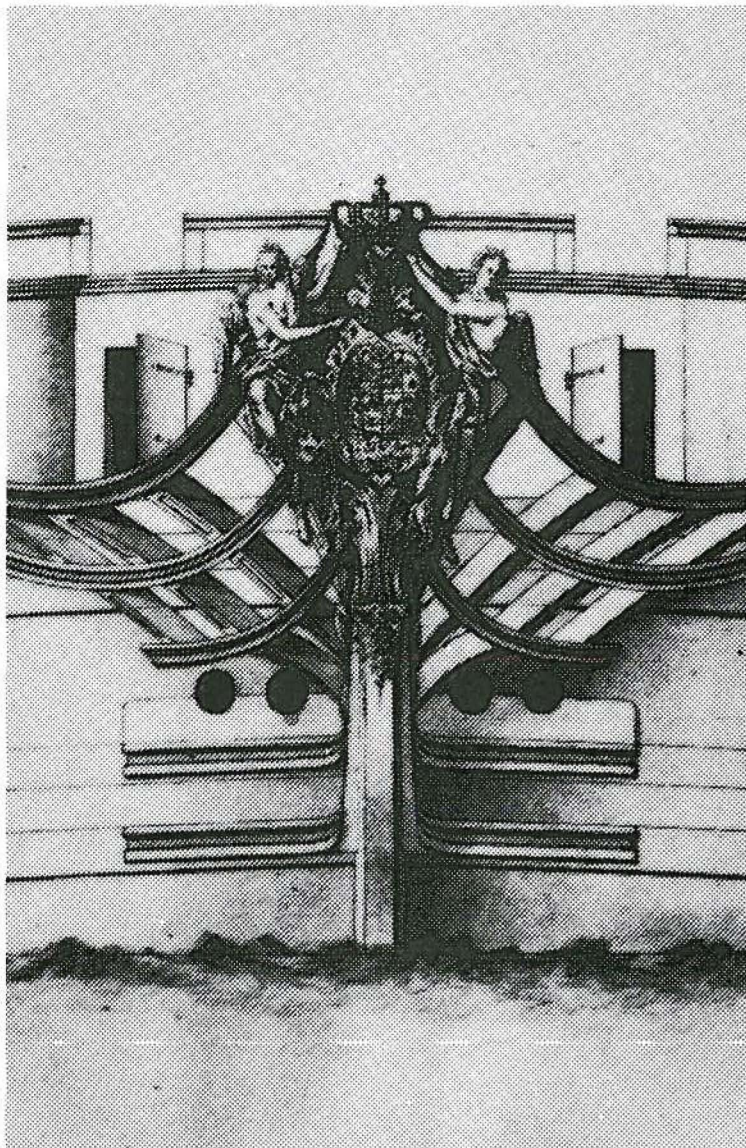


Marinehistorisk Tidsskrift

FEBRUAR 1975

8. ÅRGANG

NR. 1



MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
februar 1975. 8.årg. nr.1

Udgives af
Marinehistorisk Selskab
Selskabet Fregatten Jyllands
Venner og Selskabet Orlogsmuseets Venner

Redaktion og ekspedition:
Cand.mag. Hans Chr. Bjerg
Jellerød Have 117
2980 Kokkedal, tlf. (01)86 1828

Udsendes
4 gange om året til medlem-
merne af de tre udgivende
selskaber

Abonnement
kan tegnes gennem de udgiver-
de selskaber eller ved henven-
delse til ekspeditionen

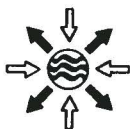
Eftertryk
med kildeangivelse tilladt

Forsiden
forestiller stævnormamentet
for orlogsskibet Dronning
Lowisa, 1742. Rigsarkivet.

BEVAR OS VEL!

1975 er ikke kun kvindeår, men er allerede i 1972 blevet proklameret som "det europæiske bygningsfreds-år". I Danmark har man besluttet at benytte dette år til også at gøre opmærksom på problemet med at bevare gamle skibe. Det er på tide, at danskerne og de danske myndigheder får øjnene op for dette prekære problem. Gang på gang hører vi, hvorledes gamle huse, gårde og slotte restaureres gennemgribende såvel med betydelige offentlige som private midler. Når det drejer sig om vores maritime kulturarv, synes midlerne imidlertid at være knappe. Der er derfor hårdt brug for den oplysningskampagne, som under mottoet BEVAR OS VEL er tænkt gennemført i det kommende år for at vække interesse for vore gamle skibe og skibsfund.

H.C.B.



*Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning
Sjælør Boulevard 7, 3. 2450 København SV. Girokonto 82 59 011*

Kontaktudvalget har udsendt rapporten fra Dansk Maritimhistorisk Konference til dennes deltagere. Med sidste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift udsendtes Kontaktudvalgets brochure, som samtidig er tilsendt konferencens deltagere. Det skal imidlertid understreges, at brochuren's tilmeldelsesblanket også er beregnet for deltagere i konferencen, såfremt disse fortsat ønsker at få Kontaktudvalgets meddelelser og udsendelser og få tilsendt indbydelse til den næste maritimhistoriske konference.

Kontaktudvalget arbejder p.t. med følgende projekter:

- a) en forskningsoversigt over dansk maritim historie- og samfundsforskning.
- b) en årsbibliografi over dansk maritim historie- og samfundsforskning.
- c) en guide til kildemateriale vedrørende dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Kontaktudvalget

Militærhistorisk Komité arrangerer:

MILITÆRHISTORISK KONFERENCE 1975

på Frederiksberg Slot i dagene 15-16 marts 1975.

Det er konferencens formål, med baggrund i en konstateret forøget almen interesse for dansk militærhistorie, at drøfte, hvorledes den civile og den militære historiker kan hjælpe hinanden med at udforske og vurdere militærhistorien.

Det videre sigte er at stimulere interessen for militærhistorie samt undersøge muligheden for et samarbejde om konkrete forskningsprojekter - herunder finde frem til inden for hvilke rammer, dette samarbejde kan foregå.

Alle interesserede indbydes til at deltage. Program, jvf. omstående. Gebyret på kr. 75,- dækker middag om lørdagen, konferencemateriale m.m., men ikke øvrig forplejning. Indkvartering arrangeres ikke af Komitéen. Samtidig vil Komitéen takke de mange, der ved en foreløbig tilmelding har gjort planlægningen mulig, og bede Dem have ulejlighed med at bekræfte Deres tilmelding på nedenstående blanket. Bemærk: man kan kun deltage i én A-gruppe og én B-gruppe. Af hensyn til evt. overtegning beder vi Dem dog angive alternative grupper. Sidste tilmeldingsfrist er d.18.februar 1975.

F. Askgaard
Overinspektør

J. Barfod
Museumsleder

C.C.C.v.Barnekow
Stud.mag.

H.C. Bjerg
Arkivar

Poul T. Cohrt
Cand.phil.

O. Hasselager
Fuldmægtig

Joh. Hvidtfeldt
Rigsarkivar

K.V. Nielsen
Oberstløjtnant

P.Pajhede Nielsen
Stud.mag.

P.E. Helbo Pedersen
Major

M. Vesterdal
Oberstløjtnant

JA, jeg tilmelder mig MILITÆRHISTORISK KONFERENCE 1975.

.....
(navn)

.....
(adresse)

.....
(stilling)

Gebyret, kr. 75,-
medfølger i check
er indbetalt på giro 8 26 88 00

Tilmeldingen gælder

A-gruppe no. ___ eller no. ___ og

B-gruppe no. ___ eller no. ___

.....
(underskrift)

Indsendes til: Militærhistorisk Komité
v/Poul T. Cohrt
Rigsarkivet,
H.C. Andersens Boulevard 38
1553 København V.

Program: Lørdag

0900-0930 Ankomst og registrering.
 0930-1030 Indledningsdebat:
 "Militærhistorien, Stilling og Vilkår".
 Dr.phil. Joh. Hvidtfeldt, Rigsarkivar og
 generalmajor A.C.B. Vegger, Hærchef.
 1030-1230 A-grupperne arbejder.
 1230-1400 Frokost.
 1400-1500 Omvisning på slottet.
 1500-1700 B-grupperne arbejder.
 1830- Middag og selskabeligt samvær.

Søndag:

0900-1100 Grupperapporterne fremlægges og diskuteres.
 1100-1200 Orientering om militærhistoriske kilder i
 arkiver, biblioteker og på museer.
 Dr.phil. A.Hoff, Tøjhusmuseet, oberstløjtnant
 J. Larsen, Garnisonsbiblioteket og
 dr.phil. Joh. Hvidtfeldt, Rigsarkivar.
 1200-1300 Frokost.
 1300-1600 Fortsat debat om militærhistoriens vilkår i
 Danmark - også fremover.
 Afslutning.

Arbejdsgrupper:

- A:
1. Teknik og Taktik 1775-1918. Overinspektør Askgaard, Tøjhusmuseet, oberstløjtnant K.V.Nielsen, Hærens Officersskole og kommandørkaptajn R.Steen Steensen.
 2. Den danske flåde 1770-1870 og udformningen af den sømilitære strategi. Kommandørkaptajn E. Borg og arkivar H.C. Bjerg, Rigsarkivet.
 3. De væbnede styrkers placering i det danske samfund og deres egen sociale struktur.
Indledere ej fastlagt endnu.
 4. Modstandskampens (1940-45) militære betydning.
Major K.G.H. Hillingsø, Forsvarsakademiet og cand.mag. P. Roslyng-Jensen, Udgiverselskabet for Danmarks nyeste Historie.
- B:
1. Politik og Strategi omkring de Slesvigske Krige.
Kontreadmiral E.J. Saabye og oberstløjtnant M.Vesterdal, Rigsarkivet.
 2. Krigen 1807-14. Samarbejdet mellem Hær og Flåde.
Kommandørkaptajn J. Teisen, Marinens Bibliotek og arkivar H.C. Bjerg, Rigsarkivet.
 3. Beskrivelse af Felttog og Kamphandlinger - metode og formål, belyst ved Slaget ved Lutter am Barenberg.
Adjunkt K.J.V. Jespersen, Odense Universitet og oberstløjtnant K.V. Nielsen, Hærens Officersskole.
 4. Vurdering og benyttelse af ikke-skriftlige kilder i militærhistorisk forskning. Lektor N.M. Saxtorph, Københavns Universitet og oberstløjtnant C.H. Christensen, Hærens Kampscole.

NYT FRA FREGATTEN "JYLLAND"

Der er tilsyneladende betydelige fremskridt i fregatsagen i øjeblikket. Som der tidligere er tilgået Selskabet Fregatten Jyllands Venners medlemmer meddelelse om, har Ministeriet for kulturelle Anliggender under 18. okt. 1974 tilskrevet selskabet, at ministeriet er sindet på sit budget for finansåret 1976/77 at optage en bevilling på 20.000 kr. som tilskud til fregatten. Beløbet vil endvidere søges optaget på budgetoverslagene for de efterfølgende tre finansår. Tilsagnet gives naturligvis med forbehold for finanspolitiske stramminger, der kan ændre denne disposition. Gennemføres denne optagelse på finansloven vil det betyde en meget tiltrængt officiel anerkendelse af fregat-sagen som sådan og understrege, at myndighederne nu erkender et ansvar for fregatten Jyllands bevarelse, noget det jo i mange år har skortet på.

I forbindelse med det europæiske bygningsfredningsår i 1975 er det tanken under mottoet BEVAR OS VEL at arrangere en skibsbevaringsudstilling, der samtidig skal vises henholdsvis i Roskilde i Vikingeskibshallen og på fregatten Jylland. Udstillingsarrangementerne vil blive suppleret med forskellige særarrangementer bl.a. sejl-skibsregattaer. Tanken er at vække interessen for at bevare vores gamle træskibe såvel de museale som de stadig sejlende. Fregatten Jylland vil være et helt naturligt udgangspunkt for en sådan propaganda- og oplysningsvirksomhed.

I nogen tid har der i jyske aviser været bragt meddelelser om, at fregatten Jylland skulle flyttes til København. Der har i læserbreve sammesteds været diskuteret for og imod i en meget emotionel tone. Enkelte københavnske aviser har også givet spalteplass til lignende indlæg. Bestyrelsen for Selskabet Fregatten Jyllands Venner gør imidlertid opmærksom på, at man ikke arbejder med konkrete planer om at flytte fregatten fra Ebeltoft. Samtidig understreges det dog, at skulle mulighederne for at bevare fregatten i Ebeltoft en dag ikke mere være til stede, vil bestyrelsen naturligvis overveje andre muligheder.

H.C.B.

BOGGAVE TIL MARINENS BIBLIOTEK

Marinens Bibliotek modtager relativt ofte boggaver, bl.a. fra forfattere, der har fået hjælp til deres studier ved besøg på biblioteket.

En ganske særlig gave er modtaget i november. Fhv. kontorchef i "Baltica", A.E. Bierberg, var stærk interesseret i søfartens historie og kom ad den vej til at fatte særlig interesse for out-riggere, et felt, han ofrede et mangeårigt studium.

Han førte en omfattende korrespondance med medinteresserede i udlandet, og han fandt også ind på Marinens Bibliotek, hvor han til sin store glæde fandt meget af interesse for sit studium. Glæden var så stor, at han i 1967 underskrev et dokument om, at biblioteket skulle arve hans scrapbøger.

Kontorchef Bierberg blev født 14. februar 1889 og afgik ved døden 0. november 1974 og var indtil få år før sin død ivrig sejlsportsmand, idet han med sin selvbyggede katamaran sejlede på Lyngby Sø og Furesøen. Han var meget skattet af sejlsportsfolk i Lyngby, ikke mindst af den lokale søspejdertrop.

Arven, 13 scrapbøger og 1 bind med bibliografiske henvisninger, er nu indgået i biblioteket, og det må håbes, at interesserede i dette specielle felt må finde vej til opbevaringsstedet.

(Søværnsorientering 1/75)

Bog anmeldelse

S.A. Saugmann: Ørvandils Fod. 75 sider. 48,50 kr. Med engelsk synopsis. Strubes Forlag 1974.

Bogen handler om en undersøgelse af forskellige helleristninger - især fra Madseløkkebakke på Bornholm. En af disse helleristninger er Ørvandils Fod.

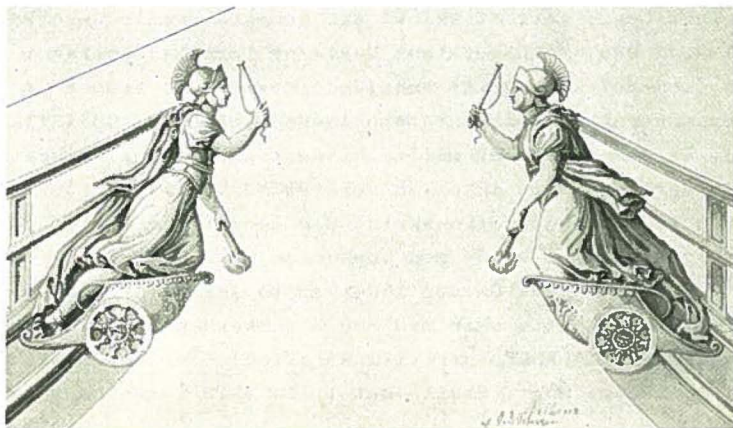
Efter forfatterens teori har tegningerne i disse helleristninger været stjernebilleder, der har tjent som hjælpemidler ved Nordboernes sejlads over det åbne hav. Det kan måske også tænkes, at de ligefrem har været anvendt ved datidens "undervisning" i navigation.

Bogen er således et bidrag til diskussionen om de gamle Nordboeres navigation og søfart.

R. Steen Steensen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har atter i år udsendt sin velanskrevne årbog i smukt udstyr. Årbogen indeholder en række artikler, som alle uden tvivl vil være af interesse for marinehistorisk interesserede. Det er vældigt opmuntrende at læse årbogen, dels fordi artiklernes emner - formentlig ved et tilfælde - ligger ret tæt op ad hinanden, hvad der giver årbogen et vidt perspektiv, men også fordi artiklerne afspejler en seriøs maritim-historisk forskning på et meget højt plan. For samtlige artikler gælder - hvad der må være på sin plads at fremhæve her - at de dokumenterer søværnets og dets teknikeres store og vigtige betydning for den skibshistoriske udvikling her i landet. Glædeligt for nærværende anmelder er det også at se, hvorledes den afsluttede store registrering af Søetatens Kort- og Tegningsarkiv i Rigsarkivet allerede udmøntes i forskningsresultater. En artikel kan faktisk ikke fremholdes på bekostning af de andre, men her skal dog gøres opmærksom på Cand.mag. Anders Monrad Møllers oversigt angående Skibsmålingen i Danmark 1692-1867, som afhjælper et stort savn. Der synes nu banet nogle farbare stier ind gennem den jungle dette emne hidtil faktisk har været. De øvrige artikler er Poul Bell: H/S MERCURIUS, Storebæltsfartens første dampskib; Benny Christensen: Dansk Skibsbygning omkring 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776; Hanne Poulsen: Gallionsfigurer og anden dansk skibsornamentik indtil 1850 og Knud Klem: Den kongelige danske, norske og holstenske Skibsbyggerskole.

Hans Chr. Bjerg



MALERIET "DANSKE ORLOGSSKIBE I DET 18de AARHUNDREDE"

- HVILKE SKIBE SES PÅ MALERIET? -

af

HANS CHRISTIAN BJERG

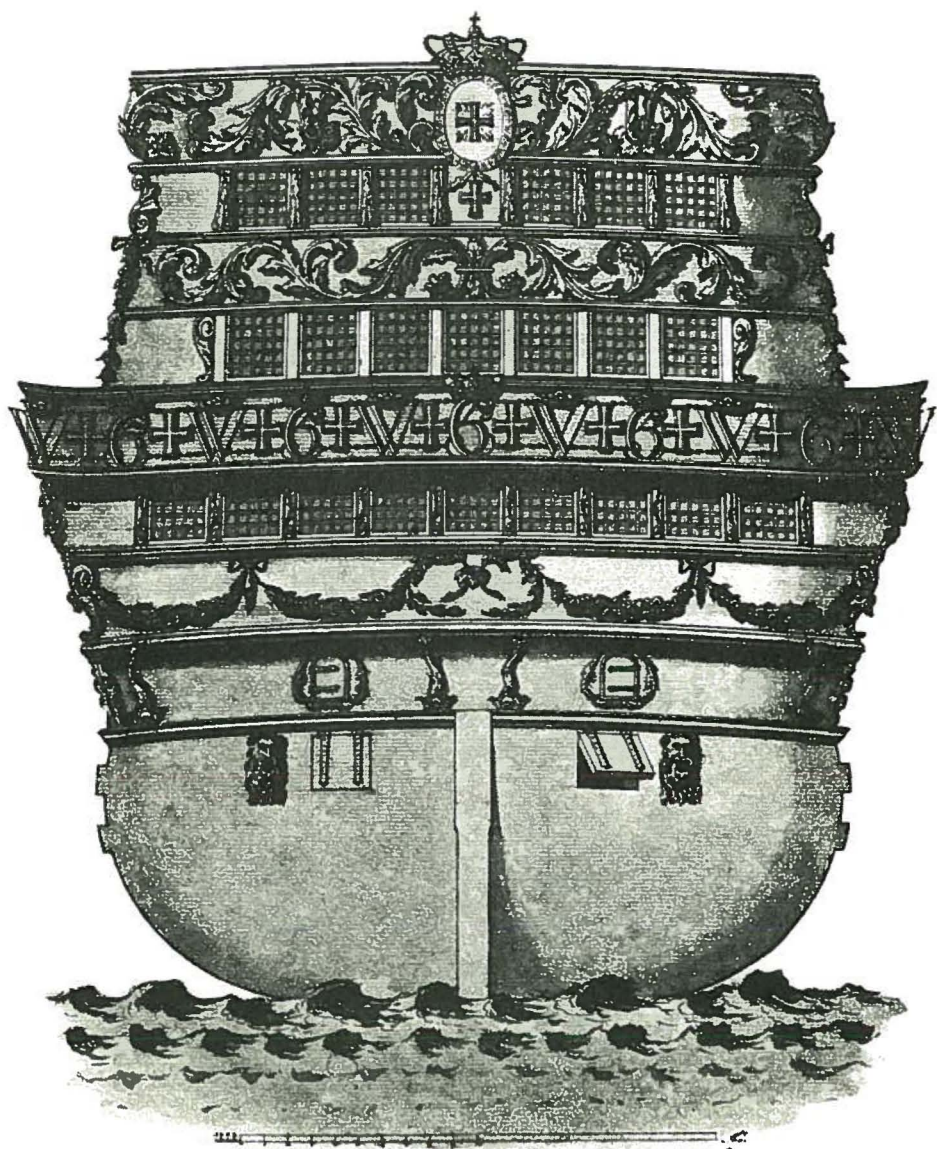
En meget yndet illustration i danske marinehistoriske værker er maleriet kaldet "Danske orlogsskibe i det 18de Aarhundrede", som i dag findes i Søofficersforeningen (jfr. hossatte illustration). Senest er det gengivet i farver i Flåden gennem 450 år, 2. udgave, 1970 p.64 f, samt i Politikens Danmarks Historie bd. 8 p. 464 f. Maleriet er foræret Søe-Lieutenant-Selskabet af F. Grodtschilling (1782-1820), der var dette selskabs formand 1815-16. I følge traditionen skulle dette maleri været malet af en Grodtschilling (se f.eks. G. Honnens de Lichtenberg: Fortegnelse over Malerier og historiske Effekter i Søofficersforeningens Lokaler i det gamle "Søe-Qvæst-Huus", 1954, p. 68).

Frømdragningen af maleriet som illustration skyldes marinehistorikeren, orlogskaptajn P. Holck. Dette skete i Den historiske Mødelsamling paa Holmen. Vejledende Katalog over Samlingens Skibsmodeller, Kbh. 1939 p. 20. Her gengav Holck billedet og anførte, at det lille skib i midten skulle være Peter Wessels skib LØVENDAHLS GALLEI, 20 kanoner, bygget 1712 i Langesund, og at orlogsskibet til venstre på maleriet skulle være orlogsskibet PRINS CHRISTIAN, 70 kanoner, søsat 1697. Siden 1939 har disse oplysninger fulgt maleriet ved enhver gengivelse. Sagen er imidlertid den, at P. Holck aldrig har ført bevis for, at skibet i midten skulle være LØVENDAHLS GALLEI! Ingen ved i dag, hvorledes dette skib, som den senere Tordenskiold gjorde så berømt, så ud. Der er ej heller ført bevis for, at skibet til venstre skulle være PRINS CHRISTIAN. I Des. A i Søetatens Kort- og Tegningssamling i Rigsarkivet, som Holck i øvrigt arbejdede meget med, findes konstruktionstegningerne og ornamentstegningerne til PRINS CHRISTIAN (Des. A 1169). En sammenligning mellem disse tegninger og skibet på maleriet viser, at dette ikke kan være PRINS CHRISTIAN! Det eneste skib, som ved en nøjere granskning kan identificeres, er det, der ses med agterspejlet vendt mod beskueren umiddelbart bag ved den lille fregat i midten. Da der ikke var to skibe, der havde ens agterspejle, kan dette skib med 100 % sikkerhed identificeres som orlogsskibet DANNEBROGE (jfr. illustration), der som bekendt gik ned i 1710 i Køge Bugt. Skulle det lille skib i midten forestille

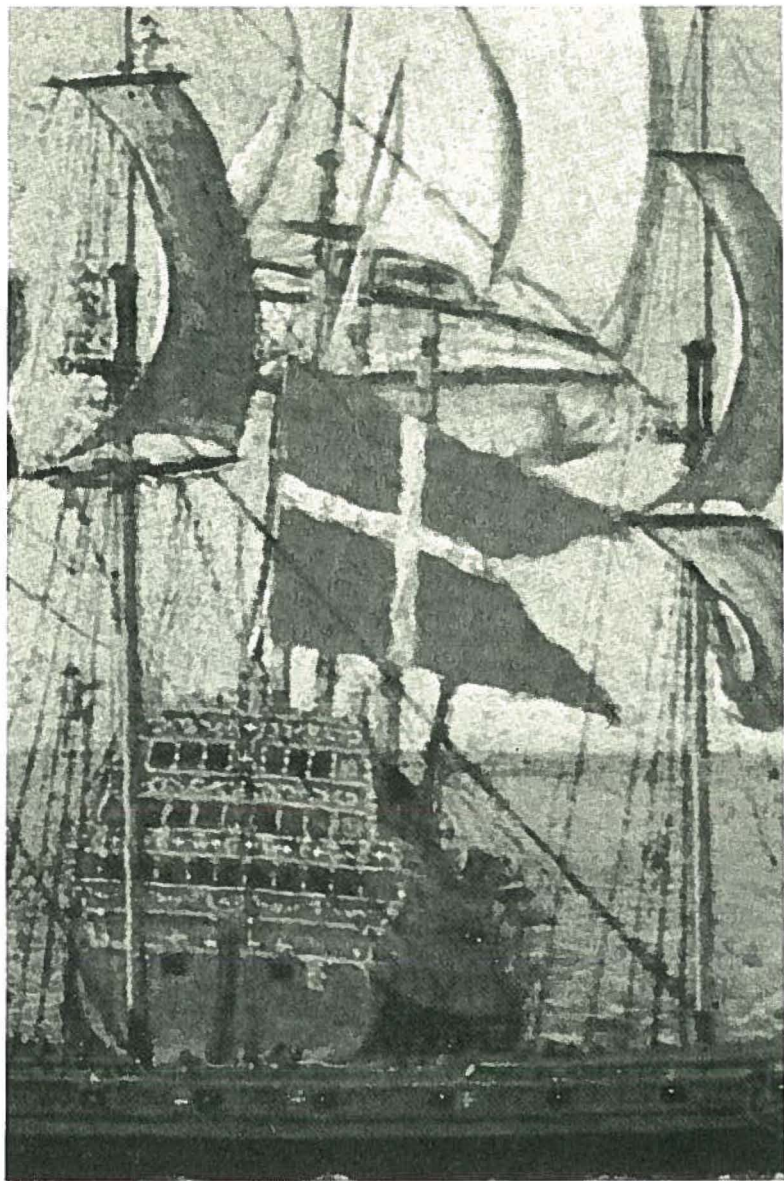


Gallionen
till
Orlogsskibet PRINS
CHRISTIAN.
Brenner Solen 9 2 Maj. A. 1698
Björns

Orlogsskibet PRINS CHRISTIANs gallionsornamentering. Rigsarkivet.

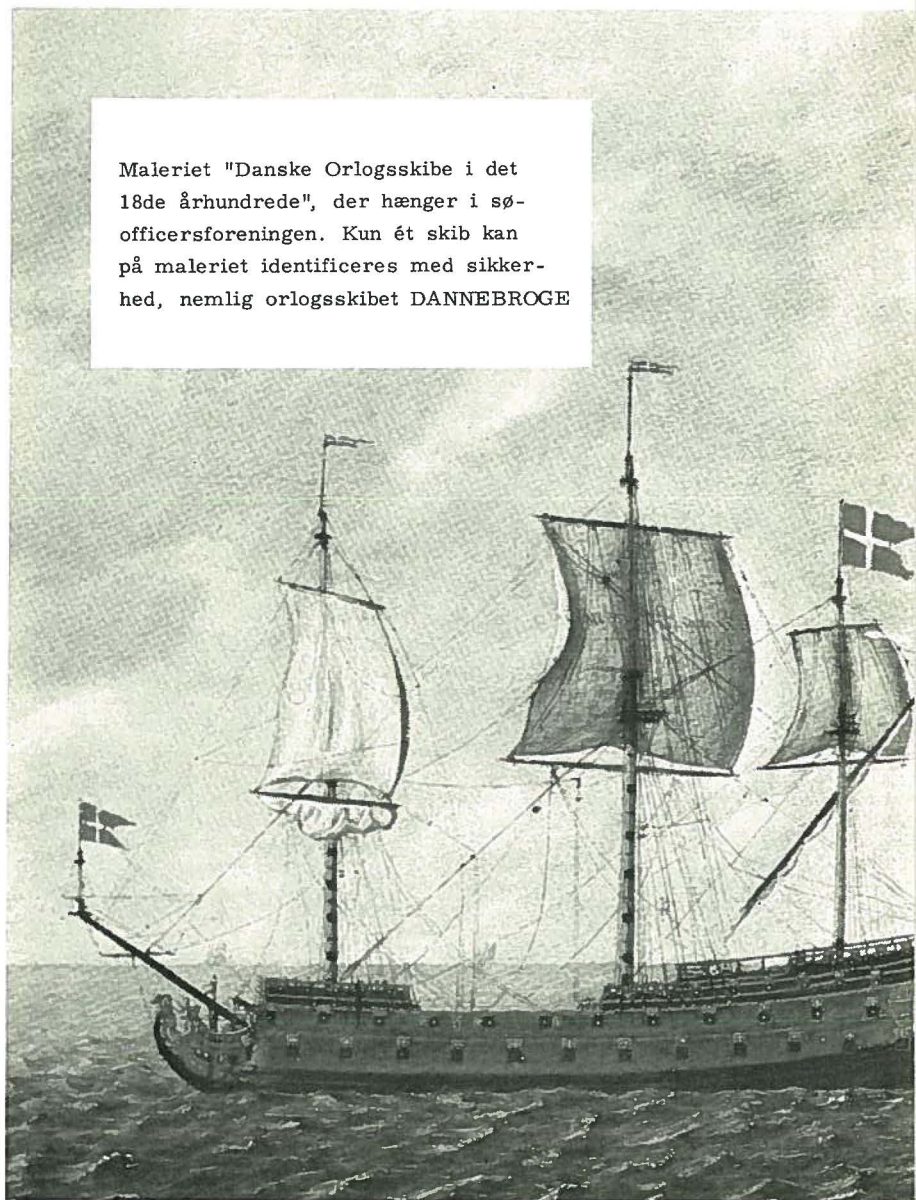


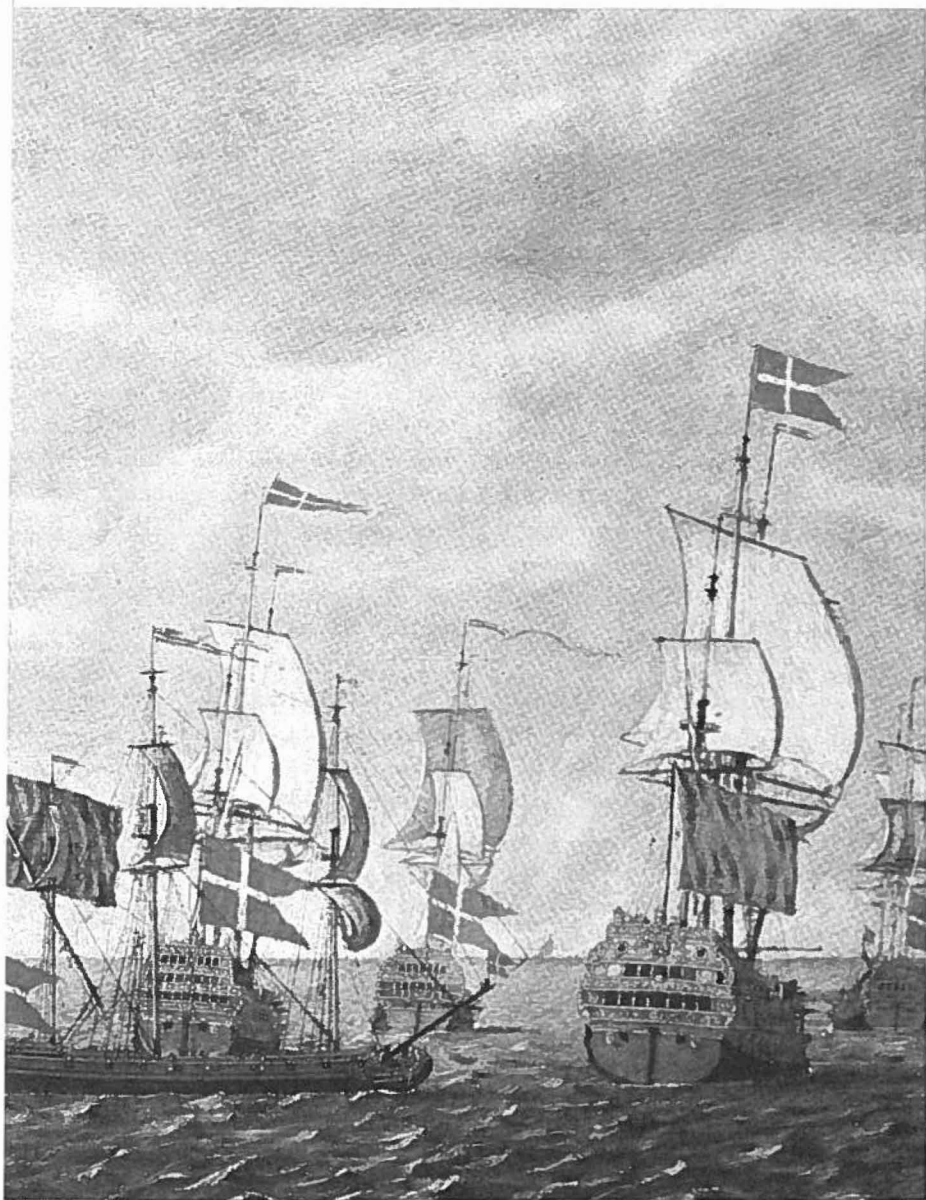
Orlogsskibet DANNEBROG's agterspejl. Rigsarkivet.



Udsnit af maleriet vist s. 12-13 med orlogsskibet DANNEBROG.

Maleriet "Danske Orlogsskibe i det 18de århundrede", der hænger i sø-officersforeningen. Kun ét skib kan på maleriet identificeres med sikkerhed, nemlig orlogsskibet DANNEBROGE





LØVENDAHL'S GALLEI ville maleriet forestille en sammenstilling af skibe, som ikke har eksisteret samtidig!! De andre skibe på maleriet har det ikke været muligt at identificere. Studiet af DANNEBROGE'S agterspejl på maleriet viser, at dette er fantastisk nøjagtigt i detaljen, hvorfor det sandsynligvis også må være tilfældet for de andre gengivne skibes vedkommende.

Det anføres i Honnens de Lichtenbergs anf. bog, at den Grodtschilling, der skulle være tale om her, skulle være Bernhard H. Grodtschilling (1697-1776), hvad der senere er blevet gengivet adskillige steder. At dette skulle være tilfældet er dog lidet sandsynligt, idet denne Grodtschilling blev volontær i 1712 i en alder af 15 år og altså næppe har set DANNEBROGE ved selvsyn i en alder, hvor der ville være teoretisk mulighed for at udføre et maleri af det her gengivne. Såfremt maleriet virkelig er udført af en Grodtschilling er der langt større sandsynlighed for, at dette er udført af Bernhard H.G.s fader Bendix Grodtschilling, der var forvalter ved Kunstammeret. Men derom vides med sikkerhed.

Meget tyder på, at maleriet "Danske orlogsskibe i det 18de Aarhundrede" i Søofficersforeningen således viser danske krigsskibe i Østersøen lige i begyndelsen af den store nordiske krig 1709-20, i alt fald før oktober 1710. Det eneste skib, der kan identificeres med sikkerhed er, som nævnt, orlogsskibet DANNEBROGE (1692-1710).

Signalerne, som skibene sender, er i overensstemmelse med den signalbog, der blev udarbejdet 1710. I følge denne skulle flagskibet sætte et blå flag på campagnen, når flåden skulle lette. Signalet skulle gentages af eskadre-cheferne. Ønskede den kommanderende kun at arrier-garden skulle lette, sattes det blå flag på campagnen samt kongeflaget på krydstoppen; signalet skulle da gentages af den pågældende eskadrechef. Skulle kun avant-garden afsejle, sattes kongeflaget på lignende måde, men på fortoppen. Sammenholdes disse oplysninger med maleriet, er der en chance for, at orlogsskibet til venstre, som vender bagbords side til beskueren, tilhører arrier-garden, skønt man naturligvis ikke kan vide om dette skib er flagskibet, der ønsker, at kun arrier-garden skal lette, mens orlogsskibet til højre med agterspejlet til, tilhører corps de bataille - hovedstyrken. Måske kan dette forhold give et spor videre frem i forsøget på en identificering.

SØETATENS KORT- OG TEGNINGSSAMLING*)

En proveniensoversigt

af

Hans Chr. Bjerg

Rigsarkivet rummer i dag en meget stor kort- og tegningssamling. Den del af denne, der henhører under arkivets 1. afd. (tiden frem til 1848) omfatter skønmæssigt ansat 30.000 stk. Omkring halvdelen af denne samling udgøres af kort og tegninger, der stammer fra arkivafleveringer fra Søværnet. Denne arkivfond har man hidtil benævnt *Marinens Kortsamling*, en betegnelse, hvormed man tillige har omfattet visse samlinger af ukendt og til dels privat proveniens. *Søetatens kort- og tegningssamling* er imidlertid en mere korrekt betegnelse for denne arkivfond. Materialet består af konstruktionstegninger til skibe, bygninger, maritime basefaciliteter og teknisk apparatur til brug i flåden samt i enkelte tilfælde af søkort og andre former for oversigtskort og tabeller. Samlingen turde være ret enestående - også set i international sammenhæng. Således findes i samlingen konstruktionstegninger til skibe fra 1. halvdel af 1600-tallet, ligesom den ældste, kongelig approberede tegning, der er bevaret, er fra 1664. (1) I det hele taget ligger her et vældigt kildemateriale først og fremmest selvfølgelig til skibsbyggeriets historie, men tillige også til den almindelige tekniske historie. Tit og ofte af en betydelig håndværksmæssig og kunstnerisk værdi.

Kort- og tegningssamlingen Søetaten vedrørende må siges at være meget sparsomt forskningsmæssigt udnyttet. (2) Årsagerne til dette er dels den manglende generelle forskningsmæssige dyrkning af Søværnets historie og dels den hidtidige mangelfulde og uoverskuelige registrering af disse kort og tegninger. I 1953 samledes de placeringsmæssigt spredte grupper af kort og tegninger i Rigsarkivet under overarkivar, dr. Bruuns ledelse i specielle arkivskabe beregnet til kort. I 1969-70 påbegyndtes omfattende proveniens- og administrationshistoriske undersøgelser af Søetatens kort- og tegningssamling som forberedelse til en omfattende registrering af denne. (3) Det er tanken i nærværende artikel at med-

*) Artiklen har tidligere været offentliggjort i ARKIV. Tidsskrift for arkivforskning. 4. bind nr. 4 - 1973.

dele nogle af resultaterne af disse undersøgelser i form af en oversigt over proveniensforhold for de enkelte delsamlinger i Søetatens kort- og tegningssamling.

Skibsbyggeriet på Holmen og flådens fabrikmestre

I Danmark udførtes bygningen af orlogsskibe i Christian IVs regeringstid af særlige skibsbygmestre, der var indkaldt fra udlandet. Forinden de store skibe blev bygget, blev der udarbejdet et særligt såkaldt sarter, dvs. en fortegnelse over dimensioner, standardmål og andre forskrifter, der under bygningen skulle overholdes. Det samtidige arkivmateriale, der omhandler skibsbygningsforhold, opererer med begreberne *rids*, *skabeloner* og *modeller*. Om der har været en væsensforskel mellem disse begreber, eller om de i virkeligheden har været udtryk for synonymer er usikkert. F.eks. viser den kongelige approbation på tegningen fra 1664, (4) at begrebet *model* må have været brugt synonymt med begrebet *tegning*. I instruks af 8. juli 1656 (5) til medlem af admiralitetskollegiet kaptajn *Nicolaï Helt*, der havde fået skibsbyggeriet under sig, nævnes kun *sartret*. I instruks til admiralitetet af 25. juli 1670 omtales foruden *sartret*, at "naår og noget *Capital Orlogsskib* skal bygges, skal endogsa tilforn en *Model* giøres efter hvilken skal forfærdiges". Det er usikkert, om der her er tale om træmodeller eller om grafiske afbildninger af skibet, altså tegninger. I 1686 blev englænderen *Frantz Sheldon* antaget som skibsbygmester efter i en del år at have været i svensk tjeneste. I hans instruks, der er dateret 24. juli 1686, hedder det udtrykkeligt i paragraf 2, at "naar noget nyt *Skib* skal opsættes, skal han tilforn deraf tvende *Afrizninger* paa *Papire* giøre, at deraf det ene *Hans Kongelige Majestæt* til *Underskrivelse* allerunderdanigst præsenteres, og det andet hannem med skriftlig *Resolution* igen tilstilles, førend han med *Bygningen* begynder". Der er her for første gang utvetydigt tale om grafiske afbildninger af nybygninger.

Når der er bevaret så få konstruktionstegninger fra før 1690, skyldes det, at de enkelte, oftest udenlandske, skibsbygmestre anså tegningerne for at være deres personlige ejendom og fabriks-hemmelighed, hvorfor de nægtede at aflevere tegningerne til kongen. Da *Frantz Sheldon* blev afskediget i 1690, forsøgte man forgæves at få ham til at udlevere de tegninger, han havde arbejdet med i Danmark.

Fra omkring 1690 søgte Admiralitetet bevidst væk fra anvendelsen af udenlandske skibsbygmestre og konstruktører som ledere af byggeriet, og arbejdede på at få opbygget en dansk stab af konstruktører. Den grundlæggende organisering af en dansk national konstruktionsvirksomhed ved Holmen skete i årene efter 1690. Ledelsen af flådens skibsbyggeri blev overdraget søofficeren Henrik Span i hans egenskab af Holmens chef. I instruksen til denne fra 11. marts 1690, paragraf 7, hedder det: "Naar noget nyt Orlog Skib, Fregat, Jagt eller andet Fartøj, lidet eller stort skal bygges og forfærdiges, ville vi hannem først derom et Desein, Model eller Afritz af os allernaadigst underskreven og approberet tilsende". I 1691 indgav Span forslag til et 90-kanon skib, der blev approberet under 3.10. samme år. (6) Vi ved, at Span udarbejdede tegninger til i alt 2 orlogsskibe, 2 fregatter og 3 mindre skibe. Allerede i 1690 blev O. Judichær knyttet til Holmen som viceekvipagemester med henblik på skibsbyggeriet. Om denne hedder det, at han vel ikke er en søfarende mand, men dog "en Person af god Forstand og skal være en god Mathematicus, hvilket sig vel passer ved Skibsbygninger". (7) Den 10. december 1692 blev Judichær udnævnt til "Ekvipagemester og fabrikmester ved vor Flaade og Holm". Betegnelsen fabrikmester brugtes helt frem til 1864 og betegnede den specielle og senere eneste leder af skibskonstruktionsvirksomheden på Holmen. I 1695 fik Judichær approbation på sit første selvstændigt tegnede projekt.

Spans og især Judichærs virksomhed i 1690erne og i begyndelsen af det 18. århundrede blev af grundlæggende betydning for skibsbyggeriet på Holmen, der nu bragtes ind i faste administrative rammer. Fra 1690erne kan vi i hvert tilfælde sige, at der ikke er blevet bygget noget større orlogsskib, uden at tegningerne til dette forinden er blevet approberet af kongen. Samlingerne af tegninger på Holmen er opstået i forbindelse med denne administrative stramning.

Der blev tillige taget skridt til etableringen af en mere systematisk uddannelse af konstruktionskyndige folk inden for Søetaten. I februar 1691 resolveredes det at lade to unge studenter, som havde informeret sig i matematik, blive uddannet i skibsbygningskunst. Den 25.4.1701 befaledes det Judichær at påtage sig at informere kadetterne ved det nyoprettede søkadetakademi i skibskonstruktion. Judichær selv rejste på studierejse efter ordre af 17.4.1708, men kaldtes tilbage året efter i forbindelse med udbruddet af Den store nordiske krig. Ved kongelig resolution af

13. december 1723 besluttedes det at sende en hel gruppe af konstruktionslærlinge af sted til udlandet på studieophold. Søofficererne var Knud Benstrup, Lars Bragenæs, N. P. Judichær og Diderich de Thura; desuden deltog to tømmere og to skibsbyggerlærlinge. Skibskonstruktørerne ved flåden rekrutteredes altså på den måde, at yngre søofficerer med matematisk kunnen eller begavelse blev oplært i skibsbygningshåndværket på Holmen, og derefter sendt på et flerårigt udenlandsk studieophold.

Selve udarbejdelsen af modeller og tegninger foregik på det såkaldte "Ritze- og Modelcammer". Dette fungerede i hvert fald fra 1690erne som fabrikmesterens eller konstruktørens tegnestue. Formentlig har vi her at gøre med en ældre organisation fra før 1690, men selve betegnelsen modelkammer kendes først fra det årlige betalingsreglement for Søetaten fra 1704.

Fra 1710 og indtil sin faktiske afgang fra skibskonstruktionsvirksomheden i 1725 sad Judichær tillige som Holmens chef. Dette forhold skabte en vis uorden i den administrative ramme, der var lagt for konstruktionsvirksomheden, hvori fabrikmesteren administrativt havde henhørt under Holmens chef. 1725 suspenderes Judichær fra sin stilling (8) og mistede i 1725 sin bestalling som fabrikmester. Efter hans død udtog admiralitetet tegninger skibskonstruktionen vedkommende af boet.

I to år var man derefter uden en chef for Holmen og en fabrikmester, de to stillinger, som Judichær havde forenet i sin person. Som en midlertidig ordning blev kommandørkaptajn R. Krag sat til på "Modelkammeret at forfærdige en Model af et 56-Canon Skib", og viceadmiral Poulsen blev udnævnt til ekvipagemester og chef for Holmen. De to stillinger som Holmens chef og fabrikmester blev ikke mere forenet i én person. I 1729 fik Benstrup og Bragenæs ordre til at overtage skibskonstruktionsvirksomheden. Efter Bragenæs' død samme år trådte Thura til ved siden af Benstrup. Denne sidstnævnte blev i 1731 udnævnt til overfabrikmester. Motiveringen for denne titel var tydeligvis, at der skulle udnævnes en af de andre søofficerer, der havde været udenlands, som fabrikmester under Benstrup. (9) Dette skete også i 1734, da Thura blev udnævnt til fabrikmester.

I 1735 trådte greve F. Danneskiold-Samsøe til som den egentlige leder af marinen, samtidig med at Suhm blev Holmens chef. Begge disse personer var meget utilfredse med Benstrups konstruktioner, og denne blev 1736 arresteret. (10). Stridighederne

skyldtes bl.a. uenighed om, hvilke principper, der skulle lægges til grund for krigsskibenes bygning, således om disse skulle være gode sejlere eller gode kampskibe, egenskaber, der tilsyneladende for den tids teknik var vanskelige at forene. Benstrup undgik med nød og næppe galgen og blev afskediget i 1739. Han døde 1742 i Ebeltoft. Benstrup havde fra sin studierejse i udlandet hjembragt mange nye ideer om skibskonstruktion, og Benstrup-sagen synes i virkeligheden at have drejet sig om de hævdvundne princippers kamp mod de nye revolutionerende inden for skibsbygningen.

Efter hans død blev hans tegninger, ligesom tilfældet havde været for Judichørs, forlangt udleveret af boet til admiralitetet. (11) Denne praksis fulgtes helt op i det 19. århundrede.

Stridighederne med Benstrup fik Danneskiold-Samsøe til i 1738 at nedsætte den såkaldte Fabrikkommission, der skulle tage uvildig stilling til uoverensstemmelserne. Under indtryk af arbejdet i denne kommission og i det hele taget under indtryk af de vanskeligheder, der var forbundet med skibsbygningskonstruktion, foreslog Danneskiold-Samsøe 2.januar 1739 kongen oprettelsen af en permanent konstruktionskommission for Søetaten. Denne skulle henhøre direkte under Holmens chef og skulle være denne behjælpelig med alt, hvad der vedrørte skibsbyggeriet, ligesom den skulle godkende fabrikmesterens tegninger og øvrige dispositioner. Endelig skulle den have til opgave, når skibet var bygget, at konstatere, om der var overensstemmelse mellem det faktisk byggede skib og det planlagte. Etableringen af denne kommission blev banebrydende, og den blev centrum for al teknisk know-how inden for flåden. Kommissionen fulgte skibene så at sige fra vugge til grav. Konstruktionskommissionens udførlige protokoller, der såvel er journaler som forhandlingsprotokoller, er alle i dag bevarede i Søetatens arkiv. Endvidere administrerede Konstruktionskommissionen den samling af kort og tegninger, som administrativt opstod hos Holmens chef. (12)

Ved kgl. resolution af 27. maj 1735 oprettedes det såkaldte "Søetatens Brevkammer", der henlagdes under generalkommissariatet under ledelse af en registrator. Den 28. marts 1738 fik admiralitetet en "archivarius", der skulle indsamle og bringe orden i dets arkiver. I 1742 fik begge arkiver lokaler i den nyopførte pavillon på Gammelholm. (13) I "Søetatens Brevkammer" indgik nu modeller og tegninger, der ikke mere anvendtes i det daglige arbejde ved Holmen. I 1748 overførtes til dette hovedarkiv de sø-militære arkivalier, som beroede hos Landetaten. Etableringen af arkivet må

bl.a. ses på baggrund af oprettelsen af det særlige søkrigskancelli fra 1735.

Den 14.4.1749 fik registrator ved søetaten Bartholomæus Berthelsen ordre til fra konstruktionskommissionen at modtage til arkivet "1. Alle de Brevskaber, Tegninger, Dokumenter m.v., som af Konstruktionskommissionen af de ved Holmen værende Papirer ere sorterede i Arkivet at skulle henlægges, 2. Alle de Papirer, Dokumenter m.v. som hannem ellers af velbemeldte hr. Admiralen (Holmens chef) maatte vorde leveret, 3. De Dokumenter og Tegninger som af den afgangne Kommandørkaptajn Benstrup ere komme til Søetaten". (14) I samme skrivelse fik Berthelsen ordre til at udarbejde en specifikation over, hvilke tegninger og brevskaber der herefter forefandt i arkivet. Denne fortegnelse er fundet i adskillige eksemplarer i Søetatens ældre arkivdesignationer. (15) Ved denne lejlighed samledes og afleveredes så godt som samtlige bevarede kort og tegninger af ældre proveniens, der havde været henlagt ved Holmens chefs forskellige embeder, især på modelkammeret. Afleveringen rummede tillige de private samlinger, som indtil 1749 var indgået til Holmen, således Judichærs, Benstrups og den i 1742 afdøde navigationsdirektør Lorens Lauesens tegninger og modeller. (16)

Efter Benstrups arrestation 1736 virkede de Thura som eneste fabrikmester frem til 1758. Det viste sig dog hurtigt, at Thura ikke havde evner til at konstruere selvstændigt, og derfor varetog han i sin embedsperiode kun selve opsynet med skibsbyggeriet. Konstruktionen af skibene og udarbejdelse af tegningerne blev overladt til andre. Således kan nævnes skibsbygmester A. Ture sen, den indkaldte franske skibskonstruktør Laurent Barbé og kommandørkaptajn Andreas Gerner. Samtidig med at Konstruktionskommissionen bedømte de indsendte projekter, foretog den tillige i høj grad selve konstruktionen af skibe i denne periode. Barbés indkaldelse i 1740 viser, at man ikke mente, at de hjemlige begavelser var tilstrækkelige. Barbé kom dog snart i strid med Konstruktionskommissionen, bl.a. fordi han ikke ville give oplysninger om sine konstruktionsprincipper. I 1747 afskediges han. Efter de Thura blev kaptajnløjtnant F. M. Krabbe i 1758 fabrikmester. I sin tid som leder af skibsbyggeriet og især som konstruktør havde han store vanskeligheder med marinens daværende ledelse, som mente, at der skulle bygges mange og små krigsskibe, mens Krabbe holdt på, at der skulle bygges store, selv om det så kun blev få. Krabbe trak det korteste strå og blev i 1772 fjernet fra fabrikmesterposten.

I 1756 blev Herbst Holmens chef, og i denne forbindelse udarbejdedes en ny instruks for dette embede. Året efter bebudede Herbst, at han ville "indkomme med en Plan til en Konstruktions-skole og til en Mesters Antagelse ved samme, da han holdt fornøden, at det hidtil indrettede Ridse- og Modelkammer, hvor en Del unge Mennesker blev øvet i at forfærdige Tegninger og Modeller, blev til en saadan Skole indrettet".(17) Ifølge planen skulle unge under fabrikmesterens opsyn oplæres i at udfærdige tegninger og modeller og lære at bruge øksen ved tilhugning af træ til bygningen af skibe. Den 8.9.1757 blev planen approberet. Konstruktions-skolen blev afløseren for Ridse- og Modelkammeret. Ved Konstruktions-skolen aflejredes, som det havde været tilfældet ved Modelkammeret, en del modeller, arbejdstegninger og kopitegninger. Efter 1749 var indsamlingen af nye tilkomne approberede tegninger blevet fortsat under Holmens chef. Fra 1756 udvikledes derfor to store selvstændige samlinger af kort og tegninger på Holmen, nemlig Holmens chefs, der blev varetaget af Konstruktionskommissionen, og Konstruktions-skolens. Fra 1788 kendes en fortegnelse over de tegninger, som på dette tidspunkt lå på Konstruktions-skolen.(18)

Krabbes efterfølger som fabrikmester blev Henrik Gerner (søn af den ovenfor nævnte A. Gerner). Han var sammen med Ernst Wilhelm Stibolt i 1763 blevet elev hos fabrikmester Krabbe og auscultant i Konstruktionskommissionen. 1768-73 var Gerner og Stibolt skiftevis hver for sig på studierejse i England og Frankrig. Dette i øvrigt udmærkede uddannelsessystem for fabrikmesteremner havde dog den hage, at kun én af disse normalt kunne nå at blive fabrikmester. Da Henrik Gerner i 1772 blev kaldt hjem for at overtage posten efter Krabbe, følte Stibolt, at han var blevet forbigået. Efter Gernes konstruktion byggedes bl.a. 18 orlogsskibe og 11 fregatter foruden utallige mindre skibe og andre tekniske projekter. (19) Han stod dog ikke på nogen god fod med forgængeren Krabbe og ej heller med marinens daværende leder, overkrigssekretær Rosenkrantz. Disse to personer benyttede Stibolts utilfredshed og kritik til at genere Gerner mest muligt. Allerede i 1787 i en alder af kun 46 år døde Gerner af et apoplektisk tilfælde, forårsaget af de ærgrelser og den kritik, han var udsat for.

Henrik Gerner havde været involveret i adskillige kommissioner og projekter, og Admiralitetet forestod derfor registreringen af hans efterladte samlinger af arkivalier og tegninger. En del af tegningssamlingen blev udtaget og overdraget dels Søetatens Hoved-Archiv, dels "Modelkammeret eller Konstruktions-skolen kaldet på

Nyholm". Den resterende del blev overdraget Henrik Gerners to elever F. C. Hohlenberg og T. Jessen. (20)

Gerners efterfølger blev E.W. Stibolt. 1788 blev han fabrikmester ad interim, og i 1790 virkelig fabrikmester. Stibolt var 1775-95 lærer i skibsbygning ved Søkadetakademiet med enkelte afbrydelser på grund af studieophold i Frankrig. Stibolts tid som fabrikmester blev lige så brydsom, som den havde været for Gerner. Hohlenberg og Jessen kritiserede stærkt Stibolts konstruktioner i Konstruktionskommissionen, og efter at have fået bevilget afsked 12.2.1796 tog Stibolt livet af sig selv, stærkt deprimeret. Efter Stibolts konstruktion byggedes i alt til den dansk-norske flåde 4 orlogsskibe, 5 fregatter, 12 brigger, 1 kutter, 4 kongejagter, 1 defensionsfregat, 2 stykpramme og 11 skærbåde. Stibolt efterlod sig en samling af kort og tegninger på 371 numre, af hvilke Admiralitetet udtog 43, som indgik i Søetatens Hoved-Archiv. De resterende overlodes iflg. testamente til hans nevøer. (21)

T. Jessen døde allerede i 1789, og der var derfor ikke tvivl om, at Stibolts efterfølger ville blive Hohlenberg. Denne blev da også 12.2.1796, 31 år gammel, udnævnt til fabrikmester. Efter hans konstruktion byggedes 5 orlogsskibe, 19 fregatter, 3 brigger, 2 skonnerter, 7 stykpramme m.m. (22) Efter kun 8 års virke tog han sin afsked i 1803, syg og nedbrudt af overanstrengelse og anonyme angreb på hans konstruktioner. Et halvt år efter døde han som havnemester på de vestindiske øer. Hohlenberg, der havde overtaget store dele af Gerners efterladte papirer og tegninger, havde selv skabt sig en stor privat samling. Ved hans død overgik hele denne samling, den gerner sk - hohlenbergske, til Søetaten. Det siger sig selv, at samlingen indeholdt en lang række tjenstlige tegninger og dokumenter, som Hohlenberg havde ligget inde med. (23) samlingen lå i en række år hos Frederik VI, og først i 1827 indgik den egentligt i Arkivet. (24)

I årene efter Hohlenbergs afgang udnævntes ingen ny fabrikmester. Skibsbygmestrene på Konstruktionsskolen forestod under tilsyn af en kaptajnløjtnant Johansen skibsbyggeriet. Kontinuiteten og sagkundskaben sikredes gennem Konstruktionskommissionens kontrollerende virksomhed. En af Søetatens dygtige skibsbygmestre, der virkede i denne periode, var J. J. Pihl (1770-1835). Ved hans død afkøbte Admiralitetet hans store samling af tegninger, der blev fordelt mellem de forskellige relevante instanser på Holmen, således fik Konstruktionskammeret - som Konstruktionsskolen hed efter 1813 - og Søjhuset tildelt broderparten af samlingen. (25)

I 1814 udnævntes Andreas Schifter til fabrikmester, hvorved denne funktion genoptoges. Han kom i høj grad til at præge den flåde, der på ny skulle opbygges så at sige fra grunden af efter krigen 1807-14. Schifter gik først af som fabrikmester i 1846 og kom derved til at følge den egentlige sejlskibsæra til dørs. I Schifters periode udsendtes atter konstruktionskyndige sø-officerer på udenlandske studierejser. I flere tilfælde hjembragte de samlinger af tegninger og modeller til brug for Konstruktionskommissionens og fabrikmesterens overvejelser. (26)

Under Schifter foretoges til stadighed afleveringer af tegninger fra skibsbyggervirksomheden på Holmen til Søetatens Hoved-Archiv. Konstruktionskammeret, der senere benævnes Orlogsværftets Konstruktionskontor, vedblev dog fortsat at råde over en meget stor samling af arbejds-, studie- og kopi-tegninger. De samlinger, der er afleveret til Geheime- og Rigsarkivet i 1850, 1896, 1914 og 1945 kan derfor opdeles i 1) administrative samlinger, der består af tegninger indgået i Søetatens Hoved-Archiv (27) og 2) administrativt-tekniske samlinger, der har aflejret sig i forskellige tekniske eller specielle underinstanser samt 3) samlinger af privat eller ukendt proveniens.

I det følgende vil Rigsarkivets nuværende tegningssamlinger ved dettes 1. afd. Søetaten vedkommende blive beskrevet proveniensmæssigt, så vidt det er muligt.

DE ADMINISTRATIVE TEGNINGSSAMLINGER

Designation A, fol. reg. 137

Samlingen, der rummer ca. 2000 kort og tegninger, er afleveret fra Søetatens Hoved-Archiv i 1850 til Geheimearchivet, da de fleste af Søetatens arkivalier frem til 1750 blev afleveret. Samlingen omfatter de tegninger, der fra Holmen blev afleveret til Arkivet i 1749 (Holmens chefs 1. aflevering). Der var her for en stor del tale om kgl. approberede tegninger. Endvidere indgår i des. A følgende samlinger af privat eller halvofficiel proveniens afleveret til arkivet frem til 1784.

| | | |
|-------------|-----------------------|------------|
| 1742 (1749) | Benstrups samling | (400) stk. |
| 1742 | Lorens Lauesens saml. | (30) - |
| 1747 (1762) | Laurent Barbés saml. | 199 - |
| 1749 | A. Gerners saml. | 93 - |
| 1752 | P. Brochs saml. | 11 - |
| 1752 | P. Kønigs saml. | 43 |

| | | |
|------|---------------------------------|-------|
| 1756 | A. Turesens saml. | 21 - |
| | Mester Ludwigs saml. | 18 - |
| 1761 | Dumreichers saml. | 9 - |
| 1780 | Skibsbygmester Møltønders saml. | 131 - |

Årstallene i parentes angiver, hvornår de pågældende samlinger blev afleveret til Arkivet. Antallene i parentes angiver den oprindelige designations - altså før udtagningen.

I dag findes samlingen des. A opnoteret i en protokol, som er påbegyndt i forbindelse med afleveringer fra Arkivet til det i 1784 oprettede søkortarkiv. Titlen på protokollen er: "No. 1. Catalogus over de Tegninger og Charter samt Kobberplader, og nogle dertil henhørende Documenter som deels have tilhørt, deels endnu tilhøre og findes i Søetatens Archiv". Først i denne er anbragt en liste over "Teigninger og Charter etc., som i Følge Kongelig allernaadigst Resolution af 22de October 1784, og det Kongl. Admiralitets- og Commissariats Collegii, igiennem Admiralitets-Contoiret, udstædte Ordre til Hr. Etats-Raad Klingberg af 22de November 1784, ere afleverede fra Søetatens Archiv til det, under Hr. Capitain-Lieutenant Løvenørns Bestyrelse, nu allernaadigst oprettede Sø-Kaarts-Archiv". Det drejer sig om 433 kort. Derefter følger de tegninger og charter, "som tilhøre Søetatens Archiv", dvs. som befandt sig i Arkivet 1784-85. (28) Til fortegnelsen fra 1784-85 er der bag i protokollen et alfabetisk register, der kun dækker numrene indtil 1130. Des. A's protokol er frem til p. 172 kun ført på venstresiden, mens der på højresiden er afsat en gennemgående rubrik til "Anmærkninger, som Capt. Lt. Løvenørn har giort". Måske betyder dette, at Løvenørn har forestået en slags revision af samlingen ved Arkivet samtidig med indførelsen i protokollen.

I 1795 udbød en stor brand på Gammelholm. Pavillonon, der rummede Søetatens Hoved-Archiv lå i det brandhærgede område. Under forsøget på at redde tegningerne gik en del tabt, og mange er vel også ligefrem blevet flammernes bytte. Efter branden gik man i gang med at få fastslået, hvilke stykker, der var gået tabt, og disse blev i protokollen mærket med et "d" i margenen. Et "≠" betyder, at tegningen findes. Omkring 760 tegninger er gået tabt i forbindelse med branden.

Af private samlinger tilgået Søetatens Hoved-Archiv efter 1784-85 kan nævnes:

| | | |
|------|---|---------|
| 1796 | E.W.Stibolts saml. | 60 stk. |
| 1804 | Hohlenbergs saml. (delvis) | 181 - |
| 1805 | Rosenkrantz', Bernstorffs og Moltkes saml. | 20 - |
| 1827 | Hohlenbergs saml. (delvis) | 1850 - |

(fortsættes i næste nummer)