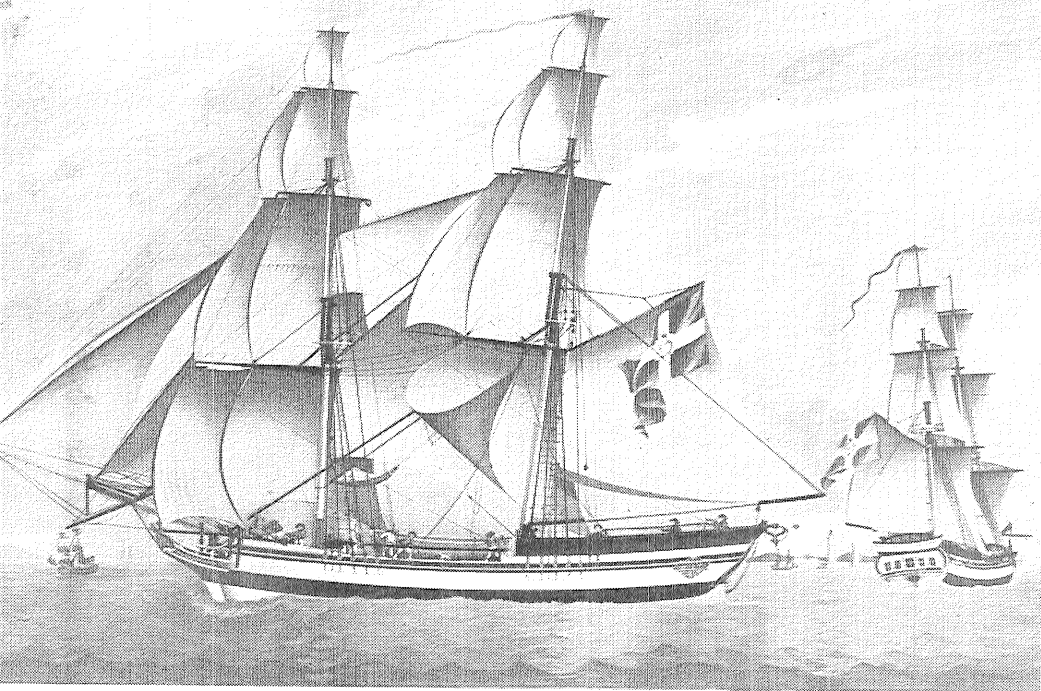




Brig „Harmonie“ af København, kaptajn Peter Chr. Fischer. Farvelagt tegning udført af Guiseppe Fedi omkr. 1804 under et af skibets ophold i Livorno. Handels- og Søfartsmuseet.

*Brig "Harmonie" of Copenhagen, painted in Leghorn about 1804, attributed to Guiseppe Fedi.*

## MARITIME SMÅARTIKLER

### „HARMONIE“ – KOFFARDISKIB OG KAPER

Fra familien Fischer Sørensen, København, har museet gennem arkivbestyrer D. Yde-Andersen, Nationalmuseet, modtaget to skibsportrætter, der begge forestiller det tomastede fartøj „Harmonie“, afmalet i to forskellige situationer, som fredeligt koffardiskib og som kaper. Det er vistnok et enestående tilfælde at to sådanne billeder er malet og endda bevaret.

„Harmonie“ blev bygget i 1791, og bilbrevet udstedt på St. Croix januar 1792. Drægtigheden var  $42\frac{1}{2}$  commercelæster (1 clst. = ca. 2 tons). I året 1800 blev den købt af den københavnske reder, grosserer Fr. Bertelsen med interessenter, og dette partsrederi synes at eje skibet til 1812.

Mere betydningsfuld end rederen er i denne forbindelse skipperen Peter

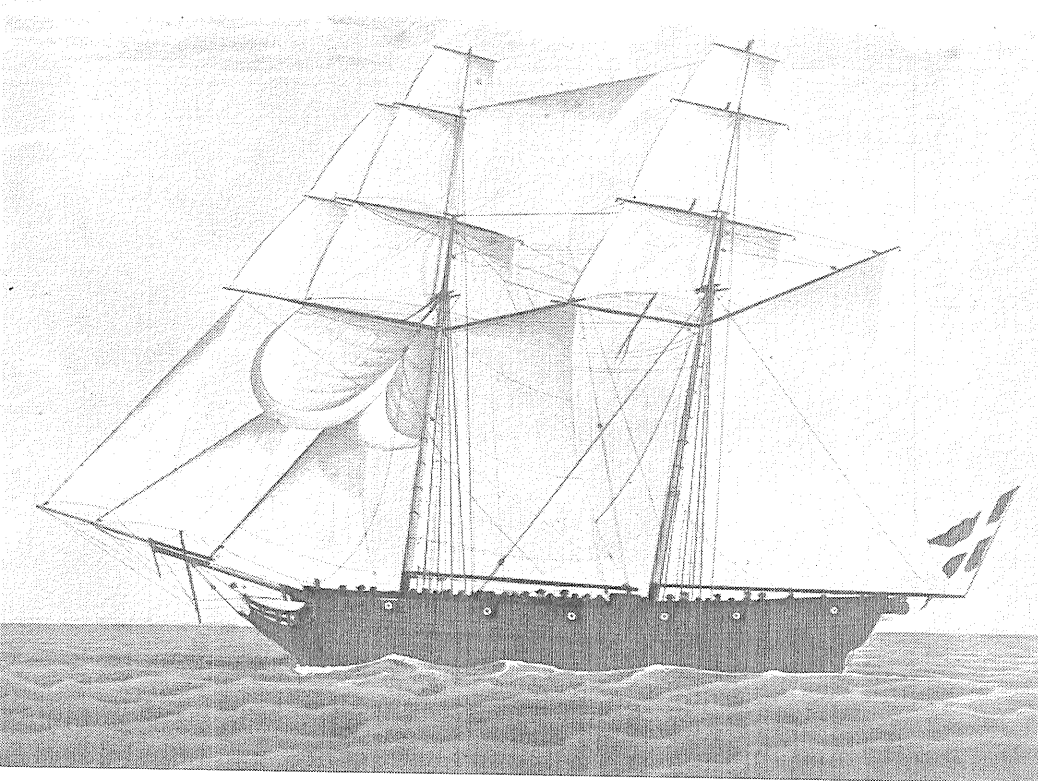
Chr. Fischer, der med en ganske kort afbrydelse fulgte „Harmonie“ gennem størstedelen af dens tilværelse, han som følte sig så nært knyttet til sit skib og var så stolt af det, at han to gange fik det afbildet, og skilderierne blev holdt i hævd af efterslægten indtil fjerde led. Peter Chr. Fischer var fra Als, født o. 1766. Efter at han i 1784 havde bestået eksamen i navigationens svære kunst, erhvervede han i 1790 borgerskab som skipper i Københavns. Hans første skib var kuffen „Isle de Nord“ af København, og derefter førte han gennem en længere årrække, fra 1792 til 97, brigantinen „Jomfrue Ane Cathrine“, der bl. a. gik til Middelhavet. Et årstid var han skipper på en galease, før han i 1800 af grosserer Bertelsen blev betroet kommandoen på den nyerhvervede snaubrig „Harmonie“.

Gennem skibslisterne kan vi i store træk følge „Harmonie“ og dens kaptajn på koffardirejser til norske og svenske havne og videre efter ordre. I 1803 blev han fra Trondhjem dirigeret til Middelhavet, og også listerne fra de følgende år fortæller om langfarter fra København til Sydeuropa. I 1805 gik turen til St. Petersborg, herfra via Bergen til Barcelona. Vi har lov at gætte på at han har haft en ladning klipfisk med fra Norge til det katolske Spanien. Den sidst anløbne havn i Middelhavet var Livorno, hvor „Harmonie“ blandt andet stykgods indtog en fustage vin. På vejen hjem blev skibet „overfalden af stærk stormendes uvej“, og fik så mange styrtøer over sig, at Fischer straks efter ankomsten til København ansøgte om at få den skete lækage på fustagen takseret. Selvom den stod vel nedstuvet i bunden af skibet, havde alligevel et bundbræt forskubbet sig.

I maj måned 1807 hører vi om en rejse til Amsterdam, men så er det forbi med de fredelige handelstogter. Englænderne har taget den danske flåde og har lammet koffardifarten. Fischer måtte som så mange andre arbejdsløse og fædrelandskærlige skippere ansøge kongen om kaperbrev for sit skib. I det i februar 1808 udstedte brev står Fischer som reder og en Chr. Fr. Møller som kaptajn. Han var alsinger som sin reder og havde det foregående år prøvet sin færdighed som kaperkaptajn på „Helleflynderen“. I 1808 havde man også erklæret Sverige krig, således at de svenske skibe tillige med de engelske var lovligt krigsbytte.

Inden „Harmonie“ lagde ud som kaper blev den forsynet med et dæksbatteri på 12 kanoner, 6 til det tunge og 6 til det lange skyts. Skanseklædningen blev forhøjet og skroget tjæret sort. Med en besætning på 46 mand, der alle skulle være tilbørligt forsynet med håndvåben, har udrustningen været en dyr historie, når der yderligere skulle stilles kaution på 5000 rigsdaler for eventuel uberettiget forvoldt skade. Skibet fandtes dog ikke særlig tjenligt som kaper og solgtes ved auktion d. 30. september 1808. Det har nok ikke været tilstrækkeligt hurtigt selvom det var blevet skonnertrigget og forsynet med de mere manøvrerbare gaffelsejl. I mange tilfælde havde de helt små kaperfartøjer mere held med sig end de større skibe til at indhente den fjendtlige prise og undslippe i god behold, når fjenden viste sig at være for stærk.

Bertelsen og de andre medredere synes stadig at have haft interesser i skibet,



Samme skib, udrustet som kaperskonnert af København med kaptajn Fischer som reder, 1808. Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet.

*The same vessel as a privateer schooner, 1808, during the Napoleonic wars.*

mens det et årstid ligger stille, før den norskfødte skipper Ole Hansen Aas i 1810 fører „Harmonie“ til Norge med korn, retur til Nyborg, og herfra atter til Norge. Herefter kom Fischer endnu et år til at føre sin „Harmonie“ på småfarer bl. a. til Fyn og til Norge. I 1813 gik Fischer i land, boede i sin lejlighed i Bredgade og virkede som „Reserve Ældste“ og medvirkende ved eksamen indtil han i 1823, 58 år gammel, døde af tyfus og blev begravet fra Garnisons kirke.

Efter 1812 havde „Harmonie“ en noget omskiftelig tilværelse. Den synes at være blevet solgt til Sverige i 1813, men købtes tilbage af rederiet Duntzfeldt og Co. I 1815 fik skonnerten igen ny ejer, storskibsrederen Jacob Holm, og med Hendrick Nissen som skipper afgik den juli 1815 på sin formentlig sidste store rejse via Christiania til Livorno og videre efter ordre. Med samme skipper forliste „Harmonie“ i 1816.

Fra skib og skipper vil vi derefter rette opmærksomheden mod billederne og deres ophavsmænd. Portrættet af „Harmonie“ som koffardiskib er udateret og usigneret. Som baggrund har skibet en middelhavskyst, der kan genkendes

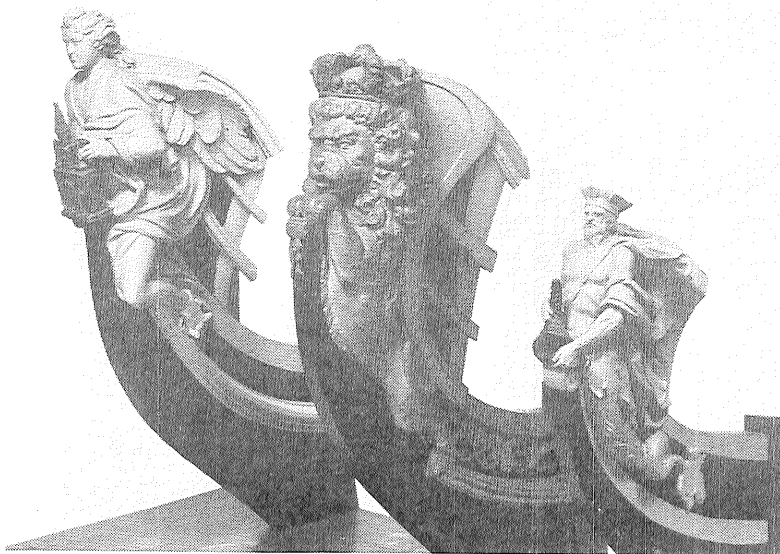
som havneindløbet ved Livorno. Nu ved vi fra den førnævnte assurancesag at skibet afgik fra Livorno i forsommeren 1804. Det er fristende at tænke sig at også billedet har oplevet „det stormendes uvejr“, men har ligget velforvaret i kaptajnens kahyt. Nu sejlede „Harmonie“ på Middelhavet også i 1803 og 1805, så dateringen kan kun omtrentligt anslås. Besætningen var på syv mand, skipper og styrmand, fire matroser og en dreng. De er alle kommet med på billedet ligesom skibshunden. Fischer står selv agter med kikkerten for øjet. En blank sort hat har han på hovedet som sine skibsfæller. Billedets malemåde forekommer os bekendt. Museet ejer et portræt af fregatten „Elisabeth Maria“ af Bergen tegnet i en lignende kulisse, ligesom enkeltheder i skrogets tegning og i sejlføringen er identiske. På begge billeder er storsejlets skødbarm opgivet. Bølgerne er gulbrune i det grønne, og begge steder ser vi det samme skib afbildet endnu en gang til højre i billedet, set fra agten. Også på „Elisabeth Maria“ optræder hunden midtskibs, og på dækshusets tag står endda en fugl der kunne ligne en and, måske en ud af skibets medbragte beholdning af fjerkræ. Et skibsportræt i privat eje afbildet i Holm-Petersens bog om skibsportrætmalere er dateret 1795 og signeret „Guiseppe Fedi, Livorno“. Anlæg og udførelse er ganske den samme som i de to førnævnte. Også her står kaptajnen med kikkerten for øjet mens skibsdrengen leger med hunden foran dækshuset, hvor fuglen står på taget. Det er almindeligt på denne tid at skibsportrættøren lægger vægt på at skildre mandskabet, mens skibshunden kun sjældent optræder. Også andre signerede og tilskrevne billeder af Fedi viser at det var et karakteristisk træk ved ham at medtage også de umælende medlemmer af besætningen.

Billedet af „Harmonie“ som kaper med splitflag og orlogsvimpel er tegnet af Jacob Petersen. Vi kender adskillige kaperportrætter med denne signatur. Jacob Petersen, der var født i Flensborg 1774 og havde ført skib i mange år, fik i 1807 selv kaperbrev, hvorefter han stod både som fører og reder for kaperen „Selskabet“ af København. Jacob Petersen skulle senere blive meget kendt som skibsportrættør. Hans største produktion i denne genre ligger i 1830'erne og 40'erne. Men skønt han samarbejdede med C. V. Eckersberg og i 1833 fik 3 billeder udstillet på Charlottenborg, var det som skibsfører han i 1855 blev begravet fra Holmens Kirke.

Hanne Poulsen

## KGL. MAJESTÆTS MODELKAMMER 1670-1970

Længe før man lærte sig at forfærdige skibskonstruktionstegninger, har man kendt til at fremstille træmodeller, som man anvendte til at bygge skibe efter. Disse arbejdsmodeller var især *skrogmodeller*. Vi har fra 15-1600-tallet en række oplysninger om, at man i Danmark byggede orlogsskibe ved hjælp af sådanne. Men der blev samtidig også lavet modeller af nogle af de mest bemærkelsesværdige skibe, udskårne, malede og tilriggede, en fryd for øjet.



Orlogsmuseets samling af gallionsfigurmodeller er enestående. Den omfatter 48 stykker, udført i voks og træ i perioden 1711–1861. De blev modelleret af Holmens billedskærere til approbation af kongen, inden de rigtige figurer blev udført. Her ses figurerne til orlogsskibene „Øresund“ (1766) og „Fyen“ (1736) samt orlogsfregatten „Vildmanden“ (1754). – Fot. Lennart Larsen.

*The Danish Naval Museum possesses 48 models of figureheads in wax and wood from the period 1711–1861, modelled by the sculptors for approval by the king. Here figures from the warships „Øresund“ (1766), „Fyen“ (1736) and „Vildmanden“ (1754).*

Disse modeller kan man i moderne sprog kalde *museumsmodeller*. Christian IV havde på Frederiksborg slot en skibssal med en stor samling pragtfulde modeller, som desværre sammen med så meget andet forsvandt under svenskekrigen 1657–60.

Den eneste overlevende model fra før denne krig er Jacob Jensen Nordmands udskårne elfenbensmodel af „Norske Løve“ (bygget 1654) på Rosenborg. I denne flotte men kuriøse model har vi typen *kunstammermodel* repræsenteret. Selv om den nok forestiller et skib, er det dog uden tvivl især kunsthåndværket i arbejdet, der har bevæget kongen til at opstille den i sit private museum, Kunstammeret. Den må betragtes på baggrund af så mange andre udskæringsarbejder i det dyre elfenben.

En systematisk samling af arbejdsmodeller blev skabt, efter at Christian V d. 25. juni 1670 gav Admiralitetskollegiet ordre til at forfærdige en model, hvergang „noget capital (større) Orlogs Skib skal bygges“. Med føje kan man sige, at dermed var grundlaget for flådens modelsamling skabt. Det er 300-årsdagen for denne begivenhed, vort nuværende Orlogsmuseum fejrer i år.

Samlingen blev naturligt nok anbragt på Bremerholm, og et modelværksted blev oprettet. Ikke bare skibsmodeller, men også blokke, rapperter, skibsornamenter, kraner, pumper, muddermaskiner osv. blev fremstillet og anbragt i samlingen. Ved undervisningen i skibsbygning blev materialet demonstreret for eleverne.

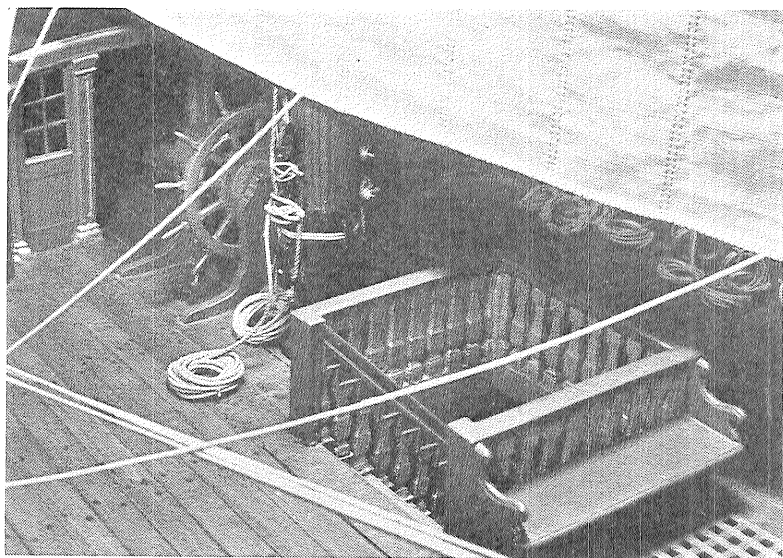
Efterhånden som man i 1700-tallet gik over til at fremstille og anvende konstruktionstegninger til skibsbygningen, fik samlingen mer og mer karakter af ikke blot at være en praktisk, men også historisk samling, som fastholdt erindringen om udviklingen inden for den danske orlogsflåde. Heri lå spirene til et moderne orlogsmuseum.

Hvor mange modeller samlingen har rummet ialt, er ikke til at angive med nøjagtighed. Ud fra registreringer op gennem tiden kan man se, at der af og til er blevet udskudt ramponerede modeller, mens en del af de smukkeste modeller overførtes til Kunstkammeret, når kongen fandt behag i dem.

Det første store tab, samlingen led, var under Københavns ildebrand 1795, som netop udbrød på Bremerholm. Mindst 123 numre, deriblandt 51 skibsmodeller, gik tabt, og flere af de reddede måtte kasseres bagefter, da de var for medtagne. Uheldigvis var det de ældste og derfor de interessanteste modeller, som gik til. Tænk hvis man havde haft dem idag! Næste betydelige tab skete, da englænderne besatte Nyholm 1807; her drejede det sig om i hvert fald over 50 modeller. Endelig gik ved Christiansborg slots brand 1884 ialt 28 modeller, som var blevet overført til slottet, tabt.

Trods alt var der dog en del tilbage. Under 1800-tallets fattigdom var man alligevel stemt for helt at opgive modelsamlingen, men en kommission, der nedsattes 1860, besluttede dog heldigvis at bevare, hvad der måtte have historisk værdi. Man indrettede et spartansk lokale til samlingen i Spanteloftsbygningen på Holmen, hvor modellerne var opstillet uden montrere. Pladsen var yderst kneben, ikke mindst da samlingen stadig forøgedes. Men først i 1894 flyttede den over i en egen nybygning, hvor den havde til huse indtil 1940. Under den tyske besættelse blev den evakueret til Frederiksborg slot, men efter krigen var huset på Holmen blevet inddraget til andre formål, så den blev splittet op og udstationeret på forskellige kontorer o. lign. på Holmen.

Trods de katastrofale tab op igennem tiden omfattede samlingen dog 136 skibsmodeller, 38 gallions- og agterspejlsmodeller samt 73 detailmodeller og modeller af mekaniske indretninger, og den måtte stadig siges at være en af verdens fornemste og mest værdifulde modelsamlinger. Ikke mindst af kultur- og maritimhistoriske grunde måtte det derfor være en af efterkrigstidens mest



En af de mest bemærkelsesværdige af Orlogsmuseets mange værdifulde modeller af den af orlogsskibet „Fyen“ (1736), formentlig bygget af skibets konstruktør, fabrikmester D. Thurah personligt i skala 1:18. Billedet viser et interiør fra dækket foran for kahytten med minutiøst udførte detaljer. —

Fot. Orlogsmuseet.

*Deck interior of a model of the warship „Fyen“ (1736)  
in the Danish Naval Museum.*

påtrængende museumsmæssige opgaver at bevare denne samling intakt og skabe en værdig museumsbygning til den. Desværre er det gået noget trent med denne side af sagen, og spørgsmålet er ikke løst tilfredsstillende endnu.

Med viceadmiral, dr. phil. A. H. Vedel som formand oprettedes i 1957 Orlogsmuseets komité med henblik på at skabe det orlogsmuseum, som Danmark i lighed med andre søfarende stater forlængst burde have haft. Man lejede lokalerne over hvælvingerne i St. Nikolaj kirkebygning i København og kunne i 1958 åbne Orlogsmuseet her. Sjælen i dette foretagende var Bredo Munthe Morgenstjerne, der da også blev det nye museums direktør. Selv om der kun var plads til at vise et udvalg af de mange pragtfulde genstande, var det dog en appetitvækker, som for første gang gav almenheden mulighed for at få et indtryk af samlingens skatte.

Udstillingen i Nikolaj kirke er kun tænkt som en overgangsforanstaltning. Målet er et rigtigt orlogsmuseum, som værdigt kan indtage sin plads ved siden af udlandets orlogsmuseer. Man må beklage, at det er gået overmåde

langsomt med at realisere ønsker og planer, først og fremmest af økonomiske grunde. Selv om der fra privat side er ofret betydelige summer, har staten forsigtigt holdt sig tilbage, skønt det er en samling, der ret beset tilhører den selv, og som nok må siges at være enestående, også målt med en international målestok. Selv om danskerne er et fredselkende folk i vore dage og ikke har speciel interesse i krigerske begivenheder, må man forstå, at det her ikke drejer sig om militarisme, men om historie, kulturhistorie og søfart.

Billigvis bør det nævnes, at museet, der hører ind under Kulturministeriet, i 1969 blev optaget på finansloven, dog foreløbig kun med et mindre beløb.

Den museumsbygning, man håber på at kunne rejse i en overskuelig tid, er planlagt til at skulle ligge på Nivågårds grund i Nordsjælland. Arkitekttegningerne og byggeplanerne ligger færdige, og det kan forhåbentlig kun blive et tidsspørgsmål, når pengene til bygningen kan rejses. Samtidig skal der helst blive midler ikke blot til den daglige drift, men også til videnskabelig forskning, registreringsarbejder og alt det andet som hører til et moderne museums opgaver idag, og som allerede er i god gang trods de små midler.

Samlingerne, som man nu kan se dem i Nikolaj kirke, giver ikke alene oplysninger om tidligere tiders orlogsfart, søslag, skibsartilleri, uniformer m. v., men også om skibskonstruktion, skibsornamentering, navigation og søfart og om livet ombord. Enhver kan nyde de fine og nøjagtige skibsmodeller, glæde sig over de maleriske gallionsfigurer og modellerne deraf, få et indblik i detaljer af rig og apering, og i det hele taget opleve vigtige kapitler af Danmarks brogede historie.

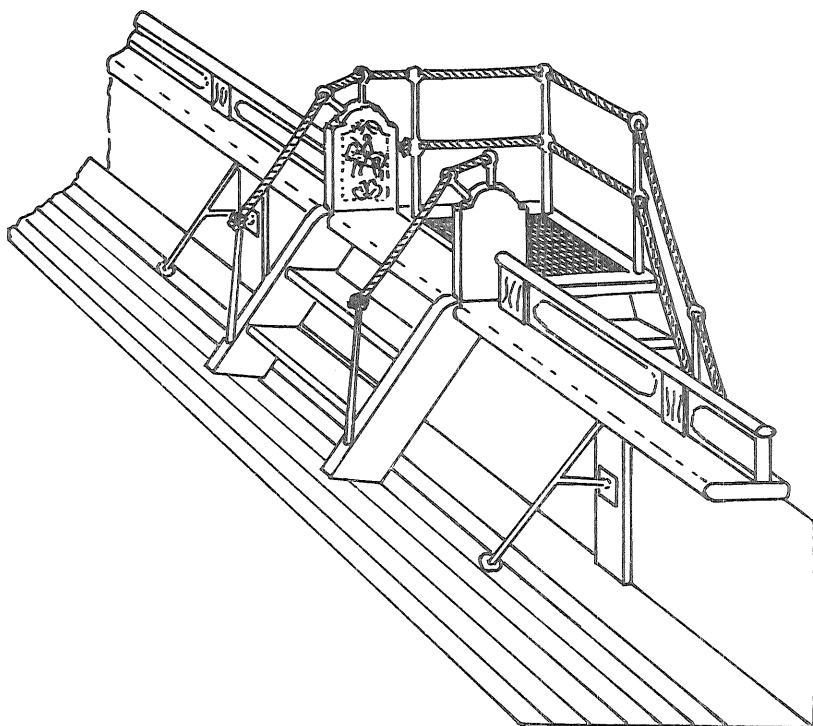
Selv om Handels- og Søfartsmuseets arbejdsområde er den danske handelsmarine, har det dog, på grund af orlogsfådens betydning for handelssøfarten, mange fælles berøringspunkter med Orlogsmuseet og har altid haft et godt samarbejde med det. For mange år siden fik det deponeret flere 1700-tals modeller fra Den historiske Modelsamling, og til gengæld har det som lån overladt Orlogsmuseet en del billeder af orlogsskibe m. m. fra dets samlinger. Det må også nævnes, at medlemmerne af de to museers venneskaber har gratis adgang til hinandens udstillinger.

Den tanke at slutte de to museer sammen til et dansk handelssøfarts- og orlogsmuseum har tidligere ofte været fremsat og drøftet. I udenlandske søfartsmuseer, som f. eks. i Stockholm, Paris og London, er orlogs- og handelsmarinen som bekendt samlet. Ideen er dog aldrig blevet realiseret, bl. a. af den grund, at der derved ville skabes et mammutmuseum, som det ville være svært at anbringe, og som ville trætte publikum.

Det er ganske naturligt, at Handels- og Søfartsmuseet med kollegial interesse følger Orlogsmuseets fremtidige udvikling, og at det gratulerer til det enestående 300-års jubilæum.

*Henning Henningsen*



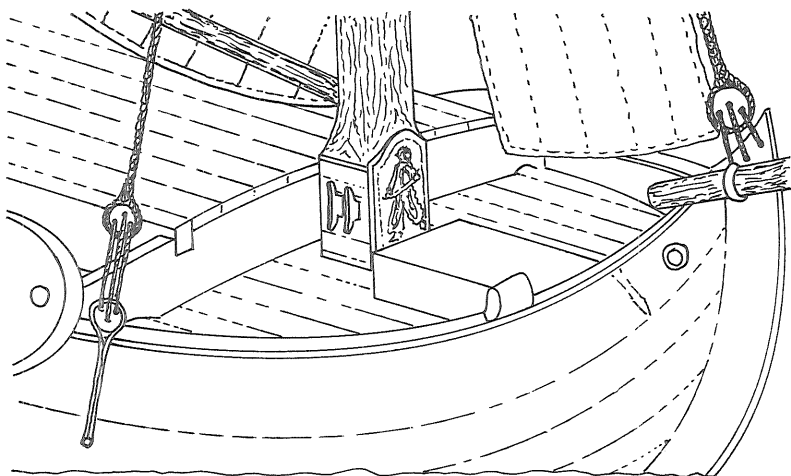


Ovenstående skematisk skitse viser hvordan falderebsbrætterne parvis var anbragt på de engelske teclippere. Rentegnet af konservator Chr. Nielsen.

*Schematic sketch showing how the gangwayplanks were placed onboard the English tea-clippers of the 19th century.*

#### DEN BABYLONISKE SKØGE – FALDEREBSBRÆT ELLER MASTEPLADE?

Den babyloniske skøge på det store dyr er motivet på en udskåren og bemalt tavle af egetræ, der i mange år har været udstillet i Dansk Folkemuseum. I litteraturen har tavlen optrådt som et oplysende eksempel på folkekunstens anvendelse af forlæg. I dette tilfælde kendes det oprindelige forbillede som en illustration til Johannes Åbenbaring, kapitel 17, i Christian III's bibel fra 1550. Der er dog gået så lang tid mellem træsnittets tilblivelse og udførelsen af det lille stykke snitværk at dragttypen er gået i glemmebogen og detaljer derfor mistolket.



Her er en udskåret og bemalet tavle anbragt foran masten på et lille nederlandske lastfartøj. Skitse efter illustration i G. E. C. Crone: *Nederlandsche Jachten, Binnenschepen ... 1650–1900*. Amsterdam 1926. – Udført af konservator Chr. Nielsen.

*Placing of a mastplate in front of a mast onboard a small Dutch craft, ca. 1800.*

Tavlen har øjensynlig været beregnet til udendørs brug, skæringen er grov og stafferingen meget summarisk. Hav og himmel er som det halvrunde inskriptionsfelt overstrøget med gråblå maling, hvortil en jernrød farvelægning af dyret med de seks synlige hoveder og kvindens dragt danner en virkningsfuld kontrast. Rester af forgyldning er tilbage på bogstaverne og på kvindens krone, kjortelærmer og på det rigsæble hun holder i hånden. På de afslidte steder ses overalt en underliggende blå farve. Hidtil har det dog ikke været muligt at fremsætte underbyggede hypoteser om pladens anvendelse. Malingen dækker også kanterne og intet tyder på at der oprindeligt har været tale

---

→ „Den babyloniske skøge på det store dyr“ er motivet på en udskåret og bemalet trætavle på Dansk Folkemuseum. I artiklen drøftes anvendelsen af dette enestående stykke hvis mål er 41 × 28 cm. Mus. nr. J 1040. – Nat. mus. foto.

„The Babylonian harlot on the beast“ from the *Apocalypse* is the motive on a carved and painted plank in the Danish Folk Museum. Possibly a gangway-plank or a mastplate.



om en indsat fylding. Gennem pladen er stukket fire træagler, to foroven og to forneden, noget tilfældigt anbragt.

I den maritime litteratur er der især inden for det sidste tiår publiceret nogle tavler af et tilsvarende udseende, firkantede med en halvrund afslutning foroven. Der synes herefter at være tale om to traditioner, en engelsk og en nederlandsk, for hver sin brug af tilsyneladende ret ensartede ornamenterede tavler.

I det rigt illustrerede samleværk, „Kunstgeschichte der Seefahrt“, 1966 (red. Hans Jürgen Hansen), er afsnittet om billedskæring i skibsbyggeriet skrevet af tre engelske forfattere. Blandt afbildningerne er fire udskårne tavler, heraf to firkantede med halvrund afslutning foroven. Den ene med en blomsterkurv bærer årstallet 1696. Den anden, smykket med Neptun med fork og to fyrige havheste, er dateret til 1700 årene. Alle fire tavler tolkes efter engelsk tradition som de falderebsbrætter „der til begge sider flankerer det øverste af falderebet og som foruden rent ornamentale udskæringer ofte viser bibelske fremstillinger“.

Denne anvendelse kan illustreres ved en skitse af falderebsrappen på en engelsk teclipper fra midten af 1800 årene.

En anden benyttelse af sådanne udskårne plader omtaler lederen af søfartsmuseet i Antwerpen, Jules van Beylen, i en meget læseværdig artikel i „Neerlands Volksleven“ 1963, nr. 3. På de fartøjer der sejlede på de indre nederlandske farvande, blev en udskåren og bemalet tavle anbragt på forsiden af masten på den kraftige basis. Van Beylen siger om dekorationen på tavlerne, at de oftest var smykkede med allegoriske fremstillinger og figurer med forbindelse til skibsnavnet. Mellem de afbildede mastetavler, der er af samme type og størrelse som vor tavle, optræder den førømtalte tavle med Neptun; her er den dateret til o. 1800 og anføres som masteplade på jagten „Neptunus“, hjemmehørende i Antwerpen. I et hollandsk værk fra 1926 om de indre nederlandske farvandes skibstyper, vises mastepladens anbringelse foran på mastebasen på en såkaldt bojert, et enmastet, bredbuget fartøj.

I det foreliggende tilfælde står vi med en udskåren og bemalet tavle, hvis inskription viser at den er dansk. Den er kommet til museet fra Bornholm, en ø hvis materielle kultur har modtaget mange tilskud gennem skibsfart og strandinger. Hvor pladen har været fæstnet ved sine nagler får stå hen, måske har det været til en mast. Desværre ved vi så lidt om de små danske lastfartøjer i 1700 årene og i begyndelsen af 1800 årene. Derfor har vi nu publiceret tavlen og fremlægger det udenlandske, så indbyrdes modstridende, traditionsstof i håb om at nogle af vore læsere enten kan fortælle om eksistensen af et tilsvarende dansk stykke eller har set det anvendt på danske eller fremmede skibe.

*Hanne Poulsen*