

OM UDLÆGNINGEN
AF DANMARKS ÆLDSTE FYRSKIB
PAA LÆSØ TRINDEL 1829

Af

Museumsdirektør KNUD KLEM

I Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var det danske Fyrvæsen undergaaet betydelige Forbedringer. Paa Initiativ af Generaltoldkammer og Kommercekollegiet kom Fyrene over paa Statens Haand — adskillige havde hidtil været i Privateje — og en Række nye Fyr blev opført, ligesaa vel som nye og forbedrede Fyrsystemer optoges. Der kom Fyr paa Nakkehoved og Kronborg, et Lampefyr indrettedes paa Thunø, et Blinkfyr paa Christiansø, Blusfyr ved Hammershus, paa Gedserodde og paa Fakkebjerg paa Langeland. Anholt Fyr blev forbedret, og det blev undersøgt, hvorledes man bedst og billigst kunde anbringe Fyr ved Ind- og Udløbene af Bælterne, af den holstenske Kanal, ved Flensborg, Sønderborg og andre Steder. Sjælen i alt dette var Kommandørkaptajn Poul Løvenørn, der paa dette som paa andre Felter med Kraft og Dygtighed virkede for Samfærdselsforholdenes Forbedring i vort Land.¹

Alle disse nye Fyr betegnede naturligvis væsentlige Forbedringer for Søfarten, hvad der selvsagt var af stor Betydning i en Periode, da Skibsfarten var stærkt voksende, men de var kun et Skridt i den rigtige Retning. De hjalp ikke stort overfor de talrige Grunde og Rev, som findes rundt omkring i de danske Farvande. Ved disse havde man hidtil ikke kendt anden Afmærkning end Tønder og Vagere, som var udlagt paa en

¹ A. Linvald: Kronprins Frederik og hans Regering 1797—1807. Kbh. 1923, pag. 279 ff.

Den af de danske Grunde, ved hvilken en effektiv Afmærkning var mest paakrævet, var den farlige Læsø Trindel. Den er beliggende 13 km N. t. Ø. for Syrodden, den østlige Pynt af Læsø og ligger netop paa Alfarvej for de Skibe, der gennem Øresund søger til og fra Østersøen. Den strækker sig fra N.V. til S.O. i en Længde af 28 m og med en Bredde af 22 m. Dybden paa den er 1,30—1,50 m. Siden 1561 havde der paa denne Grund været udlagt en Klokketønde, men da Vejrliget her hyppigt var meget stormfuldt, og Tønden derfor jævnligen sprængte sin Fortøjning, rummede den stadig en stor Fare for Sejladsen. Pasning og Tilsyn lod ogsaa nu og da meget tilbage at ønske.

Beliggende i et Farvand af international Betydning havde Læsø Trindel forlængst tiltrukket sig de søfarende Staters Opmærksomhed og blandt disse især England. I Slutningen af det 18. Aarhundrede stillede Englænderne Forslag om Oprettelse af et flydende Fyr paa Trindelen. Det vandt ikke megen Tilslutning hos de danske Myndigheder, men gav dog Anledning til, at Admiralitetet i Aaret 1800 stillede Forslag til Kongen om Nedsættelse af en Kommission.

I sin Forestilling af 15. Maj 1800 til Kongen angaaende dette Spørgsmaal skriver Admiralitetet: „Trindelen, en Grund ved Læsø, er af Sømænd erkendt som den farligste i Kattogat, fordi den løber langt til Søs og gør Farvandet smallest derimellem og Nidingen. Den har derfor til forskellige Tider givet Anledning til Forslag om flydende Fyr at ligge paa selve Grunden eller tæt derved for at vejlede den Søfarende, at undgaa den og den engelske Regering har sidst bragt dette Forslag i Bevægelse, som nu i de sidste 15 Aar har givet Anledning til adskillige Betæneligheder fra Ober-Lodserne: afd. Vice-admiral Lous² og nærværende Generaladjutant Løvenørn, hvilke Betæneligheder ligesom Resultaterne om det tilforn om denne Sag ventilerede have løbet ud paa: at flydende Fyr paa denne Grund er om ikke umulige at anbringe, saa dog udsatte

² For Lous' Vedkommende bl. a. udtrykt i en Betænkning af 12. Juli 1793.

for saa megen Risique, at man ikke kan stole paa dem paa den vanskelige Tid, nemlig naar Nætterne er lange og mørke, og naar Søen har Drivis. Faste Fyranlæg paa Skagen og Læsø er derfor foreslaaet at træde i Steden. Men Tanken nævnes endnu hos den engelske Nation om Muligheden af flydende Fyr paa Trindelen, og da i saa Fald den fortrinlige Nytte deraf er upaatvivlelig, saa fortjener denne Sag at behandles paa det udførligste af flere tænkende og erfarne Sømænd. Generaltoldkamret er ogsaa enig med os i allernaadigst at indstille til Deres Kongelige Majestæt at en Kommission maatte nedsættes“.

Kommissionen foreslaas sammensat af fem Søofficerer, mellem hvilke Kommandørkaptajn Løvenørn samt to Koffardifolk, Koffardikaptajnerne Kiølsen og Krøyer. Forslaget vandt Kongens Bifald. Ved Resolution af 16. Maj nedsattes Kommissionen med den foreslaaede Sammensætning. Den skulde bedømme Muligheden af at anlægge et flydende Fyr ved Trindelen „eller hvorledes faste Fyr kunde i andet Fald gøre samme Nytte“.

De af Admiralitetet anførte Betæneligheder var øjensynlig ikke i Mellemtiden blevet mindre. For der kom intet Resultat ud af Kommissionen, i hvert Fald ikke i Retning af et flydende Fyr. Formentlig har man stadig været bange for, at det vilde blive vanskeligt at holde Fyrskibet paa sin Station i det vanskelige Farvand.

Englænderne pressede dog stadig paa. I det hele taget havde de i høj Grad deres Opmærksomhed henvendt paa gennem forbedrede Fyranstalter at sikre de Farvande, hvor de engelske Skibe færdedes i stort Tal. Sammen med Franskændene havde de saaledes foranlediget, at det gamle Oldtidsfyr, Herkulestaarnet ved Coruna i Spaniens nordvestlige Hjørne i 1797 paany blev tændt til Sikring af Sejlsadsen i Atlanterhavet. Paa samme Maade maatte de ogsaa være interesserede i at forbedre Forholdene for den livlige Trafik gennem de danske Farvande. Da Danmark under Krigen 1807—14 slukkede de danske Fyr, saa Englænderne sig nødsaget til selv at oprette Fyr visse Steder for at støtte deres egne Operationer. Ved Skagen saavel som ved Anholt stationerede de Fyrskibe. Ved

Anholt udlagde de en gammel Fregat, „Proselyte“, og da denne blev skruet ned af Isen i Marts 1809, valgte de at bemægtige sig Øen for at holde Fyret brændende fra Taarnet i Land fremfor at forsøge en ny Udlægning paa det udsatte Sted.³

Endnu hvilede Sagen en halv Snes Aar, men nu var den efterhaanden blevet moden til Løsning. Baade Admiralitetet og Generaltoldkammer og Kommercekollegiet, under hvilket Fyrvæsenet sorterede, tog den op med større Energi end før. Et skriftligt og med egenhændige Underskrifter forsynet Tilbud af 26. April 1826 fra 153 Skibskaptajner, som jævnlige passerede Sundet, om at yde $\frac{1}{4}$ Penny pr. Register Ton i Afgift fra den Dag, Fyret blev tændt, virkede naturligvis yderligere fremmede. Nogen større Tillid til, at et Fyrskib i det lange Løb vilde være en god og tilstrækkelig Foranstaltning, var dog ingenlunde opstaaet. I en Betænkning af 19. Januar 1827 udtaler Chefen for det danske Fyrvæsen, Kanal-, Havne- og Fyrinspektør, Kommandørkaptajn Henne, saaledes, at han maatte betragte et flydende Fyr paa Trindelen alene for at være af alt for indskrænket Nytte og en farlig Vejledning for de Søfarende, hvorimod han maatte anse et saadant Fyr i Forbindelse med et fast Fyr paa Læsø som den hensigtsmæssigste Vejledning og en uskatterlig Velgering mod de Søfarende.

Til Belysning af Sagen nedsatte Kongen efter Kommercekollegiets Forestilling ved Resolution af 13. Marts 1827 paany en Kommission, bestaaende af Kommitteret i Generaltoldkammer og Kommercekollegium, Etatsraad Thonning, Major v. Prangen i Ingeniørkorpset, Søetatens Fabrikmester, Kaptajn Schifter, Direktøren for Søkortarkivet, Kaptajnløjtnant Zahrtmann, samt Kammersekretær under Kommercekollegiet, Kammerraad Wedel og med sidstnævnte som Sekretær. Det blev paalagt Kommissionen at udarbejde Forslag til samt Overslag over en Fyrindretning paa Læsø i Forbindelse med et flydende Fyr paa Trindelen. Det var i og for sig bemærkelsesværdigt, at Henne ikke blev Medlem af Kommissionen, da han jo var

³ Hans Hjorth: Engländerne paa Anholt 1809—1814. Kbh. 1907, pag. 18 f.

Fyrvæsenets Leder. Forklaringen er utvivlsomt den, at han i den førnævnte Skrivelse af 19. Januar udtrykkelig havde udtalt, at han ikke forstod sig paa at bedømme Konstruktions-tegninger af Skibe. Han havde dog tænkt sig, at han i Stedet maatte fremkalde en Betænkning fra en privat Skibsbygmester, ligesom han foreslog, at Major v. Prangen blev anmodet om at udtale sig om nogle allerede foreliggende Tegninger til et Fyrtaarn, udført af Løvenørn. Nu blev Major v. Prangen altsaa Medlem af Kommissionen. Hennes Standpunkt til Sagen som Helhed var iøvrigt velkendt. Man ønskede utvivlsomt heller ikke at lade en privat Skibsbygmester faa Indflydelse paa Sagen. Kommissionens skibsbygningskyndige Medlem var Fabrikmester Schifter.

Kommissionen ønskede først og fremmest en Opmaaling foretaget af Trindelen. Desuden vilde den ogsaa gerne vide „om ualmindelige lokale Tilfælde fordre særegne Anstalter“. Til Opmaalingen var det Hensigten at benytte en af Generaltoldkamrets Krydsjagter. Den konstituerede Krydskontrollør, Premierløjtnant Tetens, var først udset hertil, men da han erklærede, at Tiden for Opmaalingen ikke nærmere kunde opgives, idet man maatte opholde sig paa Stedet i længere Tid for at benytte paakommende, egnet Vejrlig og han desuden kun kunde love det paalagte Hverv udført brudstykkevis, hvis ikke Krydsjagtens egentlige Opgave helt skulde stilles i Bero, opgav man Tanken om at bruge ham.⁴ Efter Forhandling med Admiralitetet fik Premierløjtnant Aschehoug i Stedet paalagt Hvervet. Han udførte det i Sommeren 1827, og Admiralitetet meddeler d. 11. Okt. sine Udgifter i Sagen. Aschehougs Udlæg var 445 Rdlr. 48 Sk. rede Sølv og 330 Rdl. 49 Sk. Sedler og Tegn. Efter en vedlagt Taksationsforretning beregnede man sig tillige for Slitage og Forbrug af Instrumenter m. v. en Sum af 21 Rdl. 81 Sk. rede Sølv. De begærede lokale Oplysninger meddeltes af Tolderen paa Læsø, Krigsraad Stockfleth. Han

⁴ Det var det i 1824 oprettede Krydstoldvæsens Opgave ved Hjælp af Toldkrydserne at føre Tilsyn med alle Kyster for at forhindre Smuglerier. Krydstoldvæsenet hørte under Generaltoldkammer og Kommercekollegiet.

opgiver Maal og Beliggenhed for Trindelen som foran anført og meddeler nærmere om Bundforholdene. Trindelens Hovedbestanddel er groft Sand tæt belagt med Sten af Middelstørrelse. Mod SO., S. og SV. var Grunden opstigende fra 5 Favne til $4\frac{1}{2}$ à 5 Fod ved daglig Vande, desuden dybner den i SO. pludselig fra et lille Rev, for hvilket Vageren staar. Paa nordre Side var Grunden ikke saa jævnt affaldende med Trindel-fladen. Omkring Trindelen var der groft Sand og Grus med store Sten. Han omtaler desuden den store Fare fra Isen om Vinteren og er som Henne af den Opfattelse, at et Fyrtaarn paa Læsø vilde være nødvendigt. Hvis Fyrskibet i de ofte rasende Storme drev bort fra Station, eller det paa Grund af Drivis var nødsaget til at søge Havn, kunde Fyret i Fyrtaarnet straks tændes. Et saadant Fyrtaarn burde opføres paa det vestligste af de to paa Stenbanken Nord for Østerby projekterede Punkter, der ligger 10 Alen 17 Tommer over daglig Vandhøjde og danner den solideste Stengrund. Senere paa Sommeren ønskede Kommissionen flere lokale Oplysninger af Krigsraad Stockfleth, hvorved han blev anmodet om at tage til København. Til Belysning af Datidens Rejseforhold skal nævnes, at især Tilbagerejsen blev meget besværlig for ham. Han tog med et Sejlskib fra København til Hals, men da han herfra hverken kunde faa Vogn til Sæby eller Baad til Læsø, maatte han tage videre med Skibet til Aalborg og med Vogn fra Sundby naa frem til Sæby, hvor en kontrær Vind holdt ham fangen i 8 Dage. Resultatet blev, at hans Rejse blev paa ialt 19 Dage, hvilket med Diæter og Rejsepenge beløb sig til 88 Rdl., en Sum, hvis Størrelse han er noget ængstelig for, men dog til sin Glæde faar refunderet uden Ophævelser fra Kollegiet.

Med Hensyn til Fyrets Karakter var der forskellige Problemer at faa klareret. Man vidste, at der i England var eksperimenteret med Gasfyr, og gennem Generaltoldkamret og Departementet for de udenlandske Sager udbad man sig nærmere Oplysninger om de engelske Erfaringer hermed. De fremsendes i en Skrivelse af 2. Jan. 1828 fra den engelske Gesandt i København, William Wynn, til Udenrigsminister, Grev Schimmelmann. Sagen var blevet forelagt den engelske Fyradmini-

stration, Corporation of Trinity House, men denne fraraadede stærkt Anvendelsen af Gas. Fordelene herved var ikke store nok, dels var Gassen ikke økonomisk, dels var der forbundet megen Usikkerhed og Risiko med dette Belysningsmiddel, saaledes at det vilde være nødvendigt at have Olielamper parat i Reserve. Et Forslag i Sommeren 1826 fra „The London Portable Gas Compagny“ om at anvende Gas i Fyrskibene ved Themsens Munding og ved den nye Fyrstation ved „The Nose“ var derfor efter Overvejelse blevet afslaaet, fordi det var dyrere end Olie. Kun Fyret ved Holyhead Harbour, ved Workington Harbour og „The small green Light at the Chain Tier“ var forsynet med Gas.

Disse og mange andre Spørgsmaal ikke mindst vedrørende Fyrskibet blev grundigt overvejede af Kommissionen. Hen paa Foraaret var denne færdig med sit Arbejde, og under den 19. Maj afgaves Betænkning. Desværre synes denne saavel som adskillige andre af de i Sagen vekslede Skrivelser ikke bevaret. Heldigvis findes dog Kanal-, Havne- og Fyrkontorets Journal og Kopibøger endnu i Rigsarkivet. Kopibøgerne rummer den fuldstændige Ordlyd af alle fra Kontoret udgaaede Skrivelser, og lykkeligvis er i Journalerne alle indgaaede Skrivelser fyldigt refererede, ligesom Journalerne har Paategning om Kollegiets Stilling til de drøftede Problemer, saaledes at man kan danne sig et Overblik over Begivenhedernes Forløb. Paa disse Protokoller, saavel som paa en Række Sager vedrørende Trindelens Fyr i Aarene fra 1819 til 1838 samt paa nogle Papirer, hidrørende fra Finansminister Møsting, er nærværende Fremstilling baseret.

Kommissionens Betænkning omfatter Forslag og Overslag saavel til en Fyrindretning paa Læsø som til et flydende Fyr ved Trindelen, hvad der jo ogsaa var blevet paalagt den. Det fremgaar desuden af den senere Brevveksling, at det ogsaa var Kommissionens egen Anskuelse, at begge disse Fyrindretninger var nødvendige. Da det havde været Hensigten at bringe Fyret i Orden til Foraaret 1829, maatte Kommissionen udtale, at den ikke mente, at det kunde lade sig gøre at faa Taarnet opført inden Vinteren, derimod vilde det være hensigtsmæssigt

til Fremme af Arbejdet i det kommende Aar, om der i Løbet af Sommeren 1828 indkøbtes og overskibedes Materialer til Læsø og gjordes saa mange Forberedelser som muligt til Byggeforetagendet. Derimod kunde et Fyrskib bygges og udlægges paa Station endnu samme Efteraar, hvis det snart blev bestilt paa et privat Værft, og hvis Fremstillingen af Fyrlygterne blev overdraget til Mekanikus Repsold i Hamborg.⁵ Kommissionen gjorde tillige opmærksom paa, at det vilde være nyttigt, om en Baake blev opført paa Nordre Rømer, da et saadant Mærke vilde sikre Farten mellem Læsø og Trindelen.⁶

Hvad Fyrskibet angik, antog Kommissionen efter de Under søgelser, som den havde ladet foretage, at dette kunde holde sig paa sin Station, hvis det blev udlagt paa den sydøstlige Side af Trindelen, og naar det blev lagt for to 3000 Punds Ankre, forbundet med en Jernkæde af $1\frac{1}{4}$ Tommes Jernkæder, der førtes ud fra Skibet fra dets Klyds. Det foresloges, at Skibet blev udlagt paa Station i Begyndelsen af Marts, og at det blev inddraget d. 21. Dec. Som Overvintringshavn ansaa Kommissionen Helsingør velegnet. Københavns Havn eller jyske Havne burde kun søges under særlige Omstændigheder. Med Kommissionens Betænkning fulgte Tegninger og Overslag til Skibet, og det anbefaledes, at Skibet blev bygget i København. Fyrlygten foresloges anbragt paa den agterste Mast. Paa denne Maade var man i Stand til at skelne Fyret fra Niddingens to Fyr. Selve Fyrindretningen foresloges anbragt paa en Ring om Masten. Der burde være 9 Stykker Fyrlygter med argandisk Lampe og Reverber, anbragt 20 Fod over Vandfladen. Det foresloges at gøre Skibet kendeligt om Dagen ved et rødt Flag fra Toppen. I taaget Vejr burde der ringes med en Klokke. Det foresloges endvidere, at Skibets Besætning kom til at omfatte en Skipper, en Styrmand, en Tømmermand, fem Matroser, en Kok og en Dreng. Skipperen burde antages af Fyrvæsenet, mens det passende kunde overlades til Skipperen at hyre den

⁵ Herhjemme var man ukendt med Fremstillingen af saadanne Sager, hvorimod Mekanikus Repsold var fortrolig med Fabrikationen heraf.

⁶ I 1843 fandtes her et Dagmærke, bestaaende af et lille muret, rundt Taarn af Form som et Skilderhus.

øvrige Besætning, dog ikke paa kortere Tid end et Aar. Som Hyre foresloges til Skipperen 40 Rdl. om Maaneden, til Styrmanden 24 Rdl., til Tømmermanden og Kokken hver 12 Rdl., til Matroserne 10 Rdl. og til Drengen 6 Rdl. maanedlig. Plejen og Kosten om Bord, mente Kommissionen, maatte rette sig efter Reglementet for Flaadens Skibe, efter hvilket Mønster man havde udarbejdet et særligt Reglement. Naar Besætningen efter Tur var i Land, foresloges 16 Skilling i Dagpenge for Mandskabet, 32 Skilling for Skipperen og Styrmanden.

Det maatte anses for det hensigtsmæssigste, at Skibet ikke havde Proviant inde for mere end en Maaned ad Gangen, og at Forraadet iøvrigt blev opbevaret paa Læsø under Fyrinspektørens Omsorg. Der medfulgte ligeledes en Instruks for Skipperen. Blandt andet foresloges det at paalægge denne ved Bortgangen fra Skibets Station at paastikke Ankerkæden et Mærke under Vandet, ligesom Fyrinspektøren ved det faste Fyr burde instrueres om, nogle Dage før Skibet paany kunde ventes tilbage at lade Kæden eftersøge og afmærke ved en Bøje.

Kommissionen foreslog desuden indrettet et fast Fyr paa Læsøs Østkyst 80 Fod over Vandfladen. Det fremgaar af Indstillingen, at man tidligere havde tænkt sig Opførelsen af to Taarne, et vestligt og et østligt; denne Tanke forlades nu, og det enlige Taarn foreslaas anbragt paa Stenbakkens vestlige Del, paa det Sted, hvor det vestlige Taarn var paatænkt. Denne Grund var velegnet og tilstrækkelig fast, ligesom den laa 19 à 20 Fod over daglig Vande. Kommissionen redegjorde for sine Undersøgelser med Hensyn til Gasbelysning, men som det af de medsendte Bilag — formentlig Brevvekslingen med den engelske Gesandt — fremgik, var der saa store Betæneligheder forbundet med denne Belysningsmaade, at Gasbelysning maatte anses for utilraadelig. Et Blinkfyr vilde være det bedste; fremfor et Reverberfyr foresloges anvendt Linsefyr af Fresnels Konstruktion, idet hele Lyset her samledes i en Lampe med fire koncentriske Væger. Denne Konstruktion maatte ligeledes anses for praktisk, da man fra Fyrtaarnet om Natten kunde signalisere Fyrskibets Fraværelse fra dets Station ved at blænde to ved hinanden liggende Linser, hvorved der fremkom en aldeles

mørk Mellemtid; om Dagen kunde man give Underretning om Fyrskibets Fravær ved at hejse et rødt Flag fra Fyrtaarnet. En Tegning til dette medsendtes, udført af Major v. Prangen. Der var tilføjet en Tegning til et Hus for Opbevaring af Fyrskibets Fornødenheder og til Sygestue for dets Besætning. Til Fyrets Betjening ansaa Kommissionen Kvinder for bedst egnede, og det vilde være rigtigst i Lighed med Fyrskibet at lade Inspektøren antage og lønne Fyrpasserne. Paa denne Maade kunde Fyrinspektørens Lønning ikke sættes lavere end 1000 Rdl. Sølv aarligt samt fri Bolig og Græsning saavel som frit Brændsel og Lys. Til sin Tid vilde man ved denne Aflønning kunne spare Udgiften til Besørgelsen af Vagervæsenet, der androg ca. 350 Rdl. aarlig, naar den daværende Tolder fratraadte, da Vagervæsenet burde kombineres med Fyrvæsenet. Maaske kunde der ogsaa opnaas Besparelser, hvis man til sin Tid forenede Fyrinspektørtjenesten og Tolderembedet.

De Udgifter, der var forbundne med Gennemførelsen af alle disse Forslag, var ligeledes beregnede af Kommissionen. Man mente, at Bygning og Indretning af Fyrskibet vilde andrage 36920 Rdl. rede Sølv, mens de aarlige Driftsudgifter budgetteredes til 5785 Rdl. rede Sølv. Landfyrets Installation antoges at ville koste 73.421 Rdl. rede Sølv, af hvilket Beløb det fresnelske Fyrapparat alene vilde omfatte 12.300 Rdl. De aarlige Udgifter vilde her blive 2700 Rdl., hvoraf Olieforbruget ved den fresnelske Lampe, der ansloges til 6000 Pund, vilde koste 1150 Rdl. aarlig. De samlede Udgifter til begge Fyrinstallationer vilde saaledes andrage 109.341 Rdl. rede Sølv, de aarlige Driftsudgifter tilsammen ca. 8425 Rdl.

De Summer, der her var Tale om, var efter Datidens Forhold meget store, ikke mindst i den fattige Tid, Landet efter Krigen med England var kommet ind i. Da Udlægningen af et Fyrskib desuden var noget helt nyt, som af mange mødtes med stor Skepsis, var det kun naturligt, at Kollegiet maatte underkaste Sagen en indgaaende Drøftelse, inden man bragte den frem i en Forestilling til Kongen, hos hvem Afgørelsen skulde træffes. Kollegiet ønsker nærmere Oplysninger om det forsvarlige i Fyrskibets Udlægning. I sit Svar d. 19. Maj 1828

udtalte Kommissionen, at den var af den Opfattelse, at af Naturbegivenheder vilde kun Isdrift kunne tvinge Fyrskibet fra dets Station, ligesom det kun ved et Fyrskib vilde være muligt med Nøjagtighed at markere selve Trindelens Belliggenhed. I Stationstiden maatte Trindelen derfor anses for forsvarligt afmærket. I Tiden fra 21. Dec. til Begyndelsen af Marts, da Skibet var inddraget, var Faren for Skibsfarten ganske vist størst, men efter Middeltal de sidste fire Aar passeredes Sundet i Januar og Februar kun af 125 Skibe. Hvis der ogsaa om Vinteren skulde gives Advarsel for Trindelen, kunde det næppe gøres bedre end ved et fast Fyr paa Syrodden, hvilket tillige til alle Tider vilde være af megen Nytte for de nordgaaende Skibe. For de sydgaaende vilde Fyret kun være nødvendigt under Skibets Fraværelse fra Stationen, og Fyrtaarnet vilde ligeledes kunne signalisere Fyrskibets Fravær eller Tilstedeværelse. Saafremt der blot skulde tages Hensyn til Trindelen, vilde et Fyrskib alene være en forsvarlig Vejledning i de fire Femtedele af Aaret, i den øvrige Tid vilde der overhovedet ikke være nogen Vejledning, hvorimod Landfyret paa den farligste Aarstid, da Fyrskibet ikke var udlagt, vilde være den eneste mulige, skønt mindre fuldkomne Vejledning for Trindelen.

Sagen blev nu indbragt for Kongen. Han fulgte foreløbig den første Del af Kommissionens Forslag om Bygningen af et Fyrskib til Udlægning paa Trindelen. I et kongeligt Reskript af 12. Aug. 1828 til Udenrigsministeren refereredes hele Fyr-sagen, opstaaet „for at opfylde det Ønske, som den engelske Regering ved sin herværende Gesandt har ladet ytre“. Kongen har besluttet, at et Fyrskib skal udlægges paa Trindelen. Omkostningerne vil blive 37.000 Rdl. i Anskaffelse samt 5800 Rdl. i aarlig Drift, men nye Udgifter kan ventes. Kongen har dog næppe større Tiltro til Varigheden af et saadant Fyr paa dette farlige Sted, idet han fortsætter: „Saafremt dette svømmende Fyr i flere Aar skal vedvare, vil det være nødvendigt, at efter de første Par Aars Forløb et nyt Fyrskib bygges for at kunne afløse det førstbyggede, medens dette erhoder fornøden Hovedreparation“. Hertil vil yderligere medgaa 37.000 Rdl. Saafremt

der ligeledes skulde laves et fast Fyr paa Læsø, vil det efter Kommissionens Beregning koste 74.000 Rdl. Sølv og 2700 Rdl. aarligt. Det vil med Rente af Kapital for Fyrskibet blive aarlig 8800 Rdl. samt yderligere 5000 Rdl., hvis det faste Fyr kommer med. Hvorvidt Kongen vil bestemme sig til det sidstnævnte beror for Størstedelen paa, om der er Udsigter til, at vore Finanser kan faa en Godtgørelse herfor, hvilket den engelske Regering har antydnet vil kunne ske fra den fremmede Skibsfart, „Thi i modsat Fald maatte det maaske findes nødvendigt at blive staaende ved det første Forsøg, som Vi nu for Tiden have besluttet at skulle foretages“. Reskriptet sluttet med en Ordre til Udenrigsministeren om at forhandle om Sagen med Finansminister Møsting og med Generaltoldkamret og Kommercekollegiet og til derefter at indlede det fornødne for at opnaa Tilsagn om en saadan Forhøjelse af Fyrafgifterne af den fremmede Skibsfart.

Samme Dag udgik et tilsvarende Reskript til Finansminister Møsting. Gennem Aarene havde denne været Kongens gode Støtte og den af Ministrene, hvis Raad Kongen lagde størst Vægt paa. I Reskriptet gives der Møsting Ordre til at fremkomme med Forslag om, hvorvidt Udgifterne til Fyrskibets Anskaffelse forskudsvis skulde afholdes af Finanskassen eller af Øresunds Toldkasse. Samtidig tilkendegav Kongen Møsting, at denne Udgift saavel som de aarlige Udgifter til Fyrskibet skulde søges dækkede med en passende Forhøjelse i det Bidrag til Fyrafgiften, som hidtil var blevet erlagt af fremmede Skibe, ligesom Kongen anmodede Møsting om at fremskaffe en Oversigt over Indkomsterne fra Fyrafgiften. Til det første Spørgsmaal havde Møsting Svaret paa rede Haand. Han foreslog, at Forskudet maatte udredes af Finanskassen. Dels hørte nemlig alle de øvrige Udgifter under Finansdeputationens Ressort, hvorfor ogsaa den paatænkte Forøgelse i Fyrafgiften, „om den allernaadigst bifaldes“, vil indflyde i Finanskassen, dels vilde Udbetalingen og Rigtighedsholdelsen dermed simplificeres. Møsting har da ogsaa allerede truffet Foranstaltninger til, at Summen foreløbig og indtil Kongens Befaling indløber, anvises paa den kgl. Zahlkasse. Angaaende Fyrafgif-



Maleri paa Frederiksborgmuseet: Portræt af Statsminister J. S. v. Møsting.

tens Forhøjelse havde Møsting meddelt sin Opfattelse til Udenrigsministeren og til Chefen for Generaltoldkammer og Kommercekollegiet og efter indbyrdes Forhandling vilde de tre Herrer fremkomme med Indstilling til Kongen. Forøvrigt kunde Møsting ikke være i Tvivl om de øvrige Herrers Standpunkt, idet det fremgik af den Redegørelse, som Reskriptet af 12. Aug. 1828 havde affødt. Denne Redegørelse findes bevaret i Mø-

stings Papirer i Rigsarkivet, hvor den under Betegnelsen „Nota“ ligger som Bilag i Sagen om Læsø Trindels Fyr.⁷

Fra gammel Tid var Foranstaltninger til Fremme af det danske Fyrvæsen — som Fyretablissementer andetsteds i Verden — udgaaet som Resultat af Forhandlinger med fremmede Magter, som havde stillet Krav herom, og hvorved disse Magter indgik paa, at de dermed forbundne Udgifter skulde betales af en Afgift for Skibsfarten.

De paa Skibsfarten i de danske Farvande hvilende Fyrafgifter var af forskellig Karakter. De omfattede dels Afgiften ved Øresunds- og Strømtoldvæsenet, dels en Afgift, der oppebæres ved alle Toldsteder. Den førstnævnte Afgift var af gammel Dato. Den gik helt tilbage til det officielle danske Fyrvæsens ældste Tid, da Frederik II i 1561 oprettede Fyr paa Skagen, Anholt og Kullen. Udgiften hertil dækkedes ved en Afgift paa Skibene i Sundet. Denne Fyrafgift omtales Tid efter anden senere bl. a. i en Traktat af 1647. Bestemmelsen gik videre i Handelstraktaten mellem Danmark og Nederlandene af 15. Juni 1701, i hvilken det hedder i § 31: „For at forekomme Ulykker, skal Tønderne, Fyrene og Vartegnene herefter tilbørlig vedligeholdes. Og om derved har været nogen Efterladenhed, saa vil Kongen derom lade gjøre al tilbørlig Anstalt. Iligemaade skal der lægges en ny Tønde paa Trindelen med en Klokke paa, hvorimod Fyrings- og Vartegns-Pengene saalænge denne Tractat varer, skal betales efter Tractaten af 1647, nemlig 4 Rdl. af et ladt og 2 Rdl. af et baglastet Skib, som af gammel Tid har været brugeligt. Men begieres, at nogen nye Fyrer eller Vartegn maatte opsættes, da skal derom handles i Særdeleshed“.⁸ Efter denne Størrelse, beregnet i Spe-

⁷ Møstings Bidrag til Sagen fremgaar ikke af de fra Kanal-, Havne- og Fyrkontoret bevarede Arkivalier. Ved velvillig Oplysning fra Arkivar Harald Jørgensen er Forfatterens Opmærksomhed blevet henledt paa Møstings Papirer. Disse findes i Finansdeputationens Arkiv under Betegnelsen Møstings Forestillinger med originale kgl. Resol. 1828—29. Oplysningerne denne Sag vedrørende findes under Datoen 11/2 1829.

⁸ Schou: Register over de kgl. Forordninger og aabne Breve II, 1795, pag. 36.

cier, oppebares Afgiften fremdeles af alle Fartøjer med Undtagelse af de mindre danske og norske og svenske Skibe.

I den „Nota“ over Fyrafgifternes Indkomster, som Møsting efter kgl. Ordre fik fremskaffet fra Generaltoldkammer og Kommercekollegium oplyses det, at Fyrafgiften i Sundet og Bælterne efter et Middeltal af de sidste ti Aar havde indbragt et aarligt Beløb af 77.405 Rdl. Repræsentativer eller efter Middeltkurs 63.367 Rdl. Sølv. Af dette aarlige Beløb skulde Udgiften afholdes ved de Fyr, som særlig er oprettet til Søfartens Tarv til og fra Østersøen, nemlig Skagens og Anholt samt Fyrene paa Kysterne af Skaane, Halland, Blekinge og Bohuslen. Ifølge Traktaten af 27. Maj 1660 § 6 fik Sverige for disse sidstnævnte Fyrs Vedligeholdelse en aarlig Refusion af Øresunds Fyrpenge, der beløb sig til 7000 Rdl. Sølv. Omkostningerne ved Skagens og Anholt Fyr var efter ti Aars Middeltal 10936 Rdl. Sølv aarlig, ialt et Beløb af 17.936 Rdl. Sølv. Fradrages dette Beløb fra den ovennævnte Indkomst, fremkommer et Overskud paa 45.431 Rdl. Sølv. Hvad angaar den paatænkte Forhøjelse i Afgiften i Anledning af Læsø Trindels Fyr, maa det vel hævdes, siger Kollegiet, at dette Fyr fornemmeligst vil være til Gavn for Søfarten. Da der skal forhandles i Særdeleshed om Oprettelsen af nye Fyr, vil en Forhøjelse ganske vist være i Overensstemmelse med Traktaten. Englænderne har jo ogsaa tilbudt en Forhøjelse, men en Forhøjelse skal i hvert Fald forhandles, og en saadan Forhandling vil næppe falde vel ud, naar de fremmede Magter erfarede Størrelsen af det aarlige Overskud. At Englænderne har erklæret sig villige til at forhøje til Fordel for dette Fyr, er ingen Garanti for, at alle andre Magter gør det samme, og det vil være krænkende for de betalende, om nogen nægtede. Danmark har desuden ikke Magt til at gennemtvinge en Forhøjelse, og det kan ikke nægte at fortsætte med Fyrets Vedligeholdelse, naar blot en Nation betaler, men det kan slukke Fyret, hvis det anlægges uden Erstatning. En Forhøjelse vil tillige medføre Forhandlinger med de fleste europæiske Hoffer, og det vil „endogsaa vække indbyrdes Conferencer, hvilket Kollegiet nu, som stedse forhen maa finde saa meget mere betænkeligt, som Forlangendet, ikke mindst

hos nogle Hoffer, vilde finde megen Modstand“. Danmark havde desuden Erfaring for, at en saadan Forhøjelse ikke optages med Velvilje. Da man efter Bygningen af Nakkehoved Fyr og Lampefyrets Indretning paa Kronborg ved Forordningen af 26. Dec. 1771 forhøjede Fyrpengene i Sundet og Bælterne med en Fjerdedel, nægtede de fremmede at betale Afgiften. Denne ophævedes derfor ved Plakat af 27. Aug. 1772, og begge Fyrene blev paany slukkede, indtil de ved den almindelige Organisation af Fyrvæsenet i Danmark atter tændtes i Aaret 1800 mod, at Udgifterne søgtes erstattede ved Erlæggelsen af den almindelige Fyrafgift. „Efter Kollegiets Formening er det, hverken fra de politiske Forhold, hvori Danmark angaaende Øresundstolden staar til de handlende Nationer, ønskeligt, eller i finansiel Henseende nødvendigt at forhøje Fyrpengene i Sundet og Bælterne“. Selvom det blev befalet, at den fuldstændige Fyrindretning paa Læsø og Læsø Trindel skulde udredes af Fyrpengene i Sundet og Bælterne, vilde dette vel formindske Overskudet med 8485 Rdl. Sølv efter Kommissionens Overslag, men der vilde dog være et „surplus“ paa ca. 37.000 Rdl. Sølv, og det kunde ogsaa antages, at de nævnte Fyranlæg vilde forøge Farten gennem Sundet ikke ubetydeligt paa Grund af, at man kan regne med færre Uheld og mindre Assurancepræmie. Samtidig med at Fragten derved vilde billiggøres, vilde Fyrpengene stige.

Men ved Siden af Fyrpengene i Sundet og Bælterne, der tog Sigte paa Trafiken til og fra Østersøen, var der ogsaa en almindelig Fyrafgift. Den var affødt af den førnævnte omfattende Organisation og Opbygning af Fyrvæsenet, som havde fundet Sted fra Slutningen af det 18. Aarhundrede. Efter at det tidligere vestindisk-guineiske Rente- og Generaltoldkammer — det her omtalte Kollegiums Forgænger — havde fremsat Forslag om en Forbedring af Fyrindretningerne omkring Danmarks og Norges Kyster, resolverede Kongen paa Forestilling af 18. Dec. 1799 fra Kollegiet, at der til Dækning af Omkostningerne efter Lastedrægtigheden skulde paalægges alle Skibe, som indkom til eller udgik fra indenlandske Toldsteder, en almindelig Fyrafgift. Som Grundlag for Beregningerne over

Afgifternes Størrelse lagdes Statskassens aarlige Udgifter til Fyrenes Drift samt 4 % i Rente af et Kapitalbeløb, der fremkom ved til Anlægsudgifterne for de bestaaende Fyr at lægge den budgetterede Anlægssum for de projekterede Fyranlæg med en Tilføjelse af 2 % af dette samlede Beløb til Bygningernes Vedligeholdelse. Hertil lagdes endvidere Fyrfunktionærernes aarlige Lønninger og andre visse eller formodede Udgifter.

Disse Udgifter androg for et Antal af 9 danske Fyr, der ansattes til 34.508 Rdl. og 6 norske, der beløb sig til 13.706 Rdl. ialt 48.214 Rdl. eller rundt regnet 50.000 Rdl. Det maa dog i høj Grad bemærkes, at blandt de 9 danske Fyr befandt sig netop det projekterede Fyr paa Læsø og paa Trindelen, som dengang budgetteredes til 9568 Rdl. Fra den nævnte Sum af 50.000 Rdl. fradroges imidlertid Beløbet for Skagens og Anholt's Fyr, der jo paaahvilede den særlige Fyrafgift i Sundet og Bælterne, samt to norske Fyr med ialt 17.342 Rdl. Resten — 32.658 Rdl. — var den Sum, som skulde søges indvundet ved Fyrafgiften. En foretagen Undersøgelse viste, at der i Aaret 1797 i Danmark og Norge var ind- og udklareret Skibe med en samlet Lastedragtighed af 580.480 Kommercelæster. Naar Afgiften blev fordelt paa disse, vilde den blive ca. 6 Skilling pr. Læst.⁹ Kollegiets Forestilling vandt som nævnt Kongens Bistand, og ved Forordning af 24. Nov. 1802 blev Afgiften paalagt alle Skibe fra 1. Jan. 1803 at regne, dog ikke med det nævnte Beløb ensartet af alle Skibe, men efter en stærkt graderet Skala.¹⁰ Skønt Afgiften i Fredstid rundeligt erstattede Udgiften til Fyrene, blev den dog paa Grund af Krigen og for at dække Udgifterne til Havneanlæggene ved Humlebæk og Fladstrand ved Forordning af 2. April 1810 forhøjet med et 50 %'s Tillæg, som fremdeles blev erlagt. Fyrafgiftens Størrelse paa det her behandlede Tidspunkt var bestemt ved Forordningen af 28. Maj 1825, hvorved det oprindelige Beløb til Lettelse for Skibsfarten deltes mellem Skib og Ladning, men selv med denne Fordeling fik Afgiften nogle Forhøjelser, omend de var ret ubetydelige. Efter den af Kommercekollegiet

⁹ En Kommercelæst svarer til 2 Register Tons.

¹⁰ Schou: Anf. St. XIII, Kbh. 1801, pag. 516 f.

vedlagte Oversigt indbragte Fyrafgiften ved det almindelige Toldvæsen efter ti Aars Middeltal aarlig 63.825 Rdl. rede Sølv og 2441 Rdl. Sølv eller 2947 Rdl. Sedler. De til Fyrenes Vedligeholdelse medgaaede Udgifter, som paaahvilede disse Indtægter, androg, ligeledes beregnede efter et Middeltal for 10 Aar, ialt 11.191 Rdl. rede Sølv og 12.330 Rdl. Sedler eller 9830 Rdl. Sølv. Efter denne Beregning gav Fyrafgiften, efter at samtlige Udgifter til Fyrvæsenet var fradraget, saaledes et gennemsnitligt Overskud paa 45.245 Rdl. rede Sølv aarlig. Med den Størrelse, Handel og Søfart paa dette Tidspunkt havde, ansaas dette for en meget forsigtig Beregning. Overskudet vilde yderligere stige efter Gennemførelsen af en Række Besparelser og Forandringer ved Stenkulsfyrene, som var paa-tænkt, men som endnu ikke havde kunnet udføres af Mangel paa fornøden Kapital. Kollegiet regnede med, at Kongen, naar han efter disse Oplysninger havde erfaret, at ikke alene Omkostningerne til det projekterede Fyranlæg paa Læsø, men til-lige 6 % i Renter og Afdrag paa Anlægssummen allerede var medtaget i Beregningen for den almindelige Fyrafgift, vilde befale, at der ikke gennemførtes nogen Forhøjelse af Afgiften. Man maatte ogsaa tage i Betragtning, at Statskassen i de sidste 25 Aar forskudsvis havde oppebaaret ca. 137.000 Rdl. Endelig erklærede Kollegiet som sin Anskuelse, at selv om Udgifterne til Gennemførelsen af Læsøprojekterne ikke i Forvejen havde været medregnet i Fyrafgiften, maatte en Forhøjelse af denne fraraades nu, „da Søfarten verserer under saa uheldige Omstændigheder, at den meget mere trænger til Lettelser, hvilket ogsaa var det Formaal, Forordningen af 28. Maj 1825 havde.“

Tilslut opstiller Kollegiet følgende samlede Beregninger over Fyrvæsenets gennemsnitlige aarlige Indtægter og Udgifter ud-regnet efter de sidste ti Aar.

Indtægterne beløber sig til:

fra Øresunds og Strømtoldvæsenet	77.405 Rdl. Repr.
fra det almindelige	
Toldvæsen	63.825 Rdl. rede Sølv, 2.947 Rdl. Repr.
Ialt	63.825 Rdl. rede Sølv, 80.352 Rdl. Repr.

Udgifterne omfattede:

Til Skagen og Anholt Fyr	5.437 Rdl. rede Sølv,	6.879 Rdl. Repr.
Refusionen til Sverige for de svenske Fyr	7.000 Rdl. rede Sølv,	
Til de øvrige Fyr . .	11.191 Rdl. rede Sølv,	12.330 Rdl. Repr.
Ialt	23.628 Rdl. rede Sølv,	19.209 Rdl. Repr.
hvorefter Overskuddet gennemsnitlig i 10 Aar havde andraget aarlig . .	40.197 Rdl. rede Sølv,	61.143 Rdl. Repr.

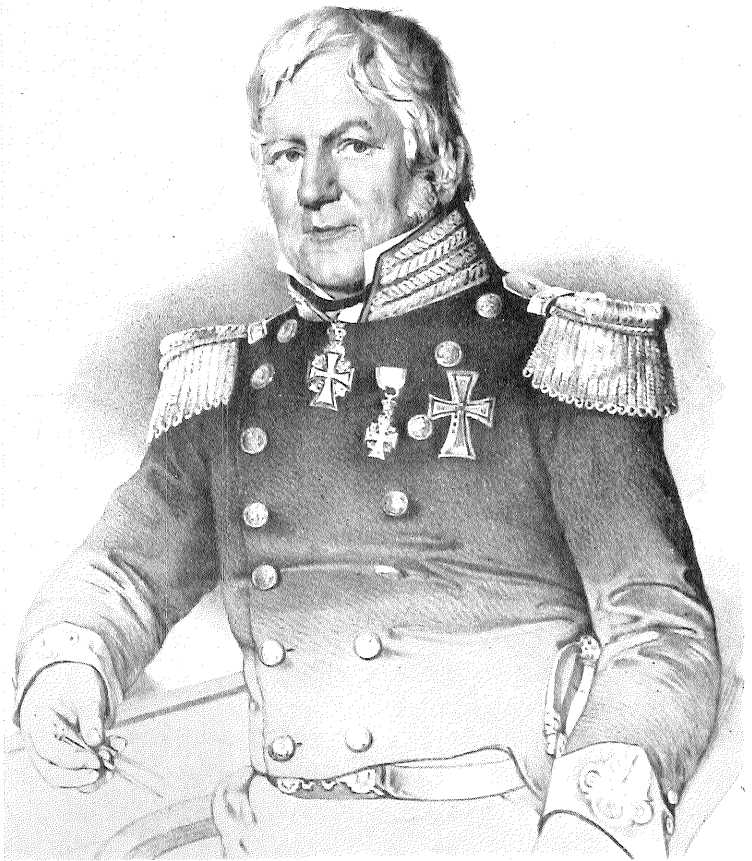
Denne „Nota“ fra Generaltoldkammer og Kommercekollegiet har stor Interesse ikke alene til Oplysning om den foreliggende Sag, men tillige til Belysning af Fyrvæsenets hele Udvikling og Arbejde. Nu som under Frederik II blev Fyrinstallationerne indrettet efter Pres fra den internationale Søfart og navnlig fra de Regeringer, hvis Skibe især passerede de danske Farvande. Som før skete det for Midler, som Søfarten selv ydede, og det hændte dengang, ligesom det kan hændes i vore Dage, at en indirekte Afgift indbragte mere end beregnet og væsentligt mere end de Formaal krævede, til hvis Gennemførelse Afgiften var paalagt. At der var forløbet mere end et kvart Aarhundrede siden Fyrafgiften af 1802, i hvilket Udgiften til de projekterede Fyr paa Læsø var medregnet, uden at Projekterne var bragt til Udførelse, skyldtes naturligvis hovedsageligt de onde Aar efter 1807, men kunde dog nok være praktiseret i de gyldne Tider forinden. At det ikke var sket, maatte vel have sin Aarsag i den almindelige Afslappelse i Reformarbejdet, som havde givet sig til Kende, efter at de store sociale Foranstaltninger i Bondereformernes Tid var blevet gennemført. Det var endog nærmest gaaet i Glemme, at de Forhandlinger om Bidrag til nye Fyranlæg, som Traktaten af 1701 forudsatte, var udelukket efter de Forudsætninger, der laa til Grund for Forordningen af 24. Nov. 1802 om en almindelig

Fyrafgift. At Kommissionens Medlemmer og andre af Foregangsmændene indenfor Kommercekollegiets Administration gerne ønskede Sagen gennemført i fuld Udstrækning nu og uden yderligere Krav til Søfarten, er der ingen Tvivl om. Det store Spørgsmaal var nu blot, om Rigets Finanser taalte, at saa store og kostbare Foranstaltninger blev truffet. Det er bemærkelsesværdigt, at man havde haft Opmærksomheden henvendt paa Gennemførelsen af visse Besparelser indenfor Fyrvæsenet, men at man ikke havde kunnet sætte dem i Værk, fordi de medførte Anvendelsen af Kapitaler, som ikke havde kunnet sættes ind. Det er den gamle Historie om, at Livet er ekstraordinært dyrt at leve for den fattige, fordi han ikke har Raad til at indsætte den Kapital, der kan bringe hans Udgifter ned paa forholdsmæssigt samme Niveau som den velhavendes. Læsøsgagens Akter afgiver et Vidnesbyrd om, hvilke Foranstaltninger, man gerne ønskede iværksat, men hidtil ikke havde kunnet gennemføre. Det var de aabne Kulblus med deres store Brændselsforbrug i en Række danske Fyr, som tyngede Udgiftssiden saa stærkt. Læsøsgagen gav Anledning til, at dette Spørgsmaal paany blev taget op. Planerne gik ud paa at anvende 30.000 Rdl. Sølv paa Fyrvæsenet at udbetale dette med 10.000 Rdl. aarlig i Perioden 1831—33. For disse Penge vilde man i 1831 indrette Lampefyr paa Skagen, Anholt og Nakkehoved og i 1832 ved Hammeren, Gedser og paa Fakkebjerg. Hertil vilde medgaa de 20.000 Rdl., som skulde foreligge til Udbetaling i disse to Aar, men samtidig vilde opnaas en aarlig Besparelse i de seks Fyrs Brændselsforbrug paa 7000 Rdl., ligesom 700 Rdl. aarlig vilde indvindes ved Fyrenes Pasning. De følgende 7 Aar tænkte man sig aarligt at anlægge et nyt Fyr, der projekteredes til 7000 Rdl. hvert, det tiende Aar paatænkte nye Forbedringer og nye Lamper ved Kronborg og Thunø Fyr. I Løbet af en saadan Tiaarsplan vilde man ved Anvendelsen af en saa relativt ringe Sum som 30.000 Rdl. og de deraf følgende meget store Besparelser i Driften kunne modernisere seks Fyr og nyopføre syv, hvilket naturligvis vilde betyde en kolossal Udvikling af det danske Fyrvæsen. En væsentlig Del af denne Plan blev gennemført, omend med Forsinkelser.

Foreløbig havde man imidlertid nok at gøre med Overvejelserne angaaende Læsø. Efter de af Kommercekollegiet forelagte Oplysninger fra Finansminister Møsting ikke i Tvivl om, at det vilde være umuligt at stille Krav om en Forhøjelse af Fyrafgiften. I en Skrivelse til Udenrigsministeren, Grev Schimmelmann og til Præsidenten i Kommercekollegiet, Gehejmestatsminister Sehested, giver han Udtryk for denne Opfattelse og tilføjer, at det vil være uheldigt at paaføre Skibsfarten nye Udgifter nu, da denne efter en Aarrækkes Tilbagegang endelig paany var i Fremgang. Det vilde heller ikke være passende at kræve mere, saalænge Fyrafgiften giver saa stort Overskud, blot fordi der opstod nye Udgifter. Saadanne Afgifter burde heller ikke opfattes som almindelige Statsindtægter. Ligesom for Udenrigsministeren var ogsaa for Møsting det politiske Moment vigtigt. Det vilde være et højst betænkeligt Skridt overfor de øvrige Magter. Hensynet til Øresundstolden og Frygten for den Harme mod denne, som paany vilde finde Udtryk i de „indbyrdes Konferencer“, man vilde foranledige, maatte være afgørende.

Med disse Overvejelser havde Møsting imidlertid kun taget Stilling til Udgifterne til Fyrskibet. Overfor det faste Fyr havde han store økonomiske Betænkeligheder. Skulde dette „imod Forventning“ opføres, maatte en Forøgelse af Fyrafgifterne paa en eller anden Maade blive nødvendig, hvorfor han henstillede til Udenrigsministerens Bedømmelse „om ikke en Forøgelse af Fyrafgiften kunde, om den endog ikke straks finder Sted, dog forbeholdes i det Svar, der gives den engelske Gesandt“. I sin Opfattelse af Fyrafgifterne som værende ikke almindelige Statsindtægter var han altsaa trods deres store Overskud ikke konsekvent. Han bøjede af af Hensyn til den almindelige økonomiske Situation.

Det var nu besluttet at bygge et Fyrskib. Tegningerne dertil var allerede udført ved Kommissionens Foranstaltning og fremsendt samtidig med Kommissionens Betænkning. Konstruktionen skyldtes Fabrikmester Schifter. Et Fyrskib var jo hidtil ukendt paa dansk Grund, men Schifter var dog ikke uden Oplysninger om andre tilsvarende Konstruktioner. Man havde



Litografi efter Maleri af C. A. Jensen: Portræt af
Fabriksmester Schifter.

gennem den engelske Gesandt i København foranlediget Tegninger fremsendt til det engelske Fyrskib paa Galloper Banke udfor Themsens Munding, ledsaget af Oplysninger om Bekostningen ved dette Fyrskibs Bygning, og der er næppe Tvivl om, at disse er blevet anvendt. Desværre er hverken Gallopers eller

Trindelens Fyrskibs Tegninger bevaret blandt Sagens Akter, ligesom det heller ikke paa anden Maade hidtil er lykkedes at fremskaffe Tegninger til Fyrskibet. Kommissionen havde foreslaaet Skibet bygget i København. Man forespurgte da paa en Række københavnske Værfter, om de kunde levere Fyrskibet, der skulde være færdig til Udlægning paa sin Station i Marts 1829. Det var Brødrene Tutein, der var Bestyrere af forrige Bodenholms Skibsværft, Grosserer Jacob Holm, Kaptajn og Skibsværftsejer H. Krøyer samt Skibsbygmester og Skibsværftsejer L. Larsen. Af disse var kun Grosserer Jacob Holm villig til at paatage sig Arbejdet. Han tilbød at bygge Skibet for en Sum af 36.400 Rdl. Sølv excl. Fyrapparatet. Desuden tilbød Skibsværftsejer R. Clausen i Nakskov sig som Bygmester til Skibet. Han havde rigeligt med godt Egetømmer fra Christianssædes Skove af samme Art, som Admiralitetet fik sammesteds fra, men skønt han mente, at han kunde bygge billigere end de københavnske Værfter, tog man ikke Hensyn til hans Tilbud.

Grosserer Holms Bud ansaas for rimeligt. Fabrikmester Schifter havde, som det jo fremgik af Kommissionens Betænkning, anslaaet Udgifterne til 36.920 Rdl., i hvilket Beløb Fyrapparatet ganske vist var beregnet til 2300 Rdl., men Admiralitetet fandt Holms Sum billig og mente, at Søetaten i hvert Fald ikke var i Stand til at paatage sig Bygningen for et mindre Beløb, naar Materialet skulde være af første Klasse.

Kollegiet havde forlangt Tilbudene specificerede. Holm anførte følgende Poster:

Skibets Bygning med behørig Kobberbolte, Metalspiger, Jernknæer, Forboltning med alt Smedearbejde, som vedkommer Skibets Skrog og Indretninger med Tømmermands- og Snekkerarbejds løn efter fremlagt Tegning og Op-gave, samt dertil hørende Master, Rundholter, Spil etc. samt et 20 Fods og et 16 Fods Fartøj med Master og Aarer komplet og behørig malet for ... 19500 Rdl. rede Sølv.

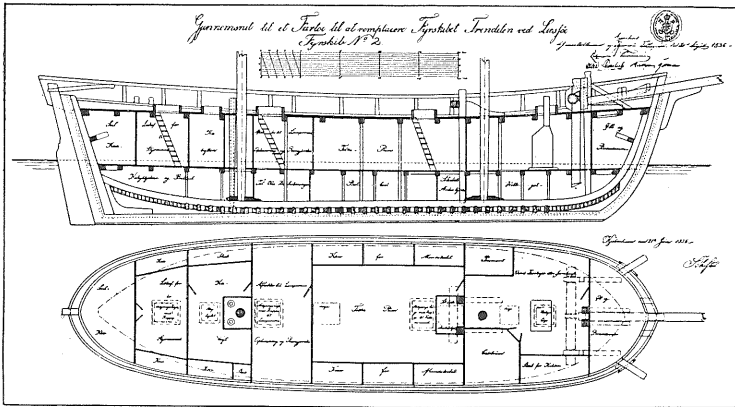
2. Kobberforhudningen med Arbejds- løn.....	3700 Rdl. rede Sølv.
3. Tovværket med Sjoerverpenge ved Tiltakling	2400 Rdl. „ „
4. Sejldugen med Arbejdslø, Kom- passer, Flag og Sejl til en 20 Fods Baad.....	1300 Rdl. „ „
5. Blokkedrejerarbejdet	400 Rdl. „ „
6. 4 Jernankre med Træstokke	600 Rdl. „ „
7. 1 Jernanker kæde med 11 L. Jern	900 Rdl. „ „
8. 32000 \bar{u} Ballastjern	1500 Rdl. „ „
9. 2 Klydsrør, en muret Kabys, en Metalklokke, 2 Stkr. 3 \bar{u} -dige Ka- noner, Stole, Køkkentøj, Patent- glas, Fadeværk, en Haandsprøjte, en Pumpe etc.	900 Rdl. „ „
10. Til Fortøjning paa Stationen 2 Jern Skibsankre á 3000 \bar{u} Stykket med Træstokke. 2 Kæder af 15 L. Jern á 15 Favne til at fastgøre i Heksen i Fortøjningskæderne at indtage gennem Klydsene	5200 Rdl. „ „
Tilsammen	36400 Rdl. rede Sølv.

Da Holm var ukendt med Indretningen af Fyrapparatet, kunde han ikke opgive, hvad dette vilde komme til at koste, men i Tilfælde af, at Skibets Bygning blev overdraget til ham, skulde han med Fornøjelse besørge det efter Kollegiets Anvisning paa det allerbilligste paa vedkommende Steder. „Jeg bruger tillige Frihed at gøre det høje Collegie opmærksom paa, at jeg har tørre og gode Materialier liggende og kan saaledes paabegynde Arbejdet straks, i Fald det gunstigst maatte resolvere at overdrage mig Udførelsen af ovenmeldte og har kun at forsikre, at der hos mig ikke vil blive set paa Smaating.“

Sin Betaling haabede han at faa paa de sædvanlige Betin-

gelder: en Tredjedel, naar Skibet var rejst i Spanter, en Tredjedel ved Stabel afløbningen og en Tredjedel ved Afleveringen.

Kollegiet indstillede, at man sluttede Kontrakt med Grosserer Holm om Bygningen af Skibet for det nævnte Beløb, hvilket Kongen billigede. Tilsynsførende under Skibets Bygning blev Konstruktøren, Fabrikmester Schifter, samt Skibsbygmester Sørensen paa Holmen og Fyrinspektøren, Kommandør-



Gennemsnit af Fyrskib Nr. 2. 1836. Fyrvæsenets Arkiv.

kaptajn Henne. Den daglige Leder af Arbejdet var Skibsbygmester P. Jørgensen paa Holms Plads. Da Grosserer Holm i April 1829 umiddelbart forud for Søsætningen forespurgte Generaltoldkamret om Skibets Navn, og da han selv senere benævner det „Trindelen“, maa det formodes, at Skibet officielt havde modtaget dette Navn.

Skibet var af solid Konstruktion, udført af det bedste Materiale. Da Tegningerne dertil ikke er bragt for Dagen, er det naturligvis umuligt med Bestemthed at sige, hvorledes det har været indrettet. Der er dog Grund til at tro, at det ret nøje svarer til Fyrskib No. 2, der ligeledes blev konstrueret af Fabrikmester Schifter, og som blev bygget faa Aar efter, i 1837. Det havde som sin Forgænger to Master. Under Dækket fandtes mellem Masterne et stort Folkerum med 12 Køjer, 6 i hver

Side i to Etager. Nedgangen til dette Rum laa agten for Fokkemasten. Bag Folkerummet laa et Aflukke til Opbevaring og Rengøring af Lamper, under hvilket fandtes et Rum til Opbevaring af Olien. I Agterskibet laa Skipperens Kahyt med Køje og diverse Skabe, agten for den igen Styrmandsrum med to Køjer samt agterst en Sejlkøje. I Forskibet fandtes et Kedelrum samt Kabyssen, hvortil allerforrest sluttede sig et Rum til Øl og Brændevin. I forskellige Rum over Skibets Bund fandtes foruden det nævnte Olierum en Række Rum for Ballasten, for Skibets Ankerkætting, samt agter en Kahytskælder. Store var Lokaliteterne ikke for Besætningen og navnlig heller ikke for det tekniske Arbejde om Bord.

Selve Fyrinstallationen, og hvad dertil hørte, indkøbtes som nævnt hos Mekanikus J. P. Repsold i Hamborg. Den transporteredes til København i en lille Blankeneseskude „Twey Gebrüder“, Kaptajn Ulrik v. Rigen, og omfattede følgende Genstande:

- En Jernpolygonramme, let aftagelig og med Ring og Kæder til Lanternernes Ophængning,
- 20 Kobberlamper med kardansk Ophængning og Reverberer,
- 20 Reservespejlglasruder til Lamperne,
- 400 Lampeglas, betegnet „Glasskorstene“,
- 1500 Lampevæger,
- 1 Daase Polerpulver,
- 2 Sakse,
- 2 Pinzetter,
- 1 Oliekeddel af Kobber til Olieforraadet,
- 2 Kedler til Lampernes Paafyldning med Olie,
- 1 Raadyrskind til Polering,
- 336 Potter Rapsolie, af hvilke 20 Potter medgik til Forsøg.

Den nævnte Polygonramme var beregnet til Ophængning af Fyrlamperne. Den sluttede omkring Masten og kunde hæves og sænkes langs denne. Det viste sig nødvendigt at konstruere nogle Særinstallationer for at faa Installationen til at virke

hensigtsmæssigt. Omkring Skibets Stormast, paa hvilken Fyrapparatet skulde anbringes, var der forskellige Ting, der hindrede Rammen i at gaa til Dæks, saasom Pumper, Lugekarme etc. Det var derfor nødvendigt at udføre en Repos med en Trappe paa begge Sider af Masten, tæt ovenfor Sejlbommen, og saaledes indrettet, at den nemt kunde opsættes og nedtages igen, naar Skibet forlod sin Station. Reposen skulde tjene Rammen til Hvilested, naar Fyrapparatet var nedfired for Indsættelse og Udtagelse af Fyrlamperne. Fabrikmester Schifter udarbejdede desuden en Tegning til Anbringelse af Hanger, Talje og et Krøbelspil til Fyrapparatets Ophaling og Nedfiring. For at der skulde blive saa lidt Spillerum som muligt mellem Polygonrammen og Masten, maatte Rammen indvendigt forsynes med Spiralfjedre af Længde som Polygonrammens Højde. De var polerede og indrettede til at glide i False i Skinner, der i dette Øjemed var anbragt paa Masten. Skinnerne fastgjordes rundt om Masten paa en Træbeklædning. Alt dette tjente til at hindre Polygonrammen i at dreje sig under Op- og Nedhalingen. Af Hensyn til Polygonrammens Form maatte der være 10 Skinner, hver paa ca. 20 Fods Længde og af en Tykkelse, der var bestemt af, at Spillerummet under Op- og Nedhalingen skulde være saa lille som muligt.

Mens Skibet var under Bygning, rejste man Spørgsmaalet om Skipper og Besætning. Til Posten som Skipper mødte 6—7 Ansøgere, alle Folk, der som Skippere eller Styr mænd havde faret adskillige Aar til Søs. Blandt disse udmærkede sig især en Mand, som hed Jens Johannes Heinn. Han havde faret til Søs i 36 Aar, i engelsk Søjteneste havde han som „second master“ været med til at efterse det førnævnte engelske Fyrskib, der var stationeret ved Galloper, havde siden ført det private Bjergningsfartøj, „Husum“, som havde været stationeret ved Dragør. Blandt hans mange Anbefalere berømmede en af hans tidligere Kaptajner ham for hans sjældne Sømandskonduite og Aandsnærverelse „i knevne Tilfælde“, ligesom han roste ham for Paalidelighed, god Orden og Kommando. Han blev da ogsaa antaget af Kollegiet i April 1829 og assisterede straks fra sin Ansættelse ved Fyrskibets Ekvipering. Han skulde lønnes med

40 Rdl. om Maaneden, hvortil kom 16 Rdl. maanedlig som Bidrag til Kahytshold udover Mandskabskosten, et Beløb, som ogsaa blev ydet Styrmanden. Den øvrige Besætning antoges af Skipperen. Den omfattede Styrmanden, en ung Københavner, der hed Frederik C. Smith, en Kok ved Navn Kubel, en Tømmermand, to „Fyrmænd“, tre Matroser og en Dreng. Hyren blev for alle som efter Kommissionens Forslag. Forhyringen voldte nogen Vanskelighed, da Fyrskipper Heinn gennem Generaltoldkamret anmodede Admiralitetet om Fritagelsen for Søjtenesten for nogle af de Folk, han vilde antage, men fik pure Afslag, da Admiralitetet var af den Opfattelse, „at der til Fyrapparatets Behandling og Pasning i bemeldte Skib vist næppe behøves saadanne Matroser af den højere Befarenhed, som derimod udfordres til de kongelige Krigsskibe“. Skipperen fik da hyret nogle andre Folk, som han ogsaa blev godt tilfreds med, bortset fra en enkelt, som viste sig at være befængt med Fnat, hvorfor han senere maatte sende ham til Aalborg i Skibets Kragejolle, hvorefter han i hans Sted fik en anden duelig Mand fra Hals.

De to Fyrmænd var særligt betroede Folk. Til Pasningen af Fyret, Rengøringen og Fyldningen af Lamperne samt Pudseningen af Spejle og Glas skulde disse to særligt udvælges blandt de mest behændige af Mandskabet. Det skulde være deres Pligt udelukkende at tage sig af disse Funktioner samt af Lampernes Omskiftning om Natten. En af dem skulde derfor altid være nærværende om Natten mod at fritages for al anden Nattevagt. Inden Skibets Afgang til Station skulde de derfor have Undervisning i alt, hvad der vedkom Lampernes og Fyrapparatets Behandling og Renholdelse.

Det var ikke tilladt Besætningen at have Samkvem med noget forbisejlende Skib, undtagen dette var nødstedt. Fyrinspektør Henne vilde gerne have denne Bestemmelse lempet, men fik ikke Medhold heri. Derimod henstillede han til Kollegiet, at Skipper og Styrmand fik Paalæg om at sørge for, at Mandskabet saavidt muligt holdtes i regelmæssig Beskæftigelse og i fornøden Bevægelse for at undgaa Skørbug og andre Sygdomme. De burde derfor have Lov til at fiske baade fra Fyr-

skibet og dets Fartøjer, ikke alene til eget dagligt Brug, men ogsaa til Nedsaltning og Tørring, men under den Betingelse, at de under optrækkende Uvejr i god Tid begav sig om Bord igen. Disse Regler blev gennemført. Hverken Dag eller Nat maatte Skibet være uden Mandskab paa Dækket. Saalænge Fyret brændte, maatte der aldrig være mindre end to Vagthavende og om Dagen i det mindste en Mand, som holdt fornøden Vagt og Udkig.

Det var ikke uden Vanskelighed at skaffe fornøden Mad til Besætningen om Bord paa et Skib, der stedse laa fast og aldrig naaede Havn. Til Vandbeholdningen hørte oprindelig en Tønde til 8 Tønder Vand, leveret af Skibsbyggeren, men da man mente, at dette var for lidt, idet det var nødvendigt at have Vand til 6 à 8 Ugers Forbrug, blev der anskaffet endnu en Vandtønde af samme Størrelse. Det var et Problem, hvordan man skulde skaffe godt Smør til Fyrskibet. Toldinspektør Stockfleth blev forespurgt, om der fra Læsø kunde skaffes ca. 42 Pund om Maaneden. Det kunde der ikke; derimod kunde der leveres godt Smør fra en paalidelig Mand i Sæby til en Pris af 14 eller 16 Skilling pr. Pund, en Fjerding pr. Maaned eller i mindre Kvanta. Det maatte være fra de bedre Bøndergaarde, ikke fra Herregaardene, der vilde have 26 Skilling pr. Pund. Dengang var den danske Smørproduktion af langt ringere Kvalitet end i vore Dage. Bedst var Smørret fra Herregaardene med deres større og mere regelmæssige Produktion, fra Bøndergaardene var det ofte daarligt og lidet holdbart. Det bestemtes da, at Fyrskibet skulde have sin Smørforsyning til den første Maaned med sig, og at Heinn fik Bemyndigelse til siden at indkøbe Smør paa den nævnte Maade.

Skibets Proviant blev iøvrigt udleveret fra Søetatens Proviantgaard, hvorefter der senere fra Generaltoldkamret skete Afregning med Admiralitetet. Man benyttede Søetatens Spisereglement, og Provianten for 10 Mand i de første syv Maaneder, indtil Stationstiden udløb d. 21. Dec. 1829, omfattede følgende Madvarer:

1 Sk \bar{u} 12 l \bar{u} røget Flæsk pr. Sk \bar{u} ¹¹	44	Rdl.	72	Sk.	ialt	71	Rdl.	58	Sk.
1 Sk \bar{u} 8 l \bar{u} saltet Oksekød pr. l \bar{u} ¹¹	2	„	17	„	ialt	60	„	92	„
15 l \bar{u} Lammekød pr. Td.	16	„	32	„	ialt	17	„	48	„
6 l \bar{u} Smør pr. Td.	44	„	14	„	ialt	18	„	88	„
1 Td. 1 Sk \bar{u} 4 Ottk. Byg- gryn ¹¹ pr. Td.	4	„	53	„	ialt	5	„	39	„
2 Td. Ærter pr. Td.	2	„	22	„	ialt	4	„	44	„
2 Td. 5 l \bar{u} fint haardt Brød pr. Td.	7	„	5	„	ialt	17	„	61	„
9 Td. 5 l \bar{u} ord. haardt Brød pr. Td.	4	„	50	„	ialt	42	„	91	„
18 Td. 4 Dalers Øl pr. Td.	4	„	32	„	ialt	78	„		
170 Potter Brændevin pr. Pot			26	„	ialt	46	„	4	„
24 Potter Eddike pr. Pot...			17	„	ialt	4	„	24	„
5 Ottk. Lyneborg Salt pr. Td.	11	„			ialt			50	„
16 \bar{u} Svedsker pr. 100 \bar{u}	11	„	82	„	ialt	1	„	86	„
80 \bar{u} Sirup pr. 100 \bar{u} ...	9	„			ialt	7	„	19	„
Ialt						377	Rdl.	32	Sk.

Da Fyrskibet naturligtvis ikke om Bord kunde rumme al denne Proviant, maatte der skaffes Udveje herfor i Land. Oprindelig havde det været Tanken, at der skulde have været Proviantrum m. m. for Fyrskibet i samme Kompleks som det projekterede faste Fyr, men da dette ikke blev til noget, købte man for en Sum af 150 Rdl. til dette Brug et Hus i Østerby, som tilhørte Toldinspektør Stockfleth. Det havde ogsaa været Tanken at indrette en Sygestue, men efter Kommissionens Forslag besluttede man at bemyndige Skipperen til i det enkelte Tilfælde at skaffe Husly og Pleje for den syge i Land.

¹¹ 1 Skippund (Sk \bar{u}) havde 20 Lispund (L \bar{u}) á 16 \bar{u} .

1 Tønde = 8 Skæpper = 32 Fjerdingskar = 64 Ottingkar.

Iøvrigt blev de syge ogsaa sendt til Hospitaler i Land, bl. a. til Øresundshospitalet i Helsingør.

Kort Tid, før Fyrskibet var ekviperet, afgik dets Fortøjning til Skibets Station. Den omfattede to svære Ankre og en lang Kætting, hvortil Fyrskibets egen Fortøjning skulde befæstes. Fortøjningen transporteredes paa en af Flaadens Nordbaade, anført af Skipper Ravn. Det var en hel Ekspedition under Ledelse af Kaptajnløjtnant Aschehoug og med Deltagelse af Fyrskibsfører Heinn og tre Mand af Fyrskibets Besætning. Udlægningen fandt Sted d. 15. Juni og udførtes tilfredsstillende. Ved Hjælp af to Baade fra Læsø og Nordbaadens egen Besætning lykkedes det Aschehoug at faa Ankrene anbragt i en passende stiv Fortøjning paa det Sted, han efter sin Opmaaling i 1827 havde anbefalet Kommissionen, og som denne ogsaa havde foreslaaet. Det laa omtrent 2000 Alen i Syd, 69° Øst fra Trindelen paa haard Sandbund og i en Dybde af 7 Fod ved daglig Vande. Nordbaaden havde ikke haft nogen Bøje eller Bøjereb med, hvormed Aschehoug kunde markere Stedet, skønt han i Forvejen havde anmodet herom. Da det gode Vejr imidlertid maatte benyttes, brugte han, hvad han havde for Haanden, og nedlagde da OSO Vageren ved Trindelen i Kættinernes Sammenføjninger, saaledes at man ved at optage denne i Vagertovet kunde ophale Heksen. Vageren og dens Trosse var i god Stand, men skønt det paa denne Aarstid var yderst sjældent, at Vageren drev bort, henstillede Aschehoug dog til Kollegiet, at man skyndte sig meget med Udlægningen af Skibet, da der kunde indtræffe noget uberegneligt. For at sikre Fyrskibet bedst muligt mod Storme af NNV havde Aschehoug udlagt Fortøjningen i en Linie ONO—VSV, for at begge Ankrene kunde bære, naar en saadan Storm kom op, som erfaringsmæssigt gav den sværeste Sø paa Trindelen.

Den megen Omtanke og Omhu var dog forgæves. Den 2. Juli indberettede Krigsraad Stockfleth fra Læsø, at Vageren var borte, skønt han d. 30. Juni havde set den paa Plads, og da der ingen Storm havde været, formodede han, at svenske Fiskere havde forsøgt at lette Vageren og derved havde brækket Stammen.

Hen i Juli Maaned var Fyrskibet færdigekviperet og klar til Afgang, ca. 4 Maaneder senere end beregnet. Den 11. Juli Kl. 8 Morgen kastedes Fortøjningerne paa Holms Plads. Skibet blev varpet gennem Knippelsbro og op gennem Havnen, stod Kl. 14½ ud gennem Bommen og ankrede Kl. 15 tværs for Trekroner. Den følgende Dags Morgen Kl. 4 lettede Fyrskibet, satte Sejl og gik for en sydøstlig Vind mod Helsingør, som passeredes Kl. 10. Ved Middagstid var man ved Nakkehoved, og den 13. om Morgenen fik man Læsø i Sigte. Det var Regn og tyk Luft, og Skibet slingrede meget paa Grund af sin store Last. Det havde jo 6 Maaneders Proviant og 3 Maaneders Vandbeholdning om Bord. Kl. 9½ gik man for Anker paa 4½ Favne Vand, hvorpaa der løsnedes Skud for Lodsens, der kom om Bord, desværre med Meddelelse om, at Vageren i Fortøjningen var borte. En større Eftersøgning begyndte nu, foretaget af Fyrskibet selv med Støtte af to Baade fra Læsø med 10 Mands Besætning under Anførsel af Stockfleth. Arbejdet var forgæves. Fortøjningen kunde ikke findes. Der blev siden af Fyrskibet og af andre energisk ledt efter den med Dræg og Strygetove, en Ducør blev udlovet til den, der fandt den. Arbejdet var vanskeligt, da Tovværk og Dræg sprængtes i den urene Bund. I Begyndelsen fortøjedes Fyrskibet da ved Hjælp af sin egen Fortøjning, og en Maaned senere fik det fra København et brugt Anker og en brugt Kætting, og fra d. 12. Aug. laa det vel fortøjet paa sin Station. Iøvrigt var det gaaet meget godt hidtil. Vejruderne havde været venlige, og trods den mangelfulde Fortøjning var Skibet ikke veget fra sin Plads.

Natten mellem 14. og 15. Juli tændtes Fyret for første Gang. En Uge forinden var der udsendt officiel Bekendtgørelse om Udlægningen. Det fremgaar af denne, at Skibet havde de samme Kendetegn, som de senere udlagte danske Fyrskibe. Dets Sider var malet røde med et hvidt Kors. Selve Fyrinstallationen havde 9 Lamper med Reverber. Den var anbragt paa Stormasten i Almindelighed 20 danske Fod over Vandfladen, i usædvanlig høj Sø dog indtil 30 Fods Højde. Ligesom de danske Kystfyr vilde Fyret i Stationstiden før Paaske og efter

Udskrift af „Trindelen“s Fyrjournal for Natten mellem 25. og 26. Oktober 1829.

Aar og Datum 1829	Fyret		Vind og Kuling	Veirigt og Luftens Beskaffenhed samt Tiden og Forandringerne	Hvorledes Lamperne have brændt og hvorlangt Fyret omtrent var synbart	Klokkeslettet til hvilken Lygterne ere omskiftede og den dertil medgaaede Tid	De Vagthavernes Navne og deres Vagttid	Olie		Væger Skkr.	Anmærkning
	tændt Aften	slukt Morgen						Pot.	Pægle		
Natten imellem d. 25. og 26. Octobr.	5 T 20	7 T 10	West a W N W Jevn Kuling hele Natten	Blandet Luft hele Natten	Lamperne brænte godt og Fyret sigtbart omtrent 1½ Miil	Kl. 12 M. N. omskiftede Lamperne hvortil medgik 6 Min.	Andreas fr. 5 T 20 til 12—15 Jørgen fr. 12—15 til 7—10	3	¾	”	Heiste Fyret til 24 Fod

De Vagthavende d. 25. Oct. 1829 om Aftenen fra 8—12 vare følgende: Styrmanden, Lampepasser Andreas og Matros Erich Poulsen.

Styrmand: Frid. Carl Smith (sign.).

Fyrpasser: Andreas Andersen (sign.).

Matros: Erik Paulsen (sign.).

Mikkelsdag brænde fra en halv Time efter Solens Nedgang indtil dens Opgang og fra Paaske til Mikkelsdag fra en Time efter Solnedgang til Solopgang. I tæt Regn og Taage ringedes der vedvarende med Skibsklokken i 10 Minutter med mellemliggende Pavser paa 5 Minutter. Om Dagen vajede et rødt Flag og i Stormvejr en rød Gøs paa Fokkemasten. Stations-tiden angaves til Perioden fra 1. Marts til 21. December, forsaavidt ikke tidligere indtræffende Frost eller andre Uheld nødte Skibet til forinden at gaa til Vinterhavn.

Da det naturligvis var nødvendigt til enhver Tid at kunne holde Rede paa alle Tildragelser om Bord, indførtes som paa andre Skibe en Journal. I denne Fyrjournal opførtes det forefaldende i det Omfang, som maatte være fornødent for senere opstaaende Tvilsspørgsmaal, som det fremgaar af omstaaende Eksempel fra Natten mellem d. 25. og 26. Oktober.

Det var naturligvis nødvendigt at have Kontakt mellem Fyrskibet og Læsø, forsaavidt man fra Skibet havde Brug for Assistance fra Land. Da der ikke paa Forhaand af Kollegiet var truffet Foranstaltninger i saa Henseende, hvad der i og for sig er bemærkelsesværdigt, indførte Toldinspektør Stockfleth og Fyrskibsfører Heinn efter Hjørring Amtmands Forslag et særligt System efter indbyrdes Forhandling. Hvis Fyrskibet højste to Flag fra Stortoppen, betød det, at der straks skulde sendes en stor Baad med 8 Sømænd til Hjælp for indtræffende Hændelser. Denne Hjælp kunde senere udstrækkes til en stor Baad og en Jolle med ialt 16 à 18 Mand, det største Antal, som man ventede at have Brug for. Et enkelt Flag angav derimod, at der skulde udsendes en Jolle med 3—4 Mand for at hente Breve eller andet, hvad Skipperen ønskede ilandbragt. Den megen Hjælp fra Land var i Begyndelsen noget kostbar. Denne Ordning var Resultatet af, at Toldinspektør Stockfleth i Oktober 1829 havde maattet sende to Baade med 16 Mand ud til Fyrskibet, da dette var drevet en Smule. Aarsagen var den, at det østlige Anker havde løsnet sig og havde pløjet et Stykke. Det blev nu lettet og udbragt paa ren Sandbund, hvorefter Skibet paany blev forsvarligt fortøjet. Stockfleth var utilfreds med Læsøboernes Krav. Han havde til dette Arbejde maattet

slutte Akkord om en Betaling af 2 Rdl. pr. Mand og to Mands Betaling for en Baad, og foreslog derfor, at der gennem Amtet gaves ham Bemyndigelse til hos Lægds mændene at kunne forlange det Antal Sølimitter, som var fornødent til Fyrskibets Hjælp, ligesom han bad om, at to af de største Baade paa Læsø maatte rekvireres og Betalingen bestemmes af Amtet. For en Baad med tre Mands Besætning, som hver 14. Dag skulde bringe Vand og Forfriskninger om Bord, havde man forlangt 10 Rdl. pr. Tur, hvad han dog havde faaet tinget ned til 5 Rdl. Amtmanden bemærkede hertil, at Lodserne ved et givet Signal var pligtige at møde til Fyrskibets Hjælp, og saafremt Skibet var i Fare, var Befolkningen som Helhed og Baadeejerne og Bjergerne i Særdeleshed ligeledes pligtige at yde Assistance, og Amtmanden mente ikke, at det ved et særligt Signalsystem vilde volde Vanskelighed at klare dette i Overensstemmelse med Anordningerne og efter Amtets Bestemmelse. Udover saadanne særlige Tilfælde maatte Amtet anse det for betænkeligt at paalægge Sølimitterne eller Bjergerne Pligtarbejde, og Amtmanden kunde desuden heller ikke indse, hvorfor Fyrskipperen ikke selv kunde sende sin Baad i Land efter Proviant, hvilket han maatte siges at være nærmere til end Stedets Beboere. Efter dette blev det omtalte Signalsystem indført, efter hvilket Stockfleth og Heinn fastholdt Nødvendigheden af, at man fra Land ogsaa besørgede de smaa Transporter af Breve og Proviant. Det fremgaar ikke af Sagen, hvorfor man ikke kunde benytte de to Joller dertil, som hørte til Fyrskibets egen Udrustning, men Fyrskibets Besætning har vel været anset for at være for lille til at kunne klare disse Transporter.

Skibet var efter sin Konstruktion velegnet til sit Formaal. Efter en svær Storm i August 1829 indberettede Fyrskipperen, at Skibet var meget mageligt paa Søen undtagen, naar det paa Grund af stærk Storm, hvilket jævnlig indtraf, laa tværs for Søen, da det tog svære Overhalinger. Søen kom tit over Dækket, og han maatte skalke alle Luger. Han maatte nedfire Fyrapparatet, fordi tre af Lamperne var sat ud af Skruerne, som sad paa Lanternens Side. Han var nødt til at tage Lanternerne

op og ned ad Kahytstrappen, fordi det var det eneste Sted, som var fri af Søen. Skibet blev mageligere i Søen, efter at en Del af Ballasten blev flyttet fra Skibets Bund og lagt i Underkøjerne i Folkerummet. Natten til 28. Nov. 1832 var Fyrskibet ude for en frygtelig Storm, hvorunder det led meget. Bagbords Klyds, hvorigennem dets Fortøjning, „den store Tømme“, laa, blev knust. Røghætten til Kabysen blev ituslaet af en Braadsø. Stormen var saa voldsom, at den kastede det Bagbords Anker ind paa Fordækket. Skibet blev aldeles bordfyldt, men da alle Portene var aabne, blev det snart fri for Vand igen, saaledes at Vandet ingen videre Skade forvoldte paa Dækket. Da Stormen Kl. 2 om Morgenen var paa sit højeste, var der 12 Tommer Vand i Skibet. Ved Daggry viste det sig, at Vandet kom ind gennem Bagbords Klyds. Stormen vedvarede i 62 Timer. Ved saadanne Lejligheder havde Besætningen god Gavn af de gode Sejldugskavajer og Vadestøvler, som de havde faaet udleveret, og Heinn udtalte derfor Mandskabets Tak for disse. Ved saadanne Lejligheder hændte det ogsaa, at Skibet blev slaet ud af sin Station, ligesom det undertiden blev tvunget til at søge Havn, som Regel Helsingør, som f. Eks. i April 1834, da Skibet i en Stormvejrnat ved klodsrebet Sejl fik brækket sin Skonnertgaffel og ikke kunde holdes krydsende og derfor maatte gaa Syd paa.

Fyrskipperen fik saaledes Tid efter anden god Brug for den Konduite og Aandsnærværelse, han var bekendt for. Natten til den 1. Sept. 1829 var den preussiske Bark „Colbatz“, ført af Skipper Meyer, kommet paa Grund paa Trindelen. Kun ved Hjælp af Fyrskibets Besætning lykkedes det efter 5 Timers haardt Arbejde, under hvilket en Del Bjælker af Barkens Last blev kastet i Søen, at bringe „Colbatz“ flot igen. Kaptajn Meyer spurgte om Prisen for denne Uejlighed, men fik af Heinn det Svar, at det ikke kostede noget. Fyrskipperen fik alligevel udbetalt en Anvisning paa 80 Rdl. paa Huset van Deurs i Helsingør. Han uddelte deraf 5 Rdl. til hver af Besætningen samt 10 Rdl. til Styrmanden. I September 1830 var der en engelsk Brig, „Margaret“, ført af Kaptajn Scott, som stod fast paa Trindelen. Fyrskibets Fører og Besætning

traadte til. 200 Tons Hvede af Briggens Ladning kastedes i Søen, 950 Tons Hvede blev udlosset og ført i Land, hvorefter Briggen blev halet af Grunden ved Hjælp af to udkastede Ankre, i hvilket var fastgjort en Kæde med et svært Kabeltov i Enden. Kaptajn Scott udtalte bagefter sin Erkendtlighed overfor den ydede Hjælp, ligesom han overfor Kollegiet frembar sin „Taksigelse for en Indretning, der er til saa stor Nytte for den Søfarende“.

Fyret brændte tilfredsstillende. Nu og da indkom dog Klager. Skipperen D. Kunde af Colberg indsendte i Sept. 1829 Klage over, at Fyret i 7. September Kl. 7 $\frac{3}{4}$ om Aftenen ikke var tændt, skønt det burde være tændt Kl. 7 $\frac{1}{2}$. I Fyrskipper Heinns Erklæring herom meldte han, at han paa Grund af overtrukket Luft ikke havde kunnet observere Solen i 7 Dage. Hans Ur havde da muligvis gaaet 10 à 12 Minutter for langsomt, mens Anmelderens maaske havde gaaet lidt for stærkt. Mindre Hold var der i en Anmeldelse fra Skipper Brincken af Arkangelsk om, at Fyret d. 25. Okt. samme Aar om Aftenen Kl. 9 havde været meget vanskeligt at se. Heinn indsendte den paa S. 91 gengivne Udskrift af Fyrjournalen, efter hvilken Fyret blev tændt Kl. 5,20. Krigsraad Stockfleth meddelte pr. Brev, at der ikke fra Læsø var set nogen Fejl fra Fyret, og at det derfor var udenfor al Tvivl, at Fyret havde brændt upaa-klageligt. Det samme bekræftedes med Ed af Styrmanden og de to vagthavende, ligesom nogle Lodser paa Læsø afgav Udsagn i samme Retning. Der var derfor heller ikke anden Forklaring end, at Klageren maatte have befundet sig i større Afstand fra Fyret, end han havde troet. Da Fyrskipper Heinn i Bevidstheden om sin Aarvaagenhed havde ytret Bekymring overfor slige Klager, indstillede den nye Kanal-, Havne- og Fyrinspektør, Kaptajnløjtnant Leth, der i 1829 havde efterfulgt Henne i Embedet, at Heinn maatte blive tilkendegivet Kollegiets Tilfredshed saavel i Anledning af hans Oplysninger om denne Sag, som især med Hensyn til hans hidtil udviste Iver og Dygtighed som Kommanderende af Fyrskibet. Det skete da ogsaa samtidig med, at Klageren fik Underretning om, at Klagen var modbevist.

Skønt Vinteren i 1829 indtraf tidligt, forblev Fyrskibet dog paa sin Station lige til 21. December. Vejret var denne Dag saa haardt, at 4 Mand med Lodsjolle fra Læsø kun med Livsfare kom om Bord. Det var umuligt at medtage Fortøjningen, men Skipperen forsynede Kæden med fire Bøjer for til Foraaret at kunne finde den igen. Kontrær Vind og Is nødte Heine til at søge Vinterhavn i Jylland i Stedet for i Helsingør. Under en vanskelig Sejlads, hvorunder man havde været meget besværet af Isen, og under hvilken Skibets Storbom knækkede, hvorved en Mand af Besætningen kom til Skade, naaede Fyrskibet d. 22. December til Hals, hvor det blev indiset et lille Stykke oppe ad Limfjorden og den følgende Dag blev fortøjet ved Blødens Fortøjningspæle. Det følgende Aar var det ogsaa nær gaaet galt. I en frygtelig Storm af NO og O d. 13. Dec. 1830 kom Fyrskibet i Drift. Man lod Skibets Anker gaa, men blev nødt til at stikke saavel Fortøjningskæden som dette Anker fra sig; i Forvejen lod man det andet Skibsanker med Tov falde, men efter afholdt Skibsraad blev Tovet kappet, Kæderne blev forsynet med paastukne Bøjer, og Skibet søgte nu Havn ved Frederikshavn. En af Mandskabet fik ved den Lejlighed Koldbrand i Fødderne og en anden ophovnede Ben af Kulde og Fugtighed. Efter en Ugestids Ophold i Frederikshavn afrejste Skibet til Helsingør, der jo var beregnet som Fyrskibets normale Overvintringshavn. Ogsaa denne Rejse var svær. I en Storm mistede Skibet sin Jolle, og ved Ankomsten til Helsingør indlagdes 3 Mand paa Hospitalet.

Livet gik iøvrigt sin jævne Gang paa Fyrskibet. Foruden at bruge sin Konduite og handle efter bedste Overbevisning i indtrufne Situationer og ellers klare Dagliglivet paa bedst mulig Maade, maatte Fyrskipperen regne med, at man inde i Kollegiet havde nøje Indseende med, hvad der skete paa hans Domæne. I 1831 fik han Revisionen paa Halsen for sit Forbrug. Aarsforbruget havde omfattet bl. a. 13 Bundter Merling, 10 Bundter Hyssing, 8 \bar{w} Sejlgarn, 6 \bar{w} Takkelgarn, 10 Lispund Værk, 100 Potter Olie, 4 Lispund Lys, 28 Tønder Sten-

kul og $6\frac{1}{4}$ Favn Brænde, og han blev derfor paalagt at udvise den størst mulige Økonomi.

Heinns Svar giver et lille Indblik i det daglige Arbejde paa Fyrskibet, udover selve Pasningen af Fyret og Vagterne, som Fyrjournalen fortæller om. Han siger, at Merling og Hyssing for det meste var brugt til Bindsler ved Skibets Takkelage og Chalupens Istandsættelse, til Kantning af Kabeltove og til Fiskegarnene samt til at takle og katte Tovværk, til Reparation af de gamle Sejldugskavajer, til Forfærdigelse af nye Klydsække, Grønt- og Kødsække, Kødklæde og Sejldugs-Hvilere til Giggen. De ti Lispund Værk var for en Del brugt til Skibets Dæk, en Del blev aarligt brugt til at tørre Vand og Os af Lamperne, inden Hørblaarene blev brugt. En Del Værk var ligeledes anvendt til Masteskinnernes Pudsning, saaledes at de anførte 10 Lispund Værk ikke vilde være tilstrækkeligt, hvis der ikke blev plydset en Del kasseret Tovværk om Bord. De 100 Potter Olie, hvoraf der ved Uheld i Stormvejr var udlækket 17 Potter, var forbrugt til tre Lamper, hvoraf to brændte hele Natten igennem, den ene i Lamperummet, den anden i Folkelukafet for, at man derved hurtigt kunde faa en Lampe tændt og for andre mulige Hændelser, der kunde tilstøde Fyrskibet om Natten. De 4 Lispund Lys, som var forbrugt til Kahytten, var ganske vist meget, men det hændte ofte, at man ikke kunde have Kappen af Skylightet og derfor blev nødsaget til at brænde Lys om Dagen i Kahytten, og undertiden ogsaa om Natten i Stormvejr for at Skipperen altid kunde være belavet paa Uheld. De 28 Tønder Stenkul og $6\frac{1}{4}$ Favne Brænde var for største Delen brugt til Kakkelovne, mest dog til Ovnen i Lamperummet, der maatte være varmt Dag og Nat for at Olien ikke skulde størkne. Der forbruges ikke mere Brændsel i Kahytten end i andre søgaaende Skibe. Ogsaa i Oplægningstiden blev der forbrugt en Del Brændsel for at tørre og holde Skibet varmt indenbords, og Heinn ved i det hele ikke af, at der er forbrugt Ildebrændsel til Unytte om Bord. Heinn sluttede sin Indberetning med en Henstilling om, at Kaptajnløjtnant Leth maatte faa Sagen til Udtalelse, da Revisionen naturligvis ikke kunde have den fornødne Kundskab til at bedømme Forbruget. I sit

Udsagn fulgte Leth ganske Fyrskibsføreren, idet han erklærede hans Indberetning for tilfredsstillende.

Et Skib, der var saa udsat for Vind og Strøm som et Fyrskib, der ligger i et farligt Farvand, maatte naturligvis stadig være under Tilsyn, mindre Reparationer var hyppigt nødvendige, større nu og da paakrævede. I Vinteren 1831—32 fik Fyrskibet nyt Vaterbord i Bagbords Side, Røsterne blev aftagne og efterset, og Røstjernene forlængedes saaledes, at Boltene kunde fastgøres til Barkholtet. Den følgende Vinter led det som nævnt en større Skade i en Novemberstorm. Den hidtil største Reparation fandt Sted hos Skibsbygmester Løve i Helsingør i Vinteren 1835—36. Ved denne Lejlighed blev der ogsaa anskaffet nyt Inventar. Heinn tilsaa Arbejdet, og her blev man for en Gangs Skyld meget utilfreds med ham. Fyrinspektør Leth indberettede den 2. Marts 1836 til Generaltoldkamret, at Heinn ikke har haft den Konduite eller været saa sparsommelig, som han burde. Det var lykkedes Leth, omend ikke uden Vanskelighed, at faa Regningskravene nedsatte fra 2600 Rdl. til 2431 Rdl. Det ser ikke saa graverende ud, men ikke desto mindre finder Leth sig dog foranlediget til at afslutte sin Indberetning med følgende Salut: „Jeg har desaaarsag uventet fundet Anledning til alvorligen at irettesætte Fyrskipper Heinn, ligesom jeg og finder det nødvendigt med Hensyn til Fremtiden, at han af det høje Kollegium faar en skarp Erindring for hans udviste Mangel paa Oeconomie ved Besørgelsen af Skibets Reparation“. At Heinn iøvrigt var meget pligtopfyldende vidste man særdeles vel. I den første Sommer, Fyrskibet var udlagt, var han ikke en eneste Gang i Land paa Læsø. Det følgende Aar gik der mere end fire Maaneder hen i Stationstiden, før han forlod Skibet, og han blev gentagne Gange ved Aarets Udgang af Kollegiet anbefalet „til allerhøjeste Naade“. Senere hen blev hans Helbred svækket. 1835 laa han længe syg paa Frederiks Hospital, angrebet af en Hjerneblødning. Ogsaa blandt Mandskabet var der Sygdom, ligesom Styrmand Smith havde Gigt i Fødderne, saa han ikke kunde gaa. Han førte dog Kommandoen i den syge Skippers Sted, og der blev antaget en Styrmand „ad interim“ ved Navn Brønnum,

men det følgende Aar maatte Smith paa Hospitalet. Han blev indlagt paa Øresundshospitalet i Helsingør, hvor han laa i tre Uger, men kom sig. Derimod blev Fyrskipper Heinn paany angrebet, og d. 22. Maj 1837 afgik han ved Døden af en ny Hjerneblødning. Hans Enke Trine Heinn sad i yderlig smaa Kaar. Nogen Pensionering af hende kunde der ikke være Tale om, da hendes Mand ved sin Udnævnelse i 1829 blev hyret for et enkelt Aar og vist nok ikke siden fik fastere Ansættelse. I sin Armod søgte hun Kollegiet om Hjælp, hvorefter hun fik tilkendt den kolossale Sum af 15 Rdl. til Hjælp til sin Mands Begravelse.

Styrmand Smith overtog nu Kommandoen paa Fyrskibet. Han beholdt dog ikke længe Styret paa det gamle Skib. 1836—37 byggedes et nyt Fyrskib, ikke meget forskelligt fra det gamle, som gennem det forløbne Aar havde vist sig velegnet til sit Formaal. Det nye udlagdes paa Trindelen i Juli 1837, hvorefter Smith og det gamle Fyrskibs Besætning overførtes til det nye. Fyrskib No. 1's Saga var dog ikke dermed ude. Det blev underkastet en Reparation og derefter i Oktober 1837 udlagt i Drogden. Dets Fyrkarakter og Udseende forblev ganske det samme, men der indtraadte den Forskel i dets Funktion, at Lodserne fra Dragør blev stationeret om Bord for tidligere at kunne møde de Skibe, der havde Brug for Lods, især de der kom fra Østersøen. Skibet var foreløbig udlagt i Drogden til 1852, dernæst laa det i Læsø Rende i Aarene 1852—56. Efter at have været i Reserve i Perioden 1856—63 udlagdes det paany 1863—65 i Drogden og senere 1868—76 sammesteds. I 1876—81 var det igen i Reserve, hvorefter det blev ophugget. I 1868 blev det forsynet med Blinkapparat, som det første danske Fyrskib, der viste Blinkfyr.¹²

Det faste Fyr paa Læsø, som saa kraftigt havde været forlangt i 1829, lod meget længe vente paa sig. I Stedet sikrede man Farvandet udenom Læsø. Læsø Rende fik Fyrskib 1852, som nævnt Fyrskib No. 1. Det følgende Aar blev der udlagt

¹² Einar Blytman og Rogert Fjeldborg: Det kgl. danske Fyrvæsen 1560—1927. Kbh. 1927, pag. 59.

Fyrskib paa Kobbergrunden Sydøst for Læsø. Paa Nordre Røner, hvor man i 1829 ønskede en Baaske opsat, indrettedes Fyr i 1880. I 1907 kom der Gasbaakefyr paa Kobbergrunden, hvorved Fyrskibet her blev inddraget, 1909 udlagdes en Lystønde paa 7 m Vand ved Silde-Røn Syd for Læsø. Først i 1922 rejstes der Fyr paa Syr-Odden, og da Læsø Trindels Lys- og Fløjte-tønde blev udlagt 1923, var man efter et Aarhundredes Forløb naaet til en Afmærkning af Farvandet omkring Læsø, der var hensigtsmæssig og betryggende uanset fra hvilken Kant, man nærmede sig dette farlige Hjørne af Kattegat.