

ORLOGSMUSEET

Marinehistorisk Selskabs Skrift Nr. 6

Tidligere udkom:

Nr.

1. *Jørgen H. Barfod*: Stagel i Køge Bugt den 1. Juli 1677. (1952).
2. *R. Steen Steensen*: Vore Torpedobaade gennem 75 Aar. (1953).
3. *Georg Norregård*: Fregatten FALSTER ved Marokko 1753. (1956).
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremoës, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske Stræder og Øresundstolden. (1958).
5. *R. Steen Steensen*: Vore Undervandsbåde gennem 50 År. 1909—1959, (1960).

Bogladepriis:

Nr. 1, 3 og 6: Kr. 6,00.

Nr. 2 og 4: Kr. 9,50.

Nr. 5: Kr. 18,00.

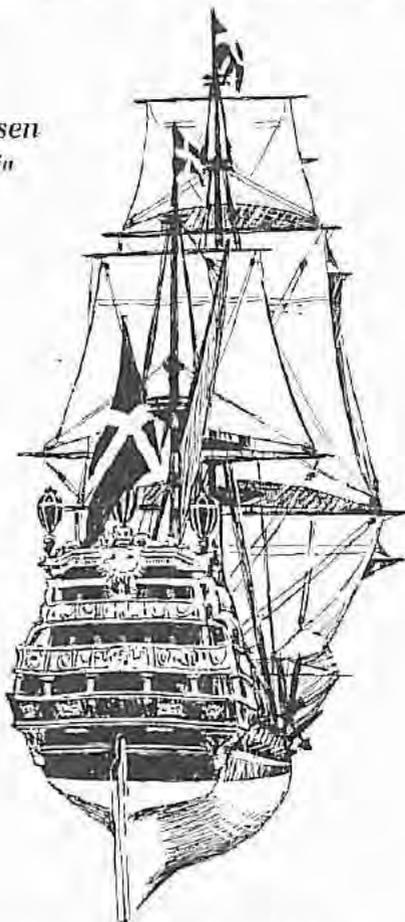
Billedet på titelbladet viser modellen af projektet til orlogsskibet STORE CHRISTIANUS QUINTUS, 1697. Efter tegning af marinemaleren Søren Brunoe.

ORLOGSMUSEET

Af

R. Steen Steensen

Kommandarkaptajn



MARINEHISTORISK SELSKAB

I KOMMISSION HOS

EJNAR MUNKSGAARD

1961

Af samme forfatter er tidligere udkommet:

- FÆROSKE STEDNAVNE (1936)
ALVERDENS KRIGSSKIBE (1942)
SANNA. En novelle fra Grønland (1943)
HANGARSKIBE (1944)
SØKRIGSVAABEN (1946)
FLAADENS SKIBE (1950)
SØOFFICERSSKOLEN GENNEM 250 AAR, 1701—1951. Jubilæumsskrift (1951)
SEJLADS PAA BITTERSØEN (1952)
ALVERDENS KRIGSSKIBE (1953)
DEN NORDLIGE SØVEJ (1957)
BLOMSTRENDE KAKTUS. Privattryk (1958)
KAMPEN UNDER NORDPOLEN (1958)
EN ROSE FRA STORVEZHIRENS HAVE. Privattryk (1959)
FREGATTEN JYLLAND. Nationalmuseet (1961)
ASAVAKIT (1962)

INDHOLD

Forklaringer og Forkortelser	6
Førord	7
Indledning	9
Modelsamlingens Forhistorie	11
Modelsamlingen oprettes	15
Modelsamlingens gyldne Æra	17
Katastroferne	27
Stilsandsperioden 1815—61	31
Modelsamlingen i Spanteloftsbygningen 1862—94	38
Modelkammeret på Frederiksholm	43
Modelsamlingens Genopbygning	47
Søartilleriets Museum	49
Specialsamlingerne	53
Modelsamlingens Evakuering til Frederiksborg Slot	55
Søværnets Museumskommission	61
Den hjemløse Modelsamling	63
Orlogsmuseets Komité	68
Orlogsmuseets Udstilling i Sct. Nicolai Kirke	70
<hr/>	
<i>Tillæg</i>	
1. Billeder fra Branden 1795	81
2. Personel ved Modelsamlingen	84
3. Detailoplysninger vedrørende Modelsamlingens Genopbygning	87
4. Modellen af Tredækkeren STORE CHRISTIANUS QUINTUS	90
5. Uddrag af Modelsamlingens Arbejdsbog	92
<hr/>	
Noter	95
Kilder og Litteraturhenvisninger	105
<hr/>	
Marinehistorisk Selskab 1951—61	106
Medlemsliste for Marinehistorisk Selskab pr. 1. Januar 1962	109

Forklaringer og Forkortelser

Fra gammel tid har Søværnet anvendt formerne skibbygning og skibbygger og anvender stadig disse former, skønt retskrivningen har knæsat stavemåden: skibsbygning og skibsbygger. Da Søværnets former indgår i forskellige egennavne m. v., har man for kontinuitetens skyld benyttet Søværnets stavemåde i nærværende skrift.

Derimod anvendes formen somandsskab med to s'er (analogt med styrmandskunst osv.), da der her ikke er tale om mandskab til søs (so-mandskab), som det forlyder, at retskrivningseksperterne i sin tid skal have opfattet ordet.

I billedteksterne angiver årstal uden foranstående vedføjeelse skibets søsætningsår og evt. året for dets udrangering, medens et M foran et årstal betyder året for *modellens* færdigbygning efterfulgt af modelbyggerens navn (i parentes), såfremt disse data er kendt.

Ved nyere kanoner kan kanonløbets længde (L) være angivet ved et multiplum af kaliberet. En 15 cm L/50 kanon har således en løblængde på $15 \text{ cm} \times 50 = 750 \text{ cm}$ eller 7,5 m.

Antallet af kanonporte vil ikke altid stemme med antallet af kanoner. Dels kan enkelte kanonporte være »blinde«, og dels kan kanoner i bredsidene være omskiftelige, så de kan flyttes til kanonporte i stævnene — jfr. billedet af modellen af krydserfregatten FYEN side 45.

MHS = Marinhistorisk Selskab

SVN = Søværnet

T.F.S. = Tidsskrift for Søvesen

FORORD

Fra stiftelsen af *Marinehistorisk Selskab* den 5. Marts 1951 har det — foruden at deltage i dansk marinehistorisk forskning og en almindelig udbredelse af kendskabet til vor Orlogsflådes historie — tillige været selskabets formål at medvirke til at vække interesse for og støtte arbejdet for oprettelsen af et Orlogsmuseum.

Ja, det var i virkeligheden hovedsagelig den sørgelige tilstand, som Søværnets enestående samlinger af skibsmodeller og øvrige maritime genstande og minder befandt sig i i tiden efter 1945, der gjorde, at en kreds af marinehistorisk interesserede i 1951 trådte sammen for gennem stiftelsen af selskabet at yde sit beskedne bidrag til gennem tale og skrift at henlede offentlighedens opmærksomhed på disse fortvivlede forhold.

Det synes derfor naturligt, at *Marinehistorisk Selskab* nu i 10-året for sin beståen ser det som sin opgave at udsende et skrift om *Flådens historiske Modelsamling* og de øvrige maritime samlinger, der tilsammen vil kunne udgøre et for vor traditionsrige søfartsnation værdigt Orlogsmuseum.

Når man har valgt titlen *Orlogsmuseet* til dette skrift, skønt et sådant museum endnu ikke eksisterer, er det i håbet om, at de bestræbelser, der er i gang for dets oprettelse, må lykkes, inden det en dag bliver for sent, og manglende tilsyn og konservering har ødelagt uerstattelige nationale og kulturelle værdier.

For den støtte, der er ydet til udsendelsen af skriftet, vil *Marinehistorisk Selskab* gerne bringe sin bedste tak



Model af orlogsskibet SOPHIA AMALIA. 1650—87. M 1956
(E. Werge).

til Carlsberg Bryggerierne, Tuborgs Bryggerier og Kongens Bryghus samt de forskellige annoncerende firmaer og virksomheder.

R. Steen Steensen.

Formand for Marinehistorisk Selskab.
Kommitteret ved Flådens historiske Modellsamling.

ORLOGSMUSEET

Indledning

Så længe, som skibe har sejlet, har man også bygget skibsmodeller. De ældste af disse har dog ikke haft nogen relation til skibbygningen, men har som oftest været anvendt til religiøse formål.

I kongegravene i det gamle Ægypten finder vi således blandt det righoldige gravudstyr smukt udførte gengivelser af nilbåde, med hvilke den kongelige sjæl skulle foretage den sidste lange rejse mod Vest. Men faraonerne var dog ikke ene om at få sådanne fartøjer medgivet. Blandt gravgodset i private ægyptiske grave hell tilbage til det 18. dynasti — ca. 1500 år f. Kr. — har man fundet lignende modeller af nilbåde udstyret med mast og sejl og med årer og styreære og ofte tillige med små menneskefigurer som mandskab¹).

Også her i Norden har modeller af skibe og både sikkert allerede tidligt været anvendt til kultisk brug — som for eksempel de små guldbåde fra Nors i Thisted Amt²).

Endvidere har man lige fra Oldtiden til verdsligt brug fremstillet modeller af skibe og både i forskellig skala — dels pragtmodeller i finere udførelse til udsmykning og som prydenstande og dels mere primitive skibsmodeller, der har været brugt som legetøj.

Allerede før Kristendommen kender vi fra Oldtidens Grækenland og Rom anvendelsen af skibsmodeller som votivskibe, der blev skænket af de søfarende til templerne enten som datidens form for en slags assurance, før man vovede sig ud på et længere søtogt, eller af taknemmelighed efter den lykkelige hjemkomst fra en

lang og farefuld rejse — ofte måske også som følge af et løfte afgivet i havsnød, eller når overfald af sø-røvere eller andre farer truede³⁾).

Den kristne Oldkirke overtog votivskibene fra Antikken. Men derefter kommer der en periode på næsten 1000 år, fra hvilken man kun kender meget lidt til anvendelse af votivskibe — hvad enten skikken nu midlertidig døde ud på grund af kulturnedgangen fra Folkevandringstiden til Renaissance eller det skyldes, at modellerne har været bygget af træ og efterhånden er gået til af orm og ælde. I hvert fald synes det først at være i 1400-årene, at votivskibene igen begynder at spille en rolle.

Nogle af disse votivskibe er sikkert i lighed med andre votivgaver blevet ophængt i kirker og kapeller, og dette har da — måske under den nærliggende påvirkning af sammenhængen mellem skibet og kirkebygningens opdeling i »skibe« — ført til den senere udsmykning af kirkerummene med kirkeskibe. Denne skik, som muligvis stammer fra Spanien, hvorfra de ældste kirkeskibe kendes, måtte naturligvis øge interessen for bygningen af smukke og pyntelige modelskibe.

Nogen helt tro gengivelse af datidens skibe har kirkeskibene vel kun i de færreste tilfælde været. Ofte har man »stiliseret« dem — som det også senere er gjort i adskillige tilfælde — bl. a. ved at give dem en noget mindre bredde i forhold til længden end de virkelige skibe. Sandsynligvis har modelbyggerne her ladet deres fantasi spille ind, for at modellernes skibskrog skulle virke mere elegante, når de blev set nede fra kirkegulvet.

I overvejende grad må det således siges at have været den religiøse kultus, der har inspireret bygningen af skibsmodeller indtil omkring år 1500⁴⁾.

Modelsamlingens Forhistorie.

Efterhånden som skibene blev større, og kravene til deres sødygtighed og navnlig til deres modstandsevne mod beskydning málte øges som følge af skibsartilleriets voksende kraft og kaliber, begyndte orlogsskibene at skille sig ud fra koffardiskibene.

Skibbygningskunsten kom herved ind i et mere videnskabeligt spor. Det blev derfor nu nødvendigt at fremstille skibsmodeller og tegninger i bestemte målestoksforhold som grundlag for skibenes konstruktion.

Disse skala- eller konstruktionsmodeller skulle her i landet forevises Kongen, inden der blev taget endelig bestemmelse om de større skibes bygning. Da der således i 1555 skulle bygges en ny »orlogsbark«⁵⁾ i København, fik Peder Godske, der var lensmand på Københavns Slot, ordre til at sende en »skabelon« (træmodel) af skibet til Nyborg Slot, hvor den skulle forevises for Christian III. Og nogle år senere — i 1560 — blev en dygtig skibbygger udset til at forfærdige en to alen lang model af orlogsskibet FORTUNA med rejsning og øvrigt tilbehør.

Disse skibsmodeller blev opbevaret dels på det dengang for Hæren og Flåden fælles tøjhus og dels rundt om i landet på de kongelige slotte — især i de skovrige egne — til brug for skibbygningen på de nærliggende værfter. Vi har således allerede her omkring midten af 1500-årene de første kim til modelsamlinger.

I 1609—11 lod Christian IV på Frederiksborg Slot indrette en pragtfuldt udstyret modelsal — *Den kongelige Skibssal* — i slottets tredje etage. I salens lofts-felter blev der indsat 32 udskårne billeder (relieffer) af orlogsskibe fremstillet på Holmens billedskærer-værksted, Væggene beklædtes med kostbare tæpper, hvori der var indvirket alle datidens forskellige skibs-



Elfenbensmodellen af NORSKE LØVE på Rosenborg Slot. 1654—66, M 1654 (J. J. Nordmand). Skibet, der oftest ses klassificeret som orlogsskib, var en svær fregat på 42 kanoner.

typer, medens en række skibsmodeller blev opstillet i salen eller ophængt under loftet. Modellerne var udført med stor kunstfærdighed — ofte med ægte forgyldning og forsiret med indlagt perlemor. I disse omgivelser arbejdede Christian IV, der altid havde haft stor interesse for skibskonstruktion, med sine udkast og tegninger til nye orlogsskibe.

Desværre er denne pragtsamling gået tabt under Krigen 1658—60, da Svenskerne ødelagde eller bort-

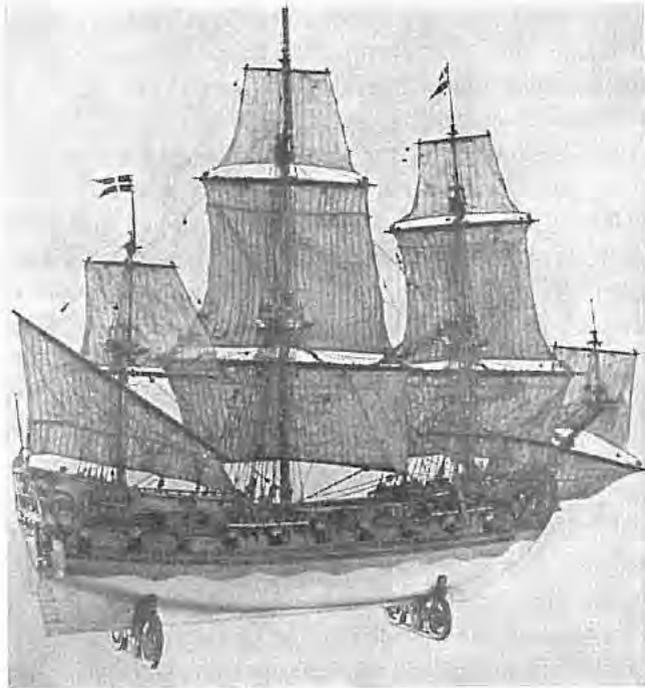
forte slottets mange kostbarheder. Beklageligt nok har det ikke senere været muligt at opspore nogen af disse skibsmodeller eller at få klarhed over deres skæbne — hverken i Sverige eller andetsteds⁶).

De i den nærmeste tid efter Christian IV's død fremstillede skibsmodeller blev derimod opbevaret i Frederik III's Kunst- og Modelkammer på Københavns Slot, hvorved de lykkeligvis undgik at dele skæbne med modellerne i Den kongelige Skibssal på Frederiksborg Slot. Af skibsmodellerne fra Kunstkammeret findes således endnu i samlingerne på Rosenborg Slot Jacob Jensen Nordmands kostbare elfenbensmodeller, hvoraf særlig modellen af NORSKE LØVE fra 1654 kan fremhæves som en af de smukkeste og finest udførte i verden⁷).

NORSKE LØVE og de øvrige elfenbensmodeller må dog, selv om de er udført med stor nøjagtighed, betragtes som kunsthåndværk, idet de ikke blev fremstillet til brug ved skibbyggeriet.

Skibstegningerne og modellerne betragtedes dengang almindeligvis som skibbygmestrenes personlige ejendom. Så sent som i 1690 tog den engelske skibbygger Francis Sheldon således »afriidsningerne« til de af ham byggede skibe med sig, da han forlod Danmark, og vægrede sig senere ved at udlevere dem. Men ofte købte Kongen modeller og skibstegninger af skibbyggerne eller — som der også er eksempler på — af disses enker.

De konstruktionsmodeller, der efter Christian IV's død fremstilledes samtidig med, at de tilsvarende orlogsskibe sættes i bygge, var som nævnt efter skibenes færdigbygning blevet afleveret til Kunstkammeret. I en her i årene 1673—74 udarbejdet inventarliste opgives antallet til 14 modeller af skibe samt en model af en galiot. Desværre er modellerne ikke yderligere spe-



Model af orlogsskibet ANNA SOPHIA på 68 kanoner. 1669—1716. Modelsamlingens ældste model. Udført som kirkeskib og skal i sin tid efter en ubekræftet tradition have været ophængt i Holmens Kirke. Modellen indgik først i samlingen efter branden 1795. Man bemærker blindesejlet under og bovenblindesejlet med blindemasten på sprydet, de store mærsejle og på krydsmasten latinermesanen med den skrå, svære mesanrue.

cificeret — udover at man ved, at to af dem var fra Christian IV's tid. Antallet af de resterende kommer da til at stemme nogenlunde med antallet af de større skibe, der blev bygget under Frederik III.

Modellerne dannede sammen med skibstegningerne⁸⁾ grundlaget for konstruktionen af datidens skibe. De viser den tekniske opbygning af skibsskroget i et bestemt skalaforhold og er beregnede af skibskonstruk-

tøren for at tjene som et direkte forbillede ved skibbygningen, hvor det gjaldt om at give skibsskroget den største konstruktive styrke ved en hensigtsmæssig fordeling af kanonporte, hele og overskårne spanter med deres forbindelse og forløb, samt at bestemme hovedtømmerets facon og dimensioner. Efter konstruktionsmodellerne blev der da fremstillet skabeloner til udvælgelse af egnet tømmer på byggepladsen. Disse modeller blev derfor altid fremstillet under skibskonstruktørens direkte tilsyn — og ofte af ham selv personligt. De var udført meget nøjagtigt og giver konkrete oplysninger om byggemåden og konstruktionen. Derimod er der sjældent ofret ret meget på deres udstyr, og som regel er de uden rigning og kanoner.

De ældste konstruktionsmodeller er af betydelig størrelse — oftest i forholdet 1:24 — dvs. 1 tomme til 2 fod — med enkelte i endnu større skala. Omkring 1725 gik man over til forholdet 1:30 og ca. 1740 til 1:48 ($\frac{1}{4}$ tomme til 1 fod). Den store, riggede model af orlogsskibet FYEN (1736) er dog i skala 1:18⁹). Efter indførelsen af metersystemet (1907) anvendes nu som regel 1:50 som skala for modeller af nye skibe.

Modellsamlingen oprettes

Den 25. Juni 1670 fik Admiralitets-Kollegiet gennem den samme dag udstedt instruks kongelig ordre til fremtidig at lade forfærdige modeller til alle større orlogsskibe, der skulle sættes i bygge.

Som man vil have forstået af det foregående, betød denne ordre i og for sig ikke nogen egentlig ændring i de bestående forhold, men var nærmest at betragte som en slags officiel præcisering af en allerede indført praksis inden for Flådens skibbyggeri.

Tidligere var orlogsskibene i udstrakt grad blevet bygget på private værfter og af private skibbyggere rundt om i dobbeltmonarkiet, hvor ege- og andet tømmer til brug for skibbygningen forefandtes let tilgængeligt og i rigelig mængde. Men med de stadig voksende krav til orlogsskibenes størrelse og styrke i forbindelse med skibbygningskunstens fremskridt ønskede man nu at henlægge bygningen af »Capital Orlogsskibe« til København under Admiralitetets direkte opsyn.

Da de herefter fremstillede modeller af alle større skibe naturligvis skulle opbevares til brug dels ved konstruktionen af nye skibe gennem erfaringerne fra de tidligere og dels til uddannelse af de kommende generationer af skibbyggere, regner man den 25. Juni 1670 som dagen for Modelsamlingens oprettelse. Hvor de i den første tid herefter fremstillede skibsmodeller blev opbevaret, kan dog ikke siges med bestemtthed. At de smukkeste udførte stadig kom på Kunstammeret, ved man — som det senere vil ses. Men da man i så vid udstrækning som muligt ønskede at bevare modellerne for Flåden for at have dem ved hånden til studiebrug, er det sandsynligt, at de fleste har været opstillet i Admiralitetshusets mødesal indtil 1688, da vice-ekvipagemester, kaptajn Claus Eskesen Güntelberg den 8. September s. å. fik ordre til at forfatte et inventarium over alt færdiggjort og påbegyndt arbejde tillige med modeller og tegninger og indtil videre tage disse sager i forvaring i det af Christian IV byggede materialhus på Bremerholm — også kaldet »det gamle eller forrige Admiralitet«.

Som nævnt kom de smukkeste udførte modeller på Kunstammeret, idet Kongen flere gange udtalte ønske herom. Men da modellerne derved efter skibets bygning ville blive unddraget Flåden og ikke kom til at tjene deres egentlige formål som studie- og under-

visningsobjekter, kan det meget vel tænkes, at Admiralitetet ikke har været videre interesseret i, at modellerne blev så smukt udført, at de passede til opstilling i Kunstkammeret. Det er i hvert fald påfaldende, at selv de opklædte skibsmodeller efter 1695 og ca. 30 år frem i tiden i modsætning til, hvad der ellers var tilfældet med samtidige udenlandske modeller, kun udførtes i tømmer uden rejsning og uden synderlig ornamentering.

Allerede i 1694 blev der klaget over pladsmangel i Materialhuset, hvor man tillige havde opmagasineret forskellige store modeller af blokke, kanonraperter og andet artillerimateriel. Man anmodede derfor Kongen om at bese huset, for at der kunne træffes bestemmelse om, hvad der måtte kasseres.

For at skaffe plads er en del af modellerne sikkert derefter blevet anbragt rundt om i værftets lokaler som en slags udsmykning. Her har de dog næppe været under det fornødne tilsyn, og nogle af dem er i tidens løb ligefrem forsvundet. Da således formand Anders Eskildsen i Oktober 1729 overtog tilsynet med »Hans Kgl. Majt.'s Model Cammer«, blev der udfærdiget en liste, hvoraf det fremgår, at der savnedes 5 skibsmodeller.

Modelsamlingens gyldne Æra

Da Marinens ledelse i 1735 blev overdraget til Grev Frederik Danneskiold-Samsøe — vel nok en af de dygtigste administratorer vor flåde nogen sinde har haft — lod han straks med åbent blik for Modelsamlingens historiske værdi foretage en registrering af samtlige modeller, tegninger og arkivalier, som han agtede at samle i det projekterede hovedmagasin på Gammelholm.

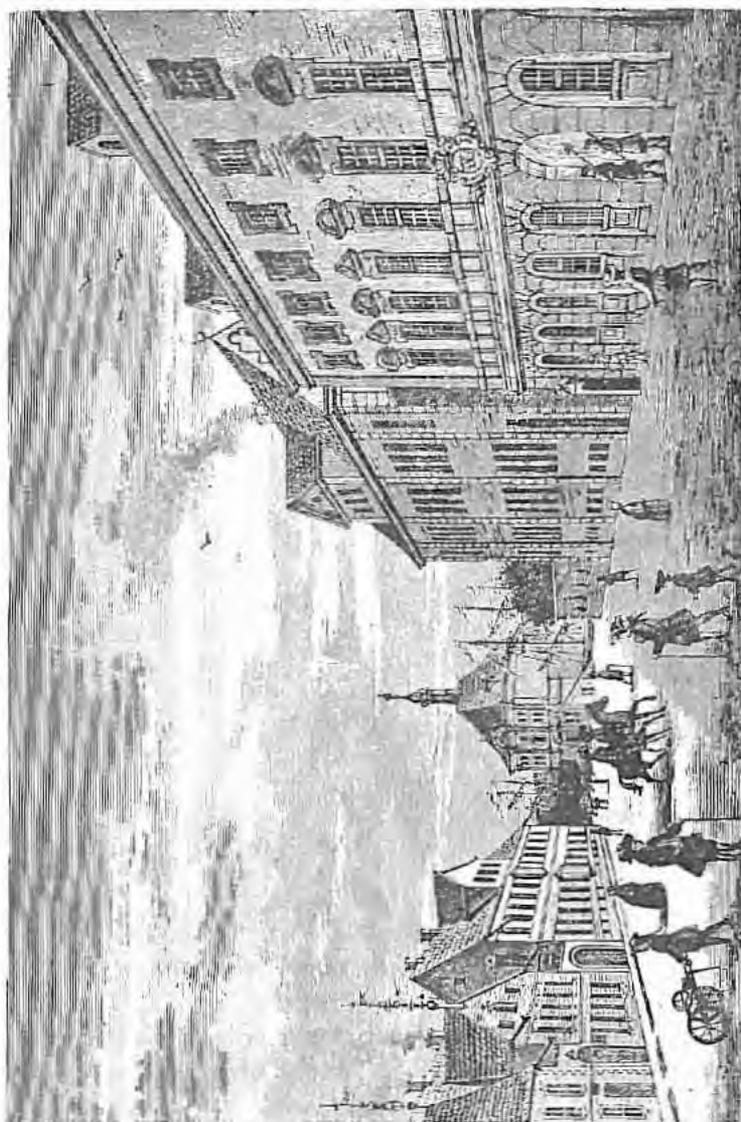


Model af orlogsskibet FYEN, 1736—45. Man bemærker latiner-
mesenen og de tre campagnelanterner agter.

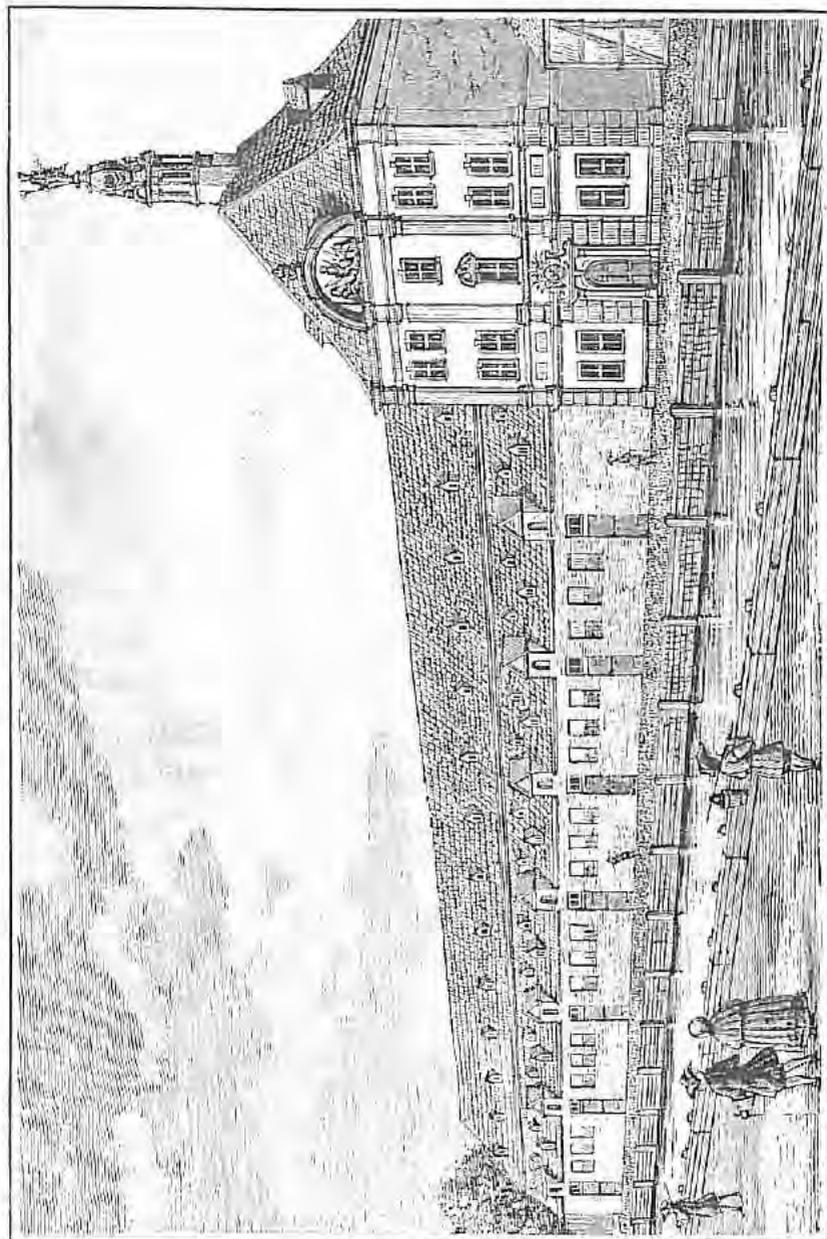


Model af orlogsskibet FYEN på 50 kanoner. 1736—45. M 1735 (Thurah?). Bygget af fabrikmester de Thurah⁹⁾. FYEN havde et forholdsvis ringe dybgående, der gjorde, at skibet krængede så meget over, at de underste kanonporte måtte lukkes under forhold, hvor andre, mere dybgående orlogsskibe endnu kunne holde deres porte åbne med hele underste batteri i borde. Da FYEN således befandt mindre velegnet til krigsbrug, blev skibet overdraget til Det asiatiske Kompagni i 1745.

Dette anselige bygningsværk, der blev opført i årene 1737—45, var i palæstil med et monumentalt midterparti med to sidefløje. Bygningen lå ud mod den daværende Holmens Kanal, der senere er blevet tilkastet, og som derved blev til den nuværende færdselsåre af samme navn. Hovedmagasinets midterparti dannedes af den såkaldte »Pavillon«, en 3-etagers bygning med frontispice og et gennembrudt, kobbertækket spir, der



Hovedmagasinets Pavillon og skibe fortojet i den daværende Holmens Kanal set fra Storræstgade.



Den nordvestlige Floj af Gammelholms Hovedmagasinbygning med pavillonbygningen til højre.



Model af spejlornament til orlogsskibet WENDEN. 1742—61.

kronedes af havguden Neptunus¹⁰). Den hvælvede, underste etage indrettedes til hovedarkiv for Søetaten, den mellemste rummede forelæsningsal for søoffice-erne med bibliotek og en samling nautiske, astronomiske og fysiske instrumenter, medens der i den øverste etage blev indrettet en stor modelsal, som optog bygningens fulde bredde. Ved sine dimensioner og rolige linier dannede den høje, lyse sal en stilfuld ramme om skibsmodellerne, der stod opstillet på lave bukke. Af hensyn til brandfaren var brug af ild og lys forbudt i bygningen — selv den lim, der skulle bruges i det i tilslutning til salen indrettede modelværksted, måtte opvarmes uden for bygningen i den nærliggende smedie.

Inden samlingen installeredes, blev den gennemgået af Konstruktionskommissionen, der tog bestemmelse om hvilke modeller, der skulle konserveres og istand-



Model af spejlorname til orlogsskibet IYDLAND. 1739—55. Skjoldet øverst med løven over de ni hjerter er de Gothers våben fra det danske Rigsvåben. Dette skjold var i sin tid fejlagtigt og ganske uheraldisk blevet gjort til Jyllands våben. Fejllagelsen gentoges senere bl. a. i spejlorname til fregatten JYLLAND, 1859, og våbnet anvendes stadig heraldisk fejlagtigt i flere jyske regiments emblemer (16 a og 28).

Supplerende tekst til billedet side 20.

Storstræde mandede mod Syd ud i Holmens Bro, og strædets sydlige del, som ses på billedet, indgik i den sydlige del af den nuværende gade Holmens Kanal. Udfør Pavillon (omtrent hvor Niels Juels statue står i dag) drejede Storstræde til venstre, hvorefter det fulgte den daværende kanal mod NNW til Kongens Nytorv. Til højre ses Generalkommissariatets bygning (opført 1704) og Holmens chefs bolig (1746), hvis port dannede hovedindgangen til Gammelholm (jfr. billedet af branden 1795 — s. 29).

sættes, og hvilke der på grund af dårlig tilstand eller slet karakter skulle udskydes.

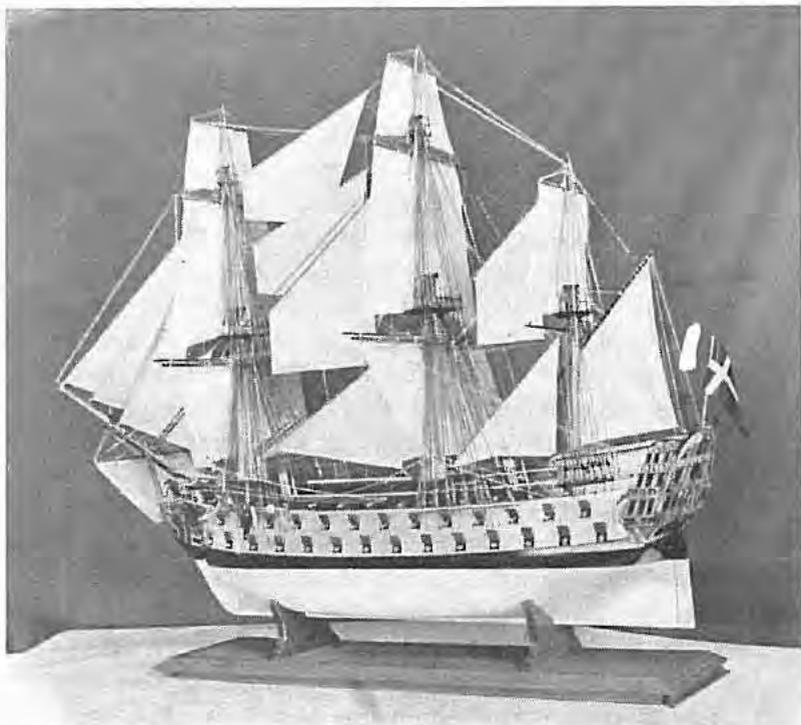
Den 20. Marts 1742 var opstillingen tilendebragt, og i henhold til den optagne fortegnelse¹¹⁾ rummede samlingen nu 35 modeller af danske orlogsskibe og fregatter, og 12 modeller af skibsornamenter samt en del sentermodeller¹²⁾ og modeller af fartøjer, både, kraner og mekaniske indretninger m. m. — ialt 102 modeller. Tilsynet med samlingen blev den 5. April s. å. overdraget til Peter Christoffer Frigast, der var skriver ved Konstruktionskommissionen.

I Oktober s. å. erhvervede samlingen 5 skibsmodeller, et betydeligt antal konstruktionstegninger og en del detailmodeller, figurer m. v., som havde tilhørt navigationsdirektør Lorentz Lous, der havde benyttet dem til sin undervisning som lærer i skibbygning ved Søkadetakademiet.

Tre år senere fik Modelsamlingen endnu en meget betydelig og værdifuld forøgelse, idet en stor del af de gamle, smukke skibsmodeller, som i sin tid under Frederik III og Christian V var blevet afleveret til Kunstammeret, i 1745 blev tilbagegivet. Det drejede sig om 32 modeller af forskellige orlogsskibe, fregatter, defensions- og stykpramme og andre fartøjer samt 8 modeller af pumpeværker og muddermaskiner m. v. Modelsamlingen gav nu et fuldstændigt billede af Flådens og skibstypernes kontinuerlige udvikling gennem de hundrede år fra Christian IV's dage.

Ved oprettelsen af Konstruktionsskolen på Nyholm i September 1757 blev der i Spanteloftsbygningen indrettet et modelværksted til fremstilling af modeller til skoleus og skibbyggeriets brug. Herved havde Flåden nu fået to af hinanden uafhængige samlinger:

Den historiske Modelsamling i Pavillonen på Gammelholm — og



Model af orlogsskibet CHRISTIAN VII på 90 kanoner — Danmarks sidste fredækker, 1767—1801. M 1942 (Dorge). Raseret til blokskib på 58 kanoner og deltog som sådant under navnet PRØVESTENEN i Slaget på Rheden den 2. April 1801. Mesanruen er bibeholdt, men den trekantede latinermesane er nu afskåret til en firkantet mesane (agten for krydsmasten). Den afskårne forreste, trekantede spids af latinermesanen er erstattet af et krydsstagesejl mellem stormast og krydsmast. Yderligere er tilkommet forskellige mellemstagesejl mellem masterne. Mesanruen afskaffedes i begyndelsen af 1780erne og mesanen fik derefter gaffel og bom — jfr. modellerne af fregatten ROTA og korvetten VALKYRIEN m. v. Man bemærker masternes forskellige staning.

Konstruktionsskolens Modelsamling til brug ved undervisningen og skibbyggeriet på Nyholm.

En af den nuværende modelsamlings fineste samtidige modeller fra sejlskibstiden — modellen af orlogs-

skibet DRONNING JULIANE MARIA — var et af de første modelarbejder, der blev udført ved Konstruktions-skolen.

DRONNING JULIANE MARIA, der var blevet søsat i 1752, var et fortrinligt søskib med gode sejlegenskaber og magelige bevægelser, hvorfor der efter samme tegninger blev bygget tre søsterskibe.

Det var derfor ganske naturligt, at man ønskede en model af dette skib — ikke som konstruktionsmodel, da skibet jo allerede var bygget — men som en kunstfærdig model til at skille ad i vandrette dele efter de tre dæk og med underskibet bygget i to forskydelige dele i forhold til diametralplanet, således at modellen ved at adskilles i alle enkeltheder kunne vise ikke alene skibets bygning men også hele dets indvendige aptering og indretning.

Modellen, der påbegyndtes straks ved skolens oprettelse i 1757, medens søsterskibet DANNEMARK endnu stod under bygning, blev først færdig otte år senere — i 1765 — men var da også et mesterstykke, som der gik ry af viden om. Detailtegningerne til modellen menes udarbejdet af Holmens daværende fabrikmester, kommandørkaptajn Fr. M. Krabbe, medens udførelsen skyldtes tre af »Constructionens« dygtige håndværkere med den ejendommelige navneconstellation: — *Stork, D. Stahr, og Joh. K. Trane.*

Ornamenterne, der var udført i voks — som adskillige af samlingens gallionsfigurer — blev i tidens løb en del beskadigede, hvorfor de i 1815 blev skåret i træ af »billedhuggersvend« Henrik K. Trane — en søn af den nævnte håndværker Joh. K. Trane.

Den smukke og i alle detaljer nøjagtige udførelse af modellen af DRONNING JULIANE MARIA i forbindelse med det interessante indblik, den giver i det indre af datidens store orlogsskibe, gjorde, at der

fremkom talrige anmodninger om at måtte bese den. Da man imidlertid frygtede, at den skulle tage skade af de mange adskillelser, blev det efterhånden bestemt, at den kun måtte adskilles for kongelige personer og fremmede gesandter, og at der skulle føres bog herover.

Men skønt modellen i de næsten 200 år, der er forløbet siden dens forfærdigelse, er blevet adskilt og samlet mangfoldige gange — og tillige har været benyttet til undervisning — kan der ikke mærkes den ringeste forskydning mellem dens forskellige dele — et smukt bevis på den indsigt og akkuratesse, hvormed arbejdet er udført.

Modellen vises på den nuværende udstilling i Sct. Nicolai Kirke i adskilt tilstand.

Katastroferne

De to modelsamlinger havde utvivlsomt deres mest florissante periode i den senere del af 1700-årene. Ifølge en inventarieliste fra 1788 fandtes der således allerede nu i Konstruktionsskolens samling — kun tredive år efter dens stiftelse — 52 modeller, hvoraf de 10 var af orlogsskibe og fregatter.

Men netop i disse år ville skæbnen, at samlingerne skulle blive ramt af to meget alvorlige katastrofer — den store Københavnske Ildebrand i 1795 og Englændernes ran af Flåden i 1807. Hertil kan føjes Christiansborg Slots brand i 1794, hvorved i hvert fald een og måske endda flere kostbare skibsmodeller gik tabt⁹⁾.

Om eftermiddagen den 4. Juni 1795 udbrød der på Gammelholm brand i den såkaldte »Delehave«, der var oplagsplads for tømmer, brædder og kul. Med den friske, sydøstlige vind forplantede ilden sig hurtigt til flere af Gammelholms bygninger for derefter at springe over Holmens Kanal til de gamle, brandfarlige ejen-

domme på kanalens byside, hvorfra branden nu bredte sig med rivende hast — snart i den ene og snart i den anden retning. I løbet af to dage var en fjerdedel af København lagt i ruiner. Havde ikke Kronprins Frederik personligt overtaget ledelsen — og herunder bl. a. beordret flere brandtruede huse nedrevet for at stoppe ilden — kunne ulykken være blevet endnu større. Brandvæsenets ledelse havde tabt hovedet og spildte tiden med at give ordrer og kontraordrer og indlade sig i diskussioner og kompetencestridigheder — dels indbyrdes og dels med Militæret og Holmens personel. Sct. Nicolai Kirke — forgængeren for den kirkebygning, der nu rummer Orlogsmuseets Udstilling — var den første større bygning, som i byen blev flammernes bytte.

Branden i Delehaven brød ud ca. kl. 15.30 og forplantede sig herfra hurtigt til Hovedmagasinet, hvis sydlige fløj og midterparti (Pavillonen) i løbet af et par timer var ompændt af flammer. Holmens mandskab, som efter arbejdstidens ophør var gået hjem, mødte hurtigt igen og forsøgte at rydde tommerlageret, men måtte snart opgive dette på grund af den uudholdelige hede. Herefter blev alle kræfter sat ind på at redde magasinbeholdningerne og særlig den kostbare modelsamling. En del pramme blev slæbt ind i kanalen til ombordtagning af godset, men kom her i vejen for hverandre, så de lastede havde vanskelighed med at komme bort igen. Gnister slog ned i dem og satte mange af dem i brand.

Efter alt at domme er der under redningsarbejdet blevet udfoldet overordenlig stor energi for at frelse skibsmodellerne, som til sidst bogstavelig talt måtte bæres ud gennem flammerne. Da skibsmodellernes størrelse og deres kronologiske opstilling imidlertid må antages at have været bestemmende for den rækkefølge,



Holmens brand 1795.

For enden af Storstræde (den brede gade) skimtes den brændende pavillon og Holmens chefs bolig. I forgrunden til højre den daværende Holmens Bro og Holmens Kirke. Holmens Kanal, der som voldgrav indgik i det ældre Københavns befæstning, løb fra Slotskanalen bag om (østen om) Holmens Kirke og fra Pavillonen videre NNW på langs Storstrædes nordlige del til Kongens Nytorv. (Efter stik af G. L. Lahde. — Se endvidere billederne fra branden 1795 i Tillæg I — side 81—83).

hvor de kunne udbringes, lykkedes det ikke at bjerge den ældste trediedel med de historisk set mest værdifulde modeller. Da der til sidst ikke har været anden udvej, har man også kastet enkelte mindre modeller ud gennem vinduerne og ned i kanalen¹³),

Branden betød et meget alvorligt tab for Modelsamlingen. I 1796 blev skaden opgjort til ialt at omfatte 123 stykker, nemlig:

44 modeller af skibe og fartøjer,

7 sentermodeller,

33 modeller af agterspejle, gallerier og gallioner — samt

39 modeller af anden art.

Tabet var dog i virkeligheden betydeligt større, idet en del af de reddede modeller et par år senere måtte kasseres, da det viste sig, at de var så stærkt medtagne af ild og vand, at de ikke lod sig reparere. Yderligere gik en stor del af forelæsningsalens samling tabt — heriblandt adskillige specialmodeller vedrørende konstruktionen.

Pavillonens hvælvinger havde modstået ilden, hvorved størstedelen af Søetatens hovedarkiv var blevet reddet fra fuldstændig ødelæggelse. For at sikre arkivet mod nedtrængende regnvand blev Pavillonen genopført allerede i 1796, og modellerne blev atter installeret i øverste etage.

Under Københavns Bombardement i 1807 led Modelsamlingen i Pavillonen ikke nogen skade, og ved den engelske besættelse af Gammelholm blev samlingens historiske karakter respekteret.

Dette var derimod ikke tilfældet med Konstruktionskolens samling i Modelkammeret på Nyholm.

Da kapitulationsbetingelserne blev kendt om morgenen mandag den 7. September, gik man derfor straks i gang med at redde, hvad reddes kunne. Konstruktionskolens folk bragte i største hast tegninger og dokumenter m. m. i sikkerhed inden kl. 12, da alt mandskab skulle have forladt Holmen, som derefter blev besat af Englænderne, der ikke alene gjorde fordring på alt gods, som henhørte til Flåden og dens

udrustning — men som tillige borttog alt, hvad der overhovedet kunne bortføres, medens resten blev ødelagt.

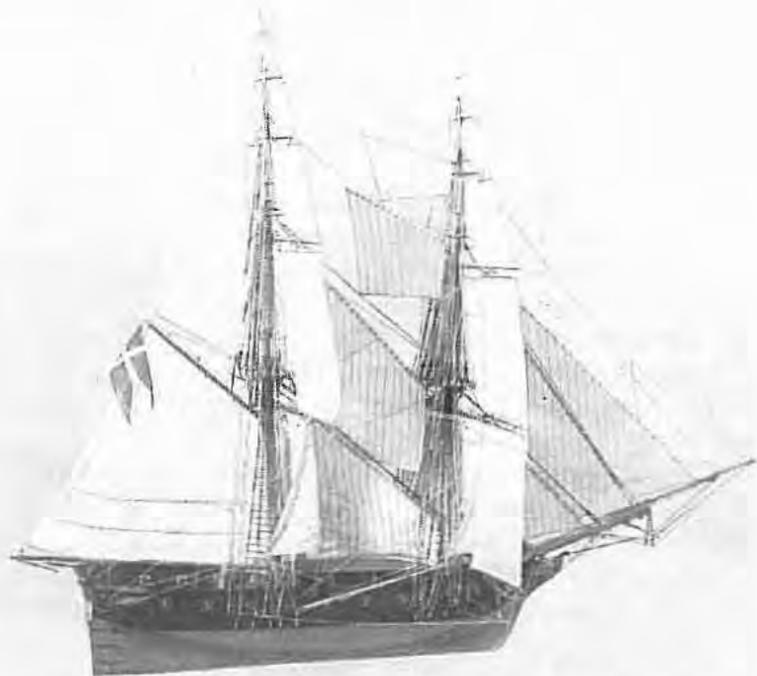
Da Engländerne den 21. Oktober afsejlede med den røvede danske flåde, efterlod de et fuldstændig raseret værft, hvor end ikke arbejdernes private værktøj eller de simpleste kontorartikler var i behold.

Af Konstruktionsskolens samling var det kun lykkedes at redde en halv snes modeller, hvorimellem dog heldigvis den tidligere omtalte, kostbare model af orlogsskibet DRONNING JULIANE MARIA. Hvor mange modeller, der gik tabt, kan ikke oplyses, da inventarlisten også blev bortført, men at antallet ikke kan have været ringe, fremgår af, at adskillige modeller vides bygget siden affattelsen af den tidligere nævnte fortegnelse fra 1788.

De to katastrofer betød, at samlingerne mistede såvel de ældste som de nyeste modeller — det vil sige næsten alle modeller repræsenterende perioderne 1645—1690 og 1757—1807.

Stilstandsperioden 1815—61

Flådens tab og statsbankerotten gjorde, at tiden efter 1815 stod i reduktionens tegn. Alt, hvad der ikke direkte tjente til Flådens genopbygning, måtte afvises. Det tomme modelkammer på Nyholm var allerede i 1814 blevet til »Constructions-Cammeret«, og modellernes istandsættelse efter branden trak i langdrag eller stilledes i bero indtil videre. Herved skete der det beklagelige, at en del modeller, hvis identitet man efterhånden ikke var klar over, blev forvekslet ved den senere restaurering, og i mere end hundrede år stod opført under forkerte navne. Endvidere synes det også at have været en følge af besparelserne, at der ikke

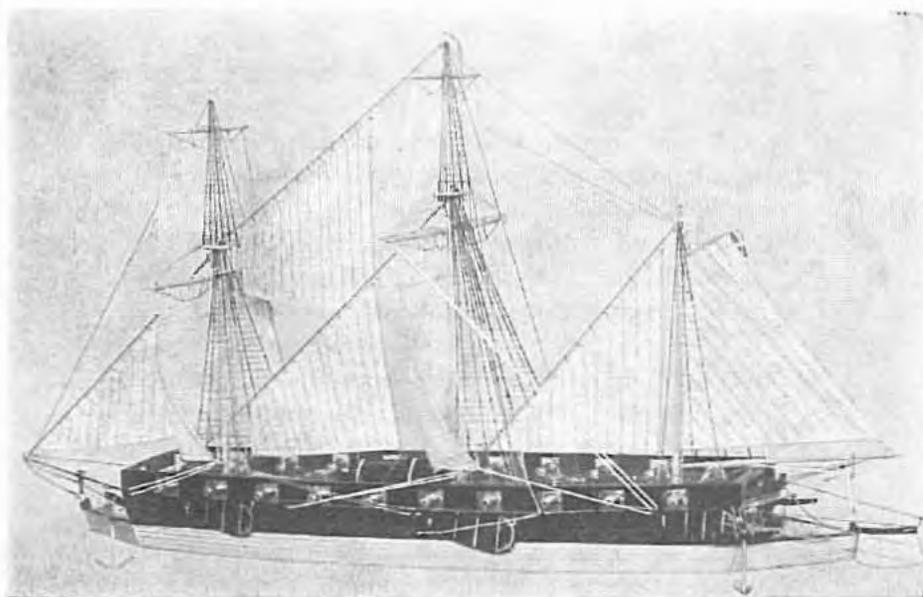


Model af briggen LOUGEN på 18 — senere 24 kanoner. 1805—14. M 1898 (E. J. Jørgensen). Var under Krigen 1807—14 i norske farvande og erobrede her i 1808 (chef; premierløjtnant P. F. Wulff) sammen med nogle kanonbåde den engelske orlogsbrig SEAGULL. 1814 indgik LOUGEN i den nye norske marine. Ud-gæet 1825. Man bemærker det i forhold til skibets størrelse store sejlareal. Foruden undersejl, mærssejl og bramsejl fortes høven- og høvenhøvenbramsejl.

mere blev bygget skala- eller konstruktionsmodeller, idet skibene nu udelukkende byggedes efter tegninger. Senere ses dog af og til bl. a. ved de første dampskibe også reliefmodeller, hvor halvdelen af skibsskroget er anbragt som relief på en plade. Endvidere fremstilledes stadig detailmodeller samt apterings- eller arbejdsmodeller, der i form af vandliniemodeller anvendtes til



Model af en kanonchalup. 2 kanoner. 1805. M ca. 1896 (E. J. Jørgensen). Under krigen 1807—14 byggedes i Danmark—Norge ialt noget over 150 kanonchalupper.



Model af stykprammen HAIEN på 20 kanoner. 1802—07. M 1935 (Dørge).



Model af en kanonjolle, 1 kanon, 1809. M ca. 1897 (E. J. Jørgensen). Ialt byggedes under Kanonbådskrigen 1807—14 henved 70 kanonjoller. Under vandlinien var kanonjollen nærlig ens til-dannet for og agter, således at den kunne roes lige let i begge retninger. For at give agterskibet med den svære kanon tilstrækkelig opdrift er den agterste del bygget som en ponton med dækket i vandlinien.

prøver eller orientering, men ikke direkte som grundlag for skibbygningen.

Til undervisning i sømandsskab fremstilledes tillige de såkaldte takkelmodeller (»takkelbrædter«) — ofte vandliniemodeller uden sejl — hvor der ikke var gjort ret meget ud af skroget og artilleriet, men hvor master og rundholter med stående og løbende gods (tovværk) var udført med stor akkuratess¹⁴).

Da overvejelserne angående Gammelholms overflytning til Nyholm efterhånden begyndte at tage fastere form, blev der i 1836 fremsat forslag om at indrette et lokale til modellerne i Spanteløftsbygningen på Nyholm. Dette forslag blev imidlertid afvist af Konstruktionskommissionen, der erklærede, at stedet var for fugtigt og loftshøjden for ringe til de større modeller. Som modforslag anbefalede kommissionen at etablere samlingen i Arsenalets nordre fløj som pendant til en



Model af fregatten ROTA på 46 kanoner med undersejlene givet op. 1822—63. M 1902 (Døge). ROTA hjemførte 1838 under kaptajn H. B. Dahlerup billedhuggeren Bertel Thorvaldsen og en del af hans kunstværker fra Italien.

i den søndre fløj nylig indrettet våbensal. Var dette forslag blevet taget til følge, ville Flåden allerede dengang kunne have fået sit orlogsmuseum. Men de til etableringen nødvendige 3000 rigsdaler kunne ikke fremskaffes — hvorfor tanken måtte opgives.

Efter Krigen 1848—50 var tiden blevet en anden. Sejlskibene var nu ved at vige for dampskibene, sam-



Model af korvetten VALKYRIEN på 20 kanoner, 1846—67. M 1899 (E. J. Jørgensen og Dørge). Modellen viser korvetten med opgivne undersejl. Foruden disse førtes af råsejl: mærssejl, bramsejl og bovenbramsejl.

tidig med at jernet begyndte at afløse træ som skibbygningsmateriale. Derved blev de gamle skibsmodeller totalt forældede som undervisningsmateriel og til brug ved skibbygningen, og med den stadig stigende usikkerhed for Flådens fremtid begyndte der derfor efterhånden at brede sig en stemning for helt at opgive Modelsamlingen og alt det, der ellers »til ingen nytte« tyngede på det knappe budget. En kommission, som i 1860 blev nedsat for at gennemgå samlingen, indstillede dog, at skibsmodellerne og hvad dertil hørte blev bevaret, men at alt, hvad der ikke skønnedes at have



Model af skruefregatten NIELS JUEL på 42 kanoner, 1855—79. M 1895 (E. J. Jørgensen og Dørge). I 1864 var NIELS JUEL orlogskaptajn E. Suensons kommandoskib og deltog i Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864 sammen med det lidt større og yngre søsterskib JYLLAND, 1859, på 44 kanoner og korvetten HEJMDAL, 1856—86, på 14 kanoner.

historisk værdi for samlingen, blev udrangeret og enten afleveret andetsteds eller realiseret. Til De Danske Kongers Kronologiske Samling på Rosenborg overleveredes således: »en takkelmodel af en fregat, der henføres til Christian IV¹⁵⁾ og »en kommandostav af sølv med Frederik III's navnechiffer«, medens 28 numre, der først var bestemt til bortsalg, i henhold til kongelig ordre af 11. April 1861 blev afgivet til Frederik VII's disposition og overflyttet til Christiansborg, hvor de må antages at være gået tabt ved slottets brand i 1884.

Ved denne brand, der kan kaldes Modelsamlingens fjerde katastrofe, mistede man således bl. a. to værdifulde modeller af det berømte dokaulæg på Christianshavn (1739) samt modellen af dokkens mølleværk. Disse modeller, der var meget kunstfærdigt udført, blev i deres tid regnet for virkelige seværdigheder.

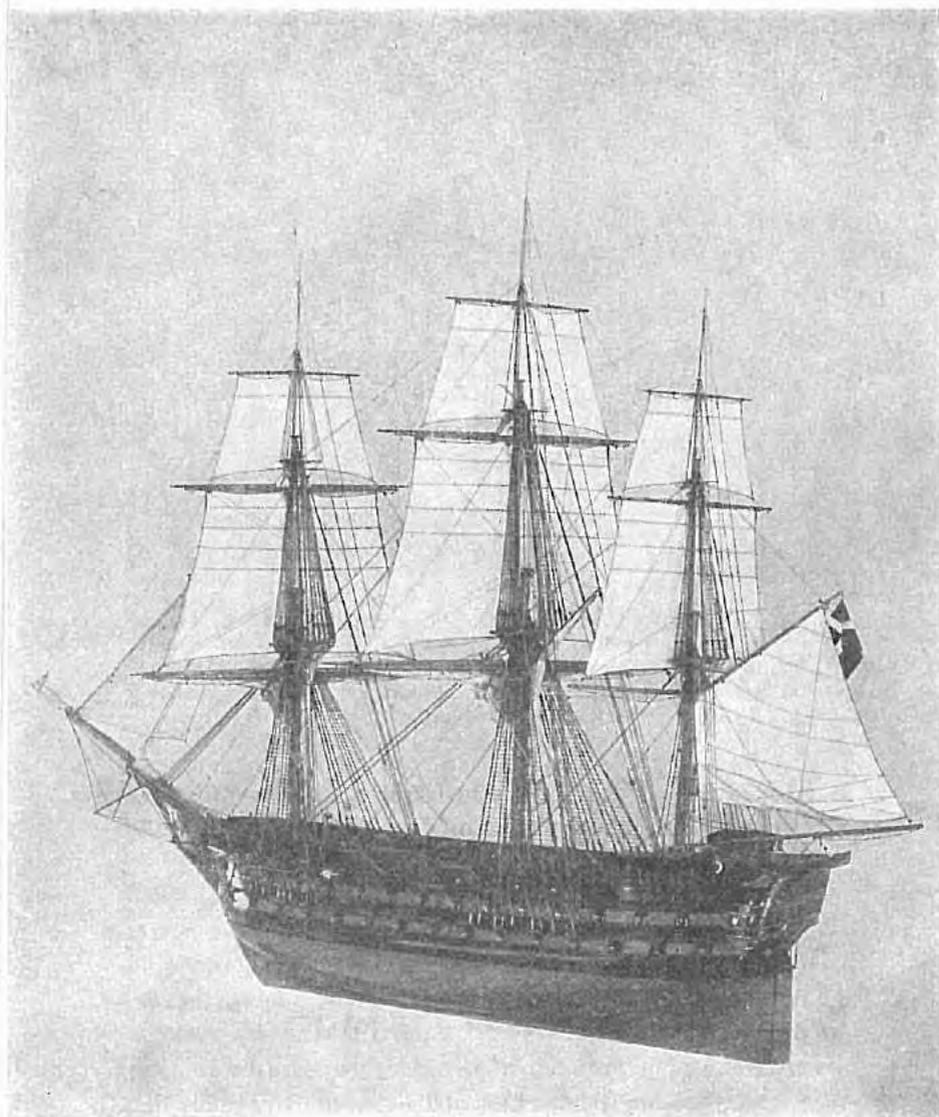
Modelsamlingen i Spanteloftsbygningen 1862—94

Loven om Gammelholms overflytning til Nyholm blev vedtaget 15. April 1858. Da der i begyndelsen af 1861 skulle disponeres over Pavillonen¹⁰⁾, blev modellerne evakueret og midlertidig opmagasineret andetsteds — bl. a. i Proviantgården ved Tøjhuset, medens der i den nordre ende af Spanteloftsbygningen blev indrettet et beskedent lokale til samlingen.

Med små midler søgte man her at bøde på rummets tarvelige udstyr. Af noget tiloversblevet træ blev der således forfærdiget en slags parketgulv og træpillerne fik en let ornamentering.

De fleste modeller blev opstillet på borde, men da pladsen var meget indskrænket, måtte en del af de større skalamodeller — som det fremgår af illustrationen — anbringes på gulvet under bordene. Enkelte genstande, som der ikke var plads til i Spanteloftsbygningen, blev efter rømningen af Pavillonen opmagasineret i det nuværende flådemagasins bygninger på Frederiksholm (de tidligere takkeladshuse)²⁰⁾.

Efter flytningen, der var tilendebragt i Juni 1862, blev samlingen lejlighedsvis åbnet for besøg, når der ved de større stabelafløbninger på Nyholm var offentlig adgang for publikum til at overvære skibenes søsætning¹⁰⁾. Der var altid stor tilstrømning til Holmen ved sådanne begivenheder, og her benyttede mange af gæsterne sig efter afløbningen af lejligheden til at bese



Model af Danmarks sidste linieskib, orlogsskibet DANNEBROG på 72 kanoner. 1850—62. Ombygget til panserskib med 16 kanoner 1862—64. Udgaet 1875. Derefter kaserneskib. Ophugget 1896. M ca. 1887 (E. J. Jørgensen).

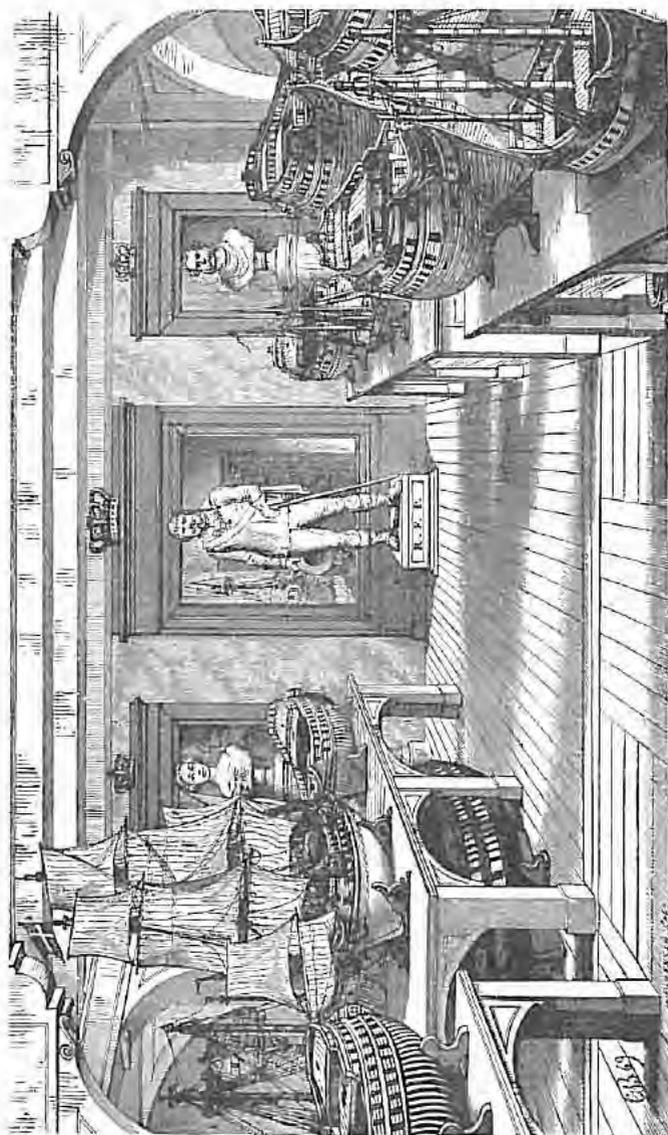


Spanteloftsbygningen på Nyholm. Opført 1742. På det store, tidligere gennemgående loft opstilledes skabeloner af spanterne til brug ved skibenes bygning.

modellerne. Det var første gang i Modelsamlingens historie, at den på denne måde blev gjort tilgængelig for offentligheden.

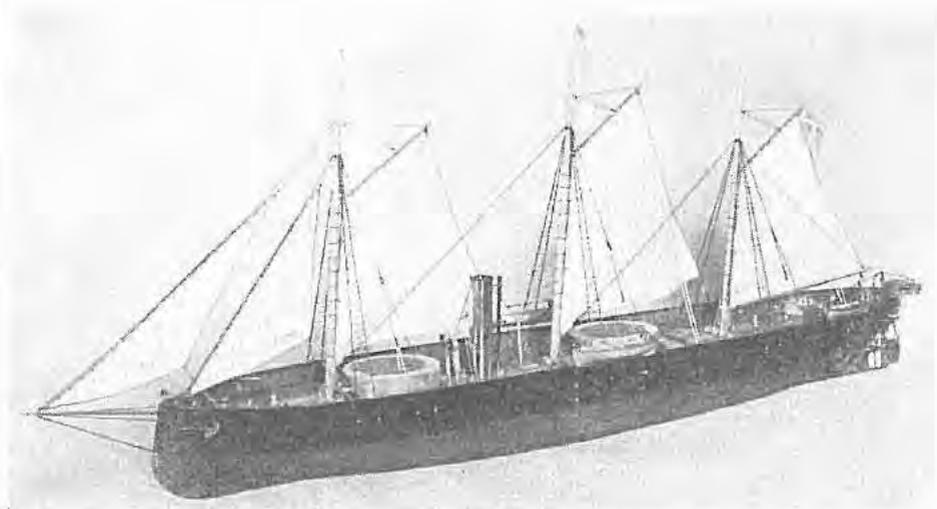
Tilgangen af nye modeller i perioden 1815—1880 havde — som man sikkert vil have forstået — været meget ringe og bestod i hovedsagen kun af nogle få relief- og detailmodeller, der ikke var blevet forfærdiget for samlingens skyld, men til brug for Orlogsværftet ved bygningen af de tilsvarende skibe.

Det skal dog bemærkes, at i 1820erne byggedes den smukke, riggede model af fregatten NAJADEN, der blev søsat i 1811, og som året efter blev ødelagt under Kampen ved Lyngør. Modellen indgik i samlingen 1827.



Modelsamlingen i Spanteloftsbygningens underste etage 1869. På og under bordene ses konstruktionsmodeller. Den riggede model til venstre er af orlogsskibet ANNA SOPHIA, 1669—1716. På bagste bord th. skimtes modellen af skrukanombåden WILLEMOES, 1861—1933. I ca. 1867 udført i kobber (E. J. Jørgensen).





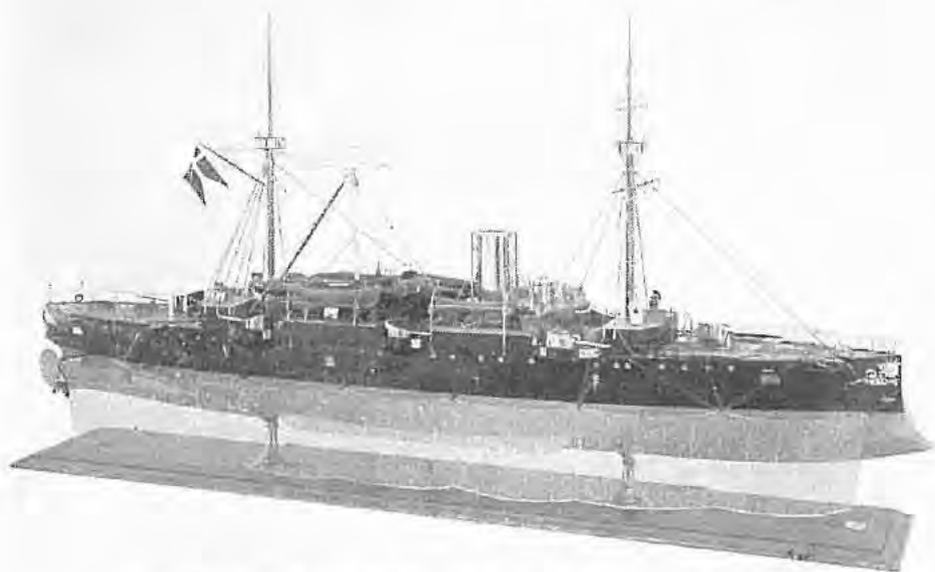
Model af panserbatteriet (tårnskibet) ROLF KRAKKE, Danmarks første egentlige panserskib. 4 kanoner i 2 pansrede drejetårne. Bygget i Skotland 1863, udgået 1893. M 1917 (Dørgø). Understøttede under Kampen ved Dybbøl den 18. April 1864 virksomt det danske forsvar ved fra Vemmingbund at beskyde de preussiske stormkolonner.

Modelkammeret på Frederiksholm

Modelsamlingens anbringelse i Spanteloftsbygningen på Nyholm var oprindeligt kun tænkt som en kortvarig, midlertidig foranstaltning — men alligevel skulle der hengå mere end tredive år, før der blev tilvejebragt lokaler, der svarede til samlingens nationale og kulturhistoriske betydning, og hvor pladsen tillod en opstilling, så den enkelte model helt kunne komme til sin ret.

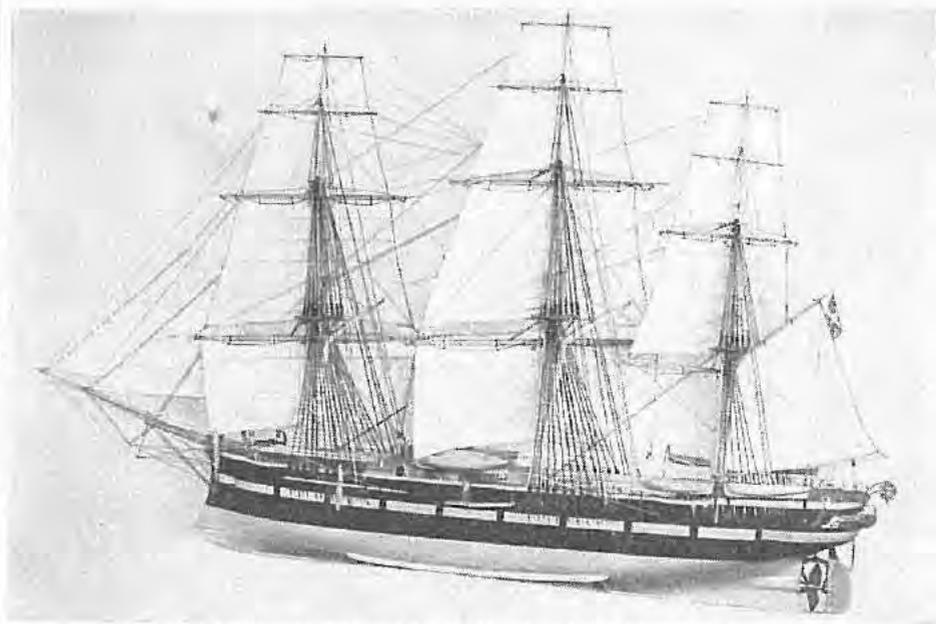
Den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i København 1888 skulle få afgørende indflydelse

← Modelkammeret på Holmen (Frederiksholm) — nu Søværnets Fjernkendingskole. Indgangen flankeres af gallionsfigurer fra Flådens første skrueskib, dampkorvetten THOR, 1851—77, (tv.) og hjuldampskibet SLESVIG, 1845—84, Kongeskib 1855—79.



Model af krydseren VALKYRIEN. 2 stk. 21 cm og 6 stk. 15 cm kanoner. 1888—1923. M 1888 (E. J. Jørgensen). Modellen er rigget med torpedonet, og modellerne af de to 2. klasses torpedobåde Nr. 10 og Nr. 11, der var medgivet krydseren på togterne i 1890 og 1893, ses indsat om bord agten for skorstenen (17). De 21 og 15 cm kanoner var alle L/35.

på Modelsamlingens videre skæbne. Til udstillingen, hvor Flåden bl. a. hidrog med en veritabel, moderne torpedobåd¹⁷), var der tillige blevet bygget nogle modeller af Flådens nyere skibe. Disse modeller vakte berettiget opsigt ved deres smukke og nøjagtige udførelse, hvorved der nu skabtes fornyet interesse for samlingen og en stigende forståelse af samtidens pligt til fortsat at sikre eftertiden pålidelig efterretning om skibstypernes udvikling ved fremstilling af så korrekte og nøjagtige modeller som muligt. Samtidig åbnedes blikket for de lakuner, der i tidens løb var fremkommet i den kronologiske rækkefølge — dels ved tabet af de



Model af krydserfregatten FYEN. 18 stk. 15 cm kanoner. Bygget af jern og stål med let panserdæk over maskineri og kedler. 1882—1907. Derefter kaserøeskib, Udgået 1961. M 1882 (E. J. Jørgensen). FYEN var — som modellen viser — oprindelig fuldrigglet, men fik 1895 barkrejsning (28). De 4 stk. 15 cm i udbygninger på øverste dæk var L/35, de 14 på batteridækket L/22.

gamle modeller og dels ved undladelsen af til stadighed at tilføre samlingen modeller af de nye skibe, der var typiske for de forskellige tidsafsnit.

Man var derfor allerede i slutningen af 1880'erne begyndt at sætte ind på at genoprette samlingens homogenitet ved at bygge modeller af ældre skibe efter de originale konstruktionstegninger.

Ved denne tilvækst blev man imidlertid hurtigt klar over, at det indskrænkede lokale i Spanteloftsbygningen nu var blevet aldeles uegnet til at rumme, endsiges på præsentabel og overskuelig måde at vise de forskellige modeller.



Model af kystforsvarsskibet (kystpanserskibet) PEDER SKRAM.
2 stk. 24 cm L/43 og 4 stk. 15 cm L/50 kanoner. 1908—43. M 1909
(Dørgø).

I årene 1892—94 blev der derfor på Frederiksholm som modelkammer opført en efter datidens forhold rummelig rødstensbygning, der med sin store, lyse modelsal med del omløbende galleri gav gode betingelser for en anskuelig og samtidig dekorativ opstilling af skibsmodellerne og en del andre historiske genstande¹⁸⁾.

I Juli 1894 overflyttedes skibsmodellerne m. v. til denne nye bygning, og da krydseren HEJMDAL søsattes den 30. August s. å., var Modelsamlingen nu atter tilgængelig for publikum, som mødte op i et meget stort antal for efter søsætningen at bese modellerne i de smukke, nye omgivelser.



Model af Danmarks første undervandsbåd DYKKEREN. 1909. Sank efter påsejling 1916. Udgået 1917 (jfr. MHS skrift nr. 5). M 1914 (Dørgé). Man bemærker faldkolen og torpedorørene. Hvis forreste del danner en bulh et stykke fra stævnen.

Modelsamlingens Genopbygning

Med indflytningen i det nye modelkammer gik samlingen en ny æra i møde.

De gamle, værdifulde modeller blev nu efterhånden restaureret, samtidig med at man som nævnt ikke alene fremstillede modeller af de mest karakteristiske skibe, der i de kommende år blev bygget til Flåden på Orlogsværftet, men tillige fortsatte med fremstillingen af nye modeller af ældre tiders skibe for at sikre en passende kronologisk repræsentation af de forskellige skibstyper så langt tilbage i tiden, som der findes originale tegninger i Orlogsværftets arkiv¹⁹).

Modelsamlingens værksted stod stadig til disposition for Orlogsværftets nybyggeri m.h.t. udførelse af detailmodeller og apterings- eller arbejdsmodeller. De sidstnævnte er nøjagtige vandliniemodeller, hvor der dog er lagt mindre vægt på en smuk udførelse, idet disse modeller hovedsagelig skal tjene til at give et indtryk af skibet som helhed og af pladsforholdene og detaljerne om bord. Arbejdsmodellerne er derfor som regel

ikke beregnet til udstilling — bl. a. også fordi man, hvis der ønskes foretaget ombygninger eller ændringer om bord i et skib, kan anskueliggøre disse ombygninger og danne sig et indtryk af ændringerne ved først at foretage dem på arbejdsmodellen.

Modelkammeret var vedblivende tilgængeligt for offentligheden på søsætningsdagene for de større skibe. Men ved indførelsen af Rundskuedagen blev Holmen og Modelsamlingen nu også hvert år på denne dag åbnet for publikum. Tillige var samlingen altid på anmodning tilgængelig for søkrigs- og skibbygningshistoriske studier såvel for danske som for udlændinge, ligesom den ofte blev beset af foreninger og elever fra såvel civile som militære skoler. Blandt andet indgik et besøg her som regel i de værnepligtiges uddannelse.

Lidt efter lidt begyndte pladsmangelen dog også at gøre sig gældende i det nye modelkammer, hvorfor en del modeller i 1919 og 1924 udlåntes til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg for at give dette museum en passende repræsentation af dansk og udenlandsk krigsskibbygning fra sejlskibstiden. Udlånet omfattede hovedsagelig en ret uensartet samling af udenlandske modeller samt en række danske skibsmodeller udvalgt blandt de rigeligst repræsenterede typer, således at Modelsamlingens egentlige kerne ikke blev blottet i nævneværdig grad. En del af disse modeller er dog senere (1952) blevet tilbageleveret, efterhånden som der også opstod pladsmangel på Kronborg.

Da man flere gange var stødt på uoverensstemmelser mellem skibsmodellerne og forskellige historiske oplysninger om skibene, foretog den senere »Kommitteerede ved Holmens historiske Modelsamling og i Sager vedrørende Marineskibshistorie«, orlogskaptajn Preben Holck i slutningen af 1930'erne en kritisk gennemgang af modellerne, der nu alle blev opmålt og sammenlignet

med de originale tegninger i arkiverne. Herved opda-
gedes, at nogle af modellerne ikke svarede til de navne,
hvorunder de stod opført i inventarielisterne. Disse fejl-
tagelser må som tidligere omtalt formodes at være
opstået, da de ved branden i 1795 lidle skader først
blev udbedret adskillige år senere.

Samtidig med berigtigelsen af de fundne fejl udar-
bejdede orlogskaptajn Holck et nyt og længe savnet
katalog over samlingens skibsmodeller og øvrige histo-
riske genstande.

Søartilleriets Museum.

Allerede sidst i 1600-årene har der eksisteret model-
ler af kanonraporter og andet artilliermateriel, der dog
ikke indgik i noget særligt artilliermuseum, idet de —
som omtalt i næstsidste stykke af afsnittet »Modelsam-
lingen oprettes« — blev opbevaret sammen med skibs-
modellerne i Materialhuset på Gammelholm.

Da Søartilleriets materiel blev udskilt fra Hærens og
derefter blev overflyttet fra det af Christian IV i årene
1598—1604 byggede, fælles tøjhús — det nuværende
— til Flådens nye arsenal, skal der ifølge traditionen
være blevet indrettet en slags museum omfattende for-



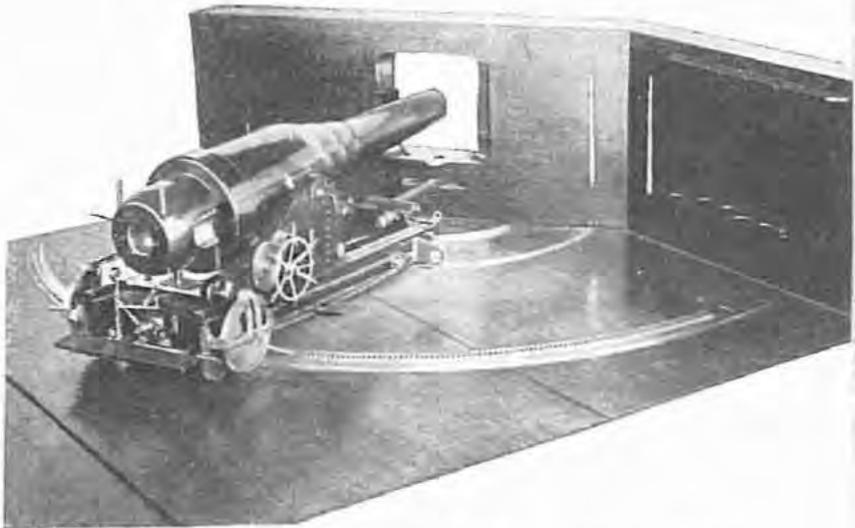
12-pundig smedejernskanon fra ca. 1730. Søartilleriets Museum.

skellige genstande af marinehistorisk art i arsenalbygningerne²⁰).

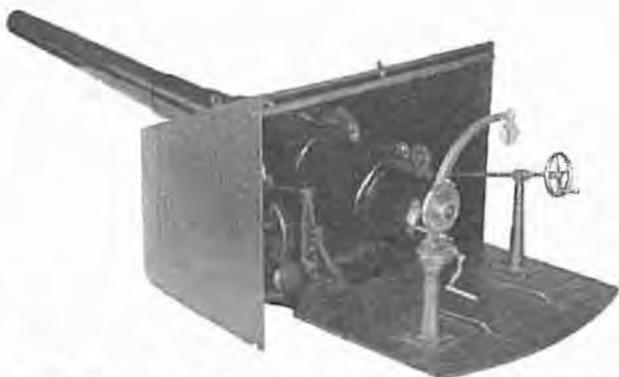
Indtil nu har det ikke været muligt med sikkerhed at påvise et sådant museums eksistens, da alle Arsenallets beholdninger blev bortført af Englænderne i 1807. Der er dog meget, der taler for, at den nævnte tradition har ret. I hvert fald vides det, at man i hin tid i adskillige tilfælde har søgt at bevare gamle kanoner netop på grund af deres antikvitet og historiske værdi²¹).

Endvidere kan det anføres, at man kort tid efter Flådens ran — antagelig netop til erstatning for de derved mistede museumsgenstande — påbegyndte en indsamling af ældre skibsskyts og forskelligt andet materiel af marinehistorisk interesse.

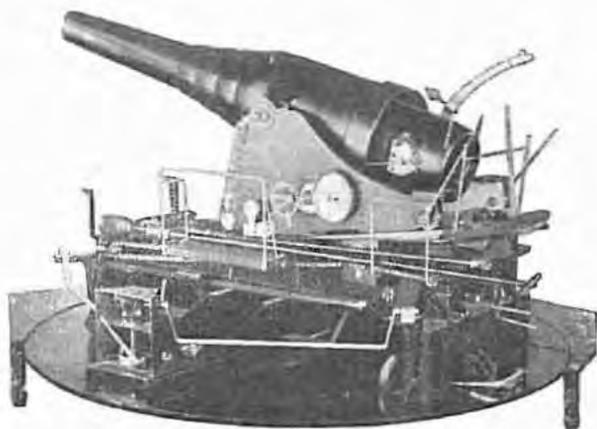
Takket være denne indsamling kunne man i årene 1830—38 i Arsenallets søndre fløjbygning etablere en



Model af en 26 cm kanon L/22 og hjørnekasemat i panserskibet HELGOLAND, 1878—1907. Søartilleriets Museum.



Model af en 21 cm kanon L/35 fra krydseren VALKYRIEN.
1888—1923. Søartilleriets Museum.



Model af den 30,5 cm L/22 fra barbetetårnet i panserskibet
HELGOLAND. Det tynde, tårnagtige skjold over kanonen indgår
ikke i modellen. L/22 angiver kanonløbets længde i kaliber —
altså: $30,5 \text{ cm} \times 22 = 6,71 \text{ m}$. Søartilleriets Museum.

våbensal, der i forbindelse med en tilstødende kanonhal blev begyndelsen til den marinehistoriske samling, der efterhånden fik navnet *Soartilleriets Museum* — eller *Marinemuseet*, som det senere ofte blev benævnt i almindelig omtale.

Planerne fra 1830erne om at installere Modelsamlingen i Arsenalets nordre fløjbygning og derved skabe et samlet orlogsmuseum strandede — som allerede nævnt i afsnittet Stilsstandsperioden 1815—61 — på grund af økonomiske vanskeligheder.

I 1838 — samtidig med at indretningen af Soartilleriets våbensal var afsluttet — oprettedes imidlertid Den historiske Våbensamling på Tøjhuset, og i 1845 blev det bestemt, at denne våbensamling skulle suppleres med en kanonsamling. Derfor måtte Soartilleriet allerede næste år aflevere den største og mest værdifulde del af det artillerimuseum, som det ved en betydelig indsats og et ihærdigt uegennyttigt arbejde efterhånden var lykkedes at fremskaffe dels fra kilder, der havde undgået Englændernes beslaglæggelse, og dels fra de siden 1807 ophuggede skibe. Ialt måtte Søartilleriet ved dette sørgelige indgreb aflevere 22 stykker skyts, hvorimellem en på Holmen i 1738 smedet 12-pundig kanon, som Flåden selvsagt meget nødig ville give fra sig. Derimod lykkedes det at bevare 7 ældre metalkanon, idet man kunne henvise til, at de endnu stod opført i reglementerne som hørende til skibenes krigsudrustning. Yderligere blev en del håndvåben, kugler og betjeningsstøj m.v. afgivet.

I Flådens nuværende kanonsamling er den ældste kanon en 1³/₄-pundig smedejernsslange fra 1400-årene. Den blev opfisket ved Anholt i Maj 1942 (*Det tredje Anholtfund*). Derefter følger 4 smukt forarbejdede metalkanon fra Christian IV's og en 8-pundig jernkanon fra Frederik III's tid. En lang række forskellige

kanoner og morterer med eller uden tilbehør repræsenterer den videre udvikling næsten lige op til nutiden.

Således findes der for eksempel nogle store og fint forarbejdede modeller af vore skibes svære skyts fra den senere del af 1800-årene — heriblandt en model af en hjørnekasemat med en 26 cm kanon fra panserskibet HELGOLAND (1878) og en model af panserskibet TORDENSKJOLD's 35,5 cm kanon (1880) — det sværeste kaliber bagladeskyts, der har været anvendt som skibsartilleri — ikke alene i den danske, men også i de øvrige nordiske flåder. Disse modeller omfatter foruden selve kanonen tillige panserbeskyttelse, projektiler, ammunitionstilførsel og hele det tekniske udstyr.

I Søartilleriets Museum indgår tillige en større samling håndvåben — dels de vekslende tiders almindelige og reglementerede våben og dels enkelte mere eller mindre vellykkede opfindelser og interessante specialkonstruktioner.

Hertil kommer forskellige instrumenter, kompasser, skibsinventar, signaltavler, miner, torpedoer, netsakse og periskoper m.m. samt nogle skibsornamenter og gallionsfigurer fra ophuggede skibe.

Med meget små økonomiske midler, men med stor interesse for sagen og en opofrende indsats af personalet — ofte i fritiden — var det gennem årene lykkedes at skabe den store og særdeles værdifulde samling, der efterhånden er blevet til Søartilleriet Museum.

Specialsamlingerne

Rundt om ved Søværnets forskellige, nuværende og tidligere institutioner er der i tidens løb ved at bevare og vedligeholde kasseret gods og udrangeret undervisningsmateriel blevet skabt en række specialsamlin-

ger, der ikke alene er af marinehistorisk, men også af kulturhistorisk værdi til belysning af livet om bord i Flådens skibe i ældre tider.

At *Søminevæsenet* til undervisningsbrug har såvel en mine- som en torpedosamling er selvsagt. Minemateriellet er anbragt i et særligt Minemuseum på Quintus.

Hertil kommer tillige samlinger under følgende institutioner:

Søværnets Intendantur: Kabysinventar, skaffegrejer, fadeværk, lanterner, skilsklokker, værktøj, strafferedskaber m.v.

Søværnets Navigationsvæsen: Instrumenter, navigationsgrej og andet materiel.

Søkortarkivet: Søkort m. m. vedrørende soopmåling.

Søværnets Bygningsdistrikt: Kort og planer over Nyholm og Gammelholm gennem tiderne med tegninger og fotografier af såvel ældre, nedrevne som nuværende bygninger.

Søværnets Fjernkendingskole: En del filmoptagelser og en større samling fotografiske negativer af historisk interesse.

Søværnets skoler: forskellige historiske genstande.

Endvidere er 7 originale gallionsfigurer opstillet forskellige steder på Holmen, og et anker optasket fra vraget af Iver Huitfeldts DANNEBROG er anbragt i kasernegården. Marinekaserne København (tidligere Søværnets Kaserne).

Desuden har *Fyr- og Vagervæsenet* et eget museum med: Fyrspejle, -lenser, -lygter, -lamper og -mekanismer samt modeller af fyrankæg og fyrskibe.

Det er imidlertid ikke hensigten, at alle genstandene fra disse specialsamlinger m.v. skal indgå i et kommende orlogsmuseum. Hvor specialsamlingen er stærkt knyttet til sin institution, eller hvor undervisningshensyn gør sig gældende, vil det være naturligt, at gen-

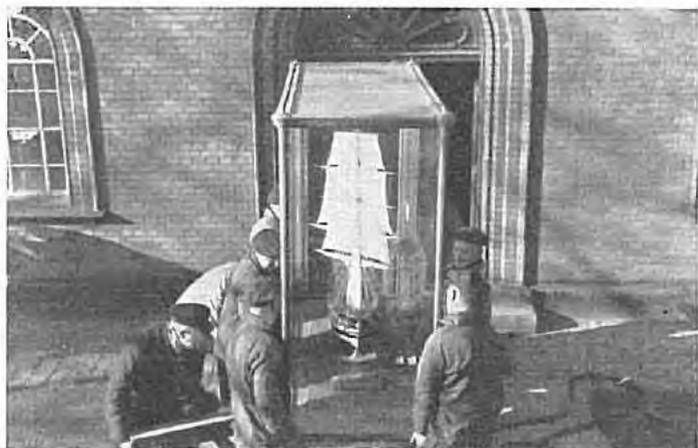


Klargøring til Modelsamlingens evakuering til Frederiksborg Slot April 1940. Til venstre modellen af orlogsskibet FYEN, 1736, nedrigget og med bærestang stukket gennem kanonportene agter. I midten modellen af projektet til tredækkeren STORE CHRISTIANUS QUINTUS, 1697, ligeledes nedrigget og i baggrunden til højre modellen af orlogsskibet SLESVIG, 1725, der i 1733 blev »Chinafarer«. — Billedet er taget i Modelkammerets store hal med det søjlebårne galleri, der omgav hallen.

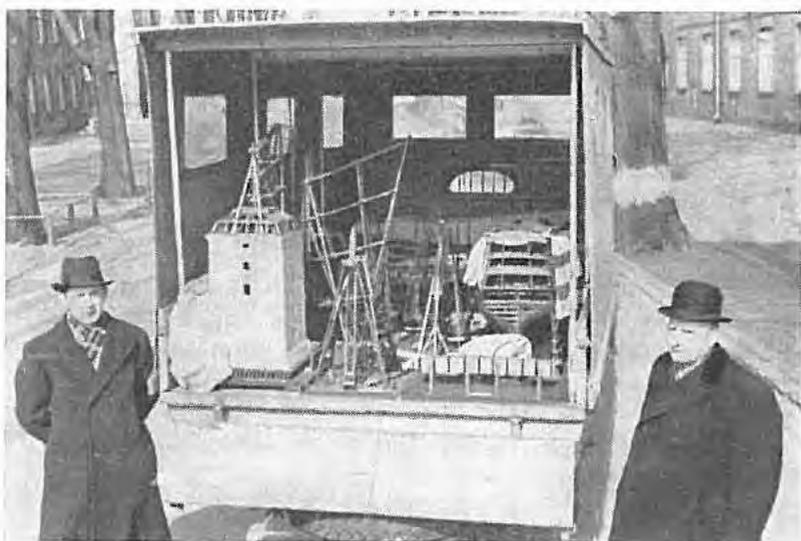
standene forbliver i specialsamlingerne, idet det dog må forudses, at de skal kunne udlånes til eller midlertidigt deponeres på Orlogsmuseet, såfremt der f. eks. her arrangeres særudstillinger med tilknytning til den pågældende institution.

Modelsamlingens Evakuering til Frederiksborg Slot

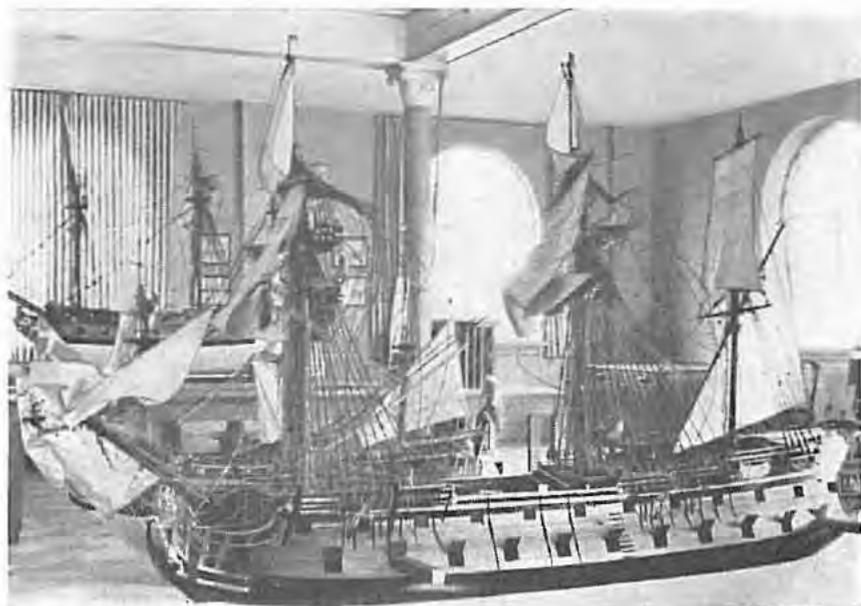
Efter den tyske besættelse frygtede man for, at Modelsamlingen ved sin anbringelse på Holmens militære område kunne blive udsat for beskadigelse eller ødelæggelse som følge af krigshandlinger. Flådestationen indstillede derfor kort efter den 9. April 1940 til Mari-



Modellen af orlogsskibet DANNEBROG, 1850, udbæres i montre fra Modelkammeret.



Modellen af Nyhølm's Kran (bygget 1746—51) og konstruktionsmodeller m. v. anbragt på lastvogn klar til transporten til Frederiksborg Slot. Til venstre modellererassistente E. Werge og til højre modellerer O. C. Døge.

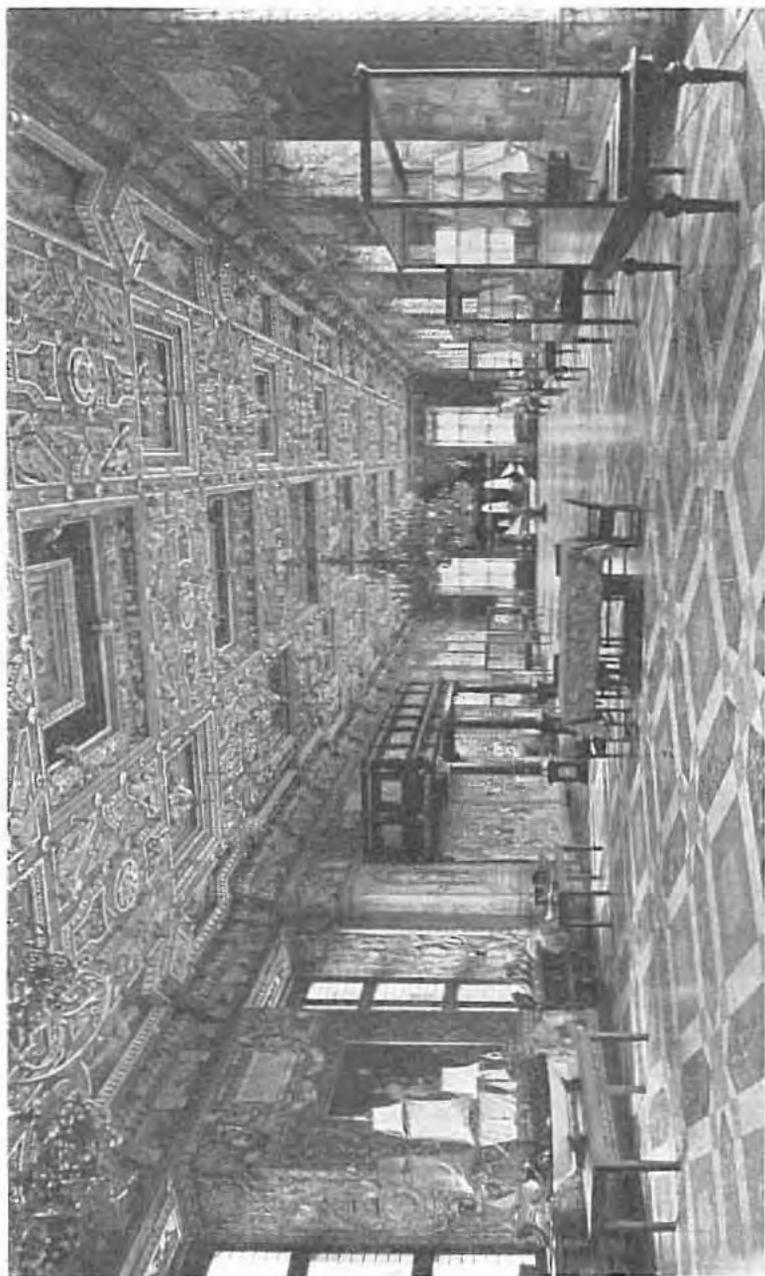


Modellen af orlogsskibet FYEN, 1736, nedrigget og med bærestænger gennem kanonportene før transporten til Frederiksborg Slot April 1940. I baggrunden SLESVIG og mellem denne model og FYEN skimtes STORE CHRISTIANUS QUINTUS.

neministeriet, at samlingen blev evakueret og bragt bort fra København.

Inden ministeriet traf sin endelige bestemmelse, blev der skyndsomst foretaget forskellige undersøgelser for at finde et sted, hvor modellerne, så længe krigen varede, kunne opbevares under mere trygge forhold end på Holmen. Men da det viste sig at være vanskeligt at finde et egnet sted, henvendte Flådestationen sig til museumsdirektør Andrup, »Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg«, for at søge råd her.

Direktør Andrup, der havde et godt kendskab til Modelsamlingen, og som anså dens historiske værd for at være så betydelig, at en evakuering burde ske hur-



Ridtersalen i Frederiksborg Slot med skibsmodeller 1940—48.



Modellen af orlogsskibet FYEN, 1736, opstillet uden montre i Riddersalen på Frederiksborg Slot.

ligst muligt, tilbød derfor straks at søge fremskaffet tilladelse til, at samlingen blev overført til og opbevaret på Frederiksborg Slot.

Tilladelsen blev straks givet, og omgående traf Flådestationen foranstaltninger til overflytningen, der påbegyndtes den 26. April.

Hvor det var muligt, blev modellerne transporteret stående i deres monterer, men montererne til nogle af de største sejlskibsmodeller var så store, at modellerne måtte udtages af montererne, der blev efterladt på Holmen. Endda var disse modeller så store, at man under transporten og opbæringen ad Frederiksborgmuseets

ret snævre trapper måtte sænke bram- og fastestænger med tilhørende gods og sejl og brase ræerne for at reducere højden og bredden af rejsningerne. Disse store modeller blev derfor opstillet uden montre²²).

Evakueringen tilendebragtes i løbet af 8 dage og omfattede hele samlingen uden hensyn til de enkelte genstandes større eller mindre historiske værd. Udover de nævnte tomme, store montrer og modellen af orlogsskibet CHRISTIAN DEN SYVENDE, der endnu var under bygning i Modelsamlingens værksted, blev således intet efterladt på Holmen.

De fleste af de riggede skibsmodeller — dels i og dels uden montrer — fik sammen med de ornamenterede modeller af stævne og agterspejle plads i Riddersalen i slottets anden etage, medens konstruktionsmodellerne og samlingens øvrige genstande blev magasineret i slottets thestuefløj.

At modellerne præsenterede sig langt smukkere, og at de langt bedre kom til deres ret ved at være opstillet uden montre faldt straks i øjnene. Riddersalen og de fritstående riggede orlogsskibsmodeller klædte hinanden. I det hele taget havde man vel næppe indenfor landets grænser kunnet finde mere passende omgivelser til skibsmodellerne end netop her. Det gav en anelse om det smukke syn, det i sin tid må have været, da den første, nu længst forsvundne modellsamling i Christian IV's dage havde til huse i Den kongelige Skibssal i det daværende Frederiksborg Slot.

Soartilleriets Museum blev også evakueret — men på en noget anden måde — idet de fleste genstande efter adskillelse og nødtørftig konservering blev nedpakket og opmagasineret forskellige steder uden for Holmens område — bl. a. i krudttårne og i Tøjhusets depoter.

Søværnets Museumskommission

Besættelsen blev ikke — som man havde frygtet — en katastrofe for vore marinehistoriske samlinger. Men det var ikke langt fra, at en femte katastrofe kunne være indtruffet i årene efter Befrielsen ved den store mineeksplosion på Holmen den 23. November 1951. Hvis modellerne — som det var blevet foreslået — havde været opmagasineret i Spanteloftsbygningen, ville de have lidt ubodelig skade²³). Lykkeligt undsluppet denne fare lurede en katastrofe dog stadig i form af ødelæggelse ved et langsomt forfald dels ved opstilling af modellerne under mindre gode forhold og dels ved, at materiellet fra Søartilleriets Museum stadig lå nedpakket i kasser uden tilstrækkeligt tilsyn og fortsat konservering.

Efter modellernes evakuering i April 1940 var Modelkammeret blevet omdannet til kaserne for Holmens Vagtstyrke, der var indlogeret her til den 29. August 1943, hvor Tyskerne overtog bygningen.

Det var ikke noget opbyggeligt syn, der mødte een, da man genså Modelkammerets indre i Maj 1945.

Søværnet havde imidlertid så mange andre og mere presserende opgaver, der skulle løses i den første tid efter Befrielsen, at spørgsmålet om Modellsamlingen måtte læde noget i baggrunden. Foreløbig stod modellerne jo godt og fog sig smukt ud oppe på Frederiksborg Slot.

En løsning af Søværnets fremtidige museumsforhold havde dog naturligvis stadig ligget Flådens øverste ledelse på sinde. Man var i hvert fald ganske klar over, at Modelkammeret på Holmen efterhånden var blevet for lille til at rumme og på en værdig måde vise vore skibsmodeller, ligesom dets beliggenhed var uheldig, dels fordi offentligheden her ikke havde den ønskelige

besøgsmulighed og dels fordi — som også eksplosionsulykken tydeligt havde vist — beliggenheden på et militært område altid ville kunne medføre en risiko. De samme betragtninger gjaldt selvsagt også for Søartilleriets Museum. Det ville derfor både være ønskeligt og naturligt at forene dette med Modelsamlingen og en del af specialsamlingerne, således at det ORLOGSMUSEUM, som man allerede for mange år siden for-gæves havde gjort forsøg på at få etableret, nu endelig kunne blive til virkelighed.

Marineministeriet nedsatte derfor ved skrivelse af 23. Juni 1948 med den daværende direktør for Nationalmuseet, professor, dr. phil. *P. Nørlund* som formand en kommission til behandling af Søværnets museumsforhold. Kommissionen — almindeligt benævnt Søværnets Museumskommission — havde som øvrige medlemmer:

Direktøren for Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot, mag. art. *O. Andrup*,

Direktøren for Søartilleriet, kommandør *H. J. Rasmussen*,

Kommandørkaptajn *S. B. Greve*,

Orlogskaptajn *P. Holck*, Kommitteret ved Holmens historiske Modelsamling,

Orlogskaptajn *A. Linde*, kontorchef i Marineministeriet,

Arkitekt *Holger Sørensen*, Søværnets Bygningsvæsen — og

Marinehistorikeren, cand. mag. *J. H. P. Barfod*, der var kommissionens sekretær.

Efter direktør Nørlunds død i foråret 1951 fortsatte kommissionen sit arbejde under direktør Andrups ledelse, og ved udkommando som chef for ekspeditions-skibet GALATHEA udtrådte kommandørkaptajn Greve

s. å. af kommissionen og afløstes af kommandørkapitajn *R. Steen Steensen*.

Den 29. December 1952 afgav kommissionen en af samtlige kommissionsmedlemmer enstemmigt tiltrådt betænkning til Forsvarsministeriet. Med betænkningen fulgte det senere omtalte projekt til et Orlogsmuseum på Charlottenlundfortet.

Den hjemløse Modelsamling

Søværnet, der efter Befrielsen havde et stort behov for plads og bygninger — og som allerede i April 1940 efter evakueringen af samlingerne havde lagt beslag på såvel Søartilleriets museumslokaler som Modelkammeret til andre formål — var derfor nødt til vedblivende at disponere over samlingens lokaler til militært brug, idet man som nævnt dels ikke mente, at det ville være rigtigt at lade samlingerne føre tilbage til de trangere, tidligere lokaler og dels håbede på oprettelsen af et samlet Orlogsmuseum i en ikke alltfør fjern fremtid.

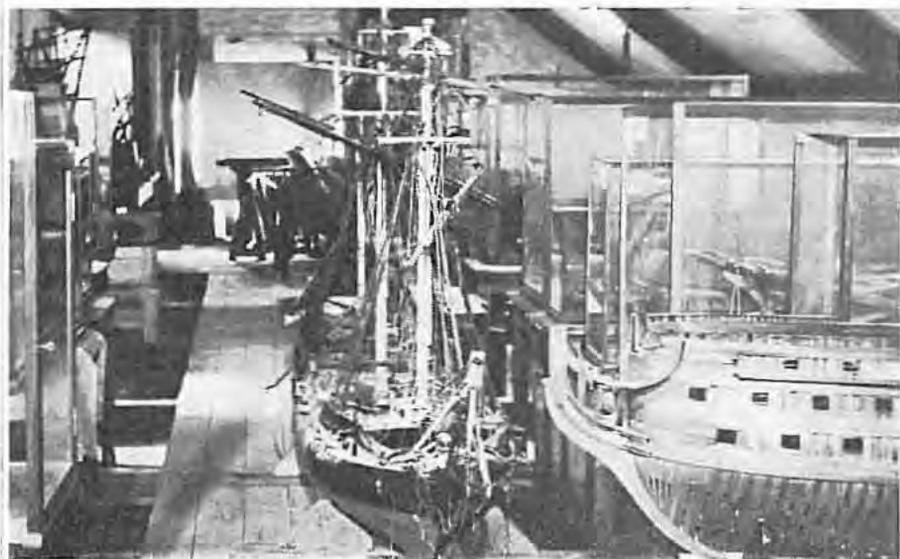
Søartilleriets museumslokaler anvendtes af Søartilleriet, medens Modelkammeret blev ombygget til brug for den nyoprettede Forsvarets Fjernkendingsskole (nu Søværnets Fjernkendingsskole), idet Modelkammerets værksted dog stadig forblev i denne bygning, ligesom loftet i 2. etage indrettedes til henstuvning af samlingens konstruktionsmodeller m. v., efter at disse atter var kommet tilbage fra Frederiksborgmuseet.

Efterhånden som forholdene var faldet ind i et mere normalt leje, måtte modellernes deponering på Frederiksborgmuseet ophøre. Dels hørte modellerne ikke hjemme her, hvor museet nu ønskede at disponere over pladsen på anden måde, og dels var tilsynet med modellerne og deres vedligeholdelse vanskelig og upraktisk så langt borte fra værkstedet.



Under Modelsamlingens hjemløshed var en del af de værdifulde modeller henstuvet på Fjernkendingsskolens loft. En del af de uerstattelige, originale konstruktionsmodeller henstår stadig på loftet.

I tiden mellem September 1948 og Februar 1950 blev modellerne derfor hjemført til Søværnet²⁴), idet konstruktionsmodellerne m. v. som nævnt opmagasineredes på det tidligere Modelkammers loft, medens de riggede modeller blev anbragt rundt om hos Søværnets forskellige institutioner og myndigheder, hvor de opstilledes i kontorer, gange, vestibuler m. v. Her pyntede de selvfølgelig, men ofte stod de også i vejen. Nogle modeller blev tilmed en tid deponeret udenfor Søværnets område, således bl. a. i Krudttårnsmuseet i Frederikshavn og på Københavns Navigationssskole²⁵). Forholdene de forskellige steder var dog ikke altid lige ideelle for skibsmodellerne. Gulvene, der ikke var beregnet til opstilling af de tunge museumsgenstande, ry-stede således ofte, når nogen passerede, hvorved mo-

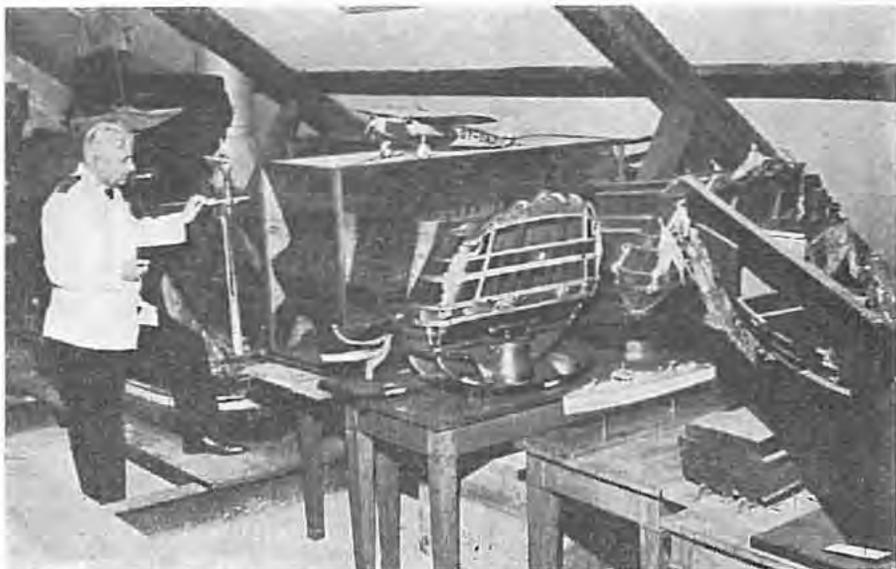


Fjernkendings skolens loft med henstavede skibsmodeller. Midt i billedet takkelmodellen af fregatten FRIDERICHSVÆRN, 1783—1807. Til højre stævnen af konstruktionsmodellen til orlogsskibet CHRISTIANUS SEXTUS, 1733—69.

dellernes sejl og rigning skamfilede og blev slidt. Også tilsynet med modellerne og deres vedligeholdelse vanskeligjordes ved deres anbringelse på vidt forskellige steder og ofte langt fra værkstedet.

Både Modelsamlingen og Søartilleriets Museum var således nu for alvor blevet hjemløse eller måske rettere sagt — spredt og ofte nedpakket som deres genstande var — eksisterede de faktisk ikke mere som egentlige samlinger.

At anvise udveje til at råde bod på denne sørgelige tilstand havde derfor været Museumskommissionens opgave. Den kunne løses enten ved, at der straks blev bygget et passende og værdigt Orlogsmuseum for de nationale klenodier, som samlingerne indeholdt — eller ved, at der blev fundet et egnet midlertidigt opholdssted



Henstuede modeller på Fjernkendingsskolens loft i midten af 1950'erne. På bordet i midten modellen af spejlornamentet til orlogsskibet IYDLAND, 1739, og herover en model af passagerflyet Fokker F XII — bygget af Orlogsværftet til DDL i 1935. I baggrunden til venstre skimtes takkelmodellen (vandliniemodel) af orlogsskibet PHOENIX (14), 60 kanoner, 1810—34. Derefter blokskib. Ophugget 1843. — Datidens danske orlogsskibe havde mellem de to lukkede (underste) batterier et bredt, hvidmalet bælte og over dette en smallere, hvid linie.

for disse, hvor eventuelt et repræsentativt udvalg af skibsmodellerne kunne udstilles og gøres tilgængelige for offentligheden, samtidig med at de øvrige genstande opmagasineredes under forhold, hvor et forsvarligt tilsyn og en hårdt tiltrængt konservering af de siden 1940 nedpakkede museumsgenstande kunne finde sted, indtil det måske noget senere kunne lykkes at bygge det kommende Orlogsmuseum for de hjemløse samlinger.

De krav om plads og sikkerhed, som måtte stilles i forbindelse med ønskerne om let tilgængelighed for

publikum, indskrænkede de muligheder, der fandtes. Forslag om anbringelse og måske sammenslutning med museer, med hvilke et orlogsmuseum kunne have berøringspunkter som f. eks. Tøjhusmuseet og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg blev undersøgt, men viste sig alene på grund af pladsforholdene at være uigen-nemførlige²⁶). At indrette museet i fregatten JYLLAND måtte man ligeledes se bort fra på grund af den ringe dækshøjde og de dårlige lysforhold samt vel ikke mindst brandfaren i den gamle træfregat.

Bygning af et nyt museum på Esplanaden — eller et projekt om ombygning og overdækning af nogle Nyboderlænger stødte på praktiske vanskeligheder — for Nyboderprojektets vedkommende bl. a. nedlæggelse af holiger — samtidig med at pladsbehovet disse steder kun nødtørfigt kunne blive tilgodeset.

Den bedste løsning, som kommissionen fandt frem til, og som derfor også eenslemmigt blev tiltrådt af alle dens medlemmer, var opførelsen af en museumsbygning på Charlottenlundfortets terræn (jfr. s. 72—74). Dette forslag blev udarbejdet som projekt, idet der samtidig fremfortes følgende argumenter til dets fordel:

Grunden tilhører Staten.

De frie omgivelser frembyder mulighed for at kunne rejse en flagmast — evt. som et orlogsskibs mast med mærs og ræer og rigget med stående gods — som et fra land og sø let synligt vartegn, ligesom gallionsfigurer og evt. et udsnit af et batteridæk kan indgå i bygningens arkitektur.

Beliggenheden er nær København og ved søen samt i et kvarter, hvor der allerede findes museer og institutioner med tilknytning til søen: Danmarks Akvarium, Fiskeribiologisk Museum og Marinebiologisk Laboratorium.

En del af fortets kasematter vil kunne anvendes til

værksteder og magasiner samt til hurtig evakuering af de mest værdifulde modeller i en krisesituation.

Sidst men ikke mindst vil der være gode udvidelsesmuligheder.

Da man — sådan som forholdene var — forstod, at oprettelsen af et for vore marinehistoriske minder fuldt værdigt Orlogsmuseum måske ikke lod sig realisere i de allerførste år, blev der tillige fremsat forslag om et midlertidigt opbevaringsted for modellerne — således at disse kunne udfries fra deres hjemløshed og samles under et mere rationelt og effektivt tilsyn, end deres ophold på de mange spredte tilholdssteder muliggjorde, samtidig med at et repræsentativt udvalg blev udstillet under forhold, hvor publikum havde adgang til at bese dem.

Forskellige muligheder blev her undersøgt — blandt andet leje eller lån af passende lokaler eller erhvervelse af en større privatbeboelse i et af Københavns yderdistrikter,

Orlogsmuseets Komité

Allerede i efteråret 1949 var tanken om stiftelsen af en marinehistorisk forening til støtte for oprettelsen af et orlogsmuseum blevet drøftet i Søværnets Museumskommission, men da man ikke mente, at en af ministeriet nedsat kommission burde være medstifter af en privat forening, fortsattes arbejdet for stiftelsen af en sådan udenfor kommissionen. I sommeren 1950 behandlede spørgsmålet i »Tidsskrift for Søvesen«, og efter orienterende møder stiftedes *Marinehistorisk Selskab* den 5. Marts 1951.

Efter at kommissionen havde afgivet sin betænkning den 29. December 1952, arbejdede selskabet med forskellige planer om at få arrangeret en midlertidig udstilling af nogle af de smukkeste og mest repræsenta-

live af Modelsamlingens riggede skibsmodeller, samtidig med at man i tale og skrift, så vidt selskabets midler tillod og dets indflydelse strakte sig, søgte at henlede offentlighedens opmærksomhed på Søværnets fortvivlede museumsforhold. Som et led i disse bestræbelser havde man formålet museumsdirektør Gerhard Albe fra *Statens Sjöhistoriska Museum* i Stockholm til i Februar 1953 at holde et foredrag om dette museum og den forståelse, man i Sverige havde for betydningen af at bevare nationens orlogsminder.

Da man imidlertid, alt som tiden gik, mere og mere måtte befrygte, at skibsmodellerne og de øvrige marinehistoriske genstande skulle lide uoprettelig skade ved deres fortsatte forbliven under de i længden uholdbare opbevaringsforhold, dannedes i 1956 under forsæde af chefen for Søværnet, viceadmiral A. H. Vedel, Orlogsmuseets Komité med det formål — eventuelt på privat basis — at søge Søværnets efterhånden prekære museumsforhold løst.

Da komiteen efter forgæves at have undersøgt forskellige muligheder erfarede, at kirkesalen i 1ste etage i Sct. Nicolai Kirkebygning, hvor Københavns Kommunes Hovedbibliotek havde udlån, ville blive ledig i 1957 ved bibliotekets flytning til nye lokaler, indledtes forhandlinger med kommunen, der ejede og administrerede kirkebygningen i h.t. en særlig fundats. Kommunen stillede sig særdeles imødekommende, og da det lykkedes komiteen ad privat vej at skaffe de nødvendige midler samtidig med, at man opnåede Forsvarsministeriets tilladelse til at lade en del af skibsmodellerne og de øvrige marinehistoriske genstande fra Søværnets samlinger indgå i en udstilling, blev der i August 1957 mellem komiteen og Københavns Kommune oprettet kontrakt om Leje af kirkebygningens forstue til ORLOGSMUSEETS UDSILLING.

Orlogsmuseets Udstilling i Sct. Nicolai Kirke

Sct. Nicolai er en af Københavns ældste kirker, idet kun Vor Frue og den nu helt forsvundne Sct. Clemens vides at være ældre. Da kirken i sin tid blev bygget, gik havnen næsten helt op til dens mure, hvorfor det var ganske naturligt, at den blev indviet til de søfarendes skytsengel Sct. Nicolaus.

Første gang kirken ses nævnt er i året 1261, da en ridder testamenterede den alle sine skibe. I begyndelsen af 1500-årene blev den ældre kirkebygning afløst af en ny, og da Luthers nye lære kort efter holdt sit indtog i København, lød Hans Tausens forkyndelse fra prædikestolen og dansk salmesang under hvælvingerne i Sct. Nicolai, som derfor også kaldes den danske Reformations Moderkirke. Først i 1591 blev der råd til at give den nye kirkebygning et tårn — men dettes slanke sekskede spir blæste ned allerede i 1628, hvorved nogle af kirkens hvælvinger blev knust.

Efter at et nyt spir var blevet opsat i årene 1663—66, stod Sct. Nicolai nu — urørt af ildebranden 1728 — i næsten halvandet hundrede år som hovedstadens smukkeste kirke.

Men den 5. Juni 1795 blev Sct. Nicolai — som allerede omtalt i afsnittet Modelsamlingens Katastrofer — et af de første ofre for den store ildebrand dette år. Kirkens indre, spiret og en del af murene blev ødelagt. Toppen af spiret styrtede brændende ned på en af naboejendommene. Det kan nu ses anbragt i tårnets forhal.

Da man i en snes år forgæves havde forsøgt at få kirken genopbygget, blev ruinerne nedrevet i 1818 — med undtagelse af tårnet, der blev restaureret uden spir for at huse brandvagt og væglere, medens der til angivelse af den nøjagtige tid for korrektion af skibenes chronometre blev givet tidssignal med en faldende



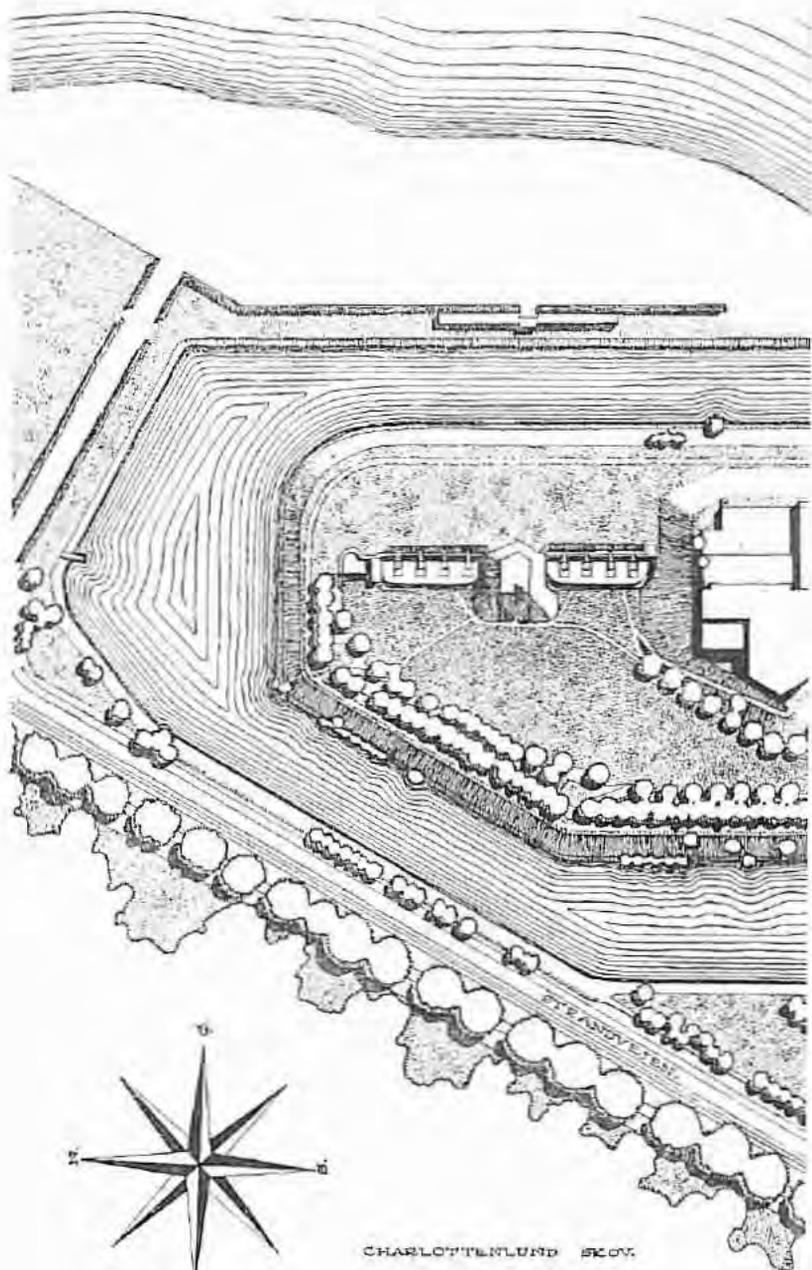
Modellen af sejlfregatten ROTA udbæres i sin montre fra Fjernkendingskolen for at overføres til Orlogsmuseets Udstilling i Sct. Nicolai Kirkebygning.

kugle oppe fra det flade tag på de søfarendes gamle kirke²⁷).

På pladsen omkring tårnet blev der derefter bygget et kompleks af slagterboder, der just ikke pyntede i bybilledet.

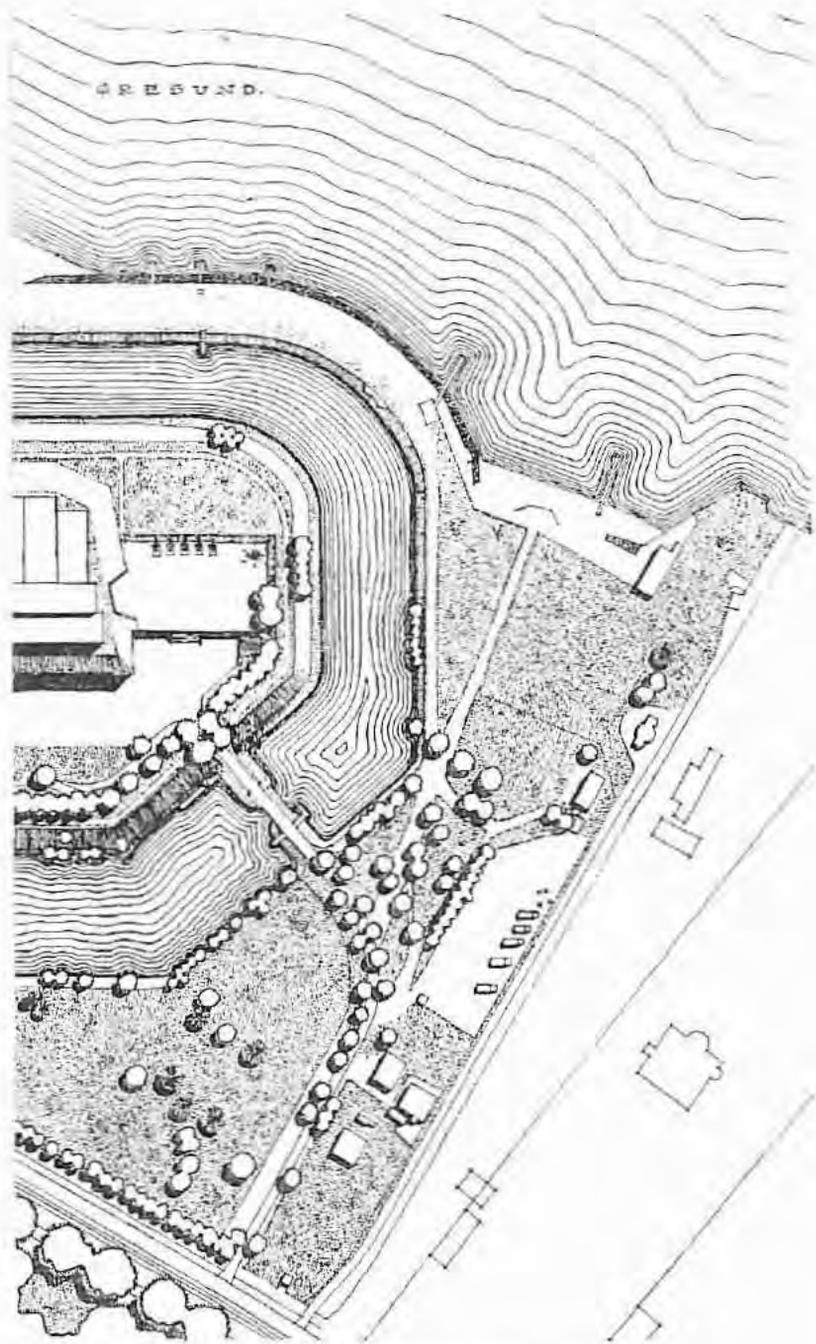
I 1908—10 bekostede brygger Jacobsen opsætningen af tårnets nuværende spir. Det blev udført efter samme tegninger som det oprindelige, men i noget større målestok.

Under 1. Verdenskrig lod departementschef P. N. Rentzmann og hans søster, frøken Ida Rentzmann, ved

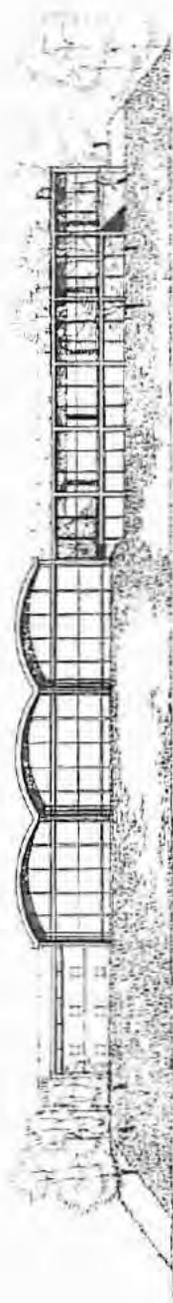


0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 150 200M.

Projekt til et Orlogsmuseum på Charlottenlundfortet i
Holger



ejdel for *Soværnets Museumskommission* af arkitekt
nsen.



Projekt til et Orløgmuseum på Charlottenlundfortet, Østsiden. Udarbejdet for Søbørnens Museumskommission af arkitekt Holger Sørensen.

frellestestamente den nuværende kirkebygning opføre i stil med den gamle, men noget forkortet på grund af bebyggelsen efter 1818 rundt om Nicolai Plads.

I 1917 blev den nye kirkebygning overdraget til Københavns Kommune med den testamentariske bestemmelse, at dens lokaler skulle benyttes til kirke, bymuseum, foredragssal og bibliotek. Da Flåden har sit gamle og egentlige hjemsted i København og således kan betragtes som værende en del af byen, må de testamentariske bestemmelser vel kunne siges at være fuldt respekteret ved etableringen af den midlertidige ORLOGSMUSEETS Udstilling i den gamle sømandskirke.

Da Københavns Kommunes Hovedbibliotek var flyttet til sine nye lokaler, og lejemålet mellem Kommunen og Orlogsmuseets Komité var blevet indgået, begyndte klargøringen af det smukke rum til udstillingen. Komiteen nedsatte en del udvalg til at varetage de forskellige opgaver, som forelå, og i December 1957 begyndte under ledelse af kontorchef B. von Munthe af Morgenstjerne indflytningen og opstillingen af de skibsmodeller og øvrige marinehistoriske genstande, som i selve salen skulle gøres tilgængelige for publikum.

Foruden denne udstilling findes der nemlig i sidegallerierne et halvt stokværk neden for salen en righoldig *studiesamling* af konstruktionsmodeller og våben, som det af pladshensyn ikke har været muligt at udstille. Denne studiesamling er tilgængelig for såvel danske som udenlandske marinehistorikere.

Foruden studiesamlingen findes der dog endnu et ikke ringe antal skibsmodeller og andre museumsgenstande opbevaret forskellige steder på Holmen og i Søværnskommandoen, ligesom størsteparten af de våben og genstande, som udgør Søartilleriets Museum



Formanden for Orlogsmuseets Komité, viceadmiral A. H. Vedel på talerstolen ved indvielsen af Orlogsmuseets Udstilling den 12. Marts 1958.

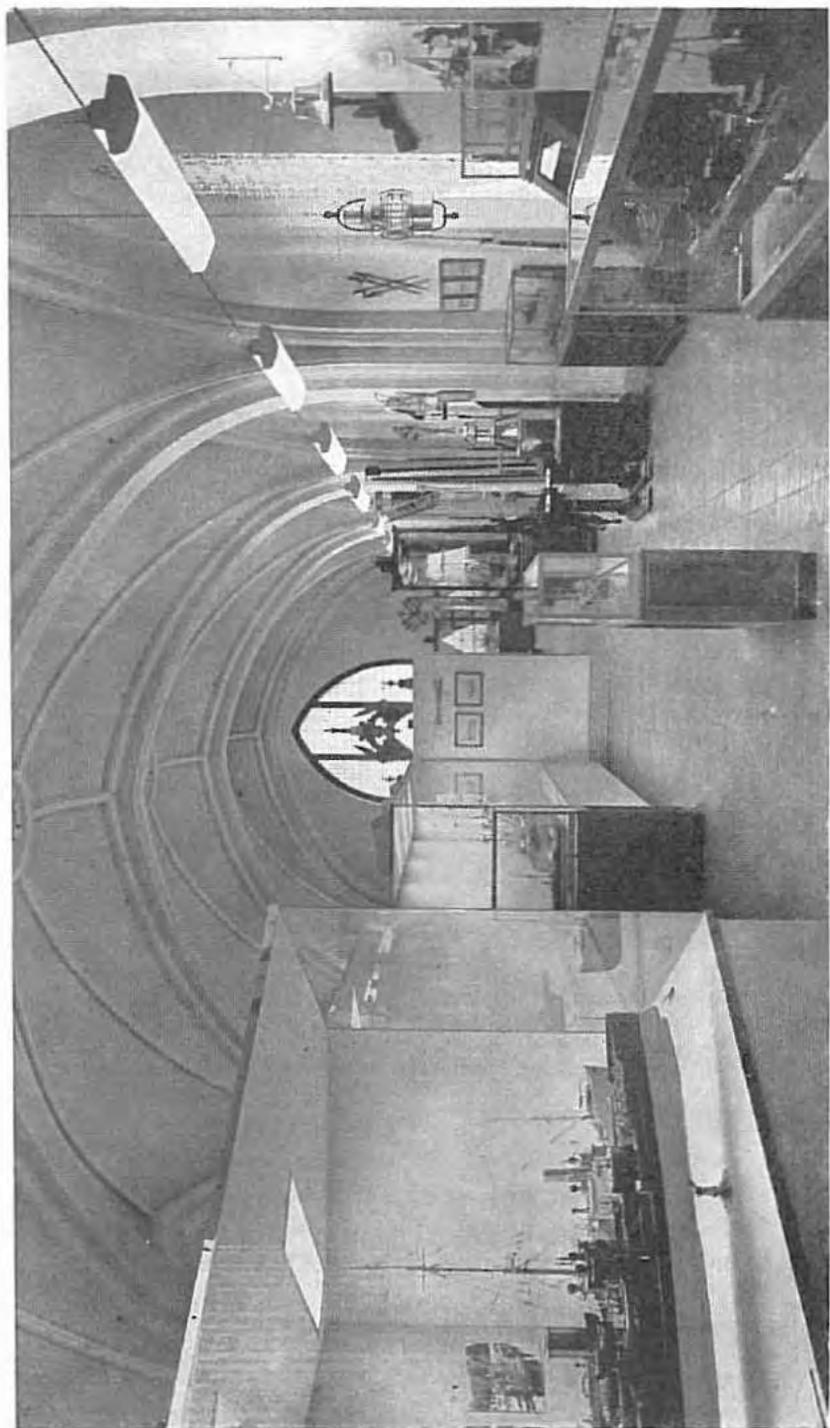
stadig henstår nedpakket i kasser. Alt i alt viser udstillingen således kun mellem godt en trediedel og halvdelen af alt det, som man til sin tid håber at kunne udstille i det kommende Orlogsmuseum.

Når det har været muligt at etablere Orlogsmuseets Udstilling så smukt, som det er gjort i Sct. Nicolai Kirke, skyldes det først og fremmest, at det ad privat vej lykkedes at skabe det nødvendige økonomiske grundlag. Men tillige har en stor del interesserede ved at stille billeder, genstande og effekter af marinehistorisk art til rådighed for udstillingen og det kommende Orlogsmuseum bidraget til at gøre samlingerne så komplette som muligt.



Udsnit af Orlogsmuseets Udstilling. Til venstre ses øverst konstruktionsmodellen til skytskibet HJÆLPERINDEN, 1718, og neden for denne konstruktionsmodellen til orlogsskibet PRINS CARL, 1696. I billedets højre kant en i træ skåret statue af Christian IV udført af billedhuggerformand Mogensen ca. 1805 efter Thorvaldsens statue i Roskilde Domkirke. — Jfr. billedet side 41.

Den 12. Marts 1958 kl. 1400 blev Orlogsmuseets Udstilling åbnet ved en kort og smuk højtidelighed, der indledtes med en pompøs fanfare for signalhorn og trommer spillet af et musikkorps fra Søværnet.



Derefter talte formanden for Orlogsmuseets Komité, viceadmiral A. H. Vedel, der takkede for den velvilighed Københavns Kommune havde vist ved at give udstillingen husrum i den smukke kirkesal, medens Københavns Overborgmester Sigvald Munk bød Flådens skibsmodeller velkommen i Københavns gamle sømandskirke. Tilsidst talte Direktøren for Nationalmuseet, professor, dr. phil. Johannes Brøndsted, som glædede sig over, at de mange minder fra Flådens fortid nu blev gjort tilgængelige for offentligheden. Som en søfarende nation kunne vi ikke være bekendt kun at bevare slotte, huse, møller og gårde — også mindet om skibene, der har vore sømænd på færd mod de fremmede lande, og som værnede vort land mod angreb og ufred, var et vigtigt led i vor kulturarv.

Højtideligheden afsluttedes med den samme pompøse fanfare som ved indledningen — komponeret over Søværnets forskellige gamle hornsignaler.

Hermed var Orlogsmuseets Udstilling åbnet — og et skonsomt udvalg af Søværnets mange marinehistoriske minder var atter blevet gjort tilgængelige ikke alene for den nation, de tilhører — men tillige for alle de fremmede, der gæster vor hovedstad, og som her ønsker at se såvel den marinehistoriske som den kulturhistoriske udvikling af en gammel, søfarende nations orlogsflåde.

Ved Orlogsmuseets Udstilling i Set. Nicolai Kirke er der således taget et betydningsfuldt skridt på vejen frem, men denne udstilling er ikke den endelige løsning, stadig henligger talrige marinehistoriske genstan-

◀= Orlogsmuseets Udstilling i Set. Nicolai Kirkebygning. I montren til venstre modeller af kystforsvarsskibet (kystpanserskibet) PEDER SKRAM, 1908—43, og mineskibet LOSSEN, 1910—43. Til højre forneden modellen af kystjageren, nu patruljebåden WILLEMOES, 1943, færdigbygget 1947.

de — især fra Søartilleriets Museum — under mindre betryggende forhold.

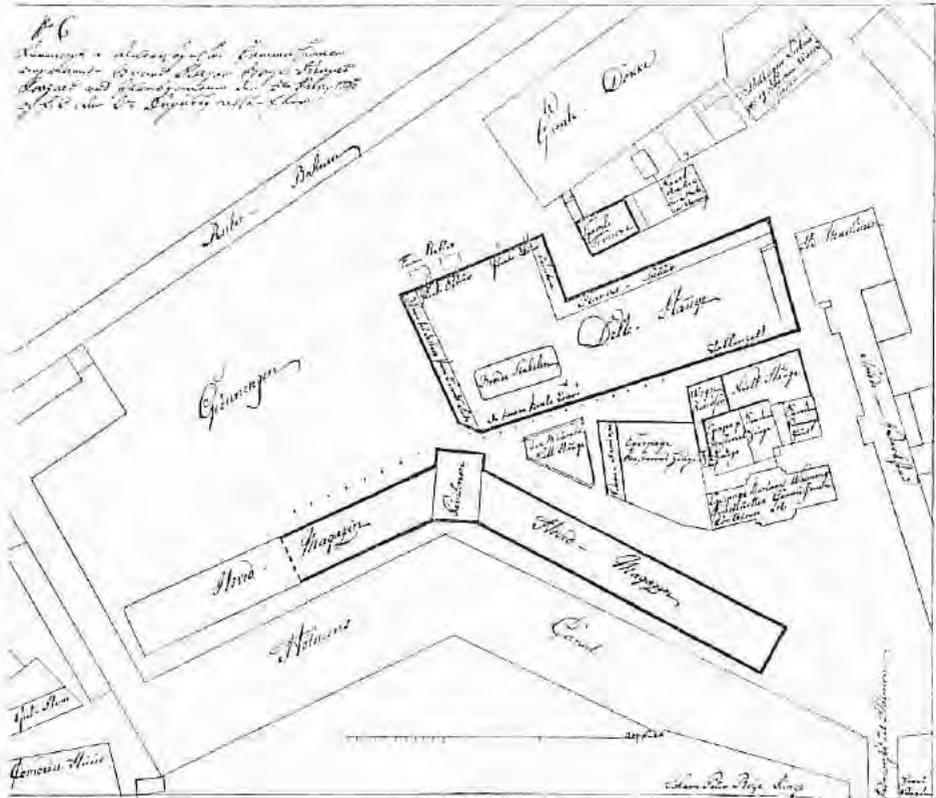
Orlogsmuseets Udstilling er *midlet*, der skal henlede opmærksomheden på eksistensen af vore marinehistoriske minder og vække interessen for dem — *målet* er ORLOGSMUSEET, der en dag skal rumme og vise alle disse mange nationale klenodier.

Som det er berettet i dette skrift vides modeller af danske orlogsskibe fremstillet så tidligt som i året 1555. Men skønt flere samlinger af sådanne skibsmodeller har eksisteret i de følgende 115 år, regner man dog først den 25. Juni 1670 som datoen for oprettelsen af Flådens historiske Modelsamling. Under vekslende navne har denne samling i de snart 300 år, den nu har bestået, kendt både gode og onde kår.

For alle, der nærer kærlighed til og interesse for vor Flåde og for vort Fædrelands historiske minder, må det være et håb, at Flådens historiske Modelsamling kan fejre sin 300-årige beståen den 25. Juni 1970 under tag i eget hus og her fremtræde på en værdig måde.

TILLÆG 1.

Billeder fra Branden 1795.



Grundplan af den del af Gammelholm, hvor branden opstod den 4. Juni 1795. De fuldt optrukne streger angiver, hvad der brændte. I midten ses Dellehaven (*Delle-Haugen*) og under denne langs Holmens Kanal Hovedmagasinets to fløje med Pavillonen med Modelsamlingen midterst. På den modsatte side af kanalen Størrestræde. Forneden til højre Hovedvægten og indkørslen til Gammelholm. Forneden til venstre Gjethuset (kanonstoberi 1671—1757) og Komediehuset ved Kongens Nytorv. Gjethuset, der til dels lå på det nuværende Kgl. Teaters grund, var i 1767 udsdelt til at være Søkadet-Akademi, men blev det ikke. Blev Artillerikadet-Akademi 1773 og husede 1830—66 Den militære Højskole. Derefter nedrevet. Planen udarbejdet af brandmajor J. P. Boye Junge umiddelbart efter branden.



Det første udbrud af *Kjøbenhavns Ildsvaade* den 4. Juni 1795 mellem kl. 3 og 4 om eftermiddagen i Delehaven på Gammelholm set fra *Smede-Mesterens Vaaning* mellem *Delle-Haugen* og *Gamle-Dokke* (jfr. planen s. 81). Bygningen til venstre, hvis opførelse efter Philip de Langes tegninger påbegyndtes i 1746 under Grev Danneskiold-Samsøe, skulle oprindeligt have været Søkadet-Akademi. Efter Danneskiold-Samsøes afgang senere s. å. ændredes denne bestemmelse, idet bygningen blev taget i brug som kontorbygning og bolig for denældste ekvipagemester. På planen s. 81 ses denne bygning (med fremspringende midterparti) mellem de sydøstlige dele af *Delle-Haugen* og *Hoved-Magazinet*.

Da Admiralitetsbygningen i Storrestræde var blevet odelagt ved branden i 1795 (se modstående Billede), flyttede Admiralitets og Commissariats Collegiet ind i Philip de Langes af branden skånedede bygning, der fra 1848 til Gammelholms evakuering i begyndelsen af 1860erne fortsatte som Marineministeriets domicil. ⇒



Storstræde med Admiralitetsbygningen (Generalkommissariatet) og Holmens chefs bolig (med hovedindgangsporten til Gammelholm) i flammer den 4. Juni 1795. I baggrunden til venstre ses den brændende hovedmagasinbygning med Pavillonon i midten og Holmens Kanal med pramme og fartojer, der deltog i redningsarbejdet. (Efter stik af G. L. Lahde).

Clicheerne til planen s. 81 og billederne af branden s. 29 og 82—83 er velvilligst udlånt af *Kjøbenhavns Brandforsikring*.

→ Mellem denne bygning og rogen ses i baggrunden spiret af Sct. Nicolai Kirke, der brændte den 5. Juni. Under spiret Hovedmagasinets søndre fløj og til højre for flammerne Pavillonon og den nordvestlige fløj, der delvis blev skånet af ilden — jfr. planen s. 81. (Efter stik af G. L. Lahde).

TILLÆG 2.

Personel ved Modelsamlingen

Modelbyggeriet og Modelsamlingen var som en naturlig følge af den mere sammenhæng med skibbyggeriet tillknyttet dette — oprindeligt med tilsyn af ekvipage- eller viceekvipagemesteren.

Den 10. December 1692 udnævntes Olaus Judichær til ekvipage- og fabrikmester, hvorefter det overordnede tilsyn i hovedsagen har påhvilet fabrikmesteren, indtil denne stilling nedlagdes i 1856. Ved oprettelsen af »Constructions-Commissionen« i 1739, hvori også fabrikmesteren havde sæde, har overopsynet dog ligget hos denne kommission.

I 1856 ændredes navnet Holmen til Orlogsværftet, og fabrikmesteren, der nu blev direktør for skibbyggeriet, fortsatte under chefen for Orlogsværftet med at have opsyn med modellerne.

Ved love af 1922 og 1924 deltes det hidtidige militære Orlogsværft i et militært anlæg, Flådestationen, og et civilt værft, Orlogsværftet, Modelsamlingen, der var fulgt med Orlogsværftet, udskiltes imidlertid kort efter fra dette og overgik den 1. Oktober 1925 til Flådestationen. Dog kunne Orlogsværftet stadig få fremstillet de modeller, der var nødvendige til brug ved skibskonstruktionen mod at betale Flådestationen de med dette arbejdes udførelse forbundne udgifter.

Modelsamlingen har derefter været underlagt Flådestationen med direkte tilsyn af en officer ved denne — i begyndelsen ekvipagemesteren.

Den 1. Oktober 1945 ansattes orlogskaptajn Preben Holck som Kommitteret ved Holmens historiske Modelsamling, hvilken stilling orlogskaptajnen fratrådte i December 1952, hvorefter kommandørkaptajn R. Steen Steensen overtog stillingen som Kommitteret ved Flådens historiske Modelsamling i forbindelse med tjenesten som chef for Fjernkendingsskolen.

8/11 1688: Vice-ekvipagemester, kaptajn Cl. E. Güntelberg beordredes til at forfatte en liste over modeller og tegninger og lægge disse i forvaring (s. 16).

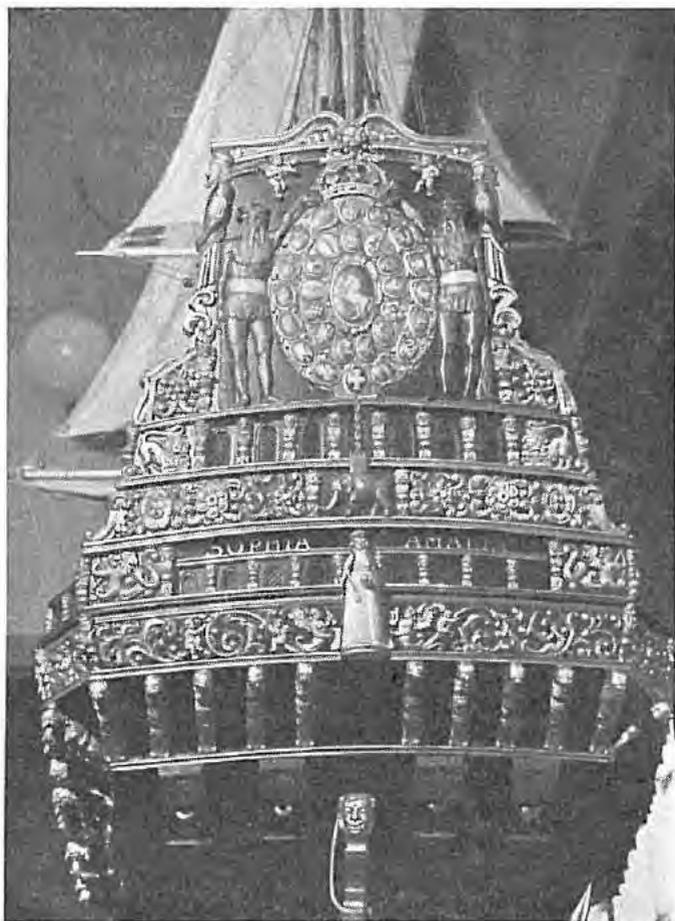
Okt. 1729: Formand Anders Eskildsen overtog tilsynet med »Hs. Majts. Model Cammer« (s. 17).

5/4 1742: Tilsynet med og regnskabsførelsen ved samlingen overdroges til skriver ved Konstruktionskommissionen Peter Christoffer Frigast (s. 24).

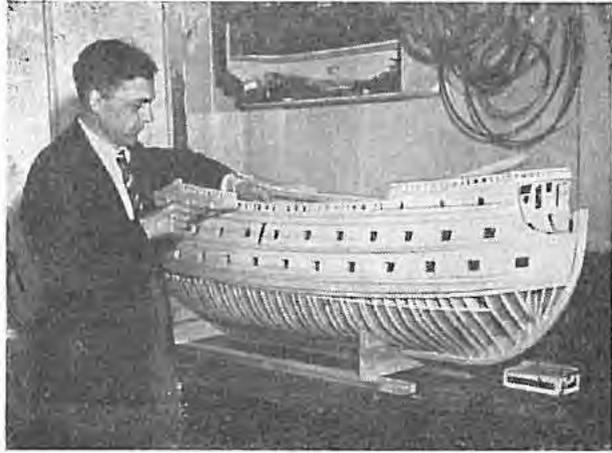
1748: Modelforvalter H. L. Schwartzenstein, der allerede tidligere havde afløst Frigast, udnævntes til modelinspektør. Afgået 1776.

1776: D. Stæhr (s. 26) ansattes som modelinspektør. † 1792.

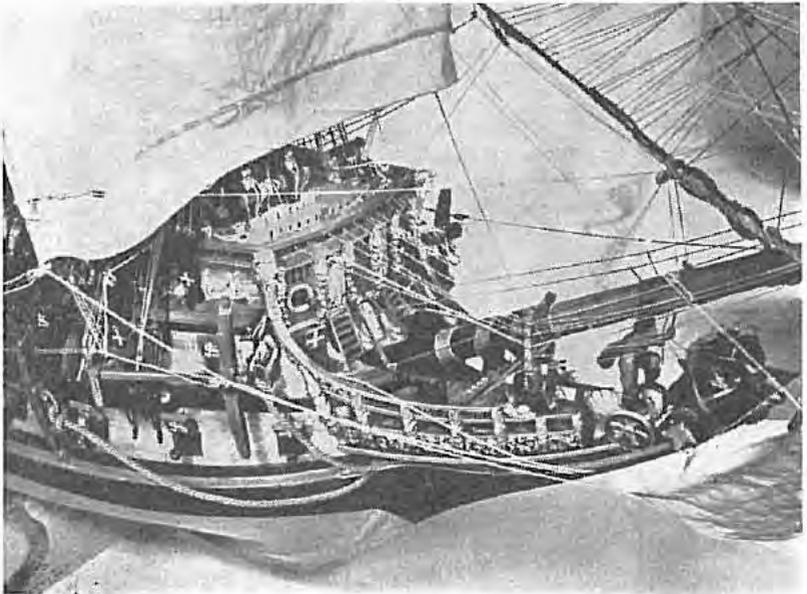
1792: A. F. Funch (* 15/7 1755), der var indtrådt i tjenesten



Orlogsskibet SOPHIA AMALIAS ornamenterede agterspejl med Kong Frederik III og Dronning Sophia Amalias alliancevåben. 1650—87. M 1956 (E. Werge).



Modellerer E. Werge arbejder på modellen af orlogsskibet SOPHIA AMALIA. Som det vil ses, bygges modellerne ikke alene i det ydre, men også indvendig med spanter, klædning og dæk m. v. som tro miniature-kopier af skibene.



Detaille af forskibet af modellen af orlogsskibet SOPHIA AMALIA.

7/2 1788, ansattes 3/9 1792 som modelinspektør og modellerer. Pensioneret 1/1 1827.

1/1 1827: A. C. Møller (* 14/10 1781), der var ansat ved Konstruktionskammeret 3/11 1810, overtog som modelinspektør opsynet med samlingen. † 24/3 1836.

1836: A. C. Schmidt (* 18/8 1787), der var ansat ved Konstruktionskammeret 9/5 1823 og i 1827 som modellerer, afløste Funch som modelinspektør. Pensioneret 1/4 1855.

1/4 1855: Chr. Ludvig Schön (* 15/6 1809), der 1/1 1837 var ansat som 2. modellerer, blev 1. modellerer og udnævntes samtidig til formand. † 26/11 1867.

1867: Edv. Jul. Jørgensen (* 19/12 1829), der 1/7 1847 var ansat ved Konstruktionskammeret, overtog tilsynet med Modelkammeret. 1/4 1881 udnævnt til formand og 1/10 1889 til kvartermand. Pensioneret 30/4 1900.

30/4 1900: Skibbygger Otto Christian Døge (* 1/2 1872) overtog opsynet med Modelsamlingen. Efter uddannelse som skibbygger overgik til tjenste ved Modelkammeret 1/4 1894. Formand 1/10 1904. Modellerer 1/5 1913. Pensioneret 28/2 1942 (se endvidere s. 90 øverste stykke). † 5/10 1954.

1/3 1942: Erik Werge (* 27/4 1904) ansattes som modellerer. Antaget til opløring 2/8 1920, overgik til Snedkerværkstedet 18/7 1927. Ansat som modellererassistent 1/12 1934.

TILLÆG 3.

Detailoplysninger vedrørende Modelsamlingens Genopbygning

I tiden 1807—80 blev der som nævnt i teksten kun bygget få skibsmodeller. Samtidig med bygningen af panserskibet TOR-
DENSKJOLD (1880) — oprindelig klassificeret torpedoskib — fremstillede en rigget model af dette skib i målestok 1:96 og i 1884 af kanonbåden GRØNSUND (1883) i målestok 1:36. Disse to modeller falder således helt udenfor de fleste af de i de følgende år fremstillede riggede skibsmodellers størrelsesforhold (1:48 eller 1:50).

Under krydsfergatten FYENS bygning bestemte underdirektør K. C. Nielsen (1883 direktør for Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet, 1895—1907 direktør for B. & W.), at der skulle fremstilles en model af skibet. Modellen, der blev bygget af Edv. Jul. Jørgensen tilriggedes af en ældre rigger, Olfert, og

blev så betids færdig, at den ved FYENS afløbning i 1882 kunne opstilles i kongetellet for at vise Kong Christian IX, hvorledes det færdige skib ville komme til at se ud.

Fra nu af kom der mere gang i modelbyggeriet — bl. a. fordi man begyndte at forberede sig til den store udstilling i 1888, i hvilken Marinen også skulle deltage (s. 43).

Ved Modelkammeret ansattes derfor efterhånden flere hjælpere til assistance for Edv. Jul. Jørgensen. Efter kortere eller længere tids forløb gik de dog alle tilbage til skibbyggeriet, da de var afskåret fra at få akkordfortjeneste ved Modelkammeret.

Til udstillingen byggedes modellerne af vort sidste lineskib DANNEBROG (1850) og krydserkorvetten VALKYRIEN (1888). Billedskærerarbejdet udførtes af billedskærer Ulrik Bjørn og riggerarbejdet af skibbygger Ferd. Bjørneboe, medens snedker Nic. Nielsen assisterede ved træarbejdet.

Da de to modeller var færdige, satte Bjørneboe nye sejl og løbende gods på modellen af fregatten NAJADEN (1811), og han og snedker Nic. Nielsen fortsatte derefter med at være til assistance ved modelbyggeriet. I 1913 afgik og pensioneredes Bjørneboe og i 1927 Nic. Nielsen.

I slutningen af 1880erne påbegyndtes en halvmodel i skala 1:12 af maskin- og kedelrum til krydseren HEKLA (1890), som da var under bygning. Modellen var beregnet til undervisningsbrug ved Skibbygnings- og Maskinskolen (S & M-skolen) for at vise de opretstående maskiner, som her for første gang anvendtes i Flådens større skibe, der indtil da havde haft liggende maskiner.

Efter færdiggørelsen af modellen af HEKLAs maskineri blev følgende fire riggede skibsmodeller sat i arbejde: Fregatten NIELS JUEL (1855), briggen LOUGEN (1805), en kanonchalup (1805) og en kanonjolle (1809). Disse modeller og den senere påbegyndte af korvetten VALKYRIEN (1846) blev færdige i årene 1895—99.

I Juli 1894 foregik flytningen af modellerne fra Spanteloftsbygningen til det nye Modelkammer på Frederiksholm (s. 46). Transporten, der varede 5 dage, foregik med en 4-hjulet trækvogn med fire arbejdsmænd til hjælp.

Da panserskibet HERLUF TROLLE endnu var på tegnebrættet, var der i England fremkommet en metode, hvorved man ved modelsløbeforsøg kunne bestemme den til en vis fart nødvendige hestekraft for et skib. Da Orlogsværftet ønskede at prøve denne metode til H.T., blev der ved Modelsamlingens værksted fremstillet to skrogmodeller i skala $\frac{2}{3}$ ": 1' — dels en af HER-

LUF TROLLE og dels — til sammenligning — en af det i 1886 søsatte panserskib IVER HVITFELDT, hvis hestekraft svarende til de forskellige hastigheder var kendt.

De to modeller var forbundet til et stativ, der var forskydeligt og fastgjort til en stålwire. Systemet bevægedes af en elektromotor. Forsøget lededes af værftsingeniør, premierløjtnant N. Høst — senere direktør for D.F.D.S. Resultatet af forsøget stemte overens med den teoretisk beregnede hestekraft og med de senere af HERLUF TROLLE (1899) på prøvefarten opnåede hastigheder.

Dette forsøg bevirkede, at Burmeister & Wain, der i 1899 fik bygningen af den russiske krydser ROJARIN i ordre, og som ikke havde større erfaring i krigsskibsbygning, anmodede Marineministeriet om og fik tilladelse til ved Orlogsværftet at gøre sløbeforsøg med en skrogmodel af BOJARIN, der var projekteret til 22 knob. Modellen blev slæbt sammen med en model af den kort forinden byggede krydser HEJMDAL (1894). Også begge disse modeller blev bygget ved Modelsamlingens værksted. Forsøget viste, at der krævedes 10.400 HK for at BOJARIN kunne opnå 22 knob. For en sikkerheds skyld konstruerede B & W et maskineri til 11.000 HK — og med denne hestekraft opnåedes en fart på 22,5 knob.

For at vise hvor ringe plads de moderne vandrørskedler optog i modsætning til de ældre cylindriske dampkedler, byggedes i 1907 en halvmodel af panserskibet PEDER SKRAMs maskin- og kedelrum — i lighed med den omtalte maskinmodel af HEKLA. Begge disse halvmodeller og en del skibsmodeller — bl. a. den i det følgende nævnte model af panserskibet PEDER SKRAM — var udstillet om bord i fregatten JYLLAND under Landsudstillingen i Århus 1909.

Efter århundredeskiftet færdigbyggedes og indgik i Modelsamlingen følgende riggede skibsmodeller:

1902: Fregatten ROTA (1822). 1903: Barkskibet (korvetten) SAGA (1848). 1904: Skønnerten ELBEN (1831). 1909: Panserskibet PEDER SKRAM (1908). 1912: Tredækkeren ST. CHRISTIANUS QUINTUS (se tillæg 4). 1914: Ubåden DYKKEREN (1909). 1916: Ubåden HAVFRUEN (1912). 1917: Panserskibet ROLF KRAKE (1863). 1917—27: 10 torpedobåde (1874—1918). 1924: Kanonbåden FALSTER (1873). 1926: Flådebatteri Nr. 1 eller Den Gernerske synkefri Defensionsflåde Nr. 1 (1787). Det var på dette flådebatteri, Willemoes var chef 2. April 1801. 1935: Stykprammen HAIEN (1802). 1936: Minekran IV (1884) med minebåd (til udlægning fra davider) på stæb. 1942: Orlogsskibet

CHRISTIAN VII (1767), Danmarks sidste tredækker. Deltog som blokskib under navnet *PRÖVESTENEN* i slaget på Rheden 2. April 1801. Denne smukke model var allerede påbegyndt noget før 1930. Da Dørge blev pensioneret 28/2 1942, manglede der endnu 3 måneders arbejde på modellen, som Dørge fik tilladelse til at gøre færdig, hvorefter han forlod Søværnet efter 56 års tjeneste — heraf de 48 ved Modelsamlingen.

Efter Besættelsen har Modelsamlingens værksted hovedsagelig været beskæftiget med vedligeholdelse og reparationer af de udlånte eller deponerede modeller, af hvilke adskillige blev tilbageleveret i særdeles miserabel tilstand.

Alligevel er det siden 1945 lykkedes at få bygget følgende riggede modeller:

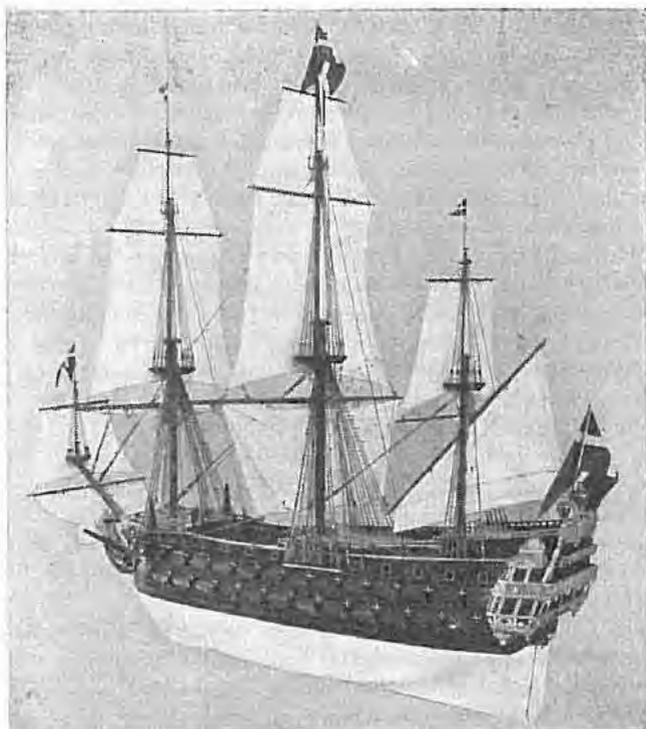
1947: Mineskibet *LOSSEN* (1910). 1949: Torpedobåden (kystjageren, nu patruljebåden) *WILLEMOES* (1943 — færdigbygget 1947). 1956: Orlogsskibet *SOPHIA AMALIA* (1650). 1961: Snauen *ECHO* (1773).

TILLÆG 4.

Modellen af Tredækkeren STORE CHRISTIANUS QUINTUS

I 1903 havde Kejserinde Dagmar af Rusland og Dronning Alexandra af Storbritannien overværet en gudstjeneste i Holmens Kirke og udtalte da deres forundring over, at der her i Marinens kirke ikke fandtes et kirkeskib. Provst Fenger henvendte sig derfor til chefen for Orlogsværftet, kontreadmiral Zachariae, for om muligt at få overladt en af Modelsamlingens skibsmodeller til ophængning i kirken. Da dette ikke kunne lade sig gøre, fik provsten et af menighedens medlemmer, dampmøller Troensegaard, til at skænke midler til bygning af en model. Skibbygger Dørge ved Modelsamlingen blev anmodet om privat at bygge en model efter en af de ældste tegninger, der fandtes i Orlogsværftets arkiv. Denne tegning var signeret *CHRISTIANUS QUINTUS*. Modellen blev ophængt i kirken den 1. Maj 1904. Da chefen for Orlogsværftet så modellen, bestemte han, at en lignende model — dog rigget med sejl — skulle bygges til samlingen. På grund af det øvrige arbejde blev denne model først færdig i 1912.

Tegningerne var dog ikke — som man først havde antaget — af Niels Juels flagskib fra Slaget i Køge Bugt 1677, men der-



Model af projektet til tredækkeren STORE CHRISTIANUS QUINTUS fra 1697. M 1912 (Dørge).

imod af et tredækkerprojekt kaldet STORE CHRISTIANUS QUINTUS. I begyndelsen af 1600-årene fremstod der i England og Frankrig en større linieskibstype — den såkaldte tredækker — med tre fulde batterier. Det var meningen, at disse kraftige linieskibe skulle være flagskibe, idet admiralskibene under kamp naturligvis var særlig udsat for fjendens opmærksomhed og angreb. Den første danske tredækker var SOPHIA AMALIA fra 1650. Den svarede imidlertid ikke til de stillede forventninger, idet man af hensyn til passagen af Drogden ikke havde kunnet give skibet det ønskelige dybgående. I det følgende halve århundrede byggedes der derfor kun todækkere til den dansk-norske flåde, og Niels Juels første flagskib under Slaget i Køge Bugt var således en todækker.

Hen imod slutningen af 1600-årene var tredækkerne imidlertid blevet så almindelige i de større sonationers flåder, at man mente, at vi herhjemme også måtte have skibe af denne størrelse for ikke at sakke agterud. I 1690'erne udkastedes der derfor planer til en tredækker på 90 kanoner, der skulle kunne optræde i vore farvande. I 1697 var tegningerne til dette skib færdige, og dets bygning under navnet STORE CHRISTIANUS QUINTUS var umiddelbart forestående.

Man havde da allerede i flere år været i gang med at indsamle materialer til skibet, men herunder viste det sig, at man havde fået lomvær af så store dimensioner, at det kunne finde anvendelse i et endnu større skib, hvorfor man, efter at der var udfærdiget nye tegninger til en tredækker på 110 kanoner, satte denne i bygge. Den blev sosat den 19. December 1699, men da Kong Christian V var død kort tid forinden — den 25. August s. å. — blev navnet ændret til FREDERICUS QUARTUS efter den nye konge.

Under bygningen blev der fremstillet en model, der var udført med største nøjagtighed og derfor ofte blev benyttet ved undervisningen i skibskonstruktion. Denne smukke model gik desværre tabt ved branden i 1795.

Den i 1912 færdigbyggede model, der nu findes i Modelsamlingen og kan ses på Orlogsmuseets Udstilling, er som allerede nævnt fremstillet efter konstruktionstegningerne fra 1697 til STORE CHRISTIANUS QUINTUS. Selv om modellen således ikke svarer til et skib, der har eksisteret, giver den med sin rejsning, sine sejl og det øvrige udstyr et godt indtryk af de tredækkere, der i de nærmest følgende år dannede kernen i den dansk-norske flåde under Den store nordiske Krig.

I Holmens Kirke findes nu — foruden den nævnte model af STORE CHRISTIANUS QUINTUS — tillige som kirkeskib en model af orlogsskibet HOLSTEEN (1772) bygget af Dørge og ophængt i kirken 1928.

TILLÆG 5.

Uddrag af Modelsamlingens Arbejdsprotokol.

Ved Modelsamlingen er der siden indflytningen i Modelkammeret på Frederiksholm ført en protokol benævnt »Optegnelser om den historiske Modelsamling på Orlogsværftet«, der — med en-

kette års lakuner — indeholder ret detaljerede optegnelser om besøg, skibsmodellernes deltagelse i udstillinger og forskellige arbejder og begivenheder.

Heri er anført besøg af kongelige personer, ministre, rigsdagsmænd, fremmede diplomater, officerer og besætninger fra udenlandske skibe, museumsfolk, arkitekter, kunstmalere (bl. a. professorerne Blache og Oscar Matthiesen og marinemalerne Gjodesen, Arnesen, Chr. Mølsted, Berg, Bogo og Søren Brunoe), elever fra Kunstakademiet, højskoler, tekniske skoler, polytekniske studerende, skolelærere og elever fra gymnasie- og landsbyskoler, arbejdere, spejdere o.s.v.

For at give et indtryk af de mange forskelligartede besøg skal som curiosum anføres følgende *ardrette* uddrag:

1/7 1895: Besøg af H.K.H. Prins Christian med en Del Officerer og Underofficerer fra Hæren.

3/8 1900: Ca. 300 Industridrivende fra de tre nordiske Lande.

29/3 1901: Skibbygnings- og Maskinskolen afholdt Sangexsammen i Salen (gentages senere).

16/4 1901: Deres kgl. Højheder Prins Christian og Prinsesse Alexandrine.

11/6 1901: Besøg af 35 russiske Videnskabsmænd på Gjenrejse i Europa.

13/3 1903: Musikpræsentation af Flaadens Musikkorps (12 Mand) i Salen (gentages 14/3 1904).

9/5 1914: Besøg af 100 Veteraner fra Helgolandsfesten.

3/7 1914: 100 Sognefogeder og Lægds mænd med Hustruer (Frederiksborg Amt).

28/8 1915: Besætningen fra den paa Saltholm strandede engelske Undervandsbaad E 13.

14/2 1921: 1 Kinesisk Gesandt med 1 Herre og 3 Officerer.

20/7 1927: Siamesisk Marineminister med 2 Sønner og 9 Officerer.

19/4 1928: Ds. M. Kong Christian X og Kong Albert af Belgien m. Følge (i alt 15).

22/9 1929: Den radikale Venstreforening (170 Personer).

6/11 1932: Direktør Mackeprang fra Nationalmuseet med 45 Museumsfolk.

17/3 1933: H.M. Kongen med 2 Admiraler og øvrigt Følge.

6/10 1933: Japansk Professor Hama fra Tokio.

13/12 1934: 1 Sovjet-Minister m. Orlogskaptajn Pontoppidan.

29/12 1934: 72 Drengene fra Socialdemokratisk Ungdomsforening.

25/7 1936: H.Kgl.H. Prins Knud m. 1 lille Prins.

27/7 1936: 2 siamesiske Prinsere.

4/8 1936: 1 gammel Mariner m. 1 Dreng.

18/2 1937: 3 Fiskere fra Skagen.

9/4 1937: H.M. Kong Christian X m. Følge (7 Officerer).

6/6 1937: 55 Sukkerhusarbejdere m. Damer.

10/6 1937: 15 Læger m. Fruer.

5/8 1937: Nationaltidendes Avisdreng, 150 og 8 Voksne.

8/5 1938: 39 historiestuderende fra Universitetet.

I perioden 1911 til 25/4 1940 er der ført tal over antal besøgende.

På Rundskuedagen 9/9 1911 var antallet 918, den 7/9 1912: 5600. Det årlige antal besøgende har ellers varieret fra 1300 til 6550, hvoraf besøg på Rundskuedagen — selvagt dog afhængigt af vejret — har andraget fra 450 til 5600.

Oftre har enkelte eller flere modeller været udlånt til særlige udstillinger — bl. a.

8/1—31/1 1903: Udstilling i Industriforeningen.

Maj 1914: Mindefesten i Odd-Fellow Palæet for 50-årsdagen for Slaget ved Helgoland.

13/10—22/10 1928: Udstilling i Teknologisk Institut.

9/9—30/9 1929: Arkitekternes Jubilæumsudstilling i Forum.

23/4—29/10 1930: Jubilæumsudstilling i Nidaros (Trondhjem).

15/1—26/1 1931: Udstillingen Teknikens Vidundere.

2/3—6/4 1932: Modeludstillingen i Politikens Hus.

28/4—10/5 1933: Aarhus Model-Sejlkreds Udstilling.

29/5—3/8 1933: Nordjydsk Udstilling i Aalborg.

12/6—15/7 1935: Udstilling i Næstved i Anledning af Byens 800 Aars Jubilæum.

20/10—25/10 1937: Udlånt til Palladium til filmoptagelser 7 Modeller.

Efter 1945 har modeller bl. a. været udlånt til Udstillingen SKIBET i Forum og til en udstilling i Gent.

NOTER

¹⁾ Den ældste bådmodel, man kender, er et rofartøj uden sejl udført i ler. Modellen, der menes at være fra år ca. 4700 f. Kr., blev fundet under udgravninger ved Ur i Kaldæa. Her er også fundet en fint udført sølvmodel af en kano med ni årer. Den menes at være fremstillet ca. år 2700 f. Kr.

²⁾ Fundet fra Nors i Thisted Amt omfatter ca. 100 små, primitivt udførte »bådmodeller« af tynd guldplade med essing og spant af bronze. Guldbådene, der lå indstukne — eller stablede — inden i hinanden, stammer fra ca. år 400 f. Kr. De kan nu ses på Nationalmuseet. Kopier findes bl. a. på Thisted Museum.

³⁾ Disse antikke skibsmodeller var som oftest forfærdiget af ler eller terrakotta — enkelte dog af marmor, elfenben eller metal — i sidste tilfælde som regel af bronze eller sølv. Antagelig har en del også været »bygget« af træ. Men på grund af dette materiales forgængelighed kender man ikke noget hertil.

⁴⁾ Modeller som votivskibe kendes også fra Islam og andre asiatiske religioner. I Kina er — eller i hvert fald var — der således ofte i templerne ophængt forskellige modeller af djunker som votivskibe.

En sådan kinesisk tempeldjunkte findes i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

I den buddhistiske verden har muligvis navnene på de to hovedretninger indenfor Buddhismen — Hinayana (det lille skib) og Mahayana (det store skib) — og de til disse navne knyttede forestillinger spillet ind her.

⁵⁾ Orlogsbark havde intet at gøre med den senere sejskibstype *bark*, men skal her sikkert blot forstås som synonym for orlogsskib. Skønt det franske ord *barque* betyder fartøj eller mindre skib, har bark efter datidens sprogbrug tillige været anvendt som betegnelse for et større skib. Ved Christian IV's kroning i 1596 var PRINDSE-BARKEN på 64 kanoner således Flådens næststørste orlogsskib. Et samtidigt noget mindre skib på 18 kanoner hed BARKEN. (H. G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt, bd. I s. 75).

⁶⁾ Ved Frederiksborg Slots brand i 1859 odelagdes de sidste rester af skibssalens udsmykning.

⁷⁾ Jacob Jensen Nordmand havde i sin tidlige ungdom faret udenlands. Bl. a. gjorde han i 5 år krigstjeneste i Brasilien — så vel til søs som til lands. Da hans talent for at skære i træ, perlemor og elfenben vakte Kongens interesse, blev han kaldt til København. Under Krigen 1658—59 havde han købt den gamle og brøstfældige fregat HØJENHALD, som han lod reparere, hvorefter han for 50 rdlr. pr. måned stillede den til dispo-



Jacob Jensen Nordmands elfbensmodel af en galej fra ca. 1654. Rosenborg Slot.

sition for Admiralitetet, der bestykkede den og udlagde den i Kalvehoderne, hvor den under Stormen på København indskrev sit navn i Historien ved det heltemod, hvormed den blev forsvaret og — efter at være blevet taget — generobret. Senere fik han opsyn med Kunst- og Modelkammeret samt Rustkammeret. Han døde 1695.

Hans teknik ved fremstillingen af modellernes sejl, der er skåret i papirtyndt elfben, er ikke kendt, men det antages, at han ved at koge elfben i olie har været i stand til at afskalle og udfolde sit materiale i meget tynde flager.

Admiral de Ruijter, der i årene 1659—60 opholdt sig i danske farvande med en hollandsk hjælpeflåde, bemærkede 3/2 1660 i sin dagbog om elfbensmodellen af NORSKE LØVE:

»Fredag var jeg hos Kongen og så hans kunstammer med mange skønne rariteter, bl. a. et skib 3 fod langt, fuldkommen lavet af elfben, alle master, sejl, ankre og kanoner og alt, hvad der var derpå, var *sehr nedt en uelgemackt*, at det var en lyst at se«.

⁸⁾ Det må dog her nævnes, at ordet *model* i sin tid — bl. a. i 1660'erne — også blev brugt som betegnelse for en konstruktionstegning til et skib — jfr. P. Holck: *Cort Adeler*, s. 132 (Kbhvn. 1934).



Jacob Jensen Nordmands elfenbensmodel af en galej fra ca. 1665. Rosenborg Slot.

⁹⁾ På Christiansborg Slot fandtes i sin tid en af Thurah i rav kunstfærdigt udført model af orlogsskibet DRONNING ANNA SOPHIA (1722).

Denne særprægede model, der betegnedes som værende noget ganske enestående i sin art, gik tabt ved slottets brand i 1794.

Diderich de Thurah (født 1704), der som landkadet havde fattet interesse for skibbygning forfærdigede i 1722 denne model, som blev forevist Kongen, der derefter lod den indlemme i Kunst-kammeret. Som påskønnelse blev Thurah i 1723 udnævnt til løjtnant i Flåden, hvorefter han blev sendt til udlandet for at studere skibbygning. I 1738 blev han kommandorkaptajn, i 1739 fabrikmester ved Holmen.

Thurah har bl. a. konstrueret det statelige, men ikke synderlig vellykkede orlogsskib FYEN (1736) og har — særdeles dygtig til modelarbejde som han vides at have været — sandsynligvis også personligt udført eller i hvert fald ledet bygningen af den meget smukke model af dette skib, der indgår i Flådens historiske Modellsamling.

¹⁰⁾ »Pavillonen» blev efter Marinens evakuering af Gammelholm, der påbegyndtes 1861, ombygget og i 1863 overtaget af Studenterforeningen, der havde domicil her til 1910. Pavillonen blev derefter nedrevet for at give plads til forsikringselskabet

»Hafnia«s nuværende bygning på hjørnet af Holmens Kanal og Holbergsgade.

¹¹⁾ Nedenslående fortegnelse af 20. Marts 1742 over Model-samlingens modeller er velvilligst stillet til disposition af orlogskaptajn P. Holck. Fortegnelsen, der ikke tidligere har været offentliggjort, er gengivet efter originalen.

Højedle og Velbaarne Hr. Vice-Admiral og Holmens Chef (U. F. Suhm). Hermed følger Specification på Modellerne, hvilke vi haver Eragnet værdige at burde Conserveres og istandsættes, som paa den dertil indrettede Sahl ere forflottede og hensatte.

Specification paa de Modeller, som vi have eragnet Værdige at Conservere og i standsættes, hvilke paa den udi Pavillonon dertil indrettede Sahl, ere forflottede og hensatte, nemlig:

Model af	Postelionen
Orlog Skibet Fridericus 4tus.	gl. Delmenhorst i smaat Bestik
gl. Ellephanten	Færøe
Justitia	Fyhns Model tiltakket.
Dronning Anna Sophia	
Dr. Sophia Magdalena	Videre som findes Nummere-
Printz Friderich	rede
Christianus 6tus	1 Orlog Skibet Dannebroges
Norske Love og Jylland*)	Galion
Wenden	2 Dito Spejl og Gallerie
Haufruen	3 Jyllands Spejl og Galerie
gl. Jylland	4 Dito Galion
Ebenetzer	5 Norske Loves Spejl og
Beschiermeren	Galerie
Pr. Lovise og Pr. Charlotta	6 Fyhns Spejl og Galerie
Amalia*)	7 Dito Galion
Pr. Sophiæ Hedevig og	8 Dessein til een Galion
Margrevinden*)	9 Dito
Tre Lover og Svanen*)	10 Dito
Dannebroges Zenter Model	11 Laalands Galion
Oldenburg	12 Justitiens Galion
Margrevinde Sophia Christiana	13 Kongens Rejse Jagt i Zenter
Laaland	14 Model af Mudder Machi-
gl. Delmenhorst	nerne
gl. Fyhn	15 Model som viser Durksnit
ny Dytmarchen	og aptering af et 90 Canons
ny Delmenhorst	Skib
Pr. Carl og Pr. Wilhelm*)	16 Model af een Engelsk
Hielperinden	Rapert
Raze	17 dessein af een Rapert
Høyenbald	18 een Rapert med Canon
Marstrand	19 Model af een Rambuk
Cron Jagten	20 dito saaledes som den er i
Blaae Hejren	brug

*) De to skibe var søsterskibe og derfor kun repræsenteret af een model. (Forf. anm.).

21 Een Engelsk Løve til een Galion	44 Kranen paa Nyeholm
22 1 Positur i Vagt Neptunus	45 Project til een Kran
23 1 Chaloupe i Zenter	46 Dito
24 1 Engelsk Skanler	47 Model af Kranen paa gammel holm
25 1 sort Gondol	48 Project til een Kran
26 1 dito	49 Model af anker Krauen
27 1 dito	50 Dito af den gamle anker Kran forbedret
28 1 forgyldt Gondol	51 Model af sammenlagte Master
29 Model af een Jern Cabys	52 Project til een Mudder Machine
30 dito af Zinglians Cabys	53 Dito
31 Een Eege Model formeenes at være gl. Gyldenlove	54 Dito
32 Engelske Elisabeth i Zenter	55 Dito
33 Model af et engelsk Skib af Thura og Bragnes i Zenter	56 Dito
34 Een Russisk Galei	57 Dito
35 Een Zenter Model af Hr. Admiral Krag paa et Skib af 50 Canoner	58 Dito
36 Een Banke Stok med slæder og forstøtning	59 Dito
37 Model af een Defensions Pram af Hr. Capitain Leth	60 Dito fra Hr. Captain Gabrielsen
38 Beedingen No. 1.	61 Model af een Mudder Plov
39 Beedingen No. 2. med een Model af Tre Løver.	62 Model af een Pompe
40 1 Beeding med løse Slæder	63 Project til een Duckdalb
41 Docqven i Carlscrone i een klods.	64 Model af Saug Mollen
42 Model af een Casson	65 Et Middelspant med tommer og forbindelse
43 Project til een Kran	66 Et Dito med Engelske Pomper
	67 Model af een Docqve forberdiget af Captain Bille

De øvrige Modeller ere enten i saa slet en tilstand, eller af saa slet Qualitet at de ej ere værd at bevares.

Constructions Commissionen 20. Marts 1742.

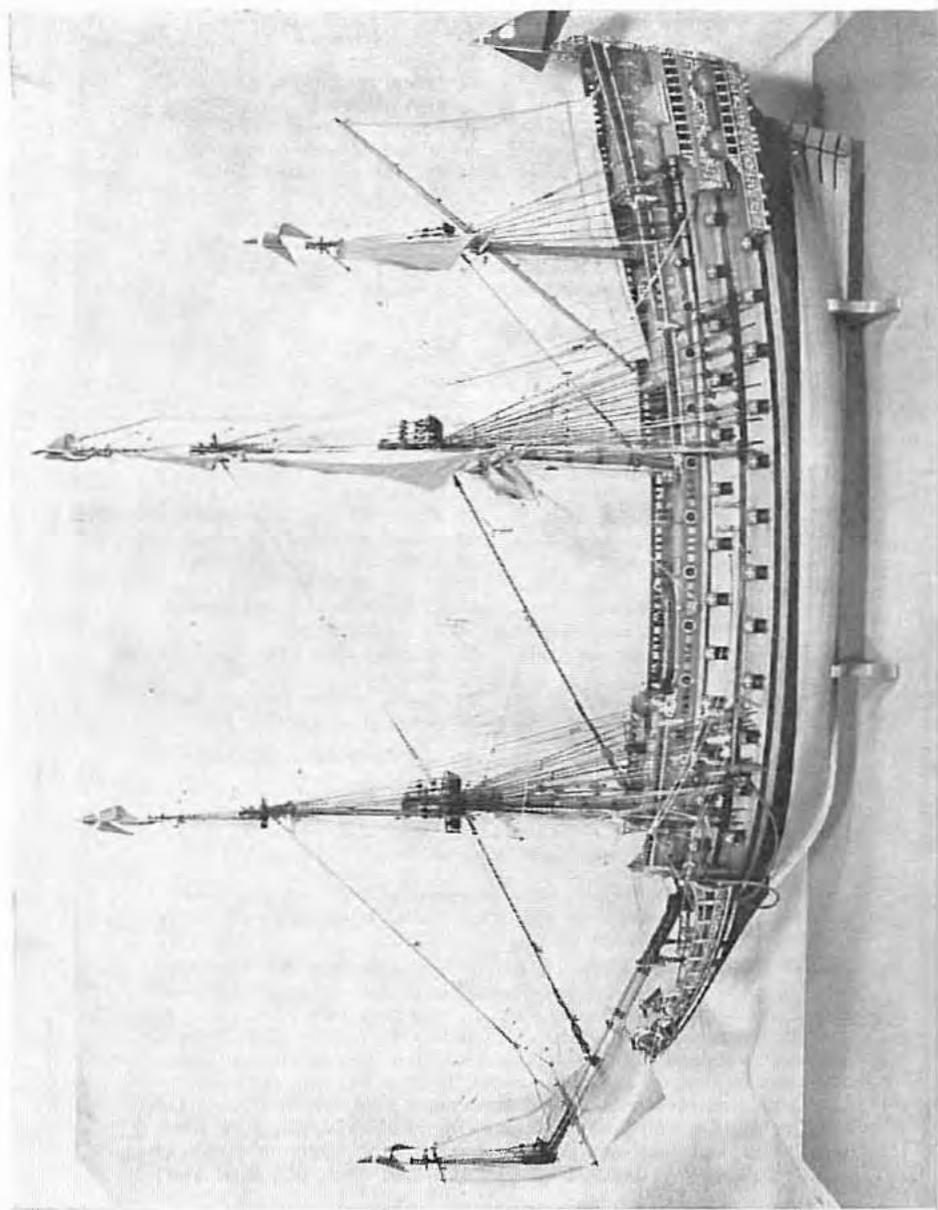
D. v. Thurah N. P. Judichær F. Wegerstoff M. J. Herbst
H. R. Schumacher Barbé A. Turesen

¹²⁾ Senter var planker, der — medens skibet stod på stabelen — blev spigret tværs over spanterne for at holde disse på plads, inden klædningen blev pålagt.

¹³⁾ En ældre overlevering om, at man, da branden tog overhånd, søgte at redde en del af modellerne ved gennem vinduerne at kaste dem ned i kanalen, har en overgang været bestridt.

Ved en reparation i 1913 af modellen til fabrikmester Henrik Gerners søbagge (opmudringsmaskine) fra 1775 fandt man imidlertid i modellens bund en seddel, hvorpå der var skrevet:

»Modellen blev ødelagt ved Branden i 1795 ved at bjerge den ud af et af Vinduerne i den daværende Modelsamling på Gammelholm, og fiske den op fra den udenfor værende Holmens Kanal. Modellen henstod således til 1833, hvor den blev gjort fuldstændig i Stand«.



¹⁴⁾ Modellerne af fregatten FRIDERICHSVÆRN (1783) og orlogsskibet PHOENIX (1810). Sidsnævnte er f. t. under restaurering på Modelsamlingens værksted. Modellens oprindelse er ikke kendt, men det vides, at den i 1818 kom til Matrosskolen på Ankernen, hvor den gentagne gange er blevet repareret — sidst i 1879. Senere har modellen henstået på forskellige lofter på Holmen, indtil den omsider i meget medtaget tilstand blev afleveret til Modelsamlingen for nogle år siden.

Modellen af FRIDERICHSVÆRN har oprindeligt været brugt til undervisning af søkadetterne, men blev senere anvendt som udsmykning på Søofficersskolen i Gernerisgade indtil skolens overflytning til den nye skolebygning på Holmen, da modellen overdroges til Modelsamlingen. Skønt modellen er bygget sidst i 1700-årene, viser den forskellige detaljer — bl. a. i rigningen — der først kendes fra begyndelsen og midten af 1800-årene. Forklaringen herpå er, at da man til undervisningsbrug ønskede en tidssvarende model, har man for at følge med tiden, efterhånden som udviklingen skred frem, »moderniseret» den gamle model. Også i PHOENIX' rigning fandtes anakronismer.

¹⁵⁾ Denne model er dog af et skib fra en betydligt senere periode. Efter restaurering er den af Rosenborg blevet overdraget til Varde Museum.

¹⁶⁾ Jfr. R. Steen Steensen: Fregatten JYLLAND s. 14 (Nationalmus^{et} 1961). — ^{16a)} Samme s. 11.

¹⁷⁾ Torpedobåd af 2. klasse nr. 8 — jfr. Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 2 »Vore Torpedobaade gennem 75 Aar» s. 21.

¹⁸⁾ Det har tidligere fejlagtigt været antaget, at midlerne til denne bygning helt eller delvis skulle være skænket af en privat institution.

¹⁹⁾ Længere tilbage end til år 1650 kendes ikke tegninger, hvorefter man med sikkerhed kan bygge fro modeller. Til modellen af orlogsskibet SOPHIA AMALIA — søsat 1650 ved Bygdø — har man således ikke rådet over et komplet sæt tegninger. Alligevel lykkedes det orlogshistorikeren, orlogskaptajn P. Holck takket være et detaljeret materi af skibet på Gauno Slot og et

✱

Et af Modelsamlingens pragtstykker — modellen af Danmarks første tredækker, orlogsskibet SOPHIA AMALIA, 1650—87. M 1956 (E. Werge). Med sin udsmykning og rige ornamentering var SOPHIA AMALIA foruden at være orlogsskib tillige bygget og apteret til brug for Kongen. Medens orlogsflaget vejede fra toppene, førtes på flagspillet agter flaget for den af Kong Christian IV indstiftede *Den væbnede Arms Orden* — et rødt flag med en højet arm med sværd i hånd og med Dannebrogsmærket i øverste hjørne nærmest flagspillet. Armeringen vekslede, som det ofte skele i hine tider efter kaliberet og beholdningen af skyts, fra 86 til 110 kanoner. Man vil bemærke, at masterne ikke er parallelle, idet — som tilfældet var i næsten alle sejlkrigsskibe — fokkemasten er staget forefter, stormasten og krydsmasten med latinermesanen agterefter.

noje studium af tegningerne fra skibets bygning i forbindelse med de eksisterende tegninger og sit indgående kendskab til dalidens skibe at muliggøre bygningen af en model af dette pragtskib, der — som den meget rige ornamentering viser — var udslyret som kongeskib, samtidig med at det kunne tjene som orlogsskib. Modellen blev bygget 1947—56.

Så vidt man kan se, har Christian IV i 1647—48 personlig udfærdiget en del af tegningerne til dette skib. Hvilket navn, Kongen oprindeligt havde tiltænkt skibet, vides ikke, men da Christian IV døde i 1648, fik skibet navn efter Frederik III's dronning — SOPHIA AMALIA.

²⁰⁾ Arsenalets monumentale bygningskompleks blev under Grev Danneskiold-Samsøes korte, men skelsættende administrationsperiode 1735—46 opført på et opfyldt vandareal Syd for Langoen. Det herved indvundne landområde, der senere udstræktes mod Øst og Sydøst, fik navnet Arsenaløen.

Langoen er den vestlige del af den nuværende Frederiksholm langs Takkelloftsgraven. Her opførtes de to store takkedshuse (nu Flådemagasinet). Ved Gammelholms overflytning til Nyholm fik disse magasinbygninger påsat en tredje etage.

Overflytningen fra Tøjhuset til Arsenallet, der begyndte i 1743, var først helt tilendebragt i 1768.

²¹⁾ At Søartilleriet allerede tidligt har »samlet» på ældre kanoner er sikkert. Interessen for det historiske artillerimateriel har dog vekslet en del med årene. I økonomisk vanskelige tider og under spændte forhold har man således set mindre på den historiske side af sagen og mere på den praktiske, idet man da skænseløst og uden pietet har foregrebet sig på de ældre kanoner for at nyttiggøre metalværdien. Da den politiske situation i 1776 var usikker, satte man af kraft ind på at fremskaffe nyt skyts. Kongen bifaldt således dette år, at nedennævnte kanoner skulle sendes til omstøbning hos »General Major Classen paa Friederichswerck«:

1 stk. 24 pundig af Carolus den Ellefte.

1 stk. 24 pundig med Keyserlig Waaben og paantrykt Wismar, begge erobrede.

2 stk. 12 pundig af Carolus den Ellefte med Paaskrift at være foræret til Hertugen af Holsteen Christiano Alberto; hvilke 4 Kanoner hidtil ere conserverede for deres Antiquitet.

Ved samme lejlighed blev tillige en del metalkanoner fra Christian IV's og Frederik III's tid omstøbt.

²²⁾ Skibsmodellerne havde naturligvis ikke godt af at stå opstillet frit, men man håbede, at det kun drejede sig om en kortere periode, og at publikum ville vise hensyn. Uden montrer var modellerne udsat for støv og — hvad der var værre — ukyndiges heroring og befangling m. m. Trods et vågent opsyn forsvandt der således desværre adskillige kanoner m. v. fra de frit opstillede modeller under opholdet på Frederiksborgmuseet.

²³⁾ Ved eksplosionsulykken på Holmen 23/11 1951 fik to riggede skibsmodeller, der stod opstillet i Søofficersskolens vestibule, monterne sprængt, hvorved modellen af fregatten NAJA-

DEN (1811) led en del skade på skrog og rejsning. Spanteloftsbygningen, der ligger tæt ved eksplosionsstedet, blev meget alvorligt beskadiget.

²⁴⁾ I September—Oktober 1948 blev konstruktionsmodellerne m. v. fra thestuefløjen kørt ind på Holmen og foreløbig anbragt i Mobelmagasinet. De riggede modeller blev derefter fra slottets riddersal overflyttet til theusfløjen, hvor de endnu en tid var tilgængelige for publikum.

I September 1949 begyndte en etapevis overførelse af de riggede modeller til værkstedet i det gamle Modelkammer, der nu var ombygget til brug for Fjernkendingsskolen. I værkstedet blev modellerne efterset og klargjort og derpå som nævnt i teksten efterhånden opstillet i kontorer og på gange hos Søværnets forskellige myndigheder og institutioner. I Februar 1950 afhentedes de sidste riggede modeller fra Frederikshørg Slot, og konstruktionsmodellerne blev i løbet af foråret opmagasineret på Fjernkendingsskolens loft.

²⁵⁾ Modellerne har i tiden fra 1950 til 1958 været anbragt følgende steder — i enkelte tilfælde dog kun i en del af det nævnte tidsrum:

Søværnskommandoen (Søofficersskolens tidligere bygning i Gernersegade).

Søværnets Officersskole (Holmen).

Søværnets Sergent- og Korporalskole (Margretheholm).

Kystflådens kontorer (Holmen).

Soartilleriet (Holmen).

Søminevæsenet (Holmen).

Orlogsværftet (Holmen).

Forsvarets (nu Søværnets) Fjernkendingsskole (Holmen).

Søværnets Bygningsdistrikt (Holmen).

Søværnets Kaserne (Holmen).

Søværnets Personelkontor (Holmen).

Kystbefæstningen (Lynetten).

Auditoren ved Søværnet (Bådsmandsstrædes Kaserne).

Søværnets Eksercerskole i Arresødal.

Københavns Navigationsskole (Jagtvejen).

Kruttårnsmuseet i Frederikshavn.

Museumsgenstandene fra Soartilleriets Museum har i samme periode været opmagasineret følgende steder:

Soartilleriet.

Søkvæsthuset (loftsetagen).

Magasin i Dragør.

Endnu er en del modeller m. v. — foruden i studiesamlingen i Sct. Nicolai Kirke — anbragt eller opmagasineret i

Søværnskommandoen (Gernersegade).

Søværnets Sergent- og Korporalskole (Margretheholm).

Søværnets Fjernkendingsskole (Holmen).

²⁶⁾ Tøjhusmuseets interessesfære er i hovedsagen en våbensamling suppleret med uniformer, faner og landmilitære trofæer m. v. For Orlogsmuseet vil interessen for våben i det væsentlige være begrænset til, hvad der heraf har været anvendt

om bord i Flådens skibe — herunder især kanoner. Skont Flåden i 1845 (som nævnt i afsnittet Søartilleriets Museum) havde måttet aflevere en del værdifuldt skibsskys til Tøjhusmuseet, vil grænserne for de to museers arbejdsområder i dag naturligt kunne drages mellem landmilitære og sømilitære våben.

Mellem Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Orlogsmuseet vil en skillelinie let kunne trækkes mellem orlogsflåde og koffardiflåde, selv om der naturligvis vil være en del berøringspunkter på navigationens og den almindelige sejlads' områder.

Skont der så vel på De danske Kongers kronologiske Samling på Rosenborg som på Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg findes dels skibsmodeller og dels marinemalerier m. v., der ville være af stor interesse for Orlogsmuseet, er disse genstandes betydning som led i de to museers hele fremstilling af vort lands historie så stor, at de rettelig hører hjemme disse steder. Det kunne dog tænkes, at disse — og måske også andre — museer ikke ville være utilbøjelige til på et kommende orlogsmuseum at deponere billeder og genstande af marinehistorisk betydning, som ikke er nødvendige i deres permanente udstillinger — eller at udlåne dem i kortere tid til særudstillinger i Orlogsmuseet.

Af andre danske museer og samlinger — helt eller delvis private — der med deres skibsmodeller eller maritime genstande har visse berøringspunkter med Orlogsmuseet og som opmærksomheden for den sø- og marinehistorisk interesserede derfor kan henledes på, skal bl. a. anføres:

Nyboders Mindestuer (Skt. Paulsgade 20, Kbhvn.).

B & W-Museet (Strandgade 4, Kbhvn.).

D.S.B.'s Museum.

Dansk Fiskeriforenings Modelsamling (Nørregade 7, mellembygningen, Kbhvn.).

Dragør Museum (Havnepladsen, Dragør).

²⁷⁾ Tidssignalet fra Sct. Nicolai kirketårn blev givet indtil 16. Marts 1909, da det flyttedes til Silopakhuset i Frihavnen. Alle hverdage kl. 1255 begynde hejsningen af en sort kugle på en stang. Præcis kl. 1300 (Greenwich middag) faldt kuglen. Disse optiske tidssignaler blev givet til brug for de i havnen værende skibe fra steder, der var så synlige som muligt. Efter indførelsen af radiotidssignaler har de optiske tidssignaler fået mindre betydning og opretholdes nu kun enkelte steder som curiosum. Tidssignalet fra Silopakhuset i Frihavnen blev nedlagt 1. Maj 1941, men er nu atter i funktion for at bevare den gamle tradition.

²⁸⁾ På samme måde som *de Gothers våben* — jfr. spejlornammentet på orlogsskibet LYDLAND — uheraldisk er blevet gjort til Jyllands våben, blev *de Vendes våben* (lindormen) fra det danske Rigsvåben gjort til Fyens våben og sattes som skjold på krydserfregatten FYENS slævn (1882). Lige så uheraldisk indgår lindormen i Fyenske Regiments nuværende emblem (jfr. R. Steen Steensen: Det danske Rigsvåben og Flaadens gamle Skibsnavne — Tidsskrift for Søvesen 1949).

KILDER OG LITTERATURHENVISNINGER

(T.F.S. = Tidsskrift for Søværnen):

B. W. Jordening: Katalog over den historiske Modelsamling paa Orlogsværftet. (København 1896). Dette katalog giver et indtryk af samlingen umiddelbart efter indflytningen i det nye modelkammer på Frederiksholm. Som historisk kilde må kataloget dog behandles med største forsigtighed, da — som nævnt i hovedteksten — en senere kritisk undersøgelse af modellerne har vist, at adskillige var blevet forvekslet efter branden 1795. Også beretningen om begivenhederne på Gummelholm under denne brand er beheftet med fejl, som eftertiden har korrigeret.

P. Andersen: Bidrag til Søartilleriets Historie. (København, 1909).

P. Holck: Om Orlogsskibene »Christianus Quintus« og Modellen af samme Navn. (T.F.S. 1929).

P. Holck: Modelsamlingens ældste taklede Model. (T.F.S. 1930).

P. Holck: Elfenbensmodellen af »Norske Løve«. Rosenborg. (T.F.S. 1931).

P. Holck: Model No. 47 og dens Konstruktor. (T.F.S. 1938).

P. Holck: Afhandling over »Den historiske Modelsamling« paa Holmen. Udarbejdet ved Flaadestationens foranstaltning. (Stencileret manuskript 1939).

P. Holck: Den historiske Modelsamling paa Holmen. (Resumé af ovenstående afhandling med talrige illustrationer. Flaadestationen, København 1939).

N. T. Michaelsen: Evakueringen af Holmens historiske Modelsamling i 1940. (T.F.S. 1940).

V. Nielsen: Det tredje Anholtfund. (T.F.S. 1943).

Otto Dargé: Oplysninger vedrørende »Den historiske Modelsamling paa Holmen«. (Manuskript, 1947).

Gerhard Albe: Om fartysmodeller (Svensk Tidsskrift i Sjöväsendet 1947).

Hennig Henningsen: Kirkeskibe og Kirkeskibsfester. (København 1950).

R. Steen Steensen: Orlogsmuseets Udstilling (i værket FLÅDEN GENNEM 450 ÅR. 1961).

Betænkning afgivet af den ved Marineministeriets skrivelse af 23. Juni 1948 nedsatte kommission til behandling af Søværnets museumsforhold. (Dechr. 1952).

Modelsamlingens arkiv og arbejdsbøger.

Marinehistorisk Selskab

1951-61

I tilslutning til redegørelsen i afsnittet Orlogsmuseets Komité (s. 68) om baggrunden for Marinehistorisk Selskabs stiftelse skal der i anledning af selskabets 10-årige beståen meddeles følgende om dets virke gennem disse år.

Marinehistorisk Selskab (MHS) stiftedes som nævnt den 5. Marts 1951 ved et møde i Søofficers-Foreningens lokaler, hvor selskabet siden — ved foreningens forstående velvilje — har kunnet afholde en stor del af sine møder.

Selskabets første styrelse bestod af kommandør *F. H. Kjolsen*, formand — kommandørkaptajn *R. Steen Steensen*, næstformand — fuldmægtig *G. Honnens de Lichtenberg*, kasserer — cand. mag. *Jørgen H. Barfod*, sekretær — direktør for Nationalmuseet, professor, dr. phil. *P. Norlund* — direktør, lektor *Sven Rogind* og lundsretssagfører *Axel Hansborg*. Samme år afgik professor Norlund ved døden og kommandør Kjolsen blev som midlertidig kontreadmiral udkommanderet som chef for Grønlands Kommando. Næstformanden overtog derefter formandsposten, og i 1952 indtrådte direktøren for Nationalmuseet, professor, dr. phil. *Johs. Brøndsted* i selskabets styrelse.

Allerede i efteråret 1951 havde MHS optaget forhandlinger med foreningen »Fregatten JYLLANDS Venner« — hvilke forhandlinger senere videreførtes i det større »Fællesudvalg for Fregatten JYLLANDS Bevarelse«, der også kom til at omfatte »Marineforeningen« og »Turistforeningen for Danmark« med senere tilslutning af »Skovhistorisk Selskab« og Nationalmuseet. I 1960 lykkedes det at fremskaffe midler til fregattens forlægning til Ebeltoft, hvor forskellige reparationsarbejder nu er igang, selv om der endnu ikke er tilstrækkelige midler til dens fuldstændige istandsættelse.

Da det i foråret 1958 lykkedes Orlogsmuseets Komité at få etableret udstillingen i Sct. Nicolai Kirke, virkede MHS natur-

ligt som venneselskab for Orlogsmuseet, indtil der i November 1960 stiftedes et selvstændigt selskab »Orlogsmuseets Venner« med det hovedformål at skaffe og yde økonomisk støtte til udstillingen og oprettelsen af Orlogsmuseet.

MHS virker fortsat for oprettelsen af Orlogsmuseet i samarbejde med »Orlogsmuseets Venner«, og MHS's medlemmer har siden udstillingens etablering haft gratis adgang til denne.

Siden sin stiftelse har MHS — foruden nærværende skrift — udgivet 5 skrifter (jfr. s. 2), der gratis er tilgængelige for medlemmerne. Følgende 32 møder har været afholdt:

(G) = møde i forbindelse med generalforsamling.

Moderne har som regel været ledsaget af film eller lysbilleder.
1951 17/10 — 1. Lektor Marius Hansen: Udgravningerne af Kong Hans' skibsværft på Sloto.

1952 1/2 — 2. Besøg på Tøjhusmuseet m. omvisning af museumsinspektør Egon Eriksen. (Kanonhallen).

21/3 — 3. KK R. Steen Steensen: Historiske film fra 1912 og 1932 (G).

5/12 — 4. Dr. phil. G. Nørregård: Træk af de danske tropekoloniers historie.

1953 12/2 — 5. Museidirektør G. Albe: Statens Sjøhistoriska Museum.

27/3 — 6. Guldsmedemester H. Jacobsen: Marinens vagtdolke (G).

5/11 — 7. Overlærer A. E. Kofoed: Fæstningen Christiansøvs historie.

1954 29/3 — 8. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Den danske isbrydningstjeneste (G).

4/11 — 9. Ingeniør Jan Uhre: Frømanden som historikerens værktøj.

1955 24/1 — 10. Civilingeniør H. Kjølens: Marinemalerier på Statens kunsthistoriske Fotografisamling på Charlottenborg.

25/4 — 11. Arkitekt H. Sørensen: Aktuelle betragtninger over Nyboders fremtid (G).

17/11 — 12. Disponent Jørgen Havtorn: En Danskers deltagelse i Burma-krigen.

1956 30/1 — 13. Museumsdirektør K. Klem: Skibbyggeriet i Danmark i 1700-tallet.

5/4 — 14. Museumsdirektør, prof., dr. phil. Johs. Brøndsted: En rejse i Rusland (G).

30/11 — 15. Arkivar, dr. phil. Gunnar Olsen: De danske stræder som international søvej.

- 1957 14/3 — 16. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Søkvæsthusets historie m. omvisning i bygningskomplekset og besøg på Fyr- og Vagervæsenets Museum, hvis genstande senere — i lighed med de andre maritime samlinger — er blevet nedpakket. (G).
- 3/9 — 17. Besøg og omvisning på Holmen med deltagelse af Våbenhistorisk Selskab.
- 15/10 — 18. Besøg på Tøjhusmuseet m. omvisning af museumsinspektør Askgaard. (Håndvåben).
- 1958 13/3 — 19. KK R. Steen Steensen: Orlogsmuseets Udstilling i Set. Nicolai Kirke (G).
- 13/4 — 20. Ekskursjon til Hørsholm Skovdistrikt sammen med Skovhistorisk Selskab og den lokale Marineforening. Omvisning af kgl. skovrider Gram med besigtigelse af de gamle egeplantninger til Flåden. Besøg på Jagt- og Skovbrugsmuseet med foredrag af forstkandidat P. Chr. Nielsen: Skibbygningens betydning for skovdyrkningen — og KK R. Steen Steensen: Fregatten JYLLAND.
- 22/5 — 21. Besøg på Orlogsmuseets Udstilling med omvisning af kontorchef B. von Munthe af Morgenstjerne.
- 28/9 — 22. Besøg og omvisning på Holmen med deltagelse af Skovhistorisk Selskab.
- 23/10 — 23. Adjunkt Jørgen H. Barfod: Slaget i Øresund 29/10 1658.
- 1959 5/2 — 24. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Torden-skjolds død.
- 29/4 — 25. KK R. Steen Steensen: Den Nordlige Søvej (G).
- 28/9 — 26. Orlogskaptajn R. Scheen: Episoder fra den norske søkrig 1940.
- 1960 21/1 — 27. KK R. Steen Steensen: Vore ubåde gennem 50 år med film fra 1912, 1932 og 1942.
- 24/3 — 28. Fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg: Fyrvæsenets udvikling gennem tiderne (G).
- 30/11 — 29. Museumsinspektør Olaf Olsen: Vikingeskibene i Roskilde Fjord.
- 1961 20/3 — 30. Kommandør H.-H. Wesche: Oplevelser under Besættelsen. (G).
- 15/6 — 31. Besøg og omvisning på Middelgrundsfortet.
- 30/10 — 32. Besøg på B & W-museet med forevisning af filmen »Navigare necesse est».

Marinehistorisk Selskab

Medlemsliste pr. 1. Januar 1962.

Som tegn på ungdommens interesse for selskabet og dets virke er det styrelsen en særlig glæde at kunne oplyse, at mere end en tredjedel af årsmedlemmerne er unge, der endnu ikke har afsluttet deres uddannelse.

Livsvarige medlemmer

Aarhus Motor Compagni A/S	Aarhus
Aarhus Oliefabrik A/S	Aarhus
Aarhus Privatbank A/S	Aarhus
Benzon, Boje, dr. scient.	Springforbi
Bikuben	Kbh.
Bornholms Dampskibsselskab af 1866 ..	Kbh.
Carlsberg Bryggerierne	Kbh.
Christiani & Nielsen	Kbh.
Danfoss	Nordborg, Als
Den Danske Landmandsbank A/S	Kbh.
De Danske Spritfabrikker A/S	Kbh.
De Danske Sukkerfabrikker A/S	Kbh.
Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-	
Fabrik A/S	Kbh.
De Forenede Papirfabrikker A/S	Kbh.
Esbjerg Tøvværksfabrik A/S	Esbjerg
Grøn & Witzke	Kbh.
Hansen, Erik A., købmand	Odense
Harlang & Toksvig	Kbh.
Højgaard & Schultz A/S	Kbh.
Juel-Brockdorff, N., baron,	
kommandørkaptajn	Kbh.
Kampmann, Kierulff & Saxild A/S	Kbh.
Kjøbenhavns Handelsbank A/S	Kbh.
Den Kongelige Porcelainsfabrik	Kbh.
Kvindelige Marinere	Kbh.
Lauritzen, Rederiet J.	Kbh.
Laur. Knudsen A/S	Kbh.
Motorfabrikken Bukh A/S	Kalundborg
Nordisk Elektricitets Selskab A/S	Kbh.
Nyholm, H. A., viceadmiral	Charlottenlund
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S	Kbh.

Progress, Dampskibsaktieselskabet	Kbh.
Randers Rebslaeri A/S	Randers
Sass, V. Th., skibsreder	Kbh.
Skandinavisk Motor Compagni	Kbh.
Skou, Ove, skibsreder	Kbh.
F. L. Smith & Co.	Valby
Sparekassen for Kjøbenhavn & Omegn . .	Kbh.
Steenen, R. Steen, kommandørkaptein . .	Hellerup
Det Store Nordiske Telegraf Selskab . . .	Kbh.
Thomas B. Thrige	Odense
Thomas Sabroe A/S	Aarhus
Tobaksindustrien	Kbh.
Tuborgs Bryggerier A/S	Kbh.
Iver C. Weilbach & Co. A/S	Kbh.
Det Østasiatiske Kompagni	Kbh.
Østifternes Krediforening	Kbh.

Stottemedlemmer

Assurance Compagniet Ballica	Kbh.
Danmarks Rederiforening	Kbh.
Dansk Motorbåds Union	Kbh.
A/S Hannibal Sander	Kbh.
Heering, Peter, fabrikant	Kbh.
Kgl. Dansk Yachtklub	Kbh.
Københavns Motorbådsklub	Kbh.
Motorbådsklubben »Neptun«	Kbh.
Motorbådsklubben »West«	Kbh.
Ejnar Munksgaards Forlag	Kbh.
Forsikringsaktieselskabet »National« . . .	Kbh.
NOVO Industri A/S	Kbh.
Søværnets Maskinofficersforening	Kbh.

Korresponderende medlemmer

Albe, Gerh., museidirektor	Stockholm
Le Masson, Henri, de l'Académie de Marine	Neuilly-sur- Seine, Frankrig
Luiting, Dick, direktor	Alkmaar, Holland
Scheen, Rolf, orlogskaptein	Oslo
Statens Sjöhistoriska Museum	Stockholm

Årsmødlemmer

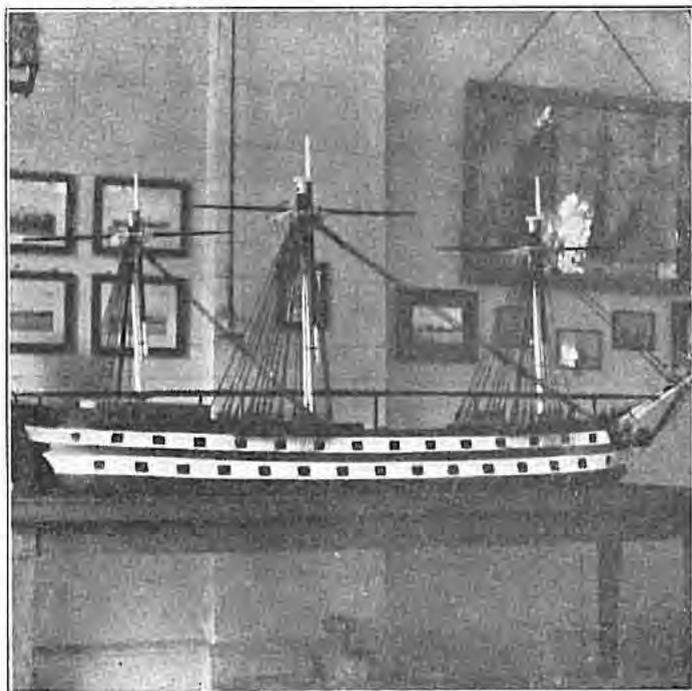
Andersen, Arnold, sagfører	Kbh.
Andersen, Helge Lohmann, lærer	Kirkeskovsskolen pr. Rude
Andersen, Svend Aage, kontorassistent . .	Køge
Andersen, T. Seavenius, læge	Ærøskøbing
Andreassen, Hans Jørgen, maskinmester .	Gentofte
Andresen, Jens	Sønderborg
Assens Sømandsforening	Assens
Auning-Hansen, Mogens, journalist	Charlottenslund
Barfod, Asger, arkitekt M.A.A.	Hørsholm
Barfod, Jørgen H. P., lektor	Lyngby
Bech, Jens	Klampenborg
Bistrup, Helmuth, bager	Klampenborg
Bjerg, Hans Chr., stud. art.	Kbh.
Bjerre, Thorkel, kommandørkaptajn . . .	Charlottenslund
Bjørnsen, H., direktør	Charlottenslund
Botfeldt, Niels E., arkitekt (SVN)	Kbh.
Brinch, O., landinspektør	Kbh.
Brink, Kai, grosserer, fhv. søminemester .	Hellerup
Brøholm, Fr., stud. mag.	Kbh.
Brunoe, Søren, marinemaler	Kbh.
Brøndsted, Johs., prof., dr. phil.	Helsingør
Brønnum, H., journalist	Haderslev
Buus-Pedersen, E., tegner	Hellerup
Bøgelund-Jensen, Sven, direktør	Kbh.
Carl, Robert Hen., stud. jur.	Kbh.
Christensen, Bent	Virum
Christensen, L. Skovgaard, sagfører	Kbh.
Christensen, Mary, frk.	Søllerød
Christensen, Mogens Kondrup	Aalborg
Christensen, N. A., sergent (SVN)	Roskilde
Christensen, Steen	Søborg
Christiansen, Henrik, skibbyggerlærling .	Kastrup
Christiansø Museum	Christiansø
Clausen, Henning, prøveinspektør	Kbh.
Elsoe, Herluf, fhv. direktør	Kbh.
Elving, Jens, kommandørkaptajn	Kbh.
Engel, Hans, revisor	Valby
Engel, Søren	Valby

Eriksen, Ib E., maskinkaptajn/løjtnant ..	Kbh.
Eskildsen, Egon, kommunefører	Horsens
Fiek, Flemming Boas	Gentofte
Fischer, S. E., bandagist	Aarhus
Gommesen, Hans	Lyngby
Granhof, Leif, salgschef	Lyngby
Guldberg, Gerda Marie, frk.	Kbh.
Gulstad, E., ekspeditionssekretær	Kbh.
Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder	Kbh.
Hansborg, Axel, advokat	Kbh.
Hansen, Aage, fhv. dykker	Ry St.
Hansen, Ernst, materielinspektør (SVN) ..	Kbh.
Hansen, Felix, kaptajn (SVN)	Kbh.
Hansen, Gustav, stud. arch.	Kbh.
Hansen, Knud E., forretningsfører	Faaborg
Hansen, Marius, lektor, forstander	Nakskov
Hansen, Mogens Danterp, stud. med.	Kbh.
Hansen, Svend Blankholm	Lyngby
Hansen, Vagn Dahl, stud. art.	Køge
Hasløv, Bjørn Borgen, stud. arch.	Herlev
Hasløv, Dan Borgen	Herlev
Hedemann, Fr., assurandør	Kbh.
Hee, P. L., civilingeniør	Gentofte
Hertz, K., kommandørkaptajn	Kbh.
Holm, Kaj, landinspektør	Hammel
Holst-Christensen, Viggo, landsretssagl. ..	Valby
Holt, Paul, seminarirektor	Aarhus
Honnens de Lichtenberg, G., fuldmægtig ..	Kbh.
v. d. Hude, C., kommandør	Kbh.
Hviid, Ole, stud. polyt.	Kbh.
Høeg, Preben	Kbh.
Hoegh-Hansen, E., restauratør	Lyngby
Isbye, Chr., kontorchef	Kastrop
Iversen, Henry, radiotekniker	Nykøbing M.
Jacobsen, Bjarne Felsted	Lyngby
Jacobsen, H., guldsmedemester	Kbh.
Jakobsen, Ole Viggo	Aarhus
Jarler, Jørgen	Kbh.
Jensen, Børge, bogtrykker	Kbh.
Jensen, David Chr., oversergent (SVN) ..	Vanløse

Jensen, Eric, grosserer	Kbh.
Jensen, Jørn Bent	Kbh.
Jensen, Lars Åby, skibstømmerlærling ..	Aarhus
Jensen, Per, kontorassistent	Bagsværd
Jensen, Stig	Kbh.
Jensen, Thomas, redaktør	Kbh.
Jensen, Tommy	Kbh.
Jensen, Winna Bergmann, manufakturelev	Rødovre
Jespersen, Gunnar, underdirektør	Gentofte
Jespersen, Knud, repræsentant	Charlottenlund
Johansen, Bjørn	Kbh.
Johansen, H. C. Gregers, skibsfører (DSB)	Korsør
Jæger, Ole, disponent	Charlottenlund
Jørgensen, Finn Wiberg	Stege
Jørgensen, K. Theilgaard, maskinmester .	Aarhus
Jørgensen, Per Bay	Kbh.
Jørgensen, Steen Lyngaae	Kbh.
Kamp, Thomas	Kbh.
Klem, Knud, museumsdirektør	Helsingør
Knudsen, Johan Fr., søkadet	Kbh.
Kofoed, A., overlærer	Svancke
Kofoed, Hans, arkivassistent	Charlottenlund
Konow, Carl, orlogskaptajn	Kbh.
Kryger, Arne, assistent	Kbh.
Kure, Jesper	Lyngby
Kvarts, Peter Madsen	Valby
Langballe, Paul, maskinkaptajnløjtnant ..	Kbh.
Larsen, E. C., postmester	Gentofte
Larsen, H. R., kaptajnløjtnant (SVN) ..	Kbh.
Larsen, Tommy	Nakskov
Lasson, Tage, landsretssagfører	Kbh.
Lauring, Palle, forfatter	Virum
Lerche, Henrik, stud. jur.	Charlottenlund
Lerche, Steen	Kbh.
Lundsgaard, I. C., revisor	Roskilde
Lykke, Chr., fhv. direktør, civilingeniør .	Gentofte
Lyshede, O. B., søkadet	Kbh.
Løndahl, Erik Falk, bager	Odense
Madsen, Leif I.	Klampenborg
Maegaard, E., direktør	Kbh.
Mandrup, Michael	Frederikssund

Marinemuseet i Karlskrona	Karlskrona
Marinens Bibliotek	Kbh.
Mayer, Ernst Viggo, landlæge	Frederikshavn
Mogensen, Aage, redaktør	Bagsværd
Mortensen, Hans	Virum
Mortensen, Peter	Kbh.
Møhring-Andersen, Sigurd	Gentofte
Møller, Jørgen Ørstrøm, stud. art.	Lyngby
Nakskov Skibsværft A/S	Nakskov
Neergaard, W., godsejer, hofjægermester .	Førslev pr. Fuglehjerg
Nielsen, Bent	Kbh.
Nielsen, Chr., grosserer	Tårnbæk
Nielsen, Georg V., kaptajnlojtnant (SVN)	Kbh.
Nielsen, Herbert	Hornbæk pr. Randers
Nielsen, Jørgen T., reklamechef	Gentofte
Nielsen, Mogens	Nakskov
Norballe, fru antikvarboghandler	Kbh.
Norregård, Georg, dr. phil.	Kbh.
Olsen, Bjørn, ingeniør (H.T.S.)	Stockholm
Olsen, Vagn, repræsentant	Rungsted Kyst
Overgaard, R., kommunekærer	Svinninge
Pedersen, Alfred, inspektør	Lyngby
Pedersen, Bodil, frk.	Kbh.
Pedersen, H. Ehlmann, fabrikant	Kbh.
Pedersen, K. A., ingeniør	Odense
Pedersen, Ludvig, købmand	Kbh.
Pedersen, Povl	Frederikssund
Petersen, H. M., orlogskaptajn	Lyngby
Petersen, J. Mangor, læpæserermester ..	Assens
Petersen, Niels Munk, ingeniør	Kbh.
Pontoppidan, S. E., viceadmiral	Kbh.
Poulsen, C. W., overassistent	Kbh.
Pryler, Ib, oversergent (SVN)	Kbh.
Prytz, Knud	Nakskov
Quie, Bjarne	Kastrup
Rasmussen, Betty, frk.	Lyngby
Rasmussen, Bjørn G.	Kbh.

Rasmussen, Povl E., sognepræst	Vindeby pr. Onsevig
Ravn, Søren	Sønderborg
v. d. Recke, C., fhv. kontorchef	Klampenborg
Ring, Mads, sergent (SVN)	Kbh.
Rode, Poul	Kbh.
Roussell, R., bogtrykker	Kbh.
Rudbeck, Henrik	Holte
Røgind, Sven, direktør, docent	Kbh.
Salling, Niels	Gentofte
Schachner, Knud, fuldmægtig	Vejle
Schachner, Otto, fabrikant	Fredericia
Scheller-Nielsen, E., orlogspræst	Kbh.
Schepeler, B., landsretssagfører	Vedbæk
Schousboe, Peter	Lyngby
Schultz, Carsten	Kbh.
Seehorst, H. E., kaptajnløjtnant (SVN) ..	Kbh.
Sinding, Paul, kommandør	Kbh.
Steenen, Anne Steen, stud. art.	Hellerup
Struwe, K.	Kbh.
Suenson, Elvin, direktør	Kbh.
Sønderborg, Henry Rask, læge	Odense
Sørensen, Holger, arkitekt M.A.A.	Kbh.
Sørensen, Janus, orlogskaptajn	Kbh.
Søværnets Konstabelforening	Kbh.
Teisen, J., orlogskaptajn	Virum
Thaulow, Per, politifuldmægtig	Lyngby
Thide, A., landsretssagfører	Kbh.
Thomasen, Ole	Kbh.
Thomsen, Leif, stud. polyt.	Gentofte
Tønning, C. A., bankfuldmægtig	Valby
Topsø-Jensen, Viggo, grosserer	Kastrup
Tuxen, Henry, direktør, civilingeniør ..	Charlottenlund
Ulsfort, John	Gentofte
Werge, Erik, modellerer v. Flådens historiske Modelsamling	Kastrup
Vensild, Henrik	Gentofte
Wesche, Hans-Henrik, kommandør	Kbh.
Worsaae, Kaj	Vordingborg
Worsaae, Viggo	Vordingborg
Zachariassen, Lars, boghandlerlærling ..	Lyngby



Vandliniemodel af orlogsskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK visende skibet i oplagt tilstand. 74 kanoner. 1804—08. Modellen er formentlig bygget samtidig med skibet. De to unaturligt brede kanongange skyldes antagelig en anakronisme ved en senere restaurering af modellen — jfr. ændringerne i FRIDERICHSVÆRNS rigning (14) og modellen af PHOENIX (billedet s. 66). PRINS CHRISTIAN FREDERIK, der i forsommeren 1807 havde været på togt i norske farvande, blev oplagt i Christianssand i Juli og undgik derved at falde i Englændernes hænder ved Flådens ran. Da krigen brød ud, blev skibet udrustet med kaptajn C. W. Jessen som chef og kom om vinteren til København. Under sejlads til Store Bælt for at rense bæltet for engelske skibe inden den planlagte overførelse af de spanske tropper til Sjælland blev PRINS CHRISTIAN FREDERIK den 22. Marts 1808 odelagt under Kampen ved Sjællands Odde af en engelsk styrke bestående af lineskibene NASSAU og STATELY (begge 64 kan.) og fregatten QUEBEC (32). Blandt de faldne, der blev

begravet på Odden Kirkegård, var Willemoes. På modellen, der indgår i Orlogsmuseets Udstilling, kan stedet, hvor han faldt — lidt agten for bagbords faldereb — ses angivet. — NASSAU var det tidligere danske orlogsskib HOLSTEEN (1772), som Nelson havde taget under Slaget på Rheden 1801. Billedet viser modellen, da den stod i Modelkammeret på Frederiksholm.



Gallionsfiguren fra orlogsskibet DANNEBROG. 1850. Se teksten til billedet af modellen side 39.

Gallionsfiguren, der nu står opstillet Syd for Kleinsmedien på Frederiksholm, blev udlaget af skibet, da ombygningen til panserskib påbegyndtes i 1862.

TORDENSKIOLDS GÅRD

STRANDGADE 6 — CHRISTIANSHAVN



Den gamle christianshavnske ejendom i Strandgade nr. 6, der nu er kendt under navnet Tordenskiolds Gård, ejedes oprindeligt i begyndelsen af 1600-årstallet af adelsmanden Abraham Lehn. Den nuværende facadebygning og bindingsværksbygningen mod gården, der ses på billedet ovenfor, stammer i hovedtrækkene fra året 1703.

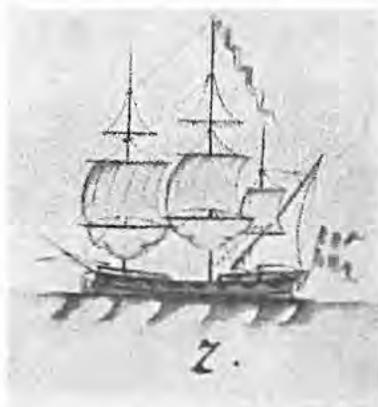
Igennem mange år var denne ejendom i slægten Barfreds eje, men på PETER F. HEERING's 133 års fødselsdag den 1. december 1951 overtog firmaet den gamle gård.

En særlig historisk kolorit hviler over ejendommen, fordi den kendte danske søhelt og admiral Peder Wessel, adler Tordenskiold, boede i gårdens stueetage i årene omkring 1720.

Efter sin eventyrlige karriere i krigen mod Sverige, hvor han i løbet af ganske få år avancerede til viceadmiral, gik Peder Tordenskiold i land og logerede sig ind i Strandgade 6. Han har ikke været nogen stilfærdig lejer. Der gik i datidens København stort ry af de fester, søhelten holdt — blandt andet yndede han at salutere sine gæster med et par miniature-skibskanoner.

Det var også fra Strandgade 6, søhelten drog ud på sin sidste rejse i 1720 — den rejse som Frederik d. IV så kraftigt advarede ham imod, og som endte med den tragiske duel med oberst Staël von Holstein.

Da PETER F. HEERING overtog ejendommen Strandgade 6, blev den genstand for en gennemgribende restaurering, og de stuer, hvor Tordenskiold boede, er endnu fuldt bevarede med rige lofsornamenter og malerier såvel på vægge som på loft.



Peder Wessels fregat HVIDE ÆRN, 1715.

Efter en stiliseret samtidig tegning.

(Det kongelige Bibliotek).

SADOLINS SKIBSFARVER

har gennem tiderne beskyttet skibe og skibsmodeller
bygget på Orlogsværftet.



Model af orlogsskibet FYEN fra 1736.

(Tegning af marinemaleren Søren Brunoe)

SADOLIN & HOLMBLAD A/S - KØBENHAVN S
Holmbladsgade 70 - ASTA 4080

R. ROUSSELL
BOGTRYKKERI



Model af orlogsskibet
ELEPHANTENS gallionsfigur.
1741-60.

DEN NORDLIGE SØVEJ

Bogen om Nordostpassagen og dens historie, om Russernes åbning af sejladsen norden om Asien, arktisk flyvning og isbrydning, sømilitære operationer i polarisen under 2. Verdenskrig, udviklingen af den arktiske ubåd, atomubåden, og sejlads i og under Polhavets is.

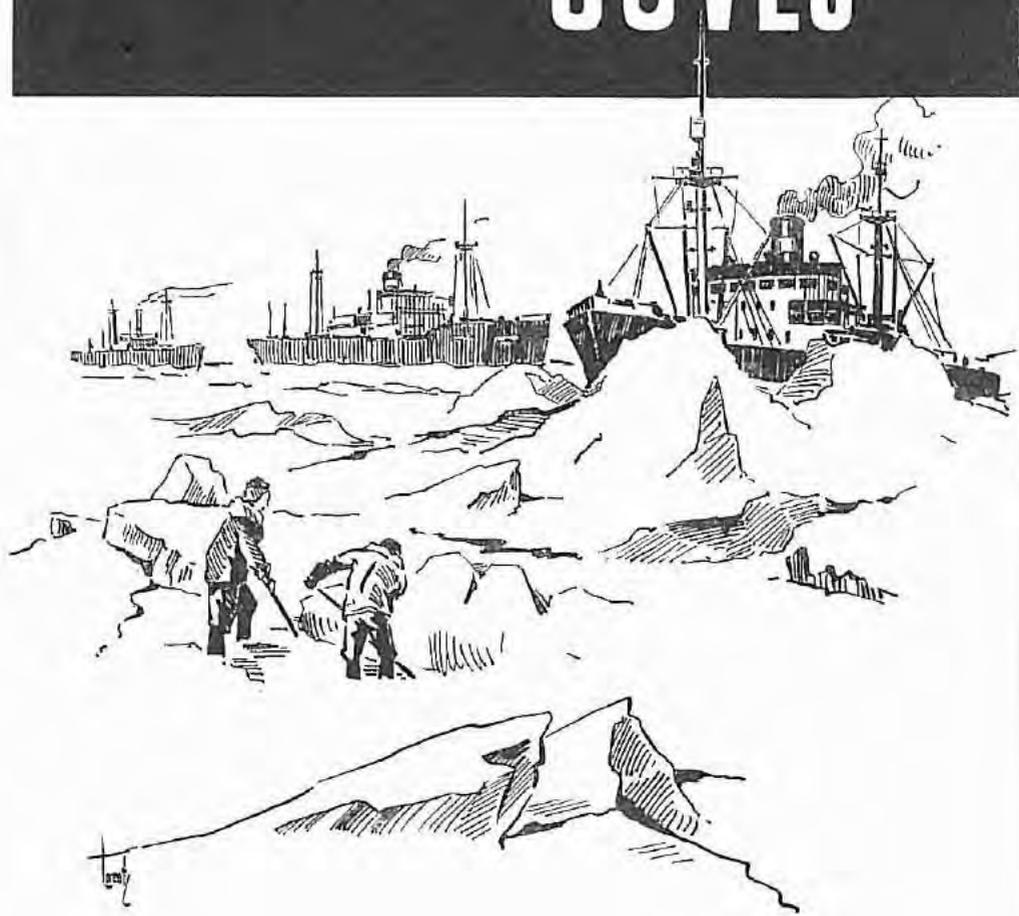
En højaktuel bog i dag, hvor de arktiske områder er blevet det strategiske brændpunkt mellem Øst og Vest og skuepladsen for atombombesprængninger.

504 sider. 125 illustrationer og kort. 32,50 kr.

DANSKE BOGHANDLERES KOMMISSIONSANSTALT

R. STEEN STEENSEN

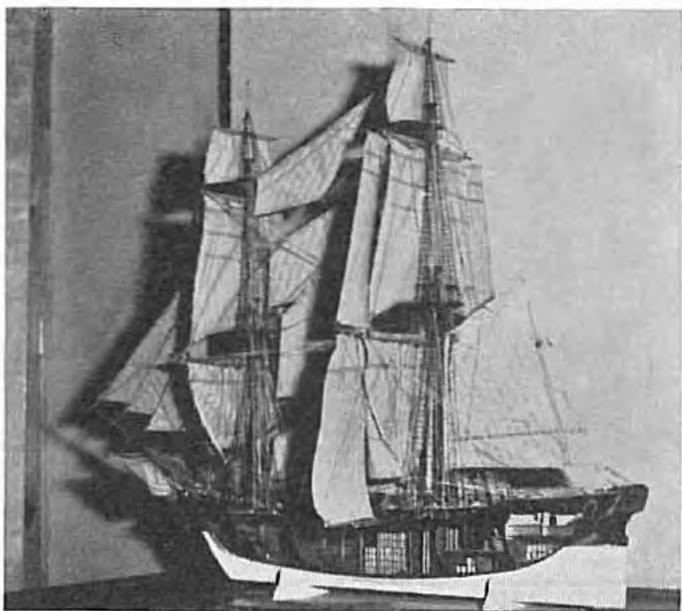
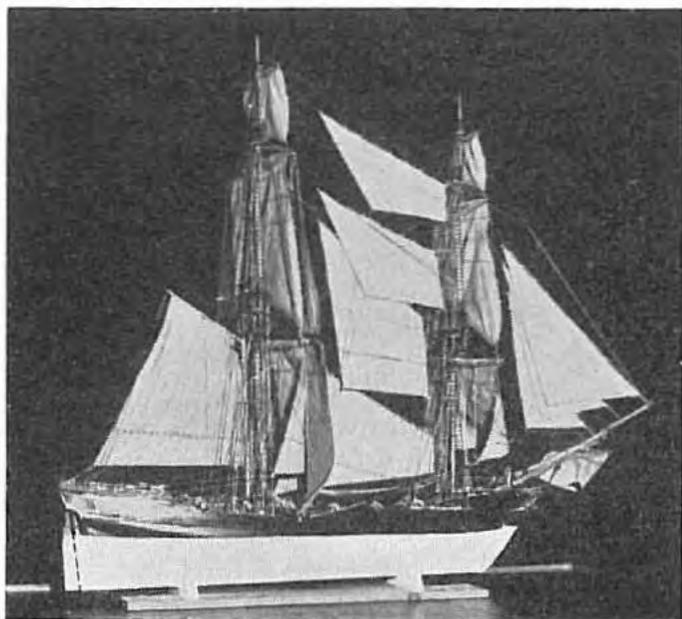
DEN NORDLIGE SØVEJ

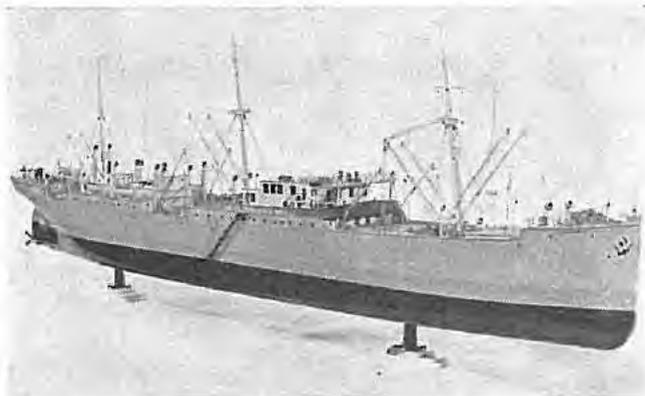




Model af fregatten NAJADEN, 36 kanoner. 1811—12. M 1827. Fregatten, der i Februar 1812 afsejlede til Norge med kaptajn H. P. Holm som chef, blev den 6. Juli s. å. ødelagt af det engelske lineskib *DIKTATOR* på 70 kanoner under Kampen ved Lyngør. Modellen viser fregatten med tilsatte læsejl på fortop og stortop.

Modelsamlingens nyeste model, snauen *ECHO*, 12 kanoner. 1773—82. M 1961 (E. Werge). På modellen, der har læsejl på stortoppen, er skibssiden åben om bagbord, for at man kan få et indblik i skibets indre aptering med lastrum og kældre m. v. med ol- og provianttonder o.s.v. — Snauerne var dels 2-, dels 3-mastede mindre skibe, hvor den agterste mast — som det vil ses på billederne — havde en tyndere mast eller et spir tæt agten for og parallelt med selve undermasten. På dette *snau* kunne mesanens gaffelklo og mastinge vandre under mesanens hejsning og bjergning. Den 2-mastede snau var forløber for briggen, medens den 3-mastede, der i sin tid ofte også blev benævnt letfregat, udviklede sig til koryetten. En mere udførlig omtale af snautypen findes i MHS's skrift nr. 3: Fregatten *FALSTER* (side 58).





*M/S »Selandia«
afleveredes fra B&W
februar 1912 som verdens
første oceangående motorskib.
Modellen af dette skib findes
blandt mange andre
modeller på B&W museet,
Strandgade 4.*



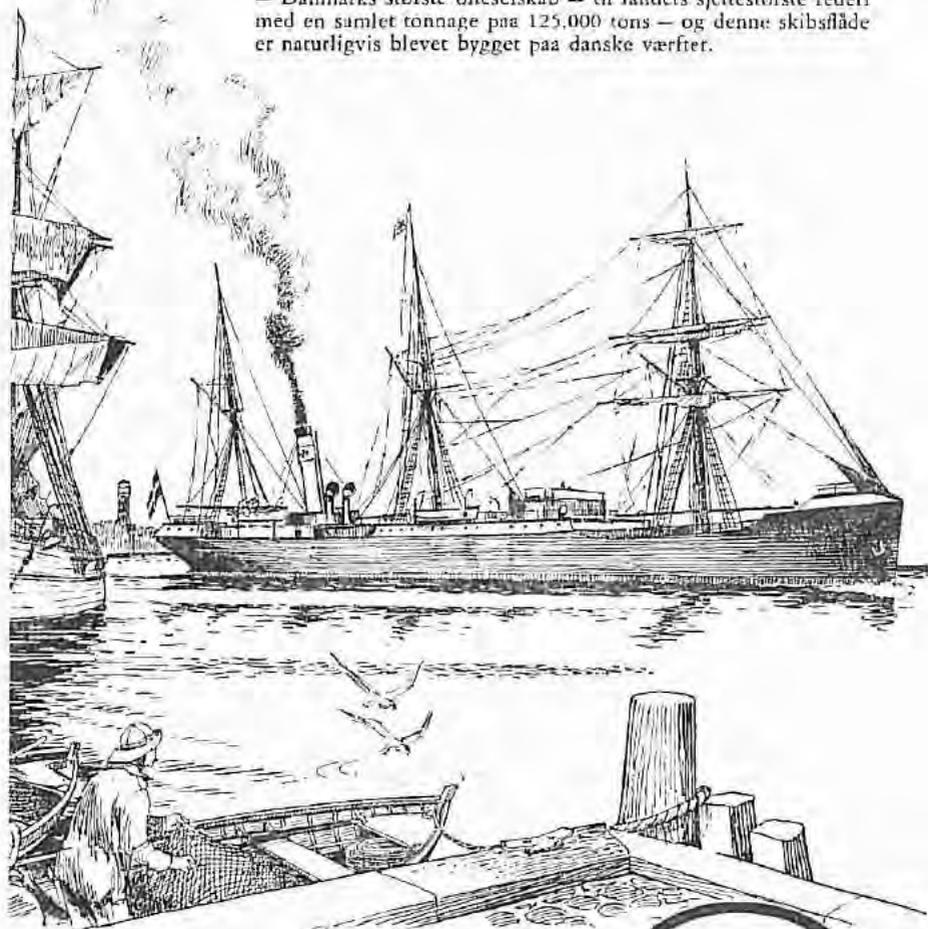
Museets åbningstider:

Hverd. kl. 10-13, lørd. kl. 10-12,
tirsd. kl. 17,30-19,30 og
første sønd. i hver måned kl. 10-13.
Fri entre.

Også den civile skibsfart har sine pionerer . . .

Indenfor den danske tankskibsfart var ESSO een af pionererne. Firmaets – og Danmarks – første tankskib, »Christine«, byggedes i 1890 hos Burmeister & Wain. Skibets 12 tanke lastede ialt 2850 tons olie.

Det stigende behov for olieprodukter har nu gjort DANSK ESSO – Danmarks største olieselskab – til landets sjette største rederi med en samlet tonnage paa 125.000 tons – og denne skibsflåde er naturligvis blevet bygget paa danske værfter.



»CHRISTINE« med
Trekroner i baggrunden

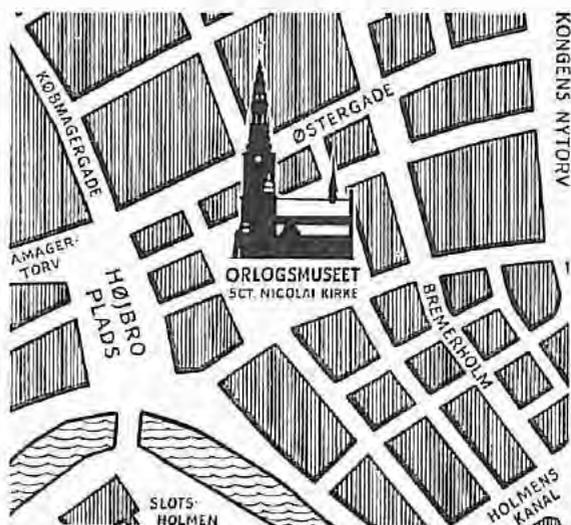
61 Fa - 65



DANSK ESSO A/S

ORLOGSMUSEETS UDSTILLING

i Sct. Nicolai Kirke



er åben *alle* ugens dage

JANUAR—MAJ (incl.) 13-16

JUNI—AUGUST (>) 11-16

SEPT.—DEC. (>) 13-16

Entre:

Voksne kr. 1,00

Foreninger o. lign. (mindst 15) pro persona... kr. 0,75

Børn under 16 år kr. 0,50

Skoler o. lign. grupper (indtil 30 incl. 2 lærere) kr. 3,00

Gratis adgang for værnepligtige militære i uniform
samt — mod forevisning af gyldigt medlemskort —
for medlemmer af

*Orlogsmuseets Venner og
Marinehistorisk Selskab.*