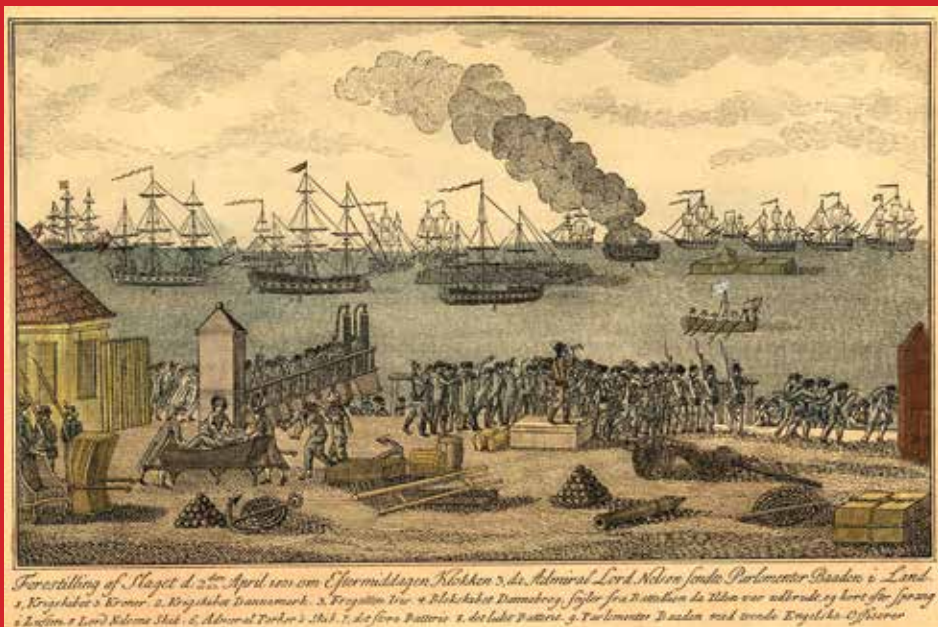


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



56. årgang      Nr. 4 - november 2023

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Niels  
Mejdal, E-mail:  
[formand.ombl@gmail.com](mailto: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](mailto: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](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

### Artikler

Nelsons supervåben 3  
*John Alan Nixon*

Marmelademytteriet 20  
*SØREN NØRBY*

### Boganmeldelser

”Under fremmed muld” af 41  
*Jakob Tøtrup Kjærsgaard og  
Niels Klingenberg Vistisen.*

Lynx - i aktion for Danmark 43  
*Thomas Kristensen*

Oplysninger om OMBL 45  
*Niels Mejdal*

Bogtilbud til medlemmerne 47

[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk)

Forsidebillede: *"Forestilling af Slaget  
d: 2<sup>den</sup> April 1801 om Eftermiddagen  
Klokken 3, da Admiral Lord Nelson  
Sendte Parlemitter Baaden i Land. 1,  
Krigsskibet 3 KRONER. 2, Krigsskibet  
DANMARK. 3, Fregatten IRIS. 4, Blokskibet  
DANNEBROG, sejler fra Battaillen da  
Ilden var udbrudt, og kort efter Sprang i  
Luften. 5, Lord Nelsons Skib. 6, Admiral  
Parkers's Skib. 7, det Store Batterie. 8,  
det Lidet Batterie. 9. Parlemitter Baaden  
med tvende Engelske Officerer".* (Kilde: ?)

## Nelsons supervåben

*John Alan Nixon* er amatørhistoriker, forfatter og underviser i dansk for bl.a. de britiske væbnede styrker.

Artiklen er oversat fra engelsk af *Steffen Harpsøe*.

Artiklen har tidligere være bragt i "Siden Saxo" Nr. 1, 2017.

Da Nelsons eskadre på 12 linjeskibe om morgenen torsdag den 2. april 1801 sejlede nordpå ind i Kongedybet for at angribe linjen af danske krigsskibe, som lå for anker ud for Amagers nordspids, kunne de danske officerer gen-

nem deres kikkerter se, at den engelske linje, som manøvrerede sig i position, bestod af en gruppe af mindre skibe og fregatter i front, mens midten og det bagerste af linjen udgjordes af ni større og mere kraftfulde 64- eller 74-kanoners linjeskibe.

De danske officerer må også have lagt særlig mærke til, at Nelsons vice-admiralsflag vejede fra fokkemasten af 74-kanoners linjeskibet HMS ELEPHANT i midten af den engelske linje, og at dette ankrede op over for sin udvalgte modstander, kommandør



*Slaget på Reden den 2. April 1801, hvor den danske flåde var i den modtagende ende af Nelsons "supervåben" - et mindre skib udelukkende bevæbnet med karronader, der var i stand til at levere ødelæggende bredsider på kort afstand. (Kobberstik af J.F. Clemens (1749-1831) efter A. Lorentzens maleri. Stikket findes i Kobberstiksamlingen, Statens Museum for Kunst)*

Olfert Fischers flagskib, 60 kanoners blokskibet DANNEBROG. Samtidig kunne officererne i den sydlige ende af den danske linje se, at tre store 74-kanoners linjeskibe var stødt på grund i det lumse lave vand ved Middelgrunden, da de forsøgte at navigere rundt om sydspidsen af den lige vest for Saltholm.

### **HMS Glatton** (se forsiden)

Der er dog formentlig rimeligt at antage, at ingen af officererne har lagt særligt mærke til et langt mindre skib, der lå lige bag Nelsons flagskib HMS ELEPHANT. Hvis de - grundet dets relativt ringe størrelse - ikke havde lagt mærke til det tidligere, skulle de snart opdage, at der ventede dem en grim overraskelse! For dette skib var ikke noget almindeligt skib. Det var Nelsons supervåben - eller måske rettere triumfkort, som allerede havde en succesfuld historie bag sig i den engelske flåde. Skibet hed HMS GLATTON, og manden der gjorde det berømt, hed kaptajn Henry Trollope.

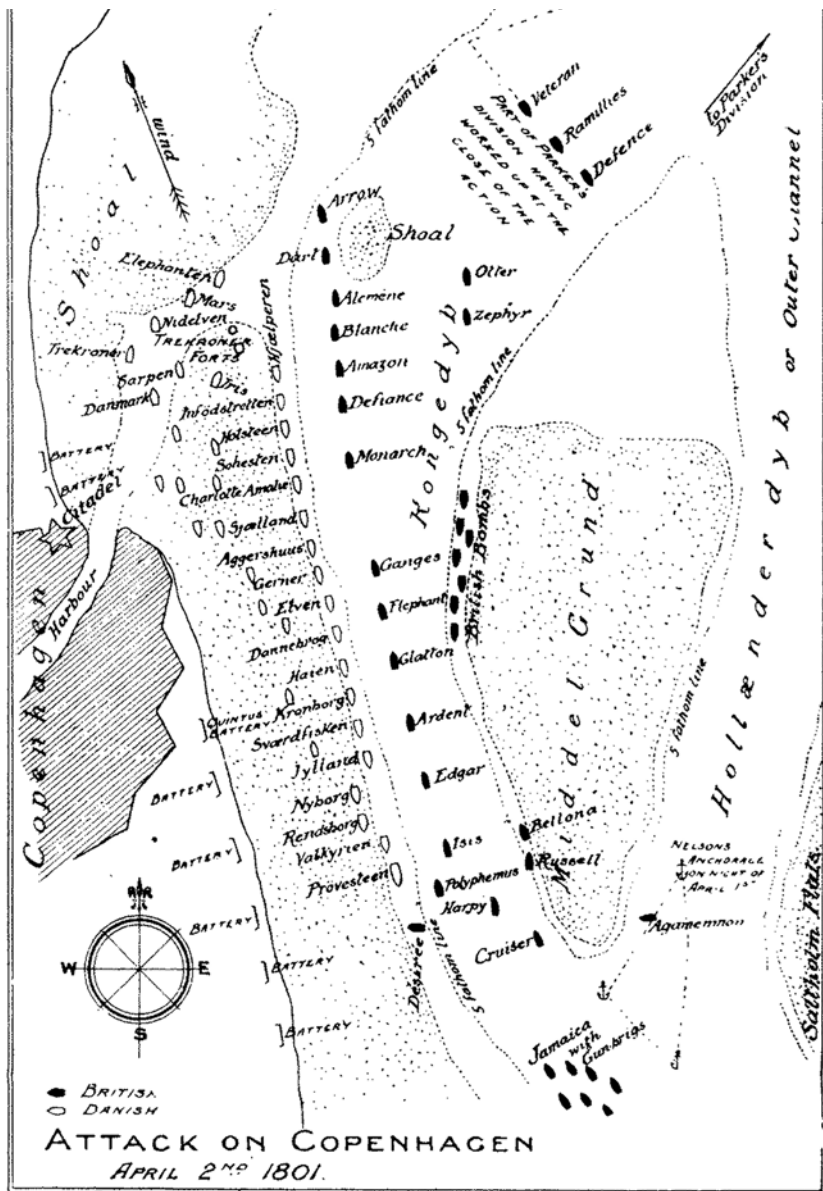
Selvom HMS GLATTON kun havde 56 kanoner, adskilte det sig fra de andre skibe i den engelske linje, ikke blot fordi det var relativt lille - det var faktisk det næstmindste skib af linjen; dets tonnage var blot 1,256 tons sammenlignet med HMS ELEPHANTS 1,604 tons (det mindste engelske linjeskib var HMS Isis med kun 1,050

tons). Det skyldtes heller ikke, at HMS GLATTON oprindeligt i 1792 var bygget som et handelsfartøj - en ostindienfarer - der i 1795 blev købt og ombygget til et krigsskib af The Royal Navy. Nej, det, der adskilte HMS GLATTON fra de andre skibe i hele den engelske flåde, var, at det var det eneste skib, der udelukkende var bestykket med den nye kortere - og derfor lettere - kanontype kaldet "karronade". Og den bredside, som HMS GLATTON kunne levere med disse kanoner, var tilsvarende i styrke og kraft til selv de største 100-kanoners krigsskibe som f.eks. HMS VICTORY. Intet under derfor, at Nelson placerede HMS GLATTON lige bag sig i linjen.

Dette er historien om, hvordan et så specielt skib som HMS GLATTON endte med at være en del af den engelske linje i Slaget på Reden. Meget af materialet kommer fra den håndskrevne og upublicerede biografi over kaptajn Henry Trollope, der senere blev udnævnt til kontreadmiral og slået til ridder, og som med stor risiko for eget liv og lemmer gjorde pionerarbejde inden for brugen af karronader.

### **Lidt om karronader**

Teknisk set er en karronade en kort, glatløbet, støbt jernkanon, der har fået sit navn efter det sted, hvor den først blev opfundet i 1778, *The Carron Company*, et jernstøberi nær Falkirk i



Britisk kort over skibenes placering i de to linjer ved Slaget på Reden. I midten ses GLATTON lige syd (bag)for Nelsons flagskib HMS ELEPHANT. (Tegning af Sir William Laird Clowes (1856-1905). Kilde: Wikimedia Commons)



*Kæmpe 68-punds karronade ombord HMS VICTORY i Portsmouth, England. Ved Slaget ved Trafalgar den 21 oktober 1805 blev det sagt, at to af slagsen fra skarp afstand affyrede deres 68-pund (31 kg) skud sammen med 250 bolde i pistolstørrelse, som rev gennem det franske flagskib BUCENTAURE og dræbte eller sårede 300 mænd. Det er ikke underligt derfor, at en af dem fik tilnavnet 'The Smasher' (Knuseren). Kilde: Wikimedia Commons.*

Skotland. Charles Gascoigne, lederen af Carron Iron Works i Falkirk og skotsk soldat, general Robert Melville, tegnede karronaden. Målet var at producere en kortere, lettere kanon med en forbedret pasform mellem kugle og boring, som derved krævede mindre krudt. Afgørende var det at karronaden kunne afgive et større og tungere skud. Kanontypen vandt først udbredelse om bord på britiske handelsskibe under Den Amerikanske Uafhængighedskrig som et kraftigt, korttrækkende antiskibs-

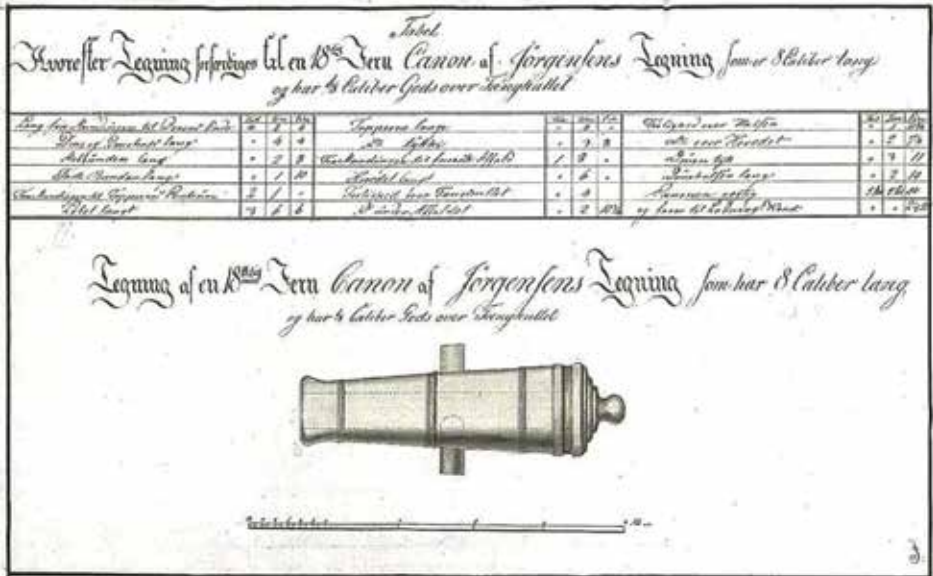
og antipersonelvåben. Eftersom karronaderne kunne betjenes af et mindre mandskab, kunne handelsskibene bedre bruge dem til at forsvare sig mod amerikanske og franske kapere, der jo skulle tæt på for at borde og sikre sig lasten. Ifølge Hans Petter Madsen, der har beskrevet kanonfundene fra Slaget ved Lyngør Havn (i Norge) den 6. juli 1812, er årsagerne til karronadens udvikling som følger:

*“Kanonen ble konstruert som svar på endring i kamptaktikk man hadde*

observert de siste tiårene. Kamphandlingene foregikk etter hvert på nærmere avstand enn tidligere. Dette førte til at man ikke lenger hadde det samme behov for langtrekkende våpen. Letter våpen med stor kulediameter og derved økt ødeleggelseeffekt på kortere avstand blev derfor stadig mer etterspurt. I år 1779 ble den første produksjon igangsatt og de aller første leveranser fant sted dette år“.

En anden fordel ved karronaderne var, at *The Carron Company* leverede kano-

nerne som et komplet våbensystem, dvs. selve kanonen, lavetten og kugler som én samlet pakke. Særligt sidstnevnte var en fordel, da det reducere afdriften - dvs. forskjellen imellem kuglens diameter og kanonløbets indre diameter - hvilket betød, at mere af kruttladningens kraft blev brugt til kuglens fremdrift i stedet for at gå til spilde i mellemrummet mellem kugle og løb. Dette betød også, at der var brug for mindre krudt til at affyre skud; og mindre kruttladninger betød mindre risiko for overophedning og eksplo-



Danmark-Norge udviklede også en kanon af samme type som de skotske karronader, men i 1792. Det var en "model Jørgensen 1792", og den ses her angivet med mål og vægt for en 18-punds kanon i en dansk bog om søartilleri for kadetter. I bogen fandtes også tegninger med skemaer over 12- og 24-punds karronader fra *The Carron Company*, som altså ikke var ukendte for danskerne. Gengivet efter Svend Christian Poulsen: *Haandbog i Søartilleri* (udarbejdet 1821- 1823).

sion af kanonløbet under kamp.

Eftersom udviklingen af karronadekanontypen gav Storbritannien en betydelig teknisk og taktisk fordel over for sin hovedmodstander, Frankrig, i de sidste to årtier af 1700-tallet, er det ikke nogen overraskelse, at The Royal Navy besluttede sig for at eksperimentere med den nye kanontype. Franske kanonstøberier var ikke i stand til at producere en tilsvarende kanon før 20 år efter englænderne, og Danmark-Norge udviklede først en lignende kanon i 1792 med "Jørgensens model 1792".

Allerede i 1780'erne havde den danske flåde, på skibskonstruktøren Henrik Gerners foranledning, eksperimenteret med karronader, men deres voldsomme rekyle og mængden af gnister og flammer ved prøveaffyringerne på Amager Fæled havde sat eksperimenterne i bero. Artillerikommissionen mente, at rekylen ville være en for stor belastning for skibssiden, og at gnisterne og flammerne ville forøge brandfaren mærkbart. Men på trods af den første fiasko, og givetvis inspireret af englændernes fortsatte brug af karronaderne, gjorde flåden nye forsøg i begyndelsen af 1790'erne. Desværre fandt Artillerikommissionen endnu engang ulemperne alt for store og så sig derfor nødsaget til at udvikle en mere passende skytstype. På trods af

de mislykkede eksperimenter var der stadig søofficerer, som var fascineret af karronaderne som for eksempel søofficer og skibskonstruktør Frants Hohlenberg, der i Frankrig og England havde set, hvorledes man armerede skansen og bakken på krigsskibe med svære karronader. (Ref.: Jeppe Bjørn Høj)

### **Karronadeeksperimentets ilddåb**

Tilbage i Storbritannien var officeren, som det engelske admiralitet havde valgt til at udføre deres eksperimenter, en ivrig 26-årig kaptajn der hed Henry Trollope, der var født i 1756. Ifølge Trollopes biografi, som menes at være forfattet af hans gudsøn, som også hed Henry Trollope og var søn af kaptajnens halvbror, George Barnes Trollope, så blev kaptajn Trollope udvalgt for sin store viden om brugen af søartilleri. Biografien fortæller, at en gammel 44-kanoners todækker, HMS RAINBOW, blev udrustet med 20 stk. 68-punds karronader på det nedre dæk, 22 stk. 42-punds karronader på øvre dæk og fire stk. 32-punds karronader på skanse og bak.

Da HMS RAINBOW stod ud på sit første togt tidligt i september 1782, beviste skibets bevæbning omgående sin effektivitet, da Trollope besejrede og tog den nybyggede fransk fregat, HÉBÉ, som prise; på trods af at HMS RAINBOW var et meget mindre skib. Med en



enkelt bredside fra sine nye karronader smadrede HMS RAINBOW på tæt hold det franske skib. Da HÉBÉ havde taget alvorligt skade, fokkemasten var skudt over, så skibet ikke kunne manøvrere effektivt, og mandskabet havde lidt alvorlige tab, forvekslede kaptajnen, Chevalier de Vigny, ridder af St. Louis, HMS RAINBOW med et forkældt linjeskib og besluttede at stryge flaget og overgive sig. Ifølge biografien blev den tilfangetagne de Vigny stærkt nedslået, da ham kom om bord i HMS RAINBOW og opdagede, at HMS RAINBOW var 300 tons mindre end HÉBÉ og havde en besætning på 100 mand mindre. Med tårer i øjnene tryglede de Vigny Trollope om - for sin æres skyld - at lade ham komme tilbage på sit skib og fortsætte kampen - men forgæves.

Erobringen af HÉBÉ viste sig at være værdifuld for den britiske flåde, da skibet var mere avanceret end nogen samtidig britisk fregat, og HÉBÉ blev senere brugt som model for LEDA-klassen af fregatter.

Efter denne succes var Trollope meget ivrig efter at teste HMS RAINBOWS karronader mod en større modstander; denne gang et 74-kanoners linjeskib. Men allerede i januar det følgende år (1783) blev der indgået en fredsftale i Versailles, HMS RAINBOWS mandskab blev afmønstret, og kaptajn Trollope



*Horatio Nelson (1758-1805) havde kommandoen over den eskadre, der angreb den danske flåde i Slaget på Reden, og han havde placeret HMS GLATTON, der var bestykket udelukkende med de frygtindgydende karronader, lige bag sit eget flagskib HMS ELEPHANT, sådan at han kunne nyde godt af dets betydelige ildstøtte på kort afstand. (Maleri af Lemuel Francis Abbott 1760/1-1803, malet 1799. Maleriet hænger på National Maritime Museum, Royal Museums Greenwich, London)*

begyndte en syv år lang orlov på halv løn.

### **Trollope får en ny chance**

I 1792 udbrød der igen krig med det nu revolutionære Frankrig, og da



*Samtidigt miniature portræt af Henry Trollope (1756-1839) på medaljon. Portrættet er fortsat i eje hos familien Trollope. (Foto: John A. Nixon)*

Henry Trollopes barndomsven, Lord Spencer, i 1794 udpegedes til First Lord of the Admiralty, dvs. Marineminister, anmodede Trollope igen om kommandoen over et skib og fik et positivt svar. Snart efter, i april 1795, blev han udpeget til chef for 58-kanoners linjeskibet HMS GLATTON. Her fortsatte han, hvor han slap med HMS

RAINBOW. Biografien fortæller:

*”Da Trollope blev udpeget, anmodede han - på baggrund af sin praktiske erfaring med effekten af karronader - om, at Glatton måtte blive udstyret på samme måde som HMS RAINBOW, altså med karronader, således at hun (skibet) på lige fod med resten af linjeskibene kunne udfylde sin plads i linjen.”*

GLATTON blev derpå udrustet med 28 stk. 68-punds karronader på nedre dæk og 28 stk. 32-punds karronader på øverste dæk hvilket gav 56 kanoner i alt. De var alle uden rekyl, dvs. de var boltet fast til dækket. Ulempen ved så store kanoner var dog, at kanonportene ikke blev proportionelt udvidet til at passe til kanonløbenes udvidede kaliber, så de kunne kun skyde direkte ud fra siden af skibet og ikke drejes (hvilket vel er forklaring på, at man boltede kanonlavetterne fast i dækket). Der er også en anden stor ulempe ved karronaderne, som vi hidtil ikke har været inde på, og som forklarer, hvorfor ingen andre skibe i den engelske flåde var udstyret udelukkende med karronader. Grundet den korte længde på kanonløbet og den relativt lille krudtladning var karronader mindre præcise og havde kortere rækkevidde end almindelige kanoner. Så til trods for karronadernes overvældende ildkraft, ville et krigsskib som HMS

or all of the eight vessels composing the French Squadron - Thus ended this memorable encounter, always quoted as being one of the most gallant deeds of Arms gracing the Annals of our Naval History. Although not so important as the most celebrated General Actions, it was far from being deficient in National importance. In all probability, it saved the homeward bound Baltic fleet, consisting of three hundred Sail of Vessels, valued at upwards of Two Millions Sterling, from falling the prey of the numerous and well appointed French Squadron, sent out purposely to intercept them. Of how many battles can it be said, that such direct and immediate benefit resulted to the Country.

The daring manner in which Capt<sup>m</sup> Trollope in his single Ship bore down upon them, on an enemy's coast, and in shoal water, attacked, and it may be said destroyed them, - for destroyed they were as far as their means of offence went, - can never be sufficiently admired - How

Side af den håndskrevne biografi om Henry Trollope, hvor træfningen med den franske eskadre i juli 1796 er beskrevet. Biografien er i familien Trollopes eje. (Foto: John A. Nixon)

GLATTON i kamp skulle udholde en hel del fjendtlig beskydning, indtil man fik lukket afstanden til næsten klos hold og var i stand til at returnere ilden effektivt - vel at mærke kun hvis fjenden tillod, at man kom så tæt på (dvs. ikke manøvrerede væk). Dette var

selvfølgelig en stor risiko men en som kaptajn Trollope var klare til at tage; så overbevist var han om karronadernes effektivitet.

Trollope var så ekstremt begejstret for HMS GLATTONS sø- og manøvre-

dygtighed samt udrustning, at han i et brev til John Wells, den tidligere ejer og manden der havde bygget skibet, skrev: ” *Jeg håber inderligt ... at vi om bord HMS GLATTON må mødes med en 78'er [78-kanoners] ... hun HMS GLATTON vil enten tage eller sænke hende "78'eren" på tyve minutter*”.

### **Trollopes andet forsøg med karronader**

Chancen for at bevise karronadernes effektivitet kom allerede det efterfølgende år, den 15. juli 1796, hvor HMS GLATTON deltog i en kamp-handling ud for den hollandske kyst, som skulle gøre skibet berømt og give dets kaptajn status som nationalhelt. Træfningen blev en af det mest fejrede i den britiske flådes annaler, og sejren ville ikke have været muligt uden brugen af karronader i det antal, som HMS GLATTON førte.

HMS GLATTON var alene sejlet ud fra nordsøflådens base i Great Yarmouth og var på vej nordover langs den hollandske kyst for at tage position ud for øen Texel sammen med andre engelske krigsskibe, hvor de blokerede den hollandske flåde inde i havnen Den Helder, da de klokken 13 fik øje på en eskadre af skibe, der stod ud for Hellevoetsluis, ikke langt fra vore dages Europort. Da eskadren ikke besvarede Henry Trollopes signaler, antog han, at det var fjendtlige skibe.

I stedet for blot at observere en så overvældende fjende beordrede Trollope til sine officerers store forbavselse klar til kamp. Biografien fortæller følgende om ordvekslingen om bord på HMS GLATTON:

*”Han lukkede sin kikkert sammen med ordene. ”Seks franske fregatter og to korvetter, det passer os helt fint” - og da en af løjtnanterne bemærkede, at der var en meget overvældende eskadre at angribe med kun ét skib, svarede han: ”Hver eneste mand ombord på eskadren vil bittert fortryde, at de nogensinde mødte os”, mens en ung ‘Middy’ (midshipman = kadet) trotskyldigt spurgte en af besætningsmedlemmerne: ”Skal vi virkelig kæmpe mod dem?” Manden, der vidste hvilket stof kommandøren var gjort af, svarede: ”Kaptajnen ville blot ønske, at der var dobbelt så mange skibe at kæmpe imod!”*”

Det blev efterfølgende konstateret, at eskadren bestod af følgende skibe: BRUTUS, en rayez - dvs. et 74-kanoners linjeskib nedskaleret til en fregat med 48 kanoner, men stadig 300 til 400 tons større end HMS GLATTON; LNCORRUPTIBLE - 50 kanoner; LA MAGICIENNE - 32 kanoner; LA REPUBLICAINE - 20 kanoner; to korvetter af 22 kanoner; en brig med 22 kanoner og en kutter med ti kanoner. Sammenlagt 234 kanoner, mod HMS GLATTONS 56

karronader.

Biografien beskriver den efterfølgende kamp således:

*"Klokken var blevet 21.30, før GLATTON nåede op på siden af den franske kommandørs skib, det tredje i linjen. Hidtil, havde fjenden ikke ført flag, ej heller havde GLATTON, men nu - ved at hejse ST. GEORGES flag - udæskede kaptajn Trollope kommandøren til at skyde på det engelske krigsskib. Som modsvar hejste han Trikoloren (og de andre skibe hejste deres flag) og affyrede en bredside ind i Glatton, som*

*returnerede ilden med den frygtelige effekt af 68-punderne.*

*Snart var GLATTON omringet af de større skibe i eskadren, og der udveksledes ild i nogle minutter på begge sider, mens de mindre skibe placerede sig forude og bagude i sådanne positioner, at kanonerne ikke kunne nå dem, og GLATTON kun kunne forsvare sig (mod de mindre skibe) med geværilden fra marinesoldaterne.*

*Inden for 20 minutter havde effekten af GLATTONS beskydning fået fjendens ild*



*Tryk af kobberstik af GLATTON efter træfningen med den franske eskadre i juli 1796. Skibet er medtaget men relativt uskadt. (Trykket er en del af en hel serie af Robert Dodd (1748-1815). Kobberstikket findes på National Maritime Museum, Royal Museums Greenwich, London)*

til at stilne noget af, men ikke ophøre helt. Dog, opildnet af et midlertidigt ophør i ilden fra GLATTON, nærmede de tre resterende skibe sig i det forgæves håb, at det enlige skib ville overgive sig til sine mange fjender. Da han så dette, var Trollope straks klar til at møde den, der dristigt nærmede sig med en bredside, der flådede dækket op og med det samme tvang skibet til at slutte sig til sine retirerende fæller, fulgt af briggen og kutteren. GLATTON trak sig nu bort for i ly af natten at reparere de omfattende skader på rigningen.”

Selvom kampen var meget hård, mistede HMS GLATTON kun ganske få besætningsmedlemmer (kun to døde), og ganske få var blevet såret, hvilket hovedsageligt skyldtes den franske taktik med at beskyde rigningen snarere end skroget. Næste morgen fik HMS GLATTON igen den franske eskadre, der var på vej ind til Vlissingen, inden for synsvidde. Men på grund af de mange skader og vestenvinden var man tvunget til at returnere til Yarmouth uden priser. Men som biografien fortæller, vendte man dog sejrrigt tilbage:

*”Man erfarede efterfølgende, at eskadrens største skib, BRUTUS, var gået ned, mens det lå for anker, grundet de skader, det havde fået i kampen; at kommandørens skib, LNCORRUPTIBLE, havde fået flået dækket så meget op, at besætningen ikke kunne færdes på det;*

*at et af skibene havde 60 til 70 døde og sårede .”*

Man fandt også ud af, at eskadren bestod af kapere, som var på vej nordpå for at opsnappe en britisk handelskonvoj på vej tilbage fra Baltikum.

### **Trollopes belønning, videre karriere og tvungne pension**

Selvom Trollope ikke modtog nogen belønning fra Admiralitetet i form af prisepenge, forærede Londons købmænd og Det Russiske Handelsselskab ham et overdådigt sæt service af sølv, og købstæderne Huntingdon og Yarmouth viste ham den store ære at give ham *”the freedom of their towns”*, hvilket svarer til at blive æresborger, men på daværende tidspunkt omfattede det faktisk også en del juridiske privilegier. Der blev også produceret mange erindrings-souvenirs med motiver fra kampen ud for Hollands kyst; blandt andet porcelæn, medaljer og kobberstik.

Kaptajn Trollope fortsatte med at gøre tjeneste om bord på HMS GLATTON yderligere et år, indtil deres veje skiltes i 1797, da han blev tildelt kommandoen over et større skib, det 74-kanoner store HMS RUSSELL. Med dette skib spillede Trollope en afgørende rolle i slaget ved Camperdown i 1797, og for denne indsats blev han slået til ridder. Der er intet i hans biografi, der antyder,



*Den største del af det store og imponerende sølvservice, som Henry Trollope fik foræret af Londons købmænd efter sejren over de franske kapere. Der er tale om en meget stor te-urne med taphane. Det store sølv-service består også af flere kander, skåle, kopper og tallerkener. Indtil for kort tid siden vidste museumsfolk og forskere ikke, at disse historiske genstande eksisterede. Servicet er blevet doneret af familien Trollope til National Maritime Museum, Royal Museums Greenwich, London på permanent udlån.*

at han også ønskede at udstyre HMS RUSSELL udelukkende med karronader, men på dette tidspunkt var alle engelske krigsskibe udstyret med karronader som supplement til de almindelige kanoner.

I 1800 fik han kommandoen over HMS JUSTE, men fratrådte posten som kaptajn inden årets udgang på grund af uoverensstemmelser med sin overordnede, admiral John Jervis.

Den 1. januar 1801 blev Sir Henry Trollope alligevel udnævnt til kontreadmiral (udnævnelser fulgte anciennitet), men hans aktive karriere var - af andre årsager (se nedenfor) - alligevel effektivt slut. Der var snak om, at han skulle genforenes med HMS GLATTON til den baltiske kampagne i 1801, men det blev ikke til noget. Forfatteren til hans biografi skriver: ”Lord Nelson ønskede ihærdigt, at Sir Henry skulle deltage i ekspeditionen mod København, men han ansøgte forgæves.” Årsagen til, at anmodningen blev afvist var, at jarlen af St. Vincent, Sir John Jervis, var blevet udnævnt til First Lord of the Admiralty i begyndelsen af marts 1801. På grund af et langt og bittert fjendskab mellem de to satte Jervis effektivt en stopper for Trollopes karriere, og han fik aldrig igen tildelt kommandoen over et skib.

Kommandoen over HMS GLATTON blev i stedet tildelt kaptajn William



*Sir John Jervis, 1. jarl af St. Vincent (1735-1823) og fra 1801 marineminister (First Lord of the Admiralty) var en hård og ubøjelig mand, der gennem sin tid i den engelske flåde var kendt for streng disciplin. Han havde også et bittert fjendskab med Trollope, der havde fratrukket sin kommando som chef på HMS JUSTE under Jervis' kommando. Jervis sørgede for, at Trollope aldrig igen fik kommando over et skib. (Maleri af Lemuel Francis Abbott (1760/1-1803), malet ca. 1795. Maleri hænger på National Portrait Gallery, London)*

Bligh, som er mest kendt fra mytteriet på BOUNTY. Bligh tiltrådte, kort før flåden sejlede ud fra Yarmouth Roads mod København 12. marts 1801.

## **Optakten til Slaget på Reden**

Formålet med at sende den engelske flåde ind i Østersøen var som bekendt at opløse Det Væbnede Neutralitetsforbund, hvis hovedarkitekt var den russiske Tsar Paul 1. Forbundet bestod af Rusland, Sverige, Preussen og Danmark-Norge, og englænderne anså forbundet som udelukkende fremmede franske interesser og som en alvorlig trussel mod den vitale britiske handel på Baltikum. Flåden blev ledet af den 61-årige admiral Sir Hyde Parker, mens den 43-årige viceadmiral Lord Nelson var blevet udpeget til næstkommanderende.

Deres ordrer var at forhandle en fredelig løsning igennem hvis muligt, men at bruge magt om nødvendigt. Hovedtruslen mod engelske interesser var hele tiden Rusland, men man mente ikke, det var nogen god ide blot at passere Danmark og åbne op for, at man kunne blive faldet i ryggen, når man var kommet ind i Østersøen. Da Danmark også var det første af forbundets medlemmer, man ville støde på, besluttede man at tackle danskerne først. Da danskerne afviste englændernes krav, fordi man frygtede Tsar Pauls vrede mere end den engelske flåde, var et søslag uundgåeligt.

## **GLATTONS karronader brager løs under Slaget på Reden**

Til at stå for selve angrebet på den



opankrede danske flåde af blokskibe havde admiral Parker udpeget Lord Nelson. Med upålidelige søkort og uden stedkendte lodser vidste englænderne godt, at der var stor risiko for at støde på grund i det lave vand ved Middelgrunden. Dette gjaldt særligt de store 98-kanoners flagskibe, HMS LONDON og HMS ST. GEORGE, samt seks andre linjeskibe, som man mente stak for dybt, og de blev derfor holdt i reserve, ankret op ud for den nordre ende af Middelgrunden uden for rækkevidde af Trekroner Fortets kanoner. Det var derfor kun de mindre skibe, der stak knap så dybt i vandet, der blev udvalgt til at tage del i slaget, og Nelson måtte flytte sin kommando fra ST. GEORGE over til ELEPHANT. På trods af dette gik tre af de større skibe i Nelsons eskadre alligevel på grund under indsejlingen i Kongedybet. HMS GLATTON, der havde en langt mindre dybgang, var ideelt egnet til opgaven.

Omkring klokken 11 havde HMS GLATTON og HMS ELEPHANT ankret op og var involveret i kamp med DANNEBROG og flådebatteriet HAJEN, som lå forankret ud for DANNEBROGS agterstavn. Ifølge Ole Feldbæks autoritative bog Slaget på Reden kom både HAJEN og DANNEBROG under kraftig beskydning fra HMS GLATTONS karronader, Feldbæk skriver: ”På 400 meters afstand kunne kaptajn Bligh effektivt bruge sine karronader

og også bombardere blokskibet med brandbomber.” Efter blot en halv time af kampen var der udbrudt brand på DANNEBROG, og kommandør Olfert Fischer var tvunget til at flytte sit kommandoflag over på HOLSTEIN, der lå for anker lidt mod nord. I sin rapport skrev Olfert Fischer, at klokken 13 ”var kampen i midten af linjen i Kongedybet ovre”, og tilføjede:



*Olfert Fischer (1747-1829) havde ansvaret for den danske flåde i Slaget på Reden, og hans flagskib DANNEBROG var placeret lige over for Nelsons ELEPHANT, støttet af GLATTONS karronader. Efter blot en halv times kamp med de to engelske skibe stod DANNEBROG i flammer, og Fischer måtte flytte sin kommando til et andet skib. (Samtidigt kobberstik, Københavns Museum)*



*På dette berømte maleri af Christian Mølsted af den unge Peter Willemoes, der opfordrer sine mænd på sit flydende batteri, kan man se til højre kommandør Olfert Fischers flagskib DANNEBROG allerede i flammer efter kun en halv times kamp. Til venstre er formodentlig HMS GLATTON, der er ansvarlig for størstedelen af skaden. (Maleri af Christian Mølsted (1862-1930). (Krigsmuseet/ Wikimedia Commons)*

”I militære termer var den danske modstand i midten brudt efter to timer.”

Endnu en gang havde karronaderne vist deres grusomme effektivitet inden for et relativt kort tidsrum, under hvad Nelson selv omtalte som sin ”hedeste kamp”. Og det var et hedt slag. Selvom englænderne set med politiske briller vandt, i den forstand at de opnåede deres mål - at få Danmark til at udtræde af Det Væbnede Neutralitetsforbund -

var det militært set ’uafgjort’, hvor begge nationers flåde havde lidt alvorlig skade. Midten af den danske linje, hvor HMS Glatton kæmpede med sine karronader, var dog stærkt medtaget. Om HMS GLATTONS karronader var udslagsgivende for DANNEBROGS skæbne (skibet eksploderede ca. kl. 16:30), kan sikkert debatteres, men indtryk, det gjorde karronaderne. Som den danske kaptajn Lindholm, der efterfølgende deltog i de diplomatiske

forhandlinger, skrev i et brev til Nelson: ” ... *karronaderne, som forårsagede så stor skade på vore skibe.*”

### **Karronadernes udfasning**

Slaget på Reden var højdepunktet i HMS GLATTONS karriere og en milepæl i brugen af karronader generelt. HMS GLATTON fortsatte med at være i tjeneste i mange år og deltog i flere træfninger, men så vidt vides ikke længere bevæbnet udelukkende med karronader. Og hvad med karronaderne? Man fortsatte med at bruge dem i flåderne indtil ind i 1850'erne, men allerede få år efter Slaget på Reden begyndte brugen af dem at aftage. Dette skyldtes dels et skift i taktisk fokus og dels udviklingen af ny teknologi. I løbet af 1810'erne og 1820'erne skiftede taktikken til at lægge større vægt på præcisionen af langtrækkende søartilleri frem for effekten af bredder. I et slag som det på Reden, hvor linjerne var stationære og på tæt hold, var karronader et ideelt og effektivt våben. Men det øgede fokus på manøvrering og bevægelighed (der affødte behovet for langtrækkende præcision) betød også, at det var sværere at komme på skudhold med karronaderne. Samtidig introduceredes riflede kanonløb, hvilket ændrede projektilernes udformning fra solide kugler til eksploderende granater.

Karronadernes periode var kort; den varede kun ca. 80 år fra 1770'erne

til 1850'erne. Men i Slaget på Reden beviste de deres værdi. Det var ikke et tilfælde, at Nelson placerede HMS GLATTON lige bag sig i linjen. Kaptajn Trollope ville have været umådelig stolt.

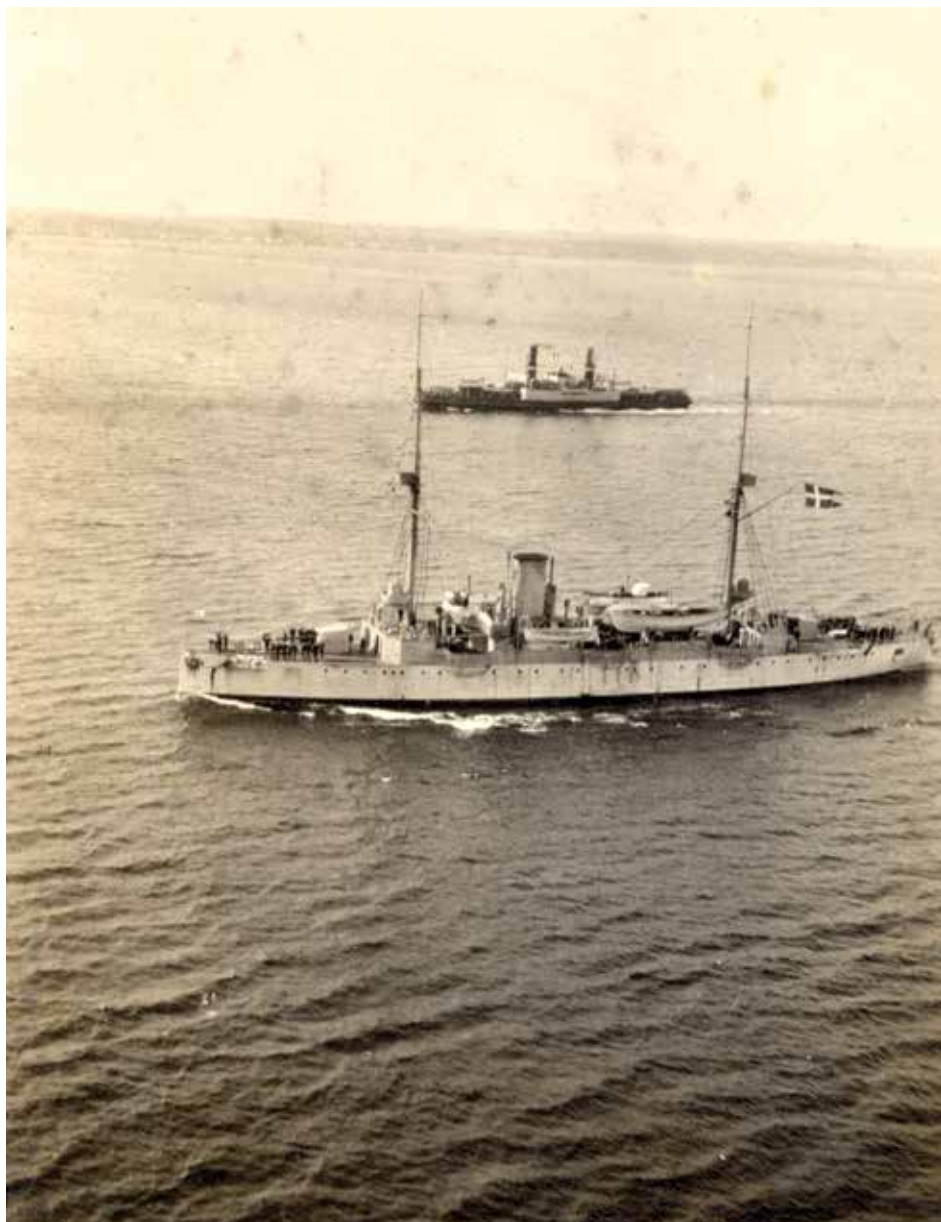
### **Litteratur og kilder**

*Sir Henry Trollopes* Biografi (upubliceret håndskrift).

*Hans Petter Madsen*: Kanonen fra Lyngør Havn. (internetpublikation ikke længere tilgængelig)

*Ole Feldbæk*: Slaget på Reden. Politikens Forlag. 2001.

*Jeppe Bjørn Høj*: E.C.H. Hohlenberg, Flådens fabrikmester 1796-1803. Marinhistoriske Skrifter. 2003. Sider 43-44.



*Krydseren VALKYRIEN passerer i 1910'erne en af statsbanernes dampfærger.  
(Orlogsmuseet)*

## Marmelademytteriet

Søren Nørby, Ph.d., Søværnets  
Historiske Konsulent.  
Forsvarsakademiets Institut for  
Strategi og Krigsstudier.

### Fra halsløs gerning til strafarbejde

Ordet *mytteri* kommer ifølge Den Danske Ordbog fra det middelneder-tyskeord *mutterie*, der igensandsynligvis stammer fra det oldfranske ord *meute*, der betyder *bevægelse* eller *oprør*. Ordets betydning defineres som et ”oprør i en skibsbesætning, en deling soldater el. lign”<sup>1</sup> og juridisk er der tale om en af de alvorligste forbrydelser, som militært personel kan begå.<sup>2</sup> Straffen for mytteri har derfor altid

været særdeles hård. Allerede i kong Frederik 2. søret fra 1561 slås det fast i § 15, at:

”Fordrister sig nogen til at gøre mytteri, oprør eller forbund mod skipperen og det kan skelligt bevises, da skal det straffes som anden halsløs gerning, ligesom også de skulle straffes, som vilde nøde og trænge skipperen til at sejle anden steds med dem end deres ordre er, skipperen og rederen til skade.”<sup>3</sup>

Halsløs gerning betød, at den skyldige blev halshugget. Denne drakoniske straf blev fastholdt i de følgende søkrigs-



Gaster om bord i krydseren HEJMDAL halshugger en af deres skibskammerater. Der er dog tale om en opstilling til glæde for fotografen. Uden årstal. (Krigsmuseets arkiv, 1046:1967)

artikler, hvor der kun var forskel på måden, som dødsstraffen skulle effektiveres på.<sup>4</sup> Selv i døden blev samfundets hierarki fastholdt. Som det blev formuleret i kong Frederik 5.'s søkrigsartikler fra 1752:

*”Skeer [mytteriet] af en Gemeen, da skal han hænge fra Raa-Nokken: Er det en Under-Officier, da casseres han, og belægges med samme Straf: Er det en Officier eller Betjent, da skal han miste sit Hoved ved et Sværd.”*<sup>5</sup>

I løbet af det 19. århundrede ændrede den generelle tilgang til straf sig i det danske samfund. Det ses også i den Straffelov for Krigsmagten, som Rigsdagen vedtog den 11. maj 1881, og som erstattede kong Frederik 5. søkrigsartikler fra 1752.<sup>6</sup> Denne Danmarks første egentlige militære straffelov indeholder 200 paragraffer med fastsættelse af straffene for en lang række lovovertrædelser. Centralt i den nye lov var, at de hidtidige korporlige straffe blev erstattet af arrest- og fængselsstraf, herunder livstidsstraffe ved særligt grove forseelser som f.eks. mytterier under krigsforhold. I Straffelov for Krigsmagten blev straffen for mytteri således ændret fra dødsstraf og til en almindelig fængselsstraf. Straffen var dog stadig blandt de hårdest, idet

*”Hovedmændene i saadant Oprør [straffes] med Strafarbeide i mindst 3 Aar, og de øvrige Deltagere i Almindelighed med Strafarbeide i indtil 6 Aar.”*<sup>7</sup>

Det var strafammen i fredstid. Blev mytteriet begået under krigstilstand var straffene markant hårdere, for som det fremgik af lovens § 100:

*”Er Oprøret begaaet i Fjendens Nærhed, i Havsnød eller under andre Omstændigheder, som udkræve Krigslydighedens strengeste Haandhævelse, eller med væbnet Haand, eller har det været forbundet med Voldsomheder imod nogen Foresat, straffes Hovedmændene og Enhver, der har udøvet saadan Vold, med Livsstraf eller Strafarbeide i mindst 10 Aar og de øvrige Deltagere med Strafarbeide i mindst 6 Aar, eller efter Omstændighederne med Livsstraf.”*<sup>8</sup>

### **Mytterier i den danske flåde**

Verdenshistoriens bedst kendte mytteri er nok det, som ramte det britiske orlogsskib BOUNTY den 28. april 1789. Skibet var på vej gennem Stillehavet, da BOUNTYS førstestyrmand og hovedparten af besætningen gjorde oprør mod skibschefen William Bligh og satte ham og 17 loyale besætningsmedlemmer i en lille båd. Det lykkedes Bligh og de 17 mand at

tilbagelægge godt 6500 km. i åben båd til sikkerhed, og efterfølgende blev enkelte af mytteristerne også fanget og henrettet.

I det danske søværns historie er antallet af episoder, hvor officerer eller besætningsmedlemmer har begået mytteri og nægtet at udføre en lovlige ordre fra deres foresatte meget lavt. Siden år 1800 har der så vidt jeg har kunnet læse mig frem til, kun været fire egentlige mytterier i den danske flåde.

Årsagerne til de få danske mytterier veksler.

Den 4. august 1809 udbrød der mytteri blandt besætningen på fæstningen Christiansø nordøst for Bornholm. Årsagen til mytteriet var dels kedsomhed og dels utilfredshed med den måde, hvorpå officererne behandlede deres undergivne. Ved mytteriet overfaldt ca. 200 hovedsageligt hvervede udenlandske soldater fra Marine-regimentet deres officerer og stak af til Sverige. Inden afsejlingen var en konstabel, der ikke ønskede at deltage i mytteriet, blev banket ihjel af mytteristerne, ligesom fæstningens kommandant var blevet såret af et bajonetstik. En af mytteristerne blev i 1812 arresteret i København og her dømt til døden og hængt, men resten undslap straf.<sup>9</sup>

Det næste mytteri fandt sted under

Første Slesvigske Krig 1848-1850. Den 4. juli 1849 mødte linjeskibet SKJOLD i Kieler Fjord en gruppe preussiske kanonbåde. Trods dansk overmagt beordrede chefen for SKJOLD, kommandør Henrich B. Thomsen, retræte. Hans officerer nægtede imidlertid at adlyde ordren, og fratog i stedet Thomsen kommandoen over linjeskibet. SKJOLD satte derpå kurs mod de preussiske kanonbåde, der dog nåede i havn, inden SKJOLD nåede på skudhold. Kommandør Thomsen blev nogle dage senere afløst som skibschef på grund af "*Svagelighed (Nervøsitet)*" og linjeskibets officerer blev efterfølgende tiltalt for mytteri, men ingen blev dømt for episoden.<sup>10</sup>

Det tredje mytteri fandt sted umiddelbart efter afslutningen på Første Verdenskrig, nærmere bestemt den 28. november 1918. Her nægtede mandskabet på 2. Eskadres torpedobåde at udføre minestrygninger ved Langeland. Årsagen var, at de mente, at risikoen for at ramme en af de udlagte tyske miner var for stor, da man fra dansk side intet kendskab havde til deres placering. Episoden blev indledningsvis omtalt som et mytteri, men den 4. december besluttede generalauditøren, der var den øverste anklager i sager omkring overtrædelse af den militære straffelov, at

*"Udtalelserne om, at de ikke turde gaa ud til Minestrygning [...] ikke [er]*



*Torpedobåden SVÆRDFISKENS minesprængning den 14. december 1918 bekræfter mandskabet i 2. Eskadres forbehold overfor strygning af de tyske miner. Ved minesprængningen blev otte af torpedobådens mandskab dræbt, mens fire blev såret. (Krigsmuseets arkiv, 168:1958)*

*strafbar. Strafbarheden indtræder derimod i det Øjeblik, Besætningerne nægter at efterkomme Chefernes Befaling om at gaa ud til Tjeneste, eller de har forenet sig om ikke at ville adlyde en Befaling hertil, hvilket sidste er strafbar.”<sup>11</sup>*

På dette tidspunkt var det lykkedes at skaffe en plan over de tyske miners placering. Torpedobådernes besætninger gik derfor med til at genoptage

minestrygningerne, og ingen blev retsforfulgt for episoden.

Lidt over et halvt år efter mytteriet i 2. Eskadre blev Søværnet igen ramt af et mytterie – denne gang om bord i krydseren VALKYRIEN, hvor en mindre del af besætningen begik mytterie i protest over, at de ikke fik deres lovede ration marmelade til deres aftensmad.<sup>12</sup> I det følgende fortælles historien om dette ”marmelademytterie”.



## VALKYRIENS togt 1919

Mytteriet brød ud lørdag den 30. august 1919. Denne dag befandt krydseren VALKYRIEN sig ud for Portugals kyst, på vej mod København og Holmen efter et togt, der var blevet noget længere og anderledes end planlagt.<sup>13</sup>

Krydseren VALKYRIEN, der var indgået i Flådens tal i 1888, var i 1919 kadetskib. På togt med krydseren kunne Søværnets kadetter og kadetaspiranter få praktisk kendskab til virket som søofficer i den danske flåde. For at give plads til de 39 kadetter og 6 kadetaspiranter, som var om bord, var krydserens besætning blevet reduceret fra 210 til 185 mand.

Under Verdenskrigen 1914-1918 havde det ikke været muligt at lade de årlige

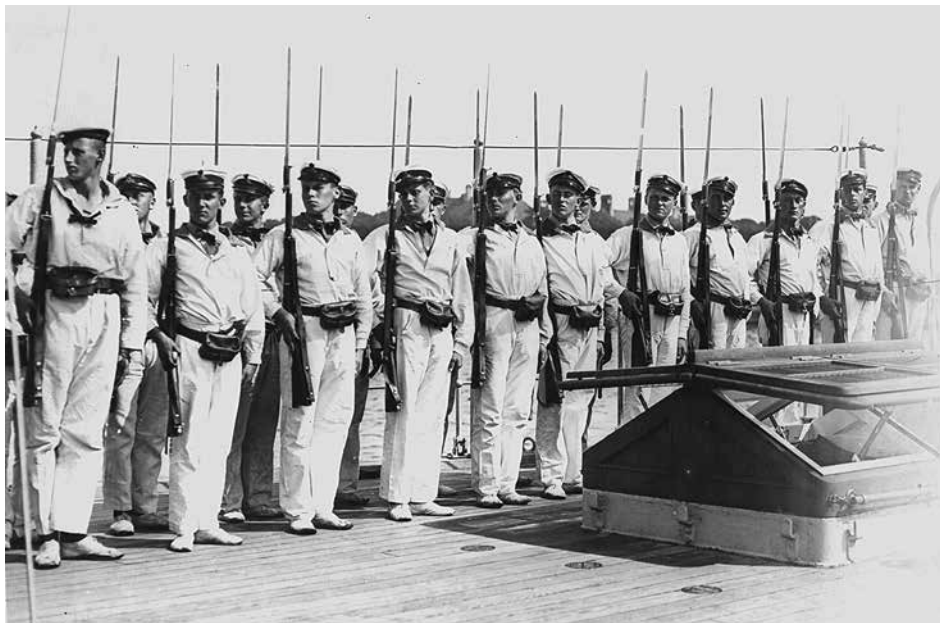
kadettogter gå til udlandet, men med krigens afslutning var det blevet besluttet, at VALKYRIENS kadettogt i 1919 skulle gå til den portugisiske atlantehavsø Madeira.

Krydseren var afsejlet fra Holmen den 11. juli, men allerede efter få dage til søs viste de første problemer sig med krydserens menige mandskab. For at kunne nå hele vejen til Madeira måtte VALKYRIEN anløbe Leith i England for at laste 550 tons kul. Leith var imidlertid ramt af en strejke blandt de lokale britiske havnearbejdere, og VALKYRIENS chef, kommandør Hektor F. Kiær, måtte derfor beordre krydserens besætning laste de mange tons kul.

Besætningen var imidlertid blevet lovet landlov i Leith, og efter i stedet



*Krydseren VALKYRIEN. I Flådens tal fra 1888 til 1923. (Krigsmuseets arkiv, 2593:1979)*



*Kadetter og kadetaspiranter øver gevækersits på agterdækket af VALKYRIEN på togtet i 1919. Med på togtet var både søkadet kronprins Frederik (yderst til højre) og hans lillebror søkadetaspirant prins Knud (yderst til venstre). (Krigsmuseets arkiv, 1430:1967)*

at have brugt to dage på det hårde fysiske arbejde med at slæbe de mange tons kul om bord, nægtede de at fortsætte arbejdet. Som årsag gav de, at de ikke ville være skruebrækkere i forhold til de lokale britiske strejkende havnearbejdere.

Der manglede på dette tidspunkt endnu at blive lastet ca. cirka 20 tons, men selv om der var tale om lydighedsnægtelse, undlod kommandør Kiær imidlertid at tage retslige skridt, da mandskabet ifølge ham ikke nægtede at udføre egentlige militære opgaver. I stedet lykkedes det

at overtale de ombordværende kadetter til at laste de sidste tons kul, og dermed kunne togtet fortsætte.

VALKYRIEN skulle efter nogle dages ophold på Madeira være returneret til København via et besøg i den franske havneby Bordeaux. Under opholdet i Funchal på Madeira i slutningen af juli modtog kommandør Kiær imidlertid signal fra Flådens ledelse om, at krydserens sejlplan var ændret. I stedet for at returnere til København skulle VALKYRIEN til den egyptiske havneby

Kommandører	1	Matroskonstabler	Overført...	54
Kaptajner	}	Korpsmatroser		4
Premierløjtnanter		6	Undervandsbaadsmatroser E	
Løjtnanter			— — M	
Sekondløjtnanter		Minematroser		
Reserve­løjtnanter		Artillerikonstabler	}	
Søkadetter		Korpsartillerister		25
Marineoveringeniører	1	Maskinkonstabler		
Marineingeniører I	1	Intendanturkonstabler		
— II	1	Dagvagter		
Maskinmestre		Hulgaster	}	1
Ingeniørassistenter		Sygepassere faste		1
Ingeniørkadetter		Skibskokke og Kadetkok.		2
Intendanter	1	Fyrbødere	}	
Intendanturassistenter				24
Overlæger	}	Fyrbødere	1 v	28
Korpslæger		1	Befarne	2
Reservelæger		Dagvagter		1
Overbaadsmænd	}	Artillerister <sup>og andre værnepligtige</sup> (K.I. og K.II.)		30
Baadsmænd			Artilleriarbejdere	
Underbaadsmænd	4	Sømmere heraf 2 Elektrikere.		4
Matrosöverkonstabler		Radiotelegrafister		3
Overmatroser		Lanternegaster		2
Overkanonerer		Sygepassere		
Kanonerer		Hovmestre, private eller værnepligtige		2
Underkanonerer	12	Mesterkokke, private eller værnepligtige		1
Artilleriöverkonstabler		Skibskokke		
Overartillerister		Bagere		1
Overhornblæsere	}	Hovmesters, Koks og Bagersmathier		6
Hornblæsere		2	Bødkere	
Maskinister I	}	Skomagere		1
— II		16	Skrædere	
— III			Andre værnepligtige (K. I eller K. II)	
Maskinöverkonstabler	}	Sejlmager		1
Reserve­maskinister af Maskinkps.		(Heraf 3 T.)		
Overfyrbødere	4			
Underintendanter	}			
Intendanturoverkonstabler		1		
Underlæger				
Overtømmermænd				
Tømmermænd				
Artillerihaandværkere	1			
At overføre...	54			
			Ialt...	185

Bemandingsreglementet for krydseren Valkyrien visende fordelingen af de 185 mand om bord på toget i 1919.<sup>14</sup> (Rigsarkivet)



*De 145 ekstra mand om bord i VALKYRIEN pressede skibets besætning. Gæsterne blev indkvarteret overalt, hvor der var plads, og kunne takket være godt vejr tilbringe hovedparten af de lyse timer på dækket. (R.S. Steensen/forsvarsgalleriet.dk)*

Alexandria for at hente ca. 100 tyske krigsfanger. Der var tale om mænd, der var født i det område af Sønderjylland, som Danmark havde tabt i krigen i 1864. Her skulle der stemmes om, hvorvidt området skulle forblive tysk eller overgå til dansk kontrol. Fra dansk side ønskede man at alle med tilhørsforhold til Sønderjylland fik mulighed for at deltage i afstemningen – også selv om en del af de mænd, som nu skulle hentes i Alexandria sandsynligvis ville stemme for Tyskland.

I Alexandria kom 121 krigsfanger om bord i VALKYRIEN, og på vejen retur mod Danmark anløb krydseren også

Malta, hvor endnu 24 krigsfanger kom om bord. Det betød samlet en forøgelse af krydserens besætning fra 225 til 370 mand. VALKYRIEN var oprindeligt bygget til at huse en besætning på 309 mand, og det betød det, at det nu kneb med pladsen om bord.<sup>15</sup>

### **Marmelademytteriet**

De 370 mand om bord på VALKYRIEN skulle naturligvis have noget at spise undervejs mod Danmark. Forplejningen om bord sorterede under skibets intendant Lauritz A. Krøyer, der havde lagt følgende menu for dagene 25. til 31. august:

*Værsågod så er der serveret og lidt til enhver smag, men marmeladen manglede. (Rigsarkivet)*

Mandag:	Byggørød og fersk Kød med Karri og Ris.
Tirsdag:	Sagovælling og Tunfisk med Kartoffler. Røget Flæsk t. Aften.
Onsdag:	Risgrød og kogt salt Flæsk med hvide Bønner.
Torsdag:	Tapiocasuppe og Bøfkarbonade med Kartoffler.
Fredag:	Havregrød og Laks med Kartoffler.
Lørdag:	Oksekødssuppe med Macaroni, Kartoffler og Sauce til Kødet.
Søndag:	Bygsuppe og Bankekød.

Hvad menuen ikke viser er, at der var mangel på bl.a. marmelade om bord. Som erstatning havde Krøyer efter aftale med kommandør Kiær øget den daglige ration af smør, men det var ikke nok til at forhindre det mytterier, der brød ud lørdag den 30. august.

Ifølge den rapport, som VALKYRIENS næstkommanderende kaptajn Axel G. Topsøe-Jensen, den 31. august udarbejdede til kommandør Kiær på baggrund af hans indledende afhøringer, begyndte mytteriet ved femtiden om eftermiddagen den 30. august.

VALKYRIENS besætning var som resten af Flådens skibe inddelt i Kongens Kvarter og Dronningens Kvarter. Kongens Kvarter havde beboelse om styrbord og ulige skibsnumre, mens Dronningens Kvarter omvendt boede om bagbord og havde lige skibsnumre. De to kvarterer skaffede også på forskellige tidspunkter, og ved 17-tiden var Dronningens Kvarter på bajerne for at indtage deres såkaldte themåltid, svarende til nutidens aftensmåltid. Menuen lød på oksekødssuppe med macaroni

og kartofler samt sovs. Det viste sig dog, at der ikke var kød nok, og at en lovet ekstra portion marmelade heller ikke var at finde på tallerknerne. Især det sidste bragte sindene i kog.

Klokken 18.00 signalerede lyden fra en bådsmandspibe, at Dronningens Kvarter skulle vende tilbage til deres poster. Da underkanoner Pedersen kort efter mønstrede Dronningens Kvarter på krydserens dæk, manglede der imidlertid 16 mand.

Pedersen må indledningsvis have troet, at de manglende folk ikke havde hørt bådsmandspiben. Han sendte derfor en overartillerist ved navn Wittrup ned på banjerne for at skynde på de manglende gaster.

På banjen mødte underkanoner Wittrup en gruppe på 19 mand, der stadig sad på deres pladser. 17 af de 19 mand var fra Dronningens Kvarter, mens de to sidste tilhørte Kongens Kvarter. Da Wittrup beordrede de 17 fra Dronningens Kvarter på dækket, blev de imidlertid siddende.

Som årsag til at de blev siddende, gav de, at de var

*”forurettede ved ikke at faa Marmelade til deres Aftensmad, ligesom de hævdede, at de ikke den foregaaende Aften, da Middagsmaden havde været henkogt Lax, havde faaet et Extramaaltid.”*<sup>16</sup>

Skibssergenten forklarede de siddende mænd

*”at dette var en uheldig Maade, at demonstrere paa, og at de udsatte sig for alvorlige Følger ved at undlade at lystre.”*<sup>17</sup>

Han anbefalede, at de i stedet sendte to mand til krydserens næstkommanderende for på alle syttens vegne at fremføre deres klage. Dette forslag blev fulgt, og efter at to mænd var gået til næstkommanderende, gik resten af mændene til mønstring på dækket og herfra videre til deres poster. Inden da var deres skibsnumre dog blevet noteret, for selv om mytteriet hermed var overstået, ventede der de nitten mænd et omfattende og alvorligt retsligt efterspil.<sup>18</sup>

### **Hansen, Jensen og Munk**

Mytteriet er ikke nævnt i VALKYRIENS skibsjournal for søndag den 30. august 1919, men journalen nævner, at Kiær dagen efter nedsatte en

undersøgelseskommission, der bestod af krydserens næstkommanderende, kaptajn Axel Topsøe-Jensen, premierløjtnant Helge V. Bundesen samt bådsmand J. Francke. Skibsjournalen viser, at der blev afholdt krigsforhør om bord kl. 17 samme dag, og at forhørene fortsatte om formiddagen fra 9-11 den følgende dag.<sup>19</sup>

Under afhøringerne af de nitten tilbageholdte blev ansvaret for det skete hurtigt lagt på skuldrene af tre af krydserens værnepligtige. De tre var Anders Hansen Munk, Frimodt Nielsen og Jens Marinus Jensen, der ifølge den efterfølgende afhøring kendte hinanden fra rekruttiden.

Både Hansen Munk og Nielsen tilhørte egentligt Kongens Kvarter, og burde derfor slet ikke have været på banjerne samtidig med Dronningens Kvarter, men som del af henholdsvis fyrbøderne og kulleperne havde de to mænd åbenbart ikke travlt på dette tidspunkt på togtet. De havde derfor stået klar, da nogen fra Dronningens Kvarter udtrykte deres utilfredshed med menuen.

Under afhøringerne udpegede Jensen Hansen Munk som mytteriets hovedmand. Det var ifølge Jensen Hansen Munk, som

*”under Themaaltidet havde udtalt, at man hellere maatte sende en Deputation til Intendanten for at klage*

*over, at Mandskabet ikke havde faaet Marmelade.*"<sup>20</sup>

Det var ikke første gang, at Munk blev straffet under sin tid om bord i VALKYRIEN. I midten af juli var han kommet 26½ time for sent retur efter en landlov, hvilket havde medført en straf lydende på 21 dage i skibets arrest.

Under afhøringen indrømmede Anders Hansen Munk, at han havde spillet en central rolle i det skete. Ifølge hans forklaring var misæren begyndt på Fyrbøderbanjerne, hvor flere af de tilstedeværende havde ytret deres utilfredshed med, at der ikke var udleveret marmelade til themåltidet. Anders Hansen Munk havde foreslået, at man sendte en deputation til intendanten for at klage, og han havde samtidig sagt, at denne deputation helst burde bestå af en fyrbøder, en kullempere samt en mand fra dæksbesætningen. Hansen Munk havde selv tilbudt sig som fyrbødernes repræsentant og han havde derpå begivet sig til forbanjerne for at finde yderligere frivillige. Her havde Frimodt Nielsen straks sluttet sig til Hansen Munk, mens det ikke havde været muligt at finde en frivillig blandt dæksbesætningen. Jens Marinus Jensen havde derfor meldt sig som tredje mand, selv om han ligesom Nielsen tilhørte skibets kullempere.

De tre mænd havde kort diskuteret, om de skulle gå til næstkommanderende med deres klage, men var blevet enige om at gå til intendanten, da ansvaret for skibets kost lå hos ham. Som sagt så gjort, og overfor intendanten havde de fremført deres klage over maden. Svaret fra intendant Krøyer havde lydt, at *"marmeladen var sluppet op, hvorfor de havde faaet extra Margarine."*<sup>21</sup>

Intendanten lovede også, at mandskabet *"skulde faa Erstatning for manglende Kød en anden Aften."* Årsagen til det manglende ekstramåltid, som også var blandt de tre mænds klagepunkter var, at krydsere var dagen før anløbet Gibraltar for at laste kul. Det var en operation, som hovedparten af besætningen havde deltaget i, og det havde derfor, ifølge intendant Krøyer, ikke været muligt at lave tilstrækkeligt med mad, da *"Kabyssen ikke havde været til at arbejde i paa Grund af Kulfyldning."*<sup>22</sup>

De forklaringer var dog ikke godt nok for Hansen, der på vej tilbage mod banjerne skulle have udtalt, at

*"I kan sige nede paa Banjerne, at ingen skal gaa op, naar der bliver pebet, for der gaar ingen Fyrbødere op, naar der pibes."*<sup>23</sup>

Hansen havde derpå begivet sig ned

på Fyrbøderbanjerne, mens Nielsen og Jensen returnerede til forbanjen, hvor de fortalte de ventende mænd, hvad intendanten havde svaret. At Hansen havde begivet sig ned på fyrbøderbanjen fik efterfølgende Nielsen til anklagende at udtale, at

*”det var paa fyrbøderbanjerne, at Kuglerne var støbt, men at det var Dæksmandskabet, der skulde forledes til at skyde dem ud.”*<sup>24</sup>

Afhøringerne viste at der både havde været en generel utilfredshed med maden, men også et stort gruppepres. Da bådsmandspiben kort efter lød, forsøgte enkelte af mændene at rejse sig, men blev øjensynligt forhindret heri af andre af de tilstedeværende. Resultatet blev at 16 mand blev siddende. Hansen Munk skulle i den forbindelse have råbt til en af de tilstedeværende der tilhørte skibets orkester, at *”Naar vi ikke faar noget at spise, maa de undvære Musikken!”*<sup>25</sup> Frimodt Nielsen indrømmede også efterfølgende, at han havde truet med, at hvis nogen rejste sig, så ville de få tæv eller prygl.

Det er også tydeligt, at deltagerne i mytteriet var klar over, at det de havde gjort indebar en stor risiko for straf, og under afhøringerne gør flere af dem store bestræbelser på at minimere deres egen deltagelse i beslutningerne. En af de anklagede udtalte således ved

afhøringen, at han

*”erkender, at han ikke har lystret Ordren om at gaa op paa Dækket, men giver en Tandpine Skylden, da denne har gjort Kpt. ude af Stand til at tænke klart de sidste 10 Dage. Kpt. har det Indtryk at det er Skibs Nr. 503, 453 og 462, som staar bag ved det Hele.”*<sup>27</sup>

Skibsnumre 503, 543 og 462 var Frimodt Nielsen, Anders Hansen Munk og Jens Marinus Jensen.

Det faldt indenfor kommandør Kiærers jurisdiktion at gennemføre et forhør og en efterfølgende retssag mod de 16 mand. Han mente imidlertid, at pladsmanglen om bord på krydseren forhindrede en umiddelbar retsforfølgelse. De 19 mand blev derfor sat under lås og slå i skibets arrest frem til ankomsten til Holmen, hvor sagen blev overdraget til Søværnets auditor.

Krydseren ankom til Holmen den 12. september, og mens chefen for Søværnet, admiral Evers, var i færd med at inspicere skibet, blev besætningen kaldt sammen på dækket. Her oplæste krydserensnæstkommanderende, kaptajn Topsøe-Jensen dommene mod de 16 af de 19 deltagere i mytteriet.

Chefen for VALKYRIEN havde i sin indberetning til Marinestaben den 2.



Skibs-nr.	Fødested	Aar. Dato	Næringsvej.	Indkaldelsesdato
330	København	1897 4/1	Musiker	1919 8/4
332	do.	1898 25/8	Bankass.	4/3
532	Grenaa	1898 9/12	Fisker	do.
452	Marstal	1898 12/11	Sømand	do.
456	Hou pr. Lohals	1897 4/5	Fisker	do.
460	Marstal	1898 25/8	Sømand	do.
458	Bogø	1897 15/12	Sømand	do.
454	Vissenbjerg	1897 21/8	Sømand	29/3
306	København	1899 4/1	Sømand	8/3
310	Esbjerg	1900 26/4	Opvarter	4/3
312	København	1897 27/8	Elektriker	do.
504	Frørup	1898 9/8	Mekaniker	12/3
464	Drøsselbjerg	1898 20/4	Sømand	4/3
506	Frederiksberg	1898 11/2	Landbrugscand.	12/3
534	København	1898 22/12	Mekaniker	4/3
308	Svaneke	1898 5/12	Fisker	do.

*Akterne til de mange disciplinørsager, som findes i Rigsarkivet, giver adgang til oplysninger om de sociale baggrunde for de folk, der bemandede Flådens skibe. Her oversigten over de 16 af mytteristerne, som blev idømt ensom arrest. Ingen af de 16 havde været straffet før de blev indkaldt, men to af dem var blevet idømt straffe under deres værnepligtstid – for henholdsvis at sove på vagten og for at møde for sent efter landlov.<sup>26</sup> (Rigsarkivet)*

september anbefalet, at de 16, der kun havde været passive medlemmer af mytteriet blev tiltalt for overtrædelse af §112 i Straffelov for Krigsmagten. Den paragraf lød, at

*”Den, som tilsidesætter den skyldige Lydighed ved at handle imod, overskride eller unnlade at opfylde nogen ham af sin Foresatte given, den militære Tjeneste vedkommende Befaling, ikke udfører en saadan uden Indvendinger eller unødvendigt Ophold eller ubeføiet modvirker nogen Tjenestebefaling, straffes, hvis han har handlet forsætlig og ikke efter andre Bestemmelser har forskyldt større Straf, med Fængsel eller med Embeds eller Bestillings Fortabelse. [...]”<sup>28</sup>*

Strafframmen var *”simpelt Fængsel paa Vand og Brød i 3 Gange 5 Dage eller anden Fængselsstraf af lige Størrelse.”*<sup>29</sup> På den baggrund havde Kiær idømt alle 16 ensom arrest i mellem tre og 12 dage. Idet de havde tilbragt tiden fra mytteriet den 30. august og frem til 12. september i krydserens arrest, havde de allerede afsonet straffen og de lader til at være blevet hjemsendt sammen med resten af krydserens besætning i slutningen af september.<sup>30</sup>

Anderledes gik det imidlertid de tre, som var blevet udpeget til at være

hovedmændene bag mytteriet. Kiær anbefalede, at Anders Hansen Munk, Frimodt Nielsen og Jens Marinus Jensen skulle tiltales for overtrædelse af Straffelov for Krigsmagtens §105, §106 og §107. Det var de centrale paragraffer omhandlende mytteri om bord, og havde en straf ramme på op til fire års fængsel.<sup>31</sup>

De tre mænd blev derfor ved krydserens ankomst til Holmen overført til Arrestbygningen på Nyholm. Her sad de fængslet frem til retssagens begyndelse den 19. september.

Allerede inden VALKYRIEN ankom til Holmen havde pressen fået nys om, at der var foregået noget, der mindede om et mytteri om bord i krydseren. Der var derfor allerede i begyndelsen af september en række artikler om sagen. Her er det værd at hæfte sig ved, at venstrefløjens aviser omtalte mytteriet i citationstegn, hvilket kan læses som om journalisterne ikke var enig i, at der var tale om en så alvorlig begivenhed. Samtidig blev ansvaret for det skete i avisartiklerne lagt udelukkende på kommandørkaptajn Kiær og intendant Krøyers skuldre. Kiær havde f.eks. ifølge Vestjyllands Social-Demokrat tilbageholdt mandskabets kød- og pålægsrationer, *”saa de Menige maa nøjes med harsk Margarine.”* Det havde ifølge avisen betydet, at hele krydserens besætning havde gjort



*De formastelige der blev dømt blev indsat i Holmens Arrest hvor de, som man sagde i tjenesten "var inde og besøge onkel". Den smalle briks der udgjorde det for sengeleje blev om dagen vippet op, og låst fast til væggen, så fangen ikke kunne ligge og slange på briksen i løbet af dagen. Opholdet skulle ikke være for mageligt. (Marinens Bibliotek)*

oprør, hvilket blot var en af flere unøjagtigheder i avisernes dækning af sagen. Kiær blev også beskyldt for at have kørt besætningen så hårdt, at mandskabet kun havde fået fire timers søvn i døgnet på togtet hjem fra Middelhavet. Der er dog intet i de gennemgæede papirer, der understøtter denne beskyldning. Sidst men ikke mindst blev "mytteristene" omtalt om kommende fra gode og solide hjem, hvilket skulle forstås som, at de ikke ville have

gjort oprør uden grund.<sup>32</sup>

### **Søetatens Kombinerede Ret, Sag nummer 119/1919**

Sagen kom for Søetatens Kombinerede Ret den 16. september 1919. Her kom de tre hovedmænd for en domstol, der bestod af kommandør Edvard E. Andersen og med kaptajnerne Christian G. Bastrup og Jens E. Bendsen og premierløjtnant Hektor Frederik Kiær<sup>33</sup> og løjtnanterne Wismann<sup>34</sup> og Gustav

T.O. Kragh.<sup>35</sup>

De gennemgik på ny sagen på baggrund af de afhøringer, som var blevet foretaget om bord i krydseren, og lader ikke til at have fundet det nødvendigt at indhente nye oplysninger, inden de den 24. september videresendte sagen til chefen for Orlogsværftet med deres anbefalinger om, hvilken straf, de tre mænd skulle idømmes.

Den 27. september 1919 kunne chefen for Orlogsværftet informere Søetatens kombinerede Ret om, at han havde afsagt følgende dom i sagen:

*”[...] i Sagen Nr. 119/1919 mod Varetægtsarrestanterne, værnepligtig Hoved-Nr. 9588/1919 Anders Hansen Munk, Hoved-Nr. 9610/1919 Jens Marinus Jensen, Hoved-Nr. 9729/1919 Frimodt Nielsen meddeles herved, at jeg - efter at have gjort mig bekendt med det under Forhøret fremkomne - ikke finder Anledning til at lade Sagen forfølge ved Retten, men har afgjort den arbitrært og ikendt Hoved-Nr. 9588 og 9729 hver især 10 Dages simpelt Fængsel paa Vand og Brød og Hoved-Nr. 9610 8 Dages simpelt Fængsel paa Vand og Brød for den 30' August 1919 i Forening med andre at have undladt at efterkomme tjenstlige Ordre og at have foraarsaget grov Skibsuorden.”<sup>36</sup>*

Det må siges at være billigt sluppet for

de tre mænd.

Det var for øvrigt en af den Kombinerede Rets sidste retssager, idet retsplejeloven af 1919 betød, at behandlingen af straffesager i Hæren og Flåden overgik til de almindelige danske retter.<sup>37</sup> I dag (2023) er straffen for mytteri i det danske forsvar i øvrigt op til seks års fængsel i fredstid. Finder et mytteri sted i forbindelse med en væbnet konflikt, kan straffen stige til fængsel på livstid.<sup>38</sup>

Slutteligt er det værd at bemærke, at kommandør H.F. Kiær ikke nævner sagen i sine erindringer. Det skyldes næppe forglemmelse, men mere sandsynligt at mytterier ikke var noget, som en skibschef var stolt over at blive ramt af.<sup>39</sup>

## Litteratur

*Bjerg, Hans Chr.*: Admiral Rechnitzers Maritime og Politiske Erindringer 1905-40. København, 2003.

*Christian 4.*: Skibs Artickle, som Wi Christian den Fierde ... naadigt haffue ladit forfatte, huor effter alle vore Skibs Høfuidsmænd oc Capitener med vore Skibe oc Folck sig paa deris Reyse endeligen skulle haffue at rætte oc forholde. Kiøbenhaffn: prentet ... hoss Henrich Waldkirch, 1625. www.marinehist.dk.

*Clemmesen, Michael H.*: "SVÆRDFISKENS ubekvemme ulykke, der derfor skulle ses som hændelig." *Marinehistorisk Tidsskrift*, nr. 4 (2015). www.marinehist.dk.

*Den Danske Ordbog*: "mytteri". Set 11. februar 2023. <https://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=mytteri>.

*Düwel, Søren.*: Skruelinjeskibet SKJOLD. Historien om Danmarks eneste skruelinjeskib". *Marinehistorisk Tidsskrift* 45, nr. 1 (2012): 3–22.

*Forsvarsministeriet*: Militær straffelov, LOV nr 530 af 24/06/2005 § (2005). <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2005/530>.

*Grandjean, Louis E.*: Frederik IIs søret. Et erhvervshistorisk kulturbillede fra 1561. København, 1946.

*Horsens Avis*: "Har der været Mytteri paa 'VALKYRIEN' under Hjemreisen?" *Horsens Avis*, 12. september 1919.

*Kiær, Hector F.*: Lyse Minder fra Vejen

jeg valgte. København, 1935. www.marinehist.dk. "Sønderjyske Krigsfangers Hjemsendelse med Krydseren 'VALKYRIEN' 1919", u.å. www.marinehist.dk.

*Knud, Arveprins.* Arveprins Knud erindringer. Fra Fredensborg til Sorgenfri. Et halvt hundrede års oplevelser og minder. København, 1954.

*Kong Frideric den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Søe Etaten.* København., 1752. www.marinehist.dk.

*Larsen, Kay*: Vore Orlogsskibe Fra Halvfemserne Til Nu. København, 1932.

*Lolland-Falster Social-Demokrat*: "'Mytteri' paa 'VALKYRIEN'". *Lolland-Falster Social-Demokrat*, 18. september 1919.

*Marineministeriet*: "Protokol ved overkrigsforhøret angående kommandør Thomsens forhold som chef for linieskibet Skjold i 1849 - 1849". København: Marineministeriet, 1850. Marineministeriet, Sekretariats- og Kommandokontoret: Diverse sager (1848-1874) 8. Rigsarkivet.

*Nørby, Søren*: Hverken ubesindig eller frygtsom. Dramatiske beretninger fra Flådens historie. Aarhus: Turbine, 2020.

"Med Orlogsflaget på halv. Udleveringen af otte danske torpedobåde til tyskerne i foråret 1941". *Marinehistorisk Tidsskrift* 35, nr. 4 (2002): 89–116.

"Til Middelhavet efter krigsfanger: Krydseren VALKYRIENS togt juli – september 1919". *Marinehistorisk Tidsskrift* 44, nr. 3 (2011): 22–32.

Nørby, Søren, Rasmus Dahlberg, og Jakob Seerup: Frederik i Flåden. København: GAD, 2021.

Nørby, Søren, og Jakob Seerup. For Flaget og Danmark. Søværnet år for år gennem 500 år. København: Forsvarsakademiet, 2021.

Pürschel, G. Bent: "Træk af flådens retsvæsen". I Flåden gennem 450 år, 1:323–32. København: Martins Forlag, 1961.

Rigsarkivet: "Skibsjournal for Krydseren VALKYRIEN. Chef Kommandør Kiær. Paa Togt fra den 13 Maj til den \_\_\_ 1919.", 1919. Søværnets Officersskole: S. Skibsjournal (1852-1954) S-12 - S-17: VALKYRIEN Krydser 1915 m.m.

"Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919". København, 16. september 1919. Marineministeriet, Den kombinerede ret: A. Sagsakter (1896-1919) 30: 1919 89 - 120. Rigsarkivet.

"VALKYRIEN. Skrivelser til skibsjournalen", 1919. (Forsvarsministeriet: Skrivelser til skibsjournaler (1911-1977) 10567: Najaden Skrivelser 1913 - Skrivelser 1919 mm.).

Skagens Avis: "Mytteriet paa 'VALKYRIEN'". Skagens Avis, 17. september 1919.

Social-Demokraten: "'Mytteri' paa 'VALKYRIEN'". Social-Demokraten, 15. september 1919.

Stevnsborg, Lars: Forsvarets Auditørkorps 350 1659-2009. Korsør: Forsvarets Trykkeri, 2009.

"Straffelov for Krigsmagten": Amalien-

borg, 7. maj 1881. www.marinehist.dk.

Topsøe-Jensen, Theodor A.: og Emil Marquard: Officerer I Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932. Bd. II. Kloppenburg-Ørsted. 2 bd. København, 1935. www.marinehist.dk.

Vendsyssel Tidende: "Mytteriet paa 'VALKYRIEN'". Vendsyssel Tidende, 17. september 1919.

Vestjyllands Social-Demokrat.: "Atter en Soldaterplager". Vestjyllands Social-Demokrat, 15. september 1919.

Voss, Rasmus: Krigen ved verdens ende. Christiansø 1806-1808. Rødovre: Sohn, 2012.

## Noter Marmelademytteriet

<sup>1</sup> Den Danske Ordbog, “mytteri”.

<sup>2</sup> Pürschel, “Træk af flådens retsvæsen”.

<sup>3</sup> Grandjean, *Frederik IIs søret. Et ervervshistorisk kulturbillede fra 1561*, 23–24.

<sup>4</sup> Christian 4., *Skibs Article, som Wi Christian den Fierde ... naadigt haffue ladit forfatte, huor efter alle vore Skibs Hoffuids-mænd oc Capitener med vore Skibe oc Folkø sig paa deris Reyse endeligen skulle haffue at rætte oc forholde*.

<sup>5</sup> Kong Frederik den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Søe Etaten, par. 550.

<sup>6</sup> Stevnsborg, *Forsvarets Auditørkorps 350 1659-2009*.

<sup>7</sup> “Straffelov for Krigsmagten”, par. 99. Straffarbejde var hårdt fysisk arbejde uden løn, og en strafform, som først blev afskaffet i Danmark i 1930.

<sup>8</sup> “Straffelov for Krigsmagten”, par. 100.

<sup>9</sup> Nørby og Seerup, *For Flaget og Danmark. Søværnet år for år gennem 500 år; Voss, Krigen ved verdens ende. Christiansø 1806-1808*.

<sup>10</sup> Hvis nogen af bladets læsere skulle have tid og lyst til at forkæle os med en artikel om mytteriet om bord i *Skjold* i 1849, så er henvisningen til aktpakkens placering i Rigsarkivet at finde i litteraturlisten. Düwel, “Skruelinjeskibet Skjold. Historien om Danmarks eneste skruelinjeskib”; Marineministeriet, “Protokol ved overkrigsforhøret angående kommandør Thomsens forhold som chef for lineskibet Skjold i 1849 - 1849”; Topsøe-Jensen og Marquard, *Officerer I Den Danske-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932*, II. Kloppenborg-Ørsted:604–5.

<sup>11</sup> Clemmesen, “Sværdfiskens ubekvemme ulykke, der derfor skulle ses som hændelig”, 10.

<sup>12</sup> Ministrygeren *Soridderen* blev den 10. marts 1943 overtaget af syv frihedskæmpere, der ønskede at blive sejlet til England. Episoden endte med, at frihedskæmperne samme med tre af ministrygerens besætning blev sat i land i Sverige. Der var dog ikke tale om et mytteri i ordets egentlige forstand, da de mænd, der indledningsvis tog kontrollen over ministrygeren, ikke var en del af *Soridderen*s besætning. Ligeledes ses ordet mytteri også benyttet i forbindelse med viceadmirals Hjalmar Rechnitzers afgang som chef for Søværnet i maj 1940. Her henvendte fire højststående officerer sig til viceadmiralen og informerede ham om, at Søværnets officerer havde mistet tiltroen til ham. Det fik viceadmiralen til den 9. maj at bede forsvarsministeren om at blive aflyst på posten. Idet der ikke var tale om direkte lydighedsnægtelse er det heller ikke juridisk korrekt at kalde det skete for et mytteri. Nørby, *Hverken ubesindig eller frygtsom. Dramatiske beretninger fra Flådens historie*; Bjerg, *Admiral Rechnitzers Maritime og Politiske Erindringer 1905-40*; Nørby, “Med Orlogsflaget på halv. Udleveringen af otte danske torpedobåde til tyskerne i foråret 1941”.

<sup>13</sup> Rigsarkivet, “Skibsjournal for Krydseren VALKYRIEN. Chef Kommandør Kiær. Paa Togt fra den 13 Maj til den 1919.”

<sup>14</sup> Rigsarkivet, “VALKYRIEN. Skrivelser til skibsjournalen”.

<sup>15</sup> Larsen, *Vore Orlogsskibe Fra Halvfemserne Til Nu*, 169; Kiær, *Lysø Minder fra Vøjen jeg valgte*; Nørby, Dahlberg, og Seerup, *Frederik i Flåden*.

<sup>16</sup> Rigsarkivet, “Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919”.

<sup>17</sup> Rigsarkivet.

<sup>18</sup> Arveprins Knud skriver i sine erindringer, at man indledningsvis tog mytteriet så alvorligt, at krydserens næstkommanderende, kaptajn Axel Topsøe-Jensen, beordrede Bundstykkerne blev beordret fjernet fra gevæerne” om bord. Der er dog intet i de gennemgåede kilder, der kan bekræfte denne detalje. Nørby, “Til Middelhavet efter krigsfanger. Krydseren VALKYRIENS togt juli – september 1919”; Kiær, *Lysø Minder fra Vøjen jeg valgte*; Nørby, Dahlberg, og Seerup, *Frederik i Flåden*; Rigsarkivet, “Skibsjournal for Krydseren VALKYRIEN. Chef Kommandør Kiær. Paa Togt fra den 13 Maj til den \_\_\_ 1919.”; Rigsarkivet, “Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919”; Knud, *Arveprins Knud erindringer. Fra Fredensborg til Sorgenfri. Et halvt hundrede års oplevelser og minder*, 66–67.

<sup>19</sup> Rigsarkivet, “Skibsjournal for Krydseren Valkyrien. Chef Kommandør Kiær. Paa Togt fra den 13 Maj til den 1919.”

<sup>20</sup> Rigsarkivet, “Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919”.

<sup>21</sup> Rigsarkivet.

<sup>22</sup> Rigsarkivet.

<sup>23</sup> Rigsarkivet.

<sup>24</sup> Rigsarkivet.

<sup>25</sup> Rigsarkivet.

<sup>26</sup> Rigsarkivet.

<sup>27</sup> Rigsarkivet.

<sup>28</sup> “Straffelov for Krigsmagten”.

<sup>29</sup> “Straffelov for Krigsmagten”.

<sup>30</sup> Rigsarkivet, “Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919”.

<sup>31</sup> “Straffelov for Krigsmagten”, 32–33.

<sup>32</sup> Lolland-Falster Social-Demokrat, “‘Mytteri’ paa ‘Valkyrien’”; Skagens Avis, “Mytteriet paa ‘Valkyrien’”; Social-Demokraten, “‘Mytteri’ paa ‘Valkyrien’”; Vestjyllands Social-Demokrat, “Atter en Soldaterplager”; Horsens Avis, “Har der været Mytteri paa ‘Valkyrien’ under Hjemreisen?”; Vendsyssel Tidende, “Mytteriet paa ‘Valkyrien’”.

<sup>33</sup> Hektor Frederik Kiær var søn af Hector Frederik Kiær og selv om sagen drejede sig om en episode, der var foregået på et skib under faderens kommando, mente Hektor Frederik Kiær åbenbart ikke, at han var inhabil.

<sup>34</sup> Det fremgår ikke om det var F.V. Wismann eller Jens P. J. Wismann. Begge var løjtnanter i 1919.

<sup>35</sup> Rigsarkivet, “Søetatens kombinerede Ret: Sag nummer 119/1919”.

<sup>36</sup> Rigsarkivet.

<sup>37</sup> Stevnsborg, *Forsvarets Auditorkorps 350 1659-2009*.

<sup>38</sup> Forsvarsministeriet, Militær straffelov.

<sup>39</sup> Kiær, *Lyse Minder fra Vejen jeg valgte*, Kiær, “Sønderjyske Krigsfangers Hjemsendelse med Krydseren VALKYRIEN 1919”.



*VALKYRIEN under ophugning hos Petersen og Albeck i vinteren 1924. (Orlogsmuseet)*

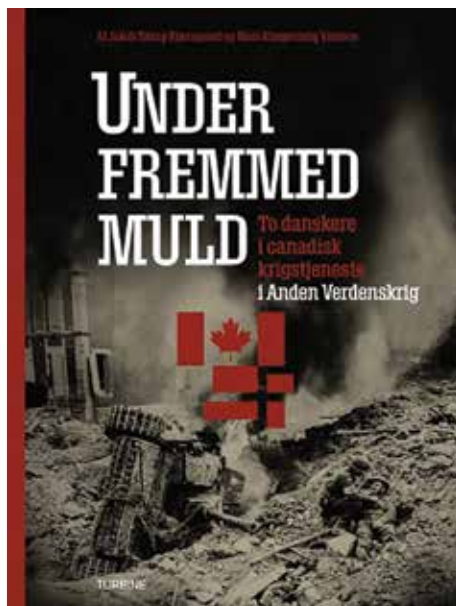


## Boganmeldelser

”**Under fremmed muld**” af Jakob Tøtrup Kjærsgaard og Niels Klingenberg Vistisen. Udgivet på forlaget Turbine den 21. april 2023. 352 sider rigt illustreret. Pris kr. 269,95.

Bogens undertitel er ”*To danskere i canadisk krigstjeneste i Anden Verdenskrig*”. De to historikere, Jakob Tøtrup Kjærsgaard og Niels Klingenberg Vistisen, har skrevet en ganske interessant bog om et emne, som måske er lidt overset. Som mange ved, blev der ikke opstillet egentlige danske enheder i de allierede styrker. Danmark havde et blakket ry frem til samarbejdspolitikken sammenbrud den 29. august 1943. Mange udvandrere med dansk baggrund i Canada og USA meldte sig frivilligt til allieret krigstjeneste. Jakob Tøtrup Kjærsgaard har i sin tidligere bog ”*Den røde brænding*” beskrevet invasionen i Normandiet set med danske øjne, det vil sige med danske søfolk, danske frivillige i allieret tjeneste og udvandrere med danske rødder.

I denne bog beskriver de to forfattere to personer, hvor deres oplevelser fra invasionen i juni 1944 og frem til krigens afslutning i maj 1945 sættes ind i krigens overordnede gang. De har forskellig baggrund, og de har forskellig alder. Der er tale om to helt almindelige mennesker, som gerne vil gøre deres til, at den tyske besættelse af Danmark



– og hele Hitlers regime – bringes til ophør. Deres oplevelser er nedfældet i beretninger, og forfatterne har nøje studeret kildematerialet, fundet steder for kampe, fundet fremrykkeveje og berettet om større og mindre hændelser. Formentlig har 173 danske statsborgere gjort tjeneste i de canadiske styrker under krigen. De to hovedpersoner kendte ikke hinanden under krigen.

Bogen er også en beretning om Canadas krigsindsats, som formentlig ikke er så kendt i Danmark. På trods af landets enorme areal var indbyggerantallet kun på ca. 11 millioner indbyggere omkring krigsudbruddet i 1939. Da Storbritannien gik i krig mod Tyskland,

gik Canada straks med. De canadiske styrker led svære tab i såvel hæren som flåden og flyvevåbnet.

Der er to hovedpersoner i beretningen:

John Andreasen fra Bornholm udvandrede i 1928 og drev siden en farm midt på den canadiske prærie. Han var 31 år gammel, da han meldte sig til krigstjeneste, og da var han stadig dansk statsborger. På grund af militærtjenesten måtte han afvikle sin farm.

Niels Wiesneck sejlede med ØKs "Europa" den 9. april 1940. Skibet var i udlandsfart og blev overgivet til de canadiske myndigheder, hvorefter han meldte sig til den canadiske hær.

Begge danskere meldte sig til canadisk krigstjeneste på et tidspunkt, hvor der, i modsætning til nordmændene, blev set meget ned på danskerne på grund af den hurtige overgivelse den 9. april 1940.

De to frivillige skrev under krigen dagbøger om deres hændelser, og noget af materialet er blevet renskrevet efter krigen. De to soldater blev små brikker i et enormt puslespil, men de var begge helt almindelige mennesker, som i en usædvanlig situation valgte at gøre noget ekstraordinært, og det er der kommet en god beretning ud af. Man kan læse om deres dagligdag under et langt felttog. Sproget er ligefremt.

Begge modtog omfattende træning i Canada. Herefter fik de en spændende overfart over Atlanten, mens tyske ubåde jagtede bytte. I Storbritannien

fortsatte træningen og ventetiden.

Andreasen blev uddannet i betjening af en 40 mm Bofors antiluftskyttskanon, og hans kanonbesætning skød flere tyske fly ned. Hans enhed blev landsat på det canadiske landgangsområde "Juno Beach" på selve D-dag.

Wiesneck var uddannet til tjeneste i en transportenhed som kører, men på grund af tandbetændelse med efterfølgende operation lige inden D-dag kom han ikke til Normandiet med sin egen enhed. Han ankom i stedet på "D-dag + 1" til "Gold Beach", som var en britisk sektor. Her blev han indsat som almindelig infanterist på patrulje, indtil han atter kunne overføres til sin egen enhed som fører af en Bedford lastbil.

Begge blev involveret i de hårde kampe omkring Caen, hvor de voldsomme luftbombardementer også krævede store tab blandt eget personel på jorden. Senere gik vejen over Falaise og videre nordpå mod Belgien, Holland og Tyskland. De allierede kæmpede hårdt for at åbne havnen i Antwerpen for allieret skibstrafik. Så kunne man undgå de store forsyningsproblemer for hærstyrkerne med at køre brændstof og andre forsyninger helt nede fra invasionsstrandene. Tyskerne satte sig voldsomt til modværge, og selv om Antwerpen blev erobret, så sad tyskerne stadig på Schelde-mundingen og dermed på adgangen til havnen. Det kostede canadierne yderligere tab at

erobre Schelde-mundingen.

Antwerpen blev et af de store mål for de nye tyske våben "V-1" og "V-2". Her oplevede begge danskere de store tab, som disse gengældelsesvåben anrettede mod både civile og militære mål. De oplevede kammerater blive dræbt i krigen, og i Belgien oplevede de, at personlige bekendte blev dræbt. Efter krigen forærede Wiesneck sin uniform og sine øvrige klenodier fra krigen til Kystmuseet Bangsbo, hvor de er udstillet.

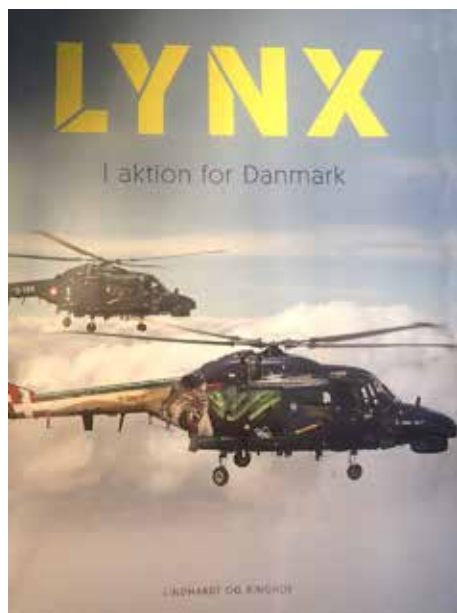
I juli 1945 fik Johan Andreasen orlov, så han kunne være på Bornholm i 5 dage. Nær hans forældres hjem lå en deling sovjetiske soldater, og de gjorde store øjne – og honnør - for den hjemvendte canadiske krigs. Hans forældre anede ikke, at han havde deltaget i krigen!

Bogen er forsynet med et meget stort antal kort og andre relevante illustrationer, som støtter teksten, herunder en række personlige fotos.

Det er en ganske tankevækkende bog, for der er tale om beretninger fra helt almindelige mennesker, som følte, at de burde gøre en indsats. De slap begge levende fra oplevelserne, men de var præget af oplevelserne resten af deres liv. Bogens titel referer til en notits i en af dagbøgerne om, at en del af deres kammerater ligger begravet "under fremmed muld".

*Poul Grooss,*

kommandør (pensioneret)



af *Thomas Kristensen*, udg. 2021, 360 sider, ISBN 978-87-11-994252 pris 100 - 250 dkk

Bog fortæller om Lynx helikopterens brug og virke i det danske rigsfællesskab gennem 40 år, om alt fra Grønland, Nordatlanten, piratjagt og de mere hjemlige himmelstrøg.

Om at flyve SAR operationer, VIP-flyvninger, sygetransporter, eller at blive brug af politiets aktionsstyrke.

Der er sammenlagt 50 spændende historier, og et hav af flotte billeder.

Bagerste i bogen findes et afsnit med fremmedord og flyversprog.

Spænd dig fast og tag med på en af de vild gode flyveture.

*Flemming Briegel*



2008. En Lynx under anfyvning til inspektionsskibet VÆDDEREN af THETIS-klas-  
sen. (Marinens Bibliotek)

# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Siden sidst skulle vi have holdt vores sommermøde lørdag d. 26. august i Arresten. Men da tilmeldingsfristen udløb, var der blot tilmeldt 15 voksne og fire børn. Tidligere plejer der at komme 35-40 gæster og pårørende. Om et lørdagsarrangement i slutningen af august er det rigtige, må nok overvejes nærmere. Det er et større grillarrangement med konkurrencer og rundvisning, så der skal helst være lidt større opbakning. Bestyrelsen besluttede derfor at aflyse og finde en anden løsning til næste år.

Tirsdag d. 26. september var der medlemsudflugt til Krudtværksmuseet i Frederiksværft med efterfølgende frokost (det sidste for egne midler). Der deltog 10 medlemmer, men der var plads til lidt flere. Alle havde en god dag med en meget engageret og viden-  
de guide.

Fredag d. 13. oktober var der Kulturnat i København. Sammen med de fleste frivillige foreninger på Nyholm deltog laugets otte medlemmer til rundvisning i Arresten og fortælling om bygning af skibsmodeller. I løbet af de fem timer havde vi besøg af 275 besøgende – 50 færre end sidste år, hvor vejret også var meget bedre. I Mastekranen tog vi imod besøgende og



fortalte bl.a. om vores model af selve kranen.

Fremadrettet har vi vores traditionelle julemøde med pårørende tirsdag d. 28. november. Det bliver igen i Bræddehytten på Nyholm. Samme drejebog som de seneste mange år, men måske med lidt færre ænder og festlige indslag, så vi kan slutte i passende tid. En tirsdag i februar eller marts har vi overvejelser om en tur til en seværdighed i København. Og så er der jo vores generalforsamling til april.

Det sker heldigvis af og til, at vi kan afslutte et større fællesprojekt. Over de seneste 10 år har nogle få modelbyggere hver tirsdag arbejdet på en model af fremdrivningsarrangementet på fregatten PEDER SKRAM. De fem maskinrum er sat sammen og ender i de to skrueaksler og propeller med de tre stilbare skrueblade. Modellen står nu på fregatten, hvor den hjælper på formidling af det ret komplicerede og epokegørende fremdrivningsanlæg.



*Tre skibe til Filips Kirke. (OMBL)*

Laugets store projekt med bygning af den åbne model af linjeskibet DEFENCE til Strandingsmuseet i Thorsminde forløber byggemæssigt godt. De forskellige opgaver er fordelt mellem nogle af arrestens fremmødte. De fleste arbejder hjemme på opgaverne, da tirsdagen ikke er nok, men den er god til at koordinere aktiviteterne. De mange og forskellige spanter er ved at blive monteret i skroget og så begynder arbejdet med scenarierne dæk for dæk. Vi havde håbet på at få en kontrakt på plads med ”De kulturhistoriske museer Holstebro”. Desværre bliver det nu yderligere forsinket, da den ”nye” direktør har sagt sin stilling op. Vi bygger blot videre og forventer økonomien på plads til foråret. Den samlede byggetid er sat til 4 år fra aftalens indgåelse, så vi er godt forude med byggeriet.

Kirkeskibet til Frederikskirken i Paris begynder at tage form. Modellen af kor-

vetten FORTUNA bygges ved, at primært to medlemmer hver bygger henholdsvis underdelen og overdelen af skroget. Det er nu på plads, og som ventet passer de perfekt sammen. 2-3 andre arbejder med alt det andet – kanoner, fartøjer, mast og rigning mm. Gruppen mødes af og til om lørdagen for at samordne byggeriet og rose hinanden. Modellen er aftalt til overdragelse på Holmen ultimo næste år.

Fra Filips Kirken på Amager er kommet et ønske om renovering af kirkens tre kirkeskibe i forbindelse med kirkens samlede istandsættelse oktober - november 2023. Opgaven forventes primært at omfatte en lettere rengøring af modellerne, især dæk og rigning for støv samt mindre opstramning af dele af rigningen. Der er også nogle skader i malingen af skroget på den store model ”DEUS REGITE”. Lauget har fået stillet lokale til rådighed ved kirken, og 2-3 medlemmer møder ved kirken efter lyst og behov.

## Særtilbud: Illustreret bog om Søværnet som kystvagt!



Bogen kan også bestilles ved at sende dit navn og adresse samt angive at du er medlem af Marinehistorisk Selskab til:

**bog@kystvagt.dk**

En kystvagt har til opgave at afpatruljere en stats territorialfarvand, herunder at udføre bl.a. farvandsovervågning, eftersøgning og redning, havmiljøbeskyttelse, fiskeriinspektion og søværts politi- og toldkontrol. I Danmark varetages disse opgaver i dag helt overvejende af Søværnet, men sådan har det ikke altid været.

I Mellem kyst og krig fortæller lektor ved Forsvarsakademiet og historiker Rasmus Dahlberg historien om Søværnets rolle som dansk kystvagt og de forskellige andre organisationer, som gennem tiden har været engageret i arbejdet med at overvåge farvandet og forhindre ulykker og kriminalitet til søs. Redningsvæsen, toldvæsen, fiskerikontrol og politimyndighed har fyldt meget ved siden af de mere militære opgaver.

Bogen er i stort format med hård indbinding og er fyldt med flotte billeder.

Normalpris: 349,-

**Køb bogen for kun 200,- inkl. forsendelse på kystvagt.dk**

Bestil senest 13. december og få den tilsendt inden jul!

Alle bøger signeres af forfatteren.

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

**Arrangementer 2023 - 2024**

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

Onsdag 25. oktober 2023 kl. 19.30

*Flotilleadmiral Carsten Fjord Larsen NK Søværnskommandoen*

**Status for Søværnet samt perspektiver i henhold til forsvarsforliget.**

Onsdag 29. november 2023 kl. 19.30

*Tom Wismann*

**Verdens største slagskibe Yamato og Musashi 1934-45.**

Onsdag 31. januar 2024 kl. 19.30

*Michael Clemmesen og Peter Bogason, ordstyrer Søren Nørby*

**Temaaften om Søværnets udvikling i mellemkrigsårene (1919-1939)**

Onsdag 28. februar 2024 kl. 19.30

*Arkitekt Ph.d. Christian Lemée*

**Tre velbevarede vrage i Østersøens dyb.**

!!! NY DATO og DAG - TIRSDAG 19. marts 2024 kl. 19.30

*Poul Grooss*

**Torpedobådseskadren 1968 – 1973, et tilbageblik fra en af torpedobådscheferne.**

Onsdag 17. april 2024 kl. 19.30

**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 150 kr.

**HUSKAT** holde øje med hjemmesiden: [www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk). især  
øverst tv under: **Velkommen** og så: **Kontingent**

Tilmelding til foredrag og spising via link:[marinehist.nemtilmeld.dk](http://marinehist.nemtilmeld.dk)