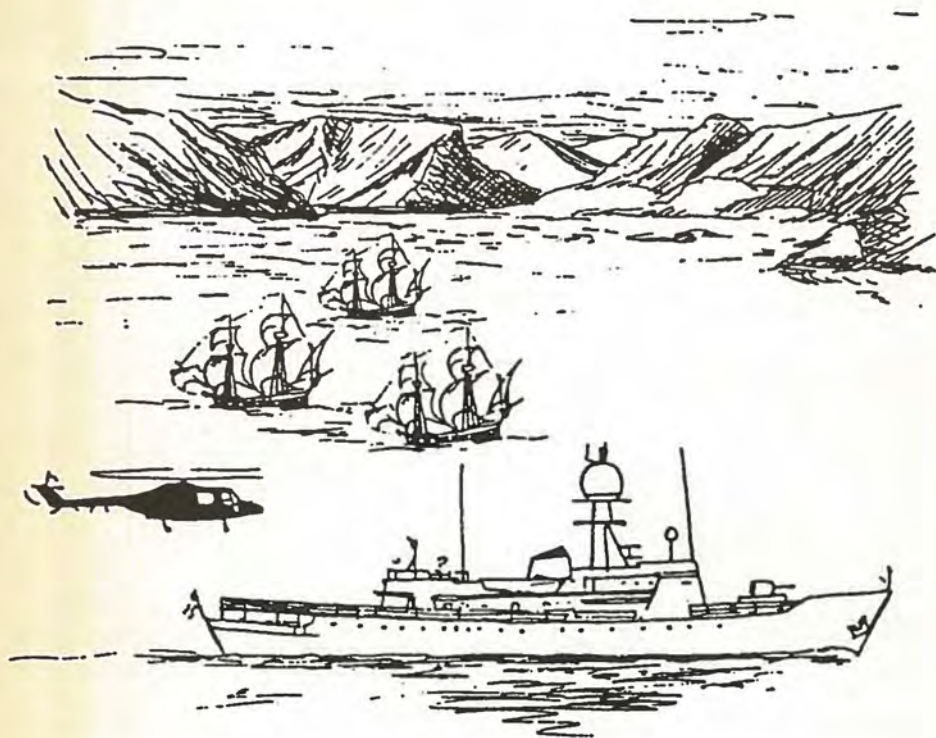


Flåden i Nordatlanten



Dansk inspektionstjeneste i 400 år

FORORD

Siden Kong Hans i begyndelsen af 1500-tallet byggede og udrustede den første egentlige danske orlogsflåde, er denne flådes dygtige, betydningsfulde og for kongeriget ofte afgørende indsats i danskernes bevidsthed næsten udelukkende knyttet til begivenhederne i Østersøen, de danske stræder, Kattegat, Skagerrak og Nordsøen.

Det er meget forståeligt, for kampene mellem lübeckerne, svenskerne i hundreder af år, englænderne og østrigerne havde direkte indvirkning på landets eksistens som fri nation og fandt sted så tæt på rigets grænse, at efterretningerne nåede hurtigt frem.

Peder Skram og Herluf Trolle, Christian den IV, Niels Juel og Gyldenløve, Tordenskiold, Olfert Fischer, Willemoes og Suenson er kendte og elskede for deres dåd, og stednavne som Kolberger Helde, Køge Bugt, Dynekilen, Københavns Rhed, Sjællands Odde og Helgoland lever i historiebøgerne og de generelle søkrigshistoriske værker.

Danske digtere har skrevet om disse mænd og deres bedrifter; Christian Winther har dem med i "Ved toldboden steg en matros i land", Axel Juel i mangfoldige digte og Grundtvig skrev om Willemoes i "Kommer hid, I piger små!".

Lidet kendt er det imidlertid, at der samtidigt med mange af disse begivenheder i hundreder af år også i Nordatlanten er ydet en betydelig indsats af værdi for Danmark. Her er ofte tale om en indsats, som har kostet store anstrengelser og afsavn, som har medført kamp på liv og død, og som har forsvaret indbyggernes i de fjernere dele af riget, rigets suverænitet og interesser, og som utvivlsomt også har bidraget til at give os kulturelle påvirkninger og en videre horisont.

Frederik den II var den første danske konge, der over for andre landes regeringer demonstrerede evnen til at bruge somagt repræsenteret ved optræden af flådeenheder i nordatlantiske farvande fra Grønland over Island og Færøerne til Nordnorge. Således sejlede en eskadre på 8 orlogsskibe fra København den 5. juni 1587 for at forhindre fremmed fiskeri og handel på Finmarken, Færøerne og Island; dette togt for 400 år siden betragtes som vor flådes første egentlige fiskeriinspektionstogt.

Indsatsen i disse mange år har varieret stærkt efter behov og ikke mindst rådige ressourcer, og er nu igen inde i en meget aktiv periode, idet omtrent hver tredje af søværnets sejlene personel i dag har tjeneste i Nordatlanten.

Dette skrift giver en orientering om den danske flådes, og i den nyeste tid det danske forsvars, maritime indsats i det nordatlantiske område gennem de sidste 400 år. For udarbejdelsen står Chefen for Inspektionsskibseskadren, kommandørkaptajn I.R. Michelsen, som har været assisteret af søofficerer og myndigheder omtalt i afsnittet med kildeangivelser.

Det er mit håb, at dette velskrevne og spændende skrift må bidrage til at udbrede kendskabet til den danske flådes lidt upåagtede, men interessante, omfattende og betydningsfulde indsats i de seneste 400 år i det nordatlantiske område.



J.F. BORK
Kontreadmiral

Chef for Søværnets operative Kommando

INDLEDNING.

Den 5 JUN 1587 afsejlede en eskadre på 8 orlogsskibe og 5 lette skibe og pinker fra Københavns red, under kommando af kaptajn Alexander Durham, for at forhindre den engelske handel på det nordlige Rusland, og for at forbyde fremmede at fiske og handle på Finnmarken, Nordlandene, Island og Færøerne.

Denne begivenhed betragtes sædvanligvis som indledning til den inspektionstjeneste, som Danmark siden da har udført i de nordlige dele af riget, omkring Grønland og Færøerne, og tidligere også ved Island, Norge og Spitsbergen.

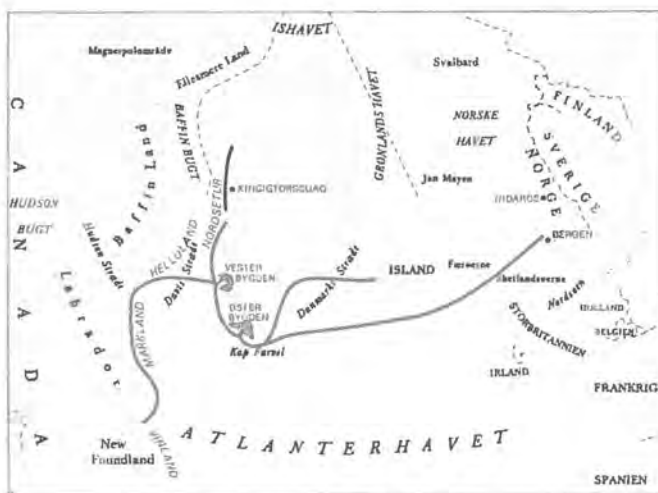
Det er naturligt at spørge, hvorfor det skete på netop denne dag for 400 år siden, og hvad det var for en udvikling der havde medført, at man i 1587 fandt det nødvendigt at sende en ganske betragtelig styrke af skibe og mænd på en rejse fjernt fra Danmark, for at løse en ny og ganske omfattende opgave. Svaret er forholdsvis enkelt. Nok havde der tidligere været stridigheder om handels- og fiskerirettigheder, såsom de islandske torskekrige fra begyndelsen af 1400-tallet, men sådanne stridigheder havde mest været af lokal karakter, og var blevet løst lokalt. I slutningen af 1500-tallet var verdensbilledet blevet et ganske andet og mere globalt, de enkelte landes interessesfærer strakte sig vidt omkring, specielt over oceanerne, og fremfor alt, det var nu muligt at udøve magt og indflydelse over store afstande.

Denne tid var opdagelsesrejsernes tid, med en markant udvikling af skibe, navigationsmidler og søkort, som gjorde det muligt at sejle rutinemæssigt på oceanerne. Som følge heraf skete der også en betydelig udvikling af fiskeri og hvalfangst i fjerne farvande, og en tilsvarende udvikling i handelen tværs over oceanerne. Endelig udbygges orlogsflåderne, også i Danmark, og skibenes kampkraft forøges voldsomt ved indførelsen af kanoner og andre ildvåben, hvorved det bliver muligt for kongemagten at håndhæve retten til store havområder, og at forbyde andres fiskeri, handel og sejlads.

Det er derfor helt naturligt at også Danmark i denne periode sidst i 1500-tallet vender blikket fra de hjemlige farvande og nabostridigheder med Sverige og andre, og i stedet skuer ud over oceanerne, fascineret af de rigdomme der er at hente i havet og ved handel med fjerne lande, og det er lige så naturligt at tanken følges op af dristig og energisk handling. Dansk fiskeri og handel på de fjerne have vokser, eskadrer sendes ud for at bekæmpe fribyttere, for at forbyde andres fiskeri og handel, og for at beskytte egne skibe og besiddelser, og ekspeditioner sendes ud for at opdage nye muligheder.

Således indledes et halvt årtusinde efter vikingetiden en ny maritim ekspansion, en ny dansk stortid på oceanerne. "Kongens strømme" strækker sig

i denne periode efterhånden over hundredtusinder af kvadratsmil, fra langt ind i Østersøen til langt på den anden side af Nordkap, og herfra over Spitzbergen, Færøerne og Island til Grønland.



Vikingernes sejlader.

Det er sent denne udvikling kommer til Danmark. Opdagelsesrejsernes tid er begyndt over hundrede år tidligere, med portugisernes rejser til Indien og Kina, og med Columbus' opdagelse af Amerika, der følges op af andre opdagelsesrejsende til Sydamerika, til Stillehavet og til østkysten af Amerika i 1500-tallet. Men disse nye verdener er i høj grad forbeholdt de sydeuropæiske lande, idet et paveligt dekret i 1494 opdeler den nye verden i portugisiske og spanske interessesfærer, og således forbeholder den nye verden for disse to lande. De nordeuropæiske lande må derfor nøjes med at drive handel og fiskeri i de nordligere dele af Atlanten, og tvinges også til at søge søvejen til Indien nord om Asien eller Amerika.

Denne søgen begynder med Hugh Willoughby's rejse nord om Norge 1553, hvor han opdager Novaja Semlja, fortsætter med Frobisher og Davis' rejser til Canada og Grønland i 1576 og 86, Barents og Jan Mayens rejser omkring århundredskiftet, Cunningham og Lindenows til Grønland i 1605-07, og Hudson og Jens Munks til Hudsonbugten i 1610 og 1619. Det lykkedes ikke for nogen af disse at finde en genvej til Kina og Indien - først i dette århundrede lykkedes det overhovedet at nå til Stillehavet gennem polarområdet - men opdagelserne og udforskningen af de nordlige farvande fik alligevel en meget stor betydning, især politisk. De af kongemagten udsendte opdagelsesrejsende har nemlig som

opgave ikke bare at finde nye lande, nye fangstområder, eller nye handelsmuligheder, men at sikre overhøjhedsretten til de nyopdagede lande og omgivende farvande.

Derfor får disse enkelte skibe eller eskadrer en så voldsom betydning, en betydning der forekommer uforholdsmæssigt stor i betragtning af, at Nordatlanten længe før disse rejser er sejlet tyndt af driftige fiskere og handelsmænd, som år for år er sejlet længere og længere i deres søgen efter flere fisk, flere hvaler og andre havdyr. På en af sine rejser til Grønland møder Davis således en spansk hvalfanger i det stræde, som han har givet navn, og allerede fra midten af 1500-tallet kommer der hver sommer hundredvis af fartøjer fra Biskayen, Frankrig, Nederlandene og England til Newfoundland for at drive et intensivt fiskeri på bankerne efter torsk, der saltes ned ombord i tønder som "grøn torsk", eller behandles i land ved let saltning og tørring på stilladser, til stokfisk eller tørfisk. Det er tankevækkende, at der i en lang periode, i en hel menneskealder før den engelske kolonisation af Nordamerika tager sin begyndelse, hvert år sejler hundreder af skibe til Nordamerika, bemannet med tusinder af mennesker, der som en selvfølge går i land på dette nye kontinent, bygger saltehus og tørrestativer, handler med de indfødte og opmåler kysten og gode ankerpladser, alt uden at have ambitioner om at tage dette land i deres besiddelse. Landet og fiskeriet er frit for alle nationer.

Anderledes ser det ud for de områder, der hører under en konges højhedsret. Allerede i begyndelsen af 1400-tallet udspillede den første islandske torskekrig mellem den dansk-norske kongemagt og England, som i de næste 150 år dominerede fiskepladserne omkring Island, især ved Vestmannaøerne, der var centrum for fiskeriet. Det engelske parlament vedtog love og forordninger om tørfiskhandlen, men disse blev ikke overnødt, og i 1447 opbragte Danmark nogle engelske skibe i Øresund i et forsøg på at tvinge England til forhandling om besejling af de norske skatlande, d.v.s. de lande hvor det dansk-norske kongerige opkrævede skatter og afgifter, også for fiskeri og handel.

I et forlig i 1449 anerkendtes den dansk-norske konges overherredømme over Island samt retten til at udstede tilladelser til besejling af landet, og i et senere forlig af 1465 blev Islands særstilling igen anerkendt. Hanseatisk intervention var formentlig årsag til, at englænderne nok kunne få pas til sejlads på Island, men ikke til Finmark og Helgeland, med mindre de var slået ud af kurs. Stridigheder, som fulgte i årene derefter, medførte en stigende interesse for besejling af Island fra Hamborgkøbmændenes side, og Hamborg var i lang tid allieret med Danmark-Norge imod England om sejladsen på Island, mens Lübeck varetog handelsinteresserne i Norge.

Trods forlig og fredsaftaler tog de engelske fiskere ikke det danske overherredømme højtideligt, og fiskede i høj grad uden pas, til tider assisteret af engelske orlogsskibe, der bl.a. i 1484 udsendtes for at beskytte fiskerflåden.

I de norske kystnære farvande var udviklingen lidt anderledes, idet fiskeriet stort set forblev på nationale hænder, mens handlen i lang tid blev varetaget af lübeckerne. I løbet af 1500-tallet ændredes magtforholdene i Nordeuropa imidlertid radikalt, og englændere, hollændere og franskmænd forsøgte langsomt at overtage handlen og fiskeriet, især hvalfangsten, i Norskehavet og Barentshavet. Hertil kom, at svenskerne i 1581 erobrede Narva og dermed afskar Rusland adgangen til den finske bugt og Østersøen, hvorved Arkhangelsk i Hvidehavet fik stigende betydning for det frembrusende russiske rige, søvejen langs Norges Kyst fik dermed også forøget interesse for handlen på Rusland.

For den danske kongemagt tilspidser situationen sig således hen mod slutningen af 1500-tallet. Englændere, franskmænd og hollændere presser på for at få en større andel i fangsten af fisk og hvaler i Nordatlanten, som Danmark betragter som sin ret, og englænderne prøver nu også at besejle Rusland nord om Norge, en rute hvor den danske krone opkræver told. Skal Danmark hævde sin overhøjhedsret over disse have, er tidspunktet nu kommet, hvor der må anvendes våbenmagt, ikke til krig, men til maritim tilstedeværelse og håndhævelse af suveræniteten ved indsats af flådestyrker.

Flåden var imidlertid også på dette tidspunkt vel udbygget og egnet til løsning af denne opgave. Fra at være en flåde, der kun blev samlet når landet drog i ledning, ved udskrivning af skibe med mandskaber fra de forskellige dele af landet, var der siden kong Hans' tid etableret en egentlig flåde af kongelige orlogsskibe, bemandede med høvedsmænd, skippere, bådsmand og konstabler m.fl. I 1563, ved indledningen til syvårskrigen mod Sverige, førte Peder Skram således kommandoen over en flåde, som Holberg beskriver som "en af de anseeligste, dette rige nogen tid har bragt til veje", den bestod af 27 orlogsskibe og en del mindre enheder, med en samlet besætning på 4600 mand. Efter afslutningen af krigen reduceredes mandskabet betydeligt, idet kongen i realiteten kun udrustede skibe eller eskadrer efter behov for særlige opgaver, og som regel kun i sommerhalvåret, men flåden var trods dette nu en permanent del af statsmagten, og kunne dermed også bruges til andet end egentlige krigsopgaver.

Opgaverne i fredstid var mangeartede. Enkelte skibe eller mindre eskadrer blev udsendt med kongens hoffolk til rigets fjernere dele for at varetage kongens interesser, eller de blev udsendt til andre lande for diplomatiske forhandlinger, og flåden blev tillige brugt ved ceremonielle lejligheder. Så-

Iledes nævnes det, at en "overmåde herlig og velbygget flåde" samledes på Københavns red i 1572 ved Frederik II's formæling, og i 1589 afsejlede en eskadre på 14 store krigsskibe og en del lette skibe med kongens søster Anna, der skulle formæles med kongen af Skotland, Jacob VI. Rejsen måtte opgives på grund af dårligt vejr og Jacob rejser i stedet til Danmark for at blive gift, og det følgende år anvendes en lige så stor eskadre til at føre Jacob VI og hans dronning fra København til Skotland.

En mere hyppigt forekommende opgave var at beskytte skibsfarten mod fribyttere, der huserede vidt omkring, således blev skibsfarten i Nordsøen efter syvårskrigen ofte forulempet af spanske udliggere fra Dunkerque, der på grund af krigen mellem Filip II af Spanien og De forenede Provinser i Nederlandene anså den dansk-norske konge for deres fjende, og dermed dansk-norske skibe for god prise. Også i Østersøen optrådte der sørøvere og kapere efter syvårskrigen og næsten hvert år blev der udsendt skibe eller mindre eskadrer for at "eftertrægte sørøvere og fribyttere, og rense kongens strømme".

At "strømmene" var kongens, blev taget bogstaveligt. Kongens overhøjhedsret over skatlandene og de omgivende farvande gjaldt ikke blot retten til at opkræve told og afgifter af handel på de pågældende lande eller af fiskeriet, men også til at opkræve afgifter for almindelig besejling af disse farvande, bl.a. den engelske sejlads nord om Norge til Rusland.

For at hævde denne ret udsendtes i 1582 en eskadre under kommando Erik Munk, med instruks om at opbringe fremmede skibe, der sejlede langs den norske kyst for at handle med russerne. Det lykkedes eskadren at opbringe 3 engelske handelsskibe, og på denne baggrund fik Frederik II's udsendte diplomat, Henrik Ramel i juni 1583, den engelske konge til at indgå en aftale om at betale den danske konge 100 rosenobler årligt for tilladelse til at benytte søveje nord om Norge. Samme år undertegner også Frankrig en lignende aftale. Det vigtigste resultat af disse aftaler var, at førende europæiske nationer nu havde anerkendt de dansk-norske territorialrettigheder i dette område, men disse rettigheder måtte nu også forsvares, suveræniteten måtte håndhæves, ikke blot for farvandene omkring Norge, men også for farvandene omkring den dansk-norske kongemagts skatlande, Færøerne og Island, og det af Davis genfundne Grønland.

Derfor afsejler eskadren på 8 orlogsskibe og 5 lette skibe fra København den 5 juni 1587 for at varetage statens interesser på kongens strømme, og dermed begynder den danske maritime indsats i Nordatlanten, en indsats der er fortsat gennem 400 år til i dag, dog under stærkt varierede former og omfang, alt efter behov og rådige midler.

Chefen for eskadren var kaptajn Alexander Durham, en skotsk adelsmand, der kom til Danmark under syvårskrigen som chef for nogle skotske hjælpetropper, men senere trådte i den danske konges tjeneste og bl.a. var skibshøvedsmand og kaptajn i flåden i næsten 30 år, til sin død i 1600. Ved at følge Alexander Durhams karriere får man et godt indblik i adelen og flådens vilkår på denne tid, og de maritime opgaver der skulle løses i disse såkaldte fredsåre, der dog i høj grad var præget af uoverensstemmelser og magtanvendelse på havet.

Efter fredsslutningen i december 1570 forblev Alexander Durham i Danmark, og nævnes i januar 1572 som ansat ved hoffet som hofjunker, indtil han blev ansat som skibshøvedsmand i august 1573, med en årlig pension på 300 daler. I 1575 ansættes han for livstid, og gifter sig samme år med Mette Urne, datter af en tidligere afdød rigsråd, Johan Urne til Rygård, og han opnår derved en værdifuld slægtsforbindelse til ansete danske adelsslægter.

I 1576 får han sine første udkommandoer som chef, først med STRUDSEN i 3 måneder, og senere med DANSKE HANEN som admiral, d.v.s. som chef for et antal skibe. Det følgende år forretter han ikke tjeneste til søs, men udtager bådsmand på Fyn og i Rudkøbing. Ved kongeligt dekret var fastsat hvor mange matroser og konstabler de enkelte købstæder og sogn skulle stille, det drejede sig om 10-20 for købstæder som Aalborg og Randers, og 4-6 mand fra et almindeligt sogn, en tung byrde, som borgerskabet da også prøvede at snyde sig fra, ved at sende uduelige folk i de udtagnes sted. Det pålagdes derfor Alexander Durham af føre streng kontrol med navnene og at indsende navnelister. Tjenestetiden var på denne tid 5 år for de udtagne bådsmand.

1578 var et travlt år, efter at have udtaget bådsmand fik han i foråret kommandoen over en eskadre, der skulle føre kongens sendebud Jacob Ulfeldt til Øsel. Her skulle han efterlade et af skibene, ELEFANTEN, men komme hjem med de øvrige, "eftersom ingen fribyttere var ude". Da der alligevel optrådte fribyttere i Østersøen, blev han i et nyt kongebrev i juni beordret til at krydse i Østersøen med 3 galejer, en ny type skibe, disse galejer blev befalet bygget i Norge i 1576, og var mindre sejlførende skibe, der også kunne roes, armeret med ca. 10 kanoner.

I 1579 afstod han sin årlige pension mod at få Salten len, en for den tid sædvanlig praksis for aflønning af kongens tjenere, som tillige var meget hensigtsmæssig for kongen, idet den pågældende adelsmand dermed også forrettede tjeneste som lensherre og skatteopkræver. For Alexander Durham var skiftet imidlertid ikke særlig profitabelt, og i 1586 afstår han igen lenet og får sin pension igen, dog nu reduceret til 200 daler. Senere blev han forle-

net med nogle af kronens gårde i Norge, og med Ide og Marker skibrede i Akerhus len, mod igen at afstå pensionen. Skibrede var fra ledingsflådens tid, d. v.s. år ca. 950, betegnelsen på et område stort nok til i ledingstider at skulle stille et bemandedt skib til rigets forsvar.

Alexander Durham synes imidlertid trods len eller pension, samt indtægter fra hustruens godser, ikke at kunne få pengene til at slå til, og måtte en overgang forstrækkes med rede penge fra kronens kasse. Han boede på Højsgård ved Hårby på Fyn, hvor han og hustruen havde nogle besiddelser, ligesom han havde fæstet Hårbu og Otterup sogne.

I årene 1580 og 81 var han hvert år i Østersøen for at eftertrægte fribyttere, men i 1582 vender han sig fra Østersøen nordpå, idet han som chef for PRINSEBARKEN, et af flådens største skibe med 64 kanoner, indgår i Erik Munks eskadre, der skal forhindre fremmede skibes sejlads langs den norske kyst til Rusland, og som ved sit heldigt gennemførte togt lægger op til, at England anerkender dansk overhøjhedsret i disse farvande. Selvom han i de følgende år igen sejler i Østersøen, er han således kendt med farvandene nordpå, da han 5 juni 1587 afsejler med sin eskadre fra København.



Nordkap.

I bestallingen for Alexander Durham, som admiral på skibet GIDEON, anføres det, at han med de ham tilfornordnede skibe skal begive sig i Vestersøen ved Lindisnes, og under Norge, så vidt kongens lande og rigets strømme strækker sig, for at holde strømmene rene, så kongens undersætter og andre søfarende ikke skulle blive overfaldne og plyndrede på deres retfærdige rejse af sørøvere eller andre modvillige. Mærker han sådanne, skal han gøre sig flid for at få fat på dem, hvem de så end ere, og føre dem til København.

Samtidig får Christoffer Valkendorf, den kongelige rentemester, besked

på at videresende bestallingerne til de øvrige skibshøvedsmænd, der skal indgå i eskadren, og at lade skibene forsyne med fetalje, munition og andet tilbehør. De andre skibshøvedsmænd er Normand de la Nauette på JOSAFAT, Børge Trolle på RAFAEL, Hans Roskei på MICHAEL, Silvester Franck på GABRIEL, Gillebert Jung på SAMSON, Steen Madtzen på JOSVA, og Morten Skinckel på DRAGEN.

I Juli får Alexander Durham et nyt brev, hvori det anføres, at der er kommet mangfoldige klager fra kongens undersætter over, at udliggere fra Dunkercken uden al besked plyndre dem i deres retfærdige handel og næring, hvor de kunne få fat på dem, og, når de anholde om restitution, regner kongen for deres øvrigheds fjende, gøre godset til prise og kræve stor ranson af skipperne, styrmænd og andre skibsfolk, skønt kongen ikke ved af at have noget fjendskab med kongen af Spanien eller med de forenede provinser i Nederlandene. Da kongen ligesåvel som andre kristne potentater bør og vil forsvare sine undersætter, skal Alexander Durham, såfremt han på den rejse, han nu er forordnet på, på rigets strømme i videste udstrækning, træffer dunkerske orlogsskibe eller udliggere, eller skibe, tilhørende dem i Dunkircken, og han med de skibe, han har, kan gøre sig til herre over dem, bemægtige sig dem og føre dem til København med skibsfolk og gods.

Ombord i GIDEON har Alexander Durham med sig bl.a. Karsten Pedersen som skipper. De adelige skibshøvedsmænd, der af kongen blev udnævnt til kaptajner, havde sjældent nogen maritim uddannelse, det var derfor nødvendigt at der ombord fandtes en i det praktiske liv uddannet sømand, der kunne forestå navigeringen under kaptajnens overtilsyn, og som ligeledes førte kommandoen over underofficerer, skibsfolk, soldater og bøsseskytter. Skipperen skulle holde en bog, hvori optegnes "rejse, kurs, sejlads, hvad vind hver dag er, hvad tid anker løftes og sættes, hvornår losses og lades, hvor tit sejlene tørres, og in summa, hvad hver dag sig tildrager", kort sagt, en skibsjournal. Skipperens virksomhed var iøvrigt ordnet således, at hver skipper havde sit skib at stå til ansvar for, når flåden var i lejet, hvilket indebar "at holde rigtigt inventarium og regnskab over sit skibs redskab, fortøje skibet godt i vinterlejet, renholde, klæde, lapsalve og smøre det til dets bevarelse".

For dette fik han årligt 30-100 daler, alt efter skibets størrelse, samt en fløjte af sølv, der udleveredes ham som tegn på værdigheden når han tiltrådte embedet, men som blev krævet tilbage, når han afgik ved døden. Skipperne havde mange andre pligter på Holmen, bl.a. i forbindelse med proviantering, vagt på skibene, og tilsyn med fattigbøsserne. Udover lønnen havde de tillige fri bolig, årsklæde og sædvanlig underholdning, men mange havde også andre indtægter, bl.a. ved at holde ølsalg eller lignende.

Det samlede antal skippere var ikke stort, i 1621 nævnes det at der er 42 skippere i kongelig tjeneste. Antallet af officerer var også yderst beske-



Christian IV på Bremerholm.

dent, for 1588 nævnes et samlet antal på kun 21 ialt, og dette tal vokser kun langsomt, således at der i Christian IV's tid, bortset fra krigsårene, sjældent var mere end et halv hundrede. De fleste var danske eller norske, men der var dog også en del af hollandsk, tysk, engelsk eller fransk oprindelse. Lidt under halvdelen var adelige.

Skibsofficererne antoges i almindelighed i tjenesten af kongen selv på forslag af rigets eller Holmens admiral. Ifølge instruksen for sidstnævnte på Christian IV's tid måtte ingen betroes eller bestilles for skibsofficer, med mindre han "til den bestilling dygtig kunne være", men det synes at have været beskedent hvilke krav der stilledes. Der fordredes nogen praktisk sømandskab og erfaring af de borgerlige aspiranter, og den sædvanlige ridderlige færdighed af de adelige, men der synes ikke at være oprettet nogen ordnet uddannelse for aspiranterne. Modsat i Sverige, hvor man havde tænkt sig at officererne skulle tilholdes at lære selv at forstå alt hvad der hørte til søværnet, og indskrev bøger bl.a. om andre nationers "fornemste admiraliteters tilstand, vilkår og mærkelige bedrifter til søs", synes den danske marinestyrelse ikke at have fundet det samme nødvendigt. Fra tid til anden besværede

kongen sig over officerers udygtighed, men man må antage, at det i rigets arkiver navnlig er klagerne og sagerne mod søofficerer, der er bevarede for eftertiden, og der ikke på dette grundlag kan laves en retfærdig statistik. Der er da også bevaret vidnesbyrd om at officererne roses for dygtig og ærlig indsats.

Kaptajnen blev medgivet en instruks, som - ofte meget omstændeligt - angav den opgave han skulle løse, denne instruks var hemmelig, men tillige fik kaptajnen et søpas, der angav rejsens formål mere generelt, og kunne forevises i påkommende tilfælde. Kaptajnen havde det egentlige ansvar for togtet og for opfyldelsen af formålet med togtet, og måtte føre journal over hele rejsen, hvilket sted man befandt sig, om man søgte havn af nød, over mandskabets vekslende størrelse, og regnskab med proviant, kugler og krudt. Han kunne bl. a. risikere selv at måtte betale for salutskud og andre æresskud, som ikke var fastsat i reglementet.

Forholdene ombord var yderst beskedne, også for kaptajnen, der dog havde egen kahyt, med køje, bord og stole, og et fyrfad at varme sig ved. Også de øvrige befalingsmænd, løjtnanten, skipperen, et par styrmænd, bartskæreren og eventuelt en præst levede under beskedne, men dog tålelige forhold, for mandskabet var forholdene derimod ganske usle. Bådsmandene og konstablen levede på batteridækket, der som regel henlå i mørke på grund af brandfaren ved levende lys, køjer fandtes ikke, man sov op ad en rulle tov eller på en bunke sejls hvis muligt, og beholdt det samme tøj på hele tiden. Også maden var slet, den bestod af brød, grød, ærter, saltet flæsk, klipfisk og spegesild, samt øl.

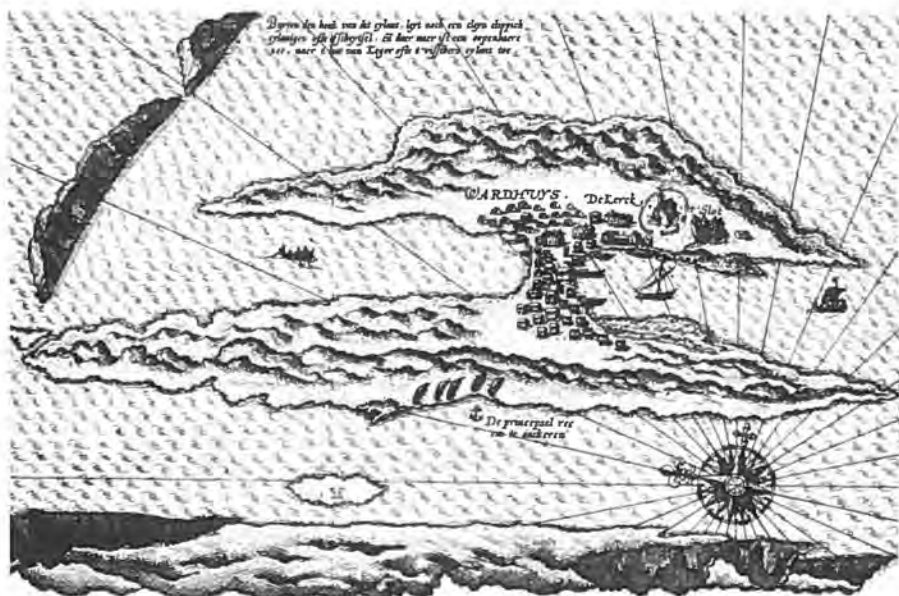
I Christian III's artikler fra 1555 fastsættes, at ølrationen var en tønne øl i etmålet (d.v.s. i et døgn) for 30 landknægte, eller for 24 matroser, ikke fordi matroserne var mere drukfældige, men velsagtens fordi de under sejladsen arbejdede mere end soldaterne, og man drak øl af den simple årsag, at dette (og vin til officererne) kunne holde sig. Ferskvand kunne ikke opbevares uden hurtigt at blive råddent, og var følgelig noget man ofte kun fik hvis man opsamlede regnvand, eller hvis man hentede det ved en kilde i land.

De beskedne forhold skyldtes at skibene, set med nutidens øjne, var meget små, hvilket igen skyldtes de forholdsvis beskedne ressourcer man rådede over i form af arbejdskraft og materialer. Det svenske regalskib WASA fra 1628 var et af den svenske flådes største på den tid, men er kun ca. 45 m langt, 11 m bredt og med en dybgang på 5 m, og højden på batteridækket er kun ca. 170 cm.

De største danske skibe, som FORTUNA med 80 kanoner, og PRINSEBARKEN med 64 kanoner, har været af omtrent samme størrelse som WASA, men hovedparten af skibene i flåden var mindre, med 12 til 42 kanoner. Alexander Durhams

flagskib i 1587 GIDEON, der var på 30 kanoner, har antagelig haft en tonnage på omkring 500 tons, og en besætning på omkring 50 mand.

Efter 1587 vekslede Alexander Durham tjeneste en hel del. Han deltog i Maj 1588 i Frederik II's ligfærd, og var med på de to skotske rejser i 1589 og 1590 i anledning af prinsesse Anna's giftermål med Jacob VI. I 1591 var han som chef for JOSAFAT underadmiral i Peter Munks eskadre, der fører den senere Christian IV til Norge for at hylles, eskadren skal undervejs også bekæmpe sørøvere. I 1593 var han igen admiral for en eskadre, bestående af RAFAEL som kommandoskib, og DUEN og UNGE HJORT, der skulle krydse i Vestersøen, for at overmande de skibe, som "under skin af købmandsskab spoliere de søfærende mand", det vil sige beskyttelse af skibsfarten. For håndhævelse af suveræniteten skulle han tillige sikre sig, at fremmede skibe skulle stryge deres sejl, hvis de var modvillige hertil skulle han stoppe dem ved at skyde efter dem, og derefter tvinge dem til at betale det krudt og lod som var anvendt imod dem.



Vardø.

Bl.a. på grund af sygdom kom Alexander Durham ikke ud at sejle igen før i 1599, hvor han som underadmiral i JOSAFAT, under Børge Trolle i GIDEON, deltog i Christian IV's berømmelige nordlandsfærd, hvor kongen som kaptajn Christian Frederiksen på VICTOR ikke blot morede sig overdådigt undervejs, men også gjorde en god indsats for at hævde suveræniteten og forhindre fremmede skibes sejlads og fiskeri. Adskillige skibe blev opbragt og indlemmet i den danske flåde, hvorefter eskadren forlagde til Vardø, hvor man gennem flere dage fejrede det heldige udfald af togtet. Mens man sad ved bordet, fik Alexander Durham imidlertid et slagtilfælde, og blev båret hen i præstens hytte. Kongen bevilgede ham på vejen hjem en halv ame rinskvin og to tønder tysk øl til skibsbehov, uden at dette medførte nogen bedring, og Alexander Durham lå syg hele sommeren i København, hvor han i Oktober tilstås en understøttelse på 100 daler, da der "dagligen her i byen i hans sygdom meget opgår". Han transporteres til Højgård, og dør her den 31 Januar 1600, hvorefter han jordfæstes 12 Marts 1600 i Hårby Kirke. Hans og Mette Urnes ligsten er i dag opsat i kirkenes våbenhus.

EKSPANSIONEN UNDER CHRISTIAN IV.

Udover de omtalte togter som Alexander Durham deltog i, udsendtes også andre eskadrer i slutningen af 1500-tallet for at beskytte skibsfarten, og for at forhindre andre nationers fiskeri og handel. Bl.a. krydsede Børge Trolle i 1588 med en eskadre af lette orlogsskibe under de jyske og norske kyster, mens Simon Salingen krydsede under Nordlandene, og Børge Trolle blev i 1595 igen sendt i Nordsøen med en eskadre for at beskytte skibsfarten mod nederlandske kapere, og for at sikre at fremmede skibe uden pas ikke sejlede nord om Norge til Rusland.

I 1596 får Simon Salingen samme opgave, og det må antages, at der derefter hvert år sendes enkelte skibe ud for at løse disse opgaver.

Under Christian IV regeringstid bliver indsatsen imidlertid væsentligt forøget, både hvad angår omfang og opgaver. Kongens togt til Nordnorge i 1599 med hele 12 skibe er en god begyndelse, i de følgende år nævnes udsendelse af eskadrer i 1601, 1607 og 1608, og fra 1614 til 1640 udsendes praktisk talt hvert år en eskadre eller nogle skibe for at sikre rigets maritime interesser i Nordatlanten. Instrukserne omtaler oftest Nordsøen (der ikke er hvad vi i dag kalder Nordsøen, men snarere området fra Island til Norge) og Nordlandene, d.v.s. farvandene omkring Nordkap, og tillige nævnes Færøerne og Island, og enkelte gange Grønland. Her bør man også bemærke, at betegnelsen Grønland på den tid blev brugt primært for Spitsbergen, Jan Mayen og Østgrønland, idet man antog, at disse områder var dele af et samlet landområde, der var gemt



Kongens strømme i det nordlige omkring 1650.

inde bag storisens uigennemtrængelige ismasser. For sejladsen til Vestgrønland brugte man betegnelsen Davisstrædet.

Hvad angår opgaverne er der i instrukserne fra 1587 og frem til 1624 oftest pålagt den kommanderende at forhindre fremmede skibes handel og fiskeri, eventuelt deres sejlads på kongens strømme, dog nævnes i 1621 og 22 beskyttelse af egen handel som den primære opgave, og dette gør sig også gældende fra 1627. Hertil kommer så ekspeditionerne, til Grønland i 1605, 1606 og 1607, og Jens Munks ekspedition til Hudsonbugten 1619-20, samme tid som kongen udsender Ove Gjedde til Indien.

I historisk perspektiv er tiden fra 1587 og indtil midten af 1600-tallet således præget af en usædvanligt stor maritim indsats i Nordatlanten. Årsagerne til denne indsats var mange. Som omtalt tilspidsede situationen sig for den danske kongemagt, man måtte fastholde overhøjhedsretten til de gamle norske skatlande, Island og Færøerne, og de privilegier statsmagten havde her indenfor fiskeri, handel og sejlads. Man måtte beskytte de rettigheder man havde til hvalfangst i de nordlige farvande, navnlig ved Nordkap og ved de nyopdagede hvalfangstområder ved Spitsbergen, man måtte beskytte handel og sejlads langs Norges kyst og forbyde andres, og man skulle undersøge og udvikle mulighederne for fangst og handel ved det egentlige Grønland, alt i stærk konkurrence med andre nationer, først og fremmest englænderne og hollænderne. Endelig var der også ønsket om at finde den nordlige søvej til Indien gennem nordost- eller nordvestpassage.

Kun sjældent kunne man koncentrere sig om en enkelt af disse opgaver, og det almindelige er da også, at den kongelige instruks til eskadre- eller skibschef angiver flere af disse opgaver, eller at skibe der udsendes til f. eks. Færøerne, for at løse deres opgaver må forlægge til helt andre operationsområder, som da Jørgen Då i 1615 i sin jagt på ulovlige hvalfangere og sørøvere ved Færøerne, afslutter denne jagt på den anden side af Nordkap. For disse skibe er hele Nordatlanten eet operationsområde, og uanset at opgaverne er mangeartede og formulerede på mange forskellige måder, er der i realiteten også kun en opgave: At håndhæve suveræniteten og beskytte statens interesser. Der er således en nøje sammenhæng mellem situationen dengang og nu, hvor inspektionstjenestens primære opgave er defineret som at håndhæve suveræniteten og at beskytte statens interesser, herunder at udøve fiskeriinspektion på fiskeriterritoriet.

For Islands vedkommende var problemet med håndhævelse af suveræniteten ikke nyt. Gennem flere hundrede år kæmpede fremmede nationer både indbyrdes og med den danske kongemagt om to ting, handelen på Island, og fiskeriet ved Islands kyster, især ved Vestmannaøerne. Siden begyndelsen af 1400-tallet havde englænderne i stort tal fisket ved Island, fiskefartøjerne var blevet fulgt af handelsskibe, eller fiskefartøjerne handlede selv, og stridigheder fulgte i kølvandet på disse skibe. Selvom englænderne formelt havde anerkendt det danske overherredømme over Island, efter at Kristoffer af Bayern i 1447 havde opbragt nogle engelske skibe i Øresund og derved sat magt bag sine krav, havde den danske kongemagt ikke ressourcer nok til at hævde dette overherredømme.

Det lykkedes i en kort periode for Didrik Pining, der i 1478 blev sendt til Island med et orlogsskib, og fik overdraget landets styrelse, at begrænse englændernes dominans, og det lykkedes ham også at forhindre at englænderne med magt vil imødegå den tyske tilstrømning til landet, men i 1532 kom det alligevel til kamp mellem englændere og tyskere. Tyskerne vandt, og dominerede derefter fiskeriet og handelen indtil midten af århundredet, hvor det efterhånden lykkedes den danske konge at begrænse hansestæderne privilegier.

Samtidig begyndte kongen selv at sejle på Island, idet hans skibe bl.a. hentede svovl og salpeter til fremstilling af krudt, og i 1547 lod han borgmesteren og rådet i København forpagte Island og Vestmannaøerne med alle skatter og afgifter for 10 år, mod en årlig afgift på 1000 mark, og mod årligt at udruste og sende skibe fra København til Island. Tyskerne fortsatte imidlertid deres sejlads, med omtrent 20 skibe årligt mod danskernes ganske få, og englængerne fortsatte også deres fiskeri, til tider med over 60 skibe, og lagde sig desuden efter smughandel.



Skærmysler ved Vestmannaøerne

Der var derfor mange uoverensstemmelser i de følgende år, og omkring 1580 måtte den danske kongemagt skærpe tilsynet med handel og fiskeri, og ikende strenge straffe for overtrædelser.

Smughandelen fortsatte imidlertid, idet befolkningens økonomiske situation nærmest gjorde det nødvendigt. Deres egne frembringelser i form af heste, kød, uld og fisk blev holdt nede på de gamle priser, mens de måtte betale mere og mere for indførte varer, og mest hos de danske købmænd, og tillige blev der lagt højere og højere skatter og afgifter på alle varer m.v.. Befolkningen ønskede derfor, at det måtte være frit for enhver at sejle til Island uden pas for at handle, men Christian IV mente, at dette ville være landet til største skade og fordærv, og at det derfor ikke kunne tillades. I April 1601 skriver kongen derfor til borgmestre og byråd i Malmø og Helsingør om sin beslutning om helt at overdrage danske undersætter den islandske handel, og med en kongelig forordning af 20 April 1602 får borgerne i København, Helsingør og Malmø monopol på handlen med Island for de næste 12 år. Dette er baggrunden for, at flåden omkring 1600 i så høj grad har til opgave at beskytte egen handel og forbydes andres.

Monopolhandelen skete på bestemte betingelser og regler, de væsentligste var at købmændene var forpligtede til at indføre tilstrækkelige mængder af ufordærvede og uforfalskede varer, såsom mel, øl, malt, vin, mjød, brændevin, klæde og andet, som befolkningen behøvede, og at sælge det til almenen for en "retfærdig og kristelig pris". Priser og takster skulle rette sig efter gammel sædvane, der skulle bruges islandske mål, købmændene skulle være høvedsmanden lydige, og vise befolkningen høflighed og venlighed. Ialt 20 havne skulle besejles, disse var delt mellem de tre stæder ved Øresund, og købmændene betalte kongen 16 gamle dalere om året for hver havneplads der benyttedes. For Vestmannaøerne betaltes hele 400 dalere om året, men denne afgift indbefattede brug af kongens fiskerbåde og andre fordele.

Trods monopolhandelen fortsatte andre nationer med at sejle ulovligt, især tyskerne, hvilket blandt andet også skyldtes, at man i Danmark ikke havde tilstrækkeligt med skibe eller varer til at forsyne Island. Ofte chartrede man derfor skibe hos Hamborgs købmænd, som havde rigeligt med fartøjer, og hvis søfolk og handelsmænd kendte både søvejen og de gode havnepladser, og tillige havde mange generationers erfaring i handel på landet. I årene 1602-20 gik der mellem 6 og 18 skibe hvert år til Island fra Hamborg, trods kongens breve til høvedsmanden, hvor han bl.a. i 1607 påbyder, at alle tyske huse på Island skal nedrives, og tømmeret bruges til at istandsætte kirkerne med.

Igen foreslår islændingene, at handlen frigives, men kongen forlænger mono-
polet til 1625. Mange kendte mænd som Københavns borgmester Mikkell Vibe,

der også drev hvalfangst ved Spitsbergen, var involveret i handlen, sammen med Christian Albertsen og Mads Hansen, der havde stor indflydelse ved hoffet. Fra 1620 bliver det derfor også bestemt, at handlen for fremtiden skulle drives fra København, der således bliver hovedsæde for de skiftende kompagnier, der indtil 1787 har monopol på handlen på Island.

Handlen var ikke uden vanskeligheder, og sejladsen ofte farlig på grund af sørøveri. Bl.a. tog to engelske orlogsskibe 5 sørøverskibe udfor Island i 1626, og i 1627 hærgede tyrkiske sørøvere Island (og senere Færøerne), hvilket medførte, at hovedsmanden næste sommer blev sendt ud med 4 orlogsskibe for at konvojere handelsflåden og rense farvandene. Under krigen med Sverige i 1643-45 blev der lagt beslag på en del af handelsflåden til krigsbrug, og handelskompagniet havde desuden for egen regning måttet udruste to krigsfartøjer og levere tovværk og levnedsmidler til krigsflåden på kredit. Dette betød også, at kompagniet ikke var i stand til at låne kongen penge til krigens førelse, Christian IV måtte istedet optage forhandlinger med Hamborg om at låne to tønder guld mod at sætte handlen på Island i pant. Heldigvis blev der sluttet fred inden lånet kom i stand.

Under krigen mellem England og Holland i 1665-67, hvor Danmark blev inddraget, opstod der rygter i København om, at englænderne ville tage Island, og kongen sendte derfor Otto Bjelke til Nordatlanten med skibe og soldater for at forsvare Island. Da Danmark imidlertid fik lejlighed til at trække sig ud af krigen igen, blev også skibene trukket tilbage. Trods disse forsvarsforanstaltninger bragte krigen forstyrrelser i skibsfarten, med vareknaphed til følge. Englænderne opbragte en del islandsfarere, nogle blev gjort til prise, mens andre fik lov til at sejle videre, efter at englænderne havde taget af lasten hvad de ville, og herved blev både handelen og handelens skibe væsentligt reducerede.

Handelen kunne imidlertid også tildels selv klare at forsvare sine retigheder. De fleste handelsskibe havde nogen bevæbning, og der er i 1662-68 flere eksempler på at handelens skibe opbringer ulovligt handlende, hvilket bevirkede at englænderne blev mere tilbageholdende. Den fremmede handel led dog sit egentlige knæk i 1674, hvor et kongeligt dekret forbød islændingene at handle med fremmede, et dekret der håndhævedes strengt i de følgende år, med stadig strengere straffe for ulovlig handel.

Handelen havde dog fortsat store vanskeligheder, hvilket i forbindelse med strenge vintre og megen havis ved kysterne i 1695-99 forårsagede hungersnød på Island med mange hundrede døde, hertil kom at voldsomme storme i 1699 skal have kostet over 400 livet på søen.

Forholdene forværredes yderligere under Store nordiske krig 1709-20. Svenske kapere opbragte islandsskibene, der følgelig måtte samles i konvojer

og eskorteres af orlogsskibe. I 1712 kom der ingen tilførsler til Island, idet flåden på grund af andre opgaver ikke magtede at konvojere islandsskibene, og året efter lagde svenskerne sig i baghold ved Shetlandsøerne, og opbragte nogle skibe. Herefter prioriteredes konvojerne højere, og i de følgende år blev handelsfartøjerne hvert år eskorteret hele vejen til Island og tilbage igen. Sammenlagt blev dog ialt 26 skibe opbragt.

Krigen bevirkede også, at smughandelen igen fik et opsving, det var især hollænderne der sejlede på Island. Den islandske handel svarede imidlertid igen med at udruste et kaperskib, som de fleste af slagsen et lille, men velsejlende skib, med 10-12 mands besætning, og med en bevæbning på 4-5 mindre kanoner. Kaperskibet erobrede efter en skudveksling 3 fremmede skuder, og besætningerne blev taget til fange, men en del undslap senere.

I 1749 udrustede Hørkræmmerlavet i København igen et kaperskib, og i 1765 lod det nye handelskompagni bygge et særligt skib, der både skulle sejle med varer til handelen og holde øje med at udlændinge ikke drev handel. Dette skib opbragte første sommer 2 franske skuder, som imidlertid blev frigivet, for at kongen kunne stå sig bedre med det franske hof.

At det var vigtigt for Danmark at fastholde handelen kan ses af de optegnelser der er ført om lasterne fra Island. Udover svovl og salpeter, der var strategiske råvarer og udskibedes fra de såkaldte svovlhavne, kom der fra øvrige havne, der var opdelt i slagterhavne og fiskehavne, efter datidens forhold store mængder levnedsmidler, bl.a. til underhold af flåden, og kronens andre foretagender. Eksempelvis udskibedes der fra to mindre slagterhavne i 1691 186 tønner fårekød, 18 tønner talg, 824 bundter fåreskind, 4 tønner tran, 1600 tørfisk, 3000 par hoser og 500 alen vadmæl, mens der fra en fiskerihavn udførtes 45 tons tørfisk, 500 stykker titling, 200 klipfisk, 6 tønner tran, 1 tønne oksekød og 5 bundter uldent gods. Fårekød og tørfisk tegnede sig for halvdelen af værdien af eksporten.

Københavns samlede handelsflåde bestod i 1635 af 88 skibe, men kun 21 af disse var store nok til at sejle på åbent hav, de var omtrent af størrelse med en skonnert, med et deplacement på 30-100 tons. Omkring 1700 var flåden omtrent fordoblet, men skibene var stadig små, for 1721 nævnes det at der ialt sejler 22 skibe på Island, der laster fra 31 til 113 tons.

Udover problemerne omkring handelen var der også væsentlige problemer omkring fiskeriet ved Island. Som omtalt opnåede Henrik Ramel i 1583 at England og Frankrig anerkendte den danske overhøjhedsret blandt andet over farvandene ved Island, men man var alligevel ikke kommet til fuld forståelse om det engelske fiskeri. Selv da Christian IV's svoger Jacob VI af Skotland bliver engelsk konge i 1603, bedres forholdene ikke. Christian IV sender i 1603 sin svoger et forslag hvorefter englænderne forbydes at fiske ved Færøerne og 20.

Norge, men skal have ret til at fiske ved Island, på betingelse af, at de søgte om tilladelse i god tid, at de ikke fiskede nærmere land end 2 mil, at de betalte en licens på ca. 17 rigsdaler for hvert skib, samt 1 daler pr. ton fisk, at de ikke drev handel, at de ikke gjorde skade på islændingenes fiskeri, og at de ikke fiskede i farvandet mellem Vestmannaøerne og Island. Alt i alt bestemmelser af samme art som for nutidens fiskeriinspektion. Kong Jacob kunne imidlertid ikke anerkende Christian IV's forslag, og englænderne fortsatte ulovlighederne. For 1620 nævnes det, at et orlogsskib blev sendt til Island hele sommeren for at undersøge, om engelske skibe havde islandske produkter ombord, og en del skibe blev opbragt og ført til København, hvilket bevirkede at der næste år blev indgået en overenskomst mellem kongerne.

Trods denne overenskomst fortsatte ulovlighederne, hvilket bl.a. bevirked, at det Islandske kompagni i 1631 fik lov til at bevæbne sine skibe, samt ret til at opbringe engelske skibe der fiskede hvaler nærmere end 4 mil fra kysten og andre hvis de fiskede nærmere end 6 mil fra kysten. Dette indikerer, at kronen ikke havde tilstrækkelige ressourcer til effektivt at beskytte sine rettigheder, hvilket bekræftes af, at der kun opsendes orlogsskibe til Island i særlige tilfælde, for eksempel i 1649, hvor høvedsmanden kommer til Island med to orlogsskibe for at modtage islændingenes hyldningsed til Frederik III, og hvor to andre orlogsskibe samtidig overvåger de engelske fiskeskuder, der i et antal af ca. 60 samledes udfor vestkysten.

I 1662 tager spørgsmålet om beskyttelse af handelen og fiskeriet en ny og interessant vending, for at undgå statens udgifter hertil foreslår Henrik Bjelke på Kopavog-tinget, at islændingene selv afholder udgifterne til et skib, der kunne beskytte dem mod bl.a., de tyrkiske sørøvere. Biskoppen og præsterne svarer imidlertid at der ikke er tilstrækkelig rigdom på Island, man kan ikke pålægge den fattige almue større tyngde end den allerede har at bære, og desuden kan man ikke se at man blev bedre hjulpet, selv om der kom et orlogsskib og lå på havnene. I realiteten kunne islændingene ikke klare sig uden den ulovlige handel, og i stedet for penge til skib indsamler præsterne hurtigst muligt 300 rigsdaler, som skal deles mellem høvedsmanden og hans foged for at stemme dem gunstigt, når de skal overveje sagen. Herefter bliver spørgsmålet om et forsvarsskib ikke nævnt, ikke før i 1900-tallet, hvor islændingene samler penge ind til deres eget fiskeriinspektionskib.

Sammenfattende må man for monopolhandelens tid nok sige, at beskyttelse af handel og fiskeri, og forbud mod fremmede fiskere og handelskibe, udover at være håndhævelse af suveræniteten, i høj grad var at beskytte de privilegier kongen gav de forskellige handelskompagnier der havde handelen på Island, og dermed de indtægter kronen havde i form af afgifter m.v. fra handelen og kompagnierne, og fra udenlandske fiskere, der fiskede på danske pas. For is-

lændingene selv var beskyttelsen et tveægget sværd, godt nok vendt mod sørøvere og overfald fra fremmede på havet, men i høj grad også vendt mod dem selv i form af, at monopolhandelen gav dem væsentligt ringere priser end smughandelen og en eventuelt frihandel, således som de selv ønskede det, og mange gange havde ansøgt kongen om at måtte få. Det er derfor ikke noget under, at islændingene havde et ambivalent forhold til den maritime indsats der ydedes af kongeriget i disse år. Frihandelen efter 1787 gør i så henseende tilværelsen noget lettere, og tillige er der efter flådens ran i 1807 ikke store skibe at sende til Island i lang tid, islændingene må selv klare deres problemer. Det varer derfor til den sidste halvdel af 1800-tallet, før der igen bliver tale om en dansk maritim indsats omkring Island. Denne får til gengæld en opgave, som islændinge og den danske regering er fuldstændig enige om, at bevare Islands eget fiskeri i en sådan grad, at man sikrer denne væsentlige del af landets eksistensgrundlag.

FÆRØERNE.

Også for Færøerne var monopolhandelen den væsentligste faktor i relationerne mellem statsmagten og befolkningen. Fra gammel tid gik forbindelserne til Norge, navnlig til Bergen der var Nordens største by, med omkring 15.000 indbyggere, senere gik forbindelserne til København. Omkring begyndelsen af 1500-tallet blev handelen bortforpagtet af kongemagten, til tider til Bergens foged, til andre til hanseatiske købmænd. Der var en hastig skiftet i rækken af købmænd, og kongemagten overtog selv i perioder handelen hvilket antyder at den ikke har været problemfri. Færøernes stærkt skiftende produktion af fisk, får, uld og uldvarer har været vanskelig at afsætte, og behovet for indførelse af levnedsmidler har også været stærkt svingende dels efter hvor heldigt Færøernes eget fiskeri og landbrug havde været i det forløbne år, dels efter mulighederne for overhovedet at besejle øerne på grund af vejret eller den politiske situation.

Handelen styredes af faste takster for omsætningsforholdet mellem fisk, får, uld og hoser på den ene side, og for gryn, mel, øl, brændevin, tøj, jern og tømmer på den anden side. Mængderne var små, 3 til 4 skibe på 50-80 tons sejlede op om foråret med de danske varer, som blev losset til kramboden i Torshavn, det eneste sted på øerne hvor færingerne kunne og måtte handle, og skibene sejlede om efteråret tilbage med de færøske produkter, som blev afsat i København, eller eventuelt i Holland.

Hoser, der strikkes af den færøske befolkning efter bestemte mål, som var fastsat af myndighederne, gav anledning til de største problemer. I dårlige år hvor høsten eller fiskeriet var slået fejl, var befolkningens eneste mulighed for at forbedre indtjeningen at strikke hoser, der betaltes væsentligt højere end den mængde fåreuld, der var gået til fremstillingen. Men her ved oversvømmedes markedet, omkring midten af århundredet nævnes det, at den samlede eksport af færøske hoser dækker Amsterdams, d.v.s. verdensmarkedets behov, for 3 år. Der blev derfor indført restriktioner for afsætningen af hoser i forhold til uld, hvilket medførte at færingerne søgte andre udveje for at komme af med deres produkter og få andre varer i stedet.

En af disse muligheder var at handle med de mange handelsskibe, fiskere eller hvalfangere, der besøgte Færøerne, og som enten havde behov for udprovanter, eller direkte søgte handel på fordelagtige vilkår. Handelen var imidlertid som regel monopoliseret og forpagtet, og kongemagten fik væsentlige indtægter fra denne handel, men måtte til gengæld kunne garantere monopollet. Derfor var det omkring år 1600 en ofte forekommende opgave i den kongelige instruks til skibschefer og eskadrechefer at forhindre fremmed handel, en ofte også utaknemmelig opgave, idet befolkningen var meget tilbageholdende

med oplysninger om fremmede handelsskibe.

Flådens primære opgave ved Færøerne var heller ikke så meget at forhindre ulovlig handel, som at eftertragte ulovlige hvalfangere og fribyttere. Disse var der imidlertid også så mange af, at de i perioder var den værste plage for befolkningen. Indbyggernes gods blev røvet, satte de sig til modværg, blev de hugget ned, kvinderne blev voldtaget, og var der brug for ekstramandskab ombord, eller for slaver i fribytternes hjemland, blev de taget med. Befolkningen var kun omkring 4000 ialt og var dermed så beskeden og spredt, at egentlig modstand ikke kunne komme på tale. Ganske vist var der i perioder forordninger om, at enhver voksen mand skulle besidde en bøsse, hvalspyd eller andre våben, men det foretrukne middel var at flygte op i fjeldet til tilflugtssteder, hvor man med stenkast kunne holde røverne på afstand.

Også fremmede fiskere var frygtede, en almindelig praksis for disse var med magt at tage en "kendt mand" ombord, for at denne kunne udpege de bedste fiskepladser og iøvrigt hjælpe til med fiskeriet. Dette betød blandt andet, at den færøske befolkning af frygt for at blive shanghajat delvist var afskåret fra selv at drive fiskeri, hvilket yderligere forringede deres i forvejen trange kår. I 1615 var nøden så stor, at man i August sendte en ansøgning til kongen, hvor man beskrev situationen og på grund af "største nød og elendighed så vel som udi stor frygt og fare for sådanne tyves og skalkes parti ganske ydmygeligen og på det allerunderdanigste begjærede" at han majestæt ville finde råd og midler herimod. Allerede i Maj var imidlertid Jørgen Dås, med Jens Munk som løjtnant, afgået fra København med skibene VÆGTER og JUPITER, og ankommet til Færøerne, hvor han erfarede, at to sørøverskibe allerede var stukket af, men at der i Vestmannahavn stadig lå nogle fribytterskibe. Den 22 Maj løb han ind i havnen, hvor ti fribyttere flygtede i land med en fiskerbåd, skarpt forfulgt af femten af Jørgen Dås musketerer. Det lykkedes de ti fribyttere at stjæle en anden båd på østsiden af Strømmø og sejle til Shetland, for de øvrige gik det ikke så godt. VÆGTER og JUPITER åbnede ild mod sørøverskibene, tre sørøvere blev dræbt og fire såredes, og kaptajnerne blev taget til fangt og hængt sammen med seks andre, mens ca. atten gik fri. Skibene blev taget som priser, det ene blev overgivet til fogeden på Færøerne for at blive sendt til København, mens det andet indgik i eskadren, der derpå afgik til Nordkap for at jage de to sidste sørøverskibe. Også disse blev fanget, en del af besætningen blev eksekveret på stedet, nogle frigivet, og kaptajnerne ført til København, hvor de efter en kort proces blev hængt.

I de følgende år udsendes næsten hvert år eskadrer med opgave bl.a. at beskytte Færøerne mod fribyttere og sørøvere, og at beskytte egne handelsskibe, man må tillige antage at de også ved lejlighed har gjort noget for at beskytte fiskeriet, der var stærkt truet af andre fiskere, især skotter. Samti-

24.

dig med klager over sørøvere klages der over disse fremmede fiskere, der "udi alle fjorder og havner, fisker og opriver inden fjord og uden for den fattige næring, som vi fattige folk med vores små båder på sådanne steder søge kunne", som der skrives til kongen i Juli 1617.

Igen i 1629 hærger sørøvere, denne gang på Suderø, der er tale om tre tyrkiske skibe af en betragtelig størrelse, med omkring 500 mand ombord, der røver kvæg, fiskebåde og andet, dræber seks færingere, og bortfører tredive personer til fangenskab. Dette sidste medfører at kongen skriver til fogeden og beder denne sammen med gejstligheden og de fornemste finde midler, "hvorledes samme fanger ved de bedste formuendes hjælp kunne løses, at de ikke skulle lades under tyrkens tyranni og derover tvinges til at nægte Christum" Provst, præster, laugmand og andre må imidlertid svare, at det, bl.a. på grund af sørøveriet, står så slet til, at man ikke har råd til at løskøbe fangerne. Løsesummer var imidlertid også meget store, således nævnes det, at man i 1637 i Norge søger at indsamle 10.000 rigsdaler for at frikøbe omkring 50 fanger i Tyrkiet.

Efter denne begivenhed begynder man opførelsen af en ny skanse i Tors-havn, og der udstationeres et antal soldater til beskyttelse af byen og handelsbod m.v.

Skansebyggeriet bliver i de følgende mange år et meget omstridt emne, en tung byrde for Torshavn, der kun havde omkring 400 indbyggere, hvoraf en stor del var særdeles fattige, og det anføres ofte, at skansen er utilstrækkelig, og at byggeriet går for langsomt. Da skansen og dens besætning i 1677, under Krigen med Frankrig skal stå sin prøve, går det galt. I Juli ligger der fire franske skibe, men med hollandsk flag, under Nolsø, Fogedens stedfortræder Johan Weyhe sikrer sig, at soldater og andre er på plads i skansen, at flaget er hejst, kanonerne ladet og håndgeværer uddelt, hvorefter han i en ottemandsfarar sejler over til de fremmede skibe for forhandling. Her bliver han imidlertid taget til fange, det hollandske flag bliver strøget og det franske hejst, og skibene forlanger nu en brandskat på 100 okser, 200 får, 1200 par hoser, 60 fine nattrøjer og 500 par vanter. Weyhe forklarer at det er umuligt, og der bliver derefter fra skibene udsat fire slupper og en båd, bemanded med ca. 200 mand, der går i land ved skansen, og opsætter nogle kanoner. Overfor denne overmagt overgiver skansen sig, uden at have løsnat et skud. Befolkningen må flygte, og fjenden huserer slemt i Torshavn.

Skansen og soldaterne var ikke blot en økonomisk og arbejdsmæssig byrde for den færøske befolkning, der var tillige klager fra befolkningen over kommandanten og soldaternes optræden, navnlig kommandanterne Becker og Bølge var ilde lidt for deres uregelmæssige liv, med drukkenskab og andre udskejelser, og kompetancestridigheder med lensherren og andre myndigheder. Blandt andet



Torshavn år 1709.

havde løjtnant Becker en mangeårig strid med den kendte præst Lucas Debes, og så fordi han havde besvangret dennes steddatter, og ved en anden lejlighed havde han arresteret lensherrens udsending, hvilket førte til et væbnet sammenstød mellem fogden og soldaterne fra skansen. Efterfølgeren løjtnant Bølge er ikke meget bedre, i 1688 kommer det bl.a. til et sammenstød mellem ham og føreren af det transport- og vagtskib, som lensherren har udrustet, de er i færd med at duellere på kårder, da købmanden i sidste øjeblik kommer til stede og i lensherrens navn byder dem at holde inde.

Dette transport- og vagtskib, JUSTITIA, var iøvrigt for den færøske lensherre en bedre løsning end de efterhånden færre og færre udsendte orlogsskibe, blandt andet derved, at det kunne anvendes imod de mange skibe der handlede direkte med befolkningen og dermed påførte monopolhandelen store tab. Denne direkte handel var meget populær, befolkningen fik bedre priser for deres varer, og bedre varer fra de fremmede, og de slap for den lange og ofte farefulde rejse til Torshavn. Som følge heraf havde orlogsskibe, der udsendtes for at stoppe den ulovlige handel som omtalt ofte meget svært ved at få

oplysninger fra befolkningen, og måtte ofte sejle med uforrettet sag. Anderledes var det med vagtskibet, der var kendt med forholdene og udstationeret permanent, når det ikke foretog rejser for lensherren. Skibet var en ketch eller huggert, der førte kongeligt flag og var udrustet med skyts, og der skulle tones flag for det. I de sidste tyve år hvor Gabel drev handelen opbragtes der 5 engelske og hollandske skibe, hvoraf 4 erklæredes for god prise, et af skibene blev taget af løjtnant Bølge med hans soldater, mens resten blev taget af JUSTITIA. Da JUSTITIA som nævnt også blev brugt som transportskib, og kunne være væk fra øerne i længere perioder, blev der i 1698 også udrustet en timandsfarer bevæbnet med 2 gaffelstykker, til at fungere som "strandvisitør".

Med tilkomsten af disse skibe og med den almindelige udvikling i Nordatlanten falder behovet for at sende egentlige orlogsskibe til Færøerne yderligere, og først omkring 150 år senere er det igen tid for den danske flåde til at yde en mere målbevidst og omfattende maritim indsats i dette område.

I Norge er spørgsmålet om at håndhæve suveræniteten et noget andet end på Island og Færøerne. Det forekommer fra tid til anden at fremmede skibe søger at handle uden tilladelse, eller forsøger at plyndre skibe eller befolkningen, men generelt er det norske samfund vel udbygget og i stand til at forsvare sig. Dette gælder dog mest for det sydlige og det vestlige Norge, jo længere man kommer nordpå, jo mindre udbygget er samfundet, og jo større er mulighederne for dristige fangere og handelsmænd for at få del i de rigdomme, som den danske konge betragter som sine.

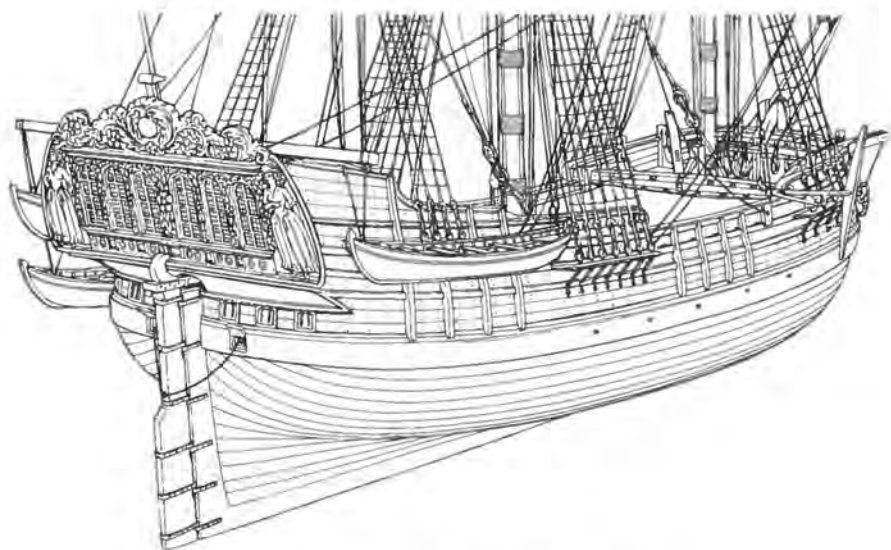
Mest tillokkende af disse er fangsten af hvaler, men der er også gode muligheder i fangsten af hvalrosser, sæler og bjørne, og i handel med russiske pelsjægere og købmænd i Hvidehavet. Disse aktiviteter foregår alle langt nordpå, i de nordnorske fjorde og farvandet ved Nordkap, samt østover mod Hvidehavet, det vil sige i de såkaldte Nordlande og Finnmarken, samt ikke mindst ved Spitsbergen, der blev opdaget af Barents i 1596, men fejlagtigt anset for at være en del af Grønland.



Isbjørnejagt i Barentshavet.

Udviklingen var begyndt omkring 1555 af det engelske Muscovy Company, der i begyndelsen navnlig handlede sig til pelsvarer og tran, men omkring 1600 selv begyndte at producere tran fra torsk, sæler og hvalros, efter at Christian IV ved sin inspektionsrejse i 1599 havde stoppet de engelske rejser nord om Norge. Også hollænderne var begyndt fangst med henblik på produktion af tran, som i disse år fik stigende betydning dels til lamper, dels til fabrikation af sæbe, og dels som hjælpestof i forbindelse med klædefabrikation og garvning af læder. Endelig var der dansk-norske skibe i disse farvande, bl.a. foretog Jens Munk i 1609 en rejse til Novaja Semlja for fangst af hvalros og sæler, hvor hans skib imidlertid blev skruet ned af isen, og i 1610 sejlede han med kongens skib ANGELIBRAND til de samme farvande på en kombineret fangst-, opdagelses- og handelsrejse.

Fra 1611 og forbi midten af 1600-tallet var det imidlertid hvalfangsten ved Spitsbergen og Nordnorge der i særlig grad havde interesse, også for den danske maritime indsats i Nordatlanten. Omkring år 1600 skete der i Europa en



Hvalfanger fra 1600-tallet.

voldsom udvikling på en række områder, især hvad angik søfart, oversøisk handel, og den industrialiserede håndværksproduktion. Førend i denne var de nye stormagter England og Frankrig, men på det økonomiske område blev disse ofte udkonkurreret af de Forenede Nederlande. Spitsbergen var et af de områder, hvor det kom til et engelsk-nederlandsk opgør, som Danmark blev draget med ind i, dels på grund af danske fangstinteresser, og dels på grund af det danske krav om overhøjhedsret til området.

Henry Hudson havde i 1607 observeret store flokke af hvaler ved Spitsbergen, og den engelske fangst var begyndt i 1610 med enkelte skibe, der i 1613 var vokset til 7 udsendt af Muscovy Company. Samme år kom der imidlertid 4 konkurrerende engelske skibe og 15 af andre nationaliteter. Englænderne vandt første runde, idet de opbragte både hollandske og baskiske skibe, men året efter mødte hollænderne med hele 14 skibe, eskorteret af 4 orlogsskibe, hvilket midlertidigt skabte ro på fangstpladserne og medførte, at man fandt frem til en ordning, hvorefter englænderne fangede hvaler omkring midten af vestkysten, mens hollænderne fik Horn Sund mod syd, og Hollandse Bay mod nord.

Englænderne var dog ikke tilfredse, i princippet ønskede de højhedsretten over hele Spitsbergen, som Muscovy Company havde taget i besiddelse for den engelske konge Jacob I. Dette bragte imidlertid Jacob I i konflikt med sin svoger Christian IV, som hævdede almindelig højhedsret over hele det nordlige hav, som indrammedes af Norge, Færøerne, Island og Grønland, hvilket også omfattede Spitsbergen som en del af det gamle Grønland, som dansk-norske konger i århundreder havde haft krav på. Englænderne søgte derfor ved forhandlinger med Christian IV i foråret 1615 at få denne til at afstå sine rettigheder til Jacob I og give englænderne eneretten til udnyttelsen af Spitsbergen, samt tillige at give dem andre indrømmelser, der reelt betød fuldstændigt monopol på fangsten i Nordhavet.

Rigsrådet frarådede at imødekomme de engelske krav, mens kongen mente at englænderne burde få lov at fiske mod at betale en passende afgift, idet de nok ville fiske under alle omstændigheder og altså også ulovligt, hvilket så måtte imødegås med magt. De engelske krav ender med at blive afvist, måske også på grund af danske erhvervsinteresser, idet statholderen i København, Breide Rantzau, og borgmesteren Mikkel Vibe har planer om hvalfangst.

Kongens standpunkt, at Danmark ved at stå fast på sin overhøjhedsret og så må forsvare disse synspunkter, medfører at der i sommeren 1615 udsendes en eskadre af 3 orlogsskibe og to lette pinker til Spitsbergen. Chefen for eskadren er Gabriel Kruse, og med sig har han Hans Kønning, kendt fra ekspeditionerne til Grønland i 1605 og 1606, samt James Vaden, der havde gjort tjeneste i Muscovy Company, og således havde et godt kendskab til Nordhavet. Kru-ses instruks gik ud på, at han skulle sejle indtil 82 grader nordlig bredde

og her forlange at se alle fremmede hvalfangeres pas, og som told af hvert skib forlange 100-200 rigsdaler i varer eller penge, samt pålægge dem ikke oftere at sejle til Spitsbergen uden kongens tilladelse. Hvis de nægtede at betale skulle han spille englændere og hollændere ud mod hinanden ved at love lavere told eller andre fordele. Hvis heller ikke det lykkedes skulle han bruge magt, men han skulle nøje vurdere situationen og ikke give sig i kast med for store styrker.

Det lykkedes ikke for Kruse at hævde suveræniteten. Lederen af de engelske hvalfangere henviste til, at Muscovy Company havde taget landet i besiddelse for den engelske konge, og foreslog videre forhandlinger mellem Christian IV og Jacob I. Også hollænderne, der var eskorteret af et orlogsskib, afviste de danske krav, og man havde således ikke opnået noget konkret, men havde dog vist flaget og skaffet sig kendskab til farvandene. Samtidig med Kruses eskadre sendtes som omtalt tidligere Jørgen Då og Jens Munk til Færøerne, med større held, idet de der og ved Kolahalvøen opbragte flere fribyttere. Efter dette kom Jørgen Då i Juli 1615 til Vardøhus og fik underretning om, at der i de nordnorske fjorde var observeret flere biskayiske hvalfangere. To af disse med en betydelig last blev opbragt i Laksefjorden, og senere blev yderligere to opbragt i Kjelvik. Skibene blev dog senere frigivet, og fik yderligere tilbud om næste år at måtte fange hvaler ved Spitsbergen, hvilket de dog afslog, for ikke at blive indviklet i det politiske spil om hvem der havde retten til Spitsbergen. Også andre steder havde den danske inspektion større held end Kruse, idet fogeden i Nordnorge indkasserede bøder og tiende fra både engelske og hollandske skibe, der fangede hvaler i fjordene.

Samme år fik Breide Rantzau og Mikkell Vibe bevilling til at udsende skibet KRABBEN på hvalfangst ved Nordnorge, med samtidig bemyndigelse til at opbringe fremmede ulovligt fiskende. KRABBEN synes ikke at have drevet hvalfangst, men opbragte først tre franske skibe, hvoraf to blev taget som priser, mens besætningerne blev sendt hjem på det tredje, en opbringelse som franskmandene protesterede kraftigt imod, idet de hævdede at have fået tilladelse af den lokale embedsmand, mod en afgift på 7%. Yderligere et fransk skib blev opbragt, hvilket førte til en retssag der verserede i hele 15 år, og bl.a. førte til, at Ludvig den 13. i 1622 gav den franske reder tilladelse til at opbringe danske skibe, for at få godtgjort sit tab.

Efter flådens indsats i 1615 fandt Christian IV det nødvendigt at formulere sin fiskeripolitik i et brev til England, Holland og andre nationer i 1616. Det hedder heri, at fiskeri ved Norge, Færøerne og Island, hvis indbyggere er totalt afhængige af ressourcerne i havet, er forbudt, mens der for fiskeri ved Spitsbergen ikke var tale om et totalt forbud, kongen ville over-

veje at åbne fangsten for de lande der anerkendte hans overhøjhedsret til landet, og iøvrigt søgte hans tilladelse, mod en passende afgift.

Englænderne og hollænderne svarede, at de ikke bestred Danmarks ret til at forbyde hvalfangst ved Norge, Færøerne eller Island, men Jacob I krævede i sit svar ejendomsretten til Spitsbergen, mens hollænderne blot afviste de danske krav på dette område.

Igen drøftede kongen og rigsrådet spørgsmålet om at fastholde overhøjhedsretten til Spitsbergen hvilket ville kræve udsendelse af en stærk flådestyrke, da hvalfangerne som regel var ganske godt bevæbnede, og iøvrigt ofte ledsaget af orlogsskibe. Dette kunne skabe forviklinger, og da man alligevel ikke selv kunne udnytte forekomsten af hvaler i større grad, kunne man nøjes med de gjorte diplomatiske forestillinger. Herved blev det så, den danske politik gik herefter ud på at Danmark havde eneret på fiskeri ved Norge, Færøerne og Island, mens man ikke ville håndhæve dansk overhøjhedsret ved Spitsbergen.

I de følgende år, til 1660, foregår der en efter forholdene ganske omfattende dansk fangst af hvaler ved Spitsbergen og Nordnorge, ved Spitsbergen dog fortsat med stridigheder med andre nationer, hvilket fra tid til anden medfører, at der udsendes orlogsskibe for at varetage de danske interesser. Allerede i 1616 blev der udstedt pas til hele 5 danske hvalfangere, og i 1617 sejler to fangere til Spitsbergen, hvor det imidlertid kommer til konflikt med englænderne, der først afviser dem, men senere tillader fangst mod at danskerne afleverer en del af de fangede hvaler.

Dette og andre trakasserier medfører, at man ad diplomatisk vej søger at få erstatning, og at få anerkendt de danske hvalfangers ret til at fiske ved Spitsbergen. Muscovy Company og Jacob I fastholder at de med opdagelsen af Spitsbergen har højhedsretten, men tilsidst foreslår man dog, at danske og engelske burde arbejde sammen og fordrive alle andre. Den endelige traktat i 1621 indeholder ikke noget om dette samarbejde, men indeholder en aftale om fri adgang for engelske og dansk-norske undersåtter i Christian IV's og Jacob I's levetid.

Vejen er dermed åbnet for en øget dansk hvalfangst ved Spitsbergen, som led i den kraftige økonomiske udvikling der sker i Danmark i disse år. Karakteristisk for denne udvikling var, at den var tæt knyttet til stats- og kongemagten, der førte en meget aktiv merkantil erhvervspolitik, og ikke blot ad lovgivningens vej søgte at begunstige udviklingen, men også deltog aktivt. Både i 1619 og 1620 udsendte kongen således selv tre skibe til hvalfangst, der var tale om egentlige orlogsskibe, HECTOR erobret fra svenskerne i Kalmarkrigen, og GABRIEL og HERINGNÆS, den sidste ligeledes erobret fra svenskerne. I det hele taget havde Kalmarkrigen givet kronen store indtægter i form af pri-

ser og løsepenge, bl.a. for fæstningen Elfsborg, der gjorde det muligt for kongen at deltage i disse forretningsforetagender.

Orlogsskibene blev imidlertid vurderet som mindre hensigtsmæssige til hvalfangst, og i stedet indkøbes egentlige handelsskibe, der i 1621 og 22 går til Spitsbergen, ledsaget af et orlogsskib.

I 1632 bliver det igen nødvendigt med en eskorte for at beskytte danske hvalfangere, der nu opererer sammen med biskayiske og franske skibe, mod konkurrerende hollændere. MAREKATTENS instruks er imidlertid noget vag, og de danske og biskayiske skibe kommer ikke samlet til Spitsbergen, det lykkedes derfor for hollænderne, der optræder samlet og beslutsomt, at fordrive de franske og biskayiske skibe. Biskayerne hævner sig imidlertid ved at plyndre hollændernes efterladte lagre på Jan Mayen, hvilket udløser en heftig diplomatisk aktivitet, der ender med at samarbejdet med biskayerne må ophøre, disse kan ikke længere fiske på Christian IV's pas.

Dette bevirker også en ændring i den danske holdning overfor franskmændene, der fra at være betragtet som samarbejdspartnere nu opfattes som konkurrenter ligesom hollænderne. Da imidlertid hverken hollændere eller englændere synes at ville fordrive franskmændene med magt, og da danske protester overfor Frankrig heller ikke får Ludvig 13. til at tilbagekalde de franske privilegier, der strider mod dansk overhøjhedsret, bestemmer man sig til at bruge magt.

I 1637 sendes Corfitz Ulfeldt med DE TO LØVER til Spitsbergen, for at påbyde franske og andre fremmede hvalfangere at forsvinde, eller for i det mindste at forhindre deres fangst. Ulfeldts instruks tillod ham også at spærre franskmændenes havn ved at sænke skibe i indløbet, og gav ham i det hele taget meget frie hænder, hvilket han brugte til energisk optræden. Støttet af de danske hvalfangere, der også var bevæbnede, beslaglagde han en del fangstslupper og fangede hvaler, og fordrev de franske skibe. Trods Ludvig 13's protester over denne optræden blev Ulfeldt igen i 1638 sendt til Spitsbergen, hvor han igen konfiskerede franskmændenes fangst, ca. 560 fade tran og 9000 barker. Dette bevirkede, at franskmændene opgav fangsten ved kysten af Spitsbergen og fremtidig kun fangede hvaler på åbent hav.

Også et par hollandske skibe blev beslaglagt af Ulfeldt, der bragte deres ror og sejl, krudt og kugler i land. Det lykkedes imidlertid hollænderne nogle dage senere at erobre disse nødvendige ting tilbage og stikke af, efter en kort skudveksling med Uldfeldt. Igen fulgte diplomatiske forhandlinger, der resulterede i en mere forsigtig dansk kurs i Spitsbergen, af hensyn til den overordnede udenrigspolitik.

Samtidig skete der en udvikling i hvalfangsten, det blev mere almindeligt at fange hvaler på åbent hav. Hvalerne blev efter at være observeret fra



Hvalfangst i Nordhavet.

skibet forfulgt af lette både, der harpunerede hvalen og blev slæbt med af denne, til hvalen var kørt træet og dermed kunne hales ind og dræbes, før der på at blive slæbt tilbage til skibet for flænsning og udkogning af trannen. Hvalfangsten opdeltes dermed i fangst til havs, og fangst ved kysten i fjorde og bugter, med faste anlæg i land. De gamle privilegerede selskaber beholdt fangsten ved land, og det blev forbudt alle andre at drive fangst nærmere end 10 mil fra kysten.

Endnu i 1642 og 43 eskorteres danske hvalfangere fra København til Spitsbergen, og i 1651 anføres det at lensmanden i Nordnorge opdager nogle ulovlige biskayiske skibe i Kjelvik, men generelt ophører den maritime indsats ved Spitsbergen og Nordnorge med Uldfeldts aktioner i 1637 og 38, dels på grund af den nye mere forsigtige danske kurs, og dels fordi den danske hvalfangst i disse farvande nu stagnerede for endeligt at ophøre omkring 1660.

Senere bliver der fra tid til anden udrustet norske hvalfangere, og omkring midten af 1700-tallet vokser hvalfangsten igen, således at der omkring 1790 udrustes ca. 30 skibe fra kongeriget, heraf dog 10 fra norske byer, især Bergen, og 15 ialt fra Gluckstadt, Altona og Flensburg. Hvalfangsten foregår imidlertid som fri konkurrence på det åbne hav, der udsendes derfor ikke orlogsskibe til Nordnorge eller Spitsbergen for at sikre danske interesser eller for at hævde suveræniteten. Få år senere, med afståelsen af Norge i 1814, sættes der et endeligt punktum for den danske flådes indsats i disse farvande.

Hvad angår den maritime indsats i forbindelse med det egentlige Grønland var denne i høj grad præget af de vanskelige besejlingsforhold og ringe muligheder for fortjeneste, navnlig i begyndelsen.

Den regelmæssige besejling af landet i forbindelse med kolonisationen fra Erik den Rødes tid, ophørte i begyndelsen af 1400-tallet, men i 1485 udsendte Christian I på portugisisk opfordring en ekspedition under ledelse af Didrik Pining for at finde nye lande i Nordatlanten. Denne ekspedition kom i land i Østgrønland, men resultatet blev ikke fulgt op, selvom både Christian II i 1521, og Frederik II i 1568 påtænkte at sende skibe til Grønland, men måtte ændre planer fordi skibene skulle bruges i krigsøjemed. Først da Fro-bisher har været i land på Grønlands vestkyst i 1578 forsøger kongemagten igen alvorligt at sende en dansk ekspedition til Grønland. James Allday, der havde været styrmand hos Frobisher, sendes af den danske konge afsted i 1579 og når østkysten i August, men kommer ikke i land på grund af isen. I 1581 gentager færingen Mogens Heinesen forsøget, men med samme resultat som Allday.

Under Christian IV lykkes det imidlertid. I 1605 afsejler Hans Kønning alias John Cunningham, skotsk adelsmand i dansk tjeneste, som chef for TROST og en eskadre, hvis to andre skibe var DEN RØDE LØVE, ført af Godske Lindenow, og MAREKATTEN, ført af John Knight. Lindenow skilles på grund af uenighed fra de to andre og når som den første til vestkysten af Grønland, hvor han bl.a. tager to eskimoer til fange, disse bliver "bundne som svin" ført til København og vist frem, og kongen sender senere den ene til herremanden på Dragsholm for at lære dansk.

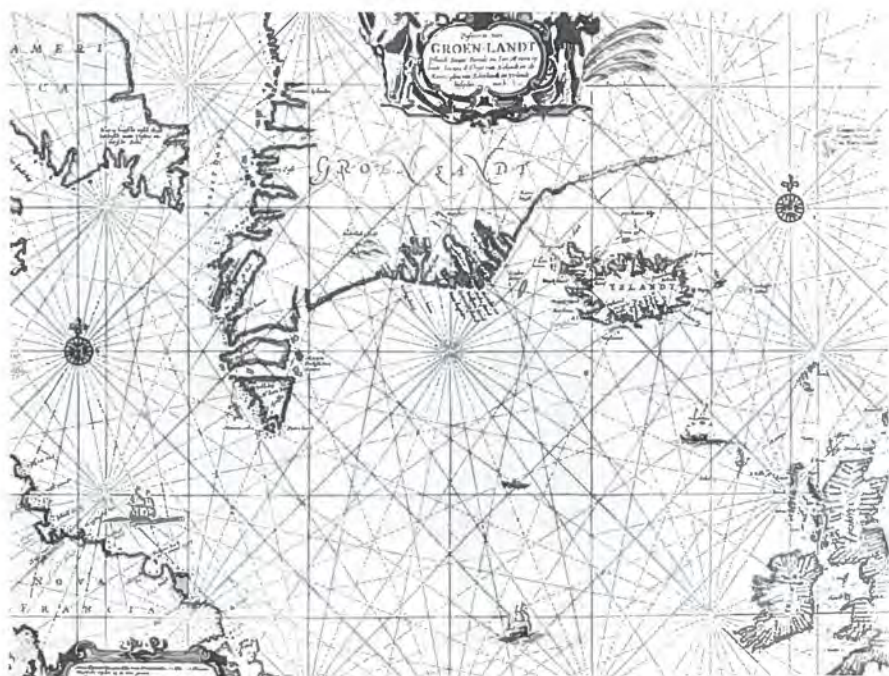
De to andre skibe går længere nordpå og undersøger og kortlægger et godt stykke af kysten fra syd for Holsteinsborg og op til Diskobugten. Året efter foretages endnu en vellykket ekspedition, denne gang med 5 skibe, bl.a. for nærmere at undersøge hvad man mente var en sølvmine, denne viser sig dog at være værdiløs.

I 1607 udsendes en tredje dansk ekspedition, der går til østkysten, men forhindres i at komme i land på grund af storisen, og derefter ophører kongens interesse for det egentlige Grønland indtil 1636, hvor et nystiftet interessentselskab får eneret af kongen til at besejle landet, og søge "handel og trafik med alt hvis landet er velsignet, være sig med erts eller metal, pelseri, slagteri" o.s.v. Samtidig pålægges det selskabet at finde et par "unge personer af landets indfødte, ungefær på 16, 18 eller 20 års alder, som man her kunne oplære i gudsfrygt, sproget og boglige kunster".

Flådens skibe sejler ikke mere til Grønland, men flere af kongens skibshovedsmænd sejler med kompagniernes skibe, og løser samtidig opgaver for stats-

magten i form af opmålinger, korttegnig og beskrivelse af landet. Det nye selskab sender bl.a. i April to skibe afsted, af hvilke DEN RØDE LØVE føres af Joris Carolux, der er ansat af kongen som navigationslærer i København, og i 1652-54 er David Danell, kaptajn i den danske flåde, kommandør for to kompagniskibe, der udforsker og opmåler vestkysten. Udover igen at røve nogle eskimoer, der er foreviget på det bekendte billede i etnografisk museum, hjembringes tænder af hvalros og narhval, hvoraf de sidstnævnte som tænder af enhjørning næsten er deres vægt værd i guld. Danells rejser og opmålinger menes at være den ydre årsag til, at Frederik III anbragte isbjørnen som det grønlandske våben i det danske rigsvåben, for dermed at understrege den danske overhøjhedsret til landet.

I praksis var det imidlertid hollænderne, der udnyttede det grønlandske områdes ressourcer, først og fremmest ved fangst af hvaler, men også ved indhandling af skind, hvaltænder m.v. Efter at hvalfangsten ved Spitsbergen og Jan Mayen er gået tilbage, vokser den hollandske besejling af Davisstrædet y-



Hollandske hvalfangers søkort ca. år 1660.

derligere. Mens Danmark kun fra tid til anden opretter selskaber, der i nogle år sender enkelte skibe til Grønland, sender hollænderne skibe hvert år, efter freden i Utrecht 1713 helt regelmæssigt med et gennemsnit af 70 om året, der tilsammen fanger over hundrede hvaler om året. Den danske suverænitet er ved at være truet, og det varer heller ikke længe, før det kommer til alvorlige stridigheder.

Disse begynder med, at hollænderne i 1727 afbrænder det provianthus, som Egede har ladet opføre i Nipisat, for at kunne udnytte en meget profitabel forekomst af rethvaler med store barder. Regeringen beslutter derfor selv at overtage besejlingen og at lade den udgå fra København og gennem søetatens generalkommissariat. Der udsendes i 1728 nogle skibe, der medbringer Grønlands nye guvernør, major Pårs, kommandanten for det i Nipisat planlagte fort,



Enevold Paars.

Landorph, et antal soldater med deres hustruer, samt en halv snes straffefanger, der ved et bunkebryllup i København er blevet gift med en halv snes letlevende kvinder, en regulær deportation. Vel ankommet til Håbets ø begyndte man at anlægge fortet, men druk og ballade hørte til dagens orden, og guvernøren og kommandanten, der også drak tæt begge to, var altid oppe at skændes, også med mandskabet. Byggeriet blev derfor ikke færdigt, hele styrken flyttede til Godthåb, hvor de fleste imidlertid døde af sult og sygdom, især skørbug.

Året efter nedbrændte hollænderne fortet på Nipisat, en klar provokation over for den danske kongemagt, og forholdet blev yderligere spændt.

I 1734 overtog Jacob Severin monopolhandelen på Grønland, bl.a. mod at påtage sig at underholde Egedes mission i Grønland, og for at beskytte sine og statens interesser fik han udleveret ti kanoner til at forsvare kolonierne og sine skibe. Regeringen havde samtidig bestemt sig for at forbyde fremmede at drive fangst nærmere end 4 mil fra land, og at handle med grønlænderne nærmere end 15 mil fra hver koloni.

For at støtte disse krav sendtes i 1736 fregatten BLÅHEJREN under kaptajn Fontenay til Grønland, ved to lejligheder blev der åbnet ild mod hollandske hvalfangere, der imidlertid undkom. Iøvrigt havde alle fremmede skibe forladt det omstridte område i Diskobugten og havde fortrukket op gennem Vajgattet. Severin var meget misfornøjet med resultatet af BLÅHEJREN's togt og sendte en udførlig redegørelse om forholdene til regeringen, hvilket bevirke-

de, at BLÅHEJREN igen i 1737 blev sendt til Grønland, denne gang med kaptajn Wodroff som chef.

Wodroff bordede alle de skibe han mødte og gjorde dem bekendt med den kongelige plakate om forbud mod fangst og handel, som han forlangte at de skulle bekræfte skriftligt eller ved håndslag. Denne handlekraftige optræden bevirkede en klage fra den hollandske resident i København, og situationen tilspidsedes yderligere, da et af Severins skibe opbragte et hollandsk skib.

Året efter blev man i Grønland vidne til den eneste søkamp, der har fundet sted i denne del af riget. Midt i Maj 1738 traf et af Severins skibe på en hollandsk galiot STRAAT DAVIS, og det kom til en ordveksling, hvor den danske skipper fastholdt sin ret til at erklære de hollandske skibe for priser, hvis de havde drevet handel i strid med forbudet, mens hollænderne beskyldte danskerne for sørøveri ved at have opbragt det hollandske skib året før. Hollænderne afgik mod Christianshåb og fik undervejs følge af andre hollandske skibe, ved ankomsten anmodede den hollandske leder om at måtte tale med Poul Egede, og fortalte denne om hollændernes fortrydelighed over opbringelsen året før, og at hollænderne ville være klar til at forsvare sig til det yderste hvis de blev opbragt. Den hollandske flotille løb derpå til Jakobshavn, hvor de afviste at ville flytte sig fra havnen og fra koloniens handelsgrænser. Der var dermed lagt op til kamp mellem hollænderne og tre af Severins skibe, der også befandt sig i havnen.

De danske skibe var underlegne i antal, og deres eneste mulighed for at gennemføre opbringningen var derfor at lægge sig lige uden for havnen for at stoppe hollænderne. Ved midnat affyredes et skarpt skud som en sidste opfordring til overgivelse, og da denne ikke blev imødekommet, åbnedes ild med ialt over 100 skud. Hollænderne kunne med deres mindre våben ikke række de danske skibe, og måtte tilsidst overgive sig, skipperne blev roet ud til den danske galej, hvor den danske skipper erklærede de hollandske skibe for priser.

Skibene var imidlertid ikke meget værd, særlig ikke efter beskydningen, men ladningerne var dog af værdi og blev bragt hjem til Danmark.

De hollandske besætninger fejrede nederlaget med genever, sang og skrål, og fik senere overladt nogle chalupper med proviant, så de kunne opsøge nogle landsmænd og komme hjem, idet de havde undslået at tage hyre på de danske skibe.

De følgende år fortsatte tvistighederne mellem danske og hollændere om handelsrettighederne, og i 1757 opbragtes endnu et hollandsk skib for at have handlet med grønlænderne indenfor det forbudte område i Diskobugten, og for at have drevet handel i stedet for at have fisket. Tvistighederne blev endeligt bilagt i 1762 ved voldgift af de engelske og franske ministret i København.

havn, således at Danmark frigav fiskeriet, mens de hollandske fiskere afstod fra at handle indenfor 4 mil fra kysten. De danske orlogsskibe fik samtidig instruks om ikke at antaste hollandske skibe under Island og Grønland, med mindre de opsøgte kysten for at handle.

Efter ulykkesåret 1777, hvor ialt 12 hollandske og hamborgske hvalfangerskibe blev skruet ned af isen og over hundrede hvalfangere omkom mens et lignende antal reddede sig efter store strabadser, tog hvalfangertogterne betydeligt af, og der bliver ro i de grønlandske farvande i de næste hundrede år. Der er dermed ej heller behov for flådens tilstedeværelse, og der kommer derfor til at gå over hundrede år fra BLÅHEJREN's togt i 1737, til der igen med briggen ØRNEN i 1858 viser sig et orlogsskib ved Grønland.



Hvalfangere sommeren 1777.

Den efter forholdene betydelige maritime indsats i Nordatlanten, som tager sin begyndelse under Frederik II og udvides voldsomt under Christian IV, ebber således langsomt men sikkert ud i de følgende omtrent 200 år. Der er mange årsager til dette, de væsentligste er den ændrede opfattelse vedrørende suverænitet og havenes frihed, Danmarks svindende evne til at hævde sig militært, specielt på søen, og endelig landets utilstrækkelige grundlag for at kunne etablere og fastholde tilstrækkeligt store handelsforetagender.

Allerede mens Frederik II og Christian IV i proklamationer og instrukser taler om kongens strømme og om at holde dem rene, d.v.s. at den danske konge hersker suverænt over sine lande i Nordatlanten og de omgivende farvande, er nye tanker på vej, og i 1609 skriver hollænderen Grotius sin bog *Mare Liberum*, hvori han hævder, at havet er frit for alle. Meget længe har især hollændere og englænderne været utilfredse med, at paven ved et dekret skulle bestemme, at hele den nye verden skulle være forbeholdt spaniere og portugisere, og praksis har allerede længe vist, at denne myte ikke kan holde. Lande og farvande og deres rigdomme tilhører den nation, som har magt til at tilkæmpe sig retten, og ressourcer til at udnytte dem.

For Danmark, hvor den primære opgave for flåden selvsagt er at beskytte selve rigets eksistens, bliver det med de mange krige mod Sverige, og med dette lands stadig større militære jænbyrdighed, vanskeligere og vanskeligere at afse skibe til at håndhæve rettigheder i et område så stort som Nordatlanten. Politikken ændres følgelig til, at man kun udsender skibe i tilfælde af at der er problemer, en forebyggende indsats kan der ikke blive tale om.

Hertil kommer så, at de danske handelsforetagender er beskedne i forhold til englændernes og hollændernes. Dette betyder, at de danske handelsskibe, som for eksempel hvalfangerne ved Spitsbergen og monopolhandelens skibe, kun har små muligheder for at forsvare deres rettigheder, selvom skibene er bevæbnede, og udstyret med kongelig fuldmagt. Det betyder også for de forholdsvis små danske selskaber, at de ikke er så økonomisk velfunderede, der er stor risiko for at gå fallit. Der er dermed også i perioder ingen danske handelsskibe eller hvalfangere ude.

Perioden efter ca. 1650 er derfor kendetegnet ved dels en mere beskedne maritim indsats i Nordatlanten, dels ved at denne indsats koncentrerer sig til perioder, hvor udviklingen medfører problemer. Som omtalt lægger krigen mod Sverige beslag på væsentlige ressourcer indtil afslutningen af Store Nordiske Krig i 1720, og i tiden herefter er flådens opmærksomhed tillige vendt mod sydligere og varmere farvande, med Middelhavseskadrer og togter til Vestindien, for at beskytte den danske handel på Afrika, Indien, Kina og Vestindien.

Monopolhandelens ophør på Island og Færøerne i slutningen af 1700-tallet, og afståelsen af Norge i 1814 medfører, at der bliver færre statsinteresser at beskytte. Samtidig er landet blevet fattigere, og der er dermed i mange år hverken større behov for at sende skibe ud, eller større ressourcer hertil.

Der er derfor en længere periode, hvor flådens indsats i Nordatlanten er noget svingende, men generelt aftagende til det yderst beskedne, og det er først i den sidste halvdel af 1800-tallet, at det igen opstår en sådan situation, at flåden igen må optræde med en mere kontinuert indsats i Nordatlanten, en optræden der med få og korte afbrydelser på grund af verdenskrigene er fortsat indtil i dag.

Efter freden i Kiel 1814, der medførte opløsningen af unionen med Norge, var den danske flåde reduceret som aldrig før, ikke mindst som følge af Flådens ran 1807, hvor bl.a. 17 linieskibe, 16 fregatter, 9 brigger og skonerter blev ført bort af englænderne. Hertil kom de tab, der senere indtraf under krigen mod England, og endelig medførte unionsopløsningen en yderligere reduktion, idet dels en del af materiellet, men især meget personel, overgik til den nyoprettede norske marine.

En genopbygningsplan blev iværksat og var i det store og hele gennemført i 1833. Men genopbygningen var sket på bekostning af udrustningerne, der i denne periode blev holdt på et absolut minimum.

I 1848 rådede Flåden over ialt 6 dampskibe - alle hjuldampere. Herudover bestod Flåden af 6 linieskibe, 8 fregatter, 4 korvetter, 4 brigger samt 3 skonerter og 87 rokanonfartøjer.

Så fulgte de slesvigske krige 1848-50 og 1864, der gav ringe mulighed for orlogsflådens tilstedeværelse i de dele af Nordatlanten, der endnu var under dansk overhøjhed eller kunne anses for at være en del af Danmarks interesseområde, nemlig de islandske, færøske og grønlandske farvande.

Gennem den sidste halvdel af 1800-tallet skete der imidlertid en udvikling indenfor fiskeri og handel, der igen øgede behovet for en maritim tilstedeværelse i de nævnte farvande, dels for gennemførelse af fiskeriinspektions- og stationstjeneste, dels for en grundigere og mere omfattende sø- og landopmåling.

Det islandske hjemmefiskeri var i sidste halvdel af det 19. århundrede fortsat præget af kystfiskeriet eller bådfiskeriet, som det kaldtes. Fiskeriet foregik fra åbne både af varierede størrelse, og der fiskedes primært efter torsk og kuller, men også efter havkal.

Havkalen er en indtil 7 meter lang hajfisk, hvis lever er meget tranholdig. "Kjødet udstykkes og sælges til Bønderne, der nedgrave det i 2 á 3 Uger, hvorefter det optages, vaskes og skæres i strimler og ophænges i Tørrehuset. Efter 1 Aars Tørring er det spiseligt; Kjødet har da antaget en rød-gul, klar Farve, der giver det nogen Lighed med Lax for Øjet, men ej for Næsen; 10 Aars gammelt Kjød skal være en Delikatesse for Liebhaverne."

År 1900 var bådfiskeriet stadig det, der spillede den største rolle, som det ses af følgende oversigt:

	1864	1900
Dækskibe :	62	140
12, 10, 8 årer :	230	122
6, 4, årer :	1190	1146
mindre både :	2041	? (760 2-mandsbåde).

Det ses imidlertid også, at der i perioden skete en udvikling indenfor havfiskeriet, idet antallet af dækskibe øgedes betydeligt. Samtidig skete der en omlægning af fiskeriet, i 1864 antoges kun 7 af de 62 dækskibe at drive torskefiskeri, resten fiskede efter havkal. I år 1900 var torskefiskeriet imidlertid langt det vigtigste.

Sildefiskeriet drevet som havfiskeri var derimod ved århundredeskiftet noget ganske nyt, idet det første forsøg hermed blev gjort i 1899 for at skaffe agn til torskefiskeriet. I 1904 deltog 15-16 og i 1905 29 islandske skibe i nordmændenes sildefiskeri, så også på dette område var en udvikling igang.

Havfiskeriet beskæftigede i 1864 432 mand, medens tallet i 1900 var 1.715 mand. Udviklingen skete ikke over perioden, men tog først rigtigt fart fra 1890. På dette tidspunkt var damptrawlerne blevet almindelige i England, og de tidligere benyttede trawlkuttere kunne derfor købes billigt. I 1890 påbegyndtes også havfiskeri med dampskibe men i meget ringe udstrækning og med nogle ganske små dampere.

Fremmedfiskeriet ved Island var inden for hver sit område domineret af franskmænd, englændere og nordmænd. Torskefiskeri fra sejlfartøjer blev så godt som udelukkende drevet fra franske skonnerter, medens englænderne stod for hovedparten af linefiskeri fra dampfartøjer samt trawlfiskeri. Sildefiskeriet lå mest i nordmændenes hænder.

I en indberetning fra skueskonnerter "FYLLA" i 1865 anføres, at der før tiden næsten udelukkende er franske fiskere samt nogle enkelte belgiske og engelske fiskere. Det samme skulle have været gældende i 1864. I 1874 skulle der være set 3 og i 1875 og 1876 en engelsk fisker. Derimod var der i 1873 ca. 40 engelske fiskefartøjer. Disse ankom dog sent på fiskesæsonen og formodedes at være de samme, som tidligere på året havde fisket ved Færøerne. I 1904 var ca. 150 engelske, 35 tyske og 8 franske damptrawlere beskæftiget med fiskeri ved Island, og i 1905 var 23 dampere, 3 motorskibe og 85 sejlskibe fra Norge beskæftiget med sildefiskeri. Endvidere 3 dampere fra England og 4 dampere fra Tyskland.

Indtil der kom rigtig gang i silde- og trawlfiskeriet, har det således primært været franskmænd, der har fisket ved Island i den sidste halvdel af 1800-tallet. Dette fiskeri var af betydeligt omfang, i årene 1850-90 fiskede gennemsnitligt ca. 250 fartøjer årligt, med en besætning på ca. 4000 mand, flest i 1879, da der var ialt 321 fartøjer med 5650 mand.

Uden at der blev udført regelmæssig inspektion var der hver sommer omkring midten af 1800-tallet jævnligt et orlogsskib på station ved Island. Det drejede sig om briggerne "ST. THOMAS", "ST. CROIX" og "ØRNEN" samt barkskibet "SAGA".

I Altingssamlingen den 5 Juli 1859 blev fire "Bønskrifter" taget under

behandling. De gik alle ud på at anmode Altinget om at sørge for en nødvendig beskyttelse mod de fremmede fiskeres overgreb. Af disse var hovedparten franske, medens resten var engelske og hollandske fartøjer. Da de franske fiskere gerne holdt sig i større afstand fra kysten og viste en mere korrekt opførsel og respekt for loven, end fiskerne af de andre nationaliteter, må det antages, at det primært har været de engelske og hollandske fiskere, der har givet anledning til "Bønsskrifterne".

Samme år, som "Bønsskrifterne" forelå, var briggen "ØRNEN" på togt til Island, og året efter sendtes skruekorvetten "HEJMDAL" derop for at overvåge



Skruekorvet.

forholdene. I 1863 var det briggen "ST. THOMAS", og fra 1865 indførtes fast årlig inspektion under Island med skrueskonnerterne "FYLLA" og "DANIA" - fra 1876 tillige skrueskonnernten "INGOLF". I 30 år (1865-1895) udførte disse tre orlogsskibe på skift inspektionstjeneste ved Island.

I 1874 var fregatten "JYLLAND" med Kong Christian IX om borg og korvetten "HEJMDAL" på togt til Island i anledning af Islands tusindårsfest.

Det fremmede fiskeri gjorde indtil slutningen af 1880'erne ikke synderlig skade på islændingenes fiskeri. I indberetningen fra "FYLLA" 1865 (chef Kaptajnlieutenant Ph. Schultz) omtales en eventuel oprettelse af et fast kystpoliti. I denne forbindelse anføres:

"Efter Alt hvad jeg har hørt og set på Island antager jeg ikke, at det islandske Fiskeri forulempes i den Grad af de Fremmede, at det fortiden gjør



Fregatten Jylland med Chr. IX o/b ved Færøerne på vej til Island.

et udstrakt Kystopsyn, henset til de dermed forbundne Udgifter, nødvendigt. Som jeg tidligere har omtalt, hændes det vel af og til, at de islandske Baade, der trækker Bakker, komme i Kollision med de fremmede Fiskere, men i Reglen leve de paa en god Fod sammen, skjønt man i Island nødig ser de Fremmede fiske saa tæt ved Kysterne. Med Hensyn til de fremførte Klager over, at Fremmede skulde have optaget islandske Bakker for at berøve dem Fangsten, har jeg aldrig hørt Nogen kunne konstatere det, derimod har jeg på Isefjord, hvor 80 Baade drive Bakkefiskeriet, faaet bekræftet af de mest ansete Fiskere, at sligt aldrig har fundet Sted der, ligesaalidt som de erindrede nogensinde at have

hørt noget Lignende omtale,"

I 1874 indberetter "FYLLA" (chef Capitain P.F.Giødesen), at det er en kendsgerning, at ingen har kunnet påvise et eneste bestemt tilfælde, hvor de franske fiskere har forvoldt skade, og i 1876 indberetter Capitain St. A. Bille, at der ikke har været truffet fremmede fiskeskibe indenfor den bestemte territorialgrænse, ligesom der ikke var indkommet nogen klage om overgreb fra fremmede fiskeskibe.

Dog skete der dette år et uheld med et islandsk fiskefartøj, som blev påsejlet af en fransk fiskeskonnert "LA VIRGINIE". Episoden gav anledning til en hel del skriverier i aviserne og omtaltes som en skændselsdåd fra fransk side. Der blev givet ordre til "FYLLA" om at anholde det pågældende franske fiskeskib, hvis det blev set. Der er dog ingen tegn på, at "LA VIRGINIE" blev antruffet ved Island, således at anholdelsen kunne finde sted.

De relativt få problemer med de franske fiskere må tilskrives de franske orlogsskibe, der hvert år sendtes til Island. Orlogsskibene havde til opgave at få fiskerne til at rette sig efter såvel de internationale love og vedtægter som de forskrifter og bestemmelser, der udstedtes af lokale myndigheder. De skulle våge over, at der kun fiskedes udenfor den territoriale grænse, og de skulle bestræbe sig for så hurtigt som muligt og på stedet selv at bilægge mulig opståede retstvister for at undgå, at disse blev genstand for diplomatisk forhandling.

Der syntes at have været et godt samarbejde mellem de franske og de danske orlogsskibe. I sin indberetning fra 1865 anfører Kaptajnlieutenant Schultz således:

"I det Hele taget er det mig en Fornøjelse at erklære, at jeg i enhver Retning har fundet den største Forekommenhed og Beredvillighed hos den franske Stationschef, Kaptain Favin-Léveque, til at søge at forebygge enhver billig Grund til Klage over de franske Fiskere; men paa samme Tid er det min Overbevisning, at denne Beredvillighed betydelig støttes ved en dansk Orlogsmands Tilstedeværelse som et kjendeligt Tegn paa, at det er Regjeringens Vilje at føre Tilsyn med Fiskeriet."

I sin indberetning fra 1874 anfører Capitain Giødesen ligeledes, at det danske stationsskibs nærværelse ved Island har en meget væsentlig andel i det bestående gode forhold.

Stationstjenesten var dog ikke uden problemer. Indledningsvis var der ikke fastsat nogen territorialgrænse. Kapitajnlieutenant Schultz bemærker herom i 1865:

"Med Hensyn til Forebyggelsen af Fremmedes Fiskeri paa islandsk Territorium maatte det vistnok anses for aldeles nødvendigt, at Territorialgrænsen traktatmæssig bestemmes, hvilket forhaabentlig vil lykkes med Frankrig;

dermed ophører enhver Tvivl om, hvad der er tilladt eller ej."

Loven om fremmedes fiskeri af 1872 indførte den efterlyste territorialgrænse og forbød fiskeri på territoriet. Endvidere forbød loven at bringe fangsten i land for at tilvirke den, men at der lejlighedsvis forekom grænseoverskridelser herskede der ikke tvivl om. Så længe der var tale om linefiskeri, var problemet imidlertid at påvise et eventuelt ulovligt fiskeri. Igen kan problemet belyses med Kapitaïnlieutenant Schultz' ord:

"Man maa forøvrigt vel erindre, at det at overrumple fremmede Fiskere inden for Territorialgrænsen vil af ethvert Søpolitik være saare vanskeligt, da man fra Fiskerskibene let vil have tilstrækkelig Tid til at indhale Linerne og borttrydde Sporene af Fiskeriet inden Orlogsmanden er saa nær, at han kan iagttage om der fiskes eller ej."

Såfremt det lykkedes at gribe en fisker på fersk gerning, var det ret vanskeligt og bekosteligt at få den pågældende straffet. Dette skyldtes det forhold, at det anholdte skib skulle bringes for en domstol i land. Da der var tale om sejlfartøjer, måtte stationsskibet ofte slæbe det pågældende fartøj i havn. Disse ture kom hyppigt til at strække sig over et tidsrum af 12-24 timer, og sammenlignes dette med de bøder på 20-400 kr., der efter 1872-loven kunne idømmes for fiskeri med håndliner på territoriet, så var udgifterne ved opbringelsen i form af kulforbrug i reglen langt større end de indvundne bøder. I praksis nøjedes man derfor i reglen med at gøre anmeldelse om ulovligt fiskeri til chefen for den franske stationsskib.

Som så meget andet ændredes dette forhold med ankomsten af de engelske trawlere. Fra dette tidspunkt måtte man også - uanset omkostninger - anholde de franske skibe, for at behandlingsmåden af de to nationers fiskere kunne blive ensartet.

Og trawlere kom der - især engelske. I modsætning til øvrige fiskemetoder var trawlfiskeriet til stor skade for de islandske fiskere. En mængde båd fiskere mistede deres redskaber, fangsten ødelagdes, og klager strømmede ind fra alle sider.

9 August 1889 udstedtes en lov, som forbød trawling overalt på territoriet og fastsatte straffen herfor til bøder fra 40-4000 kr. På dette tidspunkt kendtes kun sejltrawlere, men fra midten af halvfemserne begyndte damptrawlerne at indfinde sig.

Trawlernes antal blev større og større, territoriet respekteredes ikke, og mange steder blev de islandske båd fiskere fordrevet fra deres gode fiskepladser udenfor territoriet. Dette bevirkede vedtagelsen af en ny og strengere lov af 10 November 1894, ved hvilken bøderne for trawlfiskeri på territoriet forhøjedes til 1000-10000 kr., og samtidig søgte man at holde alle trawlere borte fra territoriet og fra islandske havne ved at fastsætte bøder fra

200-2000 kr. for ethvert fiskefartøj, som blev truffet på territoriet med trawl om bord.

Samtidig med stramningen af lovgivningen forlangte islændingene en strengere kystbevogtning af den danske regering. I erkendelse af, at skrueskonnerterne med damptrawlernes ankomst ikke længere strakte til, afløstes disse fra 1895 af de helt moderne krydsere "HEJMDAL" og "HEKLA", der med de-



Krydseren Hekla.

res 17 knob kunne sikre en anholdelse i tilfælde af observerede lovovertrædelser.

Inspektionen varede i de første år 5 måneder, fra April til September, men udvidedes efterhånden til 7½ måned og senere til 10 måneder. Hertil kom de opmålingsskibe, der hver sommer arbejdede ved Island, ligesom skoleskibe ofte på deres togter gæstede islandske farvande. Endelig sendtes inspektions-skibet ved Færøerne ofte på en 14-dages vinterinspektion til Island. Fra 1906 var der inspektion året rundt med ISLANDS FALK.

Et problem for fiskeriinspektionen i denne overgangsperiode dukkede op fra uventet hold. Forholdet var det, at de engelske fiskere ikke kunne nå at forarbejde al fisken mellem hvert trawltræk. Resultatet blev, at man smed de

48.

for englænderne mindre værdifulde fisk overbord - heriblandt torsk. Dette gav anledning til tuskhandel mellem islandske fiskere og de engelske trawlere. Mod vin, tobak og andre islandske varer kunne islændingene få de fisk, englænderne vragede. Flere islændinge drev herved en meget indbringende forretning, men hvad værre var, de kom herved i ledtog med trawlerne og blev "spioner" for disse. De bragte efterretninger fra Reykjavik om, hvor inspektionsskibet var henne, og gav om natten signaler ved hjælp af lanterner for at advare trawlerne, når inspektionsskibet ventedes. Ved lov af 25 September 1902 blev der imidlertid sat en stopper for denne trafik.

Virkningerne af den strengere lov af 1894 samt den forbedrede fiskeri-inspektion lod ikke vente på sig, idet der fra englændernes side lød stærke klager over de danske myndigheders hårdhed og fiskeriinspektionens hensynsløshed.

I 1896 og 1897 sendte den engelske regering en eskadre under Commodore Atkinson til Reykjavik, hvor man fremsatte et krav om en 3-mils grænse, som skulle slynge sig langs fjorde og bugter. Englænderne lokkede Landshøvdingen ud i forhandlinger om fredlysning af Faxa-bugten, hvor nogle af de rigeste fiskebanker ved Island lå. Det kunne aldrig falde englænderne ind at samtykke til noget i den retning, så da London afslog, skød islændingene skylden på den danske regering.

Traktaten om en 3-mils fiskerigrænse, som bugtede sig langs kysten, hvor fjordene var over 10 mil brede, blev udstedt som regeringsdekret 1901, og den skulle gælde i 50 år.

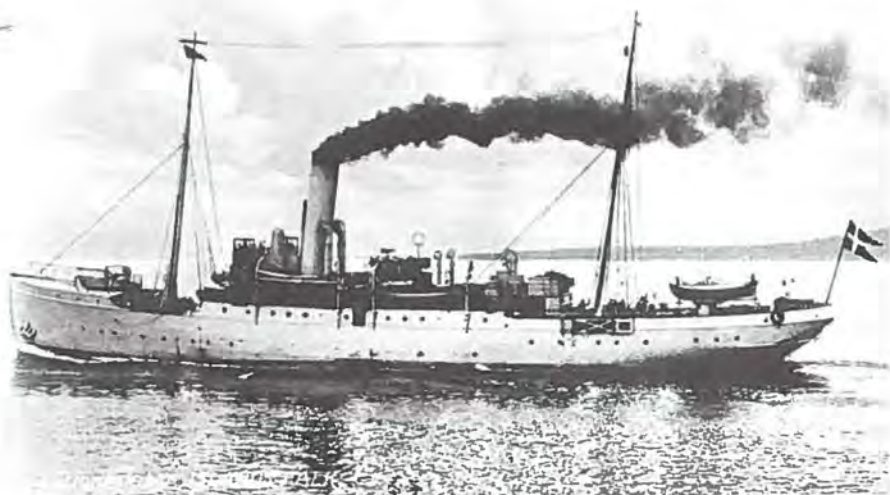
Allerede i 1898 var en ny trawlerlov trådt i kraft. Straffen for ulovlig trawling blev ændret betydeligt, idet bødernes størrelse igen blev nedsat, til fra 1000-4000 kr., men samtidig skærpedes straffen ved, at samtlige fangst-redskaber og den ombordværende fangst skulle "forbrydes og deres provenu tilfalde landskassen". Skibet kunne beslaglægges og efter forudgående udlæg sælges til dækning af bøder og omkostninger.

Antallet af trawlere og fiskefartøjer, der blev anholdt, advaret og afvist ved Island i årene 1893-1910, fremgår af følgende oversigt:

	Anholdt	Advaret og afvist	
1893	-	1	
1894	3	-	"INGOLF"/"FYLLA"
1895	8	2	
1896	1	13	
1897	7	8	"HEJMDAL"/"HEKLA"
1898	8	19	
1899	8	20	

1900	4	19	
1901	5	24	
1902	5	26	
1903	10	28	"HEJMDAL" / "HEKLA"
1904	8	10	
1905	28	37	
1906	10	12	
1907	28	24	
1908	20	26	"ISLANDS FALK"
1909	11	45	
1910	9	19	

Som det fremgår af oversigten, havde inspektionsskibene nok at lave, og må også siges at have været effektive. Der var imidlertid også tale om en betydelig indsats af skibe, særligt da man fra 1906 havde permanent tilstedeværelse med ISLANDS FALK hele året, bortset fra juleperioden, og tilstedeværelse af et andet inspektionsskib i perioden April - September. I 1915 var der på grund af verdenskrigen ingen inspektion, men denne blev genoptaget af ISLANDS FALK i 1916.



ISLANDS FALK.

For Færøernes vedkommende er det vanskeligt at finde oplysninger om fiskeriet i sidste halvdel af 1800-tallet, men meget tyder dog på, at hjemmefiskeriet har været meget lig det islandske, d.v.s. bådfiskeri. Det har primært været torskefiskeri, men også sej, kuller, helleflynder og rokker nævnes som almindelige.

I 1865 oplyses, at 5 å 6 dæksfartøjer har hjemme på Færøerne, hvoraf enkelte "drive Spekulanthandel, medens de andre fiske".

Om fremmedfiskeriet anfører "FYLLA" i sin indberetning for 1865: "Omkring Færøerne fiske en Mængde engelske Skonnerter og Kuttere, Iaar antages Antallet at være omtrent 200. Til Madding bruges en stor Søsnegl, som de Indfødte kalde Kutlinger og som findes i Mængde ved Færøerne, iblandt andre Steder imellem Naalsø og Strømø. Da det er Fremmede forbudt at fiske indenfor 1 Mils Afstand fra Landet, besørge Færingerne Fiskeriet af den omtalte Snegl. I Reglen leverer Shetlænderne Liner og Torskehoveder til at fange dem i; Sneglen kryber nemlig ind i Torskehovedet, naar dette sænkes ned på Bunden, og naar de hales op ere de fulde af Sneglehuuse.

Det Overgreb, de fremmede Fiskere gjøre sig skyldige i, bestaa hovedsageligen deri, at de selv fiske Snegle inde under Landet, men da de i Reglen paagribes og straffes, føles her ingen Trang til Kystpoliti."

Fiskeriinspektionstjenesten ved Færøerne blev udført "en passant" af de til tjenesten ved Island bestemte skibe. Da fremmed fiskeri ved damptrawlernes fremkomst tiltog, stationeredes fra 1899 et særligt inspektionsskib ved øerne, det var fra 1900 "BESKYTTEREN", som trods sine kun 417 tons viste sig velegnet til denne tjeneste. En tjeneste som skibet, bortset fra kortere perioder under 1. verdenskrig, udførte i op til 10 måneder om året, indtil fiskeriinspektionen ved Færøerne og i Nordsøen i mellemkrigsårene blev slået sammen, således at et skib kun lejlighedsvis opholdt sig ved øerne.

Under inspektionsskibets ophold fandt sjældent lovovertrædelser sted, og skibets primære tjeneste blev derfor hurtigt almindelig stationstjeneste. Denne kom for en stor del til at bestå i befordring af amtmanden og andre tjenestemænd mellem øerne, sygetransport o.lign. Lejlighedsvis medtoges også andre passagerer.

Ved Kgl. Anordning af 18 Marts 1776 var det officielt fastslået, at staten havde overtaget al monopolhandel og gjort Grønland til et lukket land for andre nationer. De til Grønland hørende kyster og øer blev lukkede for besejling af fremmede såvel som af danske skibe, medmindre den danske regering havde givet særlig tilladelse til besejlingen.

Omkring midten af 1800-tallet begyndte virkningerne af de europæiske sælmyrderier ved Newfoundland at kunne mærkes i Grønland, idet der skete en betydelig tilbagegang af grønlandssælen. Hermed var grønlanderne berøvet det materielle grundlag for deres tilværelse.

Man gjorde et alvorligt forsøg på at sætte gang i fiskeriet, men uden større held. Først i årene omkring 1920 erkendte både grønlanderne og Den kgl. grønlandske Handel situationen, og fiskeriet begyndte. Det havde holdt hårdt at overvinde både grønlandernes traditionelle foragt for fiskeri og Handels indgroede forestillinger om sælen som Grønlands eneste virkelige indtægtsmulighed. Der var således ikke i sidste halvdel af 1800-tallet tale om noget væsentligt grønlandsk hjemmefiskeri, og flådens indsats ved Grønland var derfor ikke rettet mod fiskeriinspektion, men mod andre opgaver, særligt tilsynet med at forbyde besejling af kysten blev overholdt, samt opmåling og videnskabelige ekspeditioner.

Da engelske og amerikanske hvalfangere begyndte at interessere sig for at hjem søge grønlandske farvande og kyster, blev briggen "ØRNEN" under kommando af kaptajn løjtnant A.E.L.Knudsen i 1859 beordret til området for at påse overholdelsen af gældende besejlingsbestemmelser og skride ind mod eventuelle overtrædelser.

"ØRNEN", der var på station ved Island, forlod Reykjavik den 21 Juni og nåede sit bestemmelsessted Godhavn den 16 Juli. "ØRNEN" var det første danske orlogsskib, der besøgte Grønland siden fregatten "BLAAHEJREN" i 1736. Det forklarer måske, at der i Godhavn skulle have været stor sorg ved rygter om skibets ankomst. Kvinder og børn skulle endog have grædt, da skibet aftenen før ankomsten lå udenfor og skød efter lods. Frygten varede imidlertid kun kort, og snart var skibet fuldt af grønlandere, der under resten af opholdet var flittige gæster ombord.

Medens "ØRNEN" opholdt sig i Godhavn ankom yderligere Den kgl. grønlandske Handels brig "PERU", to hvalfangere, et engelsk fregatskib og en amerikansk skonnert. En af hvalfangerne skulle have udtrykt sin uhyre forbavselse over at træffe et dansk krigsskib på disse breddegrader.

"ØRNEN" afgang fra Godhavn igen den 26 Juli og nåede efter 24 dages sejlads Reykjavik Red. Hvad det bl.a. var for problemer, man slogedes med under



ØRNEN.

datidens rejser kan læses af, at sundhedstilstanden på togtet blev betegnet som over al forventning god. Uagtet det fugtige og rå vejr var der ikke flere end 2 tilfælde af skørbug og i reglen kun 3-6 syge på den daglige liste.

"ØRNEN"s besøg i Grønland varede kun en halv snes dage, men trods sin korte varighed havde togtet den ønskede virkning, idet der efter togtet i 1859 forløb en del år, i hvilke der ikke var noget at sige de fremmede fiskere på.

Men så begyndte der at indløbe klager fra kolonibestyrerne over amerikanske fiskeres optræden. Siden 1866 var amerikanerne hver sommer i stort antal søgt til de store hellefiskebanker udfør Holsteinsborg, og i strid med alle forbudsbestemmelser drev amerikanerne et omfattende samkvem med grønlænderne. På grund af amerikanernes indflydelse på grønlænderne var det nødvendigt for den danske stat at udsende et orlogsskib for at yde kolonibestyrerne den politimæssige støtte, de ellers manglede.

I 1884 sendtes derfor "FYLLA" med kaptajn C.O.E.Normann som chef til Vestgrønland med hovedstation i Holsteinsborg, som de amerikanske fiskere særlig søgte ind til. "FYLLA" afgik fra København den 27 Maj og fra Reykjavik den 8 Juni, men nåede på grund af ugunstigt vejr først Godthåb den 27 Juli. "FYLLA" overhalte 6 fremmede fiskeskibe dels i Holsteinsborg og dels på ban-



FYLLA.

kerne og gjorde kaptajnerne bekendt med betingelserne for at kunne søge havn samt straffen for overtrædelse af bestemmelserne. Under togtet aflagdes besøg i bl.a. Jakobshavn og Christianshåb, hvor ingen grønlandere nogensinde tidligere havde set hverken et orlogsskib eller et dampskib. "FYLLA"s ankomst vakte derfor en del opsigt.

Da "FYLLA" for sidste gang anløb Holsteinsborg, fik man oplysning om, at et amerikansk og et engelsk skib havde været derinde. Besætningerne havde haft samkvem med befolkningen og indtaget en truende holdning overfor de danske embedsmænd, ligesom de havde forsøgt at ophidse grønlanderne til modstand mod regeringens bestemmelser ved at fortælle dem, at de var frie folk, der havde lov til at komme sammen med, hvem de ville. Endvidere havde de forhyret nogle grønlandere og sejlet af sted med dem. "FYLLA" stak straks til søs, og det lykkedes samme aften at overhale de to skibe i søen. De beordredes begge til at stoppe, hvilket straks blev efterkommet af det ene, medens det andet lod, som om det ikke forstod signalet og først efterkom den givne ordre, efter "FYLLA" havde affyret et løst skud. Næstkommanderende sendtes ombord i de to skibe og forlangte grønlanderne udleveret, hvilket skete. Herefter påbegyndte "FYLLA" hjemrejsen via Reykjavik og Kirkwall og nåede København den 12 Septem-

ber efter et togt på 3½ måned.

2 år efter, i 1886 var "FYLLA" atter på Grønland under kommando af kaptajn T. Bræm. Prins Valdemar, der var premierløjtnant, deltog i togtet. Men han blev også modtaget med fuld honnør. En kolonibestyrer i Frederikshåb sejlede ud til skibet i sin kajak med høj silkehat bundet fast på hovedet. Han blev med kajak og hat hejst om bord og kunne således standsmæssigt byde prinsen velkommen.

"FYLLA" ankom til Godthåb den 17 Juni og kom senere til Holsteinsborg. Ved ankomsten hertil erfarede "FYLLA", at en amerikansk skipper og en del af hans mandskab havde været i land og haft samkvem med grønlanderne. Den amerikanske skonnert havde desuden oplosset et parti fisk tæt ved Holsteinsborg. Partiet - ca. 4500 kg saltet torsk - blev beslaglagt af "FYLLA", inden hjemrejsen påbegyndtes den 19 August fra Frederikshåb.

På grundlag af de på dette og de foregående års togter indvundne erfaringer om inspektionstjenesten udtalte indenrigsministeriet overfor marineministeriet, at det måtte anse det for særdeles magtpåliggende, at der indtil videre årligt udsendtes et dansk orlogsskib til Grønland, idet man i modsat fald måtte befrygte, at den gode indflydelse, som orlogsskibes nærværelse ved kolonierne havde haft ved at styrke de danske myndigheders autoritet såvel overfor de fremmede som overfor den indfødte befolkning, ikke ville kunne bevares.

Man slog til lyd for udsendelse af et orlogsskib i 1887 under hensyn til, at de lokale myndigheder ville blive uheldigt stillet, såfremt de fremmede skippere, hvis orlogsskibet udeblev, eventuelt ville tage repressalier for den stedfundne konfiskation det foregående år.

Skonnerten "DIANA" under kommando af kaptajn G.H.N.Dreyer blev herefter sendt afsted fra Reykjavik den 28 Juni og nåede Godthåb den 9 Juli. "DIANA" så imidlertid ikke noget til amerikanske fiskere men kun en engelsk hvalfanger, der havde været inde i Holsteinsborg for at fylde vand. I 1889 var det atter "FYLLA", der var i Vestgrønland med kaptajn C.F.Wandel som chef. "FYLLA" forlod Island den 30 Juni og nåede Godthåb den 10 Juli. Den 2 August forlod "FYLLA" igen grønlandske farvande uden at have haft lejlighed til at optræde som politimyndighed. Man så ingen fremmede fiskere.

I 1895 udsendtes skonnerten "INGOLF" med nu kommandør Wandel som chef til farvandene omkring Island og Grønland for at foretage hydrografiske undersøgelser og opmålinger. Det blev ham pålagt i forbindelse med ekspeditionens videnskabelige opgave under opholdet ved Grønland at bistå de lokale myndigheder og føre tilsyn med overholdelsen af de gældende anordninger om fremmedes besejling af de grønlandske farvande og om samkvem med landets beboere.

"INGOLF" afgik fra Reykjavik den 15 Juni og ankom uden ishindringer til

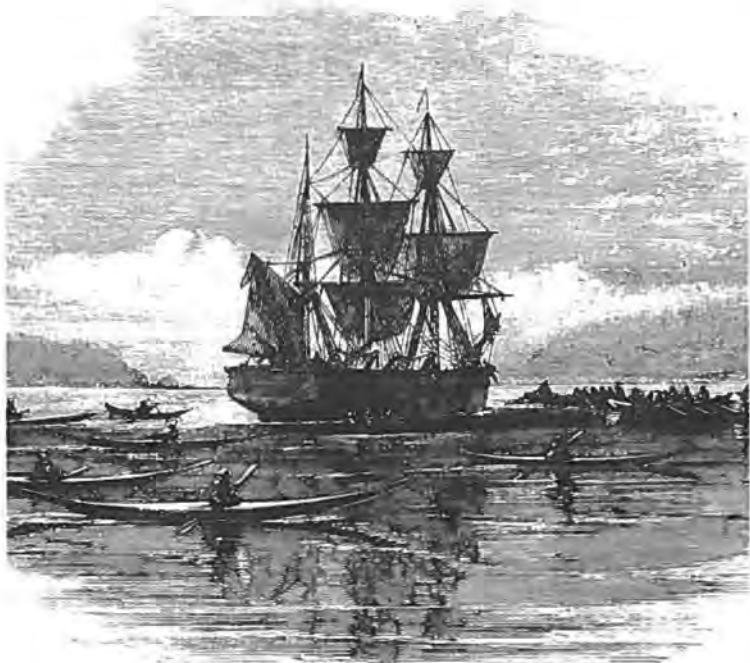
Godthåb, hvorfra der fortsattes til Holsteinsborg. Kolonibestyreren her havde fået meddelelse om, at der ved Nepisat og Itevlek af amerikanske fiskere var sket oplægning af forskelligt gods, og anmodede "INGOLF" om at assistere med at fjerne dette. Ved ankomst til havnen ved Nepisat fandtes en del fisketønder m.m., som altsammen blev ituslået og brændt. Man fandt også et amerikansk depot på en ø i nærheden. Hele depotet blev overhældt med tran og derpå stukket i brand. Samme skæbne fik et depot ved Itivlek. Den 26. juli forlod "INGOLF" igen grønlandske farvande for at tiltræde tilbagerejsen til Island.

Indtil Fangst-og Fiskeriloven af 1. april 1925 trådte i kraft, var det alene den 150 år gamle Kgl. anordning af 18. marts 1776, som de danske myndigheder havde at støtte sig til overfor fremmede skibes overtrædelser af forbudsbestemmelserne, foruden "Underretning til Søfarende i Havet omkring Grønland". Ifølge anordningen var der kun en fremgangsmåde at anvende overfor skibe, der overtrådte bestemmelserne, nemlig "at angribe, opbringe og anholde til Confiscation af Skib og Gods samt alt, hvad de havde at fare med, hvilket alt sammen derpaa føres her til Staden", d.v.s. København, hvor sagen så skulle undersøges og pådømmes.

Dette var dog lettere sagt end gjort. I praksis måtte orlogsskibenes chefer indskrænke sig til en advarsel eller, som det blev gjort, afbrænde depoter, som de fremmede skibe havde anbragt i land, samt konfiskere ulovligt erhvervede varer. Derimod tyder intet på, at en hvalfanger eller andet skib nogensinde er anholdt og ført til København, som var det eneste domsted, som den gældende lov gav anvisning på. Skibene må altså i alle tilfælde være blevet frigivet.

Fra 1895 til 1912 vistes det danske orlogsflag ikke i Grønland. De hyppige besøg af danske orlogsskibe ved Grønland i slutningen af forrige århundrede havde gjort deres virkning. Det var lykkedes at sætte en stopper for fremmede fiskeres nedbrydende indflydelse på grønlænderne og give de danske i Grønland den opmuntring og støtte, som de trængte til.

I 1800-tallet foretog både England og Amerika stort anlagte ekspeditioner i arktis, som for eksempel John Ross' og Franklin's ekspeditioner for at finde nordvestpassagen og Kane og Hall's ekspeditioner til henholdsvis forbi Thule, og til 82⁰N, længere nordpå end nogen anden.



Hall's skib GEORGE HENRY på Vestkysten.

Mange af disse kostede dyrt i anstrengelser og tab af menneskeliv, som udtrykt af Fridtjof Nansen:

"Ingensteds er vel viden købt med større summer af savn, nød og lidelse, men ikke vil menneskeånden hvile, før hver plet også af disse strøg er lagt ind under mandefod, og hver gåde er løst deroppe."

De store udenlandske ekspeditioner til eller via Grønland havde ambitiøse mål, som ikke fik nogen direkte betydning for grønlænderne. Anderledes med mange af de danske ekspeditioner, selvom disse kom forholdsvis sent igang. Dog havde man allerede i 1829 sendt premierløjtnant i Marinen W.A.Graah på en undersøgelsesrejse til Østgrønland. Hans opgave var at udforske Østgrønland og især at finde overlevende efterkommere af nordboerne samt at finde Øster-

bygden.

Graah nåede så langt nordpå som $65^{\circ}15'$ N, hvor han den 18 August 1829 plantede det danske flag på Dannebrogss Ø, rejste en stenvarde og højtideligt tog landet i besiddelse under navnet Frederik den VI Kyst. Udbyttet af denne ekspedition var en fortrinlig beskrivelse og et kort over den berejste strækning. Graahs konklusion var i øvrigt: "Østerbygden er Julianehaabs District, Østkysten af Grønland har aldrig havt nogen Colonie".



Nugarfik hvor Graah overvintrede 1829-30.

Efter Graah følger nu næsten 50 år, hvor der foretages meget lidt fra regeringens side for Grønlands østkyst. 1878 bliver vendepunktet. Da nedsatte regeringen "Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland", der i årenes løb udsendte et betydeligt antal ekspeditioner. Marinen afgav i rigt mål søofficerer til disse ekspeditio-

ner, der foruden opmåling havde meteorologi, hydrografi, etnografi og arkæologi som opgave.

Allerede i Marts 1863 forelagde geodæt, landstingsmand Carl Andræ, marineministeren, admiral Bille, et forslag om en statsekspedition til Grønlands østkyst. Han anfører, at det vil være en "Danmark paahvilende Pligt at fortsætte Østkystens Undersøgelse, -----, saa ringe og afmægtige ere vi dog ikke, at det skulde kunde betragtes som naturligt og passende for os at overlade de geografiske Opdagelser paa vore egne Enemærker til Fremmedes Forsorg."

Danmarks forhold tillod imidlertid ikke dengang, at forslaget fremmedes, og spørgsmålet kom først igen til behandling i Rigsdagen 1878-79. Kommissionen fremkom såvel i begyndelsen af 1880 som i 1881 med forslag til udsendelse af en ekspedition.

Den første ekspedition, der kom i stand, var "Den østgrønlandske Ekspedition 1883-85". Undersøgelser af forberedende art var imidlertid på dette tidspunkt udført i Danmarks Strædet af stations- og fiskeriinspektionsskibene ved Island. Marineministeriet beordrede i 1877 "FYLLA" med kaptajn G.J.J.P.

Jacobsen som chef til at foretage dybdemålinger og temperaturundersøgelser, og "det paalægges Chefen særlig at have sin Opmærksomhed henvendt paa den smalleste Del af Danmarks Strædet." 1878 fortsatte undersøgelserne med det samme skib under kaptajn A. W. Buchwald. Dette togt "forøgede ligeledes Kjendskabet til Forholdene i Danmarks Strædet, men disse Undersøgelser, saavel som det i foregaaende Aar foretagne, bragte ikke de meget ønskede Oplysninger om Grønlands Østkyst."

1879 var det "INGOLF" med kaptajn L. A. Mourier som chef, der fortsatte undersøgelserne. Heller ikke dette år lykkedes det at komme ind til østkysten, men kysten var i sigte, således at kystlinien i store træk kunne bestemmes fra Scoresby Sund til Kap Dan, kyststrækningen blev skitseret fra skibet, og der tegnedes landtoninger.

Men tilbage til "Den østgrønlandske Ekspedition 1883-85". Som leder af ekspeditionen blev udpeget premierløjtnant G. Holm. Ekspeditionen bestod herudover af bl.a. premierløjtnant V. Garde, cand. min. H. Knutzen, cand. phil. P. Eberlin samt tolkene H. og J. Petersen.

Ekspeditionen afrejste 3. maj 1883 fra København med Den kgl. grønlandske Handels barkskib "CERES" og ankom 14. juni til Godthåb. 18. juli ankom ekspeditionen til Nanortalik, som skulle være ekspeditionens støttepunkt på vestkysten af Grønland. Vinteren 1883-84 tilbragte alle ekspeditionens medlemmer i Nanortalik, beskæftigede med meteorologiske, magnetiske og astronomiske observationer.

I 1884 brød ekspeditionen op i begyndelsen af maj måned og rejste med 4 konebåde nordpå langs østkysten. Foruden de europæiske deltagere bestod besætningen af 31 grønlandere, nemlig "19 Fruentimmer og 12 Mandfolk, hvoraf 7 med Kajak".

Ekspeditionens opgave fremgår af følgende "Instrux for Hr. Premierlieutenant i Marinen G. Holm som Leder af en Expedition til Grønlands Østkyst, bestemt til at paabegyndes i Aaret 1883:

Undersøgelserne bør først have de almindelige geografiske Formaal til Gjenstand, nemlig en nøjagtigere Opmaaling og Kaartlægning af Kysten, derunder indbefattet det Indre af de endnu saa godt som ukjendte Fjorde. Jævnstides hermed bør saa den Tid og Lejlighed, som der kan disponeres over, benyttes til de Arbejder, som have været knyttede til de hidtil udførte Undersøgelsesrejser, og som ville være Dem bekjendte fra disse, nemlig:

a. Arkæologiske Undersøgelser, særlig med Hensyn til Forekomster af Ruiner og andre Minder om Nordboernes Ophold i Grønland, men lejlighedsvis ogsaa med Hensyn til den eskimoiske Bebyggelse. Jævnstides hermed bør De søge at gjøre Dem bekjendt med de nuværende Indbygges Tilstand og udforske alt, hvad disse maatte vide om Befolkningen hinsides 65 $\frac{1}{2}$ ° N.B.

For saa vidt det maatte lykkes Dem at faa en god Tolk, var det ogsaa ønskeligt, om denne henvendte sin Opmærksomhed paa Østlændingenes Dialektforskjellighed og Sagn.

b. Hvad der vedrører de enkelte Grene af den fysiske Geografi, især hydrografiske, magnetiske og meteorologiske Observationer, samt geologiske og botaniske Undersøgelser.

c. Isdannelserne, nemlig dels Havisens Drift, dels Isbræernes og Indlandsisens Udbredelse, Højdeforhold, Bevægelse og fysiske Beskaffenhed, Morænedannelserne og de fra Isbræerne hidrørende Isfjelde."

Hovedresultatet af ekspeditionens rejser og undersøgelser blev med G.

Holm egne ord:

"1. Det af Graah leverede Kaart over Østkysten af Grønland er blevet revideret og udvidet.

2. Der er optaget Kaart over en Strækning, der ikke tidligere har været kaartlagt, og som vi have givet Navn af Kong Christian den Niendes Land.

3. Kong Christian den Niendes Land beboes af en Gren af Eskimoerne, der ikke tidligere har været i Forbindelse med Europæere. Vi have søgt at faa Kjendskab til denne Stammes Levemaade, Skikke, Sprog, Sagn m.m. og have hjembragt en større Samling af ethnografiske Gjenstande.

4. Saavel paa Rejserne som i Særdeleshed i Vinterkvartererne ved Nanortalik og Angmagsalik er der foretaget regelmæssige fysiskgeografiske Undersøgelser.

5. Der er paa Østkysten foretaget geologiske og botaniske Undersøgelser, og betydelige Samlinger af Bjergarter og Planter ere hjembragte.

6. Grønlands Østkyst er ikke saa utilgængelig, som man tidligere antog.

7. Uden at der fandtes mindste Spor af tidligere ikke-eskimoisk Bebyggelse, og uden at der i Beboernes Udseende, Skikke, Levemaade, Sagn m.m. var det ringeste, som kunde tyde på tidligere Forbindelse med Europæere, hvorved Spørgsmaalet om "Østerbygdens Beliggenhed" paa Østkysten synes at maatte være afsluttet for bestandig."

Ekspeditionen fik ikke alene videnskabelig betydning. Beskrivelsen af grønlandske forhold åbnede offentlighedens øjne for urimeligheder, som burde rettes, Holm og Garde beskriver bl.a. den såkaldte sultetid i Sydgrønland. "I perioder står om morgenen en snes forsultne stakler uden for deres dør og beder om lidt brød eller "lidt øre" til at købe rugmel for. Hver tigger repræsenterer en familie på adskillige lige så sultne medlemmer."

Ekspeditionen førte endvidere til anlæggelsen af Angmagsalik som handelsstation, der blev den reelle basis for den danske suverænitæt over Østgrønland. Holm arbejdede utrætteligt for denne nye koloni og tillægges hovedæren for, at handelsstationen overlevede og reddede angmagsalikkerne fra un-

dergang.

Med ekspeditionsskibet "HEKLA" - en norsk sælfanger - foretog premierløjtnant C. H. Ryder med premierløjtnant H. Vedel som næstkommanderende en af Marineministeriet bekostet ekspedition: "Den østgrønlandske Ekspedition 1891-92".

Ekspeditionens opgave at trænge ind til Grønlands østkyst lykkedes. HEKLA stod ind gennem storisen på $75^{\circ}-76^{\circ}$ N og nåede land ved Franz Josephs Fjord. I August 1891 ankom skibet til Hekla Havn, ca. 90 sømil inde i Scoresby Sund, hvor udstrakte områder kortlagdes, ligesom der foretoges omfattende hydrografiske, meteorologiske og etnografiske undersøgelser under ekspeditionens ophold.

I 1898-1900 ledede premierløjtnant G. C. Amdrup "Carlsbergfondets Ekspedition til Østgrønland". Denne ekspedition foregik dels som en overvintring ved Angmagsalik med en senere bådekspedition for øje, dels som ekspedition med polarskibet "ANTARCTIC" i sommeren 1900, hvor Amdrup - efter at have besejlet kysten fra $74^{\circ}45'$ N og sydover - førte skibet gennem isen ind til kysten ved Kap Dalton tæt syd for Scoresby Sund. Herfra foretog han med sin bådsbesætning: Underkanoner A. Jacobsen, smed Søren Nielsen og styrmand Ejnar Mikkelsen en 900 km lang rejse sydover for kortlægning af den ubeboede og af storis blokerede kyststrækning til Angmagsalik, hvor ekspeditionen afhentedes af "ANTARCTIC".

Ekspeditioner til Grønlands vestkyst var naturligt langt hyppigere end til østkysten. Således udsendtes i 1876 premierløjtnant G. Holm til Julianehåbs-distriktet og i 1877-78 premierløjtnant I. A. D. Jensen til Frederikshåb-distriktet. I 1878 foretog Jensen en slæderejse, som blev banebrydende på dette område, idet han nåede 70 km ind på indlandsisen til de "øer", der bærer hans navn - Jensens Nunatakker.

I 1879 var I. A. D. Jensen og premierløjtnant R. R. Hammer på opmåling i Egedesminde-Holsteinsborg, og Hammer fortsatte indtil 1880 med undersøgelser ved Jakobshavn, Egedesminde og Disko.

I 1880-81 udførte G. Holm igen undersøgelser i Julianehåbs-distriktet. Premierløjtnant C. H. Ryder udsendtes i 1882-83 og Hammer i 1883 for løsning af forskellige opgaver i Vestgrønland.

1884 og 85 udsendtes I. A. D. Jensen, 1885-87 Ryder og 1886 og 1890 premierløjtnant J. C. D. Bloch for at foretage opmålinger i Vestgrønland. I 1894 var sekondløjtnant K. Greve Moltke og sekondløjtnant Froda i Julianehåb, og Froda var i 1897 sammen med premierløjtnant J. T. Borg på opmåling i Nordgrønland.

Søopmåling indgik næsten udelukkende som delprojekt i forbindelse med de udsendte ekspeditioner eller i forbindelse med udførelsen af fiskeriinspektions- og stationstjenesten. I Marineministeriets instruktion for stationstjenesten var det således påbudt at indsamle sådanne oplysninger om farvande, strøm- og isforhold m.m., som kunne være til gavn for søfarten i almindelighed og særlig for fremtidige fiskeriinspektioner. Skibschefernes opmærksomhed blev henledt på det ønskelige i, at der foretoges undersøgelser af dybde- og havtemperaturforholdene såvel i den sydlige del af Davisstrædet som under sejladsen mellem kolonierne og under ophold på fiskebankerne ud for disse.

De i 1877 og 78 med "FYLLA" og i 1879 med "INGOLF" foretagne undersøgelser i Danmarksstrædet havde hydrografiske målinger som deres vigtigste udbytte.

På "FYLLA"s togter til Vestgrønland i 1884, 86 og 89 foretoges hydrografiske og andre videnskabelige undersøgelser i Davisstrædet, dog kun i den strækning det var foreneligt med dets tjeneste som fiskeriinspektionsskib. På togterne blev der foretaget dybdemålinger fra kysten og udefter samt udarbejdet farvandsbeskrivelser o.lign. vedrørende besejling og havneforhold. Også "DIANA" i 1887 udførte opmålinger og andre videnskabelige undersøgelser.



Dæksplan af skonnerten DIANA.

1895 og 96 blev "INGOLF" med kommandør C.F. Wandel som chef sendt ud på videnskabelige undersøgelser i såvel Davis- som Danmarksstrædet - "INGOLF"-Ekspeditionen - men herefter kom der først atter et dansk orlogsskib til Grønland i 1912.

Rydgers skibsekspedition 1891-92 med "HEKLA" og Amdrups 1898-1900 med ANTARCTIC foretog hydrografiske undersøgelser og indledte dermed kendskabet til dybdeforholdene og andre navigatoriske forhold på Grønlands østkyst fra Angmagsalik og nordpå.

Desuden var en række søofficerer i koffardifart i grønlandske farvande, for erhvervelse af farvandskendskab m.v. Således løjtnant Normann i årene 1862-65 samt atter i 1867-69. Den kgl. grønlandske Handels første skruebark "HVID-62.

BJØRNEN" førtes i 1887-88 af premierløjtnant Jensen, derefter til 1891 af Garde og i 1892-94 af Holm. På "HVIDBJØRNEN"s sidste rejse i 1895 var premierløjtnant Hammer fører.

Som fører af "HVIDBJØRNEN" udarbejdede Garde "Vejledning til Besejling af Kolonierne i Vestgrønland". Vejledningen blev udgivet 1895 og skulle gennem næsten 50 år komme til at danne grundlaget for besejlingen af Vestgrønland, selvom den naturligvis blev rettet og forøget med senere opmålinger og erfaringer.

Der var dog ekspeditioner, hvis primære formål må siges at have været søopmåling.

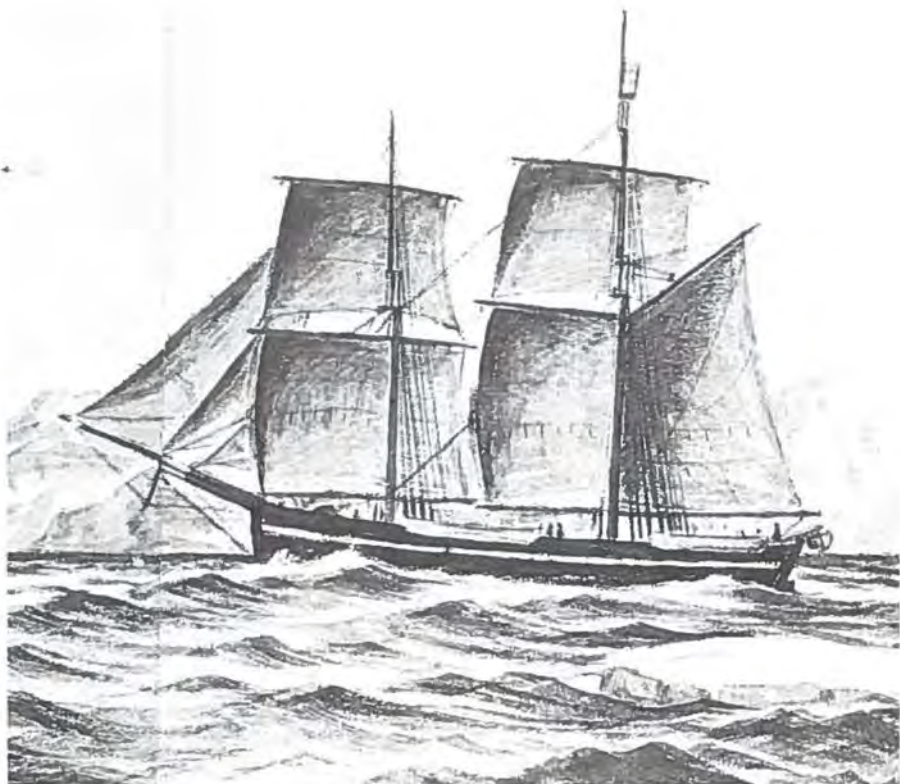
Løjtnant A.T. Ulrich foretog i 1846 undersøgelser af de nautiske forhold for besejlingen af Grønlands vestkyst.

I 1863-64 blev premierløjtnant C.V.M. Falbe og løjtnant E. Bluhme samt to af marinens artillerister, Nielsen og Thomsen sendt til Grønland med det formål at foretage en opmåling af Sydgrønlands vestkyst, bl.a. i relation til den stadige vækst i sejladsen på Arsukfjorden i forbindelse med kryolitbruddet ved Ivigtut. Rejsen påbegyndtes i April 1863 med Den kgl. grønlandske Handels brig "TJALFE", der efter 1½ måneds vanskelig sejlads nåede Godthåb.

At grønlandsrejser ikke var luksusrejser, viser en beskrivelse fra Thomsen:

Han blev anbragt i et lille rum i agterlasten sammen med kollegaen. Det var 2½ alen langt og 4 alen bredt og kun adskilt fra den øvrige last med nogle stinkende brædder. Nedgangen til "lukaffet", som han døbte Hummergattet, var agterlastlugen, der blev lagt på, så snart de var nede. Køjer var der ikke plads til, de sov på dørken. "At der ikke var, eller blev gjort mere til at gøre det hyggeligere for os, glemmer jeg næppe i Hast. Ikke vilde jeg nogensinde byde end ikke den usleste Tigger sligt et Opholdssted for en Dag, endsige for længere Tid, som dette jo var bestemt for os. Naar det var dårligt Vejr, og det stod længe paa, havde vi en Deel Ubehageligheder at plages med. Vi maatte saaledes opholde os nede i Hummergattet for ikke bestandig at gaa vaade ved at være paa Dækket, endskjønt det ikke altid kunde undgaas, da man af og til maatte op og trække frisk Luft og rette Benene. Den største Plage, tror jeg dog vi fandt i Skibslugten, som ved Skibets slingrende og duvende Bevægelser bliver utaalelig, og i vort Hummergat var den naturligvis værst, da det var i den nærmeste Berørelse med Lastrummet. Slammen satte sig paa Alt, saa det kom til at see ud, som om det var lakeret eller smurt over med Kakkeloynsblyant, om det saa vare Hænder og Ansigtet, saa kom det til at ligne en Kakkellovn."

Ekspeditionens ophold i Grønland, hvor der blev målt op ved Kook-øerne, Fiskeræsset samt Arsuk-fjorden, blev længere end beregnet. Opholdet skulle ha-



Briggen FREDERIKKE LOUISE samme type som TJALFE.

ve været afsluttet i efteråret 1863, men "TJALFE", som skulle have bragt opmålingsekspeditionen hjem, udeblev. Man måtte således overvintre i Godthåb. Bluhme benyttede sig af det tvungne ophold til at studere det grønlandske folk og dets tilværelse, således som den dengang formede sig under det danske styre. Han forfærdedes over, hvad han så, og i et skrift, han udgav efter sin hjemkomst, anklagede han sine landsmænd for misrøgt af Grønland.

Tonen var skarp og kan nok bedst karakteriseres med følgende citat:

"Hvad har vi bragt dem for alt det, vi tog fra dem? Civilisationen? Nej, krudt og luksus, brændevin og laster, eder, forbandelser, besmittelser, overgreb, løgn og bedrag, død og ødelæggelse."

I 1893 blev en ekspedition udsendt til Sydgrønland under ledelse af premierløjtnant Garde. Endvidere deltog premierløjtnant K. Greve Moltke samt en tolk.

Ekspeditionens hovedopgave var opmålingsarbejder med særlig henblik på

navigering, der med det eksisterende kortmateriale ikke kunne udføres på så betryggende vis, som det kunne ønskes af Den kgl. grønlandske Handels skibsførere. Målet var skærgårdsområderne med Julianehåb som østligste punkt. Det var endvidere pålagt ekspeditionen, såfremt tid og forhold uden skade for opmålingsarbejdet måtte tillade det, at forsøge en indtrængen på Sydgrønlands indlandsis, der syd for den af Jensen i 1878 berejste del ikke havde været genstand for nogen større undersøgelse.

Ekspeditionen ankom med dampskibet "HVIØBJØRNEN" til Frederikshåb den 24 April efter ca. 3 ugers sejlads.

Det første, det nu gjaldt om, var at hverve en besætning til det rejsefartøj - en åben norsk træbåd - som ekspeditionen selv havde bragt med. Det var nu ikke så lige en sag, for der skulle inden længe være konfirmation, "og er der noget, grønlænderne, næst hjemmet, hænge ved med liv og sjæl, så er det kirkelige handlinger".

Det lykkedes dog at få 5 mænd og 1 kvinde til at vende tankerne fra konfirmationen, og den 29 April var der afrejse for indledningsvis at opmåle havne et par mil nord for Frederikshåb. Havnene blev opmålt i løbet af 8 dage, for den sidstes vedkommende under temmelig ublide vejrforhold.

Ved tilbagekomsten til Frederikshåb sagde besætningen op. Havde det før været vanskeligt at hverve folk, var det om muligt værre nu. For det første var konfirmationen rykket nærmere, for det andet virkede de tidligere ledsageres røverhistorier om rædslerne ved teltlivet under barske vejrforhold ikke opmuntrende på andre. Igen lykkedes det dog at samle en besætning, som fulgte med helt til Julianehåb "uden at gøre den mindste smule vanskelighed, hvilket er en overordentlig stor sjældenhed".

I Julianehåbs-området blev der anvendt en del tid på havne- og søopmåling. Herudover blev der på 13 dage i Juni foretaget en 110 km lang vandring ind på indlandsisen til 2250 m højde. Hensigten med isturen var at opnå kendskab til isoverfladens beskaffenhed i disse egne, om der forekom "Nunatakker", om højdeforholdene og endelig om de meteorologiske forhold.

Grønlændernes rodfæstede skræk og overtro overfor indlandsisen bevirkede, at disse måtte efterlades ved kysten under isvandringen. Deres spørgsmål, om ekspeditionen havde set mennesker eller store dyr derinde, viste, at overtroen stadig eksisterede her ved århundredskiftet.

SØOPMÅLING VED ISLAND.

Også på Island deltog inspektionsskibene i opmåling af farvandene. November 1840 anmodede Admiralitetet Søkort-Arkivet om en udtalelse angående en hensigtsmæssig måde, hvorpå en søopmåling ved Island kunne foretages. Her fandt man imidlertid ikke, at behovet var tilstede, og sagen blev henlagt. I 1848 udrustede regeringen dog jagten "KAREN-KNUTH" med henblik på en opmåling af Islands vestkyst - især Faxaflöi. Det hele strandede dog på krigsudbruddet.

I 1852 søgte kaptajnløjtnant Zartmann, der var direktør for Søkort-Arkivet, at få et opmålingsarbejde sat igang, idet han fremhævede, at oplysningerne fra de orlogsskibe, der havde været på togt til Island "havde tjent til end yderligere at godtgøre Jammerligheden af alle Kort over Øens Vestside, og hvor skrigende nødvendigt det er at opmaale denne Del, Faxebugten og Bredebugten". Finansministeriet ville imidlertid ikke søge den nødvendige bevilling.

Fra 1862 havde stationsskibene ved Island ordre til i så vid udstrækning som muligt at foretage opmålinger, men resultaterne var små, idet stationstjernen og opmålingsarbejdet kun vanskeligt lod sig forene.

På Marineministeriets foranledning indsendte Søkort-Arkivet i 1887 et forslag til opmålingsarbejde ved Island. Det skulle falde i to dele, nemlig en opmåling af kystfarvandet ud til 100 favne og en videnskabelig dybhavsundersøgelse. Det antoges, at opmålingerne kunne udføres på 6 år á 4 måneder, og det tilrådedes stærkt, at arbejderne blev udført med et særligt skib og ikke med stationsskibene.

Der blev fra 1885 til 1890 hvert år søgt bevilling på finansloven til formålet, men pengene blev stadig nægtet af Rigsdagen.

Efter at direktør for Søkort-Arkivet, nu kaptajn C. F. Wandel, blev chef for "FYLLA" i 1889 og "INGOLF" i 1890 og 91, foretog han opmåling af Hunaflöi, så at der i 1898 kunne udgives et kort over dette farvand til erstatning for et kort fra 1817, men ellers kom opmålingerne ikke igang.

I årene før århundredskiftet begyndte danske fiskere at interessere sig for fiskeri ved Island. Da det i 1897 tegnede til, at det danske havfiskeri under Island skulle blive af betydning, blev det bestemt, at der fra landbrugsministeriets side skulle udrustes en ekspedition med henblik på fiskeriundersøgelser i de islandske fjorde og farvande. Da der samme år fra stationsskibet kom indberetning om, at det danske søkort ved anholdelsen af en trawler viste så store afvigelser i dybdeforholdene i forhold til de virkelige, at trawlerens påstand om, at den uden vidende og vilje var kommet ind på territoriet, ikke kunne afvises, og da den engelske regering lagde temmelig stærkt pres på den danske for at få opmålingerne igang, lykkedes det endelig i 1898 at få de nødvendige penge bevilget. Af hensyn til omkostningerne og tilvejebringelsen

af det nødvendige materiel og personel blev det besluttet at slå ovennævnte to opgaver sammen, idet Landbrugsministeriet bidrog med 1/3 og Marineministeriet med 2/3 af udgifterne.

Opmålingerne og fiskeriundersøgelserne ved Island påbegyndtes herefter med "DIANA" i 1898 og 1899, og opmålingerne blev fortsat hvert år og afsluttedes i 1908.

Under krigen 1914-18 reduceredes inspektionen, og der blev bl.a. ikke sendt inspektionsskibe til Grønland, og Island måtte undvære inspektionen i 1915. I 1920 blev besejlingen genoptaget, og bl.a. blev ISLANDS FALK, og senere på året det nyanskaffede inspektionsskib FYLLA, som en direkte følge af sømandsstrejken dette år, sendt til Vestgrønland med post for at gøre stationstjeneste hvilket bl.a. omfattede at sejle passagerer mellem de enkelte kolonier. Først i årene herefter kan man tale om en regelmæssig fiskeriin-



FYLLA.

spektion i vestgrønlandske farvande i forlængelse af den efterhånden traditionelle inspektion omkring Færøerne og Island.

I 1923 fandt ISLANDS FALK anledning til at tildele et par fremmede hvalfangere advarsler for uberettiget ophold på søterritoriet og samkvem med de indfødte. Da den ene hvalfanger senere blev antruffet på territoriet med hval på siden, blev den anholdt og ført til Godhavn, hvor den blev tilbageholdt i en snes dage, medens den danske regering blev gjort bekendt med de afholdte forhør. Uagtet det fandtes bevist, at skibets fører trods forudgående advar-

68.

sel havde gjort sig skyldig i overtrædelser af gældende bestemmelser for be-sejling af Grønland, blev det besluttet af frafalde tiltalen, idet "der efter omstændighederne ikke skulle foretages videre mod det pågældende fartøj eller dets rederi".

I sommeren 1924 begyndte et storstilet fiskeri af hellefisk og torsk på bankerne ved Grønlands vestkyst, og i erkendelse af, at de store fiskemængder ville tiltrække mange fiskere fra såvel nordamerikanske som europæiske nationer, blev stations- og inspektionstjenesten i vestgrønlandske farvande intensiveret og gjort permanent, således at der hver sommer, bortset fra krigsårene 1940-45, har været stationeret et inspektionsskib.



BESKYTTEREN.

Mønsteret for inspektionen i mellemkrigsårene var, at inspektionsskibet BESKYTTEREN udførte inspektionen på Færøerne, dog afbrudt af andre opgaver, mens de øvrige inspektionsskibe, FYLLA (1920-33), HVIDBJØRNEN (1928-39) og INGOLF (1933-39) foretog togter til Færøerne, Island og Grønland, ofte i forbindelse med løsning af andre opgaver som at være skoleskib, eller at foretage opmåling.

Tillige fik Island efter første verdenskrig sin egen fiskeriinspektion.

Fra 1913 indgik bøderne fra ulovligt fiskende i et territorialfond, kaldet "trawlerfondet", og med dette købte man i 1924 redningsdamperen THOR, som man indtil da havde lejet i et par år fra den danske stat. THOR blev armeret og brugt som inspektionsskib til den forliste i 1929. Tillige byggedes ÆGIR og ODIN, og i 1931 indkøbtes en trawler til erstatning for den forliste THOR. Denne nye THOR blev i perioder anvendt som trawler samtidig med at den udførte fiskeriinspektion, for herved at tjene lidt ved siden af, til fiskeriinspektionens noget tyngede budget.

Efter at stations- og inspektionstjenesten havde udviklet sig til at blive permanent, blev der i 1925 fastlagt mere bestemte regler for formålet med denne tjeneste og dens udførelse. F.eks. blev der for Grønland fastsat, at hovedopgaven ved inspektionsskibets tilstedeværelse og virksomhed var at sikre overholdelsen af de gældende bestemmelser om:

- at de til Grønland hørende kyster og øer var lukkede for besejling af såvel fremmede som danske skibe, medmindre den danske regering havde givet særlig tilladelse til besejling,
- at forhindre al ulovlig fangst, fiskeri og jagt i grønlandsk farvand såvel som tilvirkning af fangst, der var fanget uden for fiskerigrænsen,
- at yde beskyttelse for den hvalfangst og det fiskeri, der blev drevet af grønlandere og andre i Grønland boende danske undersåtter, og
- at udføre andre hverv, som samarbejdet med styrelsen af kolonierne i Grønland uden skade for hovedopgaven måtte give anledning til (stationstjeneste).

I en række tilfælde blev hvalfangere og fiskere udenretligt forelagt bøder af inspektionsskibets chef til afgørelse af overtrædelser af fangst- og fiskeribestemmelserne. I tilfælde, hvor skibsføreren ikke følte at kunne vedtage bøden, blev skibet erklæret for anholdt og indbragt til nærmeste koloni, hvor sagen blev forelagt landsfogeden.

Under forfølgelse af en hvalfanger, der den 2 August 1925 forsøgte at undslippe efter at være antruffet inden for territorialgrænsen, blev man vidne til, at der stadig kastedes hvalstykker over bord fra skibet, og at der altså blev flænset hval i dette, og da inspektionsskibet nåede frem, blev det da også konstateret, at den både havde hval på siden og var i færd med at flænse en anden hval om bord i skibet.

Den fremmede hvalfangers fører ville ikke benægte at have flænset hval på territoriet, men søgte at slippe fri for tiltale ved at påstå, at det at skære spækket fra hvalkødet ikke kunne betragtes som tilvirkning af fangst i lovens forstand, idet tilvirkningen først fandt sted i hjemlandet, hvor tranet blev kogt.

Inspektionsskibets chef måtte dog betragte flænsning for det samme som tilvirkning, og han tilbød skipperen at afgøre sagen straks med en passende bøde, hvilket denne indvilgede i, såfremt bøden ikke blev for stor. Da skipperen imidlertid det foregående år med samme skib, blot under et andet navn, havde været i Godhavn og her af kolonibestyrelsen var blevet gjort bekendt med bestemmelserne for Grønland og i særdeleshed med søterritoriet, således at han ikke var ukendt med de grønlandske love, blev bødens størrelse fastsat til 4.000 kr. Dette ville skipperen ikke gå med til, idet han mente, at bøden var alt for stor, og hvalfangeren blev derefter erklæret for anholdt og taget med til landsfogeden i Godhavn for domfældelse. Dommen kom til at lyde på 7.000 kr. i bøde, idet det ved vidneførsel af grønlandere fra Hunde Ejland og Kronprinsensøerne yderligere ansås for godtgjort, at hvalfangeren ikke alene havde tilvirket, men også drevet fangst på territoriet.

I andre tilfælde blev skibe og fartøjer efter konstatering af ulovlig virksomhed straks anholdt og bragt i havn, hvorefter landsfogeden udenretligt var i stand til at afgøre sagen med en bøde.

I dagene fra 23. august 1925 og fremefter anholdt ISLANDS FALK de fleste enheder af en ekspedition af fiskeskibe, der var ankommet til grønlandsk farvand ca. 1 måned forinden. Moderskibet var på 2750 tons og havde med sig på dækket 10 motorbåde, med hvilke den havde drevet fiskeri omkring FYLLAS BANKE og LILLE HELLEFISKEBANKE samt i skærgården omkring Godthåb. Til ekspeditionen hørte ligeledes en trawler, en lille fiskedamper og tre motorkuttere. De efterfølgende forhør resulterede i at skibets fører erkendte at have tilvirket fangst på territoriet ombord i moderskibet, samt erkendte - på 5 motorbådsføreres vegne - at have haft ophold i indre grønlandsk farvand, hvorefter han vedtog en bøde på 3.000 kr. Senere vedtog føreren for 2 af kutterne hver en bøde på 200 kr. for uden tilladelse at have anløbet og haft tilhold på øerne og ved kysten. Føreren af den lille fiskedamper vedtog en bøde på 4.000 kr. for ikke at have haft fiskeredskaberne behørigt bortstuvet og bådene på plads under ophold på territoriet samt for overtrædelse af visse besejlingsregler m.v.

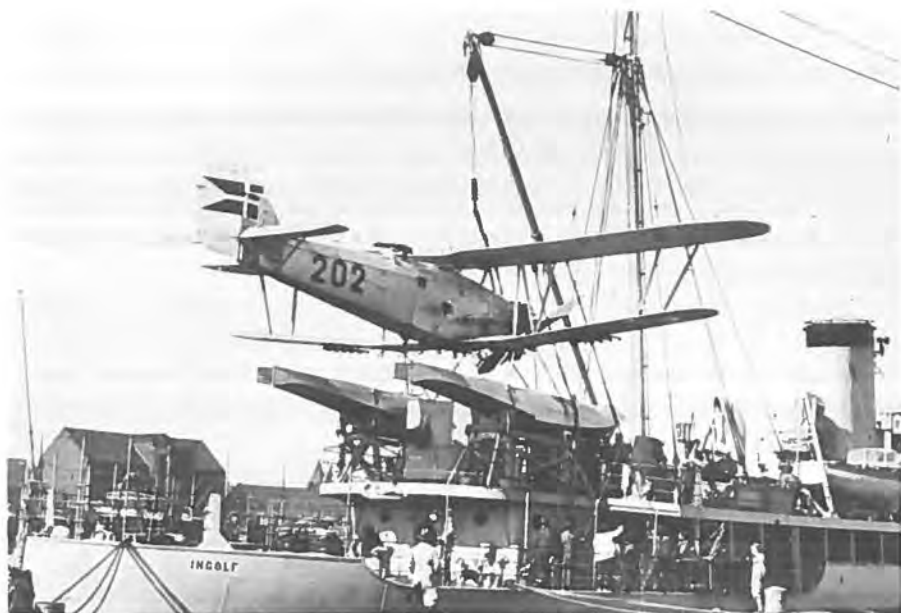
Fra 1929 blev ISLANDS FALK afløst af det nybyggede ca. 900 tons store inspektionsskib HVIDBJØRNEN, der var specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande, og i 1932 blev stations- og inspektionstjenesten i grønlandsk farvand udvidet med inspektionsfartøjet MAAGEN, som i begyndelsen af august ud for Holsteinsborg anholdt ikke mindre end 48 dorrier tilhørende canadiske, franske og portugisiske fiskeskonnerter, der efter at inspektionsskibet HVIDBJØRNEN var kommet til stede, vedtog bøder til et samlet beløb af over 5.000 kr. Nogle dage senere anholdtes ved Søndre Strømfjord det franske fiskemotorskib "GURE HERRIA" og 6 af dets dorrier, der for deres ulovlige fiskeri vedtog



Inspektionsskibet HVIDBJØRNELEN.



Inspektionsskibet INGOLF.



Ombordtagning af fly.



Kortlægning fra luften.

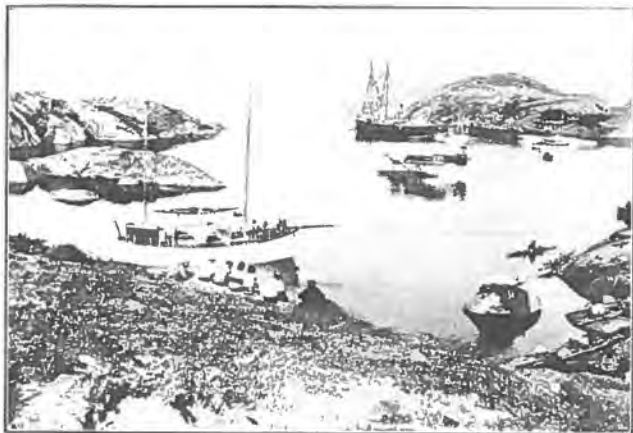
en bøde på 1600 kr.

De følgende par år gav kun ringe anledning til indskriden overfor ulovligheder, idet kun nogle få færøske og franske skonnerter og kuttere blev idømt bøder samt konfiskation af fangst og redskaber. Standard bødestørrelsen for ulovligt fiskeri var bøder på 500 kr. for skonnerter og 400 kr. for mindre kuttere.

Fra 1934-38 var det det nyeste inspektionsskib INGOLF, der varetog inspektionsskibstjenesten i grønlandsk farvand, men herefter kom der ikke danske inspektionsskibe til Grønland før efter 2. verdenskrig.

Med inspektionsskibene HVIDBJØRNEN og INGOLF kom der også en ny dimension ind i inspektionstjenesten, idet disse skibe kunne medføre luftfartøjer. Luftfartøjer var allerede blevet brugt på Grønland, bl.a. i forbindelse med National Geographic Society's polarekspedition i 1925, og inspektionsskibet ISLANDS FALK assisterede i 1924 nogle amerikanske og italienske flyvebåde der var på en flyvning jorden rundt, dels med vejrmeldinger, og dels ved at markere landingsstedet med røg og andre midler. Flyvningen var ikke uden dramatik, idet den italienske flyvebåd måtte nødlande syd for Kap Farvel hvor besætningen meget heldigt blev fundet og samlet op af en udstationeret amerikansk krydser.

Marinens luftvirksomhed i inspektionstjenesten begyndte i 1932 med Knud Rasmussens og Lauge Kochs ekspeditioner, hvor et af formålene var at gennemføre luftfotogrammetrisk opmåling af Grønland for Geodætisk Institut. Knud Rasmussen havde et luftfartøj, og Lauge Koch to til sin rådighed, alle var HEINKEL maskiner, ført af marinens flyvere. I løbet af trediverne lykkedes det at fotografere det meste af kysten fra Disko til Scoresbysund, og i 1937-38 udførtes lignende flyvninger på Island, hvor man tillige fotograferede det



indre af landet. Her bistod luftfartøjer også den islandske fiskerflåde ved at observere og rapportere om sildestimer i fjordene, udfra disse meldinger kunne fiskerne opsøge de fjorde hvor der var observeret flest stimer, og dermed opnå et bedre udbytte.

7. Thule ekspeditions fartøjer og fly i Angmagssalik.

Anvendelsen af luftfartøjer var væsentligt anderledes end dagens helikopterkoncept, idet flyvebådene krævede meget roligt vand for at kunne lette og lande. Inspektionsskibet ankrede derfor i en fjord under rolige vejrforhold og satte flyet ud på vandet med skibets kran, hvorefter flyet kunne lette. Flyvesikkerheden var ikke for stor, og det hændte, at flyene måtte lande undervejs på en sø eller en anden rolig fjord for at udbedre et mindre havari, men luftvirksomheden forløb uden alvorlige uheld, og der blev for eksempel på Island fløjet ialt 73 timer i 1937 og 51 timer i 1938 i løbet af ca. 3 måneder. Til sammenligning kan anføres, at et inspektionsskib idag under et togt på 3 måneder generelt bruger mellem 120 og 150 flyvetimer med LYNX-helikopteren.

Efter 2. verdenskrig ændredes inspektionstjenesten væsentligt, idet Islands selvstændighed bevirkede, at halvdelen af de fiskbare områder ikke mere var danske. Desuden var de specialbyggede inspektionsskibe, INGOLF og HVID-BJØRNEN gået tabt, idet HVIDBJØRNEN 29. august 1943 var blevet sænket af egen besætning (men hævet af tyskerne og senere brugt af Østtyskland), og INGOLF efter at være taget af tyskerne blev sænket af allierede bomber i Kiel i 1945. Flåden var imidlertid under genopbygning med allieret våbenhjælp, og på dette grundlag fik man blandt andet korvetten THETIS, der anvendtes til inspektion ved Færøerne, ofte med elever ombord, og fregatterne NIELS EBBESEN og HOLGER DANSKE, der primært blev brugt som skoleskibe, men herunder ofte udførte inspektionstjeneste både ved Grønland og ved Færøerne. Desuden anvendtes fra tid til anden andre enheder som fregatterne af ROLF KRAKE-klassen, samt inspektionskuttere. I 1957 ramtes søværnet af et tragisk uheld, idet inspektionskutteren SKARVEN forliste ved Ravns Storø med hele besætningen, antagelig som følge af overisning.

Inspektionen var i årene efter krigen i overvejende grad en grænseinspektion, idet det som tidligere var forbudt fremmede at fiske eller forarbejdede fisk på dansk territorium, d.v.s. indenfor 3 sømil fra land. For Grønland var opgaven beskeden, der var i disse år en særdeles stor bestand af torsk ved Grønland, men den altovervejende del af fiskeriet foregik på fiskebankerne, d.v.s. udenfor det danske territorium. Fiskeriet foregik dels med trawlere, dels med linefiskere, hvilket kunne medføre problemer fiskerne imellem, som inspektionsskibet måtte forhindre. Andre nationer, især portugiserne fiskede med dorrier, der sejlede til Grønland på større skibe, ofte sejlskonnerter. Ved Færøerne kunne inspektionen være vanskeligere end på Grønland, idet en del givtige fiskebanker lå omkring eller indenfor grænselinien, det forekom derfor ofte, at engelske og skotske trawlere fiskede ulovligt, hvilket i 1961 førte til en af de mere dramatiske sager, inspektionstjenesten har været ude for i nyere tid.

Den 29. maj 1961 blev den skotske trawler RED CRUSADER bragt til standsning inden for færøsk fiskeriterritorium af fregatten NIELS EBBESEN. Efter at skipperen var blevet afhørt ombord i fregatten, blev han beordret til at sejle til Thorshavn med prisemandskab ombord. Dette bestod af en ubevæbnet løjtnant og en menig. På et tidspunkt bestemte skipperen sig til flugt og lokkede officeren ind på skibets radiostation, hvor han blev låst inde uden mulighed for at slippe ud. Den menige blev ligeledes taget i forvaring.

NIELS EBBESEN optog forfølgelsen af RED CRUSADER efter reglerne om "følgelse in Continenti" og forsøgte ved hjælp af beskydning med en 40 mm kanon 76.



Korvetten THETIS.



Fregatten HOLGER DANSKE.



Fregatten ROLF KRAKE.



Inspektionskutteren SKARVEN.

og senere med maskingevær at stoppe trawleren, som imidlertid tilkaldte hjælp fra den engelske flåde, 2 engelske orlogsskibe kom tilstede og indledte forhandlinger med NIELS EBBESEN. Herunder blev søløjtnanten, chefen uafvidende, af en engelsk officer lokket tilbage til fregatten, hvorefter RED CRUSADER under eskorte af de engelske orlogsskibe uantastet kunne fortsætte til Aberdeen, medens NIELS EBBESEN i henhold til folkeretlige regler fortsatte forfølgelsen, men forblev uden for britisk søterritorium. Sagen blev herefter indbragt for en international undersøgelseskommision i Haag.

Undersøgelsesbetænkningens resultat gik ud på, at det måtte anses for bevist, at RED CRUSADER havde været inden for grænsen, samt at trawleren havde haft trawlet ude, medens det ikke ansås for bevist, at den var i færd med at fiske. Det blev endvidere statueret, at skibschefen under opbringelsen skulle have anvendt andre midler end beskydning, da især lette våben ansås for ukontrollable. Sagen blev af den danske regering taget til efterretning, hvorefter man ikke foretog sig videre, da man vurderede, at sagen ikke kunne vindes.

Resultatet af sagen blev modtaget med blandede følelser af offentligheden, men førte iøvrigt til at søværnet og inspektionsenhederne blev mere opmærksomme på tjenestens juridiske aspekter, og at enhedernes navigationsudstyr og udstyr til indhentning af bevisligheder kom under løbende modernisering.

Allerede inden RED CRUCADER-sagen var der blevet stillet krav om en effektivisering af inspektionstjenesten, og forliset af Kongelige Grønlandske Handels skib HANS HEDTOFT 30 Januar 1959, hvor samtlige 95 ombordværende omkom, underbyggede dette krav, idet der tillige blev stillet større krav til redningstjenesten, især i grønlandske farvande. Det såkaldte VEDEL-udvalg opstillede behovet for inspektionsskibe, der tillige kunne fungere som redningsskibe, og påpegede også behovet for en bedre dækning af Grønland med luftfartøjer, der ville være stærkt ønskelige for at lokalisere nødstedte skibe.

Søværnskommandoens tanker gik allerede i retning af at bygge en standard-type inspektionsskib, til anvendelse både på Grønland og Færøerne, og at skibene skulle have en fast stationeret helikopter ombord.

Bygningen af de 4 enheder af HVIDBJØRN-klas­sen blev godkendt i September 1960, og HVIDBJØRNEN indgik i flådens tal i December 1962, efterfulgt af de øvrige tre i 1963. Samtidig indkøbtes i 1962 5 ALOUETTE III helikoptere (og i 1967 yderligere 3), og hermed indledtes et operativt koncept for inspektionstjenesten, der siden da har vist sig særdeles effektivt. Kombinationen skib-helikopter udnytter på fortræffelig måde skibets evne til at holde søen i lang tid og til at forblive i et operationsområde, med helikopterens evne til på kort tid at overvåge store områder, og til hurtigt at kunne lokalisere og identificere fiskefartøjer eller andre mål.

Til at flyve og vedligeholde de nye helikoptere blev det besluttet, at teknikerne skulle stilles til rådighed af Flyvevåbnet, og at piloterne skulle findes blandt søværnets officerer med navigationsuddannelse. De første officerer påbegyndte pilotuddannelsen allerede i 1960 med elementær flyvetræning på Flyvestation Avnø, efterfulgt af helikoptertræning ved U.S. NAVY. I 1961 skiftede helikopterkurset til Canada, i 1962 tilbage til U.S. NAVY, og fra 1976 og helt frem til idag har søværnets officerer modtaget deres helikoptertræning ved U.S. ARMY i Fort Rucker, Alabama, USA.

Den 1 Februar 1962 oprettedes Alouette-fligh­ten som en integreret del af ESK 722 på Flyvestation VÆRLØSE. Af træningshensyn fløj søværnets piloter en overgang som andenpiloter i ESK 722's S-55C redningshelikoptere indtil Juni 1962, hvor de to første Alouetter ankom til Danmark. I slutningen af 1962 var det første inspektionsskib, HVIDBJØRNEN, klar fra Orlogsværftet og Alouette-fligh­ten påbegyndte nu den egentlige træning til søs. I sommeren 1963 kunne "VÆDDEREN", som det første skib udrustet med helekopter, afgå til Færøerne, og kort tid efter fulgte "FYLLA" til Grønland. Der kom således kun til at gå 4 år fra Vedelkommissionen blev nedsat, til den første udstationering af skib med helikopter til det nordlige Atlanterhav fandt sted.



Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN.



Alouette III.

Efter en etableringsperiode fra 1963 - 66, hvor skibschefer og officerer sammen med piloterne skulle lære at anvende helikopteren operativt, gik man i 1966 - 70 over i en udviklingsperiode. Denne periode var karakteriseret bl.a. ved, at man nu havde materiel og personel af et sådant omfang, at man kunne deltage i taktiske øvelser og forsøg.

Fra 1970 blev der indført et formelt søredningsberedskab i farvandene omkring Færøerne, idet der altid skulle være 1 besætning til rådighed for flyvning, når vejr- og lysforhold tillod det. Endvidere blev der, forsøgsvis i Grønland og tilbagevendende på Færøerne, stationeret landbaserede helikoptergrupper. Grønlands Kommando's helikoptergruppe på Narssarsuaq opererede imidlertid kun i perioden fra November 1970 til Juli 1971, hvor gruppen blev trukket tilbage - formentlig fordi Alouetten var for lille til de pålagte opgaver. På Færøerne baseres til stadighed helikoptergrupper på Vagar flyveplads, når inspektionsskibene er væk fra øerne.

Skønt Alouette-fligten den 1 September 1973 tog det første synlige skridt mod en selvstændig enhed med flytningen fra ESK 722's lokaliteter til hangar IV på Flyvestation VÆRLØSE, var det ikke før den 29 April 1977, at fligten fik status som eskadre i Søværnet. Efter i 15 år at have været underlagt ESK 722 blev Søværnets Flyvetjeneste denne dato, med en orlogskaptajn som chef, direkte underlagt Søværnets Operative Kommando.

HVIDBJØRNEN-klassen med Alouetten har gennem årene vist sig særdeles effektiv til at løse de stadig flere opgaver, der blev pålagt inspektionstjenesten.

Omtrent samtidig med HVIDBJØRN-klassen anskaffedes to inspektionsskuttere af MAAGEN-klassen, primært til anvendelse i den indenskærs inspektion, men også i erkendelse af, at det for at dække de meget lange kyststrækninger på Grønland er nødvendigt at have mange enheder. I 1974 indgik kutterne AGPA og AGDLEK i flådens tal, senere TULUGAQ, og i 1976 indgik inspektionsskibet BE-SKYTTEREN, således at man havde nået det ønskede antal, 5 inspektionsskibe med helikopter, og 5 inspektionsskuttere, hvilket betød at man kunne holde 4 af hver type operative.



Inspektionskutteren MAAGEN.



Inspektionskutteren TULUGAQ.



Inspektionsskibet BESKYTTEREN.



LYNX.

UDVIDELSEN AF FISKERITERRITORIET.

I 1977 udvidedes det danske fiskeriterritorium fra 12 sømil til 200 sømil fra basislinien, hvilket indebar dels en væsentlig forøgelse af det område der skulle inspiceres, dels også en væsentlig ændring i inspektionsopgavernes karakter, en ændring som det dog tog nogen tid at erkende.

I forbindelse med udvidelsen bestemtes det ved et ministerielt aktstykke, at der måtte ske en væsentlig forøgelse af aktiviteten, først gennem at udnytte eksisterende materiel mest muligt, men desuden ved at anskaffe nyt materiel, dels inspektionsfly og en bedre type helikopter, og dels ved forbedringer af enhedernes udstyr, især det elektroniske.

Inspektionsskibe og -kuttere, der hidtil havde været bemandet med værnepligtige menige, hvilket medførte at den enkelte enhed kunne være på station i 6-7 måneder af året, overgik til dobbeltbesætninger med udelukkende fast personel, med det resultat at et inspektionsskib kunne præstere 8-9 måneder på station om året, og en kutter ca. 11 måneder. Dette indebærer, at der ved Færøerne permanent kan være udstationeret et inspektionsskib og en kutter, mens der ved Grønland er udstationeret 2-3 kuttere og 1-2 inspektionsskibe, målsætningen er et gennemsnit på 1,8. Den øgede aktivitet og anvendelse af dobbeltbesætninger medførte også, at det var ønskeligt at organisere inspektionsenhederne i en selvstændig eskadre, hvorfor Inspektionsskibseskadren oprettedes 1 April 1979, med stab og kontorer på Flådestation Frederikshavn, og en kommandørkaptajn som chef. Eskadrens samlede personelstyrke er omkring 600 mand, ca. 100 officerer, 80 sergenter og omkring 400 konstabler.

Eskadrens opgave er at sikre, at enhederne både hvad angår personel, uddannelse, organisation og materielt beredskab er i stand til at løse de opgaver, de er pålagt af kommandoerne. Kommandoerne, hvilket vil sige Grønlands Kommando i Grønland i Arsukfjorden, og Færøernes Kommando i Torshavn, der begge blev etableret efter krigen, har det operative ansvar for enhederne og er således de der formulerer og iværksætter løsning af opgaverne, når enhederne er på station.

En del af opgaverne er forblevet uændret trods udvidelsen, det gælder for eksempel redningsopgaver, hvor ansvarsområdet kun begrænses af hvor langt det er praktisk muligt at assistere skibe i nød, men inspektionen har ganske ændret karakter.

Den hidtidige inspektion havde næsten udelukkende til formål at sikre, at fremmede ikke fiskede på dansk territorium uden tilladelse, en opgave der krævede overvågning af et forholdsvis lille område, og i tilfælde af observerede ulovligheder, at man kunne dokumentere at den fremmede havde fisket på en position inden for territoriet, og dermed havde forgrebet sig på ressour-



Assistance ydet ved Færøerne.

cer, der tilhørte den danske stat. Med udvidelsen af territoriet, og med tilsvarende udvidelser af de øvrige nordatlantiske nationers territorier, er situationen den, at der kun meget få steder findes internationale områder, hvor alle kan fiske, i praksis må alt fiskeri foregå på et eller andet lands fiskeriterritorium, og dermed får besvarelsen af fiskeressourcerne afgørende betydning.

Målsætningen er formuleret som at bevare fiskebestandene samtidig med at tillade en rimelig udnyttelse af disse bestande, hvilket betyder, at der må fastsættes ganske nøje regler dels for hvorledes fiskeriet kan finde sted, dels for hvormed der kan fiskes. I praksis foregår dette ved, at der for de forskellige bestande af biologerne anbefales en største tilladelig fangstmængde, der derefter fordeles mellem nationerne efter forhandlinger, herunder at der træffes aftaler mellem de enkelte lande og med det europæiske fællesskab om indbyrdes byttehandler. De enkelte nationer fastsætter tillige regler for rapportering, anvendelse af redskaber, maskestørrelser, anvendelse af slidlag og snørringer, alt for at forhindre rovdrift på bestandene.

For skibschef og fiskeriofficerer betød dette, at der stilledes helt andre krav til viden om fiskeriet og dets forhold, en viden som søværnet efterhånden fik opbygget dels gennem kursus for chefer, fiskeriofficerer og fiske-



Måling af maskestørrelse.

riassistenter, og dels gennem erfaring. Opgaven var ikke nem, men trin for trin fik man erfaring i at opdage de forskellige former for ulovligheder, og ved påtale og bøder fik man klapset de forskellige syndere af, ligesom man ved at demonstrere at inspektionen kunne opdage disse ulovligheder, skabte en præventiv effekt.

De simpleste ulovligheder at finde var ulovlige redskaber, hvor fiskeri-officeren ved måling af masker kunne dokumentere at disse var for små og derfor ulovlige, eller han kunne påvise ulovlige slidlag eller snørringer, der havde samme effekt som for små masker, at de små fisk ikke kunne slippe igennem. I et tilfælde, hvor et inspektionsskib bordede en engelsk trawler ved Færøerne, havde besætningen så travlt med at bortskære en ulovlig inderpose i trawlet, at en af fiskerne skar sig alvorligt i den ene hånd. Manden fik hånden syet af inspektionsskibets læge, mens trawlerskipperen fik en bøde. Antallet af ulovligheder på redskaber er gået betydelig ned, mens man indtil 1980 i gennemsnit havde 20-30 tilfælde om året, hvor man måtte påtale eller idømme bøde, er der i dag under 10 tilfælde om året.

En betydelig vanskeligere opgave var at kontrollere, om trawlerne, specielt fabriksskibe, kun fangede tilladte arter af fisk. I 1979 fiskede et be-

tydeligt antal store vesttyske fabrikstrawlere ved Grønland. De grønlandske trawlere påstod, at tyskerne i stedet for at fiske tilladt rødfisk og hellefisk, fiskede målrettet efter torsk, men inspektionen havde ikke kunnet dokumentere dette. I Februar 1980 kom imidlertid et inspektionshold fra BESKYTTEREN ombord i trawleren GEESTE, hvor der blandt andet i lasten blev foretaget stikprøver af de kartoner som angiveligt skulle indeholde hellefisk. Opgaven er ikke let, temperaturen i lasten er minus 30 grader, og det kræver en ekspert for at se de meget små forskelle, der er på de frosne blokke af udskårne og rensede fileter af de forskellige fiskearter. Heldigvis var der på inspektionsholdet en tidligere fisker, der ved synet af den frosne filet udbrød; "Det der er sgutte hellefisk, der er TOSK". Lasten blev gennemgået nøjere, og det konstateredes, at store dele af lasten bestod af torsk, der i skibets logbog var opført som hellefisk. To dage senere kontrollerede INGOLF to andre trawlere, JULIUS PICKENPACK og HEIDELBERG, hvor der også blev fundet ulovligt fangede torsk ombord, i HEIDELBERG ca. 200 tons. Grønlands kommando beordrede begge skibe opbragt og eskorteret til Godthåb, men da inspektionsholdene i mellemtiden havde forladt trawlerne, benyttede disse lejligheden til at stikke af, dækslysene blev slukket, og skibene svarede ikke på radioopkald. Først efter forhandlinger med rederiet indvilligede HEIDELBERG næste dag i at stoppe og igen tage kontrolholdet ombord, mens JULIUS PICKENPACK ikke var til at indhente. I de følgende dage forlod ca. 15 vesttyske trawlere grønlandsk farvand, mange uden at overholde den fastsatte frist for melding om, at de forlod territoriet. Ved Grønlands landsret ikendtes føreren af HEIDELBERG en bøde på 600.000 kr. og der skete konfiskation af trawl m.v. samt 1.400.000 kr. svarende til værdien af den ulovlige fangst. Afgørelsen blev appelleret til Østre landsret og senere til Højesteret, hvor både bøde og konfiskationsværdi blev betydeligt nedsat, men trods dette havde inspektionen tjent sit formål. De tyske fabrikstrawlere blev et par gange til taget i at fiske efter ikke tilladte arter, og overtrædelse af bifangstregler, men generelt rettede de sig nu efter reglerne. Dette var imidlertid ikke lønsomt, og i de følgende år valgte de tyske fabrikstrawlere andre steder end Grønland for deres fiskeri, og rederierne måtte iøvrigt indskrænke flåden ganske betydeligt.

I de seneste år er især rejefiskeriet ved Grønland kommet i søgelyset, idet rejetrawlerne ofte har en væsentlig overvægt i forhold til de mængder, de har rapporteret at have fanget, ligesom de ofte rapporterer væsentligt mindre udkast af små rejer, end der virkelig har fundet sted. Udover at give den ulovligt trawlende en økonomisk fordel ved at fiske en større mængde end tilladt, betyder denne praksis også, at biologernes grundlag for at kunne beregne hvor meget, bestanden kan tåle, bliver forkert.

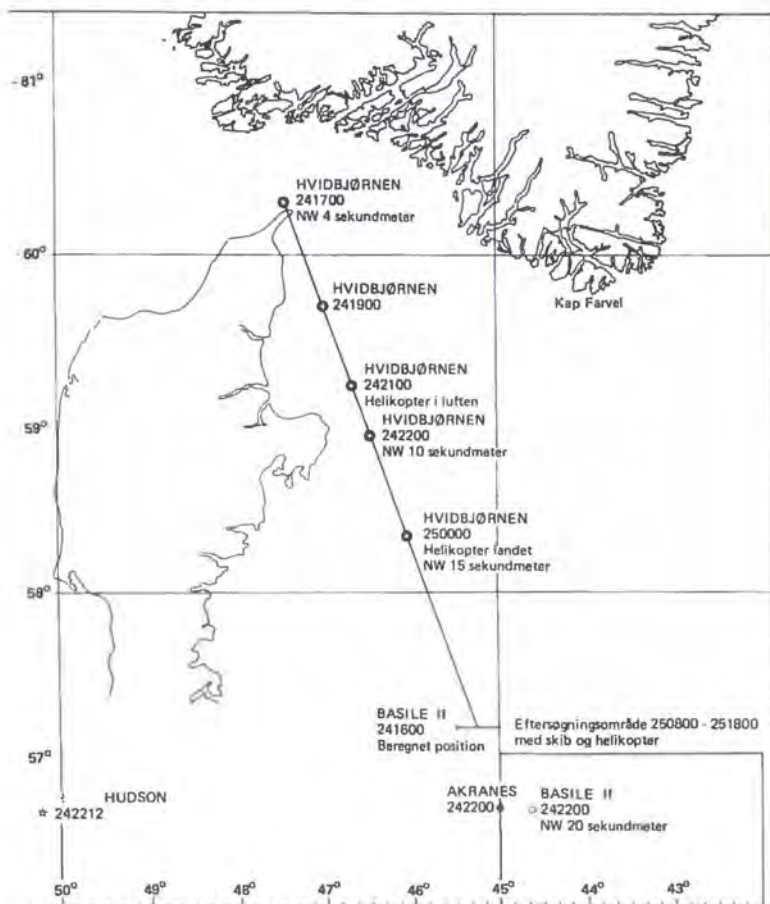
Inspektionen spiller derfor også en væsentlig rolle for bevarelsen af de

forskellige bestande i Nordatlanten, og er afgørende for, at der fortsat kan drives et omfattende men forsvarligt fiskeri i disse farvande, en livsnødvendighed for såvel Grønland, som Færøerne, for hvem risikoen er det alt dominerende erhverv, og landets væsentligste indtægtskilde.

En anden vigtig opgave er redningstjenesten. Eksempelvis nævnes om INGOLF's togt i 1968, at man i løbet af togtet transporterede et sygt barn fra et udsted til hospital, ydede lægehjælp til en trawler hvor et besætningsmedlem havde svære kvæstelser i brystet, foretog eftersøgning af en ung pige forsvundet under en tur i fjeldet, foretog sygetransport af 6 grønlandere, og sammen med andre skibe reddede besætningen fra en tysk trawler, der under orkan var kommet i vanskeligheder ved Kap Farvel.

Siden 1981, hvor den første af søværnets nye LYNX helikoptere blev udstationeret på et inspektionsskib, er redningstjenesten blevet betydeligt effektiviseret, idet LYNX'en med sit væsentlig mere avancerede udstyr og større aktionsradius, dels kan flyve under dårligere vejrforhold og om natten, dels kan assistere over betydeligt større afstande end hvad der var muligt med ALOUETTEN. Allerede første år deltog LYNX'en i en redningsaktion, hvor man over en afstand på ca. 100 sømil fløj røgdykkere og brandslukningsmateriel til en færøsk trawler. Branden blev slukket, og trawleren derefter bugseret hjem.

En mere dramatisk redningsaktion fandt sted i August 1984. En fransk havkapsejler - BASILE II - havde fra en position ca. 160 sømil syd for Kap Farvel udsendt nødsignal om at den var synkende. HVIDBJØRNEN afgik straks fra Julianehåb, men afstanden var for stor til at LYNX'en kunne sendes afsted. Kl. 1830 havde man mistet radiokontakten, og trods dårlig sigt blev LYNX'en derfor sendt afsted for at kunne finde de nødstedte inden det blev mørkt. I mellemtiden var et islandsk fragtskib nået frem til havaristen, men vejret var for dårligt til at de 5 ombordværende kunne bjærges. Kl. 2005 var LYNX'en på den opgivne position, man fandt ikke havaristen, der i virkeligheden befandt sig 30 sømil længere væk end først opgivet. Et kvarter senere havde LYNX'en kontakt med havaristen, og trods tusmørke og høj sø fik man hejst de nødstedte ombord i helikopteren, der derpå kunne begynde den meget lange tur hjem. På grund af tiltagende modvind blev flyvetiden længere end beregnet, og brændstofbeholdningen var følgelig på et minimum. Yderligere var det blevet mørkt og blæsende, med en vindhastighed på over 40 knob, hvilket betød at indflyvning og landing blev foretaget under forhold, der er langt ud over de normale begrænsninger for natoperationer med LYNX fra inspektionsskibe, men kl. 2205 var LYNX 142 på dækket efter at have været i luften i 3 timer og 10 minutter. Redningsaktionen var blevet udført under meget kritiske forhold, hvor helikopteren blev anvendt til det yderste af sin begrænsning, piloten blev derfor også belønnet med Tordenskjold-prisen og en fransk orden.



Tilkomsten af LYNX'en i 1981, og anskaffelsen af 3 inspektionsfly af typen GULFSTREAM III til flyvevåbenet, medførte iøvrigt, at man for løsning af forsvarets opgaver generelt i Nordatlanten udviklede et nyt koncept, for bedst muligt at koordinere de forskellige enheders indsats, og udnytte deres forskellige egenskaber fuldt ud. I hovedtrækkene går denne koncept ud på, at inspektionsflyene overvåger hele området for at lokalisere koncentrationer af fiskefartøjer, enkelte fartøjer eller andre mål af interesse, og at inspektionsskibene derefter dirigeres mod disse koncentrationer, og ved hjælp af helikopteren lokaliserer de fartøjer man ønsker at inspicere. Kutterne dækker primært de kystnære farvande, men udfører også inspektion på åbent hav.

GULFSTREAM III-flyet er et avanceret jetfly med to motorer, med en marchhastighed på 420 knob, hvilket bl.a. gør det hensigtsmæssigt at udføre overvågning omkring Færøerne ved flyvning fra Danmark. Flyet har et avanceret ra-

90.



GULFSTREAM III.

dar og navigationssystem, således at man kan opdage og pladsbestemme fartøjer på op til 200 sømils afstand.

Observation af fartøjer og aktivitet ombord er det største problem, idet dette sker ved forbiflyvning med forholdsvis stor hastighed, ca. 240 knob, men en veltrænet besætning kan alligevel på de få sekunder det tager at flyve forbi et fartøj, observere både nummer og navn og om der fiskes, og der tages tillige fotos af alle fartøjer. Flyet kan også medføre redningsudstyr til nedkastning til nødstedte, og bruges desuden ofte til transport af akut syge patienter fra Grønland og Færøerne til behandling i Danmark.

LYNX'en er ligeledes udstyret med radar og avanceret navigationsudstyr, således at den kan operere uafhængig af skibet. Der er to motorer, der giver en marchfart på 120 knob, og med ekstra tank en samlet flyvetid på over 3 timer. Der er fuld blindflyvningsudstyr og autopilot, hvilket gør at den kan anvendes under praktisk talt alle vejrforhold, og LYNX'en kan desuden tage af og lande ombord under ganske grove vejrforhold. Udover til overvågning og redningstjeneste bliver LYNX'en også anvendt til ombordsætning af bordinghold i trawlere, over afstande op op til 40 sømil, hvilket har forøget inspektionsindsatsen væsentligt, og iøvrigt givet en betydelig præventiv effekt.

Inspektionskutterne er med deres mindre størrelse ikke så egnet til ope-

rationer på åbent hav, og anvendes for eksempel ikke i Danmarksstrædet i vinterhalvåret, men de har alligevel i forhold til størrelsen gjort en betydelig indsats. Blandt andet havde en af kutterne på Grønland for nogle år siden en væsentlig bedre "fangstjournal" end inspektionsskibene tilsammen, i høj grad på grund af at kutterne er fast stationeret på Grønland, og derfor bedre kendt med lokale forhold og rygter m.v. Kutterne anvendes tillige i høj grad til indenskærs inspektion og andre opgaver, og deres konstante tilstedeværelse betyder også, at de spiller en stor rolle i eftersøgninger og redningsopgaver på vestkysten af Grønland.

En væsentlig årsag til de gode resultater er, at skibe og kutteres besætninger er veluddannede og rutinerede, og iøvrigt kan lide deres job, mange gør tjeneste i eskadren i mange år.

HVIDBJØRNEN-klassen har en besætning på 70 mand, BESKYTTEREN kun på 60, af disse er ca. 10 officerer, ca. 10 sergenter, og resten menige konstabler. For de fleste gælder, at man har flere forskellige job, de navigationsuddannede officerer går vagt på broen, men en af dem er samtidig også kommunikations-officer og fiskeriofficer. Banjermesteren, der er sergent og står for personeladministrationen, er sanitetsuddannet og bistår samtidig lægen, og han er tillige ofte fiskeriasistent, d.v.s. at han hjælper fiskeriofficeren med kontrol af trawl og fangst m.v. under bordinger. Af de menige går nogle vagt i maskinen eller på broen, og laver samtidig skibets vedligeholdelse, andre gør tjeneste i operationsrummet, eller i kabys eller på skibskontor, men har ved siden af andre opgaver, f.eks. ved bekæmpelse af brand, under manøvrer, eller under helikopteroperationer.

At få et skib til at fungere kræver organisation og disciplin, den gamle formelle disciplin er nok ændret, man bruger ikke mere "forespørger chefen om chefen ...", men snarere "Øh kaptajn, vil du ikke lige ...", men der er ingen tvivl om, hvem der laver hvad i det samarbejde, der er nødvendigt i et skib. Et godt eksempel er helikopteroperationer, når helikopteren vender tilbage fra en flyvning. Operationsofficeren og plottergaster i operationsrummet har kontakt med helikopteren over radio, og dirigerer den ved hjælp af radaren ind til en position ca. 3 sømil fra skibet, hvor indflyvningen begynder, ganske som når et rutefly lander i Kastrup. Helikopteren får opgivet kurs, fart og højde, og bringes normalt til en hover-position (d.v.s. at den hænger stille i luften) om bagbord ud for flyvedækket. Skibet er i mellemtiden på flyvekurs, d.v.s. at man sejler således, at man får mindst mulig bevægelse forårsaget af søen, og vinden ind med en passende vinkel og hastighed. Næstkommanderende leder operationerne på flyvedækket, i hovedtelefon har han medhør på kommunikationen mellem helo og skibet, og tillige intercom til broen og til flydækkassistenten, den sergent, der "vinker" helikopteren ind over flyvedækket og ned på

92.



Dækshandling.

dækket på en særligt konstrueret stålrister, hvor helikopterens harpun får fat og holder den på dækket. Surringsgaster spænder helikopteren fast, og andre står klar, brandmanden og brændstoftåfylder. Normal begrænsning for operationer er vindstyrke omkring 6, hvor flydækket kan bevæge sig flere meter op og ned, og der kan være kraftig rulning.

En anden krævende opgave er udsætning og hejsning af skibets gummibåd, når der skal laves bording eller andre opgaver. Også det kan udføres i op til vindstyrke 6, d.v.s. med bølger på 2 - 4 meter. Bordingholdet på omkring 6 mand, iklædt vandtætte dragter, går ombord i gummibåden, der hænger i skibets kran, og holdes ind mod skibssiden. Skibet drejer væk fra vinden med en fart på 6 - 8 knob, og skaber herved "fladt vand" på indersiden af drejet. Gummibådens to 40 hestes motorer startes, og der fires derefter af til båden rammer vandet, hvorved kranwiren udløses automatisk, og båden sejles straks væk med høj fart. Ved hejsning skabes også fladt vand, gummibåden sejles med forholdsvis høj fart 10 - 12 knob agterfra ind mod skibssiden og holder samme fart som skibet, 6 - 8 knob, mens der gøres fast i slæber og hugges i kranwiren. Først når båden er hejst fri af vandet, stoppes motorerne. Fremgangsmåden virker dramatisk, men foregår meget sikkert med en erfaren besætning og godt sømand-

skab, det tager ca. 20 sekunder fra gummibåden "rammer" skibssiden, og til den er hejst.

I kutterne er det endnu mere nødvendigt, at alle kan deltage i næsten alle former for arbejde. Besætningen er kun på 15 mand, der er 3 officerer, chef og næstkommanderende, der tager sig af navigation m.v., og en teknikofficer til maskineriet, resten er menige konstabler, men hver af disse har i høj grad et selvstændigt ansvar, f.eks. som kok, bådsmand, elektriker, telegrafist o.s.v. Samtidig deltager dog næsten alle i den almindelige vagt og i vedligeholdelsesarbejder, og i særlige opgaver, enten fiskeriinspektion eller redningsopgaver.

I November 1982 udførte AGDLEK således en særlig modig redningsaktion på kysten mellem Kap Thorvaldsen og Kap Desolation på Grønland. En grønlandsk kutter havde fået motorstop, og besætningen var gået i redningsflåden umiddelbart før kutteren drev ind på klipperne og sank. Efter at have drevet rundt i 5 timer i kulde og tiltagende sø ramte flåden land, og besætningen trak den op på klipperne, fik vredet det våde tøj, og prøvede at holde varmen ved at løbe rundt i sneen. Et grønlandsk fragtskib observerede et nødblus, men kunne ikke selv bjerge de nødstedte og tilkaldte hjælp. AGDLEK kom til stede, og trods forholdene, stærk kuling og sø, og 5 graders frost, fik man gummibåden ud og ind til land, hvor den blev skyllet op på klipperne i brændingen, og den ene konstabel fik en tur i søen, før man fik de første fire af besætningen ombord. En ny dristig tur reddede resten, og alle kom hurtigt til hægterne med varm kaffe og varme tæpper.

Lidt statistik kan belyse aktivitetsniveauet. I 1980 var der eksempelvis udrustet 4 ud af 5 inspektionsskibe og det samme antal kuttere, altså en udrustningsprocent på 80. Enhederne var på havet sammenlagt 31.200 timer eller i gennemsnit 162 fulde døgn pr. enhed, skibene i gennemsnit hele 182 døgn. Der blev ialt sejlet 250.000 sømil, svarende til 11 gange rundt om jorden, og brugt ca. 9.000m³ brændolie. Der blev udført ialt 176 kontrolbesøg, der hver tager fra 2 - 4 timer, og der blev i 32 tilfælde fundet overtrædelser, hvoraf 21 kunne afgøres med advarsler, mens de resterende 11 gik til retten eller blev pådømt af skibschefen. Den samlede sum af bøder og konfiskation løb op i omtrent 5 mio. kroner.

Fra en anden statistik om et togt på 3 måneder rapporteres, at HVID-BJØRNEN har på togtet sejlet 12.326 sømil, lavet 37 kontrolbesøg i fiskefartøjer, foranlediget accept af 9 bøder til en samlet sum af 320.000 kr., konfiskeret 13 ulovlige trawlpøser, samt indbragt et fartøj til retslig afgørelse i Godthåb. HVIDBJØRNENS helikopter (ALOUETTE) har været i luften i 42 timer i fiskeriinspektionsøjemed, men har deltaget i en enkelt redningsaktion, hvor 2 savnede i en jolle blev fundet. På idrætsfronten har der været afviklet 4 hånd-94.

boldkampe, 4 fodboldkampe, 1 volleyballkamp, en badmintonturnering med 28 deltagere og en række cykelløb, ialt 3170 km på skibets kondicykel. På trods af disse anstrengelser må det erkendes, at besætningens samlede vægt er steget på dette togt".

Tjenesten byder også på særlige oplevelser. I December 1980 holdt man i INGOLF i Torshavn gudstjeneste ombord, med efterfølgende barnedåb, idet kaser-nemesteren ved Færøernes Kommando fik sin søn døbt med INGOLFs klokke som døbe-font. Samme år var juleaften planlagt til at foregå i Tverå, men 24 December fik INGOLF ordre til at lokalisere en russisk flådestyrke i området, og man fejrede derfor juleaften ombord under gang, inden man 25 December fik kontakt med flådestyrken bestående af et hangarskib, 2 krydsere, en destroyer og et forsyningsskib, der derefter blev holdt under observation i nogle dage. På INGOLF har man også holdt bryllup ombord. I 1985 deltog INGOLF i en forsøgs-ordning med 8 kvindelige konstabler ombord, og en af disse blev ombord i Reykjavik viet til en mandlig kollega ved en meget smuk højtidelighed, ved eskadrens orlogspræst.

Det siger sig selv, at besætningerne nyder opholdene i havn, særligt på Færøerne og Grønland med de fremmedartede indtryk og oplevelser, man kan få i disse dele af riget. Der er gennem årene skab et godt tilhørsforhold mellem besætninger og den lokale befolkning, hvilket også har givet sig udtryk i, at skibe og kuttere er adopteret af byer på Færøerne og Grønland og jævnligt besøger disse, for at afholde fodboldkampe, middage og andre arrangementer til fælles glæde og større indbyrdes forståelse. En tradition er inspektionsskibenes deltagelse i Fastelavn i Tverå på Færøerne, en tradition der begyndte med korvetten THETIS' ophold i byen i 1955. På 25-årsdagen var det HVIDBJØRNENS tur. Hangaren blev udsmykket, 3 tønder hængt op, filmsapparat med tegnefilm gjort klar, og derefter drog en del af besætningen udklædt som Kaptajn Klo og 12 pirater hærgende gennem byen. Man delte godteposer ud til børn på hospitalet, og samlede byens børn ind, der klokken 15 gik ombord, efter 3 salutskud. En opsætsig pirat måtte gå planken ud, men ellers forløb festen godt, der blev serveret 100 liter cacao, 100 liter saftvand og 750 boller, sammen med 15 kg slik og 20 kg frugt, til ialt 630 børn. Præmien til kattekonger og -dronninger, og de bedst udklædte børn var en flyvebillet til en tur med ALOUETTEN.

Som man kan forstå, udgør inspektionstjenesten, både hvad angår livets mere alvorlige og mere muntre sider, et væsentligt og værdsat element i den grønlandske og den færøske samfundstruktur, og det synes også godtgjort, at tjenesten efter alt at dømme løser sine mange og meget forskelligartede opgaver på særdeles effektiv måde. Der er alligevel behov for ændringer og forbedringer, idet HVIDBJØRNEN-klassen i visse henseender er teknisk og operativt forældet, og desuden nedslidt.

Der er gennem årene sket en ajourføring af materiel, bl.a. ved at skibene er ombygget til at anvende LYNX. Der anvendes i dag også en meget avanceret type gumribåd til inspektioner m.v., og der er sket en løbende fornyelse af elektronisk materiel, både hvad angår kommunikation og ny radar og plot-data-system i de fleste enheder. Skibene er imidlertid oprindelig bygget til kun at



HVIDBJØRNEN-kl. med ny radardome.

operere på Færøerne og på vestkysten af Grønland, og de har derfor ikke helt den udholdenhed, fart og sødygtighed, der kræves for at kunne operere effektivt på det udvidede territorium. Hertil kommer så, at materiellet er nedslidt og gammelt, hvilket har givet store vedligeholdelsesudgifter og problemer med at skaffe reservedele.

I en delkoncept for de maritime fredstidsopgaver Færøerne og Grønland udsendt af Marinestaben i 1982 blev det derfor foreslået, at HVIDBJØRNEN-lassen erstattes af 4 noget større og bedre skibe. Ved en folketingsbeslutning i 1986 indstilles, at HVIDBJØRNEN-lassen erstattes, og en flerministeriel betænkning i 1986 konkluderer ligeledes, at der er behov for 4 nye, og noget større enheder. Samtidig med disse beslutninger blev der udarbejdet krav til de nye enheder, de såkaldte grundlæggende militære krav, og på grundlag af disse har forsvarsministeriet ved Søværnets Materielkommando iværksat en projektering af de nye enheder, der påregnes at få en længde på omkring 100 m og en fart omkring 20 knob. Skibene vil få en væsentlig bedre udholdenhed end

HVIDBJØRNEN-klassen og større sødygtighed, hvilket betyder, at de kan anvende større fart under redningsaktioner, og at de kan afflyve og lande LYNX'en under væsentligt dårligere vejrforhold. Der er desuden lagt vægt på bedre beboelsesforhold og funktionel indretning, samt lettere vedligeholdelse, og der gøres desuden meget for at begrænse overisning, bl. a. gennem opvarmning af fordæk og andre udsatte steder. Det forventes, at skibene kan påbegyndes i 1987, og at det første kan være operativt senest 1989.

Skibene bliver konstrueret til at løse flere opgaver end de nuværende. Inspektionsenheder har allerede deltaget i forureningsbekæmpelse, og det påregnes, at miljøopgaver ved Grønland og Færøerne kan blive en mere omfattende opgave, sammen med andre nye opgaver, for eksempel kontrol med udnyttelse af ressourcer på og under havbunden. Hertil kommer, at inspektionsskibe i stigende grad må forventes at anvendes til håndhævelse af suveræniteten, hvad enten det er at vise dansk tilstedeværelse i omstridte områder når nødvendig, eller at afvise krænkelse af dansk territorium, for eksempel undersøgelse af mulige ubåde i kystområdet, som det skete på Grønland i 1985. Skibene vil derfor blive bygget med et ekstra volumen, en slags fremtidssikring, der gør det muligt i takt med udviklingen og nye krav at indrette skibene til at løse alle forekommende opgaver ved Grønland og Færøerne.

I tilbageblik må man om flådens indsats i Nordatlanten konkludere, at der igennem 400 år er ydet en stor, omend noget svingende indsats. Højdepunkterne heri er Frederik II's og Christian IV's bestræbelser for at hævde overhøjhedsretten til kongens strømme, hele farvandet fra Newfoundland og til Spitsbergen, senere den livsnødvendige indsats fra slutningen af 1800-tallet for at bevare Islands rettigheder og eksistensgrundlag, og idag den vedholdende og målrettede indsats for at beskytte fiskeriet omkring Færøerne og Grønland, hævde suveræniteten, og hjælpe skibsfarten og de lokale samfund. Mindre flatterende er de perioder, hvor flådens indsats er begrænset, og der kun udsendes skibe, når allermest påkrævet, eller man overlader det til lokale myndigheder eller handelskompagnierne selv at forsvare deres interesser. Der er dog en undskyldning for dette, flåden har andre og vigtigere opgaver, og riget er fattigt og savner de ressourcer, der skal til for at kontrollere et område så stort som Nordatlanten.

I historiebøgerne har flådens indsats i Nordatlanten nok stået lidt i skyggen af flådens øvrige bedrifter, det siger sig selv, at de mange søslag mod svenskerne, eller Slaget på Rheden i 1801, hvor krudtrøgen driver ind over hovedstaden, og hvor det drejer sig om selve landets eksistens som en fri nation, påkalder sig meget større interesse. Alligevel er der gennem 400 år tale om en stor indsats af skibe og mænd, der har lidt anstrengelser eller er gået tabt, enten på grund af storm, is eller andre farer, eller på grund af kamp på liv og død.

Formålet med denne indsats har reelt altid været den samme. Uanset de meget forskellige områder og meget skiftende situationer, der gennem tiderne har medført meget forskellige opgaver og handlemåder, har der i princippet kun været een hovedopgave, at håndhæve rigets suverænitet og varetage statens interesser.

Denne opgave gælder også i dag, hvor inspektionstjenesten er en ganske stor del af forsvarets virke. Omtrent hver tredje af søværnets sejlene personel har sin tjeneste i Nordatlanten, hertil kommer fly- og helikopterbesætninger, og kommandoerne på Grønland og Færøerne. I alt er mere end tusind personer i forsvaret beskæftiget med vore opgaver i disse områder, og efter alle solemærker at dømme vil disse opgaver være der i den overskuelige fremtid, og flere må påregnes at komme til.

Vi er imidlertid også godt rustet til at løse disse opgaver, og med nye inspektionsskibe og en fortsat ajourføring af materiel, procedurer og uddannelse er der ingen tvivl om, at forsvaret fortsat vil være i stand til at løse opgaverne.

Insektionstjenesten viderefører dermed på god måde de traditioner der begyndte med udsendelsen af eskadren i 1587.



Issejlds.

For udarbejdelsen af denne bog står Chefen for Inspektionsskibseskadren, I.R. Michelsen, samt skibscheferne P.A. Andersen der har skrevet om tiden fra 1850 - 1915, og J.E. Grønbech, der har udvalgt illustrationer og har taget sig af trykning.

Vi har fået god hjælp af andre skibschefer, Chefen for Færøernes Kommando, Marinestaben, Rigsarkivet, og især Marinens bibliotek, hvad angår stof og illustrationer, og god hjælp fra medarbejdere ved eskadrens stab, ved Søværnets Kampinformationskursus, ved Søværnets Materielkommando samt af eskadrens venner.

Vi må også mindes en tidligere skibschef, Arne Jespersen, som selv har skrevet om inspektionens historie, og som var den der foreslog at man i år fejrede 400 års dagen for inspektionens begyndelse, bl.a. med udsendelse af en bog som denne.

Af kilder er benyttet følgende:

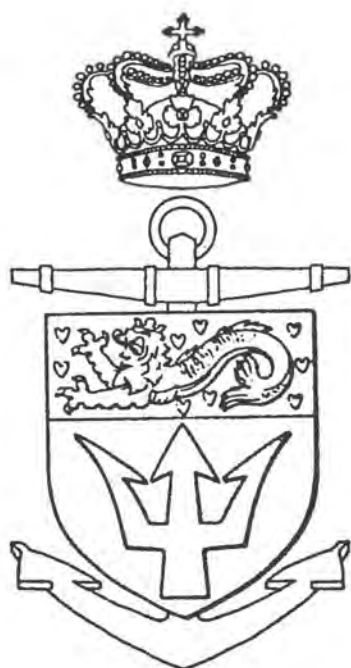
Adils, J.J.	Den danske monopolhandel på Island 1602-1787.
Andersen, N.	Færøerne 1600-1709.
Barfod, Halfdan	Vor flåde i fortid og nutid.
Blomberg, A.	Alexander Durham, kongelig majestæts skibshovedmand.
Bluhme, E.	Fra et ophold i Grønland 1663-64.
Bobe, L.	Hollænderne på Grønland.
Dalsgaard, S.	Dansk-norsk hvalfangst 1615-1660.
Ernsgaard, E.	Grønland i tusinde år.
Gadd, Finn	Grønlands historie, en oversigt fra ca. 1500 til 1945.
Garde, H.G.	Dansk-norsk sømagts historie.
Hammer, R.	Stationsskibenes tilsyn med fiskerierne under Island og Færøerne.
Holm, G.	Den østgrønlandske ekspedition 1883-85.
Jespersen, A.	Studier over dansk fiskeriinspektionspraksis.
Jørgensen, J.	Søværnets Flyvetjeneste 25 år (propel).
Lidegaard, Mads	Grønlands historie.
Lind, H.D.	Christian IV og hans mænd på Bremerholm.
Steensen, R.S. m.fl.	Flåden gennem 450 år.
Søværnets Taktikskole	(S.Martiny) HEIDELBERG, fra opbringning til højestereet.
Thordarson, Matthias	Den danske Marine ved Island før og efter Århundredskiftet.

samt, Inspektionsskibseskadrens arkiv.

Endvidere har vi brugt artikler fra Tidskrift for Søværnet (T.f.S.)

- T.f.S. 1859, pag. 441 ff: Orlogsbriggen ØRNENs rejse til Grønland i sommeren 1859 (af Lieutenant C.A. Garde).
- T.f.S. 1865, pag. 292 ff: Indberetning om Fiskerierne ved Island og Færøerne 1865 (af Kaptajnlieutenant Ph. Schultz).
- T.f.S. 1872, pag. 92 ff: Bemærkninger om Islands Fiskeri og handel (af Capitain J.C. Tuxen).
- T.f.S. 1874, pag. 133 ff: Om Islands Fiskeri- og Handelsforhold m.m. (af Capitain P.F. Giødesen).
- T.f.S. 1875, pag. 543 ff: Det franske havfiskeri under Island (uddrag af artikel af George Aragon i "Revue des Deux Mondes").
- T.f.S. 1876, pag. 421 ff: Lidt om Islands Fiskeri og Handel (af Capitain St. A. Bile).
- T.f.S. 1894, pag. 152 ff: Expeditionen til Sydgrønland 1893 (af premierlieutenant K. Greve Moltke).
- T.f.S. 1926, pag. 121 ff: Fiskeriinspektionen på Grønland (af kaptajnløjtnant Grove).
- T.f.S. 1931, pag. 327 ff: Danske Ekspeditioner til Grønlands østkyst (af orlogskaptajn H. Bidstrup).
- T.f.S. 1931, pag. 522 ff: Islands fiskeriinspektion (af kommandørkaptajn S. Steensen).
- T.f.S. 1933, pag. 283 ff: Flyvevåbnets luftvirksomhed på Grønland.
- T.f.S. 1935, pag. 499 ff: En kort oversigt over den danske Grønlandsopmålings historie indtil året 1921 (af kommandørkaptajn H.A.Ø. Bistrup).
- T.f.S. 1939, pag. 117 ff: Luftvirksomhed i fiskeriinspektionen på Island 1937-38.
- T.f.S. 1969, pag. 1 ff: Søværnets stations- og inspektionstjeneste ved Vestgrønland indtil 2. Verdenskrig (af orlogskaptajn I. Olsen).
- T.f.S. 1969-70, pag. 233 ff: På fiskeriinspektion ved Grønlands Vestkyst (af orlogskaptajn B.G. Larsen).
- T.f.S. 1978, pag. 68 ff: Torsken og Islands forhold til Danmark gennem tiderne (af professor Björn Thorsteinsson).
- T.f.S. 1982, Inspektionsskibe- og kuttere (af orlogskaptajn H. Muusfeldt).

Endelig er illustrationer hentet dels fra ovennævnte kilder dels fra Søværnets fototek.



INS  EKTIONSSKIBSESKADREN
5 JUNI 1987