

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



21. årgang

Nr. 1 * 1988

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udgives af :

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

Selskabet
FREGATTEN JYLLANDS VENNER
Tøjhusmuseet
Frederiksholms Kanal 29
1220 København K.
Sekretær: Mus.insp. K.S. Nielsen

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se nedenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt
(ansvarshavende)

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Quinti Lynette
Refshalevej
1432 København K.
Tlf. 01 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 55.-
Enkelte numre kr. 15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-
taget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte
adresse.
Sidste frist for indlevering af stof er
den 10. i månederne januar, april, juli
og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer,
fejl ved bladets levering o.lg. bedes
rettet til Postvæsenet.

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

INDHOLD:

Artikler:

Fabrikmester Diderik de Thurah
- et ikonografisk studie.

Frank Allan Rasmussen 3

Branden i Aalborg og andre lo-
kale minder fra Fregatten
Jylland's tilknytning til egne
og byer.

Erik Munch 14

Island.
Monopolhandel, fiskeri og fiske-
riinspektion.

Eyjolfur Thor Jonsson 19

Anmeldelse:

Erich Gröner: Die deutschen
Kriegsschiffe 1815-1945, (fort-
sat og udgivet af Dieter Jung
og Martin Maas) Bind 4.

Jørgen H. Barfod 28

Andet:

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Ole Ventegodt 30

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 32

Forside:

Forsideillustrationen er hentet fra
tobindsværket: "Histoire Generale
de la Marine", der udkom i Paris
i 1746.

FABRIKMESTER DIDERIK DE THURAH

– et ikonografisk studie.

Frank Allan Rasmussen.

1. FLÅDEHISTORIE OG IKONO- GRAFI.

På Rigsarkivet befinder der sig en rig samling af materiale til belysning af den Danske Flådes Historie. En kildefond, der både med hensyn til kvantitet og kvalitet, er på højde med verdens fineste.

På Orlogsmuseet bevares flådens modelsamling, der set sammen med det ovennævnte skriftlige kildemateriale, gør den interesserede historiker i stand til, på en ganske enestående vis, at dokumentere den rolle som den danske flåde har spillet og spiller for landets historie som helhed. Dette turde være bekendt for de fleste.

En mere overset kildegruppe udgør det ikonografiske materiale, der findes på museet, omfattende oliemalerier, akvareller, tegninger og stik, visende forskellige søslag, orlogsskibe, personer samt topografi.

Men også på andre af landets museer og arkiver kan man gøre værdifulde opdagelser. Her skal blot nævnes Statens Museum for Kunst, Nationalmuseet, Frederiksborg museum, Københavns Bymuseum, Kunstakademiets samlinger samt Det Kongelige Biblioteks kort- og billedsamling (1).

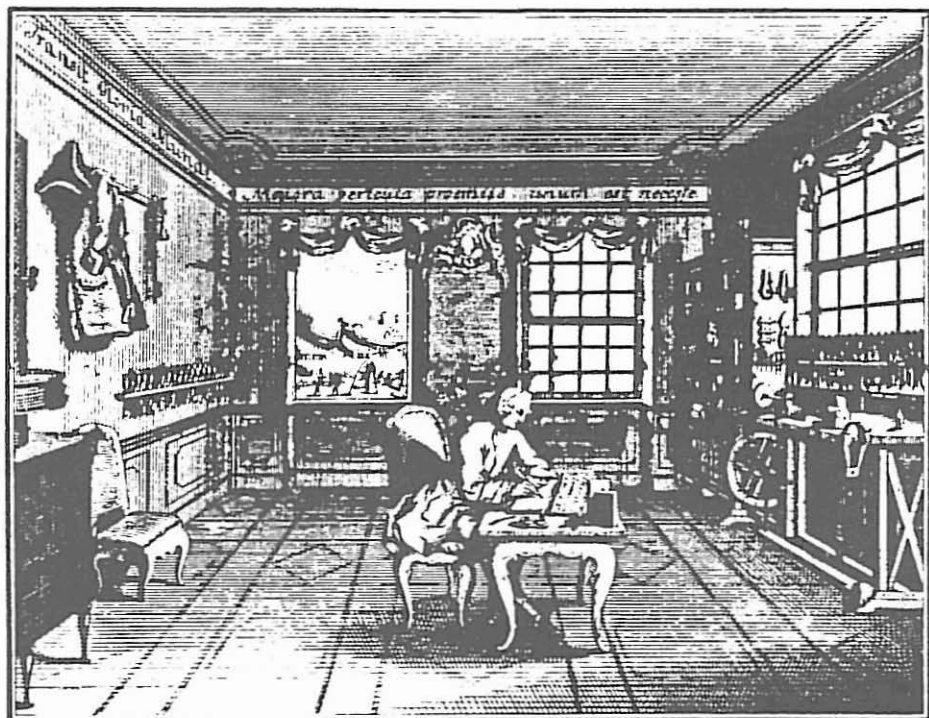
Det er hensigten med denne artikel, at give et eksempel på, hvilke resultater der kan nås ved et detailstudie af et enkelt billede. Redskabet er Ikonografien, som kort kan beskrives som læren om billedets konkrete indhold og dets symbolik (2).

Stykket er fundet i Det Kongelige Biblioteks kort- og billedsamling, og det har været anvendt som illustration i flere værker, dels på grund af dets sjældenhed; - det er ikke ofte, man finder interiørbilleder fra Holmen, dels fordi den sekundære håndkolorerede udgave i sig selv sikkert har fristet en og anden billedredaktør (3). I denne artikel vil billedet blive vurderet ikke blot ud fra dets kunstneriske værdi, men som en historisk beretning sammensat af et kompliceret net af streger og symboler.

2. ARBEJDSVÆRELSET PÅ HOL- MEN.

Lad os indledningsvis gennemgå billedets konkrete indhold. Eller med andre ord hvad er det vi ser på billedet?

En mandsperson sidder i en lænestol ved et bord, der står centralt



placeret i værelset. Han er iført en for tiden klassisk påklædning med lang buklet paryk, en bekvem hjemmefrakke, knæbenklæder og spændesko. På skrivebordet ses hans skrivetøj samt bøger, og han er i færd med at nedfælde en meddelelse i det opslåede eksemplar. Til venstre i billedet ses en kakkellovn, en ekstra stol samt en knage med overtøj bestående af en trekantet hat, tjenesteuniformsfrakke, og den reglementerede kårde. Under disse ses en reol, hvori der er placeret en række forskellige drejestål.

På bagvæggen ses et spejl mellem to vinduer. Det venstre er åbnet og viser en udsigt over en travl arbejdsplads med håndværkere og

to skibe under bygning stående på bedding. Til højre i værelset ses først en velforsynet bogreol, og ovenpå denne ses tre timeglas. Dernæst ses et drejelad, hvori et opspændt emne kunne bringes til at rotere via et simpelt udvekslings-system, der blev betjent via et på gulvet fastgjort trædesystem, hvorigennem også omdrejningshastigheden bestemtes.

På reolens ene side ses forskellige håndværktøj ophængt; - et par krumpassere med stilleskrue, et stregemål, en saks og forskellige ridsenåle. På selve bordet ses opspændt en fileklo eller skruestik, hvor emner kunne fastgøres og forarbejdes med andre former for værktøj (4).

Over arbejdsbordet ses flere af de før omtalte drejestål sammen med endnu en krumpasser. Ved bænken ses en lyseholder, der med vinterens korte lyse timer var et uomgængeligt redskab.

Værelset er holdt i den for tiden "moderne" rokokostil, hvis interiører var lyse og luftige. Stolene og bordets ben ses formet i smukt svungne kurver. Panelerne er profilerede og på loftet samt spejlet ses de karakteristiske rocailler med de asymmetrisk svungne former visende stiliserede blomster, grene og blade.

På den gennemløbende frise langs væggenes overkant kan læses den latinske inskription:

"Transit Gloria Mundi
Maiora Pericula proemiis unum est
necesse
Variatio delectat".

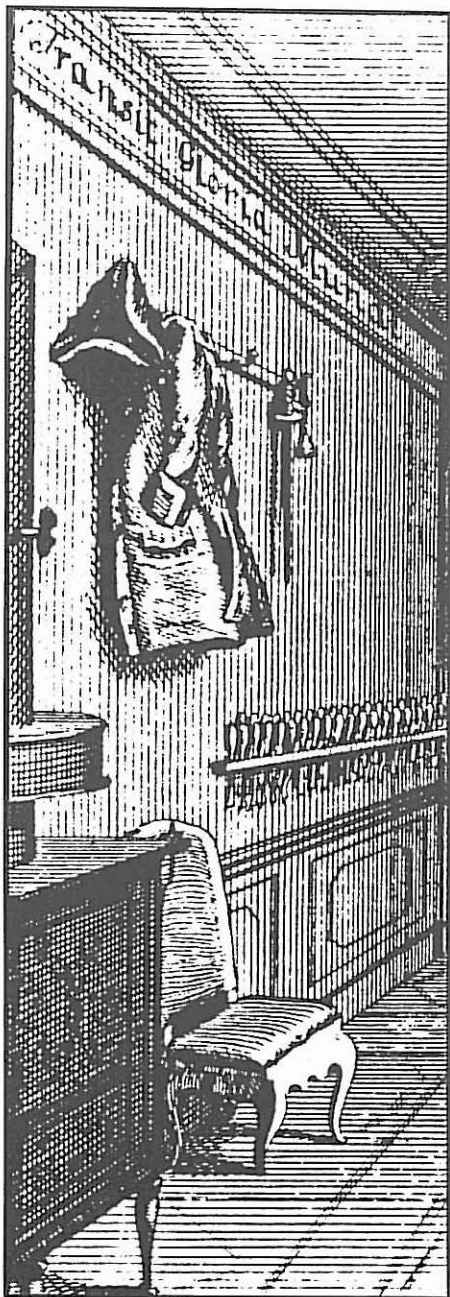
Under stikranden ses til venstre:
"O.H. de Lode CH. R.S.D. Sculps:"
samt stikkets datering:

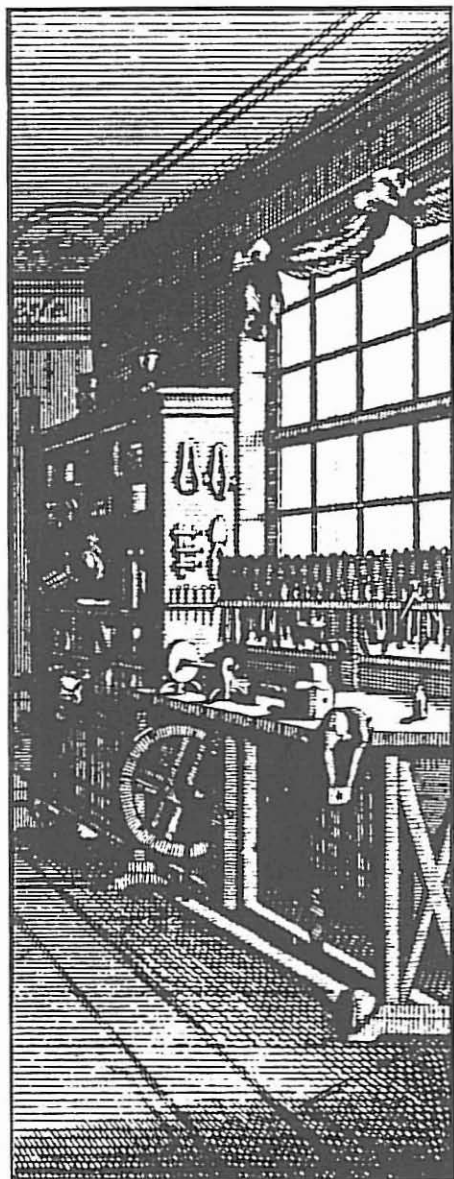
"Kiöbenhavn A° 1752 D. de Thura"
(5).

3. FABRIKMESTER DIDERIK DE THURAH.

Vi ved nu med sikkerhed, at billedet er stukket i 1752 og at personen på billedet er kommandørkaptajn og fabrikmester Diderik de Thurah. Lad os derfor, til brug for den videre analyse give en kort biografisk skitse.

Diderik de Thurah fødtes i 1704 i Århus som søn af stiftprovsten, den senere biskop Lauritz Thura.





Han var først ved landetaten, men efter at det var lykkedes for ham at præsentere et modelarbejde i rav af orlogsskibet "Anne Sophie"

for kongen, blev han i 1723 overført til søetaten med rang af sekondlieutenant. Allerede året efter sendes han sammen med tre andre unge søofficerer til udlandet for dér at studere skibbyggeriet. Thura hjemkaldes i 1728 fra England og ansættes året efter ved skibbyggeriet under den omstridte, men dygtige konstruktør Knud Nielsen Benstrup (6).

På dette tidspunkt synes det, som om Thurah har lagt grunden til en lovende karriere indenfor søetaten. Han fungerer således i årene 1729-30 som kronprinsens vejleder i kunstdrejning og deltager i en række kommissioner nedsat for at undersøge forholdene på Holmen, især med hensyn til skibbyggeriet.

I 1734 udnævnes han til kaptajn-løjtnant og fabrikmester og kommer hermed til at spille en ikke uvæsentlig rolle i forbindelse med kommissionen mod kollegaen Benstrup, der allerede i 1731 var blevet udnævnt til overfabrikmester.

Thurah bliver således delagtig i den hårde skæbne som bliver Benstrup til del, og som fører til dennes fængsling og senere afskedigelse (7).

Da Thurah efter 1738 selv skulle lede skibbyggeriet, viste det sig dog snart, at han ikke var sin stilling voksen. Hans to lineskibe og brigantiner var ringe sejlskibe og især "Fyen" blev udsat for voldsom kritik, og det måtte senere sælges til Asiatisk Kompagni, ubrugeligt som orlogsskib.

Efter hans sidste konstruktions stabelafløbning i 1739 var hans rolle



som konstruktør og fabrikmester formelt udspillet, og arbejdet blev overtaget af den fra Frankrig indkaldte Barbé samt den habile overskibbygmester Anders Turesen, der forøvrigt var elev af den afskedige Benstrup (8).

Thurah beholder dog sin titel og er fabrikmester af navn indtil 1758, hvor han afskediges og tildeles en retrætepost som kommandant ved Toldboden, et embede som han bestred indtil sin død i 1788 (9).

4. BILLEDETS OPHAVSSITUATION.

Efter den mådeholdne og pietistiske kong Christian VI's død i 1746, synes der at blæse mildere vinde for metropolens kulturliv. Tonen bliver lettere, og man kan hos aristokratiet samt i den mere velhavende del af byens borgerskab spore en voksende optimisme.

Rokoko'en bryder for alvor igennem som den fremherskende stilart, og den franske indflydelse havde en

balsamisk og rensende effekt på det kulturelt støvede København.

Smagen var blevet skærpet for nyheder, og sideløbende med de mange forskellige avislignende publikationer og "Post-Ryttere", der gav oplysninger i skriftlig form om døgnets forskellige aktualiteter, dukkede der en anden genre op, nemlig prospektet eller cronikken (10).

Man havde med andre ord fået lyst til at se de skrevne begivenheder illustreret. En række kunstnere i hovedstaden forsøgte således at tilfredsstille det købedygtige publikums trang til at se sig selv samt den genvakte hovedstad afbildet, og det blev almindeligt, at de bøger af mere populær art, der sendtes på markedet, var illustreret med en række kobber eller stik, der viste situationer fra byens torve, gader og huse (11).

Denne virksomhed havde sit udgangspunkt i en salon på Østergade, hvis indehaver, malerinden Johanne Fosie, omkring sig havde samlet en gruppe fritænkende kunstnere og verdensmænd.

Bemærkelsesværdigt er det, at nogle af de flittigste gæster i salonen var de unge søløjtnanter, der havde fattet interesse for det liv, der udspillede sig her. Familiens overhovede var organisten Jacob Fosie, der dog kunne andet end traktere orglet. I sine ledige stunder praktiserede han som grafiker og var desuden tegnelærer for marinekadetterne (12).

En af de flittige gæster i salonen var Diderik de Thurah, og det er muligvis her, han har truffet en af

tidens dygtigste og mest produktive illustratører Peter Cramer, der er ophavsmand til det viste stik (13).

Stikkets komposition vidner om, at der her er tale om et bestillingsarbejde, og det er i hele sin opbygning i tråd med tidens ånd og ønsker.

Rokokoens kunstnere og deres publikum var optaget af den spirende rationalisme, og man ønskede saglighed og klar besked, hvilket tidens rige litteratur om mekanik og mærkelige maskiner bærer vidnesbyrd om (14).

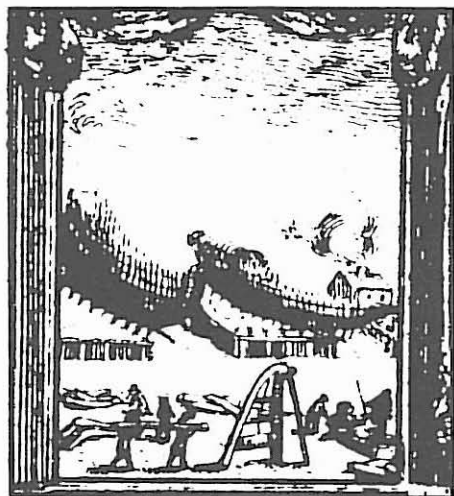
5. BILLEDET OG TOPOGRAFIEN.

Stikket er angiveligt udført i 1752, og selv om man ikke kender forlæggets datering, kan der ikke herske tvivl om, at tegningen er udført i perioden umiddelbart før, altså mellem 1750 og dateringstidspunktet.

På dette tidspunkt er Thurah i sin bedste alder, netop fyldt 48 år, og han har altså ønsket at forevige sig selv i sit arbejdsværelse omgivet af sine bøger og sin elskede drejebænk. Hans rolle har kunstneren valgt at markere ved hjælp af et i tiden ofte anvendt virkemiddel, det åbenstående vindue ud mod den store verden (15).

Dette understreger Thurahs profession som fabrikmester ved Holmen, og de hektiske aktiviteter, der udspilles for øjnene af tilskueren, er medvirkende til, at give indtryk af hans betydning som person.

Desuden giver det tilskueren mulighed for et kik ind i en verden,



som vel de færreste i datidens København havde adgang til.

I forgrunden ses en række håndværkere samt tømmer, der ligger spredt på området i mere eller mindre forarbejdet grad. Der ses også en af de for tiden typiske kraner, som anvendtes til at flytte rundt på de mange uhåndterlige emner.

I billedets baggrund ses to skibe på bedding. Der er tale om mindre orlogsfartøjer, en fregat og en galej. Tager man hensyn til billedets datering, så kan man via byggelisterne se, at der faktisk i denne periode blev bygget to galejer, nemlig "Frederichsstad" og "Frederikshald", og skibet til venstre kunne i princippet være enten fregatten "Stormarn" eller "Island", der begge blev bygget i 1751 (16).

Nu er problemet blot, at begge de sidstnævnte fartøjer blev bygget på Nyholm, hvorimod galejerne blev bygget på Gammelholm. Dette rej-

ser altså et problem med hensyn til en fortolkning af, hvor vi faktisk befinder os, eller rettere; Hvor befinder fabrikmesterens kontor sig?

En granskning af det foreliggende materiale tyder samlet på, at Thurahs kontor har befundet sig på Nyholm. I 1741 bliver han så at sige hjemløs, idet han anmodes om at fraflytte sin bolig og kontor på Gammelholm, fordi disse skal anvendes til andet formål. Det bliver dog hurtigt klart, at denne ordning ikke i længden er hensigtsmæssig, og da den nye spantelloftsbygning står færdig i 1743, indrettedes der her i den nordre ende kontor samt arbejdsværelse til fabrikmesteren, og man må således antage, at Thurah har flyttet sine aktiviteter hertil (17).

I denne del af bygningen var der samtidig indrettet tegnestuer samt lokaler for Skibbygningsskolen. Desuden var ekvipagemesteren samt en del af værftets øvrige embedsmænd installeret her.

Hvis denne antagelse er korrekt, så må det lille hus til højre i billedet være den i 1737 opførte smedie, hvilket stemmer godt overens med den røg, der kvalmer op af skorstenene fra smediens esse.

Der er dog helt klart tale om en kunstnerisk tilsnigelse, idet man fra Thurahs vinduer umuligt har kunne se skibene på stablen ligge vendt med stævnene mod spantelloftsbygningen. Her har Cramer altså valgt at vende perspektivet ethundrede-ogfirs grader af hensyn til beskueren, således at billedets informationsværdi højnes, omend det altså er historisk ukorrekt. At han har

valgt at vise to forskellige skibstyper, nemlig en fregat og en galej, hvoraf den sidstnævnte med sikkerhed ikke har været stabelsat på Nyholm, må ligeledes antages at være en del af hans kunstneriske frihed. Han ønsker simpelthen at give beskueren et bredt indtryk af aktiviteterne på Holmen og har vel i dette synspunkt været enig med Thurah (18).

6. BILLEDETS SYMBOLINDHOLD.

Nu har vi set på billedets konkrete indhold og fået et eksempel på, at man i samtiden ikke altid forholdt sig så stramt til virkeligheden, som vi måske ville kræve i dag. Lad os herefter vende os mod de "skjulte" meddelelser, som man kan finde i selve billedet og den tilhørende tekst.

Det er tidligere omtalt, at Thurah gjorde en rask karriere indenfor søetaten og dette på trods af, at han ikke havde nogen praktisk erfaring i sømandsskab (19).

Thurahs forbindelser var af de bedste. Han var den mægtige grev Danneskiold-Samsøes yndling, og han stod kongehuset nær. Dette suppleret med hans personlige baggrund som søn af biskoppen, gav ham en medfødt naturlig stolthed og selvbevidsthed.

På det tidspunkt, hvor billedet er blevet til, er denne karriere imidlertid blevet afbrudt, og der er gået hele tretten år, siden hans sidste konstruktion løb af stablen.

I denne periode har han været uden egentlig beskæftigelse som fabrikmester. Skibbyggeriet var nu,



som tidligere omtalt, overtaget af den indkaldte konstruktør Barbé og Anders Turesen, der begge arbejdede under overopsyn af den i 1739 nedsatte konstruktionskommission.

Thurah benytter altså denne lejlighed til at fortælle den indsigtfulde beskuer sin mening om den skæbne, der er blevet ham til del.

En forstørrelse af Thurahs skrivebord samt den opslåede bog viser, at man faktisk er i stand til at læse, hvad det er, Thurah er i færd med at skrive. Umiddelbart skulle man jo tro, at han var i gang med at udfærdige en ordre til nogle af sine håndværkere eller koncipere et brev til Holmens Chef, men det er han ikke. Teksten lyder:

"Efter døden dommen Ebr. 9:27"

Der er altså tale om et bibelcitat, hentet fra Apostlen Paulus brev til Hebræerne, kapitel 9, vers 27 der i sin helhed lyder:

"Og så vist som det er menneskenes lod én gang at dø og derefter dømmes,"

Hvad var det Thurah ville fortælle beskueren, og hvordan skal vi nu forholde os til hans implicitte budskab?

I denne sammenhæng vil det være hensigtsmæssigt at inddrage den tekst, som Thurah har valgt at læde nedfælde under billedets stikrand. En tekst, som forøvrigt aldrig tidligere har været gengivet. Her står:

"Langt mindre end faren belønningen er

Han følger de trofastes Möye

Men Verden forsvinder; Hvad Verden har kier

Jeg derfor fravender mit öye.

Og blot eet nödvendigt vil tragte at faa

At ieg ved Domme-dags komme

For Dommeren kand med ære bestaae

Som lönnar af Naade de fromme"

Af denne tekst fremgår hensigten mere tydeligt, og det grundlæggende tema er det samme. Thurah giver herigennem på en raffineret måde udtryk for sin harme over den skæbne, der er blevet ham til del i denne verden. Han føler, at man ikke har forstået at belønne hans indsats, og at had og misundelse er den trofastes (læs Thurahs) lod.

Den bibelstærke biskopsøn vender sig med andre ord til Den Hellige Skrift og henter dér trøst i dens ord om, at den virkelige belønning først skal gives hinsides denne ver-

*Langt mindre end faren belønningen er
Han følger de trofastes Möye
Men Verden forsvinder; Hvad Verden har kier
Jeg derfor fravender mit öye*

*Og blot eet nödvendigt vil tragte at faa
At ieg ved Domme-dags komme
For Dommeren kand med ære bestaae
Som lönnar af Naade de fromme.*

Kiøbenhavn A 1752 - D de Thurah

den, når man står ansigt til ansigt med selveste Gud. Han vil vide at værdsætte Thurahs indsats, om ikke som fabrikmester, så dog som sin tro tjener.

Hermed giver den latinske inskription langs væggenes overkant også mening, den lyder nemlig i oversættelse:

"Jordens herlighed forgår
Farene er større end belønningen
forandring fryder"

Man må betvivle, at søetatens arkitekt har ladet en sådan sentens forfatte og opsætte, snarere er dette endnu et af Thurahs snedige påhit. En tekst, som han har ladet kunstneren indføre netop til lejligheden.

Det er med andre ord en bitter og resigneret mand, som vi ser på billedet. En konstatering, der står i en skærende kontrast til billedets umiddelbare budskab. De hektiske aktiviteter, der udspillede sig udenfor Thurahs vindue skyldes ikke hans ordre, og de to skibe på beddingen stammer ikke fra hans hånd og ridebord.

Hvor paradoksalt det end måtte lyde, så var det eneste minde, der i 1752 var tilbage fra hans tid som aktiv fabrikmester, det skib, som er under bygning og hvis spanter ses rejse sig i guld på blå bund i hans adelsvåben fra 1740 (20).

7. AFSLUTNING:

Hvis samtiden valgte at ignorere Thurah, så må man også sige, at eftertiden har givet ham en ublid medfart. Her er dommen, hvor

verdslig den end måtte lyde, hård og ubarmhertig.

Måske har Thurah allerede anet dette og har via sit bestillingsarbejde ønsket at give sit besyv med og forklare sin skæbne?

De sidste mange år af sin levetid levede han i skyggen af sin yngre broder, den navnkundige arkitekt og generalbygmester Laurids de Thura. Hans økonomi var mildt sagt dårlig, og han undgik kun med nød og næppe en krigsret og de ydmygelser, dette måtte indebære for den ambitiøse mand. De sidste år arbejdede han med oversættelser og skrivelser, hovedsaglig af religiøs art, og døde i 1788.

Indledningsvis omtales ikonografien, og det har også været denne arti-



Diderik de Thurah 30 år senere som kommandant på Toldboden. Det gkl. Bibl.

kels sigte at gøre opmærksom på denne vigtige historiske hjælpedisciplin. Herudover er det mit forfængelige håb, at det på de foranstående sider er lykkedes at vise, at man ad denne vej faktisk kan

aftvinge denne specielle form for historisk kildemateriale nye oplysninger og i dette specielle tilfælde afsløre dets mærkværdige dobbelthed.

NOTER:

1. Der ligger således mere end en stor udfordring i at få udarbejdet en samlet oversigt over den marinehistoriske ikonografi, der findes i danske museer og private samlinger.
2. Om ikonografi som historisk hjælpedisciplin se Povl Ellers fremragende publikation: *Historisk Ikonografi*, Kbh. 1964.
3. H.C. Bjerg og John Erichsen: *Danske Orlogsskibe 1690-1860*, Kbh. 1980., p. 39. *Politikens Danmarkshistorie*, Bd. IX, p. 200. Chr. Elling: *Kulturminster*, Kbh. 1944 p. 143ff. Fr. Hjort: *Beretning om Slægten Thura*, Otterup 1925, p. 56.
4. Det kan undre, at der blandt de mange utensilier i Thura's arbejdsværelse ikke ses egentlige tegneredskaber.
5. Stikket findes i *Det kongelige Biblioteks kort- og billedsamling* og er registreret i P.B.C. Westergaard: *Danske portrætter i kobberstik, litografi og træsnit*, Kbh. under nr.: 12072. Originalens mål er 13 X 17 cm.
6. Topsøe-Jensen og E. Marquard: *Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814*, København 1935, Bd.II p. 611f.
7. Ibid.,
8. Ibid.,
9. Fr. Hjort: *Beretning om Slægten Thura*, Otterup 1925. p. 54ff.
10. Se f.eks. *Bibliotheca Danica*, Bd. IV.
11. Et oplagt eksempel herpå er Thura's broder Laurids de Thura's pragtværk: *Hafnia Hødernia*, der udkom i 1748.
12. *Weilbachs Kunstnerleksikon*, Bd. I, Kbh. 1947., p. 326ff. J. Fosie har også udført raderingen af dokkens indvielse efter F.L. Nordens tegning.
13. C.F. Brica: *Dansk Biografisk Leksikon*, Kbh. 1887. Bd. IV, p. 105 samt Chr. Elling: *Kulturminster*, Kbh. 1944., p. 143ff. *Weilbach* Bd. I, p. 230.
14. *Bibliotheca Danica* Bd. II, p. 7ff samt Chr. Elling., p. 110f.
15. Bemærk, at hele vinduesrammen af kunstneriske hensyn er fjernet. Efter engelsk forbillede kaldet "Sash Window".
16. H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt*. Bd. IV, p. 595ff.
17. J.H. Schultz: *Den danske Marine*. Bd. II, Kbh. 1932. p. 171. R.W. Bauer: *Beskrivelse af Orlogsværftet*, manus i Marinens bibliotek, 1862., p. 170. Chr. Elling: *Holmens bygningshistorie 1680-1930*, Kbh. 1932, p. 76ff.
18. Spantelloftsbygningen blev opført i perioden 1742-43, men er siden blevet ombygget flere gange. Arkitekten var muligvis den berømte Philip de Lange, der i perioden 1737-66 var ansat som søetatens arkitekt.
19. C.F. Bricka: *Dansk Biografisk Leksikon*, Kbh. 1904, p. 368f.
20. Frederik Hjort: *Beretning om Slægten Thura*, Otterup 1925, p. 55 samt 73ff.

BRANDEN I AALBORG

og andre lokale minder fra Fregatten Jylland's tilknytning til egne og byer.

Erik Munch.

Ikke alene årene som aktiv orlogsmand bragte Fregatten Jylland nære relationer til mange af landets egne og byer. Også efter, at Fregatten Jylland var udgået af Flådens tal, blev der med togter og ophold rundt i landet skabt relationer. Mange havnebyer blev besøgt på den årelange rejse til den endelige og sikre forankring og restaurering i Ebeltoft.

Der er rundt i landet mange minder fra fregattens togter og besøg. Disse minder er i arkiver, museer, uofficielle samlinger og i mange private hjem. Minderne er således let tilgængelige for en dels vedkommende. Men en anden del er ikke så tilgængelige og meget er der utvivlsomt, som er nærmest ukendt. Disse noter efter en rundtur i Danmark kan betragtes som et ydmygt bidrag til at få mere af det ikke så kendte og slet ikke kendte frem.

KLOKKE, KRUDT OG KOFFARDIFLAG.

Nogle vil måske mene, at genstandene med tilknytning - evt. formodet tilknytning - til fregatten er det mest inspirerende at opspore. Men stik og malerier kan også være oplysende. De mange stik fra forrige århundrede - ikke mindst visende situationer fra slaget 9. maj 1864 - og de mange malerier,

udført helt op til nutiden, dokumenterer ikke blot de stemninger, kunstneren vil formidle - skibet i mange forskellige situationer, men illuminerer også det forhold, at skibet har været og stadig er omfattet med megen sympati i såvel, hvad nogle vil kalde kulturbærende lag som i almindeligt folkelige kredse.

Det var da også det helt almindelige på rundreisen, at fregattens navn kaldte positiv respons frem. Samtidig afslørede ret så uventet, at mange samtidig med positiv reaktion, var stort set uvidende om den aktuelle, gunstige udvikling i restaureringsarbejdet. Udtryk for beklagelse af skibets situation viste, at der er grund til at fortælle mere om den raske udvikling i restaureringen, og at der således er en sag, som der er god mening i at støtte.

Frederikshavn Museum på herregården Bangsbo udstiller i den omfattende søfartssamling en skibsklokke fra Fregatten Jylland. Denne erindring fra et reparationsbesøg på skibsværftet blev til op i trediverne anvendt som frokostklokke på værftet.

Men hvilke veje har en krudtbeholder i kobber haft til Nibe? Beholderen stod i juli i fjor på det ret nye museum midt i en udstilling af marinebilleder. Flere af de



Klokken i Frederikshavn. Foto forfatteren.

for nyligt udførte malerier var med kendte motiver af fregatten. Der er i Nibe-egnen mange maritimt interesserede og én af dem ejer krudtbeholderen fra Fregatten Jylland.

Blandt de togter, hvor fregatten havde flest gæster, var rundturen i 1910 for Dansk Arbejde til større havnebyer. Den da unge landsforening fik et godt skub fremad gennem fregattens anvendelse som udstillingsskib. Det var en periode i Fregatten Jyllands liv, hvor det kunne synes naturligt at anvende koffardiflag. Men, ak. En indsender skrev i Fredericia Avis, at det gjorde ondt for én, der havde af tjent værnepligten i "Jylland", at se fregatten ligge stille i havnen uden at hejse flaget kl. 8 morgen, som om den skammede sig ved på sine gamle dage at hejse koffardi-flaget, hvor før orlogsflaget blev hejst med fuld honnør. Togtet for Dansk Arbejde havde en omfattende pressedækning, der også beskæftigede sig med fregattens historie

og skæbne. Veteraner inviteredes ombord. Et blandt mange eksempler på, at optegnelser og andet materiale i lokalhistoriske arkiver og hos private har interesse.

Vi går således efter genstande, malerier og stik samt fotos, optegnelser og omtaler. Naturligvis er skibsmodeller også i vort søgelys.

MEDALJE OG MØLSTED I DRAGØR.

Med fin, central placering hænger i Dragør Museum i kul og kridt, 120 X 160 cm. Chr. Mølsted's motiv Fregatten Jylland under Madeira. Men der hænger også et par gengivelser af slaget ved Helgoland samt den Hædersmedaille, der på 25 årsdagen for hans deltagelse i slaget blev tildelt styrmand Mathias Wilhelm Wiil, Dragør.

Kort fra Dragør Museum og på samme billet kan man opleve det lille og ret nye Mølsted's Museum. Marinemaleren C. Mølsted fik lov at komme på togt med Fregatten Jylland. Det førte til mange billeder med fregatten og blev vel den store inspiration til en lang karriere, som efterhånden rakte langt tilbage i dansk søkrigshistorie. Meget ses på det lille museum, deriblandt en udgave af hans store billede af Suenson på broen på "Niels Juel" midt i slaget ved Helgoland.

Vi har nævnt, hvad vi går efter. Hvor skal vi søge? Hvorledes er geografien i dette? Det vil være logisk først at bruge tid i søfartsbyerne med deres miljøer. Hvor kom mandskabet fra? Hvor lagde skibet ind? Hvor havde det stationer?

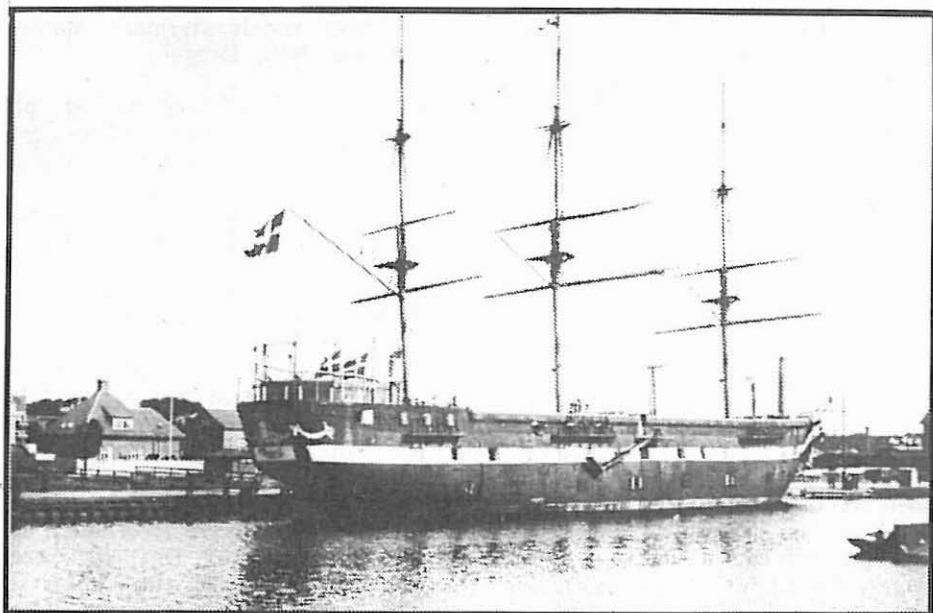
I første runde så vi på nogle østdanske steder samt Vestfyn og Sydfyn med øerne, Syd- og Sønderjylland samt det nordligste af Nørrejylland. I Skagen var der spændende stik bl.a., i Aalborg uventede optegnelser, i Assens erindringsplatter og skotlamper fra skibet, i Sønderborg bl.a. stik, i Marstal en model såvel på berømte Jens Hansens Søfartsmuseum som i en bodega. Der var også en model i Ærøskøbing, på Kalvøen nord for Aabenraa - altså i Clipper-museet - og mange andre steder.

Århus- og Djurslandsområderne har vi udsat til senere, da de ligger så nær Ebeltøft og dermed Den selv-ejende Institution Fregatten Jylland. Ligeledes gøres mere ud af Sjælland i en senere runde.

MODELBYGGERE OG LOKALE ARKIVER OVERALT.

Der er som nævnt mange modeller rundt om - foruden det store antal ophængt som kirkeskibe. Der har været og er mange modelbyggere. Som man bør omtale positivt. De gør deres for at skabe interesse og sympati for vor fregat. Målene på en del modeller synes at røbe fælles forlæg - altså instruktive tegninger foruden vort skib i 1:1.

Modellerne og modelbyggerne har vor opmærksomhed. Men når vi nu nævner, hvad vi går efter, og hvor vi søger, bør det også nævnes, hvem vi søger. Ud over modelfolket er der mange andre indsigtsfulde - i sømandsforeninger og blandt specielt interesserede. Af-



Fregatten Jylland ved kaj i Nørre Sundby nogle år før branden i 1919. Original tilhører Lokalhistorisk Arkiv for Aalborg Kommune.

handlinger er gjort om til eksempel kirkeskibene. Mange har private samlinger. Men de professionelle - på museer og i lokalhistoriske samlinger - er selvfølgelig de særligt vigtige for os.

En sådan professionel gav os historien om, da fregatten væltede i den nye tørdok i Aalborg. Og kom i brand fordi vagtmændens oven væltede med. Det var i april 1919. Skibet væltede til styrbord og branden var i agterkahytten. Aviserne synes at have været tavse om dette uheld i byens nye tørdok.

Tavsheden i medierne om den uheldige brand er i stærk kontrast til de mange omtaler, når fregatten havde anknytning til positive begivenheder - som veteraner på besøg, udmærkelser til veteraner og - hvad vel også er positivt efter et langt og godt liv - begravelsen af egnens kendte veteran.

Fregattens 1910-togt for Dansk Arbejde gav særligt mange omtaler i forbindelse med besøg i 16 byer ved hjælp af mange slæbebåde. 116.917 gik gennem tælleapparaterne. Hertil skal lægges soldater, veteraner og skolebørn, så det samlede besøg antages at have været på 150.000. Kun i en by svigtede besøget - det var i København.

POESI OG DRAMATIK.

Inden disse få noters afslutning, skal der bruges lidt plads til at belyse spændvidden i minderne. I Frederikshavn erindrede de i arkivet, at have set en sang fra fregattens stabelafløbning i 1860. Man ser frem til en kopi.



Fregatten i Aalborg 1910. Negativ på glasplade i Byhistorisk Arkiv.

50 år efter sang man på fregatten lige før ankomst til Fredericia. I motorbåden "Svend" var fregatten sejlet i møde af bestyrelserne for lokale Dansk Arbejde, håndværkerforeningen, de to handelsforeninger, byrådet, pressen m.fl.. Efter præsentationerne samledes man midtskibs og sang til melodien "Mens Nordhavet bruser" 6 vers, hvoraf vi her kun gengiver dette:

Velkommen skal lyde fra Minders by
til Danmarks den prægtige svane,
på Helgolandsdagen du vandt dit ry,
endnu kan du bære vor fane,
du favned heltene hin dag i maj -
de død, I øvede, vi glemmer ej.

Ni år efter kom fregatten på værft i Aalborg efter perioden som skole for radiotelegrafister. Her

indtraf den brand, som arkivleder Henning Bender har dokumenteret fra et notat, vi gengiver her:

"I april indtraf der i den nye tør-dok et besynderligt uheld, der dog ikke afstedkom alvorlige følger. Den gamle veteran, fregatten "Jylland", der i en årrække havde ligget i Nørre Sundby, hvor den bl.a. havde fungeret som skole for radiotelegrafister, skulde, forinden den afleveredes til sin nye ejer, godsejer Schou, Palsgård, tages i dok for bundbehandling. Da dokken var omtrent halvt tømt for vand, skete der det uheld, at fregatten væltede og lagde sig over på styrbord side. Vagtsmanden og hans familie reddedes ud af skibet, hvor de havde beboelse i kahytten agter, mens alt løst indbo rovsede over i den læ side, såsom klaver, nogle ballier med vasketøj, et dækket bord, samt en brændende kakkelovn, ligesom de gamle kanoner på dækket tog rovs. Ilden fra kakkelovnen antændte nogle paneler, hvorfor Aalborg brandvæsen straks blev alarmeret og hurtigt kom til stede og fik ilden slukket i løbet af ganske kort tid. Ventilerne i dokporten var imidlertid straks blevet åbnet, og det indtrængende vand bragte efterhånden fregatten på ret køl igen. En foretagen dyk-

kerundersøgelse viste, at årsagen til uheldet var, at stråkølen havde været så ormædt, at den var ganske svampet og porøs, og dertil så glat af slimede alger at den, da trykket blev for stort, gled ud til siden på klodserne. Forsvarlige ekstra afstivninger anbragtes herefter."

DER ER I RESTAURERINGSARBEJDET OGSÅ BRUG FOR OPLYSNINGER.

Det er for alle krystalklart, at Den selvejende Institution Fregatten Jylland samler penge ind.

Men man bruger også oplysninger. Der indsamles dokumentarmateriale fra arkiver og museer. Til støtte for restaureringen. Man er interesseret i at vide meget om minderne rundt om, så man har en tilstrækkelig både dyb og bred baggrund for bedst muligt at fortælle skibets historie og dermed om en epoke i marinens historie.

Skriv derfor, hvem der har noget eller blot ved noget af særlig karakter. Skriv til Den selvejende Institution Fregatten Jylland, Strandvejen 8, 8400 Ebeltoft.



ISLAND

Monopolhandel, fiskeri og fiskeriinspektion.

Eyolfur Thor Jonsson.

F arvandene omkring Island er blandt de fiskerigeste i verden, og i de ældste islandske årbøger fortælles der om fremmede skibe i disse farvande.

I året 1412 omtales f.eks. udenlandske fiskeskibe ved de islandske kyster (Logmannsann. Isl.ann. bls. 290). I det syttende og attende århundrede var det først og fremmest spanierne og hollænderne, som sejlede til de islandske fiskebanker. I det nittende århundredes begyndelse kom så franskmændene og englænderne med deres fiskerbåde, og senere fiskede også tyske skibe ved landet. I begyndelsen af vort århundrede drev næsten alle nationer fra Nord- og Vesteuropa fiskeri i havet omkring Island.

Alle disse udenlandske fiskere hjembragte som sagt en rig fangst fra havet ved Island. Hvad så med islændingenes egen andel i fiskeriet? Deres deltagelse var ret ubetydelig. Landets fattige beboere manglede næsten alt; de havde hverken skibe eller andre redskaber, og helt op til midten af det 19. århundrede var islændingenes eneste deltagelse i fiskeriet et meget begrænset håndlinefiskeri med åbne både ved kysterne. Islændingene måtte finde sig i at se de udenlandske fiskere tage den fisk, som ikke kom helt ind til kysterne. Islændingenes både var for små til at holde søen, og garn havde

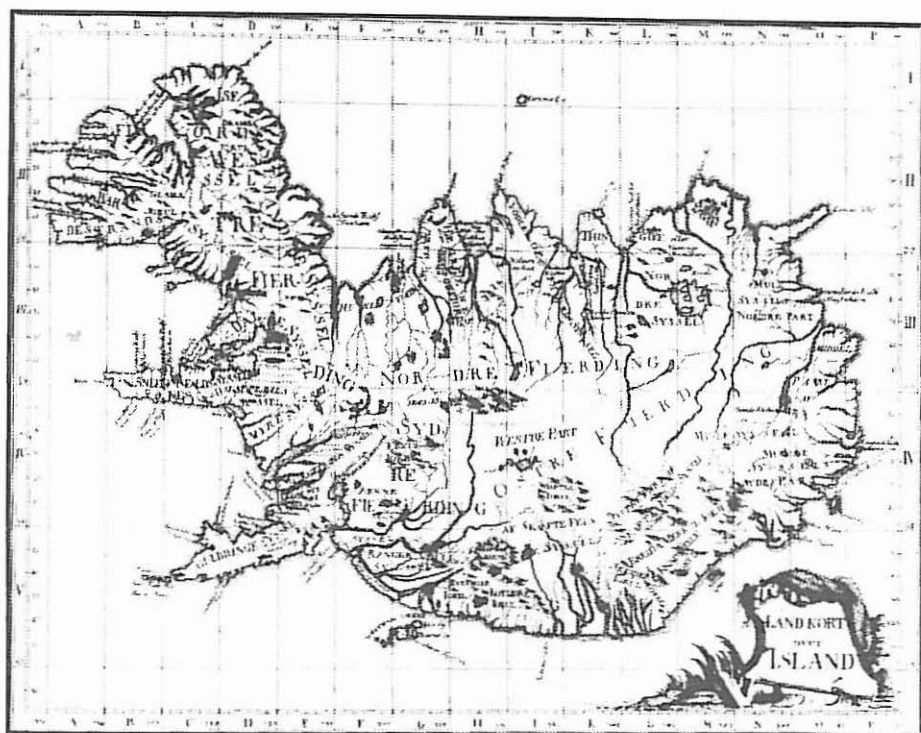
man heller ikke råd til at købe. Hvem skulle også være interesseret i at sælge islændingene garn eller andet, som kunne gøre dem i stand til at optage konkurrencen med de fremmede fiskerinationer?

Det var dog ikke kun for at fiske, at udlændinge kom til landet. Fra gammel tid havde også udenlandske købmænd sejlet dertil og drevet handel med landets indbyggere. Handelen og udlændingenes fiskeri var ilde set af de danske konger. Dette var et indgreb i "kongernes højhedsret over havet". Island med det omkringliggende hav mentes at være kongens eje. De frække udlændinge skulle drives væk. Her var både magt og penge på spil, og noget måtte gøres. Monopolhandelen trådte i kraft.

I næsten to hundrede år nåede monopolhandelen at virke dræbende på al initiativ blandt landets beboere. Dens ophævelse i året 1786 var et stort og betydningsfuldt skridt på vejen mod Islands suverænitæt. Frihed med eget ansvar er en fundamental forudsætning for at individer og nationer kan klare sig.

Monopolhandelen.

Det syttende og attende århundrede var de store handelskompagniers tid. Kompagnierne fik monopol på at drive handel vidt omkring i ver-



Islandskort fra 1752 af Niels Horrebow. Det kongelige Bibliotek.

den, og selvfølgelig satsede de på at få så store intægter som muligt. Handelskompagnerne var tidens foretrukne økonomiske form; et europæisk fænomen men ikke noget specifikt dansk. Ostindiske handelskompagner fandtes f.eks. i næsten alle Europas søfartslande. Først bør nævnes det portugisiske, som blev dannet allerede i 1502. Det engelske blev stiftet i 1600 og bestod indtil 1814. Det hollandske blev oprettet i 1602 og opløstes i 1795, efter at det i 1600-tallet havde været århundredets største forretningsforetagende.

I Danmark eksisterede i den ovennævnte periode ialt omkring 20

danske handelskompagner. De opererede over det meste af jordkloden, og de handlede selvfølgelig med vidt forskellige varer og under meget forskellige betingelser. De fleste havde deres hovedsæde i København, hvor deres skibe ladede og lossede.

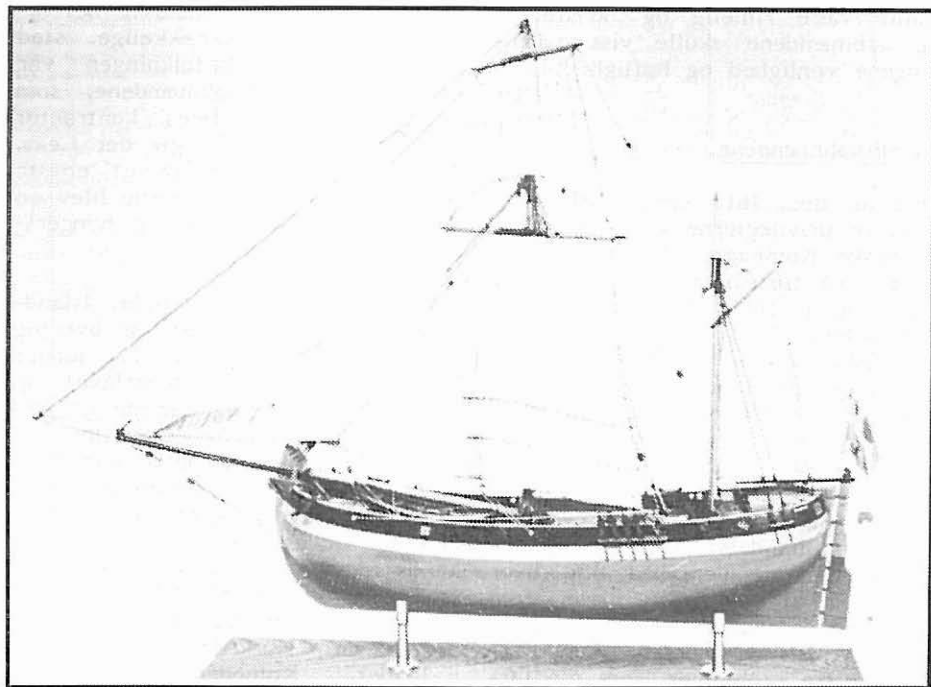
København skulle gøres til en løftestang for hele riget, med en rig børs og en mægtig handelsflåde med forbindelser til hele verdenen. En kongelig oktroj dannede rammen for handelskompagnerne, begunstigelser og deres forpligtelser. Prisudviklingen på de varer, som de danske statsdele havde at sælge og de varer, som de havde behov for

at købe, set i sammenhæng med statsmagts krav om prisbestemmelser, medførte for Islands vedkommende en konjunkturbetinget skiften mellem kompagni-, stats- og privatbesejling. Statsmagts holdning til handelskompagnierne byggede først og fremmest på det overordnede mål at styrke staten over for udlandet, og også at styrke samfundets økonomi, samt at øge beskæftigelse og skatteevne.

Det var Christian IV, som udstedte de første love om monopolhandelen. Den 20. april 1602 gav kongen byerne København, Malmø og Helsingør et tolvårigt monopol på al handel med den islandske befolk-

ning. Gennem disse begunstigelser skulle vedkommende byer styrkes. Det var især København, som Christian IV og hans efterfølgere på tronen havde lyst til at centralisere. Kongerne ønskede at gøre rigets hovedstad så mægtig som muligt. Handelen skulle skabe velstand og rigdom og gøre København i stand til at tage konkurrencen op med de store handelsbyer i udlandet. Mottoet var: dansk handel på danske hænder. København skulle blive hovedplads for handelen inden for rigets grænser og et centrum for handelen med udlandet.

Hensigten med at indføre monopolhandelen var bl.a. at fortrænge



Model af fiskehukkerten RØDEFJORD, som blev bygget i 1770-erne til storfiskeri omkring Island. Skala 1:48. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

udenlandske købmænd fra f.eks. Bremen, Lybeck og Hamborg fra deres traditionelle handel med islændingene. Christian IV var overbevidst om, at disse udenlandske købmænd tjente tykt på deres handel med islændingene. Kongen og statsmagten har sikkert også i begyndelsen ment, at monopolhandelen kunne blive til gavn for Island. De købmænd, som fik lov til at drive denne handel, skulle rette sig efter love og regler, som kongen havde underskrevet. Der hed det bl.a., at købmændene skulle sørge for at bringe "gode, uforfalskede købmandsvarer" til Island. De skulle tilmed sørge for, at der til enhver tid i landet var nok af disse gode varer. Prisen skulle være rimelig og "kristelig", og købmændene skulle vise islændingene venlighed og høflighed.

Islandskøbmændene.

Den 16. dec. 1619 underskrev kong Chr. IV privilegierne for det første Islandske Kompagni. Dette kompagni fik så forlænget sit monopol i 1634 og i 1649. Kompagniet var det ældste af de nordatlantiske handelskompagnier og blev oprettet af en gruppe købmænd, som i forvejen (fra monopolets start i 1602) havde handlet i landet.

Statsmagten og Islandskøbmændene havde gang på gang svært ved at enes om handelstaksterne, og der opstod ret tit uenighed om, hvor stor den afgift skulle være, som købmændene måtte betale for deres ret til Islandshandelen. Det var netop disse problemer, som medførte, at det første Islandske Kompagni gav op og formelt blev opløst den 7. marts 1662.

I perioden 1662 til 1682 havde fire københavnske købmænd monopol på al handel i landet. Derefter blev handelen udbudt for seksårige perioder ad gangen frem til året 1732. Island blev opdelt i godt tyve handelsdistrikter, der hvert for sig havde sin havn eller sin handelsplads, som købmændene forpligtede sig til at besejle hvert år. Beboerne i hvert enkelt område havde kun tilladelse til at handle med den købmand, som deres område hørte under. Overtrædelser af denne lov blev straffet på det hårdeste. Livsvarig trældom i jern på Bremerholm var en kendt og ikke ualmindelig straf. Det blev efterhånden sådan, at intet sted uden for landets grænser var mere kendt og frygtet af den islandske befolkning end "det skrækelige sted BREMERHOLM". Befolkningen var prisgivet monopolkøbmændene, som ikke efterlevede deres kontrakter med statsmagten. Tit gik der f.eks. år, uden at de sendte et eneste skib til landet, og følgerne blev en alvorlig krise med død og hungersnød.

I året 1733 blev det andet Islandske Kompagni oprettet og overtog monopolhandelen. Den 1. januar 1742 sikrede Hørkræmmerlavet sig monopolhandelen, og samme år den 13. juli underskrev Christian IV kompagniets oktroj. Dette kompagni blev ikke, som det første Islandske Kompagni havde været, nogen økonomisk succes. Det er tilmed en kendsgerning, at hverken før eller senere er nogen handel blevet så berygtet blandt befolkningen, som den handel, Hørkræmmerlavet drev i landet. Kompagniet overtrådte alle love og regler. Således forsømte kompagniet bl.a. at sejle til de havne, det var forpligtet til,



Børsen (Handelens bygning) blev bygget 1619-40. Den er ligesom Rundetårn og Rosenborg blandt de festlige bygningsværker fra Christian IV's tid. Kopberstik fra 1755. Det kongelige Bibliotek.

og flere gange blev bestyrelsen anklaget for at tilføre Island ubrugelige varer, for ikke at tale om priserne, som var helt "ukristelige". En undersøgelse blev sat i gang. Alle anklager mod Hørkræmmerlavet viste sig at være rigtige og kompagniet måtte afsige sig handelsretten. Det skete den 12. august 1757, og nu blev besejlingen indtil videre fortsat for kongens regning. Den 15. august 1763 fik Almindeligt Handelskompagni monopol på handelen for en periode af tyve år. Stigende kornpriser bragte kompagniet i vanskeligheder og året 1774 måtte det give op, og besejlingen fortsatte igen i statslig regi, indtil den med kongelig annonce den 18. august 1786 blev givet fri.

Forholdet mellem købmændene og islændingene havde lige fra starten været vanskeligt. Købmændene klagede over, at de varer, de fik i landet, var dårlige; og islændingene klagede, som før nævnt, over dårlige varer, varemangel og høje priser. Ydre forhold skal også i denne forbindelse nævnes. Købmændenes skibe kunne ikke uden risiko og fare krydse Atlanten. Krige, som Danmark førte med andre lande, kom f.eks. til at berøre besejlingen. Den 15. februar 1651 fik Islandsk Kompagni bevilling til at udrede et orlogsskib, som skulle hindre fremmede skibe i ulovlig sejlads. Skibet skulle krydse havet mellem Island og Færøerne og værne monopolhandelen såvel imod kongens undersåter, som mod ud-

lændinge. Samme og følgende år blev kompagniets skibe konvojeret af orlogsskibet HVIDE BJØRN.

Krig mellem England og Danmark 1653 medførte et forbud mod, at fremmede skibe søgte islandsk havn, og samme år 2. juli blev to danske orlogsskibe: GRÅ ULV og FORGYLDTE BJØRN sendt af sted for at konvojere Islandsk Kompagnis skibe, som var på vej til Island. Det skete også, at Islandsfarene direkte deltog i søslag. Henrik Bjelke, som dengang var viceadmiral, fik 14. september 1657 instrukser om at angribe fjenden, som denne gang var den svenske flåde, og i dette angreb skulle bl.a. "tvende Islandsfarere" deltage. I året 1709 startede en krig mellem Sverige og Danmark, der kom til at vare omkring 11 år til 1720, og i hele den periode var det farligt for danske skibe at sejle til Island. Krigen skabte vanskeligheder for købmændene og krise for islændingene, f.eks. kom der ikke et eneste af købmændenes skibe til Island i året 1712.

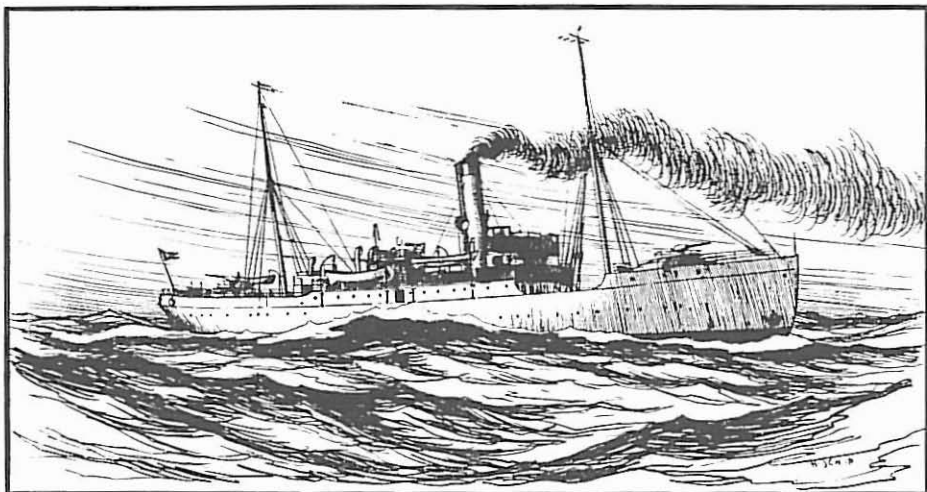
Det, jeg her har skrevet om monopolhandelen, viser klart, at denne handelsform må have virket meget negativt på udviklingen i landet. Den lagde bl.a. hindringer i vejen for det private initiativ blandt landets beboere. Som et eksempel ud af mange kan nævnes, at nogle islændinge i året 1774 købte et dæksfartøj på 35 læster, det første af den slags i islændingenes eje. Dette skib blev så senet på fiskeri, men monopolhaverne erklærede straks foretagendet for ulovligt og gjorde alt, hvad de kunne for at skabe vanskeligheder for ejerne med det resultat, at driften til sidst måtte indstilles.

Islandske embedsmænd så klart de skadelige følger af monopolhandelen, og de prøvede igen og igen at få den afskaffet. Konferensråd Jon Eiriksson skrev f.eks. ("Islands Opkomst", Sorø 1760): "Indbyggerne må se på, at fremmede nationer fanger fisken bort fra dem, når den ikke kommer helt ind til kysterne, da ingen båd tør vove sig længere bort, end den inden aften kan komme hjem igen. Hollænderne ligger dag og nat og opfisker alle mulige fiskesorter. Islændingenes både er i almindelighed alt for små og ikke byggede til at kunne tage last eller til at holde søen, og endnu mindre er indbyggerne indøvede i at bruge garn til fiskefangst".

Handelens frigivelse 1786 var et skridt på vejen mod nationens frihed. Det private initiativ fik friere spil og begyndte på diverse områder at gøre sig gældende, men især inden for fiskeriet. Monopolhandelens mørke nat og mareridt var overstået, og lysere tider ventede den islandske befolkning.

Fiskeri og fiskeriinspektion.

Handelens frigivelse førte til, at alle danske borgere fik lov til at fiske ved Island. Samtidig tog udviklingen i landet en positiv kurs. Fiskeriet foregik dog fortsat mest fra åbne både, men efterhånden fik islændingene mere sødygtige og effektive fiskerbåde. Det skete dog først igen i året 1802, at en islænding kom i besiddelse af et dæksfartøj, som blev udrustet til fiskeri. Det var starten, men siden steg antallet af dæksbåde jævnt, og i året 1871 var tallet nået op på 63 dæksbåde. Omkring år 1900



ISLANDS FALK. Det første egentlige inspektionsskib ved Island. Tegning af H. Schøsler-Pedersen. Fra bogen "Høst fra havet".

blev der indkøbt ca. 100 store fiskekuttere, og lidt senere kom så flere og flere maskindrevne trawlere til, og islændingenes trawlerfiskeri blev en realitet, der skabte basis for et økonomisk opsving. Siden har islændingene fulgt godt med i udviklingen inden for fiskeri, og har til hver tid erhvervet sig de mest moderne fiskerbåde og fiskereds kabler, man overhovedet har kunnet skaffe.

Fremmedfiskeriet var fra midten af 1800 tallet domineret af fransk-mænd, englændere, nordmænd og hollændere. Danskerne fiskede også i større og større målestok ved Island. Deres havfiskeri, fortrinsvis efter havkal blev i 1835 genoptaget efter en lang pause, og mod slutningen af det 19. århundrede drev danske fiskere ved Island et betydeligt håndline- og bakkefiskeri efter torsk, helleflynder og kuller; og inde på fjordene var rødspættefiskeriet med snurrevod og undertiden med garn i fuld gang.

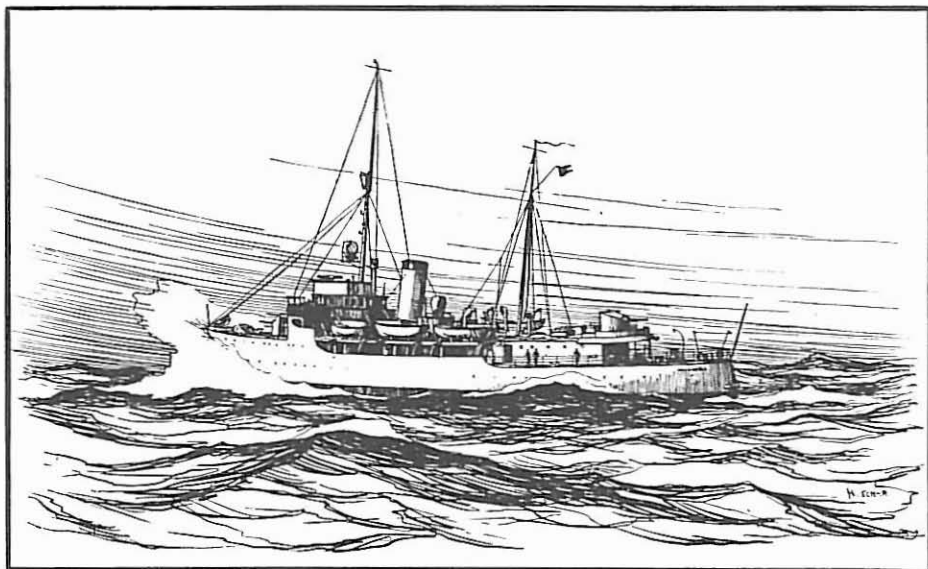
Danskerne kom på deres fiskeekspeditioner i en hård konkurrence med fremmede nationer, som også fiskede ved Island. De danske myndigheder følte sig derfor tvunget til at skærpe kontrollen med de islandske farvande, som endnu var et dansk søterritorium. Udlændingenes fiskeri havde førhen været usystematisk, men behovet for fiskeriinspektion blev mere og mere føleligt. Efter den danske flådes ran 1807 havde danskerne ikke inspektionsskibe at sende til Island, og det var først i sidste halvdel af 1800 tallet, at dansk fiskeriinspektion genoptages. Der blev dog i begyndelsen ikke udført nogen regelmæssig inspektion, selv om der jævnligt var mindst et orlogsskib ved landet, blandt dem var barkskibet SAGA og briggerne ØRNEN og ST. THOMAS. I 1865 startede så en fast, årlig havinspektion ved landet. Den blev først varetaget af skrueskonnerterne FYLLA og DIANA. Senere blev inspektionen forøget med INGOLF, og omkring 1895

yderligere med de dengang moderne krydsere HEKLA og HEJMDAL. Marinens skibe, både skoleskibe og opmålingsskibe, deltog også i kontrollen, når de sejlede i de islandske farvande.

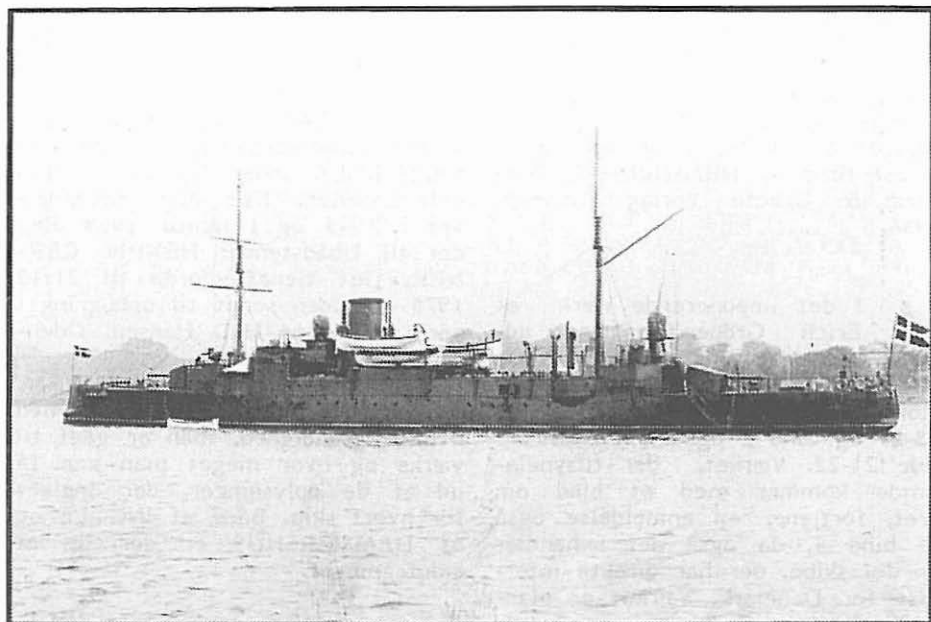
Det første egentlige inspektionsskib blev ISLANDS FALK, som overtog inspektionen i 1906. Fra dette år var der inspektion året rundt. ISLANDS FALK opholdt sig permanent ved landet, undtagen når den i korte perioder blev afløst af et andet inspektionsskib. På grund af verdenskrigen (1914-18) reduceredes inspektionen. Der var f.eks. ingen inspektion i 1915, men denne blev genoptaget i 1916 af ISLANDS FALK. Dette skib blev afløst af FYLLA, og fra 1929 førte HVIDBJØRNEN kontrollen med fiskeriet, og beskyttede de rige islandske

fiskepladser mod fremmede nationers indtrængen. HVIDBJØRNEN var på 900 tons og specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande. Den blev under anden verdenskrig sænket af sin besætning (den 29. august 1943), men hævet af tyskerne og senere brugt af dem.

Island fik tillige efter første verdenskrig sin egen fiskeriinspektion. Da Island blev republik den 17. juni 1944 var fiskerigrænsen ved landet 3 sømil, men er i dag 200 sømil. Landets selvstændighed bevirkede, at en stor del fiskbare havområder ikke mere var danske. "Landhelgisgæsla Islands" er navnet på den islandske institution, som fiskerikontrollen hører under. "Landhelgisgæslan" har de mest moderne og bedst udrustede kontrolskibe "vardskib" til rådighed.



HVIDBJØRNEN. Hvidbjørne findes ikke på Island, men denne "hvidbjørn" skulle skræmme ubudne gæster. Tegning af H. Schøler-Pedersen. Fra bogen "Høst fra havet".



Krydseren HEKLA, opkaldt efter et af Islands kendteste fjælde, kunne ligesom HEJMDAL jage "fjenden" med 17 knops hastighed. Foto Orlogsmuseet.

Disse skibe har fået navn efter de oldnordiske guder: ODIN, THOR, TYR o.s.v. De vil lige som guderne blive husket længe for deres

bedrifter, og ikke mindst for deres modige indsats i torskekrigene mod England.

Litteratur:

Danske handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne ledelsesregler. Ole Feldbæk. København 1986. Udgivet af Selskabet for udgivelse af kilder til dansk historie.

1807-14.

Studier til Københavns og Danmarks historie af Marcus Rubin. København. P.G. Philipsens forlag. Thieles bogtrykkeri 1892.

Høst fra havet.

F. Holm-Petersen og Kaj Lund. Skandinaviske bogforlag. Ejnar Munksgaard 1960.

Kong Frederik den Tredjes sømagt.

H.D.Lind. Det dansk-norske søværns historie 1648-1670. Odense. I den Milo'ske boghandel. Milo'ske bogtrykkeri 1896.

Einokunarverslun Dana a Islandi 1602-1787.

Eftir Jon J. Adils, haskolakennara. Reykjavik 1919.

Gyldendals bog om SKIBE.

Oversat og bearbejdet af G. Honnens de Lichtenberg. Gyldendal 1959.

Flåden i nordatlanten.

Dansk inspektionstjeneste i 400 år. Inspektionsskibeskadren 5.juni 1987.

ANMELDELSE

Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, (fortsat og udgivet af Dieter Jung og Martin Maas) Bind 4, Hilfsschiffe I, Bernhard & Graefe Verlag Koblenz, 1986.

Af det imponerende værk af Erich Gröner er nu udsendt 4. Bind. Bind 1 har allerede været anmeldt i Marinehistorisk Tidsskrift 1983 nr. 1 side 28-29 og bind 2 og 3 i 1985 nr. 3 side 21-22. Værket, der tilsyneladende kommer med et bind om året, fortjener en anmeldelse også af bind 4, da også det behandler en del skibe, der har direkte interesse for Danmark. Værket er planlagt til ialt 7 bind, og medens bindene 1 - 3 har omhandlet de egentlige krigsskibe fra slagskibe til ubåde, vil bind 4 og 5 omhandle hjælpeskibe, mens bind 6 vil behandle landgangsbåde og skibe for hær og luftvåben og endelig vil bind 7 bl. a. beskæftige sig med forpostbåde og kystforsvarsskibe.

I bind 4 findes en hel del norske og nogle få danske skibe. Af de danske kan nævnes INGOLF, der står under betegnelsen "Tender- und Begleitschiffe". Vi får her alle målene på INGOLF og i ledsageteksten fortælles, at skibet blev opbrugt den 29. august 1943 kl. 10.45 i Korsør af M 413. Den 1. november 1943 blev det omdøbt til SLEIPNER og gjorde tjeneste under Marinegruppe Nord indtil det ved luftangreb i 1945 udbændte og sænkedes i Heikendorfer Bucht. Det blev siden hævet og overtaget af englænderne i 1946.

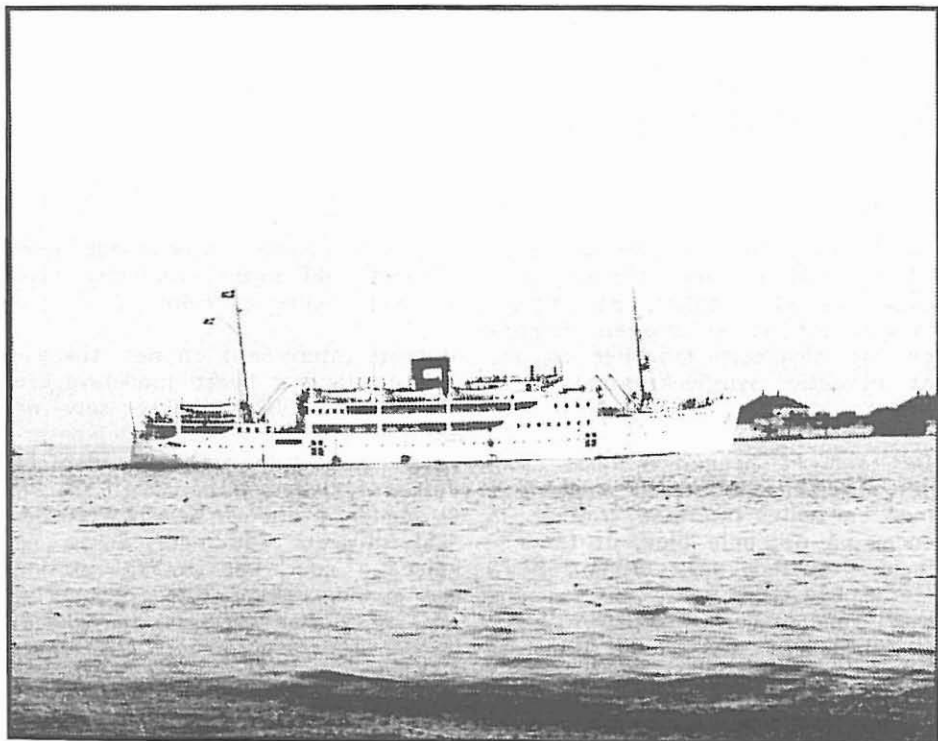
Et andet dansk skib der behandles, er bornholmerdamperen HAMMERSHUS, om hvilket det noteres, at det blev beslaglagt af marinen den 16. marts 1944, hvorefter det i juli 1944 ændredes til S-bootbegleitschiff BUEA under Admiral d. Seebefehlsstellen. Det blev tilbagegivet i 1945 og i januar 1964 blev det til Ubådstender HENRIK GERNER. Det tjenestegjorde til 31/12 1975 og siden sendt til ophugning i april 1977 hos H.J. Hansen, Odense.

Ovenstående viser eksempelvis med hvilken grundighed, man er gået til værks og hvor meget man kan få ud af de oplysninger, der angives for hvert skib. Både af INGOLF og af HAMMERSHUS er der iøvrigt sidetegninger.

Videre omtales tankskibet BODIL fra A/S Tankskibsrederiet i Fredericia, PETROLEA fra Det Danske Petroleums A/S i Nyborg samt THORA fra F.S. Kiersgaard i København foruden nogle tyske skibe, der efter krigen blev danske.

Dette bind, der i den største udstrækning behandler beslaglagte handelsskibe eller civile skibe i det hele taget, omfatter naturligvis et meget stort antal skibe, der rettelig hørte hjemme i Norge, men blev beslaglagt af tyskerne.

I forbindelse med den norske historie kan iøvrigt anføres trosskibet ALTMARK. Her vises både en stor sidetegning og en dækstegning af ALTMARK på side 165. Det var ALTMARK, der havde fungeret som depotskib for ADMIRAL GRAF SPEE, der huserede i Atlanten og opbrugte mange britiske skibe. De reddede besætningsmedlemmer fra



Bornholmerdamperen HAMMERSHUS før den blev beslaglagt af den tyske marine den 16. marts 1944. Foto Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

de engelske handelsskibe blev sat ombord på ALTMARK, og med disse fanger ombord og jaget af engelske fly, søgte det ind i den norske Jøssingfjord. Engelske flyvere, der havde fulgt ALTMARK, fik tilkaldt den britiske jager COSSACK, som fulgte det tyske skib ind i fjorden og uskadelig-

gjorde det den 18. februar 1940, hvorefter COSSACK stak af med de omkring 300 britiske fangne søfolk.

Denne episode er desuden baggrunden for, at de norske modstandsfolk tog betegnelsen Jøssinger.

Jørgen H. Barfod

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Lørdag den 7. november 1987 mødte en flok modelbyggerre, 21 i tallet, på Orlogsmuseet for at se museets samlinger og hinandens modeller og for at udveksle synspunkter og erfaringer.

Det var et hyggeligt møde, som det i reglen bliver, når mennesker med en fælles interesse træffes, så enden på det hele blev, at forsamlingen stiftede ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG, en forening hvori medlemmerne forhåbentlig vil få glæde af den ekspertise, der findes på museet, og hvor museet håber at få fornøjelse af at have en kreds af landets bedre modelbyggere knyttet nærmere til sig.

Der var enighed om, at der ingen grund var til at gøre kredsen for snæver - alle modelbyggere og andre med interesse for modeller skal kunne optages - men det er naturligvis også klart, at hovedinteressen for ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG er og må være orlogsskibe.

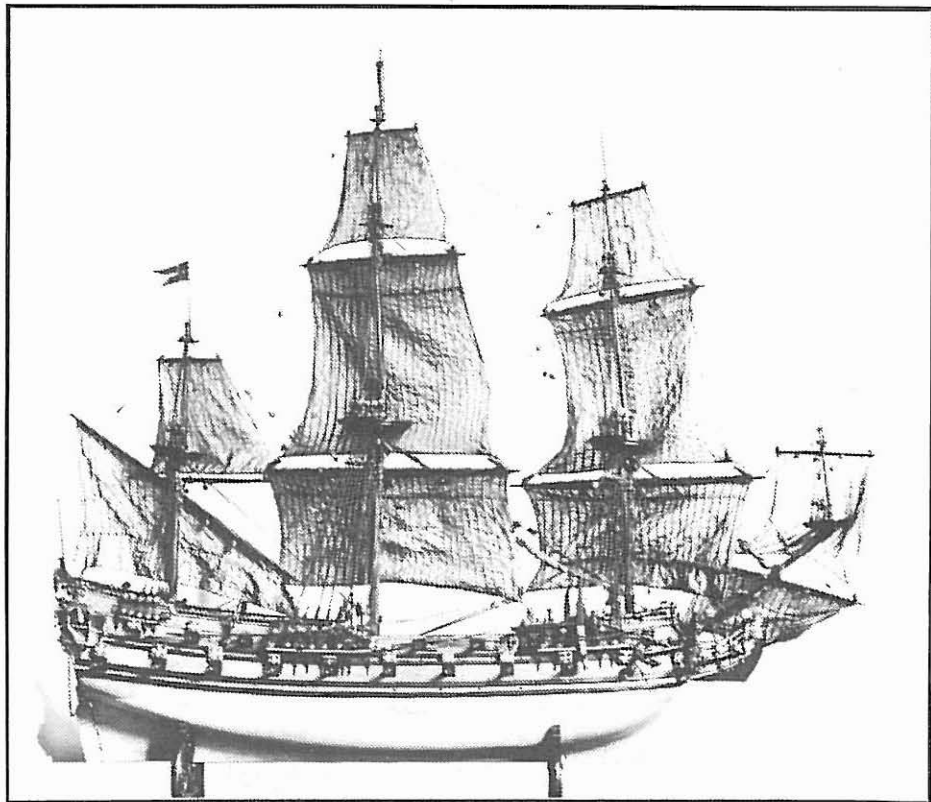
Men også orlogsskibe er jo mange ting, og der var på mødet en klar fornemmelse af to hovedretninger inden for modelbyggeriet, nemlig ældre tiders sejlskibe og nyere tiders stål- og panserskibe. Om dette forhold med tiden vil føre til en naturlig opdeling af lauget i to sektioner, må vise sig - på mødet

den 7. november fornemmede man i hvert fald ingen problemer med at være i stue sammen!

Museets interesse i en nær tilknytning til landets bedre modelbyggere er åbenbar. Vi har ikke selv en modelbygger eller en modelkonservator fast tilknyttet, og der er desværre heller ikke udsigt til, at vi får en i en overskuelig fremtid. Skal museets samlinger vokse og holdes à jour, kan det faktisk kun ske gennem gaver eller deponeringer, og vi har da også den glæde, at der for tiden er tre modelbyggere, der er igang med at bygge modeller til museet. En virksomhed, vi naturligvis håber vil fortsætte.

Med dette sagt skal det også understreges, at der med et medlemsskab i ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG ikke på nogen måde følger nogen forpligtelse til at arbejde for museet. Det er absolut meningen, at lauget i første række skal være et sted, hvor modelbyggerne kan mødes for at udveksle erfaringer og ideer, og hvor de kan udnytte den viden, der nu engang er på museet.

Om laugets fremtidige praktiske arbejde er det vel tidligt at sige noget definitivt, men vi forestiller os et par årlige møder på museet under så hyggelige former, som vi er i stand til at skabe dem, gerne



Vor ældste model, et lineskib fra sidste halvdel af 1600-tallet. Skibet har formentlig været ophængt som kirkeskib, da det stadig har en svær øsken i lasten. Derfor taler også, at modellen er bygget aldeles for smal, givetvis med den hensigt at få den til at tage sig bedre ud, når den blev betragtet nedefra. Rigning og sejl, der er meget detaljeret udført, formodes at være originale, hvilket gør modellen unik. Orlogsmuseet.

med fremvisning af medlemmernes arbejder og gerne med et ikke for kedeligt foredrag inden for et emne med rimelig relevans. Endvidere udsendelsen af et nyhedsblad, måske blot at par A4-sider til at begynde med, hvortil ikke alene redaktion og museum bør bidrage, men også medlemmerne selv. Læg hertil, at museets stab er til rådighed med råd og dåd, og at medlemmerne - når vi i en forhå-

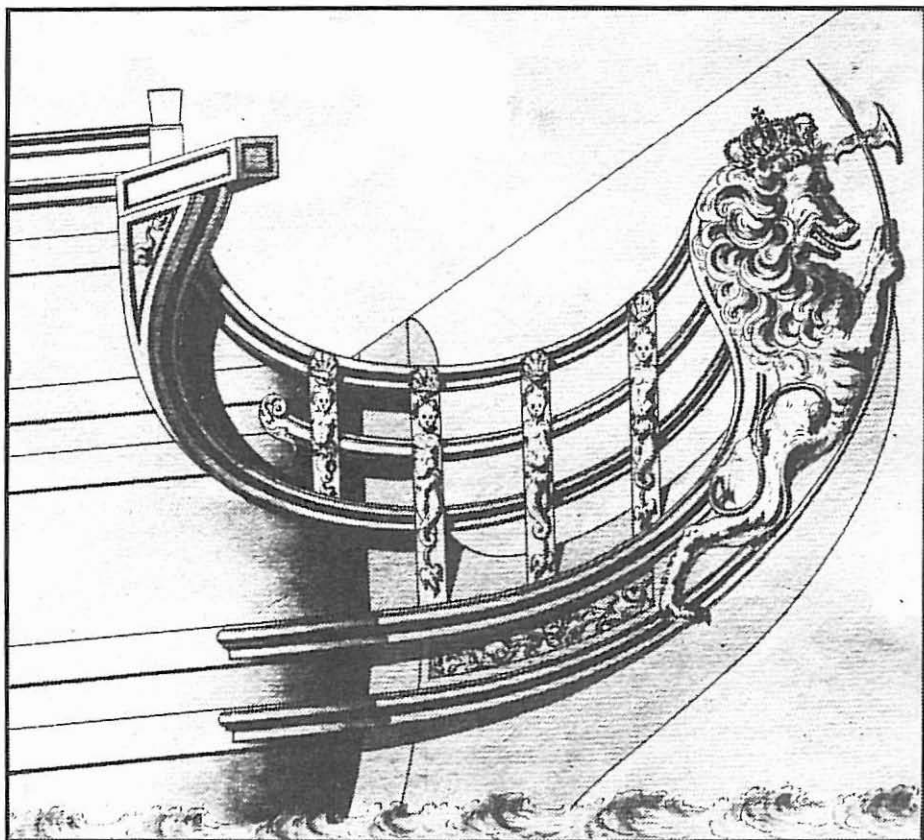
bentlig ikke for fjern fremtid genåbner i Søkvæsthuset - vil have gratis adgang til samlingerne, så må der vist alt i alt siges at være valuta for kontingentet!

Interesserede, der måtte ønske at vide mere, kan ringe enten til formanden, Peter Beisheim (01 62 52 29), eller til undertegnede (01 54 63 63).

Ole Ventegodt

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Det var - ifølge vore optegnelser - den tyske krydser Stettin, der ganske rigtigt ses passere Knippelsbro på vej til ophugning efter 1. Verdenskrig. Enkelte læsere har foreslået Stuttgart, og da man faktisk ikke kan afgøre det ud fra billedet, har vi betragtet begge løsninger som rigtige. Vinder blev Peter Lomholt Maack, Grumstrupvej 5, 2900 Hellerup.



Denne gang skal vi lidt længere tilbage i tiden, vi vil gerne have identificeret det skib, denne flotte galionsfigur var bestemt til. Altså, hvilket skib, hvor og hvornår bygget?

Vi skal have løsningen senest den 5. april 1988.