



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

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

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

Maritim Kontakt til Jørgen H.P. Barfod



MARITIM KONTAKT · 12

Maritim Kontakt

TIL

JØRGEN H.P. BARFOD

2. marts 1988

I2

KØBENHAVN · MCMLXXXIII

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning,
Dyvekes allé 6, 2300 København S.

Redaktion af nr. 12:
Erik Gøbel, Erik Housted, Erik Mørk Larsen, Jens Lorentzen (lay-out)
og Anders Monrad Møller.

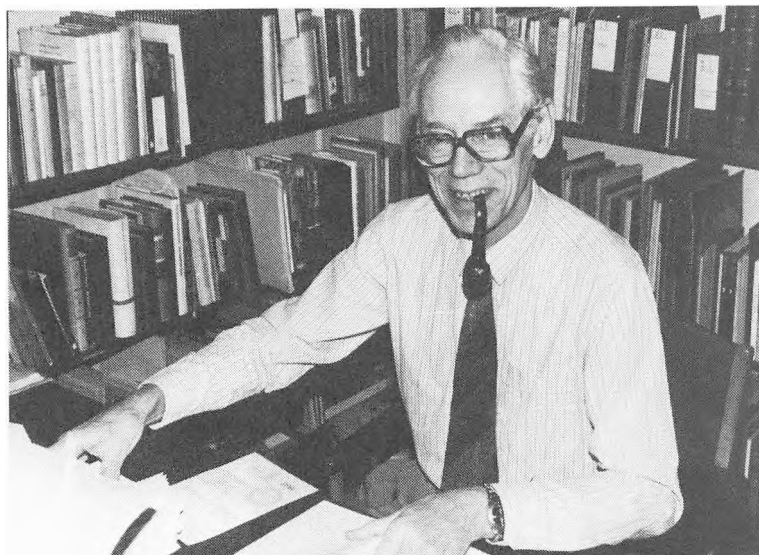
Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.

© Kontaktudvalget & forfatterne, København 1988.

Ekspedition:
Maritim Kontakt, Dyvekes allé 6, 2300 København S.

ISBN 87-87947-26-9
ISSN 0106-7818

Jørgen H. P. Barfod.
Fotografi i Museet for
Danmarks Frihedskamp
1940–1945.



I en årrække stod der i telefonbogen *Marinehistoriker*. Forunderligt, eftersom Barfod da længe havde fordelt sin arbejdsdag mellem Lyngby Statsskole og Frihedsmuseet. En tilfældig lapsus? Næppe, for en sådan efterladenhed ligger den nu halvfjerdsårige fjernt. Men Jørgen H. P. Barfod er ikke nogen ukompliceret natur, og han har et erfaringsgrundlag, som yngre kolleger tildels er foruden – og skal være glade til. En sund, stor portion stædighed ligger utvivlsomt bag den lange fastholden af nævnte stillingsbetegnelse og – hvem ved? – vel også en tilkendegivelse af, hvad han har følt det allervæsentligst at beskæftige sig med. Foretagsomheden har ganske vist været vendt i mange andre retninger – eller lige så rigtigt: få er gået forgæves til Barfod, hvad ikke mindst den skriftlige produktion vidner om. Men, når alt kommer til alt. Det har først og fremmest, tidligst og senest, drejet sig om det maritime Danmark i historien, foreløbigt kulminerende med de sidste ord om den, der så betids gav agt på stormens brag. Og Barfod turde selv, da det var tid, og gik i spidsen for det mærkelige sammenrend, som bakker op om Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning og dermed udgivelsen af *Maritim Kontakt* – sidstnævnte er naturligvis et ægte barn af Barfod. Til gengæld har han nu af gode grunde måttet finde sig i at blive gået bag ryggen, mens resten af udvalget ganske illegalt, men så absolut i formand Barfods ånd har forfærdiget festskrift og på denne vis fundet vej til at lykønske vor fremmeste marinehistoriker.

Kontaktudvalget.

Indhold

Tabula gratulatoria . IX

Henning Henningsen:
Søens paradenumre . 1

Niels Probst:
Skånske krigs orlogsskibe . 17

Erik Gøbel:
Sejldugsmanufakturet i Køge 1687–1753 . 59

Hans Jeppesen & Jens Lorentzen:
To skibstegnere fra 1700-årene . 84

Erik Housted:
Sorte tavler og stum tale . 116

Hanne Poulsen:
»Nye« arbejder af
skibsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen . 143

Alan Hjorth Rasmussen:
»De farer på Sjælland« ... 153

Holger Munchaus Petersen:
Ældre skib til midlertidigt brug . 167

Henrik Dethlefsen:
Øernes hjælpetjeneste . 181

Anders Monrad Møller:
Sofus og Klara . 193

Erik Gøbel og Erik Mørk Larsen:
Jørgen H. Barfods bibliografi . 201

Tabula gratulatoria

Emil Ahlefeldt-Laurvig,
Kalundborg

Gert Normann Andersen,
dykker, Holstebro

Harry Andersen,
Rødvig Stevns

Jens Gudmand Andersen,
designer, Lyngby

Finn Askgaard,
museumsdirektør, Dragør

Knud Aundorf, konsulent,
Kastrup

Leo Banke, ingeniør,
Næstved

Asger Barfod, arkitekt AA,
Rungsted Kyst

Egil Barfod, direktør,
Gentofte

Lars Hoffmann Barfod,
kunstfyrværker, Roskilde

Nils Berg, oberst,
Frederiksberg

Erik Henriques Bing,
forfatter, København

Anders Bjørnvad, forfatter,
lic. phil., Rude

Olaf Bloch, fotograf,
Frederiksberg

Svend Borg, pensionist,
København

Emil Wigelsen Bruun,
landsretssagfører,
oberstløjtnant, København

Buchenwaldklubben

Jørgen Burchardt, Ringe

Benny Christensen, adjunkt,
Odense

Chr. Christensen,
civilingeniør, Virum

Peter Thorning Christensen,
orlogskaptajn, København

Arne Christiansen, tidl.
handels- og søfartsminister,
Alsgårde

Ole Crumlin-Pedersen,
museumsinspektør, Roskilde

Dansk Folkemuseum,
Nationalmuseets 3. afd.

Den militærhistoriske
Interessekreds i Danmark

Henrik Dethlefsen,
stud. mag., Solrød Strand

Maria Ekberger, cand. mag.,
Porthsmouth

E. O. Errebo-Knudsen,
dr. med., Frederiksberg

Ole Feldbæk, professor,
dr. phil., Charlottenlund

Fessel Offset, København

Fiskeri- og Søfartsmuseet,
Esbjerg

Anna M. Fjordstrøm,
pensionist, København

Ole L. Frantzen,
museumsinspektør,
Frederiksberg

Niels Frederiksen, lærer,
Esbjerg

Frands Fridberg,
generalkonsul, Vedbæk

E. Friisager, direktør,
København

Hans Funck-Rasmussen,
ingeniør, Ballerup

Faaborg Kulturhistoriske
Museum

Hans Garde, kommandør,
Århus

Peter Ginnerup,
Vallensbæk Strand

Erik Gøbel, arkivar,
cand. mag., Køge

Morten Gøthche,
restaureeringsarkitekt,
Roskilde

Morten Hahn-Petersen,
museumsdirektør, cand. mag.,
Esbjerg

Elisabeth Halgreen, tegner,
Søborg

Handels- og Søfartsmuseet
på Kronborg

V. P. Heise, kommandør,
Hillerød

Henning Henningsen,
fhv. museumsdirektør,
Helsingør

Alex Herreborg, journalist,
Gilleleje

Per Hersby, direktør,
cand. jur., Hørsholm

John Hilbard, ingeniør,
Rungsted Kyst

Erik Housted, prokurist,
København

Jørgen Hæstrup, dr. phil.,
Odense

Orla Bjerg Iversen,
direktør, Odense

Søren Jacobsen, cand. polit.,
Glostrup

Jan Jaqué, København

Henrik M. Jansen,
museumschef, cand. mag.,
Svendborg

Knud Janson, forfatter,
major, Birkerød

Georg V. Jensen, direktør,
Vedbæk

Ivan Jensen, lektor, Holte	Københavns Universitet, Institut for økonomisk Historie
Jørgen Steen Jensen, overinspektør, Møntsamlingsen Nationalmuseet	Tage Kaarsted, professor, dr. phil., Odense
Ole Lisbjerg Jensen, museumsdirektør, Orlogsmuseet	John Ladefoged, banemontør, Helsingør
Bo Panum Jensen, Odense	Paul Langballe, orlogskaptajn, København
Hans Jeppesen, museumsdirektør, Helsingør	Erik Mørk Larsen, bibliotekar, København
Hans Chr. Johansen, professor, Odense	Rolf Larsen, litograf, Skovlunde
Flemming Jørgensen, kedelpasser, København	Kjell Larsgaard, konsulent, Oslo
Ulla Rüz Jørgensen, fg. administrationsleder, København	Finn Liberoth, tandlæge, Virum
Niels Karlsen, tandlæge, Kolding	Willy Lillegaard, auditoriebetjent, Roskilde
Esben Kjeldbæk, museumsinspektør, København	Børge Nic. Lind, Holbæk
Paul O. Kjersgaard, advokat, Frederiksberg	Jens Lorentzen, grafisk designer, Humlebæk
Hans Kofoed, ekspeditionssekretær, Frederiksberg	Ulla Lund, lic.pharm., Hellerup
Edele Kruchow, tidl. rektor, Holte	Henrik Lundbak, museumsformidler, København
Københavns Universitet, Det historiske Institut	Leif Lunn, advokat, Odense
	Lyngby Gymnasium, Lyngby
	Jørgen Madsen, tandlæge, Herlev

Erik Malmrose, Faaborg	Erik Mønsted, major, Frederiksberg
Rikke Malmros, cand. phil., Århus	Nationalmuseets 2. afdeling
A. Mangurten, cand. mag., Frederiksberg	Nationalmuseet Bevaringssektionen
Marinehistorisk Selskab	Hasse Neerbek, cand. mag., Gentofte
Marinens Bibliotek, København	George Nellemann, museumsinspektør, Lyngby
H. Meesenburg, museumsdirektør, Esbjerg	Bo Jørgen Nielsen, fmd. Arkæologisk Udvalg/ Dansk Sportsdykker Forbund
Steen Messmann, bankbestyrer, Birkerød	Helge Rothe Nielsen, direktør, Charlottenlund
Morslands Historiske Museum, Nykøbing Mors	Ib Hviid Nielsen, økonomichef, Rødovre
Ole Mortensøn, museumsinspektør, Rudkøbing	Niels Jesper Nielsen, stud. mag., Albertslund
Kaj Munk, broassistent, Hadsund	Nyboder Boghandel v/ Jens Otto Pedersen
H. P. E. Mygh, konsulent, Klampenborg	Gunnar Olsen, Ballerup
Liselotte Mygh, museumsinspektør, Nykøbing F.	Niels Børge Olsen, smedemester, Holbæk
Knud Mølgaard, civilingeniør, Kokkedal	Olaf Olsen, rigsantikvar, Nationalmuseet
Anders Monrad Møller, dr. phil., København	Ole B. Olsen, forsorgspædagog, Odense
Dorthe Falcon Møller, cand. mag., København	Orlogsmuseet
	Vibeke og Elvin Pedersen, Gentofte

Gunvor Petersen, cand. mag., Dragør	Uwe Schnall, dr., Deutsches Schiffahrtsmuseum, Loxstedt
Holger Munchaus Petersen, museumsleder, Kastrup	P. Schultz, direktør, Silkeborg
R. G. Petersen, pens. major, Skibby	Ole Heltoft Schaarup, Hvidovre
Rolf Petersen, pens. kærner, Byrum	Bodil og Svenn Seehusen, Holte
Hanne og Viggo Poulsen, Espergærde	Alfred Seerup, Dragør
Steen Poulsen, advokat, Hørsholm	Rune H. Sirdorf, Viborg
Niels M. Probst, luftkaptajn, Rungsted	Dennis Steen Skovgaard, havnebetjent, Fakse
Alan Hjorth Rasmussen, Nykøbing Mors	Vagn Skovgaard-Petersen, professor, Hellerup
Edit Rasmussen, arkivar, Frederiksberg	Slagelse Centralbibliotek
Flemming Rieck, museumsinspektør, Skibshistorisk Laboratorium, Roskilde	Arne Stoklund, slotsbetjent, København
Jan Rose, skibsfører, Dragør	Erik C. Stærmosse, orlogskaptajn, Hellerup
Niels Oluf Rottensten, orlogskaptajn, Frederiksberg	Jørgen Svarer, direktør, Ærøskøbing
Mogens Ryberg, viceskoleinspektør, Vodskov	Søe-Lieutenant-Selskabet v/ formanden N. U. Bagge, orlogskaptajn
Per Rønberg, Stud. mag., Odense	Søfartens Bibliotek, København
Ole Schelde, Birkerød	Jette D. Søllinge, mag. art., København
Palle Schmidt, rektor, Esbjerg	Flemming Sørensen, Ålborg
	Birger Thomsen, cand. mag., Frederiksberg

Thor E. Timler,
museumsleder,
Nyboder Mindestuer,
København

Toldhistorisk Selskab

Anvar Tollan, København

Christian Tortzen, lektor,
Kettinge

Tøjhusmuseet

Henry Andreas Ulstrup,
schweitzer, København

Universitetet i Trondheim,
Vitenskapsmuseet,
Arkeologisk Afdeling

Eva Vecht, Herlev

Ole Ventegodt,
museumsinspektør,
Orlogsmuseet

Ib Walbum, lærer, Nakskov

Børge Wall, overlærer, Måløv

H. H. Wesche, kommandør,
Frederiksberg

Finn Wiberg-Jørgensen,
overlæge, Frederiksberg

Willemoesgaardens
Mindestuer, Assens

John A. Wilson, capt.,
Arendal, Norge

Steen Jørgen Winkel,
telegrafist, Svendborg

Poul Egard Wrøbel,
Nyborg

D. Yde-Andersen,
Charlottenlund

Lars Zachariassen,
København

Frank Zorn, kriminalassistent,
Rødovre

René Zorn, skibsingeniør,
Græsted

Hans Chr. Bjerg,
overarkivar, Hørsholm

Richard Borg, ekspeditions-
sekretær, København

Holger C. Reedtz Funder,
fhv. vicegeneralsekretær,
Helsingø

Per Jensen, arkivar,
Bagsværd

Fritz Jørgensen, værkfører,
Svendborg

Jørgen Tvermose, kaptajn,
Hørsholm

Søens paradenumre

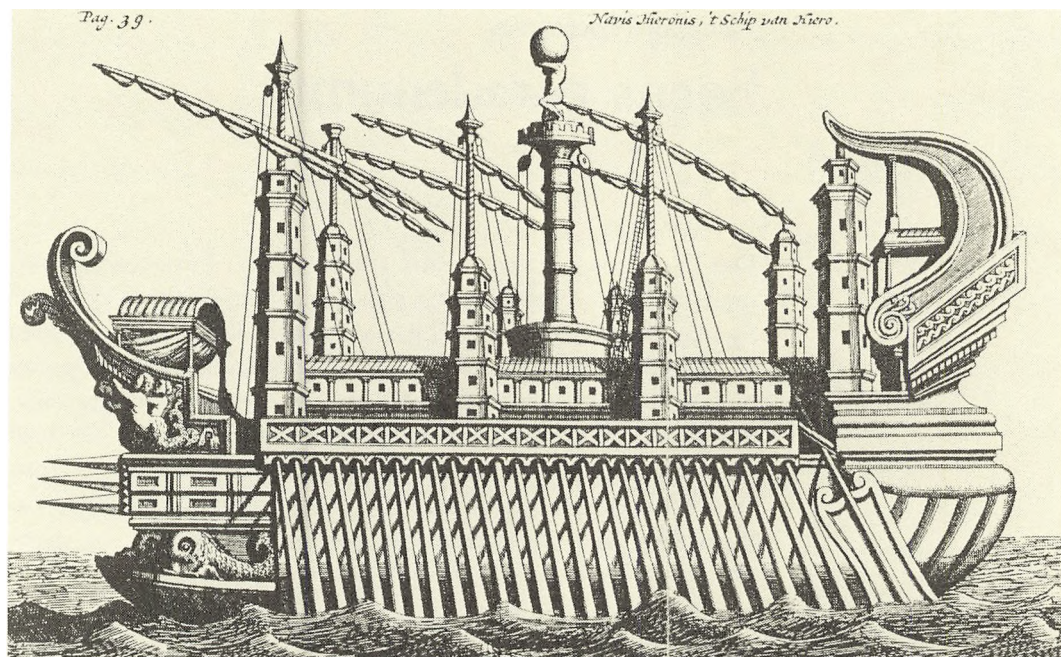
Der forskes og skrives i stor stil om søens flittige arbejdsfartøjer: handels-, transport- og passagerskibe, færger, hvalfangere og fiskefartøjer, forsyningskibe, slæbebåde, krigsskibe osv., men vi må ikke glemme, at søen af og til også har haft fine fornemmelser. Om luksusskibe, prestige- og repræsentationsfartøjer, pomp- og pragtskibe hører vi sjældent noget, – vi ser helt bort fra lystyachter og sportsbåde. Vi vil her fremdrage nogle historiske eksempler på sådanne og tillige berette om handels- og orlogsskibes landgangsfartøjer, deres indretning og brug, og specielt om chaluproerne og deres dragter.

Tidligere tiders prunkskibe

Allerede fra oldtiden har vi efterretninger om kongers og fornemme herskeres luksusskibe. Her kan kun nævnes nogle enkelte af de mest bekendte fra litteraturen, uden at vi kan kontrollere rigtigheden af de ofte fantasifuldt lydende oplysninger.

Den ægyptiske farao Ptolemæus IV Filopator (221–204 f.v.t.) lod bygge et vældigt skib *Megala* på 128 m længde og 17 m bredde, med en besætning på 2280 matroser, 400 slaver og 4000 roere. Faraoen og hans harems sale og kamre skal have været fabelagtigt luksuriøse; der var badeværelser og blomsterterrasser. Sejl og tovværk var farvet med purpur. – Et andet af hans skibe, *Thalamegos* (tømmerskibet), var knapt 100 m langt. Det lå forankret i Nilen som et flydende palads med marmorsøjlegallerier, terrassehaver og springvand; skotter og møbler var af de kostbareste træsorter, f.eks. kaneltræ, og indlagt med elfenben. Der var ovenikøbet et græsk marmortempel for kærlighedsgudinden, med mytologiske scener i mosaikarbejde.

Den græsk-sicilianske despot Hieron II af Syrakus (269–215 f.v.t.) lod den berømte opfinder Arkimedes konstruere et skib på 108 m længde og 30 m bredde, kaldet *Syracusia*, en kombination af luksus-, handels- og krigsskib, forsynet med kobberpanser, tre vædderspidsler af jern samt kraftige katapulter. Samtidig var det udformet som et palads på tre etager, overtaget af otte femetagers tårne med master i toppen. Der fandtes haver med lysthuse, udsigtsverandaer og en turneringsplads, samt et tempel for Afrodite. Tilmed var der et velforsynet bibliotek og en badeanstalt til kolde og varme bade. Bemærkelsesværdigt er det, at



skibet havde store indbyggede ferskvandstanke. Der var 20 rækker roslaver over hinanden.¹

Næsten lige så utrolig lyder beskrivelsen af den ægyptiske dronning Kleopatras pragtgalej, som hun sejlede op ad Nilen på med Julius Cæsar år minus 47 og vist også seks år senere benyttede til en længere rejse til Lilleasien for at møde den romerske hersker Marcus Antonius. Athenæos og Plutark har skildret den som værende ca. 100×15 m og 20 m høj, et flydende palads med søjlegange, templer, haver, grotter, paladsgårde, med guldstævn, sølvårer, parfumerede sejl, silketovværk osv. Hun selv lå i al herligheden i sit guldindvirkede telt som en forførende Venus, der da også bragte Antonius helt fra koncepterne.²

Selv om beskrivelserne forekommer én noget usandsynlige, fik man dog et håndgribeligt bevis på, at oldtiden virkelig havde formået at bygge utrolige prunkskibe, da man ved tørlægning af Nemisøen s.f. Rom 1926–32 kunne bjerge, hvad man kaldte kejser Caligulas pragtgalejer. Der var ialt tre, men kun to blev optaget. De var fladbundede og ikke beregnet til at sejle. Den ene målte 64×20 m, den anden 71×27. De var bygget af kostbare træsorter med anvendelse af elfenben, skildpadde, støbte metalornamenter osv. Desværre brændte museet med dem under tyskernes tilbagetog i 1944, så nu kendes de kun fra modeller. Caligula var kejser fra år 37 til 41, men det er ganske usikkert hvem der har ladet dem bygge og hvornår.³

En serie af middelalderens berømteste fartøjer var de vene-

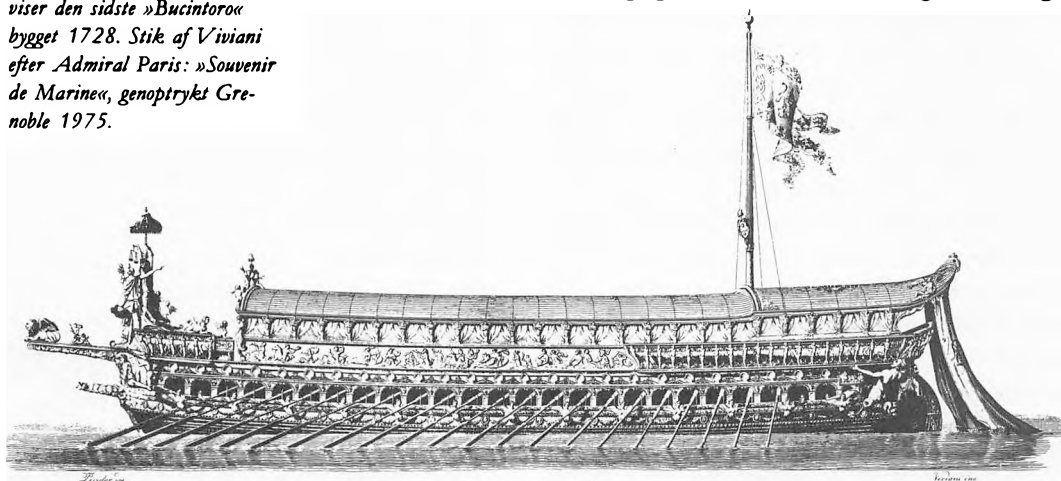
Kong Hieron II af Syrakus (269–215 f.v.t.) lod Archimedes konstruere et kæmpe-mæssigt pragtskib »Syracusia«. Det var både et konge-, et handels- og et krigsskib. Dets fantastiske udseende og pragtfulde indretning er beskrevet af oldtidsforfattere. Her ses et kuriøst forsøg fra 1600-årene på at forestille sig det billedligt. – Stik i Witsen: Architectura Navalis (Amsterdam 1690).

1. Nic. Witsen: Architectura Navalis (Amsterdam 1690), 39 ff.; Aug. Köster: Das antike Seewesen (Berlin 1923), 163 ff.; Cecil Torr: Ancient Ships (Cambr. 1895), 27 ff.
2. Georg Ebers: Ægypten (Kbh. 1882), 20 f.; Ernie Bradford: Cleopatra (London 1971), 81, 83, 143 f.
3. G. Ch. Picard: Larousse. Encycl. of Archaeology (London 1972), 55; Björn Landström: Skibet (Kbh. 1961), 41 f.

tianske dogers pragtgalejer, som alle efter hinanden bar navnet *Bucintoro* (Bucentaurus o. lign.). På disse lod dogerne sig ro ud hver Kristi Himmelfartsdag for at foretage en symbolsk formæling af søstaden Venezia med havet, idet de kastede en guldring i dette (Spozalizio del mar). Man er uenig om betydningen af navnet *Bucintoro*. Nogle sætter det i forbindelse med oldtidsfabeldyrene kentaurerne, halvt menneske, halvt hest, – eller måske med tyren (taurus); andre mener det kommer af buzo eller buzino d'oro (= guld-»bussen«, en skibstype, som også var kendt i Norden). Et fartøj med dette navn nævnes allerede i år 798, og det er sandsynligt, at den maritime ceremoni oprindeligt simpelthen var den overalt brugte katolske forårsskik at velsigne skibsfarten og indvie søen ved at stænke helligt vievand i den.

Senere blev Venezia Italiens stærkeste sømagt. Under kampe mellem kejser og pave i 1100-årenes slutning hjalp Venezia den sidste, og pave Alexander III gav som tak en guldring til dogen og befalede ham hvert år at kaste en kopi af den i havet som et symbol på Venezias sømagt. Byen kaldte sig Adriaterhavets dronning. Dette skete med ordene: »Vi ægter dig, o hav, som tegn på vort faktiske og evige herredømme!« Samtidig stænkede patriarken, der fulgte med i det prægtige følge, vievand i søen. En hel flåde af overdådigt udstyrede, mindre rogalejer ledsagede *Bucintoroen*. Dette store skib, hvis forgænger sikkert havde været et forholdsvist beskedent fartøj, blev 1177 erstattet af et nyt, pragtfuldt skib. Det var forgyldt over det hele og indeholdt talrige overdådige rum, bl. a. en stor sal udstyret med guldindvirkede tæpper. De 200 rorkarle var klædt i purpurfarvede dragter. En ny *Bucintoro* blev efter sigende bygget 1311, og i 1605 blev denne eller måske snarere dens efterfølger erstattet af en muligvis noget mindre galej, ligeledes forgyldt og rigt udstyret, med 168 karle til at ro. Det var en stor, klodset, fladbundet kasse, som var lidet sødygtig, men den stak da også kun lige

Berømtest blandt middelalderens prunkskibe var Venezias »Bucintoro«, på hvilken dogen siden 1100-årene blev roet ud for at formåle byen med havet ved at kaste en guldring i det. Op i tiden afløste den ene »Bucintoro« den anden. Billedet viser den sidste »Bucintoro« bygget 1728. Stik af Viviani efter Admiral Paris: »Souvenir de Marine«, genoptrykt Grenoble 1975.



stævnen ud i åben sø ved Lidoen under formælingen. Arsenalets admiral, der førte den, måtte med sit hoved stå inde for, at der ingen søulykker skete. En stærk vind havde nemt kunnet kæntré den.

Den sidste *Bucintoro* byggedes 1728 i stil med den foregående, dog vel knap så stor (ca. 33 m lang, 7 bred og 8 høj). Der synes kun at have været 42 roere. Som gallionsfigur havde den Retfærdigheden i guld, og agter på skansen stod dogens tronstol. Efterhånden som Venezia mistede sin sømagt, måtte ceremonien forekomme noget latterlig – Casanova kalder den i sine erindringer burlesk –, og da Napoleon i 1797 gjorde en ende på bystatens selvstændighed, var den uaktuel. Franskmændene plyndrede fartøjet for alle guldforsiringer, og den blev raseret og degraderet til et flydende batteri. Forøvrigt holdes der endnu hvert år i september farvestrålende regattaer i Venezia, hvor en række af de gamle fartøjer med roere i historiske dragter sejler i optog ned ad Canale Grande og ud i farvandet mod Lidoen.⁴

Samme maritime ægteskabsceremoni har forøvrigt været kendt flere andre steder i Italien og også i Montenegro og England, og der er ligeledes blevet bygget flere efterligninger af Bucentoroen. Bl. a. lod den bayriske kurfyrste Ferdinand i 1663 en sådan tage i brug under fyrstelige fester på Starnberger See. Den skal i størrelse (29×7½ m), opbygning og pragt have været en ret nøje kopi af den venetianske.⁵

Uden at komme nærmere ind på fremmede kulturers maritime historie kan det nævnes, at der kendes ikke få ældre og yngre beskrivelser og billeder af de mest vidunderlige kejser- og fyrstepragtbåde mange steder fra, især i Asien, f. eks. fra Kina, Cochinkina, Molukkerne, Java (Bantam), Indien og Siam (Thailand). Moderne turister i Bangkok kan næppe undgå at beundre bådehallen med kongens fantasifulde forgyldte og udskårne rofartøjer *Sri Supannahongse*, *Ananda Naga Raj* og hvad de nu hedder, som bruges til kongelige optog på Menamfloden.

Vender vi tilbage til Europa, kan vi fastslå, at fyrster, borgmestre, admiraler og andre fine herrer stadig lod bygge smukke repræsentationsskibe i den til enhver tid herskende stil, og mer og mindre kostbare og iøjnefaldende, selv om de hverken i størrelse eller udstyr kunne måle sig med de ældre. Renæssance- og baroktidens skibe var stadig rigt ornamenterede; de få fra rokokotiden antog nærmest viltre former, indtil klassicismen frembragte stilmæssigt forenklede, fornemme både mere i maritim stil. Veldokumenteret er Lord Mayor's Show i London, kendt fra 1600-årenes begyndelse og op i 1800-årene, hvor den nyvalgte borgmester holdt sit indtog i byen som et optog på Themsen, når han blev roet op til Westminster Hall i sin »State-Barge«, der ikke stod tilbage for de engelske kongers pragtbåde.⁶

4. *Nic. Wiszen*: Aeloude en hedendagsche Scheeps-Bouw (A'dam 1671), 52 f.;

J. H. Röding: Wörterbuch der Marine I (Hamburg 1794), 394 f.; *F. den Houter*: Neptuniana (A'dam 1957), 267 f.; *Alethea Wiel*: The Navy of Venice (London 1910), 32 ff.

5. *Adolf Kleinschroth* i Deutsches Schifffahrtsarchiv 9 (Bremerhaven 1986) 97 ff.

6. *G. Frere-Cook*: The Decorative Arts of the Mariner (London 1966), 104 f.

Interessen for fantasifulde både vedligeholdtes siden middelalderen og op i 1600-årene ved de mange fyrstelige optog i de europæiske hovedstæder, hvori pragtbåde på vogne deltog, med oldtidens guder og gudinder og symbolske skikkelser med musik og flag. Også i Danmark kendte man i al beskedenhed til sådanne »trionfik«, f. eks. i forbindelse med Christian IV's kroning 1596 og den udvalgte prins Christians bryllup 1634.⁷

Det må ikke glemmes, at det praktiske men selvfølende Holland skabte en type lyst- og repræsentationsbåde, kaldet Speel-, Staats-, Herrenjachten o. lign. til brug for ambassadører, admiralitetsfolk, kompagnikaptajner, høje officerer, embedsmænd, adelige, rige privatpersoner o. a. Disse jagter, der forøvrigt havde en del tilfælles med de hollandske trækskøjter, som af heste blev trukket gennem kanalerne, havde agter en lille, smukt udstyret pavillon eller kahyt til de fornemme personer, mens roerne sad for- og midtskibs. De blev mest roet frem, men de større jagter havde også mast og sejl. Typen blev meget populær i 1600-årene og bredte sig til andre lande. Omkring 1660 forærede byen Amsterdam to Staatenjachten til den engelske konge Charles II, og i andre europæiske lande byggede man mer eller mindre selvstændige kopier af typen, udstyret med større eller mindre pragt, til brug for fyrster, f. eks. omkring 1700 i Berlin og i andre tyske fyrstestæder. De efterlignedes også i f. eks. Danmark og Sverige.⁸

Galejerne holdt sig dog stadig, f. eks. i den franske rigt udstyrede admiralitetsgalej fra 1690.⁹ Klassicistiske typer af kongefartøjer kendes fra Sverige: Gustav III's lystskonnert *Amphion* (1778) og chalupperne *Galten* og *Delfinen* fra 1787,¹⁰ samt i Napoleons »canot de l'empereur« (1811)¹¹ og mange andre.

Et eksempel på et fyrsteskip fra nordisk oldtid er det norske Osebergskib fra ca. 800, som blev anvendt som gravskib for dets herskerinde. Det er overdådigt ornamenteret med udskæringer, og gravgodset tilkendegiver i sin pragt, at det har tilhørt en fornem fyrstinde, måske en lokal provinsdronning i Vestfold ved Oslofjorden.¹² Olav Tryggvesons navnkundige skib *Ormen hin lange* fra 990'erne var også et prægtigt og stort skib, prydet med skøn bemaling, forgyldning og forsølvning og med et dragehoved i stævnen.¹³

Også de danske konger har haft flotte herskerskibe. Knud den Stores drageskib fra ca. 1027 skal ikke blot have været datidens største skib, måske over 70 m langt, men var tillige prydet med gyldne hoveder, var malet over vandgangen og forsynet med blå-, rød- og grønribede sejl.¹⁴ I 1159 forærede den norske konge Inge Valdemar den Store et kunstfærdigt udskåret drageskib. Absalon lod det forsyne med gyldne spidser på begge stævne »for at øge dets anseelse«. Folkevisen fortæller, at det skib, junker Strange hentede prinsesse Dagmar på til Valdemar Sejr

7. Henning Henningsen: Både-optog (Kbh. 1953) 27 f., 113 f., 140.

8. G. C. E. Crone: Nederl. Jachten ... (A'dam 1926) pass.; (H. Stettner): Maritime Grafik (Osnabrück 1987), 35, 37; Scheepvaartgeschiedenis (Kat. Nederl. Scheepv. Mus., A'dam 1979), 5, 1; H.-W. Keweloh i De. Schifff.-archiv 7 (1984), 36 ff., 42 ff.; F. H. af Chapman: Architect. navalis merc. (1768), pl. 42-49.

9. Model i Musée de la Marine, Paris.

10. Gösta Webe: Nautika (Stockh. 1985-86), 106 ff., 142 ff.; Peter von Busch i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1981, 22 ff.

11. Udstillet i Musée de la Marine.

12. Brøgger, Falk & Shetelig: Osebergfundet I-V (Oslo 1917-27).

13. Saga Óláfs Tryggvasonar (Oddr Snorrason, Kbh. 1932), 159 f.

14. Snorre Sturlason: Kongesagaer (Storm, Kri.a 1900), 436; Olav d. Helliges Saga, kap. 147.

1205, havde forgyldene fløje, silkesejl i forgyldene rå osv. Men da alle skibene i folkeviserne praktisk talt optræder med samme udstyr, kan det næppe tages til indtægt for et specielt kongeskib.¹⁶

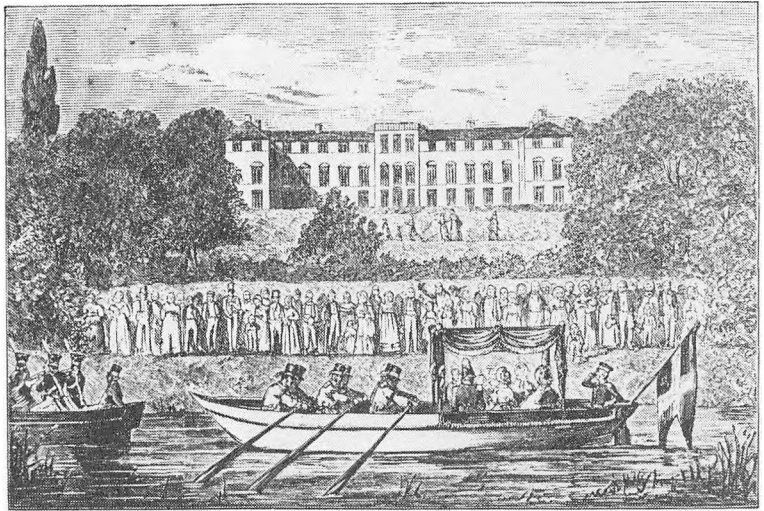
Fra senere tid nævnes en del danske kongeskibe og lystjagter, bl. a. *Prinsens jagt* (1648), Frederik III's feluk (1658),¹⁷ jagten *Den spraglede Falk* (1676), kongejagten *Kronen* (1700), lystjagten *Ørnen* (ca. 1760), og en miniature-fregat, *Kronprinsens lystfregat*, en konfirmationsgave 1786 fra den engelske konge, hans morbror, til kronprins Frederik (VI). Han returnerede den efter flådens ran i 1807, besat med engelske krigsfanger. Nogle af disse fartøjer var sødygtige små krigsskibe, udstyret med kanoner, mens andre var typiske statsjagter. Ved siden af havde kongefamilien mindre chalupper og lystfartøjer. F. eks. lod Frederik IV i 1725 bygge en lystchalup til Esrum sø, med to master med sprydsejl, men også med plads til otte chaluproere. Fra 1801 og senere kendes den kgl. »gondol«, som kronprinsen blev roet rundt i på kanalerne i Frederiksberg have, mens han selv styrede. 1802 byggedes kronprinsens lystjagt, der dog havde én kanon, – måske til salutskydning. Utvivlsomt har der op i tiden eksisteret flere til kongernes transport f. eks. i Københavns havn og på Nyholm og til modtagelse af fremmede, der ankom til skibs. På Holmen findes endnu et par danske kongechalupper bevaret. Den ene af dem, den »hvide«, er bygget ca. 1780 og forlængedes 1890 til 12½ m længde. Den er bygget til åben sø og brugtes sidste gang 1918. Den »blå« er fra 1870'erne. Der findes også en gondol fra Esrum sø.¹⁸

Kaptajnen går i land

Den honette ambition gjorde sig også gældende i handelsflåden. Når en kaptajn var på vej fra og til sit skib, var det naturligt, at han gjorde det så repræsentativt som muligt og lod sig ro ud af smukke besætningsmedlemmer i skibets eleganteste båd. En skipper på et mindre fartøj havde naturligvis ikke større mulighed end at blive roet af et par mand i skibsjollen, men han kunne da altid have et flag at sidde på i agterenden. Jo større skibet, jo flere chancer for at briljere. Ikke mindst kaptajner på kompagniskibene til Ostindien, Kina og Vestindien var betydningsfulde folk, som havde standsmæssige forpligtelser at overholde. De medførte også ofte fornemme passagerer, embedsmænd o. lign. Inden for orlogsflåden med høje officerer og et stort antal besætningsmedlemmer var det oplagt, at der blev gjort meget ud af ceremoniellet og den ydre glans.

Her skal udfra utallige danske og fremmede beskrivelser fra

Et eksempel på en beskeden klassicistisk kongechalup er den, som Frederik VI lod sig ro rundt i om søndagen på kanalerne i Frederiksberg have. Chaluproerne i hvide dragter har høje hatte med bånd. Kongen med admiralskasket styrer selv og hilser på de tro og nysgerrige tilskuere. Under baldakinen den høje kongelige familie. Foran en chalup med orkester. Træsnit af P. Klæstrup efter erindringer (ca. 1820–30). – *Det forsvundne København I* (1877).

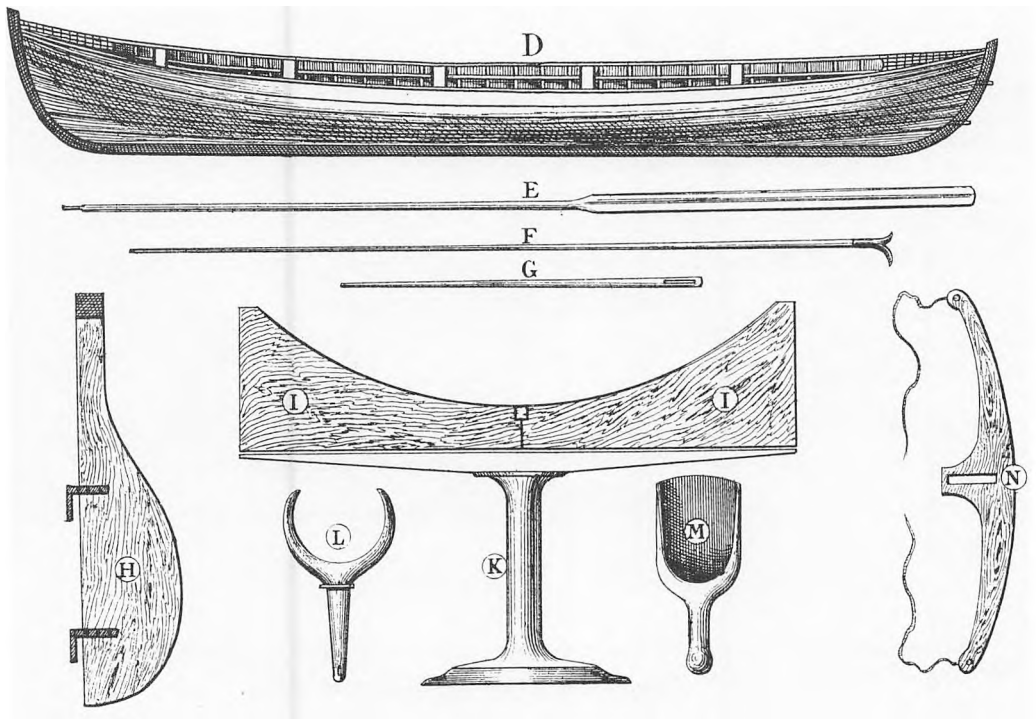


15. *Søkses Danesaga* (J. Orlrik, Kbh. 1925), II, 208, 210.
16. Danmarks gamle Folkeviser 132 A.
17. Afb. efter Erik Dahlberg i *Pufendorf*.
18. H. G. Garde: Efterr. om den da. Søemagt I-IV (Kbh. 1832–35), pass.; Jan Steenberg i *Fra Frederiksborg Amt* 1960, 71 ff.; Hans Chr. Bjerg & John Erichsen: *Danske Orlogsskibe* (Kbh. 1980), II, nr. 41; venlig oplysning fra museumsdir. Ole Lisberg Jensen, Orlogsmuseet.

de sidste århundreder gives en mosaikagtig beretning om, hvordan især kaptajnens landgang kunne foregå.

De større skibe medførte gerne fra to skibsbåde og opefter af forskellig størrelse og til forskelligt brug. Især orlogsskibene havde mange: storbåd, barkasse, chalup (slup), gig, travaljeslup, jolle, livbåd, (redningsbåd) osv. Nogle af dem havde sejl, men til landgang fremførtes de principielt ved roning. Kaptajnssluppen var i reglen giggen, en letbygget, lang og slank robåd, der kunne skyde en god fart under roningen. Skibsbådene stod ofte på storlugen, den mindre sat ind i den større, eller var anbragt med bunden i vejret eller i klamper på dækshusets tag eller på tværskibs bådgalger. Davider (bomme med blokke) til ophæng af ankre kender man allerede fra middelalderen, men først i 1700-årene blev de almindelige til anbringelse af både. Specielt til jollen var der over agterstævnen anbragt hækbomme, den kunne hænge i, og hvorfra den hurtigt kunne sættes i vandet. At sætte bådene ud var ellers et ret kompliceret arbejde, der foregik ved hjælp af svære takler anbragt i stag og på rånokker. Giggen hang ofte i skibets fornemste side, styrbords. Når en båd var sat i søen, sørgede de fleste søfolk for, at den blev drejet rundt med solen og ikke imod den, hvad der ifølge sømandsovertroen ville bringe ulykke.

Giggen var oftest klinkbygget, af ædle træsorter, i reglen hvidmalet og lakeret eller blankskrabet i træets farve, rød under vandlinjen og med forgyldte udskæringer eller påmalet stribe. Indenbords kunne den f. eks. være malet lysegrå. Længden var i reglen mellem 7 og 10 m. Agterstævnen var plat. Langs giggens side hang der fint knyttede fendere.



I de smalle gigger var der gerne én tofte pr. mand, i de bredere chalupper kunne der sidde to mand på hver tofte. Roernes sæder var undertiden nummererede, svarende til de numre åreerne havde. Den forreste tofte kaldtes pligttoften; her sad pligthuggeren med sin bådshage, hvormed han skulle sætte af, tage mod stød eller hale båden til ved kajen. Undervejs roede han den forreste åre, pligtåren. Åreerne var oftest af asketræ. De blev skurede med sand og sejldug, så de var helt glatte. Undertiden var de malede i den indenbords farve. For at det skulle se ud af noget, skulle der mindst være fire roere; var det f.eks. en orlogsbåd, kunne der være seks-otte. Åregaflerne var af messing, fint pudsede. I ældre tid anvendte man åretolde, parvist anbragte træ- eller jernpinde i huller på essingen. Over rælingen kunne der være påsat sæt- eller skvætbord for at undgå bølgesprøjt.

Ikke sjældent styredes båden af kaptajnen selv, som sad på et sæde – en bænk eller en tofte – agter ved den udskårne rorpind, eller, hvad der var hyppigere, styrede med et rorjok (eng: tiller yoke), et smukt faconskåret stykke af teak- eller mahognitræ eller messing, ca. 40 cm langt og 12–15 cm bredt. Det blev anbragt i en udskæring øverst på roret, og joklinerne blev ført gennem huller i jockets yderste ender. Linnerne var slået af hvidt bomuldsgarn eller var omviklet med sejldug og altid malet eller skuret blændende hvide, så de ikke tilsmudsede kaptajnens hvide

Skibets slanke, hurtige gig (D) brugtes oftest som kaptajnschalup. E: åre; F: bådshage (pligthuggeren); G: rorpind; H: ror; I: bådklampe på stander (K); L: åregaffel; M: asekar; N: »jok« (yoke) med jokliner; O: kæde til ophængning af giggen under davidsbommen. – Litografi i Paasch: Maritime Encycl. (1890), pl. 66.

handsker. I hver tamp (ende) havde linerne en kunstfærdig tyrkerknob som stoppeknob. Fordelen ved at bruge jok var den, at styrmanden kunne sidde midt i båden og styre uden at generes af rorpinden. Han holdt en line i hver hånd og kunne ved at trække i de plattingsbelagte håndstroppe dreje roret. Specielt på engelske både sad der en coxswain (cock = båd, swain = gast) og styrede; det kunne udmærket være en ungmand eller en letmatros. Han havde ansvaret for at giggen var i skønneste orden og alt var upåklageligt rent. I andre landes både kunne det være en kvartermand, som styrede, hvis kaptajnen ikke gjorde det.

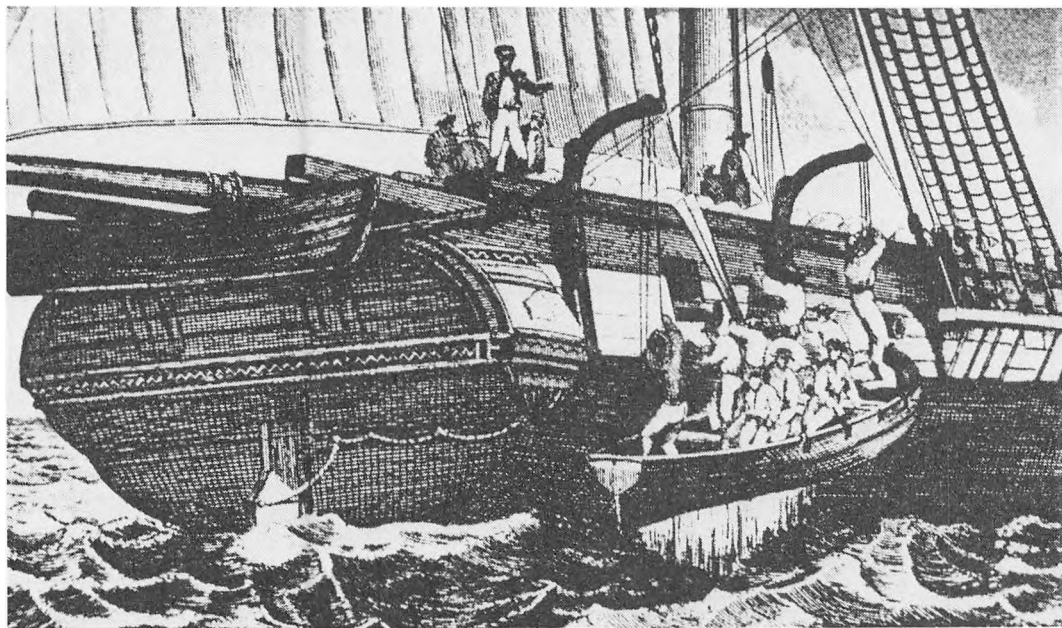
Kaptajnens sæde agter var belagt med hynder, betrukne sejldugspuder i rødt eller blå, et ægte tæppe, en kappe, et farvestrålende stykke fløjl, silke eller andet stof, af og til med guldfrynser, – det såkaldte chalupklæde. Man kunne også hjælpe sig med på toften at anbringe et flag. Bag sædet var et rygbræt af lakeret teaktræ med forgyldte udskæringer. Agter stod der gerne et flagspil med et flag så stort, at det slæbte i vandet.

Skulle det være rigtigt fint, var der opsat et soltag eller en baldakin over kaptajnens og medfølgende passagerers plads, dels for at skygge for solen, dels for at beskytte mod regn.

Kaptajnen var iført sit stiveste puds, i 1800-årene med høj hat, diplomatfrakke, handsker og velpudsede støvler, og gerne sin uundværlige paraply. Med sig førte han skibets dokumenter og ladingpapirer i det velkendte lange, smalle bliketui med skibets og hans eget påmalede navn under korslagte flag, en yndet skibsmæglergave. Når han trådte fra lejderen langs skibssiden ned i båden på den fint slæde matte, der lå på en af tofterne, var roerne allerede på plads. De rejste sig fra tofterne og holdt de lange årer oprejst, dels som en hyldest og hilsen til ham, dels af praktiske grunde – årerne er altid i vejen indenbords. Åreskafets ende støttede på bundbrædderne og bladet vendte de skarpe sider for og agter. Man kalder dette at mande årer (mande = bemandede). Det er en hel ceremoni, som kan følges langt tilbage i tiden. Traf man en standsperson undervejs på farten, blev der kommanderet »Rejs årerne!« og undertiden råbt hurra! eller: leve kongen! (eller hvem det nu var) tre gange.

Til roere blev gerne udvalgt de mest statelige og stærke af besætningen, måske endda ofte letmatroserne. De blev i reglen glade for tjansen, så de slap for skibstjenesten. De var også stolte over at blive lagt mærke til og satte en ære i at optræde så fagmæssigt som muligt. Der skulle altid være et lige antal roere. Snart sad der som nævnt to på hver tofte, snart én, henholdsvis i styrbords og bagbords side.

Det gjaldt for roerne at holde åretaget, så trækket (roningen) blev regelmæssigt. Den vigtigste åre var tagåren, den agterste



(styrbords) åre, idet den angav taget og dermed takten, og som alle derfor skulle rette sig efter. Som kommando kunne bådstyren sige: »Hold åretag!« og takten kunne angives med ordene: »Hvist! Træk! – Hvist! Træk!« osv. På engelske både kunne coxswainen angive takten med sin pibe.

Almindelige rokommandoer er: »Lad falde årer! (eller: Årerne ud!) Ro væk!« (begynd at ro). – »Seje tag!« – »Træk på årerne! Hal ud! Giv fart!« (ro hurtigere). – »Ro op!« (mod sø, bølge). – »Småt roet!« (sæt farten ned). – »Hold på årerne!« (hold dem i hvile over vandet). – »Ro overalt!« (fart ligeud). – »Vel roet! Årerne ind!«

Roning krævede ikke blot, at roerne forstod at bevæge overkrop, arme og hoved helt i takt med de andre for at få så meget ud af taget som muligt og trække jævnt på åren, men også at de forstod at skive åren, dvs. dreje den, når den ved tagets slutning løftedes op af vandet, så bladet drejedes i vandret stilling, mens det blev ført bagud til næste tag, – noget især orlogsgasterne skal have været dygtige til. For at bremse farten måtte man stryge åren, dvs. holde den med bladet i hvilestilling i vandet, eller skodde, altså ro baglæns, skyde åren fra sig, – noget der også var vigtigt ved drejning. Kommandoen herfor var: »Skod overalt! skod om bagbord! ro væk styrbord! (eller: ro om styrbord!)« Noget af det værste en begynder kunne gøre, var at fange en ugle, dvs. holde åren for dybt eller for højt i vandet, så han mistede magten over den. Roning skal læres ved øvelse, så den ene ikke hakker kål, mens den anden stanger ål.¹⁹

Fransk orlogsskib ca. 1840. Den hjemkommende skibsbåd hales op i daviderne, der er anbragt i den fornemme styrbords skibsside. Mandskabet i båden består af otte hvidklædte roere med blanke hatte, en styrmand agter og pligtbuggeren forskibs. Over fartøjets hæk hænger jollen i hækboerne. – Træsnit i E. Pacini: La Marine (Paris 1844).

På alle landes orlogsskibe har det været strengt forbudt at snakke under arbejdet for ikke at overdøve eventuelle kommandoer. Også under chaluproning skulle man tit opretholde komplet tavshed. I nogle tilfælde fik mandskabet lov til at synge en rosang, der angav takten og lettede det ensformige arbejde, især under længere roning. Fra mange nationer kendes sådanne arbejdsange, omend kun få er bevaret fra nordisk område.

Helt uden risiko var ilandsætningen ingenlunde altid. I voldsom sø kunne båden kæntre, og hvor der var strøm eller tidevand kunne den drive ud af kurs eller til søs. Selv ved kajen i en havn kunne en bevæget sø gøre det næsten umuligt at springe helskindet op på det tørre. Mange steder, især ved åbne strande ud til oceanerne, var der en voldsom brænding med hushøje bølger, så det kunne knibe med at komme i land uden at falde i vandet. Det var ikke enhver styrmand der kunne kunsten at ride på bølgerne. Ved flad udløbende strand måtte de fine folk tit bæres ind af gasterne eller stedets beboere. Det skete under vanskelige forhold, at man simpelthen måtte opgive at bruge sin egen båd og i stedet for benyttede de lokale brændingsbåde, hvis besætninger var meget dygtige til at udnytte de enorme bølger og at undgå kæntring. Intet under, at søfolkene kunne råbe hurra, når de var vel inde, og kaptajnen var kommet godt i land. Tit blev han festligt modtaget af sine forretningsforbindelser og eventuelle venner, der var mødt op.

Mens kaptajnen så til sine forpligtelser i land og fejrede ankomsten, måtte bådmandskabet vente nede ved båden på ham. Det kunne tit blive en lang ventetid i brændende sol eller skarp kulde, i mørke og uden at de turde falde i søvn, – ofte måske endda uden mad og drikke –, inden han kom tilbage, mange gange sikkert i noget overforfrisket tilstand og i gnavet humør. Det var sjældent morsomt at gå bavian-vagt, som det kaldtes.²⁰

Chaluproerdragter

Et vigtigt spørgsmål inden for den maritime kulturhistorie er opkomsten af uniformeringen, især inden for orlogsmarinen. Vi ved, at den i alle lande er kommet ret sent, nemlig i årtierne før og efter 1850, men også, at der har været flere tilløb dertil før den tid. På afbildninger af oldtidens krigs- og handelsskibe (Ægypten, Assyrien, Fønikien, Grækenland, Rom) ses, at både krigere og roere har været ret ensartet klædt, og denne tendens har været fortsat op i tiden. For at nævne et eksempel: i 1549 bestemte Venezia, at roslaverne på galejerne skulle være iført rød hue, skjorte, knælang kjortel i galejens farve (rød, grøn eller blå), bukser af lærred (om vinteren af klæde), fodlang kappe af groft

19. *Jens Kusk Jensen: Prakt. Sømandskab* (Kbh. 1916), 249.

20. Da der i afsnittet er anvendt talrige kildesteder, er det desværre umuligt at redegøre for dem her.

stof.²¹ Det var en fange-, men samtidig en arbejdsdragt og en vis form for uniform.

Men også andre lignende forsøg på uniformering kan iagttages, specielt når det gjaldt bemanningen af kaptajnsfartøjet. På de helt små skibe, som anvendte en mindre landgangsbåd, har skipperen vel i regelen ikke taget det så nøje med roernes påklædning, blot den var ren og pæn, men så snart der blev tale om større både med flere roere, dukkede tanken op at klæde disse nogenlunde ensartet, hvad der i høj grad bidrog til kaptajns anseelse og tilfredsstillede hans forfængelighed. Drejede det sig om roere i de nævnte prunk- og fyrsteskibe, er det en selvfølge, at de mægtigste fyrster simpelthen havde en repræsentativ forpligtelse til at glimre ved at iføre dem kostbare, farvestrålende liberier af ensartet udseende. Også inden for orlogsflåden kom samme tanke frem. Den første begyndelse til uniformeringen skete tydeligt nok for chaluproernes vedkommende.

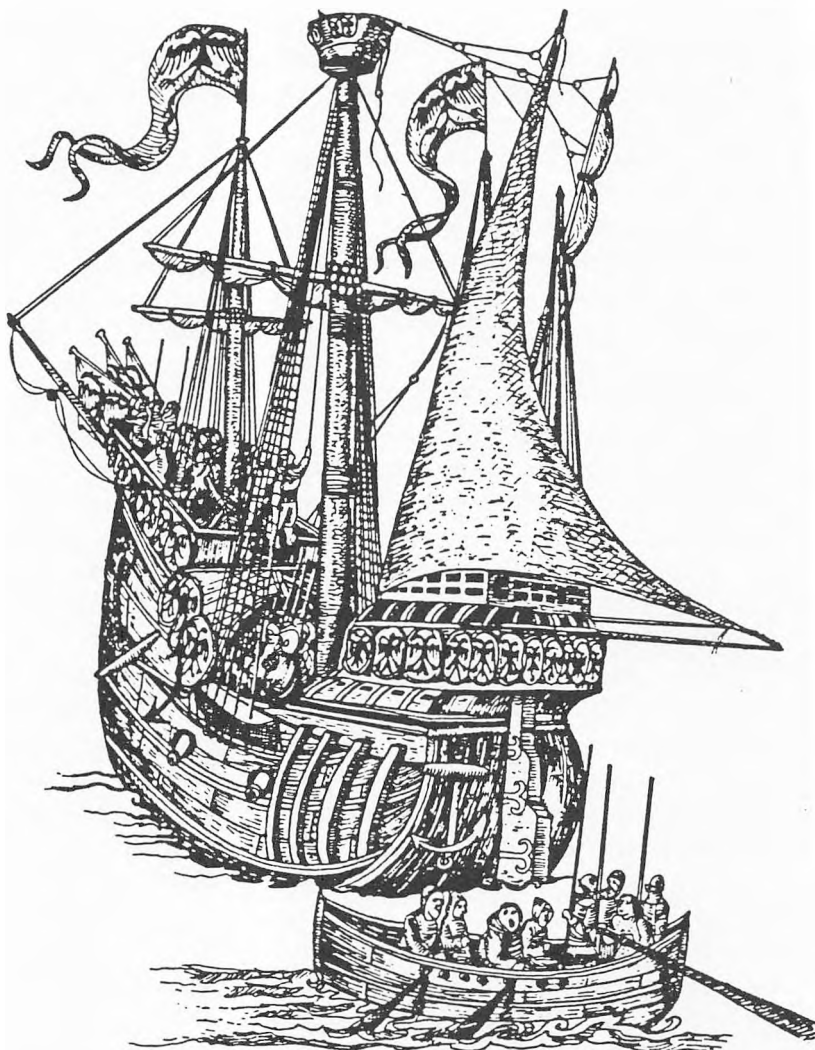
For at kunne følge udviklingen op igennem tiden må man samle og analysere dels samtidige beskrivelser af dragterne, dels billedlige fremstillinger. Der findes et stort billedstof visende chalupper under roning, men desværre er de ikke altid helt tydeligt fremstillede, og da slet ikke i reproduktion. Tit er de i sort-hvidt, så de ikke giver oplysninger om farverne. I mange tilfælde må man derfor fortolke dem med en vis usikkerhed. Her er der på grundlag af rundt et hundrede indsamlede vidnesbyrd – som med tålmodighed naturligvis vil kunne suppleres betydeligt – prøvet at tegne udviklingen så vidt muligt fra middelalderens skibe til ca. 1900. Vi må se bort fra f. eks. de ægyptiske gravrelieffer i Sakkara fra 5. dynasti (ca. 24–2300 f.v.t.), som viser de fornemme dødes jagtfornøjelser i Nildeltaet på siv- eller træbåde; roerne eller padlerne synes at være iført en knækort hvid kjortel uden ærmer og med bælte. Andre har kun et lændeskørt. Dette kan være dagligdragt, men måske også en uniformering.

Det viser sig ved en nøjere betragtning af de ovenomtalte vidnesbyrd, at de fleste af de brugte chaluproerdragter langt fra er pragtkostumer – sådanne skal senere nævnes – men dagligdagens sømandsdragter, eller rettere sagt landgangstøjet og ikke arbejdsklunset, der sikkert har været yderst tarveligt. Det der er karakteristisk er, at hver båds mandskab er ensartet klædt. Kun sjældent ser man roerne i forskellige, tilfældige dragter. Der er altså virkelig tale om en uniformering i de allerfleste tilfælde, noget man vist ikke rigtig har haft klart for sig.

I senmiddelalderen træffer vi de gængse kjortler med hætteslag. Først efter 1500 flyder materialet rigeligere. Fra da og et stykke op i 1700-årene er der talrige eksempler på dagligdragten brugt: runde huer, undertiden strikkede »nissehuer«, kabudser, hatte med hel- eller halvhøj puld, med bred skygge især i 1600-

21. *Wiel*: Navy Venice, 66.

En af 1400-årenes store 4-mastede karrækker med krigere, skjoldudsmykning (»pavois«), vimpler, mastekurv og kanoner i cirkelrunde porte. Foran ses skibsbåden med fire roere, iført kjortler med bættelag, styrmand med styreåre og harnisk- og hjelmklædte krigere med lanser. Årehuller i siderne. – Træsnit efter fransk miniature kort før 1490.



årene; korte, ærmeløse eller langærmede trøjer eller busseronner, undertiden længere, endda med skøder; hvide skjorter; knæbukser, som kan være opslidsede, når det er særligt fint; brune eller hvide strømper. Farven på trøjen er, hvor den kan iagttages, mest brun eller grå, af og til også rød; hattene kan være grå, huerne brune, sorte eller røde.

Til den runde hue kommer i 1700-årene også trekantede hatte eller rundpuldede kasketter af fløj eller plys. Hen mod slutningen af århundredet dukker den bredskyggede stråhat op (fra Ostindien, Kina, Vestindien), og også den lavpuldede bredskyggede hat af filt eller tjæret sejldug, forgængeren for den høje hat og den blanke hat. Under trøjen, der ofte er mørkeblå – den rigtige maritime farve – bæres tit en lys vest, som ses, når roerne har smidt trøjen. Som overtøj tjener ofte en kort, varm »skansløber«,

den senere pjækkert eller stortrøje. En sjælden gang er trøjen erstattet af datidens typiske »kjol«, den knælange kjortel, tit uden krave. Om halsen under skjortekraven bæres halstørklæde, helst sort men også i andre farver, bundet i en sløjfe eller knude. Knæbukserne afløses i århundredets løb, specielt efter 1760, af de karakteristiske lange, vide sømandsbukser, ofte af lyst stof, stribede eller helt hvide eller gule.

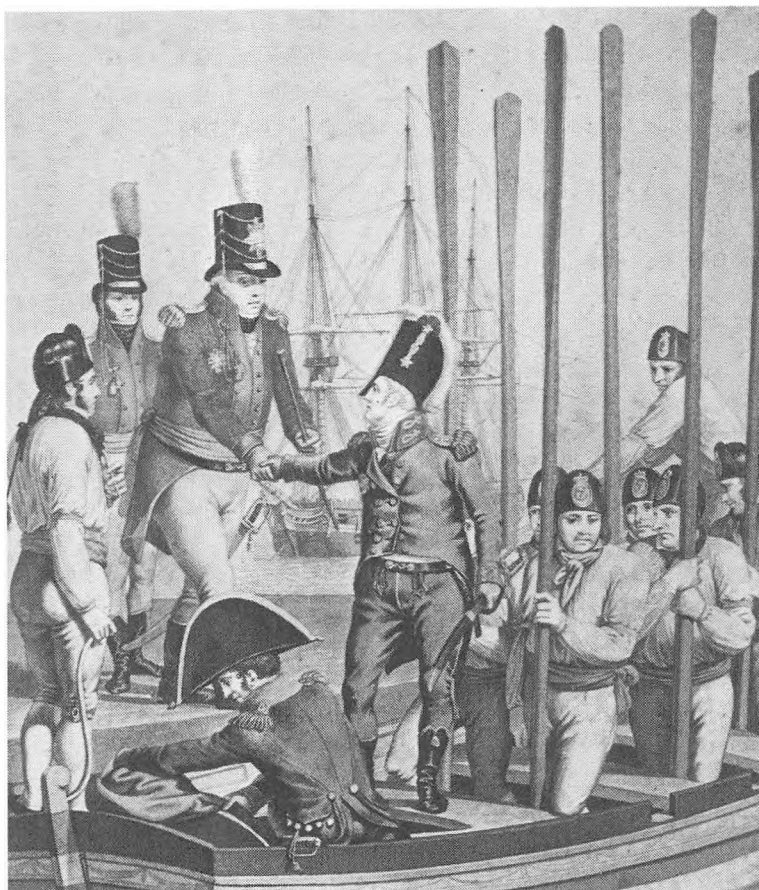
Efter 1800 kom de upraktiske høje hatte i forskellige udformninger og højder, bl. a. med et mer eller mindre voldsomt sving i skyggen, på mode. Stråhattene var stadig brugte, og mange havde lange hattebånd. De blanke hatte holdt sig flere steder op til 1870'erne, hvorefter den mere praktiske matroshue, lånt fra marinen, blev anvendt. Almindeligst blev dog nok de mørke kasketter med stofbetrukken skygge. Ikke sjældent brugte man hvide skjorter og hvide – også ofte sorte – bukser. I koldere vejr uldne jerseys, busseronner eller stortrøjer. Halstørklædet blev sidst i århundredet erstattet af slipset. Hen mod 1900 efterlignede man ofte matrosdragten, inklusive matroskraven, især på de finere passagerskibe.

Denne korte oversigt viser altså, at man i de fleste tilfælde benyttede sømandens noble og pæne landgangskluns i chalupperne. Hvorvidt kaptajnen eller rederen satte penge i den halve uniformering, kan ikke siges. Det findes ingen steder omtalt. Sikkert er det, at slopkisten – kaptajnens private butik ombord – tit netop medførte de klæder, han satte pris på de bar.

På prunkskibe, statsjagter osv. gik man ud over den omtalte private dragt. I middelalderen hører man om purpurfarvede, skarlagensrøde, gule, himmelblå, grøn-hvide dragter eller snarere liberier, og disse nævnes også tit senere. De danske konger af den oldenborgske stamme benyttede ofte slægtens farver rødt og gult til formålet, både i 1600- og 1700-årene. Hatte, trøjer, kjol'er var ofte besat med sølv- eller guldgalonier og talrige sølvknapper, og det fine silkefo'r understregede prægten. De fik rødgyldne livskærf, og knæbukserne kunne have forskellige farver; strømperne kunne være af hvid eller perlefarvet silke, og læderskoene havde store sølvspænder. Meget brugt i 1700-årene var de runde fløjlskuer med et skilt foran, i hvilket kongemonogrammet eller -våbnet var indgraveret. Også de fornemme kompagnier og orlogsflåden brugte dem et stykke op i 1800-årene. I huernes top kunne der være røde duske. Ved siden af optræder trekantede og andre hatte med fjer, pomponer eller silkesløjfer. Det har slet ikke været billigt at bekoste denne herlighed.

Inden for orlogsflåden var der også en vis kappestrid om at overgå hinanden i pragt. Skibenes kaptajner, kommandører og admiraler var helt frit stillet med hensyn til at udklæde deres roere, da de selv måtte betale for stadsen. På den måde kunne

C.V. Eckersberg har malet akvarellen fra de betstiske dage i 1807, da englænderne belejrede og bombarderede København. General Peymann tager afsked med admiral Sten Bille stående på en tofte i admiralschaluppen. De seks roere mander ärer (rejser dem) som bonnør. De er iført flådens reglementerede chaluproerdragter fra 1801: runde matroskuer med sølskilte med Christian VII's kronede monogram, hvide skjorter med røde ærmeholdere, halstørklæde i knude, røde livskærf m. sløjfe, gule nankings knæbukser og hvide strømper. T.v. kvartermanden, som styrer, t.h. pligthuggeren. — Efter litografi.



der komme bizarre resultater ud af det, som f. eks. da kaptajnen på den engelske orlogsfregat *Harlequin* i 1820 udklædte sine folk i harlekindsdragter, eller da en skotsk skibschef i 1856 lod sine folk bære plisserede skørter af sejldug. Toppunktet nåedes i 1860'erne med at en engelsk kaptajn gik til den anden yderlighed og lod sine roere optræde i simple overalls, men med røde livskærf, samt lange skedeknive i bæltet.²² Det blev dog forbudt som værende skadeligt for den engelske orlogsflådes værdighed.

Allerede i 1700-årene træffer vi eksempler på, at man på en del engelske, danske, svenske og andre landes orlogsskibe har anvendt enkle dragter bestående af hvide skjorter og hvide eller sorte knæbukser, senere lange bukser. Undertiden med et rødt livskærf som pynt. De forskellige til enhver tid moderne hatte typer forekom: stråhatte, lavpuldede, bredskyggede hatte, blanke hatte, høje ditto. Tit fik de huebånd med skibets navn påmalet i guldbogstaver. På den måde udvikledes langsomt en international, ret ensartet chaluproerdragt. Som eksempel kan den reglementerede danske dragt fra 1801 beskrives: rund, sort hue

22. R. G. Lowry: *Naval Terms* (London u. å.), 75; Mich. Lewis: *The Navy in Transition 1814–1864* (London 1965), 255; *Mariner's Mirror* 3 (1913), 221; John Winton: *Hurrah for the Life of a Sailor* (London 1977), 164.

med skilt med C7-monogram (Christian VII), hvid skjorte med røde ærmeholdere – disse holdt sig til efter 1830 –, rødt eller sort halstørklæde, rødt livskærf, lysegule nankings knæbukser med knæspænder, hvide strømper, sorte sko.

Efter den gennemførte almindelige uniformering for hele flåden kommer matroshue, -bluse og -krave til. Er det rigtig fint, som f. eks. for de kgl. roere, er det med blå skjortemanchetter, blå stribe ned langs bukserne og blåt skærf. I koldt vejr en mørkeblå pjækkert med opslag og to rækker blanke ankerknapper (ca. 1870).

Da handelsflåden, omend nødtigt, efterlignede orlogsflåden – med indførelsen af den almindelige værnepligt havde de fleste søfolk forøvrigt tjent i marinen – overtog den til en vis grad impulser fra denne dragt. Resultatet blev i Danmark den såkaldte sømandsfestdragt, der stadig bruges ved maritime optog og fester såsom bådeoptog (fastelavnsbåd), dystløb (turnering til søs) og kirkeskibsprocessioner. Den består oftest af hvid skjorte, tit med matroskrave og bundet halsklud, hvide eller sorte bukser og rødt livskærf. På hovedet blank hat eller matroshue. Bæres der overdragt er det en mørkeblå pjækkert med knapper.²³

Denne dragt er i al sin enkelhed dog i princippet ældre end man tror. Allerede 1775 nævnes fra Stige (ved Odense), at søfolkene holdt fastelavnsoptog, »alle klædte i hvide Overskiorter med rød Skærf om Livet«. Den omtalte chaluproerdragt fra 1801 har tydeligt nok gamle aner.²⁴

23. *Johns. Olsen*: Den sydfynske Sejlskibsfarts Historie (Kbh. 1932), 125; *Henning Henningsen*: Dystløb (Kbh. 1949), 20 f.; *samme*: Bådeoptog, 14; *samme* i Handels- og Søf.-mus. årbog 1979, 16. 24. Kun for enkelte detaljer har det været muligt at angive kildesteder. Generelt henvises til *Henningsen*: Sømandens tøj, i Handels- og Søf.-mus. årbog 1979.

En varm lykønskning til Jørgen Barfod med tak for mange års venskab, humor og inspiration!

Skånske krigs orlogsskibe

Et forsøg på en vurdering af samtidens billedmateriale

De store søkrigsbegivenheder under Skånske Krig 1675–79 kan den interesserede finde udførligt behandlet i talrige værker. De strategiske og taktiske forhold, Niels Juel's overvejelser inden Slaget i Køge Bugt, mandskabets sammensætning og duelighed, alt findes omhyggeligt analyseret ned til mindste detalje. Også skibsmateriellet er behandlet ud fra det fyldige arkivstof, der er bevaret. Men vil man vide hvordan skibene egentlig så ud, stilles man overfor en næsten uoverskuelig mosaik af frembringelser, og sammenligner man f. eks. senere historiemalers vidt forskellige opfattelse af Skånske Krigs orlogsskibe, vil man se at her hersker der stor usikkerhed.

Usikkerheden skyldes først og fremmest det beklagelige faktum, at næsten alt »officielt« illustrationsmateriale fra denne periode er gået tabt. Bortset fra to modeltegninger blev alle relevante konstruktionsmodeller og -tegninger ødelagt ved admiralitetets brand i 1795. Man er derfor i vidt omfang henvist til det billedmateriale af anden art, som samtiden har efterladt. Det er righoldigt, de fleste af billedkunstens udtryksmidler findes repræsenteret, men kvaliteten af skibsgengivelserne er meget varierende.

Denne behandling er et forsøg på en samlet vurdering af kildeværdien af dette billedmateriale, altså en skibshistorisk-ikonografisk undersøgelse, der har til formål, at skabe et klart indtryk af den under Skånske Krig fremherskende skibsarkitektur, samt, i den udstrækning det er muligt, at fastslå de enkelte skibes udseende.

Den dansk-norske flåde ved krigsudbruddet

Arkivstoffet fortæller, at hovedparten af flådens skibe i 1675 var enheder, der var tilkommet under en forceret genopbygning, der gennemførtes i løbet af ti-året 1663–73. De få ældre skibe, der endnu var i tjeneste, havde gennemgået omfattende moderniseringer i den samme periode.¹ Den drivende kraft bag genopbygningen var generaladmiral Cort Adeler, der kom til Danmark i 1663. Adeler var uddannet i Holland, og en af hans første handlinger var at erstatte de engelske bygmestre, der hidtil havde forestået kronens skibsbyggeri, med to hollandske skibsbyggere,

1. Axel Liliefalk: Bidrag til Flaadens Historie i tiden mellem Freden til København og den skaanske Krigs Udbrud. Tidsskr. f. Søværnen 1912, p. 402–405.

Mathijs Hermansen og Cornelis Thomesen. Det privatejede skibsværft i Neustadt fortsatte som hidtil under entreprenøren Claus Reimer, men han blev nøje overvåget af Cort Adeler, der ændrede en allerede godkendt kontrakt, og som siden gav detaljerede instrukser om udførelse og indretning.²

Resultatet af disse anstrengelser må have været en kampstyrke af moderne homogent hollandskprægede skibe.

I Holland havde Admiraliteterne i 1650'erne fastlagt certer for tre standard orlogsskibstyper med en længde på henholdsvis 150, 136 og 134 hollandske fod, svarende til 135, 123 og 117 danske. I 1660'erne begyndte man desuden at bygge specielle kommandoskibe på over 160 hollandske fod svarende til 144 danske.³ I Danmark byggede man allerede på Christian IV's tid to distinkte orlogsskibstyper, mellemkibe på 120–125 fod og hovedskibe på 140 fod og derover.⁴ De egentlige orlogsskibe, der tilførtes i perioden 1664–74 var også enten 120–125 eller 140–146 fod, men de var noget bredere end de ældre engelskprægede skibe, og de førte betydeligt flere kanoner. Efter specifikationerne at dømme, svarede de til hollandske skibe af henholdsvis mellemcerten og kommandoskibstypen. Hollandsk skibsarkitektur 1650–70 er veldokumenteret, ikke mindst takket være de mange Van de Velde portrætter fra denne periode. De to typer, der er tale om, var begge todækkere, d.v. s. skibe med to gennemgående batteridæk, men i agterskibet førte den største type kanoner i fire lag, den mindre kun i tre. Den dansk-norske flådes egentlige slagstyrke bestod ved krigsudbruddet 1675 af følgende otte 140 fods og syv 120 fods tjenestedygtige orlogsskibe:

Navn	Byggeår	Bygmester/sted ⁵	Kanon- tal	Længde i fod	
<i>Svanen</i>	1647	Robbins, Christiania	62	141	ex <i>Hannibal</i>
<i>Enighed</i>	1650	Robbins, Christiania	74	152	ex <i>Prins Christian</i> ex <i>Prinsesse Charlotta</i>
<i>Lindormen</i>	1654	Robbins, Lübeck	58	125	
<i>Tre Løver</i>	1657	Robbins, Bremerholm	64	139	
<i>Tre Kroner</i>	1664	Reimers, Neustadt	74	141	
<i>Prins Jørgen</i>	1664	Hermansen, Bremerholm	78	143	
<i>Churprinsen</i>	1664	Hermansen, Bremerholm	84	143	
<i>Norske Løve</i>	1665	Hermansen, Bremerholm	86	?	140 ifølge kontrakt
<i>Christianus Quintus</i>	1666	Reimers, Neustadt	86	146	ex <i>Prins Christian</i>
<i>Anna Sophia</i>	1669	Hermansen, Bremerholm	68	122	
<i>Charlotta Amalia</i>	1669	Hermansen, Bremerholm	58	125	
<i>Gyldenløve</i>	1670	Thomesen, Christiania	54	122	
<i>Neldebladet</i>	1671	Hermansen, Kiel	54	122	
<i>Fredericus Tertius</i>	1673	Hermansen, Bremerholm	60	123	
<i>Christianus Quartus</i>	1673	Thomesen, Bremerholm	60	124	

Desuden rådede man over tre-fire indkøbte 120 fods skibe, der næppe har været bygget til orlogsbrug, samt et antal mindre fregatter. Ialt kunne 32 skibe på over 20 kanoner udrustes, men de femten orlogsskibe er slagskildringernes hovedfigurer.

Billedmaterialet

Ud fra kildeværdien kan billedmaterialet umiddelbart inddeles i to kategorier: autoritativt tegningsmateriale og kunstneriske gengivelser. Det autoritative tegningsmateriale omfatter tegninger, der har, eller kan antages at have, indgået som juridiske dokumenter ved skibenes kontrahering. Sammen med det skrevne arkivstof danner de grundlag for vurderingen af de kunstneriske gengivelser, der, udført med større eller mindre sagkundskab, har det til fælles, at ophavsmændene må betragtes som potentielle førstehandsvidner med hensyn til skibenes udseende.

Det autoritative tegningsmateriale

Datidens kontraheringsprocedure fremgår af en admiralitetsinstruks fra 1670. Instruksen er dateret 25. juli, altså kort efter tronskiftet, den fastslår antagelig blot gældende praksis. Instruksen foreskriver, at der skulle opsættes charter, d.v.s. en fortegnelse over skibets hoveddimensioner, samt når der er tale om større skibe tillige en model, »effter hvilken skibet skal forferdiges oc intted siden der Wdi forandres«. ⁶ Når modellen var godkendt blev den altså udleveret til skibsbyggeren, der brugte den som forbillede for det nye skib, men den var samtidig et juridisk »dokument«. Beviset for hvilken model der var godkendt, opbevarede i Admiralitetet. Det var udformet som en tegning af modellen og mens alle modellerne fra denne periode er gået tabt, findes en sådan tegning bevaret fig. 1. Den er identificeret som *Hummeren* 1665–1700⁷ og den er forsynet med en approbationspåtegning underskrevet af kongen. Tegningen ligger i dag i Rigsarkivet i Søetatens Kort og Tegningssamling, under Des A, der bl. a. indeholder de ældste Kgl. approberede tegninger, og som blev delvis ødelagt ved branden i 1795. Her gik 760 tegninger tabt, deriblandt sikkert mange som denne. Endnu en tegning af samme type findes dog bevaret fig. 2. Den er identificeret som orlogsskibet *Gyldenløve* 1670–1709⁸ og den indgår i Frederik V's atlas Bd 53, hvor forskellige papirer i kongens eje blev samlet ved værkets indbinding i 1700-tallet.⁹ Denne tegning indeholder ingen approbationspåtegning, men skibets kontrahering fulgte heller ikke det gængse mønster. Det blev bygget i Norge på stadtholderen Ulrik Frederik Gyldenløves bekostning, og først efter leveringen på Holmen i eftersommeren 1670, blev

2. Holck: Cort Adeler, p. 126–129.

3. Van Beylen, p. 73–79.

4. Niels M. Probst: *Snarensvend*, et orlogsskib fra Christian IV's tid. *Marinehistorisk Tidsskrift* 1/1987, p. 11–15.

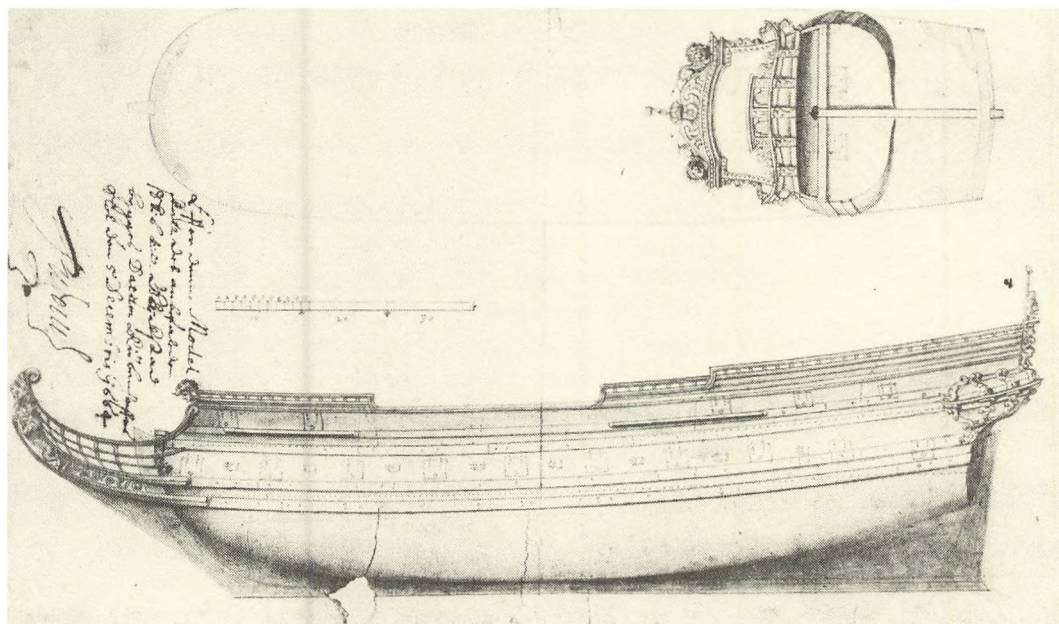
5. Oplysninger fra R. A. Admiralitetets Registerbog og Ekvipagekontorets Copiebog, 1686.

6. Hans Christian Bjerg og John Erichsen: *Danske Orlogsskibe 1690–1850*. København 1980, p. 13.

7. H. C. Bjerg: Fregatten *Hummeren* 1664. *Marinehistorisk Tidsskrift* 3/4 1974 p. 85–87.

8. Holck: Cort Adeler, p. 139.

9. Ib Rønne Keilbo: *Manuscript Maps in the Frederik den Femtes Atlas*. København 1969, p. 4–5.



Figur 1. Hummeren 1665–1700. Blyant på papir.
 Inskription: »Efter denne Model skall Det anbefalede Skib
 till Glyckstad bygges. Datum Kiöbenhaffens Slot Den 5
 Decembris 1664. Friedrich.« Fregat med 32 kanonporte.

Hummeren var med sin ringe dybgang og forholdsvis kraftige armering specielt beregnet til tjeneste på Elben.
 Målestok i danske fod, 30 fod = 10,4 cm. 29×44,5 cm.
 R. A. Sæetatens Kort og Tegningsamling, Des. A nr. 931.

det overtaget af Kronen.¹⁰ Tegningen må være blevet tilsendt kongen, da overtagelsen skulle godkendes.

Tegningerne er udført på omtrent samme papirformat, og de viser begge en skyggelagt opstalt, der, måske for at markere at det ikke er konstruktionstegninger, viser bagbordsiden, og en spejltegning udstyret med samme lidt naturstridige markeringer af låringerne. De udspringer tydeligvis af samme tegnetradition, men skønt der er et vist slægtskab med samtidige hollandske konstruktionstegninger, er de danske tegninger unikke, anvendelsen af tegninger af *modeller* som dokumentation kendes ikke andre steder.

De to tegninger udgør det eneste bevarede autoritative illustrationsmateriale. Fregatten *Hummeren* blev bygget på Holmen 1664–65 af mester Mathijs Hermandsen, orlogsskibet *Gyldenløve* blev bygget i Christiania 1667–70 af Cornelis Thomesen. Skibene er altså bygget af de to hollandske mestre, der blev indkaldt af Cort Adeler. Om dem ved vi, at mens Hermandsen kunne arbejde efter, og vel også udarbejde, en tegning, forstod Thomesen ikke at bygge efter tegning, hvorimod han kunne bygge

10. Holck's Arkiv, Orlogsmuseet, A p. 97f.

11. H. D. Lind: Om nogle danske Orlogsskibe paa Kong Christian den Femtes Tid. Tidsskrift for Søværnen 1917, p. 350 og 357.

12. Konstruktionstegninger o. a. 1600–1640. R. A. Sæetatens Kort og Tegningsamling, Des E nr. 1–9.

Modeller »der var lige så demonstrative som afrids nogensinde kunne være«. ¹¹

Tegningerne synes at afspejle denne karakteristik, for helt ens er de ikke. Mens *Hummeren* er tegnet med rutineret sikkerhed i blyant, er *Gyldenløve* udført i tyndt brunt tusch af knap så øvet en hånd, men til gengæld farvelagt og udstyret med spejldekoration og et C5 monogram.

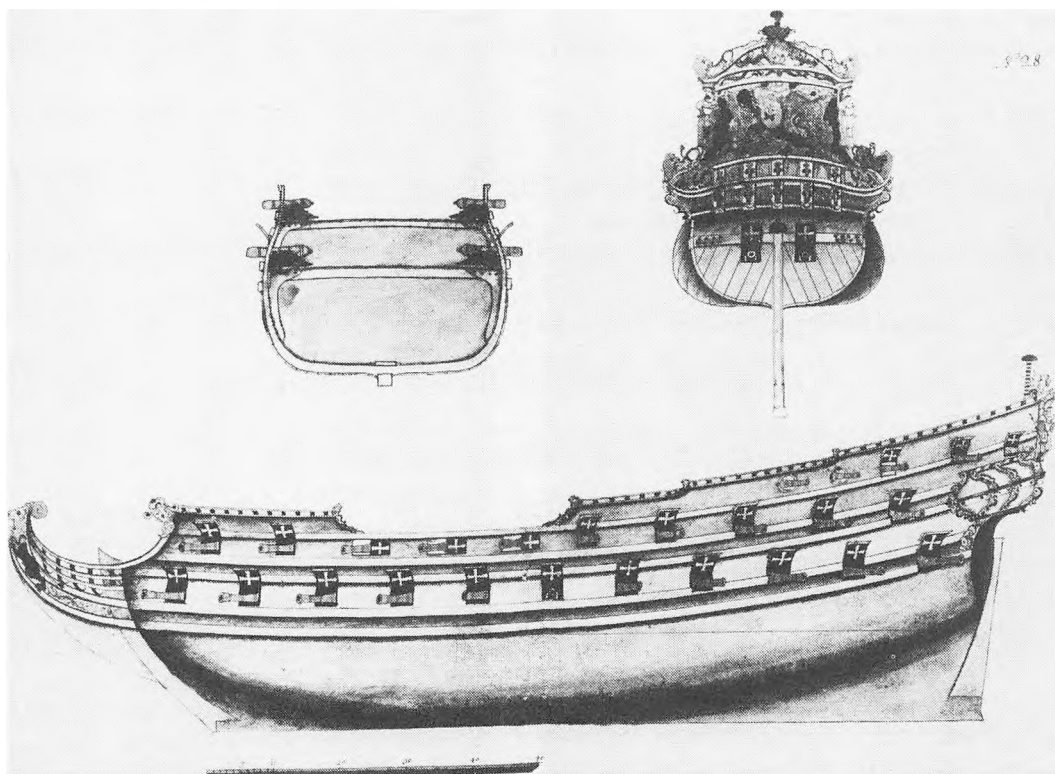
Arkivstoffet gav begrundet formodning om at de indkaldte bygmestre uden videre fik lov til at følge deres hjemlands byggetraditioner, og det bekræftes af de to tegninger, der viser rent hollandsk skibsarkitektur, det eneste danske særpræg er de runde porte på *Gyldenløves* kampagne. Denne udformning kendes på større orlogsskibe allerede fra Christian IV's tid, ¹² og den synes at have været almindelig på danske orlogsskibe frem til 1680. Tegningerne repræsenterer henholdsvis en specialtype, elbfregatten, og et 120 fods skib. Der er ikke noget eksempel på flådens

Figur 2. Gyldenløve 1670–1709. Brunt tusch med gråbrun lavering og farvelagte detaljer på papir. Todækker med 56 kanonporte, runde porte på kampagnen. Navnesymbolet på spejlet er udformet som en løve, der holder en pung med Gyldenstykker. Sammenstillingen giver en billedlig frem-

stilling af navnet, hvorved man undgik at anbringe Gyldenløves våben på et kongeligt skib.

Målestok i hollandske fod = 13,1 cm. 33,5 × 46 cm.

Kgl. Biblioteks Kortsamling, Frederik den Femtes Atlas, bd. 53.



vigtigste type, 140 fods skibet, her må Van de Velde's gengivelser af hollandske kommandskibe tjene som reference.

Hermed er der etableret et bedømmelseskriterium overfor den anden del af kildematerialet: de kunstneriske gengivelser.

Søkrigsbegivenhederne under Skånske Krig

De fleste af disse skibsgengivelser indgår i skildringer af begivenheder, der ofte er behandlet af flere forskellige kunstnere. Det er derfor fundet mest praktisk at samle den historiske gennemgang her. Beskrivelsen skal støtte bedømmelsen af kunstnernes intentioner, og dermed lette identifikationen af de deltagende skibe. Formodentlig har ingen af kunstnerne været førstehåndsvidner til begivenhederne, så der er i gennemgangen taget hensyn til, at de samtidige beretninger, der må have dannet grundlag for skildringerne, i visse tilfælde afviger fra moderne behandlinger.¹³

Slaget ved Öland 1. juni 1676. Flådens øverstkommanderende Generaladmiral Cornelis Tromp førte sit flag på *Christianus Quintus*, Niels Juel på *Churprinsen*. Slaget indledtes efter at det svenske flådeflagsskib *Kronan* under en slet forberedt vendemanøvre var kæntrret og sprunget i luften. Ulykken bragte uorden i den svenske formation, og i forvirringen lykkedes det Tromp og Niels Juel at doublere den svenske viceadmiral Clas Uggla på *Svärdet*. Efter ca. to timers kamp måtte Uggla overgive sig, men derefter blev *Svärdet* ved en fejltagelse antændt af en brander. Kort efter sprang også det i luften, hvorefter den svenske flåde tog flugten. Herunder lykkedes det at erobre *Neptunus* og *Järnvågen* samt nogle mindre skibe. *Neptunus* havde egentlig strøget for Niels Juel på *Churprinsen*, men blev bordet af en slup fra det hollandske *Gideon*. *Järnvågen* blev taget af *Anna Sophia*. Endnu et svensk skib gik tabt, idet *Äpplet* om aftenen gik på grund og sank.

Landgangen ved Råå 24. juni 1676. Sejren ved Öland skaffede for en kort tid det søherredømme, der var forudsætningen for en større landgangsoperation over Sundet, og knap en måned efter slaget gik Christian V i land ved Råå med en hær på ca. 14.500 mand. Invasionen gennemførtes ved hjælp af et stort antal kofardiskibe understøttet af en mindre flådeafdeling, og den mødte ingen modstand.

Slaget ved Falster 1. juni 1677. I foråret 1677 blev Niels Juel udkommanderet med en eskadre på 10 skibe, for at forhindre en svensk eskadre fra Göteborg under admiral Sjöblad i at forene

13. Gennemgangen er i hovedtrækkene baseret på Barfod: Niels Juel.

14. Egentlig afritzning af det store Søsleslag, —, Aar 1677, den 1ste julli. Tekst til Johan Husmans kobberstik, aftrykt i Tidskrift for Søværnen 1953, p. 577–583.

sig med hovedflåden, der endnu ikke var stået til søs. Slaget foregik i farvandet sydost for Falster, og det formede sig som en løbende fægtning, hvorunder det lykkedes Niels Juel på *Christianus Quintus* at indhente og erobre Sjöblads *Amaranth* og *Engel Gabriel*, mens viceadmiral Christian Bjelke på *Churprinsen* tvang *Calmar Castel* til overgivelse. Chefen på *Calmar Castel* lod imidlertid bunden af sit skib gennemskyde, så det begyndte at synke. Skibet måtte sættes på grund, og kunne ikke bjerges. Endnu to skibe blev erobret, *Wrangels Palais*, der allerede aftenen før havde overgivet sig til *Enighed* og *Haffrun* der overgav sig til *Lindormen*.

Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Skånske Krigs sidste store søslag varede fra tidlig morgen til hen under aften og involverede over tres skibe. Niels Juel førte kommandoen på *Christianus Quintus*, den svenske Generaladmiral Horn på *Victoria*. Slaget indledtes med en nogenlunde velordnet artillerikamp på parallelle kurser, men under en vending ved Stevns kom et svensk skib på grund, »hvorved den svenske flåde nogenledes blev separeret«. Senere lykkedes det at afskære en del af den svenske hovedstyrke og kampen udviklede sig til et heftigt melee, hvorunder Niels Juel blev nødt til at skifte flagskib to gange, først til *Fredericus Tertius*, derefter til *Charlotta Amalia*. Til sidst tog svenskerne flugten. Under selve slaget blev tre svenske skibe på over 50 kanoner erobret. Det grundstødte *Draken* overgav sig til Niels Juel, *Mars* blev taget af schoutbynacht Floris Carstensen på *Tre Løver* og *Cæsar* af viceadmiral Christian Bjelke på *Churprinsen*. Senere under flugten stødte *Flygande Vargen* på grund ved Falsterbo og blev taget af *Charitas*, mens *Svenska Lejonet* overgav sig til *Enighed*. Samtidige kilder nævner desuden to store skibe, *Jupiter* og *Saturnus*, som henholdsvis »sjunken« og »opbrændt«,¹⁴ de nåede dog begge tilbage til deres base.

Landgangen på Rügen 7. september 1677. Sejren i Køge Bugt havde atter sikret søherredømmet, denne gang for resten af krigen, og det var nu muligt at iværksætte et længe planlagt forsøg på at erobre Rügen. 5400 mand overførtes af 34 transportskibe støttet af 16 orlogsskibe under ledelse af Tromp på *Prins Jørgen*. Christian V var ombord på *Fredericus Tertius*. Landsætningen foregik i bugten Proervig, og mødte kun ringe modstand.

De kunstneriske gengivelser

De store sejre gav anledning til en omfattende kunstnerisk aktivitet. Der blev udgivet lejlighedsstryk og slået medaljer, og senere fik malere og tapetvævere travlt med store udsmykningsopgaver

til slotte og herregårde. Mange af kunstnerne arbejdede i København, de har haft let adgang til at skaffe sig oplysninger om skibenes udseende. For den almindelige kunstner må en spadseretur ned til havnen have været en nærliggende mulighed. Der kunne han få en sømand til at udpege de vigtigste skibe i flådens leje. De kunstnere, der arbejdede med de store slotsudsmykninger, har givetvis kunnet aflægge et besøg på Holmen, ligesom Karel van Mander gjorde det, da han skulle illustrere Kalmar-krigen i 1616, og for den ihærdige må en tilladelse til at benytte Admiralitetets tegninger også have været indenfor rækkevidde. De skibe, der var tale om, var jo på det tidspunkt ved at være forældede. Gengivelser, der kan påvises at være udført efter sådanne forlæg, får langt den største kildeværdi, for portrættering af orlogsskibe in natura synes i alle tilfælde at have ligget udenfor kunstnernes vanlige virkeområde.

Hovedvægten i den efterfølgende gennemgang er lagt på en vurdering af hvorvidt, og i hvor høj grad, de enkelte ophavs-mænd til skibsgengivelserne har benyttet de forskellige muligheder for at skabe portrætlighed.

Her viser det sig, at mange af kunstnerne overhovedet ikke har forsøgt at individualisere skibene. Ofte er gengivelserne helt anonyme og stereotype, i enkelte tilfælde så naive, at de uden videre kan affærdiges som fri fantasi. Ser man bort fra dette materiale, kan følgende liste over individualiserede gengivelser opstilles.

Beskrivelse	Kunstner	Originalen findes	Figur
Kobberstik	Johan Husman	Kgl. Bibliotek	3
Kobberstik	Ukendt	Orlogsmuseet	4
Medaille	Johann Linck	Kgl. Mønt & Medaillesam.	5
Medaille	Christoffer Schneider	Kgl. Mønt & Medaillesam.	6
Votivskib	Ukendt	Adelby Kirke, Flensborg	7
Votivskib	Hans Detlefsen (?)	Städtiches Museum	8–9
Model	Ukendt	Orlogsmuset	10+12
Fire tapeter	Van Eichen efter ukendt	Christiansborg & Rosenborg	13–16
Tapet	Van Eichen efter W. Riholdt	Christiansborg	17
Maleri	Christian Morholt	Frederiksborg	18
Tre malerier	Claus Moinichen	Frederiksborg	19–22

De fire første gengivelser er mangfoldiggjorte, de kan have dannet forlæg for andre illustrationer. Resten er unika, der næppe er blevet kopieret.



Figur 3. Johan Husman: Slaget ved Öland 1. juni 1676. Kobberstik. Ifølge signaturforklaringen er det »Rigens Admiral Lorentz Creytz paa den Store »Crone«, hvis skib ses eksploderende og synkende i forgrunden. Umiddelbart til venstre for det knækkede bowspryd ses Tromps Christianus Qvintus med en rytterfigur i skridtgang som spejlsfigur.

Yderst til venstre »Admiral ugle Sverdet« i brand. Derover Niels Juel's Churprinsen med en stejlede rytterfigur på spejlet. Over Qvintus' fortop ses viceadmiral Bjelkes Christianus Qvartus med et stort C4 på spejlet og midt i billedet Jens Rødstens Tre Løver med en lige så oplagt spejldekoration. Ingen af de øvrige skibe er individualiserede. 34×42 cm. Kgl. Bibl. billedsaml.

Kobberstikkene

De tidligste kendte illustrationer fra Skånske Krig er lejlighedsstik. De udkom kort tid efter begivenhederne, og var altså beregnet på et publikum, hvoraf mange stadig havde dem i frisk erindring. De indeholder ofte korte reportagelignende beskrivelser, der idag er vigtige kilder.

Det eneste af disse lejlighedsstik, der indeholder troværdigt individualiserede skibsgengivelser, viser Slaget ved Öland 1. juni 1676 fig. 3. Det findes i to udgaver, en usigneret, der er vist her, formentlig et af de »koberstøcker om søeslaget« for hvilke Christian V den 5. august 1676 lod udbetale 20 Rdl, og en, der er



Figur 4. Ukendt: Landgangen ved Råd 24. juni 1676. Kobberstik på to plader. I forgrunden ses invasionsflåden, bestående af mange forskellige koffardiskibstyper og rofartøjer. I mellemgrunden orlogsskibene, der er rangeret i to grupper. Ifølge signaturforklaringen består den venstre gruppe, fra højre mod venstre, af følgende: Adm. Iens Rodste. 3 Löw., Cap. Orning S.bin. Copenh., Cap. kroock vice Adm Chalep, Cap. karsseboem Tiger, C. Pet Wittemse Copenh. Wape., Cap. Jan Loon Hommer. I højre gruppe ses, fra venstre mod højre: Adm Marc. Rodstein 3 Crone., Vice Adm. Crist Bielck. Christ. 4, derefter et skib med en svane på spejlet,

der ikke er anført i signaturforklaringen, Capi. Croon S.binacht Klein Frisia, Capitain V. Meurs Charlotte, Cap. Coerd Janse. Wasserhund, C. Andres Roseb. Grosse Pram. Adskillige spejlsymboler på stikket svarer dog ikke til disse navne, f. eks. er Christianus Qvartus prydet med billedet af en hummer, mens Hummerens spejl viser et bymotiv. I venstre hjørne en kort »Eigentliche Beschreibung des Königs zu dennemarck und Nor. etc. Wunderbabre hinüberschiffens und an Landens ann Schonen. Usign. 49×126 cm. Orlogsmuseet.

signeret Joh. Husman, som antagelig har været udbudt i almindelig handel. Sidstnævnte udgave indeholder en stukket signaturforklaring og beskrivelse af slaget. I modsætning til Husmans velkendte stik af Køge Bugt Slaget er dette stik en sjældenhed, der aldrig synes at være blevet kopieret af andre kunstnere, måske fordi der udkom et mere udførligt hollandsk stik af begivenheden.¹⁵ Men skibshistorisk er Husmans Ölandsstik det mest interessante på grund af gengivelserne af de tre vigtigste skibe.



Især er *Christianus Quintus* ganske overbevisende tegnet, og *Churprinsen's* spejldekoration, en stejlende rytterfigur, er sikkert baseret på konkret viden. Desuden har Husman tilsyneladende vidst, ikke blot at *Kronan* var en tredækker, men også at den efter ulykken kom til at ligge således, at bovsprydet ragede »Tvenne famnar« (knap fire meter) over vandet.¹⁶ Vi skal senere møde en kunstner, der uden at have kopieret Husman viser de tre skibe med samme hovedtræk.

Kobberstikkene er de eneste illustrationer, hvor det direkte angives hvilke skibe, der er afbildet. Den vigtigste grund til at stikket af *Landgangen ved Råå* fig. 4 er medtaget, er dets signaturforklaring, sammenholdt med det faktum at stikket er tydeligt beslægtet med to andre gengivelser, som senere skal omtales. Stikket kan dog næppe have været forlæg til disse, for kobberstikkeren har kludret med navnesymbolerne på agterspejlene. De stemmer ikke overens med stikkets signaturforklaring, der derimod passer på spejlsymbolerne på de andre gengivelser. For-

15. Regalskeppet *Kronan*, p. 136–141.

16. *Ibid* p. 195.

klaringen er velsagtens, at det bevarede stik, der er stukket på to plader, ikke som tidligere antaget er identisk med et, der omtales i kammerregnskaberne i 1679 som en plade, hvorpå den Skånske Landgang er stukket. Det må være en senere kopi i dobbelt format, hvorpå de omtalte fejl har indsneget sig. Orlogsskibsgengivelserne er i øvrigt ret indifferente. Skibshistorisk har stikket først og fremmest interesse på grund af de mange forskellige koffardiskibstyper der er vist, og gengivelsen af *Store Pram*, tilsyneladende en forløber for Judichærs skytsskibe i Store Nordiske Krig. En stor stykkepram på 22 kanoner søsattes i 1675 på Holmen, den førtes i 1676 af Anders Jonssen Rosenbom, og kaldtes i 1688 *Helleflynderen*.

Medaillerne

I Mønt & Medaillesamlingen på Nationalmuseet findes tre medailler med ens forsider hvorpå ses Christian V's brystbillede og valgsprog. Bagsiderne er forskellige og en af dem forestiller en stor todækker med et norske løve navnesymbol fig. 5. Denne medaille nævnes første gang i marts 1681,¹⁷ den kan dog være betydelig ældre, men den sandsynligste årsag til prægningen forekommer at være søsætningen af det første kapitalskib der blev bygget under Christian V, 140 fods skibet *Norske Løve* 1680–1715. Strengt taget er der altså tale om et skib, der er senere end Skånske Krig, det kan dog betragtes som repræsentativt, dette *Norske Løve* blev nemlig bygget med *Tre Løver* 1657–86 som forbillede. Medaillen er slået af Johann Linck, der var møntmester i Heidelberg,¹⁸ han må givetvis have arbejdet efter tilsendt forlæg, for trods medaillens ringe størrelse er skibet forbavsende veltegnet. Rigningen er detaljeret og stort set rigtigt gengivet, og skønt skroget nok har fået lidt for mange kanonporte, er f. eks. den klinkbeklædte kampagne en troværdig detalje. Vi skal senere se på en model af det samme skib, der stort set bekræfter Lincks gengivelse.

Christoffer Schneiders berømte sejrsmedaille fig. 6, den største medaille der nogensinde er slået, er formentlig blevet til mellem 1683 og 1686. Den blev de følgende hundrede år jævnlige anvendt af kongen som hædersgave.¹⁹ Selv om den ifølge inskriptionen skal vise slaget i Køge Bugt 1. juli 1677, er der i baggrunden også vist episoder fra Slaget ved Öland. Det har været diskuteret, om det danske admiralskib egentlig forestiller *Christianus Quintus*, men det er vel sandsynligt, at Schneider har haft flådeflagskibet i tankerne, skønt *Mars* i virkeligheden overgav sig til *Tre Løver*. Spørgsmålet er snarere, hvorvidt hans gengivelse af *Quintus* er troværdig.

Alle sikkert identificerede gengivelser af *Quintus* viser en rytterfigur i skridtgang og to hækporte. Schneiders stejlende rytter-



Figur 5. Johann Linck: Norske Løve 1680–1715. Medaille, guld. Todækker med ca. 66 kanoner. Enkelt agtergalleri, spejlornament: en hellebardbærende løve. På bakkebrættet to liggende løver. Sign. IL. Diameter 3,7 cm. Kgl. Mønt & Medaillesamling.



Figur 6. Christoffer Schneider: Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Medaille, guld eller sølv. Til højre en todækker med strøgne svenske orlogsslag. Inskription på spejlet MARS/SVECLÆ. Spejlornament: en rustningsklædt krigers med løftet sværd. Til venstre en dansk todækker med ca. 64 kanoner. Navnesymbol på spejlet: En stejlede rytterfigur.

Rytteren bærer en slagrende kappe og en fjerprydet hat. På hækkebrættet et kronet C5 monogram. I baggrunden ses til højre et lignende skib ved siden af et kæntrret brændende skib med en krone på spejlet, til venstre et kæntrrende skib med sværd på spejlet. Sign. C. S. Diameter 12,8 cm. Kgl. Mønt & Medaillesamling.

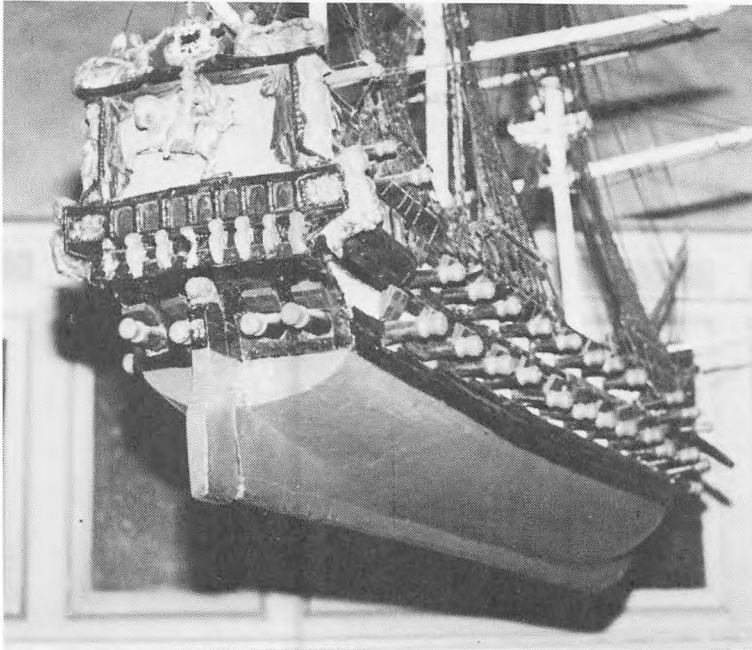
figur virker måske mere spændende, og de fire hækporte mere imponerende, men mod pålideligheden på det sidste punkt taler hans egen mindre medaille med samme motiv.²⁰ Her har *Quintus* kun to hækporte. Barkholtforløbet på den store medailles *Quintus* afslører, at Schneider ikke har haft noget autoritativt forlæg. I virkeligheden lagdes dette i princippet på nordeuropæiske skibe ud som cirkelslag, der var stort set var koncentriske fra nederste barkholt til kronlinien, på medaillegivningens er forløbet spredt vifteformet ud agterover. Sandsynligvis har Schneider på sit mesterstykke ønsket at vise noget, der i hans øjne var lidt mindre imponerende end det virkelige *Christianus Quintus*.

17. Galster: Medailler, note 218.

18. F. Lindahl: En Medaille af Medailløren IL (Johann Linck). Nordisk Numismatisk Unions medlemsblad 1959, p. 165–168.

19. Galster, p. 83.

20. Ibid p. 84.



Figur 7. Ukendt: Christianus Qvintus 1666-1708 Votivskib med massivt skrog. Todækker med porte til 68 kanoner. Faldporte malet i danske farver, runde porte på bak og skanse. Ingen porte på bytte. Galionsfigur en løve. Navnesymbol på spejl: En stejlede rytterfigur i højt relief. Rytteren bærer en slagende kappe og sjerprydet hat. Rigningen fornyet 1848. Indtil for få år siden kronedes hakebrættet af et C5 monogram. I dag ses en sort ørn på et hvidt skjold. Sign. på underspejl: P. M. 1688. 165 cm høj, ca. 150 cm lang. Adelby kirke.

Modellerne

Mens en professionel konstruktionsmodel altid vil udgøre en autoritativ kilde, må amatørmodeller sidestilles med kunstneriske frembringelser. I praksis var datidens konstruktionsmodeller altid spantbyggede, på andre modeller var skroget skåret ud af et enkelt træstykke, der eventuelt blev udhulet. De tre modeller der skal behandles her er alle sådanne blokmodeller.

Modellen i Adelby Kirke²¹ fig. 7 har træk fælles med Schneiders *Christianus Qvintus*, modelbyggeren må have kendt medaille-gengivelsen. Han har dog næppe haft mulighed for at anvende selve medaillen, den spejlvendte rytterfigur tyder på, at han har arbejdet efter et aftryk i voks eller på papir, som han må have skaffet sig straks efter medaillens færdiggørelse. En rigget model af denne størrelse kan næppe bygges på mindre end et år, årstallet 1688 betegner rimeligvis ophængningsåret.

Udførelsen af visse detaljer f. eks. galionen og den klinkklædte kampagne med runde kanonporte viser, at modelbyggeren har haft førstehåndskendskab til store orlogsskibe, men skrogets

Figur 8. Hans Detlefsen (?):
 Norske Løve 1680–1715.
 Votivskib med massivt skrog,
 Todækker med porte til 74
 kanoner. Faldporte malet i
 danske farver, runde porte på
 bak, skanse og hytte. Galions-
 figur: en løve. Navnesymbol på
 spejl: en hellebardbærende løve i
 lavt relief. Modellen er omtaklet,
 men bortset fra at mesanruen er
 udskiftet med gaffel og bom
 virker rejsningen stort set
 tidsrigtig. Sign. Hans Detlefsen
 og Elina Detlefsen. Årstal på
 underspejl:: 1719.
 152 cm høj, ca. 120 cm lang.
 Städtisches Muesum, Flensburg,
 tidl. Gross Solt Kirke.

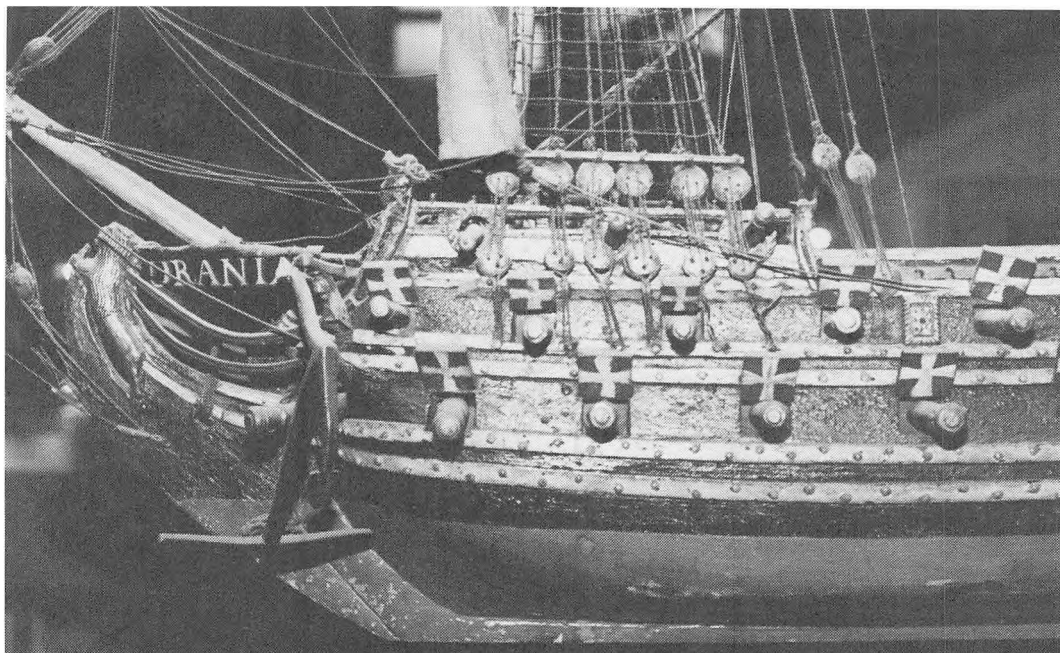


klodsede proportioner og slægtskabet med Schneider's medaille forhindrer, at modellen kan betragtes som sikkert vidnesbyrd om *Christianus Quintus'* udseende.

Modellen i Städtisches Museum, Flensburg²² fig. 8 hidrører fra kirken i Gross Solt, 10 km syd for Flensburg, hvor der i dag hænger en kopi. Ifølge en familietradition skænkedes modellen til kirken af Hans Detlefsen (1667–1726) der i 1709 havde været i havsnød. Årstallet 1719 betegner måske donationsåret, men er klart yngre end skibstype og C5 monogram. Museet kalder modellen *Urania*, men navnesymbolet på agterspejlet levner ingen tvivl om det rigtige navn. Eftersom Hans Detlefsen kun var 12 år gammel, da Skånske Krigs *Norske Løve* forliste i 1679, må forbilledet antages at være *Norske Løve* 1680–1715. Der er visse

21. Henningsen: Schiffsmodelle, p. 62.

22. Ibid p. 66.



Figur 9. Forskibet af modellen fig. 8. Navneskiltet synes at være påsat i 1830'erne, da familien Detlefsen ejede briggen Urania. Norske Løve 1680–1715 var ikke det første skib, der havde det velsejlende Tre Løver som forbillede.

Også Tre Kroner 1664–1712 var delvis kopieret efter dette skib. Om Tre Kroner fortæller Clas Ugglas i 1665 at det på bakken havde tre «ovalas» porte som lå lige under rølingen.²³

lighedspunkter med Johan Linck gengivelsen fig. 5, begge skibe har enkelt agtergalleri, og vinduesinddelingen er identisk, men modellen må betragtes som et selvstændigt arbejde. Skroget er meget velproportioneret, og såvel antal som fordeling og udformning fig. 9 af kanonportene passer godt med oplysningerne om *Norske Løve*. I år 1700 førte det 78 kanoner, der ifølge kalibrerne må have været fordelt med 24 på hvert hovedbatteri, 20 på bak og skanse, mens 10 småkalibrede kanoner har stået dels på hytten, dels indvendigt hvor de kunne bestryge dækkene. Modellen har fordelingen 24–22–20–6 plus hækporte.

Der er god overensstemmelse med bedømmelseskriteriet *Gyldeuløve* (fig. 2) og hollandske kapitalskibe. Modellens proportioner og detaljer vidner om grundigt førstehåndskendskab til store orlogsskibe. Selv om det ikke kan påvises hvorfra modelbyggeren har sin viden, må hans frembringelse betragtes som et vægtigt vidnesbyrd.

Norske Løve 1680–1715 var ikke blot det første 140 fods skib, der blev bygget under Christian V, det blev også det sidste skib af denne type. På grundlag af krigerfaringerne forøgede man på de følgende kapitalskibe dimensionerne med ca. 10% og samtidig gik man over til franskpræget ornamentering.²⁴ Armeringen

23. Hj. Börjeson: Om dansk Skeppsbyggeri 1664–65. Ur Svenska admirallöjtnanten frih. Clas Ugglas Korrespondens. Tidsskrift for Søværnen 1928, p. 271–274.

24. Niels M. Probst: *Quintus* Tegningerne, samtidige illustrationer af danske 1600-tals orlogsskibe III, marinehistorisk Tidsskrift 2/1985, p. 3–19.

25. P. Holck: Modellsamlingens ældste taklede Model. Tidsskrift for Søværnen 1930, p. 128–130.

forblev uændret, men de traditionelle runde porte i overbygningen forsvandt og erstattedes af firkantede med faldporte.

Den sidste model, der skal omtales, findes på Orlogsmuseet fig. 10. Den har tidligere været identificeret som 120 fods skibet *Anna Sophia* fra 1669, idet marinehistorikeren P. Holck i 1930 hævdede, at en buste på modellens spejl havde stor lighed med et stik af Albert Haelwegh, forestillende kurprins Johan Georg III af Sachsen, der i 1666 ægtede Anna Sophia, Frederik III's ældste datter.²⁵ Der er nu intet, der tyder på, at prinsessen var så selvudslettende beskeden, som Holck åbenbart må have forudsat, men der skulle gå næsten 40 år før identifikationen blev anfægtet. Cand. mag. H. C. Bjerg fremhævede i 1979 det ejendommelige i, »at man skulle afbilde ægtemanden på agterspejlet

Figur 10. Orlogsmuseets ældste taklede model. Massivt skrog. Todækker med porte til 68 kanoner. Faldporte malet i danske farver. Galionsfigur: en løve. navnesymbol på spejl: en udskåret mandsbuste. Kronede C5 monogrammer på

bakkebræt og over sidegallerier. Oprindelig rigning og sejlføring.

Ca. 170 cm høj, 146 cm over stævne. Orlogsmuseet.





Figur 11. Albert Haelwegh:
Kurprins Johan Georg III af
Sachsen 1647–1691.
Kobberstik ca. 1663.
33,6×23,6 cm.
Kobberstiksamlingen.

Sic sanguis Wittibude tuus, sic Martha proles
Pugilat, et magno ardore spiritus avos.
De dextram, de saxo fidem, de pignora arthura.
Quo te solium, nos quoq; caesare fuit,
Luce eadem effulgat geminus, sors erigit una
Saxo, eadem, scilicet ponte sequantis erit,
Oceano scit Nivis, et auroa versat in ager
Flumina, et unitis foedera, pingit aquas

Ingrederet Artium cingulis felicitatis orbem
Saxonis a patre magis, deusq; domus,
Quem virtus, quem dia fides, gremio pronuba Juno,
Nunc nostram faciunt, nosq; amor esse sinu.
Hic populi, haec procerum vox est: haec moerens Princeps
Quod iernis, cogitant iura mellea, huc

af et skib, der angiveligt var opkaldt efter konen»!²⁶ Ganske logisk forsøgte Bjerg dernæst at identificere modellen som *Churprinsen*, et 140 fods skib, der blev opkaldt efter den førnævnte kurprins Johan Georg efter søsætningen i 1664. Modellens mål passer ikke på *Anna Sophia*, dens armering passer ikke på *Churprinsen*, men mærkeligt nok fandt ingen af de herrer anledning til at gengive det omtalte kobberstik, skønt den påståede portrætlighed i virkeligheden var det eneste faste holdepunkt. Det er hermed gjort i fig. 11.

Efter at have sammenlignet stikket med modelbusten fig. 12 forekommer det eneste holdbare at være en tilbagevenden til B.W. Jordening's konklusion i 1896. »Modellen synes ikke at

Figur 12. Spejlornamentering på Orlogsmuseets model fig. 10. Laurbærkranset skæglosmandsbuste, iført rød jakke med guldgalloneringer, derover en toga. Diverse faner og krigsudrustning på hver side.



have haft noget bestemt Skib til Forbillede, men gjør Indtryk af at være en Sømands Fritidsarbejde». ²⁷

Modellens franskrægede sidegallerier og de firkantede porte i overbygningen tyder på, at den er blevet til efter 1683. De orlogsskibe, bygget efter Skånske Krig, hvis navngivere kunne tænkes at være portrætteret af modelbusten, er veldokumenterede, modellen forestiller ikke nogen af disse skibe.

Skal man endelig antyde en mulig forklaring på spejlbustens tilstedeværelse, kan dens fysiognomi og påklædning tolkes således, at modelbyggeren har ønsket at tilegne sin model til en vis kendt og beundret søofficer!

26. H. C. Bjerg: Orlogsmuseets Model nr. 1 – forsøg på nyidentificering. *Marinehistorisk Tidsskrift* 2/1979, p. 16.

27. B.W. Jordening: Katalog over Den Historiske Modelsamling. København 1896, p. 25.

28. Beskrivelsen af slotsudsmykningernes tilblivelse er baseret på Boesen: *Rosenborgtapeterne*.

Slotsudsmykningerne

Tapeterne og malerierne ²⁸ indgår i to store serier forestillende Skånske Krig's sejre, der blev udført efter krigen på kongens foranledning. Serierne består af ialt tolv tapeter og ti malerier, der ophængtes i henholdsvis Den Lange Sal på Rosenborg og Audiensgemakket på Frederiksborg. Ti af tapeterne gengiver de samme begivenheder som ses på malerierne.

Fremstillingen af de to serier foregik sideløbende under ledelse af Generalbygmesteren Lambert van Haven, og tilblivelsesprocessen var langvarig og kompliceret. Formentlig på grundlag af en nu forsvundet miniaturserie, udført af maleren Toussaint

Gelton, fremstillede Romeyn de Hooghe en serie kobberstik i Holland. Fire af disse findes bevaret, alle forestillende landbegivenheder. De må have dannet direkte forlæg for de tilsvarende malerier. Men for tapeternes vedkommende var der endnu et mellemed, de såkaldte patroner, (kartoner), dvs. malede forlæg i fuld størrelse, udført af forskellige kunstnere. Landsscenerne skyldes maleren Anton Steenwinkel, der brugte de Hoeghe's topografi som baggrund, men ændrede forgrundsfigurerne. Kartonerne dannede det direkte grundlag ved vævningen af tapeterne, der foregik i årene 1684–93 på den indkaldte flamske mester Bernt van der Eicken's værksted i København.

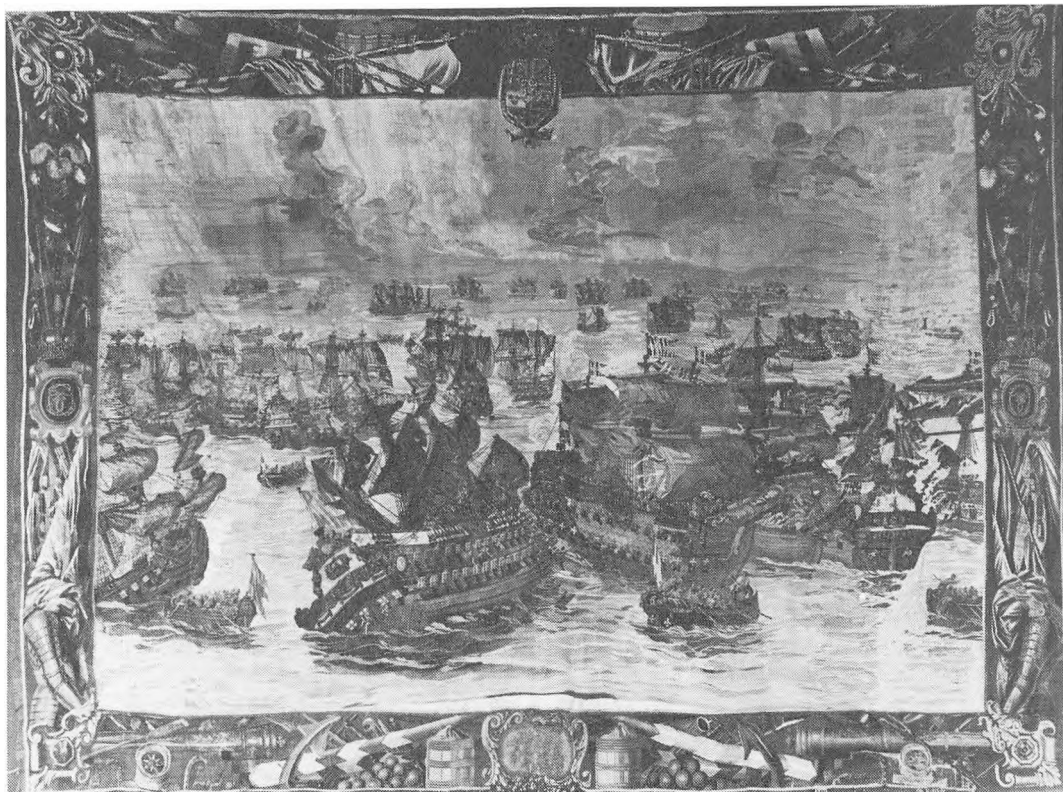
De to serier skulle tjene til fremhævelse af kongens magt og berømmelse, og projektet var kostbart. Alene til vævningen udbetaltes henved 19.000 Rdl. Kunstnerne må have været underlagt betydelige kvalitetskrav, men ikke desto mindre virker mange af skildringerne temmelig uinspirerede. Landsscenernes hovedpersoner, i reglen kongen og hans følge, er dog kraftfuldt portrætteret, hvorimod portrætterne af søskildringernes hovedfigurer, orlogsskibene, ofte er forbavsende ubehjælpomme. Nogen marinemalertradition fandtes åbenbart ikke, men som vi senere skal se, formåede en enkelt kunstner at hæve sig betydeligt over gennemsnittet.

I de to serier indgår skildringer af alle de fem søkrigsbegivenheder, der tidligere er gennemgået. De fire første findes gengivet både som tapet og maleri. Landgangen på Rügen findes kun som tapet.

Rosenborgtapeterne

Tapetserien har, som de eneste her behandlede kunstværker, tidligere været underkastet en ikonografisk undersøgelse. De findes udførligt analyseret i Gudmund Boesen's *Christian den Femtes Rosenborgtapeter*, der udkom i 1949. De maritime tapeter blev her beskrevet af Orlogskaptajn P. Holck, der i sin konklusion forholdt sig meget kritisk overfor skibsgengivelserne. Det må imidlertid erindres, at Holck mente han kendte konstruktionstegningen til Skånske Krigs *Christianus Quintus*, og at han, som omtalt, troede Orlogsmuseets model forestillede *Anna Sophia* 1669–1715. Ingen af disse teorier har vist sig holdbare, konstruktionstegningen forestiller bevisligt et senere *Christianus Quintus*, der blev bygget efter Skånske Krig, og også Orlogsmuseets model må antages at være blevet til efter krigen. Dermed er vurderingsgrundlaget ændret på så væsentlige punkter, at en fornyet skibshistorisk undersøgelse må være på sin plads.

De egentlige kunstneriske ophavsmænd til tapetgengivelserne var de malere, der udførte kartonerne. For de maritime tapeters vedkommende var der tale om to forskellige kunstnere. Den ene,

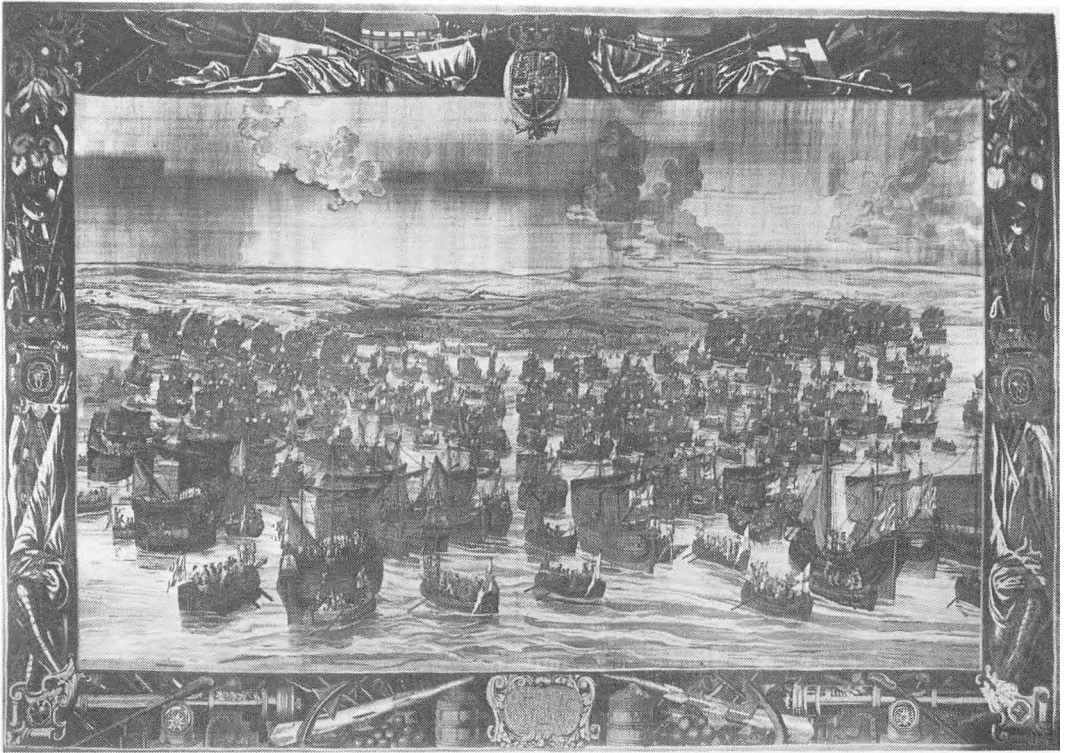


Figur 13. Bernt van der Eichen: Slaget ved Öland 1. juni 1676. Tapet vævet efter forlæg af ukendt maler. Fra højre mod venstre ses Sværdet uden stormast, der antændes af en brander. Derefter Christianus Qvintus med stander på stortoppen. Til venstre for midten det kæntrede Kronan, og over dets mesantop Neptunus, hvis spejl prydes af Neptun

med sin trefork, der trækkes af to havbeste. Neptunus er vist med porte malet i danske farver og et kronet C5 monogram på hakkebrættet. Yderst til venstre i samme række ses et dansk skib med en svane som galionsfigur. 390×520 cm. Rosenborg, p. t. ophængt på Chrisitansborg.

hvis navn desværre ikke er opklaret, har udført de bevarede kartoner til Slaget ved Öland, Landgangen ved Råå og Slaget i Køge Bugt, og selv om kartonen til Slaget ved Møn ikke er bevaret, kan denne skildring ud fra en stilistisk vurdering tilskrives samme kunstner. Hans fire kartoner må have været fuldført senest 1687, hvor de omtales af Nicodemus Tessin d. y. Kartonen til Landgangen på Rügen er ikke bevaret, men arkivmaterialet viser, at den skyldtes maleren Wilcken Ribolt. Den var færdig senest januar 1690.

Den ukendte maler synes at have udført sine kartoner i kronologisk rækkefølge, for der kan spores en gradvis forbedring af skibsgengivelserne fra tapetet af Slaget ved Öland til det, der forestiller Slaget i Køge Bugt. På Öland tapetet fig. 13 er de to vigtigste skibe, *Kronan* og *Christianus Qvintus*, næsten lige så høje for som agter, og skanseklædningerne går ud i ét uden afsætnin-



Figur 14. Bernt van der Eichen: Landgangen ved Råå 24. juni 1676. Tapet vævet efter forlæg af ukendt maler. I forgrunden ses transportsflåden, der udskiber mandskab og heste i robåde. I mellemgrunden to grupper orlogsskibe, seks til venstre, der alle fører standser på fortøppen, syv til højre med stander på stortoppen. Skibene er gengivet med navne-

symboler der, såvidt det kan afgøres stemmer overens med signaturforklaringen fig. 4. Hummeren, Tre Løver og Tre Kroner har ganske enkle symboler, mens Christianus Qvartus ses med en portrætbuste flankeret af to morianer, derunder et C4 monogram. 390x550 cm. Rosenborg.

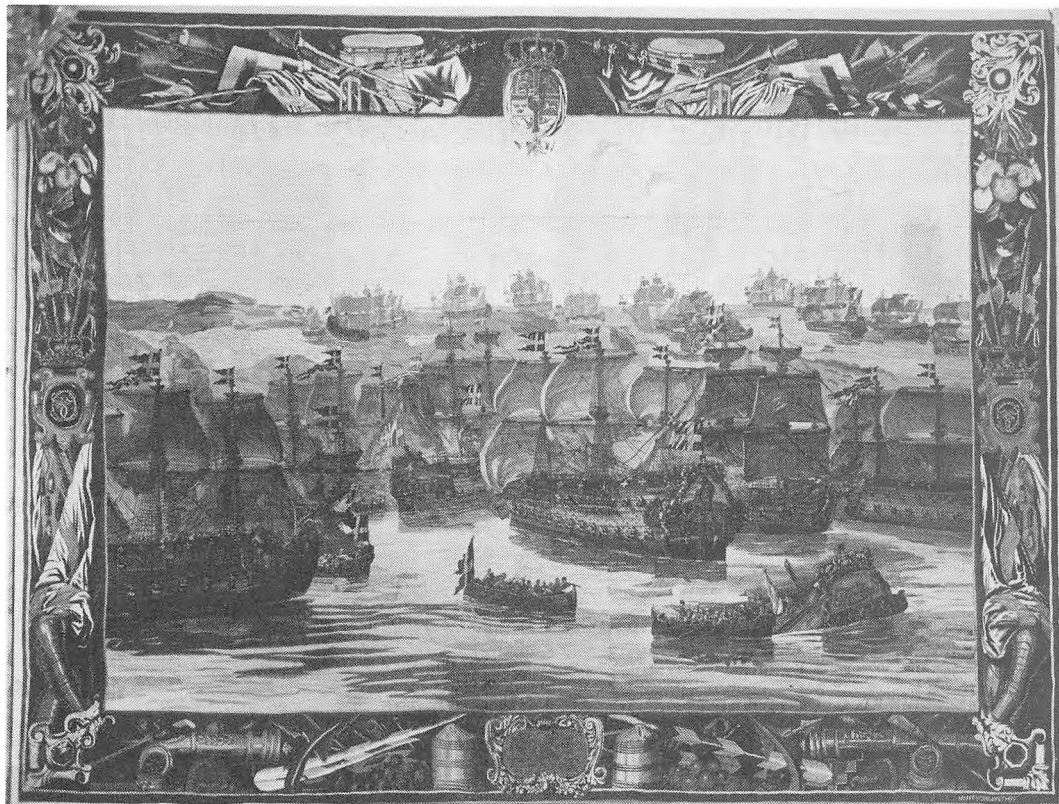
ger fra for til agter. Rejsningerne er alt for lave og *Qvintus'* galion helt ude af proportion med skroget. Dette tapet indeholder også et par grove sjskefejl, idet *Neptunus* er vist med dansk ornamentering, skønt skibet blev erobret fra svenskerne i dette slag, mens *Svanen* er gengivet, skønt dette skib ikke deltog i slaget. Værket er næppe blevet accepteret uden kritik, og man kan forestille sig, at kunstneren har været på studiebesøg på Holmen, inden han fik lov at gå igang med slaget ved Møn fig. 15. Her er især gengivelsen af skibssiderne blevet mere naturtro med markering af plankelasker og et kraftigere spring, men rælingerne forløber stadig ubrudt fra spejl til stævn, og selv de største skibe har kun to rækker kanoner agter. På Køge Bugt tapet fig. 16 virker det svenske skib i forgrunden, rimeligvis *Cæsar*, ganske vellykket. Det har et troværdigt spring, rælingerne har afsætninger og rejsningens højde er sandsynlig. De to største danske skibe har kanoner i tre lag agter, og kunstneren har omsider fun-

det ud af plankeretningen i agterspejlene, men det klodsede stævnparti længst til højre er ikke overbevisende.

Trods de ubehjælpsomme proportioner *kan* skibsgengivelserne naturligvis indeholde rigtige detaljer. På Öland tapetet fig. 13 ses *Christianus Quintus* gengivet med en tårnliggende opbygning på sidegalleriet, som går igen på alle følgende illustrationer af skibet. Spejldekorationen på *Neptunus* genfindes på Claus Möinichens på Claus Möinichens maleri af samme begivenhed fig. 21, men gengivelserne af *Svärdet* og *Kronan* må være rent gætterier. De er fremstillet som næsten ens hollandskprægede todækkere, markeret ved simple navnesymboler. Kompositionsmæssigt tyder visse ligheder mellem tapetet og Möinichens maleri på, at der har eksisteret et fælles forlæg.

Figur 15. Bernt van der Eichen: Slaget ved Falster 1. juni 1677. Tapet vævet efter forlæg af ukendt maler. I højre forgrund ses et synkende svensk skib, hvis navnesymbol er billedet af en fæstning. Det er Calmar Castel, hvis besætning med oprakte arme overgiver sig til et åbenlyst mistænksomt mandskab i en dansk båd. Tre danske skibe fører stander på stortoppen, men ud fra situationen og den centrale placering

kan skibet midt i billedet identificeres som Niels Juels Christianus Qvintus, mens det svenske admiralskib må være Sjöblads Amaranth. Til venstre for Qvintus ses Engel Gabriel med en stående engel på spejlet. Ingen af de øvrige skibe kan identificeres med sikkerhed.
390×510 cm. Rosenborg, p. t. ophængt på Christiansborg.

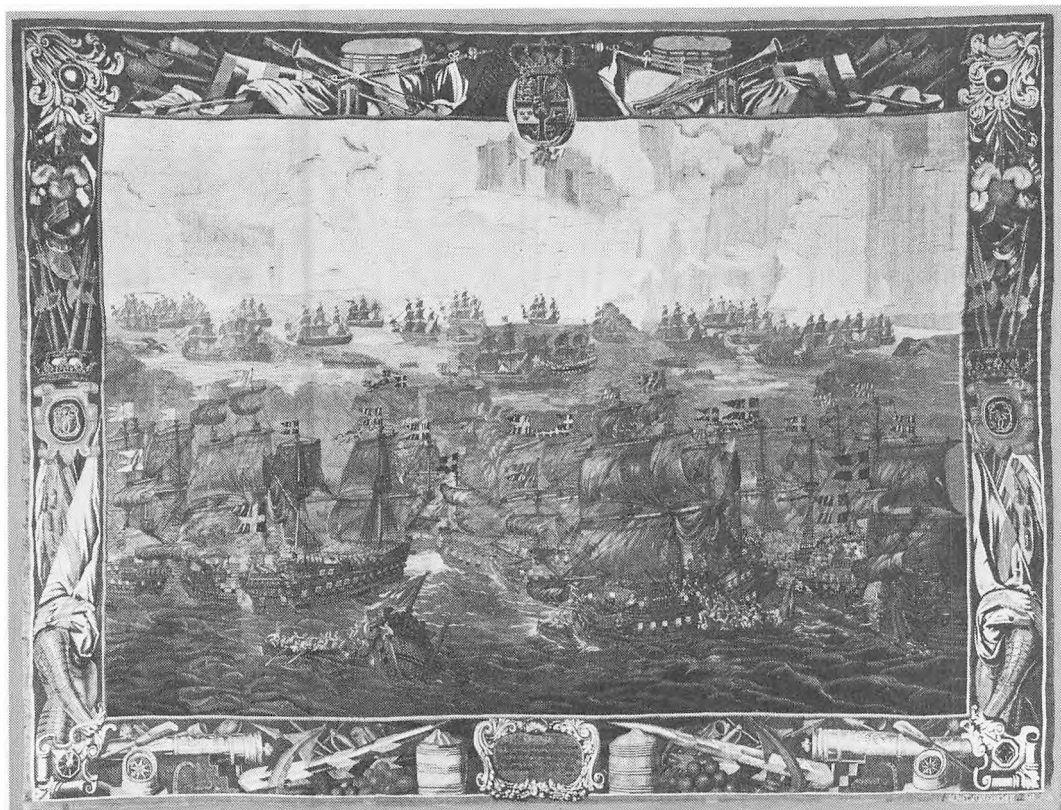


Spejldekorationerne på Råå tapetet fig. 14 stemmer overens med signaturforklaringen fig. 4. De to gengivelser må være baseret på samme forlæg, der går igen hos Möinichen fig. 19. På tapetet af Slaget ved Falster fig. 15 ses *Christianus Quintus* igen med et tårnprydet sidegalleri. Rytterfiguren i skridtgang ses her i en usædvanlig udformning. Den van Dyckske hest kendes fra Abraham Wuchters maleri af Christian V fra begyndelsen af 1670'erne, men såvel Rytterens påklædning som baggrunden er anderledes. Også til denne skildring må der have eksisteret et forlæg, idet visse kompositoriske elementer genfindes hos Christian Morholt fig. 18. Det eneste danske skib, der kan identificeres på Køge Bugt tapetet fig. 16, er *Norske Løve*, der ses med dobbelt agtergalleri.

Figur 16. Bernt van der Eichen: Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Tapet vævet efter forlæg af ukendt maler. I forgrunden, lidt til højre for midten, ses et svensk skib, der overgiver sig til mandskabet i en dansk båd. Det eneste, der kan tydes som et navnesymbol, et laurbærkranset mandshoved på bagbords galionsræling, indikerer at det er Cæsar. Det danske admiralsskib yderst til højre skal da være Churprinsen. Det fører stander på stortoppen, ligesom to andre danske

skibe på tapetet. Navnesymbolet er en stejlede rytterfigur. Til højre for midten ses Norske Løve uden stormast, der fører stander på fortoppen. Længst til venstre er Crono Solen markeret med en sol på spejlet. I højre baggrund ses en gruppe skibe udfor Stevns. I venstre baggrund Falsterbo, hvor Flygande Vargen, markeret med en svævende ulv, ses i kamp med et dansk skib.

390×500 cm. Rosenborg, p. t. ophængt på Christiansborg.





Figur 17. Bernt van der Eichen: Landgangen på Rügen 7. september 1677. Tapet vævet efter forlæg af Wilcken Ribolt. Af de 21 orlogsskibe, kan kun tre identificeres. I forgrunden ses til venstre for midten flagskibet Prins Jørgen markeret med stander på stortoppen. Navnesymbolet er en mand, iført

halvlang kjortel, der tømmer en løve. Yderst til venstre er Neldebladet markeret med det holstenske våben. Skibet umiddelbart over bærer Delmenhorsts våben.

390×380 cm. Rosenborg, p. 1. opbængt på Christiansborg.

Med sine fire tapetforlæg er den ukendte maler tidens ubestrideligt flittigste marineillustrator. Han har utvivlsomt set orlogsskibene, og enkelte af hans skibsgengivelser er ganske virkningsfulde, men nogen større skibshistorisk interesse kan de næppe gøre krav på.

I januar 1690 fik maleren Wilcken Ribolt afregning for kar-tonen til tapetet af Landgangen på Rügen fig. 17. Når den

ukendte maler ikke fik lov til at udføre denne sidste maritime opgave, kan det ikke have været af kvalifikationsmæssige årsager. Ribolts fremstilling er ikke blot tapetseriens mindste, det er også den svageste, i hvert fald hvad angår det historiske indhold. En topografi som den viste findes ikke på Rügen, og i stedet for de 34 transportskibe og 16 orlogsskibe, der udgjorde invasionsflåden, er der vist enogtyve orlogsskibe. Af de tre orlogsskibe, der kan identificeres, deltog kun ét i operationen: Tromps flag-skib *Prins Jørgen*. Ribolts skibsgengivelser synes ikke at hæve sig over forgængerens, men spejlornamenteringen på *Prins Jørgen* er ganske interessant. Hofmaleren Karel van Mander III har bevisligt leveret forlæg til mindst én spejldekoration, nemlig til orlogsskibet *Prins Christian* fra 1650,²⁹ der var opkaldt efter den senere Christian V. På Frederiksborg findes et van Mander maleri af kongens yngre broder, prins Jørgen. Det er udført i begyndelsen af 1660'erne og kan udmærket have været anvendt som forlæg til spejldekorationen på skibet *Prins Jørgen*, der søsattes 1664. På maleriet ses prinsen iført en halvlang kjortel foran en tæmmet løve. Tapetets navnemotiv indeholder de samme hovedelementer som maleriet, og prinsens klædedragt er stort set identisk, men billedet er spejlvendt, og forskellene i kompositionen indikerer, at Ribolt har arbejdet efter hukommelsen. *Prins Jørgen* var et 140 fods skib, der må have haft fire lag kanoner agter, men på tapetet er der kun vist tre. De runde porte i øverste lag er sikkert rigtigt set, men som helhed virker Wilcken Ribolts arbejde for overfladisk til at hans skibsgengivelser kan tillægges større vægt.

Frederiksborg malerierne

De ti malerier til audiensgemakket på Frederiksborg udførtes i årene 1686–88 af to ellers ret ukendte kunstnere, Claus Möinichen og Christian Morholt, der stod for henholdsvis otte og to af malerierne.

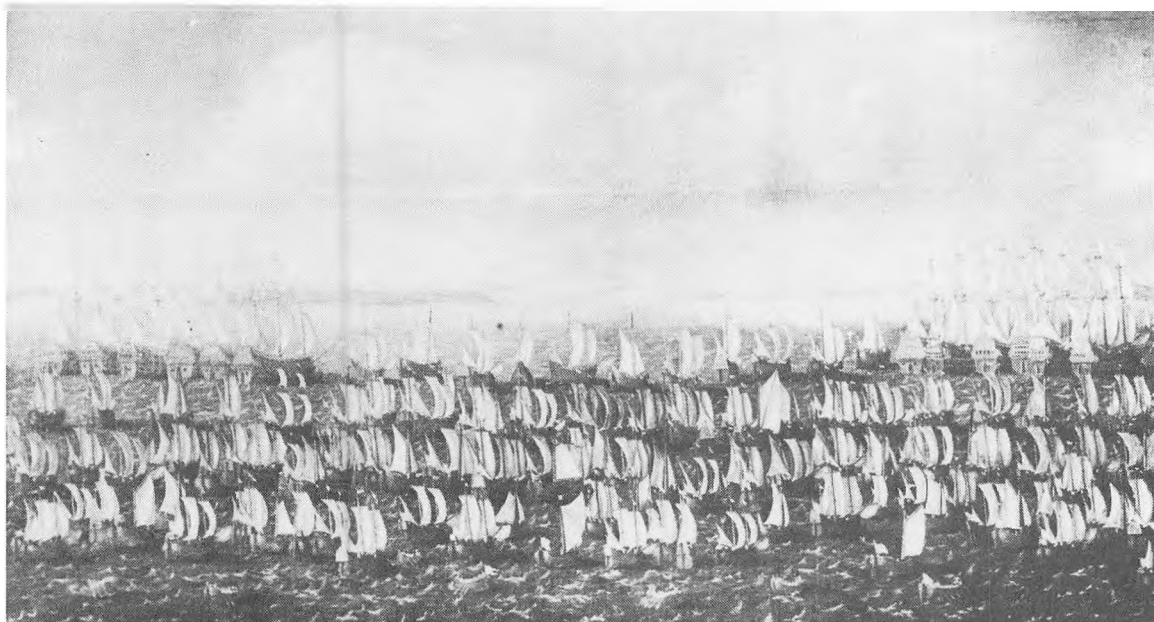
Christian Morholts eneste maritime bidrag, skildringen af Slaget ved Falster, i inventarierne³⁰ benævnt »Slaget mod Søbladt« fig. 18, må være baseret på samme forlæg som tapetet fig. 15. Morholt har dog flyttet gruppen omkring *Christianus Quintus* lidt til venstre for at få plads til *Churprinsens* kamp med *Calmar Castel*. De to hovedskibe har kanoner i fire lag agter, og rejsningernes

Figur 18. Christian Morholt: Slaget ved Falster 1. juni 1677. Oliemaleri på lærred. Til højre for midten er Calmar Castel markeret med billedet af en fæstning. Det danske skib yderst til højre må være Churprinsens. I midten ses Sjöblads Amaranth med stander på stortoppen. Spejlmotivet er en plante, hvis blade danner en krans, derunder to fugle. Til

venstre for midten ses Niels Juels Christianus Quintus med stander på stortoppen. Navnesymbolet er en rytterfigur i skridtgang. Til venstre for Quintus er Engel Gabriel markeret med en flyvende engel. Ca. 125×165 cm. Frederiksborg.

29. Niels M. Probst: Van de Velde Portrætter af Danske Orlogsskibe. *Marinehistorisk Tidsskrift* 1/1981, p. 6–15.
30. R. A. Frederiksborg Slots Inventarier, 1686–1705.





Figur 19. Claus Moinichen: Landgangen ved Råd 24. juni 1676. Oliemaleri på lærred. Samme motiv som kobberstikket fig. 4 I forgrunden ses transportflåden, i mellemgrunden de to grupper orlogsskibe, hvis spejlmotiver følger kobberstikkets signaturforklaring. Ca. 125×250 cm. Frederiksborg.

højde er bedre end på tapetet. Måske har Morholt fået lidt hjælp af Claus Moinichen. Men agterspejlene er dårligt proportionerede og gengivelsen af galionen på *Churprinsen* direkte ubehjælpelig. En teknisk umulighed som placeringen af barkholter tværs igennem begge rækker kanonporte på *Christianus Quintus* afslører Morholts vage begreber om emnet, og de tilsyneladende omhyggeligt tegnede rigninger viser sig da også ved nærmere eftersyn at være ren staffage, der er mange fejlanbragte eller helt funktionsløse detaljer. Christian Maler, som kunstneren kaldes i regnskaberne, var fast ansat på Frederiksborg, hans billede bærer præg af at være rent atelierarbejde.

Claus Moinichen var født ca. 1665 og må have været den yngste af de involverede kunstnere. I regnskaberne nævnes han for første gang i december 1686, da »Mesr. Claus Schildrer« får udleveret diverse farver og olier til »Nogle Bataljons schillerier, han skulle forfærdige til Audiensgemakket efter Generalbygmesteren Lambert von Haven's anvisning.³¹

Hans otte malerier er antagelig udført i den nummererede rækkefølge som fremgår af inventarierne, og som er fulgt ved ophængingen. På de første seks malerier skildres landkrigsbegivenhederne, deriblandt »landgangen paa Schaane«, i nogenlunde kronologisk orden. Først til sidst, udenfor kronologien, kommer

31. R. A. Frederiksborg Slots Materialregnskaber 1685–92.

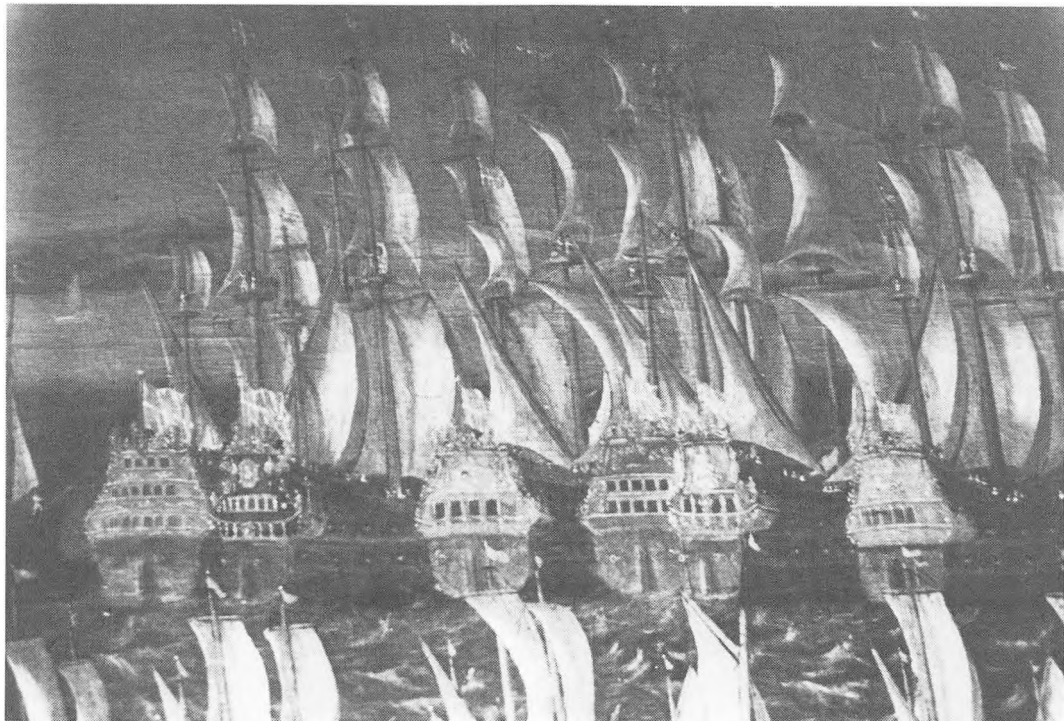
de to søslag. Der er markant forskel på de to grupper. De temmelig blege landkrigsskildringer er, såvidt det kan konstateres, simple gentagelser af kobberstikforlæg, søslagene er derimod farverige skildringer, der rummer ægte fortælleglæde.

Landgangen ved Råå, fig. 19, er klart baseret på samme forlæg som kobberstikket fig. 4 og tapetet fig. 14, og ligesom på tapetet er spejlornamenteringen i overensstemmelse med kobberstikkets signaturforklaring. Udsnittet fig. 20 afslører at heller ikke Möinichen var marinemaler. Skibsgengivelserne hævder sig ikke over gennemsnittet, snarere tværtimod. *Tre Kroners* tredobbelte agtergalleri må være fri fantasi, og skønt spejlmotiverne på de mærkeligt smalle *Christianus Qvintus* og *Charlotta Amalia* svarer til dem, der ses på tapetet, er proportionerne forkerte.

Helt anderledes forholder det sig med Möinichens to sidste malerier, *Slaget ved Öland* fig. 21 og *Slaget i Køge Bugt* fig. 22. Her viser kunstneren virkelig talent. Hverken den uhyggelige realisme i *Kronan* motivet eller den virkningsfuldt heroiserede

Figur 20. Claus Möinichen: Landgangen ved Råå. Udsnit af højre skibsgruppe fig. 19. Fra højre mod venstre ses Wasserhund med billedet af en svømmende bund, på Charlotta Amalia ses en prinsesse på en trone, derunder et CA monogram. Klein Frisia's spejl er smykket med en

blomsterranke, og derefter ses et skib med en lille portrætbuste på spejlet. Christianus Qvartus er symboliseret med en portrætmedallion flankeret af to morianer, derunder et C4 monogram, og Tre Kroner ved tre kroner, der er anbragt mellem vinduesrækkerne.





Figur 21. Claus Mönichen: Slaget ved Öland 1. juni 1676. Oliemaleri på lærred. Til højre i billedet er Svärdet markeret ved et sværd, der holdes af to stående løver. På agtergalleriet ses et kronet skjold med tre kroner, på hakkebrættet et kronet skjold med sammenslyngt CRS (Carolus Res Sueciae). Svärdet er doubleret af Niels Juels Churprinsen til højre med stander på stortoppen, og Tromps Christianus Qvintus med stander på stortoppen. Qvintus

doublers af et uidentificeret svensk viceadmiralskib. Midt i billedet er Järnvågen markeret med billedet af en vægt, og længere til venstre ses Neptunus, hvor Neptun med sin tre-fork trækkes af to havbeste. På agtergalleriet ses et kronet skjold med tre kroner og portene er malet i svenske farver. Venstre del af billedet domineres af det eksploderende Kronan og Christianus Qvartus (udsnit fig. 24 og 26). Ca. 125×250 cm. Frederiksborg.



Figur 22. Claus Mönichen: Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Oliemaleri på lærred. Fra højre mod venstre ses i rækkefølge det brændende Saturnus, Churprinsen (udsnit, fig. 28), med stander på mesanen, det synkende Jupiter, umiddelbart derover Svenska Lejonet, symboliseret

ved en stående løve. I midten Norske Løve med stander på fortoppen (udsnit fig. 29), og til venstre engagerer Christianus Qvintus (udsnit fig. 30) et svensk admiralsskib, begge er markeret med stander på stortoppen. Ca. 125×250 cm. Frederiksborg.

Claus Mönichen
[Handwritten signature]

komposition i Køge Bugt skildringen skyldes noget kendt forlæg, og skibsgengivelserne kan uden videre bære en sammenholdning med det autoritative materiale.

Inden Möinichen er gået i gang med disse to malerier, må han have skaffet sig virkelig førsteklases baggrundsmateriale, og det kan han kun have fundet på Bremerholm.

Beviset for denne påstand ligger i gengivelsen af *Kronan* fig. 23 på Ölandmaleriet. Husmand antydede en tredækker, tapetet viser en hollandsk todækker, men *Kronan* var en tredækker bygget af en engelsk skibsbygger. Dette har Möinichen ikke blot vidst, han har også formået at levere en saglig og omhyggelig redogørelse for en tredækker med umiskendeligt engelske kendetegn: »round Tuck« og »gingerbread« ornamentering, der accentuerer de lodrette linier. Skrogets linier og agterspejlets detaljerigdom vidner om indgående kendskab til en skibstype, der ikke fandtes i Danmark, og de kluntede skibsgengivelser, kunstneren har præsteret på Råå maleriet, udelukker, at han selv har været i stand til at konstruere et sådant skib. *Kronan* gengivelsen er ikke kopieret efter noget kendt engelsk skib, men som vi skal se *havde* Möinichen mulighed for at skaffe sig endog særdeles præcise oplysninger om dets udseende. Hvis hans *Kronan* afbildning er korrekt, er det imidlertid den eneste sådanne, der er bevaret, så lad os først se på de skriftlige oplysninger om skibets tilkomst.

I sommeren 1659 ankrede en engelsk flådeafdeling op i Sundet. Dens opgave var at skabe modvægt mod den massive hollandske bistand til Danmark. Carl X Gustav skal efter at have inspiceret den have udtalt, at han ville sælge sin jakke for at eje sådanne skibe.³² Kort efter ankom tre indkaldte engelske skibsbyggere til Sverige.

En af dem hed Francis Sheldon, og han havde været med til at bygge *Naseby*,³³ fig. 24, der var flagskib i den førnævnte flådeafdeling og formodentlig den direkte årsag til kongens overvejelser om at skille sig af med sit klædningsstykke. Allerede kort efter sin ankomst udtrykte Sheldon ønske om at få lov til at bygge et skib som *Naseby*.³⁴ Dette ønske må være blevet opfyldt, da han 1666–68 byggede *Kronan*, blot var dette skib endnu større. Med sine 128 kanoner var *Kronan* 1600-tallets kraftigst bebyggede skib.

Sammenligner vi Möinichens *Kronan* med skibets sandsynlige forbillede, kan en karakteristisk detalje genkendes: de todelte vinduer i agterspejlet, hvor den øverste del er oval. Todelte vinduer var ikke usædvanlige i engelske skibe, men præcis denne udformning ses kun på *Naseby*. Udgravningen af *Kronan*'s vrak har afsløret, at en variation af udformningen indgik i paneludsmykningen i skibets agteraptering fig. 25.

Sheldon var, som mange 1600-tals skibsbyggere, en egen-

32. Svenska Flottans Historia, Vol. I, p. 262.

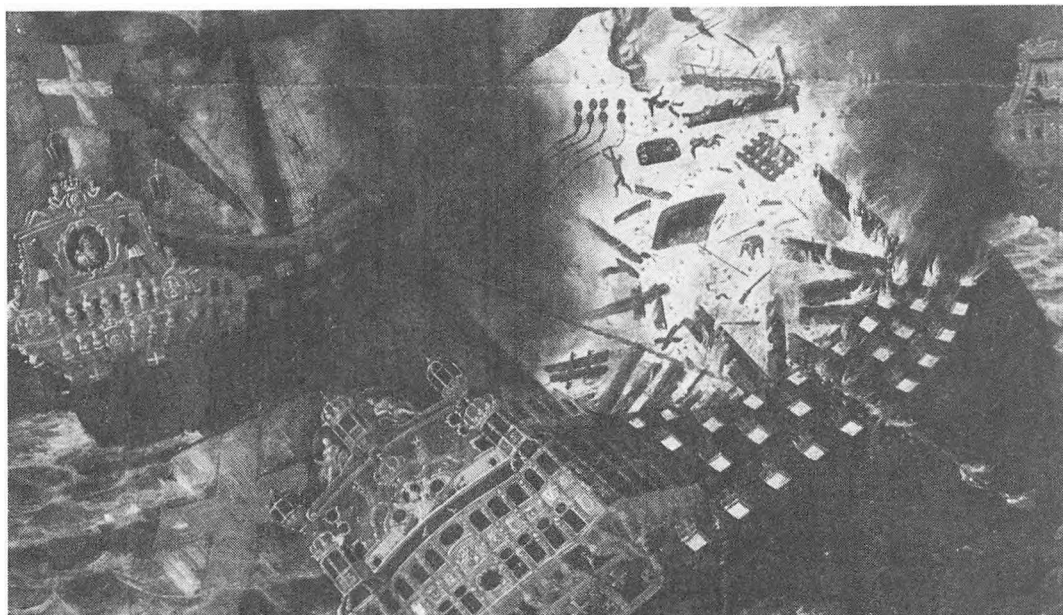
33. G. Holmberg: Skeppsbyggarläkten Sheldon. Stockholm 1959, p. 5.

Inden Francis Sheldon rejste til Sverige, var han ansat hos Peter Pett, der byggede *Naseby*.

34. Svenska Flottans Historia, Vol. I, p. 272.

35. Rapport över 1984 års Marinarkeologiska undersökningar av vraket efter regalskeppet *Kronan*. Kalmar.

36. Bjerg og Erichsen: Danske Orlogsskibe. p. 15.

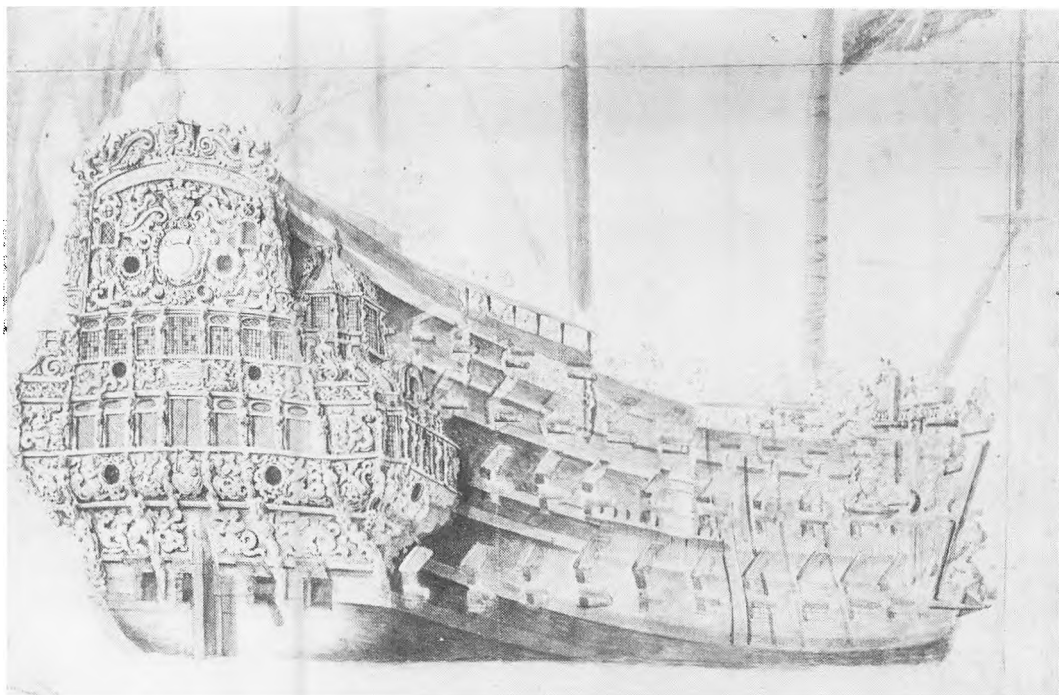


Figur 23. Claus Møinichen: Kronan 1668–76. Udsnit af fig. 21. Navnesymbol på spejl: en forgyldt krone, der holdes af to stående kronede løver. Centralt på øverste agtergalleri ses et kronet svensk kongevåben, i de øvrige felter landskabsvåben.

mægtig herre, og efter flere sammenstød med svenske autoriteter måtte han forlade landet. I 1686, samme år da Møinichen fik til opgave at udføre bataillemalerierne, blev han ansat i Danmark som bygmester på Bremerholm, hvor han afløste Cornelis Thomesen. Fra Sheldons danske tid ved vi, at han byggede efter tegninger, og at han betragtede disse tegninger som sin personlige ejendom. Han nægtede nemlig at udlevere sine »danske« tegninger ved afskeden i 1690.³⁶ Tegningerne til *Kronan* har altså været indenfor Møinichens rækkevidde.

Her er givetvis forklaringen på hans troværdige skibsgengivelser. Skibsbygmester Francis Sheldon har, som den eneste, kunnet afhjælpe kunstneren med forlæg ikke blot til *Kronan* og velsagtens også andre svenske skibe, men også til de danske orlogsskibe. Møinichens to slagmalerier indeholder efter al sandsynlighed kopier af approbationstegninger, der gik tabt for næsten 200 år siden. De må herefter betragtes som den vigtigste ikke-autoritative kilde til Skånske Krigs skibsarkitektur.

Slaget ved Öland, fig. 21. Maleriet af denne begivenhed må kompositorisk være baseret på samme forlæg som tapet fig. 13, men formatet har gjort det nødvendigt at placere skibene på en enkelt række i stedet for to. Slagets hovedbegivenheder kan genkendes, og der er gjort rede for de vigtigste svenske skibstab, men som sædvanlig er der tale om en voldsom sammentrængning i tid og rum.



Figur 24. Willem van de Velde d. æ.: Royal Charles ex. Naseby 1655–67. Blyant og tusch med lavering på papir. Tegningen er udført i 1660, umiddelbart efter navneforandringen, den viser skibet i dets oprindelige form. Udsnit, bredde ca. 54 cm. Scheepsvaart Museum, Amsterdam.

Möinichen har tilsyneladende lagt mest vægt på spejldekorationerne, portantal og antallet af lag er sikkert nogenlunde korrekt gengivet, men skibssiderne er ikke synderligt detaljerede, og galionerne er temmelig ens. De er alle prydet med en løve, således som det ses på *Churprinsen* længst til højre. Gengivelsen af *Svärdet* virker troværdig. Skibet var bygget af en hollænder, Jacob de Voss,³⁷ og det var ganske rigtigt noget større end *Christianus Quintus*, der ses ved siden af. Dets spejldekoration stemmer godt overens med kendt svensk praksis, man tør formode at Sheldon har medbragt tegningskopier af andre skibe end sine egne. Gengivelsen af *Järnvågen* må dog anses som fri fantasi. Det var et lejet kompagniskib, og efter erobringen blev det solgt, hvorefter det fik navnet *Staden Stavanger*.³⁸ Der har sikkert ikke eksisteret nogen tegninger til dette skib, hverken i Sverige eller Danmark. Derimod er *Neptunus* sikkert rigtigt gengivet. Dette næsten nye skib indlemmedes i den dansk-norske flåde, det udgik først i 1716. Spejldekorationen genkendes fra tapetgengivelsen, men Möinichen har korrekt vist skibet med svensk udsmykning.

Det skib, der ligger til venstre for *Kronan* og som tilsyneladende er den direkte årsag til dets ødelæggelse, har tidligere været identificeret som *Anna Sophia*, idet det blev påstået at spejldeko-

37. A. Zettersten: Svenska flottans historia 1635–1680. Norrtelje 1903, p. 585.

Desuden Svenska Flottans Historia, Vol. I, p. 273.

38. Barfod: Niels Juel. p.374, note 6.

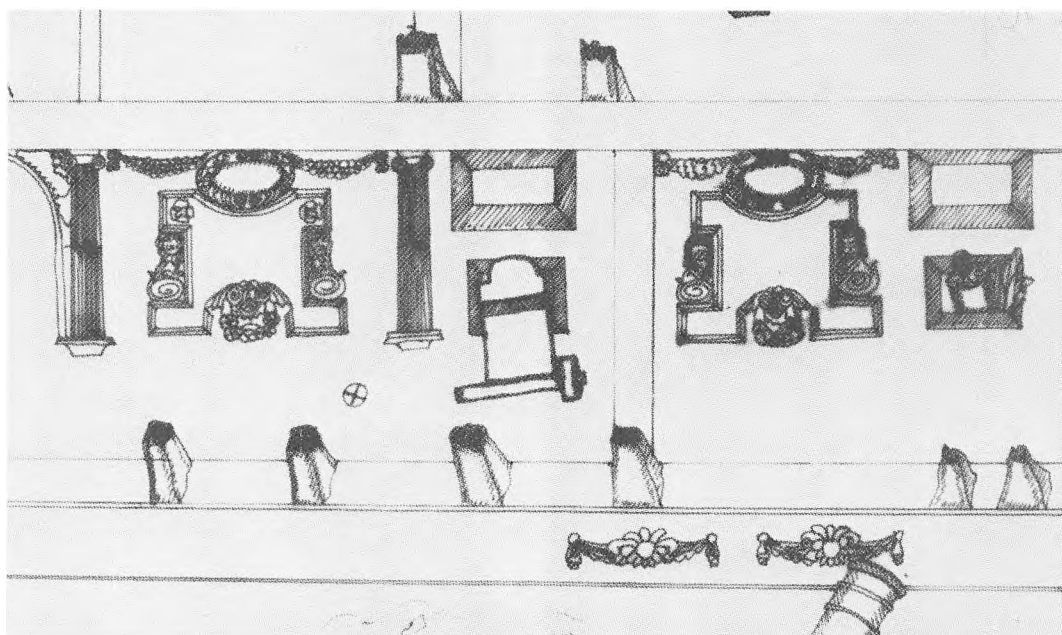
rationen fig. 26 var identisk med Orlogsmuseets model fig. 12! Malerierne i Audienssalen sidder indfældet i panelerne i ca. 5 meters højde, og lysforholdene er dårlige, sammenstillingen afslører at vedkommende aldrig har set maleriet på nært hold.

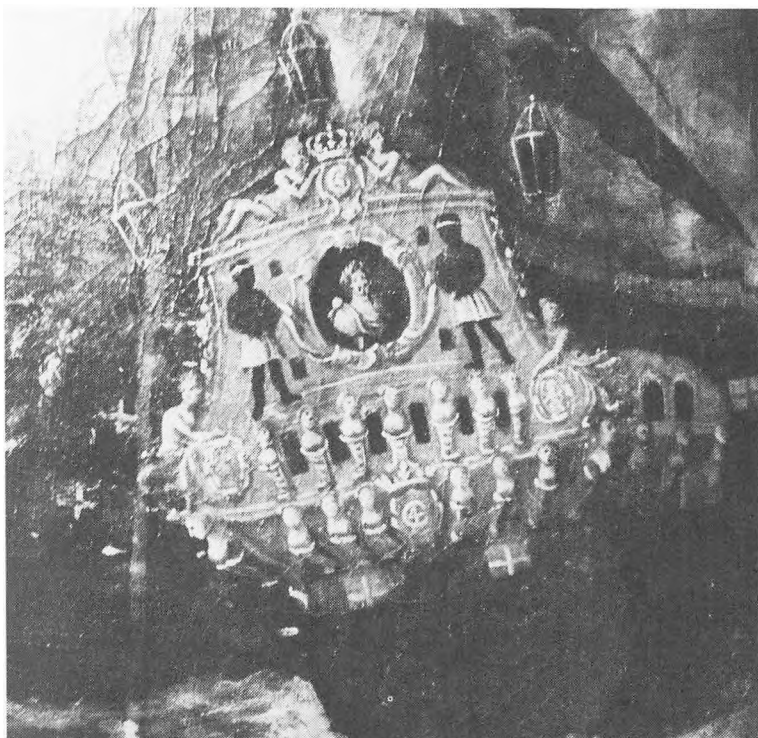
Skibets spejldekoration, det store kronede C4 monogram på agtergalleriet og portrætbusten, levner ingen tvivl om identiteten. Selvom bustens ansigt ikke giver grundlag for at tale om egentlig portrætlighed, kan den togaklædte laurbærkransede fremtoning umiddelbart genkendes i Francois Dieussarts marmorbuste af Christian IV, fig. 27, og både på tapetet fig. 14 og maleriet fig. 20 ses *Christianus Quartus* med identisk spejldekoration.

Christianus Quartus deltog i slaget ved Öland, men var lige så lidt som noget andet dansk skib i nærheden, da *Kronan* eksploderede. Möinichens placering af skibet kan imidlertid forklares ud fra en senere hændelse. I 1679 grundstødte det fjerde og sidste svenske regalskib *Nyckelen* i en aktion ved Kalmar, og »der de haffde fichtet udi 5 timer da falt en kugle aff Christiano 4:to ind udi krudett paa Nögelen, saa at det præchtige skib Nögelen, – –, uformodentlig och udi et öjeblik med største knagen og

Figur 25. *Kronan's* vrug. Indenbords paneludsmykning i agterskibet. Det er bagbordssiden af admiralens kabyt, der ses. Rækkerne af pyramidestubbe er rester af dæksbjælker, den halvrunde signatur til venstre har antagelig været udgangen til sidegalleriet. Den uregelmæssige figur midt i billedet er

undersiden af en rappert, der delvis dækker en kanonport. De ovale signaturer mellem raglugerne er dekorativ ornamentering af samme form og størrelse, og anbragt i samme højde som den øverste del af vinduerne i agtergallerierne fig. 23 og 24. Opmåling af Lars Einarsson, udsnit.³⁵





Figur 26. Claus Möinichen:
Christianus Quartus
1673–1719. Udsnit af fig. 21.
Navnesymbol på spejl: en
mandsbuste med over-og fipsskæg,
laurbærkranset og iført romersk
toga. Indsat i oval ramme der
flankeres af to morianer. Kronet
C5 monogram på hakkebrættet.
På agtergalleriet et kronet C4
monogram. Bag på sidegallerier-
ne ses til bagbord et tre løve
skjold, til styrbord et norske løve
skjold.



Figur 27. Francois Dieussart:
Christian IV. Marmorbuste
1644. Bustens hovedtræk kan
genfindes i navnesymbolet fig. 26.
Rosenborg.

bragen tillige med alle indehaffuende folck elendig spranch op udi luftten«. ³⁹ Skibet *Christianus Quartus* kom altså virkelig til at hævne den gamle konges nederlag, det må være denne begivenhed Möinichen har taget med i sin skildring af Slaget ved Öland.

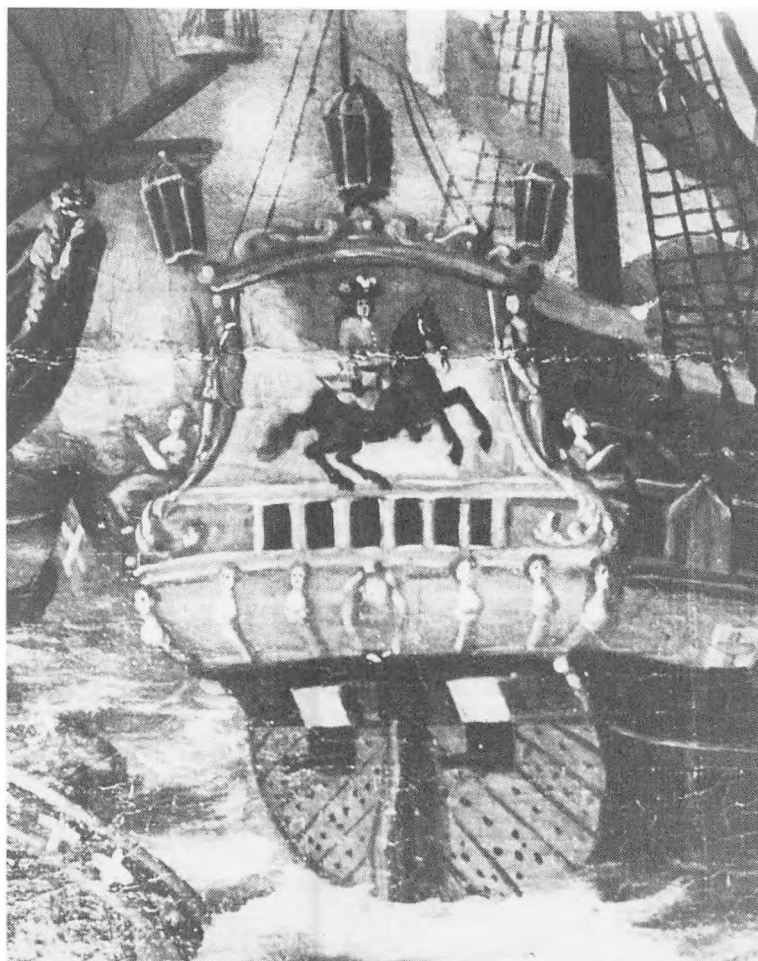
Christianus Quartus blev bygget på Bremerholm 1673 af Sheldons forgænger Cornelis Thomesen. Det var et 120 fods skib ligesom Thomesens *Gyldenløve* fig. 2. Möinichen viser korrekt kanonerne i tre lag agter, det øverste med runde porte, og skibet er betydeligt mindre end 140 fods skibene på maleriet af Slaget i Køge Bugt. Symbolikken i spejldekorationen virker gennemtænkt. Over C4 monogrammet ses Christian IV's karakteristiske åbne krone. De heraldiske symboler på kongens to riger er placeret under skærmende genier, og de to morianer, der flankerer kongens portræt, er tankevækkende. Christian IV tog de første skridt til grundlæggelse af tropekolonierne, det har nok været den del af kongens virksomhed man helst ville mindes på Christian V's tid, hvor man stadig nærrede håb om at kolonibesiddelser en dag skulle blive en kilde til velstand.

Slaget i Køge bugt, fig. 22. I stedet for at forsøge at skildre bestemte episoder eller presse en fuldstændig redegørelse sammen på lærredet, har Möinichen valgt at symbolisere dette store slag ved en fremstilling, der i nok så høj grad tilgodeså det egentlige formål med audienssalens slagmalerier: en dramatisk komposition domineret af tre tydeligvis usårlige danske admiralskibe, der sejrssikkert kaster sig ind i en forvirret svensk flåde, efterladende synkende og brændende skibe i deres kølvand. Her kunne den fremmede besøgende se, hvad han behøvede at vide om kongens sømagt!

Maleriet af Slaget i Køge Bugt røber fantasi og originalitet, og ligesom på Öland maleriet virker skibsgengivelserne absolut troværdige. Det er dog tvivlsomt om Möinichen har kendt udseendet af de tre svenske skibe, der kan identificeres. De to, han har vist i forgrunden, støtter imidlertid kompositionen, og deres navne kunne let symboliseres. Her ses, i overensstemmelse med beretningerne, det synkende *Jupiter* med lynguden på sin ørn, og det brændende *Saturnus* med billedet af en ældre herre, der fortærer et barn. I baggrunden, lidt til højre for midten, ses spejlet af *Svenska Lejonet*, der erobredes af kaptajn Drejer på *Enighed*. *Svenske Løve* indgik i den dansk-norske flåde, men det forliste allerede i 1681.

Nok så interessante er gengivelserne af de tre danske admiralskibe, de eneste der er vist i fuld figur. Det er 140 fods skibe med 13–14 porte i laget og fire lag agter. To af dem kan umiddelbart identificeres, men det, der ligger længst til højre med stander på mesanen, er vanskeligere at navngive. Navnemotivet,

39. Sthen Jacobsen, p. 233–234.

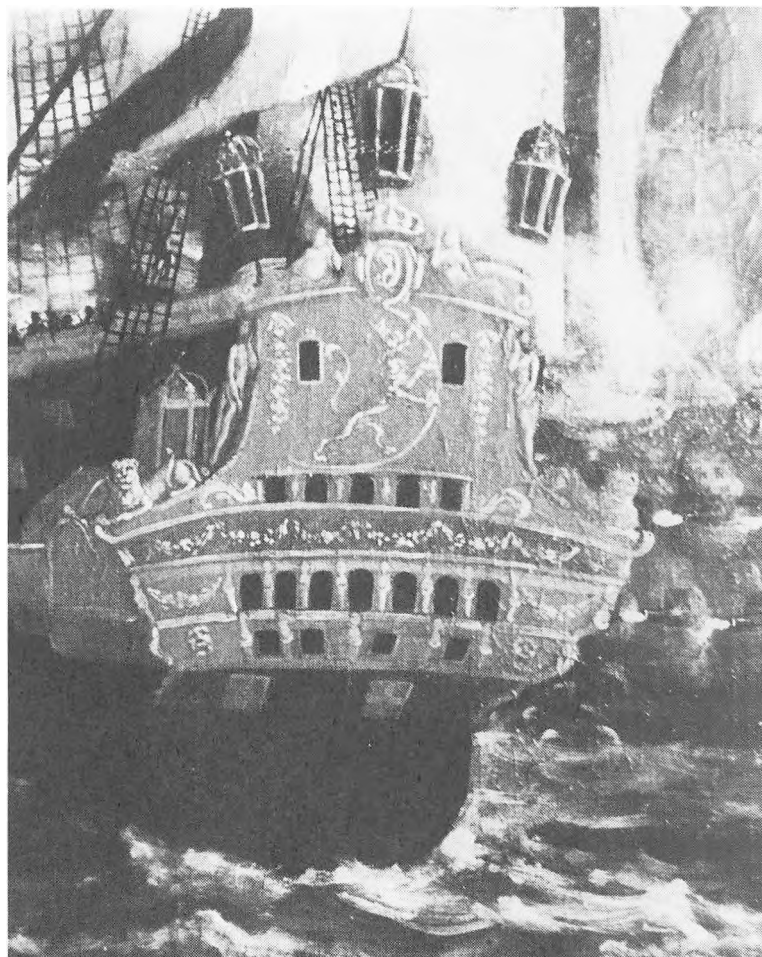


Figur 28. Claus Möinichen: Churprinsen 1664–1710. Udsnit af fig. 22. Navnesymbol på spejlet: en stejlede rytterfigur. Rytteren, der er skæglos, er iført rød kjortel med blanke knapper og en fjerprydet hat. Tre løver skjold på agtergalleriet. Intet kongemonogram på hækkebrættet.

den stejlede rytterfigur fig. 28, passer ikke på nogen af de schoutbynachtskibe, der deltog i slaget: *Charlotta Amalia*, *Tre Løve* og *Delmenborst*. Kun to skibe i flåden var opkaldt efter personer, som rytterfiguren kan tænkes at portrættere: *Prins Jørgen* og *Churprinsen*. Begge var 140 fods skibe, og de var bygget samtidig, i 1664 på Bremerholm af Mathijs Hermandsen. *Prins Jørgen* findes imidlertid afbildet på tapetet af landgangen ved Rügen med et andet spejlmotiv fig. 17, og i øvrigt deltog dette skib slet ikke i Køge Bugt slaget. *Churprinsen* derimod ses på Husmands stik fig. 3 med en rytterfigur, der svarer til maleriets, og dets indsats i slaget, erobringen af *Cæsar*, kan udmærket retfærdiggøre placeringen. Gengivelsen forestiller utvivlsomt *Churprinsen*. Kommandostanderens placering må skyldes kompositoriske hensyn.

Norske Løve deltog under viceadmiral Span, og det er korrekt vist med stander på fortroppen. Det dobbelte agtergalleri fig. 29

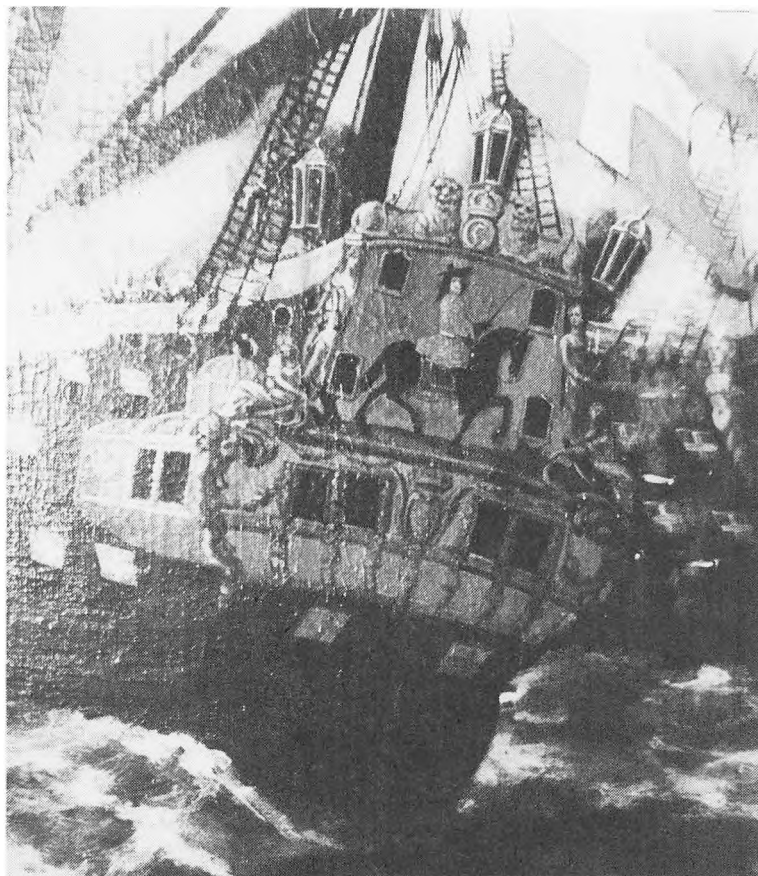
Figur 29. Claus Møinichen:
Norske Løve 1665–79.
Udsnit af fig. 22. Navnesymbol
på spejl: en forgyldt hellebard-
bærende løve. Kronet C5 mono-
gram på hakekebrættet.



var ikke hollandsk praksis i 1660erne, hvorfor andre gengivelser med denne udformning er behandlet skeptisk. Men i dette specielle tilfælde forstærker netop de dobbelte vinduesrækker gengivelsens troværdighed. Dette *Norske Løve's* oprindelse kan nemlig føres tilbage til en kontrakt, der i 1664 sluttedes med Frankrig om bygningen af fire »fregatter« i Danmark. De skulle være 140 fod lange, alle af samme facon og kvalitet. Når de blev færdige skulle to af dem efter lodtrækning overlades Frankrig. Kontrakten blev dog ændret, der blev kun bygget tre skibe, de fik bygenumrene 7, 8 og 9. De søsattes i løbet af efteråret 1665 uden de sædvanlige navngivningsceremonier, og først da alle tre skibe var færdige afgjordes det, at no. 7 og 9 skulle til Frankrig som *Le Frederic* og *La Sophie*, mens no. 8 blev i Danmark som *Norske Løve*.⁴¹ Der kendes ingen sikre illustrationer af *Frederic* og *Sophie*, men Frankrig havde samtidig bestilt seks lignende skibe i Holland, og deres udseende er veldokumenteret. De ligner samtidig

40. Barfod: Orlogsflåden, p. 23.

41. Ibid p. 24.



Figur 30. Claus Møinichen: Christianus Qvintus 1666–1708. Udsnit af fig. 22. Navnesymbol på spejl: Kongen til hest i skridtgang, iført rød guldbroderet kjortel og fjerprydet hat. Kronet C5 monogram på hækkebræt, kronet tre løver skjold på agtergalleri. Styrbords »hukmand« er en kvinde, der holder et kors, til bagbord ses en justitiafigur.

hollandske kommandoskibe, bortset fra vinduesarrangementet: de havde to rækker vinduer i agterspejlet. Man må gå ud fra at denne udformning skyldtes et specifikt fransk krav, der i Danmark på grund af den usædvanlige lodtrækningsprocedure også kom til at gælde *Norske Løve*. Skibet forliste i 1679, og har intet at gøre med det *Norske Løve*, hvis model ses fig. 8.

Christianus Qvintus, Niels Juels berømte flagskib, var bygget i Neustadt, ligesom Christian IV's *Trefoldighed*. Det blev leveret ufærdigt på Bremerholm i 1666 som *Prins Christian*. Først ved færdiggørelsen i 1673 fik det kongenavnet. Køge Bugt maleriet gengivelse af skibet er utvivlsomt den bedste og mest detaljerede, der er bevaret. Udformningen af agterspejlets fig. 30 er lidt anderledes end den, der ses på Ölandmaleriet, men afvigelserne er ikke større end de, der af og til findes hos Van de Velde. Hovedornamenteringen og vindues- og portinddelingen er den samme. Navnesymbolet, kongen til hest, har været et udkåret relief, i 1681 fornyedes en spore på »effigiet paa Speilet«. Hukmændene, Pietas til styrbord, Justitia til bagbord, må have symboliseret kongens valgsprog, Pietate et Justitia.

Konklusion

Det kunstneriske materiale kan naturligvis ikke erstatte de tegninger og modeller, der gik tabt ved admiralitetets brand i 1795. Men efter at have vurderet de vidnesbyrd, det indholder, tegner der sig et entydigt billede af periodens skibsarkitektur. Og de bedste frembringelser, *Norske Løve* modellen i Flensborg og Claus Möinichens to slagmalerier, giver så detaljerede og troværdige oplysninger, at de sammenholdt med arkivmaterialet åbner mulighed for saglig rekonstruktion af nogle af flådens mest navnkundige skibe.

Litteratur

- Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels Tid 1648–1699. Marinehistorisk Selskabs Skrift no. 7. København 1963.
- Jørgen H. Barfod*: Niels Juel, Liv og Gerning i den danske Søetat. Aarhus 1970.
- J. van Beylen*: Schepen van de Nederlanden. Amsterdam 1970.
- Hans Christian Bjerg og John Erichsen*: Danske Orlogsskibe 1690–1850. København 1980.
- Gudmund Boesen*: Christian den Femtes Rosenborg Tapeter fra den Skaanske Krig. København 1949.
- Georg Galster*: Danske og Norske Medailler og Jetons. København 1936.
- Hening Henningsen*: Schiffsmodele in Kirchen in Nord- und Südschleswig. Nordelbingen, Band 33.
- Preben Holk*: Cort Adeler. København 1934.
- Sthen Jacobsen*: Den Nordiske Kriigs krøniche, samtidigt manuskript. Trykt i Lund 1897.
- Regalskeppet *Kronan*. Höganäs 1985.
- M. S. Robinson*: Van de Velde Drawings, A Catalogue of Drawings in the National Maritime Museum, vol. I-II. Cambridge 1973.
- M. S. Robinson*: The Van de Velde Drawings in the Boymans- van Beuningen Museum. Rotterdam 1979.
- Svenska Flottans Historia. Stockholm 1942.



Erik Gøbel

Sejldugsmanufakturet i Køge 1687–1735

Admiralitetets søkortdirektør, Jens Sørensen, som boede i Køge, har i januar 1693 tegnet bykortet over Køge. Øst er opad, og manufakturgården med den lange væveløng ned til åen ses ved torvets sydvestlige hjørne. R.A. Danske Kancelli: Indlæg til Sjællandske Tegnelser 1695 nr. 28–29.

Blandt flådehistorikere leder navnet Køge uvægerligt tankerne hen på de to søslag i Køge Bugt, nemlig den 1. juli 1677 med Niels Juel og den 4. oktober 1710 med Iver Hvitfelt som helten.

I 1710 blev linieskibet *Dannebrog* med Hvitfelt som chef skudt i brand af svenskerne i begyndelsen af slaget. Men i stedet for at søge at redde sit skib og sin besætning på 550 mand – ved at lade det brændende fartøj drive for vinden gennem den øvrige danske eskadre og ind mod kysten – kastede Hvitfelt anker og lod *Dannebrog* springe i luften med alle ombordværende.

Næste år udgik en skrivelse fra flådeledelsen i København til postmester Rasmus Nielsen i Køge. Heri meddelte Generalkrigskommissariatet, at i 1710 var »ilanddrevet en jolle fra det forulykkede skib *Dannebrog* med andet mere«. Dette havde den stedlige amtsskriver ladet tage i forvaring fra kystens bønder. Nu skulle Rasmus Nielsen imidlertid modtage og opbevare det, »indtil noget fartøj med hamp didkommer, og da det dermed hidsende«.¹

Hermed er antydnet, hvad vi i det følgende skal se nærmere på, nemlig at Køge havde hyppig rutinemæssig forbindelse med Holmen i København. Både breve og varer sendtes frem og tilbage herimellem i slutningen af det syttende og begyndelsen af det attende århundrede. Årsagen var, at i Køge lå det sejldugsmanufaktur, som forsynede orlogsflåden med en meget stor del af dennes nødvendige sejldug, og hvis ejer en tid lang var postmester Rasmus Nielsen.

Ved siden af de dramatiske begivenheder på Køge Bugt er der for flådehistorikere altså endnu en god grund til at beskæftige sig med Køge. Hovedindholdet af det følgende er derfor en beskrivelse dels af manufakturet i den østsjællandske købstad dels dets rolle i flådens forsyning med sejldug fra 1680erne til 1730erne. Oplysningerne herom er først og fremmest hentet fra Søetatens arkiv i Rigsarkivet.²

1. *Kom. 153* (=korr. prot.) 21.04.1711.

2. I noterne henvises til Søetatens Generalkommissariat ved forkortelsen *Kom.*, til Søkrigskancelliet ved *Sk.* og til bogholderkontoret ved *Bogh.*

Situationen omkring 1680

Igennem det meste af 1600-tallet måtte al sejldug importeres til Danmark fra udlandet, hvad enten det skulle anvendes ved krigsflåden eller handelsflåden. De vigtigste leverandører var

Holland, (hvorfra man fik den glimrende, men også dyre hollandske dug), og Rusland, (som leverede billigere, men ringere petersborgsejldug). Desuden fik Søetaten en del sejldug fra Flensborg eller Lübeck.³ Derimod var Danmark-Norge selvforsynende for eksempel med tømmer til monarkiets skibsbygning.

I begyndelsen af 1600-tallet blev spundet en del hørgarn og blårgarn i tugthuset i København. Dette garn forsøgte man i 1619 til kongens behov at få vævet sejldug af i Køge, Roskilde og Helsingør. Men tilsyneladende faldt dette beskedne forsøg ikke lovende ud. Tilsvarende med et forsøg på i 1664 at etablere et sejldugsmanufaktur i København, idet der intet sådant anlæg fandtes i Danmark-Norge.⁴

Ud fra tidens merkantilistiske økonomiske anskuelser var selvforsyning det eneste saliggørende. Eventuelt måtte landet dog i mangel af de nødvendige råstoffer nøjes med at importere disse rå – og så selv forædle dem ved hjælp af monarkiets egne arbejdere. Således fastslog Otto Thott i sine berømte uforgribelige tanker om kommerciolen, at »således er en fabrik, hvor man tillige spinder, langt nyttigere end den, hvor man alene væver, efterdi det stykke tøj, som 1 kan væve, udfordrer 5 eller 6 spindere«. På denne måde »holder manufakturerne mange penge i landet, som ellers udgik, når de rå varer bortsælges for lidet værd, og man igen køber de fabrikerede deraf til langt højere pris.«⁵

Råstoffet i sejldugsproduktionen var hamp. Denne ældgamle kulturplante importeredes til Danmark fra østersøhavnene, hvor iblandt Riga var den dominerende som leverandør.⁶

Men trods den store efterspørgsel efter sejldug til dansk-norske skibe kom den indenlandske produktion kun trægt i gang.

Intermezzo i Helsingør i 1680erne

I 1683 resolverede Christian V, at der skulle oprettes et sejldugsmanufaktur i Helsingør. Generalkommissariatet fik ordre om dertil at indrette et ubeboet våningshus i byen, »som skal være bekvemt for mestrene at bo og have deres væve udi«, desuden fandtes der i byen en bekvem blegeplads, som også behøvedes til sejldugsværket. Ydermere skulle to sale i Helsingørs fattighus indrettes til spinderi, og her skulle fattiglemmerne sidde og spinde hampen »flittigen og vel«. Fra Amsterdam i tidens foregangsland, Holland, var for kongens egen regning allerede indkøbt 6 sejldugsvæve med videre.⁸

I 1684 påtog Jacob von Holten sig at indrette selve sejldugsmanufakturet sammen med sin fader. De lod ved Borrevoldsbakken syd for byen opføre »et hus på 17 fag ... med tegtag, et vaskerhus, en vejrmølle, med andre småbygninger«. Indtil foråret 1687 leveredes »en temmelig kvantitet derfra til Holmen« af

3. *Jørgen H. P. Barfod*: »Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700« (Helsingør 1967) p. 128; *Kaj Foltmar*: »Sejldugsfabrikken paa Wodroffgaard« (i *Frederiksberg gennem Tiderne X* 1964) p. 35; *J. H. Schultz*: *Den danske Marine 1814–1848 II* (Kbh. 1932) p. 294.

4. *Danske Kancelli*: *Sjællandske Tegnelse* 11.04.1619; *O. J. Rawert*: »Kongeriget Danmarks industrielle Forhold fra de ældste Tider indtil Begyndelsen af 1848« (Kbh. 1850) p. 501–504.

5. *Kristof Glamann & Erik Oxenbøll*: »Studier i dansk merkantilisme. Omkring tekster af Otto Thott« (Kbh. 1983) p. 186–193.

6. *Morten Gottsche*: »Sejlmageri« (i *Maritim Kontakt X* 1986, s. 93).

7. *Danske Kancelli*: *Sjællandske Tegnelse* 03.11.1683.

8. *Så. 60* (=kgl. resol.) 15.10.1698.

sejldug, vævet i Helsingør. Da Jacob von Holten i marts 1687 ikke ønskede at fortsætte værket, ville kongen, at de to fra Holland til Helsingør indforskrevne vævere ved navn Hinrich Clæsen og Simon Nan vor de Windt skulle træde i stedet. Disse skønnede imidlertid, at det ville være nødvendigt at råde over 16 væve i stedet for de hidtidige kun 8. Kongen lovede fortsat at ville betale samme pris for sejldugen, som der ellers måtte betales for hollandsk dug.⁹ Ifølge den indgåede kontrakt af 20. september 1687 skulle de hollandske vævere fra Helsingør levere lige så god sejldug som den hollandske fra Krommenie eller Krommeniedijk, og tilsyneladende fik de endda løn fra Søetaten. Men flådeledelsen beklagede sig den følgende tid jævnt over den dårlige kvalitet af sejldugsleverancerne fra værket. Disse fortsatte dog i hvert fald frem til marts 1689.¹⁰

Endnu i januar 1688 prøvede statsmagten at få Jacob von Holten til at fortsætte sejldugsmanufakturten ved blandt andet at eftergive ham 30 skippund 3 lispund hamp.¹¹ Men tilsyneladende netop i de år gik værket uigenkaldeligt ind. I 1692 var alt håb i hvert fald opgivet, idet Helsingørs borgmester fik påbud om at tage fabrikkens væve i forvaring.¹²

Johannes Bache

Nedlæggelsen hang utvivlsomt sammen med, at Søetaten i stedet var begyndt at samarbejde med Johannes Bache om forsyningen med sejldug.

Johannes Bache var handelsmand i København, og i hvert fald siden 1683 havde netop han leveret en hel del varer af mange slags til flåden.¹³ I anden halvdel af 1683 solgte han således 1.030 lærredsklædninger med skjorter til marinerne, desuden sandsække samt norske fyrreplanker – i alt for 2.444 rigsdaler. I 1687 leverede Bache for 369 rigsdaler, blandt andet 6 skippund hamp og islandsk vadmel og strømper. Frem til 1690 vedblev han med sådanne leverancer til Holmen; mest værdifuld var en stor sending tømmer i december 1688 til 2.220 rigsdaler.

Men i februar 1687 købte Johannes Bache en stor renæssancegård på torvet i Køge for at indrette sejldugsmanufaktur der. Øjensynlig havde han på dette tidspunkt indgået aftale med Søetaten om at overtage monopolstillingen efter helsingørmanufakturten. Under alle omstændigheder ville han kunne nyde de almindelige »privilegier for dem, som manufakturer ville indrette«, hvori kongen lovede forskellige skatte- og afgiftslettelser for manufakturisterne.¹⁴

9. *Sk.* 54 (=kgl. eksp.) 22.03.1687. Se også *Aksel E. Christensen*: »Tiden indtil c. 1730« (=Industriens Historie i Danmark I) (Kbh. 1943/1979) p. 116–117; *Laurits Pedersen*: »Helsingør i Sundtoldstiden« I (Kbh. 1926) p. 99; *C. Nyrop*: »Helsingørske Industriforhold. En Oversigt« (i *Fra Arkiv og Museum* II 1903–1905) p. 100–101; *M. C. Arnholtz*: »Bidrag til Byen Helsingørs Historie i Perioden 1571–1723« (Helsingør 1866) p. 20 og 31–32.
10. *Bogh.*: Generalkommissariatets assignationsbog kontra zahlmesteren 1683–1689 passim.
11. *Sk.* 346 (=alf. reg. over kgl. befal.) p. 909.
12. *Sk.* 60 (=kgl. eksp.) 15.10.1698.
13. *Bogh.*: Generalkommissariatets assignationsbøger kontra zahlmesteren 1680–1706 passim. NB enkelte bind mangler.
14. *Kvartudgaven* 08.01.1681; *Jacob Henric Schou*: »Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger ...« I (Kbh. 1822) p. 142–143.



Manufakturgårdens facade med de store gavlkviste mod torvet. Efter tegning af Maiborg i Nationalmuseets 2. afdeling.

Manufakturgården i Køge

Den store smukke gård ligger endnu i dag på torvets sydside som nummer 21, hvor et pengeinstitut har til huse. Bygningens historie er kort fortalt som følger.¹⁵ I sidefløjen og en del af forhuset indgår betydelige dele af en middelalderlig bygning, som formodentlig er ødelagt under Køges brand i 1633. Den vinkelbyggede bygning er opført i 1634 som købmands- og gæstgivergård. Indtil istandsættelse og ombygning i 1824–1826, hvor gården fik sit nuværende udseende, var den prydet af to høje svungne gavlkviste mod torvet og med spir på gårdsidens trappetårn. Den må i de mellemliggende to århundreder have fremtrådt som en af provinsens største og pragtfuldeste renæssancebygninger.

Første gang, gården omtales i arkivalierne, er i et skøde af 1. december 1589. Næste gang er i 1615, hvor den ejedes af tysk-ølsfører Jens Jensen, som indtil sin død i 1630 holdt herberge og skænkestue på stedet under navnet »Morianen«. Det var hans svigersøn, Morten Michelsen (Tune), som i 1634 efter branden genopførte gården. I 1651 blev »den jordfri gård« tilskødet tolder Jens Hansen, som videresolgte den til sin svoger, general-toldforvalter og senere rentemester Henrik Müller, i februar 1654. Denne lejede ejendommen ud; men dette sled så hårdt på den, at i 1683 var både boder og bislag ved gadehuset borte, de

fleste ruder slået itu, værelserne i meget dårlig stand, tagene brøstfældige overalt og baghus og stald begge helt ødelagt og nær ved at falde i åen, der løb bag ejendommen.

Det var intet under, at gården nu måtte stå ubeboet hen i tre år, inden man fandt en køber. Denne var Johannes Bache, som betalte 400 sletdaler for gården. Den karakteriseredes i skødet af 24. februar 1687 som »nu meget ruineret og forfalden«. ¹⁶

Produktionen påbegyndes

Johannes Bache boede selv i København; men han havde udmærkede folk til at forestå sine aktiviteter på stedet i Køge.

Vi kender ikke navnet på den første bestyrer af sejldugmanufaktur. Men i løbet af højest et eller to års tid overtog den allerede omtalte Rasmus Nielsen den daglige ledelse af foretagedet.

Den 17. september 1687 blev Generalkommissariatets missive til borgere og råd i Køge, om at manufakturet skulle fortsætte der i byen, oplæst på bytinget. ¹⁷ Manufakturet må have været indrettet og produktionen påbegyndt inden november samme år; thi på daværende tidspunkt var byens linvæverlavs oldermænd, Niels Prah, gået i fabrikkens tjeneste. ¹⁸

Allerede den 27. juli 1688 leveredes på Holmen i København 42 ruller »sejldug, udi Køge fabrikeret«, i alt indeholdt disse godt 2.000 alen. Sandsynligvis var også de 17 ruller sejldug, som Johannes Bache leverede til Søetaten allerede i januar 1688, fremstillet i Køge. Med sikkerhed gjaldt dette imidlertid for leverancen i november 1688, som omfattede 40 ruller køgesejldug. Prisen pr. rulle à 52 alen var 11½ rigsdaler, således som aftalt i kontrakt af 28. januar 1688 mellem Bache og flåden. ¹⁹ Johannes Baches første sending i januar 1688 kunne meget vel være en slags prøveleverance fra det nyoprettede værk i Køge.

Søetaten holdt løbende kontrol med kvaliteten af det leverede. Således da man den 7. februar 1689 på Holmen modtog 40 ruller sejldug à 52 alen, »som udi Køge er fabrikeret og skal være så god som den dug, der gøres i Holland til krommenie og krommeniedijk«. Blandt andre ekvipagemester Christian Vibe udtalte om 1689-sendingen fra Køge, at den var »befunden dygtig at ej kan anderledes lignede end som ovenskrevne hollandske dug, både i jævnlighed og vægt«. ²⁰ I 1694 skrev Holmens chef, Henrik Span, om den da leverede hvide køgesejldug, at den var »god og forsvarlig«, medens »den grå dug befindes at være lidet ringere end god hollandsk grådug«. ²¹

Efter nogle år ²² finder vi i juni 1692 på ny leveret sejldug, som var fabrikeret på køgemanufakturet. Det drejede sig om 54 ruller hvid sejldug og 51 ruller grådug; prisen var i henhold til kon-

15. *Anders Petersen*: »Kjøge Byes Historie« (Kbh. 1888) p. 39–53 og 132–148; *Hans Henrik Engqvist*: »Bevaringsværdige huse i Køge« (Kbh. 1978) p. 96–98; *Hans Henrik Engqvist*: »Gårde, huse og lejevåninger« (i *Køge bys historie I* (Køge 1985)) p. 180–187.

16. *Køge byfoged*: Skøde- og panteprotokol 21.03.1687.

17. *Anders Petersen*: »Uddrag af Kjøge Raadstuebøger ...« (udskrifter i *Køge Byhistoriske Arkiv*) p. 171.

18. *Ibidem* p. 75.

19. *Assignationsbøger* (se note 13) 29.11.1688.

20. *Ibidem* 16.02.1689.

21. *Ibidem* 08.09.1694.

22. *Assignationsbøger* for september 1689–december 1689 og marts 1690–juni 1691 og december 1691–januar 1692 mangler eller er uden registre.

trakt af 6. februar 1690 stadig på 11½ rigsdaler for den hvide dug, men 7 rigsdaler for den grå.²³

Måske fordi Søetaten alligevel havde både sejlene frem og tilbage med hamp og sejdug mellem Holmen og Køge, indgik Generalkommissariatet i maj 1689 kontrakt om levering fra købstaden af endnu en højnødvendig vare. Denne afledede økonomiske effekt havde at gøre med skibsøl. Borgmester Christian Schøller og byfoged Peter Hansen forpligtede sig på alle byens borgeres vegne til i løbet af sommeren at levere »200 tønder mere eller mindre godt og vel brygget skibsøl, hver tønde til 140 potter beregnet«. ²⁴ I vore dages mål svarer en sådan leverance til 27.000 liter.

Arbejdsstyrken i 1690erne

Arbejdsstyrken ved sejdugsmanufakturens etablering og indkørsperiode i Køge kender vi glimtvis.²⁵

Leder af foretagendet var næsten fra starten Rasmus Nielsen. Han var født – sandsynligvis omkring 1660 – og opvokset i Køge, og blev i 1688 gift med Ingeborg Jensdatter i Vordingborg. Mellem 1690 og 1711 fik de syv sønner og fire døtre. I 1690 fik Rasmus Nielsen tillige kongelig bestalling som postmester i Køge. Familien boede i manufakturens imponerende hovedbygning på byens torv. Hans løn som fabriksleder androg 100 sletdaler om året omkring 1693. Desuden havde han en vis økonomisk fordel af at have tre piger og en dreng, som alle tjente ved manufakturens garnhåndtering, i kost for 3 mark ugentlig.

Som postmester nød Rasmus Nielsen det privilegium at være fri og forskånet for byens tyngde og besværing. Desuden var manufakturset privilegeret og dets ansatte både fri for indkvartering og ligningsskat.²⁶ Dette forhold var en torn i øjet på købstadens styre, og den 24. april 1694 optoges et tingsvidne, hvoraf det fremgår, hvem der da havde arbejde for manufakturgården.

Anders Petersen havde været ved manufakturset siden dets oprettelse, hvor han var blevet overladt det af lederen af det helsingørske manufaktur, »såsom han vidste med garnet at omgås udi kogning, bagning og dets håndtering, hvorved han siden har været og endnu er i sin tjeneste«; til hjælp havde Anders Petersen tre piger og en karl, som skyllede garnet og ellers blandt andet spolede og heglede hampen; han var efter et par års forløb blevet gift med en af manufakturgårdens piger.

En anden central skikkelse ved produktionen var Thomas Albretsen, som var sejdugsvæver og havde været med i seks år,

men var kommet fra København; han havde siden da oplært ni både inden- og udenlandske personer i at væve sejludg; han boede bag kirken i en lille bolig med sin hustru, som var spinderske for manufakturet. Niels Petersen havde arbejdet i fem år på manufakturgården, hvor han havde lært sejldugshåndværket; også hans kone spandt for virksomheden. Mads Rasmussen og Mikkel Nielsen boede begge i den såkaldte åbne gård i Nyportstræde og arbejdede på manufakturet, »hvoraf de havde deres livsophold« – ligesom Claus Clausen og Jens Hansen, der begge var ugifte soldater.

Ingen af mændene havde taget borgerskab i Køge eller betalt skat til byen. Det samme gjaldt selvsagt for kvinderne.

Af disse var der yderligere 17, hvoraf de fleste betegnedes som fattige, og flere var enlige mødre. Typisk for disse spindersker var »Bodil salig Rasmus Murmesters, havde spundet dertil [manufakturgården], siden den blev indrettet, og havde siden sin mands død haft livets ophold til sig og sine tre fattige små børn fra gården«. Kvinderne karakteriseredes af borgmester og råd som enten gamle stakler eller ubekendte personer, »som byen ligger til daglig besværing ved dem og deres børn«. Herimod indvendte Rasmus Nielsen, at kvinderne »hverken trygler eller tigger af nogen, men er smukke ærlige bekendte fattige folk, som ikke er byen til nogen besvær«. Foruden disse sytten kvinder havde en del andre spundet for sejldugsmanufakturet i kortere eller længere tid, men var holdt op igen.

Allerede i 1692 ejede Johannes Bache flere ejendomme i Køge. Først og fremmest selve manufakturgården med dens ubebyggede nabogrund på torvet, desuden den åbne gård i Nyportstræde (i dag Nyportstræde nummer 23–25)²⁷ samt endelig »en liden våning næst ved organistens residens i Nørre Fjerding« (umiddelbart nord for kirken). Disse tre ejendomme beboedes udelukkende af folk, som arbejdede ved sejldugsfabrikken.²⁸

Også i 1697 får vi et udmærket indtryk af arbejdsstyrken og dens forhold. Da redegjorde Rasmus Nielsen for, hvem der på det tidspunkt spandt hampegarn for manufakturet. I alt drejede det sig om 180 personer – vist nok alle kvinder – hvoraf 16 boede i selve Køge, resten sad i omegnen og arbejdede. Helt præcist var følgende lokaliteter repræsenteret: Højelse (med 10 personer), Ølby (22), Store Ladager (2), Lille Salby (3) og Ølsemagle (9) – alle i Ramsø herred; Lellinge (med 13 personer), Herfølge (13), Svansbjerg (8), Klemmenstrup (1), Åshøje (1), Nyhavehus (1), Ringsbjerg (5), Himlingøje (4), Gummerød (2), Vedskølle (12), Søllerup (7), Lidemark (2), Hastrup (1), Vemmedrup (1), Valløby (2) og Egøje (2) – alle i Bjæverskov herred; Magleby (med 7 personer), Strøby (12), Holtug (4), og Store

23. *Ibidem* 08.10.1692.

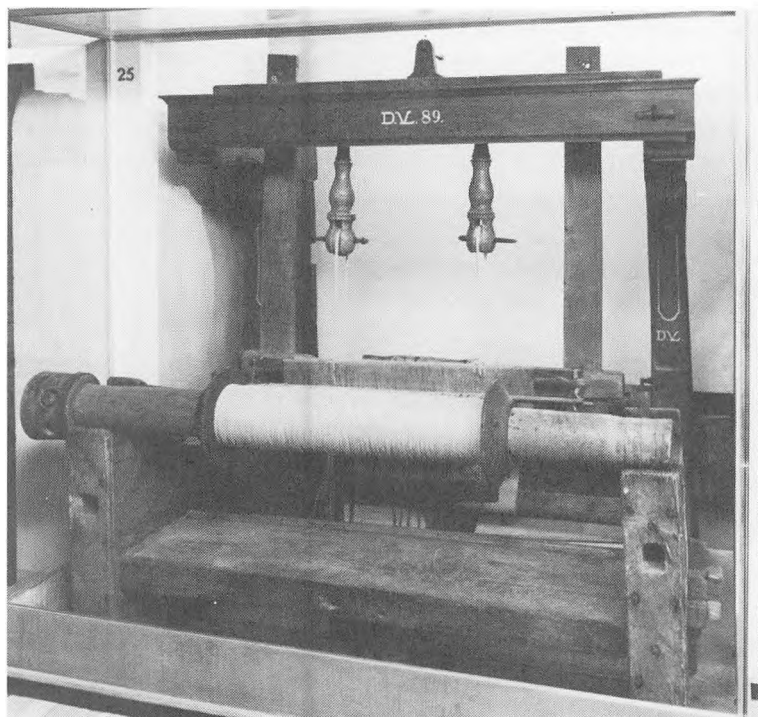
24. *Kom.:* Kontraktkopibog 28.05.1689.

25. *Anders Petersen:* »Uddrag ...«; *Anders Petersen:* »Embedsmænd« (udskrifter i Køge Byhistoriske Arkiv).

26. Se fx *Køge købstadsregnskaber:* Antegnelser og bilag til skatteregnskab 1688 ff.

27. Jfr. *Hans Henrik Engqvist:* »Gårde ...« p. 170–171.

28. *Rentekammeret* 2214.41 (=Kammerkans.s dokk. vedr. Kbh., købst. og amter): Rasmus Nielsens brev af 21.12.1692; enslydende erklæringer år for år ved *Køge købstadsregnskaber* 1687–1694.



Sejldugsvævestolen fra 1644 stammer fra det hollandske firma D. van Leyden & Zoon, som i mange år leverede sejldug til Sverige. Statens sjöhistoriska museum, Stockholm.

Heddinge by (9) – alle i Stevns herred; endelig Jersie (4), Solrød (4), Kirke Skensved (1) og Karlstrup (2) – alle i Tune herred.

En stor del af disse spindersker var fattighuslemmer. De længst væk boende måtte vandre helt fra Store Heddinge for at hente hamp og for at aflevere færdigspunden tråd – i alt havde de over 40 kilometer at tilbagelægge. Og så var det endda særdeles upraktisk for Rasmus Nielsen at have så mange og så fjernboende spindersker at holde styr på.²⁹

Foruden disse 180 spindersker beskæftigedes, som vi har set, en række vævere (tidvis var der 26 sådanne³⁰) og andre tjenestefolk i selve manufakturgården. Tilsammen har arbejdsstyrken altså været på over 200 mennesker.

Produktionen indtil Store Nordiske Krig

En fuldstændig produktionsstatistik for køgefabrikken lader sig næppe opstille for den tidlige periode. En gennemgang af Søetatens assignationsbøger 1688–1706 og hovedbøger 1700–1704 giver følgende tal for leverancer af sejldug fra Køge til Holmen. Bemærk dog at oplysninger vedrørende årene 1689–1692, 1694, 1695, 1698 og 1699 er ufuldstændigt bevaret,³¹ hvorfor tallene for disse år er minimums størrelser.

I denne hullede produktionsstatistik må man ikke hæfte sig

29. *Kom. 691* (=indk. breve) 05.08.1697.

30. *Anders Petersen: »Uddrag ...«* p. 237.

31. Tallene for 1700–1704 er kun omtrentlige, idet de er fremkommet ved ud fra betalingerne de pågældende år at udregne de tilsvarende mængder af hvid dug (å 13 rdl. rullen) og grå (å 8 rdl.), når fordelingen herimellem antages at have været identisk med fordelingen 1692–1697 og 1705–1706, hvilket vil sige 71% hvid og 29% grå dug.

ved de enkelte årsleverancer. Snarere kan den bruges til at påvise, at manufakturet i Køge producerede en væsentlig del af orlogsflådens sejldug i denne snes år. Ved næsten alle leverancerne er udtrykkelig nævnt, at sejldugen var produceret i Køge. Dennes gængse navn blandt Holmens bogholdere og sejlmagere var da også køgesejldug.

Tilsammen androg værdien af de godt 4.000 ruller sejldug cirka 40.000 rigsdaler. Og dette imponerende beløb er altså endda en minimumsstørrelse.

Søetatens indkøb af sejldug fra Køge (antal ruller)

leveringsår	hvid	uspec.	grå	i alt
1688		82		82
1689		(40)		(40)
1690				?
1691				?
1692	(54)		(51)	(105)
1693	64		59	123
1694	(103)		(70)	(173)
1695	(289)		(54)	(343)
1696	206		109	315
1697	55		12	67
1698				?
1699		(60)		(60)
1700	318*		211*	529*
1701	305*		202*	507*
1702	248*		164*	412*
1703	269*		178*	447*
1704	204*		135*	339*
1705	159		61	220
1706	228		61	289
i alt				4.051

Betingelserne for samarbejdet mellem Søetaten og køgemanufakturet var nedfældet i en kontrakt af 30. oktober 1696. Denne var foranlediget af, at Johannes Bache afgik ved døden i marts 1696, hvorefter manufakturværket skal have ligget stille og folkene forladt det.

I den situation oplever vi det sjældne, at en militærinstitution søger om confirmation på privilegierne for et privat manufaktur. Flådeledelsen indstillede nemlig til Christian V, at den hidtidige inspektør, Rasmus Nielsen, måtte overtage rettighederne og fortsætte værket. Thi dette havde hvert år leveret hvid og grå dug, der begge var af lige så god kvalitet som hollandsk fra Kromme-

nie eller Krommeniedijk. Privilegierne skulle bestå i fritagelse for grundskat, indkvarteringsskat eller andet pålignet ifølge grundtaksten. En videreførelse af manufakturen ville efter Generalkommissariatets mening både være til majestættens og marinens fordel, desuden var mange fattige folk afhængige af fabrikken. Majestættens bifaldt den 3. november 1696 indstillingen i et og alt.³² Selve kontraktens ordlyd var som følger:³³

- § 1. Hampen skal her fra Holmen leveres, nu for det første år 60 og siden årlig 80 skippund hamp, om han så meget behøver. Dog at være forpligtig her fra Holmen at tage så meget, som han til værkets drift nødvendig haver, som han selv må udsøge af den blødeste, der til sejdug er tjenligst.
- § 2. Samme hamp skal ham med Hans Kongelige Majestæts fartøjer tilføres, og for Køge leveres. Og dersom han nogen potaske til værkets fornødenhed havde at didsendes, skal ham i lige måde hjælpes, og da med samme fartøj tilsendes, hvis sejdug til levering i beredskab haves.
- § 3. Ham skal og årlig 1.000 rigsdaler kvartaliter avanceres, hvorpå ham nu ved denne kontrakts slutning 500 rigsdaler betales.
- § 4. Og hver gang han gør nogen leverance af sejdug her til Holmen, da 4 uger derefter at nyde betaling. Nemlig for en rulle hvid dug 12 rigsdaler og for en rulle grå dug 7 rigsdaler dansk.

Hvorimod han sig hermed forbinder:

- § 5. At annamme hvert skippund hamp for 15 rigsdaler.
- § 6. At gøre årlig leverance her på Holmen af god og dygtig hvid dug med de sædvanlige 2 blå streger igennem hver rulle, 300 ruller, og grå 100, alt efter længde og bredde.
- § 7. Hvis deraf befindes ved besigtigelse ikke så dygtig som god krommeniedijksdug, afkortes i prisen efter befindelse.
- § 8. For det avancerede hamp tillige med pengene at stille kaution til 1.000 rigsdaler.
- § 9. Huset med værket, som sejldugen forarbejdes i, af ham selv at vedligeholdes.

Den første leverance efter kontrakten blev modtaget på Holmen den 31. marts 1697 – og omfattede 40 ruller fin hvid sejdug samt 12 ruller grovere grå dug. Ikke før den 22. maj fik Rasmus Nielsen dog anvist de første 300 rigsdaler à conto; den 12. juli ligeledes 150 rigsdaler; og endelig i slutningen af samme måned de resterende 109 rigsdaler og 74 skilling.³⁴

Sammen med anvisningen på de 150 rigsdaler til Rasmus

32. *Danske Kancelli: Sjællandske Registre* 03.11.1696 med indlæg her til; se også *Anders Petersen: »Kjøge ...«* p. 139–140.

33. *Hans Michelsen: »Historisk Oplysning om den Wodroffske Seildugs-Fabriks Skiebne«* (Kbh. 1790) p. 4–7.

34. *Assignationsbøger* (se note 13) 22.05.1697 og 12.07.1697 og 31.07.1697.

35. *Kom. 142* (=korr. prot.) 13.07.1697.

36. *Ibidem* 31.07.1697.

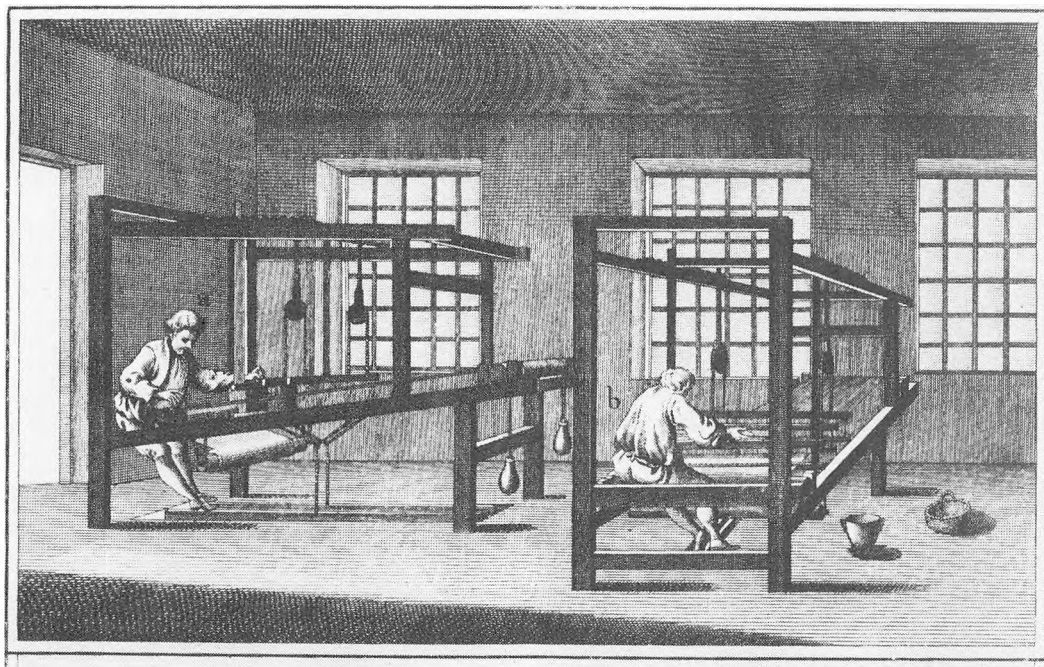
37. *Kom. 691* (=indk. breve) 05.08.1697.

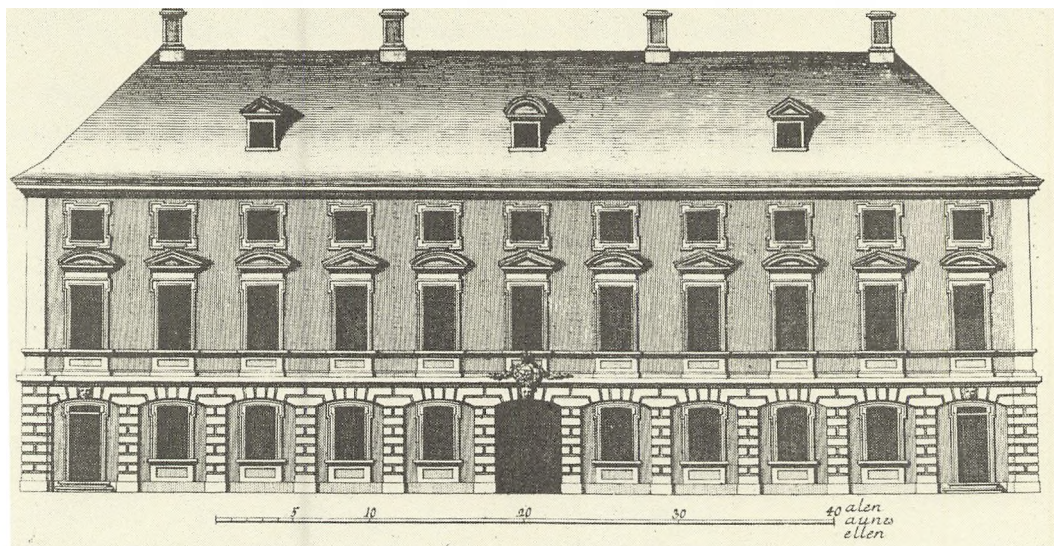
Nielsen fremsendte Generalkommissariatet en forespørgsel om, hvad mere han kunne levere af sejldug, inden vinteren satte ind.³⁵

Søetaten var ellers ikke helt tilfreds med kvaliteten af det leverede. En nøje besigtigelse afslørede nemlig, »at garnet i den hvide dug er for hårdt spundet, og de fleste stykker ikke så tæt sammenslagen, som det sig bør; hvorudover det ikke til sit brug til store orlogsskibe er tjenligt. I lige måde er den grå dug ej heller vel sammenarbejdet, så den til presenningsdug kan tjene«. Som følge heraf burde man reducere prisen for 8 af de hvide ruller med 6 mark hver og for resten af de 44 ruller med 9 mark hver – altså i alt med 74 rigsdaler eller 13%. Men »i henseende til værkets begyndelse på ny af ham og derved forefaldende omstændigheder« lod de høje herrer nåde gå for ret og udbetalte det ubeskårne beløb.³⁶

Rasmus Nielsen gav svar et par dage senere og fremhævede, at han jo var henvist til at benytte de forhåndenværende folk, der ikke alle var lige dygtige. Men »i øvrigt ved jeg måden til at fabrikere sejldug på så vel som nogen dansk mand«. Blot behøvedes god blød hamp samt velvilje fra Søetatens side. Hvis dette ikke kunne opnås, ønskede han ikke at fortsætte manufakturet, da han så ikke ville kunne tjene til det daglige brød for sig selv, sin hustru og deres 5 små børn samt mange tjenestefolk – især ikke i den voldsomme dyrtid som prægede 1697.³⁷

Vævestue med to sejldugsvæve fra 1700-tallet. Denis Diderot (ed.): »Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné ... Planches« XI (1778).





Generalkommissariatet bad nu Rasmus Nielsen om at indfinde sig på Holmen for selv at udsøge sig den velegnede hamp, han gerne ville have sendt til Køge. Dette nåede han imidlertid ikke, inden orlogsskibet *Elefantens* båd en uge senere blev sendt fra Holmen til Køge. I stedet kunne Rasmus Nielsen den 12. august 1697 returnere »47 knipper af den grove stive hamp, som ej er tjenlig til sejldug«. Desuden medsendte han 24 ruller ny hvid sejldug.³⁸

Ifølge Rasmus Niensens eget udsagn havde han i hvert fald indtil sommeren 1698 økonomisk underskud på sejldugsmanufaktur. Han håbede dog at kunne »føre manufaktur i flor, både til Eders Majestæts tjeneste og landets samt mange fattige folks nytte«. For at hjælpe dertil resolverede kongen, at de seks hollandske sejldugsvæve med tilbehør, som endnu stod tilbage i Helsingør, skulle overlades Rasmus Nielsen kvit og frit.³⁹

I foråret 1700 anså Frederik IV tiden for inde til at få revanche mod Sverige. Den danske hær angreb i 1700 svenskernes forbundsfælle, hertugen af Gottorp, og hele flåden blev udrustet. Karl XII's resolute landgang ved Humlebæk og Englands og Hollands ønske om ro i Nordeuropa tvang imidlertid danskerne til at slutte freden i Travental allerede den 18. august samme år. Herefter var der fred indtil 1709, hvor Store Nordiske Krig brød løs for alvor.

Som vi har set af produktionsstatistikken, fortsatte leverancerne af sejldug fra Køge i disse år for fuld kraft. Revancheplanerne var ingeniunde skrinlagt, så orlogslåden skulle holdes vedlige og med kort varsel være parat til at sættes i kampklar stand.

Men også på anden vis benyttede Søetaten sig af Rasmus Niel-

Generalkommissariatets smukke domicil blev bygget i 1704 ved siden af Holmens Kirke. Midterporten var hovedindgang til Holmen. Laurids Thurah: »Hafnia Hodierna« (1748).

sen som sin lokale repræsentant. Under udrustningen i sommeren 1700 opererede fregatterne *Hejren* og *Lossen* på Køge Bugt. Hvis disses kaptajner henvendte sig med behov for proviant, brændeved eller lys, skulle Rasmus Nielsen levere dem det nødvendige – og ville siden få sine udgifter refunderet direkte fra Generalkommissariatet.⁴⁰ Tilsvarende forstrakte han i januar 1706 dronningens jagt *Charlotte Amalie* for 6 rigsdaler i Køge.⁴¹

Den 11. maj 1704 klokken 6 om aftenen ankom to fartøjer fra København til Køge med brødforsyninger til hæren, som lå i lejr ved Ringsted. Allerede næste dag havde Rasmus Nielsen skaffet bøndervogne og fået brødet sendt videre til Ringsted.⁴²

Sommeren forinden havde han købt manufakturgården af Johannes Baches enke, Maren. Ægteemanden var som nævnt død 7 år forinden, og enken havde ladet fabrikken føre videre ved Rasmus Niensens hjælp. Nu overtog denne gården på torvet »med alt derudi værende inventarium og manufakturretskab«, desuden husene med manufakturfolk i Nyportstræde og bag kirken.⁴³ I 1708 købte Rasmus Nielsen yderligere manufakturrets nabogård mod øst for bare 253½ rigsdaler.⁴⁴

Inden 1709 udviklede køgemanufakturet sig til en anselig virksomhed med mange beskæftigede. Ifølge det tidstypiske såkaldte forlagssystem sad de fleste af disse hjemme og forarbejdede de fra fabrikken udleverede råvarer, det vil sige spandt hamp. Af det derpå leverede hampegarn vævede og blegede og efterbehandlede arbejderne sejldugen i selve manufakturbygningen.

Andre leverandører til Søetaten

Meget af korrespondancen mellem ejeren af manufakturet i Køge og Søetatens ledelse drejede sig om, hvor meget sejldug der kunne leveres, og hvor snart det kunne ske.

Johannes Bache og Rasmus Nielsen har tydeligvis ikke kunnet skaffe tilstrækkeligt af sejldug til at dække hele flådens behov i 1690'erne. I årene fra 1691 til 1699, hvor køgemanufakturet leverede mindst 1.308 ruller sejldug, anskaffede flåden mindst 3.000 ruller fra anden side. Forskellen var imidlertid langt mindre, når man i stedet betragter værdien af det leverede sejldug, nemlig for mindst 12.000 rigsdaler fra Køge og for mindst 15.000 rigsdaler fra andre leverandører.

Disse priser pr. rulle svingede mellem kun 4⅓ rigsdaler og 7⅔ rigsdaler; men priserne lå oftest på 6–7 rigsdaler. Denne pris svarede til, at køgemanufakturet fik mellem 6⅔ og 7 rigsdaler pr. rulle grådug – der gerne anvendtes til presenninger og lignende – men fra 11½ til 12⅝ rigsdaler for den fine hvide sejldug. Øjensynlig dækkede køgefabrikken altså flådens behov for den hvide sejldug.

38. *Ibidem* 12.08.1697; *Kom.* 142 (=korr. prot.)

04.08.1697 og 11.08.1697.

39. *Sk.* 60 (=kgl. eksp.)
15.10.1698.

40. *Kom.* 143 (=korr. prot.)
04.08.1700.

41. *Assignationsbøger* (se note 13) 03.02.1706.

42. *Ibidem* 17.05.1704; *Kom.* 704 (=indk. breve)
12.05.1704.

43. *Køge byfoged*: Skøde- og panteprotokol 21.07.1703; jfr. *Anders Petersen*:

»Kjøge ...« p. 144–145.

44. *Anders Petersen*:
»Kjøge ...« p. 44.

Af de andre leverandører var den bekendte hovedstadskøbmand Hermann von Lengerken langt den vigtigste med godt halvdelen af disses handel; han var i øvrigt storleverandør til orlogsflåden af mange andre varer; sejldugen indforskrev han oftest fra Lübeck, som var kendt for sin omfattende produktion af netop sejldug. Også Heinrich Würger leverede lübsk dug, medens amtsforvalter Mathias Lobedantz i Flensborg skaffede sejldug fra dette vigtige produktionssted. En af Søetatens mindre leverandører var borgmester Arent Brun i Haderslev, som i alt sendte mindst 333 ruller sejldug, der var forarbejdet der i byen. Den sidste og absolut mindste forbindelse var Peter Bentsen fra København, som kun solgte 10 ruller lübsk dug til Søetaten.⁴⁵

I sommeren 1709 fik derimod præsident Peder Sørensen Balle i Christianssand kongeligt privilegium på at indrette det søndenfjeldske Norges eneste sejldugsmanufaktur. Da et sådant var højnødvendigt for skibsfarten, da det ville kunne beskæftige mange fattige folk i skikkelse af »friske betlere og løsgængere«, og da det ville spare valuta fra indkøb af udenlandsk sejldug. Privilegiet omfattede blandt andet norsk eneret i 24 år og de sædvanlige skattefritagelser. I § 6 siges: »Det Køge sejldugsmanufaktur beholder, så vidt det kan levere, den hidindtil ved Vores holm hafte debit; men hvad videre behøves, ville Vi allernådigst, at det udi Christianssand indrettede nye sejldugsværk skal være delagtig udi, når gode varer til rette tid forskaffes og til så billig pris som andet deslige sejldug«. Derfor skulle fabrikken finde et mærke at indvæve i sejldugen derfra, så man altid kunne skelne den fra køgesejldug.⁴⁶ I forhold til manufakturet i Køge stod det norske dog langt tilbage,⁴⁷ og det ses ikke at have leveret til Søetaten.

I perioden fra 1710 til 1732 skal køgefabrikken have leveret 7.417 ruller hvid og 2.761 ruller grå dug – eller 442 ruller om året i gennemsnit. I samme tidsrum anvendte Søetaten kun 3.200 ruller hollandsk sejldug.⁴⁸

Leverancerne fra Køge 1710–1737

Gennemgang af Søetatens bogholderkontors kassebøger viser for år, hvad køgemanufacturets ejere har leveret til Holmen – hvornår, hvor meget og til hvilken pris.

Som det fremgår af sølediagrammet, var omfanget af leverancerne under Store Nordiske Krig fra 1710 til 1720 meget svingende, men de fleste år meget omfattende. Sandsynligvis har manufakturet slet og ret leveret alt, hvad der kunne produceres. I gennemsnit pr. år blev det til 516 ruller hvid- og grådug med en værdi af 6.919 rigsdaler; alene i 1711 blev leveret 1.236 ruller til over 15.000 rigsdaler.

45. *Assignationsbøger* (se note 13) 1691–1699 passim.

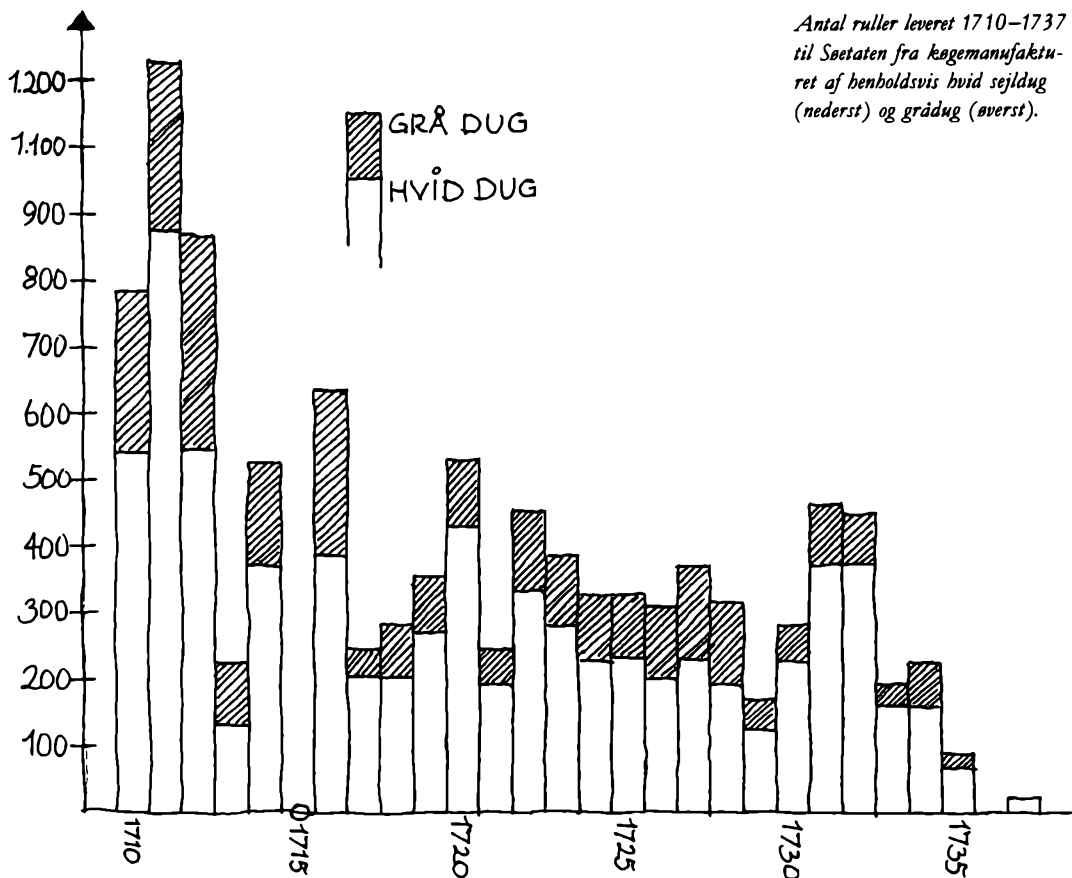
46. *Danske Kancelli: Norske Registre* 22.06.1709 nr. 118.

47. *Aksel E. Christensen* p. 147.

48. *Hans Michelsen* p. 9.

49. Fx *assignationsbøger* (se note 13) 31.01.1732.

*Antal ruller leveret 1710–1737
til Søetaten fra køgemanufaktur-
ret af benholdsviv hvid sejldug
(nederst) og grådug (øverst).*



I fredsårene fra 1720 til og med 1735 fandt leverancerne et roligt årsleje omkring 300 ruller sejldug til en værdi af 3.900 rigsdaler. I 1735 var leverancen dog beskednen, året efter var der slet ingen, og i 1737 modtog Søetaten, hvad der vist må betragtes som en restlevering på bare 15 ruller hvid sejldug.

I alt leverede køgefolkene godt 7.000 ruller hvid sejldug og knap 3.000 ruller grådug til flåden. Om alle disse titusinde ruller er vævet i Køge, kan vi ikke vide med sikkerhed. Fra sommeren 1731 og videre frem har bogholderen imidlertid bemærket, at en del af det leverede var »hvid hollandsk dug« til forskel fra »hvid køgesejldug«. ⁴⁹ I alt er fordelingen i disse sidste år 58% køgedug, 20% hollandsk sejldug og 22% uspecificeret hvid sejldug. Derimod synes al den grovere grådug at være fremstillet på køgemanufacturet – og tilsyneladende også al den hvide sejldug før 1731. Denne antagelse støttes også af, at Generalkommissariatet i efteråret 1731 for kun anden gang tog stilling til køgemanufacturets bøn om toldfrihed for krommeniesejldug, »som han [Johannes Rasmussen] melder på ny at have måttet forskrive fra Holland«. Første gang må have været i sommeren 1731, hvor

Rentekammeret bevilgede toldfriheden, men kun for den ene gangs skyld.⁵⁰

De kvaliteter af sejldug, flådeledelsen opererede med, var følgende – hvor for hver er tilføjet, hvor meget Søetaten skulle bruge deraf i 1711.⁵¹

Hollandsk dug af den sværeste	500 ruller
Anden hollandsk eller god køgesejldug	1.000 ruller
Grå dug	600 ruller
Kløverdug eller flamlærred	8.000 alen

Efter krigsudbruddet sidst på året 1709 fik Søetaten travlt. Lørdag den 10. maj 1710 skrev man således til Rasmus Nielsen i Køge og bad ham straks sende, hvad han havde liggende færdig af grådug, selv hvis det ikke var mere end 24 ruller. Og varerne skulle helst være på Holmen allerede mandag aften!⁵²

Generalkommissariatet pålagde ham også at fortsætte arbejdet med køgemanufacturet af al kraft. Dog måtte flåden forsyne sig »fra andre steder, såfremt han ikke kunne skaffe det nødvendige kvantum.«⁵³

Rasmus Nielsen gik straks i gang, men nåede ikke selv at opleve køgefabrikken rekordår i 1711. Thi om sommeren opholdt han sig nogle uger i det pestrømte København, kom derpå smittet hjem, døde få døgn efter af pesten og blev begravet i Køges Skt. Nikolaj kirke den 5. august 1711.⁵⁴

Hans enke, Ingeborg, sad nu tilbage med elleve børn, hvoraf det yngste var præcist et halvt år gammelt. Enken fortsatte manufacturet indtil sin død ved juletid 1714.⁵⁵

Efter hendes andragende skulle værket drives videre af de tre myndige sønner i forening. Men allerede efter få måneder overtog Johannes Rasmussen manufacturet alene. Hans endelige skøde er dateret den 25. juni 1715.⁵⁶ Under hans ledelse fortsatte køgemanufacturet produktionen i endnu en snes år, idet han den 21. december 1715 sluttede kontrakt med Søetaten om videreførelse af sejldugsleverancerne fra Køge.⁵⁷

Kvaliteten af køgedugen ses ikke at være blevet kritiseret fra flådemyndighedernes side. Dog meddelte Generalkommissariatet i 1724 Johannes Rasmussen, at hans sejldug manglede de to blå streger, der ifølge kontrakten skulle indvæves som marinens ejermærke i dugen. Hvis det ikke var i orden for fremtiden, ville man ikke modtage sejldugen.⁵⁸

Søetaten havde dog hårdt brug for at få leveret sejldug fra Johannes Rasmussen. Gang på gang i 1720erne nævnedes, at man behøvede køgesejldug, og at han »skal sejldugsfabrikken af al kraft således fortsætte, at man med den behøvende sejldug for

50. *Kom. 174* (=korr. prot.) 13.10.1731.

51. *Kom. 152* (=korr. prot.) 13.09.1710.

52. *Ibidem* 10.05.1710.

53. *Ibidem* 13.09.1710 og 18.10.1710.

54. *Anders Petersen:*

»Kjøge...« p. 44.

55. *Anders Petersen:*

»Embedsmænd« p. 57.

56. *Anders Petersen:*

»Kjøge...« p. 45 og 145–148.

57. *Hans Michelsen* p. 8.

58. *Kom. 167* (=korr. prot.) 28.03.1724.

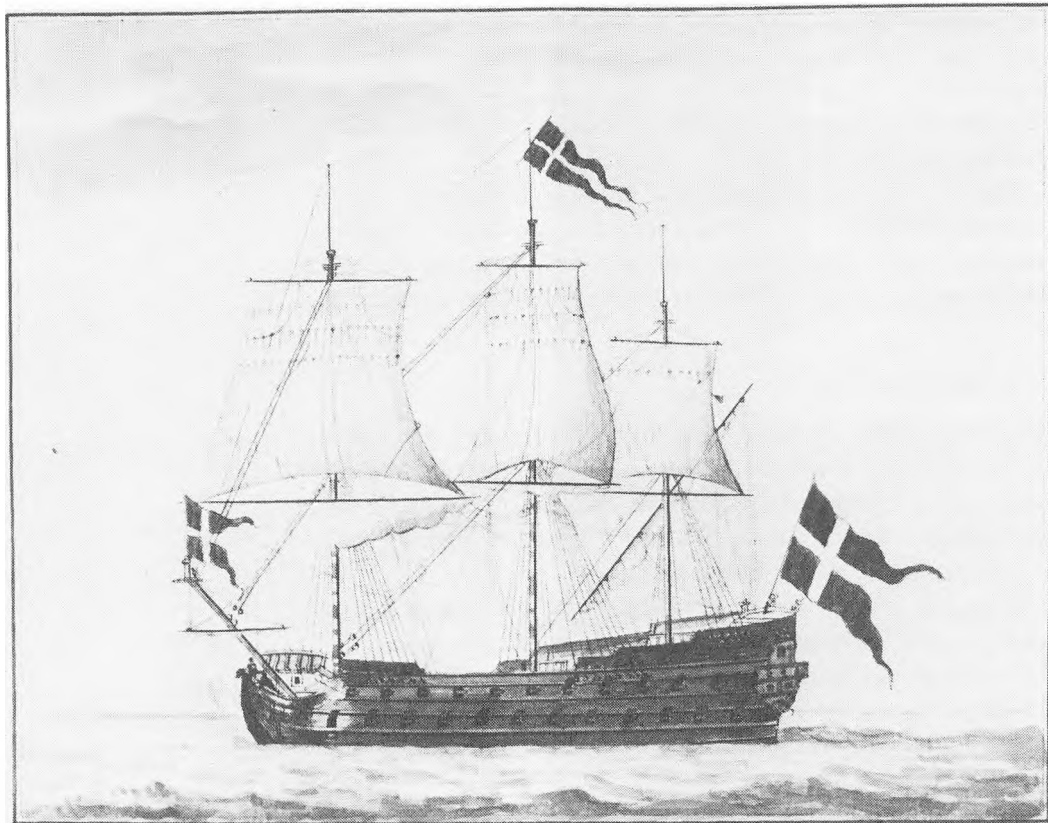
59. Her citeret efter *Kom. 167* (=korr. prot.) 19.08.1724.

60. *Kom. 716* (=indk. breve) 21.10.1710.

61. *Bogh.:* Søetatens kassebøger 22.12.1730 og 31.01.1732; se også *Sk. 149*

(=kgl. resol.) 20.08.1732 nr. 130.

62. *Jørgen H. P. Barfod:* »Orlogsflåden på Niels Juels tid« (Kbh. 1963) p. 116–119.



Linieskib tegnet af Gerhard Sievert Bille. I sejlene ses de sammensyede baner af sejldug. R.A. Sæstøen (Søværnets Officersskoles aflevering 1959): Søkadettegninger 1782.

Hans Majestæts flåde fra bemeldte manufaktur altid kan være forsynet». ⁵⁹

Køgemanufacturet leverede dog ikke flådens sværeste typer sejldug, (disse fik den fra Holland), ej heller de tyndeste, (som var kløverdug eller flamlærred, og som køgefabrikken ikke fremstillede). ⁶⁰ I stedet koncentrerede fabrikken sig om den almindelige sejldug, der anvendtes til sejl, og den grove grådug, som benyttedes til køjer, solsejl, mastekraver og meget mere.

Dimensionerne af de leverede ruller var som følger. Den hvide sejldug lå i længden 52 alen og bredden 28 à 29 tommer. Dette gjaldt også den fra Holland importerede sejldug. Derimod lå grådugen i 26 à 27 tommers bredde og 52 alens længde. ⁶¹ Dugen i hver rulle var altså i vore dages mål godt 30 meter lang og omtrent 70 centimeter bred. Sådanne dimensioner var praktiske og nødvendige som følge af de færdigsyede sejls mængde og størrelser. Til et 80 kanoners orlogsskib behøvedes for eksempel sejl, som i alt bestod af cirka 3.000 alen sammensyede sejldugsbaner. ⁶²

Blandt de andre indenlandske leverandører på denne tid må nævnes købmanden Nikolaj Hollensen i Flensborg. Denne slut-

tede kontrakt om fra 1730 til 1733 årligt at levere 664 ruller af »den slags sejldug, der udfordres til divisionernes, Holmens håndværkeres og søtøjhusfolkenes mundering«, og som ikke fremstilledes andetsteds i rigerne. Prisen for denne ikke særlig gode dug var kun 4¼ rigsdaler rullen.⁶³

Foruden sejldugen hjalp ejeren af køgemanufacturet stadig Søetaten og dens folk med enkelte små forstrækninger af fartøjer ved Køge. Efter krigen påtog Johannes Rasmussen sig endog et par leverancer af beg og tømmer for nogle tusinde rigsdaler.⁶⁴

Pris og betaling

Prisen på sejldug ændrede sig naturligvis en del i løbet af de undersøgte halvt hundrede år. Fra 1680erne til århundredskiftet øgedes prisen langsomt; men under Store Nordiske Krig steg den kraftigt – for så at falde brat ved krigsafslutningen og finde sit leje lidt højere end førkrigsniveauet.

Prisen på grådug bevægede sig helt parallelt med den hvide sejldugs, men lå kun på omtrent halvt så meget per rulle.

Prissvingningerne afspejlede en elastisk efterspørgsel med stor forskel på krigsår og fredsår efter en vare, hvis udbud ikke uden videre kunne øges væsentligt. Resultatet blev for både hampen og sejldugen – som for så mange andre krigsnødvendigheders vedkommende – at priserne steg kraftigt.

Priser på hvid sejldug og grådug (rigsdaler pr. rulle):

Leveringsår	Hvid	Grå	Leveringsår	Hvid	Grå
1688–1695	11,5	7,0	1716–1717	16,0	9,0
1696	11,8	7,0	1718	17,3	9,7
1697	12,1	7,0	1719–1720	18,5	10,3
1699	12,8	?	1721	15,0	8,0
1700–1704	13,0	8,0	1722–1728	15,5	8,0
1705–1713	14,3	8,0	1729–1737	14,0	7,3
1714	15,5	8,7			

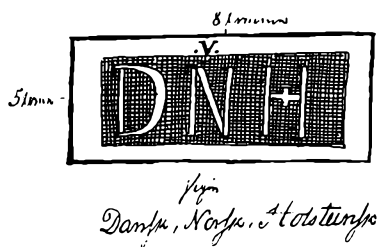
Med leverancer fra Køge på gennemsnitlig godt 500 ruller hvert krigsår blev fakturabeløbene på cirka 7.000 rigsdaler. Disse havde den af krigen hårdt belastede statskasse ondt ved at honorere, selv om sejldugen var yderst nødvendig for krigsførelsen, og dens betaling må formodes ikke at have været lavt prioriteret. En omfattende korrespondance mellem manufakturjerne og centralmyndighederne vidner om problemets omfang for begge parter.

Allerede samme måned, hendes mand døde, skrev Ingeborg salig Rasmus Niensens til Generalkommissariatet og gjorde op-

Sejldugskommissionens forslag
 fra 1780'erne til stempler
 på forskellige slags sejldug,
 henholdsvis rigernes sejldug,
 dansk arbejde, dansk sejldug,
 fremmed sejldug og dansk, norsk,
 holstensk. R.A. Sæetaten:
 Embedsarkiver: Stiboltske
 papirer: Sejldugfabrikation.

S. 38

Grovlærte Stænglærne 1/2 l. m. n.



mærksom på, at man skyldte hende 8.377 rigsdaler 59 skilling for leveret sejldug. Hendes mands kreditorer krævede nu deres penge tilbage, som Rasmus Nielsen sammen med forskellige andre midler havde brugt på at holde manufakturet i gang. Uden betaling fra Sæetaten ville enken derfor ikke kunne videreføre fabrikken. Flåden havde hårdt brug for køgesejldugen og anså Køge manufaktur for »det eneste her i landet, der har nogen fremgang, og man gode varer deraf kan have«. Desuden havde jo nogle hundrede mennesker deres udkomme af arbejdet, »og enken det gerne ville vedligeholde for brødet til sine mange små faderløse børn.«⁶⁵

I begyndelsen af juni 1712 bad Ingeborg om betaling på sine nu tilgodehavende 3.825 rigsdaler. Blandt andet skulle hun selv betale for et års forråd af hamp, som hun havde indkøbt i Lübeck og forpligtet sig til at betale inden 11. juni samme år.⁶⁶ I august havde hun endnu ingen penge modtaget, men tvært imod yderligere leveret sejldug til Holmen for over 2.000 rigsdaler. Sæetaten betonedede over for Rentekammeret nødvendigheden af, »at værket ikke skal komme til at stå stille, eftersom man sejldugen i disse tider højlig behøver.«⁶⁷ Endnu samme efterår måtte hun igen bede om afdrag på sit tilgodehavende på 4.249 rigsdaler, blandt andet for at kunne købe potaske til at blege sejldugen med.⁶⁸

63. *Sk. 106* (=kgl. resol.)
 02.01.1730.

64. *Bogh.*: Sæetatens kasse-
 bøger 10.09.1712,
 21.09.1712, 22.07.1716,
 27.06.1721, 09.09.1721,
 13.09.1721, 31.12.1721,
 29.02.1724 og 06.03.1733.

65. *Bogh.*: Generalkommis-
 sariatets pengerevisions-
 bøger 31.08.1711 nr. 300.

66. *Ibidem* 03.06.1712 nr.
 103.

67. *Ibidem* 11.08.1712 nr.
 219.

68. *Ibidem* 29.11.1712 nr.
 399.

Da det var så besværligt at komme igennem ad den vej, skrev Rasmus Niensens enke på selve juleaften i 1712 til kongen selv og bad ham om at måtte overtage en finsk fyrreskude, som var erobret fra svenskerne, og som hun gerne ville benytte til at fragte hamp og potaske med mere. Hendes fordring på Søetaten var da på 5.464 rigsdaler, fartøjets værdi var 603 rigsdaler. Men kongen resolverede at lade fartøjet sælge på offentlig auktion. Hun havde under sagens behandling fået 2.000 rigsdaler i afdrag på statens gæld.⁶⁹ I maj 1713 måtte hun atter gå ad den normale vej og henvende sig til Generalkommissariatet med bøn om afdrag på dettes gæld, som nu var 3.057 rigsdaler.⁷⁰

Samme år indtraf imidlertid et nyt problem for enken. Hun var som så mange andre undersætter grumme ked af at blive betalt med pengesedler. Dette fænomen introducerede Frederik IV i 1713 for første gang i danmarkshistorien som følge af statens likviditetskrise og den almindelige møntmangel. Ingeborg salig Rasmus Niensens var ikke glad for pengesedlerne, fordi hun ikke kunne betale med dem i udlandet, hvor hun købte hamp og potaske, og fordi hendes arbejdere krævede lønnen udbetalt i mark- og skillingmønter, og fordi hun led kurstab ved at måtte omveksle fra sedler til mønt. Denne gang var majestæten dog nådig og tillod, at hun fik ombyttet 1.000 rigsdaler, som var udbetalt i autoriserede sedler, med klingende mønt af samme beløb.⁷¹

Netop på denne tid var der akut mangel på sejldug på Holmen – blandt andet fordi 10 ruller køgesejldug var blevet stjålet fra flådens eget materialhus – så Søetaten pressede på over for Rentekammeret og fik prisen pr. rulle hvid køgedug hævet fra 14 $\frac{1}{3}$ til 15 $\frac{1}{2}$ rigsdaler.⁷²

I december 1714 døde Ingeborg, og hendes søn, Johannes Rasmussen, overtog manufakturet. Han overtog tillige trakasserierne med Søetaten, hvor han prøvede at anslå en noget hårdere tone – dog uden synderligt held. I juli 1715 var hans tilgodehavende knap 5.000 rigsdaler, i januar 1716 det samme, i maj 1716 over 6.000 rigsdaler og i november samme år det samme. På sidstnævnte tidspunkt prøvede han at sætte trumf på over for Søetaten ved at påpege, at han ikke kunne betale for de hundrede skippund hamp, som han netop havde modtaget fra flåden og ifølge sin kontrakt var forpligtet til straks at betale etaten for!⁷³

I forbindelse med forhandlingen om en ny kontrakt for 1716 kom alle de gammelkendte argumenter frem igen, og Johannes Rasmussen hævdede, at han ikke ville levere mere sejldug, hvis betalingen ikke faldt i klingende mønt. Generalkommissariatet holdt imidlertid på, at betaling kun kunne ske forskriftsmæssigt, altså halvt i rede penge halvt i sedler, og derved blev det.⁷⁴

Det må her også indskydes, at statens likviditetsvanskelig-

69. *Sk.* 74 (=kgl. eksp.) 24.01.1713.

70. *Pengerekvisitionsbøger* (se note 65) 17.05.1713 nr. 204.

71. *Sk.* 75 (=kgl. eksp.) 24.11.1713.

72. *Bogh.*: Søetatens kassebøger 15.05.1714; *pengerekvisitionsbøger* (se note 65) 03.10.1713 nr. 408.

73. *Ibidem* 10.07.1715 nr. 658, 02.01.1716 nr. 139, 19.05.1716 nr. 340 og 14.11.1716 nr. 609.

74. *Kom.* 753 (=indk. breve) 05.05.1717; *Kom.* 160 (=korr. prot.) 08.05.1717.

75. *Pengerekvisitionsbøger* (se note 65) passim; *Hans Michelsen* p. 10.

76. *Bogh.*: Søetatens kassebøger 31.08.1723.

77. *Kom.* 774 (=indk. breve) 01.03.1721; *Kom.* 164 (=korr. prot.) 04.03.1721.

78. *Bogh.*: Søetatens kassebøger 20.05.1722.

79. *Kom.* 169 (=korr. prot.) 05.01.1726; *Sk.* 148 (=kgl. resol.) 02.01.1731 nr. 1

heder forstærkede tendensen til at anvise betalingerne spredt og langt borte. I køgemanufacturets tilfælde kunne selv mindre betalinger fra Søetaten, som lod beløbene anvise eller assignere gennem Rentekammeret ved hjælp af rekvisitioner, resultere i en hel håndfuld anvisninger på småbeløb på Tryggevælde, Antvorskov, Vordingborg amt med flere kasser – ja, helt i Norge blev Johannes Rasmussen ved en enkelt lejlighed henvist til at inkasere sine tilgodehavende penge.⁷⁵

Krigshandlerne ebbede ud i løbet af sommeren 1719, og freden sluttedes året efter. Fra denne tid stammer et konkret eksempel på opsplitningen af betalingerne. De 76 ruller sejldug, som leveredes på Holmen i oktober 1720, blev betalt i fire nogenlunde lige store rater i december 1720, maj 1722, juni 1723 og endelig i august 1723.⁷⁶

Fra begyndelsen af 1721 ønskede Søetaten kun at betale 14 $\frac{1}{3}$ rigsdaler pr. rulle hvid sejldug – en voldsom forskel fra 18 $\frac{1}{2}$ rigsdaler de to foregående år. Johannes Rasmussen svarede straks i marts 1721 med at påpege, at mønten i løbet af krigsårene var faldet 15–16% i værdi over for udlandet, samt at hampen var ekstremt dyr – dels fordi produktionen i Rusland var faldet, dels fordi russerne havde brug for hampen til deres egen flåde, hvilket medførte mangel selv i hovedhandelsbyen Riga. For en gangs skyld gav Søetaten sig, og »formedelst møntens valeur og hampens forhøjning i pris« blev kontraktens pris på køgesejldug hævet med 4 mark til 15 rigsdaler pr. rulle. Dette svarede til anskaffelsesprisen ved levering fra Holland.⁷⁷

Fra begyndelsen af 1722 hævedes prisen på hvid sejldug til 15 $\frac{1}{2}$ rigsdaler, dog uden at grådug fulgte med op. Denne pris var »efter mundtlig akkord betinget«. ⁷⁸ Både før og siden holdt Søetaten sig ellers udelukkende til skriftlige kontrakter.

Ved indgangen til 1726 påpegede flåden, at hampen nu var blevet betydeligt billigere end før, og Johannes Rasmussen skulle derfor meddele, til hvilken pris han da var villig til at kontrahere. Han holdt klogeligt sagen hen, og først i slutningen af 1729 efter over et års standsning af sejldugsleveringen måtte han krybe til korset og levere 1 $\frac{1}{2}$ rigsdaler billigere pr. rulle – efter at Søetaten havde haft leverancen af 500 ruller sejldug ude til offentligt opbud, hvor Johannes Rasmussens bud på 14 rigsdaler rullen viste sig at være det billigste.⁷⁹ Denne pris var gældende ved alle de følgende ti års leverancer fra Køge.

Fabriksanlægget

Selve fabriksanlægget kender vi kun glimtvis. Især i forbindelse med overdragelsesforretninger i 1715 og 1723.

I februar 1715 efter Rasmus Nielsens enkes død købte søn-

nen, Johannes Rasmussen, manufakturgården ved auktion for 1.603 rigsdaler med nabogården mod øst for 147 rigsdaler. Desuden ejede enken to huse uden for byens Vesterport: et på 5 fag i 2 etager og teglhængt samt et på 6 fag i 1 etage og med stråtag. Hertil kom den åbne gård i Nyportstræde med 6 fag til gaden og 8 i gården, i alt rummende seks små våninger. Disse tre huse købte Johannes Rasmussen for 134 rigsdaler. Medens andre købere for 89 rigsdaler overtog det lille ottefagshus i en etage ved organistens residens, et firefagshus »på Bjerget« samt to nye etages beboelseshuse i 10 fag på Fændediget langs åen.⁸⁰

To måneder senere bortauktionerede man manufakturgårdens løsøre, hvoraf Johannes Rasmussen også købte en stor del. Den velhavende enke efterlod sig så mange ting, at de indbragte over 5.000 rigsdaler. Opregningen af alt dette fylder halvandet tusinde poster.⁸¹ Især tekstiler med videre var af værdi. Blandt andet var der mange hundrede alen drejl, groft lærred, hørlærred, hampe lærred og blårlærred i ruller; 25 dusin blåstribede tørklæder; linnedtøj; 82 stykker sengeklæder; 79½ alen dynevår; flere hundrede alen bænkedynner og hynder; 25 pund uld, navnlig uspunden; 533 pund hørgarn; 673 pund blårgarn med videre. Af redskaber med tilknytning til tekstilproduktionen sås 11 hørlærredsvæve i forskellige bredder fra 1200 til 800 tråde, 2 blårlærredsvæve, 5 lærredsvæve (heraf var tre placeret ude i byen hos forskellige personer), 1 lübsk væv, 8 sejldugsvæve (hvoraf seks stående ude i byen), desuden forskelligt tilbehør såsom kamme og blade; tilsammen solgtes væveredskaberne for knap 100 rigsdaler. På et af lofterne fandt man spinderokke, desuden opregnedes 4 almindelige hegler, 1 heglestol med fire hegler, 5 hollandske hampehegler, 2 gamle hegler samt 2 nye fine messinghegler. Videre lå værket inde med pæne beholdninger af potaske (1.500 pund), heglet hør (400 pund), hørblår (550 pund), hamp og hampeblår i forskellige kvaliteter lige fra heglet hamp til affaldsblår (i alt 9.600 pund), hampe- og blårgarn (8.500 pund); disse beholdninger indbragte 1.319 rigsdaler. Derimod opregnedes intet vedrørende manufakturproduktionen på garnpladsen, i vaskerhuset, på garnloftet eller på væverloftet. Sidstnævnte loft rummede imidlertid 4 sengesteder og 2 slagbænke – og har vel været bolig for en del af gårdens ansatte. Den imponerende opregning af løsøre slutter med 4 heste, 4 køer, 7 får og 3 lam, foruden store mængder af fisk, flæsk, gryd og malt i tønnevis.

I det gamle stampemøllehus ved åen stod en stampemølle med opstanderhjul, trug og stamper. Stampningen foregik imidlertid nu i et nyt stampemøllehus med fire stamper. Til anlægget hørte også blegeplads på den ubebyggede nabogrund.⁸²

Igen i 1723 blev manufakturgården på torvet i Køge taget nøje i øjesyn. Det hang sammen med, at kong Frederik IVs

80. *Køge byfoged*: Auktionsprotokol 12.02.1715 og 25.02.1715 og 08.05.1715.

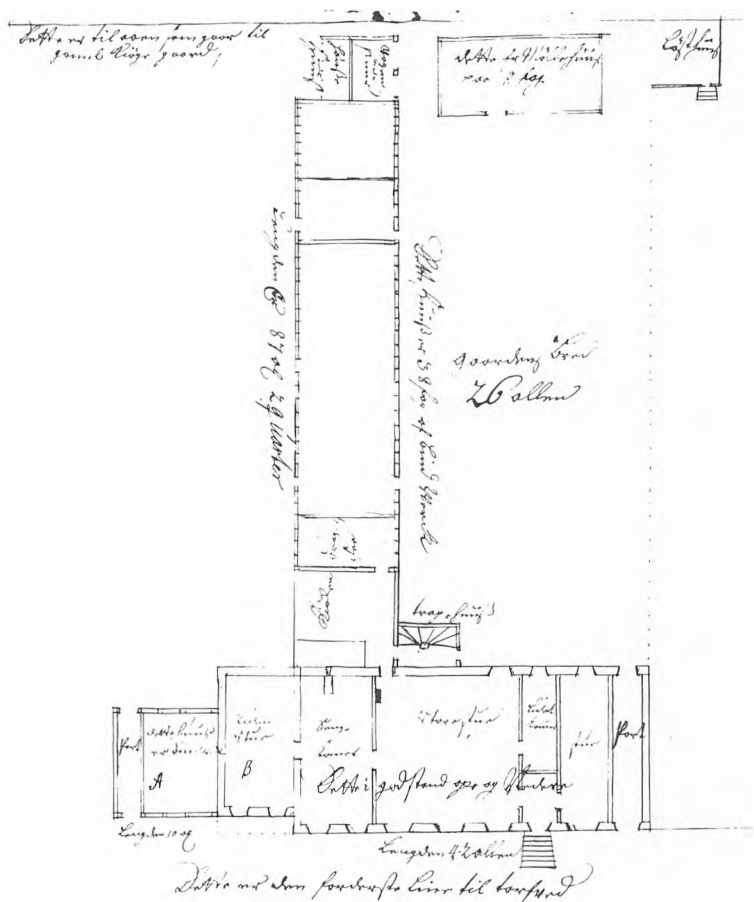
81. *Ibidem* 29.04.1715.

82. *Ibidem*; *Køge byfoged*: Skøde- og panteprotokol 25.06.1715; også gengivet hos *Anders Petersen*:

»Kjøge ...« p. 147–148.

83. *Vemmetofte Klosters arkiv I-13* (=Prins Carls gård i Køge ... 1716–1731).

Grundtegnig fra 1723 af
manufakturgården. Hovedbyg-
ningen mod torvet er nederst, åen
øverst. Her imellem ligger
vævelængen. Ved åen ses møl-
luset. Til højre er haven, der
anvendtes til blegeplads.
Vemmetofte Klosters arkiv I-13.



broder, prins Carl, havde bosat sig på Vemmetofte og nu ønske-
de et bekvemt sted at overnatte på sine rejser mellem Stevns og
hovedstaden. Da ejeren, Johannes Rasmussen, forlangte 6.000
rigsdaler for ejendommen, blev handelen dog aldrig til noget.⁸³

Beskrivelsen koncentrerede sig naturligt nok om det store vin-
kelhus af sten ud mod torvet, indeholdende beboelse og korn-
loft. Men hertil sluttede sig, som det fremgår af den samtidige
grundplantegning, en lang længe, som strakte sig helt ned til åen.
Længen var på 38 fag i 2 etager af mur- og bindingsværk – i
alt 70 alen lang og 11½ alen bred. Længen indeholdt et bryggers
på 6 fag; dernæst »et langt logement, som nu bruges til vævestue,
bestående udi 18 fag, med 15 fag vinduer til [gårds]pladsen,
gulvet er af ler og sand, og loftet af brædder«; dernæst fulgte 14
fag hestestald; og ved enden af længen var 7 fag vognhus og
hønsehush. »Ved enden af pladsen ud til reveren [åen] er et hus
beklædt med brædder, som bruges til stampemølle, 6 fag i dyb-
den og 8 fag i længden. Et udbyg over åen til et vaskerhus består

af 12 fag bindingsværk, en del beklædt med brædder en del muret«. På nabogrunden mod vest var en have helt fra åen op til torvet. Dennes knap to tusinde kvadratmeter var dels beplantet med unge frugttræer tjente dels til blegeplads for manufakturets garn.

Ved bygningstaksationen i 1736 stod endnu de »36 fag, 2 etager, bindingsværk og murede tavler, i god stand«. ⁸⁴ I 1749 stod 34 fag samt bræddeskuret med videre tilbage. ⁸⁵ Men i marts 1801 var den gamle vævelænge helt borte og erstattet af andre mindre sidehuse. ⁸⁶

Nedlæggelse og efterfølgere

Under den vanskelige omstilling fra ophedede krigskonjunkturer til afdæmpede fredstidsforhold, endda med en særdeles voldsom landbrugskrise, opstod en del misfornøjelse mellem Søetaten og Johannes Rasmussen i forbindelse med prisfastsættelsen af køge-sejldugen. Det endte med, at han tilbød at afstå sin fabrik til kongen; men Johannes Rasmussen blev tvært imod anmodet om at fortsætte produktionen for fuld kraft, da myndighederne ønskede at kunne forsyne sig fra indenlandske værker.

Et forslag i 1725 fra privat side om at lade indrette et sejldugsmanufaktur i Helsingør fandt dog ikke Politi- og Kommercekollegiets behag. Så Johannes Rasmussen og Søetaten var fortsat henvist til hinanden, indtil en lovende ny fabrik kunne etableres. ⁸⁷

Allerede under Store Nordiske Krig havde flåden imidlertid fået sejldug leveret fra fabrikant Johan Plumbs fabrik i Wandsbeck ved Hamborg. Det samme gentog sig i sommeren 1732, »som Køge manufaktur i år ikke har kunnet fournere så meget sejldug, som til sejl for de nybyggede orlogsskibe og i andre måder til Eders Majestæts tjeneste og Søetatens fornødenhed erfordres«. I stedet skulle Plumb levere det manglende. ⁸⁸ Samme sommer indgav Johan Plumb – vist nok efter forarbejde fra den senere flådechef, Frederik Danneskjold-Samsøe – forslag til Christian V om at måtte etablere sig med et sejldugsmanufaktur i Danmark. Generalkommissariatet støttede ham og kritiserede atter Johannes Rasmussens »sejldugsfabrik, der ikke har kunnet forarbejde så megen sejldug, som årlig til Søetatens fornødenheder fordredes, langt mindre bringe det dertil at fournere Eders Majestæts lande og riger.« ⁸⁹

Johannes Rasmussen havde forlængst mærket, hvorhen vinden bar, og meddelte ved juletid Generalkommissariatet, at han gerne ville sælge sin fabrik og gård til Plumb. Men denne ønskede ikke engang at købe køgefabrikkens redskaber og råvarer. Plumb indrettede sit nye manufaktur på Wodroffgård ved Skt.

84. *Rentekammeret 2243.312* (=div. dokk. vedr. købstæderne 1717–1761): Køge bygningstaksation 1736.

85. *Anders Petersen*: »Kjøge ...« p. 46.

86. *Køge rådstuearkiv L 3* (=brandtaksationsprotokol 1801–1817).

87. *Kaj Foltmar* p. 36–37.

88. *Skt. 149* (=kgl. resol.) 20.08.1732 nr. 130.

89. *Skt. 150* (=kgl. resol.) 14.01.1733 nr. 7; også gengivet hos *Hans Michelsen* p. 51.

90. *Kaj Foltmar* p. 38–41.

91. Referat i *Kommercekollegiet 25* (=relationer over stifternes tilstand 1736); jfr. *Kommercekollegiet 28* (=relationer over de danske stifters tilstand 1735); jfr. *Anders Petersen*: »Kjøge ...« p. 45–46.

92. *Bogh.*: Søetatens kassebøger 02.10.1710, 29.10.1710 og 30.10.1710.

Jørgens Sø tæt uden for København og fik i januar 1733 særdeles gunstige kongelige privilegier, som blandt andet indbefattede leverancerne til Generalkommissariatet. »Altså måtte Rasmussen med største tab og skade gå rent under, formedelst det Plumb meddelte allernådigste privilegium«. ⁹⁰

Selv om leverancerne af sejldug fra Køge til Søetaten fortsatte gennem hele året 1735, var fabrikationen ophørt allerede før august. I et bilag til købstadens kendte 1735-indberetning redegjorde Johannes Rasmussen selv for manufakturets historie. ⁹¹ Problemerne opstod ifølge ham, da staten i slutningen af 1720'erne ikke ville aftage så meget sejldug som sædvanlig, og han derfor måtte lade en del af sine vævere og spindersker afskedige. Ved Christian VI's tronbestigelse forlangtes med kort frist et så stort kvantum sejldug, at køgemanufacturet ikke kunne følge hurtigt nok med, selv ikke ved at importere ekstra dug fra Holland. Og så var det, Johan Plumb kom ind i billedet.

Efter manufakturets nedlæggelse døde Johannes Rasmussen allerede i juni 1737. Herefter var ejendommen i enkens og senere børnenes eje indtil 1809, hvor manufakturgården og de to stadig ubebyggede nabogrunde solgtes. Herefter huserede kendte køgekøbmænd som Otto Chr. Boserup og C. F. Petersen på stedet, ombyggede hovedbygningen og bebyggede de tilstødende grunde.

I dag står den prægtige renæssancebygning på torvet i Køge nænsomt istandsat som et smukt minde om blandt andet den epoke fra 1680'erne til 1730'erne, hvor manufakturgården leverede en stor del af krigsflådens sejldug. Højest sandsynligt også til de skibe, hvormed søhelte som Iver Hvitfelt og Peder Tordenskjold sejlede mod svensken i Store Nordiske Krig.

Et par dage inden slaget i Køge Bugt rekvirerede Hvitfelt selv en tønne godt øl i manufakturgården. Kort efter måtte Rasmus Nielsen i stedet hjælpe de sårede, som ankom til Køge blandt andet med den forulykkede *Dannebrogs* båd. ⁹²

To skibstegnere fra 1700-årene

I 1946 købte Handels- og Søfartsmuseet i et antikvariat en lille uanselig bog (118 × 91 mm) i et meget slidt, marmoreret papbind, indeholdende 60 lavede skibstegninger, der i følge titelbladet er udført af H. H. og A. H. Stibolt (H&S 564:47).

Enkelte af tegningerne er anvendt af Anders Monrad Møller i »Fra Galeoth til galease«, men samlingen er i øvrigt næppe kendt af mange. Det vil vi gerne råde bod på, selv om undersøgelser af bogens datering, funktion og forlæg for skibsfremstillingerne, endnu ikke kan siges at være afsluttede.

Hans Henrik (1735–93) og Andreas Henrik (1739–1821) var nr. 3 og 4 i rækken på ialt 8 Stibolt-brødre, der alle blev søofficerer.

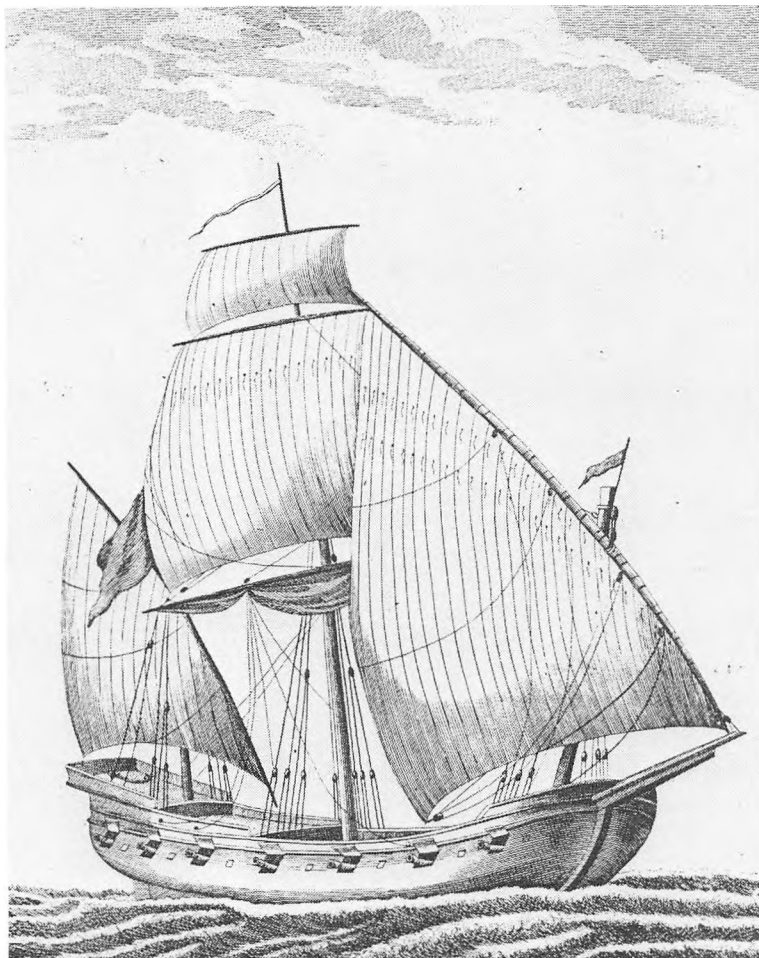
Parallelt med den daglige virksomhed og tjeneste – begge sluttede som kommandørkaptajner – har de i fællesskab udnyttet deres tegnetalenter, som formodentlig også var blevet udviklet gennem den obligatoriske tegneundervisning for søkadetter.

Det ældste daterede vidnesbyrd om deres fælles bestræbelser er en »Samling af Adskillige Slags Skibe, Fartøyer, Joller og Baade etc. Allerunderdanigst forfærdiget af H. H. og A. H. Stibolt aar 1763«, som befinder sig på den Kongelige Porcelænsfabrik.

Den ovennævnte dedikation er indrammet i en overdådighed af symboler med kong Frederik Vs monogram øverst. Herefter følger en serie tegninger af orlogsskibe, signeret H. H. Stibolt, en serie tegninger af især handelsskibe uden signatur, og til sidst to ovale, farvelagte tegninger, som fremstiller »Prinsesse Sophie Fredericas Høye Andkomst ...«, signeret H. H. Stibolt. Vi kan således regne med, at brødrene i 1763 har skænket Frederik V en samling tegninger af skibe, men trods de tekstlige fælles træk i titelbladene her og i den lille bog, er ingen af tegningerne identiske, men dog udført af samme person. Da Hans Henrik i vinteren 1762–63 havde fået tilladelse til at opholde sig på Christiansø, hvor faderen var kommandant, forekommer det sandsynligt, at han er begyndt arbejdet her, og at Andreas Henrik siden har bidraget til afslutningen. Af uransagelige veje er gaven til kongen endt på hans porcelænsfabrik, hvor man iøvrigt har suppleret med andre af brødrenes tegninger indtil efter den 21.10.1774, hvor den nævnte høje ankomst fandt sted.

I Marinens bibliotek findes andre resultater af Hans Henriks og Andreas Henriks fælles indsats. Fra 1775 således et manu-

Det ene af to kobberstik af chebekker i Georg Hæst: »Efterretninger om Marokos og Fes«. København 1779. I bogen gengives også en maurisk kaperfregat og alle tre er de stukket af Meno Haas. I en note tillægger forfatteren: »For disse tegninger må jeg takke vores habile Hr. Sæ-Capitaine Andr. H. Stibolt, som selv i Marokos har gjort udkast til samme.«



skript om »Søevolutioner eller een Orlogsflodes Ordener og Bevægelser«, og desuden er der bevaret manuskripter til signalbøger for årene 1779, 1782 og 1784.

For at indkredse hvilken funktion brødrenes lille papbind med fint tegnede skibe kan have haft, har vi set på en tilsvarende bog fra Handels- og Søfartsmuseet med titelbladet »Over Nationers Skibe og mindre Fartøyer af E. O. K. Branth Comend. Captain« (H&S 26:37). Bogen indeholder 76 farvelagte tegninger af samme karakter som brødrene Stibolts, men ganske uden disse tegningers kunstneriske kvalitet, og med andre forlæg. Omtrent 30 af de gengivne skibstyper er især fra Stillehavet og findes ikke hos Stibolt. I 1803, da Branth blev kommandørkaptajn, vidste en dansk søofficer meget mere om Stillehavets fartøjer end brødrene Stibolt 30–40 år før.

Sammenligningen af de to bøger fører i øvrigt til den nærliggende tanke, at vi måske her har to håndbøger i fjernkending



for søofficerer. Kommandørkaptajn Branth har nok, trods et ringere tegnetalent, også haft behov for selv at have en sådan.

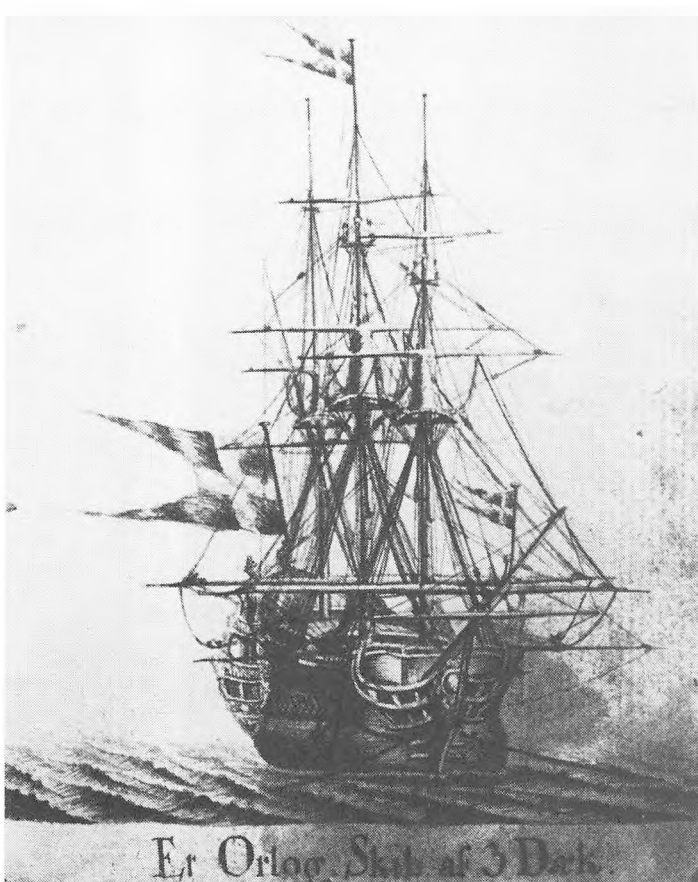
I »Fra galeoth til galease« har Anders Monrad Møller med henvisning til det daterede titelblad i samlingen på den Kongelige Porcelænsfabrik dateret H. H. og A. H. Stibolts bog på Handels- og Søfartsmuseet til 1763. Vi må dog indtil videre regne med, at den også kan være en halv snes år yngre.

På de følgende sider gengives alle tegninger i naturlig størrelse og i bogens rækkefølge.

Billedtekster i kursiv angiver citater fra G. A. Koefoeds manuskript til en søordbog, samlet i perioden 1778–1792 (Handels- og Søfartsmuseets bibliotek).

Et orlogsskib med 3 dæk.

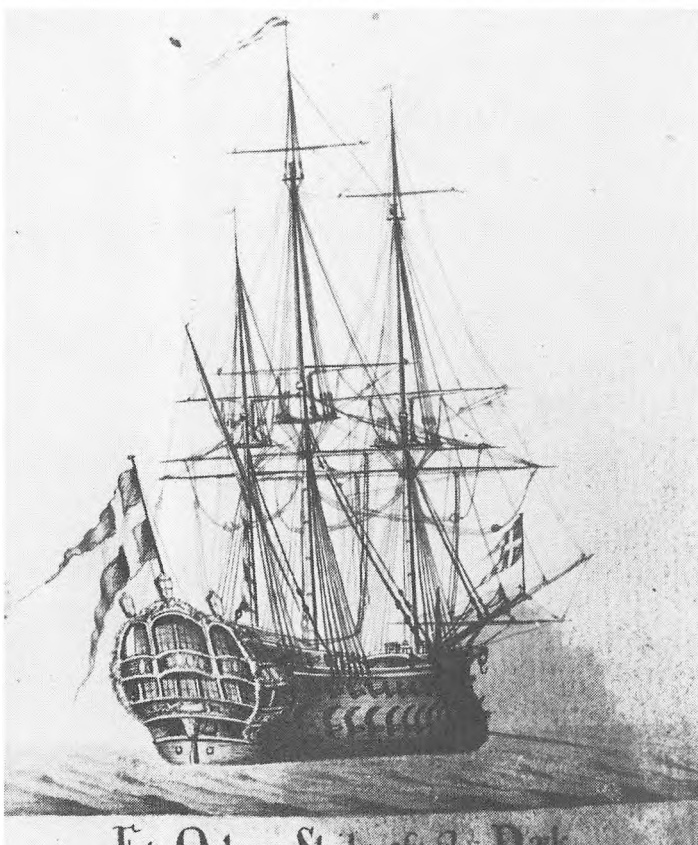
Skib er et almindeligt navn på et fartøj til at gå over søen med, at regne fra jagter af til de største orlogsskibe. Men egentlig betyder ordet Skib et fartøj med tre master og fregats takkelage. Alle andre fartøjer tager navn efter deres dannelse og tilsækling.



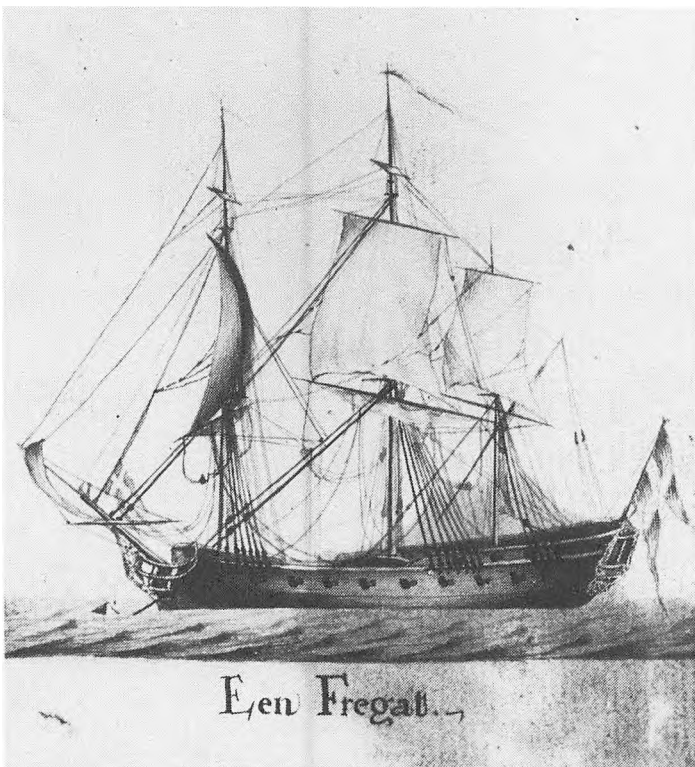
Et Orlogsskib af 3 Dæk

Et orlogsskib med 2 dæk.

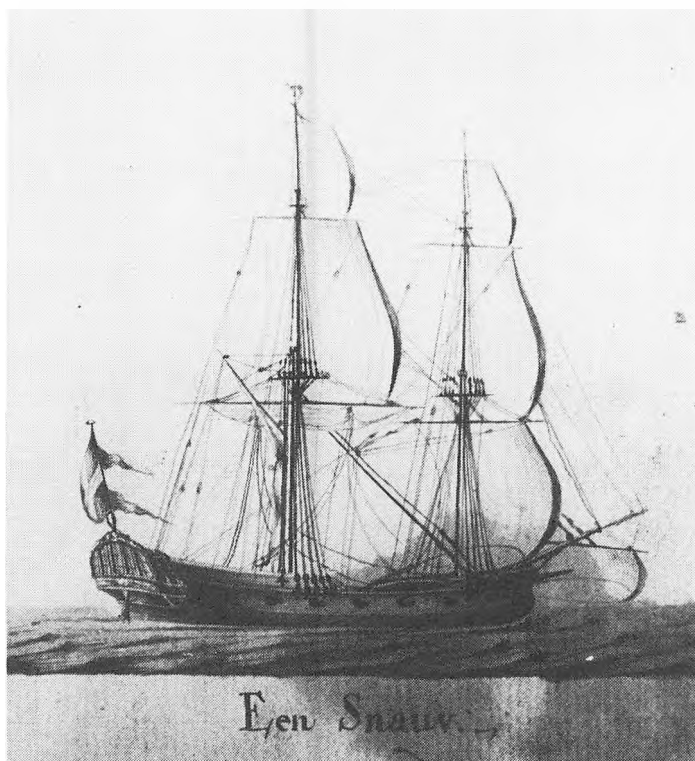
Eller Skib af Linie, kaldes alle skibe med to batterier, så de kan holde post i linien, i Ordre de Bataille, slagorden. De mindste skibe, som bruges dertil, er de, der fører 64 kanoner.



Et Orlogsskib af 2 Dæk



En fregat. Orlogsfartøj der fører tre master og et batteri kanoner. De største fregatter er på 44 kanoner, hvoraf 26 er på batteriet og resten på skansen og bakkens. Til en god fregat udfordres et meget sejlbart skib, da de almindeligvis bruges til at krydse og til at undersøge fjendens foretagender. Et Fregat-skib er et fregatbygget handels-skib, der undertiden fører nogle små kanoner til dets eget forsvar.



En snau. En slags småfartøjer med to fregatmaster, stormast og fokkemast og et bomsejl til mesan. Er brugelige både til handelsfartøjer og krigsfartøjer, dog går de nu af brug, da brigtaklingen til begge dele er meget håndterligere.

En brigantin. En letbygget
brig, en slags tomastet fartøj med
fokkemast og stormast, det ligner
snau, men har ikke som den et
fast storsejl.

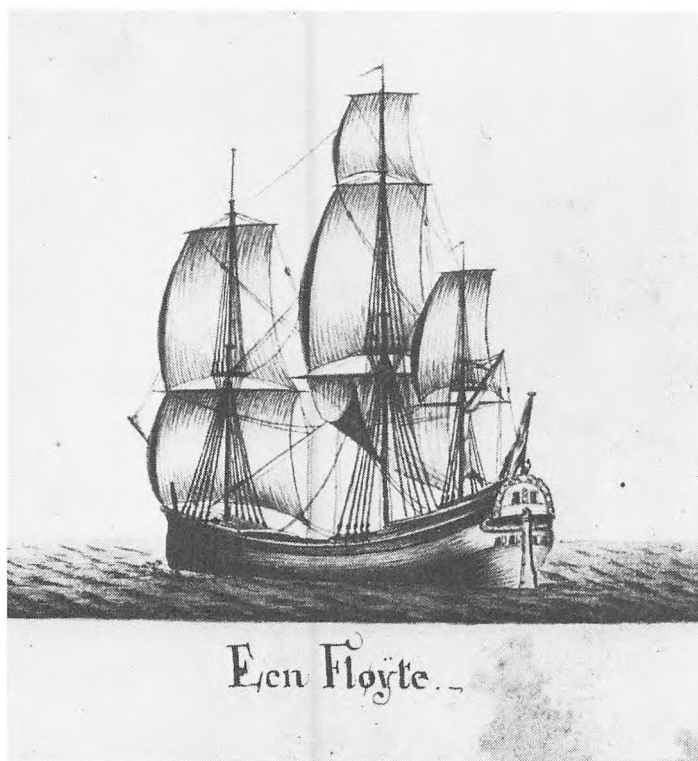


En billing. Kommandør-
kaptajn O. Branth kan for-
tælle om »Billinger«, at
»denne slags skibe er næsten
gået af brug, dog har
spanierne endnu nogle i
deres handelsflåde«.



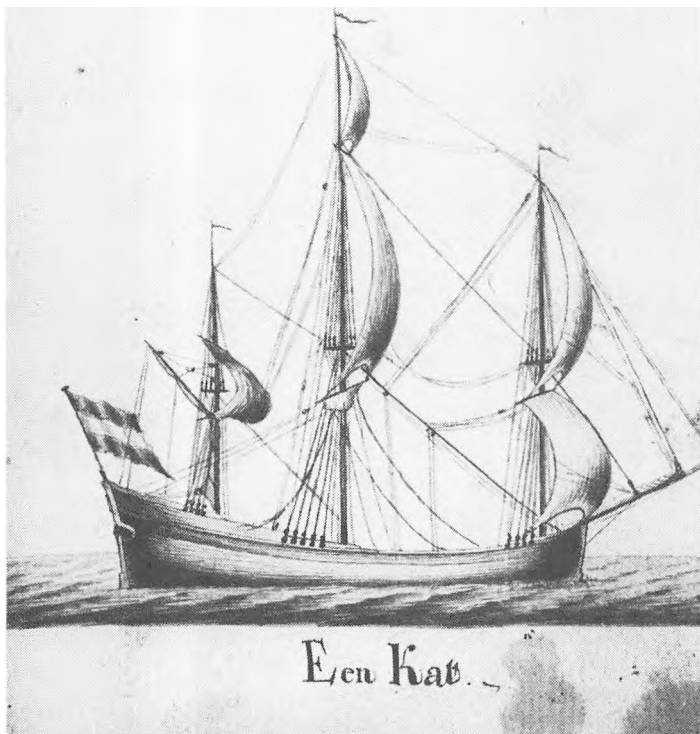


En hukkert. En slags to-mastet fartøj med stor- og mesanmast. De fører også undertiden tre master, men sjældent bramstænger.

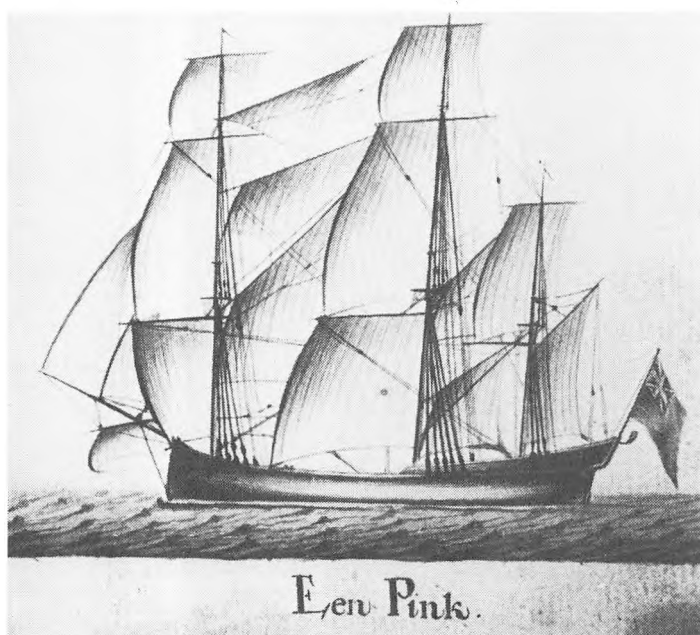


En fløyte. En slags hollandske tremastede skibe, der er bygget meget høje agter og almindelig fladbundet. Og fladbundet kaldes alle de fartøjer, der er bygget med flade eller lige bundstokke, hvilket giver et skib megen drægtighed og liden dybgående.

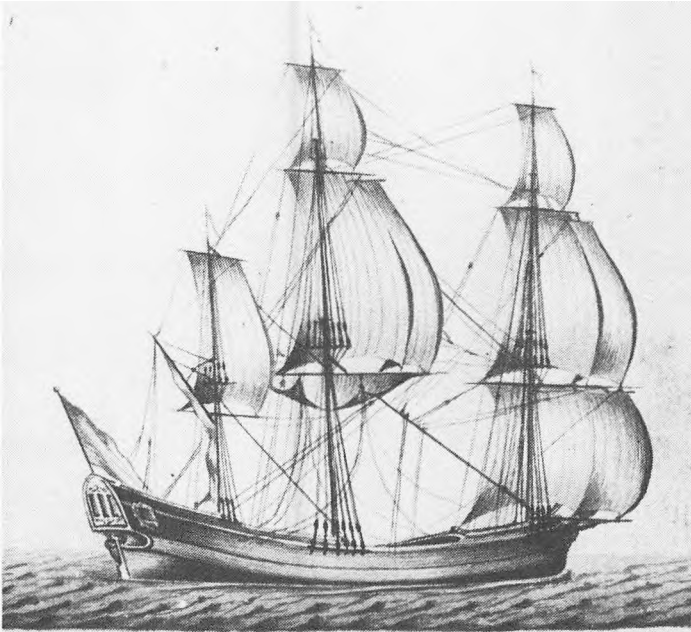
En kat. En slags højgattede skibe med stort spring. Ligner noget en fløjte. Spring, kaldes på et skib den øverste rundagtige dannelse af rælingen, der bringer skibets ender til at rejse noget. Når denne rejsning ikke er for stor, giver den et smukt syn og forbindrer, at man kan se skibets kølsprængning, når det bliver gammelt.



En pink. En slags meget højgattede skibe, de ligner meget en fløjte, dog er der der nogen forskel på spejlet. De er gerne fladbundet og bruges meget fra Holland.

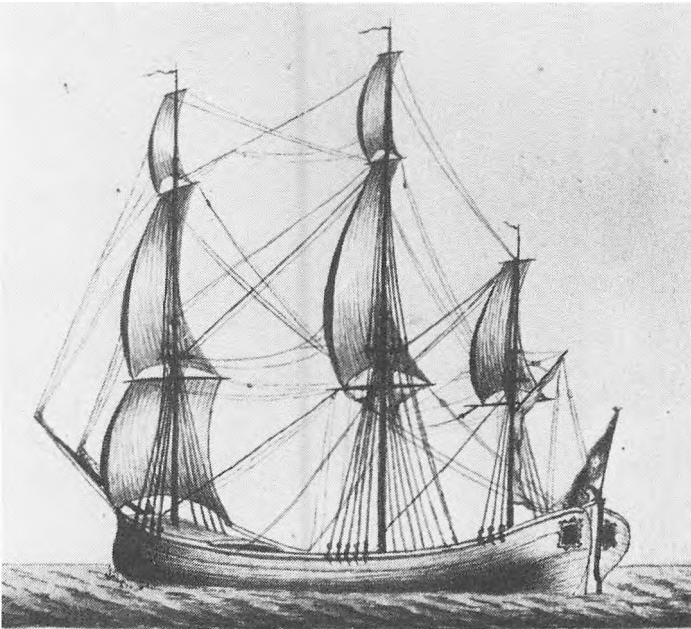


En hækbåd.



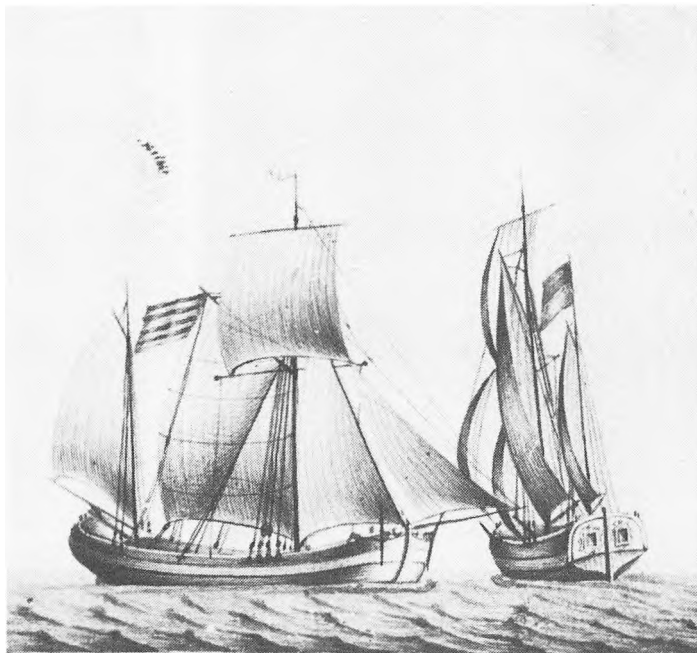
En Hek. Baad.

En tremastet galiot. *En slags hollandske fartejer, der har fregats rejsning, men skroget er fladgående, til at bære en stor last.*



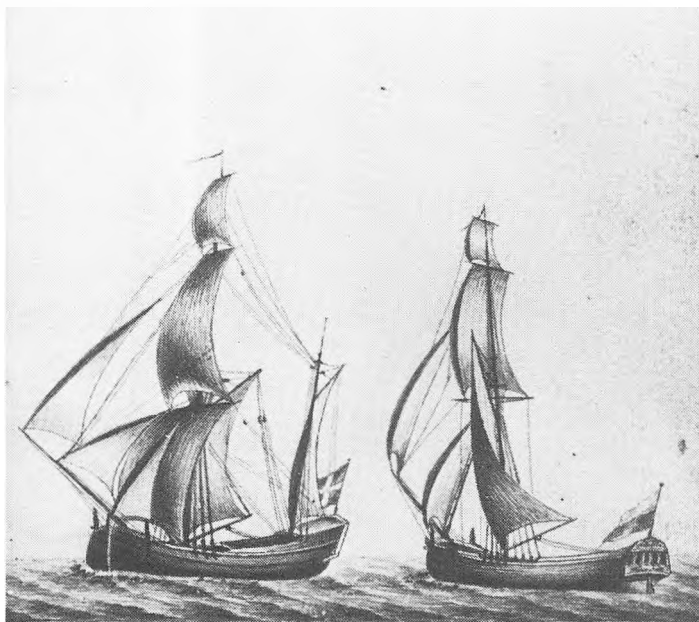
En 3 Mast. Galiot.

En galeot og en galease.
Disse er ens rigget, men
galeoten er rundgattet og
fladbundet og galeasen er
spejlgattet og skarptbygget.



En Gallioth og Gallias.

En hukkert-galease og en
hukkertjagt. En galease og
en jagt med hukkerigget
stormast med tre råsejl.

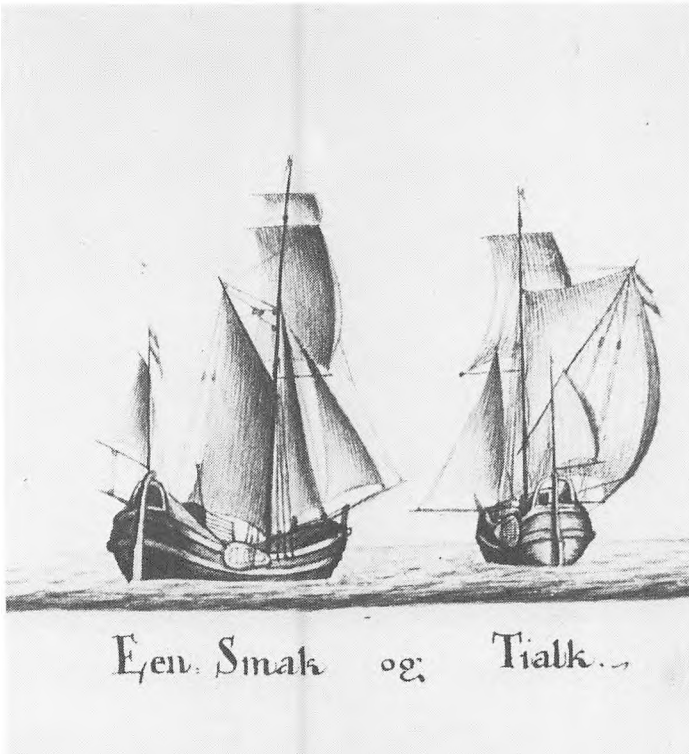


En Hukkert Gallias og Hukkert Jagt.

En kuf. En slags hollandsk
fladbundet fartøj.



En smakke og en tjalk. Nogle
fladbundede fartøjer, der bruges i
Holland, med en stormast og en
liden mesanmast så agterlig som
mulig. Tjalkens storesejl er et
højt sprydejl. Begge har sværd
på siderne for at kunne holde
vinden.

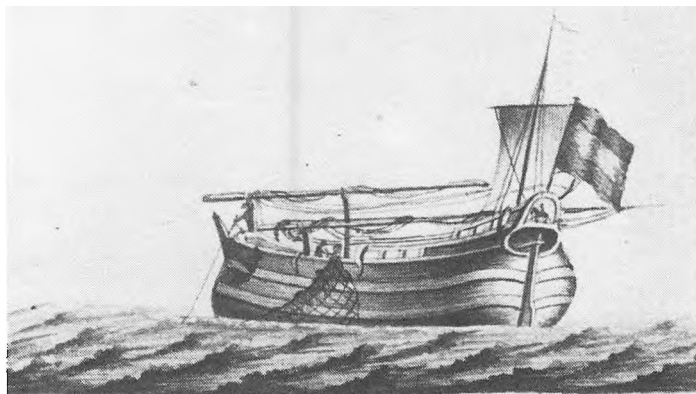


En tremastet smakke.



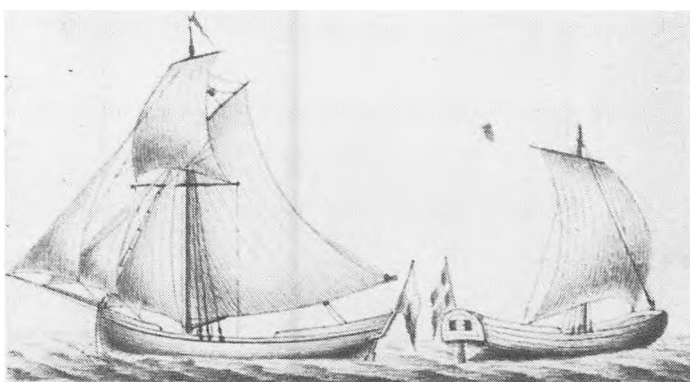
Et smalskib og en kaag.
Fartøjer hovedsagelig til
indenrigsfart i Nederlandene.
Et smalskib var smalt, så
det kunne sejle gennem visse
snævre sluser.





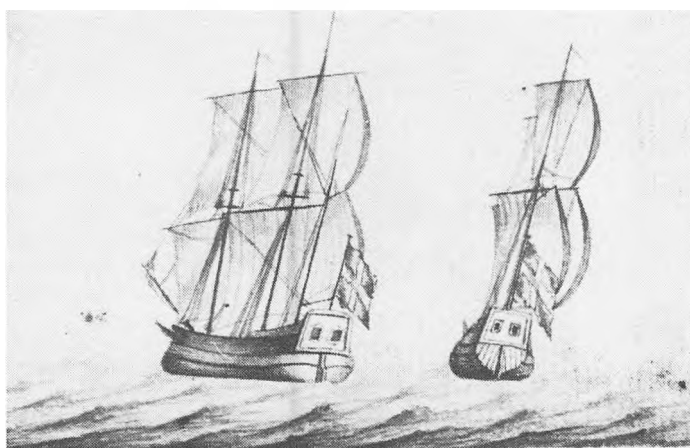
En Fisker-Bysse.

En fisker-bysse. En slags
hollandsk fiskefartøj.



En Jagt og Nordlands-Jegst.

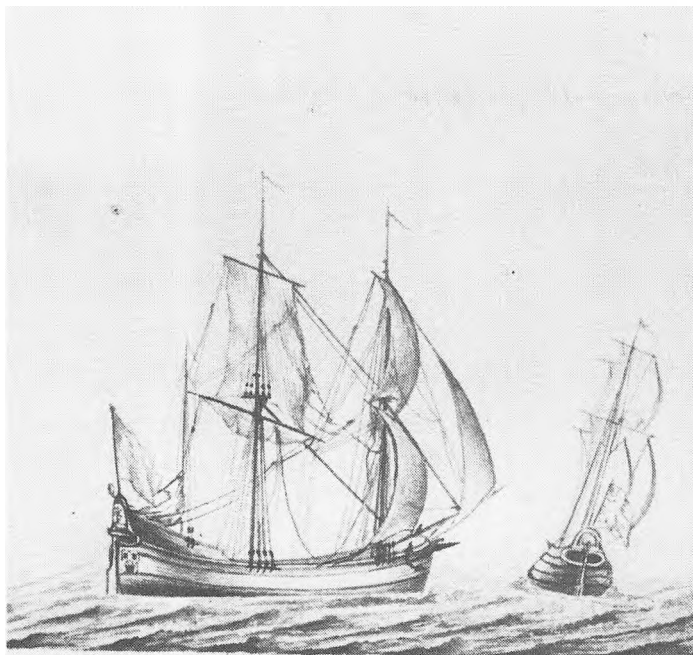
En jagt og en nordlandsjekt.
Jagt er en slags enmastet fartøj
med bomsejl. Den råsejls-
riggede nordlandsjekt
transporterede gods og varer
til og fra Nordnorge.



En Krejert og Hunde-Kreiert.

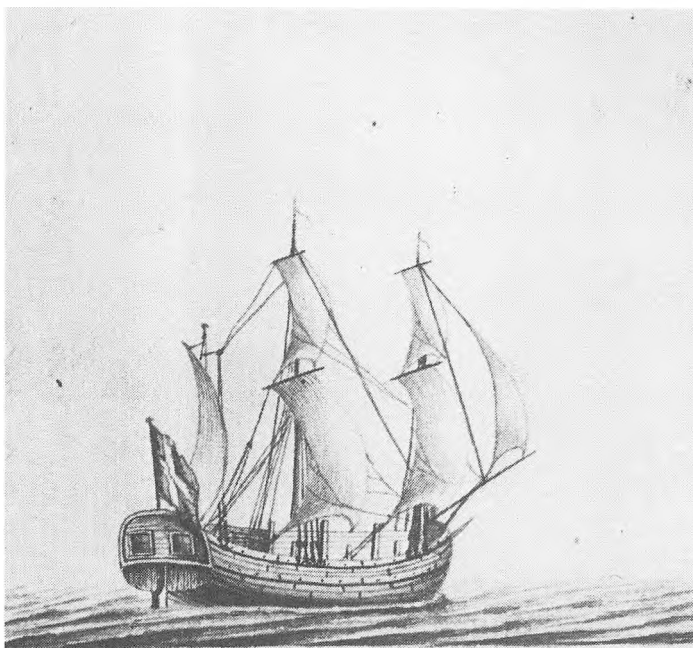
En krejert og en hundekrejert.
Krejert er et fartøj med
to eller tre master, som har en
bæk agter og er meget skarp.
Fører gerne master og stænger i
et træ. De bruges meget fra
Norge til at hente korn med.
Forskellen på tegningens to
krejertes må gå på hækkens
bygning.

En bysse og en skude. Begge betegnelser er af oldnordisk oprindelse. I 1500- og 1600-tallet betegner bysse et dækket fartøj med to eller tre råsejlsriggede pælemaster.



En Bysser. og Skude.

En finneskude. En slags fartøj fra Finland, der fører tre master med råsejl, som kan fires ned på dækket, da master og stænger er i et. De er gerne klinkbygget.



En Finde. Skude.

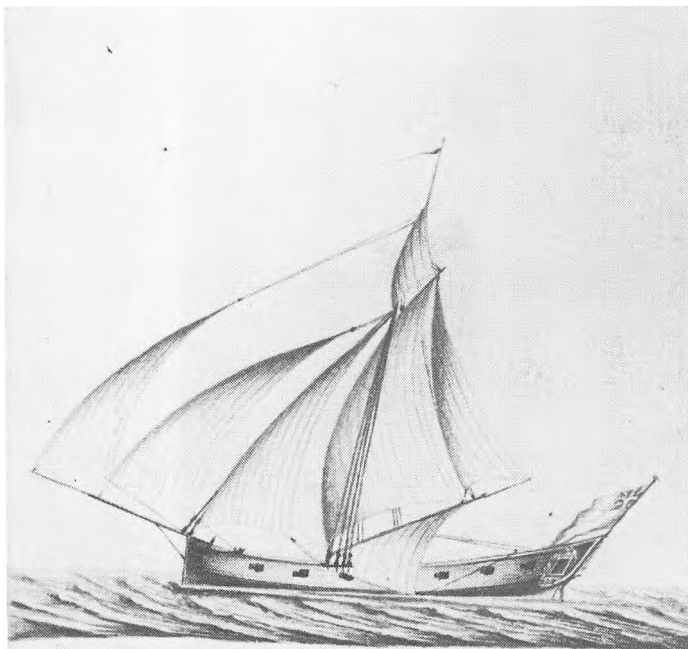
En skagebåd og en engelsk lugger. Den første må være en båd fra Skagen (skawbrig?). En lugger eller logger er en slags meget skarpt sejlede fartøjer med tre master.



To skonnerter. Små velsejlende fartøjer med to master og gaffel-sejl samt topsejl og klyver.

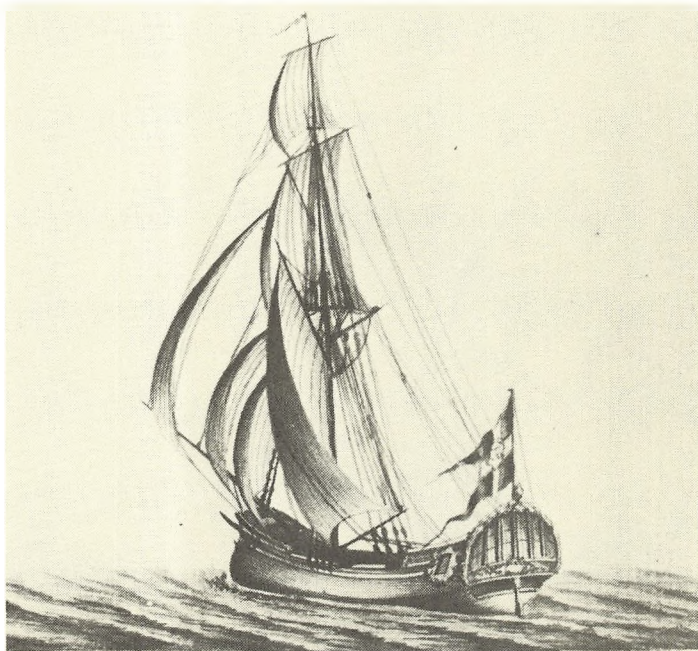


En bermuda-bark. Lokalt fartøj i Vestindien. Bl. a. benyttede Det Vestindiske Søkorps i 1760'erne en sådan med navnet *Prinsesse Vilhelmine Caroline*.



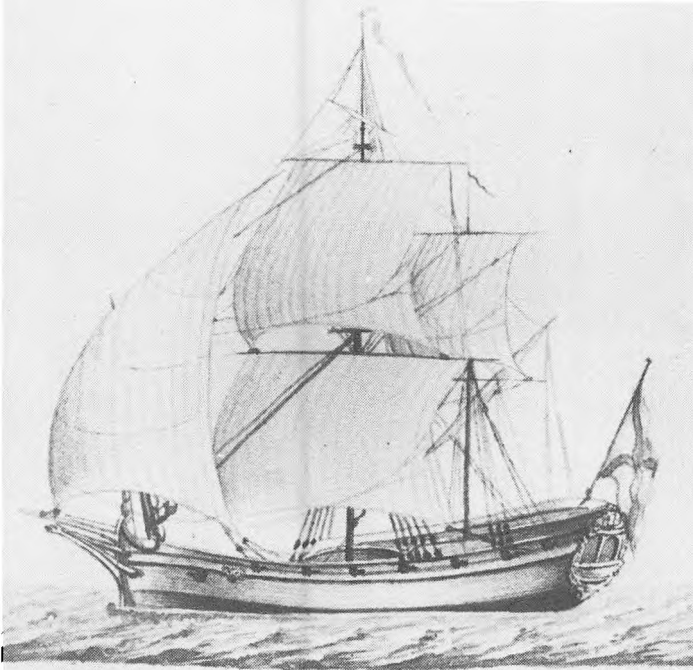
En Bermudes-Bark.

En paketbåd. *Sådan kaldes fartøjer, der alene er bestemt til at bringe rejsende og brevskeber fra et sted til et andet.*



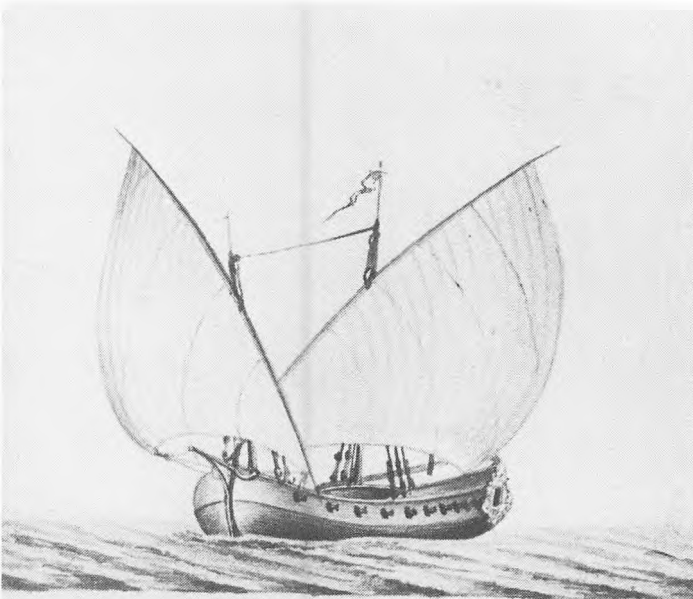
En Paquet-Baad.

En polakke. En slags fartøj
der bruges meget i Middelhavet.



En Polakke.

En bark på læns. Ordet bark
kommer af latinsk barca,
som i de romansk talende
lande betegner mange
forskellige småfartøjer.



En Barkve Alleant.

En chebek. *En slags fartøj med tre master og råsejl, der bruges meget i den midlandske sø (Middelhavet).*



En chebekkiner. A. H. Stibolt har tegnet to lignende fartøjer til Georg Høst: »Efterretninger om Marokos og Fes«, København 1779, og her kaldes de chebekker.

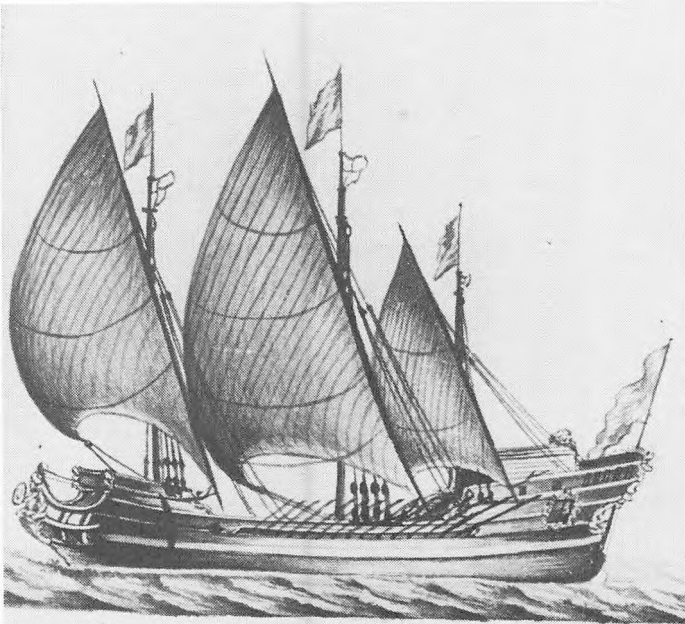


En salletinsk chebek. Fartøj fra Salé, en marokkansk kystby lige øst for hovedstaden Rabat.



En Salletinsk Schebek.

En galease. Venetiansk sejskib som også kan ros. Hos O. Branth kaldes den en dobbeltgalej og sådanne har »64 årer og 1000 til 1200 mands besætning, hvoraf 6 mand til hver åre.«



En Galeas.

En galej. En slags orlogsfartøj både til at ro og sejle med. Man betjener sig af dem imellem landene og på steder, hvor der ingen sø går, de er næsten afskaffet hos alle nationer, undtagen hos os i Norden, hvor de dog endnu kun bruges langs kyster, der er skjult af øer. Galejer fører kanoner ret forud til attack og på siderne falkonetter til eget forsvar. Galejer indgik i den dansk-norske flåde fra 1600-tallets slutning til de sidste blev bygget i Norge i 1769.



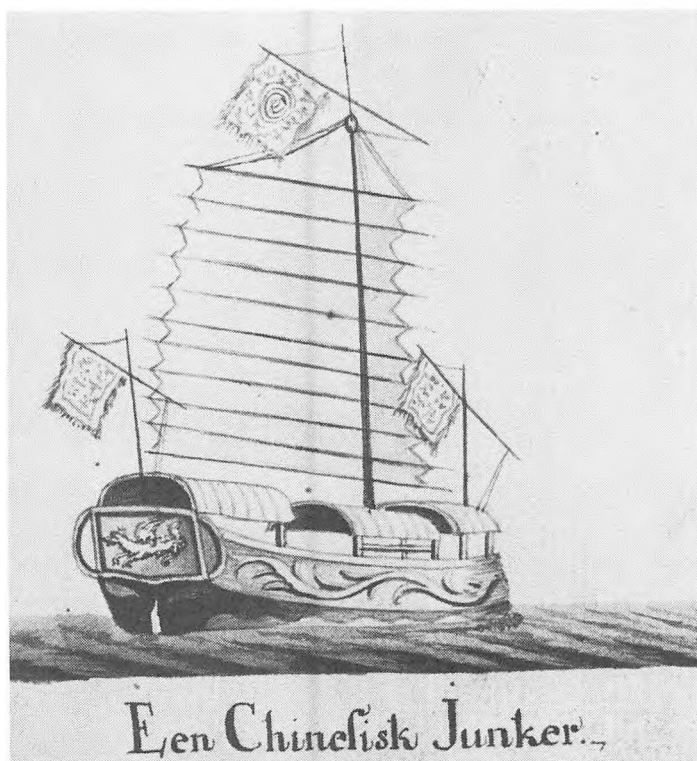
En feluk. En lille udgave af en galej, og O. Branth fortæller: »bruges mest af tyrkerne som kaper.«



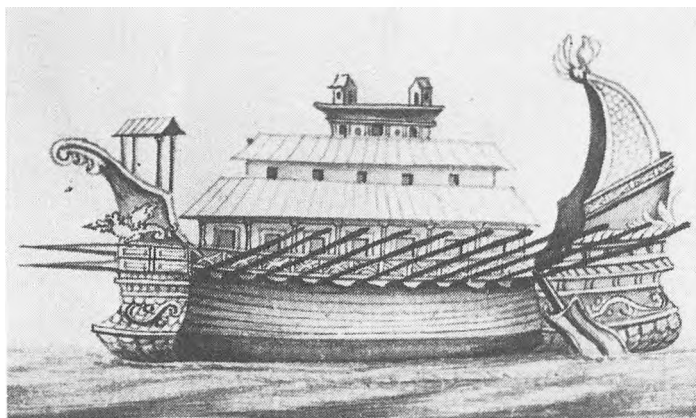
En tyrkisk saik. Handelsfartøj fra den østlige del af Middelhavet.



En kinesisk junke. Denne udgave af en junke er sandsynligvis tegnet efter Nicolas Witsen: »Architectura Navalis«, Amsterdam 1690.

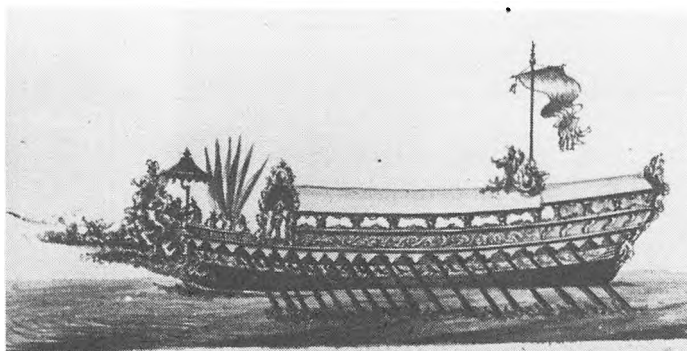


En syrakusisk galej. Også dette usandsynlige fartøj har sit forbillede hos Witsen.



En Syracusisk Galej.

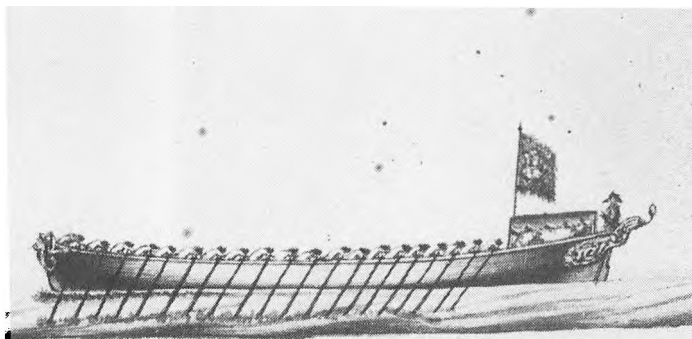
Bucentoro. Hvilket alene er for dogen af Venedig og bruges i trolovelsesfesten med havet. Ceremonierne i den anledning blev første gang afholdt omkring år 1000. Sidste gang ceremonien fandt sted var Kristi Himmelfartsdag 1796. 9. januar 1798 blev den sidste Bucentoro, der var bygget i 1722, plyndret og raseret af Napoleons tropper.



Bucentoro.

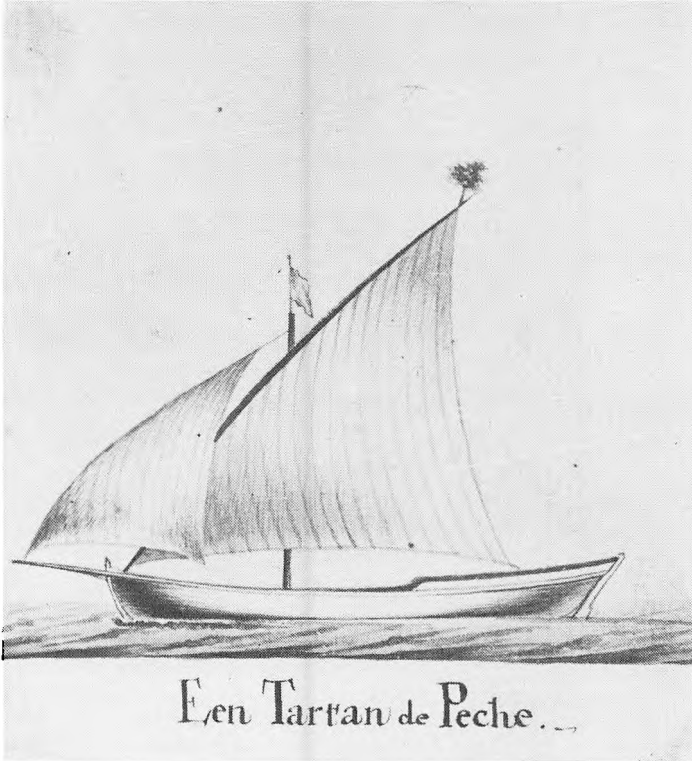
Hvilken Alene er for Dugen af Venedig, og Bruges i Trolovelsens Fæst med Havet.

En portugisisk chalup med 40 årer. En sådan stor chalup med 40 årer til transport af kongelige og andre standspersoner på flåden Tejo er bevaret på søfartsmuseet i Lissabon.



En Portug. Chaluppe af 40 Aarer.

En tartane de peche. Bruges ifølge O. Branth »i Middelhavet mest til fiskeri«.



En lystjagt. For standspersoner et behageligt alternativ til, når vejret ellers tillod det, at undgå rejselivets strabadser i tidens stive vogne på dårlige veje.

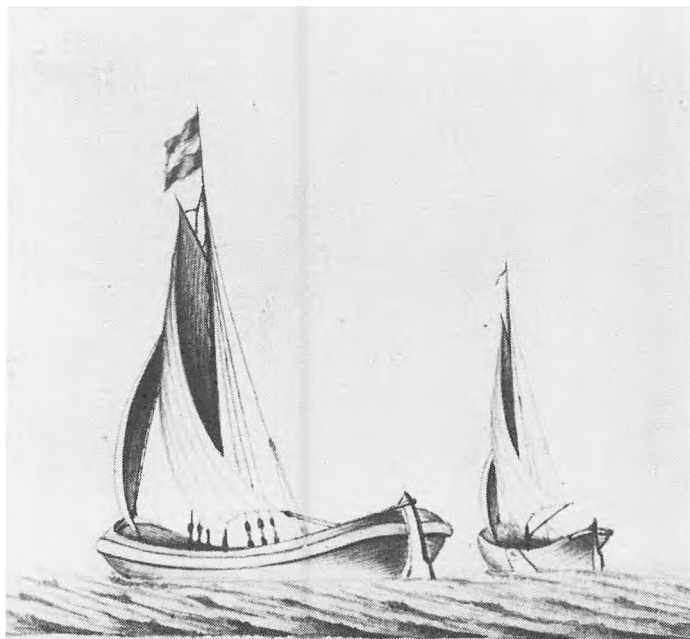


En Skt. Peter bark og en ordinær bark. O. Branth forklarer, at en Skt. Peters bark er en muleta »Et slags almindelige fiskerfartøjer på kysten af Portugal, de har sværd på siderne og styres ikke med rospind men med åg.«



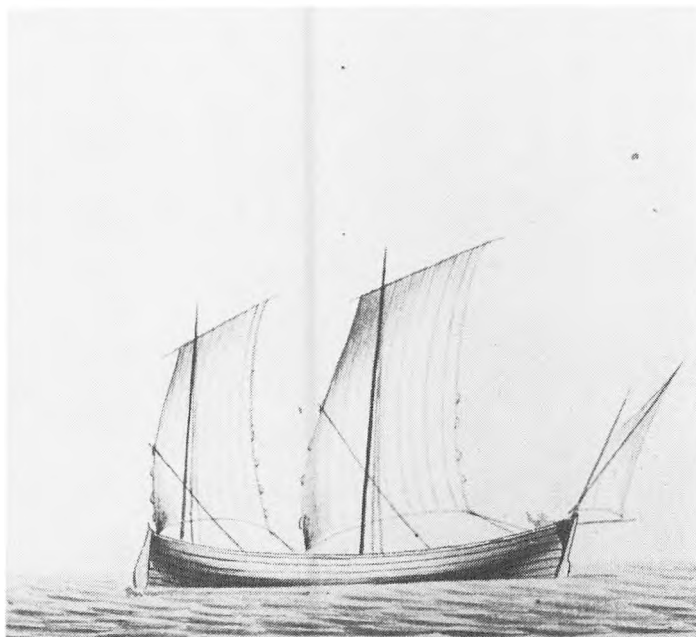
En spansk bark.





En Hollandsk Lodtskøjte, og Baad.

En hollandsk lodsskøjte og båd. Skøjte kalder man i Holland fartøjer, der er indrettet til at bringe rejsende fra et sted til et andet. Ligeledes også de store både, hvormed de hollandske lodser møder deres skibe i søen indenfor bankerne. Der er to slags skøjter: sejlskøjter eller lodsskøjter og trækskøjter, lange smalle fartøjer med ruf og kabyl i, og som trækkes med heste frem langs kanten af kanalerne i Holland og Brabant.



En Engelsk Smugler.

En engelsk smugler. En lugger som ifølge O. Branth »bruges mest på engelske kyster som smuglere og til at jage smuglere, meget sjældent til koffardi. De er almindeligvis klinkbygget.«

En fløyer (flyer?) eller javansk fartøj og et nikobarisk fartøj.



To sellinger, brugelige på kysten af Koromandel, den ene for rådet i Trankebar. Præsten Hans Mester beskriver i 1710 bådtypen således: »helt tynde i træet, svage og uanselige, ej med søm eller jernnagler sammensatte, men alene sammenbundet med tynde reb eller snore af det, som sidder uden på kokosnødderne«.



De to fartøjer, der bruges i Venedig. Fartøjet til højre er en rascona, og typen blev indtil 1940'rne brugt til varetransport på floderne i Podalen.



En chalup og en jolle.

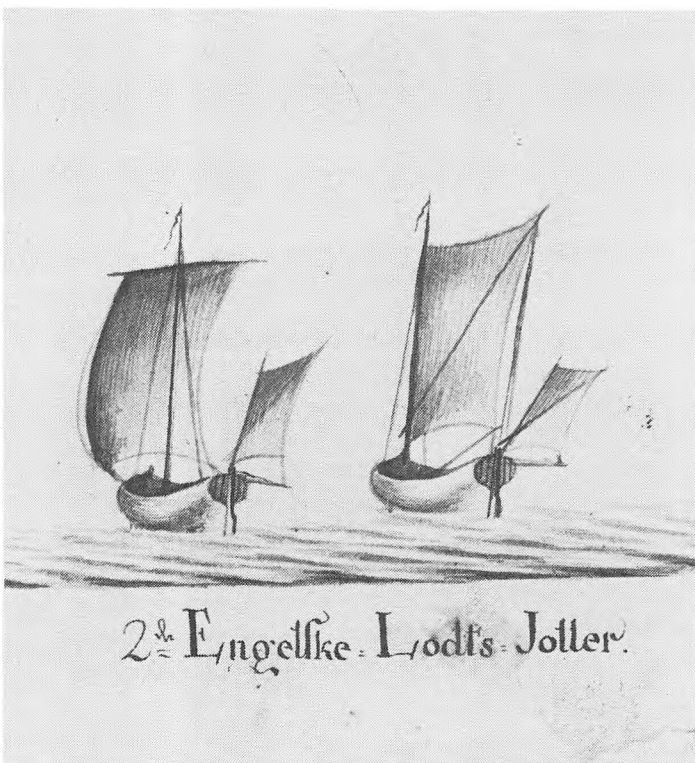
En chalup er et rofartøj med otte eller ti årer. Der er to slags chalupper i et skib, nemlig: chef-chaluppen, en let chalup til skibschefens tjeneste og travaille-chaluppen, en stærk chalup til skibets tjeneste. Joller er den mindste slags fartøjer.



To barkasser. *Store skibsbåde til et orlogsskib, til at ro og sejle med. De fører fra 12 til 24 årer og kan bære fire falkonetter, ja vel og en liden kanon for ud. De er bygget meget fladgående og dermed tjenlige til landgang.*



To engelske lodsjoller. *Lodser er oplyste folk, som har kundskab om det farvand de vil lodse på og som betjener sig af dygtige både til at møde skibe i søen med.*



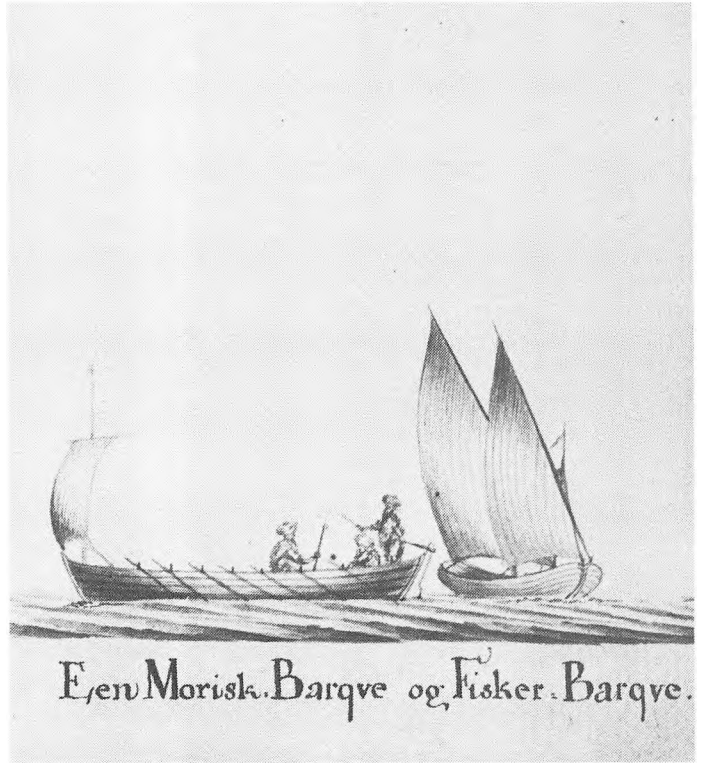
En bornholmsk ege. Denne bådtype kendte brødrene Stibolt fra deres barndom på Christiansø. De sidste eger blev ødelagt af Stormfloden i november 1872.



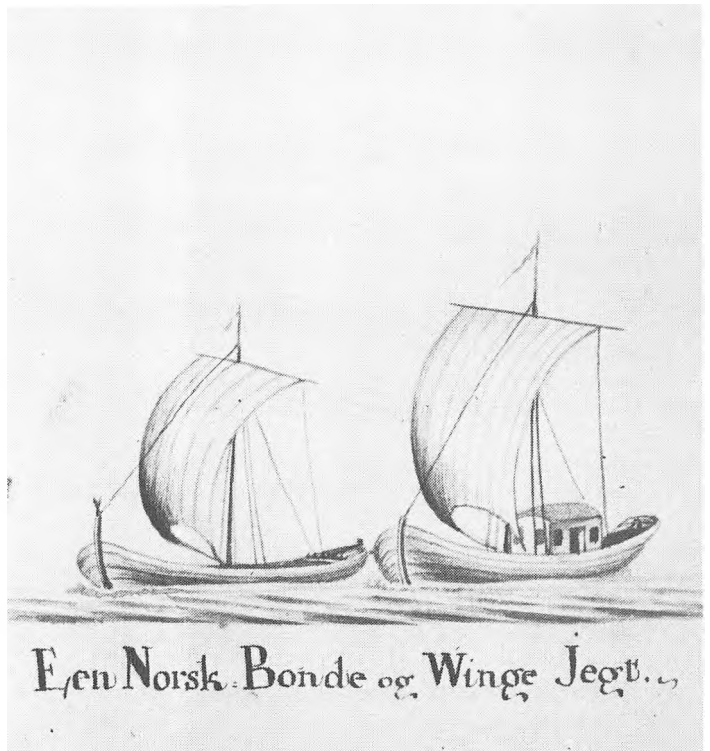
En fiskerjolle og en lodsjolle. Medens fiskerjollen er ret ubestemmelig, så ligner lodsjollen de spidsgattede både, vi den dag i dag kender fra bl. a. Sjællands Øresundskyst.



En morisk bark og en fisker-
bark.

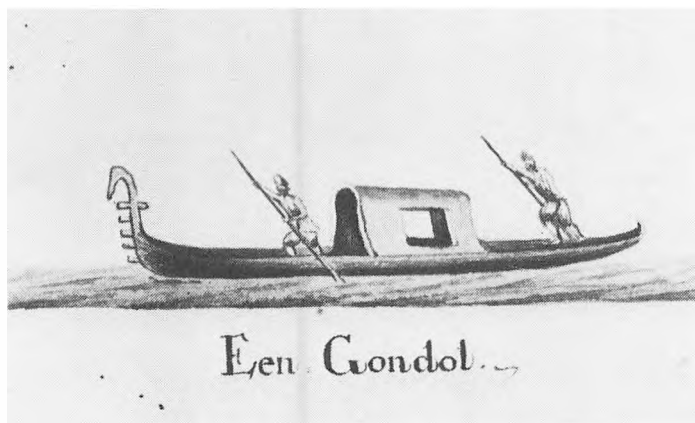


En norsk bondejekt og en
vengejekt. *Den slags store åbne
både der farer langs de norske
kyster med gods fra et sted til et
andet.* Venge er en kahyt;
vengejekt en rejsebåd.





En kinesisk sampan og en katamaran. Ordet sampan er med tiden blevet en fællesbetegnelse for alle de allestedsnærværende småbåde i kinesiske og omliggende farvande. Dette baldakindækkede eksemplar er til persontransport. En katamaran er nogle sammensurrede tømmerstokke, som anvendes til fiskeri bl. a. på Koromandelkysten ved Trankebar.

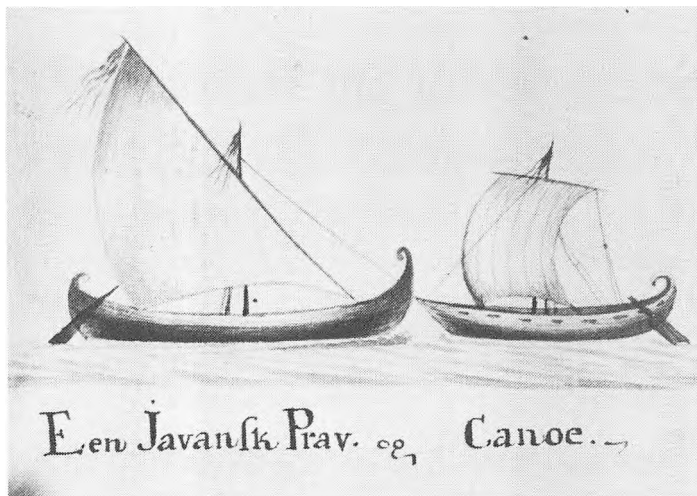


En gondol. Herom meddeler O. Branth: »Bruges alene på kanalerne i Venedig, hvor der skal være 9–10.000 sådanne gondoler. De er alle sorte med sorte gardiner. Jernet for har samme højde som hytten, agterste mand står oppe og forreste mand nede. Alle gondoler er hinanden lige.«

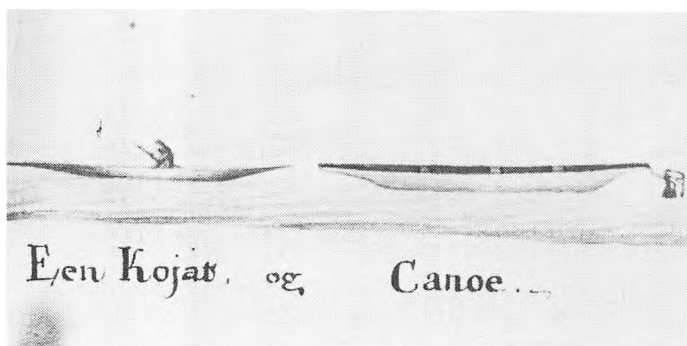
Udvalg af litteratur benyttet i forbindelse med ovenstående

- Aubin*: Dictionaire de Marine. Amsterdam 1702.
- Brandt Aymar*: A Pictorial Treasury of the Marine Museums of the World. New York 1967.
- Jørgen H. P. Barfod*: Danmarks-Norges Handelsflåde 1650–1700. Søhistoriske skrifter VI. Helsingør 1967.
- G. B. Rubin de Cervin*: Bateaux et Batellerie de Venise. Lausanne 1978.
- G. B. Rubin de Cervin*: The Shipping of Venice. Mariners Mirror, vol. 47, pp. 162–70.
- Dansk Biografisk Leksikon, København 1933–44.
- H. G. Garde*: Efterretninger om den danske og norske Søemagt. Bind 4. København 1835.
- Georg Høst*: Efterretninger om Marókos og Fes. København 1779.
- Joseph Jobé* (ed.): The Great Age of Sail. Lausanne 1967.
- Peter Koch*: Det hvisker fra Havet. Allinge 1935.
- Karl Heinz Marquardt*: Bemastung und Takelung von Schiffen des 18. Jahrhunderts. Rostock 1986.
- Anders Monrad Møller*: Fra galeoth til galease. Esbjerg 1981.
- Anders Monrad Møller*: Søofficerens forsøg til en dansk søordbog. H&S årbog, Helsingør 1981.

En indonesisk prau og en kano.



En kajak og en kano.
Kajakker fra Grønland har i 1700-tallet kunnet opleves på kanalerne midt i Kongens København. Kanoen er en udhulet træstamme gengivet efter Witsen.



António J. C. Maia Nabais: Barcos. Historia do Concelho do Seixal. 2. udgave, Seixal 1984.

Peter Norton: State Barges. National Maritime Museum. HMSO. Greenwich 1972. Oxford Companion to Ships & the Sea. Edited by Peter Kemp. London 1976.

Pierre Ozanne: Auf See und vor Anker. ... mit erläuternden Texten von Bernd Tölzel. Edition Maritim. Hamburg 1986.

Sam Svensson: Bark och barkskepp. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Årsbok 1944.

Th. Teinæs og Aage Rohmann: Den bornholmske Ege. I Hilsen fra Bornholm til M. K. Zahrtmann. Rønne 1931.

Birger Thomsen: Det Vestindiske Søkorps 1760–1769. Maritim Kontakt 1. København 1980.

T. A. Topsøe-Jensen & E. Marquard: Officerer i den dansk-norske Sæetat ... København 1935.

Tranquebar. Arkitekturhistorisk Årsskrift. Architectura 9. København 1987.

Niels Truslew: Skibe i søen 1805, ved Dorthe Falcon Møller, Jens Lorentzen og Anders Monrad Møller, Søhistoriske Skrifter VIII, København 1979.

Weilbachs Kunstnerleksikon, København 1947–52.

Nicolaes Witsen: Architectura Navalis ... Amsterdam 1690.

G. R. G. Worchester: Sail and Sweep in China. HMSO. London 1966

Sorte tavler og stum tale

– et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark

Oversendelse af oplysninger over lange afstande gennem optiske (synlige)signaler, f. eks. i form af ild eller røg kendte man allerede i den klassiske oldtid.

Også i Danmark havde man tidligt udviklet et signalsystem – primitivt, men rimeligvis organiseret, i form af de talrige bavnehøje.

Akkustiske (hørbare) signaler afgivet med f. eks. horn, trommer eller kanonskud har også været kendt langt tilbage i tiden.

Det er imidlertid klart, at betydningen af sådanne signaler måtte være aftalt på forhånd, og antallet af mulige signaler måtte i sagens natur være såre begrænset.

Nogenlunde det samme kan siges omkring brugen af signalflag til søs i ældre tid. Enhver husker, at Niels Juel før slaget i Køge Bugt 1677 »hejsede det røde flag/og slog fjenden slag i slag.«

Det røde flag var signalet til kamp, men det blev også benyttet som justitsflag når domme skulle eksekveres og som advarsels-signal når der indtoges krudt. På tilsvarende vis markerede andre ensfarvede flag forskellige betydninger.

Orlogsflådens signalsystem udvikledes efterhånden og i 1700-årene gik man over til at bruge forskellige signalflag og vimpler, hvis betydning var fastlagt i hemmelige signalbøger. Christian VI's signalbog for orlogsflåden 1743 havde således 32 forskellige signalflag og 5 vimpler som i forskellige kombinationer kunne udtrykke ganske mange ordrer eller meninger.

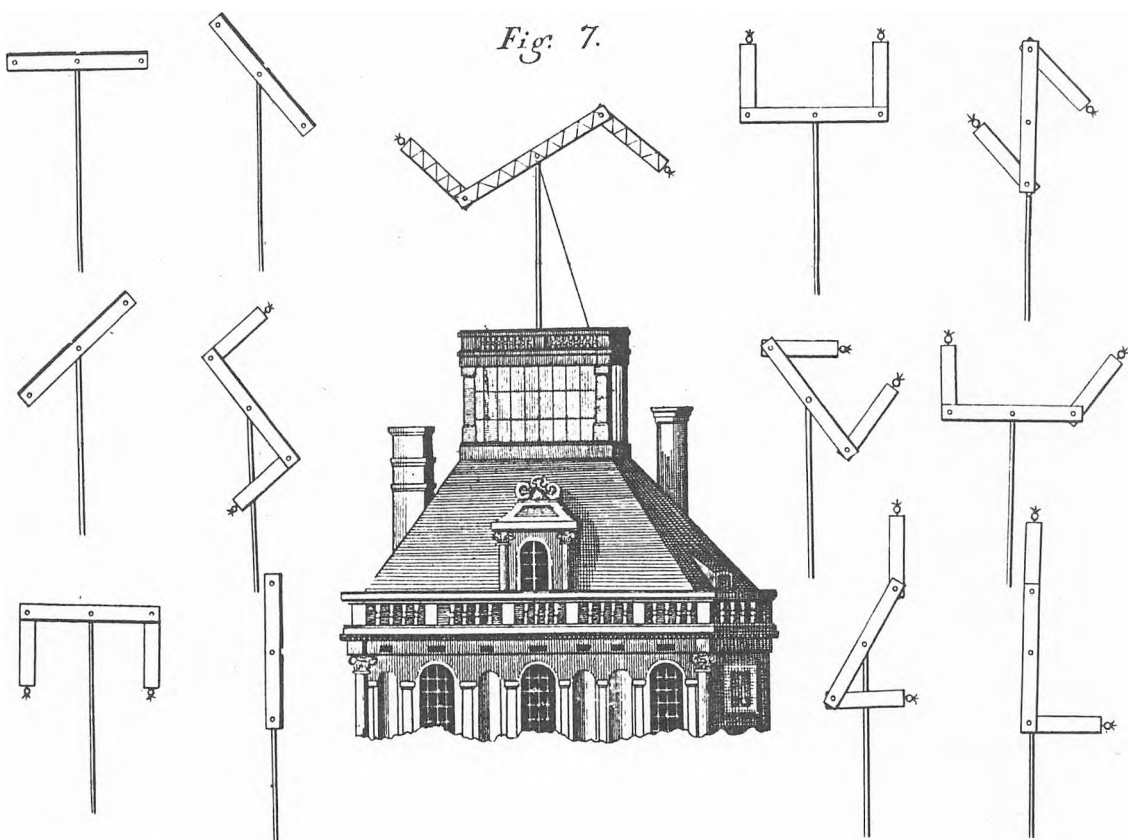
Kikkertens opfindelse og svenskeren Samuel Klingerstjernas opfindelse af den akromatiske linse i 1757, hvorved det blev muligt at skelne små genstande over længere afstande, satte gang i den gamle drøm om »med lynets hast« at kunne meddele sig over sø og land.

Mange forsøg blev gjort rundt om i Europa, men det blev den franske ingeniør og geograf Claude Chappe (1763–1805) som udviklede det første brugbare optiske signalsystem, som ikke blot kunne udtrykke forudfattede ord og meninger, men ord og tal i ubegrænset omfang.

Opfindelsen fik navnet »Telegraf« som kommer af græsk telegrāphejn = »fjern-skriver«.

Efter en række forudgående forsøg indgav Chappe en beskrivelse af sin opfindelse til konventet og fik i sommeren 1793

Fig: 7.



*Chappes telegraf, her stationen i Paris som var anbragt på et af Louvres tårne.
Stik fra Edelcrantz: Afhandling om Telegrapher, 1796.*

ordre til at bygge en telegraflinie fra Paris til Lille, en strækning på ca. 230 km.

Den første melding blev afsendt 15. august 1794. I løbet af kort tid viste telegrafen sin berettigelse. På 20 minutter kunne man i bedste fald sende en melding, som det ellers ville have taget en kurér 20 timer at bringe frem.

Chappes telegraf bestod af en lodret stamme, hvorpå var anbragt en bevægelig stang som i hver ende havde en bevægelig arm. Ved snoretræk kunne armene og stangen sættes i forskellige stillinger som markerede alle alfabetets bogstaver og tal. Ethvert tegn blev gengivet af den næste station i rækken og så fremdeles indtil man havde stavet sig igennem hele signalet. Stationerne blev anbragt på høje punkter, på tårne og lignende.

Konstruktionen vakte stor opmærksomhed og en række andre lande fulgte meget hurtigt efter, bl. a. England, Tyskland og Sverige, og opfindsomheden var ikke lille med hensyn til at finde nye konstruktioner.

Også i Danmark var interessen til stede. Kunstdrejer Johan Hinrich Dehsen i København tillægges æren for at have sendt den første melding med en af ham konstrueret optisk telegraf. Det skete fra toppen af Rundetårn til Vesterport den 9. december 1794.

Omtrent samtidig fremkom sekondløjtnant ved Jyske Dragonregiment i Randers H. A. Hielmcrone med et forslag til en telegrafindretning i »Det danske Krigsbibliotek«. Forslaget var dog kun gengivet i tegning og skrift og desuden havde han udført telegrafen i modelstørrelse.

Begge disse første danske forsøg svarede i alt væsentligt til Chappes konstruktion, selv om de to herrer gerne hver især tog æren for opfindelsen.

Nært beslægtet med telegrafen var »Semaforen« som også kommer af græsk sema-phērejn = »tegnbærer«. Den blev konstrueret af en fransk artilleriofficer ved navn C. Depillon og blev indført ved de franske kystsignalstationer i 1803 til kommunikation med forbisejlende skibe. Semaforen bestod typisk af en mast med 3–4 bevægelige arme, hvis stilling ved hjælp af en ordbog kunne omsættes til hele sætninger eller meninger. Den havde således nøjagtig samme funktion som den tids brug af signalflag. Afgrænsningen mellem telegraf og semafor bliver ofte noget flydende. I Danmark-Norge anvendte man oftest betegnelsen telegraf, skønt det i visse tilfælde ville være mere korrekt at benytte den anden betegnelse.

Den optiske telegraf vandt aldrig det store indpas i Danmark, således som det skete i Frankrig; her blev frem til 1852 anlagt ikke mindre end 556 stationer med Chappes telegraf spændende over linier på tilsammen 4800 km. I krigsårene 1801–14 oprettedes dog ikke så få linier i Danmark og i det følgende er gjort et kortfattet og næppe helt fyldestgørende forsøg på at beskrive disse.

Når den danske telegraf omtales, hæfter man sig som regel ved »landtelegrafen« fra København til Kiel, skønt realiteten er, at denne linie kun eksisterede i sammenlagt ca. 9 måneder! Derimod er »kysttelegrafen« et temmelig overset emne, skønt den fik betydelig længere funktionstid.

Problemet var først og fremmest det danske vejrlig, hvor tåge og jordens uddunstninger ikke sjældent gjorde telegrafering over land til en umulig opgave, og selve landskabet indbød heller ikke indlysende fordele.

Ved kysterne var situationen bedre – og det må da også erkendes, at under den i mange henseender mærkelige krig, var det først og fremmest efterretninger om fjendtlige orlogsskibes og konvojers bevægelser som havde interesse, og som begrundede etableringen og opretholdelsen af et stort og kostbart apparat. Det må da også betragtes som en ren og skær krigsforanstaltning.

Undtagelsen var de permanente telegrafer mellem Nyborg og Korsør som blev opretholdt i en lille menneskealder og som utvivlsomt har været til stor nytte for færgefarten og de rejsende.

Bælttelegrafer etableres

I 1796 nedsattes under Admiralitets- og Kommissariatskollegiet en kommission som skulle udarbejde et nyt signalsystem for flåden.

Som et resultat af kommissionens arbejde fremkom et flag-signalsystem som ved hjælp af et begrænset antal flag, standere og vimpler kunne udtrykke tallene fra 0–1299. Systemet blev approberet i 1798 og den dertil hørende ordbog blev trykt året efter.

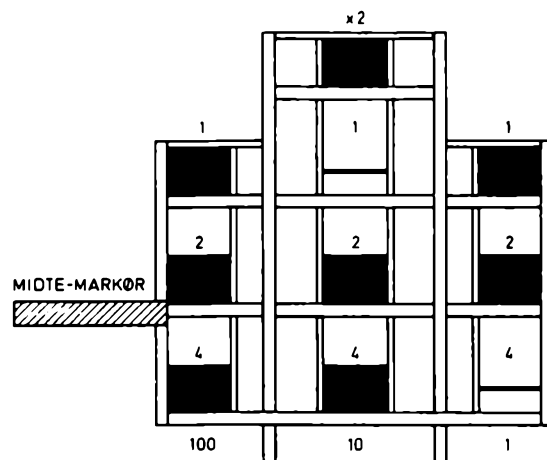
Kommissionen beskæftigede sig imidlertid også med mulighederne for telegrafering og i 1796 fremkom et af dens medlemmer, kommandørkaptajn Lorentz Fisker (1753–1819) med et forslag til »kysttelegrafer« og en dertil hørende ordbog. »Telegrafer« byggede på flagsignaler på to ved siden af hinanden stående master og hvorpå man kunne udtrykke tallene fra 1–8332. Forslaget blev dog ikke udført.

Den 10. december 1799 indsendte Fisker et nyt forslag til en telegrafindretning, den såkaldte mastetelegraf som omtales nærmere i det følgende afsnit.

Allerede forinden – i oktober 1799 – havde Admiralitetet påtænkt at opsætte Fiskers mastetelegrafer ved Nyborg, på Sprogø og i Korsør for at gennemprøve systemet.

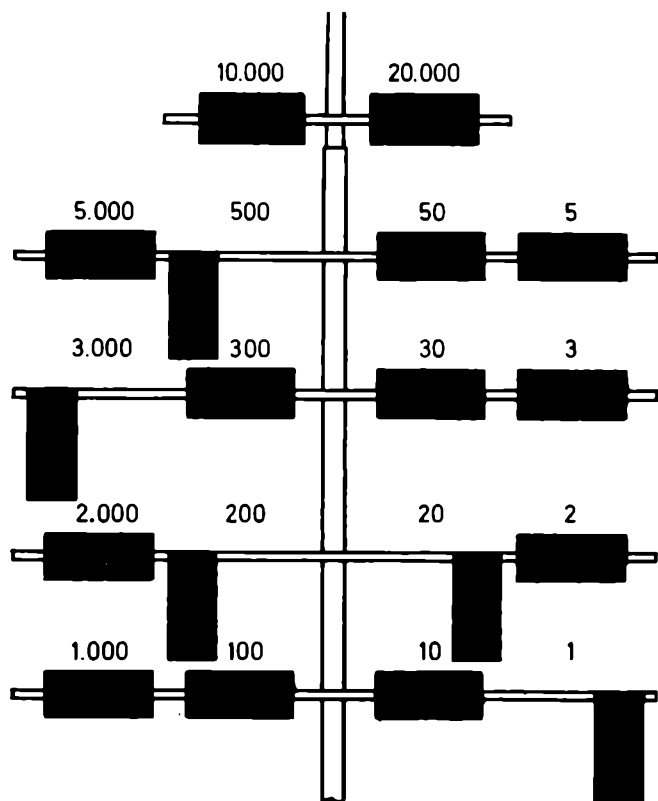
I den anledning forespurgte man Generalpostamtet, om man mente at kunne have behov for telegrafer. Svaret forelå i slutningen af oktober: Postvæsenet var aldeles uinteressert i indretningen, men mente at departementet for de udenrigske sager og de store handelshuse måske kunne have interesse i den.

Den manglende interesse hænger muligvis sammen med at generalmajor Ernst Frederik v. Walterstorff (1755–1820), som var direktør for postvæsenet, netop da var igang med telegra-



Principskitse for Edelcrantz telegraf. De 10 plader kunne kantstilles og står så for 0. Signalet er stillet på $2 \times 763 = 1.526$. Der var 1.024 forskellige talkoder. De danske Edelcrantz-telegrafer synes allerede i 1801 at være ændret til 18 plader.

Principskitse for Fiskers maste-telegraf. Signalerne blev markeret ved at nedfælde klapperne. Her vises tallet 3.721 af 42.221 mulige.



fiske eksperimenter. Han havde opmålt steder på Sprogø, Halskov og Knudshoved og havde to telegrafer af Chappes model under udarbejdelse.

Man valgte imidlertid en anden model som var konstrueret af den talentfulde og alsidige svenske embedsmand Samuel Niclas Edelcrantz (1754–1821).

I 1794 konstruerede han sin telegraf som endnu samme år kom i virksomhed i og omkring Stockholm. Den bestod af et stillads af bjælker, hvori var anbragt 3 rader luger, den midterste med 4 og de yderste med hver 3, altså ialt 10 luger som var forfærdiget af tyndt jernblik.

Lugerne var anbragt på bevægelige aksler, som ved hjælp af en vægt automatisk gav lugen en horisontal – og dermed på afstand bogstavelig talt usynlig – stilling. Ved hjælp af liner eller metaltråde kunne lugerne bringes i vertikal stilling. Bevægelserne blev afgrænset af knaster.

Ved hjælp af lugerne kunne alle tal mellem 0 og 777 undtagen de som indeholdt 8 eller 9 gengives. Man kunne således bruge 512 signaler eller ved brug af fordoblingstegn – den øverste luge i midten – ialt 1024 forskellige signaler. Ved hjælp af en ciffer-tabel omsattes tallene til stavelser eller ord.

Telegrafen i Korsør blev anbragt på fæstningens sydvestlige bastion. Nyborg telegraf – eller Vindinge telegraf som den ofte benævntes – blev anbragt ½ mil udenfor byen på et stykke jord tilhørende baron F. C. Holck (Holckenhavn) og som brugtes til Daniel Knudsens fæstegård. Om brugen af pladsen indgik Walterstorff aftale mod erlæggelse af 5 rbd. årlig fra 1. januar 1801.

Opførelsen af telegraferne blev forestået af arkitekten Joseph Bernhard Guione (1746–1808), som havde foretaget en studierejse til Sverige for at samle de fornødne oplysninger om de svenske telegrafer.

Det må antages at de første telegrafer var helt identiske med Edelcrantz model, men de synes dog meget snart at være ombygget til 18 luger, men iøvrigt med bibeholdelse af konstruktionsprincippet. Anledningen var den enkle, at de da kunne benyttes sammen med Fiskers mastetelegrafer.

Telegrafen på Sprogø, som fortrinsvis var bestemt til repetition, blev af samme årsag bygget noget mindre end de andre. Det viste sig at være en dårlig løsning, for i usigtbart vejr kunne signalerne næppe skelnes. Telegrafen blev derfor i september 1801 suppleret med en af Fiskers mastetelegrafer, som dog havde den hage, at den var vanskelig – undertiden umulig – at håndtere om vinteren.

Bælttelegraf blev fra januar 1802 gjort tilgængelig for private som ønskede at sende efterretninger over Bæltet, f. eks. for at bestille logis eller vogn. Ellers brugtes telegraf mest til officielle signaler og nyhedsefterretninger.

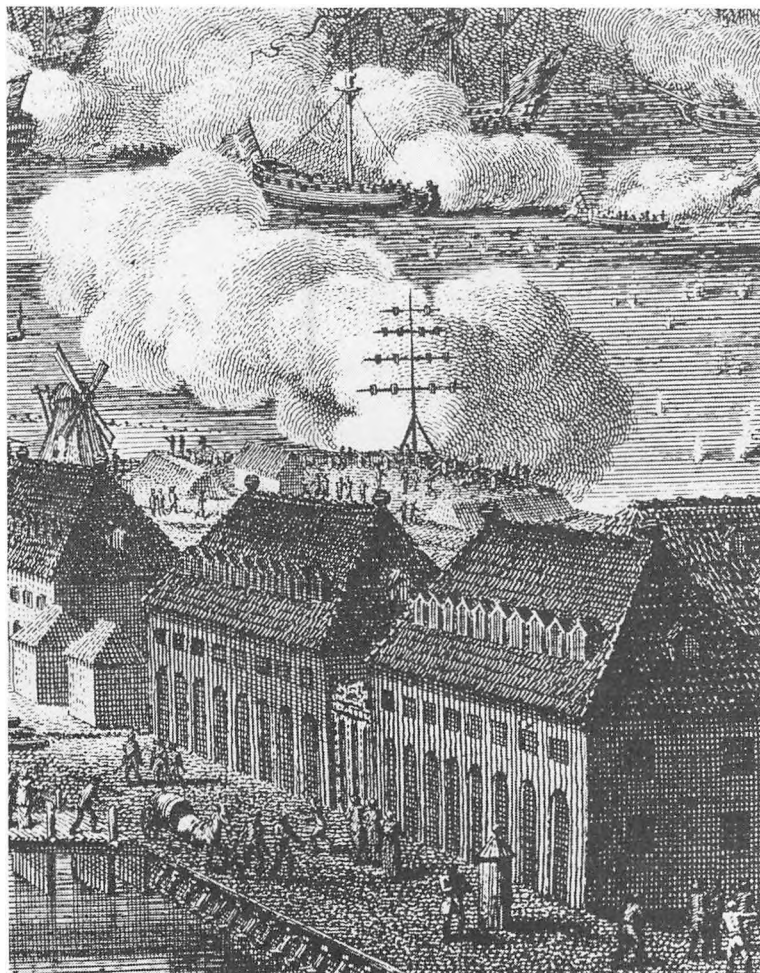
Kysttelegraferne på Sjælland

Som nævnt foran fik Lorentz Fisker i slutningen af 1799 sin mastetelegraf approberet.

Den bestod af en indtil ca. 80 fod høj mast, hvorpå var anbragt 4 lange ræer (à ca. 37 fod) og en kort. På ræerne var anbragt 18 sejldugsovertrukne trærammer (à ca. 2×5 fod), som ved et snoretræk kunne bringes i lodret stilling. Ræerne kunne brases så telegraf kunne bruges i flere retninger og de kunne desuden sænkes i stormvejr.

Hver af klapperne havde en fast talværdi og ved at lægge værdierne på de nedslæde klapper sammen, kunne summen omsættes til et ord eller en hel sætning. Signalordbogen, som også var et resultat af Signalkommissionens arbejde og som tilskrives dens formand kommandør Otto Lütken (1749–1835), rummede tallene fra 1–42221 hver svarende til et ord eller sætning; dog var ikke alle numre brugt.

Umiddelbart synes Fiskers telegraf at have nogle indlysende fordele fremfor Chappes og Edelcrantz's, men i praksis var den



Udsnit af J. F. Clemens kobberstik efter C. A. Lorentzens maleri af slaget på Reden 2. april 1801 visende maste-telegrafen på Quintus.

ingen af disse overlegen i hastighed, specielt fordi den krævede betydelig flere betjeningsgreb.

Alligevel er det med en vis begejstring Admiralitetet den 9. juli 1801 i en forestilling til kongen bl. a. skriver:

»Til at forplante og hidbringe efterretninger om hvad der foregår på søen i nærheden af de danske kyster, ved indsejlingen til Sundet og Østersøen, er fra Spodsbjerg til Møns Klint oprejst ialt 24 kysttelegrafer, som have 80.000 ord i deres magt og som kan korrespondere med de skibe i søen, der er bekendte med deres sprog. De opfylder deres bestemmelse og man bør ansé disse danske telegrafer for de fuldstændigste af de bekendte«.

Linien kostede 15.000 Rbd. at bygge for alle 24 telegrafer. Til betjeningen hørte 64 personer, nemlig 3 overbestyrere fra Søetaten (kaptajn G. E. C. Eberlin for den nordlige linie, kommandørkaptajn J. H. M. Wiegandt og kaptajn G. C. Kaas for den

sydlige linie), 10 litterære kandidater, 10 søkyndige eller styr- mænd og 41 matroser, hvilket alt kostede 330 Rbd. om ugen i drift.

Telegrafanlægget på Qvintus blev bygget i slutningen af året 1800 for at man der kunne opøve mandskabet og samle de fornødne erfaringer.

Kysttelegraflinierne blev bygget i løbet af de første måneder i 1801 og kom til at bestå af følgende stationer:

<i>Nordlige linie:</i>	<i>Sydlige linie:</i>
Spodsbjerg	Brøndbyvester (Ny Kro)
Melby Mark (Harehøj)	Karlslunde
Salgaard Høj	Ølby/Højelse
Nakkehoved	Prambroen ved Køge
Boderbakken	Klippinge
Kronborg	Mandehoved
Sletten	Faxe
Nivå (Islandshøj)	Orup
Høje Sandbjerg	Ravnemølle
Fortunen	Nyord
Qvintus	Stege Mark
	Elmelunde
	Sneglehøj

Da den engelske flåde den 21. marts 1801 blev observeret i Kattegat, var linierne endnu ikke helt færdige og var i alt fald ikke fuldt bemandede.

På dette tidspunkt havde der fra svensk side i nogen tid været arbejdet på at etablere telegrafforbindelse mellem Helsingborg og Kronborg. Edelcrantz havde i februar 1801 fået ordre til oprettelse af en telegraflinie langs Skånes østkyst.

Han undersøgte i den forbindelse muligheden for korrespondance med Kronborg og foreslog en telegraf anbragt foran den østre slotsmur mellem 4. og 5. vindue i underetagen; muren foreslog han malet sort og telegrafens luger hvide. Edelcrantz ville stille en telegraf af sin egen konstruktion til rådighed.

Lorentz Fisker fik imidlertid anbragt en mastetelegraf på Kronborgs store tårn og stærkt presset af tidnød skrev Fisker 29. marts 1801 til den svenske generalguvernør Toll, at samtrafikken kunne foregå ved at man fra svensk side oprettede en observationspost som ved et flagsignal kunne meddele, at man havde opfattet telegrafsignalerne fra Kronborg. Fisker medsendte et kobberstik visende mastetelegrafanlægget med forklaring og desuden en fortegnelse over 18 signaler, hvis betydning havde med den engelske flådes bevægelser at gøre.

Observationsposten blev oprettet ved Pålsjö lige nord for Helsingborg. Svenskerne fik faktisk ad denne kanal en beretning om

bataljen på Københavns red den 2. april 1801 – det første dansk-svenske telegram som nogensinde er udvekslet!

Først i april 1801 blev en telegraf af Edelcrantz model opsat på Kärnans tårn – men da var det dansk-svenske samarbejde blevet afbrudt.

Iøvrigt svarede telegrafen i de hektiske dage i 1801 ikke helt til forventningerne. F. eks. kunne man ikke ved telegrafen i Sletten aflæse signalerne fra Kronborg af den simple årsag, at byens skorstensrøg i middagsstunden slørede udsynet!

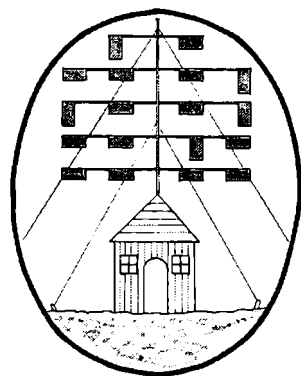
Det er formentlig forklaringen på, at der senere blev oprettet en telegraf på Hestens bakke syd for Helsingør.

Tilsvarende blev senere oprettet en telegraf benævnt Dragør, skønt den var placeret på Maglebylille mark nord for Dragør.

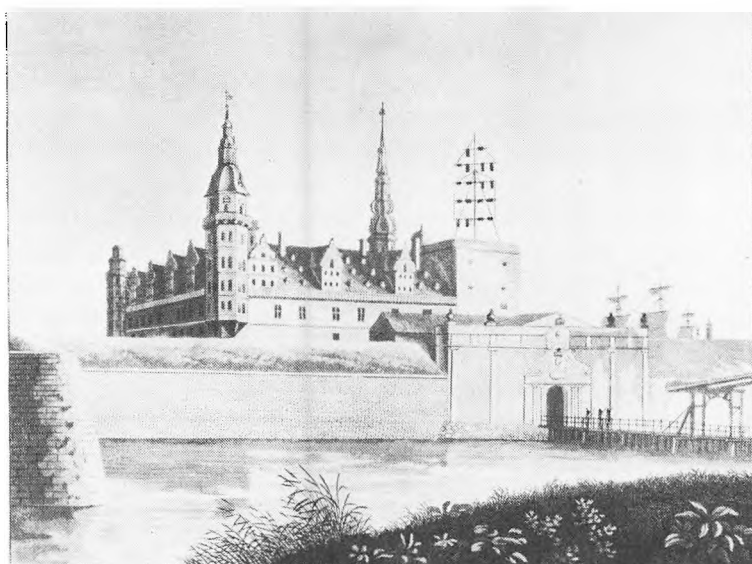
Omkring stationerne på Stevns hersker lidt usikkerhed; således omtales i signalordbogen fra 1801: Klinteskovs Hoved, Tommestrup og Frøslev, men forklaringen kan være, at de har været planlagte og er blevet forkastet til fordel for Klippinge og Mandehoved.

Hele linien blev rigget ned i efteråret 1801. I 1802 blev en del af linien – fra Valby til Stevns – rejst og sat i funktion i 3 uger i maj for at øve telegrafisterne.

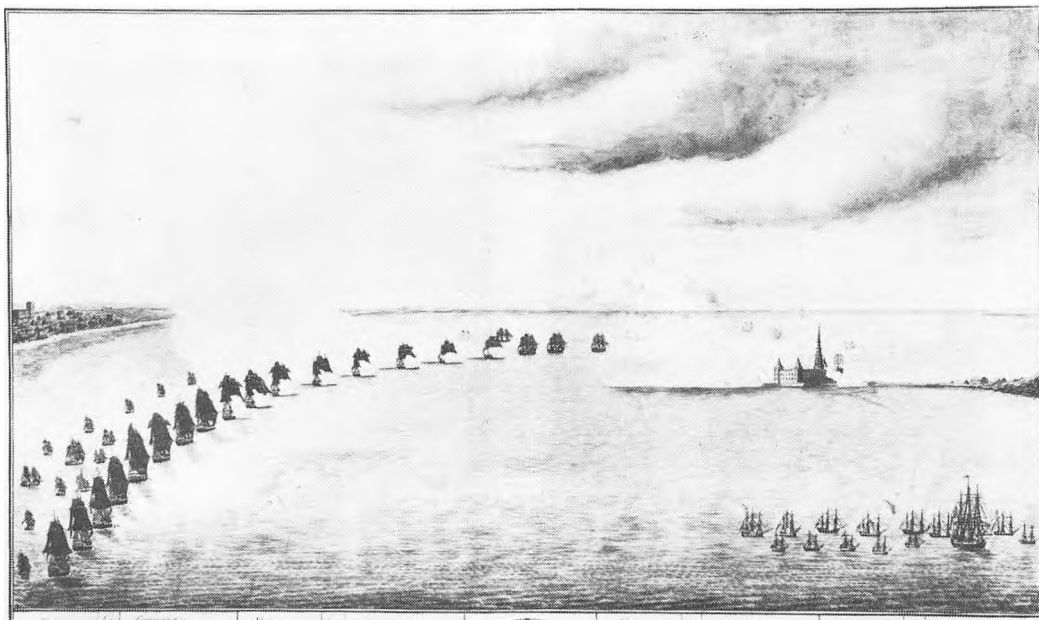
Da englænderne atter i 1807 stod Sundet ind nåede man ikke at få telegraferne rejst. Telegrafbestyrer Ludvig Ferdinand Bang modtog i midten af august 1807 ordre til at besørge telegraferne ved Fortunen, Høje Sandbjerg og Sletten rejst. Materiellet som var oplagt på Jægersborg blev fragtet ud på pladserne, men den 16. august tidligt om morgenen blev Bang fra Sletten vidne til den engelske landgang ved Vedbæk, og herefter kunne der ikke



Afregning af laksegl benyttet af Kronborgs telegrafbestyrer Lauritz Hass i 1807. Signalet viser nr. 13.028 = Lars (Lauritz). Seglet findes ofte benyttet på korrespondance i sagspakken. Kronborg Telegraf 1807.



Kronborg telegraf. Signalet viser nummer 11.688 = Konge. Akvatintastik af S. H. Petersen omk. 1810. Det Kgl. Bibliotek.



Den engelske flåde passerer Kronborg 31. marts 1801. Medens de fleste engelske gengivelser af episoden ombyggeligt medtager Kronborg telegraf, glimrer de fleste danske gengivelser ved at mangle den!

Forklaringen er utvivlsomt at de engelske skildringer er autentiske, medens de danske ofte er fantasi. Samtidigt engelsk kobberstik. Det. Kgl. Bibliotek.

være tale om at etablere linien. Bang oplevede også fra Sletten den 26. oktober det vemodige syn af englændernes bortdragen med den stolte danske flåde.

Om begivenhederne i denne periode har han efterladt sig en ganske interessant og ikke helt udramatisk rapport som det dog her vil føre for vidt at referere.

Fra 1808 og frem til begyndelsen af 1814 var større eller mindre dele af linien stedse i funktion i sommerhalvåret. Efter den endelige nedlæggelse blev telegrafmateriellet solgt ved en række auktioner i juli-september 1814.

Lauritz Hass har efterladt sig en lille primitiv tegning af Kronborg med en ikke særlig præcis gengivelse af telegrafanlægget. Privateje.



Landtelegrafen København-Slesvig-Kiel

Landtelegraflinien blev bygget i det tidlige forår 1801 efter ordre fra kronprins Frederik. Også denne linie skal ses som et led i forsvarsforanstaltningerne.

Den kom til at bestå af følgende hovedstationer (H) og repeterstationer (R):

1. Valby Bakke (H)
2. Rødovre (Damhuset) (R)
3. Høje Tåstrup (R)
4. Hedegårdene (Roskilde) (H)
5. Ledreborg (R)
6. Stestrup (R)
7. Ostrup (R)
8. Lille Ebberup (H)
9. Slots Bjergby (R)
10. Korsør (H)
11. Sprogø (R)
12. Nyborg (H)
13. Begstrup (R)
14. Sdr. Højrup (R)
15. Galgebakken (R)
16. Trebjerg (R)
17. Bøjden (H)
18. Høgebjerg (Als) (H)
19. Dybbølbjerg (R)
20. Schierberg (Skærsbjerg ved Hatlund) (R)
21. Mohrkirchen (Mårkær) (R)
22. Tolk (R)
23. Slesvig (Gottorp) (H)

Desuden blev anlagt en sidelinie til Fredericia med følgende stationer, hvoraf kun de første to er sikre:

Allerup
Broholm
Vissenbjerg
Båring
Stavrby
Fredericia

De sidstnævnte 4 stationer har rimeligvis aldrig nået at fungere, men telegraferne var forfærdiget, idet der til linierne på Fyn blev udført 11, muligvis 12.

I linien indgik de allerede etablerede permanente telegrafer ved Korsør, på Sprogø og ved Nyborg. Alle stationer havde numre som anført og som en lille kuriositet kan det anføres at

de 3 permanente stationer bevarede deres numre sålænge de eksisterede.

Overbestyrelsen af anlægget blev overladt daværende premierløjtnant Johan Frederik Blix Oppen (1766–1826), medens selve anlægget blev udført under ledelse af løjtnanterne Kielsen (Sjælland), Hommel (Fyn) og Wimpfen (Slesvig).

Oppen havde selv tidligere arbejdet med forskellige udkast til telegrafer og havde bl. a. indsendt en beskrivelse af en af ham opfundet transportabel telegraf til Videnskabernes Selskab.

Forskellige systemer var på tale, bl. a. gjorde generalmajor v. Binzer sig til fortalere for telegrafer af engelsk model; disse var i princip meget lig Edelcrantz. Kronprins Frederik, som var levende interesseret i bygningen af linien, bestemte imidlertid i begyndelsen af marts 1801, at der skulle bruges samme model som kysttelegraferne, altså Fiskers model.

I begyndelsen af juli var linien færdig. Oppen modtog 24. juni matroser fra Søetatens hvervekontor og for disse og andre frivillige oprettede han en eksercerskole, hvor de oplærtes i betjeningen. Den 10. juli 1801 blev linien besat.

Ved hver hovedstation var ansat en såkaldt litterær telegrafbestyrer, oftest en student, medens der ved repeterstationerne var ansat mindre kvalificeret personel. Til betjeningen brugtes matroser, og på Sprogø var bestyreren søkyndig for ikke blot at kunne formidle signaler, men også selv forfatte sådanne. De litterære telegrafbestyrere fik tilladelse til at bære en speciel uniform.

Overbestyrelsen af linien overgik ved kgl. befaling af 22. september 1801 til Generalpostamtet, men i løbet af oktober 1801 blev det hele nedrigget, bortset fra de permanente stationer ved Storebælt, mandskabet blev afskediget, nogle dog med vartpenge og med ret til at bære uniform.

Telegrafmateriellet blev oplagt i forskellige depoter bl. a. på Sorø Akademi, på kirkeløfter, på Nyborg slot og andre steder, hvor der kunne findes plads. Til 4 af de fynske telegrafer blev på herregården Fjellebro endog bygget et specielt opbevaringshus. Hos postmester Brandt i Middelfart blev oplagt 4 telegrafer, formentlig de 4 vestligste fra sidelinien til Fredericia.

Først i oktober 1805 blev linien genoprettet (færdig 26. oktober) på de gamle stationer – dog uden sidelinien til Fredericia – og der oprettedes 3 nye:

24. Hütten
25. Warleberg
26. Kiel

nødvendiggjort af, at kronprins Frederik i forbindelse med troppesamlingen i Holsten havde opslået hærens hovedkvarter på slottet i Kiel.

Linien – fortsat med undtagelse af Storebælt – blev nedrigget igen med udgangen af marts 1806 og hovedparten af materiellet blev bortsolgt ved auktioner på de enkelte stationer. Hermed var landtelegrafens kortvarige æra slut.

Bælttelegrafen 1807–54 (62)

Telegraferne var ikke uventet genstand for englændernes særlige interesse. Det har altid i krig været en god regel at forsøge at sætte modstandernes kommunikationslinier ud af spillet!

Den 22. august 1807 kom en engelsk officer og 10–12 mand til Sprogø udstyret med økser og save med hvilke de nedbrød telegrafen, men lod de faste master stå efter at have molestreret dem.

I de følgende dage blev aflagt flere besøg, hvorunder tømmer blev brændt eller bortført og kikkerten blev fjernet. Derimod lykkedes det ikke at få fat i den vigtige signalbog, som telegrafbestyreren J. H. Møller i overensstemmelse med sin instruktion havde nået at brænde.

Også telegrafbestyrerens bolig, som var blevet opført i 1804 til erstatning for nogle midlertidige rum i det såkaldte »Kongehus«, blev mere eller mindre ødelagt.

Telegrafen blev erstattet og ødelagt igen både i 1808 og 1809.

Også telegrafen i Korsør var udsat: To dage før den danske kapitulation – den 5. september 1807 – ankom ca. 1500 mand hannoveranske tropper under general v.Linsinger til Korsør; de indgik i »Den tyske Legion« under det engelske landgangskorps.

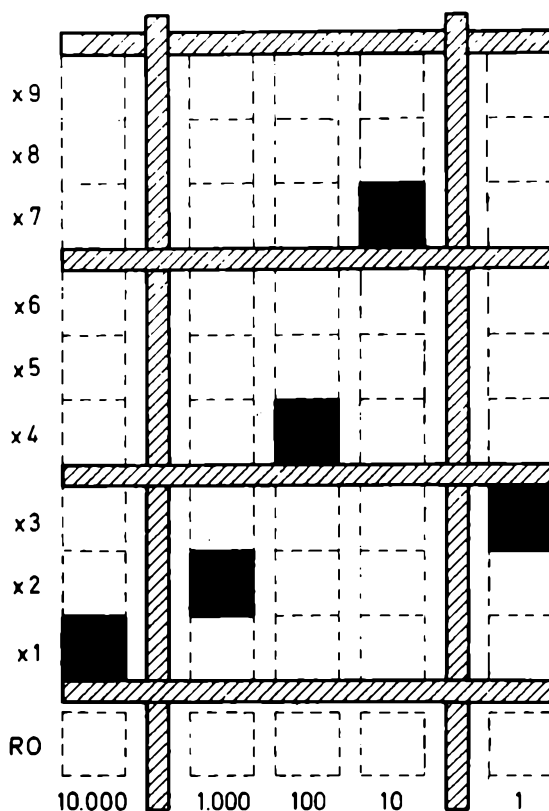
Linsinger befalede telegrafen nedlagt, men telegrafbestyrer H. F. Paludan fik det arrangeret således, at man kunne nøjes med at nedtage luger og snoretræk. Dagen efter kom imidlertid en engelsk søofficer i land med det formål at afbrænde telegrafen. Atter lykkedes det Paludan at afværge en total ødelæggelse under påskud af brandfare for byen. Telegrafen blev så istedet molestreret. Kikkert og signalbog havde Paludan bragt i sikker forvaring.

Efter fjendens bortdragen blev telegrafen erstattet af en af Fiskers mastetelegrafer.

Nyborg telegraf blev ikke udsat for overlast men da den efterhånden var medtaget af vejr og vind, blev også den i begyndelsen af 1808 erstattet af en mastetelegraf. Den havde imidlertid den ulempe – som før nævnt – at den var vanskelig at bruge om vinteren.

Placeringen ved Vindinge var af flere årsager ubekvem. Til telegrafpersonalet fandtes kun et lille træskur og da telegrafbestyreren havde sin bopæl inde i Nyborg, havde han, specielt om vinteren, en besværlig vej til sin tjeneste.

Principskitse for Schumachers rammetelegraf. Tavlerne kunne hejses op fra en neutral stilling under den nederste tværstang. Signalet viser 12.473 af 99.999 mulige.



Allerede i 1805 foreslog Paludan telegrafens flytning til Nyborg uden at det dog skete.

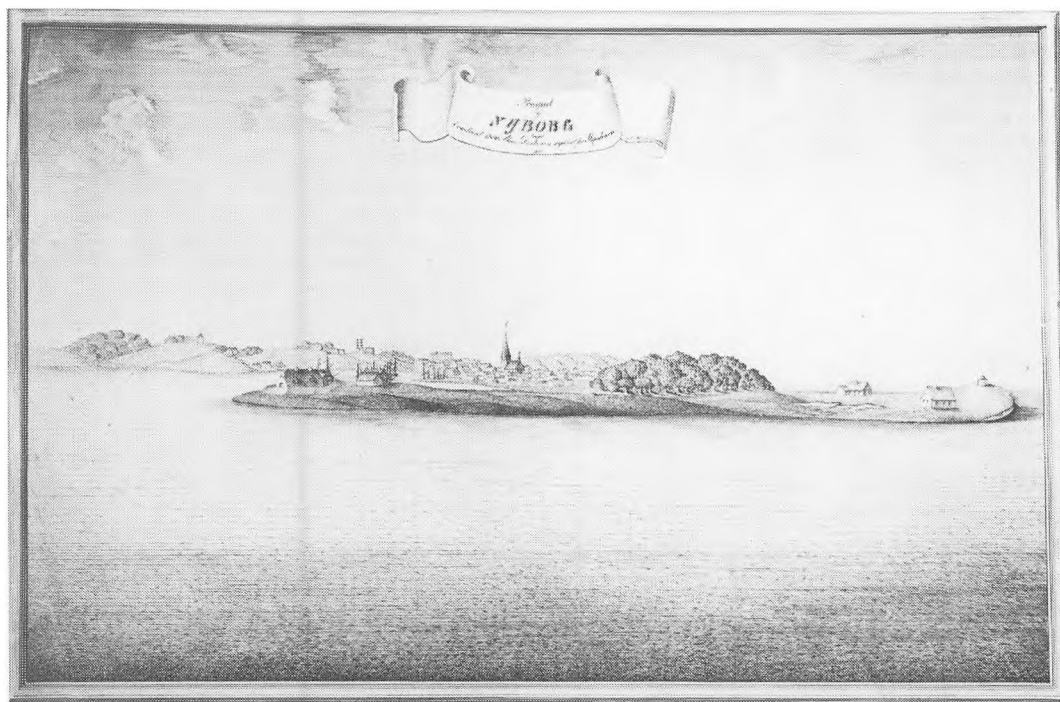
Imidlertid kom i 1808 en ung premierløjtnant med opfindersnilde til Korsør for at lede skansearbejder ved byen. Hans navn var Andreas Anton Friederich v. Schumacher (1782–1823).

I 1808 fremsatte han forslag til indførelse af en af ham opfundne optisk telegraf. Den var enkel i konstruktion, let at betjene og vedligeholde og rummede endda mulighed for indtil 99999 forskellige ord eller sætninger – mere end hele den danske ordbog indeholdt!

Telegrafens bestod af en tværopdelt ramme af tømmer, hvori var anbragt 5 tavler som kunne bevæges op og ned uafhængigt af hinanden. Tavlerne havde forskellige talværdier: 10000, 1000, 100, 10 og 1 multipliceret med værdierne 1–9 afhængig af hvor højt tavlerne var hejst op i rammen.

I februar 1808 havde kronprins Frederik befalet, at Korsør telegraf skulle flyttes fra fæstningen til »et passende sted, hvor samme bestemmelse kan opnås uden at være til hinder for fæstningen«.

Opgaven blev overladt til Schumacher som udså Sct. Gertruds kirke som det »passende sted«. Kirken var i forvejen ingen skøn-



hedsåbenbaring og endnu mere besynderlig blev den, da der på taget opførtes en platform, hvor telegraferne skulle monteres.

I marts 1808 fik Schumacher ordre til at undersøge mulighederne for flytning af Nyborg telegraf fra Vindinge. I september 1808 var det planlagt at flytte til Kronprinsens bastion på Nyborg vold, men Schumacher skiftede allerede i november mening, da stedet ikke så ud til at kunne opfylde forventningerne.

I stedet udpegede Schumacher en plads på Ladegårdsbanken, kun 40 fod fra, hvor den gamle telegraf stod. Dette sted kaldet »Piils-Avernakke« hørte under stamhuset Juelsberg og var i brug til Lars Knudsens fæstegård.

Til telegraferne opførtes en toetages tårnagtig bygning, vistnok efter tegning af kaptajn Peter Friderich v. Quaade (1779–1850), som da virkede som ingeniør ved Nyborg og Korsør fæstninger. Bygningen meldtes færdig i september 1809.

Derimod voldte selve telegraferne, både i Korsør og Nyborg, problemer på grund af mangel på materiale. Schumacher fik tilladelse til at udtage det fornødne tømmer, tjære, beg og kalk fra ladningerne i nogle svenske priser som kanonbådsflotillen havde indbragt til Svendborg.

Telegraferne blev bygget af skibstømmermester Rasmus Bonnesen i Korsør under Schumachers tilsyn.

Først i maj 1811 var Korsør telegraf færdig og kunne tages i brug den 10. juni samme år. Nyborg telegraf var brugbar, men

Prospekt af Nyborg set i 1500 alens distance sydøst for Slips-havn. Over busene ved Slips-havn ser man telegraferne på Ladegårds-banken. Kobberstik 1831. Det Kgl. Bibliotek.



*Prospekt af Korsør. I baggrunden
tilhøjre skimtes telegrafer på Sct.
Gertruds kirke. Litografi ca.
1856. Det Kgl. Bibliotek.*

blev først helt færdig den 18. juli da »maskineriet« til tavlernes bevægelser omsider var klar.

Fiskers mastetelegrafer, som nu i noget over 3 år havde tjent i Korsør og Nyborg, blev nedtaget og den 17. september 1811 meldt henlagt i materielhuset i Fjellebro.

De nye telegrafer medførte, at der nu kun i vintertiden var behov for en mellemtelegraf på Sprogø, nemlig i tiden fra 15. december til 15. marts.

På Nyborg vold opførtes senere en mindre telegraf med kun to tavler. Den blev specielt benyttet til kommunikation med vagtskibet i Storebælt.

Ladegårdstelegraferne i Nyborg var kun egnede til ophold i tjenesten og afstanden til byen var stadig et problem. Det blev løst i 1818 da der bevilgedes 1100 Rdl. til opførelse af en telegrafbestyrerbolig i umiddelbar tilknytning til telegraferne. Tegningen hertil blev leveret af kaptajn W. N. B. v. Beichmann (1783–1862) som i 1810 havde overtaget posten som ingeniør ved Nyborg og Korsør fæstninger efter Quaade.

Telegraferne virkede til 1. februar 1854 da den elektriske telegraflinie Helsingør-København-Hamburg blev taget i brug. De blev imidlertid holdt i reserve indtil telegrafkablet under Storebælt havde vist sig tilstrækkelig sikkert.

Sprogø telegraf blev solgt til nedbrydning ved en offentlig auktion den 9. april 1862 på Korsør rådhus. Samme efterår blev

telegraferne i Nyborg og Korsør nedtaget, og sidstnævnte sted viste Sct. Gertruds kirke sig så brøstfældig, at den blev lukket og nedbrudt det følgende efterår.

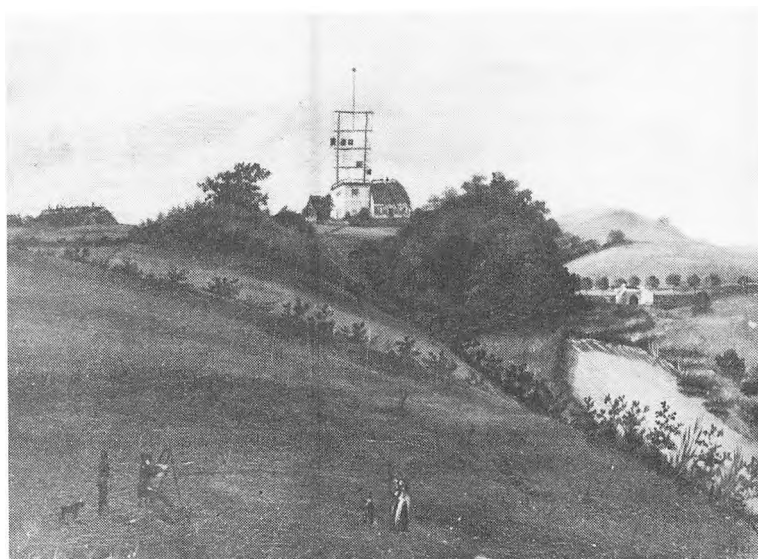
Tilbage idag står telegrafbygningen i Nyborg – Telegrafvejen 2. Efter telegrafens nedtagelse blev der på toppen af bygningen opsat et sømærke. Ved en senere fornyelse af dette har bygningen fået et lidt misforstået, men sikkert mere praktisk tag over den oprindelige åbne platform.

Telegrafens syd for Storebælt

I løbet af efteråret 1808 og foråret 1809 blev under Schumachers ledelse anlagt en telegraflinie som skulle dække farvandet syd for Storebælt.

Den var klar til brug i september 1809 og bestod af følgende stationer:

1. Korsør (Badstuen) (H)
2. Nakskov (på voldens kavaller) (H)
3. Enehøje Ø i Nakskov Fjord (R)
4. Lykkeby (Svendsbjerg) (H)
5. Frankeklint (Hou) (H)
6. Knudshoved (lidt vest for det gamle grydefyr) (H)
7. Taarup (Langæble) (R)
8. Agersø (R)
9. Omø (R)
10. Øster Aaby (R)
11. Bregninge (H)



Nyborg telegraf på Ladegårdsbanken, opført af 1809–11 og fra begyndelsen med Schumachers rammetelegraf. Beboelsesbygningen kom til i 1819. Ældre usigneret maleri. Nyborg Museum.

Nyborg Telegraf reduceret til
sømærke. Postkort ca. 1905.
Nyborg Museum.



Stationerne ændrede numre i 1812 som følge af, at telegrafen på Omø blev flyttet til Nyborg og der benævntes Nyborg Voldtelegraf i modsætning til den permanente telegraf; den var anbragt på Kronprinsens Bastion.

En påtænkt telegraf ved Skælskør (Lodsbanken) synes ikke at være oprettet. Derimod synes telegrafen at være flyttet fra Nakskov til Taars i 1813.

Samtlige telegrafer var »rammetelegrafer« af Schumachers konstruktion.

I 1810 overvejede man at etablere en forbindelse mellem kysttelegrafene Nakkehoved-Qvintus til den netop omtalte Lolland-Langelandske telegraf. Telegrafbestyrer Paludan mente opgaven kunne løses med 10 telegrafer anbragt på samme steder som landtelegrafens stationer i 1801 og 1805/06 (stationerne 1–9 medens nr. 10 skulle være den eksisterende Badstue-telegraf i Korsør).

Man påtænkte at benytte Schumachers rammetelegrafer, men da disse var betydelig lavere end de forhen anvendte mastelegrafer, forudså Paludan store vanskeligheder, specielt ved skovstrækningerne mellem Ledreborg og Lille Ebberup. Planen blev derfor opgivet.

Under Bælttelegrafene sorterede iøvrigt 2 stationer på Falster: Gedser og Gedser Odde og 1 på Lolland: Sønderkov. De benævnes repeterstationer og synes at have benyttet telegrafer som nærmest kan minde om en reduceret udgave af mastelegrafene. Rimeligvis har der været flere stationer på Lolland for at skabe forbindelse til Nakskov, men beliggenheden af disse fortaber sig i det dunkle.

Det er ikke mange vidnesbyrd man finder i litteraturen om de optiske telegrafer. Chr. Molbech fortæller dog bl. a. i »Fragmen-

ter af en Dagbog skreven på en Reise i Danmark 1813« om et besøg på Frankeklint: »På denne af stormen ombrusede højde stod en telegraf, og jeg så her gennem en kikkert, i to miles afstand, seks engelske krigsskibe i en linie sønden for Sprogø, så klart, at der ikke fattedes meget i, at også folkene var synlige«.

H. C. Andersen har også efterladt sig et lille »portræt« i fortællingen »Kun en spillemand« som udkom i 1837:

»En af de videste udsigter i landet er fra Bregninge kirke ... Det var i krigens tid, og derfor var der her øverst oppe anbragt en telegraf, hvorfra de sorte tavler magisk hviskede gennem luften deres døde, men betydningsfulde sprog. Fjorden, øerne og havet lå, som et landkort udbredt nedenfor ... Dog langt mere end dette hele skue tiltrak sig de sorte tavler Christians opmærksomhed. Han vidste jo, at de kunne tale, som døvstumme tale; hvor tit havde han ikke set dem synke, stige og tage de forskellige stillinger.«

Rimeligvis har H. C. Andersen selv i sin barndom oplevet telegraferne i Bregninge. Den var dog ikke, som man får indtryk af, anbragt på kirketårnet (som ellers var særpræget ved at have en udsigtsbalkon, der nok kunne have fristet til anbringelse af en telegraf). Faktisk var den anbragt lidt nord for kirken og møllen på Ingershøj.

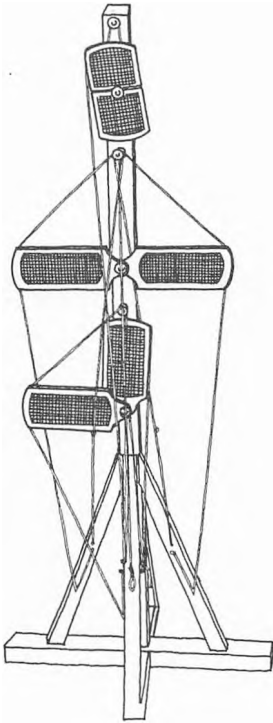
Telegraferne i Nørrejylland

I løbet af 1810 blev anlagt en omfattende telegraflinie fra Skagen over Aalborg til Helgenæs over Samsø til Kalundborg med side-linier til Hals, Randers og Aarhus. Via nogle mellemstationer kunne endvidere skabes forbindelse til Korsør og dermed til linien syd for Storebælt.

I oktober 1810 fik Generalpostamtet overbestyrelsen over linien, dog kun for så vidt angik økonomien, såsom bygning, vedligeholdelse og lønning, medens den i alt øvrigt sorterede under Generalkommandoen i Nørrejylland for så vidt som den kunne anses som hørende under landets forsvarsvæsen. Som overinspektør for linien udnævntes kaptajn, kammerjunker Johannes Emil Adeler (1777–1842).

Der findes tilsyneladende ikke bevaret tegninger af den anvendte telegraftype, kun nogle ret primitive skitser. I den af kaptajn Adeler i 1811 udarbejdede instruktion: »Undervisning i signalering og telegrafering ved de imellem Skagen og Sjælland efter allerhøjeste befaling oprettede telegrafer og kystsignaler« findes imidlertid en beskrivelse.

Spørgsmål 3 til de vordende telegrafister lyder: Hvorledes er de telegrafer som vi her i Jylland agte at betjene os af? – og det korrekte svar lyder: »Disse telegrafer består af et i jorden be-



Rekonstruktion af telegrafen som anvendes i Nørrejylland og på Bornholm. Rekonstruktionen er dog ikke helt korrekt, idet der skal byttes om på den øverste og de midterste vinger. Efter Bornholms militære domiciler, 1985.

fæstet lodret stående højt og stærkt stykke træ, der kaldes stammen eller masten. På denne stamme er befæstet fem aflange brætter, sammenføjede klapper, foroven 2de lige overfor hinanden, på midten 1 og nederst 2de; disse kaldes klapperne. De lader sig ved snore og trisser bevæge således op og ned, at de enten ligger flad op med stammen eller står vinkelret ud til siden fra stammen. Når der telegraferes, lader man klapperne falde således at de stå vinkelret ud til siden fra stammen og den eller de klapper som man har ladet falde betyde da et tegn, men de som ligge op med stammen haver ingen bemærkning.»

Klapperne var tillagt talværdi, de øverste 1 og 4, de nederste 2 og 8 og den midterste 0.

Ved hjælp af et håndskrevet signalleksikon kunne man signalere enten i bogstaver, tal eller talkoder, hvor sidstnævnte kunne omsættes enten i ord eller hele sætninger. Bogstaverne markeredes ved følgende indstillinger:

A	1	L	1-4-8	V	0-2-8
B	1-0	M	1-0-2	Z	1-4-0-8
D	1-8	N	1-0-8	AA	1-2
E	4	O	2	AE	1-4
F	4-0	P	1-2-8	Ø	2-4
G	4-8	R	2-0-4	Y	0-8
H	1-4-0	S	4-0-8		
I	0	T	2-4-8		
K	1-4-2	U	8		

Ordet »orlogsskib« betegnede med bogstavkoden O. B. K. svarende til signalet 2/ 1-0/ 1-4-2 medens den vigtige melding »Fjenden trækker sig tilbage« kunne udtrykkes ved F. B. F. svarende til signalet 4-0/ 1-0/ 4-0.

Til signalbestyrernes stående instruktion hører, at signalerne ikke måtte indskrives i signalprotokollerne i klar tekst; de kunne jo falde i forkerte hænder. Man benyttede derfor et system, hvor alle signalerne indførtes med »hiroglyffer«, idet der for hvert bogstav var fastsat et specielt tegn.

Allerede i slutningen af 1808 var der på den jyske østkyst etableret et signalsystem med flag, vistnok på foranledning af kommandørkaptajn Frederik Christian Risbrich (1754-1835) som ledede den uhyre vigtige forsyningstrafik til Norge.

Flagsignalerne blev i 1810/11 afløst af tømrede galger, hvori kunne ophænges balloner i forskellige kombinationer hvor hver kombination betegnede et forud aftalt signal. Disse »søsignaler« eller »kystsignaler« tjente til underretning og advarsel for kystfarten. Signalernes tydning fandtes derfor i en trykt udgave som var fordelt til roflotillen, landofficerer langs kysten og til alle

toldsteder med henblik på at disse kunne udlevere eksemplarer til skibsfarten.

De fleste af søsignalerne var anbragt ved eller i nærheden af de optiske telegrafer således at der gensidigt kunne ske en hurtig udveksling af efterretninger.

Ved enkelte søsignaler var der muligheder for gennem flagsignaler at give supplerende anvisninger eller varsler. Skagen telegraf var således forsynet med en flagstang på toppen af telegrafstøtten. I Fladstrand og på Hirsholm fandtes flagstænger og som en særlig foranstaltning for smakkedriften mellem Aarhus og Kalundborg var der i forbindelse med søsignalerne på Refsnæs, Samsø, Helgenæs, Molshoved og ved Aarhus anbragt to master, en på hver side af signalet, hvorpå man med udspændte sejl kunne markere om ruten var fri for engelske krydsere.

De enkelte telegrafer (T) og søsignaler (S) var følgende:

På Jyllands østkyst:

Gl. Skagen (S).

Fyrbakken, Skagen (200 skridt øst for fyrtårnet) (T+S).

Rannerup Mile (T).

Bratten (Jerup Mark) (T) (synes også benævnt Napstjert/Ålbæk).

Flade kirkegård (øst for kirken – også benævnt Købmandshøjen og Bøjebakken) (T).

Fladstrand (T).

Hirsholm (T).

Pikkerbakken (S).

Gedebjerg (nordvest for Sæby) (T).

Degnehøj (nordøst for Albæk) (T).

Stensnæs (S).

Knaghøj (nord for Dronninglund) (T).

Østbjerg (ved Hammer) (T).

Aalborg Galgebakke (T).

Fem- eller Tiendegårdshøje (ved Tiendegårdsmølle syd for Klarup) (T).

Dokkedal/Mulbjerg (her var anbragt to telegrafer, hvor den ene korresponderede mod nord, den anden mod syd. Desuden et søsignal).

Hals Skanse (nordvestlige pynt) (T). Hals synes at have korresponderet med en telegraf benævnt Dalsgaardshøj, hvis beliggenhed det ikke er lykkedes at fastslå. Den har formentlig ligget mellem Hals og Stensnæs).

Als (tæt sydøst for kirken) (T+S)

Klattruhøj (mellem Udbyneder og Klattrup) (T).

Ingerslev Skelhøj (her var anbragt to telegrafer, hvor den ene korresponderede mod sydvest, den anden mod sydøst. Desuden et søsignal).

Støvring kirkegård (T).
Flintebjergbakken (Randers) (T).
Tushøj (ved Lystrup) (T).
Hegedal (T).
Stavnshoved (2 telegrafer, søsignal ved Stensbæk).
Haslandshøj (Gerrildklint) (S).
Rimsø (på kirkegården nordøst for kirken) (T).
Rytterhøj (Fornæs) (S).
Ravnhøj (vest for Homaa) (T).
Havknude (S).
Gratbjerg (ved Hyllested) (T).
Jernhatten/Arnak (S).
Ebeltoft Skelhøj (T+S).
Ellemandsbjerget (Helgenæs) (T+S).
Molshoved (T+S).
Aarhus (skansen) (S).
Haslebakken (nord for kirken) (T).

Samsø:

Issehoved (S).
Ballebjerg (T).
Lilleøre (S).
Dyret (2 telegrafer, hvor den ene korresponderende med Ellemandsbjerget, den anden med Refsnæs).
Kolhøj (S).
Vestborg (S).

Sjælland:

Refsnæs (T).
Ornehøjen (T).
Kalundborg (T).

Ved den nørrejske telegraf anvendte man de steder, hvor der ikke umiddelbart kunne skaffes indkvartering til mandskabet små bygninger, ca. 5 alen i kvadrat og ca. 3 alen høje, opført af stampejord eller -ler (pisé) med stråtag. Bygningerne blev som regel anlagt således, at de delvis var gravet ind i højen, hvor telegrafen stod. Andre steder anvendte man små præfabrikerede huse bestående af træflager som kunne sættes sammen som i et samlesæt.

Begge typer bygninger blev iøvrigt anvendt også ved de andre omtalte telegraflinier.

Den nørrejske telegraf blev som de andre telegraflinier nedlagt i begyndelsen af 1814 (Kongelig befaling 18. januar).

Kystsignalerne Korsør-Kalundborg

I nær tilknytning til den nørrejske telegraf approberede kongen den 2. maj 1812 indretningen af en kystsignallinie mellem Korsør og Kalundborg, specielt til brug for efterretninger mellem roflotillerne i Korsør og Kalundborg. Det var da også roflotillerne som leverede mandskab til betjening af signalerne. Det var dog vigtigt at signaler fra de egentlige telegraflinier, for så vidt som de kunne have betydning, blev videregivet over kystsignallinien. Det anvendte system var meget lig søsignalerne, idet man benyttede en ca. 40 fod høj mast med en rå, hvori indtil 5 balloner (à ca. 4 fod i diameter) kunne ophænges i forskellige kombinationer. Der kunne gengives 61 forskellige ord ved brug af et fordoblingstegn.

Stationerne var følgende:

Halskov (Høje Klint)

Reersø

Bjergebanke

Lerchenborg

Møllebakken (Kalundborg)

Telegrafen på Bornholm

I 1811 blev på Bornholm anlagt en optisk telegraflinie med følgende stationer:

Rønne (tæt nord for byen).

Knuds Kirke (2 telegrafer, den ene vest for kirken korresponderende med Ruths kirke, den anden nord for kirken korresponderende med Rytterknægten).

Ruths kirke (tæt vest for kirken).

Hammeren (tæt øst for fyret).

Rytterknægten.

Helvedesbakken (nordvest for Nexø).

Højagerbakken (øst for Østerlars kirke).

Christiansø (på kirkegården).

Telegraferne synes at have været af samme type som anvendtes på den nørrejske linie.

Ved stationen på Hammeren lå en kgl. vagtbod, som tjente som opholdssted for telegrafens mandskab. Bodden blev i 1868 købt af Allinge-Sandvig kommune og flyttet til nedkørslen til havnen i Sandvig, hvor den endnu findes.

Ved stationen på Helvedesbakken ses stadig hullet til telegrafmasten i klippen og samme sted findes et lille primitivt hus opført i granit og med tag af et par store flade sandstensplader.

Kystsignalindretningen i Norge 1808–14

I lyset af de erfaringer som var indhøstet ved de danske telegrafer i 1801, blev en af de danske kysttelegrafister, Claus Groos, i 1802 sendt til Norge for at undersøge mulighederne for at etablere et lignende system.

Hans betænkning forelå i januar 1805 og på grundlag af denne udarbejdede Lorentz Fisker et overslag som viste, at hvis man anvendte telegrafer af hans model i en reduceret udgave med 3 ræer, ville der behøves 43 stationer og anlægsudgiften ville være 24500 Rdl. eksklusive hytter til mandskabet og anlægstiden ville være 6 år. Sagen blev skrinlagt.

Ved krigens udbrud i 1807 var der således intet foretaget, men det lykkedes forholdsvis hurtigt at få etableret nogle signal-linier med stænger og flag.

I december 1808 foreslog kaptajn Ole Ohlsen indførelsen af et telegrafapparat til afløsning af flagsignalerne. Ohlsens telegraf kan nærmest beskrives som en mellemting mellem Fiskers og Edelcrantz's telegrafer, idet den bestod af en mast med 2 ræer, hvorpå var anbragt 6 klapper, som hver kunne gives 3 stillinger: rejst over ræen, vinkeret ud fra denne (og så usynlig) eller hængende under ræen. Værdien var på øverste råde 0–5 og på nederste 10–60. Ved at give 0 værdien 100 når det blev vist sammen med andre tal, kunne man komme op på ca. 200 signaler, dog med enkelte spring i nummerrækken efter 129.

Telegrafen var ikke beregnet til brug af ordbog, men kun til forudfattede signaler og den svarede således i brug nærmest til de danske søsignaler.

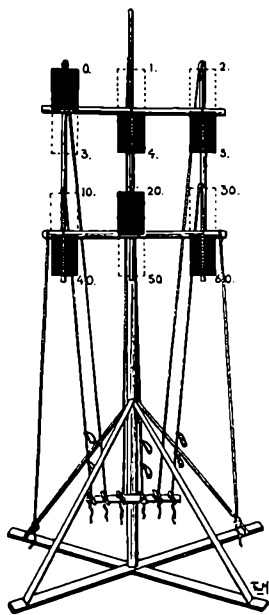
Hovedstationen lå på Hitterøen ved Lister og herfra udgik to linier: Den søndenfjeldske til Kristiania og den bergenske til Bergen, hver med 19 stationer foruden hovedstationen.

Militære telegrafer 1849–51

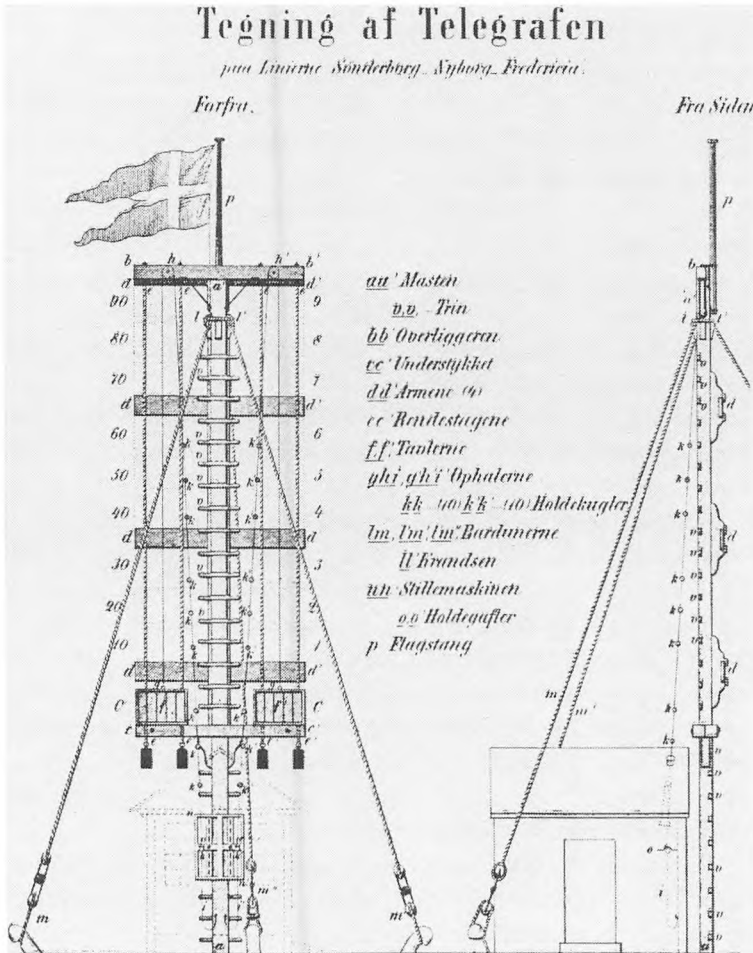
Efter 1814 bestod i Danmark alene den optiske telegraf mellem Nyborg og Korsør.

I 1846 oprettedes dog en mindre telegraf til kommunikation mellem færgestederne Middelfart og Snoghøj; den var i funktion til 1859. Muligvis har der ved andre færgesteder af betydning været lignende indretninger.

Først i 1849 blev der påny oprettet en militær telegraflinie over Fyn med forbindelse til Storebæltstelegrafen. Linien blev anlagt af ingeniørkaptajn W. O. W. Lehmann (1817–94) med betydelig skelen til, hvor stationerne havde ligget i 1801 og 1805/06.



*Kaptajn Ole Ohlsens »telegraf«
til de norske kystsignalstationer.
Efter Telegraphiske Dag-Signa-
ler ... 1810.*



De benyttede telegrafer var meget lig Schumachers system, men kun med to tavler med hvilke man kunne gengive 9801 forskellige numre, som kunne omsættes ved hjælp af en ordbog. Linien sluttede sig som nævnt til stationerne Korsør-Sprogø-Nyborg og bestod iøvrigt af følgende stationer:

Pårup

Sønder Højrup, hvor linien deltes i to:

Østrupgaard

Bøjden

Almsted (Als)

Sønderborg

Ravnebjerg

Vissenbjerg

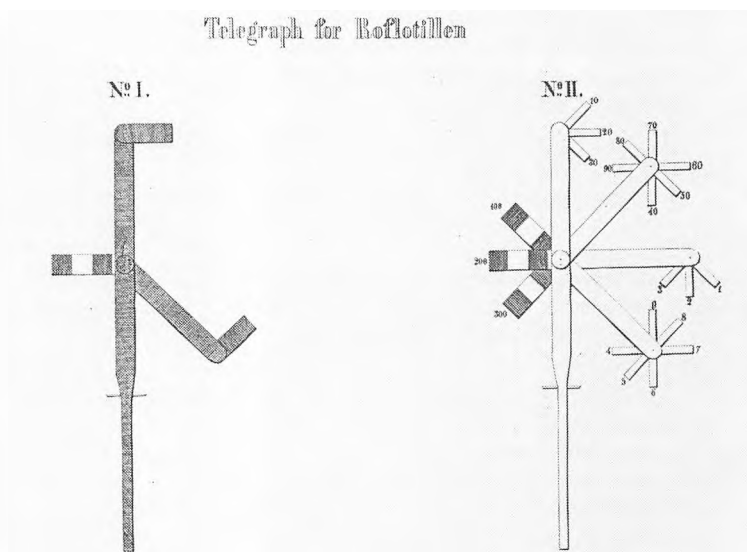
Baaring

Staurby (Skærbækmølle)

Fredericia (Oldenborgs Bastion)

Stationerne blev nedlagt i januar 1851 og telegrafmateriellet blev efterfølgende solgt ved lokale auktioner.

Telegraf for Røflotillen 1849.
Til venstre ses telegraferen i »ro«, til højre er vist de forskellige stillinger armene kunne indtage og de til stillingen svarende talværdier.



I 1849 indførtes tillige et enkelt optisk telegrafsystem til brug på rokanonbådene. Den bestod af en mast med 4 bevægelige arme som kunne anbringes i forskellige stillinger betegnende forskellige talværdier og som derved kunne gengive indtil 399 forskellige signaler.

I flådens skibe overlevede dette system i princippet indførelsen af den trådløse telegraf (1903), idet såvel torpedobåde som krydsere og panserskibe et godt stykke ind i vort århundrede var udstyret med semaforer af nærlig tilsvarende virkemåde.

Kilder og henvisninger

Trykte:

- Emil Wigelsen Bruun*: Sorte tavlers stumme tale over Slesvig; i festskrift udg. af Reserveofficerforeningen i Danmark, Sønderjyske kreds, 1985.
- F Beutlich*: Signalvesenets udvikling i det 18de og begyndelsen av det 19de århundrede & Den første organisasjon av Norges kystsignalvesen; i Norsk Tidsskrift for Sjøvesen 1935.
- C.V. Christoffersen*: Fra den optiske Telegrafs Barndom i Årbog for det danske post- og telegrafvæsen 1941.
- A. N. Edelcrantz*: Afhandling om Telegrapher, 1796.
- Generalstaben*: Meddelelser fra Krigsarkiverne I, 1883.
- M. Gredsted*: Statstelegraferen 1854–1904, 1904.
- Henning Henningsen*: Dannebrog og flagføring til søs; i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969.
- Instruction for de ved Telegrapherne værende Bestyrere*, 1801 (ordbog, Marinens Bibliotek).
- A. J. Larsen*: Den optiske telegraf; i Vejle amts Årbog 1983.
- A. Morell Nielsen*: Post- og Telegrafmuseet, 1986.

F. Paludan: Om den danske Telegraph; i Archiv for Søværnen 1837.
N. J. A. Riisberg: Den optiske Telegrafens Historia i Sverige.
Signal-System for Roflotillen, 1849 (Marinens Bibliotek).
Svend Skovmand: Mastetelegrafen i Skalk 1/1974.
Johannes W. Steenstrup: Kort beskrivelse over den danske Telegraph, 1801 (udvidet udgave på tysk 1802).
Telegraphiske Dag-Signaler for De Norske Kyster, 1810 (Marinens Bibliotek).

Utrykte:

Rigsarkivet: Generalpostdirektionen, Telegrafvæsenet vedkommende.
Gruppen omfatter ialt 44 pakker og protokoller, hvoraf følgende er gennemgået, dog ikke systematisk og tilbundsående:

- Korrespondanceprotokoller 1801-17.
- Indkomne breve og koncepter til udgående breve 1801-09.
- Bælttelegrafen 1810-12.
- Telegrafen i Nørrejylland 1810-14.
- Indkomne sager samt koncepter 1816-19.
- Kronborg Telegraf 1807.
- Instruktioner og signalbøger 1805-09.
- General Binzers papirer vedrørende telegrafer 1801-09.
- Postdirektør Monrads embedskorrespondance 1804-11.
- Div. papirer, sager og regnskaber 1791-1819.

Forsvarets Arkiver: Ingeniørkorpset.

- Varia 1808-13. Telegrafen i Nørrejylland 1808-13.

Endelig er jeg landsretssagfører, oberstløjtnant Emil Wigelsen Bruun taknemmelig for lån af et omfattende grundmateriale, som har lettet udarbejdelsen af denne artikel betydeligt.

Hanne Poulsen

»Nye« arbejder af skibsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen

Den hjemlige danske gallionsfigur levede en ubemærket tilværelse inden for folkekunsten og kun et tilfældigt fund af en samling fotografier bidrog til at oplyse denne genre og løfte sløret fra udøvernes anonymitet. En gave til Handels- og Søfartsmuseet via Orlogsmuseet i efteråret 1973 bestod af 19 fotografier.¹ Der var personbilleder af billedhuggerne H. J. og W. E. Møen, far og søn, men de fleste var optagelser, sikkert til reklamebrug, af deres færdigskårne gallionsfigurer og agterspejlsdekorationer. Et enkelt portrætfotografi var sendt ned fra Island for at tjene som forlæg for en gallionsfigur. De fleste fotografier var betegnet med et navn på gallionsfiguren, der som *Freia*, *Ceres* og *Psyche* dækkede både skib og figur. En enkelt ubetegnet, mandlig figur med et karakteristisk udseende lod sig ved noget detektivarbejde identificere som Fåborgs matador, agent Lagoni, udført til en skonnertbrig af Fåborg af samme navn. Enkelte andre ligeledes ubetegnede figurer kunne dog ikke bestemmes.

I 1975 offentliggjorde jeg materialet, der ved et vink fra en kollega var blevet udvidet med et byggeregnskab for skonnertbrig *Lars Jørgensen*, hvori lå en regning dateret 4. august 1871 fra W. E. Møen for billedhuggerarbejde.² Ethundrede rigsdaler var den akkorderede pris for en rederfigur med ornament, sidegallerier og agterspejlsarbejde, alt leveret malet, ægte forgyldt og bronceret. Som man kunne forvente, er der siden dukket flere regninger op og regnskaber med udgiftsposter lydende på navnet Møen. Også i publiceret materiale ses navnet nævnt, hvor det ikke tidligere har været bemærket.³ Adskillige arbejder af billedhuggerne Møen, der er kommet til mit kendskab efter 1975, øger således listen over værker af såvel den ældre som den yngre Møen.

Henrik Julius Møen (1802–1881) var billedhugger på Holmen og optræder til og med 1842 i rullen over håndværkerstokken. Med årets udgang forlod H. J. Møen marinen for at nedsætte sig som selvstændig billedskærer. Almindeligvis forestiller vi os, at der har været en skarp grænse mellem Holmens faste stok og folk i det frie erhvervsliv. Nogle nyfundne regnskaber viser dog, at der for Møen må have været tale om en overgangsperiode, hvor han, samtidig med at han arbejdede som flådens billedskærer, også kunne opdyrke en privat kundekreds. Men man kan

1. H. & S. reg. nr. 741–759: 73. Materialet om billedhuggerne H. J. og W. E. Møen blev publiceret første gang i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1975, s. 42–83.

Derefter fik Møen, far og søn, et afsnit i min bog: Gallionsfigurer på danske skibe og i danske samlinger, 1976, s. 933–114.

2. Venligst meddelt af F. Holm-Petersen.

3. Jens Lorentzen i Maritim Kontakt IV, s. 156–157.



Forgylt gallionskerolle med initialerne J. H. skåret af H. J. Møen til barkskibet Jacob (Jacob Holm & Sønner) ifølge regnskabsbilag af 13. august og 12. sept. 1839. Gave til Handels- og Søfarts-museet fra firmaet Jacob Holm & Sønner.

undre sig over, at en håndværker med kone og to små børn frasiger sig det omfattende sociale sikkerhedsnet, som marinens folk nød godt af.

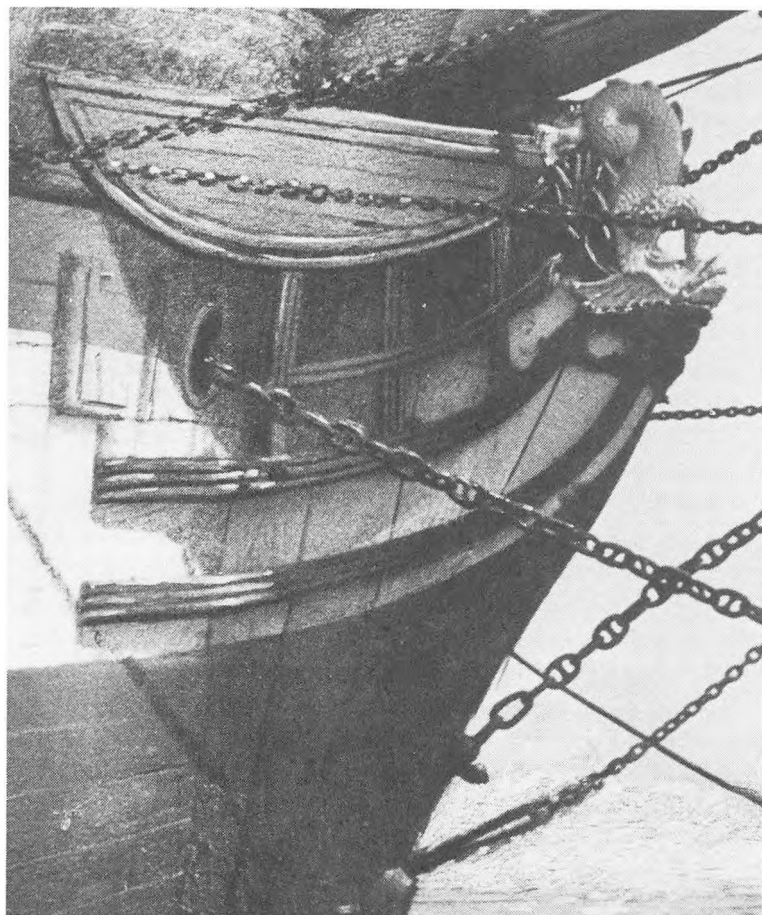
I det bevarede arkiv for handelshuset Jacob Holm & Sønner ligger regnskaberne for bygning og udrustning af barkskibet *Jacob*.⁴ Dette skib blev under ledelse af skibsbygmester H. P. Brandt bygget på Holms eget værft på Christianshavn. Bilbrevet blev udstedt d. 16. sept. 1839. Fartøjet var hækbygget med fladt spejl og det middelfyldige forskib blev udsmykket med en krølle. Tre regninger er i denne forbindelse udstedt af billedhugger J.

4. Erhvervshistorisk Arkiv, Jacob Holm & Sønner, Rederivirksomheden, 1839–52 barken *Jacob*.

Møen, som vi må antage er den samme som H. J. Møen. Den første er dateret 13. august 1839 og synes at dække udsmykningen af spejlet. Hertil har Møen udfærdiget i billedhuggerarbejde: det danske våben med attributer, en tovliste med ornamenter, syv bogstaver med blade samt to bladrosetter for ialt 28 rdl. og 3 mark. Den næste regning dateret 12. sept. 1839 lyder på 16 rdl. og 3 mark at betale for en gallionskrølle med tilstødende ornamenter. Den 18. sept. er forfærdiget 16 kapitæler for 3 rdl. Hvilke ord disse »store« bogstaver så kan have dannet. Formedlst 20 rdl. lagde malermester Bruus ægte guld på gallionskrøllen. I det hele synes Jacob Holm at have lagt den allerstørste omhu i bygningen af dette skib, der bar hans navn. Nogle år senere, i eftersommeren 1846 bliver barken pyntet op før sin afrejse i oktober til Vestindien. H. J. Møen skærer nogle nye ornamenter til agterspejlet og reparerer gallionskrøllen og ornamenterne på forskibet.

Den forgyldte gallionskrølle med de indskårne initialer JH modtog Handels- og Søfartsmuseet i 1981 som gave fra firmaet

I 1850 skær H. J. Møen en hvalfisk som gallionsfigur til snaubriggen Hvalfisken bygget 1801, her fotograferet af Jens Friis-Pedersen i 1920'erne, mens figuren endnu sad på den gamle Grønlandsfarer. Handels- og Søfartsmuseet.



Jacob Holm & Sønner. Krøllen var i god stand og må være taget af skibet enten ved dettes ombygning i 1860 eller i 1886, da bark *Jacob* blev solgt til et partrederi i Rønne.

Snaubrig *Hvalfisken* bygget i Kalmar 1801 som *Benoben* og indkøbt samme år til Kgl. Grønlandske Handel, synes at være blevet leveret uden figur, som Jens Lorentzen påviser i sin artikel i Maritim Kontakt IV. Først i 1850 under skibets første og eneste hovedreparation blev det forsynet med en gallionsfigur, en hvalfisk, der med de tilhørende sidestykker og ornamenter blev skåret af H. J. Møen. Møens regning er dateret 2. februar 1850 og hans forlæg, skibsbygmester E. P. Bonnesens tegning til gallionens udformning i 1/2 tomme bestik, var dateret 2. januar, så Møen har hamret flittigt på sin mejsel for at udnytte månedens lyse timer.⁵

Også denne gallionsudsmykning er bevaret. Hvalfisken har siden 1937 stået i Svendborg på skibsbygmester Ring Andersens kontor.

Den gamle Møen har været en personlighed, der forstod at sætte kulør på sine omgivelser. En efterkommer af Møen, Henry Simonsen, har sammen med flere andre henledt min opmærksomhed på en række bjælkehoveder, som H. J. Møen skar til stenhuggermester Joh. Fr. Beckers villa på øen i søen ved det nuværende Classensgade på Østerbro. Huset gik efter Beckers død i 1854 over til vekselmægler Aggersborg og blev kendt under hans navn. Bjælkerne bar husets altaner, og bjælkehovederne blev udskåret som ansigter, de fleste som karrikaturer og vrængemasker, men et var et selvportræt af H. J. Møen iført sin karakteristiske lådne hue og rygende på en cigar.⁶

Om virksomheden på Møens billedskærværksted på Kastelvejen kunne Henry Simonsen fortælle, at det var udskæring af spisestuestole, der sikrede far og søn det daglige udkomme. Ordrene på gallionsfigurer og skibsskæringer kom alt for uregelmæssigt til, at denne produktion kunne bære forretningen.

Samtidig med at vi nu har øget H. J. Møens værkfortegnelse med nye arbejder, må vi også fratage ham æren for at have skåret den gallionsfigur, der viser en lille pige klædt på, som det var moderne i 1850'erne. Dette lå til grund for, at denne figur blev tilskrevet H. J. Møen. Et nyt arkivfund har imidlertid bevirket, at jeg nu er tilbøjelig til at regne denne pigefigur med til de adskillige nye arbejder, som kan tilskrives sønnen, W. E. Møen.

William Edelhardt Møen havde modtaget sin praktiske oplæring som billedskærer af faderen, mens han med afbrydelser deltog i undervisningen på Kunstakademiet. Da han omkring 1858–59 havde stiftet familie, begyndte han at oparbejde sin egen kundekreds for gallionsfigurer og skibsornamenter. Efterspørgslen var i København i disse år meget ringe, hvorfor Møen

Selvportræt af H. J. Møen. Skåret i bjælkehoved på vekselmægler Aggersborgs villa på Østerbro mellem 1840 og 1850. Maleren P. C. Skovgaard havde sin gang i buset og nogle af de afsavede bjælkehoveder fra den nu forlængst nedrevne villa ejes af en af malerens efterkommere, der venligst har udlånt Møens portræt til fotografering. Handels- og Søfartsmuseet fot.



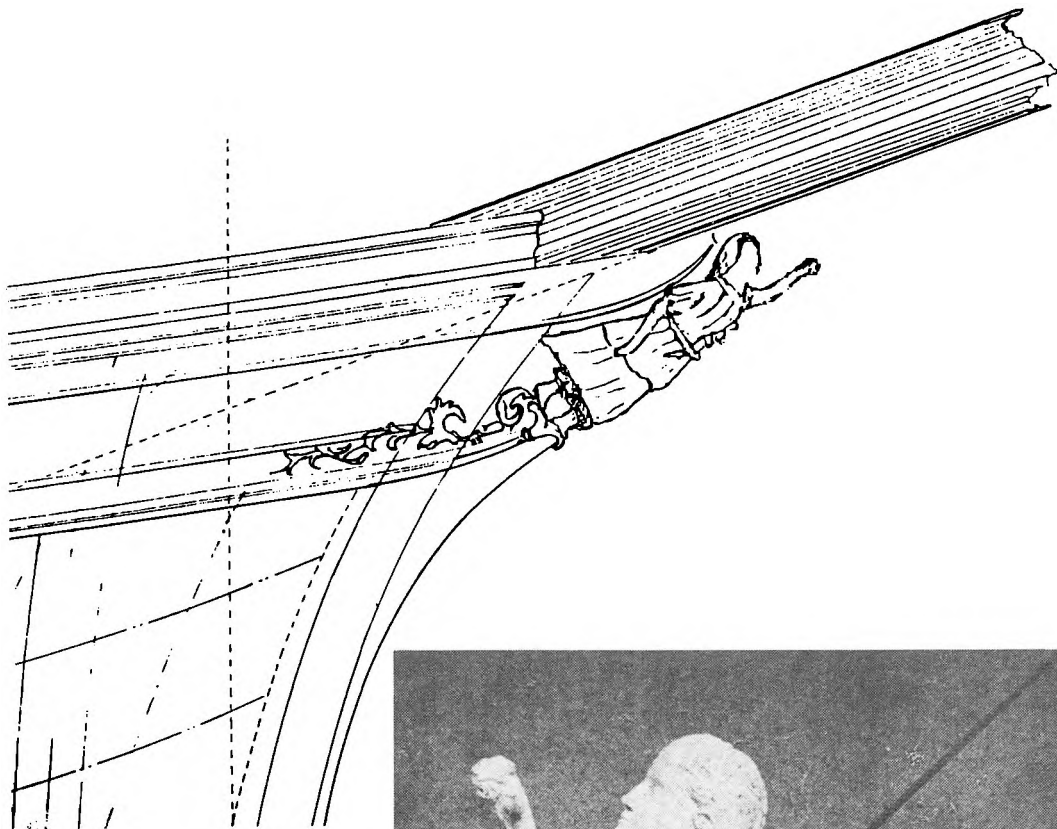
måtte rejse til de provinsbyer, hvor der blev bygget træskibe, hvis forskib traditionelt blev udformet, så der var brug for en figur eller en tilsvarende dekoration. Sydbyn og øerne var centrum i dette område.

En optegnelses- og regnskabsbog for blandt andre skibe skonertbrig *Venus* af Middelfart, ført af kaptajn Carl P. K. Limschou, København, blev skænket Handels- og Søfartsmuseet i 1981.⁷ I bogen står afregningen for *Venus* bygget 1869–70 af H. Illum, Sølyst ved Middelfart, og hvori Illum beholdt halvparten. En af posterne lød: »For Illum betalt af mig til Billedhukker Møen i Kjøbenhavn Rd. 50.« I hovedskibsregisteret beskrives forskibet på *Venus* således: »skarpt med krølle og skjold«. Det forekommer rimeligt, at denne dekoration kunne udføres for

5. RA. KGH. Kassebilag 1850 No 508.

6. Kjøbenhavnske Billeder fra det nittende Aarhundrede samlet af F. Hendriksen og udg. af Foren. Fremtiden, Kbh. 1924–27, s. 204–208.

7. H & S reg. nr. 74: 81.



*Forskibet på skibsbygmester
Hans Lind Hansens tegning til
skonnertbrig Skelfiskør
afsluttes med en kvindelig
gallionsfigur, der i de mindste
detaller viser overensstemmelse
med en figur på et af Møens
ubetegnede atelierfotografier.
Tegningen til Skelfiskør er i
privateje, men en kalke er taget
af skibsingeniør Lauritz
Rasmussen, Odense.*



halvdelen af omkostningerne ved en helfigur. Vi vidste allerede, at Illum brugte Møen som billedskærer. To af de fotografier Handels- og Søfartsmuseet har af Møens arbejder, viser figuren leveret til Illum i henholdsvis 1867 (skonnertbrig *Jens Wulff*) og 1868 (skonnertbrig *Freya*).

Konstruktionstegninger til skibe viser sjældent gallionsfigurer og ornamenter. En af undtagelserne viste sig at være tegningen til skonnertbrig *Skelfiskør* af Skelskør bygget af Hans Lind Hansen i Skibhusene ved Odense 1869 til Søren, Rasmus og J. Harboe samt J. Lotz.⁸ Den udførligt tegnede figur forekommer at være identisk med den ubekendte pigefigur på det førnævnte, ubetegnedede fotografi. Pigen har tilbagestrøget, halvlangt hår, to-delt kjole med pufærmer og livbånd, mamelukker under kjolen og brunelstøvler på de fritskårne fødder. I sin løftede højre hånd holder hun en rund genstand. Fotografiet af pigefiguren og fotografiet af Ceres til barkskibet af samme navn er som de to eneste stempet: »S. Sørensen St. Kongensgade 48«. Det sidstnævnte fotografi er desuden betegnet: »Ceres udført til Svendborg 1869«. Fotografen S. Sørensen lejede sig ind på skiftende adresser, så også hans enslydende stempler tyder på, at vor pigefigur er blevet til i 1869. Samtidig får vi bekræftet, at *Ceres* først fik sin figur to år efter skibets færdiggørelse.

Modellen til figuren har sandsynligvis været en lille frøken Harboe. En mulighed er Søren Harboes førstefødte, datteren Anna, født 1857 i ægteskabet med Emma Hornung, datter af pianofabrikant C. C. Horning. Også Rasmus Harboe, der var gift med en søster til Emma Hornung, havde døtre, Maria og Olivia blev født 1861 og 1863 midt i en stor børneflok.⁹

Af en eller anden grund synes figuren af den lille pige ikke at have været anvendt på skibet. Hovedskibsregistreringsprotokollen siger forskib med krølle og på et fotografi af en akvarel af skibet kan en tilstedeværelse af figuren ikke afgøres. Bilbrevets oplysninger, der gengives i hovedskibsregistret, er ikke altid de endeligt gældende. Således beskrives forskibet på bark *Jørgen J. Lotz* af Skelskør som: »middelfyldig bov med skæg«. Det vil sige, at skibet er leveret fra værftet i Karlskrona 1882 med et forskib forberedt til, men uden, gallionsfigur. Her viser to forskellige malerier af skibet, at det er blevet forsynet med en rederfigur, skåret ganske som Møen plejede at gøre det, en helfigur klædt i frakke, armen eller armene holdt foran livet og det ene af de fritskårne ben holdt foran det andet.¹⁰ Det forekommer rimeligt, at en vellignende figur af J. J. Lotz skulle udføres af en lokalkendt billedhugger, der havde demonstreret sine evner på dette felt.

En anden gallionsfigur fra udkanten af det sydfynske område, nærmere bestemt fra Langeland, kender vi fra en tegning af Jens

8. H & S reg. nr. 539–540: 81 (lystryk af kopi).

9. Venligst meddelt af Erik Nielsen, Skelskør.

10. H & S reg. nr. 38:82 og SR 2360:71.

Friis-Pedersen, dateret 12.-13. jan. 1925. På skonnertbrig *Elna* af Ystad sidder på skægget en ret lille kvindelig helfigur med langt hår, den højre arm er løftet, den venstre hænger afslappet ned langs den folderige dragt og holder et tørklæde i hånden. I det hele bærer figuren alle de karakteristiske træk, vi kender fra W. E. Møens figurer, lige til den forreste fod, der træder frem under kjolen, der danner en bagudsvajet fold, en detaille som vi husker fra de tre figurer udført 1867-68.

Skonnertbriggen *Elna ex Elisabeth* blev bygget i Rudkøbing 1866 af Sophus Boas og en ubetegnet akvarel af dette skib viser tydeligt den hvidmalede kvindefigur.¹¹ Boas lagde vægt på, at hans skibe blev forsynet med en figur. Optalt efter hovedskibsregistreringsprotokollens oplysninger søsatte han inden for årene 1865-1878 tolv skibe med figur. Vi har dog ingen dokumentation for W. E. Møens medvirken, da Boas' arkiv, så vidt vides, er gået tabt.

I sine første år som selvstændig, omkring 1861-63, boede W. E. Møen i Åbenrå, hvor vi ved, at han havde alt billedskærerarbejdet ved skibsbyggeriet.¹² Men også senere har man fra Åbenrå sendt bud efter ham. Skibsbygmester Niels Jacobsen byggede i årene 1877-1880 barkskibet *Arab* på spekulation og først d. 2. juni 1880 fik han skibet solgt til J. Mathiessen, Sten-toft, og medredere. Jacobsen beholdt selv $\frac{7}{10}$ part i skibet. I det opstillede regnskab over afholdte udgifter står: »Regning fra W. E. Møen, for Billedhuggerarbejde: 280 Mark og 12 Skilling«. Til sammenligning lyder den foranstående udgiftspost: »Regning fra Snedker Iversen for Møbler etc. til Kahytten: 247 Mark«. ¹³ Det er bemærkelsesværdigt, at Niels Jacobsen har ofret penge på denne udsmykning, når vi fra hans erindringer ved, at han i de for skibsbyggeriet så sløje tider satte to store skibe *Hindoo* og *Arab* igang for egen regning, fordi han følte det som sin pligt at holde sine gamle tømmermænd beskæftigede.¹⁴ Men når han afsatte disse penge til ret beset overflødig pynt, må det sandsynligvis være, fordi Møen også efter sine dokumenterede arbejder i byen i 1861-63 fortsat har været en betroet leverandør.

I det forrige århundredes sidste årtier var der længe imellem, at der blev bygget større sejl-skibe. Til de fragtruter, hvor sejl-skibene fortsat var de mest rentable, blev disse i stigende grad indkøbt som second hand tonnage, samtidig med at dampskibene udgjorde en stadig voksende del af landets samlede handelsflåde.

Op til den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunststudstilling i 1888 fik W. E. Møen imidlertid en spændende opgave. Der blev i ca. $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{3}$ størrelse bygget en model efter en af Judichærs orlogsfregatter. Fantasimodellen blev opkaldt *Sct. Georg* og Møen fik overdraget den opgave at skære gallionsfiguren af *Sct. Georg*

11. H & S SR 692:49.

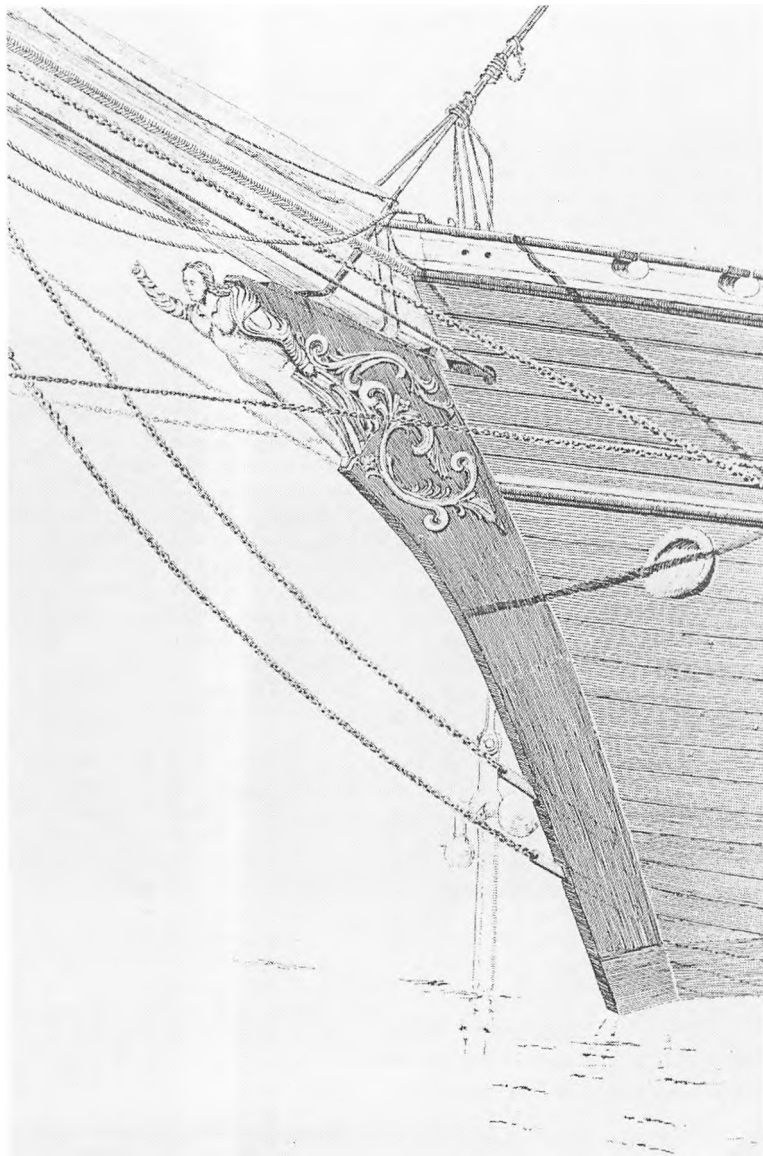
12. Maria Cornetts breve. Årbog 1975 op. cit. note 10.

13. Venligst meddelt af Birgitte Kragh Rasmussen.

14. F. Holm-Petersen: Under sejl i fjernøstlige farvande, Norderstedt 1975, s. 47.

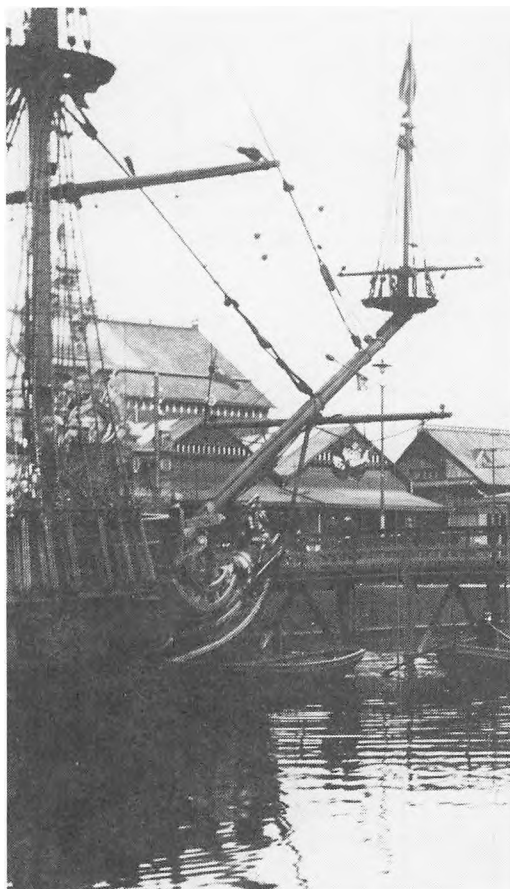
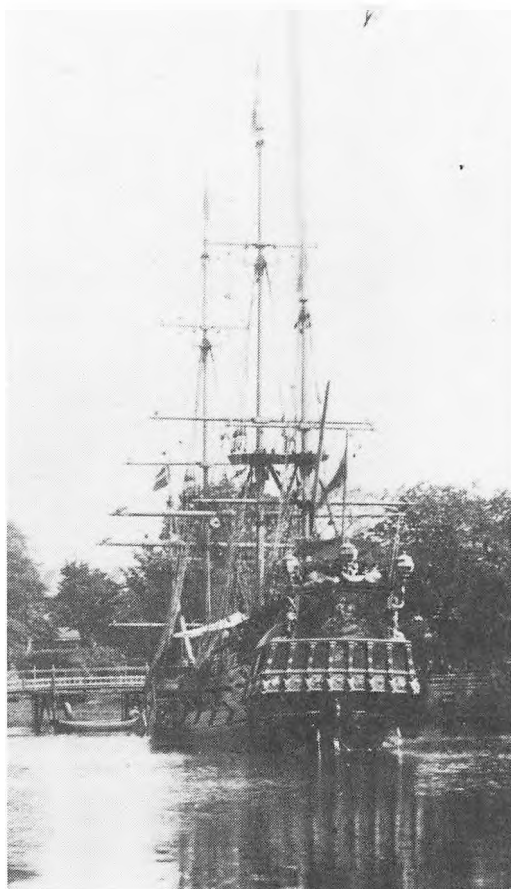
15. Københavns Historie. Bind 4. 1830-1900. Gyldendal 1982, s. 160-61. For en henvisning til illustrationen i Kjøbenhavn paa Kryds og Tværs samt yderligere en henvisning takker jeg Jens Lorentzen.

Den lille kvindelige belfigur på skønnertsbrig Elna af Ystad, bygget 1866 i Rudkøbing af Sophus Boas som Elisabeth, bærer mange af de karakteristiske træk, vi kender fra W. E. Møens gallionsfigurer. Tegning af Jens Friis-Pedersen 1925. Handels- og Søfartsmuseet.



(på almindelig dansk Sct. Jørgen) til hest og på agterspejlet i lavt relief en fremstilling af Sct. Jørgens kamp mod dragen. Fregatten lå i Tivolisøen og ses tydeligt på Karel Sedevys tegning i fugleperspektiv af udstillingsarealet.¹⁵ Den var en stor seværdighed, indtil den en vinternat 1901 sprang læk og gik til bunds. Herefter blev den hugget op.

Omstændighederne omkring de nye dokumenterede arbejder af H. J. og W. E. Møen viser helt tydeligt, hvor stor en rolle tilfældighederne spiller, når det gælder oplysninger om en almindelig håndværkers indsats. For skibsbilledhuggerne blev i samtiden betragtet som håndværkere, der udførte bundne opgaver.



De allerfleste byggeregnskaber for skibe og regninger fra leverandører er gået tabt, mens andre vil blive fundet i en arkivpakke eller blandt papirbunkerne i et dødsbo.

Flere af de her refererede oplysninger fortæller os som noget nyt, at det ikke må betragtes som en selvfølge, at et skib blev søsat med sin gallionsfigur. Der kunne gå op til et par år, før den var på plads. Når der i *Hvalfiskens* tilfælde gik 49 år, er der dog tale om noget helt usædvanligt. Ellers kan de nye oplysninger kun bruges til at bekræfte, at billedhuggerne Møen var så godt som ene om at »tegne« den danske gallionsfigur i træskibsbyggeriets sidste glansperiode. Og det var en net figur, velproportioneret og anstændigt påklædt, pænt skåret, ikke for stor eller på nogen måde bemærkelsesværdig – kort sagt: typisk dansk.

Fregatten Sct. Georg i Tivolisøen. Gallionsfiguren, der viser dragedræberen Sct. Georg (Jørgen) til best er skåret af W. E. Møen, der sandsynligvis også er mester for agterspejlets relieffremstilling af samme motiv. Udsnit af fotografier fra den store udstilling i 1888. Juncker-Jensen foto. K. B.

»De farer på Sjælland« ...

Om Harbøre- og Limfjordsfiskernes kolonisering af de østjyske og sjællandske fjorde med ålevodfiskeri 1866–1871

Lad os i nærværende artikel springe de etnologiske teoridannelser over og i stedet koncentrere os om en hidtil upåagtet detalje i dansk fiskeris kulturhistorie – starten på Harbøre- og Limfjordsfiskernes årligt tilbagevendende ålevodfiskeri på Sjælland og i Smålandsfarvandene m.v.

Lad os samtidig illustrere det brogede samspil af faktorer og data, der skal tilvejebringes og analyseres, for at et kulturhistorisk puslespil kan gå op. Både den historiske og den samtidsorienterede etnologi betjener sig i sin arbejdsform af metoder fra kriminologien, nemlig den systematiske bestræbelse på at tilvejebringe og sammenstille indicier til sandsynliggørelse af årsagssammenhæng og tidsforløb – altsammen naturligvis på et kildekritisk forsvarligt grundlag. En systematisk kildegennemgang kan dog i mange tilfælde vise sig at være så omfattende, at den bliver urealistisk.

De tilfældigt overleverede brudstykker af den kulturhistoriske virkelighed er ofte, ligesom enkeltbrikker i et puslespil, intetsigende om helheden hver for sig. Først når de kobles sammen og ses i sammenhæng, får de en mening.

For forskeren kan der gå årtier, førend et etnologisk puslespil går op – enten på grundlag af egen systematisk og slidsom kildegennemgang, ved henvisning fra andre eller ved simpelt held. Nærværende artikels indhold er eksempel på et puslespil, hvis brikker er fundet ved en kombination af systematisk arkivgennemgang, henvisning fra andre og held.

Baggrunden i 1866 for Harbøre- og Limfjordsfiskernes årligt tilbagevendende »arbejdsvandring« med fartøjer og ålevod til de sjællandske og lolland-falsterske farvande er et hidtil ukendt kapitel i dansk fiskeris historie.

I 1871 indfandt de første jyske fiskere sig for alvor for at kolonisere de sjællandske fjorde med deres ålevodfiskeri. De blev fordrevet det første år efter selvtægt blandt Roskilde fjords fiskere, men var ikke til at stoppe på længere sigt. Gennem det næste halve århundrede drev mange Harbøre-, Agger- og Limfjordsfiskere sommerfiskeri efter ål uden for deres hjemegn.

Men hvornår og på hvilken baggrund startede de vestjyske fiskere deres kolonisering af ålevandene uden for Limfjorden? Hvem var initiativtagerne, såvel i forstadiet, som i det blivende fiskeri? Det vil blive søgt klarlagt i artiklen.

Erindringen og avisen

Den 27. september 1913 bragte Lemvig Folkeblad en artikel efter Kolding Folkeblad under overskriften: »Da Harboøre-fiskere lærte østkystfiskerne at fange ål«.

En journalist var under rejse med Thyborøn-banen faldet i snak med en ældre herre. Manden kom i samtalens løb ind på, at han engang – han huskede det som 1865 – havde fået statstilskud, og så kom historien: »Vi var fire unge fiskere, der kom i tanker om, at der ikke fangedes ål uden for Hals (altså kun i Limfjorden). Vi tænkte ved os selv, at der da måtte være masser af ål ned langs Østkysten ... Men det var jo ikke så nem'.

Vi kom til at tale med en mand, og han sagde, at vi kunne få statstilskud til den sag. Vi kom så op på herredskontoret, og inden længe havde vi 400 rigsdaler fra ministeriet.

Med pengene på lommen rejste vi til Århus, hvor vi købte en båd, og med den sejlede vi sydpå. Det første sted, vi forsøgte os var i Horsens fjord. Men det gik skidt. Vi fangede ikke en ål. Hvad skulle vi gøre ved det?

Vi snakkede frem og tilbage og kunne ikke blive enige. Vi besluttede så at »trække stak« om det. Hver af os foreslog en ting; en, at vi skulle tage hjem; en anden, at vi skulle tage ind til Horsens og købe en båd til, fordi den, vi havde, var for lille til fire. Jeg foreslog, at vi skulle tage sønder på ... Ham, der havde foreslået at tage til Horsens og købe en båd, fik den længste »stak«, og hans forslag skulle altså gælde. To af os tog med en sandbåd ned til byen, købte en båd og fik den tilrigget.

Imens lå en anden og jeg stadig derude. Vi var så heldige at komme hen til en åmunding, og der var der ål i massevis ... Da de andre kom tilbage, fortsatte vi fiskeriet og tog ind til Horsens med en god fangst.

Men vi kunne ikke blive af med vore ål!

Horsensfolkene vidste ikke, hvad det var for tingester ... de troede, at det var en slags snoge eller små slanger. Spise dem ville de ikke. Vi var jo kede af det, men så traf vi et »kvindemenneske«. »Hvor er I fra?« spurgte hun. »Vi er fra Lemvigs-egnen«, svarede vi. Harboøre var der jo ingen, der kendte. »Nå, så er I a' min slav'!« sagde hun, »jeg er også fra Lemvigs-egnen. Og dette kvindemenneske klarede det hele for os. Hun købte hele fangsten og sendte den bort.

Det gik sådan i nogen tid. Men de stedlige fiskere blev misun-

delige og meldte os. Vi blev tilsagt til at møde på herredskontoret, hvor borgmesteren holdt en tordentale til os og spurgte, hvordan vi kunne understå os i at blive ved med at ligge der og fiske. Jeg sagde, at det ligefrem var vores pligt at gøre det. Samtidig trak jeg den ministerielle skrivelse frem og gav ham den. Der stod deri, at vi havde fået understøttelse til at fiske ål ved østkysten og lære fiskerne der, hvorledes man skulle bære sig ad med det. »Men de er så storsnude, at de ikke vil tage ved lære!« supplerede jeg skrivelsens indhold. Borgmesteren måtte jo indrømme, at vi var i vor ret. Han indskrænkede sig så til at bede os rejse bort så hurtigt som muligt.

Det gjorde vi så, men med en fortjeneste hver af 400 daler.

Vi sejlede så sydpå og kom i Gamborg fjord, hvor vi fangede nogle kæmpeål. Vi fik en styrmand på en Koldingbåd, der anløb Middelfart og Fredericia til at tage ålene med og sælge dem. I Fredericia var de som gale efter ålene. De var en dag ved at prygle os, fordi vi ikke havde nok.

Vi tog derfra ned i Kolding-fjorden og fik stadig styrmanden til at tage ålene med. I Kolding var de også glade for ålene, men os kunne de ikke lide. Vi tog brødet ud af munden på egnens fiskere. En dag sejlede vi op ad Kolding å og gik i land for at få en kop kaffe. Men se, om vi kunne få det. De var så gale på os, at de ikke ville sælge os noget. Men så traf vi et kvindemenneske ...

– Igen?

– Ja, vi har været heldige i den retning. Det var en enke fra ... jeg kan ikke huske det, men det var sådant et fiskerleje.

– Strandhuse? Ja, det var det. Det var fra Strandhuse. Hun tog os med hjem til sig og gav os kaffe, og der kom vi så til at bo. Hun solgte også ålene for os. Men så en dag, da vi efter endt fiskeri var kommet i seng – det var alkover med døre for – så kommer der en lukket vogn rullende op for døren, og ud triner borgmesteren fra Kolding. Han ville have fat i os, men kvindemennesket sagde, at vi sov.

Det ville embedsmanden dog ikke tage for gode varer, og det endte med, at vi måtte stille i bar skjorte. Så gentog historien fra Horsens sig. Vi havde papirerne i orden, og jeg fortalte om de storsnude fiskere ... vi fik lov til at blive der.

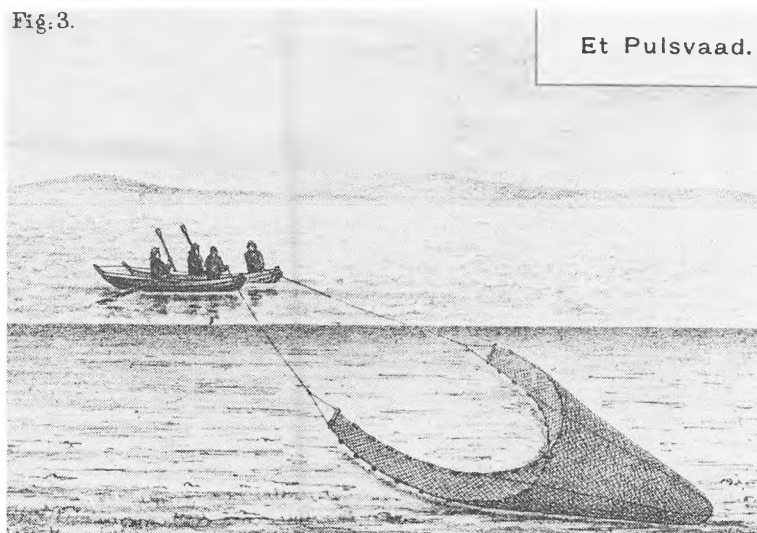
Men så en kort tid derefter kom en snes jernbanebørster, der arbejdede på anlægget af banen fra Fredericia til Kolding, ned og truede os med knive og på anden måde. Vi tog så andre steder hen ... men inden vi kom til Harboøre igen, havde vi tjent hver 1000 rigsdaler.

Og efter den tid blev det almindeligt blandt Harboøre-fiskerne at gå på langfart efter ål.

– Men fik De slet ikke lært østkyst-fiskerne at fange ål?

– Jo, der var et par fiskere i Gamborg fjord, der kom til os og

Fig. 3.



Et Pulsvaad.

Udsætning af pulsvod inden pulsvodningen, der skal jage ålene ind i voddet. Bådene trækkes på det nærmeste hen til voddet. Illustration fra C. F. Drechsels bog »Oversigt over vore Saltvandsfiskerier ...« 1890.

bad, om de måtte fiske på deling med os. Det fik de lov til, men først måtte de indforskrive sig vod fra Struer. Det, de havde, var flyndergarn, og der gik ålene igennem. Der var i øvrigt nogle fine folk, der fiskede med glib i Kolding fjord, med de fik ikke noget.»

Journalisten afslørede til sidst, at hans meddeler var bankdirektør P. Trilling, Landmandsbanken i Lemvig.

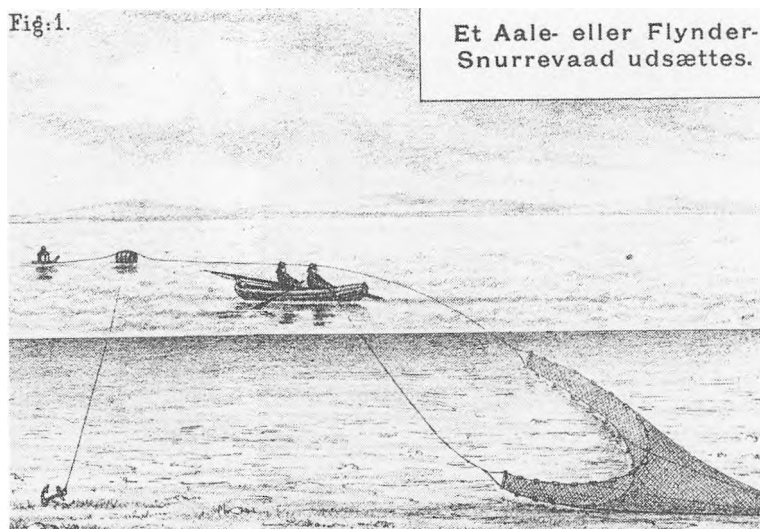
I avisomtalen af Harboøre-fiskernes forsøgsfiskeri spejder vi for-gæves efter andre begrundelser for initiativet, end at fiskerne kunne forestille sig, at der måtte være en masse ål langs Øst-kysten.

I den omtalte ansøgning til Indenrigsministeriet anførtes som begrundelse, at fiskerne havde høstet den erfaring, at en række farvande uden for Limfjorden måtte være lige så fiskerige som Limfjorden, og at fiskeriet kunne blive en god indtægtskilde for de lokale beboere, hvis det blev drevet med effektive redskaber. Det ville Harboøre-fiskerne gerne gøre en indsats for at lære beboerne.

Som nævnt, ikke et ord om tilbagegang i Limfjordens ålefiskeri, der kunne berettige til, at fiskerne henlagde deres ålefiskeri til andre farvandsområder. Kunne fiskerne eventuelt have fortiet de faktiske forhold i deres ansøgning?

Statistikken over Limfjordsfiskeriet bekræfter imidlertid, at de fire Harboøre-fiskere ikke søgte ud af nød. Fiskeriet i perioden 1.4.1865–31.3.1866 blev drevet af henved 300 færre personer end året før, men indbragte næsten det dobbelte udbytte. I intet år siden 1859 havde fiskeriet været så godt. 1865-sommerens pulsvodfiskeri havde indbragt hver af udøverne 101 rigsdaler i

Med det nye ankervod, der var en forløber for snurrevoddet, halede man tovene og voddet henimod båden. Princippet blev af varig værdi for dansk fiskeri. Illustration fra C. F. Drechsels bog »Oversigt over vore Saltvandsfiskeier ...« 1890.



gennemsnit.¹ De fire Harboørefiskeres ansøgning til Indenrigsministeriet i januar 1866 må ses i lyset af dette forhold.

Arkivaliet

Så vidt avisartiklen og P. Trilling. Beretningen, som A. V. Langer, Lemvig, henviste mig til, skabte en kobling til arkivmateriale fra Indenrigsministeriets landvæsensjournalarkiv 1866, som jeg havde gennemgået og kopieret 15 år tidligere. P. Trillings beretning var på ingen måde opspind. Tidspunktet for ålefiskernes rejse ned langs kysten var dog skudt et år ved siden af, ligesom et par andre smådetaljer var blevet farvet i lyset af de forløbne 47 år.

Peder Josephsen Trillingsgaard, Bertel Madsen Hau, Mads Nielsen Vrist og Christen Pedersen Langerhuse, der betegnede sig som fiskere og sømænd af Harboøre sogn, sendte i januar 1866 deres ansøgning til Indenrigsministeriet.²

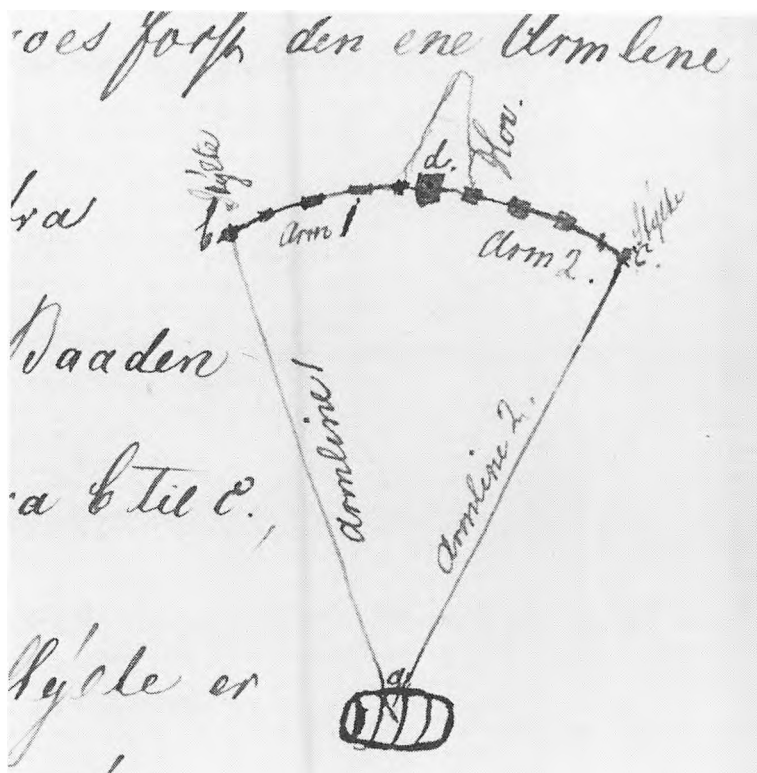
Heri søgte de om en sum af 200 rigsdaler (ikke 400 rigsdaler som anført i avisartiklen) »til anskaffelse af fiskerbåde, enkelte nye redskaber og medgående transportomkostninger«.

De agtede fra forårets frembrud at rejse til Fyn, »og ligesom vi deromkring nøje vil undersøge fiskeritilstanden og give beboerne lejlighed til at lære vore fiskeriredskaber at kende og adgang til med os at bruge dem, således vil vi også ved de sjællandske kyster, i Isefjorden, ved Lolland og Falsters kyster med flere steder drive fiskeri i kortere eller længere tid efter omstændighederne og ved at give alle, som ønsker det, al mulig oplysning og vejledning, søge at bidrage til fiskeriets fremme.«

Ansøgerne argumenterede endvidere med, at Lillebælt og flere

1. Departementstidenden, udgivet, redigeret og forlagt af Etatsraad I. Liebe, No 67, Deen 27de October 1866, s. 941-947.

2. Alt vedr. sagen er samlet i Rigsarkivet, Landvæsenskontoret, LJ-sag 255/1867.



Bøttevodet blev i starten, som skildret på tegningen, benyttet uden opankring af båden. Senere benyttedes det som regulært ål-snurrevod, d.v.s. med indbaling af voddet fra en fast forankret båd.

Tegning i Protokol over det ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 31te Mai 1873 nedsatte Fiskeri-Udvalgs Forhandlinger. Rigsarkivet, Landvæsens-journalarkivet, LJ-sag 71/1881.

områder omkring Fyn var lige så fiskerige som Limfjorden, og at de kunne blive en lige så vigtig indtægtskilde for øboerne som for befolkningen ved Limfjorden. Øboerne betegnedes som »ukendte med måden, hvorpå fiskeriet fordelagtigst drives, såvel med de redskaber, der hensigtsmæssigst benyttes dertil.

Sagkundskaben

Indenrigsministeriets fiskerikonsulent, A. J. Smidth, fik ansøgningen til udtalelse og kommenterede den bl. a. således: »Skønt det er vist, at ansøgerne tager fejl, når de antager, at pulsvod, bøttevod osv. er ubekendte uden for Limfjorden – sidstnævnte bruges således meget hyppigt af de københavnske fiskere – og skønt jeg tror, at ålruiser i Lillebælt er et fordelagtigere redskab end puls- og snurrevod, og det derfor vistnok vil vise sig, at harbøererne har dannet sig alt for overdrevne forestillinger om deres redskabers fortrinlighed – så må det dog på den anden side indrømmes, at mange fiskere på øerne, om de end ikke er ubekendte med Limfjordsredskaberne, dog ikke bruger dem, og det er jo ikke usandsynligt, hvis ansøgerne gør rigt bytte, at øboerne da også vil anskaffe sig lignende redskaber.«

Fiskerikonsulent Smidth anbefalede den 9. februar 1866 ansøgningen og fremhævede fiskernes energi og foretagsomhed. Han afsluttede sin skrivelse med følgende beske konstatering, der henviser til en liberalisering af Limfjordslovgivningen vedtaget den 6. januar 1866: »Det er i øvrigt karakteristisk for fiskeriforholdene og lovens kontrol i Limfjorden, at ansøgerne gør sig til af, at de har stor øvelse i brugen af et redskab, som hidtil har været blandt de forbudte«.

Samtidsberetningen

Fiskernes beretning om deres foretagsomhed på østkysten, der varede fra 11. maj til 12. september, er dateret den 16. september 1866. Fiskernes udsagn om, at de hver drog hjem med 1000 rigsdaler på lommen må være en overdrivelse. Fiskerne kan dog også have foretaget fiskeri andre steder, som ikke omfattedes af forsøget og beretningen til ministeriet.

Fiskerne opstillede følgende oversigt over deres udbytte:

	Periode	Ålenes mængde	Værdi
Horsens fjord	30 dage	474 snese	500 rd
Vejle fjord	5 -	12 -	18 -
Kolding fjord	10 -	109 -	107 -
Gamborg fjord	32 -	327 -	511 -
Odense fjord	5 -	21 -	11 -
Andre fjorde			141 -

Horsens, Kolding og Gamborg fjorde er meget fiskerige, og især med ålevod loves et rigeligt udbytte. Vejle fjord og Odense fjord er derimod intet med ålevod at udrette, lige så lidt som det drives i bæltet og åbne store vande, hvor den stærke strøm og høje søgang forhindrer brugen af sådanne redskaber.«

Beretningen fortsætter: »... næsten overalt, hvor vi kom frem, viste fiskerne stor uvilje mod os, dels grundet på misundelse over vores held, dels af deres enfoldige tro, at vi tog alle de ål, der var i fjordene (hvilket sidste modbevises så kraftigt ved ålfiskeri i Limfjorden).

Enkelte steder viste fiskerne også tilbøjelighed til anskaffelsen af lignende vod og lærte af os brugen med samme, men vi tror, at de for størstedelen manglede lysten til det strenge arbejde og udholdenhed, som dertil udfordres.

Til næste sommer agter vi at drive fiskeri ved Sjællands kyster og især i Isefjorden, hvor vi tror, at de i forhold til fjordenes fiskerigdom står meget tilbage, thi vi har set en af deres ålevod, som nogle fiskere fra Middelfart i denne sommer har købt der,

og med hvilke de (skønt med bedste vilje og stor dygtighed) intet udrettede i forhold til, hvad vi kunne fiske. Hvorfor vi tror, at næst Limfjorden vil Isefjorden med ålefiskeri blive den fordelagtigste fjord i Danmark.«

I slutningen af beretningen til fiskerikonsulenten efterlyste Harboøre-fiskerne en ålekvase og fremhævede med tydelig adresse til årets fortrædeligheder, at de for at kunne gentage fiskeriet i de samme fjorde nødvendigvis måtte »have Deres eller ministeriets skriftlige tilladelse til at drive fiskeri på ovennævnte steder, thi ellers risikerer vi som fattige fiskere alt for meget.«

Afsmittende virkning

Fiskerikonsulent Smidth fremsendte først den 10. december fiskernes beretning til ministeriet. I mellemtiden havde han modtaget flere breve fra kontrolløren over Limfjordsfiskeriet, hvori denne havde gjort opmærksom på, »at en stor del fiskere fra Limfjorden, lokket af de fires held, agter til sommer at fiske med pulsvod overalt ved de danske kyster, ja endog ved de norske, hvis der intet er til hinder derfor.«

På fiskernes vegne spurgte fiskerikonsulenten herefter Indenrigsministeriet, om der fandtes et lovgrundlag, som kunne forbyde fiskerne at benytte pulsvod eller bøttevod uden for Limfjorden. Via amtmanden fik fiskerne følgende besked: Fiskeriet er frit overalt i de danske farvande uden for Limfjorden. Særlig tilladelse er uforuden.

Logiskib

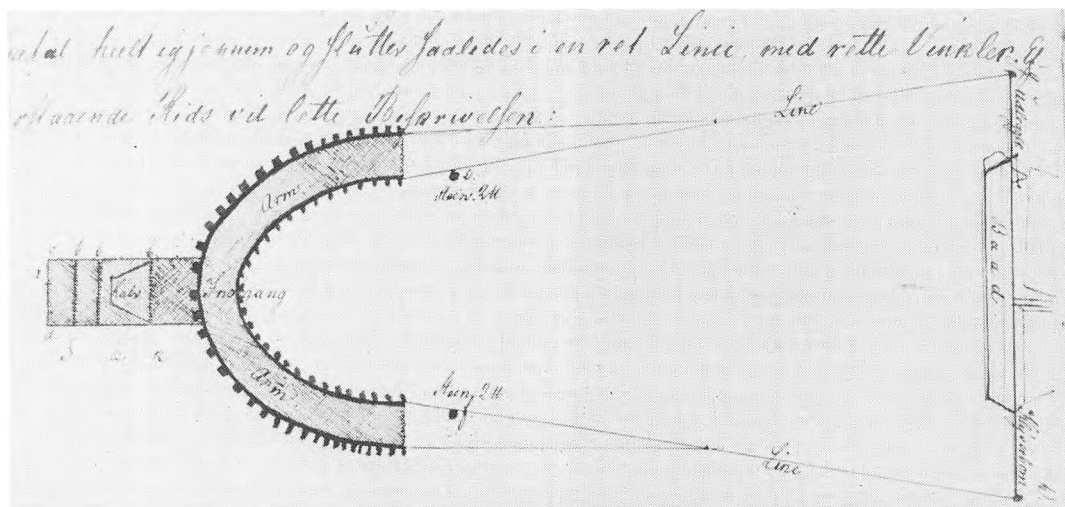
Året efter søgte de fire Harboøre-fiskere om at få overladt et fartøj af 3–4 læsters størrelse, f. eks. en ålekvase, som dels skulle kunne rumme en stor fangst, og dels have plads til 5–6 fiskere. Fiskerne gik ud fra, at ministeriet disponerede over et brugt fartøj, som de kunne overtage. Fiskerne var villige til at ofre 3–400 rigsdaler på fartøjet, men svaret blev negativt. Ministeriet rådede ikke over noget fartøj.

I Harboøre Sogneforstanderskabs anbefaling erklærede formanden, at ansøgerne, som han havde kendt gennem en længere årrække, var kendt som dygtige, udholdende, sparsommelige og ædruelige fiskere, der »både har medbragt et godt udbytte til hjemmet og vundet en ikke ringe erfaring om fiskeriets tilstand i andre dele af landet, og er forvisset om, at den understøttelse, som de ansøger om for dette år, ej vil være spildt, men falder i gode hænder og bærer gode frugter.«

4 fiskere fra Agger ansøgte i februar 1867 om økonomisk støtte til pulsvodfiskeri i Lillebælts-området.³ I ansøgningen

3. Som note 2.

4. Åbenrå Landrådsarkiv SB 35 Fischerei 1869–1879. Landsarkivet for de sønderjyske landsdele, Åbenrå.



Åledrivvoddet blev introduceret i de danske farvande af fiskere fra Rugen og Pommern i årene omkring 1870. Ved en nødlov blev drivvodfiskeriet standset effektivt i Slesvig i 1870. Den tilsvarende danske nødlovgivning fra 1871 forblev ineffektiv, da den blandede det pommerske drivvod og det engelske bomtrawl sammen.

Tegning i Protokol over det ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 31te Mai 1873 nedsatte Fiskeri-Udvalgs Forhandlinger. Rigsarkivet, Landvæsens-journalarkivet, LJ-sag 71/1881.

henviser fiskerne til, at de fire Harbøre-fiskere året før havde »drevet et særdeles indbringende pulsvodfiskeri, som i udbytte langt overgik det, med hvilket vi de foregående somre har beskæftiget os her i Limfjorden, hvor antallet af fiskere i de senere år er tiltaget så betydeligt.« Ministeriets svar blev negativt.

Afledte virkninger på Østkysten

Inden vi følger de jyske ålevodsfiskere til Sjælland, skal vi se, hvad der fulgte i kølvandet af de fire Harbøre-fiskeres ekspansion ned langs Østkysten.

I begyndelsen af august 1869 indløb den foruroligende melding til Gråsten-Adsbøl fattigkommission og senere provstiet i Åbenrå, at fiskere fra Middelfart og andre danske lokaliteter var begyndt at drive fiskeri i Nybøl Nor med et, som det udtryktes »hidtil ikke kendt eller i hvert tilfælde ikke brugt slags net. På dansk kaldet »Aalevod«. De mange beboere ved Noret, som om sommeren arbejdede på teglværkerne og om vinteren ved fiskeriet, ville få deres livsgrundlag truet, hvilket i den sidste ende betød udgifter for kommunen. Et ønsket forbud imod ålevodsfiskeriet blev dog ikke indført.

De østjyske fiskeres ekspansion sydpå kan med ganske stor sikkerhed føres tilbage til Harbøre-fiskernes vellykkede ålefiskeri i 1866 og i årene umiddelbart efter.

I en skrivelse til Folketingets fiskeriudvalg i 1875–76 samlingen omtaler fiskeriagent Mads Munck, der startede egen fiskeeksport i Fredericia i 1868, at regeringen havde støttet Limfjordsmetodens udbredelse ved at bevilge penge til 4 dygtige

fiskere, »for at disse skulle rejse til forskellige steder og der dels undervise fiskerne i brugen af vod, dels med nøjagtighed undersøge, om ålenes mængde var rigelig.

Horsens-, Kolding-, Vejle- og Gemborg fjorde blev først undersøgt, og fiskernes udsagn godtgjorde ålens rigelige tilstedeværelse på disse steder. Senere på året blev Odense fjord undersøgt, og også der var en utrolig mængde af ål, men så små, at fjorden atter hurtigt blev forladt. I de senere år har imidlertid fiskeriet ved Odense forbedret og udviklet sig i en sådan grad, at ålene derfra må betragtes som hørende til de bedste både i kvantitet og kvalitet.«⁵

Mads Munck bragte herudover følgende interessante oplysning: »Den ny måde at fiske på blev derefter hurtigt indført overalt. Ved Middelfart og Kolding dannede sig således straks et stort selskab, som først i forening prøvede metodens fortrinlighed, derpå delte sig, idet halvdelen forenede sig med fiskere fra de slesvigske kyster, navnlig Flensborg- og Sønderborg fjorde, så at det hele dannede eet stort kompagni, som i flere år fiskede med så godt udbytte, at hver mand i de 4 sommermåneder havde en nettofortjeneste af 800–1000 kr.

De her omtalte ålevod tilvirkes alle i Harbøre sogn ved Limfjorden, hvorfra årligt udføres 10–12 stk. til Flensborg og Sønderborg, hvor dette fiskeri endnu er fremherskende.

Tilstedeværelsen af denne rigdom af ål i de slesvigske fjorde rygtedes efterhånden også til Stralsund, hvorfra straks en del af de der hjemmehørende fiskerbåde begav sig til de nævnte fjorde ...«

Stralsund-fiskernes ekspansion, der førte til indførelsen af det pommerske åledrivvodfiskeri i Danmark eller sammenstødet i 1871 og de følgende år imellem udøvere af den traditionelle fiskerikultur med faste redskaber (kroge, garn og ruser m.v.) og de to fronter af henholdsvis drivvodfiskere sydfra og pulsvodfiskere vestfra skal ikke behandles yderligere i nærværende artikel. Der henvises i stedet til forfatterens publikation »Drivvod i Danmark«, bind I, udgivet af Fiskerimuseet i Esbjerg.

Overlevelseskamp?

Om Harbøre-fiskernes fiskeri uden for Limfjorden fra opdagelsen af de store åleforekomster på den jyske østkyst i 1866, indtil vi i 1871 træffer dem på Sjælland, ved vi i øjeblikket ikke meget mere, end hvad der er anført ovenfor.

Fiskeeksportør Mads Munck oplyste den 29. januar 1876 i skrivelsen til Folketingets fiskeriudvalg, at de fire Harbørefiskeres gode fiskeriudbytte i 1866 »foranledigede dem og en del andre fiskere til i flere på hinanden følgende år at drage ud på

5. Bilag vedrørende Forslag til Lov om Fiskeriet i Danmark (Afgiven af Folkethingets Udvalg den 21de Marts 1881). Bilag II. Skrivelse fra Fiskeriagent M. Munck til det af Folkethinget i Samlingen 1875–76 nedsatte Fiskeriudvalg, s. 5.



De jyske fiskeres kolonisering af de sjællandske og lollands-falsterske fjorde og fladvands-områder med ålevodfiskeri blev sammen med drivvodfiskeriets udbredelse af meget stor betydning for fiskeriudviklingen i området. De lokale fiskere kæmpede i starten med nab og kjoer imod vodbiskeriet, men overtog det snart efter selv. Et af stederne, hvor ålefiskeriet fik betydning var Marstal. Foto af Marstal havn med ålevodbåde i baggrunden.

fiskefangst på forskellige fremmede steder, hvor ålene viste sig at være rigeligere til stede end i hjemmet, og fiskede de alle hvert år med overordentligt godt udbytte ...»

Mads Munck redegjorde ikke nærmere for jydernes fiskeriforhold hjemme, da de i 1871 søgte til Sjælland. Var de blevet tiltrukket alene på grund af de hidtil næsten uudnyttede åleforekomster på Sjælland, d.v. s. med samme motiv som de 4 Harboøre-fiskere i 1866, eller var de blevet tilskyndet til fremmedfiskeri på grund af dårligt fiskeriudbytte hjemme, evt. begge dele?

Vi kan igen gå til statistikken over Limfjordsfiskeriet, der i slutningen af 1860'erne begyndte at vise en vigende tendens for ålefiskeriet. 1870–71 var udbyttet af Limfjordens ålefiskeri 107.960 rigsdaler, i 1871–72 var det 83.604 rigsdaler og i 1872–73 82.979 rigsdaler. Kontrolløren over Limfjordsfiskeriet, kammerråd B. Andersen kommenterede statistikken i en skrivelse til Indenrigsministeriets fiskerikonsulent den 13. april 1874 og gav samtidig en forklaring på jydernes fiskeriindsats på Sjælland:

»Jeg kan dertil bemærke, at det er en almindelig mening, at ålefiskeriet ikke er så indbringende nu som tidligere, men om dette er ankervoddens skyld tør jeg ikke påstå ... Min mening

er, at om ålemængden aftager i Limfjorden, ligesom flynder, torsk og østers tiltager, da er dette grundet på den stærke strøm- gang, der nu er fra kanalerne ved Vesterhavet, hvorved vandet nu her er blevet meget salt ...

Det er naturligt, at den store fortjeneste, som fiskerne fra Limfjorden har i udsigt ved at rejse til Isefjord og andre steder for der at fiske med de før ukendte ålevod, har i forening med den mindre fortjeneste, som her kunne ventes ... bevirket, at de er dragne ud, ligesom det er en selvfølge, at unge mennesker omkring Limfjorden så godt som alle lægger sig efter fiskeri, fordi det er et frit liv og til dato har givet den dygtige og stræb- somme ret god fortjeneste ...«⁶

Selvtægt på Roskilde fjord

Så vidt baggrunden for fiskeriekspansionen. Om forholdene umiddelbart frem til Sjællands-fiskeriet i 1871 ved vi, at Maria- ger byråd den 5. maj 1871 besværede sig kraftigt over brugen af ålevod i Mariager fjord.⁷ Tilsvarende klager fra en lang række lokaliteter på Sjælland strømmede i sommeren og det tidlige ef- terår 1871 ind til Indenrigsministeriet. Blandt de første var en klage fra den 6. august over brugen af ålevod på Isefjorden blandt fiskerne fra Jylland og Kalundborg. Den blev fremsendt til Indenrigsministeriet den 29. august 1871 af Holbæk Amt.⁸

Der havde i mellemtiden udspillet sig et større drama på fjor- den, hvor de sjællandske fiskere havde fordrevet de fremmede ved selvtægt. Dramaet, som tidligere er omtalt af forfatteren,⁹ skal ikke oprulles her i sin helhed, men alene skildres ud fra Harboøre-fiskeren Lars Christensens oplevelser, som han skil- drede dem på rådstuen i Roskilde den 15. august 1871.

Lars Christensen er det nærmeste, vi kan komme initiativtage- ren eller initiativtagerne til de jyske fiskeres ålevodsfiskeri. Lars Christensen, der bar tilnavnet Hyld, Tøt og Holm, var født i Harboøre sogn den 8. august 1830. Han var således henved 41 år, da han søgte at kolonisere Roskilde fjord med Limfjords- ålevoddet.

I 1889 søgte Lars Christensen staten om understøttelse til anskaffelse af stående redskaber, så han kunne drive fiskeri i nærheden af sit hjem. Han anførte da i sin ansøgning, at han ikke godt kunne udholde arbejdet »ved fiskeri rundt om i de danske fiskerifarvande. Jeg tillader mig at oplyse det høje mini- sterium om, at jeg var en af de første fiskere, der fra Harboøre rejste til Isefjorden og de fleste andre sjællandske og lolland- falsterske fiskerifarvande og brugte snurrevodsfiskeriet og så- ledes viste min hjemstavns fiskere nye pladser til erhverv.«¹⁰

Lars Christensen havde i juni 1871 indledt ålevodsfiskeri i

6. Protokol over det ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 31te Mai 1873 nedsatte Fiskeri-Udvalgs Forhandlinger med 6 Bilag, Kjøbh. 1874, bilag II, S. 10–12.
7. Tillæg A til Rigsdags- tidenden. Forelagte Lov- forslag m. m. 40de ordent- lige Samling 1887–88, Kjøbenhavn 1888, Bilag om Fiskeriet i Danmark (Fremsat i Rigsdagssamlingen 1875–76). Betænkning afgivet af den ved Indenrigs- ministeriets Skrivelse af 31te Mai 1873 nedsatte Fiskeri- kommission, s. 79.

8. Som note 7 samt Proto- kol over det ved Indenrigs- ministeriets Skrivelse af 31te Mai 1873 nedsatte Fiskeri- Udvalgs Forhandlinger med 6 Bilag, Kjøbenhavn 1874, s. 4.

9. Forfatterens artikler: Erhvervsstruktur og fiskeri på den jyske vestkyst. Bygd 3. årg., nr. 2, 1972, s. 13–14 samt Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80'ernes danske indvandrsfiskeri. Maritim Kontakt I (1980), s. 44–51.

10. Rigsarkivet, Land- væsenskontoret, LJ-sag 729/ 1889.



Harboere-fiskere i Kalvehave omkring århundredskiftet.

Roskilde fjord sammen med skibsfører H. C. Hansen, Kalundborg og to jagter fra Limfjorden, der tjente som logiskibe for deres besætninger. Begge besætninger var fra Agger. I august fiskede Lars Christensen dog selvstændigt med egen jolle, idet han havde indlogeret sig sammen med Graves Jensen Kirkegaard, Harboøre, hos husmand Jens Nielsen i Gershøj.

Ved middagstid lørdag den 12. august kom Skræder-Andreas til de to fiskere og forlangte, at de skulle komme ned på kroen, hvor der var nogen, »der ville tale med dem«. Da Lars Christensen vægrede sig, vendte Skræder-Andreas snart tilbage med en større hob lokale fiskere. De fremmede havde i mellemtiden gemt sig bag lås og slå på et kammer. De lokale fiskere ville sprænge døren, men værtinden satte sig til modværge.

Først efter, at fisker Peter Jensen fra Veddelev og dennes far havde indestået for, at fiskerne ikke ville overfalde den fremmede, kom Lars Christensen frem. Roskilde fjord fiskerne forlangte, at Lars Christensen skulle være ude af fjorden inden for 24 timer. Det var dog endnu ikke sket søndag aften, hvor Lars Christensen fik nyt besøg med trusler om, at man ville skære hans ålevod i stykker. De lokale fiskere havde i mellemtiden tiltvunget sig adgang til de to jagter og havde sejlet dem til et sted nord for Frederikssund.

Den foreløbige afslutning på selvtægten blev, at Lars Christensen udlejede sit vod til 3 fiskere i Gershøj og fik tilladelse til

at fiske med dem i kompagni! Jovist, hvem slagter en høne, der lægger guldæg?" Allerede året efter havde mange fiskere i Roskilde fjord anskaffet sig ålevod fra Harbøre!

Den tidligere omtalte fiskeeksportør Mads Munck, der i januar 1876 gav Folketingets fiskeriudvalg en længere skriftlig redegørelse for ålevod- og drivvodfiskeriets ekspansion i Danmark, oplyser, at Lars Christensen i 1872 videreførte sin kolonisering af de sjællandske farvandsområder, idet han udstrakte dem til Sydsjælland, specielt strækningen imellem Præstø og Vordingborg, der viste sig fortrinligt egnet til ålevodsfiskeri. Lars Christensens udbytte for 1872 betegnedes som overordentlig godt. I 1872 var der henved 20 jyske både i Isefjorden. I 1873 indfandt der sig ca. 30 jyske både. Omkring halvdelen fortsatte dog i maj-juni til Sydsjælland for at få del i fangsterne i dette område.¹²

De lave sydøstdanske vandområder blev i de følgende årtier et godt spisekammer, ikke alene for de jyske fiskere, men også, og især, for lokalbefolkningen. De kæmpede i starten med næb og klør imod vodfiskeriet, hvis skadevirkninger de udmalede i tale og skrift. Fiskerne stod skarpt over for hinanden, og deres diametralt modsatte meninger forplantede sig snart til Landsting og Folketing. Det blev hovedårsagen til, at Danmark først fik en landsdækkende fiskerilov i 1888, 22 år efter, at Harbørefiskerne havde foretaget deres første forsøgsfiskeri langs den jyske østkyst m.v. og 17 år efter, at danske og udenlandske fiskere for alvor havde indledt deres endelige kolonisering af alternative danske farvandsområder for ålevodsfiskeri og åle drivvodfiskeri.

11. Lejre Herred, politi-protokol sag 157/1871, den 15. august 1871, Landsarkivet for Sjælland.
12. Som note 5, s. 7

Ældre skib til midlertidigt brug

Østbornholmeren *Carl* i fred og krig

Passagertrafikken mellem Bornholm og København blev tidligere drevet af de to bornholmske selskaber, Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 og Det østbornholmske Dampskibsselskab. Førstnævnte selskab drev ruten mellem Rønne og København, mens sidstnævnte selskab havde forbindelse mellem Neksø, Svaneke, Gudhjem, Allinge og Hasle til København.

Fællestræk for de to selskaber var forkælelse af passagererne med, til enhver tid, nyt og tidssvarende materiel. Ved udbruddet af første verdenskrig 1914 havde »66« selskabet fire dampskibe, hvoraf det ældste var bygget 1899, det nyeste 1914. Østbornholmske havde på samme tidspunkt to skibe fra henholdsvis 1891 og 1899. I mellemkrigsårene blev alle disse skibe udskiftet med ny tonnage. »66« selskabet blev pioner for indenrigs motorskibsdrift, med første skib 1924, efterfulgt af tre motorskibe, hvoraf den yngste blev færdig 1940. Foruden motorskibene havde selskabet 1936 erhvervet damperen *Østersøen* fra et falleret foretagende. Dette skib var ovenikøbet identisk med selskabets ældste skib 1914. *Østersøen* sejlede indtil 1940 mellem Allinge og Simrishamn. Det østbornholmske Dampskibsselskabs modernisering af tonnagen blev nybygningen *Østbornholm* 1924 og den ligeledes nybyggede *Nordbornholm* 1929. Begge var dampskibe, endnu havde man i dette selskab ikke 100% tiltro til de moderne motorskibe. Motorskibene fik efterhånden bevist deres driftssikkerhed, og så ville østbornholmske gerne have motorskibe.

Selskabets ældste skib *Østbornholm* lykkedes det 1938 at afhænde til Chiles statsbaner for 450.000 kr. Som afløser kontraheredes ved Aalborg Værft et motorskib til en pris af 865.000 kr. med levering april 1939.

Det solgte skib afleveredes i dokken hos Burmeister & Wain 22. september 1938. Skibet må have svaret ganske godt til køberens forventninger, for en måned senere blev der afholdt bestyrelsesmøde i Det østbornholmske Dampskibsselskab. Årsagen til mødets afholdelse var tilbud fra Chile om køb af *Nordbornholm* for 650.000 kr. med overtagelse 15./16. november. Dette tilbud var så godt, at forretningsudvalget ønskede at orientere bestyrelsen om det, inden mødet havde man undersøgt mulighederne for nybygning og leje af et afløerskib indtil april 1939, hvor første nybygning skulle leveres.

Ingen af de indhentede tilbud var helt tilfredsstillende. Nybygningstilbuddene var for kostbare og af de seks tilbud der var fremkommet på leje af et afløerskib, var de fem ubrugelige til farten, det sjette – den svenske damper *Carl von Linné* – var, selv om skibet var brugbart, alt for dyrt, 425 svenske kroner blev der forlangt i leje pr. dag. Dette skib kunne også købes, i så fald var prisen 65.000 svenske kroner. Ingen af tilbuddene fandt således nåde for bestyrelsen, men forretningsudvalget fik pålagt at arbejde videre med sagen.

11. november afholdtes et nyt bestyrelsesmøde. Køberens tilbud på *Nordbornholm* var steget til 700.000 kr. Aalborg Værft havde givet tilsagn om levering af et søsterskib til det bestilte motorskib for 865.000 kr. med levering 15. juni 1939. Finansiering af nybygningen var også gået i orden, idet alle pengeinstitutterne i selskabets arbejdsområde havde givet tilsagn om lån.

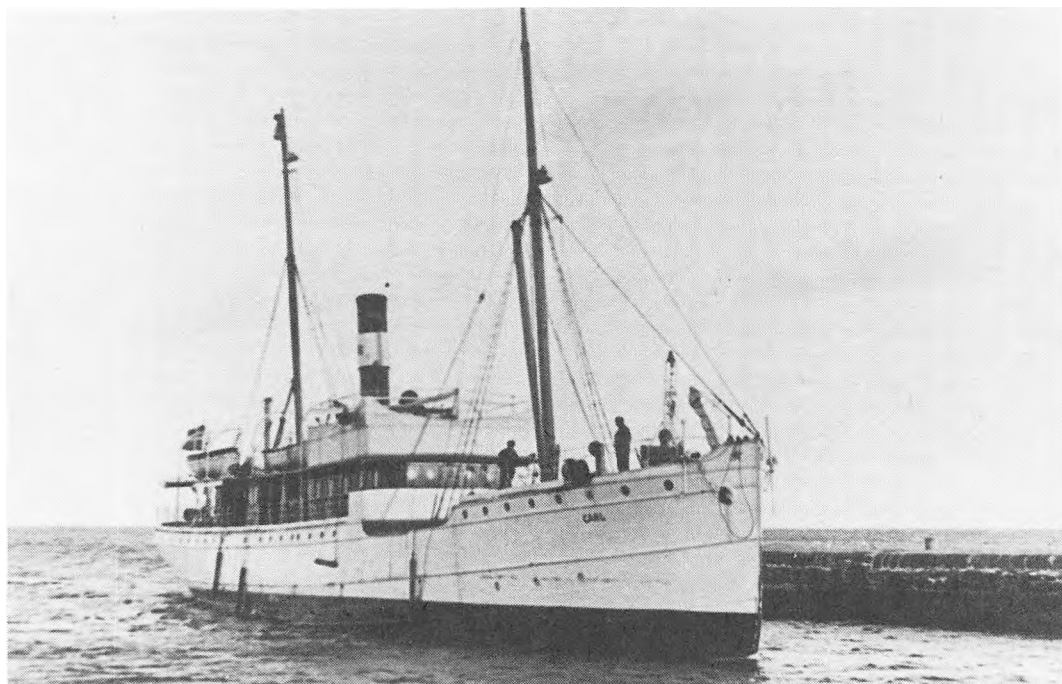
Afløerskibet var der derimod ingen afklaring på, man havde tilbudt ejeren af *Carl von Linné* 45.000 svenske kroner for skibet uden inventar og service, men endnu havde man ikke modtaget svar på tilbuddet.

Salg, bestilling af nyt motorskib og anskaffelse af »ældre skib til midlertidig brug« blev derfor forelagt en ekstraordinær generalforsamling der indkaldtes til 19. november 1938. Inden generalforsamlingen var man nået til enighed med Stockholms Rederi-A/B Svea, der var ejer af *Carl von Linné*, om en pris på 47.000 svenske kroner. Indførelstilladelse m.v. var i orden. Skibet kunne leveres omgående, og såfremt generalforsamlingen godkendte, ville *Carl von Linné* kunne være i København allerede onsdag 23. november og derefter straks overtage rutefarten.

Der var mødt 64 aktionærer til generalforsamlingen, alle på én nær, gav accept, så forslagene var vedtaget. Samme dag – 19. november 1938 – udstedtes i Stockholm købebrev på den gamle damper.

Carl von Linné var søsat 17. august 1884 fra Motalas Mekanska Verkstads-A/B i Norrköping til Ångfartygs-A/B Linné i Stockholm og afleveret samme år. I dette rederis regi sejlede skibet i fart på Østersølandene, specielt Finland. 1898 solgt til Wasa Nordsjö Ångfartygs-A/B i Wasa, i hvis ejerskab skibet skiftede hjemsted til Nicolaistad 1900. *Carl von Linné* blev atter svensk ejendom 1911, da damperen fik hjemsted i Härnösand tilhørende Rederi-A/B Sverige-Nord-Finland. Dette selskabs tre skibe blev 17. marts 1913 overtaget af Stockholms Rederi-A/B Svea og fik hjemsted i Stockholm. Herefter sejlede *Carl von Linné* indtil 1938 rutefart Sundsvall-Härnösand-Vasa og Kaskö.

Østbornholmske havde allerede 9. november anmodet Statens Skibstilsyn om at udføre hovedsyn på den planlagte nyanskaffel-



*Den midlertidige Carl
vinteren 1938/39.
(Bornholms Museum).*

se, man ville nødtigt risikere at have erhvervet et skib der ikke måtte sejle, førend store og dyre reparationer var gennemført. *Carl von Linné* fandtes at være i rimelig god stand, så på betingelse af, at nogle mindre mangler blev afhjulpet, blev skibet godkendt til seks måneders passagerfart på ruten København-Bornholm. Større reparationer fik man dispensation for, under henvisning til østbornholmske ansøgning, hvor »vort selskab forpligter sig til efter udløbet af nævnt tidsrum (6 måneder), atter at afhænde nævnte damper til udlandet«. Passagertallet blev godkendt til de 69 personer, som der fandtes redningsudstyr til.

Som dansk ejendom blev skibet målt til 356 bruttotons og 202 tons netto. Maskineriet var en to-cylindret compound maskine af Motalas fabrikat.

Skibets navn blev der ikke gjort den store stads ud af, det skulle jo kun sejle seks måneder, man slettede blot *von Linné*, så det slet og ret var *Carl* hjemmehørende i Neksø.

Radiotelefonianlæg blev installeret, men atter afmeldt 3. maj 1939, for nu var *Carl* ikke længere et passagerskib, de seks måneder var forløbet uden problemer.

Selskabets nybygninger ved Aalborg Værft skred planmæssigt frem. *Nordbornholm* søsattes 24. januar 1939, den anden nybygning gled ligeså planmæssigt i vandet 31. marts, hvorefter hele det fremmødte bornholmske selskab sejlede prøvetur på Limfjorden ombord i den færdigbyggede *Nordbornholm*, samme aften



fortsattes turen til København og næste dag indsattes skibet på sin forudbestemte rute mellem København og Østbornholm. Nybygning nummer to havde fået navnet *Østbornholm*, den blev afleveret 7. juni 1939. Takket være de to nye motorskibe oversteg sommeren alle selskabets økonomiske forventninger. Såfremt stormagtskrigen ikke var indtrådt, ville året sandsynligvis være blevet særdeles godt, udtalte selskabets formand på et møde den 11. september 1939.

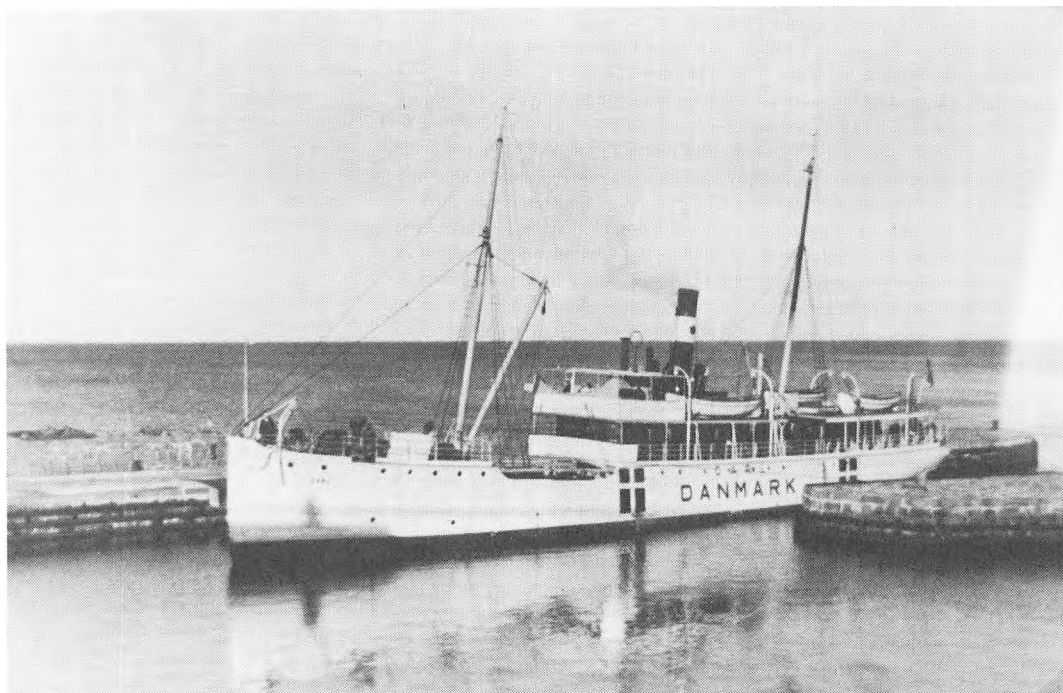
Carl blev der ikke gjort nogen stads ud af, skibet lå bare oplagt. Ved mødet den 11. september kom *Carl* atter i focus. Under hensyn til de forventede høje krigsforsikringer, og et forventet betydeligt mindre passagertal, havde forretningsudvalget besluttet at klargøre *Carl* til fart.

Genindsættelsen skulle kunne ske med meget kort varsel. Radioanlægget blev genetableret, skibstilsynet godkendte og man indførte 200 tons kul for en pris af 32 kr. pr. ton, frit leveret i Neksø.

Forholdsreglerne blev ikke straks nødvendige, de nye skibe klarede opgaverne, men da foråret nærmede sig, kunne man opføre sommerens og vinterens skader på de to nye motorskibe, de trængte begge til et ophold i flydedokken ved Aalborg Værft, før sommersæsonen.

På et bestyrelsesmøde 1. april 1940 vedtoges det at indsætte

Carl efter udbruddet af anden verdenskrig, med nationalitetsmærker på siden.
(Bornholms Muesum).



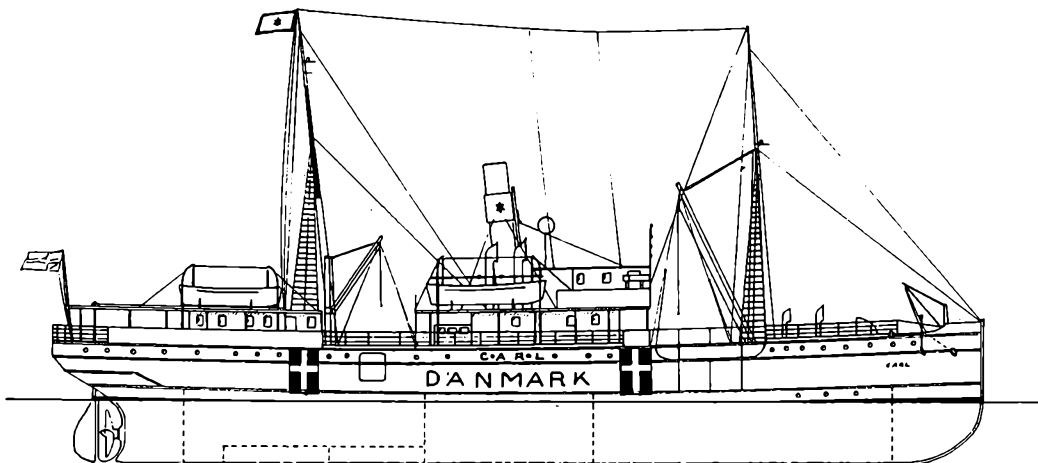
Den permanente Carl med løbebro, ved indsejling til Allinge. (Svend Klausen, Allinge).

Carl »så snart forholdene tillader det«. Skibet blev påny synet og godkendt af skibstilsynet, det fandt sted den 9. april 1940.

En af krigens første følger for den indenrigske skibsfart var en katastrofal mangel på dieselolie. Begge de bornholmske selskaber havde samme problem og førte forgæves forhandlinger med brændselsolienævnet om tildeling af olie til motorskibene.

Carl kunne sejle, men ikke måle sig med den komfort, som motorskibene kunne tilbyde passagererne, derfor blev billetpriserne nedsat med to kroner for rejsende med dette skib, en køjeplads kostede herefter 13 kroner, men det blev et forbigående beløb, under krigen steg prisen mange gange.

Trods oliemangel, lykkedes det selskabet at få *Nordbornholm* i fart fra 26. juni til 18. august, hvor den sidste olie var opbrugt. *Carl* var i fart fra april til juni og derefter atter i fart fra 21. august 1940. For østbornholmske blev sæsonen yderst ringe økonomisk set, selv om *Carl* havde fået lov til at medbringe 150 passagerer pr. rejse. Den midlertidige status for *Carl* var nu et overstået kapitel, skibet blev et uundværligt bindeled mellem Bornholm og København, de reparationer der var givet dispensation for, blev udført, desuden blev der i styrbords side indbygget en ladeport og mellem bro og bak blev der indrettet løbebro af hensyn til kreaturlaster. *Carl* udførte fast en ugentlig tur til København og én til Sassnitz.



Sejladsen var ikke problemfri, allerede på anden Københavns-tur efteråret 1940 gik det galt. Sidste havn på Bornholm var Hasle, det var sent om aftenen og mørkt, endnu mørkere var det på grund af mørklægningen, havnefyrene var ikke tændt, men lodsens havde lovet at stille sig op på den yderste mole med en lygte for at markere. Alligevel ramte *Carl* med fuld kraft med stævnen mod det nordre molehoved, molehovedet flækkede ligesom molens underbygning blev forskubbet. Skaden blev takseret til 17.500 kr., men det lykkedes ved mindelig overenskomst at slippe med 10.000 kr. *Carl* led ikke større overlast ved påsejlingen.

16. november 1940 var den gal igen. På vej ind gennem Ly-netteløbet i København, observerede man fra *Carl* et skib for udgående bag kulkajen, maskinen blev slået stop, ligesom der blev signaleret med dampfløjten. Det udgående skib fortsatte blot og ramte ret ind i *Carls* stævn. Det udgående skib – det tyske krigsskib *Reiber* – fik tildelt hele skylden for kollisionen og skulle udrede reparation til 24.000 kr. og leje af den motorsejler der erstattede *Carl* under det tvungne værftsophold. Beløbene 24.000 kr. og 8.400 kr. blev først betalt september 1941 gennem den danske Nationalbank.

Krigen betød, at Det østbornholmske Dampskibsselskab kom i økonomiske vanskeligheder. *Carl* sejlede ganske vist med et pænt overskud, men det var langt fra nok til at betale renter og afdrag på de nye oplagte motorskibe. Takket være imødekommenhed fra selskabets kreditorer, først og fremmest de bornholmske pengeinstitutter, klarede selskabet dog de økonomiske skær, så man ikke var nødsaget til at acceptere de fristende købs-tilbud på et af de nye oplagte motorskibe. I 1941 blev der eksempelvis budt 1.500.000 kr. for det ene. Nybygningsprisen var 865.000 kr.

Opstalt 1945. Carls hoved-dimensioner var:

Længde p. p. 144,0

største bredde på spant 24,5.

Sidehøjde til hoveddæk 11,2.

Dybgang lastet 9,10 – målene i fod.

Maskinen var 385 HK, der kunne give en fart på 11 knob.

Havnegade 1945/46. *Carl* med lukket styrehus. Billedet giver et indtryk af, at meget andet end passagerer blev transporteret med skibet. (Svend Klausen).



Krigsvintrene erindres af eftertiden som ualmindelig kolde, med lange og svære isperioder og deraf følgende forstyrrelse af samfærdselen mellem landsdelene, særligt gik det ud over Bornholm. *Carl* kom især i nærkontakt med isen:

Januar 1941 sejlede skibet følgende rejser,

Den 1. fra Bornholm-Sassnitz, den 2. retur.

Den 4. fra Bornholm-København, den 7. retur.

Den 8. fra Bornholm-Sassnitz, den 9. retur.

Den 11. fra Bornholm-København, den 14. retur.

Den 16. fra Bornholm-Sassnitz, den 16. retur.

Den 18. fra Bornholm-København, den 23. retur.

Den 25. fra Bornholm-København og den 29. januar 1941 kl.

0830 afgik skibet fra Havnegade mod Bornholm. Indenfor havnemolerne måtte *Carl* standse op i afventning af isbryderassistance. Den fik man kl. 1430, da *Isbjørn* tog *Carl* på slæb ned til Stevns. Her blev slæbetrossen kastet los ved indsejlingen til minefeltet, hvorefter *Carl* fik lov at ligge til næste dag kl. 1230, da vagtskibet kom sejlen med et andet skib på slæb. I den brudte rende genoptog *Carl* sin fart indtil skibet løb fast ved den yderste

bøje i minefeltet (ca. ½ sømil fra minerne). En lille svensk isbryder lovede assistance, men fik nok med at klare sig selv, da isen gik i drift. *Carl* blev af isen ført ind i minefeltet, men lykkeligtvis holdt det sig i sejlrenden, hvor det stoppede op med isen.

Situationen var imidlertid faretruende, der blev telegraferet efter hjælp, men uden øjeblikkeligt resultat. Hele dagen den 31. lå *Carl* i minefeltet, de ombordværende frygtede med rette for deres liv så den 1. februar telegraferedes påny efter hjælp, men først den 2. februar kl. 0120 kom *Isbjørn* til undsætning og fik det nødstedte skib uden for minefeltet, hvor *Carl* påny løb fast i ismasserne. Stemningen ombord var da steget adskillige grader. *Isbjørn* måtte dog atter forlade stedet, da den havde andre presserende opgaver.

Søndag den 2. februar steg de ombordværendes humør adskillige grader, *Isbjørn* stod ned mod *Carl* med et andet skib efter sig, dette skib blev kastet los og i stedet blev *Carl* taget på slæbetov østover mod Falsterbo og rejsens mål – Bornholm. Men *Isbjørn* var ikke istand til at slæbe hele vejen, så endnu engang blev der kastet los, da man nåede frit vand, og mens *Isbjørn* forsvandt i horisonten løb *Carl* påny fast i isskruningerne. Et håb om snarlig udfrielse af elendighederne fik man ombord, da en tysk isbryder nærmede sig, men ak, dens forsøg var så ubehjælpssomme, at de hurtigt blev opgivet og *Carl* påny overladt sin egen skæbne.

3. februar fik man kontakt med isbryderen *Lillebjørn*, men den havde andre presserende opgaver at løse, først ved midnatstid kom *Isbjørn* påny til assistance, igen blev der ført slæbetrosser over, men de sprang, så efter tre timers forgæves arbejde blev videre hjælp indstillet i afventning af daggy den 4. Iskontoret i København bestemte om eftermiddagen kl. 1500, at rejsen mod Bornholm skulle opgives og *Carl* skulle bringes tilbage til København. Den 5. februar kl. 2330 var man endelig i den relative sikkerhed bag Københavns havnemoler. Trods den ufrivillige nærkontakt havde *Carl* ikke lidt større overlast, men passagererne har nok følt sig lettede over atter engang at kunne mærke den faste stenbro under sig. Først den 18. marts sejlede *Carl* atter hjem mod Bornholm og nåede frem.

Det uhyggelige ophold i minefeltet endte ikke med en katastrofe, men man forstår den trykkede stemning ombord og den glæde der spontant opstod, da man endelig kom ud af farezonen. Konsekvensen af dette ufrivillige ophold blev, at skibets hjælpedampkedel blev udtaget og i dens sted blev der installeret en Deutz dieselmotor med dynamo, der kunne levere strøm til skibets nyinstallerede minekabel, det var en udgift til 12.000 kr.

Kun *Carl* havde østbornholmske i fart 1941, olien til motorskibene var væk, så det lovlige passagertal blev sat op til 195 pr.

rejse. Køjetallet forhøjet til 22. Også »66« selskabet kom til at sætte pris på sin veteran *Østersøen*, for heller ikke dette selskab kunne få olie til sine motorskibe. Af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af den forhåndenværende tonnage, enedes de to bornholmske selskaber om, at *Carl* fra 1. oktober 1941 til 1. marts 1942 skulle udføre en ugentlig rejse København-Rønne og retur, arrangementet skete for »66« selskabets regning mod betaling til østbornholmske på 3.000 kr. pr. returrejse og 12 tons kul.

Carl udførte 1941 56 ture til København for selskabets egen regning, 11 rejser for »66« og hertil kom 12 ture til Sassnitz. Sassnitzruten ophørte for *Carls* vedkommende, da arrangementet med »66« selskabet blev fastlagt, istedet chartrede østbornholmske en motorsejler til denne fart. Sassnitz farten var af stor betydning for de bornholmske landbrugere, da man i adskillige år havde haft eksport til Nordtyskland, hvor man havde faste af-tagere til de bornholmske landbrugsprodukter.

Aktionærerne fulgte nøje med i selskabets vanskeligheder, på generalforsamlingen 1942, udtalte en aktionær – den kendte Grønlandsfarer Ejnar Mikkelsen – »en tak til selskabets ledelse og mandskab for god sejlads«.

Vinteren 1941/42 betød også isvanskeligheder, mens *Carl* lå fortøjet i Rønne havn, kom statsisbryderen *Thor*, under sit arbejde med at bryde is, for tæt på *Carl*, der fik et mindre hul i skroget. 1943 lå *Carl* fortøjet i Københavns havn, da *Østersøen* under havnemanøvre sejlede ind i det fortøjede skib, igen skete kun mindre skade på *Carl*.

Samarbejdet med »66« selskabet fortsatte ud over 1942, også selv om »66« selskabet 1943 chartrede Øresundsbåden *Sverige* for at forøge Bornholms turistindtægter, der var af vital betydning for mange menneskers økonomi.

Dette år, 1943 udførte *Carl* 87 rejser for egen regning plus 10 rejser for »66«. Danskerne havde efterhånden »vænnet« sig til krigen, så turisttilstrømningen var, forholdene taget i betragtning, ganske pæn og betydeligt højere end i de foregående år. *Carls* andel af passagererne til Østbornholm var 9.762.

1944 sejlede *Carl* kun for østbornholmske, det blev til 93 ture med et passagertal på 11.997 på trods af alle de vanskeligheder krigen medførte. Af havarier kom *Carl* kun ud for et mindre maskinuheld, der udbedredes på én enkelt dag, og så rørte skibsbunden en sten ud for Hasle, men heller ikke dette betød noget afbræk i sejladsen. Derimod forværredes arbejdsforholdene specielt i København. Folkestrejken gav anledning til specielle forholdsordrer til skibsføreren, men de kom tilsyneladende ikke i anvendelse. Til gengæld betød tvangsruterne længere sejltid med kortere havneophold til følge. Kedelrensning der normalt kunne udføres i København mellem to rejser, kunne ikke længere nås



under de kortere havneophold, derfor måtte en tur hver femte uge udgå. Et specielt passagerklientel forlangte igennem Trafikministeriet 25% rabat på billetprisen, det ville selskabet ikke være med til, denne type passagerer – den tyske værnemagt – måtte betale samme pris som øvrige passagerer.

Den tyske værnemagt ombord på bornholmerskibene betød uoverensstemmelser med Sverige, oktober 1944 forbød svenskerne sejlads gennem Falsterbokanalen. Det gik selvfølgelig ud over Bornholmstrafikken. *Carl* og *Østersøen* fik omgående indskrænket deres passagertal til kun 12 pr. rejse, og under hensyn til den betydeligt større risiko ved at sejle udenom Falsterbo, henstilledes 24. oktober 1944 om, »at passagererne iførtes redningsveste eller bæltet under sejladsen mellem Bornholm og svensk territorialfarvand. Denne henstilling blev fulgt op med et påbud om, at et fartøj skulle ledsage passagerskibene mellem Bornholm og Sverige. Det lykkedes dog at komme til forståelse med svenskerne. Tyskerne måtte bøje sig for det svenske krav, at højst fem uniformerede medlemmer af værnemagten måtte være ombord på én rejse. Herefter blev passagertallet sat op til 50.

Østersøen var i begyndelsen af 1945 ude af drift på grund af havari, derfor søgtes om forhøjelse af *Carls* passagertal til 75, men det blev ikke imødekommet, krigen var rykket for nær.

Vinteren 1947. Carl fanget i isen uden for Simrishamn, man kan se de udspændte trosser, der holdt skibet »fast«. (Bornholms Museum).

Minesprængninger og krigsbegivenheder fandt i begyndelsen af 1945 sted omkring Bornholm i stort tal, stemningen ombord i passagerskibene var naturligt meget trykket. *Carls* besætning nægtede den 10. februar 1945 at sejle fra Bornholm om natten, man ville gerne sejle langs den bornholmske kyst, men ikke ud på Østersøen. Dette bøjede selskabet sig for, fartplanen blev revideret, alligevel stoppede sejladsen midlertidigt den 11. april, men kom atter igang, for endelig at ende med, at *Carl* anløb Malmö den 3. maj 1945. Det var ikke efter fartplanen, modstandsbevægelsen havde nemlig kapret skibet for at bringe det uden for tyskernes rækkevidde. Den 6. maj kom skibet til København.

Alle danske glædede sig om aftenen den 4. maj og selve året 1945 står i erindringen som det lyseste i Danmarks historie på grund af den genvundne frihed. For bornholmerne fik datoen ikke den samme betydning, og året 1945 blev indskrevet i Det østbornholmske Damskibsselskabs annaler, som det mest ulykkelige i selskabets historie. Under de russiske luftangreb på Neksø den 7. og 8. maj led begge de oplagte motorskibe stor skade. *Østbornholm* kæntrede i Neksø havn, men blev rettet op af Svitzer og efter foreløbig reparation taget på slæb af Svitzer mod Aalborg for endelig reparation. På denne rejse minesprængte skibet den 6. august udfor Falsterbo, ved eksplosionen omkom kaptajn Klausen, der havde ført *Carl* størsteparten af tiden.

Nordbornholm slap noget lettere fra luftangrebene, det kunne allerede sættes i fart oktober 1945. Kun *Carl* var tilbage og måtte som sædvanlig klare det daglige arbejde. Efter glædesrejsen fra Malmö til København sejlede skibet hjem til Bornholm, hvor det straks blev sat i fart mellem Bornholm og Colberg for russerne. Den fart blev skibet frigivet fra 30. maj, hvorefter det genoptog sin vante dont mellem Østbornholm og København. I alt udførtes i 1945 108 rejser på København, heri er medregnet den store kapacitetsforøgelse der skete ved *Nordbornholms* indsættelse i daglig rutefart 3. oktober.

Med *Nordbornholm* var der interesserede, der øjnede muligheden for at gøre et godt køb med *Carl*, prisideen var 125.000 kr., men selskabet turde endnu ikke skille sig af med den trofaste gamle *Carl*.

Carl var også i rutefart 1946, 35 ture blev det til på København, samt et større antal rejser til Christiansø, men det var *Nordbornholm* der tog sig af langt størsteparten af årets 29.200 rejsende. *Carl* kom iøvrigt ud for en tragisk ulykke 1946, den 7. august kolliderede skibet med den stenlastede motorsejler *Glory*, som straks begyndte at synke og et af dens besætningsmedlemmer omkom, de to overlevende blev reddet ombord i *Carl*.

Sejladsen mellem Bornholm og København måtte opgives i

februar 1947 på grund af isvanskeligheder. For dog at opretholde kontakt til omverdenen sejlede *Carl* til Simrishamn, overfarten fra Bornholm forløb uden store forhindringer, men hjemrejsen var straks en anden historie. Lige uden for havnen blev *Carl* standset af ismasserne, kom i drift med isen og var i overhængende fare for at blive ført på land. Ved hjælp af en nødraket blev der ført trosser mellem skib og land, så skibet »holdt fast«. Det forsøgtes – forgæves – at sprænge de største isskruninger i luften med dynamit, alligevel lykkedes det at få skibet ind i havnens relative sikkerhed. Der var ingen passagerer ombord, men besætningen måtte blive indtil isen slap sit tag i april måned, hvorefter *Carl* stævnedes hjem til Nekso. Herefter sattes skibet i fart på København, men endelig den 16. august 1947, efter at have udført 32 rejser på København, blev *Carl* lagt op med salg for øje. Den midlertidige anvendelse havde da varet i ni år, den var som tidligere nævnt, beregnet til seks måneder.

Årsagen til, at *Carl* blev overflødig, indtraf 23. maj 1947, da krigen endelig var forbi for det østbornholmske Damskibsselskab, denne dag blev den efterhånden otte år gamle M/S *Østbornholm* endelig sat i den fart, hvortil skibet var bygget. Krigsskaderne var udbedret og selskabet kunne med sine to motorskibe møde fremtidens udfordringer.

For 125.000 kr. blev *Carl* den 18. december 1947 overtaget af sin nye ejer – Rederi-A/S Dalifa (Dansk Liniefart).

Carl fik et smukt eftermæle blandt østbornholmerne. »Et glimrende søskib, som i farten på Bornholm har trodset mange storme. Det var ikke nogen hurtiggænger, men til gengæld havde det de fineste bløde bevægelser i en hård sø, og selv om det i en orkan kunne være en snes timer under vejs, så kom det støt og sikkert frem.« Nogen isbryder var *Carl* dog ikke, men i modsætning til de nybyggede motorskibe, kunne det sejle, hvad det gjorde, før, under og efter anden verdenskrig.

En speciel side af *Carls* daglige tilværelse blev først kendt efter krigen. Særlig Jørgen H. Barfod har i sin bog »Et centrum i periferien« – om den bornholmske modstandsbevægelse, fortalt på bedste vis om *Carls* illegale tilværelse.

Under dæknavnet »Liseruten« vedligeholdte *Carl* en af de mest vellykkede illegale ruter mellem det besatte Danmark og det frie Sverige. Alene i den korte periode 1. november 1944-31. januar 1945 transporteredes 32 passagerer, af sikkerhedshensyn var det kun specielt udvalgte kurerer og betydningsfulde politikere. Desuden blev der fragtet 63 kufferter illegal post og 37 kufferter med andet illegalt materiale, alt nåede sikkert frem. Rutens succes, skyldtes et storartet samarbejde mellem besætningsmedlemmerne indbyrdes og med modstandsbevægelsen. Overførslen af det illegale materiale blev foretaget ved skibets passage af Fal-



Neksø 1947. Carl, et smukt, velholdt, hvidmalet kombineret passager- og fragtskib til salg. (Bornholms Museum).

sterbo kanalen. Man vil måske her erindre de tidligere omtalte problemer med svenskere og tyskere omkring årsskiftet 1944/45 med begrænsninger i passagertal m.v.

Efter salget fik *Carl* i 1948 hjemsted i København, hvor den nye reder anvendte skibet i fragtfart på Finland, derfor var der ikke længere behov for passagerateringen der blev taget ud af skibet.

Dalifa var naturligvis godt klar over *Carls* manglende evner som isbryder, så da vinteren 1948/49 nærmede sig, søgte man beskæftigelse til skibet under lidt varmere himmelstrøg. Det lykkedes at skaffe en charter til skibet mellem det sydlige England og kontinentet, alt selvfølgelig under hensyn til Skibstilsynets godkendelse af det udvidede fartsområde. For destomere at tale godt for sagen, fremhævede Rederi-A/S Dalifa: »Da befragtningen er for udenlandsk regning er der således samtidig lejlighed til med skibet at indtjene udenlandsk valuta«. Ordene var velvalgte i en valutaknap tid. Ansøgningen blev indsendt 18. oktober 1948, men det blev ikke nødvendigt for Skibstilsynet at gøre *Carls* egenskaber til genstand for en nærmere undersøgelse.

Carl afgik fra Kotka 22. oktober 1948 med en ladning bestående af 245 tons finer bestemt til Göteborg, kort efter afsejlingen søgte skibet læ i Helsingfors, da det blæste op til storm. Stormen var den 25. løjet af, og vejrmeldingen lød på lettere

vind, derfor genoptog skibet sin afbrudte rejse. Kort efter afgangen fra Helsingfors blæste der en orkan i området, hvorfor skibsføreren bestemte sig til at søge nødhavn i Hangö. På vej ind gennem Skærgården løb *Carl* på et undersøisk skær og begyndte straks at synke. Inden skibet sank lykkedes det dog at udsende nødsignal, og en stor finsk bjergningsbåd begav sig straks til ulykkesstedet, men alt hvad man fandt var en enkelt overlevende, der klamrede sig fast til et skær i forkommen tilstand. Den overlevende – en af maskinmestrene – kunne berette, at skibet var sunket meget hurtigt, mens man var ved at sætte redningsbådene ud, han selv var blev slynget i vandet og efter at have svømmet en del, var han slynget op på skæret, der blev hans redning. Trods en større eftersøgning i området lykkedes det ikke at finde flere overlevende af den 13 mands store besætning. Også to konsulatspassagerer – agterudsejlede søfolk – omkom ved forliset.

Således endte *Carl* i det farvand, hvortil skibet oprindeligt var beregnet til at sejle 64 år før, som en tragedie med 14 omkomne danske søfolk.

Kilder

Rigsarkivet.

Skibsregistreringsprotokoller.

Statens skibstilsyn, pakke om *Carl*.

Bornholms Lokalhistoriske Arkiv, Rønne.

Østbornholmske Dampskibsselskab. Forhandlingsprotokol 1918–1948.

Østbornholmske Dampskibsselskab. Diverse læg om selskabet.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Rosendahls samling. Avisudskrifter *Carl*.

Litteratur

Jørgen H. Barfod: Et centrum i periferien. Rønne 1976.

Jørgen Vibe og E. J. Waldike Nielsen: Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. Rønne 1966.

Vilhelm Kjølbj: Det østbornholmske Dampskibsselskab 1876–1976. Rønne 1976.

Curt H. Assarsson: Ångbåtssjöfarten på Norrland. 1948.

Erik Hägg m. fl.: Stockholms Ångbåtssjöfart 1857–1932. Stockholm 1933.

Efraim Lundmark: Rederi-Svea. Stockholm 1951.

Illustrationer

Svend Klausen, Sandvig.

Bornholms Museum, Rønne.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Henrik Detblefsen

Øernes hjælpetjeneste

– et søstykke fra besættelsesårene

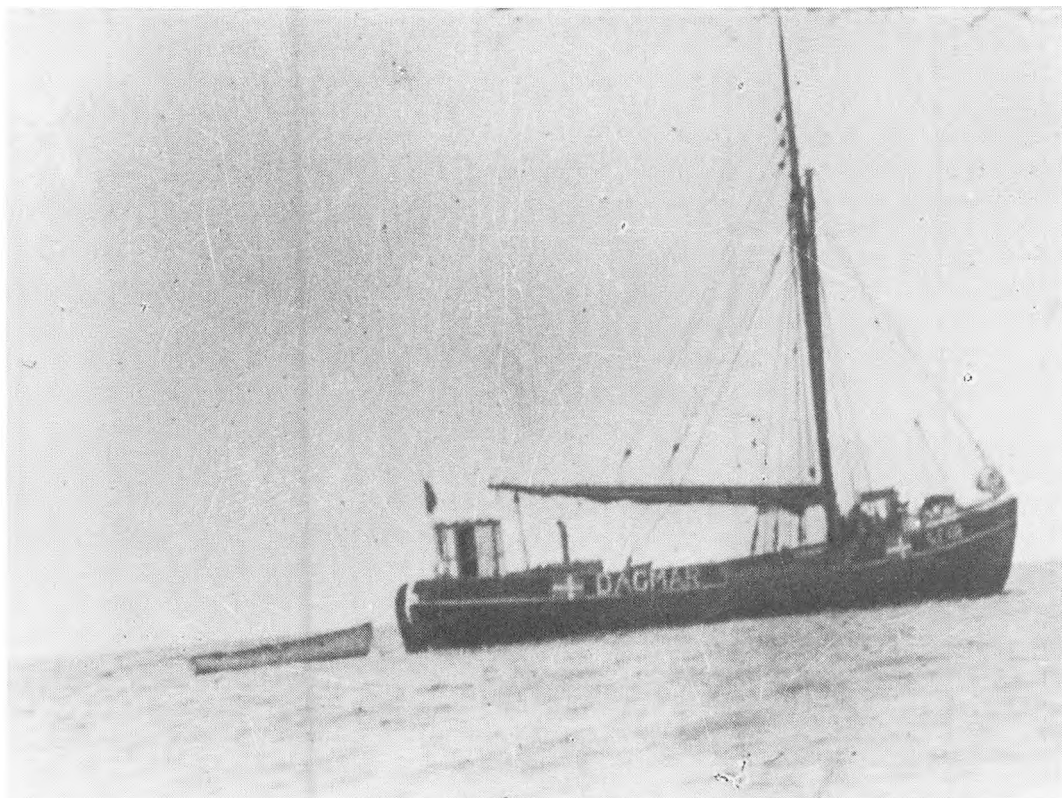
Kort over middag tirsdag den 13. marts 1945 stævnedes Øernes Hjælpetjenestes *Zero*, indregistreret som ØH1, en nyanskaffet, kraftig motorbåd, der kunne gå godt 40 knob, ud af Råå havn. Sejladsens mål var en position i den nordlige del af Øresund, hvor man skulle møde en dansk stenfisker, *Dagmar* af Gilleleje, hen under aften. Ved roret på *Zero* befandt hjælpetjenestens eneste søfartskyndige, Erik Stærmosse, sig. Med var også flyvemekaniker Per Hiul, der havde ansvaret for motoren, og premierløjtnant Erik Mønsted, sidstnævnte som repræsentant for ruteledelsen. I lasten havde man endelig 150 kg illegal organisationspost.

Imidlertid lagde en tæt tåge sig over havet og kontakten med stenfiskeren glippede. Med uforrettet sag vendte ØH1 tilbage til Råå ved 23-tiden. Den følgende dag erfarede rutefolkene, at *Dagmar*, da hun havde opgivet stævnemødet, havde prajet en svensk kutter fra Barsebäck og med den sendt 8 passagerer og en del post i land.

Kontakten den følgende fredag gik anderledes smertefrit. Efter afsejling fra Råå kl. 06.30 returnerede ØH1 tre timer senere medbringende 8 nye passagerer og post. Tirsdags-posten var nu godt skjult ombord i *Dagmar* på vej til Danmark. En mindre komplikation klaredes i en håndevending. I ØH1s logbog hedder det således i kortform: »... Koblingen svigter, ind til Landskrona Kl. 7.50. Repareret Kl. 8.20. Opnaaet Kontakt paa nordlig Position Kl. 9.00 ... Hjemkomst Råå Kl. 9.30«.¹

1. Dagbog for *Zero* af Hornbæk (ØH1), Erik Mønsted ark., Frihedsmuseet; jvf. også Øernes Hjælpetjenestes uge-rapport for tiden 11.-17. marts 1945, smst. Nærværende artikel er blevet til som led i en større undersøgelse af de illegale ruters virksomhed i besættelsesårene, et projekt til hvilket fhv. museumsleder Jørgen Barfod, Frihedsmuseet, er initiativtager.

Øernes Hjælpetjeneste var en ganske ny organisation, der var blevet til omkring årsskiftet 1944/45. Rutens første sejlads gennemførtes i midten af februar. Sammenholder man dette relativt sene starttidspunkt med det forhold, at den danske modstandsbevægelse i foråret 1945 i forvejen kunne opvise et overordentligt stort og vidtforgrenet net af ruteorganisationer, bliver det klart, at behovet for livliner til Sverige – og derfra videre til det store udland – var en konstant stigende faktor i den danske modstandskamp. Der synes at have været flere årsager hertil: Vigtigst var den karakter, den danske modstandskamp antog fra efteråret 1943. Augustoprøret og undtagelsestilstanden medførte i vide kredse et brud med den forudgående periodes afventende indstilling, et brud, der for manges vedkommende straks efter



omsattes i illegal virksomhed i forbindelse med redningen af jøderne til Sverige i oktober. Da den organisatoriske ramme omkring rutearbejdet én gang var skabt, gav modstandsbevægelsen ikke senere slip på dette middel – slet ikke da det viste sig, at den tyske modpart, hvad enten det nu skyldtes ressource- og prioriteringsmæssige grunde eller manglende erkendelse af rutearbejdets omfang, ikke evnede for alvor at standse trafikken på Sundet og i Kattegat.

Med de etablerede søværts forbindelser til Sverige åbnedes da mulighed for hurtigere og mere direkte kontakter til omverdenen. Vigtige sider af modstandsbevægelsens virksomhed lod sig placere »bag fronten«, så at sige. Det gjaldt dele af efterretningsarbejdet, dele af forbindelsestjenesten til de vestallierede, både modstandsbevægelsens og de danske politikeres kontakter til svenske og andre udenlandske myndigheder samt endelig til dels forsyningstjenesten. Således viste der sig mulighed for at supplere de frem til efteråret 1944 sparsomme engelske våben- og sprængstofnedkastninger dels med våbenindkøb i Sverige, dels med materiel, som bragtes til Sverige af engelske hurtigbåde. Løsningen af disse opgaver var alle betinget af eksistensen af et pålideligt virkende transportapparat.

Stenfiskerfartøjet Dagmar af Gilleleje, Øernes Hjelptjenestes faste kontaktbåd i månederne februar-maj 1945.

Omvendt kan det næppe heller udelukkes, at selve eksistensen af rutenettet virkede befordrende på rekrutteringen til det illegale arbejde. Her tænkes ikke så meget på modstandsbevægelsens massive vækst i forbindelse med den egentlige undergrundshærs opstilling fra efteråret 1944, som på tilgangen til sabotagegrupperne. De tyske forholdsregler mod sabotagen bevirkede at den enkelte sabotørs virketid ofte blev kort samtidig med at den var ekstremt risikofyldt. Dét satte sig igen spor i mulighederne for at erstatte tab. Igennem rutenettet var der en ganske stor mulighed for at skaffe den nærmeste familie og om nødvendigt også sig selv i sikkerhed, hvis og når truslen på liv og helbred blev for stor.

Sammenfattende kan man udkaste den tese, at rutearbejdet var selvforstærkende, idet ruternes blotte eksistens åbnede muligheder, der, når de omsattes til handling, øgede behovet for transportkapacitet.

Ruteorganisationerne i foråret 1945

En oversigt, udarbejdet af den danske militære efterretnings-tjeneste i Sverige, giver os et øjebliksbillede af rutearbejdets organisatoriske omfang i februar 1945.² Heraf fremgår det, at der sidst på vinteren var fire større og fem mindre net i arbejde. Med Gøteborg som basis virkede således *Dansk Hjælpetjeneste*, der med radioforhandler Werner Gyberg som daglig leder varetog forbindelserne til Nordjylland med Grenå som den sydligste udskibningshavn. Kriminalbetjent Ejnar Andersen ledede fra Helsingborg den betydelige *Øresundstjenesten*, der dækkede Nordsjælland og København. Malmø dannede udgangspunktet for de resterende to større organisationer, *Dansk-Svensk Flygningstjeneste* og *Studenternes Efterretningstjeneste*, hvis daglige ledelse varetoges af redaktør Leif B. Hendil, henholdsvis studenterne Arne Sejv/Hjalmar Ravnbo. Begge ruter dækkede den sjællandske kyststrækning fra København og sydpå.

Fælles for de nævnte organisationer var – udover deres størrelse – det forhold, at de alle var veletablerede og alle havde rødder tilbage i den spektakulære redningsaktion, der i oktober 1943 bragte omkring 7.000 danske jøder til Sverige. En enkelt (*Dansk Hjælpetjeneste*) kunne endda notere årsskiftet 1942/43 som startpunkt. Imidlertid tvang arrestationer og oprulninger ofte organisationerne ud i et midlertidigt dødvande. En tid lang lå Studenternes rutearbejde således stille og skal man tro den nævnte efterretningsoversigt var Hendils organisation ude i ganske vist forbigående vanskeligheder i januar-februar 1945.

Det tyske pres på rutearbejdet og almindelige security-betragtninger tilsagde nødvendigheden af flere organisationers side

2. Oversigt over de illegale Ruter mellem Danmark og Sverige, dat. 25. feb. 1945. Stockholmsark. XXIX 599, Rigsarkivet (RA). Oversigten blev til i forbindelse med et forsøg på at stramme kontrollen med returrejsende Sverige/Danmark og må derfor anses at være fuldstændigt dækkende situationen på daværende tidspunkt.

løbende virksomhed. Det er da også karakteristisk, at der ved siden af de her nævnte organisationer var en række andre rute-initiativer i arbejde, dog som oftest med mere specifikke opgaver eller med en mere begrænset »kundekreds«. De små rutegruppers levetid var tit kort, de økonomiske og materielle ressourcer for begrænsede. I februar 1945 opregnede efterretningstjenesten følgende: I Helsingborg havde *Øernes Hjælpetjeneste* fast kontor under Erik Mønstedts ledelse. På dette tidspunkt var det planen, at ruten skulle betjene Sjælland vest for Isefjordens udmunding i Kattegat, en tanke, der, som vi senere skal se, dog hurtigt blev opgivet. I Malmø virkede *De frie Danskes rute*, der var en ren postforbindelse, ligesom *Bornholmerruten* under Sv. Aa. Munck havde hovedkvarter her. Sidstnævnte, der imidlertid lå stille på dette tidspunkt, baseredes som bekendt på Det østbornholmske Dampskibsselskabs *Carl*, der på sin vej til Hasle og Nexø måtte passere Falsterbo-kanalen. Herunder gennemførtes en ombytning af identitetskort og passagerer på en sådan måde, at ruten i hele sin levetid var en af de sikrest virkende og af prominente modstandsfolk mest benyttede Sverigesforbindelser.

Til disse gruppers virksomhed tilføjer vor hjemmelsmand endnu to initiativer, hvoraf det ene dog endnu kun var en tanke. Det drejede sig om Holger Danske-sabotøren Josef (»Tom«) Søndergaards plan om med en stor kutter at drage på fiskeri i Kattegat. Her ville han krydse frem og tilbage på en fastlagt og til de danske kontaktbåde opgiven kurs. Ved at søge ham her, ville kontakt kunne opnås uden at man på forhånd var bundet af bestemte ugedage og klokkeslet. Idéen var tiltalende ifølge oversigtens forfatter, som tillige var sikker på, at netop »Tom« var manden, der kunne gennemføre den.

Ved siden af de hertil omtalte organisationer og grupper, der alle i større eller mindre grad var »civile« foretagender, stod endelig det militære net, for hvilket hovedopgaverne var befordring af efterretningsstof til Sverige, transport af svensk-indkøbte våben til Danmark samt forberedelsen af Brigadens hjemtransport, når tiden hertil var moden. Disse opgaver lagdes i hænderne på kommandørkaptajn F. C. S. Bangsbølls enhed, *Den danske Hjælpeflotille*, hvis fartøjer bl. a. havde stationer i Torekov og Klakshamn.³

Blandt alle disse rutevirksomheder – Josef Søndergaards undertaget – var *Øernes Hjælpetjeneste* den mindste og dertil også den sidst tilkomne. En nærmere betragtning af denne routes tilblivelse og indsats kan i lille målestok give et indtryk af ruternes mål og midler, der langt hen ad vejen er gyldigt også for de større organisationers virke.

3. I den i note 2 anf. oversigt benævnes den militære organisation »Militærgruppernes rute«.

4. Udover det ovf. i note 1 nævnte arkiv bygger den flg. fremstilling på samtaler (1986) med Erik Mønsted, Erik Stærmose og Otto Cordsen samt enkelte stykker i kommandør F. C. S. Bangsbølls og Øresundstjenestens arkiv, begge RA. For beretningerne gælder, at de er rimeligt overensstemmende, hvad arbejdet i Sverige angår, mens deres udsagnskraft m. h. t. det dansksidige organisationsarbejde er begrænset.

Daværende sparekasseseassistent Otto Cordsen (f. 1920) tilknyttedes sommeren 1943 den KU-startede illegale bladorganisation »Hjemmefronten«. På opfordring af organisationens leder, red. Niels Jørgensen, opbyggede og ledede Cordsen et større antal militærgrupper, indtil han i sommeren 1944 måtte afsted til Sverige.



Øernes Hjælpetjeneste – baggrund og virksomhed

Initiativet til etableringen af Øernes Hjælpetjeneste kom fra *Otto Cordsen*, der var ankommet som flygtning til Sverige i august 1944.⁴ Gennem sit arbejde på Flygtningekontoret i Helsingborg fik han glimrende lejlighed til at følge de danske flygtninges ankomst til Sverige og fik hurtigt det indtryk, at det var forbundet med store vanskeligheder at flygte især fra Sjælland. Da han yderligere havde lovet sine kammerater i Danmark at hjælpe dem i det illegale arbejde – så godt som det nu lod sig gøre fra Sverige – besluttede han sammen med en ven, *Svend Thomsen* fra Ålborg, der ligeledes var ansat på Flygtningekontoret, og en fisker, *Carl Gydesen*, at søge en ny rute åbnet med kontakter på Sjællandskysten.

I begyndelsen af december 1944 var man kommet så vidt med planerne, at Cordsen rettede henvendelse til en række svenske myndigheder samt til Øresundstjenestens leder, Ejnar Andersen, der alle udtrykte principiel støtte til foretagendet. Dog var centraliseringen af det danske modstandsarbejde i Sverige nu nået så vidt, at Ejnar Andersen anbefalede Cordsen at sikre sig Kontaktudvalgets og Friggagatans (d.v.s. de danske efterretningsfolks) godkendelse af projektet.

Organiseringen af en kontakt- og afskiberorganisation i Danmark og de former dette arbejde antog, var det maksimumkritiske punkt for enhver af de i Sverige virkende danske rutevirksomheder. Uden dette apparat var ruteorganisationerne ude af

København

Legitimationskort
for
danske Statsborgere.

Navn Erik Møllerup

Stilling Kontorassistent

Bopæl Vesterbrogade 37

Født d. 27/3 1914 i Hellerup

Indehaverens
Underskrift _____

Københavns statistiske Kontor
folkeregistret

d. 18/7 1944

J. Brandt

Kortet skal altid medføres.

O. O. B. & Co.

Erik Mønsted (f. 1916) deltog som løjtnant i 4. regiments afmarch til Sverige 9. april 1940 under ledelse af oberst Helge Bennike. Han hørte til den gruppe af yngre officerer, der fra efteråret 1943 deltog i det illegale arbejde, først som kurér for efterretningstjenesten, fra august 1944 som Dansk Borgerværns repræsentant i Sverige (Illegalt legitimationskort, Frihedsmuseet).

stand til at løse den foreliggende opgave. Otto Cordsen henvendte sig derfor til premierløjtnanterne *Jørgen Buhl* og *Erik Mønsted*, hvoraf sidstnævnte var en illegal organisation, Dansk Borgerværns repræsentant i Sverige. Det blev aftalt, at Borgerværnet skulle påtage sig opbygningen af en afskiberorganisation og at Cordsen snarest skulle rejse til Danmark for at træffe de praktiske arrangementer. I midten af december forelagdes sagen på et Kontaktudvalgsmøde, hvor Cordsen opnåede udvalgets tilslutning til hjemrejse for at søge planerne realiseret.

Rutens faktiske udspring i forbindelsen mellem Cordsen, hvis vej til det illegale arbejde var gået igennem Konservativ Ungdom, og Dansk Borgerværn repræsenteret ved Mønsted placerer initiativet entydigt i den borgerligt indstillede del af modstandsbevægelsen. Dansk Borgerværn⁵ havde sin organisatoriske oprindelse i en gruppe marineofficerer og blev derfor frem til

5. Palle Roslyng-Jensen har i sin *Værnenes politik – politikernes værn*, Kbh. 1980, s. 203–07, givet en kortfattet fremstilling af Dansk Borgerværns opkomst og placering i det samlede modstands billede.

efteråret 1944 i praksis kernen i »Elverhøj«s, den illegale marine-stabs militærgrupper. Gensidig mistillid mellem Borgerværnets lederlag og Frihedsrådet, der længe fastholdt, at organisationen primært havde en antikommunistisk målsætning, og derfor ikke ville lade den støtte, førte til, at Borgerværnets grupper først omkring august 1944 efter langvarige forhandlinger tilsluttedes den af Frihedsrådet organiserede militærorganisation under Københavnsledelsen. Da det i mellemtiden var lykkedes Dansk Borgerværns udsendinge i Sverige at skaffe sig våben, hvis hjemførsel imidlertid afhang af samarbejdet med de allerede bestående ruter, turde man her se årsagen til Borgerværnets positive opbakning af Cordsens initiativ.

Otto Cordsen afrejste til Danmark 22. december, hvor han straks fik forbindelse med Borgerværnet. Imidlertid blev resultatet af forhandlingerne negativt, da det viste sig, at Dansk Borgerværn alligevel ikke kunne påtage sig det fornødne organisationsarbejde. Som begrundelse anførtes – hvad rigtigt jo var – at Borgerværnets grupper nyligt var indgået under Københavnsregionens ledelse. Om det så var denne eller Borgerværns-ledelsen selv, der traf beslutningen om at holde grupperne ude af det maritime arbejde, lader sig ikke opklare.

Under alle omstændigheder var gode råd nu dyre, men her kom rutearbejdets generelle vanskeligheder omkring årsskiftet Cordsen til hjælp. Gennem sin broder fik han således kontakt til sabotageorganisationen Holger Danske, hvis daværende leder, overbetjent Harald Petersen, i forening med H. D.s femmandsråd stærkt ønskede en egen transportorganisation oprettet. Med tilsagn om at H. D. ville påtage sig opbygningen af en afskibergruppe, afholde udgifterne hertil samt snarest sende en mand til Sverige med de praktiske aftaler, returnerede Cordsen da til Sverige kort over nytår.

Skønt Dansk Borgerværn i rutesammenhæng nu var helt ude af billedet i Danmark, var det samme af en eller anden grund ikke tilfældet i Sverige. Således blev Erik Mønstedts tilbud om at stille Borgerværnets økonomiske midler til rådighed for rutens arbejde på svensk side afgørende for den endelige opbygning af Øernes Hjælpetjeneste. I Stockholm forelagde Cordsen, Mønsted og Buhl nu planen og resultaterne af Cordsens rejse for Kontaktudvalgsformanden Ebbe Munck, der gav sin tilslutning forudsat at Efterretningstjenesten i oberstløjtnant Nordentofts skikkelse sagde god for planen. Denne igen betingede sig, at Øresundstjenestens Ejnar Andersen erklærede sig indforstået og ville påtage sig et vist opsyn med den nye rute, hvis virksomhed skulle udgå fra Helsingborg, der jo var Ejnar Andersens ansvarsområde i rutesammenhæng.

Konklusionen i Ejnar Andersens rapport om sagen var positiv

i vurderingen af det nye initiativ, hvis gennemførelse han ikke opfattede som generende i forhold til sit eget arbejde. Medvirkende hertil var først og fremmest Holger Danskes villighed til at påtage sig etableringen af afskibergruppen. Hensynet til de bestående transportorganisationers vanskeligheder omkring jul og til ophobningen af folk, der skulle over, talte ligeledes for at støtte projektet. Endelig kunne en ny organisation måske til en vis grad aflaste de eksisterende ruter, hvis og når det kom til at gå for hårdt ud over dem, ligesom han gerne så, at den nye organisation medførte udnyttelse af muligheder, som de øvrige ruter havde måttet lade ligge.

Og det med de udnyttede muligheder var netop hvad Mønsted og konsorter havde kig på. Gennem Arne Sejr fra Studenternes Efterretningstjeneste fik Øernes Hjælpetjeneste rådighed over én af Skandinaviens hurtigste speedbåde, den ovenfor omtalte *Zero*, der med en 225 HK motor og 2.000 omdr./min. angaves at kunne gå 48 knob, og det var dette fartøj frem for noget, der udgjorde rutens materielle fortrin. Til *Zero* føjede sig efterhånden 2–3 mindre både, bl. a. en noget langsommere motorbåd benævnt »den lydløse« og en lille kutter kaldet »Nil-fisken«.

I begyndelsen af februar var Øernes Hjælpetjeneste operationsklar. Arbejdsfordelingen var fastlagt, idet Erik Mønsted tog fast ophold i Helsingborg som rutens daglige leder sammen med Otto Cordsen, der bistod Mønsted i det praktiske og endvidere passede regnskaberne. I Stockholm stationeredes Jørgen Buhl som varetager af forbindelserne opefter til Kontaktudvalg og efterretningsfolk.

Uden helbefarne søfolk var alt dette naturligvis omsonst. Den tidligere nævnte Carl Gydesen synes hurtigt at være gledet ud af arbejdet. Selvom det lykkedes at fremskaffe den i motorkendskab velkvalificerede flyvemekaniker *Per Hiul* til vedligeholdelsen af Hjælpetjenestens fartøjer, kom det afgørende mandskabsmæssige tilskud dog først med senere orlogskaptajn *Erik Stærmoses* afgivelse fra Brigaden. Under udfoldelse af stort personligt mod havde Stærmoses sejlet med den navnkundige *Julius*, MØ 1000, der som Hendil-rutens første fartøj havde bragt ca. 300 jøder til Sverige fra Stevns i oktober-november 1943.⁶ Stærmoses erfaring gjorde det naturligt, at han i forbindelse med sit arbejde for Øernes Hjælpetjeneste flere gange »udlåntes« til Studenternes rute, såvel som til Bangsbølls Hjelpeflotille. I øvrigt medførte vanskelighederne med at finde egnet mandskab, at også Øernes Hjælpetjeneste med mellemrum betjente sig af udlånt personel. Mere end én gang måtte Mønsted og Cordsen tage en tårn ved afviklingen af de faste sejlads. Alt i alt betød det, at den tilgængelige mandskabspulje udsattes for en betydelig belastning.

6. Se eks. Chr. Algreen-Petersen: *Beretninger fra modstandskampen*, Kbh. 1965 og senere; Leni Yahil: *Et Demokrati på Prøve*, Kbh. 1967, s. 291–98; Ole Helweg: *Rødderne rådner. Årgang 1916 i 30'erne*, Kbh. 1977.



Erik Størnøse (f. 1913) var søofficer af profession og kom i forbindelse med det illegale arbejde gennem sin broder, folketingsmand Robert Størnøse. Efter internering i efteråret 1943 tilknyttedes han Leif Hendils rute som søværts leder af sejladserne fra Sverige. Efter en periode med tjeneste bl. a. i Brigaden, kom Størnøses kyndighed atter rutearbejdet til gode fra årsskiftet 1944/45.

Ved siden af det materiel- og personelmæssige spørgsmål stod de økonomiske forhold som en faktor af væsentlig betydning for rutearbejdets afvikling. Indtil ruterne – med undtagelse af Dansk-svensk Flygtningetjeneste – i januar 1945 opnåede direkte tilskud af danske statsmidler, finansieredes Øernes Hjælpetjenestes svenske virksomhed dels af 10.000 kr., som det var lykkedes Cordsen at tilvejebringe under sin rejse til Danmark, dels af Borgerværnets penge. Lønnen til Hjælpetjenestens ansatte, 400 kr. pr. mand om måneden, var ikke det, der belastede økonomien. Snarere var omkostningerne tæt forbundet med fremskaffelse af drivmidler og de stadige reparationer af fartøjerne, som det forcerede arbejdstempo førte med sig.

Kontaktapparatet og afskiberorganisationen på den danske side var som sagt omdrejningspunktet for enhver rutevirksomhed. Det er da også karakteristisk at det var problemer hermed, der nær havde kuldsejlet Øernes Hjælpetjeneste endnu før organisationens premieresejlds 12. februar. Uden at vi på det foreliggende kildegrundlag kan udrede detaljerne i disse vanskeligheder nærmere, står det dog klart, at Holger Danske trak sig ud af forsøget på at stable en afskibergruppe på benene. Af et brev



fra »Strøm« (Harald Petersen) til »4546« (Øernes Hjælpetjeneste), dateret 23. marts 1945, fremgår, at man fra H. D.s side var gået ud fra, at samarbejdet »ville kunne gennemføres med forholdsvis beskedne Midler og med Afstaaelse af en enkelt Mand fra H. D., samt med en gnidningsløs Forstaaelse fra de allerede her bestaaende Transportorganisationer.« Imidlertid holdt ingen af disse forventninger stik, hvorfor man så sig nødsaget til at opgive samarbejdet. En anden kilde antyder opkomsten af en overensstemmelse mellem H. D. og en af de helt store afskiberorganisationer, *Speditøren*, om kontrollen med det fartøj, den i indledningen omtalte *Dagmar*, der var tænkt anvendt til kontaktsejladserne med Øernes Hjælpetjeneste.

De veje, ad hvilke problemerne alligevel løstes, lader sig ikke oplyse. Fast står kun, at stenfiskeren *Dagmar*, der i øvrigt førtes af en broder til tegneren Sikker Hansen og derfor i korrespondancen optræder som SB1, blev rutens faste kontaktbåd, som man trofast mødtes med på skiftende positioner i Øresund i de sidste tre besættelses måneder. Halvvejskontakterne, der var den ene af to illegale besejlingsformer på det besatte Danmark, gennemførtes to gange ugentligt, tirsdag og fredag.

Forholdene i forbindelse med etableringen af det med Hjælpetjenesten korresponderende danske kontaktapparat, der i øvrigt også medførte opgivelsen af de nævnte planer om at lade ruten

Otto Cordsen (med baret) under en postudveksling på halvvejskontakt i Øresund i foråret 1945.

betjene især Vestsjælland, er – for så vidt det angår de kildemæssige vanskeligheder hermed – vist nok ganske typiske for studiet af ruteorganisationernes virksomhed. Et faktum er det ihvertfald, at ruternes organisatoriske arbejde i Sverige medførte en betydelig arkivdannelse, mens omvendt den dansksidige rutevirksomhed ikke i nær samme omfang har efterladt sig vidnesbyrd. I den udstærkning dette alligevel er tilfældet, vanskeliggøres en undersøgelse først og fremmest af de for al *résistance*-historie så karakteristiske tolkningsproblemer p. g. a. den udbredte anvendelse af kodebetegnelser og dæknavne. Her hjælper som oftest kun beretningen fra en aktør med førstehåndsviden, en vis central placering – og dertil en fremragende hukommelse!

Øernes Hjælpetjenestes rådighed over den hurtige *Zero* fik betydning på flere måder. Først og fremmest var man i stand til med Stærmosen som skipper at gennemføre et større antal heloverfarter, den anden besejlingsform i besættelsesårene, til Sjælland. Herunder var kontaktpunkterne bl. a. Bellevuebroen, Kastrup losseplads og direkte ind i Hellerup Havn, der kun var svagt bevogtet og derfor hyppigt benyttet. De nødvendige aftaler i tilknytning til heloverfarterne og halvvejskontakterne om mødetidspunkter, last og – for heloverfarternes vedkommende – dækningsstyrke udveksledes via særlige depecheruter. Øernes Hjælpetjeneste rådede ikke over egen depechevej, men benyttede sig af Øresundstjenestens og Studenternes Efterretningstjeneste faciliteter.

Under etableringen af Øernes Hjælpetjeneste havde rutens ledelse erklæret sig villig til at tilpasse sig det igangværende rutearbejdes vilkår, ligesom man lovede Ejnar Andersen at samarbejde loyalt med de allerede eksisterende organisationer. Derfor var det naturligt, at man, da en forespørgsel om lån af *Zero* og dens mandskab fremkom fra F. C. S. Bangsbøll, svarede bejaende. Et forslag om en fuldstændig sammenslutning af Hjælpetjenesten og Hjælpeflotillen afvistes dog. Man »ville indordne sig på søen, men ikke på stranden«, som det refereres et sted. Hvorom alting er, chartredes *Zero* af Bangsbøll i de første 14 dage af april og indsattes med Stærmosen som skipper i et forsøg på at sabotere farvandsafmærkningen i Sundet.

På grundlag af ugerapporterne for Øernes Hjælpetjeneste, der med enkelte lakuner dækker hele den periode, ruten var virksom, lader et løseligt skøn over dens resultater sig anstille. Således fremgår det, at man fra Danmark til Sverige overførte mindst 116 personer, mens passagertallet den modsatte vej udgør 30. Hertil kommer så en betydelig postmængde samt i et vist omfang overførsel af våben- og sabotagesendinger, hvis art og indhold dog ikke lader sig fastslå nærmere på det foreliggende grundlag. Sammenholdt med rutens korte virketid, dens startvanskelig-

heder på dansk side og dens stilling som rutearbejdets Benjamin var det ikke et dårligt slutfacit.

Afsluttende bemærkninger

Set i forhold til den energi, dansk besættelsestids-historie i øvrigt har viet modstandsarbejdet i alle dets afskygninger, er det lidt af en anomali, at ruteorganisationernes virksomhed er et relativt udforsket emne.⁷ Det kan især undre, da snart sagt alle større grupper, der beskæftigede sig med denne aktivitet, har efterladt sig et fyldigt arkivalisk materiale. For den trykte litteratur – videnskabelige afhandlinger som erindringsstof – er det karakteristisk, at den altoverskyggende interesse har samlet sig om jødeaktionen. Og i den sammenhæng er selve redningsaktionen og det rutearbejde, der udfoldedes herunder, kun sparsomt belyst.

Af disse grunde må vi her afstå fra en vurdering af rutearbejdets betydning i de større sammenhænge, som udgøres af modstandskampen som helhed og af verdenskrigens militære konflikt. Ovenfor er anført det i sig selv indlysende, at rutearbejdet under en modstandssynsvinkel i kraft af de forbindelseslinier og materielle leverancer, det åbnede mulighed for, kan opfattes som et væsentligt støtteled for modstandskampen. Omvendt kan ruterne virksomhed – i det omfang den mindskede den personlige risiko ved deltagelse i det illegale arbejde – opfattes som en rammebetingelse af en vis betydning for rekrutteringen til undergrundsbevægelsen.

I den store strategiske sammenhæng ligger ruterne militære betydning især i den hjælp, der ydedes nedstyrkede krigsflyvere og som muliggjorde fornyet indsættelse af personel, hvis uddannelse hørte til blandt de omkostningstungende. For Danmarks vedkommende drejer det sig om knap 100. Betydning kan også det med ruterne overførte efterretningsstof have haft, omend spørgsmålet ikke kan siges at være udforsket til bunds.

Indenfor den mere begrænsede militære ramme, som den danske modstandsbevægelse i denne forbindelse udgør, lå rutearbejdets værdi væsentligst i de materielle tilførsler fra og via Sverige, som det førte med sig. Hertil kommer så endelig den virkning på moralen – og dermed modstandsviljen – som det tidligste rutearbejde, den humanitære indsats til støtte for jøderne, afstedkom.

I sin bog *Kontakt med England* skriver Jørgen Hæstrup et sted: »Flygtningeorganisationernes historie er en af de sælsomste og utroligste i modstandskampens historie, mættet af beretninger om fantasi og dristighed, frækhed og hittepaasomhed og sans for mulighederne i en ofte selvfølgelig og nærliggende løsning.«

Lad da dette være en brik til hittepaasomhedens historie.

7. I årene 1955–63 gennemførte cand. mag. Ole Barfoed en værdifuld indsamling af arkivalier og beretninger til belystning af rutearbejdet. Sidst i 60'erne blev der fra svensk side ved fil. lic. Gunnar Barke taget initiativ til en dyberegående undersøgelse, et arbejde, der imidlertid ikke har sat sig spor i den trykte litteratur om emnet.

Anders Monrad Møller

Sofus og Klara

– et uromantisk portræt af en fiskerfamilie

Går man i marken for at beskæftige sig med nulevende mennesker, ender det vel let i en noget prekær situation. Ved deltagelse i dette eller hint dagligliv, kommer man tæt på folk; personer bliver til studioobjekter, som der bagefter skal rapporteres om. Antagelig kræves der ikke ringe robusthed for at undgå det vampedige ved menneskelige relationer, som bagefter ofte må synes opstået under falske forudsætninger. Problematikken siges at være velkendt af såvel skønlitterære forfattere som skrivende forskere.

Alt dette er dog ikke aktuelt, når det gælder baggrunden for den efterfølgende skildring, hvor observatøren så at sige er født ind i sin rolle. De omtalte personer var der blot, og de nævnte begivenheder var bare noget, som indtraf. Godt nok kommer man lidt tæt på, som det vil ses, men ikke selvvalgt.

Så meget som introduktion til den efterfølgende beretning om et naboægtepar.

Sofus må være blevet født engang i halvfemserne, mens Klara i alt fald kom til verden et par år før århundredskiftet. De har derfor været omkring de halvt hundrede, da skribenten nåede en alder, som gjorde ham i stand til at opfatte, hvad der skete omkring ham. Til forklaring bør yderligere anføres, at observationsposten lå på grunden ved siden af Sofus's hjem i form af et sommerhus, som år efter år beboedes af en stadig øget skare observanter i efterhånden fire generationer. Sofus og Klara og deres gøremål sommermånederne igennem kunne således løbende registreres.¹

Egentlig kom sommerhuset før Sofus. Det blev opsat som udflugtskaffehus i slutningen af tyverne på lejet grund, en ubrugelig skrænt på den anden side af bækken i hjørnet af Sofus's fars ejendom helt nede ved vandet. Den gamle fisker i den stråtekte ville egentlig gerne sælge, men måtte ikke for sønnen. Årsagen blev åbenbar, da salget efter nogle års forløb alligevel blev en realitet. Prisen kom i et uventet højt leje, for Sofus var vindskibelig og det var pludselig sælgers marked.

Fisker Sofus Nielsen – Hr. Nielsen, blev det indprentet børnene – kunne vel retteligst tituleres parcellist, og fiskeriet var kun en deltidsbeskæftigelse, omend af uomtvistelig betydning i den

1. Adskillige nærmere og fjernere slægtninge takkes for information og verifikation. Ingen andre end forfatteren kan dog gøres ansvarlig for den endelige udformning.

daglige husholdning. Herom senere. Parcellen på størrelse med en gennemsnitlig præstegårdshave var ved sommerhusets opførelse en bølgende kornmark. Fra landevejen og midt ned igennem grunden – vinkelret på kysten – plantede Sofus to rækker lindetræer, som strittede op i alt det meget korn. Det smilede man ved, men hensigten var tydelig nok. Sofus ville have en standsmæssig indkørsel til sit kommende hus. Planen blev dog ikke fulgt helt, for en pengestærk liebhaver dukkede op og erhvervede grundstykket for enden af alléen. Her kom tandlægen til at bo i sin store villa, mens Sofus placerede sit ikke særligt kønne nye hus lidt til siden for træerne, hvorved han blev nabo til de førnævnte sommerbeboere. Imellem tandlægen og Sofus blev der endda plads til en minigrund med nok et sommerhus, som lige kunne klemmes ind. Det hele ser umådelig rodet ud fra søsiden, men dengang var planlægning nærmest et ukendt begreb i en landkommune fire kilometer fra nærmeste købstad.

Om den stråttækte bør nok tilføjes, at Sofus beholdt den til sine dages ende. Selv havde han fået bedre bolig, men efter faderens død kunne det gamle hus med fordel lejes ud, og blev det. I en årrække naturligvis til en kunstmaler. Til sidst nedbrændte det uheldigvis, grunden blev herefter solgt fra og endte som tumleplads for en ganske fantasifuld arkitekt. Slut med den idyl.

Sofus plantede i sin tid æbletræer på sit jordstykke og blev frugtavlser, et erhverv med stolte traditioner på egnen og jo da noget, som gik vældigt godt i spand med fiskeriet. Mens æblerne modnede var der tid til at sætte rødspættegarn, og bændel- og blæretang, som sent om sommeren drev ind i store mængder, gødede de mange velbeskårne æbletræer i snorlige rækker. Frostfri lagerhuse boredes ind i skræntens anden side og bag dem, mellem træerne, var der rigeligt plads til at hænge net til tørre. Sofus var i denne fase mønsterhusmand, faktisk så meget mønsterhusmand, at hans ejendom i nogle år indgik i den lokale husmandsforenings sommerudflugt. Man besøgte frugttræerne, lagerbygningerne, urtehaven og prydhaven med grotten ud mod vandet – den grotte, som hverken Klara eller Sofus nogensinde sad i. Alt var luget og pudset til perfektion. Gæssene i deres flytbare indhegning på alléens græsabat skræppede, og hønemødrene i deres transportable kyllingebure klukkede, mens det hele selskab sluttede rundvisningen nede ved stranden. Formandens velvalgte ord efterfulgtes til sommerbeboernes ublandede fryd af en meget fynsk afsyngning af »Hvor smiler fager den danske kyst«, mens parcellist Sofus Nielsen og hustru så til. De sang ikke.

Nævnes må særligt hønsegården, kartoffelrækkerne samt jordbærbedet, idet disse til stadighed var grundlag for økonomiske relationer med de sæsonboende. Godt naboskab fordrede, at

*Naboens jolle forstøjet ved broen
indgik lejlighedsvis i den slørede
baggrund, når boxkameraet
forevige de sommeraktiviteterne.
Udsnit af fotografi fra 1954.*



man købte æg, kartofler og jordbær hos Klara og tillige, at køkkenaffaldet og det, som ikke længere kunne klare sig i flueskabet, endte på cementen hos hønsene. Det kom der nu ikke nogen rabat ud af, idet husmødrene i sommerhuset konstaterede, at Klara var særdeles velorienteret om markedspriserne i købstaden, som hun nøje fulgte, også når det gjaldt persillen – det lod sig gøre af den simple grund, at hun selv solgte i byen af urtehavens overskud og hun havde da i øvrigt en særdeles sikker sans for nøjagtighed ved afvejning af kartofler. En stor kartoffel kunne ombyttes med en mindre, hvis det ulykkelige skulle ske, at der var ved at blive givet for god vægt.

Såvidt jordens frugter. Sommerhusfolkets smag for fisk var derimod med skam at melde ikke særligt veludviklet, så til den side var der ikke afsætning på de friskfangede skrubber og rødspætter, som altid stod i en spand i skyggen af Sofus's bryggers – efter stille nætter eventuelt suppleret med ål taget med lyster i karbidlampens hvæsende skær. Sommerbørnene så dem dagen efter, når de hentede vand ved pumpen. Det kan bemærkes, at dette var ganske gratis, for denne rettighed var indføjet i skødet. Og vandet fra Sofus's brønd var klart og godt og forbruget meget stort. Transporten gav nemlig et velkomment lille supplement til børnenes lommepenge.

Fladfisk med egne kartofler må have stået på middagsbordet så godt som daglig hos Sofus og Klara, der således i deres nøjsomme hverdagshusholdning næppe har givet mange ører ud til købmad. Fisken tilvejebragtes ved at sætte net ud klokken 5 om morgenen og eventuelt ved samme tid om eftermiddagen. Nette blev kørt fra det lille redskabshus på gårdspladsen foran hønsehuset på trillebøren uden sidefjæle ned over grunden og ud på broen. Her var jollen forstøjet med fanglinen i tovløkken, som var ført ud til en blok, fastgjort ved en pæl en snes meter ude. For alle vinde svajede den frit, klar af såvel bro som pæl. Undertagelsen var, når det satte i med en regulær sommerstorm. Så tog Sofus ingen chancer, men bragte skyndsomt sin båd i sikker-

hed i den lille private havn et halvt hundrede meter østpå udfor det gamle fiskerhus.

Antagelig benyttede Sofus Nielsen oprindelig sejl, men i mands minde var det kun set i brug een eneste gang. Det var da kaffekurv og gæster pakkedes i jollen, som derefter under et rødt sprydsejl sejlede tværs over Sundet på udflugt. En helt enestående hændelse, som egentlig virkede forkert. For Sofus havde normalt ikke tid til fornøjelser og da slet ikke til f. eks. at tage sig et regulært havbad. Det kan selvfølgelig skyldes, at han efterhånden havde fået særdeles mange afløb sluttet til den bæk, der løb ud i hans strand. Men byboerne tog dog ikke skade, og et af hans egne børnebørn kom nok sandheden nærmere med den ikke helt loyale formulering: »Ha' er bange for bøllerne«.

Efter krigen blev påhængsmotoren Sofus's helt uundværlige fremdrivningsmiddel. Den førtes ned til båden på samme, tidligere nævnte trillebør og sattes fast på den klods, som Sofus's yngste søn, bådebyggeren, formentlig har hjulpet ham med. Når garnene skulle sættes, måtte der imidlertid endnu en person til. Klara deltog ofte. Og strejkede motoren, er begge ægtefolk set i rollen som roere med hver sin åre.

Jollen målte omkring sine 14 fod, den var spids i begge ender – derfor klodsens på siden til påhængsmotoren – og den var utroligt stabil i søen. En dreng kunne sætte sig, hvor han ville, uden at den tippede, og en dreng kunne med lethed holde den med årerne, så tunge de end var, mens nettene blev sat. Specielt en af de yngre sommerboere, normalt en syvsover af rang, fik smag for det friske morgenfiskeri og deltog i nogle år som medhjælp til umådelig forundring for de øvrige – ikke mindst skribenten. Mere behageligt var det sent på en lun eftermiddag, når nettene blev sat et stykke ude på højde med skoven mod vest. Sofus, som efterhånden var temmelig dårligt seende, missede med øjnene efter sine kendemærker i land, mens de vel afbalancerede årer holdt båden på rette plads. Unødvendigt at tilføje, at denne jolle – som alt andet hos Sofus – var velholdt til det utrolige. Hvert år var den nymalet hvid med grønne »kanter«, egnens traditionelle farvevalg. Søsterskibe sås i sin tid i ikke ringe tal, men deres efterfølgere i deltidsfiskeriet er naturligvis stort set alle af glasfiber.

Fiskeriet med Sofus belønnedes med hjælp til nedramning af pæl, da sommerboerne siden selv fik en båd at hale ind til egen bro. På denne tid var relationerne naboerne imellem på det bedste, men der er ingen grund til at dølgge, at forholdet tidligere af og til havde været noget anspændt. Egentlig ville Sofus vel aldrig rigtigt anerkende, at han havde solgt og skødet såvel grund som strandstykke til sommerbrug. I alt fald mødte naboerne et år ved ankomsten Sofus i fuld gang med bortkørsel – med lånt hest og

vogn – af en større sandbunke skovlet på sommergrunden. Sandet stammede såvist ikke fra Sofus's egen strand, men udover en forbigående forvirring lod samme Sofus sig skam ikke mærke med noget. Han har antagelig taget højde for skoleferien, men overset, at husmødre og småbørn kunne komme tidligere og gribe ham på fersk gerning.

I ovennævnte tilfælde var misgerningen vidnefast. Men i synderegistret opregnedes i sin tid også en anden udåd. Yderst mod vandet i det fælles hegn ville intet gro og al nyplantning var årene igennem forgæves. Et næppe helt pålideligt rygte ville vide, at Sofus vandede de spæde vækster med alt andet end ferskvand.

Af status var Sofus spinkel og levede for så vidt ikke rigtig op til almindelige forestillinger om en fiskers rette, stoute udseende. Eftersom han heller ikke bar sydvest, kan det med sikkerhed siges, at ingen af naboerne på noget tidspunkt ved synet af Sofus med sin trillebør associerede til velkendte malerier af P. S. Krøyer eller lignende i dén tradition. Påklædningen var da også særdeles udramatisk: en gammel stråhat, stribet skjorte uden flip, vest, seler og blå arbejdsbukser. Hertil franske bukser samt et lille overskæg.

Til søs var Sofus som ventelig svær at bringe ud af fatning, han kendte sit farvand og lod sig i mere end een forstand ikke slå ud af sin kurs – ikke engang, da en fjernere genbo åbenlyst demonstrerede et anfald af uhæmmet nudisme. Skarpt iagttaget af sommerbeboere udrustet med teaterkikkert sejlede Sofus i sin jolle forbi splitterløben, liggende kvinde på bro. Han ikke så meget som drejede hovedet. Men Sofus så, som nævnt, heller ikke mere så godt.

I land kunne fiskeren derimod af og til virke temmelig hysterisk. Lidenskaberne bragtes i kog, så snart dagens fangst var bragt i land. Krabber generer skrubber i garn og hales stædigt fiskespisende med op, når garnene røgtes. De blev af Sofus omhyggeligt samlet i en spand, og efter hjemkomsten knuste han dem hidsigt med en dertil beregnet pælestump, som stod klar ved hegnet ind mod de undrende sommerbeboere. En grim lyd, men mågerne var henrykte.

En anden lidenskab gjaldt cement og kystsikring. Sofus var initiativtager til stensætning og fulgte op med cementeret hofde til erstatning for den inderste del af broen. Alt, hvad der måtte dukke op af sten hældtes ud langs vandet til yderligere sikring. Og andetsteds på grunden bredte cementen sig – i hønsegård såvel som på gårdsplads. Og der var strandsand i.

Sofus var normalt fåmælt, fraset de hidsige udbrud omkring krabbeknusningen og hans berømte udråb ved en stiltfærdig stranding: »Dei æ en hiel Katastroufe« – men ellers afbalancere-



Jollen lå der stadig som en selvfølgelig del af udsigten, fotograferet 1963.

des han i den henseende rigeligt af Klara, der såvist intet manglede i rapkæftethed. Med en stemme, som stille sommeraftener må have kunnet høres på den anden side Sundet, råbte og rege-rede hun på et mål, som kun få af sommerbeboerne forstod. Det fynske kunne for så vidt lige så godt have været vestjysk. I en snes år var hun frygtet af alle sommerbørn som den stride kone, hun uden tvivl også var. Til forståelse kan om hendes baggrund anføres, at hun var gårdmandsdatter, som altså havde giftet sig med fiskerens søn, Sofus. Hendes uigenkaldelige brud med egen familie havde til resultat, at hun intet så til sin gamle mor, der som enke boede få hundrede meter derfra. Først ved begravelsen mødte Klara op, smed en rose ned på kisten og udråbte et »Far-vel, Mor« – umuligt at gengive på det rette mål.

Netop i forbindelse med et gravsted antog interessen for kyst-sikring et nærmest bizart præg. Den gamle fisker fra den stråtæk-te havde i sin tid fået den tilbørlige sten med indskrift og det hele. Da den normerede periode for gravstedet var udløbet, fandt Sofus ingen grund til at bekoste mere på det, så sløjft blev faderens sidste hvilested. Men købt sten repræsenterer en vis værdi og kan genbruges. Antagelig anbragte Sofus gravstenen på den ofte nævnte trillebør. I alt fald endte den i vandet på vest-siden af den cementerede høfde, hvor den ligger den dag i dag. En lidt mere fintfølede genbo har vendt den, så man ikke mere kan se, hvor indskriften har siddet.

Det vil næppe være urimeligt at hævde, at Sofus og Klara i al deres arbejdsomhed og flid endte med at virke noget sære – en slags absurde repræsentanter for noget, som ellers var fortid. Klara sås altid med bunden i vejret i køkkenhaven, mens Sofus

holdt sine naurhække klippede og sine lindetræer stynede i kuppelform. Der blev dog efterhånden mindre at holde, for en fortsat, men ganske planløs udstykningsperiode betød flere naboer, men færre æbletræer. Grund efter grund solgtes fra med ret til kloak afløb i nævnte bæk, som Sofus forlængst havde fået lagt i cementrør – og som kommunen senere fik temmelig meget besvær med at pumpe den anden vej. Nogle husejere opnåede strandret og andre ikke, og nærmere at udrede matrikelforholdene for den gamle plantage må være en temmelig uoverkommelig opgave. Men økonomisk havde Sofus og Klara for så vidt betrygget deres alderdom, selv om værdierne lige så stille antagelig blev spist op.

Sofus faldt først fra, og siden ændrede Klara sig mærkbart. Fra rollen som rappenskralde overgik hun til den blidere bedstemor- og oldemorstil med småkageuddeling til sommerbørn af fjerde generation. Da hun nærmede sig de 90 var det ganske vist stadig med hovedet nederst i urtehaven, men kun folk med lang hukommelse for lyd havde da endnu hendes gjaldende sydfynske i ørene. Nogen hæshed gjorde, at hun vist næsten mistede stemmen på sine helt gamle dage. Sådant kan forklare meget.

En snes æbletræer på den sidste ubebyggede grund er, hvad der er tilbage af plantagen, lagerskurene står umiddelbart foran nedrivning og den gamle jolle er forlængst rådnet op. Fisker og parcellist Sofus Niensens allétræer er overalt fældet, og den tidligere anonyme vej ned mellem parcelhusene blev for snart temmelig mange år siden af en fantasiløs kommune tildelt det pladdersentimentale navn »Solvænget«. Sådant noget burde ændres, og kan »Sofus's Allé« ikke bruges, kunne man da foreslå »Klarasvej« – som et minde om nogle meget uromantiske fiskende fynboer.

Afsluttende vift med pegefingern skal gøres kort af. Betragtet i en større sammenhæng er Sofus og Klara og deres hele levevis vel gode eksempler på en land- og vandbaseret privatøkonomi af ikke ringe interesse. Set fra landevejen en frugtavl, set fra sundet en fisker. Gik man det nøjere efter, ville det nok vise sig, at der har eksisteret særdeles mange af deres slags langs de danske sunde og bæltter. Og den høje grad af selvforsyning, den naturaliedominerede økonomi fortsat til langt efter den anden verdenskrig skal dog såmænd nok have haft mange paralleller både ved vandet og længere inde i land. Endelig bør vel noteres de uundgåelige små »kultursammenstød« mellem fastboende fynboer, som aldrig holdt ferie, og sommertidens iagttagende lediggængere – begge grupper udstyret med stærke, men antagelig ret så forskellige fornemmelser af et tilhørsforhold til netop denne tilfældige lokalitet.

Jørgen H. Barfods bibliografi

Nedenstående bibliografi er ikke fuldstændig. Ifølge sagens natur er det så godt som umuligt at efterspore, hvad Barfod har publiceret illegalt under besættelsen. Det samme gælder titler under pseudonym (for eksempel »Bjørn Andersen«), mærke (for eksempel »-fod«) eller helt anonymt. Disse kategorier af titler har vi stort set afstået fra at medtage i bibliografien, eksempelvis kan nævnes en lang række korte indlæg som flotillechef i bladet »Lys- og Fløjtetønden. Flotillenyt for 321« og som landsformand i bladet »Gestapofangen«. Barfods omfattende redaktionsvirksomhed, forord i andres bøger og anmeldelser i mange forskellige tidsskrifter er heller ikke inkluderet.

Frivillig dansk Arbejdstjeneste (i Vort Værn årg. 7 1941 s. 38–42).
Frihedskrigen 1944. (Illegal 1944) 24 s. Flere udgaver, også under titlen Lærebog i Partisanrig.

Hvorfra stammer Arbejdstjenesten? (i Jørgen H. Barfod (red.):
Frivillig Dansk Arbejdstjeneste (Kbh. 1945) s. 3–8).

Neuengammes historie (i Pigtraad årg. 2 nr. 3 1947 s. 12–14,
nr. 4 s. 13–14, nr. 6 s. 4–5 og nr. 8 s. 4–5).

Et minde fra Tyskertiden (i D.S.-Nyt. Medlemsblad for Københavns Østre Distrikt årg. 1 nr. 5 1947 s. 3–4).

Marinen (i J. Paulsen (red.): Tøjhusmuseets Bog om Treaarskrigen 1848–49–50 bd. 1 (Kbh. 1948) s. 431–457).

Norske defensionskibe og deres udrustning under Torstenssonfejden (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog bd. 7 1948 s. 99–129).

Marinens historie (i Tidsskrift for Søværnen årg. 121 1950 s. 257–266).

Søværnets navigationsvæsen. Tilbageblik og perspektiv (i Tidsskrift for Søværnen årg. 123 1952 s. 41–62) (sammen med J. Hauptmann-Andersen).

Historien bag radar (i Vor Viden hft. 74 1952 s. 678–684).

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677. (Kbh. 1952) 80 s. (= Marinehistorisk Selskabs Skrifter 1). Genoptrykt af Køge Marineforening i 1977.

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (i Tidsskrift for Søværnen årg. 123 1952 s. 211–281).

Historieforskning og kildekritik vedrørende slaget i Køge Bugt 1. juli 1677 (i Tidsskrift for Søværnen årg. 125 1954 s. 67–87).

- Historieforskning og kildekritik. Et gensvar (i Tidsskrift for Søværnen årg. 125 1954 s. 194–208).
- Naval Home Guard (i Danish Outlook bd. 7 1954 s. 825–829).
- Lidt om slægten før Jens Barfods adling i 1455, udsendt i 500-året. (Kbh. 1955) 8 s.
- Raketangreb på København 1807 (i Forsvarsbroderen årg. 76 nr. 10 1957 s. 4–7).
- En statsindtægt, der forsvandt (i Forsvarsbroderen årg. 76 nr. 7 1957 s. 5–7).
- Ebeltofts skibsfart på Christian V's tid (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog bd. 18 1959 s. 123–145).
- Danmark under 2. verdenskrig. Kilder og tekster. Bd. 1–2. (Kbh. 1959). 188 s. + 171 s. (Sammen med Edele Kruchow). 3. udg. 1978.
- Nitten generationer. Slægten Barfod-Barfoed i korte biografier og tidsbilleder. (Lyngby 1960) 323 s. + 8 tavler.
- Vore lærebøger i samfundslære under lup. En historisk undersøgelse af omtalen af forsvaret (i Meddelelser fra Historielærerforeningen nr. 5 1961 s. 10–12).
- Admiral Niels Juel – til lands (i Jyske Samlinger ny rk. bd. 5 1961 s. 421–444).
- Svenskekrigene. Christian IV-Christian V (i R. Steen Steensen m. fl. (red.): Flåden gennem 450 år bd. 1 (Kbh. 1961) s. 32–62. Ny udg. 1974).
- Vore lærebøger i samfundslære under lup (i Gestapofangen årg. 15 nov. 1961 s. 1 og 4–6).
- Grundrids til brug ved læsning af kilder og tekster til Danmark under 2. verdenskrig. (Kbh. 1961) 28 s. (Sammen med Edele Kruchow).
- Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648–1699 (Kbh. 1963) 156 s. (= Marinehistorisk Selskabs Skrifter 7).
- History in the Danish Gymnasium (i Arthur Robert Olsen (ed.): Understanding NATO at the Secondary School Level. (Illinois 1963) s. 20–31).
- Fortæl ungdommen om forholdene under besættelsen (i Gestapofangen årg. 17 maj 1963 s. 4–5).
- Nitten generationer i billeder. Slægten Barfod-Barfoed. (Lyngby 1963–1980). 203 s.
- Jørgen Barfods tale i Mindelunden juleaften 1963 (i Gestapofangen årg. 18 jan. 1964 s. 1–2).
- Slaget ved Helgoland 1864 (i Forsvarsbroderen årg. 83 nr. 2 1964 s. 4–8).
- Krigskunst til søs (i Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder bd. 9 (Kbh. 1964) sp. 271–276).
- Danmark i 60'erne. Samfundslære for gymnasiet. (Kbh. 1964) 2. udg. 1966. 238 s. (Sammen med Preben Askgaard og Carl

- Kauffeldt). Tillægsgbog: Danmark i 60'erne i tekster og tal. 208 s.
- Historiske vægkort (i Meddelelser fra Historielærerforeningen nr. 12 1965 s. 1–15).
- Nyt til samfundslæren (i Meddelelser fra Historielærerforeningen nr. 16 1966 s. 1–13) (sammen med Niels Andersen, Preben Askgard og Knud Kretzschmer).
- I Helvedes forgård (i Flemming B. Muus (red.): Mange er kaldede. Nogle få udvalgte beretninger fra besættelsestiden (Kbh. 1966) s. 61–99).
- I kamp for friheden. 1940–1945. (= Det Konservative Folkepartis historie i et halvt århundrede, bd. 3. (Kbh. 1966)). 254 s.
- Et tilbageblik i anledning af fremtiden (i Gestapofangen årg. 20 dec. 1966 s. 261–263).
- Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700. (Helsingør 1967) 210 s. (= Søhistoriske Skrifter udgivet af Handels- og Søfartsmuseet 6).
- Nyt til samfundslæren (i Meddelelser fra Historielærerforeningen nr. 20 1967 s. 1–17) (sammen med Niels Andersen og Preben Askgard).
- Navigation (i Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder bd. 12 (Kbh. 1967) sp. 260–263).
- Nyt til samfundslæren (i Meddelelser fra Historielærerforeningen nr. 22 1968 s. 21–36) (sammen med Niels Andersen og Preben Askgard).
- Escape from Nazi Terror. A short history of the persecution of the Jews in Denmark and Norway and the Danish underground refugee service (Kbh. 1968). 48 s.
- Navngivningen af dansk-norske orlogsskibe 1650–1700 (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 1 hft. 1 1968 s. 4–8).
29. august 1943 (i Gestapofangen årg. 22 aug. 1968 s. 7–9).
- Et par danske og norske byers skibsflåder i slutningen af 1600-tallet (i Forum Navale (= Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet bd. 24) 1968 s. 53–70).
- Søslagene i Listerdyb maj 1644 (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 1 hft. 3 1968 s. 3–8).
- Rigskanslerens spil i vinteren 1675–76 (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 1 hft. 4 1968 s. 4–7).
- Jødeforfølgelserne og flygtningetjenesten (Historielærerforeningens Billedserier, teksthæfte til diasserie. (Kbh. 1968) 48 s.).
- Axel Hansborg in memoriam (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 2 hft. 3 1969 s. 51).
- Helvede har mange navne. En beretning om koncentrationslejre og fængsler, hvor der sad danskere 1940–1945. (Kbh. 1969) 464 s.

- Vi bygger plejehjem – Bernadottegården (i Gestapofangen årg. 23 maj 1969 s. 1–3 og 9).
- Norden under Anden Verdenskrig. 1. september 1939–9. april 1940. (Kbh. 1969) 40 s.
- Norden under Anden Verdenskrig. 9. april 1940–september 1942. (Kbh. 1969) 40 s.
- Norden under Anden Verdenskrig. September 1942–29. august 1943. (Kbh. 1970) 48 s.
- Norden under Anden Verdenskrig. 29. august 1943–maj 1945. (Kbh. 1970) 56 s.
- Skeppsgård. Danmark (i Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder bd. 15 (Kbh. 1970) sp. 470–471).
- Snigmordet på Folke Bernadotte (i Gestapofangen årg. 24 okt. 1970 s. 3–7).
- Danmark i 70'erne. Samfundslære for gymnasiet og HF. (Sammen med Preben Askgaard og Carl Kauffeldt). 4. udg. 1973. Ny udgave af Danmark i 60'erne. 3. udg. (Kbh. 1970). 244 s.
- Lyngby Statsskole 1920–1970. (Lyngby 1970). 140 s.
- Merkantilismen. (Kbh. 1971). 217 sp. Nyt revideret oplag i 1974.
- Telefonbogen (i Nationalmuseets Arbejdsmark 1972 s. 211–213).
- Fotoarkivet (i Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1974 s. 21–37).
- Churchill – Danmark (i Nationalmuseets Arbejdsmark 1974 s. 150–155).
- Den historiske dannelse (i Gymnasieskolen årg. 58 1975 s. 314–316).
- The Museum of Denmark's Fight for Freedom 1940–1945. A short Guide. (Kbh. 1975). 40 s. Ny udg. 1985.
- Das Museum für Dänemarks Freiheitskampf 1940–1945. (Kbh. 1976). 37 s.
- Et centrum i periferien. Modstandsbevægelsen på Bornholm. (Rønne 1976). 355 s. Også udg. som Bornholmske Samlinger 2. rk. bd. 9 1976.
- V1-bomben (i Nationalmuseets Arbejdsmark 1976 s. 72–87).
- Vor flåde og vor skibsfart i nutidens historieskrivning (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 9 hft. 1 1976 s. 11–17).
- Information, august 1943–maj 1945. Under redaktion af Jørgen H. Barfod. Samlet udgave af besættelsestidens illegale nyhedsudsendelse: Information. Nøjagtig gengivelse af de originale blade, 15 bind. (Kbh. 1976–1978).
- Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century. (Kbh. 1977). 141 s. (= Marinehistorisk Selskabs Skrifter 14).
- Niels Juel. Liv og gerning i den danske søetat. (Århus 1977). 414 s. (= Skrifter udgivet af Jysk Selskab for Historie 32).
- Museet for Danmarks Frihedskamp 1940–1945 (i Krigshistorisk Tidsskrift årg. 13 1977 s. 65–74).

- Museet for Danmarks Frihedskamp (i Lokalhistorisk Journal årg. 7 nr. 1 1978 s. 5–7).
- Museet for Danmarks Frihedskamp 1940–1945. (Kbh. 1977). 35 s.
- Maritimt arkivmateriale i Frihedsmuseet (i Konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning 1978. Rapport, udg. af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. (Kbh. 1978) s. 55–56).
- Takken til Folke Bernadotte fornyes (i Pigtråd. Gestapofangen årg. 32 1978 s. 112–114).
- Some examples of man's experiences during the War and his reactions to the following crises (i Snage iputovi rata i mira. Zagreb, 8.-13. rujna 1975. (Zagreb 1978) s. 305–310).
- Status over den maritime forskning (i Konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning 1978. Rapport, udg. af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning (Kbh. 1978) s. 74–78).
- Sejlads og toldvagt i Store Bælt (i Zise. Toldhistorisk Tidsskrift årg. 2 hft. 3 1979 s. 11–15).
- Nyboderstudier (i Maritim Kontakt 1 1980 s. 6–18).
- Slaget ved Køge Bugt den 1. juli 1677 (i Historisk Tidsskrift bd. 80 1980 s. 287–324).
- Frøslevlejrens Museum. (Kbh. 1980). 31 s.
- Anonyme vers og viser fra besættelsestiden 1940–1945. (Kbh. 1981). 13 s.
- Nyboders grundlæggelse (i Hanne Andersen: Nyboder. Et københavnsk miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (Kbh. 1981). (= Marinehistorisk Selskabs Skrifter 18) s. 9–13).
- Homo Invictus (i Robert Egevang m. fl. (red.): Det skabende menneske. Kulturhistoriske skitser tilegnet P.V. Glob 20. februar 1981 (Kbh. 1981) bd. 2 s. 134–149).
- Beboerne i Christian IV's Nyboder. Glimt fra en husbog (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog bd. 40 1981 s. 7–21).
- The Holocaust failed in Denmark. (Kbh. 1981) 47 s. Ny udg. 1985.
- Museet for Danmarks Frihedskamp 1940–1945 (i Esben Kjeldbæk (red.): Besættelsens hverdag. Jubilæumsskrift ved Frihedsmuseets 25-års dag (Kbh. 1982) s. 9–13).
- V-3 og modstandshæren i majdagene 1945 (i Nationalmuseets Arbejdsmark 1982 s. 25–39).
- Frihedsmuseet (i 1066. Tidsskrift for historisk Forskning årg. 12 hft. 5 1982 s. 18–27).
- Museet for Danmarks Frihedskamp 1940–1945. Registrant for museets dokumentsamling pr. 1. juli 1982. (Kbh. 1982). 114 s.
- Kings and citizens. Essays af Jørgen H. Barfod og andre. (New York 1983). 2 bd. 96 + 32 s.

- Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år. (Kbh. 1983). 208 s. (= Maritim Kontakt 5).
- Redning fra ragnarok. (= Frihedsmuseets Venners Årsskrift 1983). 68 s.
- Danmark 1940–1945. Dette skete under Danmarks frihedskamp. (Kbh. 1984). 79 s. (Dansk, engelsk, tysk og fransk tekst).
- Nordisk Shipping (i Maritim Kontakt 7 1984 s. 138–147).
- Bornholm i invasionsommeren (i FV. Frihedskampens Veteraner nr. 97 1984 s. 35–65).
- Den store invasion i Normandiet 1944 (i Militært Tidsskrift årg. 113 1984 s. 145–149).
- En lille slægtsundersøgelse (i Fodnoter nr. 1 1984 s. 9–11).
- Bernadottegårdene (i FV. Frihedskampens Veteraner nr. 101 1985 s. 129–143).
- Træ som erstatning (i Træ og ting af træ, udg. af Træbranchens Oplysningsråd (Kbh. 1985) s. 88–89).
- Møens velgører, Hans Herman Barfoed (i Fodnoter nr. 2 1985 s. 6–8).
- Bornholm og befrielsen (i FV. Frihedskampens Veteraner nr. 101 1985 s. 87–99).
- Lidt om båds mændene og deres hjemsted på Christian V's tid (i Marinehistorisk Tidsskrift årg. 19 hft. 3 1986 s. 3–5).
- Den danske panservogn V 3. (Kbh. 1986). 31 s. Dansk og engelsk tekst.
- G. Østerberg. (Kbh. 1987). 32 s. (Sammen med Arne Noe-Nygaard).
- København kampklar. Københavnsledelsen og den illegale hær 1943–1945. (= Frihedsmuseets Venners Årsskrift 1988). 148 s.
- Bygningen af orlogsskibe i Norge i slutningen af 1600-tallet (i Maritim Kontakt 13 1988).

I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: Jørgen H. Barfod: Nyboderstudier. Heine Jørgen Kisby: Marstalgjængen – min hobby. Ole Mortenson: Sømandens dagbog. Erling Pade: Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. A. Hjort Rasmussen: Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80ernes danske indvandsfiskeri. Birger Thomsen: Det vestindiske Søkorps 1760–1769. Morten Gøthche: Sluppen Ruth – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. Jens Schou Hansen: Refleksions seismisk marinarkæologi. Hanne Poulsen: Falske kaptajnsbilleder.

Maritim Kontakt 2: S. A. Saugmann: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 3: Benny Boysen: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart. Ole Louis Frantzen: Den danske flådes karronader. John Hackman: Skonnertskipet Sigyns sejlads på Danmark 1927–1937. Anders Monrad Møller: Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats. Ulla Lund og Birger Thomsen: Lilla Dan togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien. Ole Ventegodt: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. Benny Christensen: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg.

Maritim Kontakt 4: Under sejl påny. Træskibsejernes Sammenslutning 1971–1981. Ole Crumlin-Pedersen: Forhistorien. Max. Vinner: De første år. De næste år – Åge Larsen. Sven Sand: 1978–1981. Morten Gøthche: Om at restaurere gamle træskibe. Steen Siebken: Skonnerten Martha af Vejle. Birger Thomsen: Baltimoreklipper-skonnerten. Carl Frederik Garde: Med brosten i lasten. Knut von Trepka: RS No. 1 Colin Archer. Hans Jeppesen: En skipperfamilie 1870–1931. Christian Nielsen: Sprydstagegiggen. Henrik Hvass: Ingenting med noget indeni. Kerteminde havn. Peter Skanse: Bruksbåtar i Skåne. Henning Henningsen: Fatter Jahns Sølv. Benny Christensen: Skibstømmerlærlinge for 200 år siden. Jens Lorentzen: Slaubriggen Hvalfisker, ex. Benoben. Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rønnow, Hans Toft og Inger Wagner: Den sidste Viking. Aksel Sandemose: Marstal-Skonnerterne under Labrador. Holger Munchaus Petersen: Fra hjuldampere til tremasted sejlskonnerter. Sven-Erik Ravn: Syv år for Jensine. Anders Monrad Møller: Medens vi venter på vrage. Kaj Lund: Træskibene og tossefuglen.

Maritim Kontakt 5: Jørgen H. Barfod: Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år.

Maritim Kontakt 6: Henning Henningsen: En dunk Rigabalsam. Michael Teisen: Det bette vrage ved Lyngså. Erik Husted: En fredericiansk rheder- og skipperhistorie. Ole Ventegodt: Strandretten i Danmark indtil 1365. Børge Lind: KGH's lastmotorskip Anders Olsen. OXGZ. Anders Monrad Møller: København–Kristiania. Fra sejlpacket til Konferenceskip. Erik Gøbel: Femte danske Maritimhistoriske Konference.

Maritim Kontakt 7: Holger Munchaus Petersen & Anders Monrad Møller: Hundrede års handelsflåde i grove træk. Erik Husted: Olié – et transportproblem. Henrik Fode: Et forsøg på samling. Hasse Neerbek: Kapital til søfarten. Anders Monrad Møller: Store forventninger. Benny Christensen: D/S »Gylfe«. Frederik Frederichsen: 2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansaprogram. Jørgen H. Barfod: Nordisk Shipping. Ole Ventegodt: Min søgrønne ungdom. Birger Thomsen: De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden.

Maritim Kontakt 8: Johanne Bichel: Peber for alle pengene. Ole Mortenson: Lods-dæksbåden Ejno. Jørgen Weber: Lods-dæksbåden Ejnos stabilitet og sejlføring.

Fritz Brade Jørgensen: Fra skibsmodellernes verden. Maria Ekberger: Sjette danske Maritimhistoriske Konferenc.

Maritim Kontakt 9: *Ole Lisbjerg Jensen: Orlogsskibet Store Sophia, som forliste år 1645 i Göteborg Skærgård. Anders Monrad Møller: Emilie på havsens bund eller et atypisk forlis i arkiverne. Holger Munchaus Petersen: Frederik den siette. Anders Vrist Langer: Bjærgelav på Harboøre. Ulla Lund: Enigheden. Frederik Frederichsen: En ganske almindelig bjærgning. Birger Thomsen: Kampen under havet – frømand i anden verdenskrig. Philip Nathansen & Gert Normann Andersen: Bjærgninger i 1983.*

Maritim Kontakt 10: *Bent Thygesen: Skibs- og Bådebygningskulturen. En skibstømrers etnologiske betragtninger. Sven M. Klausen: M. Davidsen – en østbornholmers skæbne. Otto Madsen: Stadt Odense – en sydfynsk skibsbyggesag fra 1799. Rolf Larsen: Kalvø – et skibsværft og dets historie. Morten Gøtche: Sejlmageri. Anders Monrad Møller: Seks maritimhistoriske konferencer – et forsøg på en let statistisk anretning.*

Maritim Kontakt 11: *Danske lodser. Benny Christensen: Lodserhvervets udvikling i Danmark. Mogens Schmidt: Lodsdirektøren. Philip Svanum: Farvandslods. Otto Albertsen: Fjordlods. Knud W. Born: Havnelods. Niels Probst: Syvende danske Maritimhistoriske Konferenc.*

