne Skottenborg
Frederiksen* (i privat eje)

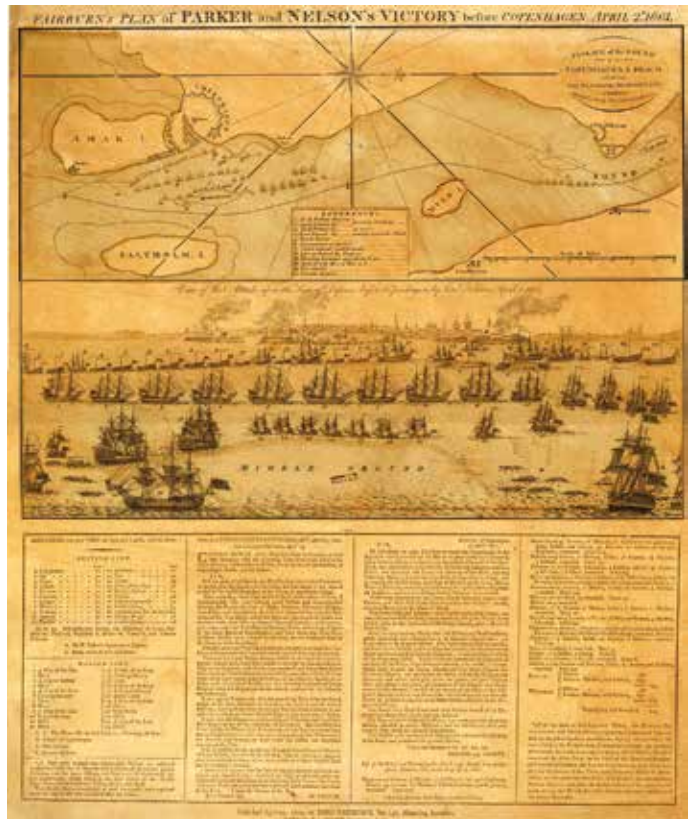
Da Nelson var i København

*Af Søren Nørby, PhD
Søværnets Historiske Konsulent.
Institut for Militærhistorie, Kulturforståelse og Krigsteori, Forsvarsakademiet.*

Det vil være de fleste af dette tidskrifts læsere bekendt, at Danmark den 2. april 1801 led nederlag til en britisk flådestyrke på Københavns red. Den britiske flådestyrke, der talte 53 orlogsskibe, var under kommando af admiral

Hyde Parker (1739-1807), men det tilfaldt hans næstkommanderende, den 42-årige viceadmiral Horatio Nelson (1758-1805), at gennemføre det britiske angreb.¹ Det tog Nelson og hans overlegne britiske flådestyrke små fem timer at nedkæmpe den danske flådestyrke, der var blevet opankret ud for København, hvor den skulle forhindre briterne i at bombardere landets hovedstad.

Fairburn's Plan of Parker and Nelson's Victory before Copenhagen. April 2. 1801. Britisk beskrivelse af Slaget på Reden 2. april 1801. Dateret 15. april 1801. Med tegning af slaget set fra den britiske side og med et søkort over Øresund, der viser den britiske flådestyrkes vej fra Helsingør til København samt slaget ud for den danske hovedstad. (forsvarsgalleriet.dk)



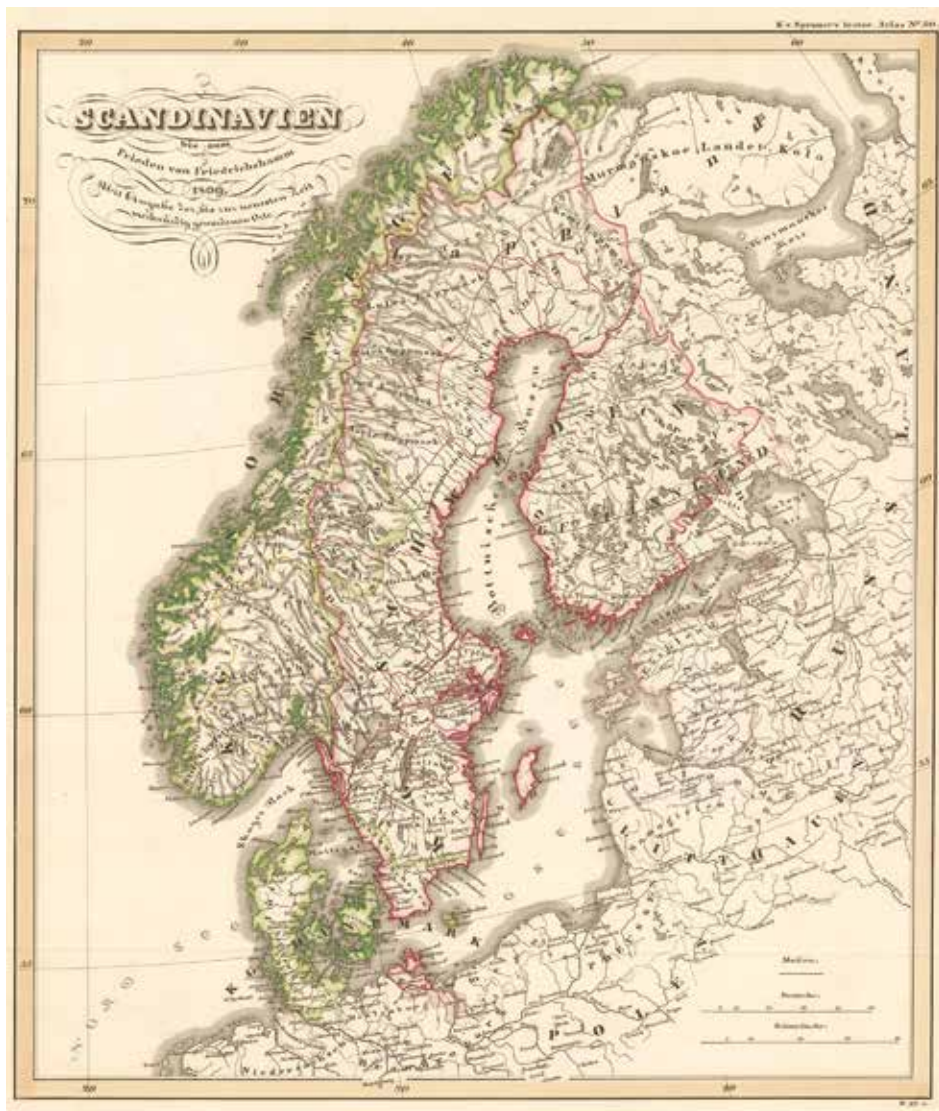
Baggrunden for slaget på Københavns red skærtorsdag den 2. april 1801 var krigen mellem det revolutionære Frankrig og en række af Europas stormagter. Den var brudt ud i 1793, og selv om Danmark havde erklæret sin neutralitet, så blev landet i 1801 alligevel revet med i krigens begivenheder. Hovedårsagen til dette var, at danske skibsredere i krigens første år havde tjent store summer på at handle med krigens parter. For at forsvare retten til at handle med hvem man ønskede og med hvad man ønskede, tog den danske kronprins Frederik (den senere kong Frederik 6.) (1768-1839), der styrede landet i stedet for sin mentalt ustabile far, i 1800 initiativ til at etablere i et væbnet neutralitetsforbund. Sammen med Sverige, Preussen og Rusland skulle Danmark i regi af dette forbund - med magt om nødvendigt - sikre retten til fri handel.

Den engelske regering ønskede ikke at anerkende neutrales ret til fri handel med modstanderen Frankrig, og så forbundet som en trussel mod dets søherredømme og dets evne til at føre økonomisk krigsførelse mod landets fjender. Oprettelsen førte derfor til, at briterne udrustede en flådestyrke, der i foråret 1801 satte kurs mod Østersøen. Her skulle briterne – med magt om nødvendigt – tvinge neutralitetsforbundets medlemmer til at opgive deres offensive neutralitet.

Flådestyrken satte først kurs mod København. Angrebet på Danmarks hovedstad var første led i en britisk plan, der gik ud på, at Parkers flåde efter at have slået den danske, skulle slå den svenske og derpå den russiske flåde, inden de tre flåder kunne nå at forene sig mod englænderne. Den britiske flådestyrke, der den 30. marts ankrede lidt nord for København, bestod af 20 linjeskibe samt over tredive mindre orlogsskibe.²

Situationen var alvorlig for Danmark. Selvom man fra dansk side var klar over, at man med stor sandsynlighed ville tabe det kommende slag mod den talmæssigt overlegne og mere krigsvante britiske flådestyrke, så måtte den danske flåde kæmpe. Det gjaldt ikke kun Danmarks ære, men reelt Danmarks overlevelse, idet et brud med alliancen med Rusland og Sverige sandsynligvis ville betyde en krigserklæring fra de to lande – med risiko for, at Sverige så ville erobre Norge, mens Rusland ville besætte Jylland og Fyn. Det ville reelt betyde Danmarks udslettelse som stat.³

Da den danske kronprins Frederik ikke forventede, at det kommende slag kunne vindes, ønskede han ikke at risikere den danske flådes bedste skibe og mandskab. Den defensionseskadre, der i løbet af marts 1801 blev udlagt i Kongedybet ud for København, kom derfor til at bestå af to ældre linjeskibe, syv blokskibe,



Det danske kongerige (markeret med grønt) strakte sig i 1801 fra Nordkap i nord og til Holsten i syd, men var trods dette imponerende geografiske område magt-politisk en af Europas småstater. (J. Perthes 1844/forsvarsgalleriet)



C. A. Lorentzens berømte maleri, der viser Slaget på Reden den 2. april 1801 omkring kl. 13. Det er baseret på skitser, som Lorentzen under slaget lavede fra Vor Frelser Kirkes tårn. Maleriet blev efterfølgende masseproduceret som stik af J. F. Clemens. (Privateje)

tre stykpramme, tre kavaleripramme, et flådebatteri, en defensionsfregat og en fregat, under samlet ledelse af kommandør Johan Olfert Fischer (1747-1829).⁴ Længere inde i havnen lå en mindre del af den egentlige danske flåde under kommando af kommandør Steen Andersen Bille (1751-1833): to 74-kanoners linjeskibe, en fregat på 40 kanoner og to 18-kanoners brigger.⁵

Den 1. april delte den britiske styrke sig op. En styrke bestående af 12 linjeskibe (syv 74-kanoners linjeskibe, tre

64-kanoners, et på 54 kanoner og et på 50-kanoner) lagde sig, sammen med syv fregatter og 19 mindre fartøjer syd for København og dagen efter - den 2. april - angreb denne flådestyrke, under ledelse af viceadmiral Horatio Nelson, klokken ca. 10.30 den danske defensionslinje. Det var den britiske plan, at Nelsons flådestyrke skulle angribe fra syd, mens den britiske hovedstyrke under admiral Hyde Parker samtidig skulle angribe fra nord. Vinden var imidlertid Parker imod, og hans skibe nåede ikke indenfor skudvidde af den

danske defensionslinje, før Nelson havde afsluttet kampen.⁶

Det er ikke denne artiklens mål at gå i dybden med slaget forløb, da Ole Feldbæks i sin bog ”Slaget på Reden” på forbilledlig vis gennemgår slaget.⁷ I stedet fokuseres her på den mere ukendte historie om hvad der skete i dagene efter slaget.

Ved 14.30-tiden sendte viceadmiral Nelson sin aide-de-camp (personlige assistent) captain Frederick Thesiger (17??-1805) som parlamentær i land med et brev til den danske kronprins. Med et hvidt flag hejst over båden blev Thesiger roet ind til Kastelspynten, hvor kronprinsen og hans folk stod og betragtede slaget.⁸ Ved ankomsten overdrog Thesiger et brev fra Nelsons, der lød:

To the brothers of Englishmen, the Danes, Lord Nelson has directions to spare Denmark, when no longer resisting; but if the firing is continued on the part of Denmark, Lord Nelson will be obliged to set on fire all the Floating-batteries he has taken, without having the power of saving the brave Danes who have defended them.

Dated on board his Britannic Majesty's Ship Elephant, Copenhagen Roads, April 2nd, 1801.

Nelson and Bronte, Vice-Admiral, under the Command of Admiral Sir Hyde Parker.⁹

Da kronprinsen var usikker på, hvad Nelsons hensigt med brevet egentligt var, sendte han sin jagtkaptajn og adjudant kaptajn Hans Lindholm (1757-1821), om bord på Nelsons flagskib ELEPHANT for at klarlægge dette. Lindholm fik samtidig fuldmagt til at indgå en foreløbig aftale om våbenhvile.

Da Lindholm nåede om bord på ELEPHANT, og her fik foretræde for Nelson, spurgte han straks ind til årsagen til brevet til kronprinsen. Nelson svarede, ifølge Lindholms efterfølgende rapport, at ”*Menneskelighed alene havde bevæget ham til at sende den.*”¹¹ Lindholm fik Nelson til at uddybe sine tanker i et nyt brev til kronprinsen, som Lindholm derpå returnerede med til Kastelspynten¹² Brevet lød:

To the government of Denmark.

Elephant, 2nd April, 1801.

Lord Nelson's object in sending on shore a Flag of Truce is humanity: he, therefore, consents that hostilities shall cease till Lord Nelson can take his prisoners out of the Prizes, and he consents to land till the wounded Danes, and to burn or remove his Prizes. Lord Nelson, with humble duty to His Royal Highness, begs leave to say, that he will ever esteem it the greatest victory he ever gained, if this Flag of Truce may be the happy forerunner of a lasting and happy union between my most gracious Sovereign and his Majesty the King of Denmark.

Nelson and Bronte¹³



"Den Anden April MDCCCI Eftermiddagen klokken IV da Admiral Nelson reiste det hvide Flag." Samtidig tegning af ukendt kunstner. Billedet viser situationen, hvor kronprins Frederik iført rød generalsuniform på Kastelspynten klokken tre om eftermiddagen modtager Nelsons parlamentær. Billedets titel antyder, at kunstneren abonnerede på den "dolkestødslegende", der i mange år prægede Flådens syn på Slaget på Reden: At den uerfarne kronprins, ved at acceptere Nelsons opfordring til at gå med til en våbenstilstand, faldt for Nelsons krigslist, og at hans accept af en våbenstilstand kostede den danske flåde sejren over briterne. Det falder uden for denne artikel at gå i dybden med dette element af slaget, der er grundigt behandlet af professor Ole Feldbæk i artiklen "De danske søofficerer og "dolkestødslegenden" om slaget på Reden" i 1983. Dog må det indrømmes, at denne artikels forfatter ikke abonnerer på det syn, der siger at danskerne på dette tidspunkt var ved at vinde slaget. Danskerne kæmpede med ære, men sejren var briternes.¹⁰ (Det Kgl. Biblioteks billedsamling)

De britiske styrker havde på dette tidspunkt ikke taget nogen danske krigsfanger, men det er uklart, om den danske kronprins var klar over dette. Hvor

om alting er, er det tydeligt, at målet med brev nummer to var at lægge yderligere pres på kronprins Frederik.

Inden Lindholm forlod ELEPHANT med brevet til kronprinsen, havde Nelson imidlertid bedt ham om at lade sig ro videre til Hyde Parker om bord i linjeskibet LONDON for at forhandle direkte med ham. Det blev godkendt af kronprinsen, der samtidig gav Lindholm følgende besked til Parker:

*at fjendtligt Angreb af en engelsk Flade var høist uventet for Danmark, der ikke havde noget fjendtligt isinde imod England, ikkun havde rustet da England truede det, og hvis Udrustning blot var til Forsvar og ikke til Angreb; endelig at Danmark samtykkede i en Vaabenstilstand for at underhandle denne Sag angaaende.*¹⁴

Med udvekslingen af de to noter var fundamentet for en våbenstilstand på plads. Fra Nelsons flagskib ELEPHANT gled et signalflag til tops, og klokken 15.00 lød de sidste kanonskud over Kongedybet.¹⁵

Under det blodige slag mistede 476 danskere livet, mens over 1.000 blev såret. Briterne tog derudover 1779 danskere til fange. Den britiske flådestyrke havde 259 faldne og 689 sårede.¹⁶

I den efterfølgende historieskrivning om begivenhederne omkring Slaget på Reden har fokus naturligt været på selve det dramatiske slag den 2. april. Det politiske spil, der fulgte efter slaget, er dog mindst lige så interessant som

de fem timers kamp på Københavns Red og fortjener derfor en beskrivelse. Kaptajn Lindholm har i Rigsarkivet efterladt sig en meget grundig rapport, der giver et meget interessant indblik i forhandlingernes forløb.

På det første møde mellem Parker og Lindholm gik den britiske admiral med til en 24-timers våbenstilstand. Parker gav samtidig Lindholm et centralt krav, som Danmark skulle leve op til, hvis våbenstilstanden skulle forlænges. Det lød i al sin enkelthed, at Danmark øjeblikkeligt skulle træde ud af Det Væbnede Neutralitetsforbund.¹⁸ Lindholm indvilligede naturligvis i at viderebringe dette ultimatum til den danske regering, men forklarede samtidig Parker, hvorfor Lindholm ikke mente, at kronprinsen kunne gå med til dette krav:

*Jeg bad Admiralen at tillade mig at sige som min private Mening, at dersom Danmark gik ind paa dette Forslag, da udsatte det sig for meget farligere Fiender end det nu havde, da nemlig Rusland, Preussen, Sverrig og Frankrig vilde blive dette.*¹⁹

Kravet fra Parker viste med tydelighed hvilken kattepine, som Danmark befandt sig i. Briterne lå klar til at bombardere hovedstaden, hvis ikke Danmark gik med til at udtræde af Det væbnede Neutralitetsforbund. Men trak Danmark sig ud af neutralitets-



*Hans Lindholm (1757-1821). Ud over at være jagtkaptajn, var han i april 1801 også chef for linjeskibet DITMARSKEN, der dog ikke var udrustet.*¹⁷ (forsvarsgalleriet.dk)

forbundet ville forbundets medlemmer Rusland, Preussen, Sverige – og måske også Frankrig – kaste sig over Danmark. Mod de lande havde Danmark ikke en chance, og det kunne derfor ende med at Danmark ophørte med at eksistere som suveræn stat. Overfor dette virkede Parkers trussel om et (sandsynligvis relativt begrænset) bombardement af hovedstaden som en acceptabel pris for landets overlevelse.

Både Parker og Nelson var klar over Danmarks prækære situation, men havde samtidig klare ordrer med hjemmefra om at sikre, at Danmark forlod neutralitetsforbundet. Og de havde travlt. Så snart Danmark var ude af for

bundet, skulle den britiske eskadre fortsætte mod Sverige, der på samme måde skulle tvinges til også at forlade neutralitetsforbundet.

Et centralt element i den danske forhandlingsstrategi i de følgende dage var et forsøg på at trække tiden i håbet om, at ”noget” viste sig, der kunne redde Danmark ud af kniben. Da Lindholm igen mødte op hos Parker om morgenen den 3. april, medbragte han derfor et krav fra dansk side om, at briterne skulle frigive alle opbrugte danske handelsskibe samt tilbageleveret de danske kolonier i Vestindien, på den afrikanske guldkyst og i Fjernøsten, som briterne også havde erobret i de første måneder af 1801. Gjorde briterne dette, så lovede den danske udenrigsminister, at den danske konge ville ”søge at standse den ulykkelige Krig i Norden og fornye Fred og Venskab mellem Storbritannien og Østersøes-Magterne.”²⁰

Parker havde ikke mandat til at inkludere dette i forhandlingerne med Danmark og det må have været danskernes håb, at Parker ville bruge tid på at sende et skib hjem til England efter nye retningslinjer.²¹

Det danske tilbud om at ”standse den ulykkelige krig i Norden” var heller ikke en accept af briternes hovedkrav om at udtræde af neutralitetsforbundet.

Parker valgte derfor at afvise det danske forhandlingstilbud. I stedet sendte Parker Nelson i land for at forhandle direkte med kronprinsen. Nelson drog i land i selskab med to af sine kaptajner – Thomas Hardy og Thomas Fremantle – og modtog ved ankomsten til land en bevæbnet eskorte af danske soldater. De skulle sikre de britiske officerer mod den københavnske befolkning, der udviste: ”*a mixture of admiration, curiosity and displeasure*”, og hvis ”*rage, althoug mixed with admiration at his thus trusting himself amongst them, was naturally to be expected*”, som samtidige kilder beskriver det.²²

Lindholm fulgte Nelson i land, hvor den britiske viceadmiral var i audiens hos kong Christian den Syvende og derpå til taffel hos kronprinsen. Her blev der forhandlet videre, men uden andet resultat, end at våbenstilstanden blev forlænget yderligere nogle dage.

Af ukendte årsager blev der ikke forhandlet lørdag den 4. april, men den 5. om morgenen fortsatte forhandlingerne, der nu blev lagt i hænderne på Lindholm og generalmajor Ernst Frederik von Waltersdorff (1755-1820), der var chef for Nordre Sjællandske Landeværnsregiments 4. Bataljon. De to repræsentanter for kongen og Danmark mødte om formiddagen den 5. april om bord i linjeskibet *London*, der nu lå opankret på Københavns Red.²³

Danskerne forsøgte fortsat at trække tiden, og Lindholm og Waltersdorff måtte derfor melde Parker, at de kun havde mandat til at forhandle om en militær våbenstilstand – alle andre krav eller forslag måtte sendes i land til behandling hos kronprinsen eller udenrigsminister Christian G. Bernstorff (1769-1835). Trods dette forløb forhandlingerne ifølge Lindholm i god stemning, med respekt mellem parterne, der jo alle var gentlemen, og Nelson udtrykte ved flere lejligheder forståelse for den situation, som Danmark befandt sig i – men uden at afvige fra kravet om, at Danmark skulle udtræde af det væbnede neutralitetsforbund.²⁴

På mødet den 5. april foreslog Parker en løsning, hvor Danmark nøjedes med at suspendere sit medlemskab af det væbnede neutralitetsforbund i den periode, som våbenstilstanden varede. Hvis en sådan suspensering blev kombineret med en tilladelse til, at de britiske skibe kunne proviantere i København, inden de fortsatte deres togt ind i Østersøen, så var det en løsning, som briterne kunne acceptere. Selv dette kunne Lindholm og Waltersdorff dog ikke gå med til. De gentog deres argument om, at Det Væbnede Neutralitetsforbund *ikke var fiendtlig imod nogen, da den ikkun var Sluttet til at beskytte lovlig Handel og at den eiheller var Aarsag til uenigheden imellem Eng-*

*land og Rusland [...], og at Danmark ikke kunne fratræde den, da det derved tabte sin Agtelse i Europas Øine og udsatte sig for en Krig med Rusland.*²⁵

Dette argument fik Parker til at tilbyde Danmark en alliance, der skulle beskytte Danmark mod Rusland. Parker lovede, at hvis Danmark stillede ti linjeskibe, så ville briterne forpligte sig til at sende 20 linjeskibe til hjælp. Lindholm og Waltersdorff afviste dog høfligt det britiske tilbud. Ifølge dem bad Danmark ikke om hjælp, men om at Storbritannien ville respektere Danmarks ret til at være neutral. Derudover ville den danske kronprins ikke vanære landet ved at forlade en allieret, for straks at blive vedkommendes fjende.

Trods Parkers forsøg på at hugge den gordiske knude over endte også forhandlingerne den 5. april uden resultat. De blev dog genoptaget den følgende morgen, igen om bord på LONDON. Ved sejladserne til og fra det britiske linjeskib sørgede briterne for, at Lindholm og Waltersdorff fik mulighed for at se, hvordan briterne arbejdede med at få deres bombarderfartøjer gjort klar til at beskyde København, hvis ikke forhandlingerne gav et for briterne acceptabelt resultat. Fra dansk side blev der samtidig gjort forsøg på at forbedre hovedstadens forsvar mod søsiden, men idet briterne nu uforstyrret kunne lægge deres skibe i Kongedybet, var

det meget begrænset, hvad Flåden kunne gøre for at forhindre en beskydning af København.²⁶

Briternes åbenlyse trussel om at bombardere København fik imidlertid ikke kronprinsen til at bøje sig. Som han havde udtalt til den britiske udsending lord Whitworth i august 1800, så så han: *"hellere [...] København i flammer end bøje sig for uretfærdige engelske krav."*²⁷

Nationens ære var det vigtigste for kronprinsen, men hans flotte ord dækkede som nævnt også over, at en dansk beslutning om at forlade det væbnede neutralitetsforbund ville bringe selve den danske stats eksistens i overhængende fare.²⁸

Ifølge Lindholms beretning var det den 6. april tydeligt, at viceadmiral Nelson var ved at tabe tålmodigheden. Han ønskede at få lov til at proviantere i København, så han var klar til, så snart en aftale var på plads, at fortsætte ind i Østersøen, hvor kampe mod den svenske og russiske flåde ventede. Nelsons plan var også årsagen til, at han krævede den danske flåde desarmeret, så den ikke faldt ham i ryggen. De krav kunne Lindholm og Waltersdorff stadig ikke gå ind på, og også den 6. april endte forhandlingerne derfor uden resultat.

Den 7. april ramte de danske forsøg på at forhale forhandlingerne den mur, der hed Parkers og Nelsons utålmodighed.

Ved forhandlingernes start meldte Parker, at Danmark havde to muligheder: En alliance med Storbritannien – vendt mod Danmarks hidtidige allierede i det væbnede neutralitetsforbund – eller en desarmering og oplægning af den danske flåde.²⁹

Lindholm meddelte Parker, at Danmark hellere ville genoptage kampen end gå med til en britiske alliance, men åbnede samtidig op for muligheden for en status-quo-løsning, hvor Danmark gik med til at stoppe udrustningen af den danske flåde så længe våbenstilstanden løb. Den åbning greb Parker nu. Hvis Lindholm og Waltersdorff kunne få den danske kronprins til skriftligt at gå med til en forlængelse af våbenstilstanden på fire måneder - med 15 dages opsigelse fra begge parter – så var briterne parat til at gå ind på dette, såfremt danskerne samtidig indvilligede i at sende en gesandt til London for at forhandle en egentlig fredsaftale på plads.³⁰

Årsagen til, at Parker her valgte at afvige fra det mandat, som han havde fået ved afsejlingen fra England var, at tiden arbejdede mod briterne. De skulle have en aftale på plads med den danske kronprins tids nok til, at de kunne nå frem til Karlskrona og her slå den svenske flåde, inden den russiske flåde nåede frem fra dens base nær Skt. Petersborg. Og det begyndte at knibe med at nå det.³¹

Det lykkedes dog ikke at nå en endelig enighed om aftalen den 8. april. Forhandlingerne blev indstillet tidligt, da Nelson var inviteret i audiens hos kronprins Frederik samme eftermiddag. Inden de skiltes gav Parker Nelson mandat til at forhandle videre med kronprinsen om detaljerne i en våbenstilstandsaf tale. Nelson forlod derpå London og tog ind til Amalienborg, hvor kronprinsen ventede. Under besøget her bemærkede briterne, at flere af slottets rum var blevet tømt for møbler i forventning om et kommende britisk bombardement af København. Den britiske historiker Robert Southey fortæller, at dette fik Nelson – træt og irriteret efter de mange dages frugtesløse forhandlinger – til at hviske til en af de tilstedeværende officerer, at *“Though I have only one eye, I can see that all this will burn well.”*³²

Så galt gik det dog ikke, for da Nelson mødte op hos kronprinsen, havde sidstnævnte fået et es i ærmet. Tidligere samme dag havde han modtaget nyheden om, at den russiske zar Peter (1754-1801) den 23. marts 1801 var blevet myrdet i Sankt Petersborg. Bag mordet stod zarens søn Alexander, der nu havde overtaget tronen. Kronprins Frederik vidste, at den nye zar var væsentlig mindre opsat på en konfrontation med Storbritannien, og den viden udnyttede han til fulde. Nelson fik besked om, at kronprinsen var pa-

rat til at indgå en våbenstilstandsaf-tale, og den følgende morgen, den 9. april 1801, blev denne aftale underskrevet af Nelson, oberstløjtnant i det britiske 49th Regiment William Stewart (1774 – 1827) samt af Lindholm og Waltersdorff om bord i LONDON.³⁴

Det håb om at ”noget” ville redde Danmark ud af kattepinen viste sig således at bære frugt, og den danske taktik med at trække forhandlingerne i langdrag viste sig at være en succes, der reddede den danske hovedstad fra et britisk bombardement eller landets regent fra at måtte bryde sit ord overfor Danmarks allierede. Hvordan briterne reagerede ved nyheden om den russiske zars død, fortæller kilderne desværre intet om.

De centrale punkter i aftalen var, at Danmark indstillede udrustningen af flåden, suspendede sit medlemskab af Det Væbnede Neutralitetsforbund og at den britiske flådestyrke fik tilladelse til at proviantere i København – dog kun ”hvad der måtte være påkrævet til dens mandskabs sundhed og bekvemmelighed” – altså mad, vand og forbindinger, men ikke krudt eller kugler.³⁵ Som modydelse skulle briterne blandt andet frigive alle de danskere, som de havde taget til fange den 2. april.³⁶

Brevet til Søofficersskolen

Efter indgåelsen af våbenstilstandsaf-

talen den 9. april gik briterne i gang med at gøre klar til at fortsætte ind i Østersøen, hvor deres næste mål var den svenske flåde ved Karlskrona. Det tog tre dage, før Hyde Parker kunne give ordre til at lette anker, og den tid brugte viceadmiral Nelson blandt andet på at skrive et brev til chefen for den danske Søofficersskole, der dengang havde til huse i Frederik VIII's Palæ i Amalienborg.³⁷

Det er sandsynligt, at Nelson havde mødt chefen for Søofficersskolen, Hans Christian Sneedorff (1759-1824), i forbindelse med et af sine møder med kronprinsen, men mødet har åbenbart ikke gjort nok indtryk på Nelson til, at han huskede navnet på den danske søofficer. I hvert fald var brevet adresseret til en ”Captain Schneder.” Det lød:

April 12th 1801.

Lord Nelson's compliments to captain Schneder and begs leave to present to the academy under his able direction two Medals; one struck in commemoration of the battle of the Nile, the other one that of my reconquest of the city of Naples and of the kingdom.

I cannot find the discription of the latter medal, but the rising sun is meant to mark the return of the proper government, “The Foudroyant” my ship bringing the king and the cardinal Martiny over the Punta Madelina.

I send you also a short account of my life; it cannot do harm to youth and

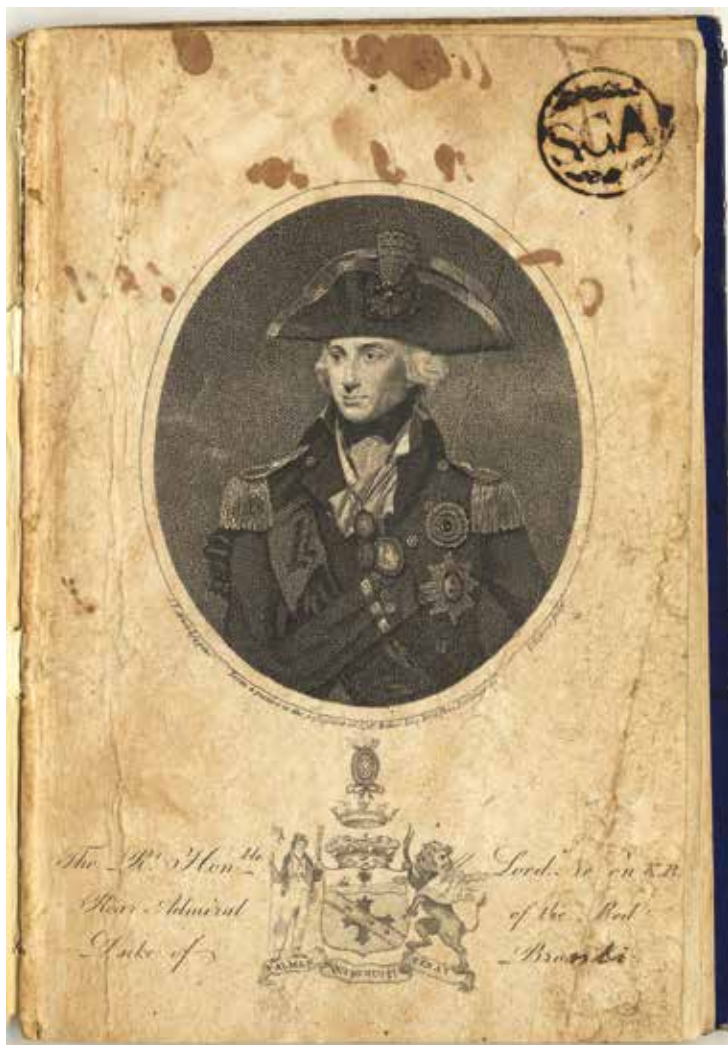
may do good, as it will show that perseverance and good conduct will raise a person to the very highest honors and rewards, that it may be useful in that

way to those entrusted to your care is the fervent wish of your most obedient servant Nelson and Bronte.
Capt. Schneder."³⁸

Apr. 12th 1801

Lord Nelson's Compliments to Captain
Sneider and begs leave to present to the
Academy under his able direction two
medals, one struck in Commemoration of the
Battle of the Nile the other on that of Myrcel
I cannot find the Discription of the latter
Medal but the Rising Sun is meant to
mark the return of the British Government
the Harbor and my ship being the King
and the Cardinal marking over the Ports
Medal. I send you also a short
account of my life it cannot I believe
to youth & may do good, as it will
show that Perseverance and good conduct
will raise a person to the very highest
honors & rewards, that it may be useful
in that way to those entrusted to your care
is the fervent wish of your most obed.
servt.
Nelson & Bronte
Capt. Schneder.

Admiral Lord Nelsons brev til kommandør H.C. Sneedorff. 12. april 1801.³⁹
(Søværnets Officersskole)



Forsiden til "Biographical memoir of the right honourable LORD NELSON OF THE NILE, K. B." Horatio Nelson er i dag anerkendt som den britiske flådes absolut største søhelt. Han fandt døden for en fransk kugle på sin karrieres højdepunkt under søslaget ved Trafalgar den 21. oktober 1805. Her besejrede den britiske flåde under hans kommando eftertrykkeligt en talmæssig overlegen fransk-spansk flådestyrke, og derved sikrede den britisk flådes søherredømme i resten af det 19. århundrede.

Som nævnt i brevet forærede den selvbevidste britiske viceadmiral skolen to af sine medaljer samt en lille bog om sit liv. Fornemme gaver, der den dag i dag stadig er i skolens besiddelse. Bogens titel er "*Biographical memoir of the right honourable LORD NELSON OF THE NILE, K. B.*" Desværre er bogens forfatter, trykkested & årstal ukendt, men der er tale om en ganske detaljeret gennemgang af søheltens liv frem til sejren ved Aboukir i august 1798.⁴⁰

Den 12. april lettede den britiske eskadre med kurs mod Karlskrona. Imens de britiske skibe sejlede mod øst, blev der forhandlet intensivt imellem medlemmerne af Det Væbnede Neutralitetsforbund og briterne, og allerede den 20. april stod det klart, at neutralitetsforbundet reelt var ophørt med at eksistere.⁴¹

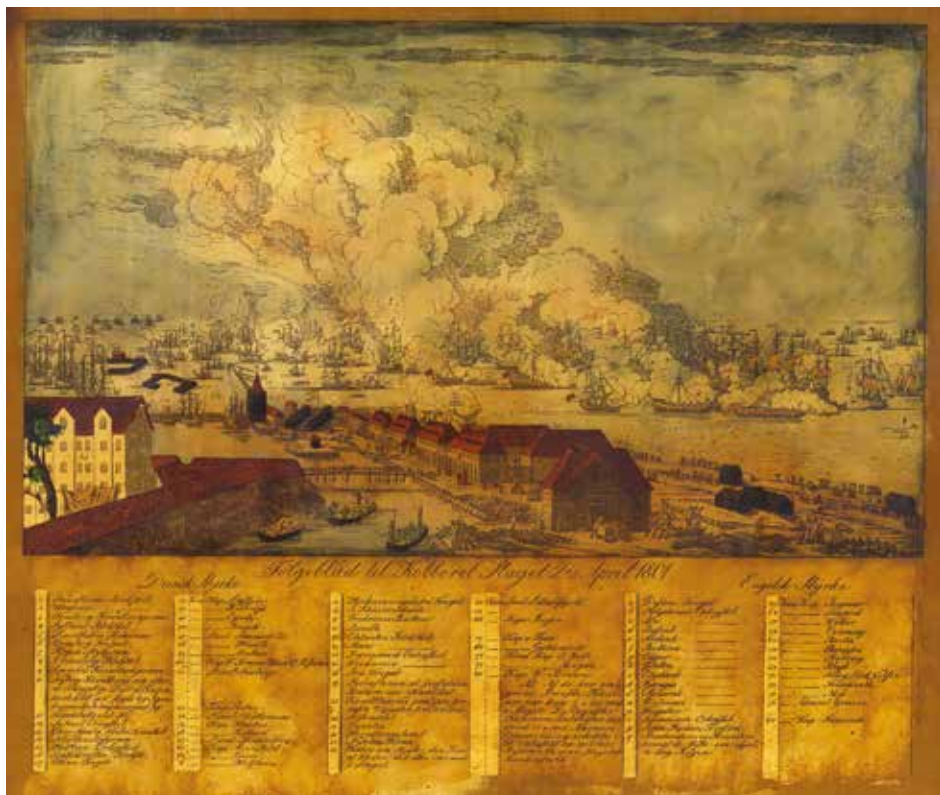
Den 17. juni indgik Rusland og England en aftale, der officielt lagde neutralitetsforbundet i graven, og da den danske kronprins den 23. oktober samme år tiltrådte aftalen, blev våbenstilstandsftalen erstattet af en egentlig fredsftale mellem Danmark og Storbritannien. Prisen var en opgivelse af den neutralitetspolitik, som skiftende danske konger havde kæmpet for i næsten 100 år, men som lilleputstat i Europa havde den danske konge ikke den store indflydelse på begivenheder-

ne. Som et lille plaster på såret fik Danmark de kolonier, som briterne havde besat, tilbage.⁴²

At Lindholm og Nelson skiltes i bedste stil ses af, at de i de følgende måneder opretholdt en livlig korrespondance. Her diskuterede de blandt andet slaget på reden den 2. april, hvor Nelson havde en del kommentarer til den officielle rapport om slaget, som kommandør Olfert Fischer havde udsendt i midten af april.

Takket være mordet på zar Peter lykkedes det Danmark at komme ud af en ellers svær politisk knibe, og man kan kun tænke sit om, hvad det ville have betydet for den danske hovedstad og for flåden, hvis ikke nyheden om zarens død var nået København tids nok til, at det var muligt for kronprins Frederik at gå med på de britiske krav om en de facto dansk udtrædelse af Det Væbnede Neutralitetsforbund. Uden Zarens død var forhandlingerne sandsynligvis endt med et britisk bombardement af København. Nu blev et sådant britisk angreb på den danske hovedstad udsat i lidt over seks år.

Lindholm fastholdt sin position i kronprinsens nærhed, og fik en fin karriere i flåden. Han blev pensioneret i 1815 med rang af kontreadmiral. Inden da havde han igen været i begivenhedernes centrum, for det var ham, som i



Følgeblad til Kobberet Slaget 2den April 1801. (Privat eje)

efteråret 1807 fik til opgave at rejse til Paris for at informere den franske kejser Napoleon Bonaparte om det engelske bombardement af København og briternes efterfølgende ran af hele den danske flåde.⁴³

Litteratur

Bardenfleth, Johan F. *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801.*

København, 1801. http://www5.kb.dk/e-mat/dod/130022840259_color.pdf.

Bundesen, P.C. *Mindeskrift i anledning af hundredaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801.* København, 1901.

Engberg, Jens. *Den standhaftige tinsoldat. En biografi om Frederik 6.* København, 2014.

Feldbæk, Ole. "De danske søofficerer og »dolkestødslegenden« om slaget på Reden". *Fortid Og Nutid*, 1983.

- <https://tidsskrift.dk/fortidognutid/article/view/73754>.
- Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. *Small Power Policy in a World War*. 16. København: Akademisk Forlag, 1980. *Slaget på Reden*. København, 2001.
- Feldbæk, Ole, Carsten Due-Nielsen, og Nikolaj Petersen. *Danmark i syv sind. Tusind års dansk udenrigspolitik*. 1. udgave, 1. oplag. København: Gyldendal, 2000.
- Garde, H.G. *Den dansk-norske sømagts historie 1700-1814*. København, 1852.
- “Historiens Verden | Dansk-britisk våbenstilstand (1801)”. Set 23. marts 2021. [kilder/kildetekster_til_nationalstatstiden/napoleonskrigene/danmark_under_krigen/dansk-britisk_vaabenstilstand/](#).
- Holm, Edvard. *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*. København: G.E.C. Gads Forlag, 1912.
- Jacobsen, Per. “Lord Nelson – Copenhagen 2. april 1801. En anglofil vurdering”. *Marinehistorisk Tidsskrift* 34, nr. 1 (2001): 3–36.
- Kjølsen, F.H. *Nogle Oplysninger vedrørende Søofficersskolen og dens inventar af historisk betydning*. København, 1936.
- Lindholm, Hans. “Korrespondance med Frederik 6., diverse optegnelser m.m. (1797 - 1817)”, 1801. Rigsarkivet.
- Lyngby, Thomas, Søren Mentz, Søren Nørby, og Jakob Seerup. *Danmarks største søhelte*. København: Gad, 2010.
- Mentz, Søren. *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*. København, 2001.
- Nelson, Horatio, og Nicholas H. Nicolas. *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*. Bd. 4. London, 1846.
- Nørby, Søren. *Med fornøden dristighed. Dramatiske beretninger fra Flådens historie*. Aarhus: Turbine, 2021.
- Nørby, Søren, og Jakob Seerup. *For Flaget og Danmark. Søværnet dag for dag gennem 500 år*. København: Forsvarsakademiet, 2019.
- Southey, Robert. “The Life of Nelson”, 2012. <https://www.gutenberg.org/files/947/947-h/947-h.htm>.
- Steensen, Robert S. *Søofficersskolen gennem 250 aar. 1701-1951*. København, 1951.
- Zahrtmann, Christian C. “Genlyd fra 1801”. *Tidsskrift for Søvæsen*, 1842.

Noter

- 1 Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 51.
- 2 Bardenfleth, *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801*, 3; Feldbæk, *Danmark og the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War*; Feldbæk, *Slaget på Reden*; Jacobsen, "Lord Nelson – Copenhagen 2. april 1801. En angloflot vurdering"; Nørby, *Med fornøden dristighed. Dramatiske beretninger fra Flådens historie*.
- 3 Feldbæk, *Slaget på Reden*; Feldbæk, Duc-Nielsen, og Petersen, *Danmark i syn sind. Tusind års dansk udenrigspolitik*.
- 4 Feldbæk, *Slaget på Reden*; Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*; Lyngby m.fl., *Danmarks største søbelle*, 186–97; Bardenfleth, *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801*; Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundreårsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*.
- 5 Bardenfleth, *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801*, 4; Garde, *Den dansk-norske sømagts historie 1700- 1814*, 379–89.
- 6 Feldbæk, *Slaget på Reden*; Feldbæk, "De danske søofficerer og »dolkestødslegenden« om slaget på Reden"; Bardenfleth, *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801*, 4ff.
- 7 Feldbæk, *Slaget på Reden*.
- 8 Bardenfleth, *Udkast til en militær beskrivelse over slaget på Københavns Red den 2. april 1801*, 10.
- 9 Nelson og Nicolas, *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*, 4:310–16; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 69–70; Garde, *Den dansk-norske sømagts historie 1700- 1814*.
- "Til englændernes brodere, de danske. Lord Nelson har ordre til at skåne Danmark, når det ikke længere gør modstand; men dersom skydningen vedbliver fra dansk side, vil Lord Nelson være nødt til at sætte ild på alle de flådebatterier, som han har erobret, uden at det står i hans magt at frelse de tapre danske, som har forsvaret dem.
- Ombord på Hans britiske Majestæts skib Elephant, Københavns Red 2. April 1801.*
- Nelson og Bronte, Viceadmiral under admiral Sir Hyde Parkers Overkommando."*
- Oversættelse taget fra <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/slaget-paa-reden-1801/>
- 10 Feldbæk, "De danske søofficerer og »dolkestødslegenden« om slaget på Reden"; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 69–70.
- 11 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 175.
- 12 Zahrtmann, 175.
- 13 Nelson og Nicolas, *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*, 4:316.
- "Når Lord Nelson sender et våbenstilstandsflag i land, sker det af menneskelighedsfølelse. Han samtykker derfor i, at fjendtlige bedererne ophører, indtil han kan få fangerne bort fra de tagne skibe, og han samtykker i at landsætte alle de sårede danske og i at brænde eller bortføre sine præser. Med ærbødig lydelse til Hans kongelige Højhed beder Lord Nelson om tilladelse til at udtale, at han altid vil opfatte det som den største sejr, han nogen sinde har rundet, dersom hans våbenstilstandsflag må være den lykkelige forløber for en varig og lykkelig forbindelse imellem min allernådigste sværner og Hans Majestæt Kongen af Danmark. Elephant, 2. april 1801. Nelson og Bronte." Oversættelse taget fra <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/slaget-paa-reden-1801/>
- 14 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 175.
- 15 Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 70.
- 16 Feldbæk, *Slaget på Reden*; Nørby og Seerup, *For Flåden og Danmark. Søværnet dag for dag gennem 500 år*; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 72.
- 17 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 174.
- 18 Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 47; Nelson og Nicolas, *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*, 4:312ff; Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundreårsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 80;
- 19 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 175.
- 20 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 175.
- 20 Zahrtmann, 176; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 76.
- 21 Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 46–50; Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 176.
- 22 Nelson og Nicolas, *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson*, 4:326; Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundreårsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 81.
- 23 Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 46–50; Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundreårsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 81; Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 177.

- 24 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 82.
- 25 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 177.
- 26 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 84–85.
- 27 Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 50; Engberg, *Den standhaftige tinsoldat. En biografi om Frederik 6.*; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 51.
- 28 Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 48; Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 52ff.
- 29 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 86.
- 30 Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 184.
- 31 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 86; Zahrtmann, "Genlyd fra 1801", 181–83.
- 32 Southey, "The Life of Nelson".
- 33 Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 50ff.
- 34 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 87; Mentz, *Kampen i Kongedybet. Slaget på Reden*, 50.
- 35 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 87–89; "Historiens Verden | Dansk-britisk våbenstilstand (1801)".
- 36 Holm, *Danmark-Norges udenrigske historie i aarene 1800 til 1814*, 78.
- 37 Steensen, *Soofficersskolen gennem 250 aar. 1701-1951*, 171–72.
- 38 "12. april 1801. Lord Nelsons sender sine komplimenter til kaptajn Schneder og beder om tilladelse til at give akademiet under hans dygtige ledelse to medaljer; den ene slået til minde om slaget ved Nilen, den anden i anledning af min erobring af byen og kongedømmet Napoli. Jeg kan ikke finde beskrivelsen af sidstnævnte medalje, men den stigende sol markerer tilbagevenden af den rette regering, "The Foudroyant", mit skib, der bringer kongen og kardinalen Martiny over Punta Madelina. Jeg sender dig også en kort beretning om mit liv; det kan ikke skade ungdommen og kan gøre godt, da det viser, at udholdenhed og god opførsel vil hæve en person til hæder og belønninger, at det kan være nyttigt på den måde for dem, der er betroet din pleje, er det inderlige ønske af din mest lydige tjener Nelson og Bronte. Kaptajn Schneder."
- 39 Kjølens, *Nogle Oplysninger vedrørende Soofficersskolen og dens inventar af historisk betydning*, 25.
- 40 Skulle nogen af dette blads læsere have tid og lyst til at læse bogen om Nelson, kan den downloades via www.marinehist.dk
- 41 Bundesen, *Mindeskrift i anledning af hundredeaarsdagen for Slaget paa Reden den 2 april 1801*, 89–90.
- 42 Bundesen, 90.
- 43 Lindholm, "Korrespondance med Frederik 6., diverse optegnelser m.m. (1797 - 1817)".



Ca. 1966. To raske værnepligtige på manøvedørken, og i hvid uniform som det bruges ombord i DANNEBROG. Ved manøvehåndtagene ses Erik Petersen, og den anden gæst overvåger nøje stopuret. (Erik Petersens arkiv)

Maskineriet i DANNEBROG – gennem tiderne

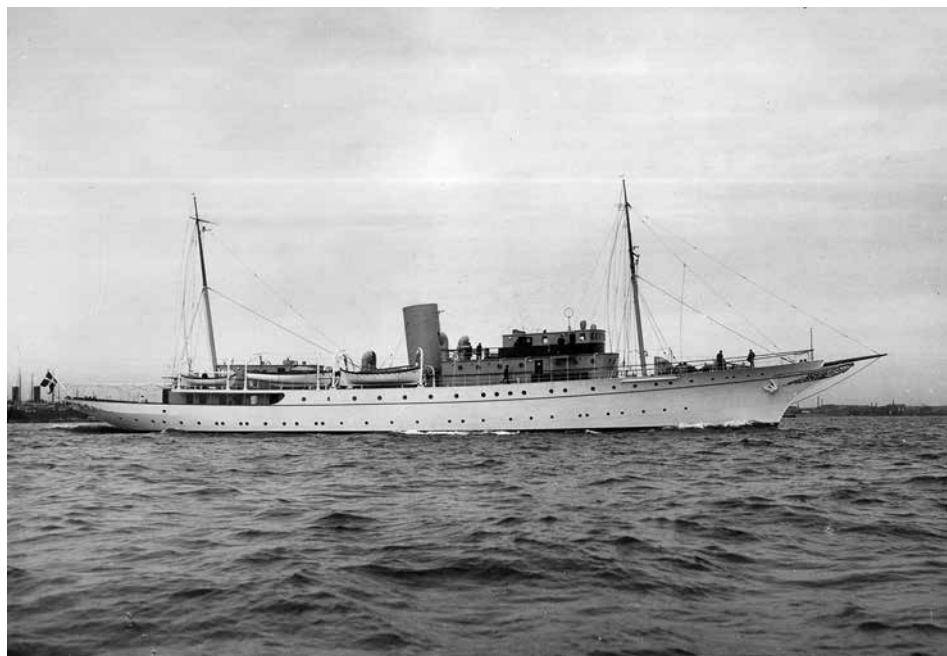
af Lars Jordt

I sommeren 2021 fik DANNEBROG maskinhavari på vej til Færøerne, og måtte slæbes tilbage til Frederikshavn. Der gik nogen tid inden DANNEBROG igen var sejlklar, men der gik ikke lang tid inden diskussionerne begyndte, om at DANNEBROG snart var 90 år gammel, og at man måske hellere skulle tænke på at bygge et nyt dronninge/kongeskib.

Godt nok har DANNEBROG rundet de 90 år i 2022, men så godt som alt stålet

er det oprindelige fra nybygning, og ikke desto mindre er skibet stadig i fin stand, - det er alt sammen et spørgsmål om vedligehold, og løbende tilpasning og fornyelse af indretning, maskineri og elektriske systemer.

DANNEBROG blev bygget i 1931 - 32 på Orlogsværftet, og der blev gjort meget for at udruste det med alt det bedste, dansk industri og håndværk kunne præstere. På denne måde blev DANNEBROG



DANNEBROG på prøvetur i maj 1932. Sådan så DANNEBROG ud da den blev leveret fra Orlogsværftet i 1932. (Marinens Bibliotek)



DANNEBROG ankommer til Helsingør den 1. juni 2022. Som det ses på dette billede af det 90-årige kongeskib, er det stort set kun antenner, både og redningsflåder, der udvendigt adskiller skibet fra dets udseende i 1932. (Lars Jordt)

en stolt repræsentant for kongehuset og Danmark, hvilket det stadig er, og som et overordentligt præsentabelt skib for majestæten at bevæge sig rundt med, når danske danske og udenlandske havne skal besøges.

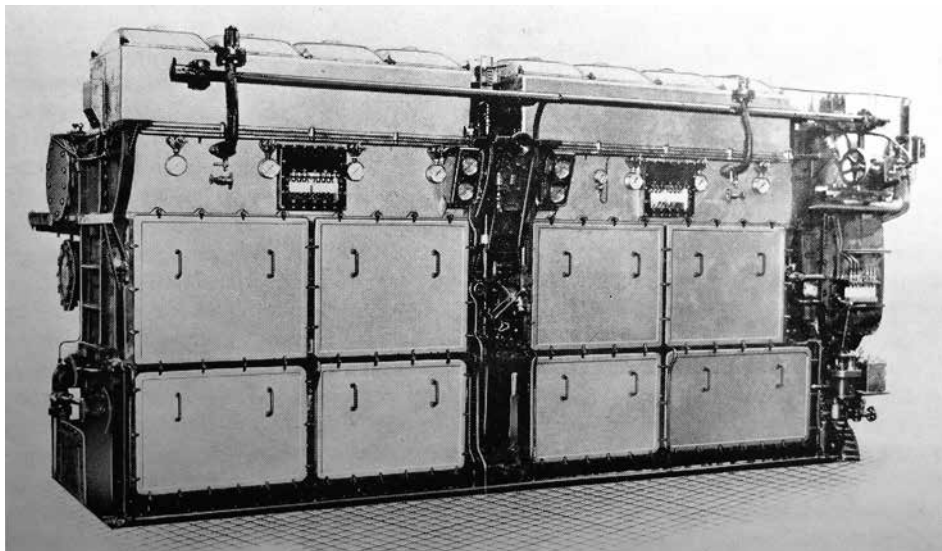
Når man udefra sammenligner DANNEBROG 1932 med DANNEBROG 2022, er der ikke mange ændringer at se. Ja der er kommet flere antenner, satellitkommunikation, radarer, nye fartøjer og redningsflåder, men ellers ligner DANNEBROG sig selv. Mange landkrabber ænser det næppe.

Indvendigt er de kongelige gemakker

løbende blevet skånsomt fornyet, tilpasset behovet og moderniseret ad flere omgange, og meget af det originale møblement er bibeholdt, men ombetrøkket. Den menige besætnings beboelse er gennemgribende moderniseret, man er gået fra tidligere tiders hængekøjer til nutidens indbyggede køjer, ligesom der nu er taget højde for at der i dag både er mænd og kvinder i besætningen.

I de tekniske områder, maskinrummet, broen etc. er der også sket meget store forandringer over årene.

Da DANNEBROG skulle projekteres var der grundige overvejelser, om det skulle



En af af DANNEBROG's originale hovedmotorer. Billedet er taget inden motoren blev installeret ombord. I modsætning til den tids praksis er motoren indkapslet, så der ikke sprøjtede olie ud i det fine maskinrum. (Tom Wismanns arkiv)

have dampmaskiner eller dieselmotorer. Valget faldt på dieselmotorer, selvsagt fra det allerede verdenskendte Burmeister & Wain Maskin- og Skibsbyggeri A/S i København (B&W). Der var store bekymringer, om dieselmotorerne ville give for meget støj og vibrationer, men B&W løste sammen med Orlogsværftet opgaven til alles, og ikke mindst Kong Christian X og Dronning Alexandrines store tilfredshed.

Det man ikke ser

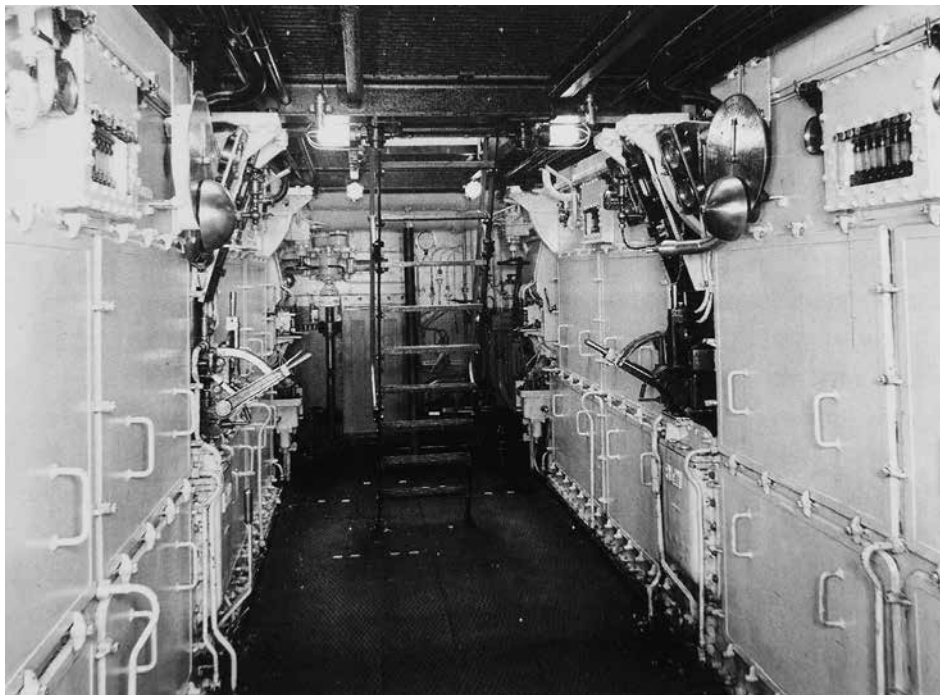
Artiklen her er en gennemgang af nogle af de tekniske moderniseringer, opgraderinger og andre ændringer, der er foretaget ombord på DANNEBROG i

den kongelige yachts 90-årige karriere. Dannebrog har besøgt langt over 100 havne i kongeriget og næsten lige så mange havne i udlandet, hvor alle, der har set skibet, har beundret skibets fine linjer og velholdte skrog.

At skibets tekniske installationer er lige så velholdte, og i meget stor udstrækning opdateret, er nok de færreste bekendt.

Hovedmaskiner

DANNEBROG's hovedmotorer var to 8 cylinderomstyrede 2-taktstrunkmotorer, type DE 828 VF-50, fra Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri A/S, med en cylinderdiameter på 280 mm og en



Begge hovedmotorer installeret i maskinrummet, flot malet, lyst og rent. Motorerne betjentes fra manøvrestanden med blandt andet de håndtag der ses midt på motorerne. (B&W-dieselmotorens historie)

slaglængde på 500 mm. Hver motor med 650 HK trak direkte på sin tre-bladede bronze propeller med op til 270 omdr./min. Cylinderne var længdeskyttet, med skylleluftsporte og udstødningsventil i toppen, og en skylleluftsblæser. For at forhindre oliesprøjt fra motorerne i det fine kongeskib, var motorerne indkapslet med skærme, nærmest som motorer bygges i dag. Det har dog næppe været særligt hensigtsmæssig, idet de fleste var fjernet, da en senere B&W prøvemester P. R. Nielsen affjente sin værnepligt om bord i 1949.

B&W havde gjort et godt hjemmearbejde, så motorerne holdt i næsten 50 år, indtil DANNEBROG gennemgik en større ombygning og renovering i 1980 - 81 på Helsingør Værft. Skibets oprindelige 3-bladede propellere havde dog ikke holdt lige så længe, idet de på et tidspunkt sandsynligvis en gang i 1950'erne var blevet skiftet til 4-bladede propellere.

Under ombygningen i 1980 - 81 blev skibets hovedmotorer udskiftet med to 4-takts B&W Alpha Diesel motorer,



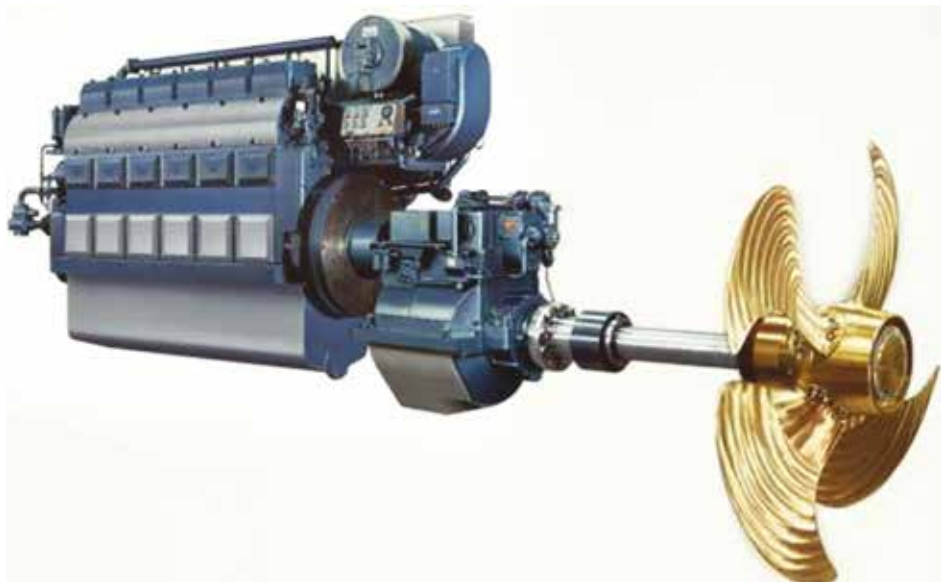
En helt speciel dag i 1949 hvor hovedmotorerne rundede 6.000.000 omdrejninger. Det blev fejret med en lille en til halsen. Inden besøget blev det hørt at kongen sagde til dronningen: "Kom her Ingrid nu skal vi i maskinen". Det var næppe ofte at dronningen kom i den del af skibet. (N.E. "Abesiner" Hansen)

type 6T23L-KVO, hver på 870 HK, med B&W Alphas eget udviklede gear- og propellere. De nye motorer har en cylinderdiameter på 230 mm og en slaglængde på 300 mm med 800 omd/min. Denne motortype har B&W solgt i tusindvis af, fra Alpha Diesel til fremdrivning og fra Holeby Diesel og som licensproducerede dieselgeneratorsæt.

De originale hovedmotorer var omstyrbare, dvs. at motorerne skulle gang-

skiftes/reverseres (kører den anden vej rundt), når skibet skulle bakke.

I forbindelse med ombygningen og de nye motorer fik DANNEBROG også nye såkaldte CPP propellere (dvs. vendbare propellere, hvor man ændrer stigningen på propellerbladene efter, hvor hurtigt man vil sejle, eller om man vil sejle frem eller bak), hvilket giver sikre og hurtigere manøvrer. Disse motorer er stadig ombord, og bortset fra havariet på begge motorer i 2021, er de både velholdte og driftssikre, og



B&W Alpha Diesel 6T23L-KVO motor med Alpha gear og vendbar propeller, som blev installeret i vinteren 1980-81. (www.man-netvaerk-alpha.com)

vil kunne bruges i mange år frem. Da samme motortype er solgt i meget stort tal er reservedele lette at få.

De nye motorer er elastisk opstillede, hvilket reducerer støj og vibrationer til skroget, og dermed yderligere forbedrer komforten ombord.

Ingen detalje er for lille på et skib som DANNEBROG, så i forbindelse med installation af de nye B&W Alpha Diesel motorer, blev motorenes farve besluttet i samarbejde med HKH Prins Henrik.

I forbindelse med ombygningen udførte B&W Alpha Diesel også såkaldte

kavitationsforsøg på Skibsteknisk Laboratorium i Lyngby, der på det tidspunkt var i besiddelse af en såkaldt kavitationstunnel, som man nogle år forinden havde købt hos den kendte svenske propellerfabrikant KaMeWa i Kristinehamn.

Under sådanne kavitationsforsøg afprøves skibets propeller under helt korrekte fysiske forhold, hvor der specielt er fokus på, at trykforholdene i vandet svarer til de forhold, skibet i virkeligheden vil arbejde under. Derved opstår der under drift luftbobler på bladene, som kaldes kavitation, som bl.a. giver anledning til, at propelleren

udsender støj i form af trykimpulser gennem vandet, når den arbejder/roterer. Det viste sig under disse forsøg, at det første forslag til en ny propeller havde for store trykimpulser, hvorefter man ændrede propellerkonstruktionen, så trykimpulserne til sidst kom ned på et acceptabelt niveau, som gjorde det mere behageligt og mindre støjende at sejle med skibet.

Hjælpe motorer

DANNEBROG blev bygget med to stk. to-cylinder 2-takts Burmeister & Wain Maskin- og Skibsbyggeri dieselmotorer

med cylinder diameter på 220 mm og en slaglængde på 370 mm, der ved 320 omdr./min hver trak en 66 kW Thrige dynamo og en to-trins luftkompressor. Hjælpe motorerne leverede strøm til forbrug ombord, bl.a. til lys, ventilation og trykluft (til fx gangskiftning på motorerne) under sejlads.

Til strømforbrug, når Dannebrog lå for anker eller langs kaj, blev skibet desuden bygget med en seks-cylinder Parson petroleumsmotor med en 40 kW dynamo. Herudover var der en benzin-



2023. Anden generations hjælpe motor fra B&W af typen 320MTBS-30 på 150 hk. DANNEBROG fik installeret tre af disse motorer i 1955 og de var i drift indtil den store ombygning i 1980 – 81. Motoren blev reddet for eftertiden, og er i dag udstillet på DieselHouse (www.dieselhouse.dk) museet i København. (Lars Jordt)

drevet nøddynamo, der var anbragt i overbygningen.

Siden 1932 er behovet for strøm (elektrisk kraft), både til skibets eget forbrug steget, til det oliefyrede komfur, der blev erstattet med et elektrisk, ny installerede radarer, radioer, lys, ventilation, aircondition, bovpropel, m.m.. De kongeliges, såvel som besætningens forbrug er i øvrigt også konstant steget, så skibet i dag (2023) har tre dieselgeneratorer på hver 216 kW.

I 1955 blev de tre hjælpemotorer udskiftet med tre kraftigere B&W dieselmotorer, type 320MTBS-30, hver på 150 Hk ved 600 omdr./min. med 80 kW dynamoer. Motorerne vejede ikke mindre end 10 tons hver. Den ene af disse tre B&W diesel motorer kan i dag ses på motormuseet DieselHouse i København. Da DANNEBROG i 1980 - 81 gennemgik en større ombygning, hvor hovedmaskineriet blev udskiftet, blev også det elektriske 110 V jævnstrømsanlæg udskiftet med tidssvarende 220 V 50 Hz vekselstrøm anlæg. Der kom endnu en gang nye og større hjælpemotorer, denne gang på 136 kW hver.

Men intet varer jo evigt, og installationen af en 120 kW bovpropeller i 1989, har sikkert også gjort sit til det stigende behov, så i 2011-12 blev hjælpemotorerne endnu en gang udskiftet, denne gang til tre Scania motorer, type DI 12 60M, med hver 216 kW. Disse dieselgeneratorsæt

er placeret i hver sin lyddæmpede kasse, således at lydniveauet i maskinrummet er reduceret betragteligt, ikke mindst, når hovedmaskineriet ikke kører.

Så mens DANNEBROG ”kun” har fået hovedmotorerne skiftet en gang i sine første 90 år i Danmarks og kongehusets tjeneste, så er hjælpemotorerne skiftet mindst tre gange. Hjælpemotorernes effekt er næsten fire gange større i dag, end da DANNEBROG blev bygget. Ligesom tidligere tiders petroleumsmotorer også er væk, så alle motorer kører på en og samme type dieselolie.

Nøddynamo / generator

Fra starten var DANNEBROG udstyret med en 8 kW benzindrevet nøddynamo, - benzin der er meget let antændeligt, er ikke noget, man er glad for at have ombord på et skib, men i 1930'erne var teknologien ikke til at lave meget små dieselmotorer. I beskrivelsen af teknikken i DANNEBROG i tidsskriftet "Ingeniøren" i 1963, er den benzindrevne 8 kW nøddynamo udskiftet med en 12 kW dansk BUKH nøddiesel. Denne nøddiesel blev senere udskiftet med en 32 kW finsk VALMET dieselgenerator, nok samtidig med at skibets elektriske anlæg blev ombygget til vekselstrøm i 1980 - 81.

I 2010 - 11 var det endnu en gang tid til en ny og større nødgenerator, og endnu en gang faldt valget på en finsk diesel-



2012. Til venstre i billedet kan ses en del af den ene B&W Alpha hovedmotor, foran ses den lyddæmpende kasse med en af de nye Scania hjælpemotorer. Med hjælpemaskinerne i lyddæmpende kasser reduceres støjen i maskinrummet. (Tom Wismann)

motor fra SISU på 65 kW, en ganske betragtelig forøgelse siden den første på 8 kW.

Batterier

I dag er der meget stort fokus på batterier til skibe, de installeres for at optimere driften, sikre bedre drift af skibenes dieselmotorer, eller endog for helt at undgå CO₂-emissioner og støj. Så langt var batteriteknologien ikke nået i 1932; men DANNEBROG var alligevel udrustet med en batteripakke.

Søfartstidsskriftet VIKINGEN skrev i sin gennemgang af nybygningen i 1932: *"Naar absolut Ro ønskedes i Skibet, tages Strømmen fra et Exide-Ironclad Akkumulatorbatteri, der har en Ydeevne på 580 Ampèretimer ved 10 timers Afladning"*. Dengang var batterier større, tungere og meget sværere at vedligeholde end i dag, men det har sikkert været meget værdsat at kunne nyde roen om natten i havn, og måske også til ankers. I hvert fald var batteriinstallationen stadig ombord i henhold til "Ingeniørens" beskrivelse af skibets teknik i 1963, på det tidspunkt var der installeret et ca. 690 Ah akkumulatorbatteri fra danske LYAC.

Jeg går ud fra at akkumulatorbatteriet er fjernet ved ombygningen fra jævnstrøm til vekselstrøm i 1980 - 81, hvor der til gengæld er installeret mulighed for at slutte DANNEBROG til landstrøm.

Dvs. i dag kan DANNEBROG tilsluttes det offentlige elforsyningsnet i havn, og det gøres typisk, når DANNEBROG er i havn i længere perioder, bl.a. når den ligger ved Bøje 1 i Københavns havn, umiddelbart nord for Holmen, eller i Aarhus og Sønderborg og under vinteroplægningen i Frederikshavn.

Batterier ses i dag som fremtiden, for skibe i nærfarten, så hvem ved, måske kommer der igen en større batteripakke ombord i DANNEBROG

Øvrige installationer

De elektriske hoved- og nødtavler var fra nybygningsstadiet fremstillet på Orlogsværftet, af gode danske komponenter fra NES, og DANNEBROG havde ca. 600 lampesteder og to 500 W projektører.

Det der måske fascinerede VIKINGENS skribent mest i 1932, var at der ombord var installeret et *"hypermoderne Køleanlæg"* fra Thomas Ths. Sabroe. VIKINGEN havde ikke kunne fotografere kompressoraggregatet, så omtalen blev udskudt til næste nummer, hvor de havde skaffet et prøveplansbillede, som de så kunne præsentere. Begejstringen var svær at skjule, da VIKINGEN skrev *"Udstyret er naturligvis det bedste, der kan fremskaffes med Henblik paa den mest gennemførte Hygiejne"*.

Selvom DANNEBROG var et moderne skib i 1932, var langt det meste udstyr

manuelt betjent, motorerne betjentes fra den støjende manøvreplads mellem dem, mens maskinister og motormænd konstant runderede og smurte for at sikre, at alt kørte som det skulle. I dag er det meste maskineri automatiseret og overvåges med et avanceret alarm- og kontrolsystem. Elektronik har ikke godt af vibrationer, varme, fugt og olie-dampe, og det har mennesker heller ikke,

så i 1980 – 81 fik DANNEBROG et lille tavle- og maskinkontrolrum, hvorfra maskineriet kunne overvåges og betjenes. Udviklingen indenfor elektronik går hurtigt, så 30 år senere i 2011 -12 var det igen tid for endnu en ombygning, hvor hele kontrolrummet blev ryddet, og nye el tavler og alarm-anlæg blev installeret.



Maskinkontrolrummet som det så ud fra 1982-2011. Det var var ikke nogen balsal, men det var et kæmpeskridt med hensyn til arbejdsmiljø, at maskingasterne ikke skulle opholde sig i det larmende og varme maskinrum døgnet rundt, når skibet var i søen.

(Tom Wismann)



Den 12. januar 2012. Det ser mildest talt noget kaotisk ud. Det er lidt svært at forestille sig, hvordan elektrikerne nogenside får kablerne til at starte og slutte de rigtige steder. To måneder efter var alle kabler forbundet, og skibet gik på prøvetur d. 20. marts.

(Tom Wismann)



Den 2. april 2012 er det nye maskin-kontrolrum i al sin synlige enkelhed driftsklart, og parat til nok en tørn for Majestæten og Danmark.
(Tom Wismann)

I beskrivelsen fra 1932 er der ikke omtalt alarm- og brandsikringssystemer, men i 1953 beretter D. A. B. (Dansk Automatisk Brandalarm) at de har leveret deres moderne brandalarmsystem til DANNEBROG, et system som også fremhæves i artiklen fra Ingeniøren (1963), ligesom de tre hydraulisk-pneumatiske vandtætte døre, der er installeret i de vandtætte skotter, som kan fjernbetjenes fra broen, så de kan lukkes i en nødsituation.

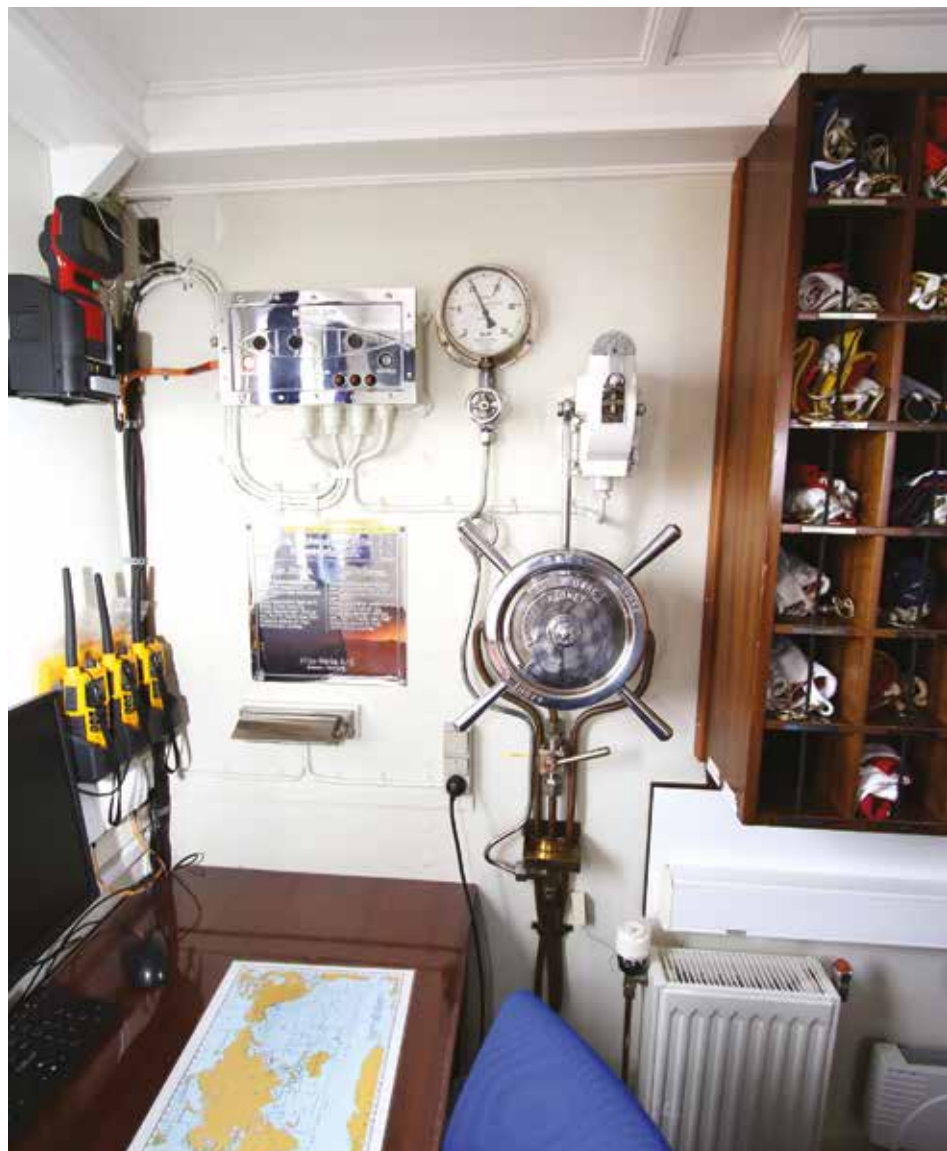
I forbindelse med DANNEBROG's store



Hovedtavlen hvorfra el-produktion, belastning og fordeling kunne overvåges og reguleres. I bogreolen ses et godt udvalg af hånd- og instruktionsbøger.
(Tom Wismann)

ombygning i 1980-81, blev indretningen og installationerne på broen også gennemgribende fornyet, ligesom skibets havaritjeneste blev forbedret, med en bedre inddeling, nye rør installationer og et nyt brandalarmanlæg.

Mens DANNEBROG havde én telefon, på Kongens kontor i 1932, var der 31 år senere i 1963 et telefon-central med 60 omstillingsmuligheder! I dag kan man så "nøjes" med mobil- eller trådløs telefoni og walkie-talkie udstyr.



Den 19. august 2022. På agterskottet i bestiklukafet ses betjeningsystemets til de tre originalt installerede hydraulisk-pneumatiske vandtætte døre fra Atlas Werke A-G. Tv. ses en kasse med lamper, der indikerer om dørene er åbne eller lukkede. Det store forkrømede håndhjul viser at dørene er åbne. (Tom Wismann, 2022)

Afsluttende bemærkninger

Da DANNEBROG blev bygget, blev der i så stor udstrækning som muligt anvendt kvalitetsprodukter fra danske producenter, hvilket også tydeligt fremgår af annoncer i VIKINGEN, fra bl.a. Burmeister & Wain Maskin- & Skibsbyggeri, Evercold Dansk Køleindustri A/S (Automatiske køleanlæg & køleskabe, installeret i Kongens kabys) & Brødrene Dahl (klosetter, urinaler, badekar, håndvaske og vaskeborde), A/S Kjøbenhavns Lampe & Lyskronefabrik, Lysberg & Hansen A/S, SM-Lampen og M. P. Pedersen (Radiotelefon- og telegrafstationer). Der er dog også annoncer fra enkelte udenlandske leverandører eller deres danske agenter.

Som det ses af ovennævnte og billederne i denne artikel, er DANNEBROG udefra set, meget lig hvordan den så ud i 1932, men indvendigt er der sket rigtig meget. Så godt nok er Dronningens sejlende slot nu 90 år gammel, men DANNEBROG er på alle måder en tidssvarende yacht. Et kongeskib som Dronning Margrethe II og hele Danmark kan være stolte af. Et skib der er fulgt med tiden, og som kan tjene kongehuset i mange år fremover.

Fremtiden

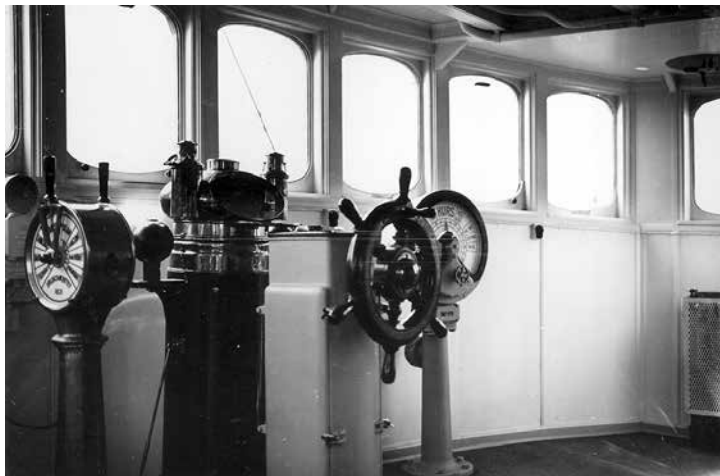
Det er hverken let eller billigt at ombygge et eksisterende skib, men hvis skibet grundlæggende er i orden er det ingen umulig opgave. Efter forfatterens mening

er der i dag absolut intet teknisk til hinder for at DANNEBROG's maskineri kan holde mange år endnu.

Men udviklingen stopper ikke i 2023, en gang om forhåbentlig mange år overtager Kronprins Frederik med sin familie tronen, og de kan have andre behov end Dronning Margrethe, og dermed kan det blive nødvendigt at tilpasse DANNEBROG.

Klima- og miljødebatten får helt bestemt også indflydelse på DANNEBROG's fremtid. Allerede som nybygning var DANNEBROG udrustet med sejl; en stagfok, en fok og et støttesejl til stormasten, ikke til fremdrivning, men som støttesejl og til hjælp ved havnemanøvre. Men om man i klimadebattens hellige navn kan udvide sejlføringen uden at ødelægge det smukke skibs udseende, er nok tvivlsomt, men katalysatorer til røggasrensning, solceller, brændselsceller, eller måske igen en batteripakke, så emissionerne fra DANNEBROG kan reduceres, og skibet kan sejle helt eller delvist CO₂-neutralt?

Tilbage i 1932 blev DANNEBROG bygget med de bedste komponenter fra danske producenter, og faktisk også med økonomisk støtte fra flere store danske virksomheder. I dag er der stadig rigtig mange danske virksomheder, hvis komponenter kunne hjælpe med til at reducere skibets klimaaftryk, og



*Det er ikke lige til at se det hvis man ikke lige ved det, men begge billeder viser broen på DANNEBROG, det øverste er fra 1932 og det nederste er fra 2011. Begge topmoderne broer, med tidens moderne udrustning. I forbindelse med installation af de nye B&W Alpha Dieselmotorer i 1980 – 81, blev skibets manøvresystem også opgraderet med et nyt pneumatisk (luft) system, med kædetræk til brovingerne. Dette system er senere udskiftet til det Alphatronic system, som DANNEBROG har i dag. Så DANNEBROG's fremdrivnings anlæg er i dag et MAN B&W Alpha system fra brovingerne hele vejen igennem til og med propellerne.
(Marinens Bibliotek 1932 og Tom Wismann 2022)*



DANNEBROG med støttesejl. Det er ikke meget sejlet yder til skibets fremdrivning, men der er mange andre måder at reducere skibets CO₂-udledning, bl.a. Sky-Sails, som er en slags drage, der flyver foran skibet. (Jens-Ole Bach Nielsen)

måske også fonde som ville støtte fremtidssikringen af majestætens og Danmarks smukke sejlene slot - DANNEBROG.

Og for at slutte hvor jeg startede, så håber jeg at tankerne om et nyt kongeskib til kongehuset opgives, det er også klart mere klimaansvarligt at genanvende, opdatere og modernisere end at bygge nyt, det gælder også for DANNEBROG, og 90 år er ingen alder for et skib som DANNEBROG.

Red.: *Lars Jordt* er uddannet skibsingeniør og har været beskæftiget med teknisk drift og bygning af skibe hos A.P. Møller, Scandlines og hybridfærgen ÆrøXpressen.



Endnu et stykke moderne udstyr - på ryggen af orlogsgasten. (Tom Wismann 2022)

Kilder:

Andreasen, Andreas, MAN Diesel Frederikshavn, (2010)

”Fyrrer år med dieselmotorer i Frederikshavn”,

Dahlgren, Alvin B.C., Ingeniøren 1963, artikel ”DANMARKS SEJLENDE AMBASADØR”

Muusfeldt, Henrik, Tidsskrift for Søværnen 1982, artikel ”FLÅDENS SKIBE”

Sørensen, Ole, MAN Diesel / DieselHouse, (2008)

Wismann, Tom, ”Kongeskib i 80 år: DANNEBROG 1932 – 1912”, (2012)

Ingeniøren 1982, artikel ”Kongeskibet bygges om for 40 millioner kr.”

OLFI, artikel om maskinhavariet i 2021.



Med de nye (1980-81) B&W Alpha Diesel motorer og CP-propellere, fik DANNEBROG også installeret manøvrehandtag i brovingerne, således at manøvrerne kunne udføres direkte fra broen / brovingerne, i stedet for med maskintelegraf til manøvrepladsen. Som det ses er de nye manøvrehandtag udført i samme materialer (messing og teak) som det originale skib. Denne specielle udgave af Alphatronic 2A blev kaldt "Alphatronic Royal". (Tom Wismann 2022)

Boganmeldelser

Smuglerlandet Danmark, mennesker, sprut, cigaretter.

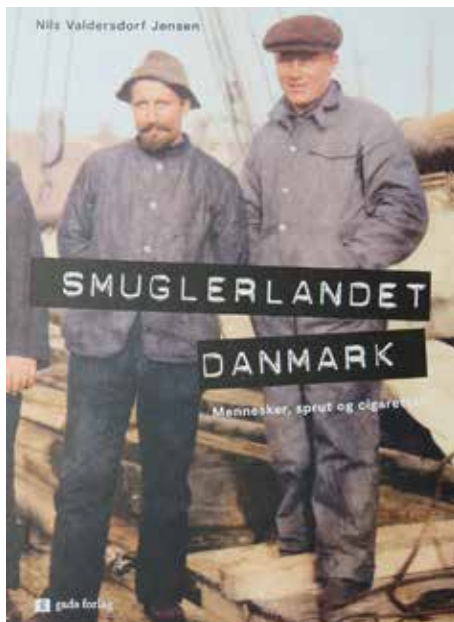
Niels Valdersdorf Jensen

Gads Folag, 288 sider

kr. 349,95

Danmark er et smuglerland. Med disse ord afslutter forfatteren Niels Valdersdorf Jensen sin beretning på side 264. Forfatteren er historiker og afdelingsleder på Svendborg Museum. Den rigt illustrerede bog giver en række underholdende beretninger over de seneste 270 år, hvor borgerne og tolderne har leget katten efter musen. For et land med 7.500 km kystlinje er det afgørende, at statens magt ikke er porøs ved vandkanten. Sådan går det med muntre beretninger over 9 hovedkapitler. Igennem hele bogen med mange smukke billeder, kort og foto.

Det har jo altid været således, at "*Riget Fattes Penge*". Derfor har statsmagten forlangt told af varehandelen. Det skete ved varer fra land til købstæder eller varer fra vores kolonier til kongeriget eller fra andre lande til kongeriget. Ikke kun var statsmagten interesseret i indtægter, men der kunne også være tale om kontrabandeverer, mennesker, narkotika ellere andet som vi helst ville være foruden i kongeriget. Men, hvor der er toldere, er der også syndere.



Det er gennemgående, at forfatteren i sine beskrivelser egentligt betragter synderne med sympati. Tolderne derimod karikeres for deres nidkære for staten nyttige arbejde. Det er som om, at det nærmest beskrives som en national hobby at unddrage staten sin retmæssige told. Smuglerne omtales nærmest som en slags frihedskæmpere, der driver deres toldunddragende virksomhed som en slags Robin Hood, frihedskæmpere.

Der skrives om toldlove og smuglerier. Om smuglerboom under krigsforhold. Om spritruiter for de af os der kan huske færgelinjer som Bagenkop-Kiel,

Faaborg-Gelting, Helsingør-Helsingborg (sundbusserne). Bandaroler, der i land prydede både tobakspakker og spiritusflasker, kunne her købes uden bande-rolle. Banderolen var beviset for, at der var betalt afgift/told af de eftertragtede nydelsesvarer. Alt det er i dag historie. I vores tid, hvor de dag langt større, tilladte rationer og en høj grad af ens beskatning hos medlemslandene i den Europæiske Union.

Under Napoleonskrigene, gik Danmark efter flåderanet i 1807 i alliance med Kejser Napoleon. Kejser Napoleon troede, at han kunne knuse Englands økonomiske magt ved sin fastlandsblokade af engelske varer. Det gav så gode indtægtsmuligheder hos smuglerne. Især luksusvarer var typiske smuglergods. Vestindisk sukker, krydderier, tobak og bomuldsklæde. De engelske skibe sejlede jo nærmest uhindret ind og ud af Østersøen.

I årene 1850-1914 var smugleriet på retræte. For smuglerne hjalp det lidt, at vi i 1864 mistede både Slesvig og Holsten. Øerne ude i det Sydfynske øhav fik vi lov til at beholde, heriblandt Ærø, der faktisk var en del af Holsten. Var toldembedsmanden på vej sydover mod Bagenkop, så vidste alle det lang tid i forvejen. Det er gennemgående for bogens ni kapitler, at indbyggerne i Det Sydfynske Øhav, også dengang var en fattig del af Danmark. Når det

kom til smuglerier, har man været særligt fremme i skoene.

Efter den store krig 1914-1918 indførte Sverige og Norge forbud imod handel med alkoholiske drikke. Danmark sprang meget kortvarigt på den galej, men af skatteprovenumæssige grunde kom regeringen hurtigt til fornuft. I årene 1935-1960 var det især rationeringsårene 1940-1955 der gav smuglerne nye indtægtsmuligheder. I oktober måned 1943, hvor de ca. 7.000 jøder skulle til Sverige, der var normalprisen mellem kr. 2.000-7.000/person for at sidde i lasten på en lille kutter.

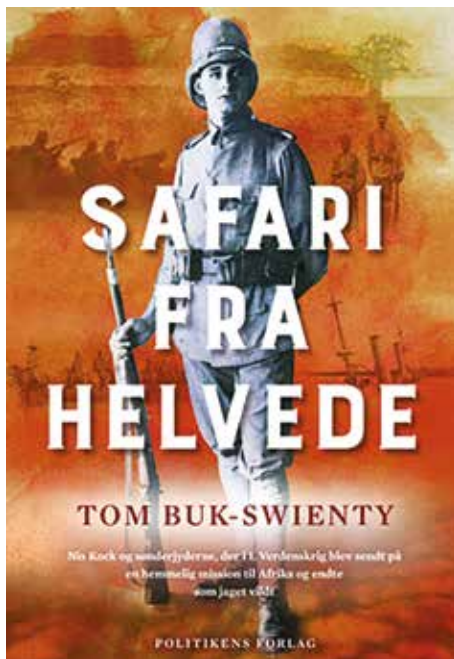
Edderkoppen smuglerkongen Svend Aage Hasselstrøm drev i efterkrigstiden fra København sine omfattende forretninger indtil lovens lange arm standsede dette uvæsen. I årene 1960-1980 var der en række af Edderkoppens lærlinge ”Bent Ricardo og de andre”, der havde fundet sig givtige forretninger ved at sejle til de kommunistiske lande Polen og Den Tyske Demokratiske Republik, hvor man kunne købe cigaretter og spiritus til ca. 10% af butikspriserne i Danmark. Samtidig havde smuglerne fundet ud af, at toldkrydserne der højest kunne sejle 18-20 knob ikke havde en chance overfor små motorbåde med kraftige motorer, der nemt kunne gå 25-30 knob om bølgerne ikke var for høje. Sejliden fra Nyhavn til Warnemünde var ca. 4-5 timer og så

tilbage igen. Tur-retur samme dag og med priser på ca. 20 øre for en cigaret i 1965 så kunne 1.000 kartoner cigarette á 200 stk. give en fortjeneste på ca. kr. 36.000 svarende til en årsløn for en orlogskaptajn i Søværnet. Smugleriet foregik nærmest i fuld offentlighed.

Nye smuglervarer, nye varer, østblokkens økonomiske sammenbrud i 1990, viste atter engang, at verden er i konstant forandring. Den gamle leg var den samme, Det var katten efter musen. Ind imellem lod katten sig gerne formilde med lidt fløde i form af et par flasker til toldernes julefrokost.

Forfatteren Niels Valdersdorf Jensens bog om ”Danmark et smuglerland” er resultatet af en Ph. D. afhandling og er udgivet med støtte fra M/S Museet for Søfarts Venner og A/S Dampskibsselskabet Orient’s Fond. Køb bogen, sluk for fjernsynet, læs bogen og få et par hyggelige timer i lænestolen.

Lars Wismann, direktør og projektchef i Wismann Property Consult A/S.



ISBN 978-87-400-7824-4, 320 kr.

Det er måske lidt usædvanligt at anbefale en safaribog i *Marinehistorisk Tidsskrift*, men ikke desto mindre relevant i et dansk marinehistorisk perspektiv. Selvom det primært er de første 250 sider og nogle af de sidste sider af dette murstensværk, der har (dansk) marinehistorisk relevans, men når først læseren har gravet sig så langt ind i bogen, tror jeg at han/hun, lige som mig får svært ved at lægge bogen fra sig igen.

Bogen, der handler om Sønderjyder der bliver sendt til Tysk Østafrika under Første Verdenskrig, fangede straks min

opmærksomhed, da jeg så en reklame for den. Dette fordi jeg for nogle år siden har læst to bøger om samme emne, fortalt af sønderjyden Nis Koch i 1930'erne. Og Tom Buk-Swienty's bog er da også baseret på bl.a. disse to bøger, "Sønderjyder forsvare Østafrika" (1937) af Chr. P. Christensen og "Sønderjyder vender hjem fra Østafrika" (1938) af Nis Kock.

I Berlingske Tidende (16. september 2022) giver Bent Blüdnikow kun bogen to ud af seks stjerner, med begrundelsen "... i virkeligheden er Tom Buk-Swientys bog en gendigtning af en gendigtning." Desuden er BB utilfreds med at der i bogen ikke er anvendt noter, med reference til hvor TBS har sine kilder fra, ligesom en tidligere TBS bog tydeligvis heller ikke har formidlet Berlingskes anmelder. TBS har dog et righoldigt kilderegister, som enhver kan grave i efter som man har lyst og tid.

Nis Kock der før Første Verdenskrig har været værnepligtig i den Kejserske Marine, bliver efter Første Verdenskrigs udbrud indkaldt til marinen, men kommer ikke umiddelbart i aktiv tjeneste, - en dag dukker en officer op beder alle der taler dansk om at stå frem. De dansktalende, primært sønderjyder bliver samlet, og siden besætning på et fragtskib, der under dansk flag skal forsøge at bringe

forsyninger til den tyske letkrydser SMS KÖNIGSBERG der er fanget på Rufijfloden i Tysk Østafrika og til de tyske styrker i kolonien.

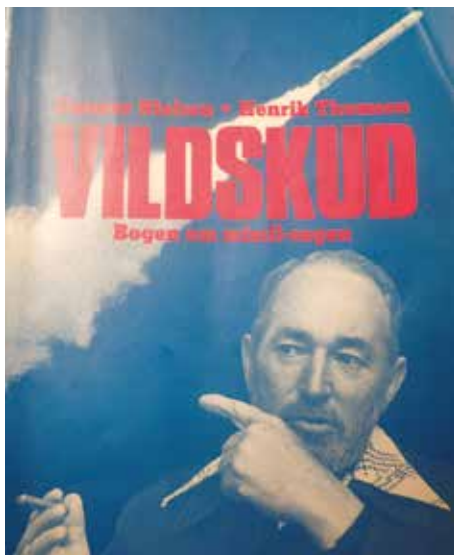
Det er næppe for meget at røbe, at det lykkedes fragtskibet SS KRONBORG, som er skibets danske dæknavn, under mange genvordigheder at snige sig forbi den britiske spærring af Nordsøen, og sejle hele vejen til Østafrika, inden det i sidste øjeblik bliver opdaget af briterne og sænket / løbet på grund. Men her slutter historien ikke, da det meste af lasten kan bjærges. Herefter følger man Nis Kock's videre færden i Tysk Østafrika og krigens udvikling der.

Det interessante ved at læse dokumentarhistorie er at så mange episoder i historien hænger sammen. I TBS's bog kæder han de dansktalende (både dansk- og tysk sindede) sønderjyders skæbne sammen med kolonitidens kamp om Afrika, SMS KÖNIGSBERG's kamp mod den overlegne Royal Navy og Marineminister Winston Churchills interesse for at få sænket den, samt de allieredes brud af de tyske koder. Selv Karen Blixen får sin egen lille forbindelse til historien, da hun er gode venner med Tysk Østafrikas legendariske general Lettow-Vorbeck, den eneste tyske general der ikke blev slået på slagmarken, men som først overgav sig en uge efter våbenhvilen i Europa den 11. november 1918.

Forbindelsen til Danmark slutter ikke her, Nis Kock får som så mange andre tyske krigsfanger (dansk- såvel som tysk-sindede) fra Slesvig muligheden for at komme tidligt hjem fra krigsfangelejren, for at stemme til folkeafstemningen om Genforeningen. Hjemturen bliver ombord på den danske krydser VALKYRIEN, hvor kronprins Frederik, senere Kong Frederik IX og hans lillebror var kadetter.

I modsætning til BB's anmeldelse i Berlingske, kan jeg kraftigt anbefale Marinehistorisk Selskabs medlemmer at læse den meget let læselige bog, da TBS på god vis forstår at knytte de mange forskellige dele af historien sammen, og relaterer de enkelte begivenheder til hinanden. Min anbefaling sker dog på trods af, at TBS tydeligvis ikke har megen maritim indsigt, som når han skriver "næsen af skibet" eller "væggen" i stedet for "skottet", og at der også er andre svipsere bl.a. som at de tyske luftskibe / Zeppelinere benyttede Helium, det gjorde de ikke, helt op til det sidste luftskib HINDENBURG i 1930'erne benyttede tyske Zeppelinere brint! Hvem har ikke hørt om HINDENBURG ulykken den 6. maj 1937 i Lakehurst, USA.

Lars Jordt



Tryk 1984, sider 144, med div. billeder
ISBN 87-7351-267-2 Pris ?

De to journalister giver et godt billede af hvordan missil-sagen fra fregatten PEDER SKRAM udviklede sig fra at være en teknisk fejl, til at blive en menneskelig fejl, når papirer og mennesker kommer gennem det politiske system, og papirer "forsvinder" eller man ikke indkalder de folk som har opdaget, at amerikanerne havde haft samme uheld og fået tilføjet en ekstra sikkerhed til deres harpoonsystem, når der skulle laves test som den orlogskaptajn Henning G. Olsen lavede på fregatten Peder Skram den 6 december 1982.

Man retter sagen til så den passer, til det man gerne vil have folk dømt for, og undgår at tage fat i folk i SMK som muligvis i god tro har arkiveret vigtige papirer med vigtig oplysninger.

Læs og døm selv - kan lånes på biblioteket.

Flemming Jellinghof

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Velkommen til 2023. Forhåbentlig er alle laugets medlemmer og deres pårørende kommet godt gennem julen og nytåret.

Siden sidst havde vi den traditionsrige julesammenkomst i Bræddehytten d. 29. november med 33 deltagere. Lidt færre end tidligere, men alle i godt julehumør og klar til spisning, banko, lodtrækning og julekonkurrence mm. Alt forløb fint, og deltagerne kunne gå hjem belæst med diverse præmier.

21. februar planlægger vi et besøg på Krigsmuseet, hvor vi kan beundre vores modeller, der i sin tid blev bygget til Orlogsmuseet. Det bliver spændende at høre ”bygmestrene” fortælle om deres skibsmodeller.

Og så er det tid til den årlige generalforsamling, der denne gang bliver d. 18. april i marinestuen på Nyholm.

Lauget har til formål at udbrede interessen for bygning af skibsmodeller. Naturligvis er der størst interesse for de store fællesprojekter, hvor 10-12 medlemmer arbejder sammen i Arresten. Det er normalt årelange projekter, hvor alle inspirerer hinanden, og hvor fællesskabet er i højsæde. Et godt eksempel er bygning af det britiske linjeskib ST. GEORGE, der efter 5 år kunne afleveres til Strandingsmuseet i Thorsminde for knap 1½ år siden. Det



følges nu op af endnu et fællesprojekt. Bygning af en åben model af linjeskibet DEFENCE, så beskueren kan kigge ind i linjeskibet og se scenarier på de enkelte dæk. Når aftalen med Strandingsmuseet er på plads, er der ”fast arbejde” for de næste 3-4 år.

Bygning af en tidstypisk fregat fra 1700-tallet til Mastekranen på Nyholm skrider roligt fremad. Målet er, at den vil være færdig til kulturnatten i oktober. Skibsmodellen bliver knap tre meter lang og naturligvis uden rigning, da den blot skal vise hvor-dan mastekranen skiftede de store undermaster og andre tunge vægte.

Mange medlemmer arbejder hjemme på en lang række projekter, som det kunne være spændende at høre nærmere om. Her har lauget en rolle ved at bistå med tegninger og gode råd. Gennem donationer og køb er der i Arresten gennem årene opbygget et fornemt fagbibliotek og tegningsarkiv, som står til rådighed for alle medlemmer.

Et tredje vigtigt område er, at lauget

*Fregatten ROTA –
men den forkerte!*
(OMBL)



skal bistå andre med fremstilling og renovering af skibsmodeller. Her har kirkeskibe en særlig plads for renovering og reparation. Lige nu drejer det sig om model af linjeskibet PRINS CHRISTIAN FREDRIK fra Odden kirke. Reparation er afsluttet, men vi venter på, at kirken er renoveret og klar til at modtage sit flotte kirkeskib. Fra Brøndbyøster kirke har vi påtaget os en renovering af Norske Løve. En flot skibsmodel der ikke kræver meget arbejde.

Københavns Museum og Krigsmuseet har henvendt sig vedrørende en farvestrålende model af fregatten ROTA, der bragte Bertel Thorvaldsen og mange af hans kunstværker hjem til Danmark i 1838. Modellen står nu i Arresten, men efter en gennemgang må lauget konkludere, at modellen ikke er af den rigtige ROTA. Der var to sejlførende fregatter ved navn ROTA. Den ene fra 1801 – beslaglagt af englænderne i 1807 - og den anden fra 1822. Desværre er

modellen hverken af den ene eller den anden. Den er flot og farverig, men desværre ikke korrekt hverken med linjer eller kanoner. Det tygger museet nu på.

Fra Krigsmuseet har lauget fået en henvendelse vedrørende en model af linjeskibet TREFOLDIGHEDEN, som er blevet tilbudt af Taastrup Kommune. Modellen blev bygget gennem 10 år i slutningen af 1990erne med hjælp fra bl.a. modelbyggerlauget. Modellen er udført efter de beregninger og tegninger, som vort medlem Niels Probst lavede i 1984. En fornem skibsmodel som vi har anbefalet museet at tage i mod. Også selv om de har udstillet en farverig model af TREFOLDIGHEDEN, der imidlertid ikke er korrekt i hverken udformning eller farvesætning, men på den anden side har en fornem håndværksmæssige udførelse. Lauget håber på, at museet vil følge vores anbefaling.

Kontingent 2023

Hvis du endnu ikke har betalt dit kontingent for 2023 så kan du nå det endnu.
For kontingentet:

- 1) modtager du Marinehistorisk Tidsskrift fire gange om året
- 2) har adgang til Marinehistorisk Selskabs "online foredrag"
- 3) kan deltage i Selskabets fem årlige foredrag
- 4) er med til at støtte op om den dansk marinehistorie

Det er vigtigt for Marinehistorisk Selskab at fastholde vores medlemmer og også gerne øge medlemsskaren, så din betaling er vigtig for os, så selskabet fortsat kan gennemføre sine aktiviteter i form af foredrag, udgivelse af Marinehistorisk Tidsskrift samt yde støtte iht. selskabets vedtægter.

Kontingent for foreningsåret 2023 udgør:

Ordinære medlemmer 300 kr.

Ægtepar 325 kr.

Pensionister 225 kr.

Kontingent bedes betalt ikke senere end 31. januar 2023.

Beløbet betales til selskabets konto i SydBank **8075 1468804** med tydelig angivelse af medlemsnummer (se evt. bagsiden af Marinehistorisk Tidsskrift) samt afsender.

Alternativt betales via giro: kortgruppe 73, kreditornummer 86486199.

Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:

IBAN: DK4880750001468804

BIC/SWIFT: SYBKDK22

Hvis du skifter adresse eller mail adresse bedes du sende det til:

kasserer@mariniehist.dk

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer 2023

Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet ”Ubåden” Holmens Kirke.

Onsdag 22. februar 2023 kl. 1930

Kontreadmiral Jan Sommerfeldt-Petersen, Norge

Sanitet til søs.

Onsdag 29. marts 2023 kl. 1930

Finn Wiberg-Jørgensen

Den Skånske Krig og truslen fra Frankrig

Onsdag 12. april 2023 kl. 1930

Generalforsamling

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

HUSKAT holde øje med hjemmesiden: www.marinehist.dk. især
øverst tv under: **Velkommen** og så: **Kontingent**

VIGTIGT!

Tilmelding til foredrag og spisning via link:

marinehist.nemtilmeld.dk