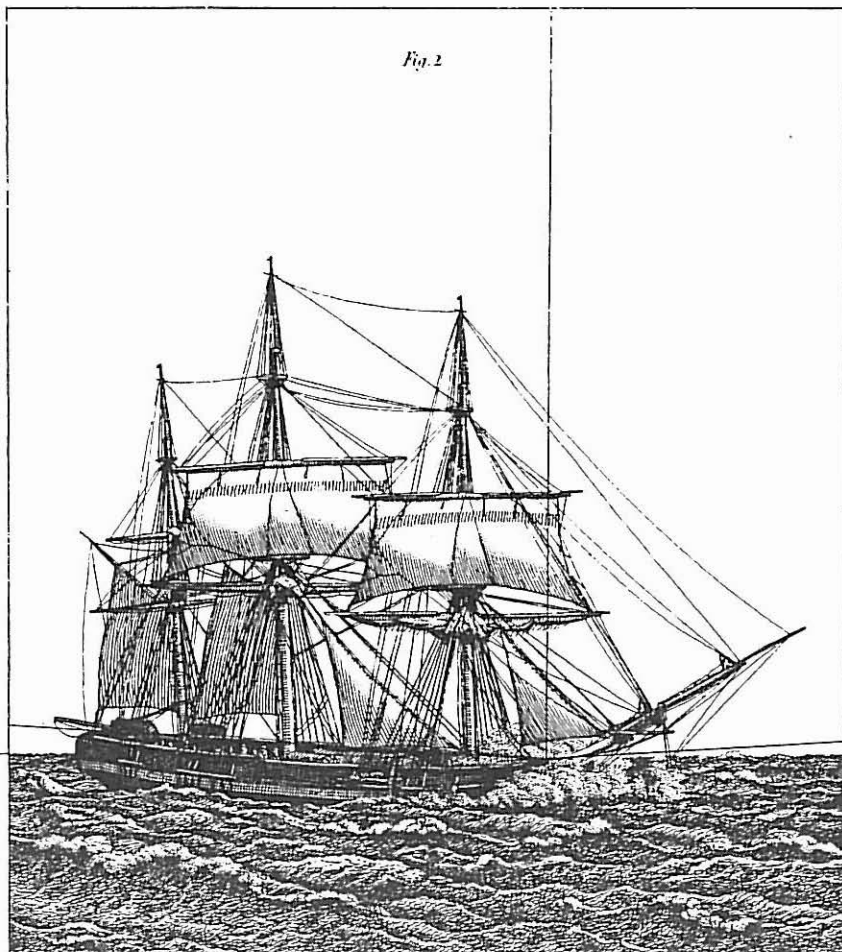


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Fig. 2



28. årgang

Nr. 1 - Februar 1995

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Fax . 31 54 29 80
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Jørgen H. Barfod (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

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

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget 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 kildeangivelse.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Skibsjournaler fra
Den store nordiske Krig.
Jørgen H. Barfod 3

Eckersberg til søs.
Niels Winkel 11

Orlogsskibet Gyldenløve
1670-1716. Noget om skibet
og rekonstruktionen af den
nybyggede model i Orlogs-
museet.
Niels M. Probst 26

Forside:

Illustration fra "Linearperspektiven" af
C.W. Eckersberg. Udgivet 1841.

Skibsjournaler fra Den store nordiske Krig

Jørgen H. Barfod

Hvis man vil gå til bunds i kilderne fra Den store nordiske Krig 1701 til 21 er der rigeligt af kildemateriale at tage fat på. Ser man blot på skibsjournalerne fra 1709 til 1720 findes der ikke færre end 469 fra de forskellige år og skibe. Fra 1709 er der dog blot 2, fra 1710 er der 21 og fra 1711 findes ikke færre end 50 skibsjournaler og de følgende år et tilsvarende antal. Der gives i disse journaler en hel del oplysninger, som vel har interesse ud over de begivenheder, som de ellers beretter om.

Et af de ofte behandlede emner er begivenhederne i Køge Bugt den 4. oktober 1710, da DANNEBROG sprang i luften. Den danske flåde havde været på togt i Østersøen med Gyldenløve som admiral og bl.a. på grund af den megen sygdom var den søgt tilbage til Køge Bugt, hvor den lå for anker. Her var man i gang med at reparere sine skader fra stormene og ved at proviantere og i det hele taget komplettere beholdningerne, da der pludselig fra udkiggen blev prajet om en stor flåde, der var i sigte. Hvor utroligt det end lyder så havde man undladt at have de sædvanlige opklaringskibe



Ulrich Christian Gyldenløve (1678-1719). General-Admiraløjtnant. Chef for den udrustede flåde, som han ledte i slaget i Køge Bugt den 4. oktober 1710.

ude for at holde øje med fjenden.

Det var ikke en transportflåde, som man først troede, men derimod selve den svenske hovedflåde, der i god orden nærmede sig den danske. Hos danskerne blev forvirringen stor, hvilket også

fremgår af skibsjournalerne. Her skal nogle af dem gengives i uddrag.

Orlogsskibet HAFFRUEN. Løverdagen den 4. october. I dagvagten vinden SSO merssejlskuling klar luft. I det 5. glas lettede PRINS FRIDERICK og RAA sejlede til København. I det 7. glas gik 2 bombarderer og 8 transportskibe til København. I det 7. glas blev vi 30 sejlere var, som kom syden fra. Mente at det var vore transportskibe, men da det dagedes lidt op så vi, at det var store skibe, hvorpå vi gjorde klar skib. I det 8. glas lod generalen det blå flag vaje og skød 3 skud. Flagmændene gjorde samme signal og vi kappede med hele flåden og gik under sejl. Vinden var SO t O stiv merssejlskuling og klar luft. Vi faldt NO over med en del af vore skibe og vi gjorde vores bedste at love op imod ham. Den svenske flåde var ungefær 1/2 mil fra os til luvart, og de lå også NO over for at ville skære os af, for de mente at vi ville søge Renden, men vore tanker var contra at ville love (krydse) op imod ham. Vi gjorde slag på slag, men vi måtte mestendel vende for vinden, og formedelst det kulede hårdt og den store sø, der gik, så kunne vi ikke komme op til ham så nær som vi gerne ville.

5. glas i eftermiddagsvagten kom en del af de svenske så nær, at de os noget så nær kunne beskyde vores de forreste skibe, som var DANNEBROG og MARS. Den svenske general skød 2 skud med skarpt og derpå begyndte de sven-

ske at kanonere på vores general, men de kunne ikke begå ham, så der blev intet kanoneret fra vores flåde uden af DANNEBROG og MARS. DANNEBROG var ulykkelig i det han fyrede 5 til 6 skud ragede hans agterkastel i brand, og de var ikke kapabel at få det slukket. Det brændte af til dækket. I det 8. glas vendte vi sønden over og vi var kun et lidet stykke fra DANNEBROG og den var kommen til ankers, og da var den næstendel afbrændt til vandet og så sprang han med det samme. Vi kunne ikke se, at der blev nogen bjærget af folkene uden nogle af chaluproerne, som var i chaluppen og 3 mand som blev bjærget med hans fiskerjolle.

Der var en af de svenske, som sejlede sin forstang overbord. Straks derefter så vi en admiral og en schoutbynacht som stod på grund på Dragør Rev. Den svenske flåde satte SV hen med os til 2. glas i platfoden. Da gik svensken til ankers OSO fra os omtrent 1 mil. I det 4. glas gjorde vores general signal at ankre tillige, og i det 5. glas kom vi til ankers på 6 fod sandgrund og pejlede Stevns Huk S t O fra os 2 mil.

Orlogsskibet BESKIERMAREN. I det 6. glas gjorde generalen signal for avantgardens fregatter at gå under sejl. Det 7. glas kunne man kende det var den svenske flåde. Lod opvinde store råen, som lå ned. Generalen gjorde signal at hele flåden skulle kappe deres ankre.

Det 1. glas kom vi udi Herrens navn

under sejl og lå Østen over. Det 3. glas forliste et svensk orlogsskib sin forstang, det 5. glas begyndte hans arrieregarde at kanonere på vores avantgarde og vi igen på ham. Vi bekom en kugle om bagbord imellem begge dækkene lige ved stormasten igennem en port, og en igennem fokken. Samme glas kom orlogsskibet DANNEBROG i brand. I det 6. glas vendte Sydvest over med de svenske, som holdt bidevind over, som vi ikke kunne besejle formedelst de var så højt oppe til luvart. Samme glas kom tvende svenske orlogsskibe på grunden ved Dragør. Det 9. glas gik den svenske flåde til anker. Det 11. glas kom vi til ankers på 7 favne sandgrund og havde hukken af Stevns S lidt østlig 1 1/4 mil og Køge V lidt nordl. 1 mil efter gisning fra os.

CHRISTIANUS QUINTUS. Ved 6. glas blev vi svensken var stærk 25 -26 sejlere, som med stor iver for vinden kom ansættende, ligesom ville han os levende opsluge, hvorpå generalen gjorde tegn for flåden at kappe, så at hvert skib gjorde sit bedste at komme under sejl for fjenden udi orden at attackere. Som skete udi vagten ved 5-6 glas og udi samme bataille ragede orlogsskibet DANNEBROG ved en ulykkelig hændelse udi brand, hvorved svensken udaf forskrækkelse ragede tvende af sine skibe på grund på Dragør Rev. Vendte derpå straks med flåden og lod det stå så tæt ved vinden som muligt var, og straks

ankrede. Vores storemerssejl skød de i stykker. Lidt derefter ved 4. glas udi platfoden ankrede Hans kgl. Maj.s flåde, så vi udi hele natten havde nok at bestille, at gøre alting klar.

ELEPHANTEN journal. Den 4. oktober. Midlertid blev set fra toppen 10-12 sejlere komme Østen fra, hvilket tal en times tid derefter formeredes til imod 30 sejlere, hvilke vi efter at de nærmede sig klokken omtrent 10 fornam at være den svenske flåde.

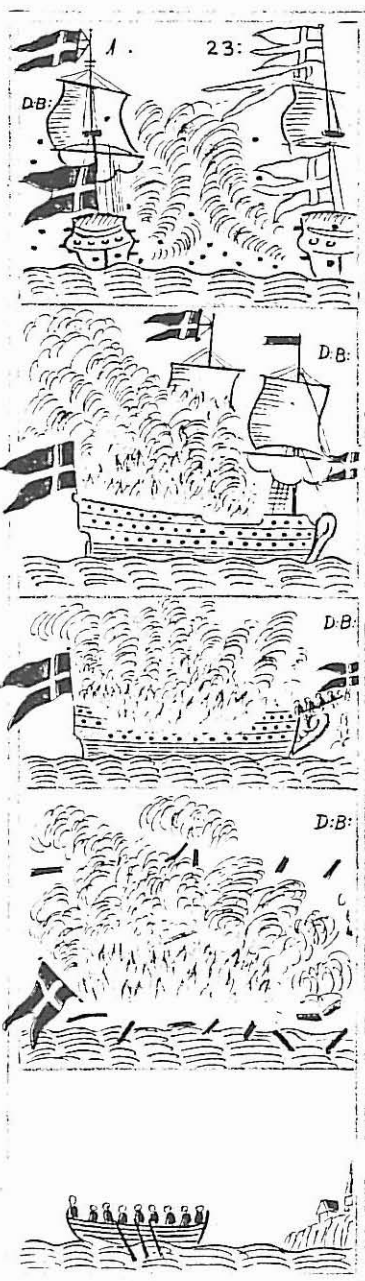
Da stak den svenske flåde bidevind NO hen, og var da omtrent 1 1/2 mil til luvart fra os. Vi forcerede med sejl at avancere op til fjenden og vendte nogle gange. Klokken omtrent 2 eftermiddag avancerede en del af flåden så højt op under fjendens flåde at den svenske general såvelsom nogle skibe efter ham begyndte først at kanonere på DANNEBROG, hvorpå DANNEBROG igen blev kanoneret, straks derefter så vi en tyk røg opstige af DANNEBROG agter ved hans mesanmast, hvorpå luen lidt efter brød igennem og tændte skibet så at det forbrændte, og omtrent 2 glas derefter sprang op. Der var ingen apparance at bjærge folket eftersom det kulede hårdt, så at moxen alt folket omkom. Avantgarden af fjendens flåde var imidlertid vendt ved contramarch og fulgte resten efter, hvorpå vi da fik se at admiralen og schoutbynachten af arrieregarden var kommen på grund ved Amagerland.

Resten af den svenske flåde kneb så

sydover ved vinden indtil klokken imod 5 gik den til anker. Som vi da fornåm at vi formedelst strømmens kraft var dreven længere ind i Køgebugt, og der ingen apparance var at komme op til fjenden så befandt Hans Excellence for tjenstligst at gå med til anker.

OLDENBORG journal. Om formiddagen ved SSO blev talt fra toppen SO t S fra os 25 sejl som uformodentlig var fjenden som på os kom for de vind. Blev derfor udi en hast klar gjort ham at begge anker kappet over hele flåden og under sejl gående imod ham oplaveret at rage ud af bugten hannem udi rette linier at nærmere, lagde det ONO over desto bedre at komme udi ordre, hvoraf han muligt falskeligen sluttede, at vi ham ej forvagte ville, hvorfor han nærmere til os lod afstikke og nogle af fjenden søgte at berette passagen for Drogden, hvorved en svensk admiral og en schoutbynacht, en bombarderer og en brander, som ragede på grunden.

Orlogsskibet DANNEBROG under kommando af Kommandor Iver Huitfeldt var et af de sju danske skibe, som for alvor nåede at engagere modstanderen, og under den hårde kamp udbrød der brand i agterskibet. Huitfeldt kastede anker og fortsatte kampen, indtil skibet sprang i luften. Blandt de 500 omkomne var Huitfeldt selv. Matrosen Trosner, har i sin dagbog efterladt sig en øjenvidneskildring af kampen illustreret med en tegneserie.



Ragede desværre DANNEBROG til den uformodentlig ulykke, at han ragede i brand som præsumeres at være sket af hans egen krudt ved ungefær 2 slet eftermiddagen. Dog førend det skete blev den svenske general givet trende lag over og under fra, så han for udi sin bov ragede læk og derfor måtte krænge. En anden svensker fik sin forstang over bord og toppen af masten quæstet, fjenden derfor straks søgte at shappere, lufede straks an tæt til vinden og gjorde sit bedste med loveren at komme Falsterbo Rev foroven. Vi iligemåde slag på slag lovede at komme ham nærmere at forfølge, men havde liden fordel med lovering formedelst strømmen imod. Fjenden såvel som vi er imod aften til ankers kommen med temmelig stiv merskuling.

FYENS journal bringer lidt nyt, idet det fortælles, at: vi gjorde alting klar, og var da udi tallet 26 orlogsskibe, 3 fregatter, 7 brandere, hvoriblandt fandtes redesløs en tredækker JUSTITIA og PRINS CARL af 52 stykker. Og da havde fjenden en selvønskelig avantage, han havde luven og strømmen. 4. glas vendte med hele flåden for vinden, thi vi kunne ikke få skibene over stag. 5. glas vendte vi igen med hele flåden. Lidt derefter lod generalen vaje en gøs halv hvid og halv blå fra fortoppen og skød 2 skud og vi vendte igen for vinden. I det 6. glas skød de svenske med skarpt på de skibe, som var til luvart nemlig avantgarden

DANNEBROG og BESKIERMEREN. I det 7. glas kom DANNEBROG som førtes af kommandør Huitfeldt i brand af egen forseelse, som præsumeres deraf at svensken næppeligen kunne lange ham med en 36 pundig.

NELLEBLADET. Vi blev en flåde var, som kom syd fra for de vind af og var 26 i tal, som vi bafendt i kekkeren fra toppen at være den svenske orlogsflåde, og vi gjorde os straks klar og slagfærdig. I det 4. glas kappede vort tov og gik sejl østen over, som var huldert og bulder, vi blev skammeligen overrumplet. DANNEBROG var den luvaste han passerede den svenske flåde som lå øster over. Han ragede i bataille med dem. Hver svensker han passerede gav ham bredlavet. I det 6. glas ragede han agter ved stormasten i brand. Hans kanoner gik stærkt på svensken, 6. glas ude faldt hans mesanmast over borde, siden hans storemast, derefter fokkemasten. BESKIERMEREN og SVENSKE MARS tillige med QUINTUS var også i rang med ham, deres kanoner gik stærkt på svensken, som siden måtte holde af formedelst DANNEBROGS brand i det 7. glas.

I samme 7. glas lå svensken Øst over, ragede 2 svenske orlogsskibe på Dragør grund, som var en admiral og en schoutbynacht af arrieregarden. 8. glas ude sprang DANNEBROG i luften og gav 2 forfærdelige slag fra sig.

Fregat LOSSEN. Middagsvagt 5. glas ude så vi en flåde skibe komme af Østersøen. 7. glas ude befandtes at være svenske orlogsskibe og var 22 store foruden fregatter og barkentiner.

Eftermiddagsvagt 3. glas ude blæste en halv storm af en SO-vind, vendte så over stag uden for Dragør og sejlede SSO over. 6. glas ude kom DANNEBROG i bataille med nogle svenske skibe. Ragede så ulykkelig ild i agterskibet på DANNEBROG begyndte stærkt at brænde, 7. glas ude havde ilden taget overhånd. Jeg gjorde mit bedste at komme til DANNEBROG, men kunne ej komme formedelst uregerlig vejr og måtte dreje af for orlogsskibene, og på det sidst måtte jeg også dreje af for HAFFRUEN. Schoutbynacht Sehested råbte til mig at jeg skulle gøre mit bedste at få folkene på DANNEBROG bjærget. Jeg gjorde mit bedste så vidt som muligt var, men som jeg kom noget nær til DANNEBROG sprang det i vejret.

Disse 9 skibsjournaler fortæller alle lidt om, hvad der skete hin ulykkelige dag, og de har alle mere eller mindre deres syn på begivenhederne. Jeg skal ikke her søge at udrede forløbet i enkeltheder. Det ville nok kræve noget nærmere studier også af andre kilder, men det har blot været min hensigt med dette at give lidt indblik i problemerne via skibsjournaler.

I begyndelsen nævnede jeg imidlertid, at man også kunne få andre oplysninger end dem, der umiddelbart berørte begivenhederne, og i den forbindelse vil jeg gengive yderligere fra HAFFRUENS journal, idet det her fortælles ganske nøje, hvorledes man gør klar til slag. Natten efter den 4. oktober gjorde man nemlig klar til den næste dags kamp som følger:

På det underste batteri er ordineret ved 24 pundiger til hver stok 14 mand. Det underste batteri kommanderes af mig (kaptajn Coning). De 2 agterste stykker fra arkeliet kommanderer kaptajnløjtnant V. Reeden, 3. og 4. stykker kommanderer landkaptajn Hansen, 5. og 6. stykker af fyrværker Rosenberg, 7. og 8. stykker af løjtnant Kielbron, 9. og 10. stykker af søløjtnant Elf, og de 2 udi arkeliet af en underarkelimester.

Ved ethvert stykke ligger deres fuldkommen materialer og kuglekransene fyldt med skibskul, baljer med vand og svabere udi på begge sider af rostværket, og på hver side skytslanterner mellem stykkerne, og portetovene vel smurte når portene skal falde eller ophales og overalt rent dæk.

På det øverste dæk er ordineret ved 12 pundier til hvert stykke på een side 10 mand.

Det øverste batteri kommanderes af kaptajnløjtnant Rolf Jansen. De 3 agterste stykker af søløjtnant Floris, 4., 5. og 6. stykke af landløjtnant Falck, 7., 8. og 9. stykker af landløjtnant Vintin, 10.,

11. og 12. stykker af søløjtnant Spincke.

Stykkernes materialer samt kuglekranen, kølebaljer og sligt er ordineret som før nævnt.

På Skansen og Bakken ved 8 punderne til hvert stykke på een side er 6 mand, på Bakken ved de 2 stykker er en konstabelsmat ordineret.

På Skansen kommanderer schoutbynacht Sehested og tager alting udi opsigt. Han har hos sig på Skansen: løjtnant Letang, kadet Fontene og kadet Jessen. Major Poul kommanderer håndgeværet og har hos sig landløjtnant Muckelitz.

På den øverste skanse uden for Hytten er ordineret til hvert stykke på een side 5 mand. Samme stykker bliver kommanderet af konstabelens folk og har til hjælp alle flagmændene.

På Hytten står trompeterne og 2 flagmænd.

I hvert mers står et fad med vand og tvende sprøjter der udi. Ligeledes står og granatkisterne fyldt i store og for mers et og 3 grenaderer udi hvert mers. Desforuden en bådsmandsmat og 3 matroser udi hvert mers som skal have opsigt med sprøjterne og takkelagen, som forbliver skudt.

Ved sejlene er ordineret 30 mand. Ved forbraserne står skipper David og 2 kvartermestre under finkenettet.

Bådsmandsgasterne er ordineret at passe på takkelagen som bliver forskudt. Højbådsmand Mogens er ordine-

ret med 2 matroser ved ankrene.

På Bakken udi båd og chalupper er faste folk ordineret, og kadet Flekkenberg kommanderer båden.

Udi lasten ved krudt mandigen er: Ved hver kardus er en konstabelsmat foruden at louge forsigtighed ved kuglerne at op mande under kabysen i fra er ordineret 6 mand.

Udi krudtkammeret er ordineret een arkelimester med 2 mand at fylde kørnerne. Udi løbegravene er tømmermand, skibmandsgaster, 3 at listere efter lække.

Krudt mandingen sker på denne måde: Af hellegattet om bagbord langes brandgodset op og langes ned om styrbord gennem lugen 24 og 8 pundere ledige kokere, og langes op om bagbord gennem samme luge 24 pund karduser til det underste batteri for storemasten og 8 punder til Bakken som går gennem samme luge op gennem rosterværket. Ved forkanten af store lugen langes de ledige 12 punder kokere ned og i agterkanten af lugen langes 12 punder karduserne op til det øverste batteri for storemasten.

Udi agterlugen om bagbord langes de ledige 24 punder og 12 punder kokere ned, og om styrbord igennem samme luge langes 24 og 12 punder karduser op igen til det underste og øverste batteri agter for storemasten, ud af kælderens langes de ledige 8 og 4 punder koker ned om styrbord og om bagbord langes karduserne til 8 og 4 punder op igen til

batteriet. På Skansen og Hytten op gennem rosterværket.

Ved roret er ordineret på den øverste skanse styrmand Cornelius, på den store skanse styrmand Paul, for kahytten under skansen styrmand Solve. Ved kuller stokken: 1 quartermester og 4 gode matroser.

Ved pumperne er ordineret 1 quartermester og 8 mand.

Udi agterlasten er gjort plads for de syge. Udi store lugen er platformen lagt til de quæstede, udi kahytten er spre-bænken gjort til at forbinde på, og der findes mestrene med deres håndlangere. Obermester Hans Wilhelm, undermester Nicolaj Gabriel, håndlangere, profossen og 2 matroser.

Udi skriverens kammers står balberkisten, ved kabyslugen ligger tvende hængemåtter, som er stroped i skødhjørnerne med liner og et brædt af 2 fod i 4-kant, som er nejset under hængemåttens, hvorpå de blesserede kan fires ned til mesteren i kabyssen, og når der er forbunden, da langes de gennem en luge som er på skuddet i kokkens og skrive-rens kammer og ind i lasten på platformen, hvor sejlet ligger spredt.

Vores underrå og ligeledes vores ankre udi deres ketter og entredrægen under bovsprydet. Legevanerne er op-halet under rackerne og vel under muset stængerne er muset på 2/3 stang under råerne. Merseskøderne er stopperne på-sat alle slags bolter af tovværk små og store er fangen med deres sveber og

seissingen omkring masterne oven for dækket på et råbånd. Blyplader og træ-lapper med mers hænger klar på store-masten. Under dækket talg propperne står klar ved masten i baljer, tømmer-mands sejl med liner hænger klar på masten. Køjerne langs fortyningen og finkenettet er sprøjtede vel våde, trap-perne mellem dækket er borttaget og tovledere og faldereb ophængt. Alting er kaut og klar.

Gud give os lykke, at vi måtte befægte victorie.

Fra den følgende dag, søndag den 5. oktober kan blot fra HAFFRUENS journal nævnes: De svenske skibe stod endnu på Dragør Rev indtil det 4. glas udi formiddagsvagten, da brændte den svenske schoutbynacht og i det 8 - glas da sprang han. - Eftermiddagsvagten i det 4. glas stak den svenske admiral sit skib i brand som stod på revet, og i det 7. glas blev der stukken en dansk galiot i brand som stod på grund på revet.

Strøm og vind gjorde, at flåden først den 7. oktober gik under sejl, og i journalen for OLDENBORG står der: Udi dag-vagten bramsejlskuling af SSO og StO blev efter General Sein ankret lettet, og i 7. glas kom flåden i rang sig imod fjen-den oplaverede, og som han observerede, at vi ham nærmede gjorde han sit bedste med sejl at føre, os at undfly, men så fusiøst som han kom på os, så skammelig løb han igen.

Eckersberg til søs

Niels Winkel, kunstmaler

Til tider er det befriende dejligt at slippe for andres evindelige fortolkninger af dette og hint. Især når læserskaren, for manges vedkommende, har en større delviden, end jeg har om emnet: *At sejle med sejskibe*.

C. W. Eckersberg, hvis ånd har spøgt i Orlogsmuseet det sidste halve år, har skrevet i sin dagbog om en tur til Dover, England 1839. Turens formål beskriver han selv i et brev til Kongen, Frederik VI. Vi gemmer alle relevante data til artiklens slutning.

Ansøgning til Kongen fra Eckersberg om en understøttelse på 400 Rbdr. til en rejse over Nordsøen, foråret 1839:

"I en række af 21 Aar har jeg været saa lykkelig at være ansat som Professor og lærer i Malekunsten ved Deres Majestæts Kunstakademi. Jeg har stedse efter bedste evne bestræbt mig for at rögte dette mig allernaadigst anbetroede fædreligen kald saa godt det stod i min magt. Jeg föler nu for mit (?) en Trang til at kunne göre en liden reise i dette Foraar. Men mine kaar som Familiefader og Forsörger for 7 börn, haar ikke lævnet mig Pengemidler til noget Reise-

foretagende. Da imidlertid andre Kunstnere undertiden ad Deres Majestæt have været benaadede med Pengeunderstøttelse til Reiser, nære jeg aldernaadigst at indstille en allerunderdanist bön om, at Deres Kongelige Majestæt aldernaadigst vilde forunde mig et (?) Gratiale af 400 Rbdr., til at kunde foretage en Reise.

Da mine forskjellige forpligtelser ikke tillade mig at være længe fraværende, er mit ønske kun fornemmligen at kunde göre en Sjöreise, idetmindste over Nordsöen til en havn i den engelske Canal og derfra at vende tilbage. Og Hensigten med denne Söreise er at anstille nogle yderligere Iagttagelser over Söens bevægelse, Bölgernes form og dannelse, betragtet fra et malerisk Standpunkt; for herved at berigtige et og andet i en afhandling som i længere tid har beskæftiget mig, som den maleriske Tegnekunst i Almindelighed, med tilhörende oplysende Tegninger, og hvori en særskilt Afhandling omhandlen Söe eller Marinemaleriet.

Hensigten med dette Arbeide som jeg agter at udgive er, om muligt at (?) et bidrag til de kommende maleres gradvise uddannelse i den maleriske Tegnekunst".

Kongen giver sin tilladelse og gratialet. De første dage i maj er Eckersberg travlt beskæftiget med at pakke og ordne kontrakter med officererne. Den så lidet meddelssomme mand kan ikke undertrykke sin spænding og nervøsitet. Den 9. maj 1839 er han klar til at rejse.

Kaptajn Seidelin får nu en mand ombord, der er fortrolig med flådens skibe - efter Hannovers (1) udsagn lige så skrap til navigation som til perspektiv.

Han har været kunstnerisk rådgiver for Orlogsværftet i 20 år; han har selv tegnet udsmykningen til Galathea. Han har fulgt konstruktørerne ved flådens opbygning i alle faser, abonneret på skibsfartens tidsskrift i henved 15 år. Han har flere bøger om signalsystemer og lignende til uddybning af sin maritime interesse. Han omgås et halvthundrede officerer, konstruktører og lodser. Han har undervist flådens kadetter og mindst 10 af dem vedblev at male, resultaterne heraf kan man i dag se i Søofficersforeningen. Han har været Akademiets direktør, taler tysk og fransk.

C.W. Eckersbergs dagbog den 9. maj 1839, rejsen med Galathea til Dover:

"9. Torsdag Christihimmelfart. Spændt paa den Begyndende Reise, og med en Mil Veemod tog jeg Afsked imorges fra min Kjære Sussanne, og mine kjære Børn, og begav mig i en Droske med

mit Tøi til Toldboden, ledsaget af Erling, Jens, Julius. Kl. 8½ gik jeg fra Toldboden med Caster, Capt. Seidelien i hans Chaloupe ud til Galathea som med Kadetcorvetten og Briggerne Mercurius og St. Jan laa paa den ydre Reed. Som Passagere til Helsingör var Generalkrigskommisaire Kunk, Etatsraad Ni-borg og Comandeur Myhlenstads en hr. Slok gik med som Passagere til Italien.

Kl. 9 3/4 kom vi under Seil med en laber Brise af S.S.V.. Det blev nogle Gange stille, men vi gled dog frem saaledes at vi Kl. omtrent 3 Eftermiddag ankrede ved Helsingör. Da vi var kommet omtrent forbi Taarbæk fik en Matros det Indfald at springe overbord for at drukne sig, hvilket ogsaa lykkedes ham, da man trods al hurtig afvendt umage for at komme ham til Redning ikke hurtig nok kunne komme ham til Hjælp.

Fra Vagtskibet i Helsingör, fik vi en Mand i hans sted. Weiret var deiligt der saaes ikke en Skye. Natten var ligeledes rolig Skjön og stille.

10. Fredag. Ved en let Brise af S.Ö. lettede vor lille Esquadre imorges, wi passerede Kronborg Kl. 7. Wi naaede til Kullen som vi passerede omtrent ved Middag, afsat Lodsen, hvis Baad wi slækkede paa Bagbords Seil, havde forladt os.

Wi laa nu hele Eftermiddagen med stille og tilsidst Matwind, hvorved de andre Skibe kom udaf Seilorden. Mand-

skabet var ideligen i Arbeide med Seilene, snart med Læseilene paa denne, og snart paa den anden Side. Weiret var deiligt, Solen meget varm, og dens Nedgang prægtig.

11. Löverdag. Imorges tidligt fik vi en Brise af O.N.O. Kl. 5½ fik vi Anholdts Fyrtaarn i sigte, og paa den anden Side den svenske Kyst. Kl. 7 a 8 lidt Regn. Brisen vedblev dog kun svagt. Det regnede flere Gange stærkt, om Eftermiddagen. Weiret var ellers smukt, og Skyerne viste sig i deilige Former. Winden skraldede vi maatte giøre et Slag. Wi fik om Aftenen (Tuinda Fyr) i sigte og styrede nu med en frisk Brise ad Skagen til.

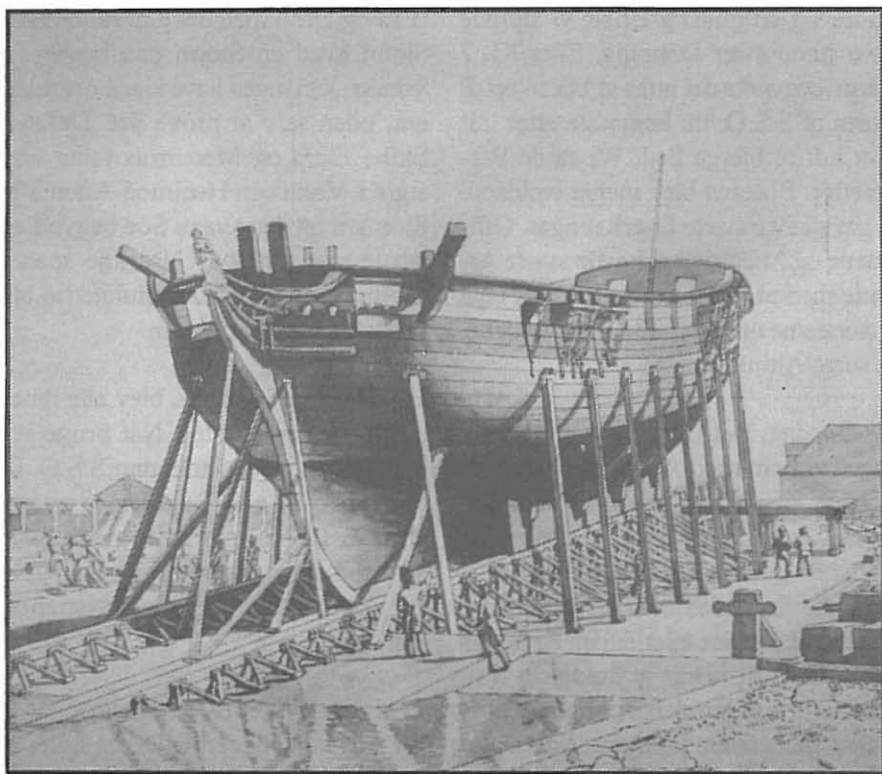
12. Söndag. Imorges Kl. 3½ da vi med frisk Kuling og stod omtrent Nord for Skagen Rew, indtraf ved klart smukt weier lidt förend Solen stod op, det uhæld at Briggen St. Jan (Capt. Giödel-sen) blev opseilet af et stort finsk Kofardiskib, og mistede Gallion og Bugspyd og Formersstag. Jeg kom just paa Dækket strakt efter at rette Hjælp var sendt og efter at Skibene var kommet klar af hinanden. Paa Dækket var man just beskæftiget med at fiire et af Fartöierne af for at sende Hjælp ombord i den Skjønne Brig, som nu laae og slingrede tværs for Winden. Spydets hang ned om bagbord Boug, Formærstang var knækket lige over og laae med Seilene tværs over Storraaen. Fokkeræren stod næsten lige Ret op og ned. Storebourn-

Bramstang var knækket lige over Boilen og laa med (?) waiende i en lige Horizontal Stilling agter efter. Det Heele fremböd et forunderligt Syn. Wi seilede frem til Briggen, satte vort Fartöi ud, og manøvrede en Tid lang for at faa den paa Slæbetoug, men da den endeligen havde kappet alt fra sig, satte den sin Fok, Storseil, Stormærsseil og Brigseil, og faaet et Stormstagsseil sat ud som Klyver paa en Bramseilsstang, satte den Cours mod Frederikshavn.

Det blæste en frisk Kuling og der gik en temmelig Söe. Kl. omtrent 9½ Formiddag forlod vi Briggen, og maatte med et Slag klare os fra Skagen Rif. Paa det finske Skib kunde ingen synlig Skade opdages undtagen at Klyveren der var faldet ned synes at hænge i Laser.

Winden var N.O. Weiret var klart og smukt, med nogle Skyer. Om Eftermiddagen löide Winden af og gik om til S.S.V. vi köbte Fisk af svenske Fiskere.

13. Mandag. En let Brise i Morges af S.S.V. tiltog siden til en frisk Bramseils Kuling. I Formiddag saaes fra Bryggen Land. Henad Efterm. tiltog Kulingen, og blev efter Kl. 6 til en Storm, wi stode med Fören af Seil en Tidlang Wester efter for at winde aaben Söe, og vi loggede 12 Miles Fart. Wi maatte nu tage Reeb ind det ene efter det Andet. Söerne voksede nu og blev meget höie, Skibet tog nu mange woldsomme Overhalinger ved en af dem blev taggen af den ene Jollebom om Bagbord knækket, men



En brig på stabelen. Nyholm med spanteloftsbygningen i baggrunden. 1828. Laveret pennetegning. Den kgl. Kobberstiksamling.

Fartöiet blev hængende i Tallierne, en anden Overhaling to Nathuset med Lys og Branninger som gik i stykker; ogsaa Gallionsbeklædningen tog Skade. Skibet slingrede voldsomt saa at Bufferter Reeb og alt hvad der ikke var surret blev kastet fra den ene til den anden Side. Wandet styrtede ned paa Dækket og paa Batteriet, og alting knagede og bragede. Omtrent Natten imellem Kl. 10 og

2 var Stormen paa sit høieste, siden aftog den. Jeg nød siden et par Timers god Sövn.

14. Torsdag. Imorges tidlig laae wi wed Winden med 3 rebet Mersseil, rebet Fok og Storseil, rebet Mersan og fem Stagstormseil. Weiret war hele Dagen koldt med tyk Luft. Winden loiede af, efter Middag blev det næsten stille, siden

sendte sig en gunstig Brise, vi styrede luvar imod svær Dönning. Efter Kl. 7 efterm. begyndte det atter at blæse op til Storm af S.S.O. nu begyndte atter lidt efter lidt at bjerge Seil. Wi stode Westerefter. Blæsten blev meget woldsom og gav mange svære Overhalinger. Officererne og Mandskabet havde svært Arbeide med at giøre alle Seil fast at tage Bramræerne ned, og sætte Stormseilene, og surre Alting fast.

15. Onsdag. Det Blæste i Nat og heele Dagen til fremimod Aftenen en rygende Storm af S.S.O. Blæsten var endnu mere voldsom end i Mandags Nat, og satte tilsidst en gyselig höi Söe, hvori Skibet slingrede forfærdeligt, snart op og ned, og snart til den ene eller anden Side, saa at det var vanskeligt at holde sig fast. Det syntes undertiden som om Skibet skulde gaa rundt. Imidlertid laa Galathea ret trygt imellem Söerne, med store Stormstagsseil, Stormærs, og Stormersan, og sjældnen gik en Söe over siden vi var kommet i denne Stilling, og kom der under tiden en Bræksöe saa syntes den at blæse bort over Skibet. Dækket var saaledes gandske tört. Det var Bygeveir med Regn og Snee og en skarp Kulde, men Regnen og Sneen ligesom blæste bort i Horizontal Retning. Det gav og firede i Toug, værket og knagede overalt i Skibet. Ræven vare surrede, Mersrævene med Rundtallierne og (?) Noktagelagen. Naar Solen skinnede havde Söen en overordentlig skjön Farve, warm

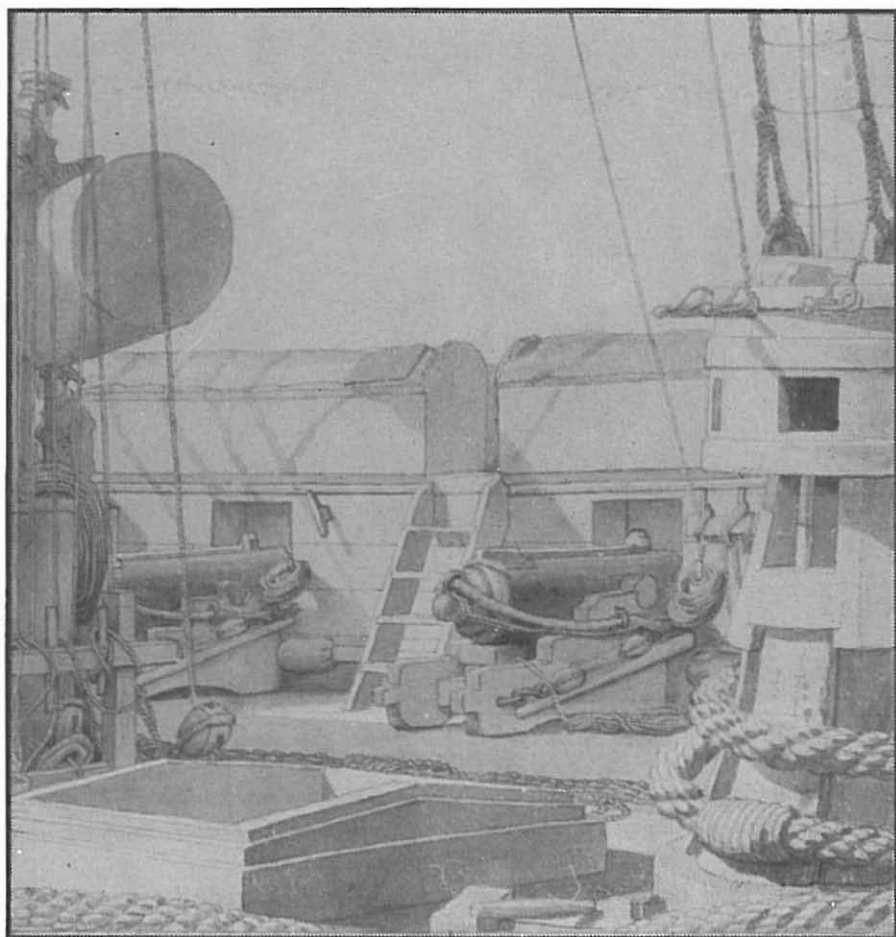
Blaa og Grön med det glimrende Hvidt Skum hvad en Storm paa Havet saaledes er, kan ingen have klar Forestilling om, uden selv at prøve det. De andre Skibe Flora og Mercurius tabte wi af sigte i Mandags. Henimod Aften aftog Stormen og den svære Söe begyndte at lægge sig. Luftens Udseende spaaede endnu ikke bedre Weir, imidlertid blæste det jævnt hele Natten.

16. Torsdag. I morges blev alle rebene udtrukken (wi kunde i Nat bruge vore Mersseil) Winden var endnu S.S.O. Det truede i Form. med Byger, men wi undgik dem. Luften var for det meste Skyet. Wi holdt det krydsende hele Dagen, der var endnu stærk Dönning, Natten var klar.

17. Fredag. Weiret var smukt og klart, Wi var paa Doggerbanke, og holdt det krydsende hele Dagen i svag Blæst af S.S.O. Wi passerede nogle Skibe i nærmere og længere Afstand.

18. Lördag. Weiret var skjönt hele Dagen, Luften klar med enkelte striiber, men Blæsten var kold. Winden holdt sig stædig i S.S.V. Wi holdt det krydsende hele Dagen og wendte ved fem Wagt, Wi mödte i Middags et stykke af et Skibsvrag, drivende i Söen. Enkelte Skibe passerede os forbi.

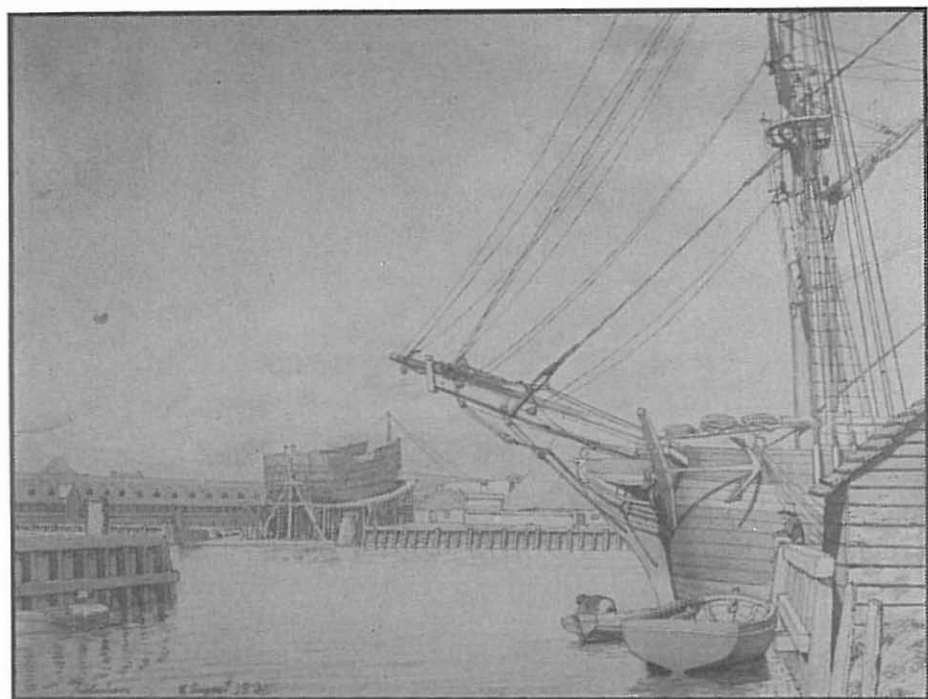
19. Söndag. Pinsedag, swag Blæst W.S.W. med for det meste Skyet Luft



Dæksparti fra Corvetten Najaden. 1833. Blyantstegning. Den kgl. Kobberstiksamling.

og om Aften lidt Regn. Der blev høitidelig Gudstjeneste paa Dækket, for heele Besætningen, i deres bedste Klæder var opstillet paa hver Side. Der blev sjunget Psalmer, og Forvalteren læste

Bönnen. Heele Eftermiddagen tilbragte Mandskabet med Leg, Dans og Sang. Søen var ganske rolig, og ingen Spor af Dønning.



Udsigt fra Wilders plads på Christianshavn mod Gammelholm med reberbanen og beddingen for fregatter. Søndag den 8. august 1830. Laveret pennetegning. Den kgl. Kobberstiksamling.

20. Mandag. Idag havde vi Stille og Taage, der blev tid til at ringe med Klokken for at advare Skibe. - Den svage Blæst var idag varm wind, Taagen faldt i Wanddraaber ned paa Dækket fra Tougværket. Wi var indbudt til Aften i Messen hvor wi tilbragte en ret behagelig Aften.

21. Tirsdag. Angaaende Winden, svag Blæst og Stille afvexlende. Luften var Kold, og Himlen overtrukket med Sky-

er, mod Aften klarede det noget, og der saaes et underligt Lys (?) paa Havet og Skyerne.

22. Onsdag. I Nat var det stille, om Morgenen begyndte en let Brise af O.S.O. Luften var overtrukket med Skyer, og op ad Formiddagen Begyndte det at regne. Kl. 7 imorges mødte wi en Brig fra Kjöbenhavn, hvorpaa Captajens Sön befandt sig. Wi praiede den; den kom fra Middelfart. Kl. efter 11

Form. tiltog Kulingen temmelig stærkt wi laae östover med trebede Mersseil og fiire Stormseil. Kl. 3½ Efterm. stode wi Cours S.V. efter med trebede Mersseil. Rebet Fok og fiire Stagstormseil. Det Klarede op Eftermid., men gav nogle Regnbyger, en Regnbue reiste sig, wi mödte flere hollandske Fiskefartöier.

23. Torsdag. Den haarde Kuling vedholdt heele Natten, og aftog noget i Formiddags, Winden var N.N.O. Fregatten slingrede Stärkt, indtil Kl. 9 Form. fik vi Northforeland i Sigte. Luften blev klar med Drivskyer. En engelsk Fisker kom ombord til os og tilböd sig som Lods men han var ikke virkelig Kings Pilot. Wi saa nu paa en-gang mange Skibe og Dampbaade gaaende i forskellige Retninger, mange kom op fra Themsens Munding. Nu begyndte Sudforeland at knejse Form med dets hviide brante Kridtklinter blandet med Grönt. Söen aftog Winden blev svagere da wi frem mod Kl. 2 nærmede os Dover. Lodsflaget blev heist, og et Skud affyret, idet vi krydsede nærmere indunder Land. En lille nydelig Gig kom roende og seilende, lagde til ved Siden, og en gammel lille haardförd Lods med et blaåt Ansigt kom ombord. Nu tog jeg afsked med min Chef, og alle de wakre yngre Officerer og gik i land med den lille Gig. Wi seilede og roede. Da wi nærmede os Havnen var det just lige i Eftertiden, men vore fiire Mand forstod meget godt et styre Giggen igennem

Brønningerne.

Jeg steg saaledes i land i Dover omtrent Kl. 3½ Efterm. og traf strax paa en Giestgiver der talte fransk og lidt tysk, hos ham tog jeg Logie. Paa Toldboden blev Toiet efterset paa löst Sand, de var Alle meget Höflige. Min Wært var en ret flink Mand, han havde en smuk Kone og et par vakre Dötter. Huset var lille, men propert og hyggeligt indrettet. Jeg spiieste til Middag paa engelsk, og drak en ypperlig Ale. Om Aftenen gik min Wært omkring for at viise mig den nydelige temmelig udstrakte Bye med dens elegante Butikker, og den delige Havn, hvor der findes mange delige maleriske Motiver. Dover ligger i en Dal omgivet af höie bratte Kridt eller Sandstensklipper. Norden for Byen paa det höieste Punkt, ligger et stærkt fort Dover Castel, ret malerisk, der Dominerede hele Byen og Havnen. Ligesom der rundt omkring findes en deel Batterier. En Række af elegante Huuse med smaa Blomsterhaver, var bygget langs Stranden, hvor rige Englændere og holdt sig fra at bruge Söebreden. Huusene er ikke meget höie, men nydeligen indrettede. Der findes en mængde Butikker af alle slaks, hvor Varerne paa det nydeligste ere udstillede. Her udmærker sig Kjöd og Grönsager Butikkerne.

Havnen er rummelig med mange massive Havdæmninger. Byen skal dog heller ikke drive nogen Handel. Der kommer og gaae jævnlig Dampskibe fra og til alle Kanter. Der haves her en egen

slaks Fartöier der var taklede næsten som Luggertes eller Kuttere, de løbe for- efter temmeligt spidse som en lige op- retstaaende Stavn, flere ere aaben uden Dæk, men de ere nydeligen, og vel ud- styrede".

Straks efter hjemkomsten fra den lange rejse melder dagbogen om forberedelser til mariner fra turen. Af de daglige nota- ter kan man læse, at han har tænkt sig at male på flere billeder samtidig, og af maleriernes titler kan man konkludere, at han har haft den intention at beskrive rejsen gennem de situationer, han har noteret - til tider fra time til time - under den hårde tur. I løbet af juni måned har han påbegyndt 3 billeder, og i det føl- gende år er antallet steget til 6-7 færdige eller påbegyndte malerier.

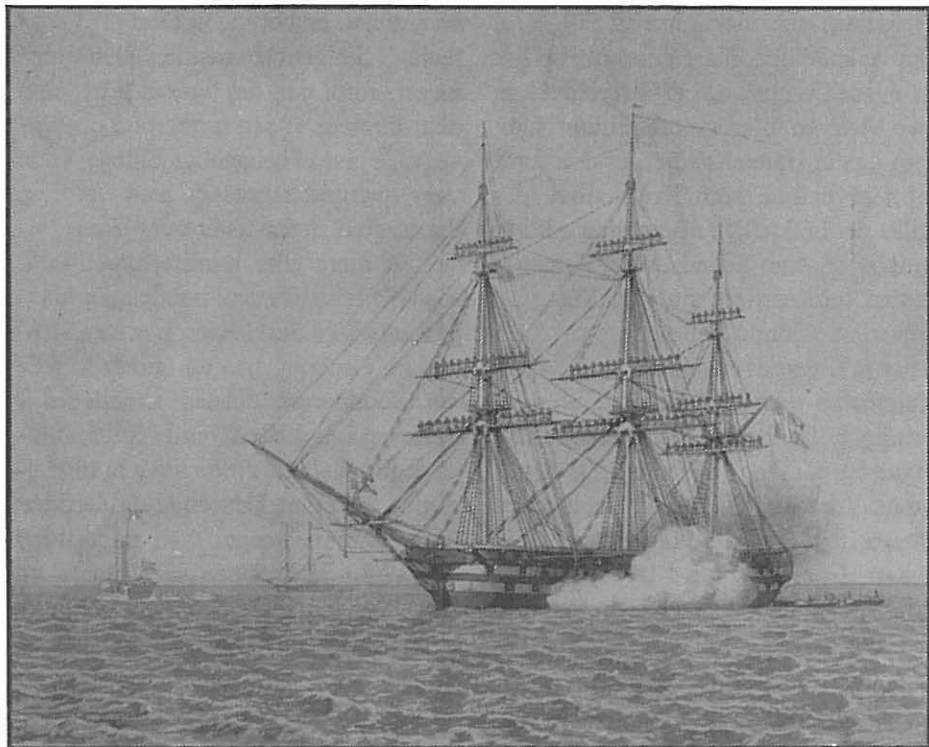
I sin bog *Linearperspektiven 1841* er der et afsnit om marinemaleri. Til at illu- strere metoden at gengive skibe så kor- rekt som muligt, finder man et tryk af en korvet i storm. Korvetten (*Galathea*) ses fra to synspunkter, og har derfor for- skellig sejlføring.

Eckersberg: "En særdeles og vigtig An- vendelse af Perspektiven fremkalder Marine- eller Sömaleriet, en Green af Malerkunsten, der i vor Tid atter staaer i Anseelse og dyrkes meget i England, Frankrig og selv i Tyskland. Man kunde skrive en heel Afhandling over Alt, hvad Maleren har at iagttage ved sam-

me, med Hensyn til Skibenes særegne Form, de Forholde, hvori de træde paa Havet, Bølgerne Figur o.s.v. Dog her indskrænke vi os til i nogle faa Exemp- ler at vise, hvorledes Linearperspektiven bliver i sit hele Omfang fornöden, for at gjengive Prospector eller Scener, der kunne finde Sted paa Havet eller ved dets Kyster. Her vil den tænksomme Maler finde rigt Stof til interessante Fremstillinger af den menneskelige Virksomhed og Intelligents i Forhold til Naturkræfternes Spil.

Marinemaleren maa have fleersidig Sagkundskab, han maa være nøie be- kjendt med de forskjellie Skibe, der be- væge sig henover Havet, kjende sammes særegne Charakter, dels deres nation- ale Eiendommeligheder i Skrog og Takkelage, dels sammes forandrede Form i begge Henseender, eftersom Ski- bet er bestemt til Krigstjenesten eller til Handelsbrug; han maa være bekendt med de forskjellige Situationer, hvori Skibe kunne komme, enten naar de ere i Virksomhed eller ved indtræffende Omstændigheder; han maa ogsaa kjen- de af Sömandsvidenskabens hvad, der hörer til Skibets Seilads og Manöver, og især alle til Seilene og Takkelagen hö- rende Detailler og Bruget af de her fore- kommende Dele.

Bygninger paa det faste Land ere grundede paa lodrette og vandrette Lini- er, hvilke sidste i Plan danne almindeli- gen rette Vinkler. Man har altsaa at con- struere ind i Billedet aldeles simple geo-



"Krigsskibene saluterer idet Kronprinds Frederik med Gemalinde ro ind til Kjøbenhavn den 22. Juni 1841". Laveret Pennetegning. Den kgl. Kobberstiksamling.

metriske legemer. Ihvorved Skibsskroget ogsaa kan henføres til et lignende omskrevet geometrisk Legeme, et Parallelopipedon, der har samme Længde, Brede, og Høide som selve Skibet; Master, Stænger, Ræer og den hele Takkelage endvidere ligeledes lade sig henføre til rette Linier og construere efter disse ind i Billedet, forekomme dog her adskillige Betingelser, forsaavidt Skibets Linier, der bestemme Skrogets Form, skulle gjængives i deres hele og rigtige

Krumning, og Seilmaskineriet atter er særegent dannet efter Skibets Figur og Størelse.

En særegen Art Skib er vor Tids Dampskib; det er, skjøndt ikke meget over 20 Aar gammelt, allerede udført i saadant Tal, at Skibsbygningskunsten, ligesom Mechaniken, idet den anvendes paa denne skjønne Opgave, har udviklet inden kort tid en høi Grad af fuldkommenhed; og vel fortjener det herved, ligesom ved dets Evne til at styres tværs

over Havet, selv mod Vind og Bølger, al Opmærksomhed. Naar vi imidlertid her forbigaae Dampskibet, ihvorved det kan give Maleren interessante Æmner, ligesom ogsaa Handelsskibet, er det, fordi hiint afvexling, som Krigsskibet, der under de forskjellige nöagtigen udförte Manövrer, som Seiladsen og Krigstjenesten fordre, viser sig i en Mangfoldighed af skjönne Stillinger.

For at Krigsskibet kan opfylde sin Bestemmelse, maa det seile godt, en nödvendig Følge heraf er en regelmæssig Figur og passende Takkelage, hvorved i dets Ydre dets Skjönhed fremtræder. De störste Krigsskibe, Linieskibet, Fregatten, Corvetten have tre Master og Bugspyd, hvilke altsaa, da de ere forsynede med samme Seil, have lige Takkelage; dog antages ikke uden Grund Fregatten paa 36 til 50 Kanoner, der har kun eet fast Batteri, som det skjönneste Skib, ligesom det er meest skikket til Seilads, fordi det viser sig smukkere i Skrog, og dets Reisning bliver forholds-mæssigen mere fremtrædende, end Linieskibets formedelst dets dobbelte eller tredobbelte Batteri, der sætter det i Stand til at före 64-100 Kanoner, faaer en betydelig Höide over Vandfladen.

Vi slutte disse Exempler af Marine-maleriet med fölgende almindelige Bemærkninger, der ville være af Vigtighed for Sömaleren.

I et Sömaleri vil Luften, der staaer i en naturlig Harmoni med Söen, spille en vigtig Rolle, forsaavidt den indtager

som oftest, en betydelig Deel af Billed-tavlen. Sjældent fremstilles den uden Skyer, fordi den da, ligesaa lidet, som den, formedelst den monotone Luftfarve, vilde give et behageligt Billede, vilde være overnesstemmende med Naturen, der næsten stedse, især over Havet, viser en mere eller mindre skyet Luft. Men Skyerne vise sig i uendeligen mange forskjellige Skikkelser, paa een Maade om Vinteren, paa en anden Maade om Sommeren; aldeles anderledes i Storm og selv i Blæst, end i Stille. Endog de forskjellige Vinde have Indflydelse paa Skyernes Udseende; undertiden svæve samme meget lavt, undertiden saare höit; undertiden seer man flere Lag af samme. Flere Naturforskere hafe samlet Bemærkninger over Skyerne og inddeelt dem i forskjellige Classer, hvilke ikke ere uvigtige ogsaa for Kunstnerne af kjende.

Imidlertid, skjönt en rigtig Fremstilling af Luften kræver baade Studium og Omhu, finder man dog hos Marine-malerne, lige fra den Tid, Nederländerne begyndte at levere os Billeder af denne Art, langt snarere en naturtro Afbildning af Luft og Skyer, end af selve Söen, især naar den tænkes i Bevægelse af stærk Blæst eller Storm. Det er kun lykket saare Faa at give en nogenlunde tro Afbildning af Havets Bølger. Aarsagen hertil kan vel ogsaa for en Deel söges i den Vanskelighed der möder Maleren, naar han paa et Skib i Söen vil tegne eller male Studier af Havets Bølger; ja

Skibets Bevægelse gjør endog dette Arbejde aldeles umuligt. Derimod lader en rolig Vandflade eller Bølgenes Rullinger mod en flad Strand sig langt lettere gjengive, ligesom Vandfald, flydende Bække o.s.v.; thi disse Syn beholde mere Ensformighed og lade sig bedre betragte fra et fast Punct.

Det er et skjönt Syn at see Havets Overflade sat i Bevægelse af Vinden; men det er et i høi Grad imponerende Skuespil, naar Havet oprøres af Stormen. Bølgerne faae eiendommelig Charakter; deres Former vise sig tydeligt for Öiet, men kun öieblikkeligen, da Alt er i uafbrudt, hurtig Bevægelse. Et Billede heraf maa saaledes gribes, saa at sige, i Flugten, og fastholdes i Erindringen, for derefter at overføres paa Tavlen. Derimod er Havets Farve mere bestandig og kan altså lettere gjengives i den rette Forhold til Lufttonen.

Bølgenes Udseende og Skikkelse ere dog ikke stedse ligefrem betingede af Vindens Indvirkning; thi andre Aarsager, f.eks. Strømninger, Grunde o.s.v. kunne især i smalle Farvande forandre Bølgenes Form meget. Löber en stærk Ström i et smalt Farvand lige imod Vindens Retning, da ville Bølgerne toppe sig, blive krappe, som det hedder i Sömandssproget, eller følge nærmere paa hinanden.

Löber derimod en Ström lige med Vindens Retning, dæmper den Bølgerne, som saaledes vise sig baade höie og brudte.

Finde Bølgerne i stærk Blæst eller Storm pludseligen Modstand eller naar de f.eks. törne imod en bradt Klippe eller Klippekystr, blive de kastede tilbage og komme i heftig Strid med efterfølgende Bølger; der danne sig saaledes Brændinger, og Bølgerne toppe sig höit og styrte over i store Masser af Skum og Fraade.

I en mere rolig og eensformig Skikkelse vise Bølgerne sig derimod, naar de i en Paalands-Vind eller Storm bryde over Strandrevler, eller rulle hen over en flad affaldende Strand. De Rullinger, som her opstaae, gjentages uden kjendelig Forandring.

Er man paa Havet i en stærk Kuling eller Storm, vil man finde, at de egentligen store Bølger rulle frem lige tværs for Vinden og danne sig kun enkeltviis; derimod danne de ingenlunde en uafbrudt Række, den ene efter den anden, saaledes som vi ofte see dem feilagtigen fremstillede paa Malerier. Naar en Bølge har hævet sig paa det Höieste, styrter den over i en Masse af hvidt Skum og Fraade, og hendöer, i det en anden efterfølgende Bølge lidt efter lidt reiser sig, danner bag efter sig en dyb Dal og styrter atter over, ligesom den förste. Naar en Bølge er styrtet over, kan dens tabende Kraft endnu kjendes, indtil den paafølgende har dannet sig og naaet sin höide, og den atter paafølgende sees fremstaae. En overstyrtet Bølge efterlader sig en Masse af hvide Skumpletter, som kunne holde sig længe og danne



"En Fregat ligger opbrast for at sende hjælp til en Brig som ved paasejling har mistet sin Forrejsning. Fregatten er fiernet 200 Alen, og Briggen omtrent 534 Alen. Oiets Hoide over Vandspeilet 5 Alen. Billedets Brede 45 gr. Distance 20 Tommer". Blyant/tuschtegning. 1839. Orlogsmuseet.

lange hvide Striber paa Søens Overflade. De store Bølgemasser strække sig ofte langt, dog i irregulære Linier, og slutte sig til de følgende. Paa et Skib bemærker man som oftest Virkningen af 3, undertiden af 5 til 7 Bølger; derpaa følger et roligere Mellemrum, indtil samme Virkning atter gjentages.

Paa de store Bølger, som altid drives, som omtalt, tværs for Vinden, vil man finde en Mængde mindre Bølger, den ene mindre end den anden, indtil den mindste Kruusning, hvilke alle kunne have Braad; men alle vise de sig med en afrundet Form og ligge omtrent som

Skjæl paa en Fisk. I en Storm ville Søernes Styrtninger, ved Vindens Magt, for en Deel opløse sig i en Art Regn og drives hen over Søens Overflade, som Taa-ge. Man vil ofte i en Storm bemærke, at to svære Søer, formedelst deres noget afrundede Dannelse, kunne støde sammen, hvorved opstaaer en uhyre Masse af Skum, som antyder Kraften af den Virkning, som her finder Sted, hvor den anretter betydelig Skade og bortriver Alt, som findes paa dets Dæk. Det kommer saaledes an paa rigtigt at opfatte denne Naturscene, som Maleren ofte vælger affremstille.

Naar det, efter en Storm paa Havet, atter er blevet stille, ville de af Stormen vakte store Bølger ofte endnu i længere Tid vise sig, skjøndt med en rolig Overflade. Man kalder dette Dynninger eller Död Sö. Disse Dynninger kunne ofte i stille Veir bryde voldsomt mod Klipper og Skær, eller rulle voldsomt med stærk Brusen hen over Sandbanker. Undertiden formaaer en maadelig Kuling fra en anden Kant ikke saasnt at udjævne disse Dynninger, som kun aldeles ville tabe sig lidt efter lidt ved et pludseligen indtrædende Vindstille, eller ogsaa ved en stærk Blæst eller Storm fra en modsat Kant. Det kan derfor ofte være Tilfældet, at man i Söen seer dobbelte Bølger, eller rettere Bølger, som rulle frem i forskjellige Retninger paa een Gang.

Vandets Egenskaber og dets Modtagelighed for Luftens eller Vindens Indvirkning paa samme, vil man finde lige paa det aabne Hav og paa Indsöer, der ligge frit. Maleren vil saaledes have Leilighed til, ei blot ved Havet, men ogsaa ved Indsöer inde i Fastlandet, at iagttage Bølgenes Form og Ordning, hvilke han, naar han vil være Sömaler, maa vide rigtigt at fremstille.

Maleren har endvidere at tage Hensyn til sit Standpunct. Betragte vi Bølgerne,

Noter:

- 1) Emil Hannover (1864-1923), dansk kunsthistoriker. Var fra 1894 knyttet til Kunstindustrimuseet, hvis direktør han blev i 1906. Ud gav en række værker om bl.a. Købke (1893), Eckersberg (1898) og Constantin Hansen (1901).

naar de komme imod os, enten lige imod, eller fra den ene eller anden Side, da vise de sig anderledes, end naar de gaae fra os. Komme Bølgerne imod os, da ville vi see deres Overstyrtninger tydeligere i de hvide Skummasser; rulle de fra os, ville vi paa deres Ryg see den ved Overstyrtningen frembragte Skummasse hvirvle sig. See vi tværs imellem Bølgerne, ville begge Dele kunne tildeels sees. Naturen viser os alt dette tydeligt og bestemt, og det bliver Kunstnerens Pligt i det maleriske Billede, der kun faaer Værdi, naar det har Sandhed, at gjengive Naturen".

Eckersbergs dagbøger findes på Det Kongelige Bibliotek. Dagbøgerne omfatter et tidsrum på 43 år fra 1810-1853.

Her finder man ligeledes hans Veirdagbøger 1826-1851.

Eckersberg skrev 2 bøger om perspektiv: "Forsøg til en Veiledning i Anvendelse af Perspektivlæren for unge malere", 1833, og "Linearperspektiven anvendt paa malekunsten". 1841.

ORLOGSSKIBET GYLDENLØVE 1670-1716

Noget om skibet og rekonstruktionen af den nybyggede model i Orlogsmuseet

Niels M. Probst

Orlogsmuseet ejer som bekendt en af verdens fineste samlinger af skibsmødder, men desværre har nogle af de mest dramatiske perioder i vor søkrigshistorie slet ikke været repræsenteret. Det gælder Syvårskrigen 1563-70, Torstenssonfejden 1643-45 og Skånske Krig 1675-80 med det slag der gav os vor største sejr nogensinde: Køge Bugt 1. juli 1677. Vi har ikke haft modeller af skibe, der har deltaget i nogen af disse begivenheder.

Da Peter Maack i 1989 tilbød at bygge en model efter museets eget valg, blev vi hurtigt enige om, at emnet burde være et orlogsskib, der havde deltaget i Køge Bugt-slaget. Når valget faldt på netop Gyldenløve, skyldes det dels, at dette skib havde en historie, der var længere og mere dramatisk end flertallet af datidens skibe, dels at dette skibe er det bedst dokumenterede fra perioden.

Efter svenskekrigene 1657-60 var den danske flåde i en sørgelig forfatning, og økonomisk befandt riget sig på fallittens rand. Ikke desto mindre tog man i 1663 med stor energi fat på en genopbygning af flåden. Men hvor man indtil da over-

vejende havde bygget efter engelske metoder, gik man nu over til at bygge efter hollandske metoder (1). De hollandske skibe var ganske vist svagere og dårligere sejlene end de engelske, men de var til gengæld billigere at bygge (2). I stedet for de engelske skibsbyggere blev to hollandske skibsbyggere indkaldt, mesteren Mathijs Hermansen og mestersvenden Cornelis Thomesen. Om dem sagde man, at Hermansen kunne bygge efter tegninger, og velsagtens også udarbejde dem selv, mens Thomesen, der ikke forstod at bygge efter tegning, til gengæld byggede modeller, der var ligeså instruktive som tegninger (3).

I begyndelsen arbejdede de to skibsbyggere side om side på Bremerholm, men i 1667 blev Thomesen sendt til Hovedøen ved Christiania, hvor der skulle bygges to skibe, en lille fregat og et orlogsskib, på den norske statholder, Ulrik Gyldenløves regning. Der var tidligere blevet bygget en del orlogsskibe i Norge, men nu var der åbenbart opstået mangel på egetræ, for det sværeste tømmer, fire kølstykker, en for- og en agterstav, måtte hentes på Bremerholm.

I 1670 var skibene sejlkære, hvorefter de blev købt af kronen for 10263 Rdl. Orlogsskibet blev opkaldt efter statholderen, og den 17. oktober ankom det til København.

Under Skånske Krig var Gyldenløve udrustet hvert år, og det deltog i alle de store slag. I efteråret 1675 deltog det i hovedflådens operationer i Østersøen. Da flåden returnerede til København sidst i oktober, var 60 mand af Gyldenløves 300 mand store besætning utjenstedygtige på grund af sygdom.

I 1676 deltog Gyldenløve under schoutbynacht Peter Morsing i Gotlands erobring. Sammen med Delmenhorst og Hummeren tvang dets artilleriild fæstningen Visborg til overgivelse.

Senere på året deltog skibet i slaget ved Bornholm den 25-26 maj, hvor Niels Juel udmanøvrerede en dobbelt så stor svensk flåde. Det var også med i slaget ved Øland, der endte med en stor dansk sejr, efter at den svenske flådechef Lorents Creutz havde sat sit flagskib Kronan til ved en fejlmanøvre.

I 1677 deltog Gyldenløve, stadig under Morsing, i slaget ved Møn den 1. juni, hvor den svenske Göteborgeskadre blev ødelagt, og i Køge Bugt-slaget den 1. juli. Her var Gyldenløve viceadmiralsskib i 3' eskadre, hvor tabene var 3 døde og 16 sårede.

Efter nederlaget i Køge Bugt holdt svenskerne sig stort set indenskærs.

Gyldenløve lå i hovedflåden i 1678, og i 1679 konvojerede det en hollandsk koffardiflåde op til Skagen, hvorefter det atter sluttede sig til hovedflåden i Østersøen. I juli deltog det i angrebet på en svensk eskadre ved Kalmar. En aktion der endte med, at det svenske kapital-skib Nyckelen sprang i luften. I vinteren 1679-80 var skibet stationeret på Elben. I 1683 blev Gyldenløve hovedrepareret, og i 1685 var det udrustet, vistnok som flagskib, i den eskadre, der ledsagede kongen på hans rejse til Norge. I 1687 var det admiral Fredrik Geddes flagskib i en eskadre der patruljerede i Vesterhavet og Nordatlanten mod tyrkiske sørøvere, og også de følgende to år var skibet udrustet (4).

Under den Pfalziske arvekrig 1688-97 mellem Frankrig på den ene side og Holland og England på den anden, forsøgte man fra dansk side at eskortere konvojer af handelsskibe destineret til havne på begge sider. Det førte til adskillige episoder. I sommeren 1694 lå Gyldenløve, under kommando af kaptajn Niels Barfod i Kanalen, som eskorte for en stor konvoj af handelsskibe, der skulle til Le Havre. Den 30. juli blev konvojen visiteret af engelske og hollandske orlogsskibe, og derefter beordret ind til the Downs, hvor den ankrede op. Her forlangte man, at Barfoed skulle stryge sin kommandovimpel, dels fordi han befandt sig i engelsk farvand, dels af respekt for en engelsk admiral, der lå her med en eskadre på 20 skibe. Men da

Barfoeds instruks udtrykkeligt pålagde ham, "altid og overalt som Orlogsmænd Vores vimpel fra storstangen at føre, som han ej af nogen af kongen af Englands eller andre skibe formenes", måtte han nægte at opfylde kravet. Først efter en kamp hvor tre blev dræbt og 18 såret, deriblandt Barfoed selv, blev vimpelen strøget, hvorefter englænderne tog skibet i besiddelse. Efter kraftige danske protester blev Gyldenløve dog atter frigivet. (5).

I 1697 blev Gyldenløve atter hovedrepareret. Det var jo nu næsten 30 år gammelt. Skibet var udrustet i 1699 og 1700, og da Store Nordiske Krig brød ud i 1710, var Gyldenløve trods sin alder stadig brugbart. Det blev dog kun udrustet i 1710 og 1711, det sidste år på eskortetjeneste i Kattegat og Vesterhavet. I 1716 blev det kasseret og kort tid efter sank det ved sine forøjninger i flådens leje. Først i 1728 blev det "oprevet" d.v.s. hugget op, og jernværket bjerget (4).

Gyldenløve var et af flådens mest benyttede skibe, det deltog i alle de store operationer og slag, der forekom i løbet af dets knap 45 år lange tjenestetid, samt i en aktion, hvis berettigelse det nok kan være lidt svært at få øje på i dag. En aktion som dels vidner om en utrolig engelsk arrogance, men først og fremmest om hvor langt man dengang forventede, at officerer og mandskab skulle gå for at forsvare flaget og kon-

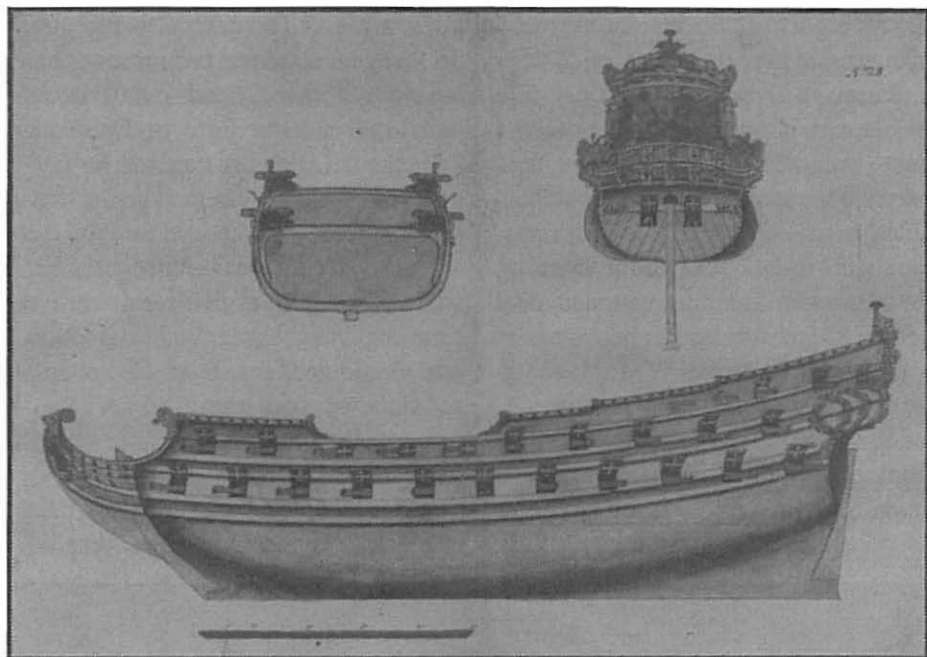
gens ære.

Skibet kan således udmærket fortjene at blive genskabt i modelform, og kilderne omkring det kan som nævnt sagtens bære en sådan rekonstruktion.

For langt de fleste af periodens skibe findes der et udmærket skriftligt kilde-materiale, og Gyldenløve er ingen undtagelse. Skrogets hoveddimensioner, længde, bredde, dybde, dybgang for- og agter samt dækshøjder, fremgår af flere samtidige lister. Der findes flere sæt mål på dets sejl, og med hensyn til rundholter og rig, findes der mål fra skibe, der er direkte sammenlignelige (4).

Med hensyn til det billedlige materiale ligger det generelt noget tungere i denne periode. Det forholder sig mærkeligt nok sådan, at Christian IV periodens skibe billedmæssigt er langt bedre be-lyst end dem fra Skånske Krig.

En af grundene er, at de hollandske skibsbyggere ikke brugte tegninger, en anden at ingen af de modeller, der trådte i stedet for tegninger i datidens approbationsprocedure, er bevaret. De blev formentlig ødelagt ved den store brand i 1795, der jo først og fremmest gik ud over den ældste del af flådens model-samling. Ved godkendelsen af nye projekter til større skibe, foreviste bygme-steren dengang en model, efter hvilken skibet skulle forfærdiges, og "intet siden der udi forandres". Thomesen må altså have haft denne model med til Norge, hvor Gyldenløve blev bygget, og det er



Tegning af approbationsmodel til orlogsskibet Gyldenløve, rimeligvis udført af bygmesteren Cornelis Thomesen. 335x460 mm. Frederik den Femtes Atlas, bd. 53, Det Kongelige Bibliotek. Foto: Jan Iversen.

formentlig grunden til, at der findes en tegning, der tydeligvis forestiller en model af skibet. Denne tegning har antagelig tjent som admiralitetets bevis for hvilken model der var godkendt (6).

Thomesens tegning må således betragtes som en autoritativ kilde, men som arbejdstegning er den ikke meget bevendt, slet ikke når det drejer sig om en spantbygget model i stor skala. Dels indeholder den nogle unøjagtigheder, f.eks. er højderne på agterspejlet forskellige i opstalt og spejltegning, men

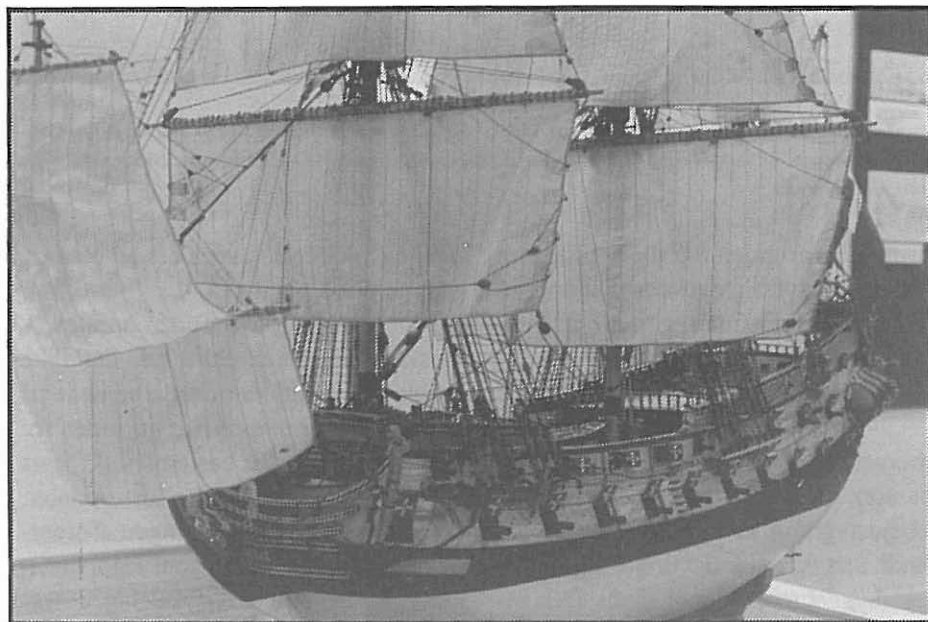
først og fremmest savnes der en plan og et spanterids.

Man har tidligere haft den opfattelse, at skibsbyggere i ældre tid, der ikke brugte tegninger, nærmest arbejdede på øjemål. Det er næppe rigtigt. Inden for alle byggetraditioner bestemtes skrogets form af et antal såkaldte fastespanter, der rejstes inden oplædningen af siderne. Disse spanter blev som regel genereret af tangerende cirkelslag i forskellige proportioner, og de tildannedes liggende på en spanteplan, hvor skibet var konstrueret og tegnet efter geome-

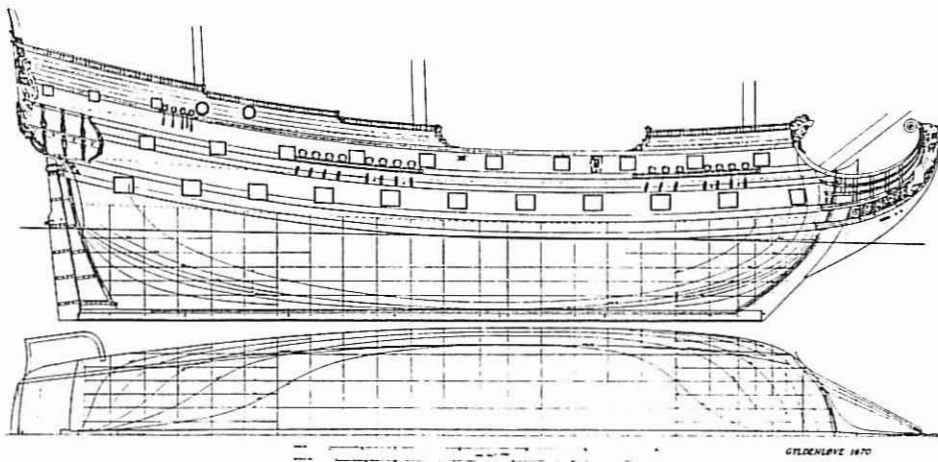
triske metoder i fuld størrelse. Af praktiske grunde blev de langsgående konstruktionslinier ikke tegnet op i fuld længde, men udsat som diagrammer, der kunne rummes indenfor planen, hvis største udstrækning svarede til skibets middelspant. De ældste "Konstruktions-tegninger" tjente formentlig først og fremmest som kommunikationsmiddel mellem bygmester og bygherre, når et ny projekt skulle drøftes. Ved selve byggeriet blev skibet under alle omstændigheder konstrueret i fuld størrelse på spanteplanen, efter den metode der var gængs i det geografiske område, hvor den pågældende bygmester havde rod.

En analyse af Thomesens tegning gør det muligt at udlede de proportioner han har anvendt, så med kendskab til de metoder hollænderne førte til Danmark, kan spanterids og linietegning for Gyldenløve rekonstrueres med god sikkerhed. Det vil af pladshensyn føre for vidt at beskrive rekonstruktionen her, blot skal det nævnes, at den resulterer i et temmelig fyldigt skrog, hvilket stemmer med samtidige beretninger. De hollandske skibe var ikke hurtigsejlere (7).

Med hensyn til riggen indeholder de skriftlige kilder som nævnt mange data, men når det gælder den specifikke ud-



Orlogsmuseets model af Gyldenløve i skala 1:30, skænket af modelbygger Peter Maack den 25. januar 1995. Foto: Jan Iversen.



Moderne rekonstruktion af Gyldenløves linietegning udført af forfatteren.

formning, føringen af fald, skøder og braser etc., er man henvist til visuelle kilder. Her har først og fremmest Orlogsmuseets ældste taklede model dannet forbillede. Denne model, der antagelig hidrører fra 1680'erne, har stadig den oprindelige rigning i behold (6). Den forestiller et skib af omtrent samme størrelse som Gyldenløve, og skønt dens skrog er ret primitivt i udførelsen, virker

riggen saglig og overbevisende.

Gyldenløve-modellen er resultatet af et bevidst forsøg på at genskabe en tabt virkelighed. Og selv om målet ikke har været at fremstille en opvisning i modelbyggekunst, rangerer Peter Maacks model kvalitetsmæssigt blandt Orlogsmuseets bedste.

Noter:

- 1) Niels Probst: Quintus-Tegningerne. I *Marinehistorisk Tidsskrift* 1985/2 pp. 3-19.
- 2) I 1669 ville et handelsskib, som det kostede £ 1300 at bygge i England, kunne bygges i Holland for kun £ 800. S. C. van Kampen: *De Rotterdamse Particuliere Scheepsbouw in de Tijd van de Republiek*, Assen 1953, p. 80.
- 3) H. D. Lind: Om nogle danske Orlogsskibe paa Kong Christian den Femtes Tid. I *Tidsskrift for Søværnen* 1917, pp. 343-390.
- 4) Alle oplysninger findes i Orlogsmuseets skibsbarkiver.
- 5) Victor Hansen: *Vore Søhelte*, Kbh 1898, giver en udførlig omend noget fantasifuld fremstilling af episoden.
- 6) Niels Probst: *Skånske krigs orlogsskibe*, et forsøg på en vurdering af samtidens billedmateriale. I *Maritim Kontakt* nr. 12, Kbh. 1988, pp. 17-57.
- 7) Niels Probst: *Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet*. I *Maritim Kontakt* nr. 16, Kbh. 1993, pp. 7-42. Her beskrives såvel de forskellige byggetraditioner som Gyldenløves rekonstruktion.

Marinens Bibliotek flytter!

Marinens Bibliotek, der siden august 1931 har haft til huse i Søkvæsthuset, Overgaden oven Vandet, flytter i løbet af marts 1995 til nye lokaliteter på Marinestation Holmen. Biblioteket vil derfor være lukket for ekspeditioner fra 6. marts til 3. april 1995, hvor flytningen forventes at være overstået og biblioteket åbner for publikum. De nye lokaler er beliggende på Nyholm i umiddelbar nærhed af Nyholmsbroen og Maskingraven.

Adressen bliver:

**Marinens Bibliotek
Vej 20, Bygning 37
Holmen
1433 København K.**

Tlf. 31 54 73 82 (udlån) og 31 54 32 93 (bibliotekar) samt Fax: 32 96 31 71

Åbningstiden er:

**Mandag til fredag kl. 0900 - 1500,
tirsdag desuden til 1800. (Bemærk ændring!)**

Adgang til biblioteket vil kunne foregå gennem Værftsbrovagten for enden af Prinsessegade, alternativt med Marinestationens færgebåd (gratis) fra Ndr. Toldbod for enden af Esplanaden til Maskingraven. Afgang ca. hver 30. minut, et kvarter over og et kvarter i hel. Sidste afgang mandag og tirsdag kl. 1700 og onsdag, torsdag, fredag kl. 1600. Kongebrovagten på Refshalevej vil også kunne benyttes til kl. 1630. Passerseddel for civile lånere vil blive udleveret ved indpassage på Marinestation Holmen.

På grund af pladsmangel må opgavebilledet desværre udgå.

Billedet i forrige nummer var en affotografering af et ældre postkort, visende den tyske Marinestation i Sønderborg, taget omkr. 1910.

Den heldige vinder blev H.C.J. Knabe, Brorsonsvej 17, 2630 Taastrup, som har fået sin præmie tilsendt.