Niels Truslew · Skibe i Søen 1805

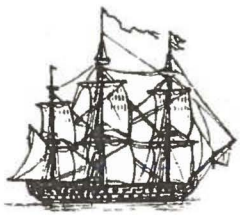
Niels Truslew · Skibe i Søen 1805

N. Truslew.

Niels Truslew malet af C.W. Eckersberg inden 1810, 31,5 x 24,5 cm. Privateje.

Niels Truslew · Skibe i Søen 1805

ved *Dorthe Falcon Møller, Jens Lorentzen og Anders Monrad Møller*



Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · Søhistoriske skrifter VIII

Høst & Søns Forlag · København 1979

© Høst & Søns Forlag, København 1979.
Typografisk tilrettelægning ved Jens Lorentzen.
Sats, reproduktion og tryk: AiO Tryk as, Odense 1979.

ISBN 87-14-27965-7

Indhold

Forord 5
Skibe i søen 1805 7
Niels Truslew, skudehandlersøn fra Løkken 11
Kontorist og kobberstikker i København 13
Truslew på Herlufsholm 19
Kobberstik og akvatinte 21
Skibsportræt eller typeserie? 24
Truslew og Eckersberg 29
Forlæg 31
Skibe i søen 1805 – og senere 35
Kunsthistorie og søfartshistorie 39
Fortegnelse over kobberstik af Niels Truslew 43
En Samling af Skibe i næsten alle muelige Stillinger i Søen 47
Summary 121
Résumé 123
Zusammenfassung 125
Noter og litteratur 127

Forord

Vor søgen efter oplysninger om den temmelig ukendte Niels Truslew – 1762-1827 – har ført os vidt omkring og mange har vi ulejliget. I første række en varm tak til Alice Falck, Hannemarie Ragn Jensen, Jørgen Dieckmann Rasmussen, Bredo L. Grandjean, Birger Thomsen, Liselotte Mygh og Orlogsmuseet, Hanne Poulsen og Handels- og Søfartsmuseet, A. Holm, Marinens Bibliotek og Kobberstiksamlingen.

Videre har en række arkiver og biblioteker i ind- og udland beredvilligt givet os svar på vore som regel frugtesløse forespørgsler. For denne publikations optagelse i rækken af Søhistoriske Skrifter takker vi direktør, dr.phil. Henning Henningsen. Sidst, men ikke mindst, står vi i taknemmelighedsgæld til denne udgivelses oprindelige ophavsmand, Holger Munchaus Petersen, hvis uforlignelige sporsans via et tilfældigt antikvarkatalog førte til vort første kendskab til de 36 stik.

Baggrunden for den følgende indledning skulle være angivet dækkende i de stærkt komprimerede noter bagest i bindet, men da mere stof om kobberstikkeren Niels Truslew meget vel kan være i behold i private eller offentlige samlinger, vil udgiverne være taknemmelige for oplysning herom.

Dorthe Falcon Møller
Jens Lorentzen
Anders Monrad Møller

Slaget på Rheden 1801, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

Skibe i søen 1805

Slaget på Rheden den 2. april 1801 var i en vis forstand en parentes i Danmarkshistorien. Ganske vist har man senere om denne og den følgende tid brugt betegnelsen »Englandskrigene 1801-1814« og i den almindelige bevidsthed kan det godt være, at blokskibene på Rheden og den senere kanonbådskrig løber i eet. Men ikke desto mindre var årene imellem 1801 og 1807 fredelige.

Handel og søfart kom hurtigt igang igen efter afbrydelsen i foråret 1801. En kortvarig fred mellem England og Frankrig afløstes af fornyet krigstilstand og i de følgende år udnyttedes atter med iver de chancer, som frembød sig for skibsfart under neutralt dansk flag.

I datidens »handelsministerium« – Kommercekollegiet – indberettede man årligt om handelens og søfartens tilstand, og om 1803-1804 hed det, at man nu atter havde fået »anledning til at indhøste de fordele, som et oprigtigt neutralitetssystems overholdelse måtte have til følge« og det næste år, netop 1805, kaldtes for »et af de lykkeligste, som Dannemarks Handelsannaler kunne fremvise«.

Men det var ikke helt ligetil at nyde neutralitetens fordele, der var mange indviklede og skiftende regler at følge i forhold til de krigsførende magter. Og den »oprigtige« neutralitet var ikke givet på forhånd, men skulle bestandig indskærpes. Papirerne for skibe og ladninger skulle være i orden, ejernes danske tilhørsforhold skulle være bekræftet og besætningen skulle for mindst halvdelens vedkommende være danske undersåtter. De mange bestræbelser på at holde orden i egne rækker kan kun betyde, at der *var* problemer, som kunne bringe riger og lande i strid med havenes behersker: England, som i 1805 næsten tilintetgjorde den forenede fransk-spanske flåde.

Endnu i tiden 1803-04 opbragtes 115 af det danske monarkis skibe af englænderne, men i 1805 kom man ned på 35 – kun få af disse blev reelt konfiskeret – og samtidig toppede dette år den danske søfart i Østersøen og over Atlanten, mens den på Nordsøen og i Middelhavet stadig var i vækst. Samtidig voksede handelsflåden, specielt i Norge, og selvom der var nogen tilbagegang at spore i Hertugdømmerne, nåedes i 1805-06 et større antal skibe med sammenlagt efterhånden en større tonnage end i tiden umiddelbart før 1801. Der var mange skibe i søen i 1805.

På anden vis fik begivenhederne i 1801 dog følger i den kommende tid. Et enkelt aspekt skal her trækkes frem: Slaget på Rheden som mediebegivenhed. Først overværede en stor del af den københavnske befolkning i sikker afstand – fraregnet de aktive deltagere – det skræmmende, men måske også i sin grumhed tiltrækkende syn af den engelske flåde kommende sydfra under sejl i kontrast til de stumpmastede danske blokskibe. Herefter timelang kanontorden, drivende krudtrøg og døde og sårede bragt i land. Man så det ske. En sådan begivenhed *måtte* op på væggen i dagligstuen, og datidens medie var kobberstukne blade.

Leverandørerne averterede i dagspressen, hvor annoncerne i de følgende måneder blev påfaldende maritime. Det tager rent teknisk nogen tid at lave et kobberstik, men allerede små fire

Bombardementets rædselsfuldeste nat, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

uger efter slaget kunne man erhverve Nelsons portræt formedelst 24 sk. Importvare?

Herefter gik det slag i slag. I begyndelsen af maj udbød kobberstikkeren Rieter i subscription en serie med danske søofficerer, som havde udmærket sig, og samtidig indkaldte hans kollega Lahde bestillingslisterne for sin gengivelse af slaget, som forelå færdig ved midten af måneden, trykt sammen med et digt af professor Sander. På det tidspunkt kunne man også erhverve en plan over både defensionslinien, de engelske skibe og den del af byen, »som efter rimelig formening kunne beskadiges ved et bombardement fra søsiden« – altså et kort over rædsler, man var blevet forskånet for. Et andet tilbud var betitlet »Fædrelandsforsvarere« og forestillede 15 personer i »skiønne grupper« – det ville »altid være et kært mindesmærke«. Endvidere havde nok en kobberstikker, J. Flint, kastet sig over helteportrætter og kunne den 18. maj melde det første færdigt. Det forestillede kaptajn Lassen fra »Prøvestenen«, det sydligste af blokskibene den 2. april. Det var nu Flints agt at stikke heltene i den påbegyndte orden, nemlig fra Prøvestenen og nordpå, følgende rækkefølgen af den danske defensionslinie!

I løbet af sommeren kom flere produkter til, både forestillende selve kampen, dens deltagere og enkeltepisoder: »Dannebrog, som brænder under slaget«, »Dannebrogs eksplosion«, »Nelsons Admiralskib« m.v. Og følger man annonceringen i aviserne i de følgende år, fortsatte udbudet af nye stik, samtidig med gentagen annoncering af de gamle. I Kronprindsensgade hos G. Bonnier kunne man også få en udenlandsk variant: »A Tour in Zealand with the Battle of Copenhagen«, trykt i London 1805.

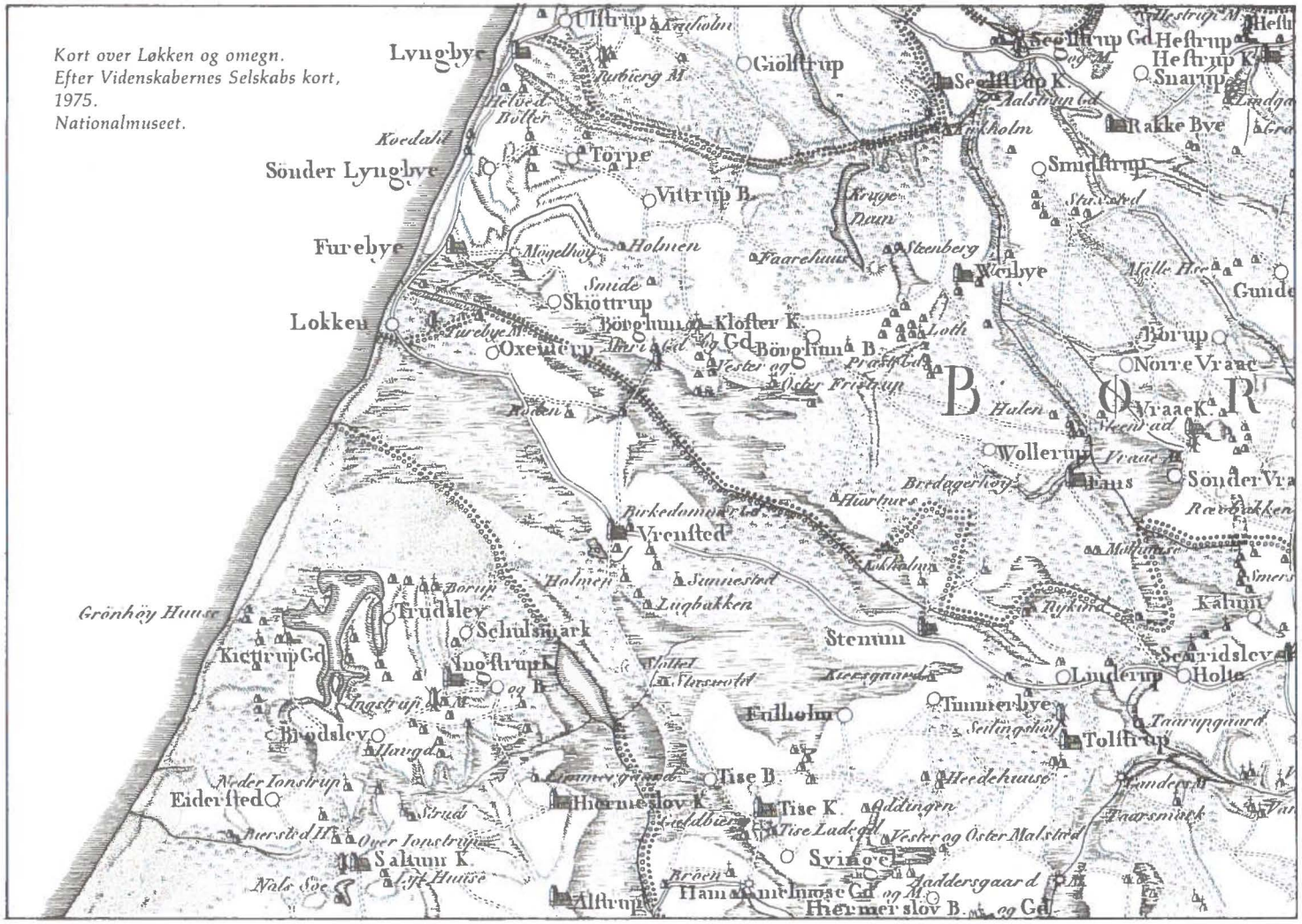
Samtidig var beslægtede emner taget op. Færgemand Lars Bagge, som i efteråret 1801 reddede 7 mennesker i en storm, kunne året efter erhverves portrætteret på linie med andre af søens helte. Gamle Chr. IV måtte i 1803 holde for nok en gang på »Trefoldigheden«, og man greb tilbage til begivenheder fra tiden lige før slaget på Rheden. Fregatten Freya i kamp med engelske orlogsmænd og briggen Lougens affære i Vestindien – den sidste kom så sent som i 1806. Endelig siger det sig selv, at bombardementet af København fra og med 1807 gav nyt stof og dermed en ny foretagsomhed på dette felt.

Der var kort sagt efter 1801 tale om en bølge af interesse for det maritime. Nyheder på dette felt havde høj status, som det aflæses i annoncespalterne. Lad det være understreget, at der ikke hermed er taget afstand fra en ægte stolthed i datiden over

ofre bragt i april 1801 eller søgt benægtet en seriøs holdning til søfartsanliggender, men der var *også* tale om en hurtig slåen mønt på, hvad der var oppe i tiden.

Midt i dette udkom blandt meget andet »En Samling af Skibe i næsten alle muelige Stillinger i Søen, udført i Kobber af N. Truslew, Kjøbenhavn 1805«. Det gik for sig i stilhed. Endnu er det ikke lykkedes at finde een eneste annonce, hvad der blot er en af mange mærkværdigheder ved dette værk. I de følgende afsnit vil manden, baggrunden, omstændighederne og mere blive søgt belyst, selv om der ikke er nået frem til tilfredsstillende svar på alt.

Man ville gerne lige ud ad landevejen have kunnet fortælle en »færdig historie« om disse 36 stik af skibe i søen. Så let går det ikke. Som det vil ses, kræver det større detektivisk snilde end udgiverne er i besiddelse af, at opklare samtlige gåder omkring Niels Truslew og hans arbejde. Men derfor kan man godt læse det følgende som en kriminalroman, blot en, som efterlader flere spørgsmål ubesvaret. Man får trøste sig med, at en sådan lav opklaringsprocent har denne bogs tekst tilfælles med mange andre historiske, kunst- og kulturhistoriske fremstillinger.



Kort over Løkken og omegn.
Efter Videnskabernes Selskabs kort, 1975.
Nationalmuseet.

Niels Truslew, skudehandlersøn fra Løkken

Niels Truslew blev døbt i Vrensted kirke den 21. februar 1762. Faderen, Jens Christensen stammede fra Trudslev i nabosognet Ingstrup – deraf tilnavnet. Moderen, Else Marie Nielsdatter var fra Åsendrup i Vrensted, hvor Niels kom til verden. Han var første barn i ægteskabet, idet forældrene blev viet den 10. juli 1761, ligeledes i Vrensted, men allerede i maj 1762 købte Jens Christensen Truslew hus i Løkken. Når Niels Truslew senere er blevet angivet at være født i Løkken, kan det skyldes, at han kom dertil få måneder gammel, voksede op dér, og muligvis aldrig har vidst andet, end at han stammede fra Løkken.

Faderen var skudehandler. I Løkken fandtes i året 1762 fem skuder hjemmehørende, og en af disse på $10^1/_2$ læst var ejet af Jens Christensen Truslew. »Sandskuderne« fra den nordlige del af vestkysten sejlede i det 18. årh. næsten udelukkende på Sydnorge, fortrinsvis til Arendal og Kristianssand, hvor dansk korn og andre fødevarer solgtes, mens returladningerne overvejende bestod af norsk tømmer. Denne skudehandel blev varetaget af handelsmænd blandt andet i Løkken, som enten selv eller ved en sætteskipper stod for sejladsen, og man ser ud til at have haft god fremgang i 1760-erne og 1770-erne; i 1775 taltes hele 8 fartøjer som hjemmehørende i Løkken – men da var Jens Truslew ikke mere skibsejer. Endnu i 1772 finder man ham ganske vist optegnet med en stor husstand – 4 tjenestefolk, sikkert fartøjets besætning – i datidens ekstraskatteregnskaber, men året efter var de fleste tjenestefolk væk, hans skattebeløb reduceret til en fjerdedel, og i årene 1774-78 var Jens Truslew helt fritaget for skat. Derefter forsvandt han fra Løkken! Dette kan kun betyde een ting: hans fartøj må enten være forlist eller mistet på anden vis.

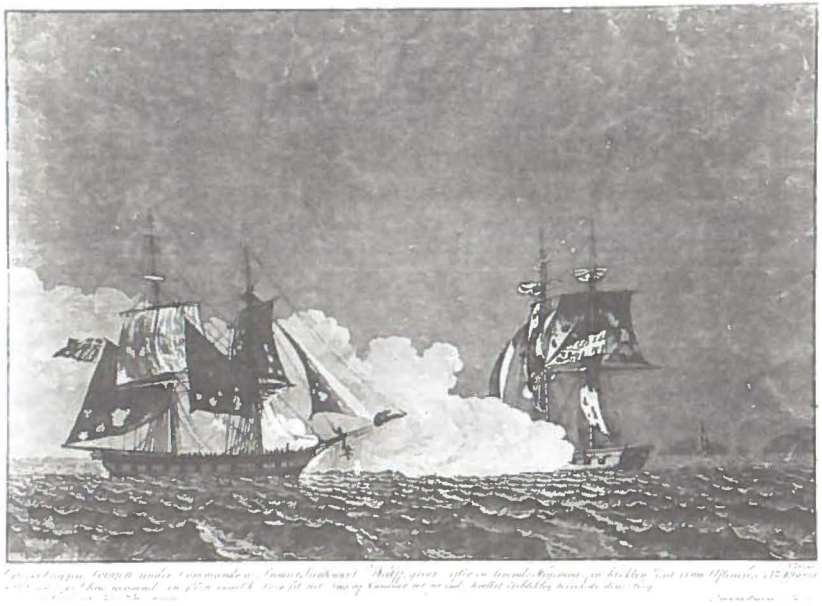
Jens Christensen Truslew blev kort tid efter underkonsumtionsbetjent i Thisted, men levede ikke længe; han døde i februar 1782. Om sønnen Niels kan man af de foreliggende sparsomme oplysninger nok tillade sig at slutte, at han i den første halve snes år af sit liv har levet under forholdsvis gunstige økonomiske kår i Løkken. Siden gik det tilbage for familien. Da faderen døde, var boet i realiteten fallit. Ved skiftet registreredes kun et meget beskedent indbo, og familien var på dette tidspunkt spredt for alle vinde. En yngre bror, Christen, var til søs, endnu et par søskende var anbragt forskellige steder i Vendsyssel – store nok til at komme ud at tjene – kun de yngste af de ialt 8 børn var hjemme. Da oplystes det, at den ældste søn Niels var 20 år, og at han opholdt sig på Sjælland.

Hvad Niels Truslew var beskæftiget med i slutningen af 1770-erne og i begyndelsen af 80-erne vides ikke. Navnet er så sjældent, at en »Studios Mr. Truslew«, som i 1785 deltog i en dilettantkomedie i anledning af en iøvrigt sagen uvedkommende bryggers 30 års bryllupsdag, meget vel kan være identisk med netop Niels Truslew. Der kan aldersmæssigt ikke være tale om andre af søskendeflokken fra Løkken. Titlen »studios« kan have været anvendt af blot og bar høflighed overfor den 23-årige unge mand, men *kan* også betyde, at Niels Truslew som dreng blev sendt i latinskole f.eks. i Ålborg. Herfra er proto-

koller over disciplene desværre ikke bevaret, men endnu i slutningen af 1700-tallet kunne peblinge på landets latinskoler hutle sig igennem uden megen støtte hjemmefra.

Navnet Truslew er langt mere almindeligt i Norge. Det skyldes broderen Christen, som i kraft af 3 ægteskaber og sammenlagt 14 børn blev stamfader til den norske gren af familien. Han ses i 1790-erne som skipper på et Løkken-fartøj – galeasen »Emmanuel« på 12 læster – i den traditionelle norgesfart. Moderen kom også tilbage til Løkken, hvor hun døde i 1797 i en alder af 56 år. Christen selv blev dette år gift i Arendal og nedsatte sig her senere som købmand og skibsrheder. Han var i begyndelsen af 1800-tallet fast leverandør af tømmer til den dansk-norske flåde og gjorde sig også bemærket som kaperrheder i 1809. Det sidste dog med mindre held; fartøjet blev opbragt af englænderne før en eneste prise blev taget.

Om Niels Truslew kan man således fastslå, at han levede sine første år i det maritime milieu i Løkken, mens man om den følgende tid kun kan gisne. Med sikkerhed genfindes han i hovedstaden i slutningen af 1780-erne, og selvom det ikke var som studerende ved universitetet, var det dog i en stilling, som *må* have forudsat forudgående skolegang eller anden form for undervisning.



Orlogsbriggen Lougen i kamp med engelsk orlogsbrig udfor Christiansand d. 14. marts 1808, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

Kontorist og kobberstikker i København

I 1787 logerede Niels Truslew hos en sadelmagerenke i Møntergade. Han var da ansat på Konferensråd Rybergs kontor – ikke nogen dårlig stilling. Det rybergske handelshus var et af Københavns og dermed rigets største og mest ansete med udstrakte internationale forbindelser, store leverancer til den danske stat, bankier- og assurandørvirksomhed og tidvis rhederi. Storkøbmanden Niels Ryberg beskæftigede i 1789 hele 8 personer på sit kontor, og de lønnedes relativt godt. Bogholderen havde en årsløn på 500 rdl. og Niels Truslew, som nu logerede i Lille Færgestræde, tjente 250 rigsdaler, hvilket var fem gange så meget, som faderen havde fået som konsumtionsunderbetjent ni år før!

Endnu en fordel ved ansættelsen hos Ryberg var, at den var permanent. Truslew havde i de følgende år som kontorist her rig lejlighed til at følge firmaets skiftende aktiviteter blandt andet med hensyn til skibsfart. Konferensråd Niels Ryberg – bondesøn fra Salling, købmandslærling fra Ålborg – havde ikke specialiseret sig som skibsrheder, men han anskaffede skibe, når det kunne betale sig. Således rummer skibslisten for København fra 1797 ingen Rybergskibe, men i de følgende år opbyggede Konferensråden en hel flåde af store fartøjer, helt eller delvis ejet af handelshuset. I 1803 stod Ryberg som rheder for 6 skibe, hvoraf 5 det år var i fart på Ostindien – herunder Mauritius og Batavia – mens et enkelt gik til Vestindien. Ostindiefarerne var alle fregatskibe i størrelsesordenen 90 til 200 kommercelæster, og dette placerede firmaet som et af byens større rhederier.

Niels Ryberg og J. C. Ryberg. Miniaturer af anonym, naturlig størrelse. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Grundlæggeren af handelshuset, Niels Ryberg, døde i 1804, men virksomheden fortsatte under sønnen og Truslew var stadig ansat her. På denne vis gjorde han som kontorist tiden med under Napoleonskrigenes begyndelse, stadig med en efter tidens forhold pæn gage, dog ikke så stor, at han på noget tidspunkt købte fast ejendom og blev husejer. Ifølge Vejviseren fra disse år skiftede han af og til bopæl. I 1807 boede han således på hjørnet af Landemærket og Lille Købmagergade – lige ved Rundetårn – men året efter var adressen angivet at være i Rådhusstræde. Det var en flytning tvunget af omstændighederne, for netop huset i Lille Købmagergade blev totalskadet i 1807. »Bombardementets rædselsfuldeste nat« ramte også Niels Truslew.

I 1810 oplyser en indkomstskatteansættelse, at Truslew i Rådhusstræde tjente 500 rigsdaler om året. Der var tale om en form for selvangivelser, og sådanne afspejlede nok i første række, hvad man kunne slippe afsted med at fortælle om sin indkomst; men dette er ikke nødvendigvis det dårligst mulige ud-

Ukendt dame. Miniature på elfenben, anonym, naturlig størrelse. Privateje.

Ukendt mand. Miniature på elfenben, anonym, naturlig størrelse. Privateje.

gangspunkt for en karakteristik af folks sociale status. Sammenligner man Truslew med hans naboer, havde en fuldmægtig i Generaltoldkammeret i samme ejendom 700 Rdl. om året, mens til gengæld det Kgl. Biblioteks sekretær et par numre derfra kun havde 420 Rdl. En handelskontorist i nabolaget havde 800 Rdl., en fuldmægtig i Rentekammeret 780 Rdl., hvorimod et par skolelærere, eń handelsmand og en bryggerenke angav 300 Rdl. En sproglærer, en styrmand, en øltapper, en skomager og kantoren ved den jødiske menighed lå på 200 Rdl., samme indtægt angav fuldmægtigen ved det Københavnske Skibsmålerkontor, og niveauet på 200 Rdl. og derunder var generelt for småhandlende og håndværkssvende. De laveste indtægter på mellem 100 og 150 Rdl. havde en kgl. staldkarl, en sypige og en student! Truslew var som kontorist ikke dårligt aflagt, og den indkomstmæssige placering noget nær på samme niveau som mellemgrupperne i centraladministrationen har, som det vil ses, også betydning for vurderingen af hans virke som kobberstikker.

Niels Truslews ansættelse i det rybergske hus kan senest påvises i 1811, men efter al sandsynlighed forblev han dog hos den unge Ryberg til den bitre ende. Ryberg og Co. eksisterede fortsat efter 1814 og deltog i efterkrigstidens forsøg på at genopbygge den københavnske storhandel. Også dette firma var med i de første fredsårs store indkøb af skibe – i 1816 med seks skibe på ialt 375 kommercelæster – men blev som mange af de andre hæderkronede handelshuse hårdt ramt under de følgende års krise og prisfald. I 1819 fik Ryberg store lån af staten mod sikkerhed i godser arvet efter faderen, men året efter måtte han erklære sig konkurs; en af tidens største og mest opsigtsvækkende fallitter. Staten overtog alle hans faste ejendomme, og de øvrige kreditorer måtte nøjes med 25 pct. af deres tilgodehavender. Ordningen af det store bo tog nogle år, og først i 1823 var overdragelsen af godser m.v. tilendebragt, mens Ryberg samme år blev tilstået fri bolig og brug af Frederiksgaves hovedbygning og have og det følgende år yderligere en årlig understøttelse i påskønnelse af handelshusets store fortjenester i fortidens transaktioner med staten! Om Truslew vides fra denne tid med sikkerhed kun, at han endnu i 1820 betegnedes kontorist, året efter bogholder. At han har været beskæftiget med afviklingen af de Rybergske affærer forekommer plausibelt, idet han netop i 1824 for første gang ikke var anført i Københavns Vejviser.

Den gode løn som kontorist var også tilstrækkelig til at gifte sig på. I 1797 stod brylluppet i Lyngby med Anna Elisabeth Ipsen, datter af en skomager. Seks år efter kom den ældste datter til verden – Emilie – og i 1805 nok en datter – Julie. Tidstypiske navne. Et tredie og sidste barn fødtes efter 13 års ægteskab, men det kostede moderen livet. Anna Elisabeth Truslew døde på Frederiks Hospital af barselsfeber, og tre uger efter fulgte den nyfødte hende – begge begravet på Assistens Kirkegård. Betegnende er det, at Truslews kone på Frederiks Hospital hørte til gruppen »betalende patienter«.

Niels Truslew stod således tilbage med 2 små piger – Emilie og Julie – henholdsvis på 7 og 5 år. Han giftede sig ikke igen, men må på mange måder have været i stand til at sørge for en god opdragelse for sine to døtre. Familielivet i et beskedent borgerligt hjem i begyndelsen af 1800-tallet er det uhyre svært for eftertiden at få et billede af, når man ikke lige netop er favoriseret af skrevne erindringer eller andre skriftlige efterladenskaber. Det fremgår dog, at den ældste, Emilie, som forblev ugift, må have fået en undervisning og oplæring, som gjorde hende i stand til siden at klare sig selv som »selskabsjomfru« hos godsinspektør von Lowzows ugifte søster på Jægerspris – hvor lidet misundelsesværdig en sådan beskæftigelse end kan se ud for en eftertid! Emilie var også på et senere tidspunkt i stand til at gribe ind til fordel for sin søster Julies børn ved personlig henvendelse til kongens kabinetssekretær, som også hjalp hende med hendes egne pengesager. Emilie synes at have haft ben i

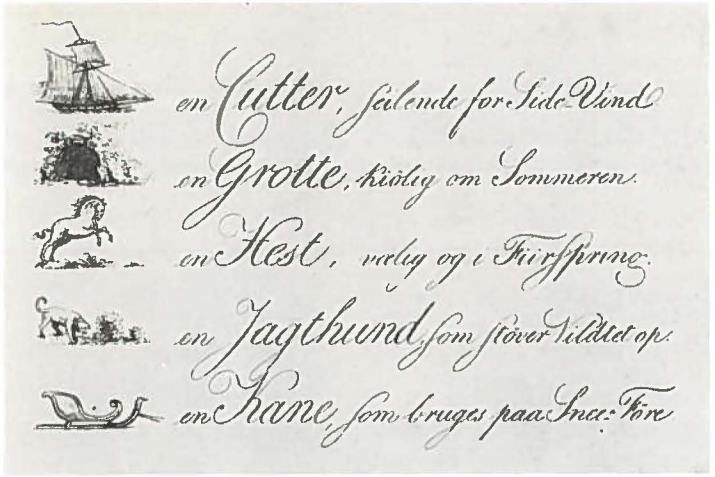
En dansk sømand i engelsk fangenskab, afslår fjendens guld, der tilbydes ham, for at gå i hans tjeneste. Han peger på det danske flag, (det eneste han har søgt at redde fra skibet), som om han ville sige: »för lide Alt, end vanære dette«. Stukket af Niels Truslew. Det kgl. bibliotek.

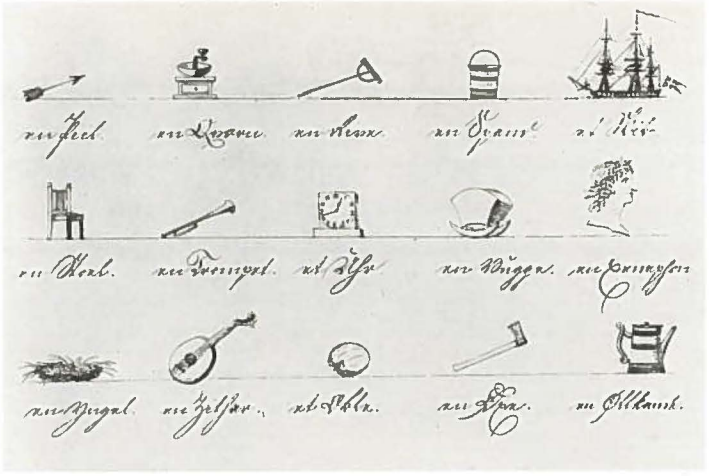
Tilbagekomst fra det engelske fangenskab. Den ankomne nyder i sine pårørendes glade modtagelse og favntag lønnen, for at have vedblevet at være fædrelandet tro. Stukket af Niels Truslew. Det kg. Bibliotek.

næsen også i sin omgang med folk ret fjernt fra hendes oprindelige milieu. Hvordan hun fik så gode forbindelser, forbliver dog en gåde.

Søsteren Julie vides at have været musikalsk, og dette sammen med Niels Truslews medlemsskab af »Det venskabelige selskab« – en af hovedstadens største musikalske klubber – peger hen på aktiv musikudøvelse i det Truslewske hjem. Selv efterlod han sig ved sin død en fløjte, og det eneste bevarede brev fra hans hånd, sendt til Julie i hans sidste leveår, indeholder interesserede forespørgsler til hendes deltagelse i musiklivet i Drammen i Norge, hvor hun var blevet gift med købmand, senere svensk-norsk konsul i Aalborg, Wilhelm Falck. Musikken fik Julie brug for, da hun efter 13 års ægteskab blev enke og blandt andet forsørgede sig og sine syv børn ved at give musiklektioner og sprogtimer i et pigeinstitut. Selv må hun have været habil som udøvende kunstner, for hendes omsorgsfulde storesøster opfordrede hende ivrigt til at give regulære koncerter i Aalborg.

Vender man tilbage til tilværelsen, som den må have formet sig i det Truslewske hjem i København, kan man slutte, at megen tid og mange af kontoristens midler må være blevet anvendt på at oplære døtrene i sysler, som passede sig for det bedre borgerskab. Musikken må have spillet en stor rolle i Niels Truslews fritid, men hans kunstneriske hovedinteresser havde tidligere ligget på et andet felt.



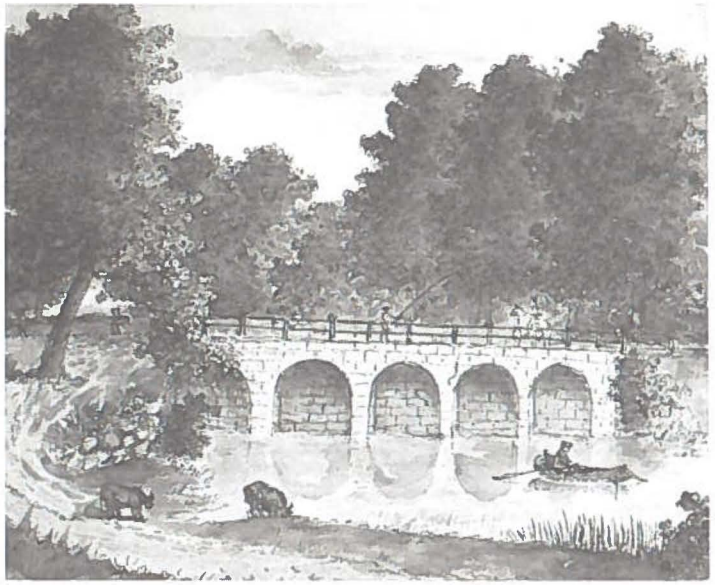


Fra »Elementarbog« 1802, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

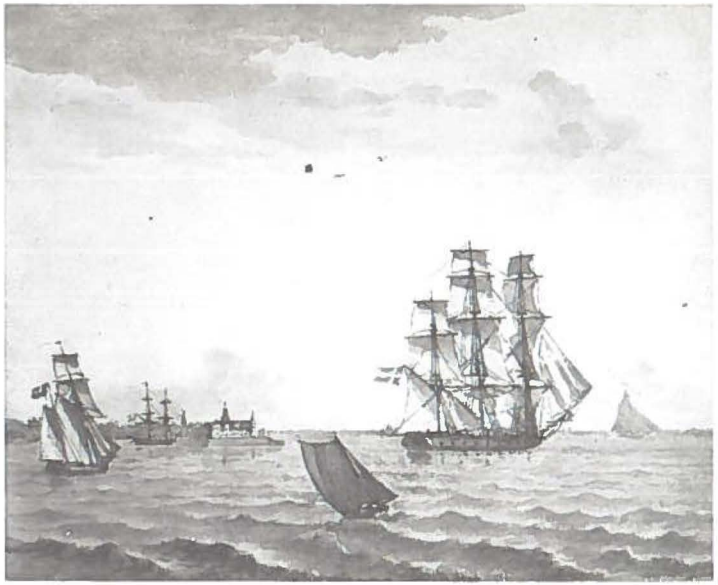
Som 32-årig ugift kontorist forsøgte Truslew for første og eneste gang at få økonomisk støtte til at uddanne sine kunstneriske evner på Akademiet. Han anførte i sin ansøgning, at nogle miniaturer, han havde malet, havde vakt Professor Cornelius Høyers bifald. Høyer var internationalt højt estimeret miniaturemaler, men – skrev Truslew – hans syn var nu ved at svækkes, og der var ingen til at videreføre denne kunstart. Den Kongelige Miniaturemaler Høyer havde opmuntret Truslew til under hans vejledning at dyrke de evner »naturen havde nedlagt hos ham til denne kunst«, men desværre havde Truslew ikke fået Høyer til at afgive nogen skriftlig erklæring, hvad der kan medvirke til at forklare, at han fik et afslag. Hos hans efterkommere er bevaret 2 små miniaturer i tidens stil malet på elfenben. Ganske vist er de usignerede, men det er nærliggende at tilskrive dem Niels Truslew.

Senere – efter giftermål og de dermed følgende forpligtelser – har det endnu mindre været økonomisk muligt at forsøge sig som professionel billedkunstner eller lignende. Truslews privatøkonomi som kontorist var så langt bedre end f.eks. en tegnelærers, at tanken om at ernære sig på denne vis også må have været fjern. Eksempelvis kan nævnes, at tegnemesteren på Søkadetakademiet havde en årlig løn på 187 Rdl! *Det* har ikke været noget alternativ. Men Truslew må have anvendt meget af sin fritid på maleri og kobberstik.

I 1808 udstillede Truslew på Akademiets Salon en akvarel forestillende »Et gammelt Hoved efter Casanova« og i 1813 en



»Jernbroen ved Herlufsholm«, akvarel af Niels Truslew, 11,5 x 14 cm. Privateje.



»Kronborg ved Helsingør«, akvarel af Niels Truslew, 11,5 x 14 cm. Privateje.

miniature med motivet »En Amor, som sliber sin Piil«. Men hans hovedindsats var som kobberstikker. Mest kendt er han for en række arbejder, som viser træfninger til søs mellem danske kanonbåde og engelske orlogsfartøjer fra årene lige efter 1807. Kendt fra samme tid er også nogle moraliserende og satiriske blade.

Det første værk kom imidlertid allerede i 1802 og må efter moderne sprogbrug karakteriseres som ABC, regne- og skrivebog med forklarende tegninger i kobberstik, som kunne farvelægges. Heri finder man blandt andet et par små skibe. Men hans største samlede udgivelse forelå i 1805 med de 36 skibe i søen. At Truslew som så mange andre også stak en fremstilling af Slaget på Rheden og »Bombardementets rædselsfuldeste nat«, fuldender billedet. Efter 1809 – eller måske snarere efter konens død – kendes ikke flere stik fra Truslews hånd. Der kan have været mere end rigeligt at se til med to små moderløse piger.

De eneste bevarede akvareller, som med sikkerhed kan tilskrives Truslew, stammer dog fra den sidste periode af hans liv.

Truslew på Herlufsholm

6 små akvareller i postkortformat – heraf 2 søstykker og 4 prospekter, de sidste alle fra egnen omkring Næstved – må være malet i hans sidste leveår på Herlufsholm. Her havde han kost og logi hos »Oeconomus« Demant, kostskolens spisemester. Truslew var ikke på nogen måde tilknyttet selve skolen, ordningen var et privat arrangement mellem ham og Demant. Det kan synes mærkeligt, at Truslew endte netop på Herlufsholm, men forklaringen ligger oplagt i det forhold, at Demant i sin tid havde været tjener hos Ryberg. Selvom Truslew intet havde med skolens anliggender at gøre, fremhævede han dog i det tidligere nævnte brev til datteren Julie, at han altid blev bedt med ved højtidelige lejligheder, og han var ikke »den sidste ved bordet«. Nu var en stilling som tegnelærer hans ønskemål, og han gjorde sig visse forhåbninger, idet skrive- og tegnelæreren på Herlufsholm var i begreb med at søge andetsteds hen. Men det blev ikke til noget. Efter 3 til 4 års ophold hos Demant døde Niels Truslew »forhen kobberstikker« på Herlufsholm den 26. marts 1827, 64 år gammel.

En behjertet sjæl skrev nogle mindevers, der visselig ikke kan henregnes til den højere poesi, men dels giver de et godt indtryk af stilen i datidens lejlighedsdigte, dels viser de, at man på Herlufsholm og omegn først og fremmest havde et indtryk af afdøde som kunstner.

Fra »Flora« 1809, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

»N: Truslews Minde«
»Himmel-Blomstens Farveskjær
Skued' Du med Konstner-Øje.
Den, var Dig saa saare kjer,
Lønnen for Din Flid og Møie.

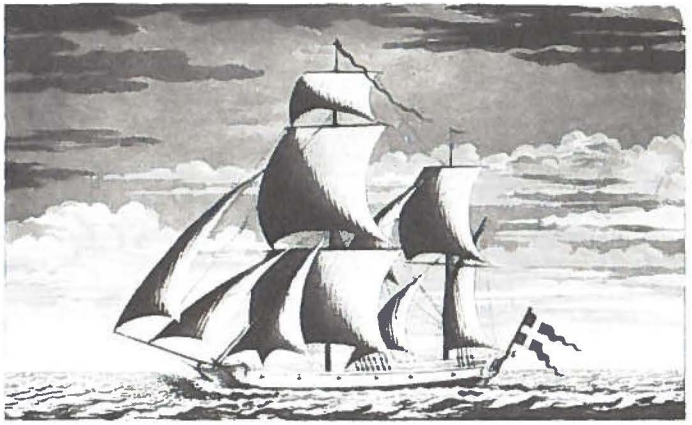
Ofte stirred Du til den –
Tegned den med øvet Pensel:
»Den, er kun i Himmelen –
Nynned Du med fulde Længsel«.

Grebet har Du Blomsten der;
Ingen Taage om den svæver.
Jublende dens Konst Du seer,
For dens Mester dybt Du knæler.«

Skiftet efter Niels Truslew viser, at han var virksom til det sidste og ikke helt uden midler. Sofa, et par borde, en lille reol og sengetøj udgjorde det egentlige bohave. To hele sæt tøj – frakke, kjole, vest og bukser – deraf det ene nyt, giver sammen med et passende antal kraver med kryds, halstørklæder, skjorter og lommetørklæder indtryk af en sirlig ældre herre, som også kunne tage et guldur frem fra vestelommen. De kunstneriske interesser afspejledes af andre efterladenskaber: Malerier, en del »skilderier i et papbind«, nogle bøger med tegninger og »15 stk. skilderier med glas og ramme«. Ikke alene havde han en samling billeder, han må også have suppleret sine indtægter ved at sælge indrammede kobberstik. Man forefandt både »adskillige kobberstykker« og »nogle skilderirammer« og i fordringerne på boet var dels en regning fra købmand Michaelsen i Næstved for klæde, men med nedslag i prisen til gengæld for »tvende kobbere«, dels mødte en snedker op med krav om betaling for 10 stk. finerede skilderirammer. Truslew må på Herlufsholm og i omegnen have fundet afsætning for billeder.

Truslew fulgte også med i tidens nyudgivelser. Ubetalt var ved hans død det tredie hæfte af Holms »Sjællands yndigste Egne«, udkommet i 1826 og indeholdende blandt andet et parti af Lyngby og et af Herlufsholm. Billedet af den ældre Truslews stilfærdige middelstandstilværelse, som den må have formet sig på Herlufsholm – net, uden at være pralende – understreges af det nævnte nyanskaffede kjolesæt og en barberregning, der dækkede første kvartal af 1827.

Efter at alle omkostninger var afholdt, efter begravelse, skifte og auktion over boets effekter, blev til de fraværende døtre, Emilie og Julie, hver godt 50 rdl. i arv. Alt i alt kan man derfor konkludere, at Niels Truslew kom igennem en fallit – der ikke var hans egen – med skindet på næsen.



Hukkert, stukket af J. F. Clemens efter A. H. Stibolt ca. 1796. Kobberstiksamlingen.

I de følgende afsnit vil hans virke som kobberstikker blive nærmere belyst. Der vil *ikke* blive gjort forsøg på at trække Truslew frem som billedkunstner af første rang. Havde han været skelsættende i dansk kunsthistorie, ville en langt fyldigere biografi forlængst være blevet skrevet. En Niels Truslew placeret i andet geled affødte ikke mange udtalelser i samtiden, men han forekommer interessant som eksempel på de mange mindre kunstnere, der havde *deres* beskedne rolle. Hans efterkommere – blandt andet et barnebarn, der aldrig havde kendt ham – mindedes ham som »bedstefader Truslew«, der egentlig var »kontorchef«, men desuden i sin fritid beskæftigede sig med kobberstik, med maleri og »Gud veed hvad meere, kort, det var en reen Tusindkunstner«. Konkret huskede barnebarnet et stik fra Københavns Bombardement.

Kobberstik og akvatinte

Truslews udgangspunkt var det traditionelle linie- eller konturstik, som man på serien »de 36 skibe« finder benyttet i skibenes omrids, master, sejl, reb, horisont, kystlinier og lignende. Ved hjælp af akvatinteteknik har han derefter skygget forskellige partier på motiverne – skyer, sejl og bølger.

Akvatintningen, der er en ætseproces, består i, at man først drysser harpiks- eller asfaltstøv ud over kobberpladen, der derefter varmes op, så det klæbrige støv smelter fast. Herefter dækkes de partier, som *ikke* skal behandles, med et syreuigennemtrængeligt lag af f.eks. asfaltlak. Derpå syrebehandles pladen; der ætses imellem harpikskornene, hvorved fremkommer skyggede virkninger ved senere aftryk. Ætsninger i flere omgange kan give forskellige skyggetoner, idet færdige partier dækkes med asfaltlak mellem syrebehandlingerne. Sluttelig fjernes de syrebeskyttende lag, og pladen er færdig.

Opfindelsen af metoden er tilskrevet franskmanden J.-B. Le Prince engang i 1760'erne og benyttedes i den følgende tid også i England, eksempelvis til populære søstykker. I Danmark brugtes denne teknik blandt andet af kobberstikkeren J. F. Clemens, der i 1795 vendte hjem efter 7 år i udlandet, senest i England. Blandt hans arbejder finder man kort tid efter hjemkomsten en serie på 6 skibsbilleder, netop i akvatinteteknik. Man kunne lave flerfarvede tryk på denne måde, men både for Clemens' og Truslews vedkommende var der normalt tale om arbejder i sort-hvidt, der så sidenhen ofte blev koloreret i hånden.

Et særligt raffinement finder man hos Truslew f.eks. på nr. VI, hvor de to skibe bagved hovedmotivet er ætset i varierende grad, hvorved der skabes en fin dybdevirkning. Her og i andre tilfælde er skibe i baggrunden fremstillet helt uden optrukne konturer, men i ren akvatinte. Flere faser i ætseprocessen kan i al almindelighed aflæses i Truslews skyggelægning af sejl og skyer. Teknisk viser en sammenligning mellem Clemens' og Truslews skibe, at kontoristen gik langt videre i udnyttelsen af denne tekniks muligheder end landets førende kobberstikker. Sammenligningen viser også, at Clemens' resultat på grundlag af A. H. Stibolts tegninger er stift og egentlig temmelig kedeligt. Clemens havde øjensynligt ikke et sådant forhold til skibe, hav og himmel, at han evnede nogen særligt levende fremstilling.

Truslews store serie på 36 skibsbilleder kendes i offentlige samlinger kun i to komplette sæt, og disse er endda i een bestemt henseende forskellige. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ejer en serie med tosproget stukken tekst, dansk foroven og tysk forneden, fortløbende nummereret I-XXXVI med romertal ligeledes indgraveret i pladen. Det andet sæt på Kobberstiksamlingen har derimod kun en tilføjet håndskreven dansk tekst under billederne og foreligger uden nummerering. Serien blev udsendt i 6 hæfter, hvoraf der kun er bevaret enkelte eksemplarer alle med den tilføjede danske tekst. Det blå omslag er forsynet med en trykt etikette, hvorpå det sidste ciffer i årstallet samt hæftenummeret oprindelig stod blankt til senere

Prospect af Cijnen ved KRONBORG, fra den nørrelige Side

udfyldning i hånden. Et bevaret hæfte 1. er således dateret 1805, men denne måde at udgive stik på har været elastisk, så det kan ikke undre, at man andetsteds kan se både årstallene 1805-1806 og 1805-1807 for alle 6 hæfter.

Serien er ikke særlig kendt i forhold til Truslews senere arbejder – især de 5 store blade med søtræfninger – og det kan synes mærkeligt, at ikke et eneste af de 36 skibe i søen har fundet en plads i det, man kunne betegne som standardrepertoiret af illustrationer brugt i historisk litteratur; de må simpelthen være sjældne i lighed med Truslews andre tidlige ting. En sandsynlig forklaring kunne være, at en engelsk bombe i 1807 ikke alene, som tidligere nævnt, tvang Truslew til at flytte, men også ødelagde hans kobberplader. Derfor ingen hæfter efter 1807!

Forskellen mellem de to kendte hele sæt af de 36 skibe kunne friste til den antagelse, at udgaven uden stukken tekst var den ældste, men et grundigt eftersyn af de danske hæfter viser svage spor af såvel den stukne danske og tyske billedtekst som romertallene. Der er derfor ingen tvivl om at den tosprogede udgave har foreligget først. Rækkefølgen i de bevarede danske hæfter er iøvrigt anderledes, men da den ikke har kunnet rekonstrueres, er i den foreliggende udgave fulgt førsteudgavens nummerering, mens selve reproduktionerne stammer fra den overordentligt fint bevarede andenudgave på Kobberstiksamlingen.

Prospekt af egnen ved Kronborg fra den nordlige side, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

Det kan forekomme gådefuldt, at omhyggeligt stukne billedtekster på den måde søgtes totalt fjernet, men løsningen findes ved et nøjere studium af billedteksterne i de to udgaver.

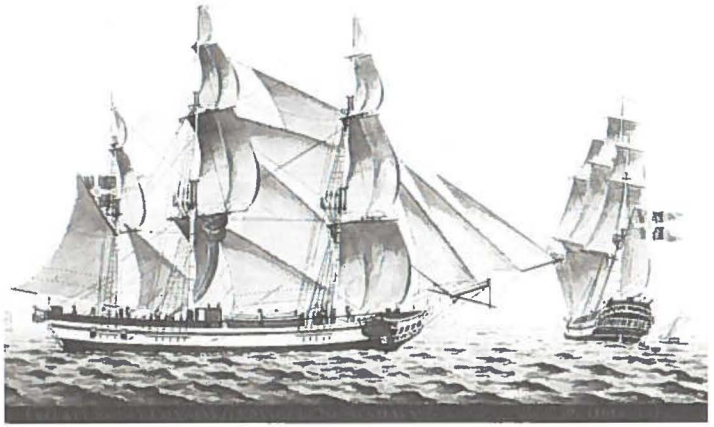
Samlingens nr. VIII havde i første omgang teksten: »En dansk galease tæt under vinden«, mens fartøjet, som umiskendeligt er en brig, blev angivet korrekt i andenudgaven. Der var altså tale om en fejl, der blev rettet. Var dét den eneste, kunne den betegnes som en tilgivelig sjuskefejl – begge fartøjstyper er tomastede – selvom man nu ikke skulle være særlig søkyndig for at træffe det rette. Men der var endnu een, langt mere fatal. På nr. XX var det engelske barkskib blevet til »En engelsk jagt«, respektive »Eine englische Jacht«! En kapitalbrøler på to sprog, så meget desto mere som den lille enmastede jagt både med hensyn til størrelse og udseende adskilte sig radikalt fra det store barkriggede skib. Ikke at kunne skelne mellem jagt og bark er så elementært, at det i vore dage ville svare til at man tog fejl af en coaster og en supertanker. Denne ene bommert må have været tilstrækkelig til at ønske samtlige billedtekster fjernet, men det forekommer ubegribeligt, at Niels Truslew med *hans* baggrund – opvokset i Løkken, ansat på handelsfyrsten og skibsrhederen Rybergs kontor – skulle være fuldt ud ansvarlig for dette. Spørgsmålet må stå hen.

Generelt gælder om andenudgaven, at lejligheden benyttedes til yderligere ændringer. Det var de samme plader og i alt væsentligt de samme billeder, men nogle synes at være tintet en ekstra gang i den sidste udgave. Og i al almindelighed sørgedes der for ændrede og lettere moderniserede billedtekster – nu kun på dansk, hvad der kunne tyde på lidt mere beskedne forventninger rent salgsmæssigt. Billederne selv og teksterne fra de to sæt giver yderligere stof til at belyse hvornår og med hvilket sigte, de er fremkommet.

Skibsportræt eller typeserie?

Man kunne have ventet, at der her forelå 36 portrætter af let identificerbare skibe. Det malede skibsportræt var en genre, som netop på denne tid var i opsving. Skippere og rhedere fik hos dem, man senere har kaldt »kadrejermalere«, fremstillet et skilderi af deres fartøj, så vidt muligt naturtro gengivet, gerne for fulde sejl, i godt vejr og smukke farver. Denne karakteristik samt betegnelsen »kadrejermaler« gengiver nogenlunde det senere 19. årh.s lidt nedladende syn på skibsportrættets æstetiske og kunstneriske kvaliteter, men der er grund til at understrege,

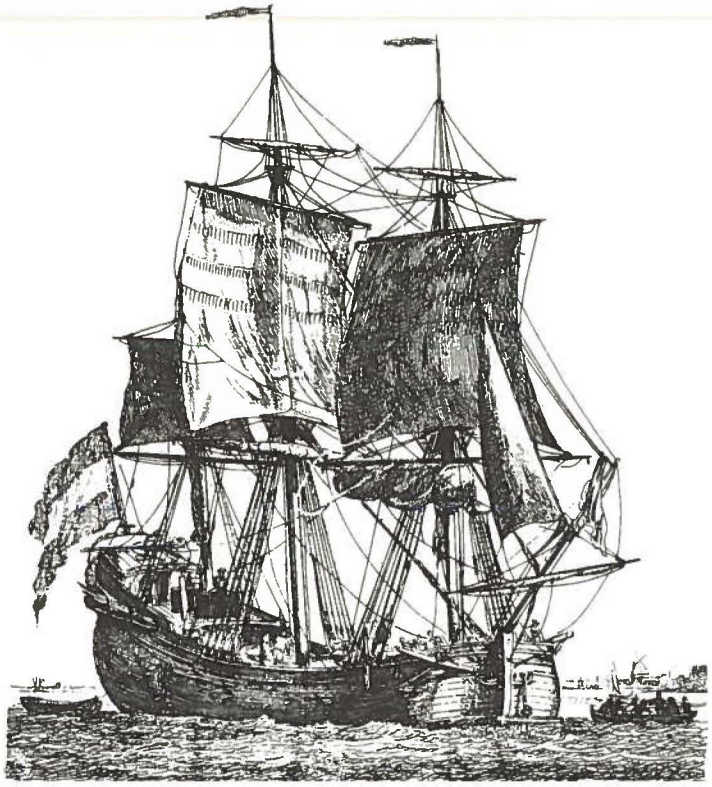
Fregatskibet »Constantia Maria« på 89 kommercelæster. Tilhørte i 1803 Niels Ryberg og udgik det år til Ostindien. Kopi efter maleri af C. Butty. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.



at de bedste skibsportrætter og søstykker fra tiden omkring 1800, malet af folk som T. E. Lønning, C. C. Parnemann, C. Butty og Jacob Petersen – overvejende søfolk og egentlig amatører – var af overordentlig høj kvalitet. Og de havde i denne sammenhæng det interessante særkende, at skib og skippers navn normalt var tydeligt anført. Uden en nøjagtig angivelse af fartøjets identitet var genren jo så at sige meningsløs. – Den fuldstændige mangel på skibsnavne i Truslews serie viser klart, at der ikke er tale om skibsportrætter i gængs forstand.

Serier af kobberstukne anonyme enkeltskibe med vedføjede typebetegnelser havde endvidere længe været kendt. Fra 1700-tallet kan nævnes hollænderen Groenewegen, hvis samling fra 1789 rummede hele 83 nederlandske enkeltskibe. Selvom der i virkeligheden ikke er tale om helt så mange typer, så er de dog gengivet skib for skib med omhyggelig betegnelse og de er tegnet »tæt« på med mange enkeltheder. En tilsvarende omhu for type og detailler finder man i den senere berømte samling af franskmanden Baugean, hvis udgave af mange nationaliteters orlogs- og koffardiskibe påbegyndtes i 1814. På dansk grund kan peges på en tegnet serie så tidligt som fra 1763 bestående af en »Samling af adskillige Slags Skibe Fahrtøyr Joller og Baade etc. Allerunderdanigst forfærdiget af H. H. og A. H. Stibolt«, dediceret til Frederik V.

Men heller ikke her passer Truslews 36 skibsstik ind i sammenhængen. Der er ikke tale om en typeserie som sådan. Nok er der hos Truslew typebetegnelser og, som man tit ser i de ovennævnte samlinger, også redegørelser for vind, vejr og sej-



En kat, der letter anker. Efter C. Groenewegen 1789.

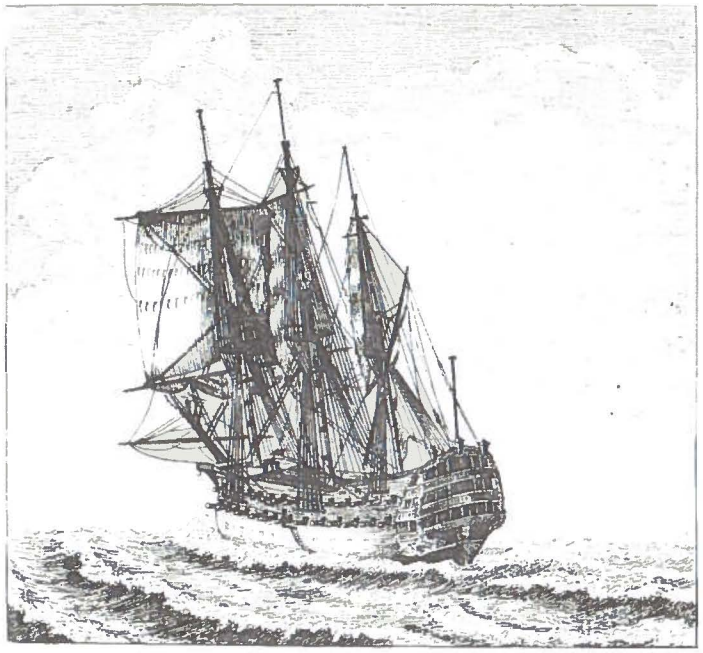
lads, men om noget egentligt typekatalog kan man ikke tale. Vægten ligger hos Truslew på et *arrangement* af et eller flere skibe i funktion, i bestemte situationer. Af og til under elementernes rasen, men oftest såre udramatisk, dagligdags, under sejlads eller for anker, tørrende sejl etc.

Interessen for skibenes manøvrer viser hen til endnu en »genre« fra det 18. årh.: instruktive serier med orlogsskibe set fra forskellige vinkler og i alle mulige situationer. Også her finder man et dansk eksempel i de 30 kobberstukne blade med »natsignaler«, som er tilskrevet søløjtnant Galtrup.

Et egentligt præg af undervisningsmateriale kan man dog ikke hævde, at Truslews stik har. Alene blandingen af orlogsskibe og »civile« skibe adskiller den fra Galtrups serie og lignende arbejder fra det 18. årh. af f.eks. franskmanden Ozanne.

Hos Truslew kan man derfor sige, at kortene er blandet på en ny måde, og den fulde titel for disse billeder af anonyme fartøjer – »En Samling af Skibe i næsten alle muelige Stillinger i Søen« – dækker egentlig vældig godt.

Men der er grænser for, hvor anonymt man kan slippe afsted med at fremstille f.eks. et dansk orlogsskib. Samlingens nr. VII havde i førsteudgaven titlen »Et dansk Rangskib til ankers, hvis Agterspejl er bygget paa en ny Maade«. Andenudgaven har blot »Et Orlogsskib til Ankers i en stille Morgenstund«. Agterspejlets specielle udformning med de »strittende« sidegallerier gør det let at identificere. Der kan kun være tale om et linieskib tegnet af den danske skibskonstruktør F. C. H. Hohlenberg. Det første skib med dette specielle udseende var 90-kanoner skibet »Christian VII«, som løb af stabelen i juli 1803. Tre måneder før havde den endelige udformning af agterpartiet fået kongelig godkendelse, men endnu ved årets slutning var spejl, gallerier og galion under arbejde. »Christian VII« betragtedes som færdigbygget i slutningen af 1804, men takkelagen forventedes dog først klar ved udgangen af det følgende år. Man kan derfor med sikkerhed sige, at dette skib ikke havde været udrustet og i aktiv tjeneste før Truslews stik udkom.



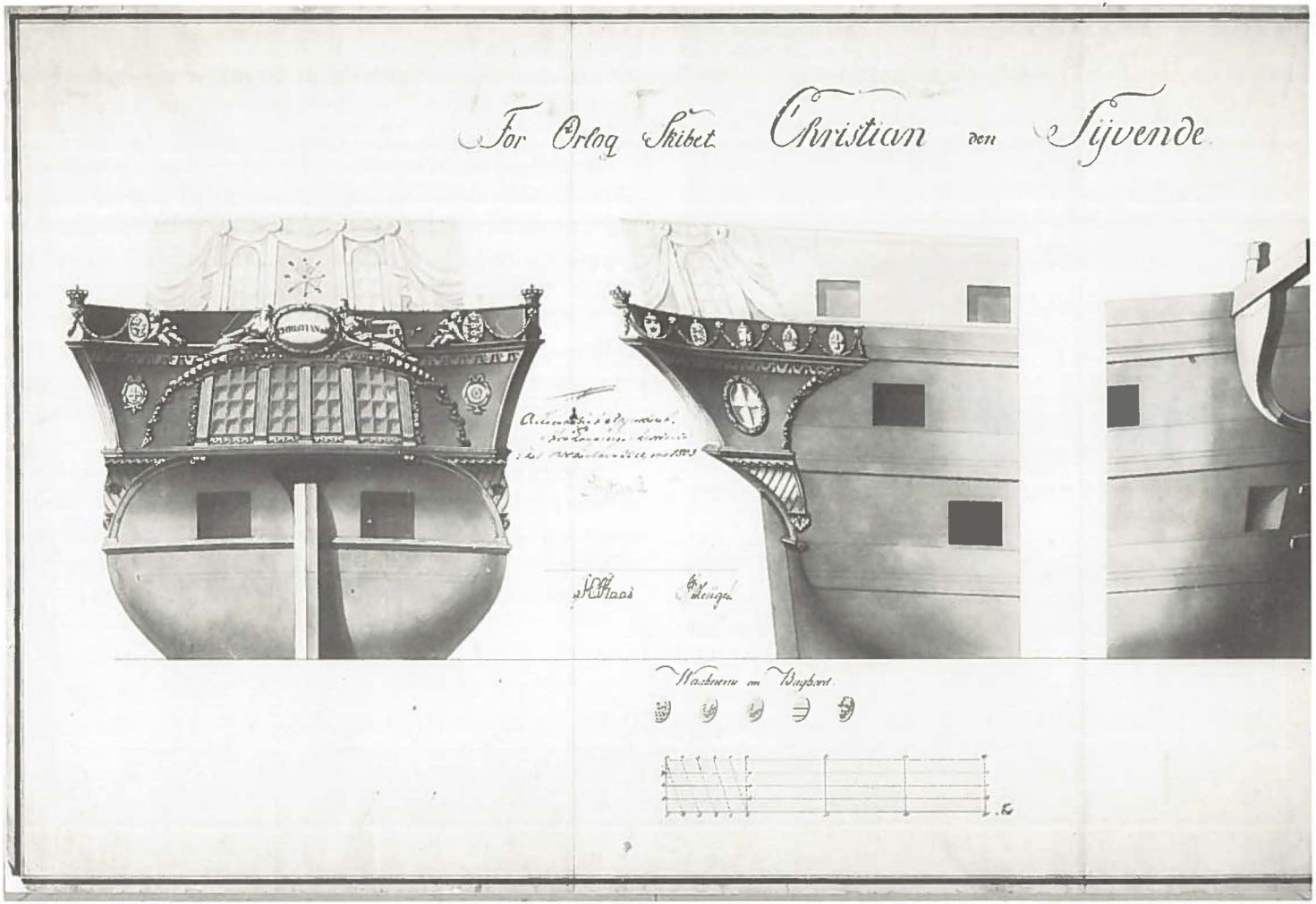
Natsignaler. Et af 30 »Kobbere forestillende Skibe i forskjellige Stillinger«, tilskrevet søløjtnant H. D. Galtrup, ca. 1770. Marinens Bibliotek.

»Christian VII« blev i 1807 taget af englænderne, som opmålte og efterlignede det. Ikke mindre kendt blev næste linieskib fra Hohlenbergs hånd; »Prins Christian Frederik«, der mødte sit endeligt ved Sjællands Odde i 1808, havde også denne særlige nye udformning af agterpartiet. Tegningerne hertil blev godkendt i august 1803, men endnu ved slutningen af året 1804 manglede færdiggørelsen af spejl og gallerier. Skibet meldtes færdigbygget den 21. december 1805.

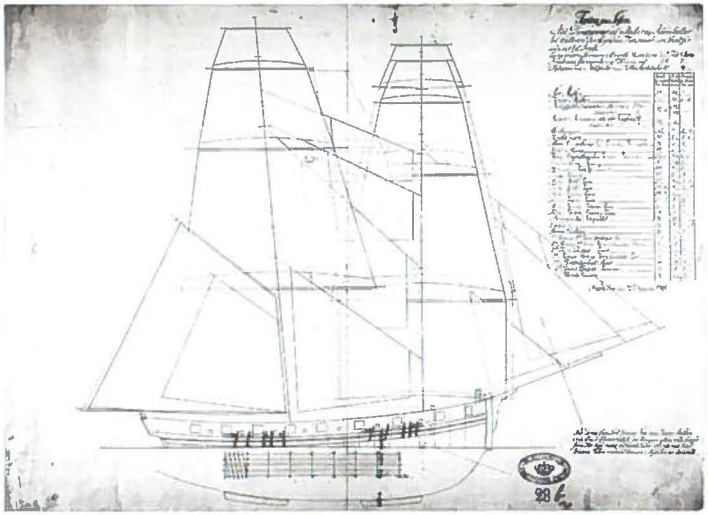
Man står således med et billede af et linieskib fuldt tiltaklet og til ankers, mens det kan påvises, at de eneste mulige forbilleder endnu ikke havde været til søs, da stikket udkom! Udfra det foreliggende forekommer det mest sandsynligt, at stik nr. VII netop forestiller »Christian VII«, men altså i en tænkt situation. For på denne måde at være i stand til at vise det sidste nye må ophavsmanden til stikket have gjort iagttagelser eller taget skitser ved Holmen i København. Samtidig får man her den tidligst mulige datering for hele serien, idet nr. VII under ingen omstændigheder kan være planlagt tidligere end 1803, snarere senere, eftersom det vel først har været interessant at gengive dette nye agterparti, da tegningerne blev til virkelighed i løbet af 1804.

En bestræbelse på at være aktuel kan således konstateres, men hermed ikke sagt at »Skibe i søen« ikke i sit motivvalg rækker bagud i tid. Billede nr. V forestiller umiskendeligt et dansk orlogsskib – en tredækker. Sådanne fandtes ikke i Danmark i 1805. Det sidst kendte var det *første* linieskib med navnet »Christian VII«, bygget 1766-67, i 1801 ændret til blokskib ved fjernelse af øverste dæk og under navnet »Prøvestenen« udlagt på Københavns Rhed og skudt sønder og sammen. Om billede nr. V særligt nøje gengiver dette skib får stå hen. Klart er det, at der her er tale om en form for rekonstruktion af et ikke eksisterende skib, imponerende at se i læ med sidevind. Hvordan dette kan være sket, vil siden blive berørt.

Sluttelig viser både nr. I og nr. XXVII en dansk orlogskutter, komplet med kanoner og splitflag. Imidlertid var forholdet det, at flådens ene kutter – »Forsvar« – i 1803 forgæves blev søgt solgt på auktion. Den var købt i England i 1787 under navnet »Defence«, men henlå nu urepareret og måtte i 1804 ophugges. Den anden kutter, som på denne tid indgik i flådelisten, var



Ornamenttegning til linieskibet »Christian VII«, 1803. Rigsarkivet.



Sejltegning til »Den Flyvende Fisk«, »saaledes som den i Aaret 1795 blev forandret til Brig«. Rigsarkivet.

bygget som en efterligning af »Defence«, men den »Flyvende Fisk« blev i 1795 omrigget, forsynedes med endnu en mast og betegnedes herefter som kutterbrig. Dette tomastede fartøj kan derfor slet ikke være forbillede for de to nævnte stik og var iøvrigt ikke udrustet i disse år. Om kutterne på stik nr. I og XXVII kan derfor konkluderes, at det ikke drejer sig om skibe eksisterende i samtiden. For deres vedkommende var der heller ikke tale om situationsgengivelser med aktuelt indhold.

Når det gælder billeder af danske orlogsskibe, er det muligt at skaffe oplysninger og originaltegninger til sammenligning. Det samme er væsentligt sværere for de udenlandskes vedkommende, og kan slet ikke lade sig gøre med de civile koffardiskibe. Men det har altså været muligt at »komme bagom« stik nr. I, V, VII og XXVII, og det har på denne måde kunnet afsløres, at serien *ikke* gengiver scener fra virkelighedens verden. Der er ikke tale om reportage, snarere er det situationer udtænkt og udarbejdet hjemme i dagligstuen på grundlag af forhåndenværende skitser og andre forlæg.

Dette bliver da også en selvfølge, når man tager andre af seriens billeder i betragtning: Forliset på nr. XXXVI, havaristen på nr. XVII eller visitationen på nr. XXIII. Der er selvsagt grænser for, hvad en kontorist i København kan have set med sine egne øjne.

Truslew og Eckersberg

Med udgangspunkt i C. W. Eckersbergs lille akvarel fra 1804 har man ment at kunne fastslå, at det var ham, der leverede fortegninger til Truslews samling. Helt så enkelt er forholdet imidlertid næppe.

Eckersbergs pæne lille akvarel forestiller en todækker, men man kan lede forgæves efter denne blandt Truslews gengivelser af danske orlogsskibe med to kanondæk. Derimod vil en nøje sammenligning med tredækkeren, nr. V, vise megen overensstemmelse i rigningen. Masternes og sejlenes indbyrdes proportioner stemmer så godt overens, at det ikke kan være tilfældigt. Men der er sket en ikke ringe bearbejdelse. Et ekstra sejl er sat, og en del mere tovværk tilføjet – bortset fra det fundamentale, at der er sket en »ombygning« fra todækker til tredækker!

Akvarellen kan meget vel være en af de skitser, som må have ligget på bordet under udarbejdelsen af serien. Om Eckersberg havde hentet den hjem fra Øresund er ikke til at sige, men kopieret *direkte* blev den ikke. Man får her opskriften på, hvordan man rekonstruerer f.eks. en forlængst sønderskudt tredækker; men hvor tegnerens andel hørte op og hvor kobberstikkerens begyndte er ikke afklaret. Det ekstra tovværk er sat på med kyndig hånd, mens bølgerne er gjort betydeligt mere spændende end på akvarellen, hvor de nærmest antager karakter af blåt fløjl. Helt at frakende Truslew talent for at tegne skibe på egen hånd, synes lidt hårdt, bare fordi Eckersberg siden blev berømt som marinemaler. De små skibe i Truslews elementarbog viser da også, at han tidligere havde interesseret sig

Et linieskib, akvarel af C. W. Eckersberg 1804. Kobberstiksamlingen.

for både at gengive en Cutter og en Fregat, og de kan *ikke* være efter Eckersberg. Men de to må siden have stiftet bekendtskab, hvad man også på anden måde kan godtgøre.

I 1803 kom Eckersberg som helt ung mand til København fra Flensborg. Hans baggrund var en regulær håndværkeruddannelse, men hans læremester Jes Jessen i Åbenrå kunne andet end blot male ensfarvede døre og vinduer. Fra hans værksted stammer bl.a. mange udsmykningsarbejder på møbler, dørfyldninger og lignende, hvortil er påvist forlæg i form af ældre kobberstik. Også skibsbilleder og almindelige portrætter findes fra Jessens hånd.

I København må Eckersberg meget hurtigt have fået sin gang i det Rybergske hus, for han nåede at male et par portrætter af den gamle konferensråd. Hvis det var efter levende model, må det være sket senest i 1804. Senere sad også Truslew model for Eckersberg, iøvrigt med et kunstnerisk langt bedre resultat.

Eckersberg var elev på akademiet i København indtil han i 1810 påbegyndte sin store udenlandsrejse. I en årrække har han og Truslew kendt hinanden, har arbejdet sammen, men kun et enkelt senere stik har begges signaturer, hvoraf fremgår, at Eckersberg tegnede og Truslew stak. De kendte store blade med søtræfningerne fra kanonbådskrigenes tid er kun mærket »N. Truslew sc.« Man har fremsat den gode forklaring, at Eckersberg som akademielev ikke kunne forlange at få sit navn frem. Hertil kan tilføjes, at han nok også kunne have brug for penge. Mon baggrunden for samarbejdet ikke har været, at den relativt velaflagte Truslew har haft brug for en god håndlanger til sit hobbyarbejde, en som var leveringsdygtig i skitser i en snæver vending, og at Eckersberg fik del i eventuelle salgsindtægter? Denne udlægning af forholdet mellem de to – den ældre kontorist og den yngre malersvend – fralægger ikke Truslew enhver form for initiativ eller sans for at arrangere skibe i søen.

Sagen er nemlig den, at et blot overfladisk gennemsyn af den foreliggende serie afslører så store stilistiske og indholdsmæssige forskelle, at der slet ikke kan være tale om en enkelt mands værk helt fra grunden. Man kan blot sammenligne de franske luggere på nr. XXI – vel nok samlingens ringeste billede – med den engelske kaper på nr. XXIII. Eller den hollandske fløjte på nr. XI med fregatten i havblik på nr. X. Reelt bliver spørgsmålet – Truslew eller Eckersberg? – derfor uden mening, bortset fra at en tredjepart må have været involveret ved udfærdigelsen af førsteudgavens forkerte billedtekster. For man kan hverken få sig selv til at tillægge skudehandlersønnen fra Løkken eller den unge maler fra Flensborg Fjord så fatale fejltagelser. Ikke med den baggrund, de havde.

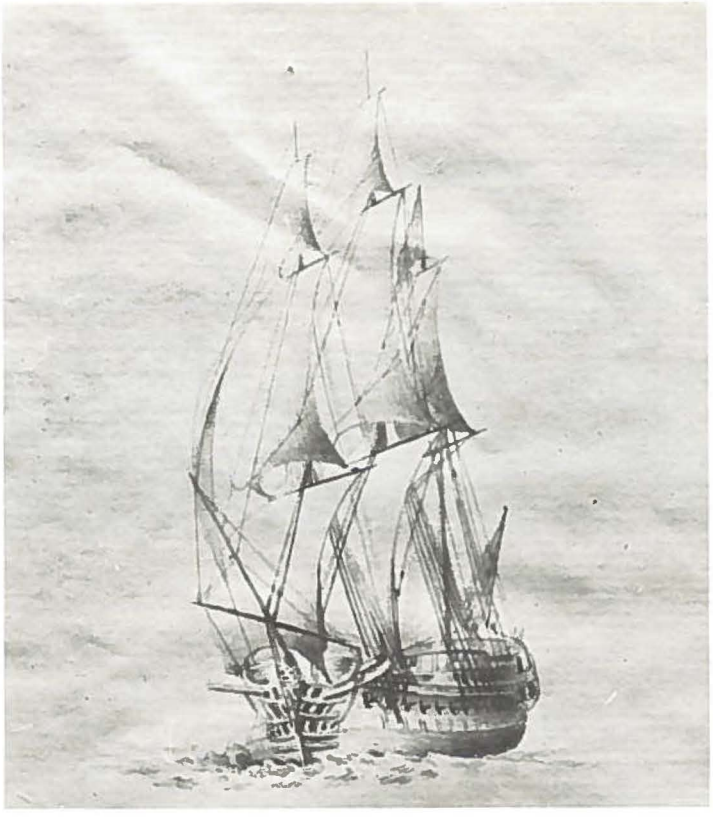
Interessen samler sig herefter om, hvorfra der iøvrigt kan være hentet inspiration, ideer og forlæg til disse stik.

Niels Ryberg malet af C.W. Eckersberg 1803–04. Efter foto i Kunstakademiets billedsamling.

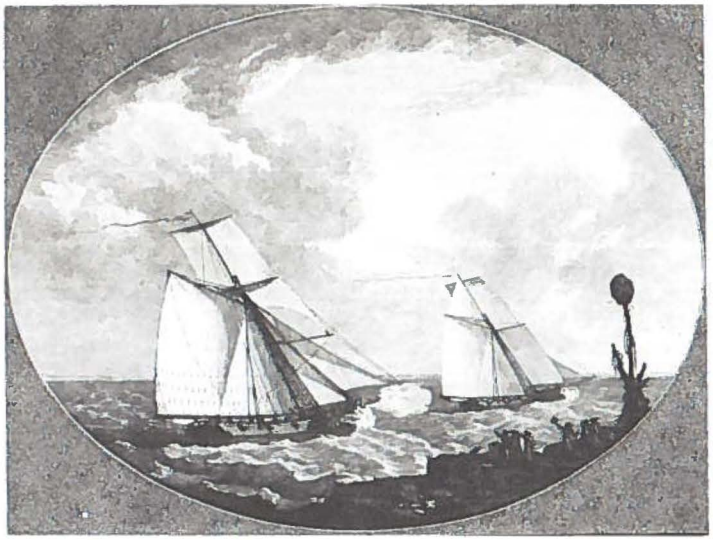
Forlæg

De tidligere nævnte stik af Clemens efter tegninger af A. H. Stibolt kan meget vel have spillet en rolle som inspiration både teknisk og i motivvalg. Men de lidt kedelige stive skibe kan ikke i Clemens' gengivelse have været forlæg for Truslew. Imidlertid tegnede A. H. Stibolt og hans bror H. H. Stibolt flittigt, og i den tidligere nævnte samling fra 1763 findes også det her viste orlogsskib, som ligger meget tæt op ad Truslews nr. II. Det ser ud til at Stibolts skib med ganske få ændringer er ført over i et effektfuldt arrangement af skyer og hav. Brødrene Stibolts typeserie er således næppe til at komme uden om, når det gælder de danske forudsætninger for Truslews stik.

A. H. Stibolt var chef for Søkadetakademiet, hvor Clemens suite på de 6 skibe tænktes brugt ved tegneundervisningen. Hermed er man fremme ved et lokalt milieu, hvor der ikke alene blev tegnet efter forlæg, men også dyrket frihåndstegning. Flere af de tidlige danske marine- og skibsportrætmalere, blandt andet de nævnte T. E. Lønning og C. C. Parnemann, var på et tidspunkt ansat i Søetaten. Andre herfra forsøgte sig også med kobberstik – fra en ældre periode kan nævnes Galtrup, fra samtiden F. M. Dodt. Den obligatoriske undervisning i tegnekunsten må have bevirket, at intet talent forblev upåagtet. Inspiration til kadetternes tegneundervisning søgtes endvidere i udlandet. Den unge løjtnant Clemens, søn af kobberstikkeren, havde i sin tid været med sin far i England, var sprogkyndig og blev efter slaget på Rheden i 1801 anvendt som kurér i sendelser til London. Stibolts efterfølger som chef for Søkadetakademiet, H. C. Sneedorf, udstyrede løjtnanten med penge til indkøb af engelske stik – han havde af sin far fået adressen på en god kobberhandler i London. Hvilke stik den unge Clemens kan have hjembragt vides ikke, medens en engelsk sending 5 år senere bestod af blandt andet »prints of Indiamen, sets of Fri-



Orlogsskib fra »Samling af adskillige slags Skibe. . .« af brødrene H. H. og A. H. Stibolt 1763. Den kgl. Porcelainsfabrik.



»The Chase of a Smuggling Cutter«, stukket af B. T. Pouncy efter maleri af John Kitchingman 1783. National Maritime Museum, Greenwich.

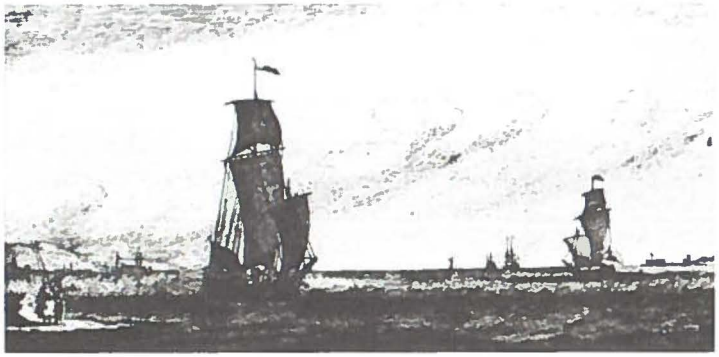
gates, Cutters, Books of Shipping«. Der er ingen tvivl om, hvad kadetterne sad og tegnede. En direkte forbindelse mellem Truslew og Søkadetakademiet samt familien Clemens har ikke kunnet påvises, men København har næppe været større end at det var muligt for Niels Truslew at få at vide, hvor man kunne se på stik af skibe.

Endnu et sted i byen vides med sikkerhed at have befundet sig udenlandske maritime stik på dette tidspunkt. Den kongelige Porcelainsfabrik besidder den dag i dag en større samling af især franske stik med søstykker og havneprospekter af f.eks. Vernet og Ozanne anskaffet allerede i det 18. årh. Hvad der derudover i 1804-05 i København kan have befundet sig af mulige forlæg til Truslews stik, er det i dag svært at afgøre. Ingen offentlige danske samlinger dækker i dag fuldt ud den store mængde maritime stik, som rundt omkring i Europa blev produceret i anden halvdel af 1700-tallet. Et par eksempler på sandsynlige udenlandske forlæg foreligger dog.

Pouncys Cutter er ikke alene udført i akvatinte, men fremstiller også en situation, der går igen hos Truslew nr. XXVII. Billedteksten i førsteudgaven var endda »En dansk Cutter gørende Jagt paa et andet Skib«! Bortset fra nationalitetsskiftet et motiv ganske svarende til det engelske. Der er altså overensstemmelse mellem både skibstype, situation og billedtekst. At der ikke er tale om kopiering 100 pct. er klart, men sammenlignet med brugen af Eckersbergs 1804-akvarel til fremstilling af en tredækker, er overensstemmelsen med Pouncy mindst lige så stor.

Karakteristisk for Truslews arrangement af skibe i søen er i modsætning til langt de fleste tidligere søstykker i kobberstik,

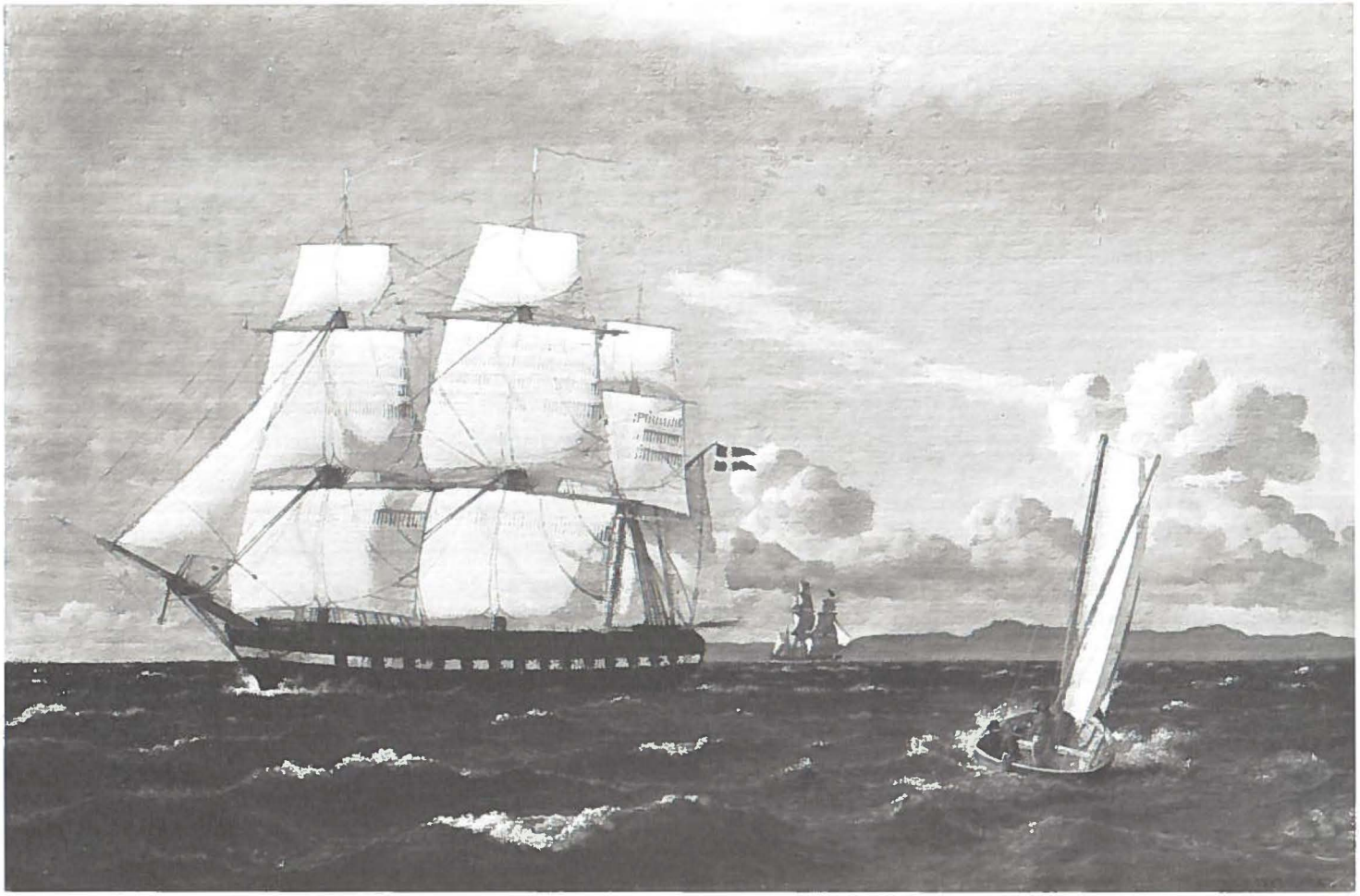
Et eksempel på et stik af N. Ozanne ca. 1760. Anskaffet i det 18. årh. af Den kgl. Porcelainsfabrik.



danske som udenlandske, en evne til at få dybdevirkning frem i billederne. Der er rum i himmel og hav omkring Truslews fartøjer. En af de få udenlandske paralleller er fundet i et lille stik af franskmanden Ozanne i Porcelainsfabrikens gamle samling. Der er ingen overensstemmelse i detaillen med Truslews nr. XIV, men nok en vis lighed i arrangementet.

Når alt dette er sagt om forlæg, er tilbage kun at betone, at intet naturligvis har forhindret Truslew eller hans medarbejdere i at hjemtage skitser fra Københavns havn. Skulle man pege på et enkelt stik, som for en gang skyld synes at være resultatet af lokale iagttagelser, må det være nr. XXXIV, hvor man ser finlapperskuden med tømmer fra bunden af Østersøen og Stettinergaleasen sikkert med korn fra Pommern. Specielle baltiske typer, velkendte i havnen.

Endelig kan man finde det lidt uoriginalt, når Truslew efter alt at dømme sammenstykkede og arrangerede sine stik på den her antydede vis ved lån hist og her. Det har dog næppe stillet sig sådan for en mand på overgangen mellem det 18. og 19. årh., der ikke nødvendigvis opfattede sig selv som kunstner med stort K. Men ikke desto mindre er der i de fleste billeder et element af originalitet i den sikre placering af skibe i forskellige stillinger i rummet.



»En fregat for fulde sejl«, C.W. Eckersberg, udateret maleri. Efter foto i Kunstakademiets billedsamling.

Skibe i søen 1805 – og senere

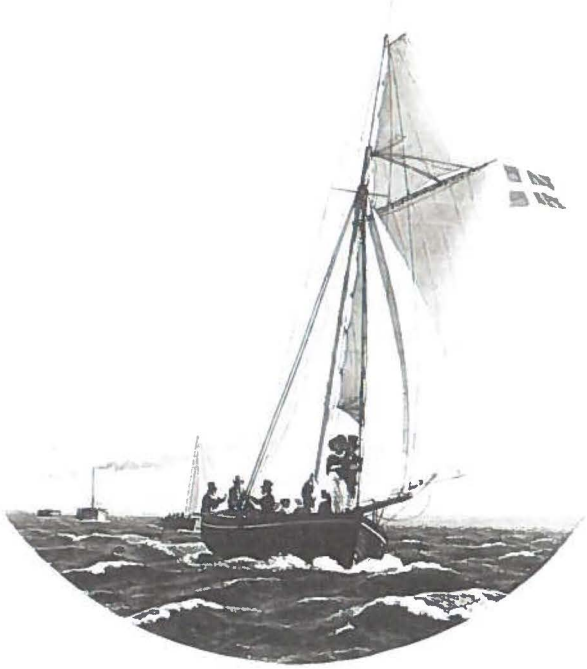
De 36 stik af Truslew blev udarbejdet i årene 1804-05 med en baggrund, der både var dansk og international. Mest er serien nok i familie med de stukne typeserier, men dens særpræg er en større interesse for skibenes placering og manøvrer søgt gengivet med størst mulig rumvirkning. I de fleste tilfælde er skibene med stor sikkerhed anbragt i billedfeltet omgivet af langt mere hav og himmel end det var gængs både på skibsportrætter og i de nævnte typeserier. På sin vis er der tale om stukne søstykker.

Truslews navn står på titelbladet. Men hvor meget det egentlig indebærer med hensyn til fortegning og arrangement, er ikke til at sige. Forlæg må være hentet i stik og tegninger, som var tilgængelige for en kontorist i handelshuset Ryberg. Stibolt, Clemens, kredsen omkring Søkadetakademiet samt den unge Eckersberg var direkte eller indirekte inddraget. Hvor mange, der deltog, er heller ikke til at afgøre, men når det gælder Truslews egen rolle, må det være her, man finder initiativtageren, og ikke mindst var det ham, der som kobberstikker stod for det endelige færdigstukne resultat.

Eksemplet med Clemens' skibsstik viser, at selv en dygtig kobberstikker med jævnt gode forlæg ikke kunne slippe heldigt fra arbejdet uden maritim viden og sans for motivet »skibe i søen«. Truslew må have kombineret god teknisk kunnen med grundigt kendskab til det, han arbejdede med. Selv det bedste forlæg kan ødelægges af en dårlig kobberstikker. Noget af det karakteristiske ved Truslew er de overlegent, næsten frækt anbragte skyformationer, der i ren akvatinteteknik må have haft netop kobberstikkeren som hovedansvarlig.

Af mange grunde ville man gerne vide noget mere om den ældre Truslew og den unge Eckersberg. Nævnt er akademielevens pengetrang, som også gav sig udslag i et samarbejde med en anden kobberstikker, Lahde, der havde en temmelig merkantilt anlagt produktion af stik beregnet for et bredt publikum. Som nævnt i indledningen udmøntedes tidens voldsomme begivenheder i billeder. Set i denne sammenhæng virker de 36 stik ikke som nogen sensations-præget spekulation, men i højere grad som et produkt beregnet for kendere. Det vides, at stik af professor Clemens distribueredes til medlemmerne af tidens mange klubber og foreninger. Her cirkulerede subskriptionslister på mere ambitiøse kunstneriske arbejder. Mon ikke det var sådanne steder, at Truslew kunne forvente en afsætning? Men det må indrømmes, at Truslew og i denne sammenhæng også Eckersberg fulgte med i bølgen af populære billeder efter 1807. Dog hører i det mindste kanonbådsstikkene fra 1808-09 til de bedste arbejder af sin art.

Det er med rette blevet anført, at Truslews 36 søstykker kan have en vis betydning for vurderingen af det 19. århundredes marinemaleri, som det udfoldede sig fra 1820-erne, først og fremmest med Eckersbergs kendte mariner. Denne begyndte for alvor at male søstykker en tre til fire år efter sin hjemkomst fra den store udenlandsrejse. Blandt hans efterladte tegninger fik skitser af skibe fra og med 1821 en dominerende plads. Det



»En fart til Charlottenlund«, maleri af C.W. Eckersberg 1824. Efter foto i Kunstakademiets billedsamling.

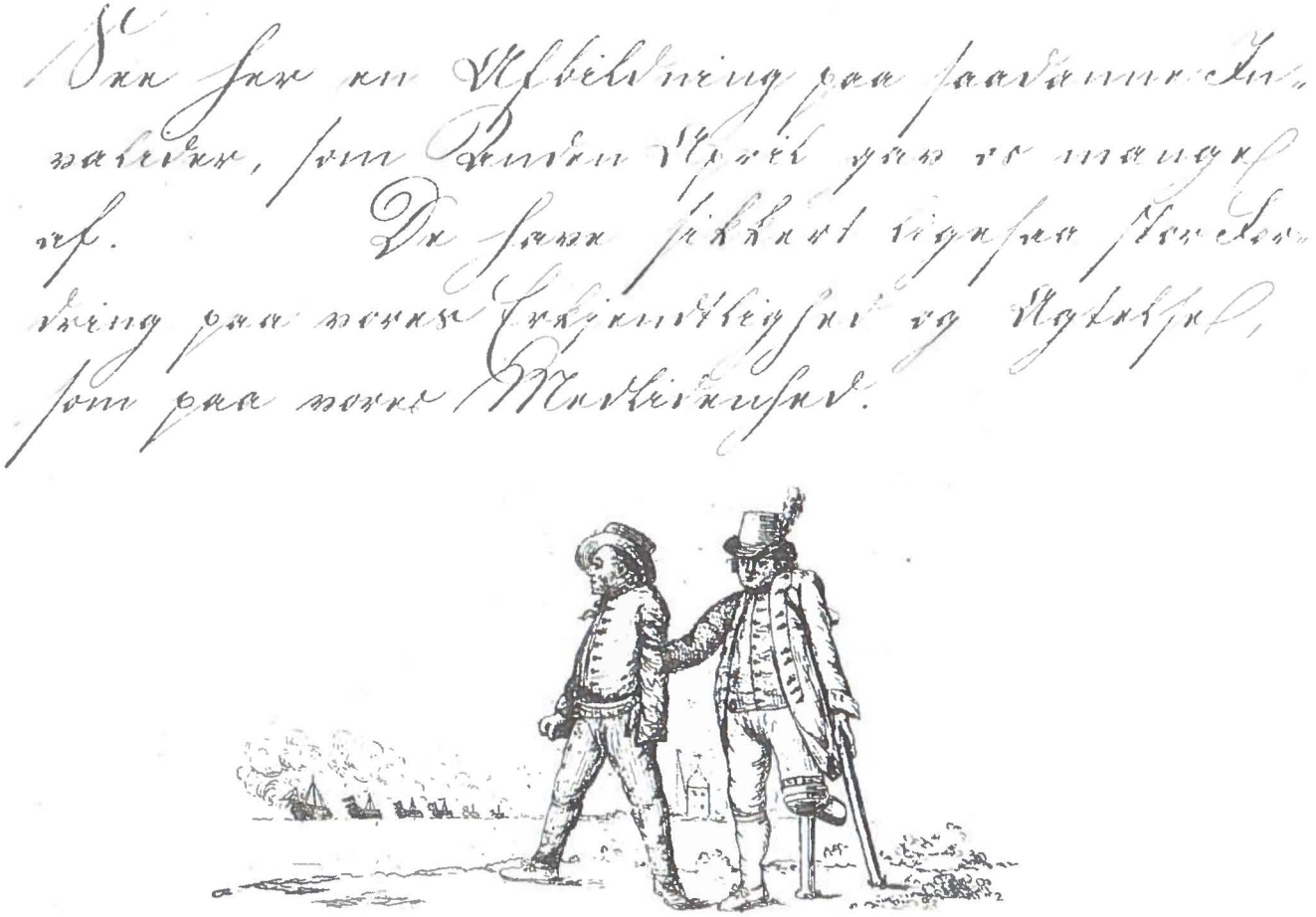
er forbavsende at se, i hvor høj grad de berømte mariner i de kommende år gentog motiver, stemning og arrangement fra Truslews stik. Ganske vist arbejdede Eckersberg næsten altid med gengivelse af navngivne og eksisterende skibe, og han foretog uhyre grundige forstudier ved selvsyn til søs i en jolle eller på et dampskib op og ned ad Øresund. Men også Eckersberg arrangerede i virkeligheden sine motiver i samme ånd som Truslews skibe i søen. Som et motto for Eckersbergs marinemaleri kunne faktisk sættes: »Skibe i næsten alle mulige stillinger i søen«.

Når man sammenligner f.eks. »En fregat for fulde sejl« med denne samlings nr. *XXIX*, er der ingen tvivl om Eckersbergs helt anderledes mesterskab i sit oliemaleri til forskel fra Truslews akvatinte. Men ligheden er der. Fartøj for fartøj er der ingen overensstemmelse, det franske orlogsskib ligger til ankers, den danske fregat har alle sejl sat. Sprydstagejollen i billedets forgrund er hos Eckersberg placeret anderledes sikkert, og fartøjet i baggrunden har også en ganske anden karakter end den bageste franske orlogsmand. Men i arrangementet, skyerne, horisontens anbringelse, rummet omkring skibene og i kysten som staffage er der tale om en overensstemmelse, som på mange måder udtrykker samme opfattelse og samme stemning. Man kan derfor godt forstå, at folk har været fristet til at antage, at det så nok også var en ung genial Eckersberg, som i al almindelighed stod bag de 36 skibe. Men dette er så afgjort en urimelig tilbageslutning, for baggrunden for denne samling stik var, som det er påvist, meget mere mangfoldig end som så.

Forholdet mellem de to kunstnere, der må have kendt hinanden godt, er ikke særlig velbelyst, nærmest gådefuldt. Heller ikke Eckersbergs velbevarede dagbøger fra 1810 og frem formår at hæve mystikken. Men en forunderlig overensstemmelse i motiv og komposition mellem på den ene side Eckersbergs »En fart til Charlottenlund« fra 1824 og Truslews lille akvarel, som er bevaret sammen med prospekterne fra Herlufsholm, dokumenterer, at de også på dette tidspunkt må have haft kontakt. De var begge i 1819 medlemmer af »det venskabelige Selskab«, for også Eckersberg var musikalsk, kendt som en ivrig kvartet-

spiller. Derfor er det dobbelt besynderligt, at Eckersberg ikke jævnligt nævnte Truslew i sine dagbøger fra denne tid. Man får den tanke, at den aldrende Truslew har været så selvfølgelig en bekendt, i klubben eller ved Øresund, at det ikke er fundet omtale værd. Eet eneste sted er Truslew dog nævnt. I Eckersbergs omhyggelige private regnskab figurerede i december 1824 udgiften på 3 rdl. og 4 mk. samt 1 rdl. og 2 mk. i forsendelse for en maleriramme til Truslew, som da opholdt sig på Herlufsholm. Professoren i København besørgede en lille kommission for den bortflyttede kontorist.

Akvarel af Niels Truslew, 11,5 x 14 cm. Privateje.



Se her en afbildning på sådanne invalider, som anden april gav os mange af. De have sikkert ligeså stor fordring på vores erkendtlighed og agtelse, som på vores medlidenhed. Fra »Elementarbog« 1802, stukket af Niels Truslew. Det kgl. Bibliotek.

Kunsthistorie og søfartshistorie

På de foregående sider er baggrunden for de 36 skibsbilleder søgt opridset. Det har kunnet afsløres, at der i flere tilfælde er tale om »fantasiskibe« i tænkte situationer, men at hele serien iøvrigt er af central betydning for fremkomsten af den tradition for dansk marinemaleri, som først og fremmest er forbundet med Eckersbergs navn.

Alt dette er interessant set fra en kunsthistorisk synsvinkel, mens søfartshistorikeren står lidt skuffet tilbage. Hvad kan man tillade sig at bruge disse pæne skibsbilleder til, når de efter alt at dømme helt overvejende gengiver »skrivebordssejlads«? Ønskemålet er identificerbare skibe, nøjagtigt gengivet og dateret – lidt i stil med skibsportrætterne, som dog for deres vedkommende tit er under mistanke for at være en kende forskønnet.

Men alligevel er der mange iagttagelser at gøre blandt de 36 søstykker, både hvad angår seriens sammensætning og de enkelte billeder.

Enkeltskibe suppleret med en staffage bestående af en kyststrækning – tit med et lille tårn – eller med andre skibe helt i baggrunden er det mest almindelige, men en trediedel af serien har mere end eet skib i hovedmotivet, så alt i alt står man med hele små halvtreds fartøjer. Tilsyneladende er der bevidst tilstræbt en balance i samlingen, for temmelig nøje halvdelen er orlogsskibe, mens den anden halvdel gengiver »civile« koffardiskibe. Tilsvarende er nationaliteten fordelt mellem godt og vel halvdelen under dansk flag, de øvrige fra Vesteuropa og USA, mens nogle stykker ikke kan bestemmes. Kigger man nøjere på enkelte eksempler, viser det sig, at selvom der er tale om »lån« og arrangerede billeder, er det dog foretaget med kyndig hånd.

Læsejlene på den hollandske fløjte nr. XI er således sat med tydelig angivelse af tovværk og blokke. Latinermesanens lange skrå bom peger bagud i tid, og der er ingen tvivl om, at man her har ønsket at gengive en kuriøs gammel hollandsk type, som havde sin storhedstid i 1600-tallet, men som stadig huskedes. Endnu så sent som i 1780 er set en fløjte hjemmehørende i København, men om den på nogen måde har lignet hollænderen på nr. XI kan man naturligvis intet sige om.

Interessen for helt aktuelle skibe er allerede påvist ved den hohlenbergske udformning af agterpartiet på nr. VII. Tilsvarende var skonnerten i den skikkelse, som er vist med den amerikanske på nr. XXVI, et forholdsvis nyt fænomen. Selve betegnelsen er af ældre oprindelse og de første skonnerter havde forlængst vist sig i København, men omkring 1800 forbandt man endnu betegnelsen med den gængse type ved Nordamerikas kyster og i Vestindien. Skonnerter i danske farvande i større tal finder man først i det 19. årh. – efter Napoleonskrigene – så nr. XXVI har så absolut skullet bringe tanken hen på Vestindien. Det danske skib i baggrunden kan da også meget vel illudere som en større vestindiefarer. Betegnelsen »skib« eller «fregatskib« svarer til vore dages fuldrigger, hvad sejlføringen angår. Det kan forekomme forvirrende, men endnu i begyndelsen af 1800-tallet betød fregat både en orlogsfregat og et fuldrigget koffardiskib.

En tilsvarende ændring i betegnelsen ser man i tilfældet »rangskib« eller »orlogsskib«, som i nyere tid ville blive kaldt »linieskib«. Førsteudgaven af Truslewstikkene havde alle tre betegnelser, mens orlogsskib er fremherskende i andenudgaven.

Et specialtilfælde finder man i nr. XIII, hvor tekstens »barkskib« umiddelbart vil blive godkendt efter moderne terminologi, idet fartøjet helt tydeligt er barkrigget – ingen råsejl på mesanmasten. Her er Truslews førsteudgave interessant ved at kalde den »pinkskib«. Dette peger unægtelig bagud, selvom betegnelsen »pink« stadig var i brug også efter 1814.

Den berømte svenske skibskonstruktør og teoretiker Chapman har i sin »Architectura Navalis Mercatoria«, som udkom i 1768, opbygget et overmåde sindrigt system af betegnelser, som både kunne gå på skrogform og på rigning. Skibe kunne ifølge Chapman både være bygget som fregatter og rigget som fregatter, bygget som barkskibe og udstyret med barkrig, men man kunne også bytte om på betegnelserne. Eksempelvis tegnede Chapman noget så besynderligt som et fartøj bygget efter fregatmønster, men rigget som jagt! Unægtelig et af de tilfælde, hvor man får en mistanke om, at det Chapmanske system mere er af teoretisk art end egentlig en gengivelse af virkeligheden med hensyn til gængse benævnelser. I tilfældet pink anvender Chapman dog ret konsekvent betegnelsen for et større fartøj med galeon og et højtsiddende lille agterspejl ovenover de nederste bord, som er ført helt rundt. Nr. XIII, som er set helt fra siden, er svær at karakterisere, men kan meget vel passe til denne beskrivelse.

Anderledes uproblematisk er den engelske bark på nr. XX, som med den korrekte billedtekst ikke alene ganske rigtigt viser et barkrigget skib, men da den mangler galeon og til gengæld er udstyret med et stort agterspejl, svarer skrogformen til den chapmanske bark. Alt dette understreger, at man omkring 1800 befandt sig i en overgangstid med en blanding af typebetegnelser som både kunne gå efter skrogform og rigning, mens man senere – i det 19. årh. – endte med overvejende at anvende rigningen som bestemmende for typebetegnelsen.

Et andet skred i sprogbrugen finder man i førsteudgavens tekst til nr. VI, hvor »en fransk brigantine ved synet af fjendtlige skibe krydser under land«, hvad der i anden omgang bliver til en »kanonbrig«, svarende til den russiske »orlogsbrig« på nr. XXV. Også nr. IV må være et orlogsskib, når der tegnes dansk splitflag og kanonporte, mens man er mere tvivlrådig, når det gælder nr. VIII. Flaget tyder på et handelsskib, hvad kanonportene sådan set ikke modsiger. Armerede handelsskibe var ikke noget særsyn, hvorimod det tydeligt angivne finkenet langs lønningen giver et lidt mere orlogsmæssigt præg. Mest overbevisende som koffardibrig – gængs type på sejlads til Vestindien og Middelhavet – forekommer det forreste fartøj på nr. XIV at være. Billedets hele karakter, samt tilstedeværelsen af den lille sprydstagejolle, får en til at føle sig hensat til Øresund, selvom man forgæves vil lede efter Kronborg i billedets midte.

Nr. XIV bringer også et godt eksempel på en anden gængs type, den lidt mindre galease, som dog ofte kunne være af betragtelig størrelse. For en moderne betragter kan samlingens galeaser – de øvrige er på nr. XV, XX og XXX – forekomme himmelstræbende, når man er vant til det 20. årh.s nedriggede motorgaleaser med støttesejl, men ikke desto mindre var to til tre råsejl på stormasten ganske almindeligt i slutningen af det 18. og det meste af det 19. årh., hvad mange senere skibsportrætter vidner om. Galeaser kunne deltage på linie med brigger også på de længere distancer, men var samtidig den største

almindelige fartøjstype i egentlig indenrigssejlads. Netop nr. XXX er interessant ved i førsteudgaven at være betegnet »en dansk galease med brænde«. Kigger man nærmere på dækslasten, synes teksten bekræftet og atter er man ved at føle sig overbevist om, at man her får et nogenlunde pålideligt billede af et fartøj i hjemlige farvande. Brændeforsyningen af København var et af tidens tonnagekrævende arbejdsfelter og besørgedes netop af mellemstore jagter og galeaser.

Når en sådan brændegalease fra 1805 vækker glæde skyldes det det forhold, at de større skibe i den grad er overrepræsenteret i samtidige konstruktionstegninger – som næsten kun brugtes til orlogsskibe – og i de tidlige skibsportrætter. Indtil et stykke op i 1800-tallet var det så absolut de større fartøjstyper, som blev portrætteret, hvad yderligere samler interessen om den mindste hjemlige skibstype på Truslews stik: jagten.

Nr. XIX har en jagt nævnt i selve billedteksten, men da den er gengivet på stor afstand, er det begrænset, hvor meget man kan se. Bedre med nr. XXXV, som viser interessante detailler. Anbringelsen af roret forekommer lidt uigennemskuelig, men andre enkeltheder virker meget overbevisende. Storsejlet støtter op ad vantet, der aftegner sig klart skråt ned bagved sejlet, og man ser også tydeligt et bakstag med en blok, som støtter vantet i luv side. Atter et billede, som man gerne ville tro gengav sejlads i danske farvande.

Endelig må nr. XXXIV siges skibshistorisk at være interessant. Stettinergaleasen har korrekt flagføring og virker overbevisende i den omhyggelige udtegning, mens finlapperskuden ikke er mindre spændende. Typemæssigt svarer den med sine tre pælemaster fuldstændig til krejerten, som den er gengivet hos Chapman. I virkeligheden kan man tale om en art relikt, en forholdsvis primitiv og enkel skibstype, som overlevede længe i den inderste del af Østersøen. Endnu i første halvdel af 1700-tallet var den gængs i f.eks. sejladsen mellem Danmark og Norge, men forsvandt senere næsten helt, selvom betegnelsen Finlapperskude er set et par gange for fartøjer hjemmehørende i Danmark i begyndelsen af det 19. årh.

Stettinergaleasens flag giver anledning til en undersøgelse af flagføringen på seriens øvrige fartøjer. Man træffer naturligvis splitflag på danske orlogsfartøjer og stutflag på koffardiskibene. Nr. VIII og nr. XIII bringer Dannebrog med mere eller mindre letlæseligt monogram i midten – C7 flag – koffardiskibe i udenrigsfart med Hans Majestæts navnetræk i flaget. Nr. XXXI har splitflag, men da førsteudgaven har betegnelsen ostindiefarer, afspejler dette også skik og brug. Nr. XXX ser ved første øjekast besynderlig ud: bred blå vimpel med Dannebrog inderst ved masten. Denne udformning af en vimpel på en galease i indenrigsfart er ikke særlig almindelig, men der foreligger oplysninger fra netop denne tid, som godtgør, at der ikke er tale om noget fantasifoster. Få år senere ville vimplen have haft skibets navnetræk, men det var endnu ikke slået igennem på dette tidspunkt. Endelig knytter der sig lidt usikkerhed til berettigelsen af orlogsflaget på den engelske kaper, hvorimod det svenske orlogsflag med sine tre splitter og våben på nr. IX er fuldt korrekt.

De fremmede skibe fordeler sig, som nævnt, på flere nationaliteter. At Sverige, Frankrig og Rusland er repræsenteret ved orlogsskibe kan ikke undre, hvorimod fraværet af egentlige engelske krigsskibe måske er mere mærkeligt, men de har ikke været så populære så kort tid efter 1801. Amerikas Forenede Stater er repræsenteret ikke alene af den nævnte skonnert, orlogsfregatten på nr. XXXII, men også koffardiskibet nr. XXII. Dette er udført med megen omhu og den tydelige gengi-

velse af dæksarrangementet virker meget tilforladelig. Topstængerne ser besynderligt korte ud, hvilket forklares ved, at der simpelthen er tale om »vinterrig« – en reducering af rigningen ved nedfiring af stængerne med henblik på at klare hårdt vejr. Interessen for at gengive et amerikansk skib er forståelig, når man betænker at der faktisk allerede i 1780-erne kunne ses amerikanske skibe ned gennem Øresund på vej til Østersøen. At firmaet Ryberg & Co. var specialist i handel på USA og at en af Rybergs kompagnoner blev amerikansk konsul kan yderligere medvirke til at forklare kontoristen Truslews ønske om at bringe et billede som nr. XXII.

De fleste af de øvrige »fremmede« skibe knytter sig til seriens mere situationsprægede billeder. Engelsk orlogsflag ses på kaperen nr. XXIII, som visiterer den danske koffardifregat, som helt tydeligt må brase op. En ikke ukendt situation på denne tid. De franske luggere på nr. XXI har et lignende truende udseende – beskueren associerer til Dunquerque og til besværet som neutral. Også franskmændene opbragte fartøjer under dansk flag, selvom de gennemgående slap billigere i fransk end i engelsk havn. Endelig kan det næppe være helt tilfældigt, at et af de få engelske skibe netop er det ulykkelige, som på nr. XVI træffes af lynilden. Det må være himlens straf for 1801. Det følgende billede viser havaristen, som signalerer efter lods – et dansk skib, som klarer sig, i lighed med samlingens allersidste, der kan opfattes som en håbefuld ønskedrøm fra denne tid: Mens den anonyme brig møder sit endeligt, klarer netop det danske skib pynten. Disse sidste billeder er iøvrigt traditionelle situationer, som kan bringe tanken hen på voldsomme billeder først og fremmest i ældre nederlandsk marinemaleri, selvom direkte forlæg ikke har kunnet spores. Her i Truslews samling har de fået et aktuelt symbolindhold, som må have været helt klart for samtiden.

Skal man gøre situationen op, kan konklusionen kun blive, at nok er en serie som disse 36 søstykker i meget høj grad afhængig af forlæg, tradition etc., som en kunsthistorisk billedkritik kan afdække. Men alligevel kan man med forsigtighed pege på enkelte billeder, som utvivlsomt kan bidrage til vor viden om tidens skibe og deres udseende. Men det væsentligste udbytte ligger nok på et lidt andet plan. Seriens mange danske orlogsskibe kendes langt bedre og grundigere fra de bevarede konstruktionstegninger, men den talstærke tilstedeværelse i serien fortæller om flådens popularitet på dette tidspunkt. De øvrige skibe, orlogsskibe som koffardiskibe, danske såvelsom udenlandske, afspejler sammen med de få mere symbolladede dramatiske situationer blandt de sidste af de 36 søstykker utvivlsomt de maritime forholds store rolle i den almindelige bevidsthed – netop i 1805, i tiden mellem Slaget på Rheden og Københavns bombardement.

Fortegnelse over kobberstik af Niels Truslew

Truslews stik er repræsenteret i mange samlinger, offentlige som private. Af pladsmæssige grunde er i hvert enkelt tilfælde kun anført een henvisning.

Mål er angivet i cm – højde × bredde – fra trykrand til trykrand.

1. »Elementar Bog for Ungdommen.«
»fec. & sculp. N. Truslew. 1802.«
13 blade (incl. forside).
Radering.
Ca. 14,3 × 19,7
Det kgl. Bibliotek.

2. Landsforsvarerne.
Uden signatur – tilskrevet Truslew.
Radering.
17,9 × 24,7
Kobberstiksamlingen.

3. »Den 68-aarige Konge, Christian den Fierde, faar forskiellige Saar, og mister sit höire Öje i Söeslaget ved Femern, mod den svenske Flaade, den 1.te Julii 1644 men vedblev dog, som den sande Helt, Commandoen paa Skibet Trefoldighed, indtil Han seirende forlod Slaget.«
»N. Truslev sc.«
Radering og akvatinte. Sort. (Findes også koloreret).
33,2 × 47,4
Kobberstiksamlingen.

4. »Tordenskjold havde faaet Befaling at gaae i Land i Skaane; han opdages og omringes af Svenske Dragoner. En af dem forlanger hans Kaarde. Tordenskjold svarer, dennegang ei, hugger ham over Haanden og svömmer med sin Kaarde i Munden tilbage til sin Fregat. – (See Mallings Store og Gode Handlinger af D. N. og H. pag. 182) – «
»N. Truslew sc.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
25,1 × 31,8
Kobberstiksamlingen.

5. »Cort Adeler, i venetiansk Tjeneste overvinder i Söslag den tyrkiske Admiral, Bassen Ibrahim, og nedlægger ham med egen Haand. See Mallings Bog: St. og g: H. ger«
»N. Truslew, sc.«
Radering og akvatinte. Sort og koloreret.
26,5 × 33,1
Kobberstiksamlingen.

6. »Abbildung aller Arten Schiffe in fast allen möglichen Stellungen zur See. Dargestellt von N. Truslew.« / »En Samling af Skibe i næsten alle muelige Stillinger i Søen, udført i Kobber af N. Truslew, Kjøbenhavn 1805.«
1. til 6. hæfte med 6 blade i hvert.
Radering og akvatinte. Koloreret.
Ca. 16,4 × 21,8
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Kobberstiksamlingen.

7. »Kiöbenhavn den 4 - 5. Sept; 1807. BOMBARDEMENTETS RÆDSELFULDESTE NAT. Udsigten fra St. Hans Hospitals Have.«
»Tegnet og stukket af N:Truslew.«
Radering og akvatinte. Koloreret. (Findes også sort).
26,1 × 38,2 (Mål fra eksemplar på Det kgl. Bibliotek).
Kobberstiksamlingen.

8. »Bombardementets rædselsfuldeste Nat den 4de 5de September 1807. La Nuit la plus horrible du Bombardement entre le 4 & 5me Septb 1807.«
»N. Truslew. sc.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
30,7 × 40,5
Det kgl. Bibliotek.

9. »En Over-Jæger saarer General Baird under Udfaldet i Classens Have d. 31te Aug.t 1807.«
»T. s.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
18 × 22,5
Privateje. Fotografi på det kgl. Bibliotek.

10. Hestetyveriet.
»inv. og sc. T.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
16,2 × 21,9
Det kgl. Bibliotek.

11. »Cathcarts og Gambiers Triumfindtog i London efter Togtet til Köbenhavn. (See Dagen No 191 for 1807).«
Uden signatur – tilskrevet Truslew.
Radering og akvatinte. Koloreret. (Findes også sort).
21,2 × 31,1
Det kgl. Bibliotek.

12. »En dansk Söemand i engelsk Fangenskab, afslaaer Fjendens Guld, der tilbydes ham, for at gaae i hans Tjeneste. Han peger paa det danske Flag, det eneste han har sögt at redde fra Skibet, som om han vilde sige: »för lide Alt, end vanære dette.«
»inv. & sc. Truslev.«
Radering og akvatinte. Sort og koloreret.
28,2 × 20,5
Det kgl. Bibliotek.

13. »Tilbagekomst fra det engelske Fangenskab. Den Ankomne nyder i sine Paarörendes glade Modtagelse og Favnetag Lönnen for at have vedblevet at være Fædernelandet tro.«
»inv. & sc. Truslev.«
Radering og akvatinte. Sort og koloreret.
25,5 × 20,8
Det kgl. Bibliotek.

14. »Slaget i Kongedybet den 2den April 1801, imellem den Engelske Flaade og den Danske Defensionslinie, seet fra Kysten af Amager imellem batteriet og Kastrup.«
»N. Truslev.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
27,8 × 38,1
Det kgl. Bibliotek.

15. »Angreb af de Danske Bombarder- og Canon-Baade, den 31te August 1807, mod endeel Engelske Bombarder- og andre Krigs-Skibe, hvorved et blev skudt i Sænk, et andet sprengt i Luften, flere ilde tilredte, saavelsom og de Övrige forfulgte og forjagede fra deres Stationer.«
»N. Truslev sc.«
Radering og akvatinte. Sort. (Findes også koloreret).
24,8 × 31
Det kgl. Bibliotek.

16. »Orlogs Briggen Lougen, under Commando af Premier-Lieutenant Wulff, giver – efter en levende Fegtning, fra Klokken 7, til 11 om Aftenen, d: 14de Martii 1808, uden for Christiansand – en större engelsk Brig sit hele Lag af Canoner ret for ind, hvilket öjebliklig bevirkede dens Flugt. Den fiendlige Brigs Styrke: 22 c^{ca} $\frac{30}{tt}$ = Canoner.
Lougens Styrke: 18 $\frac{18}{tt}$ Canon.«
»N. Truslew sc.«
Radering og akvatinte. Koloreret. (Findes også sort).
32,7 × 45
Kobberstiksamlingen.

17. »Söe-Lieutenant C. Wulff erobrer med sine 4re Canon-Chalouper den engelske Orlogs-Brig: the Tickler, armeret med 12 Stkr 18 pundiger Caronader og 2 lange 18 tt Canoner i Bougen – i beltet, under Laalland, efter en hæderfuld Kamp fra kl 5, til 7 1/2, Eftermidagen d: 3die Junii, 1808.«
»N. Truslev sc.«
Radering og akvatinte. Sort. (Findes også koloreret).
31,8 × 44,1
Kobberstiksamlingen.

18. »Træfning i Flinterenden den 9de Junii 1808, imellem den danske Roe-Flaade, under Anförsel af Commandeur Krieger, og en engelsk Convoy; hvorved blev erobret Orlogs-Briggen the Turbulent, og 11 Coffardieskibe afskaarne. Den danske styrke: 21 Canoneer – og 7 Morteer-Chalouper, 2de Stykpramme. – Den engelske Convoy: 73 Seilere, hvoraf 1 Orl: Fregat, 4re Brigger og andre armerede Skibe.«
»N. Truslev sc.«
Radering og akvatinte. Sort.
33,5 × 47,8
Det kgl. Bibliotek.

19. »Den engelske Kutterbrig Seagull, Cap. Catheart, buxeres ramponeret og synkefærdig, ind i Fosholms Bugten ved Christiansand, efter en 2 Timers haardnakket Fægtning den 19de Junii 1808, med OrlogsBriggen Lougen, Captain Lieut P. F. Wulff, tilsidst understöttet af 4 Kanonbaade, under Lieut Föns.«
»N. Truslew.«
Radering og akvatinte. Koloreret. (Findes også sort).
33 × 47,3
Kobberstiksamlingen.

20. »Capt. Lieutenant J. J. Suensen, med 6 Canon-Chalouper under sin Commando, angribes af det engelske Linie-Skib Dictator, armeret med 68 Canoner, den 26. Junii 1808, om Morgenen Kl. 3 1/2, under Stevensklint, paa sin Cours fra Kjöge, og efter en levende Canonade i 65 Minuter – hvorved en Canon-Chaloupe faaer et Grundskud og landsetter – ikke allene tvinger Orlogsmanden til Flugt, men endog forfölger ham med idelige Skud agter ind en halv Miil til Söes. – «

»N. Truslew. sc.«
Radering og akvatinte. Koloreret og sort.
32,9 × 44,8
Kobberstiksamlingen.

21. »Fægtning ved Berbyegaard i Enningdalen ved Fredrichshald, den 12te Septr. 1808, fra Kl: 7, om Morgenen, til Kl. 12, om Middagen, forestillet i det Öjeblik, da de Svenske, efter at have forgieves sögt at komme over Elven, sende en Parlamentair til Broen, der ei strax höres paa höire Flöy, hvor der endnu fyres. –
Hans Majestæt Kongen allerunderdanigst tilegnet af N. Truslew.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
35,7 × 45,8
Kobberstiksamlingen.

22. »De norske Troppers Bivouacquering under Prints Christian August's Anförsel i seeneste Krig med Sverrig, 1808. Hans Majestæt, Kong Frederik den Sjette, allerunderdanigst tilegnet af N:Truslew.«
»N. T. Sc.«
Radering og akvatinte. Koloreret.
35,5 × 48,2
Kobberstiksamlingen.

23. »FLORA«
»Copenhaque. 1809. N. Truslew«
25 blade (incl. forside)
Radering. Koloreret.
10,3 × 19,7 (beskåret)
Det kgl. Bibliotek.

24. »Udsigt over Beltet, fra Nyborg-Fæstning.«
»Eckersberg del. N. Truslev sc.«
Radering og akvatinte. Sort og koloreret.
34,4 × 45
Det kgl. Bibliotek.

25. »Prospect af Egnen ved KRONBORG, fra den nordlige Side.«
»N. Truslew, sc.«
Radering og farveakvatinte.
32,3 × 46,5
Det kgl. Bibliotek.

En Samling
af
SKIBE
i næſten alle muelige Stillinger i Söen.

Udfört i Kobber
af
N. TRUSLEW.

Kjöbenhavn 1805.

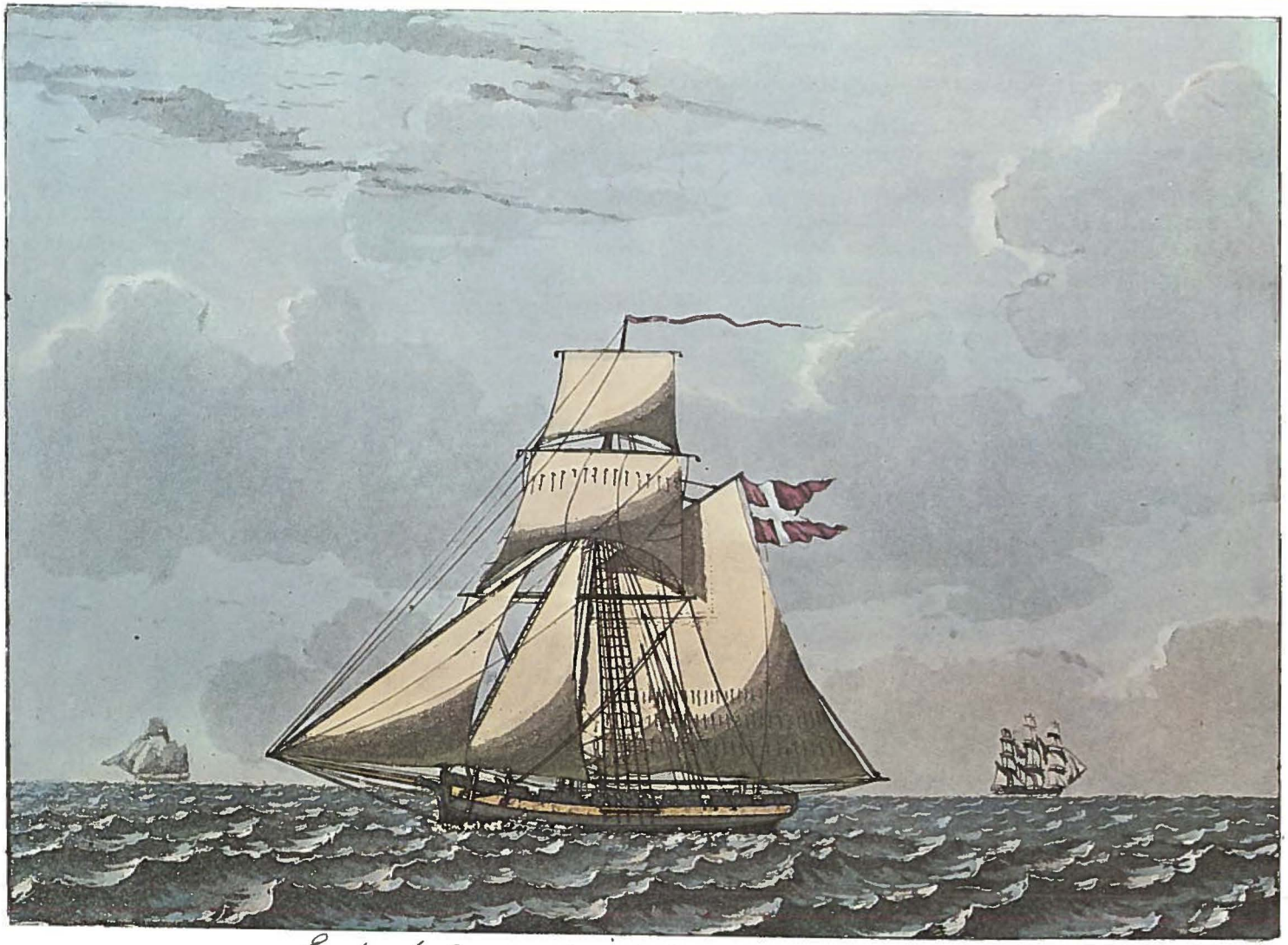
1ſte Hæfte.

I
En dansk Cutter, at see i Læ med Sidevind

(En dansk Cutter med Sidevind, i Læe.
Ein dänischer Cutter mit Seitenwind, liewärts segelend)

A Danish naval cutter, seen from the lee side, with a sidewind.
Cutter danois – sous le vent – allant vent de côté.
Ein dänischer Kutter mit Seitenwind, in Lee gesehen.

I

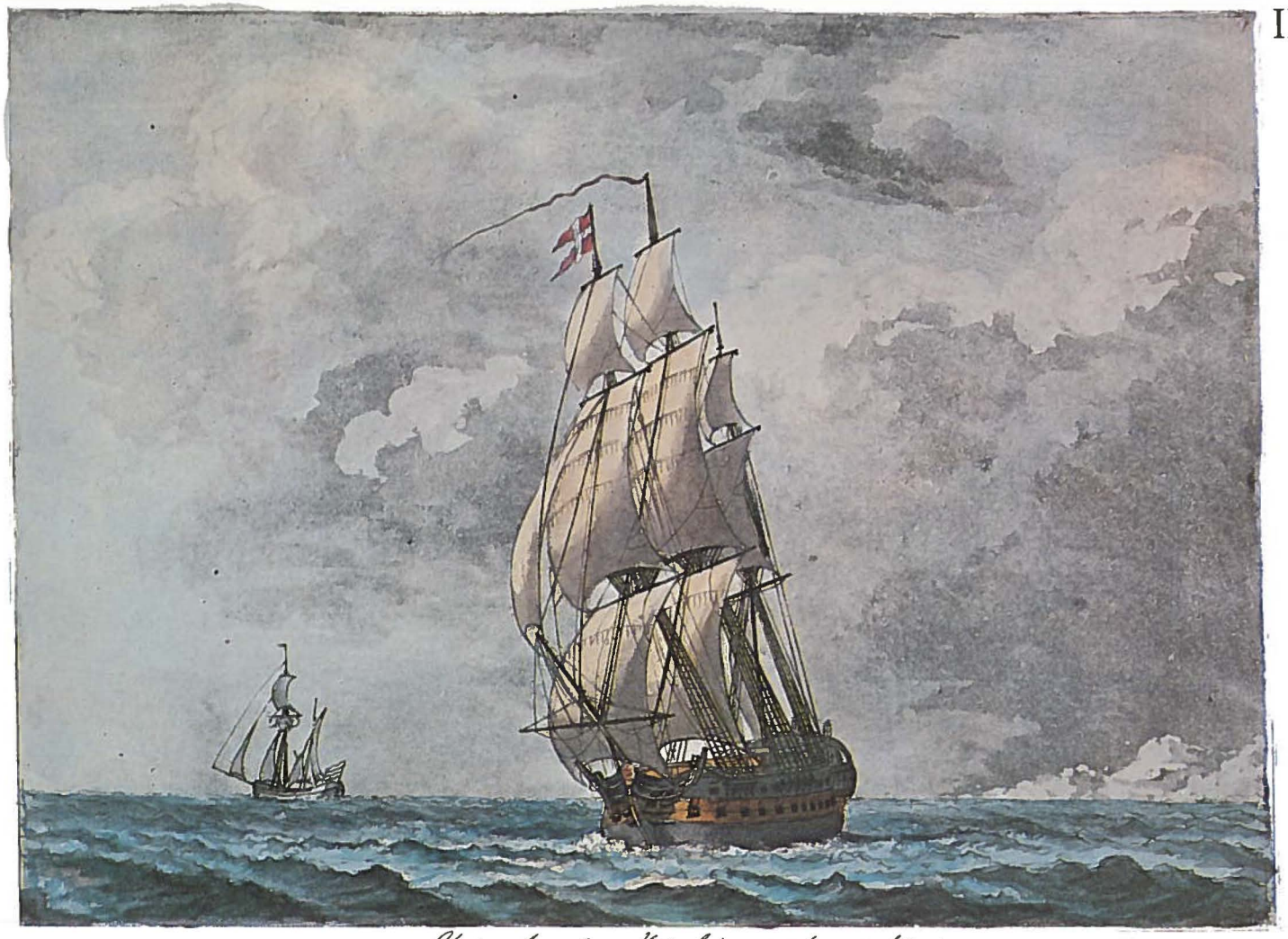


En dansk Cutter, at see i Øe, med Sidevind.

II
Et dansk orlog Skib seilende for en Sløring

(Et Linieskib for halv Vind.
Ein Linienschiff vor halben Wind)

A Danish ship of the line, running before the wind.
Vaisseau de ligne danois courant largue.
Ein dänisches Linienschiff, vor raumen Wind segelnd.

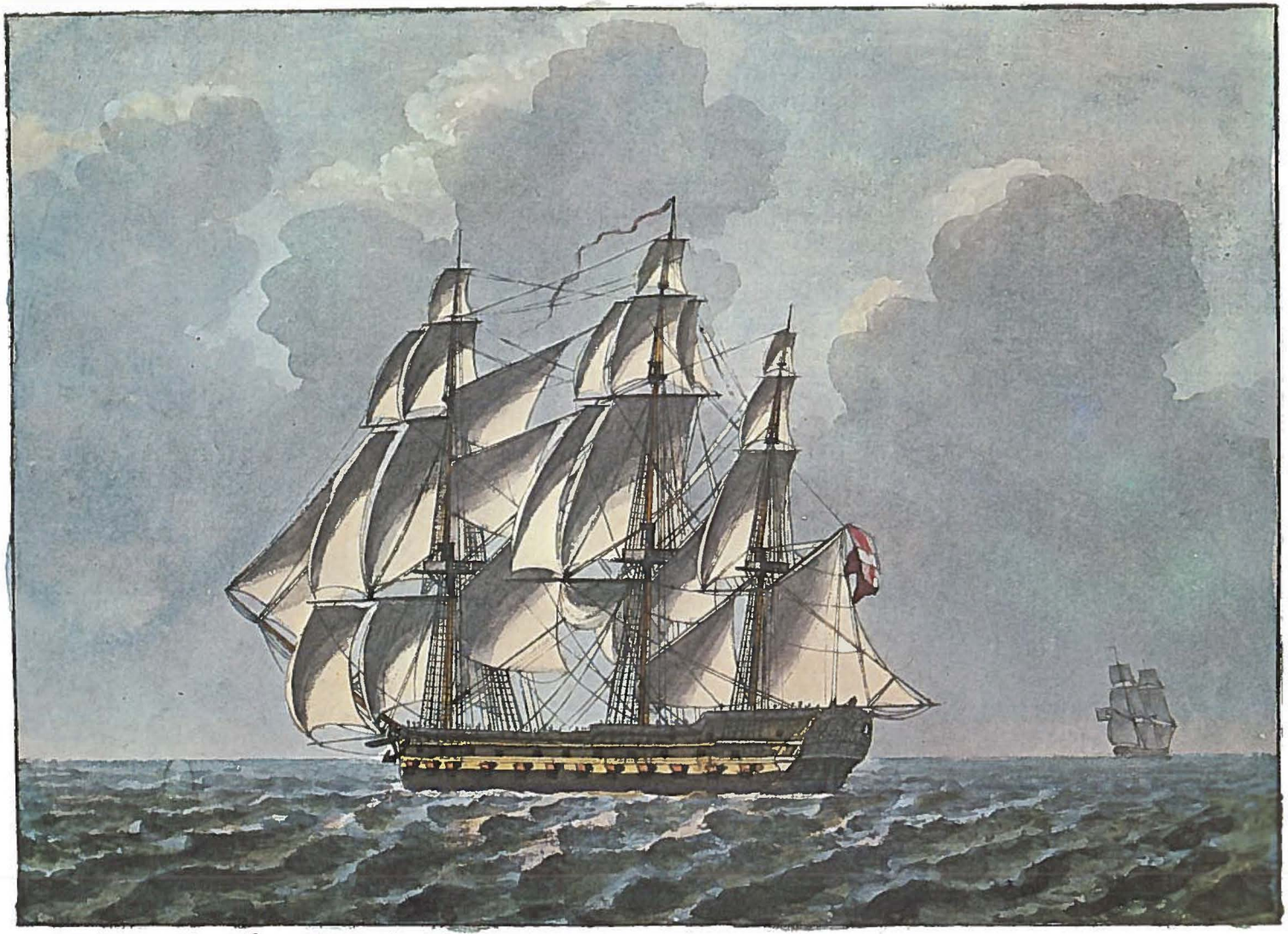


Et dansk Orlog-Skib seilende for en Storing.

III
Et dansk Linie Skib seilende nesten for Vinden

(Et Linieskib for Vinden.
Ein Linienschiff vor dem Wind)

A Danish ship of the line, running nearly before the wind.
Vaisseau de ligne danois allant au plus près.
Ein dänisches Linienschiff, fast vor dem Wind segelnd.



Et dansk Linie Skib sættende nesten for Vinden.

IV
En dansk Brig seilende for en Sløring

(En Dansk Brig for halv Vind.
Eine Dänischer Brigge vor halben Wind)

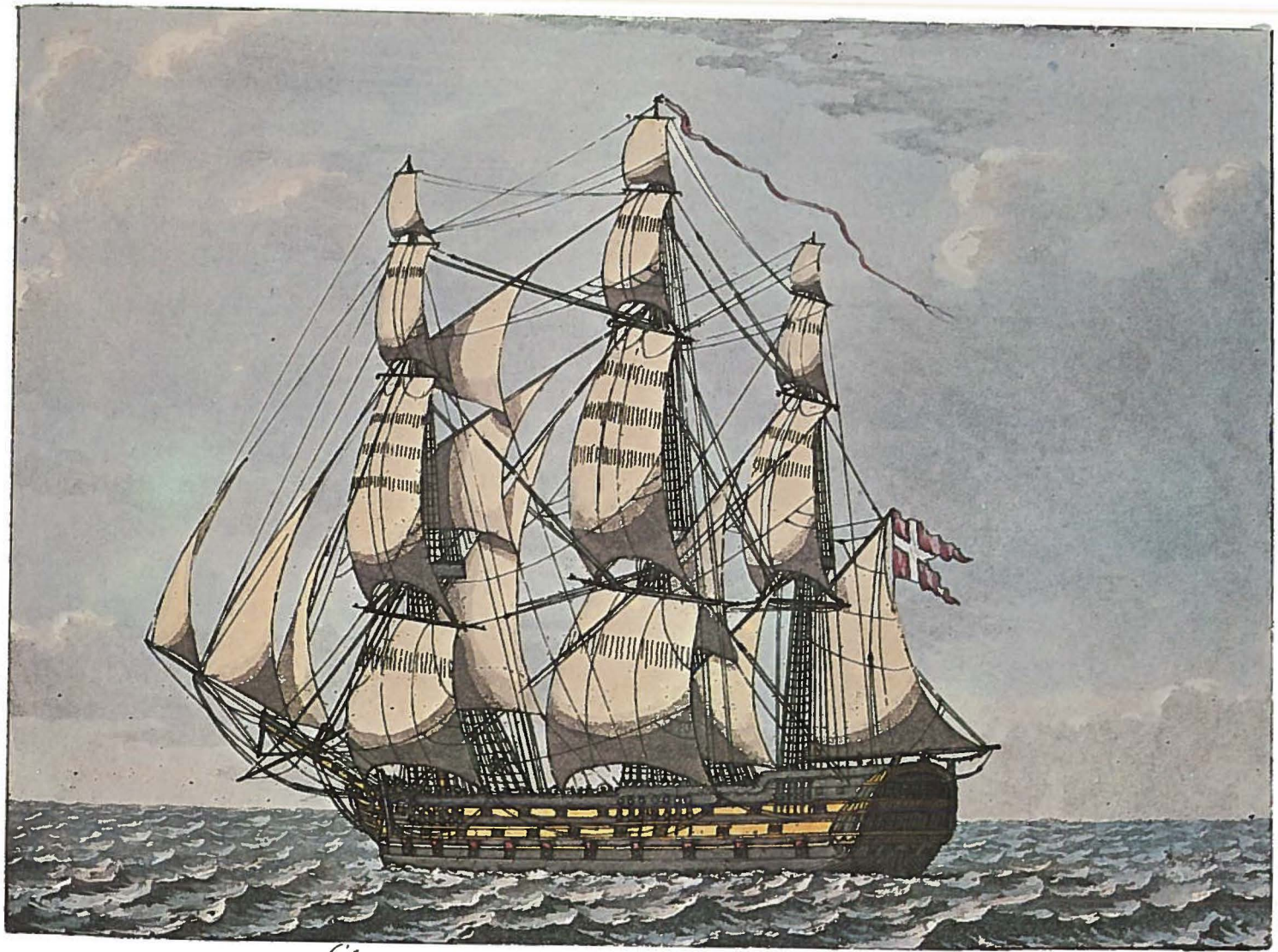
A Danish naval brig, running before the wind.
Brick danois courant largue.
Eine dänische Brigg, vor halbem Wind segelnd.

En dansk Brig seilende for en Storing.

V
Et dansk orlog Skib, at see i Læ, med Sidevind

(Et dansk Linieskib for Sidevind med to streger i Seylet.
Ein dänischer Linienschiff vor scharfen Bey- oder Seitenwind)

A Danish ship of the line, seen from the lee side, with a sidewind.
Vaisseau de ligne danois – sous le vent – allant vent de côté.
Ein dänisches Linienschiff mit Seitenwind, in Lee gesehen.

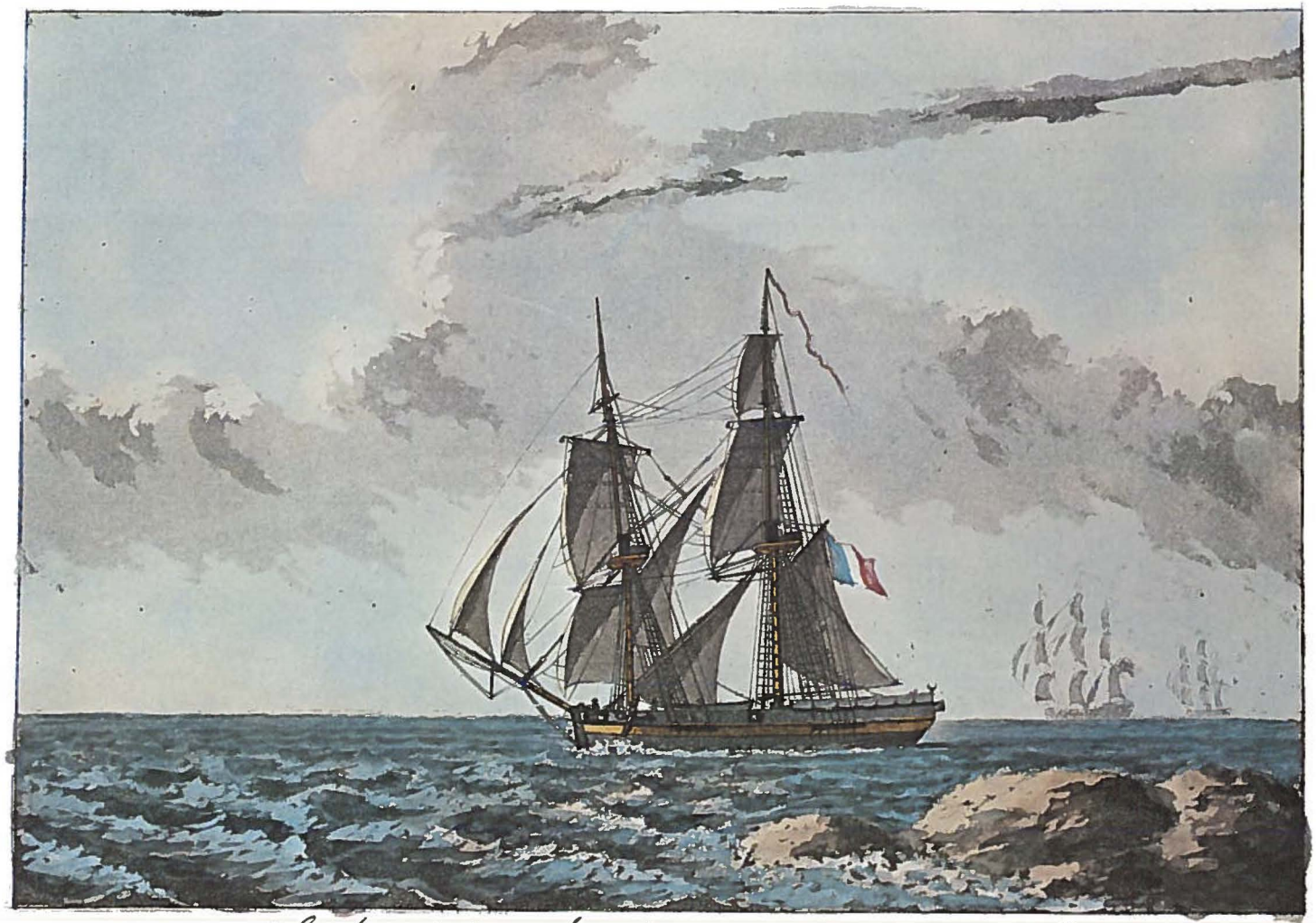


Et dansk orlog Skib, at seile i Lee, med Sidevind.

VI
En fransk Canon Brig Krydsende tet under Landet

(En fransk Brigantine, ved synet af fiendtlige Skibe krÿdsende under Land.
Eine französische Brigantine, die beÿ Wahrnehmung feindlicher Schiffe under Land kreuzt.)

A French naval brig, beating close to the coast.
Brigantin français louvoyant près de terre.
Eine französische Kanonen-Brigg, dicht unter Land kreuzend.

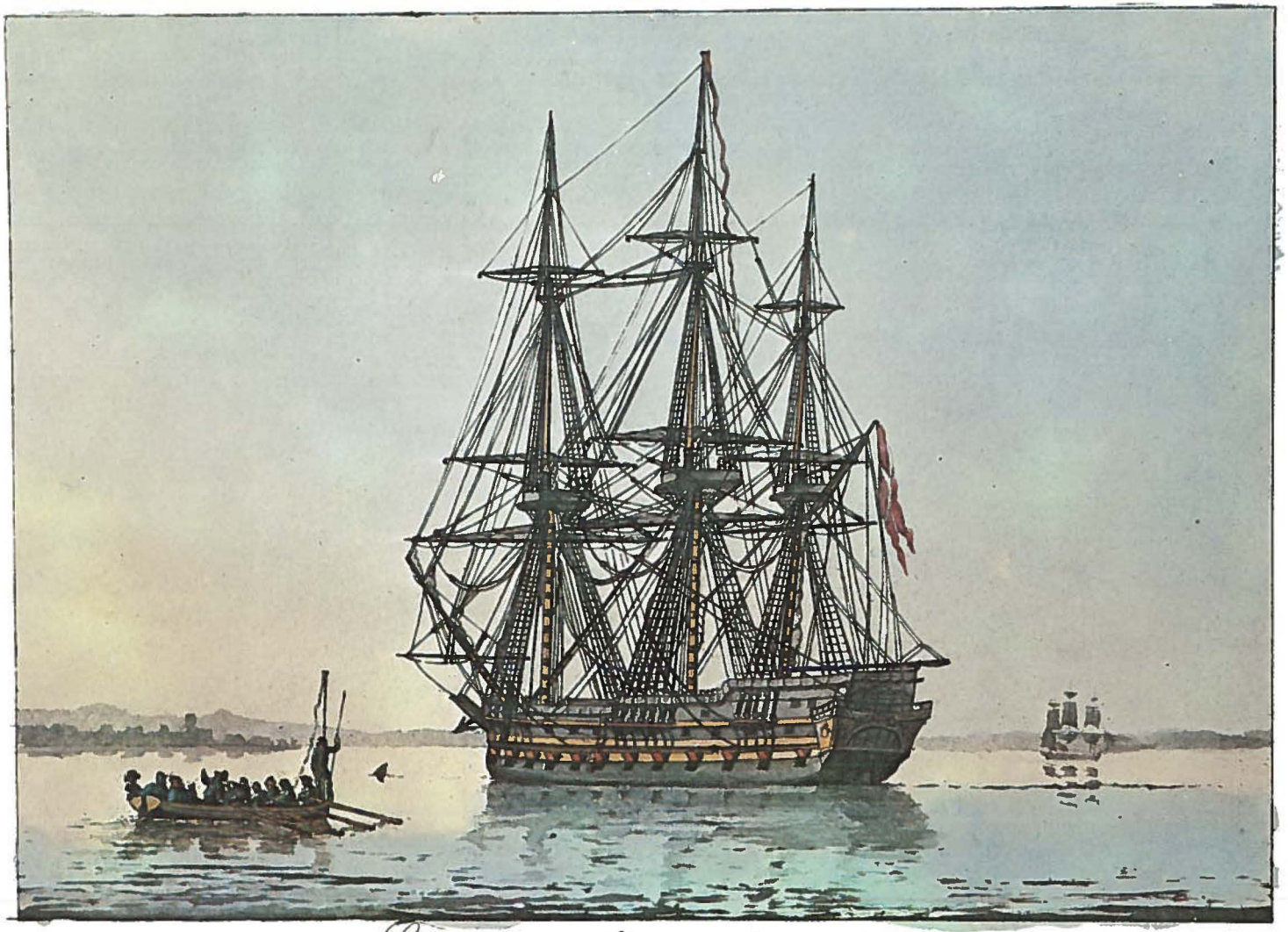


En franske Canon Brig krydsende tet under Landet.

VII
Et dansk Orlog Skib til ankers i en stille Morgenstund

(Et dansk Rangskib til Ankers hvis Agterspeil er bygget paa en nye Maade.
Ein dänisches Rangschiff vor Anker [dessen Hinterspiegel auf eine neue Art gebaut ist])

A Danish ship of the line, at anchor on a quiet morning.
Vaisseau de ligne danois étant à l'ancre à une heure matinale tranquille.
Ein dänisches Linienschiff vor Anker an einem stillen Morgen.

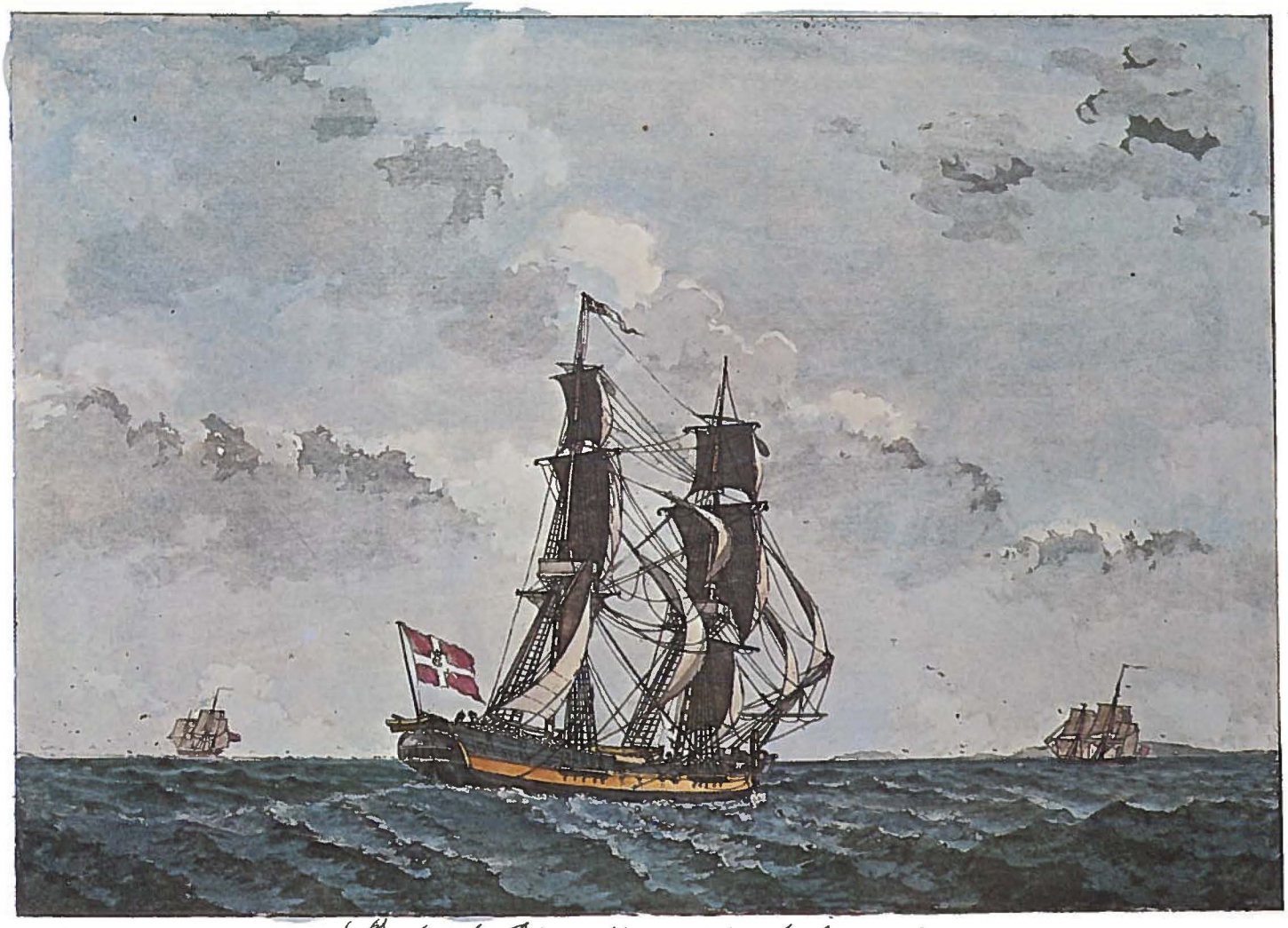


Et dansk Orlogs Skib til ankers i en stille Morgenstund.

VIII
En dansk Brig seilende nesten for Vinden

(En dansk Galease tæt for Vinden.
Eine dänische Galeasse beÿ nahe for dem Wind)

A Danish brig sailing free before the wind.
Brick danois allant au plus près.
Eine dänische Brigg, fast vor dem Wind segelnd.

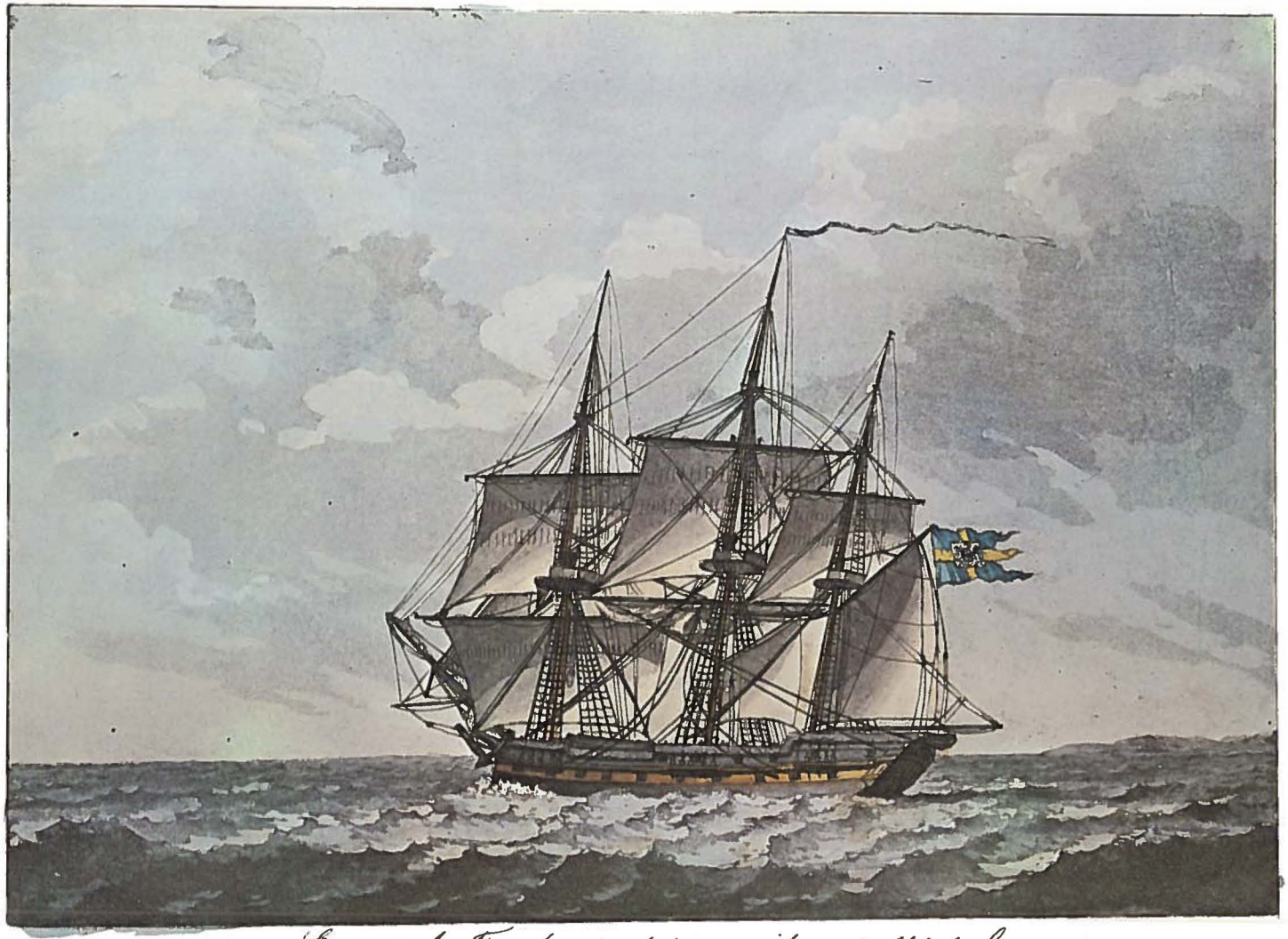


En dansk Brig seilende nesten for Vinden.

IX
En svensk Fregat med rebede merseil, under Vinden

(En svensk Fregat Sidevind med revet Mersseil.
Eine schwedische Fregatte, Seitenwind mit zerissenem Merssegel)

A Swedish frigate beating with reefed topsails.
Frégate suédoise avec des ris dans les huniers sous le vent.
Eine schwedische Fregatte mit gerefften Marssegeln, bei dem Wind segelnd.

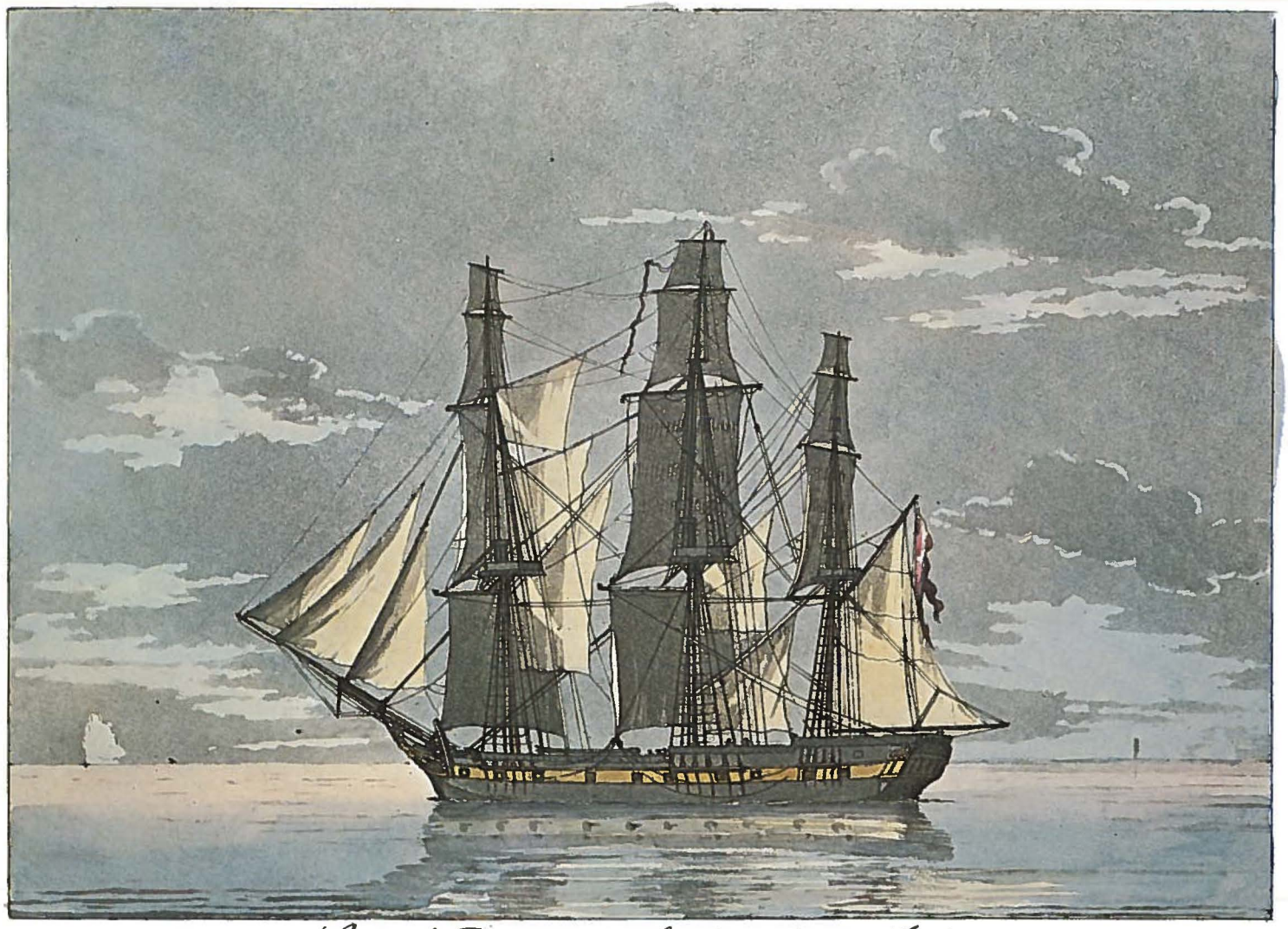


En svensk Fregat med rebede marseil, under Vinden!

X
En dansk Fregat med alle Seil til i et roligt Havblik

(En Fregat med alle Seil i Havblik.
Eine Fregatte mit allen Segeln beÿ Windstille)

A Danish frigate with all sails set in a dead calm.
Frégate danoise à pleines voiles à calme plat.
Eine dänische Fregatte bei Windstille, mit allen Segeln gesetzt.

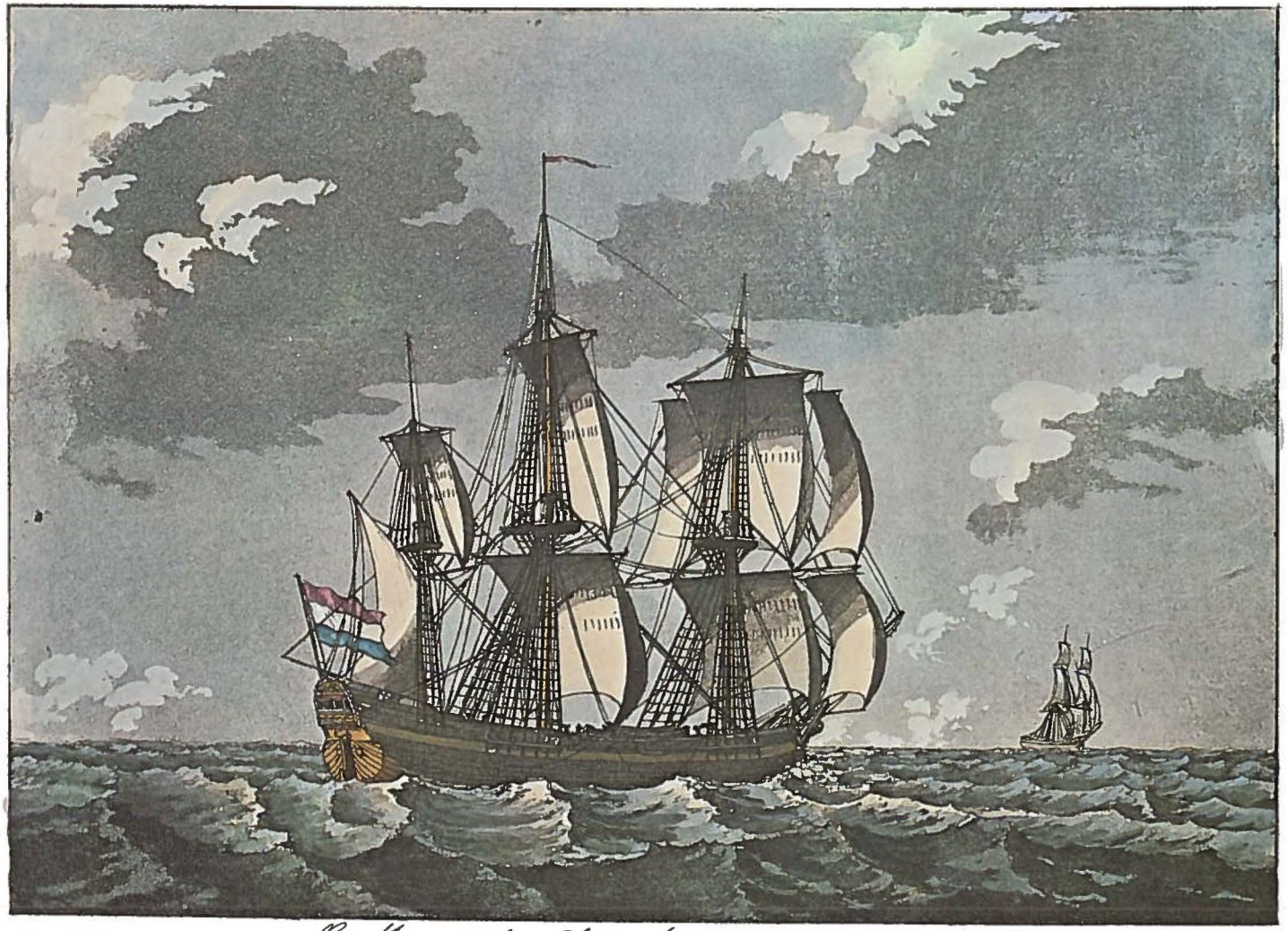


En dansk Fregat med alle Seil til i et roligt Havblik.

XI
En Hollandsk Fløit, for Vinden

(Et hollandsk Flöite Skib for Sidevind.
Ein holländisches Flöten (Flach) Schiff for dem Wind)

A Dutch fluit, running before the wind.
Flûte hollandaise allant au plus près.
Eine holländische Fleute vor dem Wind.

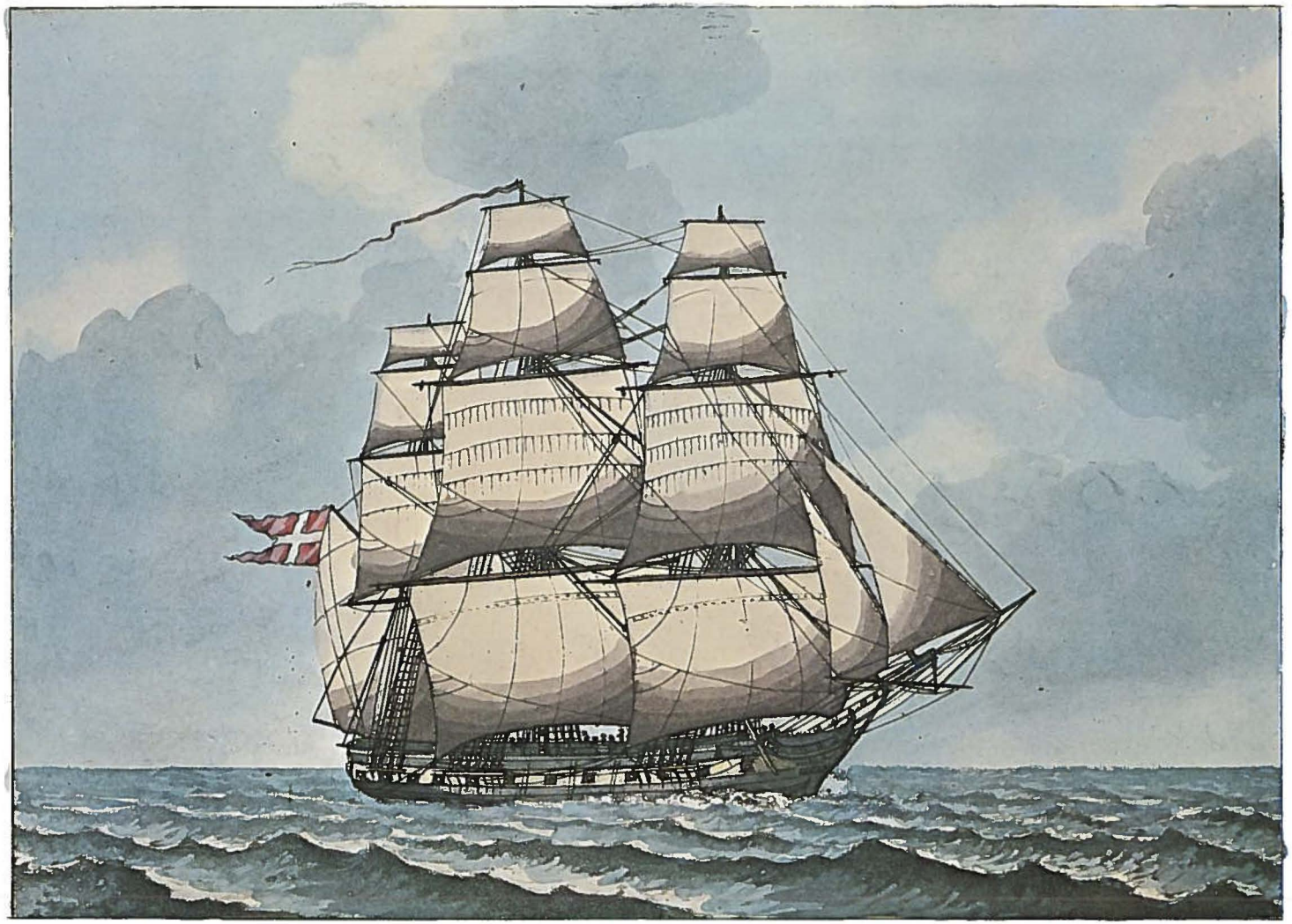


En Hollandsk Skib. for Vinden.

XII
En dansk Fregat, at see i Læ, med Sidevind

(En dansk Fregat for Sidevind.
Eine dänische Fregatte vor Seitenwind)

A Danish frigate, seen from the lee side, with a sidewind.
Frégate danoise – sous le vent – allant vent de côté.
Eine dänische Fregatte mit Seitenwind, in Lee gesehen.

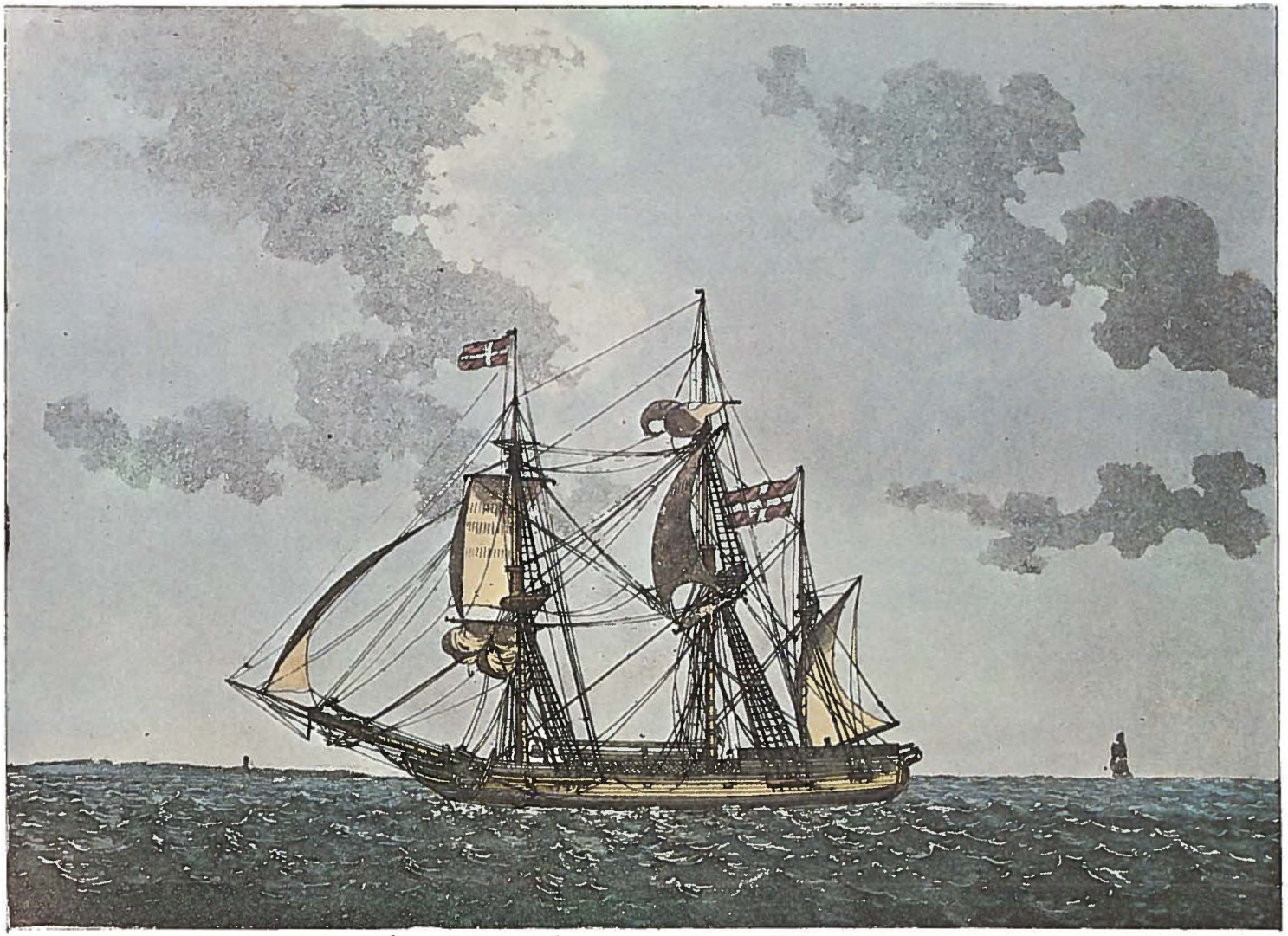


En dansk Fregat, at see i Læ, med Sidwind.

XIII
Et Bark-Skib søgende Havn

(Et dansk Pinkskib sögende Havn.
Ein dänisches Pinkschiff (Pinasse) das Hafen sucht)

A bark making for harbour.
Vaisseau marchand à 3 mâts allant au port.
Ein Barkschiff, Hafen suchend.

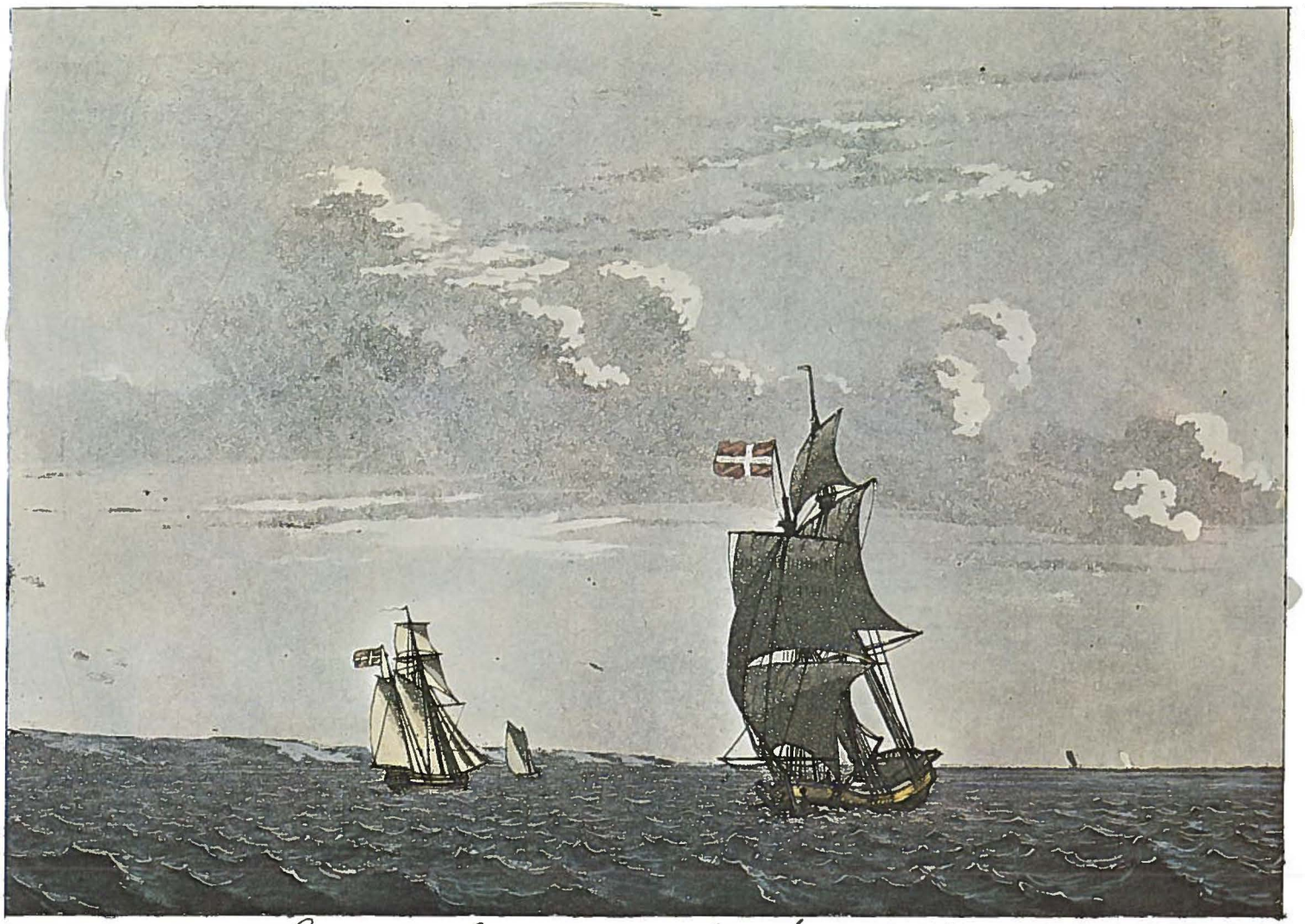


Et Bark-Skib, søgende Havn.

XIV
En Galease Sidevind, og en Brig for Vinden

(En dansk Tomaster næsten for Vinden.
Ein dänisches Zweÿmaster fast for dem Wind)

A Danish galeass with a sidewind and a brig running before the wind.
Un bateau marchand à 2 mâts, à vent de côté et un brick allant au plus près.
Eine Galeasse bei Seitenwind und eine Brigg vor dem Wind.



En galease Sidevind, og en Brig for Vinden.

XV
Et Skib i Vending, og en Galease med Sidevind

(En dansk Galease og et andet Fartöi i Vending.
Eine dänische Galeasse und ein andre Fahrzeug im Wenden)

A ship going about and a galeass with a sidewind.
Bâtiment frégate marchand en train de virer et bateau marchand à 2 mâts à vent de côté.
Ein Schiff beim Wenden und eine Galeasse mit Seitenwind.

Et Skib i Vending, og en Galeas med Sidevind.

XVI
Et engelsk Skib truffet af Lynilden

(Et engelsk Fartöi hvis Stormast er truffen af Lynild.
Ein englisches Fahrzeug dessen Gross Mast vom Blitz zerschlagen ist)

An English ship struck by lightning.
Bateau anglais foudroyé.
Ein englisches Schiff, vom Blitz getroffen.

Et engelsk Skib. truffet af Lynilden.

XVII
Et ramponeret Skib, signaliserende Loots

(Et stærk beskadiget Skib signaliserende Lods.
Ein stark beschädigtes Schiff, das nach Lootze signalisirt)

A disabled ship signaling for a pilot.
Bateau endommagé, signalant pilote.
Ein havariertes Schiff, nach Lotsen signalisierend.

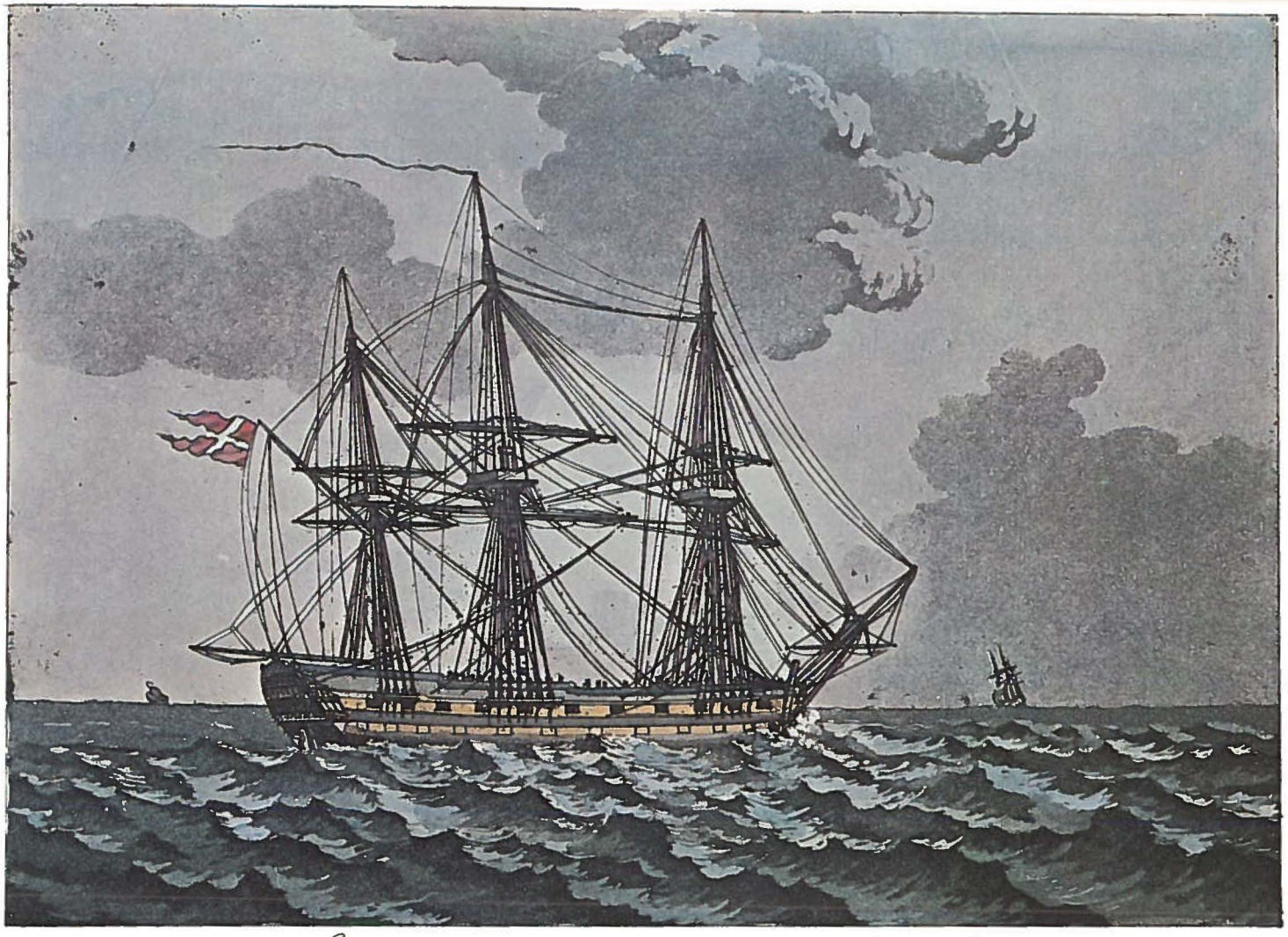
6 Skibe i søen

Et rambonert Skib, signaliserende Loots.

XVIII
Et Orlog-Skib til ankers i en Storm

(Et Linieskib, i en Storm liggende sig til Anker.
Ein Linienschiff das im Storm sich vor Anker ligt)

A ship of the line at anchor in a storm.
Vaisseau de ligne mouillé à un temps orageux.
Ein Linienschiff vor Anker in einem Sturm.

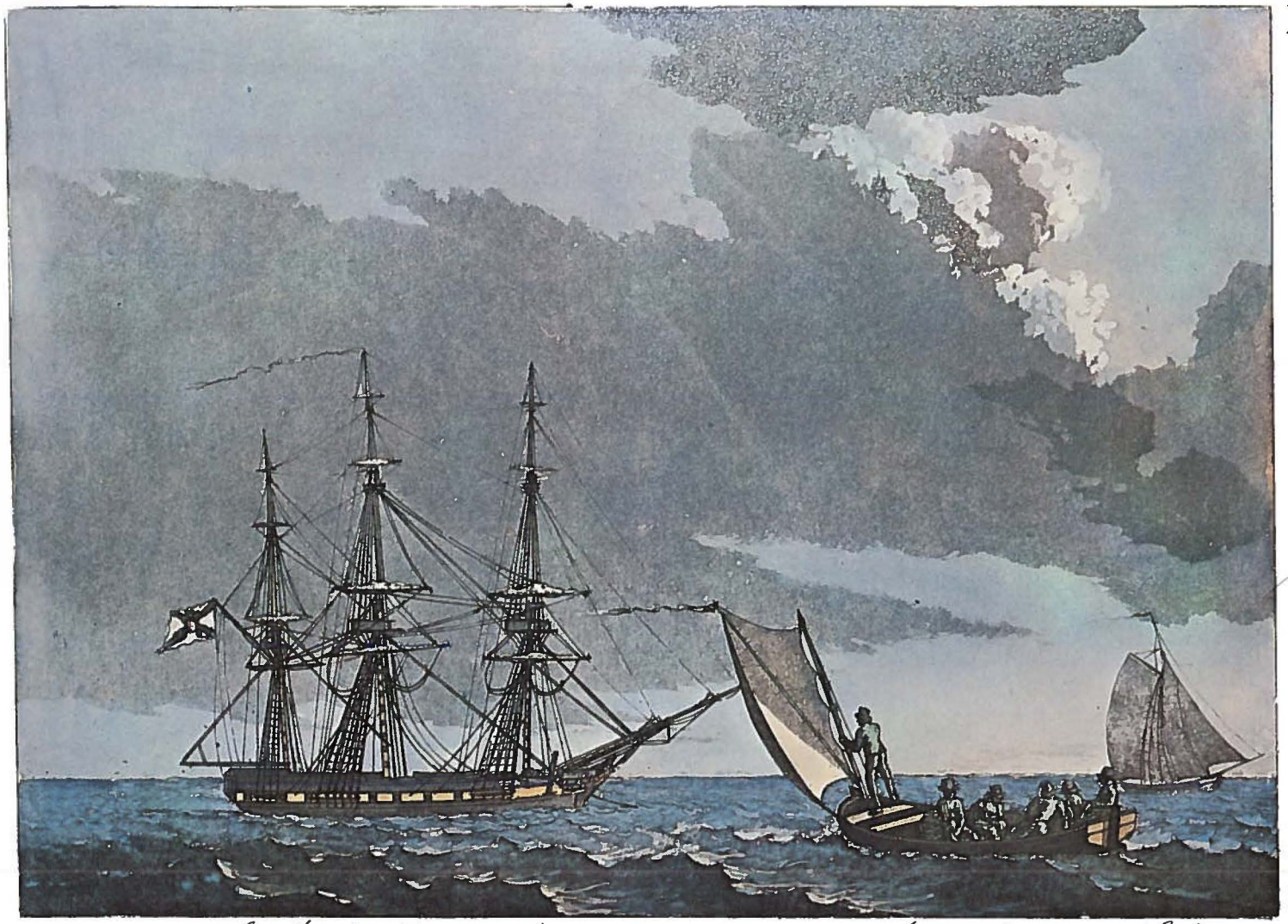


Et Orlog-Skib til ankers i en Storm.

XIX
En Russisk Fregat til Ankers. Sammes Baad. En Jagt.

(En russisk Fregat til Ankers.
Eine russische Fregatte vor Ankers)

A Russian frigate at anchor. Its longboat. A Danish jacht.
Frégate russe mouillée. Bateau appartenant à la frégate. Bâtiment caboteur.
Eine russische Fregatte vor Anker. Ihr Boot. Eine Jacht.

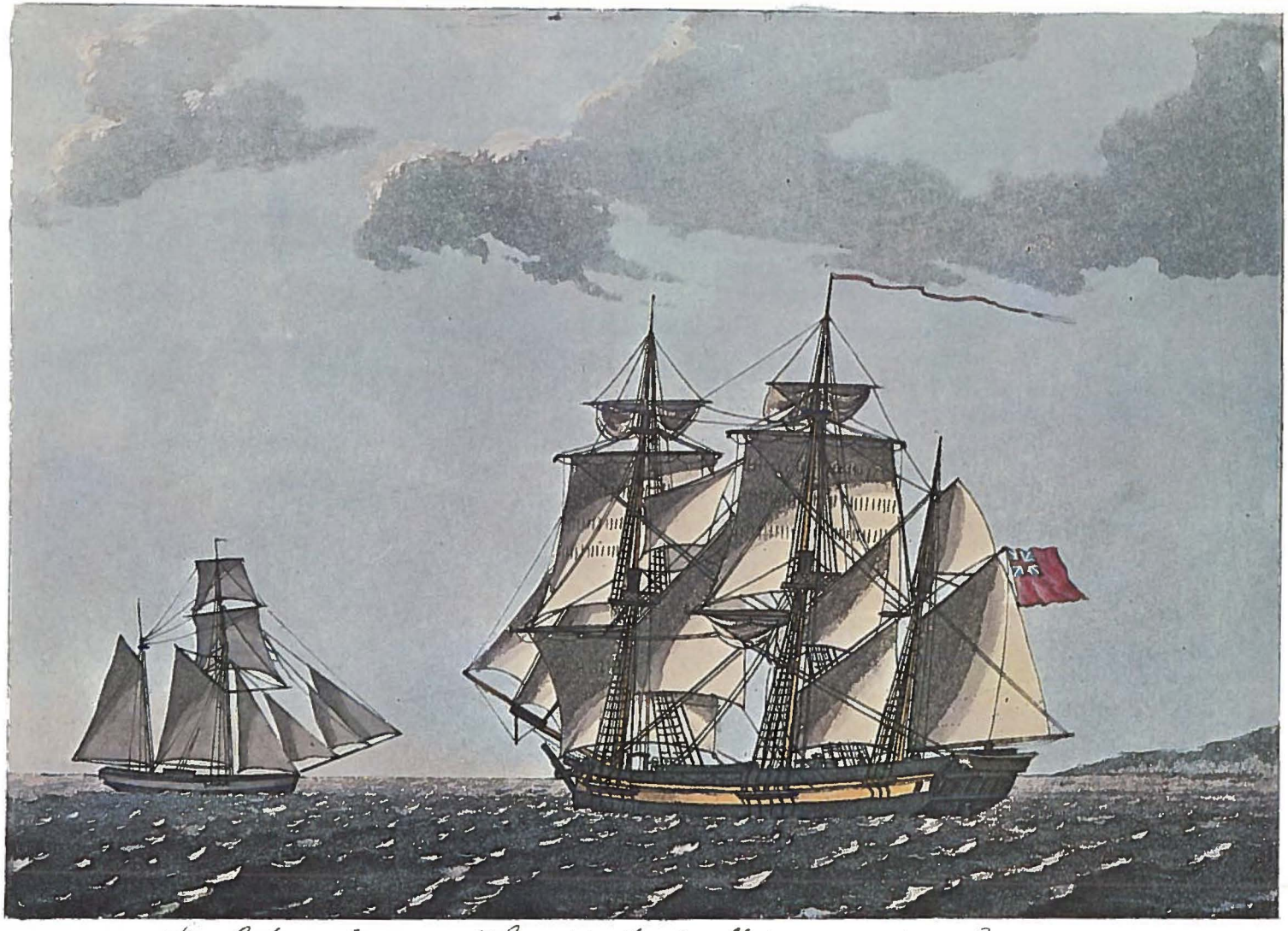


En Russisk Fregat til Ankers. Sammes Baad. En Jagt.

XX
En Galease for – og et Engelsk Bark Skib under Vinden

(En engelsk Jagt med Sidevind og en Galease.
Eine englische Jacht mit Seitenwind und eine Galeasse)

A galeass before the wind and an English bark beating against the wind.
Un bateau marchand allant au plus près et une barque anglaise sous le vent.
Eine Galeasse vor – und ein englisches Barkschiff bei dem Wind.



En Galease for- og et Engelsk Bark Skib under Vinden.

XXI
Franske Fladbundere eller Luggere under den franske Kyst

(Franske Luggere krydsende under Landet.
Französiche Lugger [Art Kanonenböte])

French luggers under the French coast.
Bâteaux plats français ou lougres sous la côte française.
Französische flachbodige Schiffe oder Lugger unter der französischen Küste.

XXI

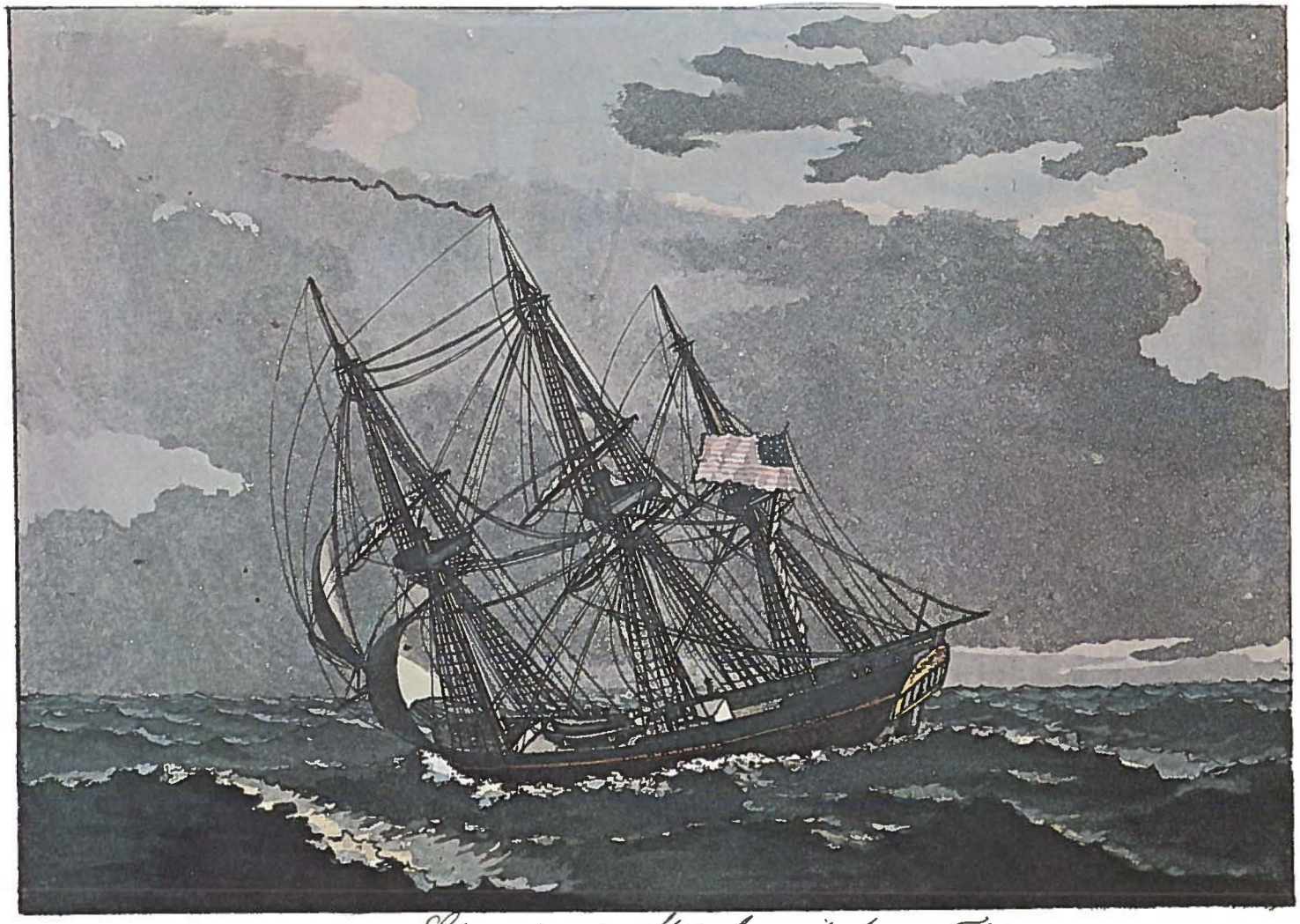
Franske Fladbundere eller Luggers under den franske Kyst.

XXII
Et americansk Skib lensende for en Fok

(Et amerikansk Skib lensend i en Storm.
Ein amerikanisches Schiff im Sturm, lenzend d.i. mit einen Fochsegel segelnd)

An American ship running under a fore-sail.
Bâtiment frégate marchand américain fuyant sous la misaine.
Ein amerikanisches Schiff, mit Focksegel lenzend.

XXII

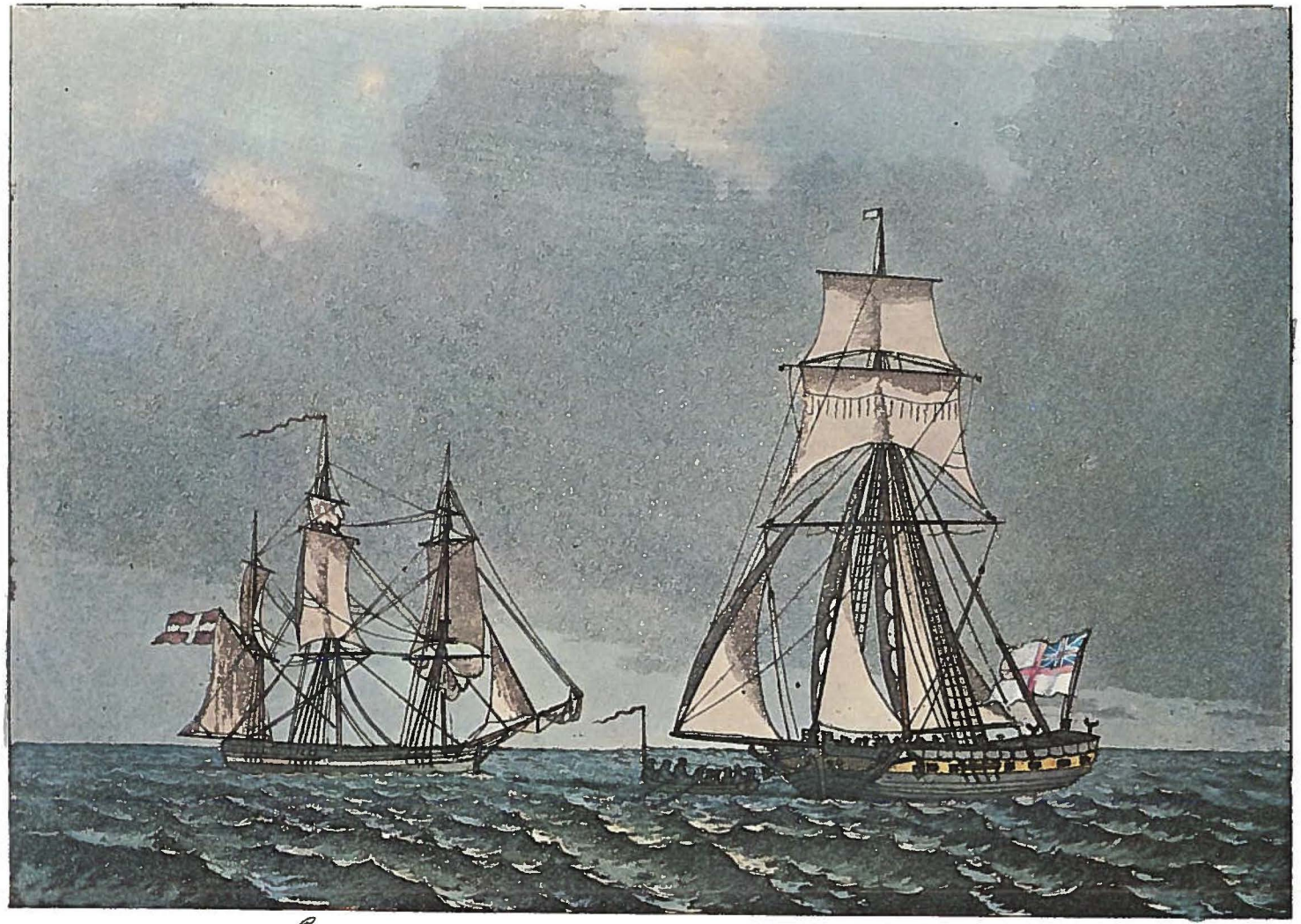


Et americanske Skib lensende for en Fok.

XXIII
En engelsk Kaper visiterende et dansk Skib, som braser op

(En engelsk Kaper i begreb med at visitere et dansk Skib.
Ein englische Kaper im Begriff ein dänisches Schiff zu visitiren)

An English privateer searching a Danish ship, heaving to.
Armateur anglais visitant un bateau danois mettant en panne.
Ein englischer Kaper visitiert ein dänisches Schiff, das aufbrasst.

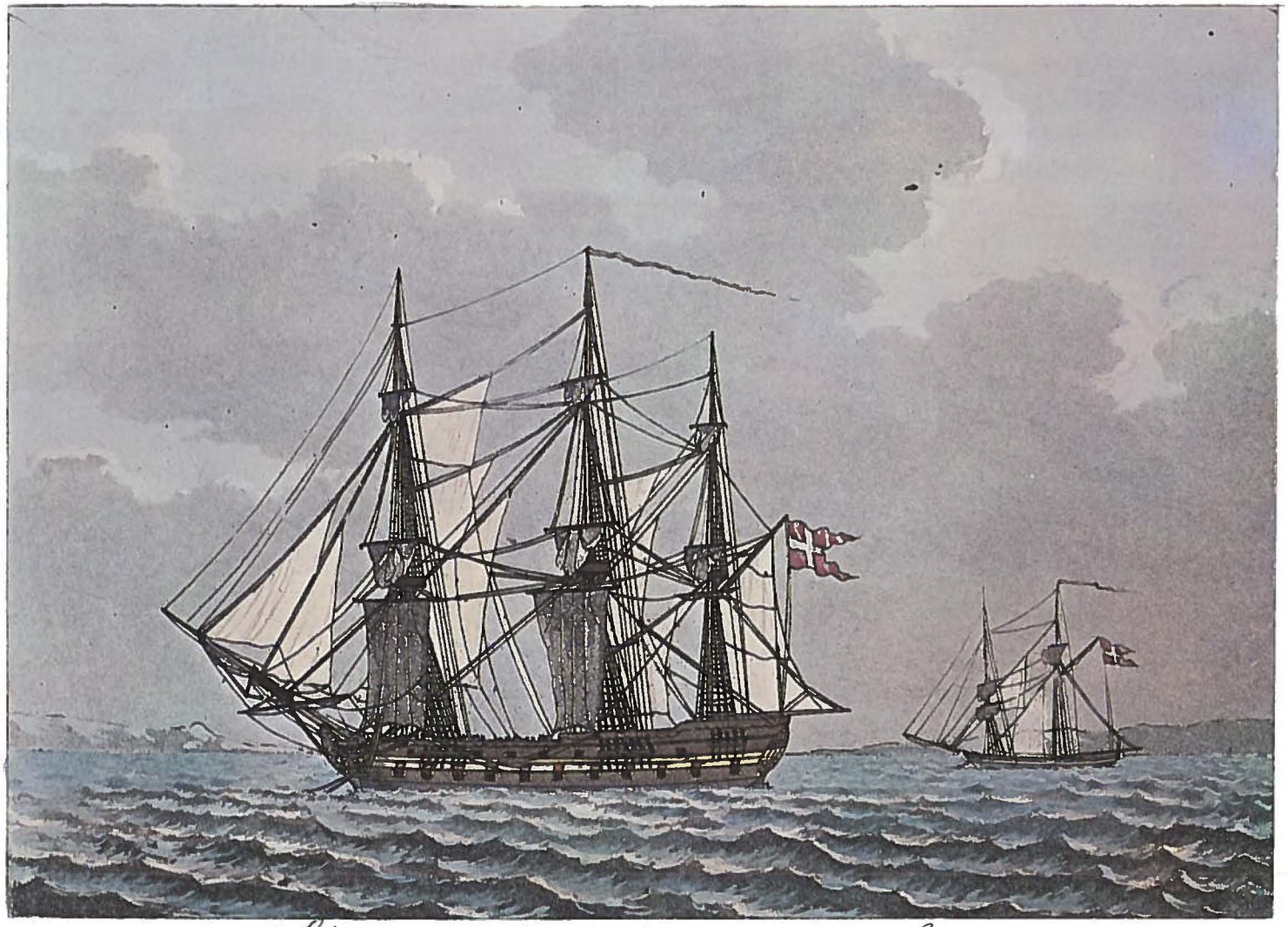


En engelsk Kaper visiterende et dansk Skib, som braser op.

XXIV
Et dansk Orlog-Skib til Ankers, tørende sine Seil

(Et dansk Orlogskib til Ankers törrende Seil.
Ein dänisches Orlogsschiff zu Anker seine Segel troknend)

A Danish ship of the line at anchor, drying her sails.
Vaisseau de ligne danois mouillé, faisant sécher ses voiles.
Ein dänisches Linienschiff vor Anker, seine Segel trocknend.



Et dansk Orlog-Skib til Ankers, førende sine Seil.

XXV
En russisk Orlogs-Brig for Sidevind

(En russisk Orlogsbrig for Sidevind.
Eine russische Orlogsbrigge vor Seitenwind)

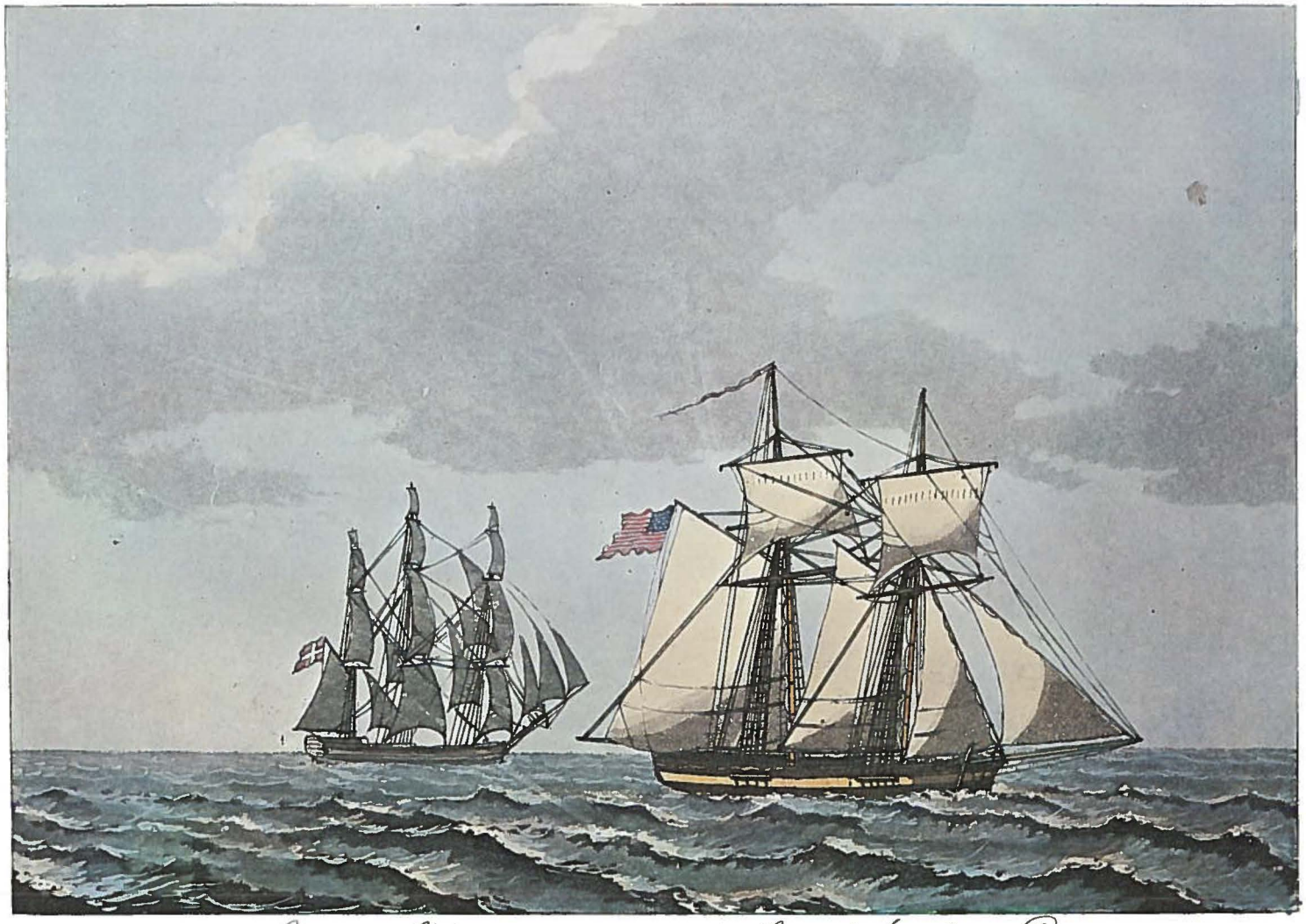
A Russian naval brig with a sidewind.
Brick de guerre russe à vent de côté.
Eine russische Orlogsbrigg vor Seitenwind.

En russisk Orlogs-Brig for Sidevind.

XXVI
Et dansk Skib og en americansk Skonert for Side-Vind

(En amerikansk Skonnert og et dansk Skib for bi-té Vind.
Ein amerikanischer Schoner und ein dänisches Schiff, beide beÿ dem Vind)

A Danish ship and an American schooner with a sidewind.
Bateau danois et goélette américaine à vent de flanc.
Ein dänisches Schiff und ein amerikanischer Schoner vor Seitenwind.

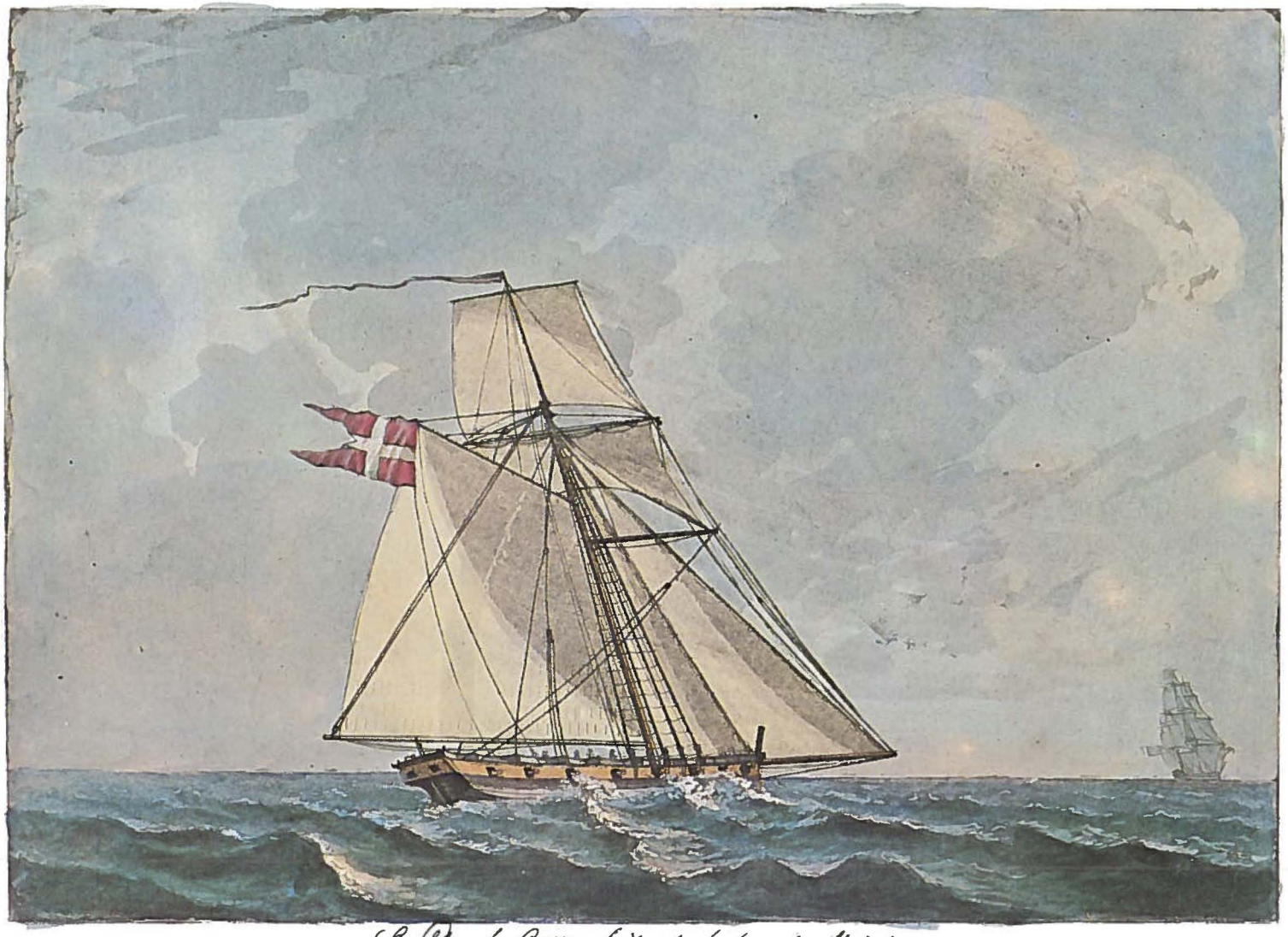


Et dansk Skib og en americansk Skonert for Side Vind.

XXVII
En Dansk Cutter seilende tæt under Vinden

(En dansk Kutter giörende Jagt paa et andet Skib.
Ein dänischer Cutter in Jagd nach einem andern Schiff)

A Danish cutter close to the wind.
Cutter danois allant au plus près.
Ein dänischer Kutter, dicht bei dem Wind segelnd.

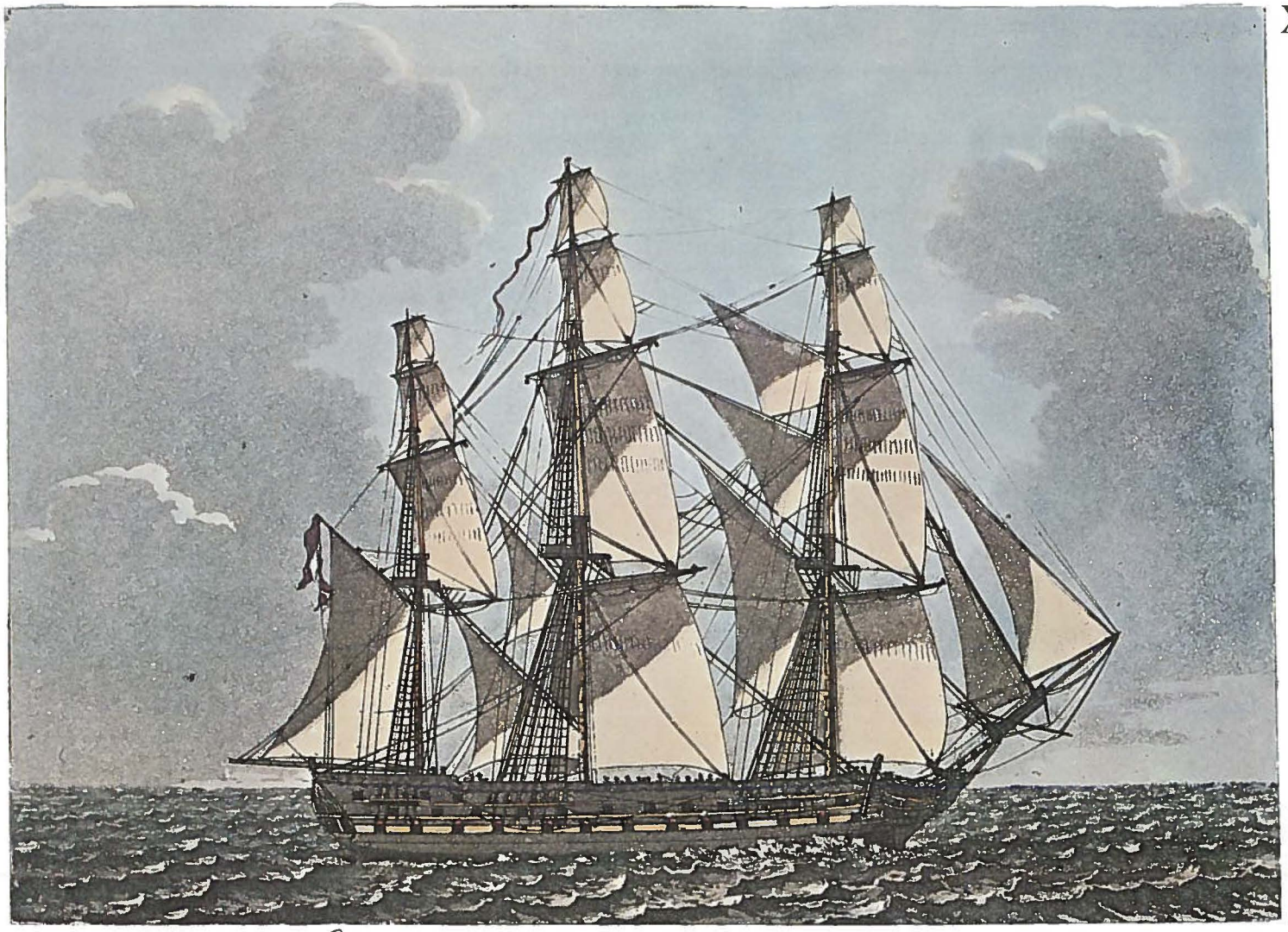


En Dansk Cutter seilende tæt under Vinden.

XXVIII
Et dansk orlog-Skib, at see til Luvart, med Sidevind

(Et Linieskib for Sidevind Luvart.
Ein Linienschiff vor Seitenwind louwarts sehend)

A Danish ship of the line, seen from the windward, with a sidewind.
Vaisseau de ligne danois, au vent, allant vent de côté.
Ein dänisches Linienschiff mit Seitenwind, luvwärts gesehen.

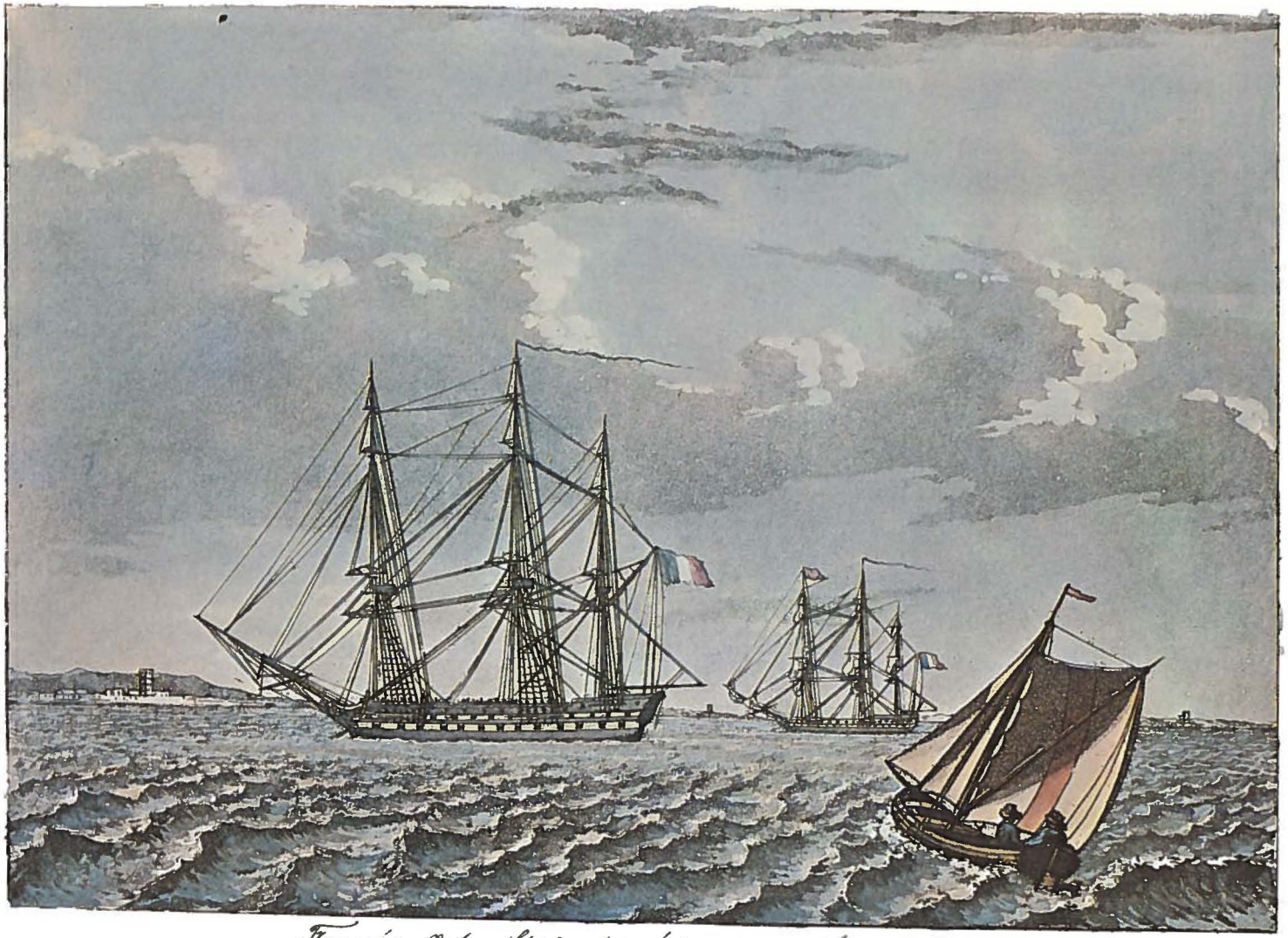


Et dansk orlog-Skib, at see til Luvart, med Sidevind p.

XXIX
Franske Orlog Skibe til Ankers, og en Baad, som krydser

(Franske Linieskibe til Ankers.
Französische Linienschiffe vor Anker)

French ships of the line at anchor, and a boat beating against the wind.
Des vaisseaux de ligne français mouillés et un bateau louvoyant.
Französische Linienschiffe vor Anker und ein Boot beim Kreuzen.

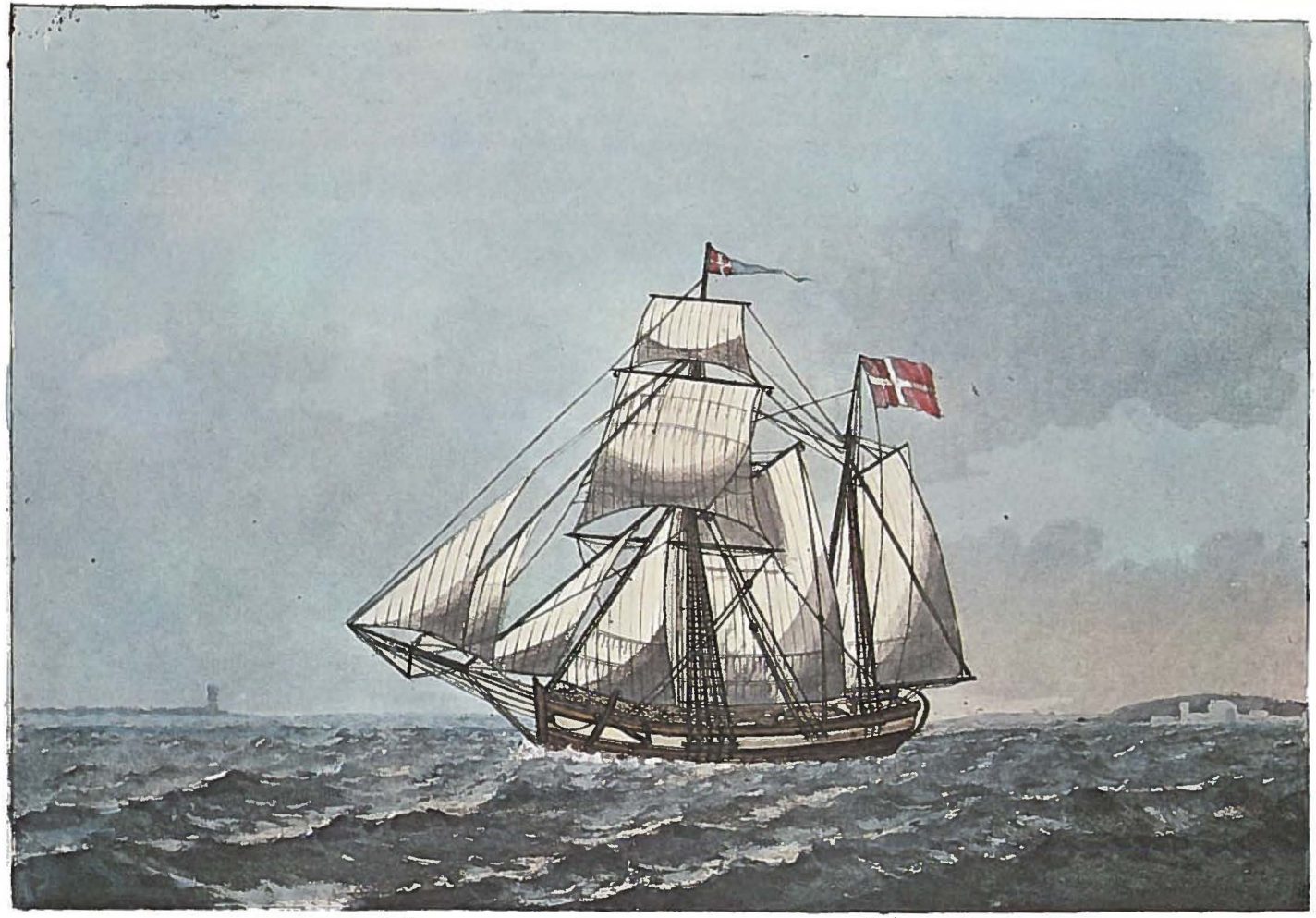


Franske Orlogs Skibe liii Ankers, og en Baad, som Krydser.

XXX
En dansk Galease, at see i Læ, med Sidevind

(En dansk Galease med Brænde.
Eine dänische Galeasse mit Holz)

A Danish galeass seen from the lee side, with a sidewind.
Bateau marchand danois, à 2 mâts, sous le vent, à vent de flanc.
Eine dänische Galeasse mit Seitenwind, in Lee gesehen.

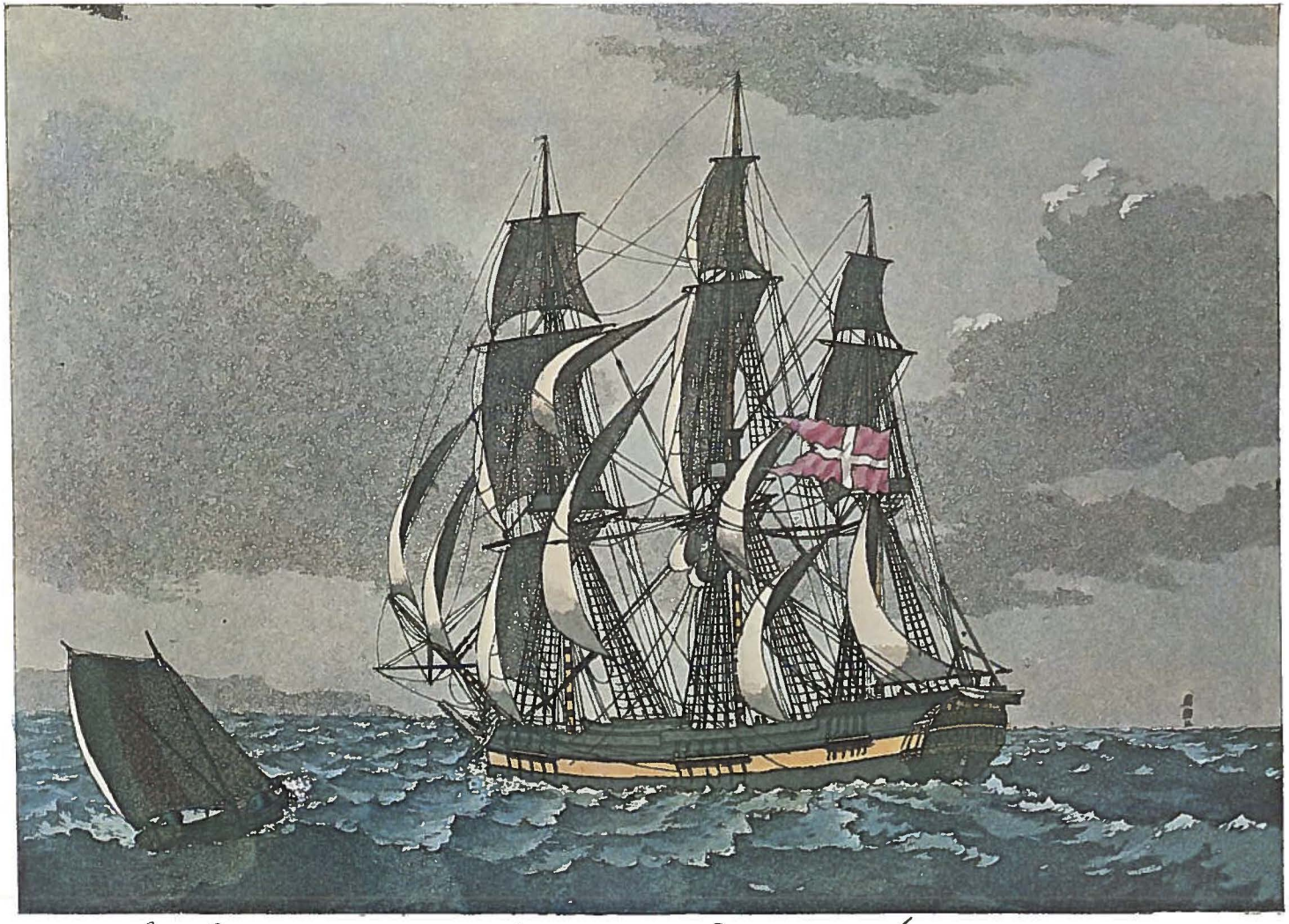


En dansk Galeasi, at see i Sø, med Sidevind.

XXXI
En Lootsbaad og Et dansk Fregat Skib for en Sløring

(En dansk Ostindiefahrer næsten for Vinden.
Ein dänischer Ostindienfahrer fast vor dem Wind)

A pilot boat and a Danish eastindiaman running before the wind.
Bateau-pilote et bâtiment frégate marchand danois courant vent largue.
Ein Lotsenboot und eine dänische Fregatte vor raumen wind.



En Lodsbaad og Et dansk Fregat Skib for en Kiøling.

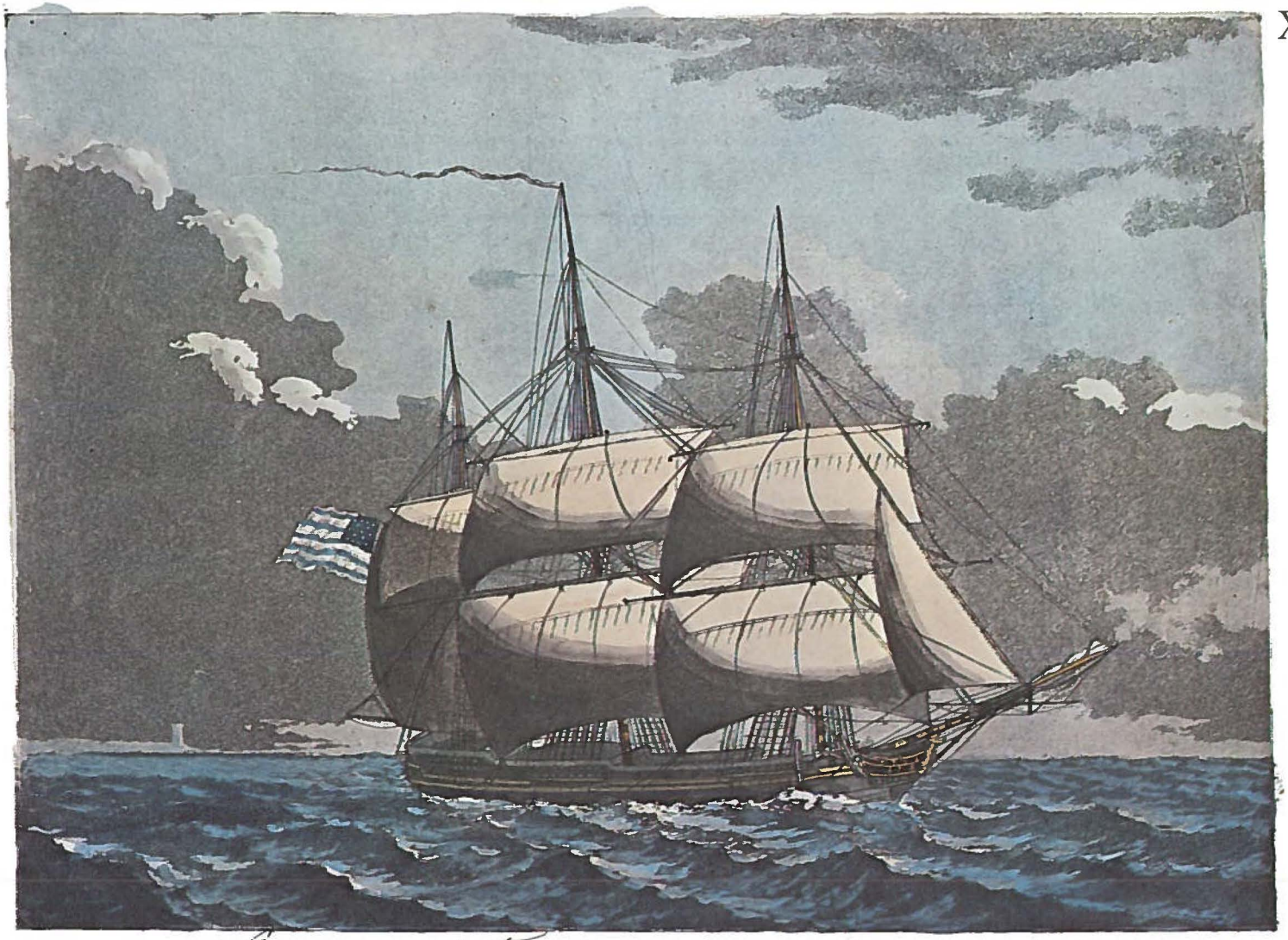
XXXII

En americansk Fregat med rebede Merseil, at see i Læ

(En amerikansk Fregat med revet Mersseil i Læe.
Eine amerikanische Fregatte mit gerissenem Merssegel, liewärts)

An American frigate with reefed topsails, seen from the lee side.
Frégate américaine avec des ris dans les huniers, sous le vent.
Eine amerikanische Fregatte mit gerefften Marssegeln, in Lee gesehen.

XXXII



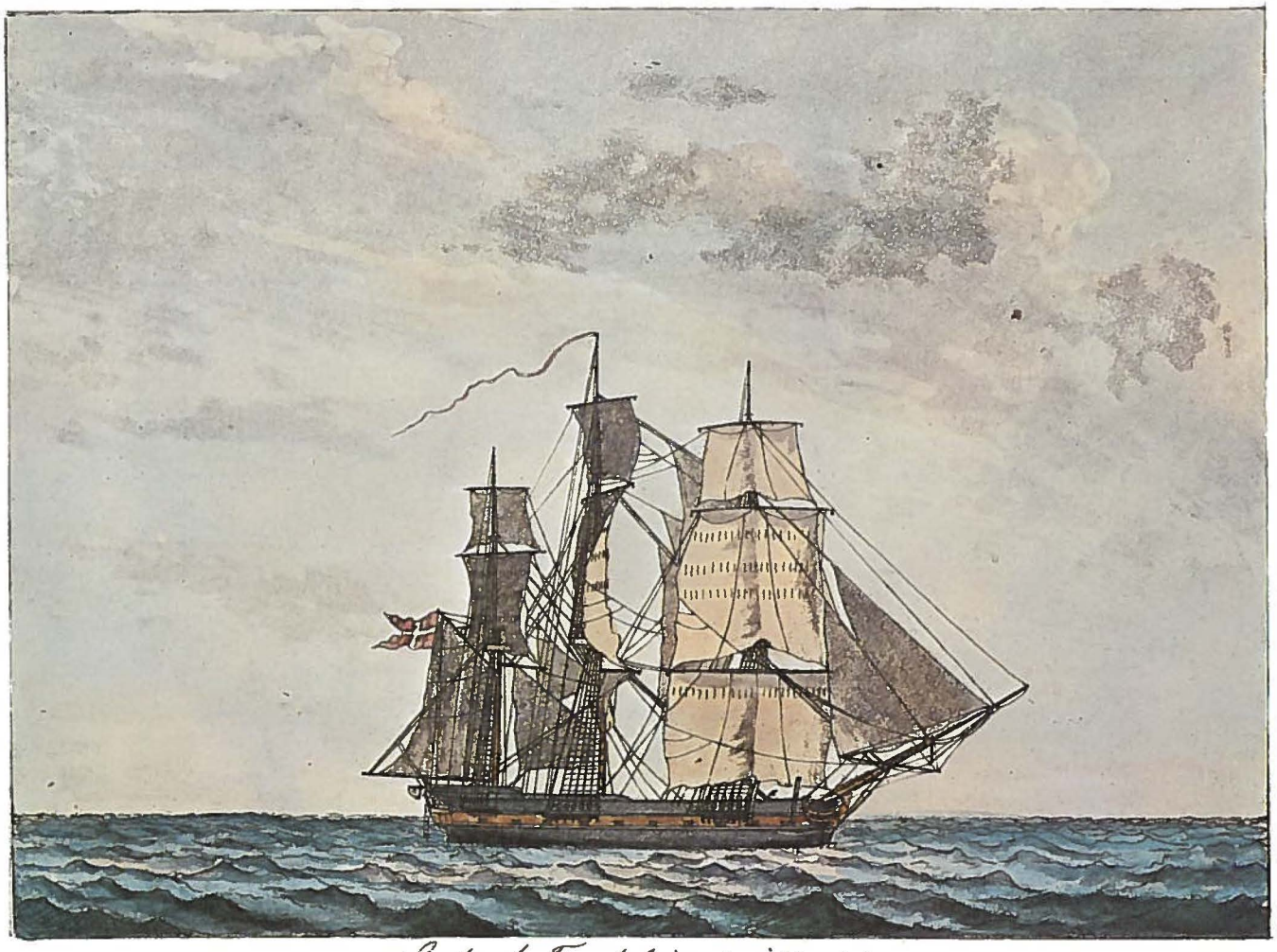
En americansk Fregat med rebede merseil, at see i Læ

XXXIII
En dansk Fregat liggende i Vending

(En dansk Fregat i Vendingen.
Eine dänische Fregatte im Wenden)

A Danish frigate going about.
Frégate danoise virant de bord.
Eine dänische Fregatte beim Wenden.

XXXIII

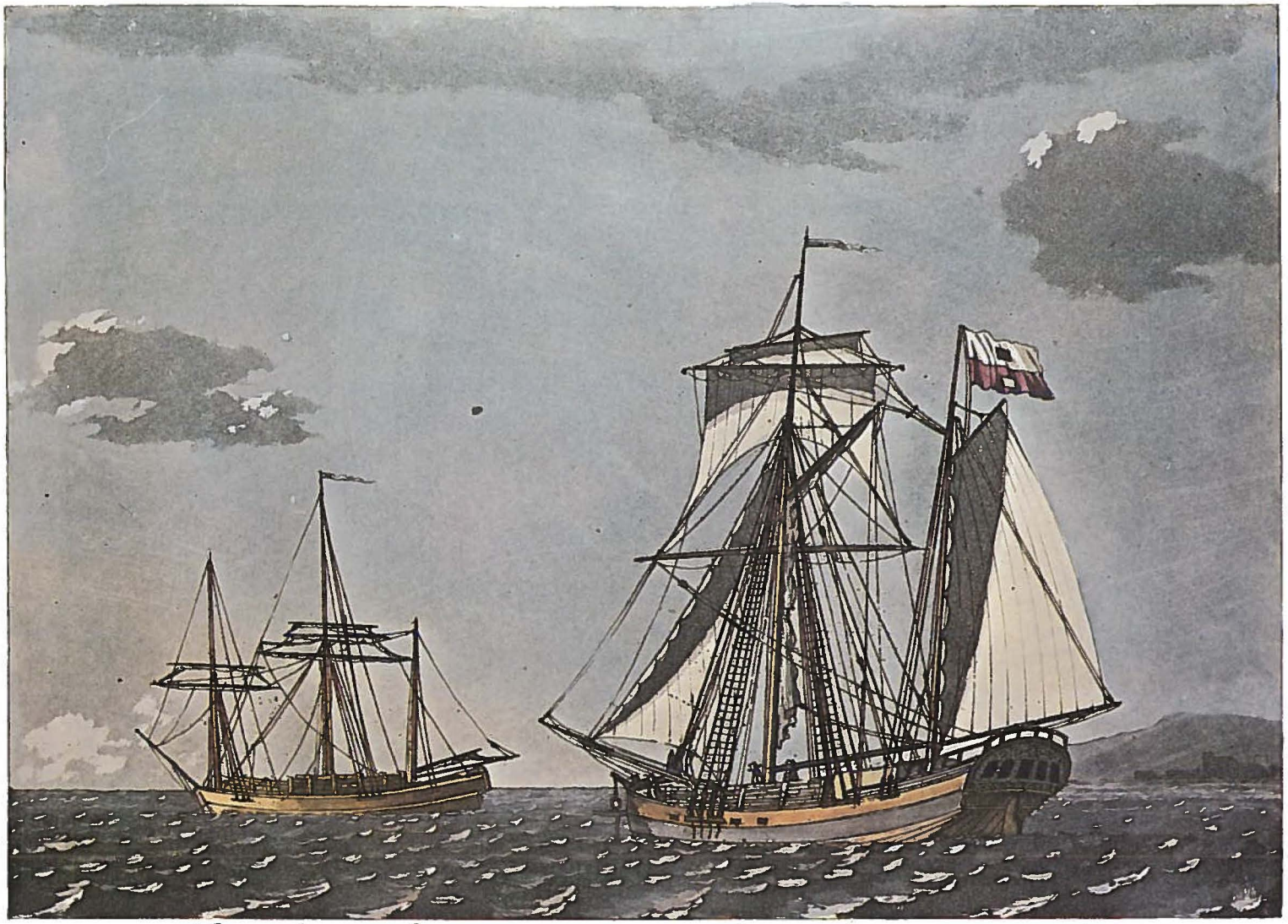


En dansk Fregat liggende i Vending.

XXXIV
En Finlapper Skude til ankers og en Stettiner Galease som vil ankre

(Et stettiner galease og en finlandsk Skude.
Eine Stettiner Galeasse und eine finnländsche Schute)

A Finnish vessel at anchor and a galeass from Stettin about to drop anchor.
Bateau finlandais mouillé et bateau marchand à 2 mâts allant au mouillage.
Eine finnländische Schute vor Anker und eine Stettiner Galeasse beim Ankern.



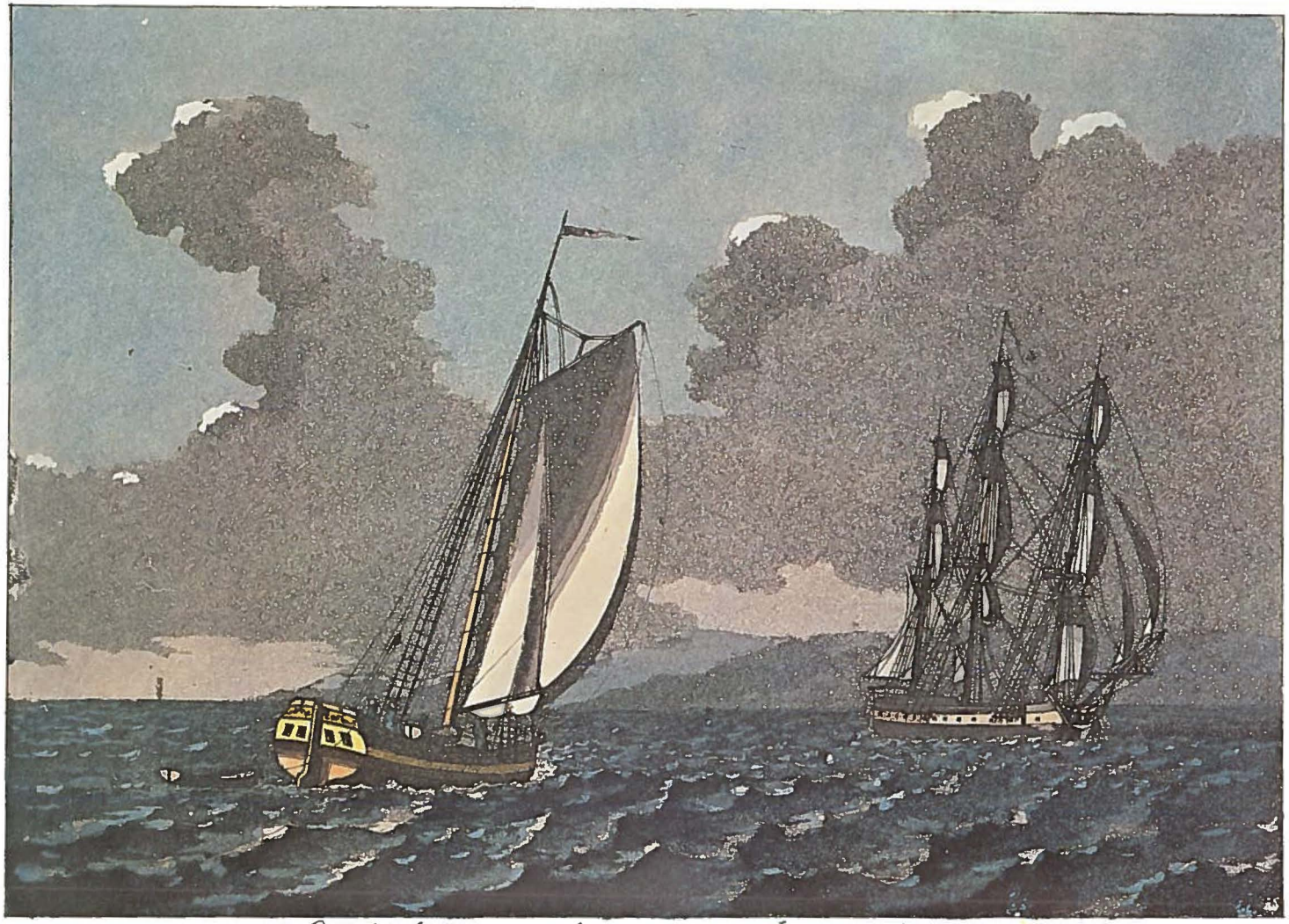
En Finlapper Skude til ankers og en Stettiner Galease som vil ankre.

XXXV

En Jagt seilende for en Sløring og en Fregat ligesaa

(En Jagt og en Fregat begge for bi-ti Vind.
Eine Jacht und eine Fregatte beide vor halben Wind)

A jacht and a frigate running before the wind.
Bâtiment caboteur et frégate courant vent largue.
Eine Jacht und eine Fregatte, vor raumem Wind segelnd.



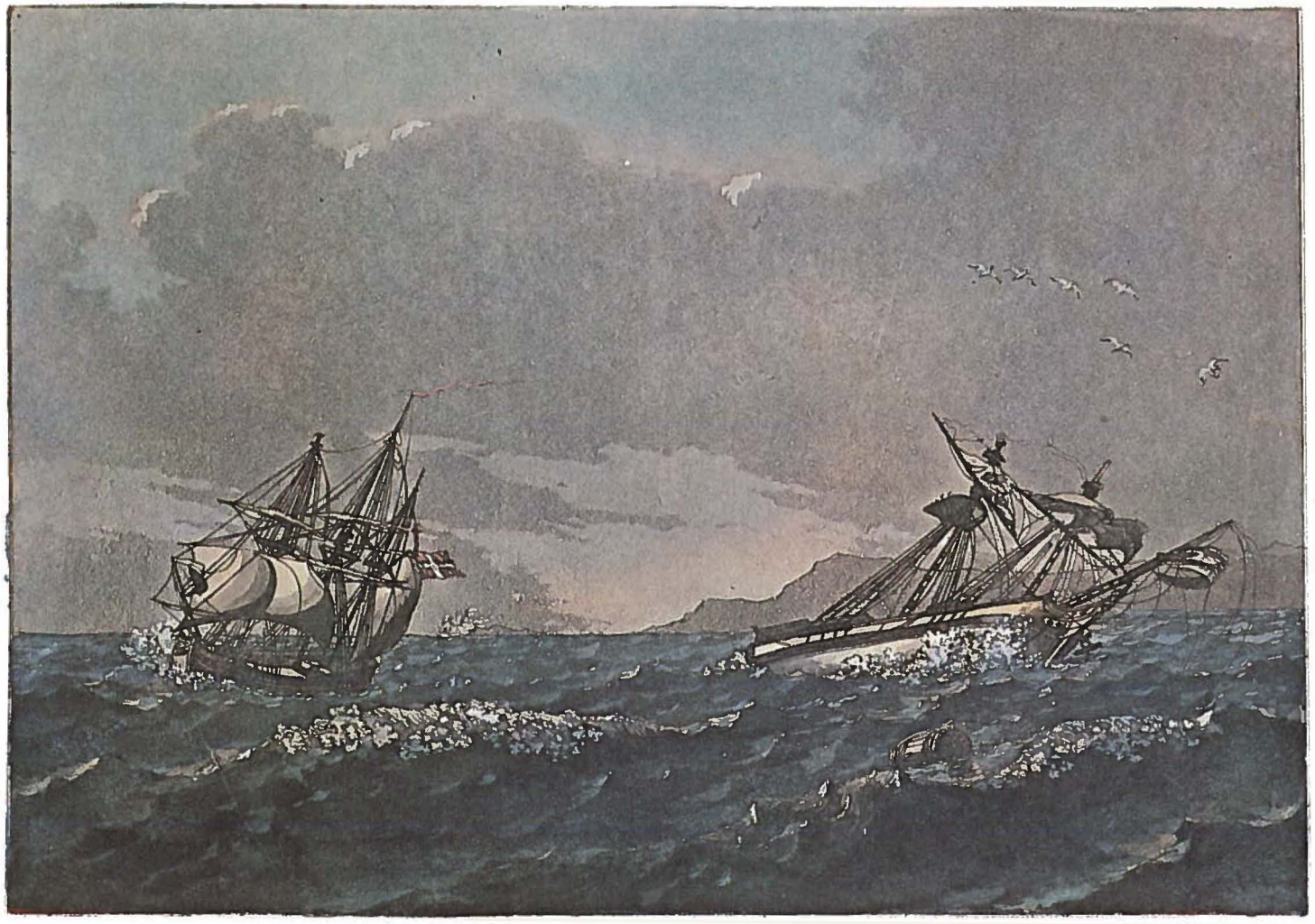
En Jagt seilende for en Sloop og en Fregat liggende.

XXXVI

Et Skib klarende Landet fra sig, og en Brig, som, drivende for ankeret, forliser paa en blind Klippe

(Et Skib som klarer Land og et andet paa Grund.
Ein Schiff das Land zu klarieren sucht, und ein andere das auf Grund gerathen ist)

A ship beating clear of the land and a brig dragging her anchor, wrecking on a hidden rock.
Un bateau qui se relève de la côte et un brick qui – dérivant avec l'ancre – fait naufrage sur une roche submergée.
Ein Schiff, das sich vom Land klar hält und eine Brigg, die vor Anker treibend auf einer blinden Klippe scheitert.



Et Skib klarende Landet fra sig, og en Brig, som, drivende for ankret, forliser paa en blind Klippe

Summary

The battle of Copenhagen in 1801 between Admiral Nelson's English squadrons and the anchored Danish block ships was followed by a period of peace, lasting until the bombardment of Copenhagen in 1807, during which Danish maritime trade blossomed anew under the shelter of neutrality. This period saw a dramatic increase in popular interest in maritime subjects, and the battle of Copenhagen was memorialized in many copperplate engravings. Thirtysix of Niels Truslew's engravings from 1805, which show ships in nearly every conceivable position, have been reproduced in this edition. The series is known to have been printed in two editions, one with an engraved text in German and Danish, the other with a hand written Danish text.

Niels Truslew was an amateur artist. He was born in 1762 near Løkken on the northwest coast of Jutland. He came to Copenhagen as a youth and was employed for several decades in the office of the commercial house of the merchant Niels Ryberg. The Ryberg firm went bankrupt in the beginning of the 1820's and Truslew spent the remainder of his life at the Herlufsholm Estate on south Zealand. He died in 1827.

Truslew's best work, all done in the aquatint technique, includes a series of pictures of sea battles from 1808, an excellent depiction of the battle of Copenhagen from 1801, a very fine picture of Kronborg Castle at Elsinor, as well as the thirtysix ships reproduced here.

The background and possible sources for this series of engravings is discussed in the introduction. It is argued that this is *not* strictly speaking a series of ship types, such as those of the Dutchman, Groenewegens, from 1789 or of the Frenchman, Baugeans, from 1814. On the other hand, they cannot be portraits of particular ships because they are all anonymous and it can be shown that a number of the ships – especially the Danish naval vessels – did not resemble Truslew's depiction. Truslew found his subjects in a variety of places. One might name the drawings of the Danish naval officers A. H. and H. H. Stibolt, the engravings of the Englishman, Pouncy, and the early works of "the father of Danish seascape painting" C. W. Eckersberg (1783-1853). One of Eckersberg's early watercolors from 1804 is undoubtedly the model for this collection's reproduction no. V, though in re-worked form. It is also known, from other sources, that the two knew each other. Furthermore, one should mention what might be called the common European heritage in the form of French luggers, dramatic, characteristically Dutch scenes of shipwrecks, etc. A few pictures can clearly be shown to depict ships which were characteristic of the Danish waters. The firewood galeass (or ketch), no. XXX, and the finnish craft and the galeass from Stettin, no. XXXIV are examples.

While these pictures can be said to have maritime historical value, the primary significance of the series lies in two other areas. In the first place, the series, in general, provides evidence characteristic of the period which shows the contemporary interest in ships and shipping. Secondly, the role of the young Eckersberg, who became his generation's most prominent

painter, in the creation of the engraving is of considerably interest. Though it is true that it is not known with certainty just how much Eckersberg was involved, the series is evidence of a Danish background for the famous seascapes which Eckersberg first began to paint in the 1820's. In the period after he had done his early watercolor, he had been in Paris as a student of David, and it has been thought that the source of inspiration for Danish sea painting should therefore be found in the south. Truslew's engravings show, however, that there was a native background for Eckersberg's seascapes which, at the same time, of course, must be seen in the context of a larger European tradition.

Translated by Karen and Ken Olwig.

Résumé

Après «La bataille de Copenhaque» en 1801 entre l'escadre anglaise de l'amiral Nelson et les pontons mouillés danois une période de paix et d'épanouissement du commerce maritime danois est venue à l'abri de la neutralité. (Cette période durait jusqu'à « Le bombardement de Copenhaque» en 1807). Mais « La bataille de Copenhaque » fut commémorée en beaucoup de gravures en taille-douce. Et d'une façon générale l'intérêt aux sujets maritimes a pris un grand essor. Cette édition reproduit 36 gravures de bateaux en presque toutes positions possibles en mer faites par Niels Truslew en 1805. Le recueil original est connu en deux éditions: l'une au texte allemand et danois gravé, l'autre au texte danois écrit a la main.

L'artiste Niels Truslew (né en 1762) était amateur, grandi à Løkken au bord de la côte nord-ouest de Jutland. Dans sa jeunesse il est venu à Copenhaque, où il était attaché à la maison de commerce du commerçant en gros Niels Ryberg. Après l'an 1820 le firme de Ryberg a fait faillite et Niels Truslew a passé ses dernières années à Herlufsholm dans la Seeland du Sud, où il mourut en 1827.

Ses meilleures oeuvres furent toutes faites en technique d'aquatinte et comprennent entre autres une série de gravures de combats navals de l'an 1808, une excellente description de « La bataille à la rade» en 1801, une très belle « Kronborg à Helsingør », ainsi que les 36 bateaux ci-reproduits.

Ses données et ses modèles pour cette série sont discutés à la préface. On a argumenté de ce qu'il n'est pas question d'une « série de type » proprement dit, comme on la connaît du Hollandais Groenewegens de 1789 ou du Français Baugeans de 1814. D'autre part il n'est pas non plus question de portraits de bateaux, car on peut prouver que plusieurs des bateaux ici reproduits – surtout les vaisseaux de ligne danois – n'ont pas eu l'apparence comme c'est représenté par Truslew. Et tous sont anonymes. Pourtant il n'y a pas de doute que Truslew a trouvé des motifs de différents endroits. On peut p.ex. référer aux dessins des officiers de marine danois A.H. et H.H.Stibolt, aux gravures de l'anglais Pouncy et à C.W. Eckersberg (1783-1853) – le père de la peinture marine danoise – dont une de ses premières aquarelles de 1804 sans aucun doute est le modèle du numéro V de ce recueil, pourtant en forme retouchée. D'autres sources on sait que ces deux personnes, Eckersberg et Truslew, se sont connues. De plus une partie de la base de cette série c'est ce qu'on pouvait intituler « propriété collective européenne » en forme de lougres français, de naufrages dramatiques d'une empreinte néerlandaise etc. On peut constater univoquement qu'un petit nombre de gravures représente des navires caractéristiques des eaux danoises, ainsi le bateau marchand danois à 2 mâts (numéro XXX) et le bateau finlandais et le bateau marchand à 2 mâts de Stettin (numéro XXXIV).

Tandis qu'on peut dire que les dernières gravures ont de l'intérêt réel pour l'histoire de la navigation maritime, la série en soi importe principalement à deux autres domaines. Premièrement elle est d'une façon générale une preuve typique de son temps de l'engagement de cette époque aux navires et à la

navigation maritime. Deuxièmement la part qu'a le jeune Eckersberg à la naissance de la série est très interessante. Il est vrai qu'on ne peut pas affirmer avec certitude combien Eckersberg était impliqué, mais celui-ci,le peintre de marines danois le plus remarquable, le peintre danois le plus éminent de sa génération, n'a commencé ses « marines » – plus tard si célèbres – qu'au début des années de 1820 à 1830. Entre-temps il a reçu des leçons chez David à Paris et on a pensé qu'il fallait chercher l'inspiration des marines danoises plus au sud. Mais les matériaux ci-exposés prouvent une base nationale spécialement en ce qui concerne les marines d'Eckersberg, en même temps que les 36 gravures de Niels Truslew naturellement ont leur place dans une plus grande tradition européenne.

Traduit par Ingrid Falcon.

Zusammenfassung

Nach der Schlacht auf der Reede von Kopenhagen 1801 zwischen Admiral Nelsons englischem Geschwader und den vor Anker liegenden dänischen Blockschiffen folgte in der Periode bis 1807 – dem Bombardement von Kopenhagen – eine Zeit des Friedens, in der der dänische Seehandel im Schutz der Neutralität aufblühte. Das Gedenken an die Schlacht von Kopenhagen wurde aber in vielen Kupferstichen bewahrt, und im allgemeinen nahm das Interesse für maritime Themen einen gewaltigen Aufschwung. Diese Ausgabe enthält Schiffe in fast allen Positionen auf See, die in 36 Stichen 1805 von Niels Truslew wiedergegeben sind. Die Serie ist in zwei Ausgaben erschienen – die eine mit gestochenem deutschen und dänischen Text und eine mit handgeschriebenem dänischen Text.

Der Künstler Niels Truslew, 1762 geboren und in Løkken an der Nordwestküste von Jütland aufgewachsen, war Amateur. Als junger Mann kam er nach Kopenhagen, wo er mehrere Jahrzehnte hindurch als Kontorist im Handelshaus des Grosskaufmanns Niels Ryberg angestellt war. Am Anfang der 1820er Jahre fallierte die Firma Ryberg, und Niels Truslew verbrachte seine letzten Jahre auf dem Gut Herlufsholm in Südseeland, wo er 1827 starb.

Seine besten Arbeiten wurden alle in Aquatintatechnik ausgeführt und umfassen u.a. eine Reihe Bilder von Seegefechten aus dem Jahr 1808, eine glänzende Schilderung von der Schlacht auf der Reede 1801, ein sehr feines »Kronborg bei Helsingør«, sowie die hier reproduzierten 36 Schiffe.

Seine Voraussetzungen und seine Vorbilder für diese Serie werden in der Einleitung behandelt. Es wird dafür argumentiert, dass von einer eigentlichen »Typenserie«, wie man sie z.B. von dem Holländer Groenewegen von 1789 oder dem Franzosen Baugean von 1814 kennt, *nicht* die Rede ist. Auf der anderen Seite kann man auch nicht von Schiffsporträts sprechen, da sich nachweisen lässt, dass mehrere der wiedergegebenen Fahrzeuge – besonders die dänischen Kriegsschiffe – nicht so aussahen, wie sie von Truslew dargestellt sind, und alle sind anonym. Es besteht jedoch kein Zweifel darüber, dass Truslew an verschiedenen Stellen Motive geholt hat. Hier kann auf die Zeichnungen der dänischen Seeoffiziere A.H. und H.H. Stibolt hingeweisen werden, sowie auf die Stiche des Engländers Pouncy und »den Vater der dänischen Marinemalerei« C.W. Eckersberg (1783-1853), dessen frühes Aquarell von 1804 zweifellos die Vorlage für Nr.V dieser Sammlung ist, jedoch in bearbeiteter Form. Von anderen Quellen weiss man, dass die beiden mit einander bekannt waren. Ferner kommt das hinzu, was man europäisches Gesamtgut nennen könnte, u.zw. in Form von französischen Luggern, dramatischen, niederländisch geprägten Schiffbrüchen, etc. Man kann feststellen, dass einige wenige Bilder Schiffe darstellen, die für dänische Gewässer charakteristisch sind, so die Galeasse mit Brennholz Nr. XXX, die finnländische Schute und die Stettiner Galeasse Nr. XXXIV.

Während man sagen kann, dass die letzten Bilder eigentlich

historisches Interesse haben, liegt die wesentlichste Bedeutung der Serie auf zwei anderen Gebieten. Erstens ist sie ganz im allgemeinen ein typisches Zeugnis von dem Engagement in Schiffen und Seefahrt der damaligen Zeit. Zweitens ist der Anteil des jungen Eckersbergs an der Entstehung riesig interessant. Allerdings kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, wie weit Eckersberg impliziert war, aber dieser, der hervorragendste dänische Marinemaler, der eminenteste dänische Maler seiner Generation, begann erst in den 1820ern mit seinen später so berümten Marinegemälden. In der Zwischenzeit war er ein Schüler Davids in Paris, und man hat den Gedanken, dass die Inspiration zur dänischen Marinemalerei weiter südlich zu suchen sei. Man darf aber sagen, dass das hier vorgelegte Material einen nationalen Hintergrund für speziell Eckersbergs Marinemalerei beweist, und dass gleichzeitig Niels Truslews 36 Stiche natürlich ihren Platz in einer grösseren europäischen Tradition haben.

Übersetz von Elisabeth Henningsen

Noter og litteratur

Skibe i søen 1805

Fredelige år: Axel Lindvald: Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800-1807, Hist. Tidsskr. 8 rk bd 6 s. 387-478. Kbh. 1917. og samme: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807, Kbh. 1923. *Annoncer* fra Adresseavisen og Berlingske Tidende 1801-06.

Niels Truslew, skudehandlersøn fra Løkken

Vielse og dåb: Kirkebog, Vrensted. *Hus i Løkken:* Skødeprot., LA, Nørrejylland. *Galt fødested:* f.eks. i Ph. Weilbach: Nyt dansk Kunstnerlexicon, Kbh. 1897. *Skuder i Løkken:* RA, Komm. Koll. pk 125, nr. 578; pk 143, nr. 225; pk 574, nr. 105 og pk 556, nr. 126. Endv. Hjørring Toldregnsk. pk 10-11. *Ekstraskatteregnskaber:* RA. Aalborg m. fl. amter, 1764-80. *Underkonsumtionsbetjent:* RA, Gen. Toldk. Fynsk-jyske kons. kt. j. nr. 656, 1780, endv. skifte i Thisted Byfoged, skifteprot. 21/2 1782. *Uvedkommende Brygger:* Pers. Tidsskr. 6. rk. bd. 3, s. 150. *Manglende discipelprotokoller:* se Samling af biografiske Notitser om nogle af de fra Aalborg Kathedralskole til Universitetet dimitterede Disciple... Kbh. 1840. *Familien Truslew i Norge:* se E. C. Due og S. H. Finne-Grøn: Slægten Due, Kria. 1897. *Tømmer til flåden:* RA, Søetaten, reg. til kommissariatskt. indk. sager. 1801-08. *Kaperrheder:* Joh. N. Tønnesen: Kaperfart og Skibsfart 1807–14, Oslo 1955, s. 231 og 484. Kaperbrev af 12/5 1809, opbragt 9/8 s.a.

Kontorist og kobberstikker i København

1787: RA, folket. købm. kv. mønterg. nr. 124. *Det Rybergske handelshus:* se Aage Rasch: Niels Ryberg, Aarhus 1964. *Ryberg 1789:* Rtk, kommissioner, regnsk. f. formueskatten af 11/3 1789, skatteangivelser, St. Annæ vestre kv. nr. 31. *Rybergskibe:* skibslister, RA, Komm. Koll. nr. 1812. *Bombardement:* jfr. Brandtaksation. København, Rosenborg kvarter, matrikel nr. 184, police nr. 4576, tidl. matrikel nr. 90, police nr. 2101. *Indkomstskat* 1810 ff: Rtk. 465.14-93, her Snarens kv. nr. 41 mv (463.63). *Retablering af handelsflåden efter 1814:* se Anders Monrad Møller: Københavns Handelsflåde 1814-1832. Kbh. 1974. *Rybergs konkurs:* se Marcus Rubin: Frederik VI's Tid, Fra Kielerfreden til Kongens Død, Kbh. 1895/1970, s. 161 f. samt RA, Rtk. Kgl. Resol. 1823 nr. 2 og 267, samt 1824 nr. 95. *Truslew 1820-21:* RA, Rev. Regnsk. (Erslew 27) Klubskatten 1819 ff, her medlem af »Det venskabelige selskab« i årene 1819-22. *Frederiks hospital:* RA, Dødebog 1810, nr. 272/2298 samt Helliggejst kirkebog, døde 1810 19/12 og 1811 10/1. *Emilie Truslew:* folketællinger 1834, 1840 og 1845, Jægerspris, Draaby sogn, Horns hrd. Endv. breve i RA, Priv. ark. nr. 5008, fra 1840 og 1844, J. G. Adlers privatarkiv. *Julie Truslew:* jfr. ovenfor under Emilie. Endv. Th. Thaulow: En dansk-norsk slægt Falck. Hun døde 16/1 1866 i Aalborg, endv. optegnelser af to af sønnerne fra omkring 1850, privateje. *Truslews brev:* dat. Herlufsholm 5/4 1826, privateje. *Truslews ansøgning:* RA, Fonden ad usus publicos, bilag til j. nr. 641, 1794. *Miniaturer af Truslew:* Privateje. *Stik af Truslew:* fortegnelse, Kobberstiksamlingen ved P. Grove, 1920.

Truslew på Herlufsholm

6 akvareller: privateje. *Demant:* jfr. H. B. Melchior: Historiske Efterretninger om Herlufsholms Stiftelse, pány udg. af Albert Leth,

Næstved 1865, s. 307. *Skolen på Herlufsholm:* arkiv sammesteds, heri intet om Truslew, hverken i regnskaber eller i korrespondance. *Mindevers:* privateje. *Truslews død og skifte:* Herlufsholm kirkebog og LA, Sjælland: Tybjerg Hrds. skifteprot. 1824–28 fol. 213b ff, samt 1 lægi Skiftedok., 1826-27. *Barnebarn:* Charles Jens Falck skrev i 1852 som tyveårig sine »memoirer«, privateje.

Kobberstik og Akvatinte

Akvatinteteknik: se Kr. Sotriffer: Grafikkens Historie, Kbh. 1968, s. 90. *Clemens:* jfr. Leo Swane: J. F. Clemens, Kbh. 1929. *1805-1806-1807:* se Weilbachs kunstnerleksikon under Truslew og F. C. Krohn: Fortegnelse over danske kobberstik, raderinger... Kbh. 1889, nr. 1040, især de senere trykte »forøgelser og rettelser«.

Skibsportræt eller typeserie

Lønning, Parnemann og Jacob Petersen: se Weilbachs Kunstnerleksikon. *Groenewegen, G.:* Verzameling van Vier en tachtig Stuks Hollandsche Schepen, Rotterdam 1789. *Baugean:* Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands... Paris. *Stibolt:* bevaret på Den kongelige Porcelainsfabrik. *Galtrups natsignaler:* tilskrivningen stammende fra titelbladet på et eksemplar på Marinens Bibliotek angivet udgivet 1764-77. *Hohlenbergs skibe:* RA, Flådetabeller i Søetaten, SK 970-972, 1803-05 og kgl. approberede tegninger i Søetatens Kort og tegningssamling for Chr. VII B 45 VII, engelsk opmåling I nr. 1, Prins Christian Frederik B 109. *Orlogskuttere:* ovennævnte flådelister og tegninger nr. G 4039, 4041.

Truslew og Eckersberg

Akvarel 1804: se Henrik Bramsen: Om C. W Eckersberg og hans Mariner, Kbh. 1972 s. 8, og Jørgen Sthyr: Dansk Grafik 1800-1910, Kbh. 1949 s. 17-18, samt Henrik Bramsen: Landskabmaleriet i Danmark 1750–1875, Kbh. 1935, s. 49–50. *Eckersberg:* Emil Hannover: Maleren C. W. Eckersberg, Kbh. 1898. *Jes Jessen:* Hanne Poulsen: Jes Jessen, maleren fra Åbenrå, udg. Hist. Samf. f. Sønderjylland 1971. *Portrætter af Ryberg:* se under denne i dansk biografisk leksikon.

Forlæg

Den unge Clemens: se KB, N.K. Saml. 2308, 4°, optegnelser om Clemens, litra SS. Han døde 1804. *H. C. Sneedorf:* RA, Søkadetakademiet, ind- og udg. skr. 1797-1810, fol. 183.

Skibe i søen 1805 – og senere

Subskriptionslister i klubberne, KB, N. K. Saml. 2308, 4°, optegnelser om Clemens, litra CC. *Med rette anført:* jfr. Weilbachs Kunstnerleksikon under Truslew. *Eckersbergs tegninger:* LA, Sjælland, Auktionskataloger, Kbh., over efterladte malerier, stik og tegninger nr. XXIII, XIX og XXXI, 1854; 55. *Eckersbergs dagbøger:* KB, Add. 1138, 4°, medlemsskabet af det venskabelige selskab fremgår af notits d. 22/5 1819.

Kunsthistorie og søfartshistorie

Københavnske skibe 1780 og senere: jfr. kildehenvisninger i Anders Monrad Møller: Københavns Handelsflåde 1814-1832, Kbh. 1974, s. 13 ff og noterne 19, 25, 29 og 33. *Flagføring:* Henning Henningsen: Dannebrog og flagføring til søs, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969, s. 7–81, specielt s. 48.

Forkortelser:
KB: Det kongelige Bibliotek
LA: Landsarkivet
RA: Rigsarkivet

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg
Søhistoriske skrifter VIII

HØST & SØN