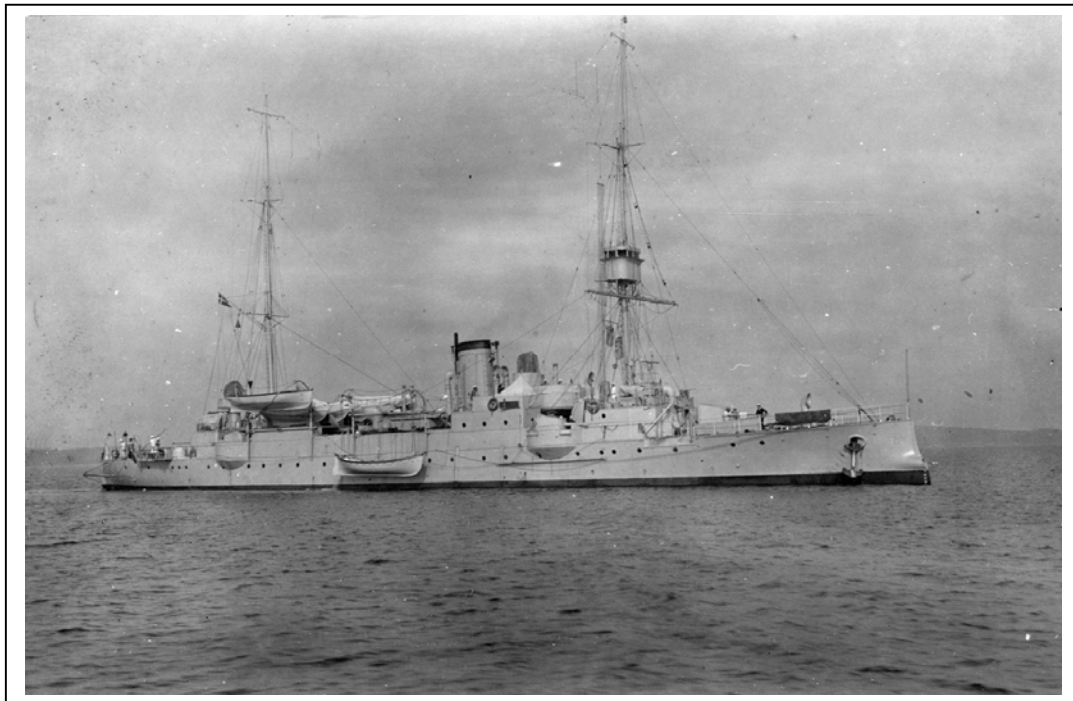


## Krydseren Hejmdals togt til Middelhavet 1908-1909 samt Kadetskolen 1904-1908.

I vinteren 1908-1909 fra d. 15. oktober til d. 23. februar gjorde krydseren Hejmdal et togt til Middelhavet. Formålet med togtet var at give 6 nyudnævnte søløjtnanter af II klasse praktisk sejlads erfaring på Atlanterhavet, at besøge en række havne i diplomatisk og efterretningsmæssigt øjemed samt at aflevere to 45 cm. torpedoer på Værftet San Giorgio i La Spezia, hvor Danmarks første ubåd var under bygning. Krydseren Hejmdal gjorde tilsvarende vintertogter i 1905-1906 og i 1913-1914. Hejmdal var fra 1903-1930 fast tilknyttet kadetskolen som øvelsesskib og indgik fra 1914-1919 tillige i Sikringsstyrken.

I begyndelsen af 1900-tallet var det almindeligt, at en række af flådens skibe alene var udrustet i sommerhalvåret. Sommertogterne strakte sig fra maj til september, hvor man øvede sig i de sømilitære færdigheder. I vinterhalvåret udrustede man i reglen kun et skib, der i oktober kunne sejle til De Vestindiske øer for at vende tilbage i marts næste forår. Herudover kunne der alene være tale om sejlads med fiskeriinspektionsskibe typisk på Island og på Færøerne! Sejlads på Grønland kunne alene komme på tale i sommerhalvåret.



Hejmdal krydser af III klasse 1895-1930, 1.342 tons, besætning 156 mand

### **Kadethold 1904:**

I foråret 1904 var der 19 unge mænd, der indstillede sig til optagelsesprøven på Kadetskolen. Den yngste HKH Prins Axel var knapt fyldt 16 år og den ældste var lidt over 18 år. Udover et uplettet levned var kravene ikke andre end, at man kunne bestå

optagelsesprøven samt mønstre med et godt og sundt helbred og gode tænder. Der forudsattes tillige 9 mdr. sejltid, der typisk var gennemført på et af flådens skibe som værnepligtig/aspirant. Der blev stillet meget skrappe krav til de boglige forudsætninger så udover en god skoleuddannelse, muligvis en præliminæreksamen, så var vejen igennem nåleøjet, at man havde søgt privat manuduktion på et kursus. Flere private kursusudbydere havde netop erfaring i at gøre ansøgere klar til Marinens strenge krav. Over ca. 14 dage i slutningen af april og maj måned 1904 blev ansøgerne prøvet i en række fag anført herunder:

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

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

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

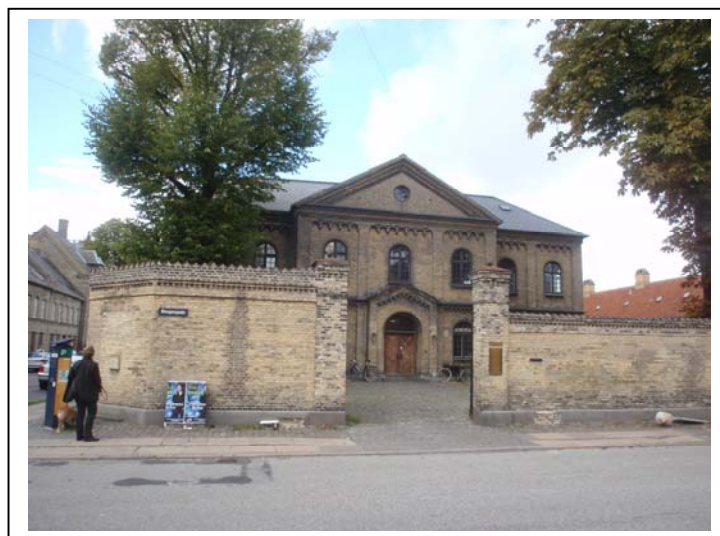
Datidens aviser fulgte meget nøje med i optagelsesprocessen og efter prøverne viste det sig at en kandidat havde bestået med udmærkelse. Det var den 17-årige Ole Hermann Quaade, der som den første i 15 år havde opnået dette resultat. Quaade havde modtaget sin forberedelse på Galster og Holbølls kursus. Kaptajn Carl Galster der var født i 1835 havde siden 1865 drevet et privat forberedelseskursus for unge mænd af det fine borgerskab som enten gerne ville optages på Søkadetskolen, Landkadetskolen eller Polyteknisk læreranstalt. Prisen for deltagelse i disse kurser var kr. 40-50/md. men til gengæld ville der blive undervist fra kl. 0700-2200. Carl Galster var så eftertragtet en lærer, at selv prinserne Valdemar, Christian, Georg og Carl havde haft ham som lærer.

Han kunde være streng nok, sparede ikke på korporlig tugtelse, når prinserne ikke kunde deres ting. Engang det var gået særlig ud over en af prinserne, kom dronning Louise og sagde: "Om det nu var nødvendigt sådan at banke lærdommen ind." Han svarede: "Ja, Deres

Majestæt, det er nødvendigt!" Men derfor var han alligevel vel lidt. Paul Bergsøe skrev følgende om ham i sin biografi: " Galster var bekendt som en fortræffelig Matematiklærer, hvad man ogsaa øjeblikkelig maatte anerkende. Timerne hos ham var fantastisk morsomme. Hans gamle, kloge Hoved var dækket af en Paryk, i Timerne nød han en Flaske Porter og en Cigar, der blev halvt røget, halvt spist."

Efter optagelsesprøverne blev de 10 der kom gennem nåleøjet, sendt ud til krydseren Hejmdal der sejlede ved udgangen af maj måned 1904. Det blev så til det første sommertogt. De nye kadetter fik her lov til at deltage i alle de klassiske maritime kundskaber såsom geværeksercits, sabelfægtning, udkig, travaljesejlad, sejlad med dampbarkasse, signaltjeneste, roergænger, skydning, kullempning m.m. Sommer efter sommer kom kadetterne ud at sejle med krydseren Hejmdal. I takt med deres dygtiggørelse blev kadetterne betroet stadig mere ansvarsfulde opgaver.

I vinterhalvåret fra primo oktober til primo maj var kadetterne indkvarterede på kadetskolen, der havde til huse i Gernersgade 20 i den tidligere Søetatens Pigeskole. På kadetskolen som på skibet var kadetterne under streng militær disciplin, hvor ældre kadetter havde opsynet med yngre kadetter. Hver kadet havde et lille tremmelukaf på ca. 2 m<sup>2</sup>, men ellers foregik alting i det store fællesskab. Undervisningen var dagligt fra kl. 0800-1500 og på en vinter blev der typisk forelæst 1.050 lektioner. Lærerne var for 1/3 dels vedkommende militære og for 2/3 dels vedkommende civile. De civile lærere havde de bedste universitetsuddannelser og kravene til kadetterne var store. Over de 4 år læstes ca. 25 hovedfag og kadetterne modtog bl.a. en grundig undervisning i de 3 hovedsprog engelsk, tysk og fransk. Alle fag blev afsluttet med eksamen og der var ikke tale om gruppeeksamen. Da kadetterne boede på skolen kunne de fuldkommen koncentrere sig om studierne, da de ikke skulle bekymre sig om indkøb, tøjvask, madlavning og rengøring. De skulle alene bekymre sig om deres studier og så det opsyn som de konstant var under. Hver dag kl. 1700 ved aftenskafningen spiste alle sammen under ledelse af en officer, der nidkært tilså, at kadetterne blev trænet i at føre en høflig og levende konversation, holde ordentligt på spisetøjet, spise kultiveret og fremfor alt lære ikke at spille på dugen. Den mindste form for slaphed, manglende subordinationsvilje, respektstridig opførsel, kvindagtighed, eller anden tilsvarende adfærd der ikke sømmedes sig for en søofficer medførte øjeblikkelig reprimandering og eventuelt straf. Alligevel på trods af alt, ansås det for meget stort at blive optaget på kadetskolen for at tjene Danmark og Dannebrog.



Kadetskolen i Gernersgade 20

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

Kadetterne var inddelt i 4 klasser. Klasse A var de yngste og klasse D var de ældste. Der var meget strenge regler for hvad kadetterne ikke måtte og kun få regler om hvad de måtte. Der var en times legemsøvelser dagligt. Sådan gik kadetårene for kadethold 1904-1908 og d. 29-september 1908 efter det 5. sommertogt blev 6, af de oprindeligt 10 optagne kadetter i 1904, udnævnt til søløjtnanter af II klasse. Det var almindeligt på kadetskolen at de kadetter der ikke kunne leve op til skolens strenge krav, at de blev afskediget. Hold 1908 var ikke anderledes end nogen andre. I sidste år var der således en kadet, der blev afskediget kort inden hans kammerater blev udnævnt til søløjtnanter. Den stakkels kadet havde ikke kunnet opfylde skolens strenge krav.

For at illustrere hvor strenge kravene var, så havde man i årene 1904-1906 gennemført normal undervisning i klasse C og klasse D. men en eneste kadet i klassen. Den meget nøje førte undervisningsprotokoller, der blev ført med spids og sirlig skrift dokumenterer, at det for Kadetskolen ikke betød det ringeste, at klassen kun kunne stille med 1 kadet til undervisning. Ingen fandt grund til at ændre det mindste ved studieårets gennemførelse om der var en eller 6 kadetter i en klasse. Det gennemsnitlige kadettal i årene 1904-1908 var ca. 25 kadetter fordelt på de fire klasser A-D.

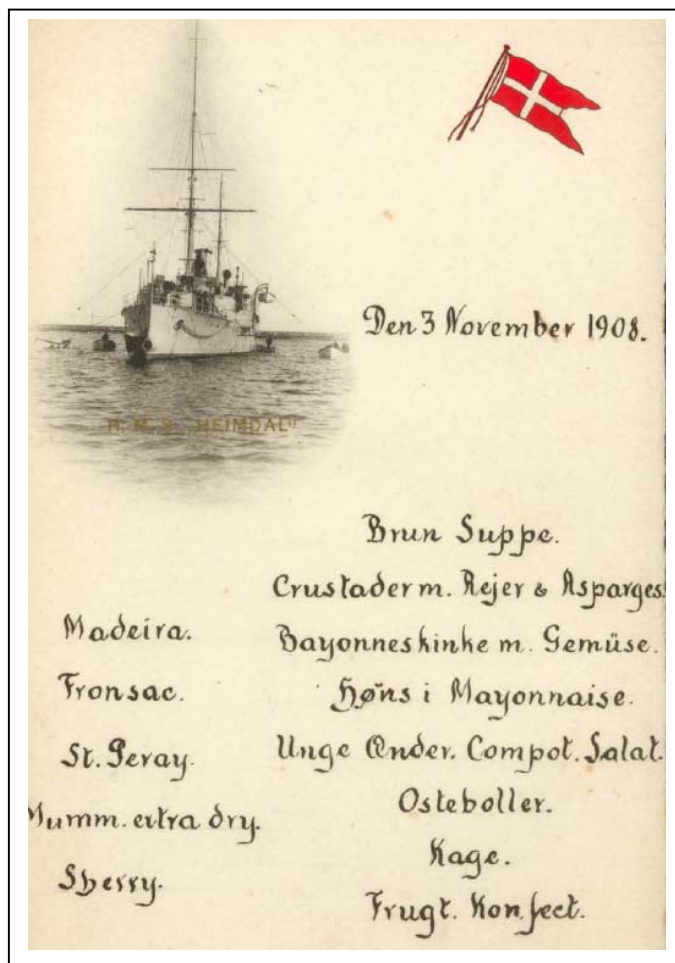
### **Vintertogtet til Middelhavet d. 16-10-1908 til 26-02-1909:**

Efter sommertogtet 1908 blev der gjort klar til et vintertogt til Middelhavet. Alle de 6 nyudnævnte søløjtnanter af II klasse blev påmønstret for at få noget praktisk sejlerfaring på det dybe vand. Når krydseren Hejmdal havde 156 mands besætning på kun 1.350 tons, siger det sig selv i sagens natur, at man boede endog meget tæt. Men i Marinen har man privilegier efter rang, så chefen havde en chefskahyt på ca. 25 m<sup>2</sup>, hvor han både kunne brede sig og hygge sig. Næstkommanderendes kahyt var på kun ca. 6 m<sup>2</sup> og officerer måtte lade sig nøje med et lille lukaf på ca. 3 m<sup>2</sup>, men havde trods alt noget de kunne kalde for deres eget. Men efter officererne skulle der jo også være plads til underofficererne og både officerer og underofficerer skulle have deres egen messe. Besætning der bestod af omkring 130 mand uden snore eller vinkler på ærmerne, de måtte tage til takke med en mandskabsbanje på ca. 60 m<sup>2</sup>, hvor du kunne boltre sig i deres hængekøjer efter tapto og ellers skaffe ved borde og bænke. I officersmessen derimod har der været mahognimøbler, hvide damaskduge, porcelænstallerkener og krystalglas. Som nyudnævnt søløjtnant af II klasse var man pludselig steget betydeligt i graderne og søofficerer har jo altid haft flotte uniformer og sabel til at stive dem af. Til gengæld har lønnen for søofficerer altid holdt sig indenfor Statens magre muligheder.

Fredag d. 16-10-1908 kastedes los fra København yderhavn og krydseren satte kursen nordover rundt om Skagen Fyr for at sejle ned igennem Nordsøen. Den Engelske Kanal passeredes, hvor Hejmdal ankom til Portland Harbour i Dorset tirsdag d. 20-10-1908 efter 820 sømils sejlads. Denne gennemsnitlige fart under forlægningen havde været adstadige 8 knob. Skibets maksimale hastighed var 16 knob, men enhver fyrbøder ved at den nødvendige kraft stiger eksponentialt med hastigheden. Hertil kom, at maskinen trængte til et hovedeftersyn,

hvorfor Orlogsværftets overingeniør havde pålagt chefen ikke at presse krydseren til fuld kraft. Kulforbruget til overfarten til Portland var 74.676 kg der blev taget ombord på 5 ¼ time. Det gennemsnitlige kulforbrug havde derfor været ca. 750 kg kul i timen. Det har derfor selv ved moderat fart krævet stærke folk at lempe kul. Men ikke kun lempe kul også fjerne slagter. Stenkul har nemlig den kedelige egenskab at efterlade ca. 200 kg slagter for hver 750 kg kul der brændes. Disse slagter blev med usvigelig sikkerhed lempet lige ud i havet til bagbord eller styrbord.

Ved hver eneste af de mange havne man anløb undtagen i Konstantinopel, blev der givet 21 skuds salut for nationen inden man sejlede ind i havnen. Salutten blev ærbødigt besvaret med samme 21 skuds salut fra land. Portland var en af de store krigshavne på Englands sydkyst og senest under Napoleonskrigene havde der været god brug for havne, der kunne beskytte Storbritanien imod ærkefjenderne Frankrig og Spanien. Under besøget i Portland blev der sædvanemæssigt holdt en række besøg og genbesøg af krydserens officersbesætning. I 1908 var Udenrigsministeriet nemlig ikke en kæmpe organisation med snesevis af ambassader over hele verden. Flådens skibe fungerede derfor som en slags omsejlende ambassader, med det formål at repræsentere Kongeriget Danmark. Under vintertogtet var det typiske havneophold af 8 dages varighed og den typiske forlægning af 4 dages varighed. For hver dag i søen var man derfor 2 dage i havn.



I 1908 var kosten i Flådens skibe stadig stort set den samme som den havde været det på Tordenskjolds tid. Fra flådens depoter i Proviantgården modtog skibene store fade med saltet

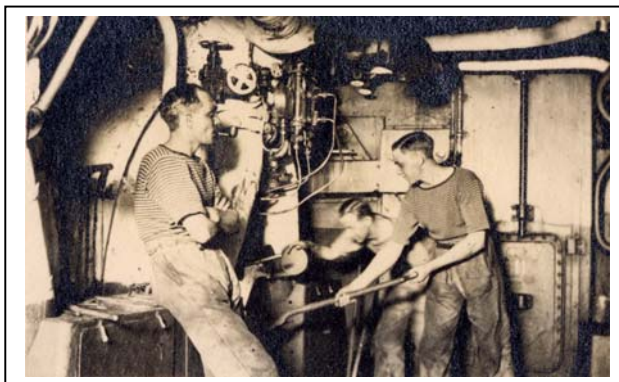
oksekød, og saltet flæsk. Hertil store tønder med korn, mel og tørrede ærter og det hele kunne så tilberedes undervejs. Maden blev indtaget med rigelige mængder skibsøl 4-5 liter pr. mand pr. dag. Alle kunne spise sig mætte i søbemad, beskøjter, brød og slukke sin tørst i det herlige skibsøl. For besætningen var det også forplejningen når man lå i havn, men for officererne, der skulle repræsentere Kongeriget Danmark bød der sig en helt anden formidabel forplejning, når man lå i havn. Der blev serveret stegte ænder, skinker, desserter og alskens salgs franske slotsaftapninger. Fine taffelkort blev trykt i flere farver m.m.

Det er svært at forstå, hvordan man i 1908 har kunnet have så stor en forskel på officerer og besætning på så lille et skib. Men det var jo lang tid før der var noget der hed Bolsjevikker og før verden gik af lave. Enhver kendte sin plads og ingen kunne overhovedet drømme om at stille spørgsmålstejn ved om den måde verden var indrettet på nu også var sådan at verden den burde være. Officererne talte jo ikke med andre end hinanden. Officererne gav instruks til underofficererne, der herefter satte mandskabet i gang med de opgaver der skulle løses.

Det var fast procedure hver gang man kom i havn, at få suppleret kulbeholdningerne. I krydseren Hejmdals rapportbog fra togtet 1908-1909 kan man således læse om der var tale om Gode Waleskul, om kullene var blandet med smuld, og de havde god varmeevne m.m. Lastningen af kul blev anført i kg og man kunne laste ca. 17-18 tons kul i timen. Det var noget slemt svineri at laste kul, men arbejdet skulle gøres.



Kullempning var beskidt arbejde



En hyggestund på fyrpladsen

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

Efter Portland stod skibet d, 26-10-1908 sydover for at krydse Den Spanske Sø også kaldet Biskayen. Undervejs var bagbords bølgebryder blevet ødelagt af en uheldig sø, men ellers var rejsen forløbet uden problemer. Efter 4 dage og ca. 900 sømils sejlads anduvedes Lissabon d. 30-10-2008. Ved ankomsten fik man besøg af konsejlspræsidenten, Udenrigsministeren og marineministeren samt en række højt stående officerer og embedsmænd. Alle visiter blev besvaret tilsvarende. HKH Prins Axel sammen med premierløjtnant Bergsøe blev to gange inviteret til taffel hos Majestæten. Medens man lå i Lissabon blev havnen anløbet af 25 danske dampskibe og 10 danske sejlskibe. Sejlskibenes tid fik først sin ende i årene op til 2. verdenskrig 1939-1945. Udførslen fra Lissabon til København bestod næsten udelukkende af korktræ, anførtes det i beretningsbogen. Indførslen til Lissabon fra Danmark er ganske uden betydning men bestod af klipfisk, kirsebærlikør, øl og lidt konserver.

Den 06-11-1908 lettedes fra Lissabon og efter 3 dage i søen ankom man til Algier i Middelhavet i Fransk Algeriet. Opholdet her var uden særlige begivenheder udover de sædvanlige høflighedsvisitter. Som bekendt blev besættelsen af Algeriet begyndt i 1830 af borgerkongen Ludwig Napoleon. Besættelsen blev gjort for en gang for alle at standse pirateriet der blev udført fra Barbareskstatene Tripolis, Tunis, Algier og Marokko. Det var også i 1830 at man grundlagde Fremmedlegionen, der indtil 1962 havde hovedkvarter i Sidi Bel Abbes i Algeriet. For dem der ikke måtte vide det, er det forsat således i Fremmedlegionen at adgangen kun er for ikke franske statsborgere undtagen officererne der skal være franske officerer. Legionens motto er at Legionen er vores fædreland. Soldaterne rangerer blandt nogle af de skrappeste af de skrappe elitesoldater. Legionen har altid været indsat, der hvor farerne har været størst. Siden etableringen i 1830 er 10% af alle fremmedlegionærer omkommet under tjenesten og denne statistik holdes også i vores tid. I Algier i 1908 var det legionens primære opgaver at beskytte de franske jordbesiddere, at bevogte landet og føre krig mod de Berbere og Barylere oppe i Atlasbjergene, som havde den opfattelse at franskmændene burde tage hjem til Frankrig, hvor de kom fra.

Den 16-11-1908 kastedes los fra Algier og kursen blev sat øst over mod Palermo på Sicilien. Søen var salig og vejret varmt. Den 18-11-1908 anduvedes Palermo kl. 3 eftermiddag. I havnen lå i forvejen en Italiensk torpedobåd og den tyske krydser SMS Hertha. Dagene herefter gik med visitter og genvisitter. I 1908 var Siciliens væsentligste eksportartikel citroner, limefrugter og olivenolie. Allerede på dette tidspunkt, blev denne handel styret og kontrolleret af Cosa Nostra eller Mafiaen. Fra Sicilien som fra resten af Italien var der i disse år en omfattende udvandring til USA. Denne folkevandring kulminerede i 1912, hvor ca. 1,2 mio. indvandrede steg i land på Ellis Island i New York. Italien var i 1908 et tilbagestående fattigt landbrugsland. Da landet i 1915 gik med i 1. verdenskrig var 70% af soldaterne således analfabeter. Det kan derfor virke besynderligt, hvorfor Hejmdal valgte at gå i havn i Palermo?

Den 25-11-1908 kl. 1½ eftermiddag kastedes fortøjningerne og skibet forsatte østover for at passere Messinastræde og sejle ned til Tripolis som anduvedes kl. 9 formiddag d. 27-11-1908. Der blev sædvanen tro givet 21 skuds salut for nationen. På dette tidspunkt var Tripolitaninen en del af det Osmanniske rige skønt at Ægypten var blevet engelsk i 1882. Skibet fik en usædvanlig og elskværdig modtagelse af de tyrkiske embedsmænd. Garnisonens officerer opførte et til lejligheden et forbudt tyrkisk skuespil, der forherligede friheden og som kunne føre til landsforvisning. Mandskabet fik landlov og opførte sig særdeles tilfredsstillende. Få år senere i 1911 blev Tripolitanien erobret af Italien under en erobrerkrig mod det tyrkiske Osmannerrige. Fred i Tripolis fik Italienerne aldrig indtil de endeligt tog hjem i 1943.

Den 1. december 1908 lettedes fra Tripolis og kursen sattes mod Konstantinopel, hvortil man ankom d. 06-12-1908. Første gæst ombord var den svenske Minister og kammerherre Hr. Auehersvärd ledsaget af Kontreadmiral Said Pasha som ville attachere HKH Prins Axel under hans ophold i Konstatinopel samt Løjtnant i Rytteriet Halil Bey m.fl. Under hele besøget var det især Prins Axel, der havde tyrkernes opmærksomhed. I 1908 havde det afgørende betydning om man var prins af blodet eller om man ikke var det. En 20-årig prins der lige var udnævnt til Søløjtnant af II klasse havde derfor en langt højere placering i rangklassesystemet end chefen for krydseren Hejmdal.

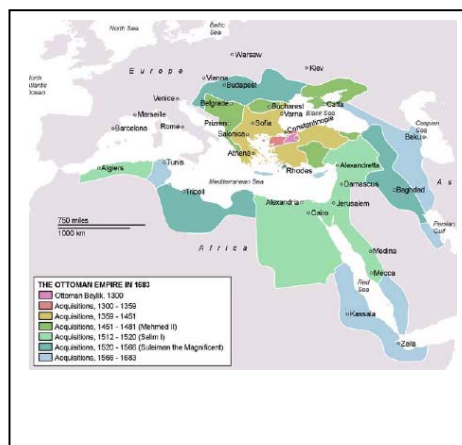
Allerede dagen efter ankomsten aflagde Prins Axel, Gesandten og Chefen visit hos Storvisir Kiamil Pasha samt udenrigsminister Fevrik Pasha.

Tirsdag d. 8. december 1908 var det tid at besøge Sultan Abdul Hamid II. På dette tidspunkt havde sultanen regeret som enevældig hersker siden 1876. Han herskede over et mægtigt rige der forsat havde store besiddelser på Balkan skønt at man efter en række uheldige krige

havde måtte afgive land til de nye nationer, Grækenland, Serbien, Rumænien, Bulgarien, Montenegro og Albanien. Hele Orienten var forsat Osmannisk/Tyrkisk samt store dele af det nuværende Saudiarabien. Det tyske kejserrige var i denne tid meget aktiv med at hjælpe Tyrkerne til at blive en moderne nation. Det var således med tysk teknisk rådgivning at Hejaz jernbanen fra Damaskus til Hejaz kunne åbne på sultanens fødselsdag i september 1908. Et andet stor projekt var Berlin Bagdad banen, der begyndtes i 1903 hovedsageligt for tyske penge. Denne jernbane blev dog først færdig i 1940. Tyskerne havde også været så venlige at sælge Osmannerne flere moderne panserskibe og torpedobåde.



Sultan Abdul Hamid II



Osmannerriget 1453-1918

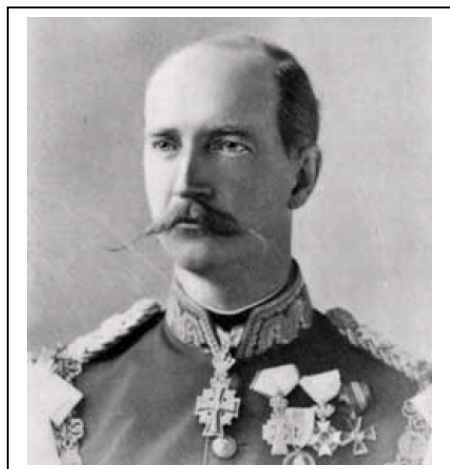
Prins Axel, Chefen for Hejmdal og den Svenske gesandt blev modtaget i højtidelige audiens hos Kongelige Majestæt Sultan Abdul Hamid II. Ved denne lejlighed blev Prins Axel benådet med Osmannerordenen i Brillianter. Ved slottet paraderede en æresvagt men opfarten til Slottet og tilbage til skibet sket uden militær eskorte.

Næste onsdag d. 09. december 1908 behagede det H.K.M. Sultan Abdul Hamid II at dekorere samtlige skibets officerer med en række ordener af forskellig finhedsgrad. Samme dag modtoges den Osmanniske Prins Abdul Rahid ledsaget af Feltmarschal Sjakir Pasha ombord på krydseren Hejmdal med fuld honnør og parade. Under krydserens Hejmdals besøg udviste Sultanen en stor opmærksomhed. Vejret i Konstantinopel var dog meget ringe med temperaturer ned til 1 graders celcius. Få dage forinden i Tripolis havde temperaturen været 30 graders Celcius. Chefen fandt derfor anledning til at skrive på trods heraf at sundhedstilstanden hos besætningen var særdeles tilfredsstillende.

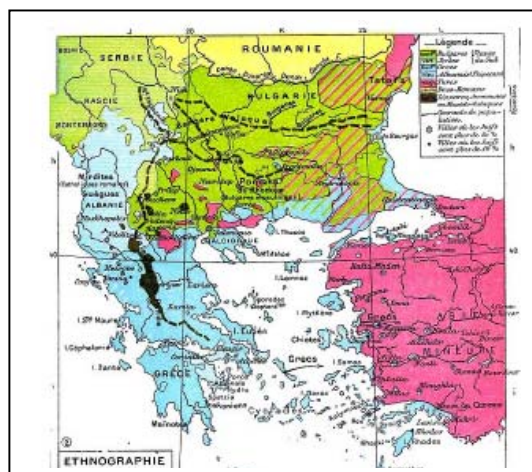
Den 13. december 1908 kastedes los fra bøjen i Konstantinopel for at sætte kursen mod Piræus. Sultan Abdul Hamid II skulle blive den sidste enevældige hersker i det Osmanniske rige idet han året efter blev afsat fra tronen af den Ungtyrkiske bevægelse. Sultanen der havde haft tæt på 30 ægteskaber bag sig og et utal af haremskvinder levede videres indtil 1918 hvor han døde. Hvorvidt han beholdt sine ca. 30 koner og utallige haremspiger medler historien intet om. Osmannerriget blev involveret i en række krige mod Italien i 1911, en række Balkanlande i 1912-1913 og under første verdenskrig gik man med på Centralmagternes side for i 1918 at stå som en besejret nation på de besejredes side. Grækerne benyttede stormagts opløsning og svaghed til at sende en hær ind på den Anatoliske Højslette for at denne hær foran Ankara måtte lide et forsmædeligt nederlag til krigshelten fra Gallipoli Kemal Ataturk. Ved fredstraktaten i Lousanne 1923 måtte ca. 1½ mio. grækere der siden oldtiden havde levet i Lilleasiens kystbyer flytte ud på øerne i det Ægæiske hav. Selv i dag i år 2012 er der forsat et meget anstrengt politisk forhold imellem de to



nabolande Tyrkiet og Grækenland. Under Cypren krisen i 1975 var det næsten kommet til krig imellem de to lande, der begge er medlemmer af NATO.



kong Georg d. I, 1863-1913



Græske befolkningsgrupper 1908

Den 15. december 1908 fortøjede krydseren i Piræus. I 1908 blev Grækenland regeret af Kong Georg d. I. 45 år tidligere var han som en 17 år gammel Dansk prins Wilhelm blevet indsat som konge på den Græske trone. Han var broder til Prins Axels far prins Valdemar, der var kaptajn i Marinen. Prins Wilhelm havde efter sin ankomst til Grækenland hurtigt lært sig Græsk og forsøgt at få det tilbagestående bondeland moderniseret. Men også dengang var Grækenland et uregerligt land og det gik meget langsomt. I 1913 afgik han ved døden da han blev sprængt i luften ved et attentat.

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

Opholdet i Pireus var planlagt til at skulle vare til efter nytår. Den 24- december 1908 blev der afholdt julefest ombord og alle menige og underofficer modtog hver en gave. Samme aften deltog Majestæterne og officererne i en julemiddag, der blev afholdt ombord på krydseren Hejmdal i officersmessen. Dagene i Pireus gik med skibsarbejder for besætningen og underofficererne og en lang række visitter for officererne. Skibet undergik en større maskinreparation.

Den 28. december 1908 skete der en stor jordskælvskatastrofe ved Messina, hvor hen ved 70.000 mennesker omkom og i 100.000-vis af mennesker blev hjemløse. Først 2 dage senere d. 30. december 1908 nåede budskabet om denne katastrofe til Krydseren Hejmdal, der lå i Pireus. Skibet havde på dette tidspunkt ikke kul nok i kulkasserne til at sejle til undsætning. Først d. 03-01-1909 kunne man derfor sejle fra Pireus mod Messina. Den hurtigste vej gik igennem den 6 km. lange Korintherkanal, der var blevet færdigbygget i 1886. Til undsætning af de nødstedte købtes 1.000 kg. kød, 2.000 kg brød, 1.000 kg. ris, 555 kg. oliven, 272 kg. ærter, 450 kg. Maccarum, 700 kg. bananaer og 200 tæpper. Den gode vilje var til stede men det har forstrakt som en skrædder i helvede.

Tirsdag d. 05-01-1909 stod Hejmdal ind i Messinastrædet. Byen var jævnet med jorden og nøden var ubeskrivelig. I 100.000-vis af indbyggere havde mistet alle deres ejendele og der herskede kaotiske tilstande. Skibets nødfornødenheder blev sendt i land og herefter stod

krydseren nordover, da man ikke kunne udrette mere. Den 09. januar 1909 anduvedes Neapel. Opholdet her blev et af rejsens korteste idet Hejmdal kastede los d. 10-01-1909 for at sejle videre nordpå til La Spezia.

Den 12-01-1909 ankom Hejmdal til La Spezia. Først den 15-01-1909 blev værftet besøgt. Det var her, at Flådens første ubåd Dykkeren var under bygning. Der var tale om en ren elektrobåd på kun 102 tons i uddykket stand og 132 tons i neddykket stand. Besætningen var på 12 mand og bevæbningen bestod af 2 45 cm. stævntorpedoer. Ubåden blev først søsat d. 18-07-1909.



Ubåden Dykkeren 1909 i La Spezia



Ubåden Dykkeren ved Dokøen 1909

Krydseren Hejmdal afleverede 2 45 cm. torpedoer til ubådens anvendelse. der var i allerhøjeste grad tale om et teknologisk banebrydende våbensystem, hvor Danmark blev et af de første lande til at operere ubåde.

Elektrobåden havde dog den ulempe, at den ikke kunne sejle ret meget længere end halvvejs til Hveen fra Københavns havn. Ubåden kunne derfor alene anvendes til forsvaret af København. Men i 1909 var der ingen forsvarsmidler imod ubåde. Det var først i 1916 at englænderne fandt på at smide med dybdebomber og en effektiv ASDIC kom først i 1930'erne. Helt ind til midt i 2. verdenskrig skulle ubåde ind på få 100 meters skudsafstand for at have en rimelig træfsikkerhed. Til gengæld kunne en enkelt heldig torpedotræffer sænke det største panserskibe. Der var altså tale om en billigt våbensystem med stor ødelæggelsesevne og 100% usynlighed.

Skæbnens paradoks for denne ubåd blev, at den efter en påsejling den. 09-10-1916 forliste udfør Taarbæk rev. Chefen for ubåden var Premierløjtnant Christiansen, der var en af de nyudnævnte søløjtnanter af II klasse fra hold 1908. Efter påsejlingen lykkedes det Christiansen at redde hele besætningen i live op til overfladen undtagen ham selv der omkom på Dykkeren under forliset.

Dykkeren indgik i Flådens tal i 29-09-1909. Det blev den eneste elektrobåd i flåden idet alle efterfølgende ubåde både fik både dieselmotor og elektromotor.

Den 19-01-1909 afgang Hejmdal fra La Spezia og satte kursen mod Villefrance sur Mer ved Nice på Cote D'Azur. På Rheden lå flere amerikanske panserskibe samt den engelske flådes admiralitetsyacht. Der blev derfor i de kommende dage god lejlighed til en række visitter.

Den 26-01-1909 kastedes los med kurs mod Gibraltar, hvortil Hejmdal ankom d. 29-01-1909. I Gibraltar lå der mere end 30 panserskibe fra England, Rusland, USA og Frankrig. Alle blev noteret med navn og navn på chefen. Under besøget på Gibraltar fik besætningen landlov og chefen noterede at alle havde opført sig eksemplarisk.

Den 04-02-1909 afgik Hejmdal fra Gibraltar. Kursengik rundt om Tarifa fyr og op til Cape St. Vincent hvor Nelson i 1797 havde vundet en af sin store sejre. Rejsen til Harwich blev den længste idet man først ankom 09-02-1909.

Lørdag d. 13-02-1909 lettedes fra Harwich med kurs mod Frederikshavn hvortil man ankom d. 15-02-1909.

Hejmdal ankom til Holmen d. 26-02-1909, men ikke uden et uheld under vejs. I Kattegat blev Hejmdal påsejlet af den engelske damper S.S. Astrakhan. Hejmdal kunne forsætte rejsen ved egenkraft og skaden blev erstattet af den engelske ejer. Ved hjemkomsten var der brugt i alt 903.015 kg. kul. Samlet havde Hejmdal været ca. 1.000 timer i søen svarende til ca. 8.300 sømils sejlads. ca. 2/3 af kulforbruget havde været til fremdrivning og resten til elektrisk belysning, opfyring, destillation, kabys og bageovn, hjælpemaskine m.m.

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

I sommeren 1909 blev de 6 Søløjtnanter af II Klasse alle udnævnt til Premierløjtnanter. Under d. 1. verdenskrig var alle 6 aktive i tjenesten, hvoraf den ene var på krydseren Hejmdal, 1 sejlede i torpedobåde og de 4 gjorde tjeneste i Ubådseskadren. I 1919 blev de 3 der forsat var i Marinen udnævnt til kaptajner.



H.K.H. Prins Axel



Kay Holger Bloch



Svend Aage Christiansen



Christian Vilhelm Evers



Carl Hammerich



Ole Hermann Quaade

I 1923 var der kun en af de 6 tilbage idet Prins Axel og Herman Ole Quaade begge blev fyret i 1923 som en del af fredsdividenden efter 1. verdenskrig. Ved forsvarsloven af 1922 blev Søværnet reduceret fra at kunne forsvare Danmark til kun at kunne afpatruljere Danmark. I 1923 blev 2/3 af officerskorpset afskediget. Den sidste af de 6 var kaptajn Evers og han sluttede sin tjeneste i Søværnet som kommandør og Chef for Søværnets Officerskolen fra 1939-1945.

-----

Det har været en stor fornøjelse, at fordybe mig i krydseren Hejmdals togt til Middelhavet i 1908-1909 samt blive klog på Søofficersuddannelsen fra 1908-1909. Tidsforbruget til denne artikel samt mit foredrag der afholdes i Marinehistorisk Selskab d. 29-02-2012 har været ca. 350-500 timer.

Marinehistorisk Selskabs møder afholdes på Orlogsmuseet Overgaden Oven Vandet 62, Christianshavn, 1415 København K. Mødetid er kl. 19.30. Ønsker man at deltage i den efterfølgende spisning kan man tilmelde sig på e-mail: [trine@kjems.com](mailto:trine@kjems.com). Spisning koster kr. 100.

København d. 11-02-2012

Lars Wismann, projektchef og direktør

#### **Literaturliste:**

1. Kommissionen vedrørende Kadetskolen, Beretning af 13. marts 1921, Nedsat af Marineministeriet 28-10-1920
2. Bisballerapporten, Forsvarskommandoen 1986
3. Søkadet-korpsets historie 1701-1901, Festskrift, H.C.A. Lund, lærer ved Søofficersskolen 1901, Thieles Bogtrykkeri
4. Efterretninger om Søkadetakedemiet udgivne ved F. Paludan, captain og Chef for Søkadetkorpset Ridder af Dannebrog, 1843
5. Nogle ord om Søofficersskolens Ordning ved Steen Bille, Viceadmiral, Kjøbenhavn, C.A. Reitzels forlag 1868
6. Hvordan bliver jeg Søofficer!, København 1936, Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri
7. Søværnets Officersskole 275 år, Søværnets Officersuddannelse 1951-1976, Finn Alsing kommandørkaptajn, Schultz Forlag 1976
8. Beretning om Undervisningsanstalterne ved Søværnet Skoleåret 1903-1904, Kjøbenhavn, Centraltrykkeriet 1905
9. Orlogsminder, Skildringer og Skitser fra danske Orlogstogter 1878-1919 af E. Wessel Tolvig, Pios Boghandel 1926
10. Valkyrien og dens sidste togt, Carl Østen, Hirschprungs Forlag 1959
11. En dag med de danske Søkadetter, Søofficersskolen i dens eget hjem på Holmen, 1934 og 1941
12. Hvilke krav bør der stilles til kadetternes praktiske uddannelse til søs, besvaret af M. P. Knutzons Bogtrykkeri 1894
13. Vore krydsere, R. Steen Steensen, Kommandørkaptajn, Strubes Forlag, 1971
14. Fra Søofficersskolens forhistorie, H.D. Lind, 1916
15. Den nuværende "Søofficersskole" forslag til den udvidelse m.m., Monitor, 1879
16. Søetatens Pigeskole, en fortælling om Borgergade 111 i Nyboder, Dorthe Bendtsen, Realea A/S 2006
17. Forsvarskommissionen af 1902, til Regering og Rigsdag, J.H. Schultz, 1908

18. Bygning og indretning af flådens skibe, Chr. I. E. Andersen, lærer ved Søværnets maskinskole, Nielsen og Lydiche, 1906
19. Det Danske Søofficerskorps, 1. januar 1801-10. september 1919, Th. A. Topsøe-Jensen, Gyldendals Boghandel, 1919
20. Kong Frederik den Femtes Sø-krigs-Artikels-Brev, dateret 8de januari i 1752, andet oplag Kiøbenhavn 1811, Boas Brünich
21. Quaades Arkiv, 2003, Hermann Ole Quaade
22. Aspiranter indmeldte op Søofficersskolen 1876-1922, Rigsarkivet
23. Udtalelser om eleverne 1904-1932, Rigsarkivet
24. Karakterlister 1874-1942, Rigsarkivet
25. Straffebog 1892-1922, Rigsarkivet
26. Rulle over Kadetkorpset 1902-1908, Rigsarkivet
27. Skibsjournal Krydseren Valkyrien 1915, Rigsarkivet
28. Skydeprotokol 1905-1907, Rigsarkivet
29. Undervisningsprotokol 1907-1909, Rigsarkivet
30. Undervisningsprotokol 1905-1907, Rigsarkivet
31. Undervisningsprotokol 190-1905, Rigsarkivet
32. Øvelsesmateriale fra krydseren Hejmdal 1914
33. Rulle over søkadetkorpset 1902-1908
34. Skibsjournal krydseren Valkyrien 1923, Rigsarkivet
35. Krydseren Hejmdal, [www.navalhistory.dk/danish/skibene/h/hejmdal](http://www.navalhistory.dk/danish/skibene/h/hejmdal)
36. Med krydseren Hejmdal ved Messina, Prins Axel
37. Kadetliv, Cai Schaffalitzky de Muckadell
38. Telefoninterview d. 03-01-2012 af Kommandør Svend Vestergaard Andersen der var kadet A-linjen SOS fra 1963-1967
39. Telefoninterview d. 05-01-2012 af Kommandørkaptajn Arne Holm der var kadet A-linjen SOS fra 1945-1949
40. Rapportbog fra Krydseren Hejmdals togt 1908-1909
41. Atlas of the world, Bartholomew, 1922
42. Søværnets Officersskole 1701 – 26 februar – 2001 Festforelæsning, H.C. Bjerg
43. <http://galster.dk/slaegten/kaptajncarlgalster.htm>