



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

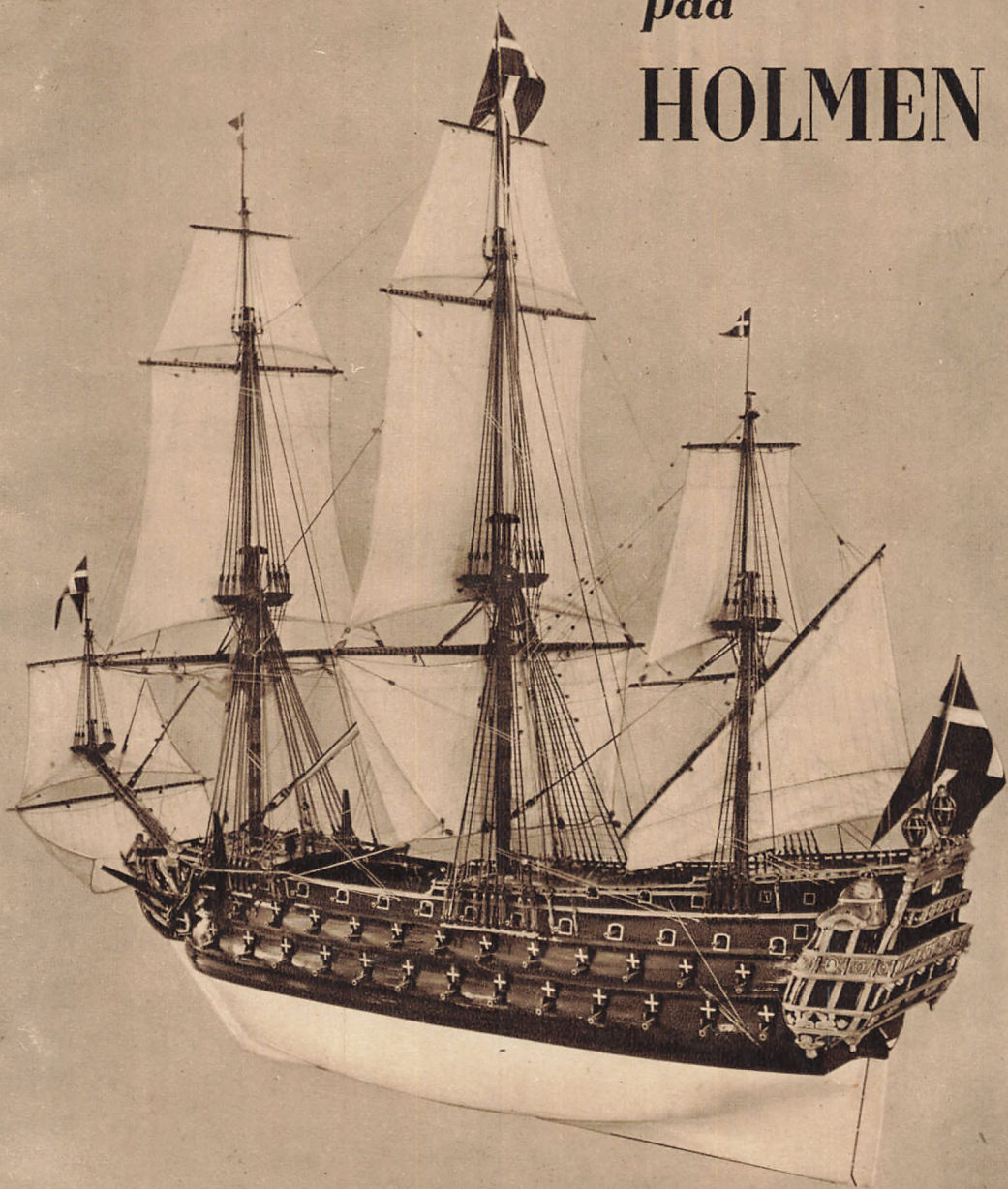
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

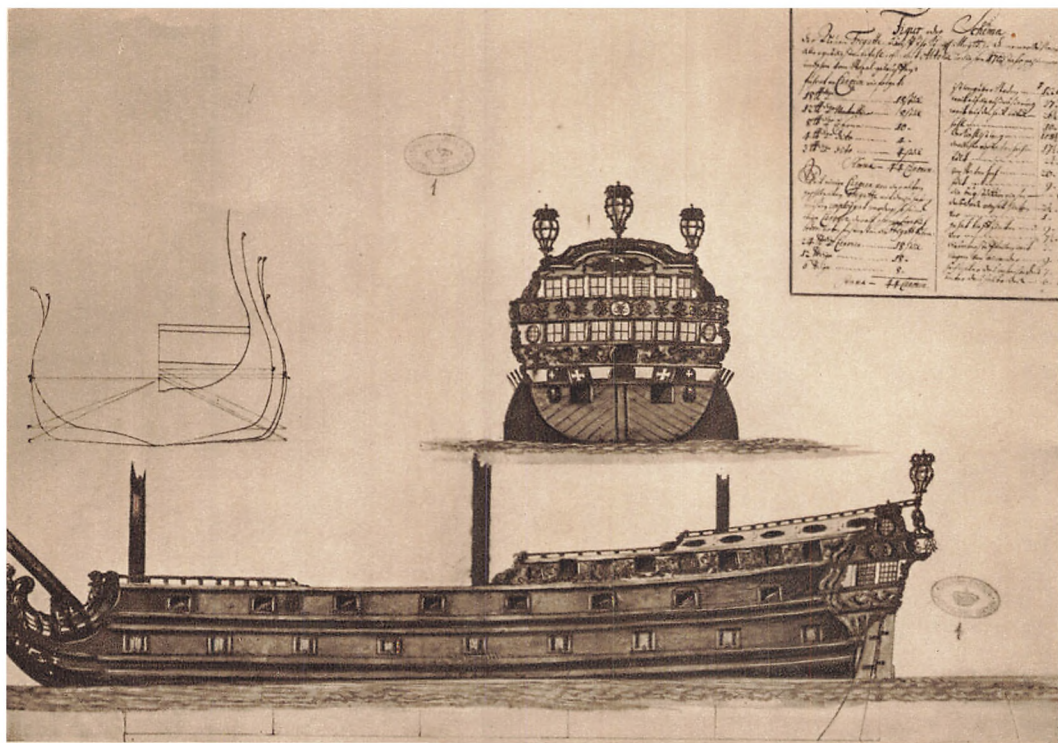
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Den historiske Modellsamling

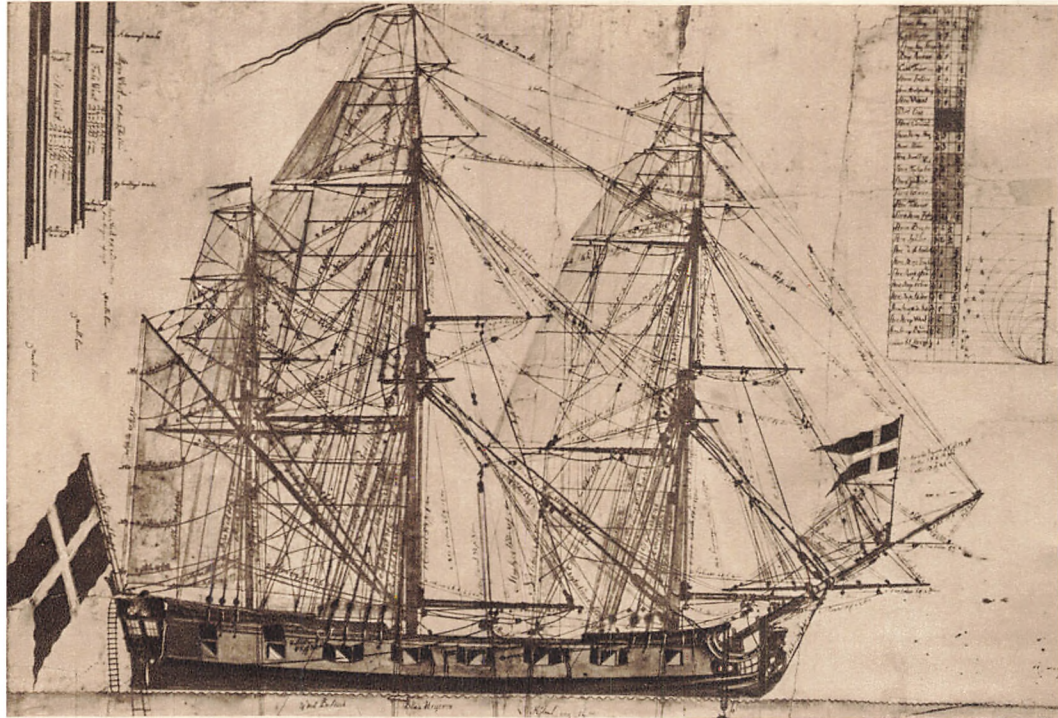
paa

HOLMEN





Elbfregatten Stormarn 1703



**Rigningstegning til Fregatten Blaa Hejren (1734)
(antagelig efter Ombygning 1756)**

DEN
HISTORISKE MODELSAMLING
PAA HOLMEN .

VEJLEDENDE KATALOG OVER SAMLINGENS
SKIBSMODELLER

UDARBEJDET AF
ORLOGSKAPTAJN P. HOLCK



FLAADESTATIONEN

KØBENHAVN 1939



Følgende Institutioner har ved velvillige Bidrag muliggjort Fremstillingen af dette Katalog:

Det Danske Petroleums Aktieselskabs Fond.

Tuborg Fondet.

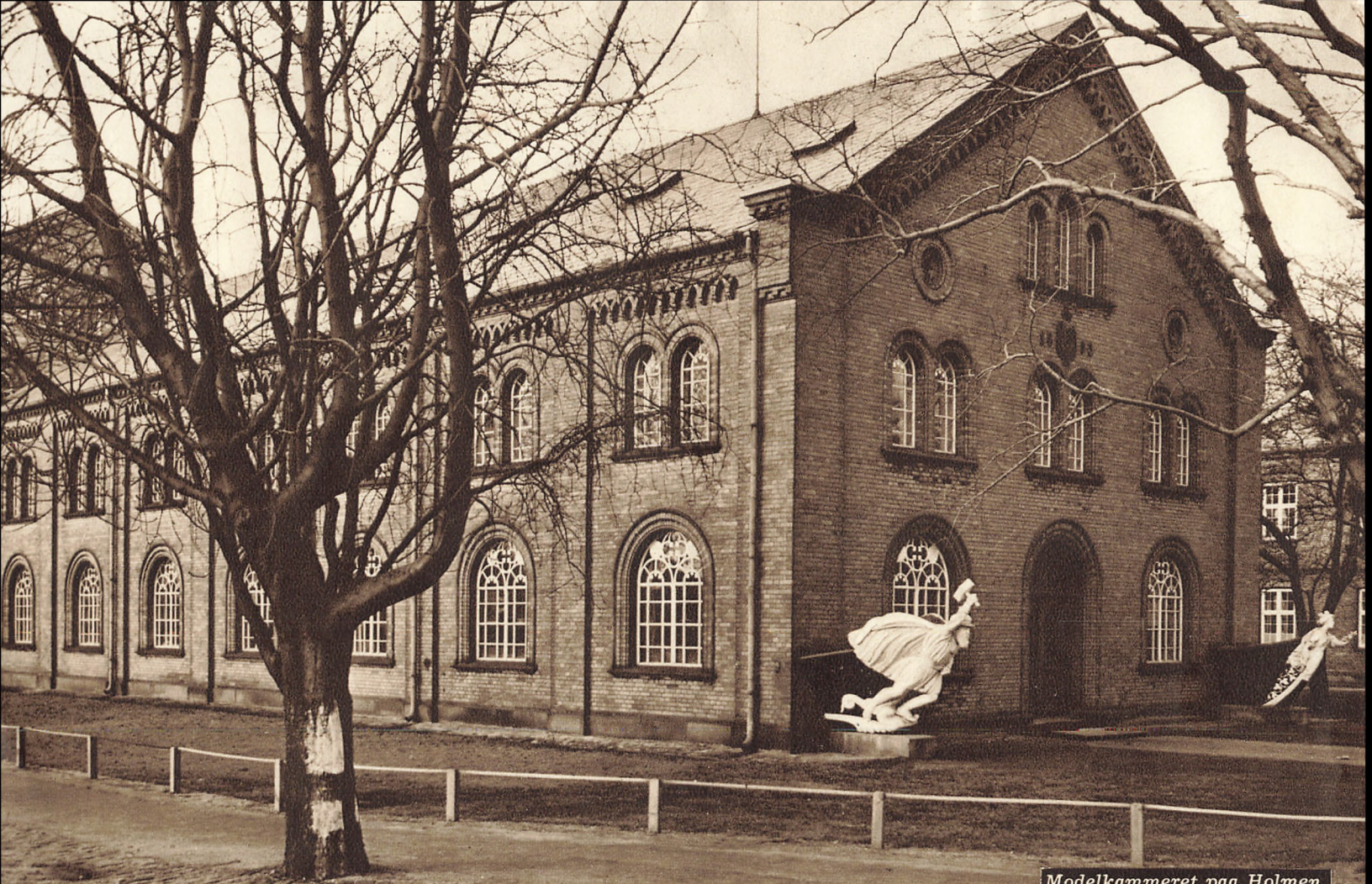
Julius Skrikes Stiftelse.

Den Raben Levetzau'ske Fond.

En Del af de fotografiske Optagelser er venligst stillet til Raadighed af I/S Berlingske Tidende og A/S Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag (Juleroser 1928).

Trykt i Det Berlingske Bogtrykkeri A/S - København





Modelkammeret paa Holmen



Modelsamlingen paa Holmen



MODELSAMLINGENS HISTORIE

Den historiske Modelsamling paa Holmen blev oprettet i 1670, da Bygningen af danske Orlogsskibe, som hidtil for en væsentlig Del var foregaaet paa Værfter i Landets skovrigeste Egne, nu blev henlagt til Orlogsværftet paa Bremerholm.

Fremstillingen af Skibsmodeller til Brug for Skibsbygningen i et bestemt Maalestoksforhold — de saakaldte Skalamodeller — var imidlertid ikke noget nyt, men kan følges lige saa langt tilbage i Tiden som Bygningen af egentlige Orlogsskibe. Modellerne blev forevist Kongen, forinden der blev taget Bestemmelse om de større Skibes Bygning, saaledes fik Kongen i 1555 paa Nyborg Slot tilsendt Modellen til den ny Orlogsbark, der skulde bygges i København, og i 1560 blev der udset en dygtig Skibsbygger til at forfærdige en Model af Orlogsskibet »Fortuna«, 2 Alen lang med Rejsning og andet Tilbehør.

Modellerne opbevaredes paa Landets Slotte til Efterretning for fremtidig Skibsbygning paa de nærliggende Værfter, indtil Chr. IV ved Bygningen af Frederiksborg Slot lod indrette en imponerende Modelsal — den kgl. Skibssal — i Slottets 3. Etage. I Loftsfelterne blev indsat 32 udskaarne Billeder af Orlogsskibe, der blev fremstillet

paa Holmens Billedskærerværksted, Væggene beklædtes med kostbare Tæpper, hvori var indvirket alle Slags Skibe, medens en Række Skibsmodeller blev opstillet i Salen eller ophængt i Loftet. Modellerne var meget kunstfærdigt forarbejdede, en Regnskabspost fra 1604 oplyser, at en Skibsmodel, der blev fremstillet som Gave til Kurfyrsten af Sachsen, blev dekoreret af Hofmaleren Diderich Moll, som alene til Forgylldningen anvendte for 25 Daler halvslagen Guld, og en anden Skibsmodel, der i 1627 nævnes blandt Rigets Klenodier, var udført i forgyldt Sølv og Perlemoder og vejede 98½ Lod.

Chr. IV's enestaaende Modelsamling gik desværre tabt, da Svenskerne under Krigen 1658—60 bortførte eller ødelagde Slottets Kostbarheder, hvorefter de senere fremstillede Modeller opbevarede i Fr. III's Kunstkammer paa Københavns Slot. Af disse er endnu paa Rosenborg bevaret Jacob Jensen Normands kostbare Elfenbensmodeller, hvoraf særlig Modellen af »Norske Løve« 1654, der er en af de fineste Modeller i Verden, vidner om, hvad Datidens Kunsthåndværkere formaaede.

Efter Oprettelsen af Modelsamlingen i 1670 maatte man snart se sig om efter et passende Lokale, og hertil valgtes Chr. IV's tidligere Admiralitetshus, nu Materialhuset, hvor Modelværkstedet var blevet indrettet i 1686.

Da Marinens Ledelse i 1735 overdroges Grev Fr. Danneskiold-Samsøe, var Modellernes Antal steget saa stærkt, at adskillige maatte opbevares i andre Bygninger, hvorfor Greven med aabent Blik for Samlingens historiske Værdi udvirkede, at der ved Bygningen af det ny Hovedmagasin langs Holmens Kanal indrettedes en passende Modelsal. Dette imponerende Bygningskompleks Midterparti, den saakaldte Pavillon, opførtes i Palæstil med et gennembrudt, kobbertækt Spir, der kronedes med en Figur af Havguden Neptunus, og stod færdigt i 1742. Underste Etage med brandsikre Hvælvinger var forbeholdt Marinens Hovedarkiv, mellemste Etage rummede en Forelæsningsaal for Søofficerer og Kadetter med tilhørende Bibliotek og Samling af nautiske, astronomiske og mekaniske Instrumenter, medens Samlingens 102 Modeller opstilledes i øverste Etage i en stor Sal, der virkede ved sine Dimensioner og rolige Linier.

I 1745 fik Samlingen en betydelig og meget værdifuld Tilvækst paa 40 Modeller, idet en stor Del af de smukke gamle Skibsmodeller fra Kunstkammeret afleveredes til Holmen, hvorefter Samlingen nu gav et fyldigt Billede af Flaadens Udvikling fra Chr. IV's Dage.



Pavillonen og Holmens Kanal set fra Størrestræde.

Ved Konstruktions-Skolens Oprettelse i 1757 indrettedes et særligt Modelkammer paa Nyholm, saaledes at Marinen nu raadede over to af hinanden uafhængige Samlinger, den historiske Samling i Pavillonen og Modelkammeret paa Nyholm.

I 1795 ramtes Modellsamlingen af en Katastrofe; den store Ildebrand, som i Løbet af to Dage lagde en Fjerdedel af Hovedstaden i Ruiner og udbrød paa Bremerholm, omspændte hurtigt Pavillonen. Under det energiske Redningsarbejde bjergedes de fleste Modeller, der stod nærmest Trappen, andre kastedes brændende i Kanalen, men den ældste Del af Samlingen blev Luernes Bytte. I alt ødelagdes 123 Modeller foruden et stort Antal Specialmodeller, der fandtes i Forelæsningsalen.

Efter Genopbygningen næste Aar installeredes Modellsamlingen atter i Pavillonen og undgik her at lide Skade ved Københavns Bombardement i 1807, ligesom Samlingens historiske Karakter respekteredes af Englænderne efter Kapitulationen; derimod led Modelkammeret paa Nyholm et betydeligt Tab, da det, i de faa Timer der



Modelsamlingen i Spanteloftsbygningen paa Nyholm 1869.

var til Raadighed, kun lykkedes at bringe Konstruktionstegningerne og en halv Snes Modeller i Sikkerhed.

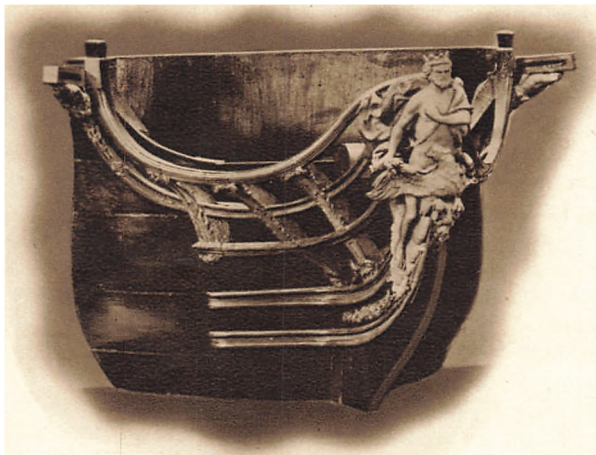
Efter Krigen blev der gjort et betydeligt Arbejde for at istandsætte de brandlidte Modeller, og i 1838 foresloges det at flytte den stærkt reducerede Samling til Arsenalet paa Nyholm som Pendant til den nys indrettede Vaabensal, en Plan, som desværre blev opgivet.

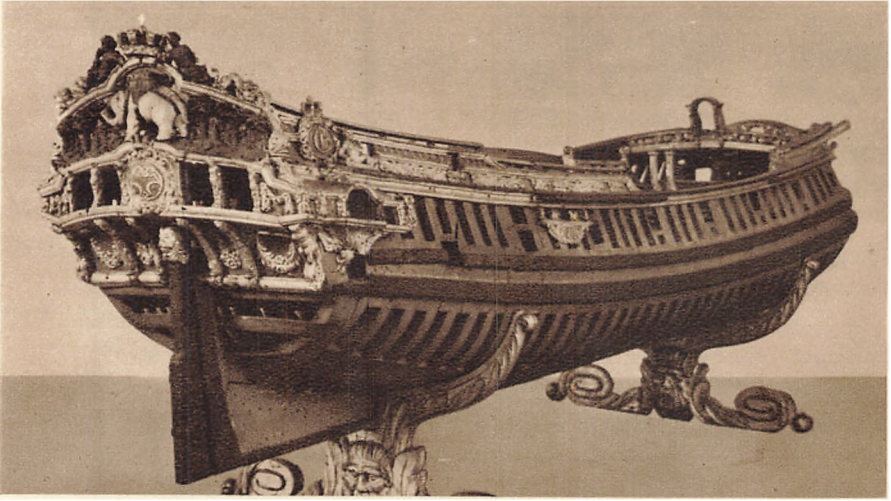
Ved Opgivelsen af Gammelholm og Værfternes Sammendragning til Nyholm maatte Pavillonen i 1861 rømmes med kort Varsel, hvorfor Modellerne blev opmagasinerede. Ved denne Lejlighed udrangeredes en Del Modeller for at sælges, men blev paa Kongens Begæring afgivet til Christiansborg Slot, hvor de imidlertid gik tabt ved Slotsbranden i 1884, herunder begge de værdifulde Modeller af det berømte Dokanlæg paa Christianshavn (1739).

I 1862 opstilledes Modellerne i den gamle Spanteloftsbygning paa Nyholm, hvor Forholdene var saa trange, at adskillige Modeller maatte staa paa Gulvet under Bordene, og hvor det var vanskeligt at opretholde Interessen for de gamle Modeller, som i Brydningstiden mellem Sejl- og Dampskibsperioden pludselig mistede deres Betydning for den fremtidige Udvikling.

I Aarene omkring den store Industriudstilling i København 1888 vaagnede Forstaaelsen for Modellernes store historiske Værdi, og de til denne Udstilling fremstillede Modeller af Flaadens nyere Skibe vakte saa stor Opmærksomhed ved deres smukke Udførelse, at der siden er gjort en betydelig Indsats for at genskabe Samlingens Homogenitet, dels ved at udfylde de opstaaede Huller ved Rekonstruktion efter de originale Tegninger og dels ved stadig at tilføre Samlingen nye tidsprægede Modeller, som i alle Retninger hører til det bedste, Nutidens Modelkunst formaar at opvise.

I 1894 fuldførtes den nuværende Bygning, hvor den lyse Sal med det omløbende Galleri afgav udmærkede Betingelser for en overskuelig og hensigtsmæssig Opstilling, men Samlingen er siden vokset saa stærkt, at Pladsmangelen nu gør sig gældende. I 1919 og 1924 afleveredes, uden i nævneværdig Grad at angribe Samlingens historiske Karakter, en Del Modeller til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg for at give dette Museum en rimelig Repræsentation af dansk og udenlandsk Krigsskibsbygning fra Sejlperioden, men alligevel har det været nødvendigt delvis at bryde med Princippet om en kronologisk Opstilling, og Formaalet med dette vejledende Katalog skulde da være at give et Overblik over dansk Orlogsskibsbygning i den mer end 250-aarige Periode, som repræsenteres af de historiske Skibsmodeller.





Kongens Lystfregat Elefanten 1687.

PERIODEN 1670—1690

Efter de ulykkelige Krige 1657—60 var Flaaden i Forfald, men i et meget kort Aaremaal lykkedes det Cort Adeler at genskabe dens Kampkraft. Ved Bygningen af de nye Skibe lagdes særlig Vægt paa at forene gode Søegenskaber med stor Kampværdi og at skabe de bedste Betingelser for Anvendelsen af det svære Artilleri under Bataille. Skibene udmærkede sig ved stor Stivhed, der betingede et roligt Underlag under Skydning, et stærktbygget Skrog, der afgav en god Beskyttelse, og den rigelige Plads mellem Kanonerne, der tillod en hurtig Betjening.

Under den skaanske Krig viste disse Skibe sig at være de svenske overlegne i Fægtning, i haard Kuling kunde de opsejle Fjenden og tvinge ham til Kamp, men i løjt Vejr var de noget tungere, idet det var umuligt indenfor et givet Deplacement og med et begrænset Dybgaende i lige Maade at opnaa Fordele i Sejlads og Stivhed.

Det er i store Træk Forholdet mellem Deplacement og Dybgaende, mellem Skrogets Skarphed under Vandet og dets Fyldighedsgrad i Vandlinieplanerne samt de stedse stigende Krav til mere ensartet og sværere Artilleri, der karakteriserer Udviklingen fra nu af og indtil Sejlskibsperiodens sidste Dage, idet en Fordel, der søges opnaaet paa et eller flere Punkter, naturligvis maa ske paa Bekostning af andre.

Dette er Hovedsagen til den stadige Strid om Konstruktionsprincipper og skiftende Retningslinier, men Overgangene er ikke tilfældige, de falder nøje sammen med de større Søkrige, hvor alle Lande paa Grundlag af de indhøstede Erfaringer søger at efterligne den sejrende Parts Skibe.



Orlogsskibet ANNA SOPHIA
1669—1716, 68 Kanoner.

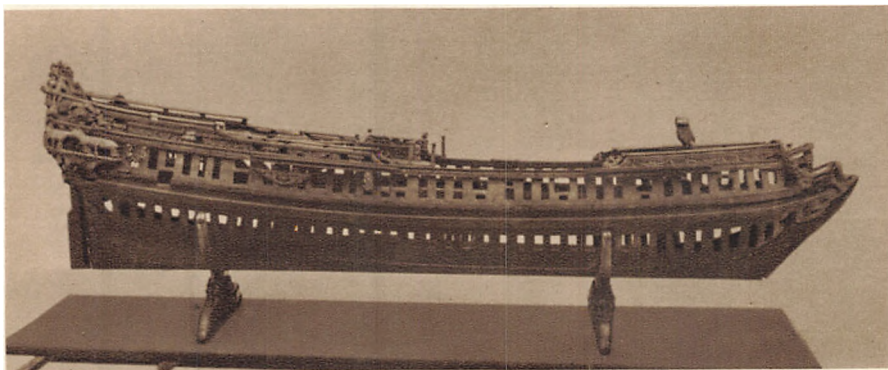
Denne Samlingens ældste Model, der ifølge en ubekræftet Tradition har været ophængt i Holmens Kirke, viser Typen paa et middelsvært dansk Orlogsskib fra Perioden omkring den skaanske Krig.

Modellen er udført som Votivmodel (Kirke-Skib), og Skroget er derfor med Hensigt gjort meget smalt for ikke at virke klodset, set fra Kirkegulvet, hvorimod den velbevarede Rejsning er udført med stor Nøjagtighed. Modellen, der indtager en fremskudt Plads blandt de faa i Udlandet bevarede riggede Modeller fra denne Tid, er først tilgaaet Samlingen efter Branden i 1795 og regnes, skønt den ikke er udført af nogen egentlig Modelbygger, med Rette for et af de værdifuldeste Stykker.

»Anna Sophia« blev bygget paa Bremerholm efter Cort Adellers Anvisning, og Modellen viser, hvor stor Tilknytning der dengang var mellem dansk og

hollandsk Skibsbygning, særlig bemærkelsesværdig er de store runde Mærs og Gick-Mærset paa Sprydet, som bibeholdtes til omkring 1725, det platte Agterspejl og den svært udskaarne Ornamentering.

Ornamentspejlet med Kongens Navnechiffer bærer en Buste af Kurfyrst Johan Georg af Sachsen, der var gift med Frederik III's ældste Datter, efter hvem Skibet er opkaldt, og flankeres af to Negerfigurer som Hukmænd, en Dekoration, der allerede var kendt paa Christian IV's Tid, og svarer til en Afbildning af Skibet paa Claus Mønichens Maleri paa Frederiksborg Slot af det berømte Søslag ved Øland den 1. Juni 1676. Her deltog Skibet med Kaptajn Jan van Hardenbrock som Chef i Niels Juels Eskadre og erobrede »Järnvågen« paa 42 Kanoner. Næste Aar var »Anna Sophia« Admiral M. Rodstens Flagskib og deltog i Slaget i Køge Bugt den 1. Juli 1677, særlig i Kampen med »Draken« og dennes Sekundanter.



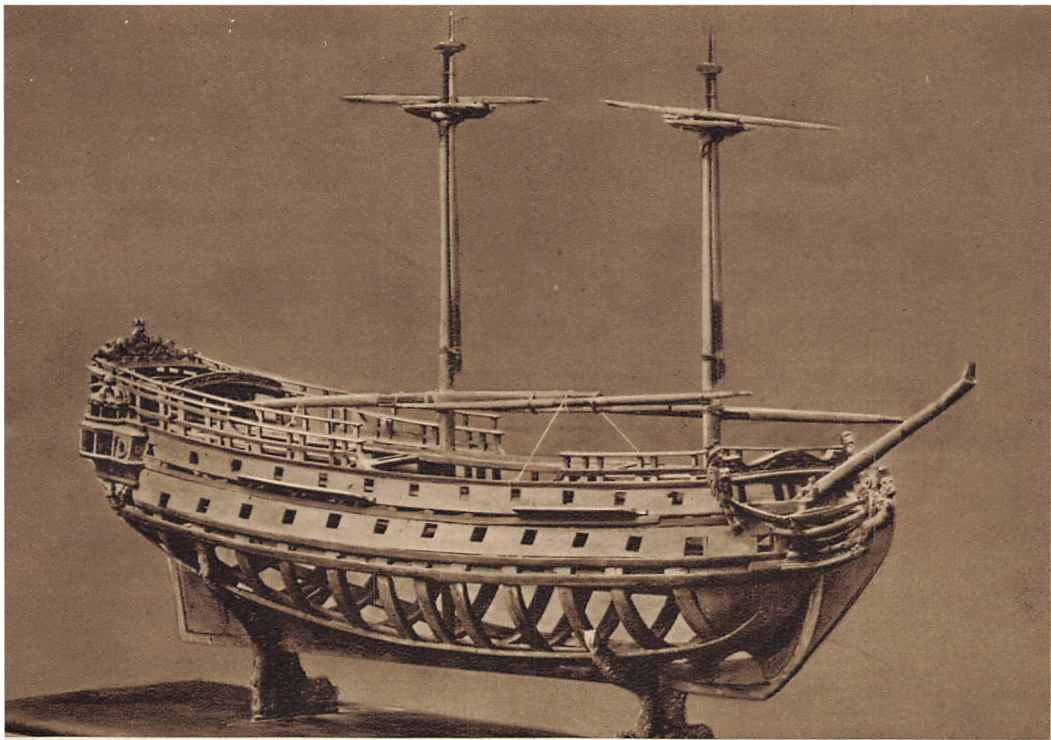
Kongens Lystfregat ELEFANTEN
1687—1721, 24 Kanoner.

“Elefanten“ indgaar i den lange Række af kongelige Fartøjer som en af de smukkeste Lystfregatter, der er bygget til Brug for Kongehuset.

Fregatten var specielt konstrueret til Besejling af de indre Farvande og med et saa ringe Dybgaaende, at den kunde gaa gennem Bøgestrømmen til Nykøbing Slot og videre til Gedser og Warnemünde, den egnede sig derfor ikke til Sejlads i aaben Sø, hvor den i haardt Vejr, ifølge en samtidig Beretning, »slingere som et Deign-Trug«.

Modellen viser, hvor stor Vægt der blev lagt paa dekorativ Udsmykning og Udstyrelse med udskaaet Billedarbejde, rig Forgyldning og livlige Farver, hvortil Kongen udredede den ikke ubetydelige Sum af 350 Daler. Modellen, der er udført af Fregattens Bygmester Francis Sheldon, afleveredes til Kunst-kammeret, hvorfra den i 1745 tilgik Samlingen.

Efter 1703 stationeredes »Elefanten« som Stationsskib i Store Belt og var i 1720 saa udslidt, at den hjemkaldtes, men den naaede ikke længere end til Stubbekøbing, hvor den blev skruet ned af Isen, den blev dog senere optaget og solgt i København.



Orlogsskibet TRE LØVER
1689—1729, 70—74 Kanoner.

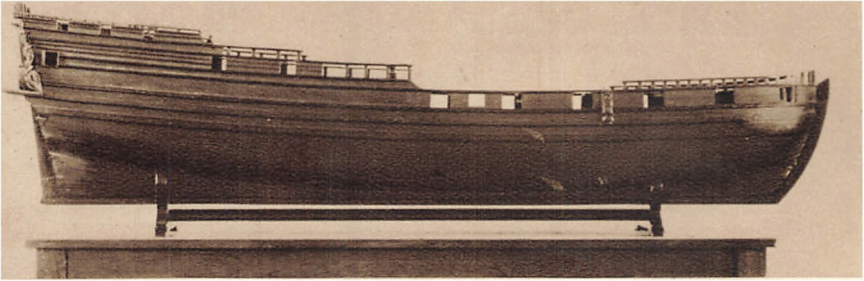
»Tre Løver« blev bygget af Englænderen Francis Sheldon, der i en Aarække havde været svensk Skibskonstruktør og indkaldtes, fordi man ønskede Skibe, som i Sejladsen ikke stod tilbage for de svenske.

Ved Ansættelsen havde Sheldon betinget sig ikke at være forpligtet til at udlevere sine Konstruktionsprincipper, hvorfor Modellen fremtræder som en Præsentationsmodel, der kun viser Skibets Sidebord og ydre Udseende.

Modellen, der er ret enestaaende i sin Art, giver dog adskillige gode Oplysninger, saaledes Indførelsen af det afrundede Agterspejl, hvor Plankerne fortsætter Skibets Façon til Gilling og Rorstevn, samt den lette Løbebro mellem Skanse og Bak, en sidste Rest af det lette Sparredæk (Bubenetz) der anvendtes paa Christian IV's Skibe som Standplads for Skibenes Soldaterbesætning. Skibet ses endvidere oplagt i Krigsberedskab, aftakket med strøgne Stænger og Ræerne kastet langskibs i Mærsene.

Modellen tilgik Samlingen fra Kunstkammeret i 1745 og viser ligesom den foregaaende, hvor smukt udførte de ældste Modeller, der gik tabt ved Branden i 1795, har været.

»Tre Løver« var et velsejlende Skib, men manglede tilstrækkelig Stivhed, det deltog, kommanderet af Kommandørkaptajn U. Kaas, i Træfningen under Pommern og Rügen 28.—30. September 1712, hvor den svenske Transportflaade blev delvis ødelagt.



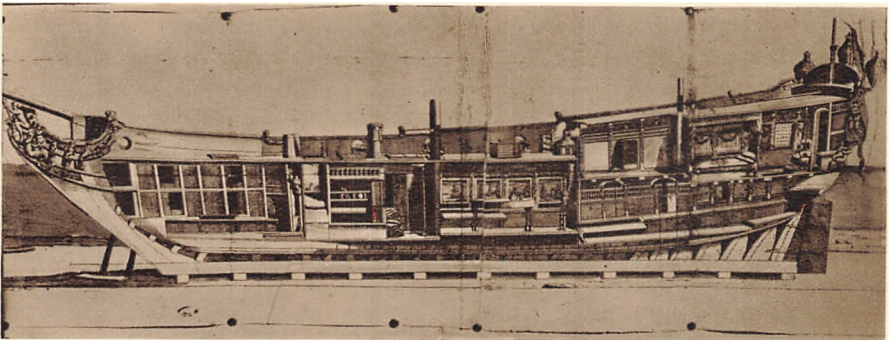
Kongens Jagt, Fregatten KRONEN
1690—1729, 24 Kanoner.

Kronjagten eller Kongens Rejsejagt, der er af næsten samme Type som andre Landes søgaaende Kongejagter, er konstrueret af Admiral Span og viser Indretningen af de rummelige og højloftede Kahytter til de kongelige Heskaber.

Da Ornamenteringen ikke er vist, virker Modellen med det platte Agterspejl vel noget tung, men med det rigt dekorerede Ornamentspejl, der bar Jean Henri de Moor's prægtige Kampagnelanterne og den høje Rejsning har Fregatten taget sig imponerende ud.

Kongehuset gjorde udstrakt Brug af Jagten, der i 1704 overførte Frederik IV paa den bekendte Rejse til Norge.

Under den store nordiske Krig gav Kongen Ordre til Jagtens Indrettelse til Krigsbrug, hvorefter den fra 1712 gjorde Tjeneste ved Rügen, hvor den med den stærke Armering og det ringe Dybgaende var velegnet til Operationerne i Greifwalder-Bodden og deltog i Sehesteds mesterligt gennemførte Landgangsforetagende, der i 1715 medførte Stralsunds Fald.



Kahytsaptering i Kongejagt fra samme Periode
(Coronelli: *Navi ed altre sorti di Barchi*).

PERIODEN 1690—1720

Perioden indleder en ny Æra for dansk Orlogsskibsbygning. Utilfredsheden med de seneste engelskprægede Skibe bevirkede, at Admiral Span i 1690 overtog Konstruktionen, Skibsbyggeriet blev lagt om, og i 1692 oprettedes Konstruktionskammeret, hvor Ekvipagemesteren, den senere Admiral O. Judichær, uddannedes til en fremragende Skibskonstruktør under Admiral Spans personlige Ledelse. De fra nu af byggede Skibe er større og meget fyldige, en Række Tredækkere med tre fulde Batterier danner Kernen i Flaaden, og de svære Skibe udmærkede sig under den store nordiske Krig som glimrende Batailleskibe med Skyts af stort Kaliber som Hovedarmering.

Orlogsskibet PRINS WILHELM 1696—1734, 52 Kanoner.

Modellen, der tillige fremstiller Søsterskibet »Prins Carl«, viser de franske Konstruktionsprincipper, der indførtes efter Viceadmiral C. v. Støckens Deltagelse i fransk Krigstjeneste 1691—92.

Modellen er bygget paa samme Maade som det egentlige Skib, idet hver enkelt Stykke Tømmer er tilpasset til dets Plads, saaledes at der derefter kunde bygges Skabeloner for Tømmerets Udvælgelse paa Tømmerlageret og dets rette Tilhugning. Hvert enkelt Stykke blev vejet paa en Modelvægt som Led i Beregningen af Skrogets Egenvægt, en Fremgangsmaade der bibeholdtes til omkring 1725, da matematiske Beregninger traadte i Stedet. Det platte Agterspejl er paa de Tider en Undtagelse fra almindelig Brug i dybgaende Orlogsskibe.

Ornamenterne, der kun delvis er bevarede, er tegnet af Fabriksmester Judichær. Galionsfiguren viser Datidens ofte noget sammensatte Komposition og forestiller en i antik romersk Dragt klædt Kriger med Hjælm og Kappe ridende paa en Havhest.

Ved Bjergningen under Branden har Modellen lidt en Del Overlast paa Lønning, Vægtergang og andet opstaaende og et tykt Lag gul Maling dækker andre Brandskader.

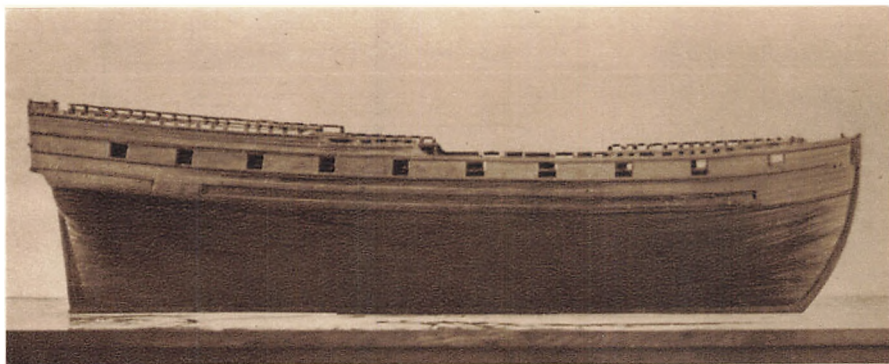
»Prins Wilhelm« deltog i Kongerejsen til Norge i 1704 og gjorde virksom Tjeneste under den store nordiske Krig.

Model af Tredækkeren STORE CHRISTIANUS QUINTUS (Projekt) (Illustration se Omslagets Forside).

Ved Slutningen af det 17. Aarhundrede var Tredækkere overalt Tidens Løsen, og i Danmark, som i en lang Periode kun havde bygget Todækkere, arbejdedes der paa at konstruere en Tredækker passende for vore Farvande. I 1697 forelaa Projektet til et saadant Skib paa 90 Kanoner, der blev foreslaaet bygget under Navnet »Store Christianus Quintus«.

Da de indsamlede Materialer tillod Bygningen af et endnu større Skib, byggedes i 1699 det berømte Skib »Fredericus Quartus« paa 110 Kanoner, som

dengang var Verdens største Krigsskib. Den prægtige Model til dette Skib gik desværre tabt ved Branden 1795, men paa Grundlag af en overordentlig smukt udarbejdet Originaltegning til Projektet er der i 1912 paa Modelkammeret fremstillet en Model, der giver et fortrinligt Billede af de Tredækkere, som i den følgende Periode dannede Kernen i den danske Flaade og spillede saa stor Rolle i den store nordiske Krig.



Fregatten POSTILLIONEN

1701—1706, 20 Kanoner.

Denne Fregat, der ogsaa benævnes »Snau«, blev for at svare til sit Navn i Løbet af 4 Timer efter Afløbningen fuldstændig ekviperet med Master, Takkelage og tilhørende Redskab, saaledes at den straks kunde løbe i Søen.

I Efteraaret 1705 gjorde Fregatten Tjeneste som Kadetskib i Østersøen, men forliste det følgende Aar ud for Klitmøller paa Jyllands Vestkyst paa Hjemrejse fra Frankrig.

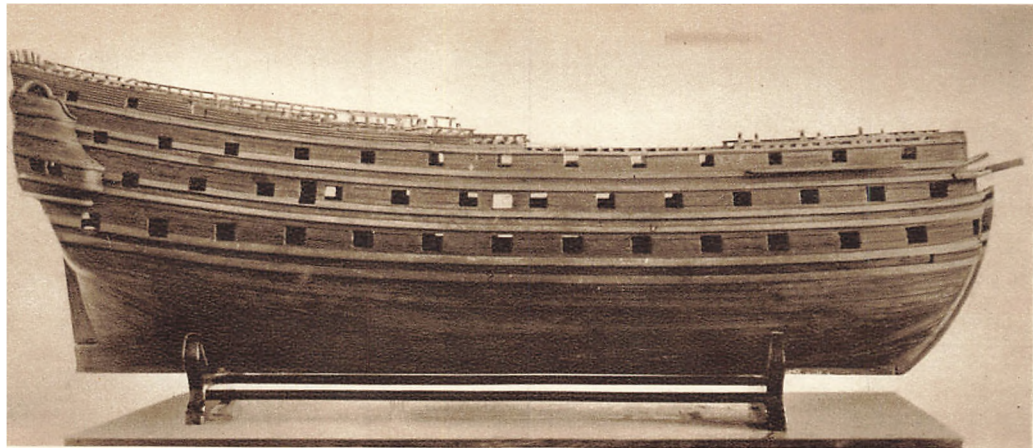
Orlogsskibet HAVFRUEN

1701—1738, 70 Kanoner.

»Havfruen«, der hørte til de sværeste Todækkere, var en fortrinlig Sejler og et af Flaadens mest benyttede Skibe.

Skibet deltog i Køge Bugt den 4. Oktober 1710, hvor Chefen Schoutbynacht C. Th. Sehested søgte at komme Ivar Huitfeldt til Hjælp, da Branden i »Dannebrog« tog Overhaand, men da han ikke med det svære Skib kunde komme nær nok til det brændende Vrag, raabte han til Fregatten »Lossen«, at den skulde gøre sit bedste for at bjærge Folkene. I den haarde Storm var dette umuligt, og »Dannebrog« sprang i Luften med hele Besætningen.

I 1712 var »Havfruen« Just Juels Flagskib i Østersøen og deltog i Fægtningen ved Pommern den 28.—30. September. Da Czar Peter i August kom til Flaaden for at overvære Operationerne ved Rügen, logerede han om Natten i »Havfruen«. I 1715 deltog Skibet i Slaget ved Rügen den 8. August.



Orlogsskibet ELEFANTEN
1703—1728, 90 Kanoner.

Denne svære Tredækker blev en Tid lang anset for Flaadens bedste Skib og benyttedes de første Krigsaar som Kommandoskib. »Elefanten« var Gyl-denløves Flagskib i 1710 og deltog i Kampen i Køge Bugt den 4. Oktober, hvor Orlogsskibet »Dannebrog« under Ivar Huitfeldt sprang i Luften, samt i Fægtningen under Pommern den 28.—30. September 1712, da den svenske Transportflaade blev delvis ødelagt. I 1715 var det Rabens Flagskib i Slaget ved Rügen den 8. August.

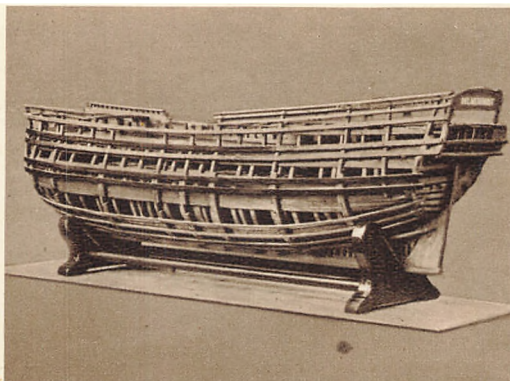
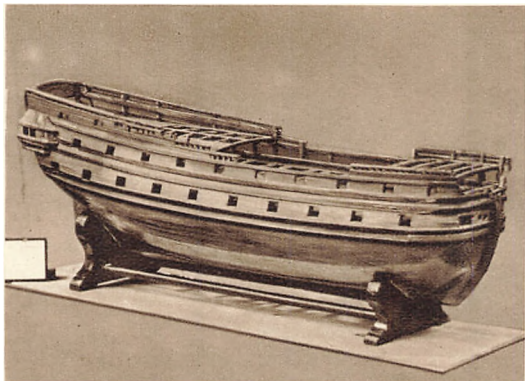
Da Czar Peter i August 1712 overværede Operationerne ved Rügen, benyttede han Lejligheden som Danmarks Allierede til at sætte sig ind i dansk Skibsbygning og gennemgik »Elefanten« saa nøje, at der ikke var det Rum i Lasten, som ikke blev beset, hvorefter Turen kom til de andre større Skibe. Intet undgik den russiske Flaadeskabers Opmærksomhed, og saa hyppigt lød Czarens Spørgsmaal: »Warum dat?«, at det blev til et almindeligt Slagord i Flaaden.

I 1728 blev Skibet grundsat ved Nyholm for at beskytte de oplagte Skibe mod Isgang og danner Fundament til den lille Ø, der endnu kaldes »Elefanten«. Skibet blev samtidig indrettet til Bradbænk, og paa Siden blev bygget en Kran, der nærlig havde Rundetaarns Højde.

Orlogsskibet FYEN
1705—1734, 50 Kanoner.

»Fyen« kommanderedes i 1712 af Kommandørkaptajn H. Knoff, der ud-mærkede sig ved sin Bravour og Konduite i den mærkelige Træfning i Kattegat den 11. Maj, hvor han med en meget underlegen Styrke paa 1 Orlogsskib og 4 Fregatter til Ankers udholdt et 2 Timers Angreb af en svensk Flaadestyrke paa 3 Orlogsskibe og 4 Fregatter. Det danske Tab var 4 døde og 40 saarede.

I 1717 deltog Skibet i Tordenskjolds Angreb paa Göteborg den 14. Maj, hvor Chefen Kaptajn G. Sivers faldt.



Orlogsskibet DELMENHORST
1707—1735, 50 Kanoner.

I 1712 deltog »Delmenhorst« i Operationerne ved Rügen, i 1715 i Slaget ved Kolbergheide den 24. April, der medførte Erobringen af 3 Linieskibe og 2 Fregatter ved Bülk, hvor Svenskerne havde sat dem paa Land, og samme Aar i Slaget ved Rügen 8. August. I 1719 var Skibet indlemmet i Tordenskjolds Eskadre i Kattegat og var med ved Marstrands Erobring.

Orlogsskibet WENDEN
1706—1741, 72 Kanoner.

Ved Bygningen af dette og de følgende Skibe søgte man at forene de franske og de engelske Principper saaledes, at man bibeholdt Skrogets store Fyldighed, men gav det finere Linier og en skarpere Boug.

»Wenden« viste sig at være en fortrinlig Sejler, som i den kombinerede dansk-engelske Flaade til Reval i 1726 kunde overprange Engelskmændene og have de underste Kanonporte længere aabne end disse.

Som Rabens Flagskib deltog »Wenden« i Kampene under Pommern i 1712 og var med i Slaget ved Rügen 8. August 1715.

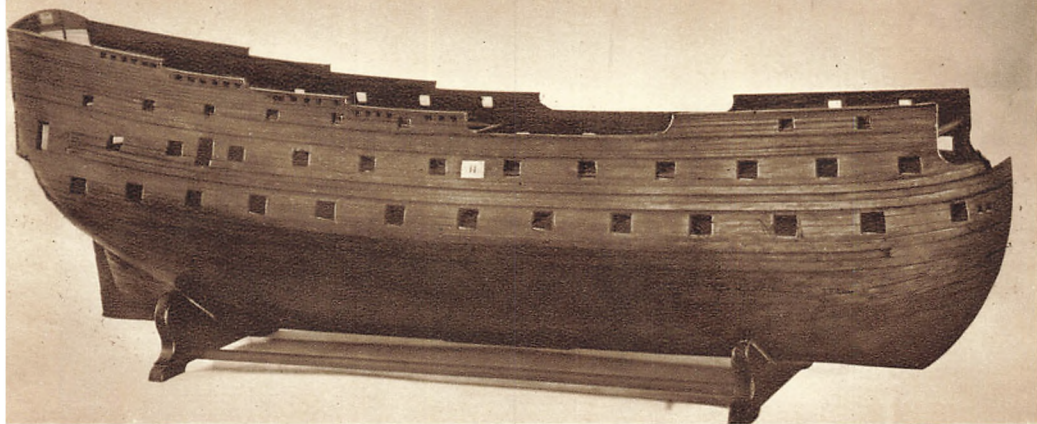
Orlogsskibet BESKÆRMEREN
1708—1740, 64 Kanoner.

og

Orlogsskibet EBENETZER
1709—1747, 64 Kanoner.

Disse Skibe henregnedes til Datidens svære Orlogsskibe. »Ebenetzer« var det første danske Orlogsskib, der styredes med Rat, hidtil havde man benyttet Kolterstokken, en lodret Vægtstangsarm der paavirkede Rorpinden.

Begge Orlogsskibene var under Udrustning de fleste Krigsaar. »Ebenetzer« deltog i Slaget ved Rügen den 8. August 1715 og kommanderedes i 1718 af Kommandør P. Tordenskjold. I 1719 overførte det Frederik IV og Kronprinsen til Norge.



Orlogsskibet Beskærmeren 1708.

Fregatten HØJENHALD
1708—1754, 30 Kanoner.

Judichærs Fregatter »Højenhald« og »Raae« (1709) regnedes for de bedste Fregatter, der var bygget før Benstrups Tid (1734), de var fortrinlige Sejlere og havde i stiv Kuling og Sø endog Fordel fremfor Tordenskjolds Prise, den berømte svenske Fregat »Hvide Ørn«, men de var svagere armeret end de tilsvarende svenske Fregatter. Som største Kaliber førte de 8-pundige Kanoner, medens »Hvide Ørn«, der var noget mindre, førte 12-pundige Kanoner.

Skytskibet HJELPERINDEN
1718—1747, 36 Kanoner og 3 Morterer.

Denne Model repræsenterer trods det tilsyneladende ret uanselige Ydre en Skibstype af betydelig Kampværdi. Med et Hovedbatteri paa 24 Stk. 24-pundige Kanoner og 3 Stk. 100-pundige Morterer var Skytskibet i smult Farvand i Stand til at tage Kampen op med et 64-Kanonskib og kunde med det ringe Dybgaaende unddrage sig Overmagt ved at sejle ind paa lægt Vand.

Det første Skytskib »Hjelperen« (1715) kom i Kampene under Rügen i et saadant Ry, at Kejser Karl VI udbad sig Tegninger og lod bygge lignende Fartøjer til Angrebet paa Belgrad i 1717.

»Hjelperinden« deltog i 1719 under Tordenskjold ved Erobringen af Marstrand og i Angrebet paa Ny Elfsborg.

PERIODEN 1720—1730

Efter den store nordiske Krig med de mange heldigt gennemførte Flaadeoperationer indtræder en Stilstand i Byggeriet, Krigserfaringerne er noget modstridende, fordi Flaaden under Krigen maatte løse saa forskelligartede Opgaver, uden at det var muligt at afgøre, hvor Hovedvægten skulde lægges med Fremtiden for Øje.



Danske Orlogsskibe under den store nordiske Krig. I Forgrunden Orlogsskibet Prins Christian og Løvendals Galej ført af Peder Wessel (Tordenskjold). Maleri af Grodtschilling tilhører Søe-Lieutenant-Selskabet.

Orlogsskibet DRONNING ANNA SOPHIA
1722—1752, 90 Kanoner.

Under de stedse stigende Krav til bedre Sejlegenskaber blev denne Tredækker bygget med finere Linier med det Resultat, at Skibet blev meget rankt. Da »Anna Sophia« endvidere ikke kunde føre det underste Batteri tilstrækkeligt højt over Vandet, maatte Skibet forsynes med en udenbords Fortømring i Vandgangen, hvorved de opnaaede Fordele gik tabt.

Orlogsskibet PRINS FRIDERICH
1727—1759, 72—78 Kanoner.

Ved Bygningen af dette Skib, som vistnok maa betegnes som Datidens mindste Tredækker, havde Kommandørkaptajn R. Krag lagt engelske Principper til Grund for Konstruktionen, men »Prins Friderich« svarede ikke til Forventningerne, det var i bidevind Sejldes en maadelig Sejler, savnede fornøden Stivhed som Batailleskib og var straks underkastet en betydelig Køl-brydning, der forringede Skibets Kvalitet og Levealder.

»Prins Friderich« indleder den Periode, hvor Orlogsskibene bygges uden Bovport paa underste Batteri, denne Port, som efter 1700 sædvanlig stod tom og kun besattes med en Kanon fra det øvrige Batteri, naar den skulde bruges, var paa Grund af de ændrede taktiske Formationer efterhaanden blevet overflødig. Bovporten genindførtes i Danmark i 1789.

PERIODEN 1729—1744

De uheldige Resultater af den senere Skibsbygning medførte indgaaende Diskussioner angaaende Fordelene og Manglerne ved dybgaaende og fladgaaende Skibstyper, uden at man kunde komme til Enighed, da den unge Kaptajnløjtnant K. Benstrup vendte hjem fra Studierejse i Udlandet og fik overdraget Hvervet som Skibskonstruktør.

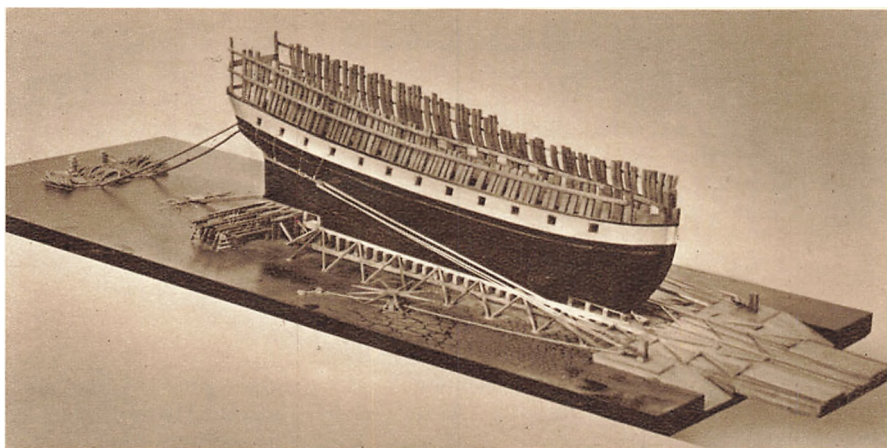
Med stor Dygtighed tilpassede han de franske Principper efter danske Forhold og skabte en Række Skibe, der staaer som Datidens ypperste. Hans Held skaffede ham imidlertid Modstandere, der benyttede nogle Uheld til at faa ham fjernet. Da det derefter byggede fladgaaende Orlogsskib viste sig uanvendeligt, maatte man indkalde den franske Konstruktør L. Barbé, som dog ikke var Opgaven voksen og byggede nogle af de sletteste Skibe, Flaaden har ejet.

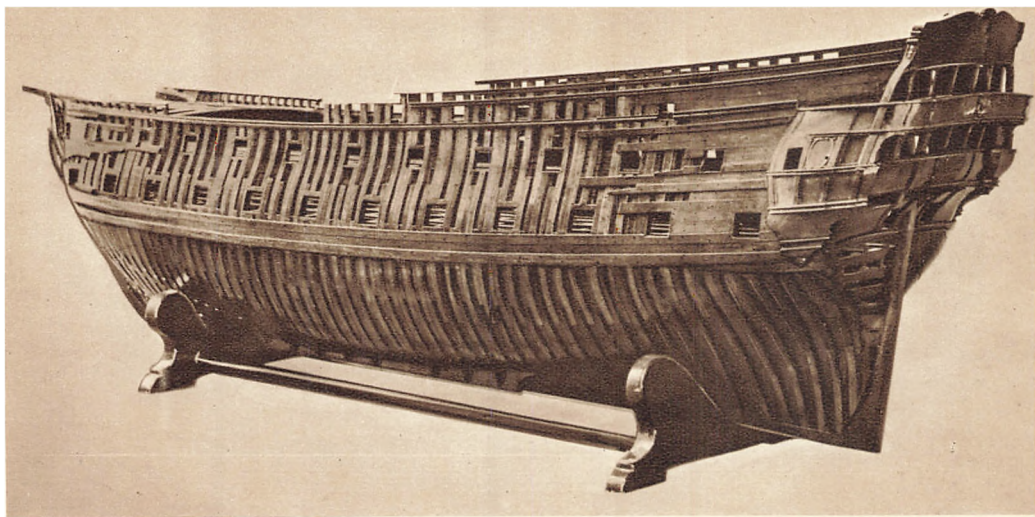
Orlogsskibet TRE LØVER staaende paa Bedding No. 2 1730—1753, 60 Kanoner.

Modellen viser »Tre Løver« klar til Afløbning paa Nyholms Beding No. 2. Skroget er kun oplædt til underste Batteri, hvilket var almindeligt i de Tider, hvor Skibene oftest afløb samme Aar, de var opsat, og blev færdigbyggede paa Vandet. Efter Aarhundredets Midte blev Skibene oplædt til øverste Dæk og stod da 2—3 Aar paa Stabel.

Efter Besejlingen udtaltes, at »Tre Løver« var en glimrende Sejler, som kunde jage, hvem den vilde, og om fornødent unddrage sig sin Overmand, hvorfor det var at ønske, at Flaaden hvert Aar maatte formeres med saadanne Skibe.

Modellens Maling er ikke tidssvarende og skjuler sandsynligvis Brandskader fra Branden 1795.





Orlogsskibet PRINSESSE SOPHIA HEDEVIG
1731—1754, 60 Kanoner.

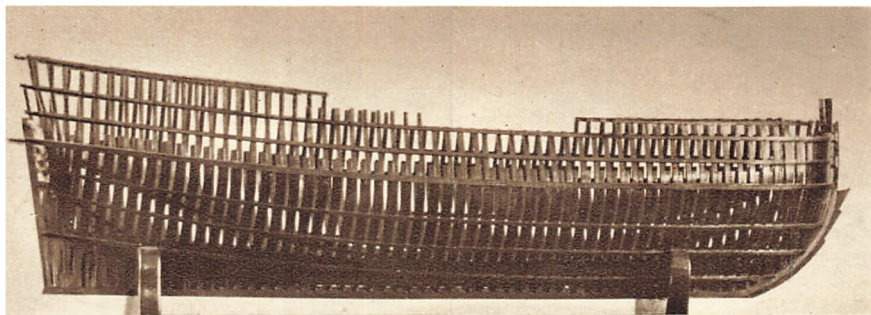
Modellen, der tillige fremstiller »Markgrevinde Sophia Christine«, er meget instruktiv, da den gør Rede for de Konstruktioner, der kendetegner Benstrups Skibe. Skroget har stor Skarphed i Bunden med den særprægede, knækkede Spanteprofil og den »oblique« (skraa) Garnering i Lasten.

Den stedse stigende Vanskelighed ved at skaffe vokset Tømmer af tilstrækkelig Størrelse tvang Skibsbyggerne til at anvende sammensatte Tømmerkonstruktioner, og her ses Spantet opbygget af 9 Stykker samt Anvendelsen af et stort Antal Bjælkevægere i Lasten, Bougen er opklædt med Krumtømmer, og Dæksbjælkerne er smærkere og talrigere end i de tidligere Skibe.

Paa Togt i Nordsøen i 1734 under Stridighederne med Hamburgerne viste Skibet sig som et fortrinligt Søskib, og det berettes, at Tømmerforbindingen i meget stormfuldt Vejr »stod som en Mur«. Kaptajn B. de Fontenay udtalte, at han med 26 Aars Officerserfaring kunde sige, at intet af Flaadens Skibe havde været dette lig i Godhed og de fornødne Kvaliteter, et Orlogsskib burde have, med 2 Reb i Merssejlene krængede Skibet kun 2—3 Fod og kunde ligge $5\frac{1}{2}$ Streg fra Vinden.

Orlogsskibet OLDENBORG
1736 Navneændring til DITMARSKEN
1732—1767, 50 Kanoner.

I 1757 indgik »Ditmarsken« i den forenede dansk-svenske Eskadre, som under Kolonialkrigen var udrustet i Nordsøen til Hævdelse af den væbnede Neutralitet.



Fregatten BLAA HEJREN
1734—1756, 18 Kanoner.

Orlogsskibet NORSKE LØVE
1735—1764, 70 Kanoner.

Disse Modeller, der er udført som Spantemodeller, viser særlig det Mellemrum mellem Spant og Indtømmer, som skulde befordre Luftcirkulationen til Modvirkning af Forraadnelse.

»Blaa Hejren«, der ogsaa benævnes en Snau, var en meget velsejlende Fregat, som paa Grund af sin smukke Bygning og fine Linier findes gengivet i Chapmans berømte Atlas: Architectura Navalis Mercatoria, 1768, men den kunde dog ikke maale sig med Judichærs Fregat »Raae« (1709).

Fregatten var i 1736 og 37 paa Togt til Grønland, og i 1753 laa den paa Saffias Red, da Fregatten »Falster« 3. Juni kom i Brand og sprang i Luften med 132 Mand af Besætningen. Efter at være solgt til Rentekammeret i 1756 gjorde den Tjeneste som Stationsskib ved de vestindiske Øer.

»Norske Løve« regnedes for Benstrups bedste Skib, og Konstruktionstegningen benyttedes til senere Bygning af 4 Orlogsskibe.

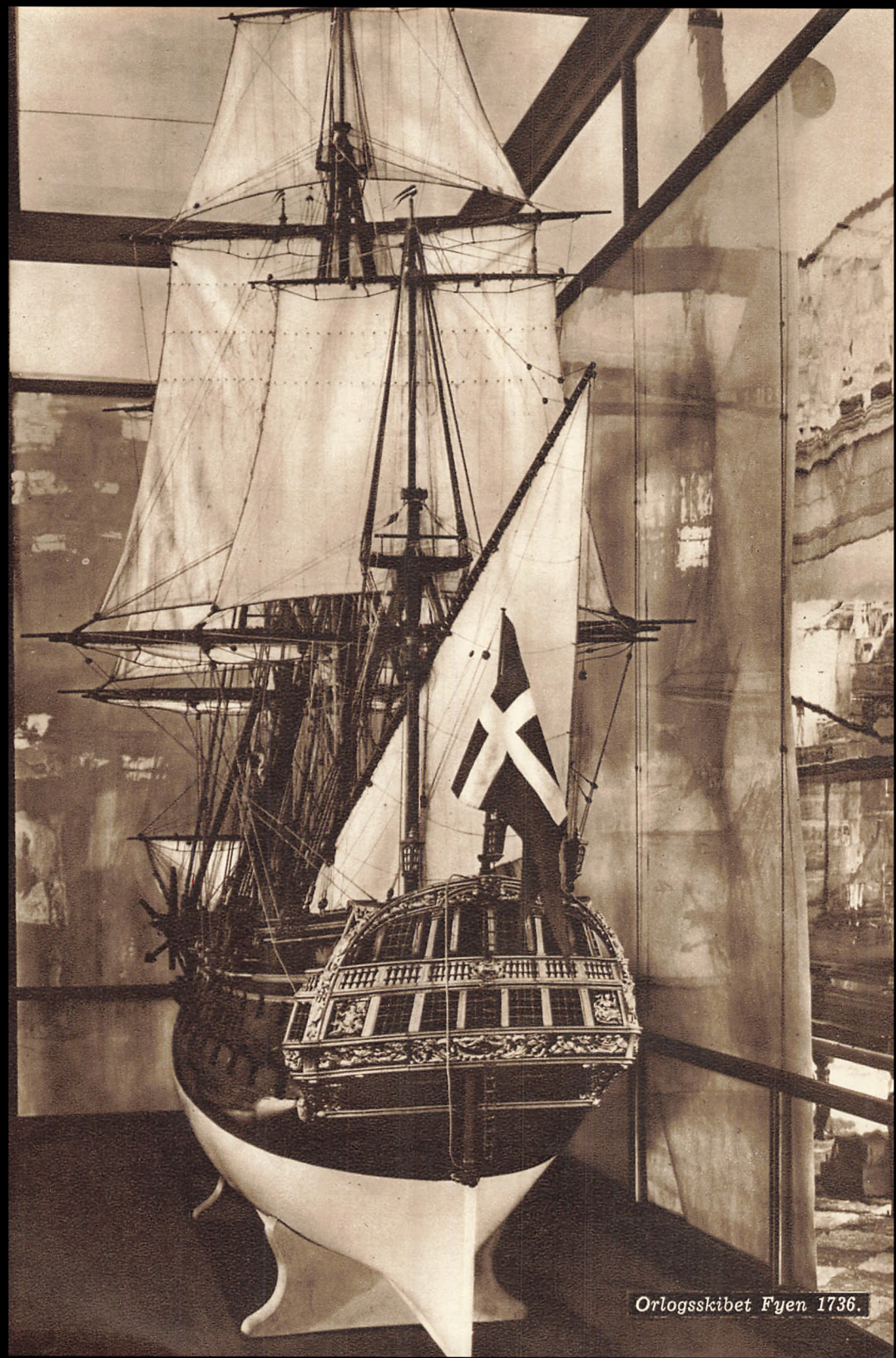
Orlogsskibet CHRISTIANUS SEXTUS
1733—1769, 90 Kanoner.

Bygningen af »Christianus Sextus« var et nyt Forsøg paa at konstruere en svær Tredækker, som var egnet for danske Farvande, uden at det dog lykkedes at løse denne vanskelige Opgave tilfredsstillende.

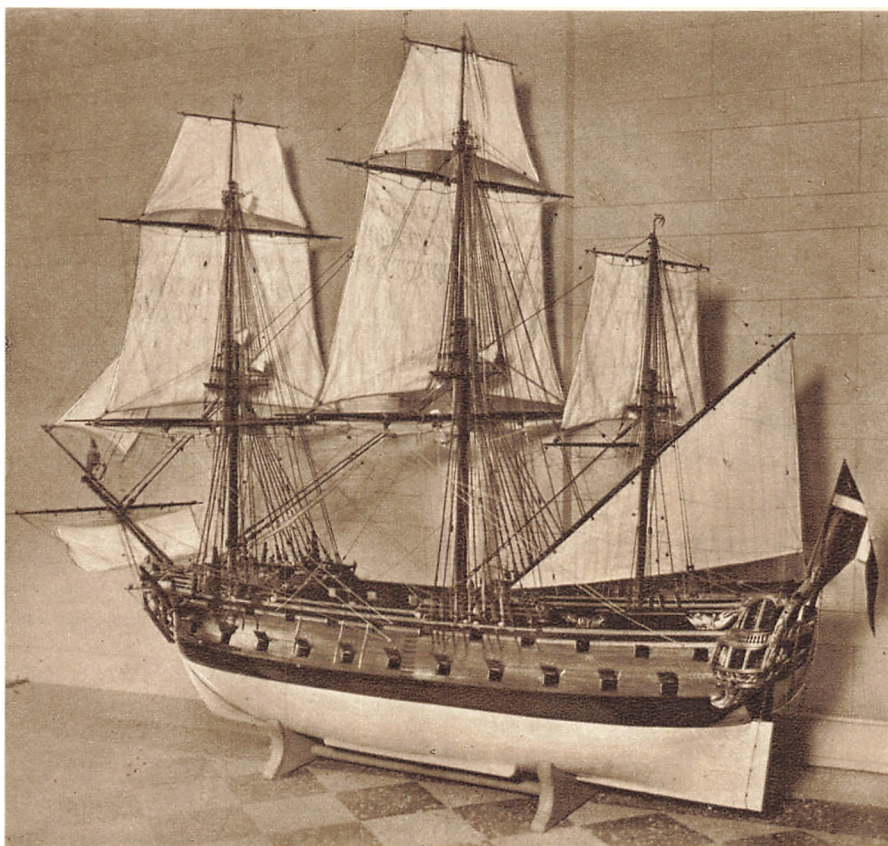
Under Bygningen ansaas det for nødvendigt at behugge de svære Dæksbjælker for at spare Vægt, og da der i Hastværket for at faa Skibet færdig til Afløbning ved først indtrædende Højvande, blev begaaet en Fejl ved Afretningen af Skibssiden, blev der nedsat en Undersøgelseskommision, hvor det lykkedes Benstrups Modstandere at bevirke hans Afskedigelse.

Orlogsskibet DELMENHORST
1735—1777, 50 Kanoner.

I 1746 indgik »Delmenhorst« i den Eskadre, der sendtes til Middelhavet for at give de med Beyen af Algier indledede Forhandlinger fornøden Vægt, i 1749 deltog Skibet i Kongerejsen til Norge og i 1756 indgik det i den forenede dansk-svenske Flaadestyrke, der sendtes til Nordsøen til Handelens Beskyttelse. 1759 konvoyerede »Delmenhorst« Koffardiskibe til Lissabon og Marseille.



Orlogsskibet Fyen 1736.



Orlogsskibet FYEN
1736—1745, 50 Kanoner.

»Fyen«, konstrueret af Fabrikmester D. Thurah, blev bygget for at undersøge, hvorvidt et fladgaaende Orlogsskib kunde maale sig med Benstrups Skib »Oldenborg«. Besejlingen mellem disse Skibe, der var imødeset med store Forventninger, blev en Oprejsning for Benstrup, idet »Oldenborg« sejlede »Fyen« forbi saavel til Luvart som i Læ med aabne Porte og hele underste Batteri iborde, medens »Fyen« ikke turde eller kunde lukke nogen af sine Porte op.

Da »Fyen« ikke fandtes egnet til Krigsbrug, blev Skibet 1745 afstaaet til det asiatiske Kompagni.

Den smukke Model har altid været anset for et af Samlingens bedste Stykker, særlig paa Grund af den veludførte Rejsning, i 1766 blev Modellen bragt til Christiansborg Slot, da Kongen ønskede at gøre sig nærmere bekendt med Rigningen. Ved Branden i 1795 led Takkelagen en Del Skade, som dog senere er blevet udbedret med stor Nænsomhed.



Orlogsskibet OLDENBORG
1740—1778, 60 Kanoner.

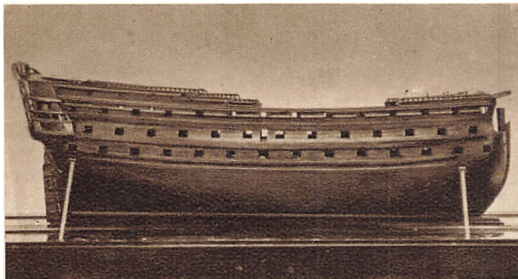
»Oldenburg« deltog i 1746 som Flagskib i den mod Beyen af Algier udrustede Middelhavseskadre og var i 1749 Flagskib i Kongeeskadren, der 2. Pinsedag overførte Fr. V fra Frederikshavn til Norge.

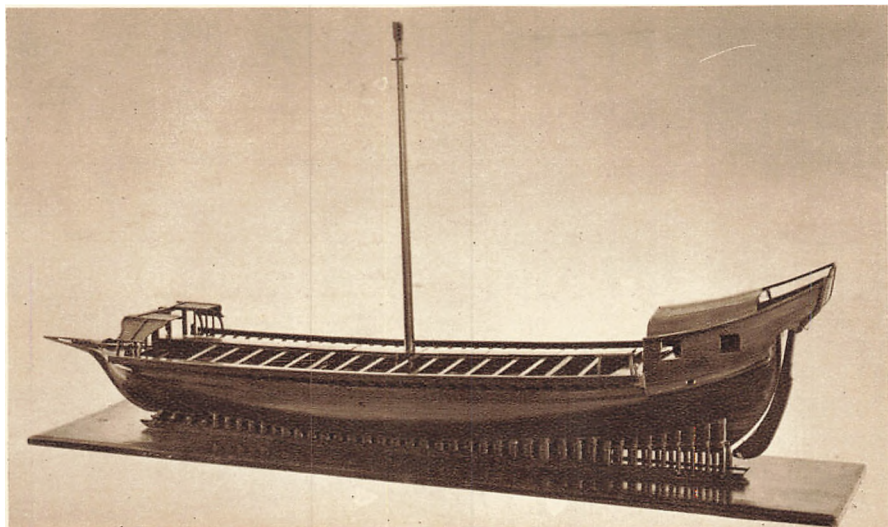
Modellen er ikke ganske fuldført, fordi Modelbyggeren, Formand H. Poulsen Stork døde under Udførelsen i 1742.

Model af et 90-KANONSKIB (Projekt)

Denne overordentlig fint udførte Model er bygget i to Dele, indrettet til at skyde fra hinanden, saaledes at Gennemsnit og Apetering kan ses i alle Enkeltheder. De to Halvdele er ikke ganske symetriske, men fremstiller hver sit Skib, hvoraf det ene er bygget med langskibs Garnering, det andet med den »oblique« Garnering, ligesom der er en betydelig Forskel i Bundstokkens Rejsning.

Den franskprægede Model er udført af Barbé som Forslag til en dansk Tredækker i 1741, men blev ikke godkendt, da den ikke opfyldte de stillede Fordringer.





Galejen JÆGERSBORG
1745—1767, 9 Kanoner.

Som den eneste bevarede Konstruktionsmodel til en dansk Galej, frembyder Modellen betydelig Interesse. Galejen, der tidligere havde spillet en ikke ringe Rolle i den danske Flaade, senest under den store nordiske Krig, opnaaede nu en kortvarig Renaissance, idet Sverige havde genoptaget Galejbygningen.

»Jægersborg« der er konstrueret af Barbé, maatte undergaa adskillige Ændringer, inden den blev antaget og viste sig at være et velroende Fartøj, hvorimod den stod tilbage i Sejlads og Stivhed.

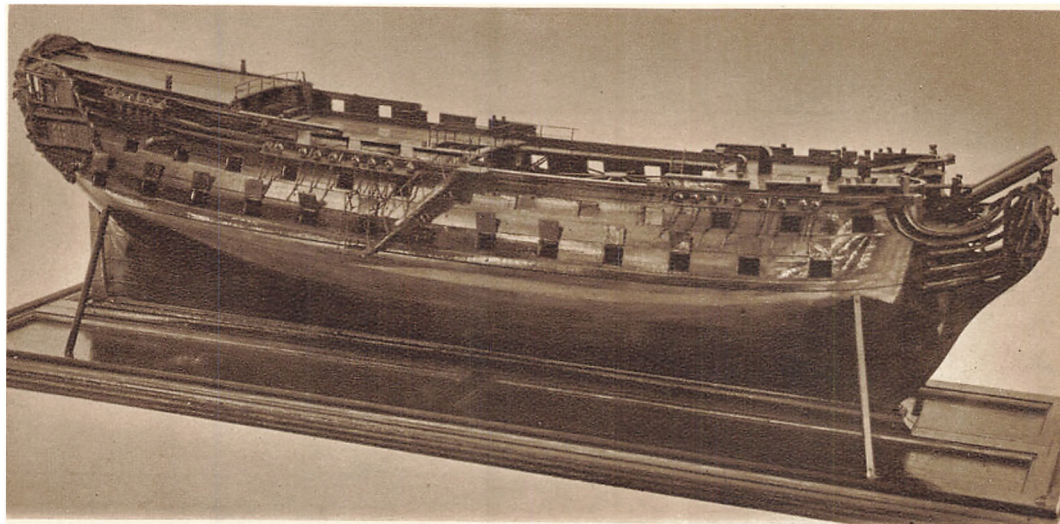
PERIODEN 1745—1760

Denne Periode indledes med Bygningen af det berømte 50-Kanonskib »Fyen«, der blev konstrueret af Kaptajn Andreas Gerner paa Basis af hjembragte engelske Tegninger, men da denne dygtige Mand allerede døde i 1749, stod Marinen uden nogen egentlig Skibskonstruktør. Vejen var imidlertid vist, og i de følgende Aar byggedes en Række udmærkede Skibe, idet Konstruktions-Kommissionen paa Grundlag af indhøstede Erfaringer bearbejdede de bedste af de eksisterende Tegninger.

Orlogsskibet DRONNING JULIANE MARIA
1752—1789, 70 Kanoner.

Denne kunstfærdigt udførte Model anses for Samlingens fineste Model fra Sejskibstiden, den blev forfærdiget ved Konstruktionsskolen paa Nyholm, medens Søsterskibet »Danmark« (1757) var i Bygning, og fuldførtes i 1765.

Modellen er til at skille ad i vandrette Dele efter de tre Dæk, og Underskibet er bygget i to forskydelige Dele, saaledes at Modellen i alle Enkeltheder viser Skibets Indre.



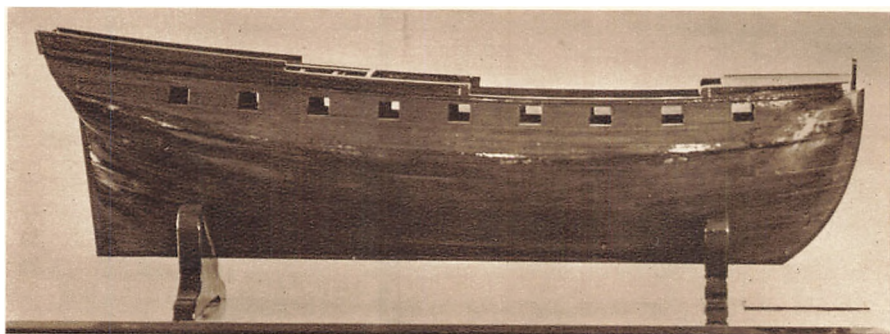
Den nøjagtige og detaillerede Udførelse skabte hurtigt et saadant Ry om Modellen, at der blev rettet talrige Anmodninger om at maatte bese den, men uagtet Modellen saaledes i snart 200 Aar ofte er blevet forevist og adskilt for inden- og udenlandske Rangspersoner og under fremmede Flaadebesøg, kan der ikke spores den ringeste Forskydning imellem de forskellige Dele, et smukt Bevis paa den Indsigt og Omhu hvormed Modellen er forfærdiget.

»Juliane Maria« var et fortrinligt Skib med gode Sejlegenskaber og mangelige Bevægelser og var fra 1757—69 oftest Flagskib i de udrustede Eskadrer, det første Aar i den forenede dansk-svenske Flaadestyrke i Nordsøen til Handelens Beskyttelse.

Fregatten WILDMANDEN

1754—1773, 18 Kanoner.

Denne Letfregat betegnes som et mageligt Fartøj, der ligger uforlignelig bi, vender vel i alle Kulinger og for Vinden meget gesvindt, har næppe sin Lige i at holde Luven, men er i Farten kun en temmelig god Sejler. Efter danske Forhold havde Fregatten et ret betydeligt Dybgaende.



PERIODEN 1760—1807

Under Fabrikmester Krabbe fortsatte Skibsbygningen sin rolige Udvikling, Skibene byggedes vel noget større, men nogen væsentlig Ændring fandt først Sted ved Bygningen af »Den Prægtige« 1768. Dette 80-Kanonskib, der var en Todækker med 36-pundige Kanoner paa underste Batteri, blev af nærlig lige Force med den sidste Tredækker, men Skibet, hvoraf Samlingen kun ejer et Middelspant, var allerede 10 Aar senere forældet, idet den hastige Udvikling under den nordamerikanske Frihedskrig krævede en stærkere Armering. Det blev den højtansete Fabrikmester H. Gerner, som paa den smukkeste Maade løste denne vanskelige Opgave ved Bygningen af »Neptunus« 1789, der fik 24-pundige Kanoner paa andet Dæk. Under den truende Situation omkring Aarhundredeskiftet bestræbte den idealistiske Fabrikmester Hohlenberg sig for at forøge Skibenes Kampværdi ved at se bort fra den hævdvundne Skibsform og indskrænke al Ornamentering til Fordel for stærkere Armering.

Perioden karakteriseres iøvrigt ved Indførslen af den korte, svære Kanon — Karronaden, der var meget effektiv i Nærkamp, og Bygningen af de skarptsejlende Brigger, der egnede sig til Krydsertjeneste og lettere kunde afses fra Flaaden til den meget krævende Konvoyering end Fregatterne.

Orlogsskibet CHRISTIAN DEN SYVENDE 1767—1801, 90 Kanoner.

»Christian den Syvende« var Danmarks sidste Tredækker; efter nøjagtig 100 Aars Erfaring maatte man erkende Sandheden i Cort Adellers Ord, at Tredækkere med et begrænset Dybgaaende aldrig kunde byde Flaaden de Fordele, som Udlandet havde af denne Skibsklasse.

I 1799 blev Skibet raseret til Blokskib paa 58 Kanoner og bestemt til under Navnet »Prøvestenen« at sænkes som fast Batteri ved København, men Indretningen hertil var ikke tilendebragt, da den engelske Flaade, i 1801 var under Opsejling, hvorfor Skibet blev forankret som det sydligste Skib i Defensionslinien i Kongedybet.

»Prøvestenen«, der kommanderedes af Kaptajn Lorentz Fjelderup Lassen, var her det første Skib, som modtog det engelske Angreb den 2. April og udsattes for en voldsom Ild fra den opsejlende engelske Flaade. Det engageredes af ikke mindre end 5 Skibe, og mod denne vældige Overmagt holdt det gamle Skib med et Tab af 75 døde eller saarede Stand i nærlig 4½ Time, 3 Gange opstod Brand, og 3 Gange blev Vimplen skudt ned, men atter hejst. Da Skibet kun havde 2 brugelige Kanoner i Behold og var sønderskudt af over 1000 Kugler, lod Chefen Krudtet kaste over Bord og forlod Vraget med 131 Mand af Besætningen.

Englænderne, som ikke kunde hjemføre Skibet som Prise, stak Vraget i Brand, det drev over paa Middelpulten og opbrændte til Vandlinien.



Bombarderhukkerten KOMETEN
1771—1790, 2 Morterer og 16 Kanoner.

Efter de mislykkede Operationer mod Alger i 1770 sattes 8 svære Bombarderhukkerten i Bygning for at sendes til Middelhavet, men da Freden sluttedes kort efter Struenses Fald i 1772, kom Expeditionen ikke af Sted.

Ved Besejlingen i 1771 udtaltes, at Bombarderhukkerten sejelede vel, bedre end ventet, de kunde følge Flaaden uden at tages paa Slæb, var meget stive, sejelede fortrinligt i haard Kuling, men vilde nødvendig stavgvende i høj Sø. Med 14 Aarer kunde de roes med en Gennemsnitsfart af 2 Knob og paa en kortere Strækning 3,4 Knob.

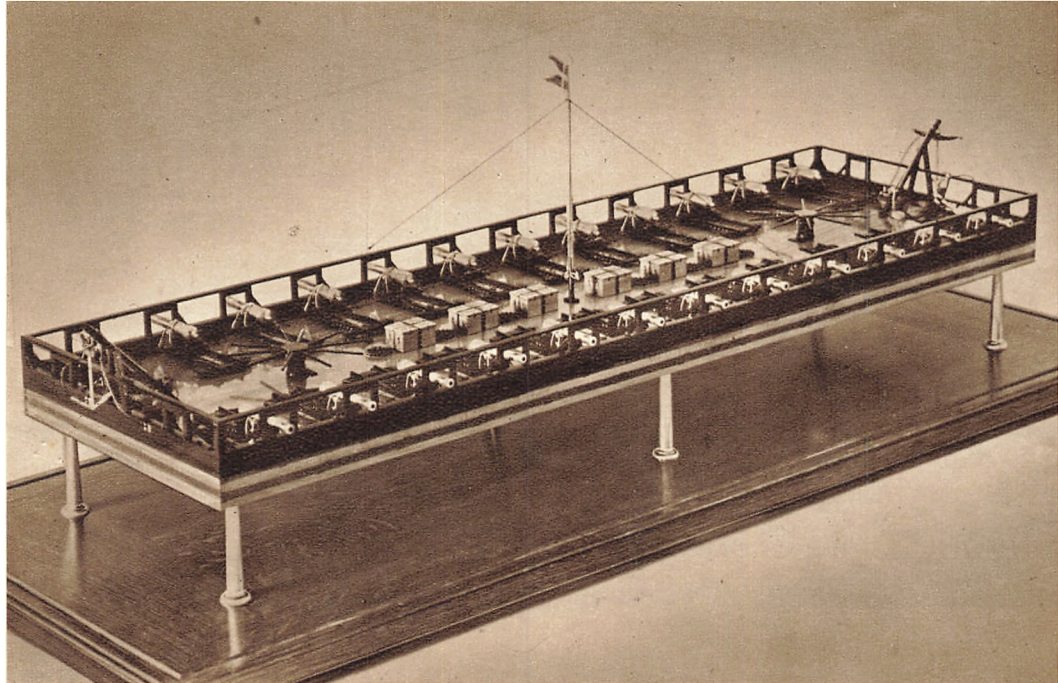
En Detailmodel viser det fjedrende Underlag, der skulde optage »Wurfet«.

Defensionsfregatten HJÆLPEREN
1787—1806.

»Hjælperen« var et overordentlig kraftigt Skib, der kunde føre svære Kanoner eller Morterer, alt efter Ekspeditionens Art. Skibet var gjort synkefrit med et 5 Fod tykt Træpanser, der beskyttede Midterpartiet og afsluttedes med svære tværskibs Trætraverser.

Under Slaget paa Reden 2. April 1801 var »Hjælperen« armeret med 20 Stk. 36-pundige Kanoner og udlagdes som Defensionsliniens mest modstandsdygtige Skib paa den nordre Fløj, hvorfra Angrebet ventedes.

Som bekendt fandt Angrebet Sted Syd fra, og »Hjælperen« skønnes at være blevet engageret af 5 Fregatter med tilsammen 152 Kanoner, imod hvilke det holdt Stand, indtil Chefen, Premierløjtnant P. C. Lillienkiold, lod kappe og søgte inden for Stubben, da han til sidst saa sig alene tilbage overfor hele den engelske Overmagt. Tabet var 5 døde og 17 saarede.



FLAADEBATTERIET No. 1

1787—1808, 24 Kanoner.

Ogsaa kaldet Gerners synkefri Defensionsflaade.

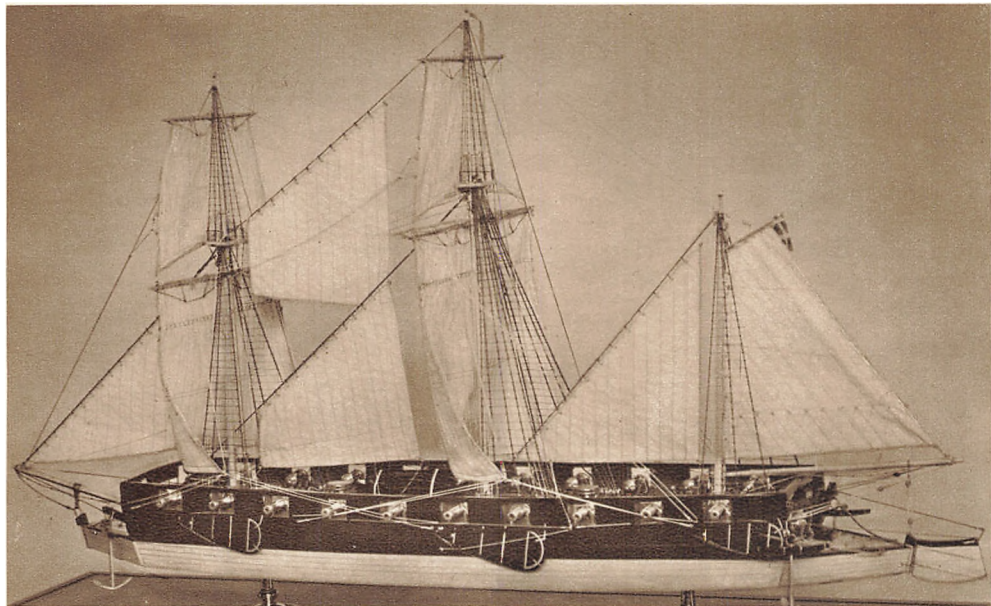
Det var paa dette Flaadebatteri, at Chefen, den 17-aarige Sekondløjtnant Peter Willemoes, i Slaget 2. April 1801 vandt sin Berømmelse ved den Tap-
perhed, hvormed han i 3½ Time udholdt Fjendens dødbringende Ild og forblev i Defensionslinien, indtil enhver Fortsættelse af Kampen var haabløs.

Flaadebatteriet, der kun førte 18-pundige Kanoner, laa nærlig tværs af Nelsons Flagskib »Elephant«, som til at begynde med ikke ænsede den lave og uanselige Flaade, men snart maatte erkende den som en farlig Modstander. Flaadebatteriet blev derefter beskyttet med Skraa, der bevirkede et stort Mandefald paa det næsten ubeskyttede Dæk, uden at det dog kunde fordrives, før 49 Mand af den 129 Mand store Besætning var gjort ukampdygtige, en Daad som den krigserfarne Nelson ikke alene forstod at værdsætte, men ogsaa fremhævede ved den senere Audiens hos Kronprinsen.

Fregatten HVIDE ØRN

1798—1799, 24 Kanoner.

Under Konvojtjeneste i Middelhavet forsvandt »Hvide Ørn« sporløst Natten mellem 29. og 30. December 1799 i stormfuldt Vejr udfor Korsika. Fra Konvojen havde man kort før Midnat observeret Fregatten, der var masteløs, afbrændt Nødblus, uden at det var muligt at komme den til Hjælp.



Stykprammen HAIEN
1802—1807, 20 Kanoner.

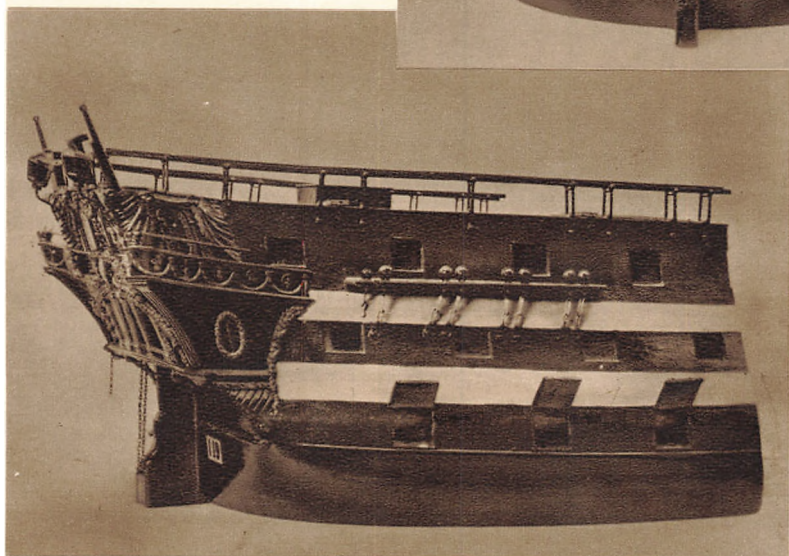
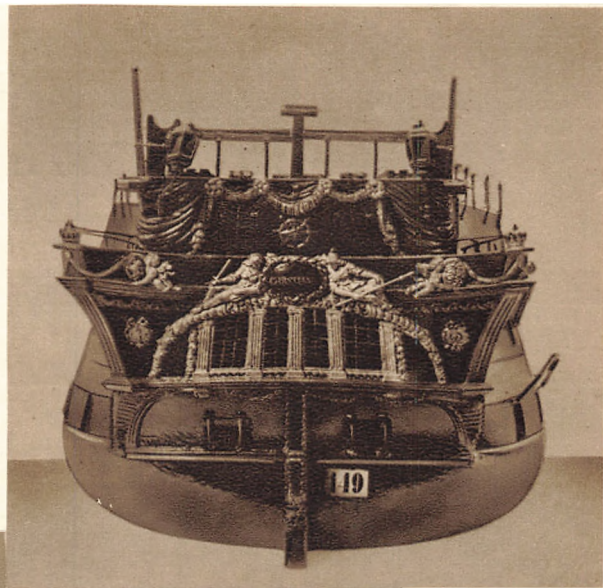
»Haien«, der var bygget til Redens Defension, kommanderedes under det engelske Angreb i 1807 af Kaptajnløjtnant P. C. Lillienskiold og udlagdes ved Søbatteriet »Tre Kroner« for at forsvare Indløbet til København, hvor Stykprammen gjorde stor Nytte, idet den, understøttet af den øvrige Defension, forhindrede et Bombardement af Byen fra Søsiden. Ved Kapitulationen 7. September blev den forladt og taget i Besiddelse af Englænderne, men da den ikke kunde medtages som Prise, blev den ødelagt og sænket og kunde ikke senere bjerges.

Orlogsskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK
1804—1808, 66 (74) Kanoner.

Modellen viser Hohlenbergs særprægede Skibskonstruktion og Dæksaptering med det indknebnede og lukkede Agterskib, den korte Gilling, den afskaarne Hytte, Stevnens nye Træk og de usymmetrisk fordelte Kanonporte. Skibet var beregnet til at kunne tage Kampen op med de større engelske 74-Kanonskibe, idet Ruffet kunde armeres med 8 Kannonader.

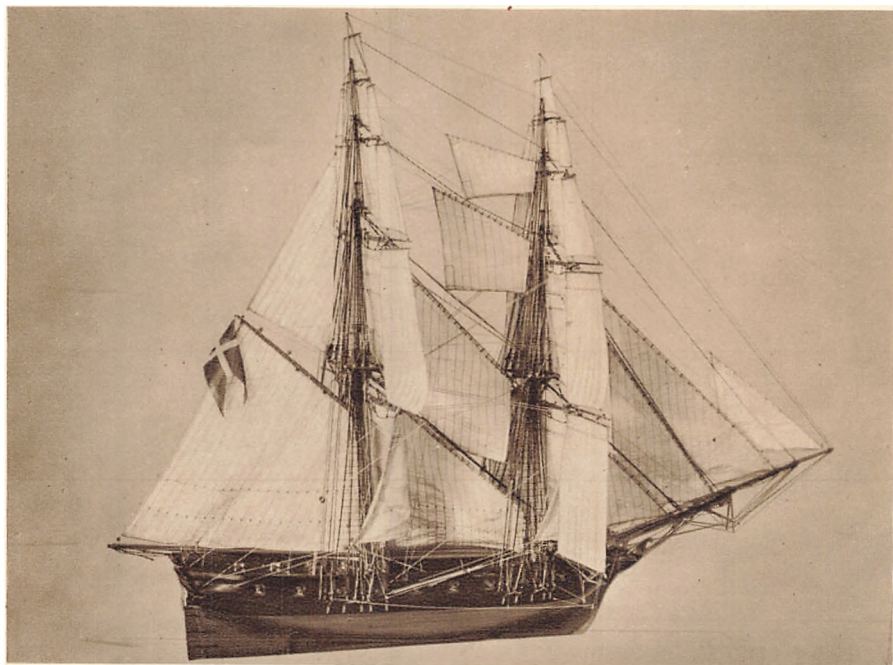
Da Krigen med England brød ud i 1807, var Skibet oplagt i Christianssand og undgik derved at dele Skæbne med Flaaden; det udrustedes med Kaptajn C. W. Jessen som Chef og efter at have gjort Konvojtjeneste i Kattegat, afsejlede det efter Ordre fra Helsingør 21. Marts 1808 til Store Bælt, hvor Jessen den følgende Dag søgte at engagere to engelske Fregatter ved Sjællands Rev. Da der noget senere observeredes to fjendtlige Lineskibe kommende fra Kattegat, søgte Jessen for at undgaa Overmagten at krydse østover mod Sundet, men Forsøget mislykkedes paa Grund af Vindforandring.

Fabrikmester Hohlenbergs
særprægede Agterskib
(Christian den Syvende 1803-07).



Ved Mørkets Frembrud var Kampen uundgaelig. I 1½ Time forsvarede Jessen sig med saa stor Kraft mod den store Overmagt, at Modstanderne en Overgang maatte sakke agterud for at reparere, hvorefter han under den fortsatte natlige Kamp besluttede at sætte Skibet paa Land, hvilket skete ved 10-Tiden udfor Odden Kirke, hvor Flaget blev strøget. Da det ikke lykkedes Englænderne at bringe Skibet flot, blev det stukket i Brand.

Tabet under denne mindeværdige Kamp var betydeligt, med 63 døde og 129 saarede var nærlig $\frac{1}{3}$ af Besætningen gjort ukampdygtig, de tre ældste Officerer var saarede og blandt de faldne var Peter Willemoes. De danske Fanger førtes til England, hvorfra mange af dem først gensaa deres Hjemstavn efter 6 Aars Ophold i de berygtede »Prisonskibe«.



Briggen LOUGEN
1805—1814, 18—24 Kanoner.

»Lougen«, der i 1807 var stationeret i Norge, havde med Premierløjtnant P. F. Wulff som Chef 14. Marts 1808 en natlig Fægtning ved Hitterø med den engelske Brig »Childers«, som efter flere Timers Kamp blev jaget paa Flugt og forfulgtes, indtil et større Skib, der befrygtedes at være et engelsk Orlogsskib, indfandt sig ved Midnatstid.

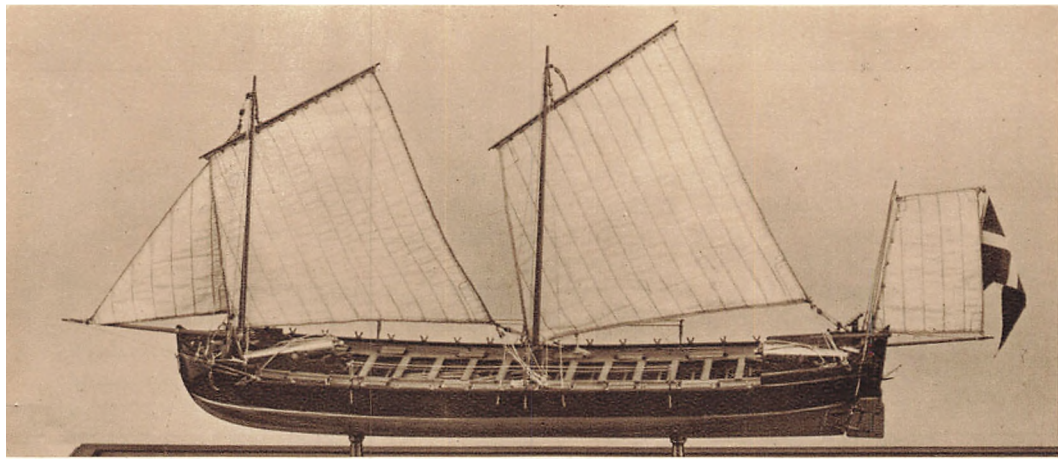
19. Juni engagerede Wulff den engelske Brig »Seagull«, som det ved en dygtig Manøvre lykkedes at give et langskibs Lag, der bevirkede, at Briggen nu ikke kunde undslippe den alarmerede Kanonbaadsflotille fra Christianssand og efter et tappert Forsvar maatte stryge Flaget.

Efter Adskillelsen fra Norge forblev »Lougen« der og gjorde Tjeneste til 1825.

PERIODEN 1807—1850

Flaadens Udlevering og Tabet af de kostbare Magasinbeholdninger var katastrofalt for vort Søværns Genopbygning til Krigens Fortsættelse, men alle Kræfter blev sat ind, og til alt Held var den Kanonbaadstype, der nu fik saa stor Anvendelse, allerede gennemprøvet, saaledes at et stort Antal Fartøjer straks kunde sættes i Bygning paa Landets forskellige Værfter.

Skønt Efterkrigstiden var præget af Depression og Pengemangel, kom Bygningen af større Skibe dog hurtigt i Gang, og ved Sejskibsperiodens Udløb besad Flaaden et ret anseligt Antal kraftige og velbyggede Orlogsskibe.



Model af en KANONCHALUP (1805)

2 Kanoner.

Under Krigen byggedes der i alt 157 Fartøjer af denne Type. Kanonchaluperne var armeret med en svær Kanon i hver Ende i slæbende Rekyloffutage og til at underbringes i Fartøjets Bund under Marchfart. Naar den agterste Kanon var »en batterie«, blev den øverste Del af Roret aftaget, og der styredes med Taljer, ellers med Rorpind.

Aaregangene var anbragt paa Vinger, saaledes at alle Aarerne, der roedes af to Mand, kunde gøres lige lange og udnytted med samme Kraft.

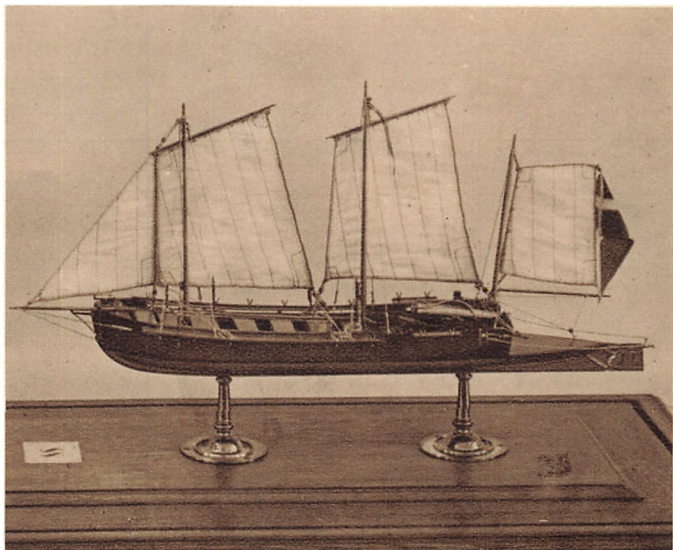
Model af en KANONJOLLE (1809)

1 Kanon.

Af denne moderniserede Type, med Kanonen anbragt i Slædeaffutage, der delvis modvirkede, at Baaden ved Rekylen skød sig bort fra Fjenden, byggedes eller ombyggedes i alt 69 Fartøjer.

Under Vandet var Kanonjollen bygget nærlig ens for og agter, saaledes at den kunde roes lige let i begge Retninger, og Tofterne tillod, at Roerne kunde skifte Plads, naar der skulde skoddes.

Da et saa lille Fartøj ikke kunde føre den svære Kanon saa agterligt, at Kanonmunden kom udenfor selve Agterenden, er denne dannet som en Ponton med Dækket lige i Vandgangen.



Fregatten NAJADEN
1811—1812, 36 Kanoner.

»Najaden« var den første efter 1807 byggede Fregat, Kanonportene var indrettet med Sætporte i 2 Stykker i Stedet for de tidligere anvendte Faldporte, hvorved der vandtes større Plads paa Batteriet, idet Kanonerne altid kunde staa udhaldt iborde, klar til Skud.

Den smukke Fregat mødte snart sin Skæbne. 6. Juli 1812 havde Fregatten, Chef Kaptajn H. P. Holm, tilligemed 3 Brigger søgt Tilflugt i Lyngør Havn i Norge, da det engelske Linieskib »Dictator« (68 Kanoner) ledsaget af en Brig foretog den dristige Manøvre at staa ind gennem det smalle Indløb og sætte Stevnen paa Land. Efter 1½ Times rasende Kamp bortskød et enkelt Lag alle »Najaden«s Master, som i Faldet knuste Batteriet, hvorefter Fregatten kæntrede over og sank, samtidig med at Vraget kom i Brand. Briggen »Kiel« blev tvunget til at stryge, men da nogle danske Kanonbaade kom til, halede »Dictator« sig fri af Grunden og stod begunstiget af en opkommende Brise til Søs, hvor Kanonbaadene maatte opgive Jagten.

Tabet paa dansk Side var betydeligt, i alt 335 døde og saarede; blandt de faldne var den bekendte Sekondløjtnant Peter Buhl.



Fregatten ROTA
1822—1863, 46 Kanoner.

Det var denne smukke Fregat, som under Kaptajn Dahlerup sendtes til Livorno for at afhente Bertel Thorvaldsen og hjemføre en Del af hans Kunstværker. Med Skibet fulgte saavel paa Nedturen som paa Hjemturen nogle bekendte Kunstnere.

Ved Ankomsten til København 17. September 1838 beredtes der den hjemvendte Berømtheds en storstilet Modtagelse.



Korvetten VALKYRIEN

1846—1867, 20 Kanoner.

»Valkyrien« sendtes i 1848 med Kaptajn Secher som Chef til Sydamerika og Ostindien for at undersøge Mulighederne for en Kolonisation af Bali, og hjembragte Mandskabet fra det mislykkede Kolonisationsforsøg paa Nicobar-øerne (»Galathea« 1845).

I 1849 var Korvetten krigsudrustet under Kaptajn Polder paa Blokade-tjeneste i Nordsøen og anvendtes derefter i en Række Aar som Kadetskib.

Linieskibet DANNEBROG

1850—1875, 72 Kanoner.

Ved Panserets og Skibsskruens Fremkomst blev Danmark stillet over for det samme vanskelige Spørgsmaal som andre Mariner, enten at udrangere eller ombygge det nu uanvendelige Materiel, og i 1862 blev det besluttet at ombygge »Dannebrog«, der var vort sidste Linieskib, til Panserkorvet med lukket Batteri.

Linieskibet, der fik indbygget en Maskine, forsynedes med Sidepanser af Smedejern og armeredes med 16 Stk. 60-pundige Kanoner og var netop klar saa betids, at Panserkorvetten kunde krigsudrustes i 1864 til Blokadetjeneste i Østersøen.

Efter at være udrangeret, aftoges Panseret, og Skibet benyttedes indtil 1896 som Kaserneskib, hvorefter det anvendtes til Skydeforsøg med Brisant-granater og ophuggedes 1898.



Linieskibet Dannebrog 1850.

PERIODEN 1851—1900

De første 10 Aar af denne Periode betød intet mindre end en Revolution paa Krigsskibsbygningens Omraade. Dampmaskinens og Skibsskruens Indførelse medførte vel ikke væsentlige Ændringer i de hidtidige Typer, men Anvendelsen af Sprænggranater bevirkede Bygningen af Jern- og Staalpanserskibe, som hurtigt gjorde det eksisterende Materiel uanvendeligt, og fra nu af fortsættes Udviklingen i et stedse stigende Tempo, der kendetegnes ved Kapløbet mellem Kanonens Skudvirkning og Panserets Modstandsevne samt Kravet til større og større Fart, hvortil kommer Torpedoens Indførelse, som særlig satte sit Præg paa de mindre Skibsklasser.

Det er en Selvfølge, at et lille Land som Danmark af Bekostningshensyn

ikke kunde følge de store Sønationer, men maatte vælge de Skibstyper, som bedst kunde udnytte vore Farvandes særlige Beskaffenhed og anvendes til de flest muligé Formaal.

Efter Jernskibenes Indførelse drejede Spørgsmaalet sig længe om, hvorvidt Forsvaret skulde baseres paa det større Panserskib eller Kanonbaaden med den svære Kanon, hvilket er en af Aarsagerne til, at denne Periode kun kan opvise 2 Panserskibe af samme Type, men ogsaa skyldes andre Forhold, og da særlig Overvejelserne angaaende den fordelagtigste Placering af det svære Skyts og disses Skudvinkler samt Pansringen.

Skruefregatten NIELS JUEL

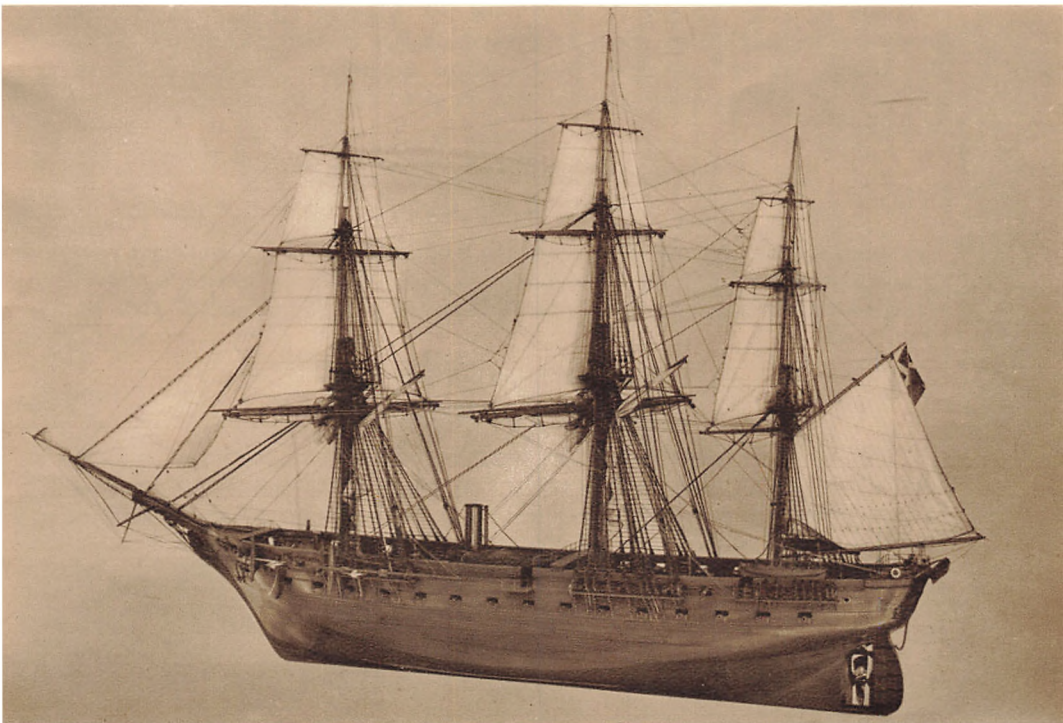
1855—1879, 42 Kanoner.

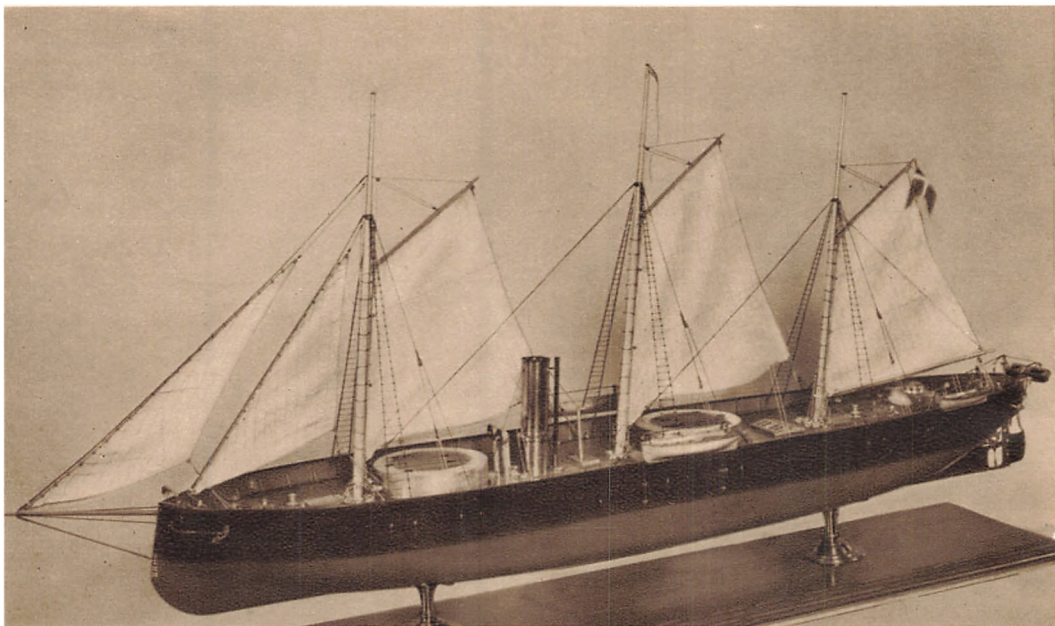
»Niels Juel« var den første Skruefregat, som byggedes uden Galion med den faste Stævn fortløbende helt ud i et med Skægget.

I 1864 var Fregatten Orlogskaptajn Suensons Flagskib i Kampen ved Helgoland 9. Maj, hvor den danske Styrke paa 2 Fregatter og 1 Korvet sejrrigt bekæmpede den forenede østrigsk-tyske Styrke paa 2 Fregatter og 3 Dampkanonbaade.

I dette bekendte Søslag, som er det eneste, der er udkæmpet mellem disse Skibstyper, tilføjede den velrettede danske Ild Modstanderne betydelig Skade, og da en Granat efter godt 1½ Times Kamp antændte det østrigske Flagskib »Schwarzenberg«s Forrejsning, holdt Fjenden af og unddrog sig Forfølgelse ved at sejle ind paa det neutrale Territorium ved Helgoland.

Tabet paa dansk Side var 14 døde og 55 saarede, medens Fjenden havde 32 døde og 59 saarede.





Panserbatteriet ROLF KRAKE

1863—1893, 4 Kanoner.

»Rolf Krake«, der blev bygget i Glasgow, var Flaadens første egentlige Panserskib.

I Krigen 1864 understøttede »Rolf Krake« virksomt Forsvaret af Dybbølstillingen og stationeredes 27. Juni nord for Alssund for at forhindre en fjendtlig Overgang til Als, men da Panserbatteriet af det tyske riflede Skyts blev tvunget til at indtage en Post udenfor Landbatteriernes Rækkevidde, lykkedes det ikke at gribe rettidigt ind, da den natlige Overgang fandt Sted 29. Juni.

Torpedoskibet TORDENSKJOLD

1880—1907, 9 Kanoner.

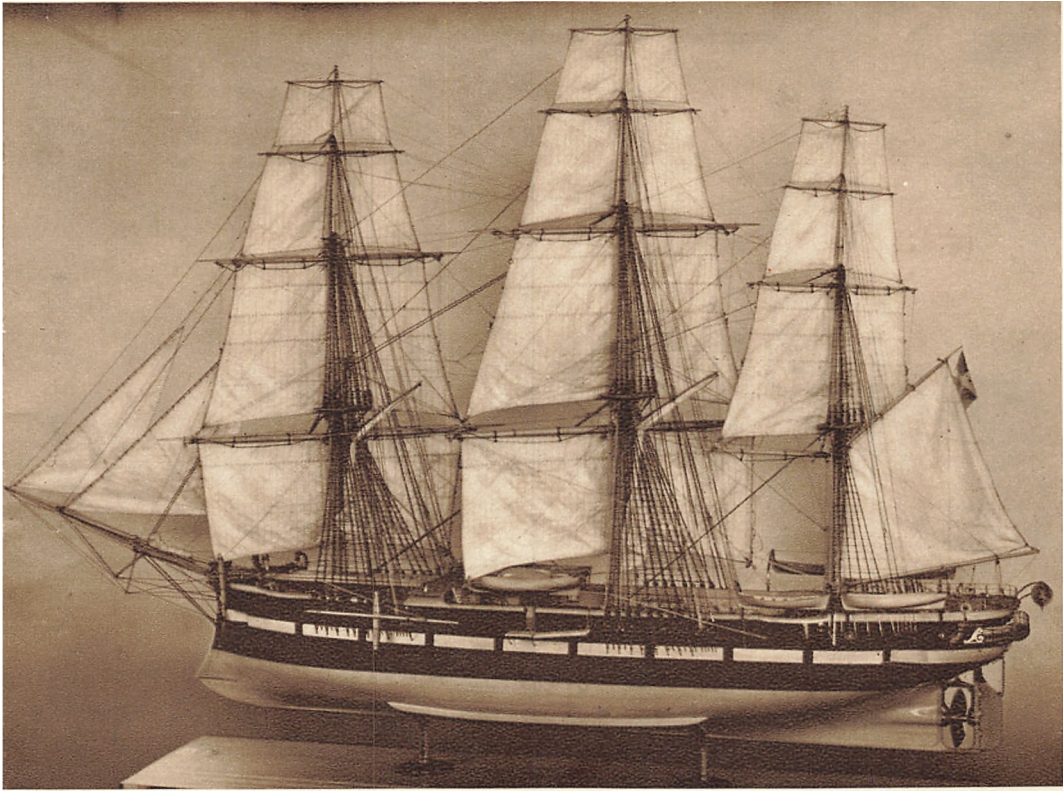
»Tordenskjold«, der fra 1885 benævnes Panserskib, blev armeret med Nordens største Skibskanon, en 35 cm Kanon i et pansret Barbettetaarn, og havde 4 Torpedoudskydningsapparater. Paa Dækket førtes 2 Torpedobaade af 2. Kl.

Krydsfregatten FYEN

1888—1907, 18 Kanoner.

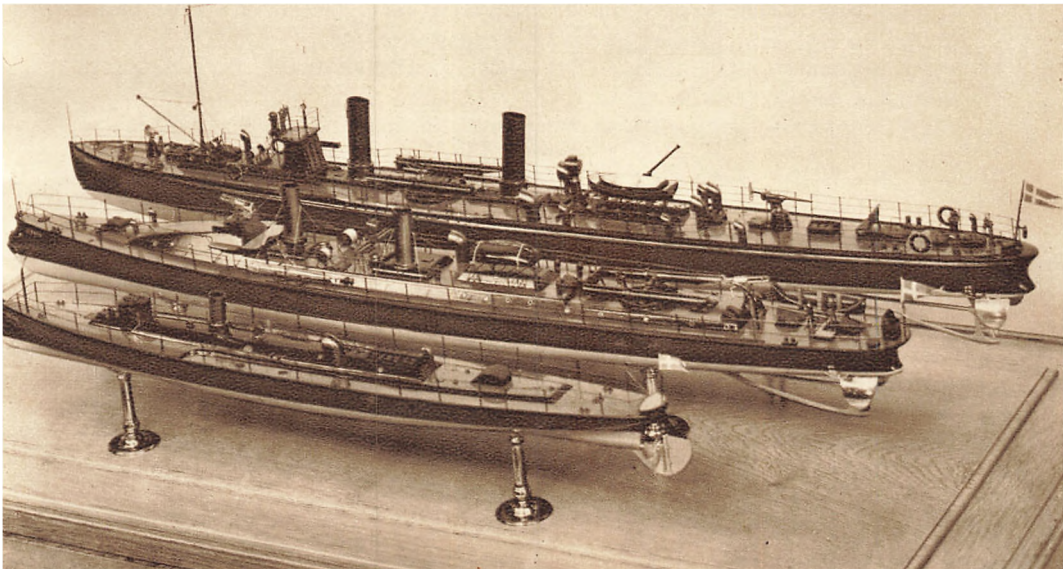
I Lighed med de større Sønationer byggedes »Fyen« som en Damp- og Sejlkorvet med lukket Batteri til Personnellets sømandsmæssige Uddannelse og Krydsertjeneste i oversøiske Farvande. Som saadant har »Fyen« gjort flere Togter, bl. a. til Middelhavet og Vestindien.

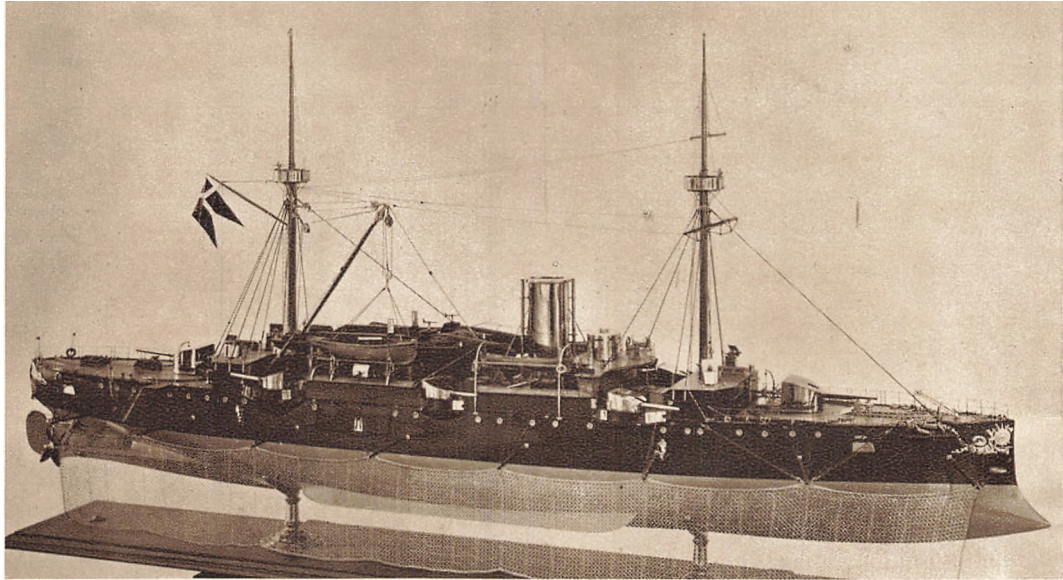
Efter Udrangering indrettedes Skibet til Kaserneskip og gør stadig Tjeneste.



Krydserfregatten Fyen.

Torpedobaade 1879-1896 (se næste Side).





Krydserkorvetten VALKYRIEN

1888—1923, 22 Kanoner.

»Valkyrien«, der hørte til Datidens kraftigste og mest moderne Krydsere, var forsynet med 4 Torpedoudskydningsapparater og Torpedonet.

Den smukke Krydser har været paa adskillige oversøiske Togter, i 1893 eskorterede den Kongeskibet til England, 1899—1900 var »Valkyrien« under Kommando af Hs. Kgl. Højhed Prins Valdemar udrustet paa det bekendte Togt til Østen for at vise Flaget og fremme Danmarks Handel paa Østasien.

Som Stationsskib i Vestindien deltog Krydseren i det vanskelige Redningsarbejde efter det voldsomme vulkanske Udbrud paa Martinique 8. Maj 1902. Vinteren 1913—14 var den paa Togt i Middelhavet, og under Verdenskrigen stationeredes »Valkyrien« 1915—17 ved vore vestindiske Øer, indtil Øerne 31. Marts 1917 blev overdraget til De Forenede Stater.

I 1919 hjemførte Krydseren en Del sønderjydske Krigsfanger fra Alexandria, Malta og Rouen.

1921 var »Valkyrien« udrustet som Kongeskib under Kongerejsen til Island.

MODELLER AF TORPEDOBAADE

»Torpedobaad No. 1« 1874—1894 »Hajen« 1896—1928

»Hajen« 1879—1916 »Støren« 1887—1919

Disse Modeller viser Udviklingen fra Torpedobaadens første Fremkomst indtil Aarhundredskiftet.

Den første Baad, der var beregnet til Stangtorpedo, blev hurtigt forsynet med 2 Slæbetorpedoer. Torpedobaaden blev ved et Ulykkestilfælde paa Orlogsværftet 30. September 1879, hvor den agtenfor liggende Baads Torpedo sprang, beskadiget og ændredes ved Ombygningen saaledes, at Skruen, der

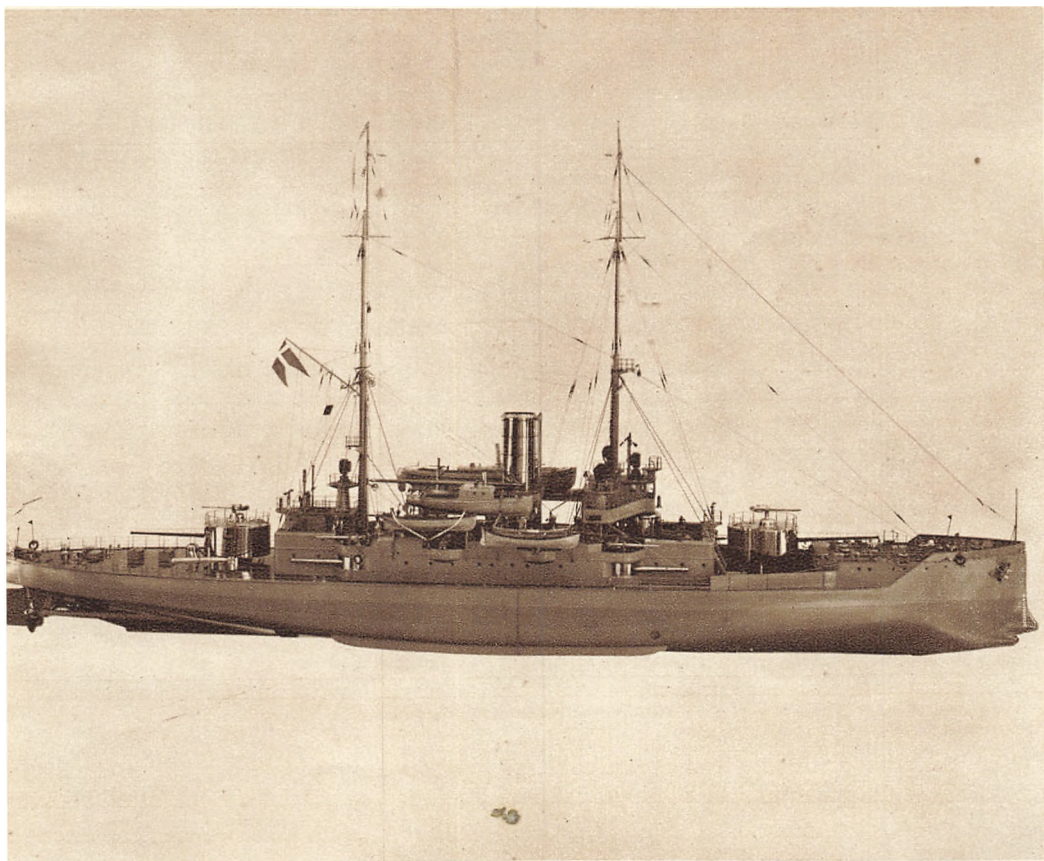
førtes agtenfor Roret, anbragtes foran for dette. Den næste Type er bygget med et fast Stævnaparat, hvorefter Baadene tiltager i Størrelse og Armering til 2 Stævnaparater og 2 drejelige Dæksapparater.

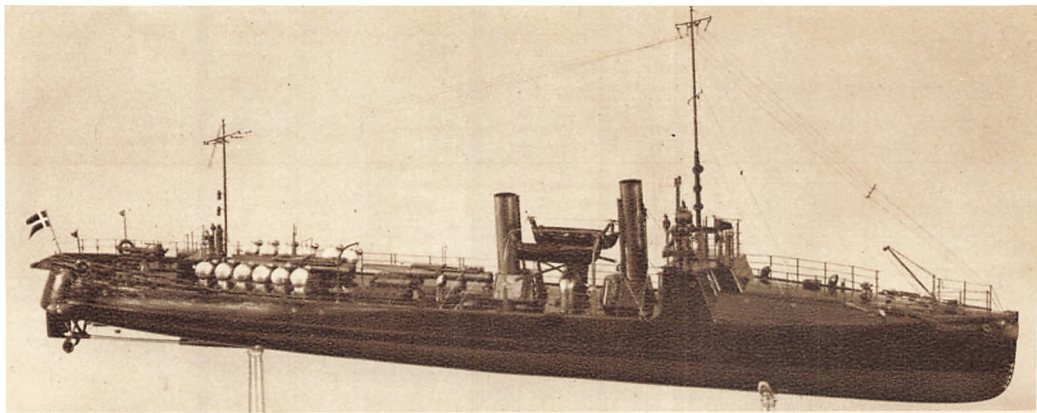
PERIODEN EFTER 1900

I Aarene 1899—1908 søsattes 3 Kystforsvarsskibe af »Herluf Trolle«-Klassen, saaledes at Danmark ved Verdenskrigens Udbrud foruden de ældre Panserskibe havde 3 ensartede, velarmede og velpansrede Artilleriskibe, men siden har man ikke fortsat denne Linie, idet Orlogsskibet »Niels Juel« (1918) ændredes under Bygning og fik Krydserarmering, derimod har man lagt Vægt paa Bygningen af større og mere søgaaende Torpedo- og Undervandsbaade.

Kystforsvarsskibet PEDER SKRAM 1908, 16 Kanoner.

Denne overordentlig fint udførte Model viser det sidste og største af de 3 nærlig ens byggede Panserskibe med 2 svære Kanoner i Pansertaarne og 4 mellemsvære Kanoner i Kasemat foruden lettere Skyts.





Hvalrossen 1913

MODELLER AF TORPEDOBAADE

- | | | | |
|-----------------------|-----------|------------------------|------|
| »Tumleren« (3 Baade) | 1911—1935 | »Hvalrossen« (3 Baade) | 1913 |
| »Sørideren« (3 Baade) | 1911—1938 | »Makrelen« (10 Baade) | 1918 |

Den første Klasse er efter tysk, den næste efter engelsk Tegning, medens »Hvalrossen« repræsenterer den danske Type, hvor man havde forenet de bedste tyske og engelske Egenskaber i en Baad, som i Kampkraft, Sødygtighed, Manøvreevne, Økonomi og Rummelighed passede for vore Farvande.

En af disse Torpedobaade, »Sværdfisken«, blev efter Verdenskrigen under Bortrydning af tyske Miner udfør Albuen 14. December 1918 ramt af en Mine, der fuldstændig opsprængte Agterskibet og dræbte 8 Mand. Trods Eksplosionsens Voldsomhed, der fremgaar af nogle Fotografier i Billedsamlingen, kunde Baaden holdes flydende paa Maskinskodtet, et smukt Bevis paa den glimrende Konstruktion og de fortrinlige Materialer.

Den sidste Klasse er en mindre Type, der sattes i Bygning under Verdenskrigen efter fransk Tegning.

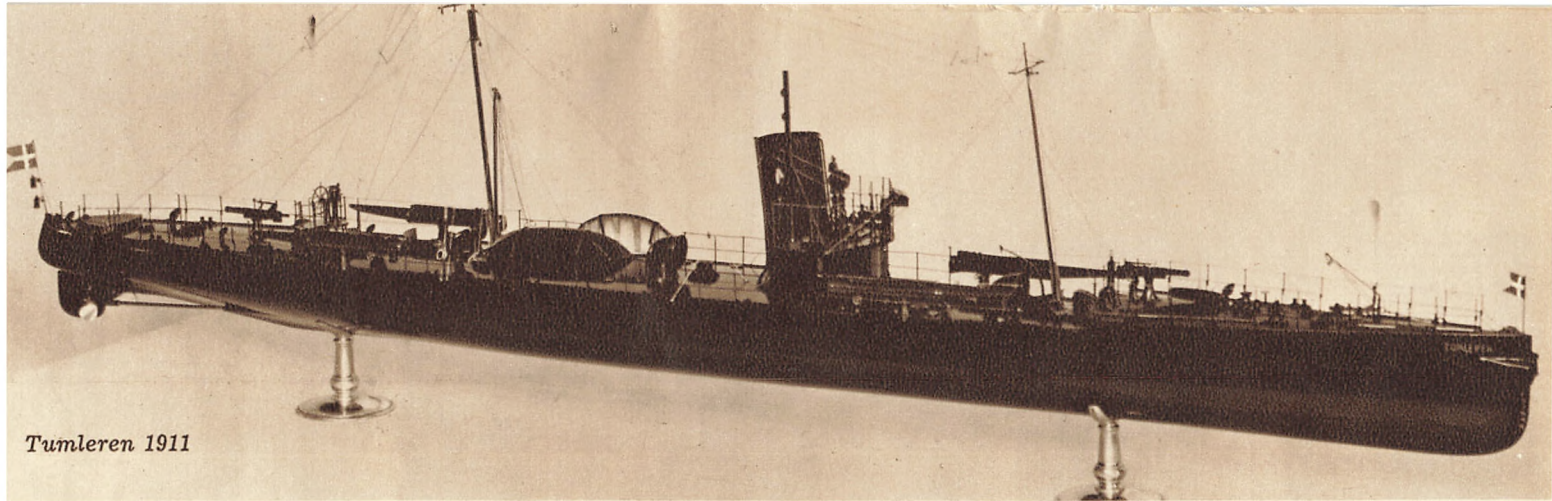
MODELLER AF UNDERVANDSBAADE

- | | | | |
|------------|-----------|------------|-----------|
| »Dykkeren« | 1909—1916 | »Havfruen« | 1912—1932 |
|------------|-----------|------------|-----------|

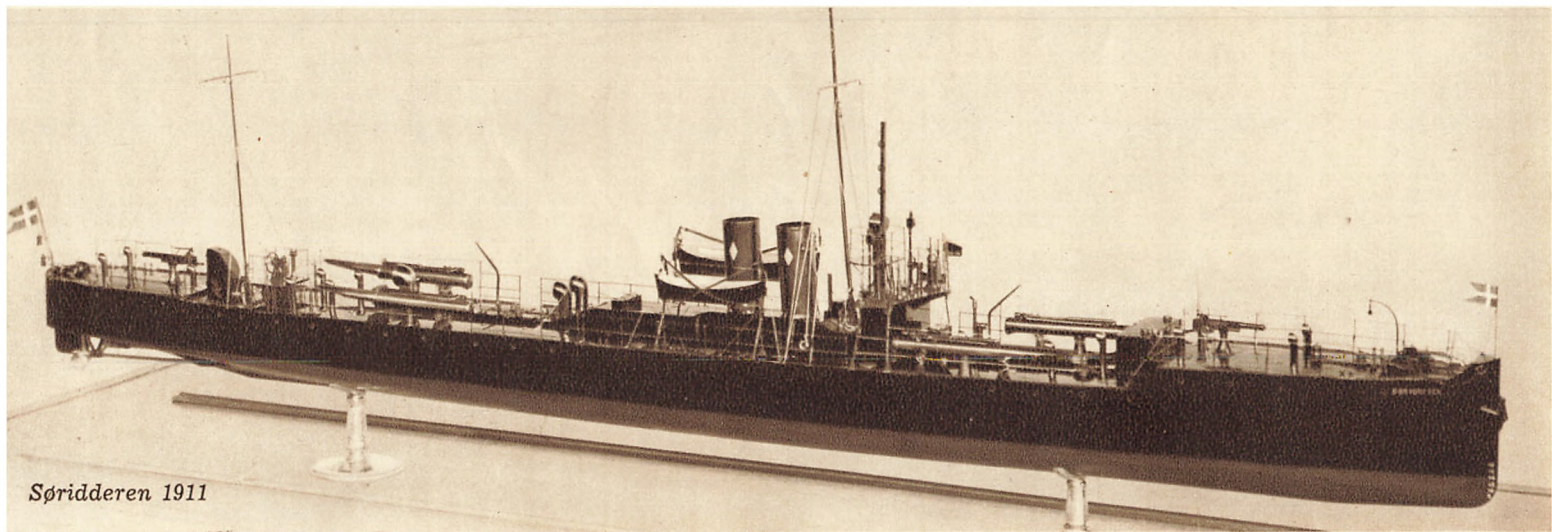
»Dykkeren«, der blev bygget i Spezia, var Danmarks første Undervandsbaad og blev udelukkende drevet ved elektrisk Kraft fra et Akkumulatorbatteri, den blev i 1911 som den første Undervandsbaad i Verden forsynet med traadløst Gnisttelegraf.

9. Oktober 1916 blev »Dykkeren« i neddykket Tilstand paasejlet af en norsk Damper ved Taarbæk Rev og sank. Det lykkedes 3 Mand »at sluse sig ud« fra Kommandotaarnet, men Chefen, Premierløjtnant S. Christiansen, druknede under Forsøget. Den øvrige Besætning, 8 Mand, maatte udstaa 9 frygtelige Timer i det forreste Torpedorum, inden det i Løbet af Natten lykkedes de tilkaldte Redningsfartøjer at hæve Stævnen saa meget, at Forlugen kom fri af Vandet.

»Havfruen« er den første Undervandsbaad, som byggedes paa Orlogsværftet; i alt byggedes 6 Undervandsbaade af denne Type.



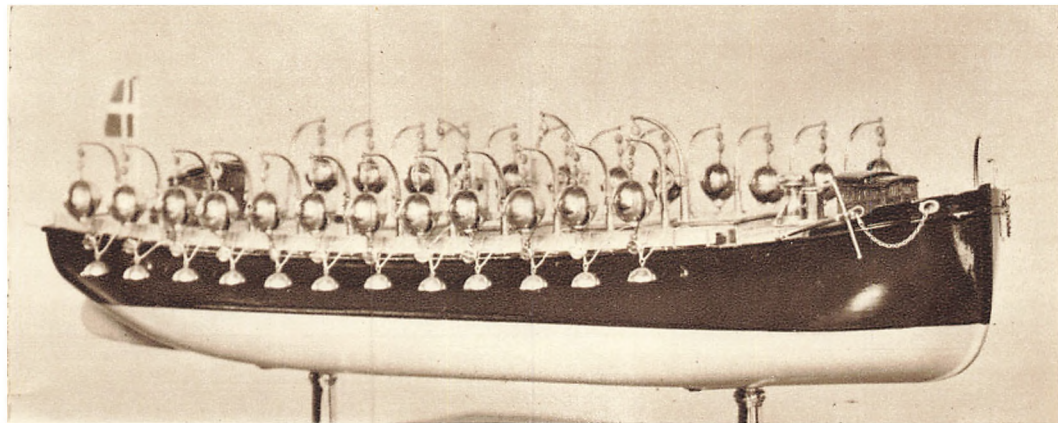
Tumleren 1911



Søridderen 1911



Modellsamlingen paa Holmen



Minebaad med Miner

SLUTNING

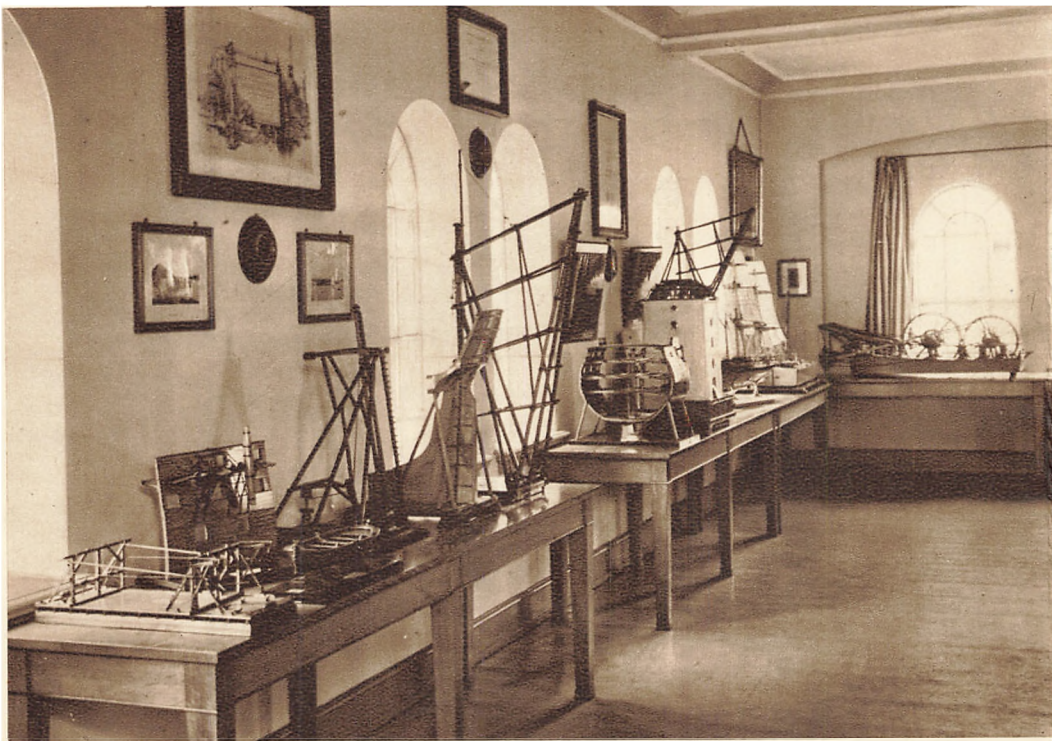
Ved Omtalen af de forannævnte Skibsmodeller er det forsøgt at optrække Hovedlinierne for Udviklingen siden Modelsamlingens Oprettelse i 1670, men hermed er Samlingen langt fra udtømt. Ind mellem de større Modeller findes anbragt et betydeligt Antal Modeller af Skibe i Senter eller Middelspant, særlige Skibstyper og mindre Fartøjer, medens adskillige Detailmodeller paa en anskuelig Maade viser den Sindrighed, hvormed man løste de vanskelige Skibsbygningsproblemer.

Blandt disse Modeller kan nævnes en Brander fra 1743, flere Kanonbaadstyper saavel fra Sejlskibs- som Dampskibsperioden, en Minekran og en Minebaad med Miner.

I Afdelingen for Maskiner, mekaniske Indretninger m. m. findes bl. a. en Model af Nyholms Mastekran, som allerede omkring 1800 regnedes for Europas berømteste Havnekran, nogle interessante Typer paa gamle Muddermaskiner og flere sammenlagte Master, der viser den kunstfærdige Tilhugning og Tilpasning.

Paa Konsoller er anbragt en betydelig Samling Modeller af de smukke, gamle Ornamentspejle og Galionsfigurer (1711—1861), og i Billedsamlingen findes gamle Tegninger, saaledes til Elbfregatten »Stormarn« (1703), en fuldstændig Sejl- og Rigningstegning til Fregatten »Blaa Hejren«, samt et stort Antal Fotografier af Flaadens ældre og nyere Skibe.

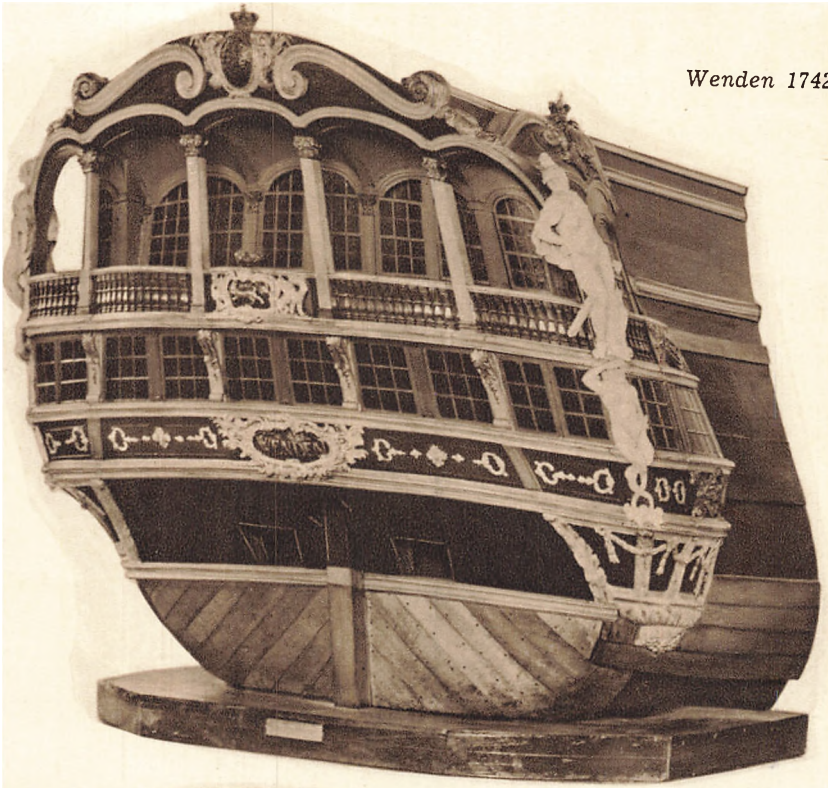
Et udførligt Katalog over samtlige Modeller og Genstande til Brug for videnskabelige eller historiske Undersøgelser foreligger som Manuskript og vil i nær Fremtid blive mangfoldiggjort i et vist Antal Eksemplarer, der paa Begæring kan udlaanes til saadanne Formaal.



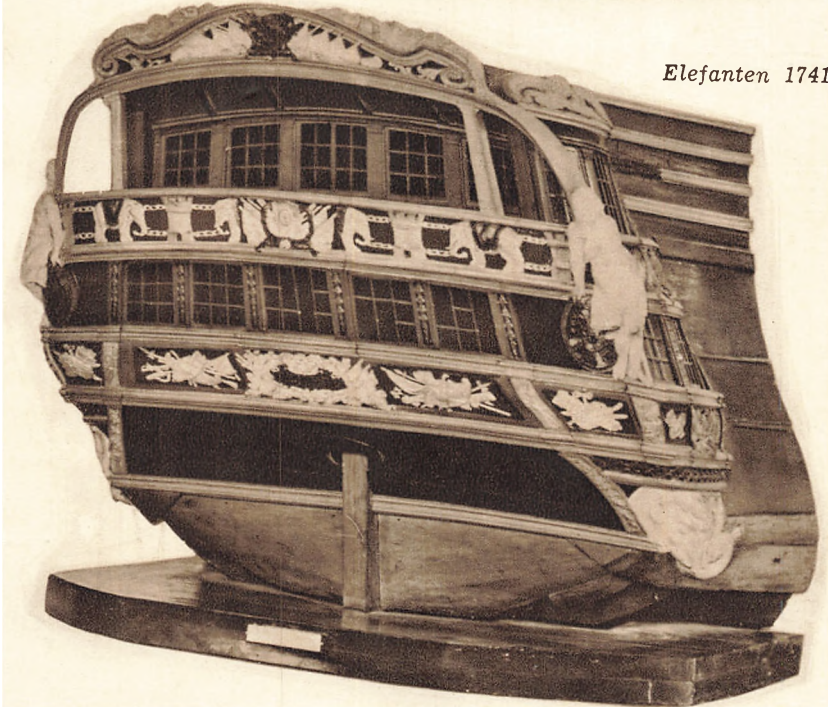
Modelksamlingen paa Holmen



Gondol ca. 1708



Wenden 1742.



Elefanten 1741

