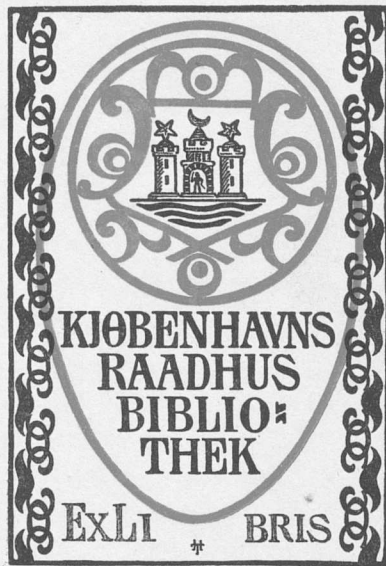




545460912  101 KØBENHAVNS
KOMMUNES
BIBLIOTEKER

Mag

RHB



Mag

34.54

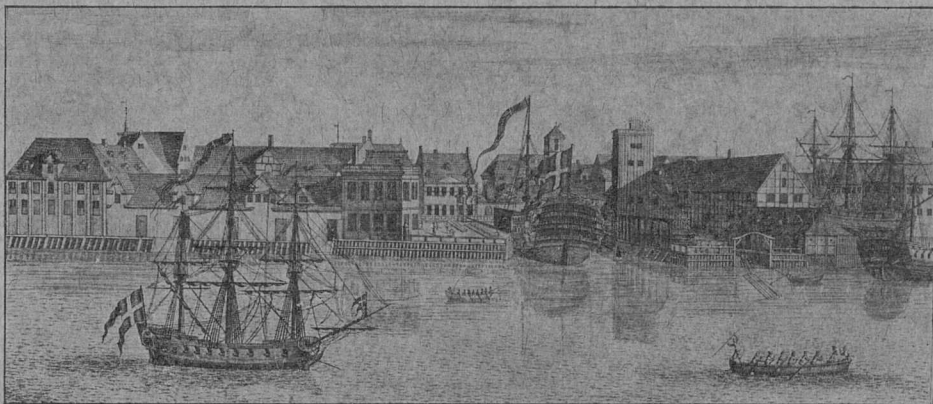
82

KOMMANDØR J. H. SCHULTZ

DEN DANSKE MARINE

1814—1848

II. BIND



DOKKEN PAA CHRISTIANSHAVN, FÆRDIGBYGGET 1739

KØBENHAVN

VILHELM TRYDES BOGHANDEL

1932

VV

DEN DANSKE MARINE

1814—1848

DEN DANSKE MARINE

1814—1848

AF

KOMMANDØR J. H. SCHULTZ

ANDET BIND



KØBENHAVN

VILHELM TRYDES BOGHANDEL

H. H. THIELES BOGTRYKKERI

1932

35.57

Sc 68

d

Bd. 2

UDGIVET VED UNDERSTØTTELSE AF
CARLSBERGFONDET

9481

FORORD

Med Henvisning til Forordet til 1. Del af „Den danske Marine 1814—1848“ skal jeg her tilføje:

Som det gik med Beskrivelsen af Skibsmateriellet 1814—48 — Nødvendigheden af at redegøre for et forudliggende Tidsrum for at faa den fulde Forstaaelse af Udviklingen — er det gaaet her med *Holmen*, hvis Beskrivelse udgør en væsentlig Del af dette Bind. Om *Nyholm* findes hidtil kun spredte Meddelelser, og navnlig er Meddelelserne om dens Oprindelse en Del uklare. Men for at forstaa Oprindelsen til *Nyholms* Skabelse maatte man kende Gammelholms eller rettere Bremerholms Tilstand paa det Tidspunkt, og det findes, saavidt mig bekendt, ikke fuldt belyst. Følgen heraf blev Nødvendigheden af en Fremstilling af saavel Gammelholms som Nyholms Udvikling.

Dertil kom, at der maatte finde en Beskrivelse Sted af hele det Omraade, *Holmen* omfattede, for bedre at kunne forstaa Overvejelserne om Gammelholms Overflytning til Nyholm, hvilket Problem beskæftigede Marinen i hele Tidsrummet 1814—48.

Et saa omfattende Stof som: Holmen gennem tre Aarhundreder, vilde for at behandles grundigt i alle Henseender kræve flere Bind af samme Størrelse som dette, og Behandlingen her har derfor maattet indskrænkes til væsentlig at omfatte den rent materielle Udvikling af Holmens Omfang, medens Administrationen og Fabriksvirksomheden kun er berørt, hvor det var nødvendigt til Forstaaelse af det andet; det arkitekturmæssige er ganske udeladt i Bevidstheden om, at der i en nær Fremtid vil udkomme et Værk af Mægister CHR. ELLING og Arkitekt V. STEN MØLLER, betitlet: „Holmens Bygningshistorie 1680—1930, en arkitekturhistorisk Udredning vedrørende Nyholms Bygninger og enkelte af Gammelholms“.

Med Hensyn til Billedstoffet er dette af økonomiske Grunde for Holmens Vedkommende indskrænket til det for Teksten mest nødvendige og iøvrigt henvises dels til det af F. ZACHARIAE i 1924 paa „Før og Nu“s Forlag udgivne udmærkede Billedværk: „Orlogsværftets Historie“ med Tekst af Viceadmiral

G. H. R. ZACHARIAE og Kommandør T. A. TOPSØE-JENSEN, dels til ovennævnte Værk af Magister ELLING og Arkitekt STEN MØLLER.

Jeg skylder afdøde Havnedirektør BORG og „Kraks Legat“ Tak for Clicheer, de har stillet til min Disposition.

Jeg skylder Generalmajor H. U. RAMSING en særlig Tak for hans altid redebonne og værdifulde Hjælp med Oplysninger om Bremerholms Dannelse og om de ældre Bygninger paa Bremerholm, særlig ved Holmens Laage, og Orlogskaptajn P. HOLCK skyldes Tak for velvilligst meddelte Oplysninger om forskellige Forhold vedrørende Skibbyggeriet paa Bremerholm i dennes første Periode, som han gennem sit indgaaende Studium af de gamle Orlogsskibe er kommet i Besiddelse af. Endelig skylder jeg Tak til Løjtnant JACOBSEN for hans udmærkede Assistance ved Arbejdet i Arkiverne.

Sidst men ikke mindst en Tak til Direktionen for Carlsbergfondet, som har givet Midlerne til dette Arbejdes Fremkomst.

KØBENHAVN, den 9. Maj 1932.

J. H. SCHULTZ.

INDHOLDSFORTEGNELSE

TEKST

MATERIELLETS TILVEJEBRINGELSE

	Side
Materiellets Tilvejebringelse	1
Konstruktions-Personellet	1
Fabrikmesteren	11
Underfabrikmesteren	15
Skibbygmestrene	17
Haandværkerne	22
Konstruktions- og Reglerings-Kommissionerne	22
Konstruktions-Kommissionen	23
Regleringskommissionen	37
Konstruktions- og Reglerings-Kommissionen	39
Holmen	41
Slotsholmen	41
Slotsholmens Omfang og Udvidelse	46
Skibbyggeriet	47
Administrationen	48
Bygninger m. m.	48
Chr. III's Tøjhus, Chr. IV's Tøjhus, det lille Tøjhus, Vagtbygning, Batteriet, Provianthuset, Smaahusene, Galejhuset, den nordlige Længe, Bryghuset, Skibshavnen, Bradbænk.	
Bremerholm fra Oprettelsen til 1559	63
Bremerholms Omfang og Udvidelse	63
Oprindelsen til Navnet Bremerholm	64
Bygninger m. m.	67
Skibbyggeriet, Smedien.	
Bremerholm 1559—1588	67
Bremerholms Udvidelse	68
Administration	69
Bygninger m. m.	69
Tømmermandsboden, Reberbanen, Den store Smedie, Bolig for Holmens Admiral, Kornmagasinet, Dellehaven.	
Bremerholm 1588—1648	71
Bremerholms Afgrænsning og Udvidelse	72
Bygninger m. m.	72
<i>Ved Holmens Laage:</i> Holmens Laage, Baadsmændenes Sygehus, Anker- smedien, Bremerholms Kirke, Skipperboderne, Nyboder, Bolig for Hol- mens Admiral. — <i>Bremerholm:</i> Reberbanen, Kornmagasinet, det nye store Hus, Tjærehus, Trunken og Slavekirken, Bradbænk, Begrænsnings- mure, Vandporten.	

	Side
Bremerholm 1648—1680	81
Administration	82
Bremerholms Udvidelse	83
Gjethuset	85
Bygninger m. m.	86
<i>Bremerholm</i> : Admiralitetet, Kvæsthuset. — <i>Udenfor Bremerholm</i> : Bolig for Holmens Admiral.	
Bremerholm 1680—1697	88
Administration, Admiral SPAN	90
Bremerholms Udvidelse	92
Bygninger m. m.	94
<i>Ved Holmens Laage</i> : Admiralitetet, Bolig for Holmens Viceadmiral, Holmens Kirkegaard. — <i>Bremerholm</i> : Bolig for Ekvipagemestre og Skibbygmester, Reberbanen, Værksteder, Materialhuse, Bradbænke, Værfts Brandkorps, Lægevagtstationen, Klokkespil. — <i>Baadebyggerpladsen</i> : Dellehaven, Bradbænk. — <i>Masteværftet</i> : Masteværft, Mastegrav.	
Gammelholm 1697—1735	96
Administration	97
Bygninger m. m.	98
<i>Ved Holmens Laage</i> : Generalkommissariatet, Bolig for Holmens Chef, Hovedvagten. — <i>Bremerholm</i> : Tjæremagasin, Tjærehus, Trunken, Spaanehaven. — <i>Baadebyggerpladsen</i> : Chalouppeskuret, Bradbænk.	
Gammelholm 1735—1756	105
Gammelholms Udvidelse	108
Comediehuset	109
Gammelholms Genopbygning	111
Bygninger m. m.	111
<i>Ved Holmens Laage</i> : Admiralitetet, den Kombinerede Ret. — <i>Bremerholm</i> : Hovedmagasinet, Jernmagasin, Bradbænk og Snedkerværksted, Skolebygning, Sejlægger- og Bødkerværksted, Ekvipagemesterbolig, Bolig for Holmens Chef, Smedierne, Reberbanen, Kontor for Reberbanen, Trunken, Dellehaven. — <i>Baadebyggerpladsen</i> : Chalouppeskuret, Sejlhaven, Barkasseskur, Bedding. — <i>Masteværftet</i> : Frossenborg Vagthus.	
Gammelholm 1756—1848	120
Branden 1795 og dens Følger	120
Formindskelsen af Gammelholm	123
Gjethuset	126
Bygninger m. m.	128
<i>Ved Holmens Port</i> : Holmens Port, Husarstalden, Hovedvagten. — <i>Bremerholm</i> : Hovedmagasinet, Smedierne, Ekvipagemesterboligen, Reberbanen, Tjærehus, Bradbænk og Sejlmagasin, Skolebygningen, Sejl- og Bødkerværksted, Vaskehuset, Bradbænk, Bedding.	
De geografiske Forhold i Københavns Havn og Red før Nyholms Oprettelse	134
Flaadens Leje og Nyholm 1680—1697	138
Flaadens Leje 1680—1697	138
Nyholm 1690—1697	143
Krudttaarne	151
Nyholm 1697—1735	151
Flaadens Leje	151
Nyholm	153
Bygninger m. m.	153
Materialschure, Takkelagehusene, Plan med Spanteloft, Bedding Nr. 2.	
Motzmans Plads	158

	Side
Nyholm 1735—1756	159
Nyholms Genopbygning	159
Søartilleriets Overflytning fra Tøjhuset til Motzmanns Plads	160
DANNESKJOLDS Dessein	161
Flaadens Leje	169
Bygninger m. m.	171
<i>Nyholm</i> : Smedien, Spanteloft, Hovedvagten, Mastekran. — <i>Langøen</i> : Maste- og Mærsekure, Takkelagehusene. — <i>Arsenaløen</i> : Arsenalet. — <i>Christiansholm</i> : Vagthus.	
Krudttaarne	179
Quintus Bastion	179
Plads ved Savmøllen (ved Amalienborg)	179
Nyholm 1756—1781	179
Flaadens Leje	180
Tømmerpladserne paa Amalienborg	180
Bygninger m. m.	181
<i>Nyholm</i> : Galejbeddingen, Plan med Pavillon, Haarbankerbod, Dampemaskine. — <i>Langøen</i> : Takkelagehusene. — <i>Arsenaløen</i> : Sidefløje til Arsenalet. — <i>Christiansholm</i> : Mastekran, Barkasseskur, Skolebygning, Eksercerbatteri, Materialbod.	
Ulrichs Bastion: Laboratorium	185
Krudttaarne	186
Nyholm 1781—1792	187
Udvidelser	187
Nyholm, Langøen, den nye Ankerø og Stenkiste.	
Flaadens Leje	189
Bygninger m. m.	190
<i>Elefanten</i> : Skur. — <i>Nyholm</i> : Flaget, Bedding Nr. 3, Plankestabler, Kanonerbaadsskure. — <i>Langøen</i> : Takkelagehuse til Fregatterne, Masteskurene.	
Nyholm 1792—1814	191
Udvidelse	191
Bygninger m. m.	194
<i>Nyholm</i> : Beddingerne Nr. 1 og 3, Tjæremagasin, Savmølle, Egetømmer-Skure, Kontorbygning, Defensions-Materialskur, Kanonbaadsbeddinge. — <i>Mudderøen</i> : Materialhus for Opmudringsvæsenet, Rorbedding, Smedie, Kanonbaadsskure, Dellehave, Rapperthus. — <i>Langøen</i> : Takkelagehusene. — <i>Ankerøen</i> : Skolehus. — <i>Christiansholm</i> : Skolebygningen.	
Nyholm 1814—1848	201
Udvidelser	201
Frederiksholm, Ankerøen, Arsenaløen.	
Flaadens Leje	203
Bygninger m. m.	204
<i>Elefanten</i> : Ekviperingssted. — <i>Nyholm</i> : Bedding Nr. 2 og 3, gamle vestre Takkelagehus, Spanteloftet, Hovedvagten, Kranen, Materialskuret, Savmøllen, Plankeskurene, Kanonbaadsbeddingerne, Spaanehaven, Be-tjenhus. — <i>Frederiksholm</i> : Takkelagehusene, Rorbeddingen, Kanonbaadsskure, Dellehaven, Rapperthuset, Sydlige Mærsehus. — <i>Arsenaløen</i> : Kanonbaadsskurene, Laboratorium. — <i>Christiansholm</i> : Skolebygningen, Mastekranen, Materialhus.	
Krudttaarne	209
Bodenhoffs Plads	210

	Side
Dokkene	215
Dokken paa Bremerholm	215
Flydedokke	221
Dokken paa Christianshavn	225
Dokkens Bygning 1734—1739	226
Dokkens Konstruktion	232
Reparationer af Dokken	237
Dok-Etablisementet	242
En ny Dok	248
Gammelholms Overflytning til Nyholm	271
Overvejelserne under Reduktionen	275
Kommissionen af 29. December 1831	279
Kaptajn DE CONINCK'S Forslag af 31. August 1836	284
Kommissionen af 13. Oktober 1836	287
Kommissionen af 12. Juli 1845	289
Sejldugs-Fabrikationen	294
Privat Industri	294
Monopoliseret privat Industri	294
Statsdrift	295

MATERIELLETS VEDLIGEHOLDELSE

Tømmeret	306
Tømmerleverancerne	306
Kommandør ROTHES Forslag	311
Fabrikmester SCHIFTERS Forslag	319
Tømmer-Kommissionen	325
Skure over Tømmerstablerne	327
Forholdsregler under Skibets Bygning	328
Skrogets Tørring paa Stabelen	328
Tage over Beddingerne	329
Kobberforboltning og Kobberforhudning	332
Zinkforboltning og Zinkforhudning	335
Forholdsregler under Skibets Oplægning	336
Tage over Skibene	339
Skibenes Oplægning i Nord og Syd	336
Fregatter og andre Skibes Reparation	339
Hovedreparation	340
Resultatet af Anstrengelserne	342

BILLEDER OG KORT

Slotsholmen. Kort over København ved Aar 1200	42
Kort over København ved Aar 1600	43
Prospekt over København fra 1611	44
København fra Søsiden i 1585	49
Søetatens Proviant Magasin	55
Slotsholmskomplekset	61
Bremerholm. Kort over Bremerholm 1500—1530	65
Nyboder	75
Det store Hus (Smiedierne)	77
Gjethuset fra 1671	84

	Side
Gjethuset fra 1776	85
Admiralgaarden i St. Kongensgade (Gavl)	86
do. do. do. (Facade)	87
Gammelholm. Generalkommissariatet	98
Bolig for Holmens Chef	99
Kort over Gammelholm fra c. 1735	103
Greve FREDERIK DANNEKJOLD SAMSØE	105
Admiral ULRICH FREDERICH VON SUHM	105
Hovedmagasin med Pavillon	114
Hovedmagasinet efter Ombygningen 1805	115
Overekvipagemesterboligen	117
Branden i Dellehaven 1795	122
Admiralitets Brand i 1795	123
Kort over Gammelholm 1806	125
Nyholm. Kort over Københavns Red fra 1840	135
Kong CHRISTIAN IV's Blokhuse	136
Bjørns Plads	137
Kort over Nyholm fra 1690	147
Kort over Nyholm med Flaadens Leje 1692	149
Det første Materialhus paa Nyholm	154
Takkelagehuset 1727	155
Kort over Nyholm fra c. 1735	157
DANNEKJOLDS Dessen	164
Spanteloftets Østside	172
Takkelagehusene 1767	183
Den engelske Nations Skiendsel paa Nyholm 1807	192
Englændernes sidste Daad i København 1807	193
Kort over Nyholm 1806	195
Slaget paa Reden 2. April 1801	196
Kort over Langøen og Mudderøen 1806	199
Kort over Christiansholm og Arsenaløen 1806	200
Bodenhoffs Plads. Kort over Bodenhoffs Plads 1806	213
Dokkene. Admiral SPANS Flydedok	223
Flydedok	224
Model af Dokken paa Christianshavn	233
Dokken paa Christianshavn	244
Kort over Dokken paa Christianshavn	245
Gammelholms Overflytning til Nyholm. Udsnit af Resens Atlas	272
Flaadelejet med Skibenes Oplægning i Nord og Syd	338

MATERIELLETS TILVEJBRINGELSE

KONSTRUKTIONS-PERSONELLET

FABRIKMESTEREN

Til Skibsmateriellets Tilvejebringelse hører først og fremmest Konstruktøren. I tidligere Tider byggedes Skibene udelukkende af praktisk uddannede Folk; men efterhaanden som Fordringerne til Krigsskibene øgedes, særlig efter Indførelsen af Kanonerne som Vaaben, blev Krigsskibbygningen en Videnskab, hvortil Personer uddannede sig specielt. Saadanne videnskabeligt uddannede Skibbyggere fremstod først hos de store søfarende Nationer, og da man herhjemme tog alvorligt fat paa Bygningen af store Orlogsskibe, maatte man ty til fremmede Lande for at faa de dertil uddannede Folk; det ses saaledes, at Kong CHRISTIAN IV havde tre fremmede Skibbyggere i sin Tjeneste, nemlig DAVID BALFOUR, DANIEL SINCLAIR og PETER MICHAELSEN (ved Elben).

En saadan engageret kongelig Mester-Skibbygger fik en ret stor Løn; skulde der bygges et Skib, tog han det i Entreprise, d. v. s. han fik en bestemt Betaling for et Skib, og for at gøre Bygningen saa billig som muligt, byggedes Skibet paa det Sted, hvortil Egetømmer-Transporten var kortest. Derfor ser man, at endnu under CHRISTIAN IV byggedes Orlogsskibe paa mange Steder i Landet foruden paa Bremerholm, saasom Nakskov, Kolding, Haderslev, Flensborg, Glückstadt, Neustadt og i Norge ved Hovedøen ved Christiania (LIND: Chr. IV S. 362); af disse var Nakskov og Neustadt de mest brugte. Træet huggedes enten i de kongelige Skove; eller det købtes af private Skovejere til en „rimelig“ Pris; de kongelige Fogeder fik Ordre til at lade Kronens Bønder være behjælpelig med Transporten af Træet til Udskibnings- eller Byggestedet.

For at sikre sig, at Skibene blev godt bygget, kontrolleredes de af udsendte Officerer; det ses saaledes, at den svenske Søofficer CLAS UGGLAS i Aaret 1665 i Neustadt træffer en dansk Kaptajn ORNING som Tilsynsførende

Anm. Naar der i Teksten er henvist til følgende tre Værker af H. D. LIND: „Fra Kong Frederik II's Tid“ (LIND: Fred. II); „Kong Christian den IV og hans Mænd paa Bremerholm“ (LIND: Chr. IV), og „Kong Frederik III's Sømagt“ (Fred. III), samt til „Tidsskrift (Arkiv) for Søvæsen“ (T. f. S.) og H. G. GARDE: Efterretninger om den danske og norske Sømagt (Eft.), er de i Parenteserne anførte Forkortelser anvendte.

ved et Orlogsskib, der blev bygget der til den danske Marine (T. f. S. 1928 S. 272). Denne Kaptajn ORNING betegner H. D. LIND som „en af de bedste Kaptajner og forfarneste Sømænd i den danske Marine“ (LIND: Chr. IV S. 305).

Men den ovenfor anførte Ordning gav Anledning til mange Bryderier med de fremmede Skibbyggere; Skibene blev ikke altid, som de skulde have været, og man indsaa, at det vilde være bedst at faa alle Krigsskibene bygget paa Bremerholm under de ansvarshavendes Øjne, hvorfor Skibbyggeriet her udvidedes saaledes, at det fra 1663 er rent undtagelsesvis, at Skibe bygges udenfor *Holmen* eller købes i Udlandet.

Endnu under CHRISTIAN V var det udenlandske Konstruktører, der forestod Skibbygningen paa Holmen; der var 3 af dem, hvoraf idetmindste de 2 var Hollændere. I Aaret 1686 afskedigedes den ene af dem, og i Stedet for ansattes en engelsk Skibbygger SHELTON, som ansaas for en meget dygtig Konstruktør og formenes at være den første herhjemme, der har bygget efter Tegninger. Men han kom i stærkt Modsætningsforhold til Admiral SPAN, som paa det Tidspunkt havde Tilsyn med Holmens Virksomhed, og som selv var kyndig i Skibbygning, hvilket havde til Følge, at SHELTON blev afskediget i 1690; i de nærmest paafølgende Aar udfærdigede Admiral SPAN Tegningerne til 2 Linieskibe, 2 Fregatter og 3 mindre Skibe, og hans Efterfølger som Holmens Chef, Admiral v. STÖCKEN, vides at have leveret Tegningerne til en Tredækker og 2 Fregatter.

Saa snart SPAN var blevet Holmens Chef i Aaret 1690, greb han Lejligheden til at afhjælpe den ovennævnte Mangel, da han d. 27. Maj 1690 fik Ordre til „at oplede og foreslaa et dygtigt Subjekt til den ledigblevne Post som Vice-Ekvipagemester“, og under 30. Juni indstillede han: . . . „Een Person ved Navn OLUF JUDICHÆR, som vel ikke er en søfarende Mand, men er dog en Person af god Forstand og skal være en god Matematicus, hvilket sig vel passer ved Skibbygninger og har helst den Berømmelse at være en flittig Person“. — Approberet af Kongen d. 1. Juli s. A.

SPAN opnaaede herved at faa en dansk Mand med gode matematiske Kundskaber ansat fast ved Holmen, hvem han kunde uddanne videre i Skibbygning, og han havde ikke set forkert paa JUDICHÆR, som kom til at spille en stor Rolle i Marinen, hvor han fra Student efterhaanden avancerede op gennem Graderne til Admiral og Holmens Chef, samtidig med at han var Fabrikmester.

JUDICHÆR var født d. 16. Marts 1661 paa Gotland, hvor hans Fader var Præst. Han kom til København for at studere, blev Student 1683 og begyndte at studere Teologi, men kom i Forbindelse med OLE RØMER, som underviste

ham i Matematik, for hvilken han viste gode Anlæg; RØMER fik ham derefter ansat som Huslærer hos Viceadmiral SPAN, og det var gennem sit herved erhvervede Kendskab til JUDICHÆR, at SPAN foreslog ham til Vice-Ekvipagemester paa Holmen med den ovenfor anførte Motivering.

JUDICHÆR kom straks til at hjælpe SPAN med Udarbejdelsen af Tegningerne til de af denne konstruerede Skibe, og efter at Linieskibet *Dannebrog* var løbet af Stabelen paa Nyholm, udnævntes JUDICHÆR d. 10. December 1692 til „*Ekvipage- og Fabrikmester* ved Vor Flaade og Holm“. Det var ikke første Gang, at Benævnelsen Fabrikmester anvendtes i den danske Marine, thi H. D. LIND anfører (LIND: Fred. III S. 91): „og 29. Mai 1656 udnævntes WILLUM SPIERS til Fabrik- eller Skabelunmester for at gøre alle Slags Modeller af Blokhus, Kasteller etc.“ Titelen Fabrikmester synes at være bortfaldet og erstattet af Bygmester. Men fra Aaret 1692 betegner „Fabrikmester“ den specielle og senere eneste Leder af Skibskonstruktionen paa Holmen, indtil Navnet i 1864 ombyttes med „Direktør for Skibbyggeriet, Maskin-, Hus- og Vandbygningsvæsenet“.

Efter at SPAN var død i 1694, og Admiral v. STØCKEN havde overtaget Posten som Holmens Chef og tillige var Skibskonstruktør, assisterede JUDICHÆR ham ved Konstruktionen; men d. 23. Marts 1697 fik han Approbation paa sine første selvstændige Tegninger til to 64-Kanonskibe, og fra nu af kan man sige, at han var ene Konstruktør; i hans Tjenestetid byggedes ialt 23 Linieskibe, 9 Fregatter, 6 Skjøtskibe og en Del mindre Fartøjer.

Mærkværdigvis fik han først d. 15. April 1708 Rejsetilladelse til Udlandet for at studere Konstruktion; Tilladelsen gjaldt for to Aar, men allerede Aaret efter blev han kaldt hjem ved Udbruddet af den store nordiske Krig for at overtage sine Funktioner paa Holmen, hvor han fortsatte sin Virksomhed som Fabrikmester, til han blev afskediget d. 10. November 1727.

Men ogsaa Marinens øverste Styrelse havde, allerede inden JUDICHÆRS Ansættelse som Fabrikmester, været betænkt paa at faa opdraget unge danske Mænd til Skibbyggere, og de tidligere Skibbygmestre, f. Eks. de to Brødre ROBBINS, var forpligtede til at informere Lærlinge i deres Kunst. Men disse Lærlinge havde ikke teoretiske Kundskaber, og det, indsa man nu, var nødvendigt for at blive en duelig Konstruktør. I Februar 1691 indsendte de Deputerede ved Søetaten en Forestilling til Kongen, hvori de bl. a. udtalte: . . . „Eders kgl. Majst. har ellers uden voris allerunderdanigste Erindring vel selv fornummet hvad Vanskeligheder Skibbyggeriet herved Holmen undertiden har været undergivet, formedelst man sig stedse med fremmede Skibbygmestre saavel fra England som fra Holland har maattet behjælpe; hvilke

haver corresponderet med deres Nationers herliggende Ministre, og alt hvad dennem under Hænder har været betroet for dem aabenbaret, foruden adskillige Fauter i Bygningerne ere forløben, idet de undertiden endel af misforstand om Matematicqven, endel mulig af forsæt et og andet haver overseet. Saa paa det Eders kgl. Majst. engang kunde af Rigets egne indfødte til sligt et højt importerligt werck at betjene, understaa vi os allerunderdanigst at foreslaa, om Eders kgl. Majst. ikke allernaadigst maatte behage, at *een* eller *to unge Studenter*, som sig i Matematicqven og andre Studia havde ladet informere, hvilke for Lærlinge¹ og aarlig Løn ligemed de andre kunde indtegnes og wennis med Øxen udi Haand-Arbejde, saavel som og siden Tid efter anden ved Rejser paa fremmede Steder gøres saa capable, at man allerunderdanigst vil formode af Eders kgl. Majst. egne indfødte at faa saavel dertil skikkede Personer som bedre skulde kunne vide at give en Bygning sin Proportion end de som i Matematiqven ere ukyndige og derfor ikke veed, hvad Kraft et Skib efter sine Sarter rettelig bør have Vi forbliver

C. SEHESTED.

I. ELMERS."

Under 20. Februar 1691 approberede Kongen Forslaget, og paa Betalingsreglementerne opførtes fra nu af en fast Post for 2 Skibbyggerlærlinge.

Der blev efter disse Bestemmelser uddannet adskillige Lærlinge i Konstruktionen, som senere ses benævnet Konstruktions-Kadetter, og naar de skulde rejse udenlands for at studere deres Fag blev de gratificerede med Sekondløjtnants Karakter for at have en Rang (Noten til Admiralitetet af 2. Maj 1721 Nr. 74).

Her ses for første Gang, at man kræver videnskabelig Uddannelse for Skibskonstruktørerne; men Resultatet af denne Fremgangsmaade at uddanne Konstruktører paa faldt ikke heldigt ud. Der var nemlig ikke tilstrækkelig Virksomhed for dem i Marinen, saalænge der her kun var een Konstruktør, der paa det Tidspunkt tilmed var en ung Mand, og flere af de unge uddannede Konstruktører gik derfor over i de farende Officerers Rækker eller udenlands (Rusland). Den sidste Konstruktions-Lærling synes at være antaget i 1734.

Den store nordiske Krig 1709—1720 gav jo ogsaa andet at tænke paa; men da denne var endt, tog man paany Spørgsmaalet op til Overvejelse, og belært af Erfaringerne gik man en anden Vej end før. Efter Krigen havde Navigationsdirektør LORENTZ LOUS indgivet Forslag om at ville informere samtlige Løjtnanter i deres Navigation samt andre dem tjenlige matematiske Viden-

¹ Hermed menes Officerslærlingene, de senere Kadetter.

skaber. Admiralitetet gik ind paa Forslaget, og under 19. Januar 1722 bestemtes, at Navigationsdirektør LOUS, for det første for 1 Aar, 1 Gang ugentlig skulde holde matematiske Forelæsninger for Søofficererne, hvorfor alle disse skulde betale ham 2 Rdl. aarlig. Endvidere blev det ham paalagt at under-vise de Officerer, som ønskede det, i de andre Videnskaber, som vedkom deres Fag, mod en aarlig Bekostning af 2 à 3 Rdl. for hver.

Den 20. December 1723 resolverede Kongen, at Kaptajnløjtnant KNUD BENSTRUP, Premierløjtn. LARS BRAGENÆS og Sekondløjtn. NICOLAJ PETER JUDICHÆR og DIETRICH THURA samt to Konstruktions-Lærlinge og to unge Tømmermænd skulde rejse udenlands „for ved fremmede Potentaters Værfter udi Skibbyggeriet og andre ved Marinen nyttige Inventioner at gøre sig habile og perfectioneret. Saa er Vores allernaadigste Villie, at tvende af disse berørte Officerer til Frankrig, og de andre tvende Officerer til England skal sig forføje, hvor de hvert Sted udi halvandet Aar skal forblive, og naar den Tid er forbi, da de alle paa et belejligt Sted samles, for med hverandre at konferere, hvad de haver observeret og profiteret, og naar sligt er sket, skal det Parti, som har været i Frankrig gaa til England, og det som var der gaa til Frankrig, hvor de atter igen halvandet Aar skal forblive og sig siden samt-ligen udi Holland indfinde for sammesteds conjunctim af Skibbyggeriet og de ved Marinen brugelige Manierer at profitere, og dernæst, naar de udi ialt tre Aar have ude været sig igen her tilbage forføje“.

Disse fire Officerer repræsenterede tre forskellige Former for Uddannelse til Fabrikmester. Kaptajnløjtnant BENSTRUP og Premierløjtnant BRAGENÆS var fuldt uddannede Søofficerer, som rimeligvis har gennemgaaet videre Under-visning efter den ovenfor angivne Maade. Sekondløjtnant N. P. JUDICHÆR, Søn af Admiralen, blev antaget som Konstruktionslærling i Aaret 1712, blev ud-nævnt til Sekondløjtnant d. 2. Maj 1721, og inden han rejste udenlands, blev han karakteriseret Kaptajnløjtnant d. 17. April 1724 for at have en passende Rang. Om Sekondløjtnant DIDERICH DE THURA skriver KLINGBERG i sit Register: „DIDERICH DE THURA var Landkadet; men som han var det, viste han en besynderlig Lyst til Constructionen og de dermed forbundne Sciencer og forfærdigede adskillige Modeller, endel af Rav, som blev presenteret for Hs. Maj. hvorfor han ej alene erholdt Sekondløjtnants Karakter i Sætaten den 13. December 1723, men straks derpaa ved kgl. Befaling fik Ordre til at rejse udenlands paa Constructionen“.

De fire Officerer med Følge afrejste i April 1724 og fik senere Forlængelse af Rejsen, saaledes at denne kom til at strække sig over ca. 4 Aar.

Imidlertid udviklede Forholdene hjemme sig saaledes, at Admiral og Fa-

brikmester JUDICHÆR blev dispenseret fra sin Post i Aaret 1725, og Spørgsmaalet blev derfor brændende om Fabrikmester-Postens Besættelse; men der var paa den Tid stærkt delte Meninger om den bedste Maade at faa Skibbyggeriet styret paa. Da de studerende Officerer havde været ude i godt halvandet Aar, skrev Admiralitetet i en Forestilling af 15. December 1725, at efter de fra Officererne indkomne Rapporter at dømme, havde disse ingen eller ringe praktisk Udbytte af deres Rejse, da de ikke fik Lov til at tage Maal eller Proportioner af noget Skib under Bygning, og det var forbudt de fremmede Skibbygmestre at informere dem. Admiralitetet mente, at det var meget bedre, om man fik en dygtig Mand fra Udlandet, som var bekendt for at have bygget gode Orlogsskibe af adskillige Kalibre for andre Nationer. Det, Holmen trængte til, var en dygtig Skibbygmester, og Admiralitetet bad derfor Kongen om at maatte kalde de rejsende Officerer hjem til Foraaret for at spare videre unyttig Bekostning og forøvrigt lade dem anvende den resterende Tid til paa Værfterne i England og Frankrig at forhøre sig om de dygtigste Skibbygmestre.

Efter at have indhentet Geheimeraad og Landdrot SEHESTEDS Betænkning i Spørgsmaalet resolverede Kongen imidlertid under 18. Marts 1726, at de udsendte Officerer endnu skulde blive et Par Aars Tid i Udlandet.

Efterhaanden maa Admiralitetet være kommet paa andre Tanker, thi den 30. Juni 1727 indstillede det til Kongen, om Kaptajnløjtnant BENSTRUP, som „i Frankrig har appliceret sig vel paa Theorien og nu kun fattes den nødvendige exercise og praxis til at perfectionere sig derudi, han tilmed er af et ærligt og vel intentioneret Gemüt, saa at Deres Majt. i sin Tid kan forvente tilforladelig Tjeneste af ham“, maa rejse til England for at studere der og se at faa Tilladelse til at komme ud med et velbygget Skib for i Søen at se og observere dets Bevægelse og Manøvrer.

Under 17. Februar s. A. bevilgede Kongen Forslaget, og BENSTRUP rejste til England, men kom forøvrigt ikke ud med Eskadre, og han og de andre paa Studierejse værende Officerer fik Ordre til at være tilbage i Landet inden Aarets Udgang, efter hvilket Tidspunkt, der ikke vilde blive betalt dem Rejsepenge.

Ved kgl. Resol. af 1. September 1727 (Nr. 159) fik Søetatens Generalkommissariat Ordre til at overveje „om det ej er tjenligt, at en Fabrikmester paa Holmen blev antagen, paa det ej Skibbygningen alene skulde ankomme paa Holmens Admiral“. Faktisk havde denne, siden Admiral SPAN i Aaret 1690 blev udnævnt til Holmens Chef, samtidig været Marinens Konstruktør nemlig: SPAN, v. STØCKEN og JUDICHÆR, og man er aabenbart kommet til

Erkendelse af, at Holmens øverste Myndigheds Indehavelse af Konstruktørstillingen virkede hæmmende paa Skibbygningens Udvikling. Foreløbig ordnede man Sagen ved i samme kgl. Resol. at beordre Kommandørkaptajn KRAGH, som havde beskæftiget sig med Skibbyggeri, til paa Modelkammeret at forfærdige en Model til et 56 Kanonskib, som derefter skulde bedømmes, og Betænkning derom indgives til Kongen, og d. 10. November 1727 blev en ikke skibbygningskyndig Officer, Viceadmiral v. POULSEN, udnævnt til Holmens Chef i JUDICHÆRS Sted, og fra det Tidspunkt har Fabrikmesterstillingen været adskilt fra Stillingen som den Øverstkommanderende paa Holmen.

Under 25. November s. A. udtalte Admiralitetet, at den af KRAGH udfærdigede Model passede godt til vore Farvande, hvortil ikke kunde bygges skarpe og dybtgaaende Skibe, som andre Nationers, og ved Resol. af 1. December s. A. beordrede Kongen, at der skulde bygges et Orlogsskib efter Modellen straks og derefter aarligt to saadanne Skibe.

Efter at de studerende Officerer var kommet hjem fra deres Rejser, approberede Kongen d. 9. August 1728 paa Admiralitetets Indstilling, at Officererne hver Mandag skulde samles i Admiralitetet, for at man der kunde ventilere med dem om Marinens Sager og lære deres Kvalifikationer at kende.

Imidlertid var man paa Holmen meget utilfreds med de første af Kommandørkaptajn KRAGH byggede Skibe; Opsynet med Skibbyggeriet blev frataget ham; under 24. Januar 1729 (Nr. 30) fik Admiralitetet Ordre til at overtage Konstruktionen, og det blev derefter overdraget Kaptajnløjtnanterne BENSTRUP og BRAGENÆS hver at bygge et Orlogsskib, og de to andre Officerer ansattes til at arbejde under dem. Den 16. September s. A. døde Kaptajnløjtnant BRAGENÆS, hvorefter Premierløjtnant THURA fik Ordre til at fuldføre hans Konstruktion.

Først d. 12. December 1731 (Nr. 182) fik BENSTRUP Udnævnelse til Overfabrikmester og samtidig Kommandørkaptajns Karakter. Der findes ikke nogen Forestilling, der motiverer Stillingen *Overfabrikmester*, men man har maaske da allerede haft til Hensigt at ansætte en af de to andre uddannede Officerer som *Fabrikmester*; dette skete imidlertid først d. 1. Oktober 1734, da THURA blev ansat.

Som bekendt kom BENSTRUP i Strid med Greve DANNESKJOLD-SAMSØE, som snart efter kom til at styre Marinens Anliggender, og Resultatet heraf blev en for Marinen sørgelig Affaire, der endte med BENSTRUPS Afsked. THURA fortsatte som Fabrikmester den øverste Ledelse af Skibbyggeriet, og siden har der ikke været nogen Overfabrikmester i Marinen.

Som foran omtalt blev der ikke antaget Konstruktions-Lærlinge efter 1734,

men ved Konstruktions-Kommissionens Oprettelse i 1739 blev de erstattet af Auscultanterne i denne, og de unge Mennesker som skulde uddannes til at blive dygtige Medlemmer af Kommissionen, hvilket skulde opnaas først ved teoretisk Uddannelse hjemme og derefter ved Studierejser i Udlandet; men inden disses Tiltrædelse skulde det ved Eksamination af Konstruktions-Kommissionen konstateres, at de var værdige til at bevilges Rejseunderstøttelse til Udlandet.

Blandt de saaledes uddannede unge Mennesker valgte man Fabrikmesteren; men da der kun kunde være Tale om at uddanne Søofficerer til Medlemmer af Konstruktions-Kommissionen, var det Søofficersuddannelsen, der herefter kom til at danne Grundlaget for Uddannelsen til Fabrikmester og ikke Studenter-Eksamenen med paafølgende Haandværkeruddannelse.

Fra det Tidspunkt har den danske Marines øverste Konstruktør lige til Aaret 1926 været en Søofficer, der har faaet videre videnskabelig Uddannelse i Krigsskibbygning, et Forhold som sikkert ikke har fundet Sted i mange andre Mariner, men som i væsentlig Grad har bidraget til, at den danske Krigsskibbygning naaede et saa højt Standpunkt, som den gjorde. Den danske Marines geniale Konstruktør, Fabrikmester HOHLENBERG, udtaler sig saaledes om dette Emne: „En Konstruktør, som ikke er Søofficer og derfor vanskeligt kan forestille sig, hvorledes Bølgen og Kuglen handler med et Skib, er som oftest kun en Routine Mand, der følger, hvad der saalænge har været gjort før ham“.

Skønt Kommissoriet for Konstruktions-Kommissionen bestemte, at der skulde uddannes unge Mennesker til at blive dygtige Medlemmer af denne, gik der henved ti Aar, før der findes nogen Officer udpeget hertil; den første var Sekondløjtnant F. C. KAAS, der ved kgl. Resol. af 24. Februar 1748 (Nr. 34) bestemtes til at appliceres i Konstruktionen og derfor skulde være Auscultant i Konstruktions-Kommissionen.

Men i 1750 udtalte Holmens Chef, Admiral SUHM, til Admiralitetet sin Frygt for, at naar de ved Konstruktions-Kommissionen værende Assessorer døde, vilde der ikke være nogen Officer med videnskabelig Uddannelse til at erstatte dem og foreslog derfor, at foruden den nuværende Auscultant, Sekondløjtnant F. C. KAAS, skulde to andre Officerer, Sekondløjtnant KRABBE og F. KAAS samt Kadet WINTERFELDT ansættes paa samme Maade. Admiralitetet sympatiserede med Forslaget, men ønskede samtidigt at faa fastslaaet mere præcist, hvad de til videnskabelig Uddannelse bestemte Officerer burde undervises i, samt hvilke Ting de burde vide, førend det kunde blive nyttigt for dem at rejse udenlands, hvorfor Kollegiet under 20. Oktober 1750 udbad

sig Konstruktions-Kommissionens Erklæring herom, som blev givet d. 30 s. M. og lød (K. K. P. Nr. 12 S. 333):

- „1) at de bør vide at kopiere en Tegning med alle sine Planer og Profiler.
- 2) at komponere en Tegning efter en given Dybgaaende og Drægtighed med tilhørende Durchschnitt og andre Sektioner, samt dertil at proportionere Master, Rundholter og Sejl og var det ikke utjenligt at vide at konstruere et Spanterids saavel efter den engelske som franske Methode, saavidt som her er bekendt;
- 3) at reducere en given Tegning strikte enten til større eller mindre, saavel som ogsaa at reducere efter en given Længde eller anden Dimension.
- 4) Efter en Tegning at kunne afslaa Spanter i det store og derfra igen at transportere dem til Papir, saavel som at opmaale et eller andet Fartøj eller andre Machiner og bringe dem paa Papir.

Disse Ting holde vi for tjenlige og nødvendige at vide, naar de skal være i Stand til paa fremmede Steder at gøre deres Observation“.

Admiralitetet indstillede derefter dette Forslag til Kongens Approbation, samt at Skibbygmester THURESEN skulde være deres Læremester; under 12. November 1750 approberede Kongen ikke alene dette Forslag, men ydermere, at saasnart dette Hold af Auscultanter var uddannet, skulde der straks antages ny til samme Uddannelse.

Efter at Navigationsdirektør LOUS var afgaaet, udnævntes i 1747 G. HEE som Lektor matheseos ved Søetaten, og efter at han var kommet hjem fra en videnskabelig Rejse i Udlandet, blev det d. 10. Januar 1764 bestemt, at Matematik og Vandbygning skulde være de Genstande, hvorom han skulde holde Forelæsninger 3 Gange ugentlig fra Kl. 10—1 Formiddag for 4 dertil udnævnte Officerer og nogle Kadetter; de førstnævnte erholdt hver 50 Rdl. i Tillæg, fritoges for Landtjenesten og sendtes oftere til Helsingør for at erhverve sig praktisk Kundskab i Vandbyggeriet ved Havne- og Broanlægget der. De Officerer, som skulde uddannes videre i Skibskonstruktion, blev undervist af Fabrikmesteren.

Den 3. Januar 1765 bevilgedes Anskaffelsen af et Bibliotek til Brug for de Officerer, som besøgte de matematiske Forelæsninger (Eft. IV S. 47).

Imidlertid gik Videnskaberne saa meget frem i Slutningen af det 18. Aarhundrede, at man følte Nødvendigheden af at maatte følge med for Marinens Vedkommende, hvilket bevirkede, at det ved kgl. Resol. af 6. November 1801 blev bestemt, at der for Fremtiden skulde være 4 videnskabelige Poster i Marinen i Stedet for som hidtil kun een, Fabrikmesteren; nemlig desuden en

Artillerist, en Mekaniker og en Hydraulicus; til at ordne Studiet for disse og efter Uddannelse eksaminere dem nedsattes en Kommission bestaaende af Professorer og enkelte Officerer med speciel Uddannelse; dette Forhold er udførligt behandlet i Bd. 1. S. 158—162, hvortil henvises. Efter at Kommissionen havde udført sit Hverv, opløstes den.

Efter at man ved denne Foranstaltning havde faaet uddannet et tilstrækkeligt Antal unge Officerer til de videnskabelige Poster i Marinen og paa Grund af de Indskrænkninger, som Marinen maatte undergaa efter Tabet af Norge i 1814, følte der ikke Trang til videre videnskabelig Uddannelse af unge Officerer før i 1822, da man besluttede sig til en Omordning af Artilleriets Officerspersonel, og ved kgl. Resol. af 27. Oktober s. A. nedsattes paany en Kommission til at lede Undervisningen af de studerende Officerer og bedømme deres Fremgang i Videnskaberne m. m.

Kollegiet indhentede derpaa Sagkyndiges Forslag om de vigtigste Punkter, som Kommissionen skulde beordres at iagttage og efterleve, og paa Grundlag deraf indsendte det følgende Forslag til Kongens Approbation:

- „1) At Kommissionen maatte blive perpetuerende og bestaa af de Officerer, som beklæde Holmens 4 videnskabelige Officersposter; den første Lærer ved Søkadetakademiet, og Søetatens Lector matheseos; ialt 6 kyndige Mænd.
- 2) At Kommissionens Pligter maatte være:
 - a) at vaage over, at Undervisningen sker efter et Kursus, der er saaledes ordnet og fulgt, at fuldkommen Vished kan have for, at de studerende have grundige Kundskaber om alt, hvad der i de abstrakte Videnskaber kan anses nødvendigt til Anvendelse i Tiden i de ved Søetaten bestemte videnskabelige Embedsposter;
 - b) at Undervisningen straks begyndes og fortsættes i følgende Dele af de matematiske Videnskaber: Algebra — højere Geometri — Differential- og Integralregning — Statik og Mekanik — Hydrostatik og Hydraulik — Maskinlære;
 - c) at vælge sit Kursus over enhver af de ovennævnte Dele af de matematiske Videnskaber, hvis Følge fuldkommen leder til Hensigtens Opnaelse.
 - d) naar een eller flere Studerende have fuldendt de første tre Dele, skal de underkastes en skriftlig Eksamen i Kommissionens Overværelse og under dens Bestyrelse;
 - e) naar de have gennemgaaet de tre sidste Dele, skal de atter undergaa en lignende Eksamen i de samlede Videnskaber;

- f) efter disse Eksaminer giver Enhver af Kommissionens Medlemmer sin Dom i Talstørrelse, og Resultatet af den samlede Dom tilstilles Kollegiet, ledsaget af Kommissionens Formening om ethvert Individts særdeles Anlæg til at gaa frem paa den videnskabelige Bane.
 - g) Kommissionen skal holde en Protokol, hvori dens Forhandlingers Gang, tilligemed Eksaminationens og sammes Udgang indføres.
 - h) Kommissionen skal foreslaa Anskaffelsen af de til Studierne nødvendige videnskabelige Værker.
- 3) Kommissionen overtager Biblioteket og leder Udlaanet deraf og vejleder de Studerende i Benyttelsen af det.

Kongen approberede Forslaget d. 27. Oktober s. A.

Efter dette Princip uddannedes de videnskabelige Søofficerer i de paafølgende 20 Aar, og iblandt disse de daværende Premierløjtnanter J. L. GROVE og O. F. SUENSON, hvilken sidste i Aaret 1846 afløste SCHIFTER som Fabrikmester. Efter i Aaret 1835 at have underkastet sig den sidste Del af det for de studerende Søofficerer bestemte Kursus fik han ved kgl. Resol. af 25. September 1836 Understøttelse til at studere Mekanik og Hydraulik i Forbindelse med de for Marinens Fabrikmester fornødne Videnskaber, der meddeltes ham af Fabrikmester SCHIFTER, samtidig med at han fik Adgang til Holmens Arbejdsværksteder og Konstruktionskammeret. Under 24. Oktober 1839 indstillede Kollegiet til Kongen, at Premierløjtnant SUENSON maatte bevilges det fastsatte Beløb til at foretage en Udenlandsrejse i 2 à 3 Aar efter nærmere Instruktion, hvilket Kongen approberede. Under sin Studierejse fik SUENSON Ordre til at kontrollere Bygningen af de to for den danske Marine førstbyggede Hjuldampskibe i England, *Ægir* af Jern og *Hekla* af Træ. Efter Hjemkomsten ansattes han ved Fabrikvirksomheden paa Holmen; han udnævntes i 1846 til Underfabrikmester og d. 1. April 1848 til Fabrikmester.

For Fuldstændigheds Skyld skal anføres den sidste Ændring, Undervisningen for de studerende Søofficerer undergik i Tidsrummet 1814—48.

I 1839 indstillede „Kommissionen for den studerende Søofficers Undervisning“, at de ved kgl. Resol. af 24. November 1822 approberede Kursus maatte forandres noget ved at tilføjes nogle flere Fag og ved at inndele det hele vel ligesom nu i to Afdelinger, men paa den Maade, at 1. Afdeling kom til at indeholde de Videnskaber, hvoraf enhver Søofficer i sine forskellige Stillinger saavel ombord som i Land kan have praktisk Nytte, og 2. Afdeling kom til at indeholde de Udvidelser, som er nødvendige for de Officerer, der vilde aspirere til videnskabelige Fagmandsposter i Marinen.

Undervisningen i 1. Afdeling skulde kunne fuldendes i to Vinterkursus, saaledes at det ikke vilde forhindre nogen Officer i at kunne blive udkommanderet paa de kortere Søtogter om Sommeren, samt at de foreslaaede Fag ikke var vanskeligere, end at Pluraliteten af de Officerer, der havde gennemgaaet det nu bestemte matematiske Kursus paa Søkadetakademiet, ved noget Selvstudium kunde tilegne sig samme.

Naar de Officerer, som havde præsteret Eksamen i denne Del af Kursuset, maatte komme fortrinsvis i Betragtning til de faste Poster ved Holmen og til Lærerposterne ved Søkadetakademiet, vilde det efter Kommissionens Mening blive en fortrinlig Opmuntring til Udbredelsen af videnskabelig Dannelse i Marinen, og Konkurrencen til de videnskabelige Fagmandsposter, hvortil maatte præsteres Eksamen i det andet Kursus, vilde derved blive større, og Valget til deres Besættelse blive friere.

De nye Fag, som foresloges til 2. Afd. af Kursuset, var særlig Stoffernes Kemi, saavel teoretisk som praktisk, samt teknisk Kemi med Hensyn til de vigtigste Metaller, hvilke Kundskaber Officererne kunde erholde ved at bivaane det Polytekniske Instituts praktiske Øvelser i denne Videnskab.

Adgangen til Kursuset var frivillig.

Den 28. April 1839 approberede Kongen Kollegiets Forestilling i denne Sag.

Aaret efter fik Kursuset en mindre Udvidelse, idet Kollegiet under 29. September 1840 approberede Kommissionens Indstilling om, at der for de Officerer, som indstillede sig til at deltage i 1. Afd., vilde, saafremt 5 Officerer meldte sig dertil, blive afholdt et Kursus i Astronomi, i Forening med Øvelse paa Observatoriet under Forudsætning af nøjagtig Kundskab i de Dele af Matematiken, som da læstes ved Søkadetakademiet. Tillige vilde der blive foranstaltet Undervisning i det franske og engelske Sprog.

Denne Form for de studerende Søofficerers Undervisning vedvarede til 1853, da Kongen paa Ministeriets Forestilling approberede d. 22. August, at fra 1. Oktober s. A. skulde „Kommissionen for de studerende Søofficerers Undervisning“ ophæves og Posten som Lector matheseos ved Marinen indtages. For Fremtiden maatte den kgl. militære Højskole benyttes som Uddannelsesanstalt saavel for de Søofficerer, der ønskede at erholde en højere videnskabelig Uddannelse i Almindelighed, som for de egentlige Marineingeniør-Elever, hvad enten disse stod i Søetaten eller ikke.

Den 1. September s. A. bestemtes, at det Bibliotek for Søofficererne, som hidtil havde været underlagt den nu ophævede „Kommission for de studerende Søofficerers Undervisning“, skulde forenes med den ved Søkortarkivet

værende Bogsamling, og der blev udgivet et Reglement for Benyttelse af det saaledes oprettede „Marinens Bibliotek“.

Underfabrikmesteren. Efter at Premierløjtnant J. L. GROVE havde tilendebragt sine Studier og derefter paa en to Aars Udenlandsrejse havde erhvervet sig yderligere Uddannelse i Skibskonstruktion, fik han fra 1. Marts 1837 kgl. Ansættelse som Underfabrikmester „saa at den praktiske Indsigt og Erfaring, han derved har erhvervet sig, kan nu i Forening med hans Duelighed og videnskabelige Dannelse anvendes til Nytte for Søe-Etaten“.

Anden Motivering er ikke fundet for denne nye Posts Oprettelse; men det ligger nær at slutte, at da Fabrikmester SCHIFTER paa det Tidspunkt havde beklædt Stillingen i 23 Aar og var henved 60 Aar gammel, har man ønsket at lade en yngre Mand i Tide komme ind i Virksomheden for eventuelt at kunne overtage Stillingen. Det blev nu ikke til Virkelighed; thi GROVE døde i 1846, medens SCHIFTER endnu var i Funktion, men d. 13. September 1846 udnævntes daværende Kaptajn løjtnant O. F. SUENSON til Underfabrikmester, og han blev d. 27. Oktober s. A. ved Fabrikmester SCHIFTERS Afgang, konstitueret Fabrikmester, og fik kgl. Udnævnelse som saadan d. 1. April 1848.

I de første 110 Aar af Fabrikmester-Postens Eksistens hvilede der en ulykkelig Stjerne over den, rimeligvis foraarsaget ved, at Fabrikmestrene var dygtige Mænd, som stod over deres Samtid i Intelligens og Kundskaber og derfor ikke blev forstaaet af denne; dertil kom at Søofficererne var dygtige Søfolk, som havde Ret til at blive hørt i et for dem saa vigtigt Spørgsmaal som, hvorledes de Skibe skulde være, de skulde føre i Kampen; men Størsteparten af Søofficererne havde ingen teoretisk Uddannelse, og for dem var enhver Forandring af Skibsmateriellet, der ikke bundede i praktisk Erfaring fra Sølivet, fordømmelig, og det var først, da en højere Oplysning af Søofficererne havde taget sin Begyndelse fra Slutningen af det 18. Aarhundrede, at Fabrikmesteren kunde vinde Ørenlyd for Forbedringer i Konstruktionen, baseret paa Videnskab, som det vil fremgaa af følgende korte Oversigt.

Admiral O. Judichær, 1692—1727, blev, efter at være avanceret fra Student til Ekvipagemester, Fabrikmester og Holmens Admiral og betroet mange Tillidshverv, ja endog betroet Eskadre i Søen, ved Krigsretsdom afskediget 1727 paa Grund af Beskyldninger for Uredelighed; hvorvidt retfærdigt eller ej, skal man ikke komme nærmere ind paa her. (Biogr. Leks. VIII S. 554).

Kommandørkaptajn K. N. Benstrup blev i Aaret 1729, 33 Aar gammel, ansat som Fabrikmester, men allerede i Aaret 1736 arresteret og underkastet Forhør og Krigsret for ikke at have fulgt de ham givne Instrukser for Skibbygning og endelig i Aaret 1739 sat paa Pension. (Biogr. Leks. II S. 61).

Kommandør D. de Thurah ansattes i Aaret 1734, 30 Aar gammel, som Fabrikmester og beholdt Posten til 1758 (Biogr. Leks. XVII S. 368), men var egentlig kun Fabrikmester af Navn, medens de virkelige Skibskonstruktører i denne Tid var Franskmanden BARBÉ, Skibbygmester THURESEN, Konstruktions-Kommissionen og endelig Kommandørkaptajn ANDREAS GERNER, Sønnesøn af den berømte Præst HENRIK GERNER; A. GERNER døde 1749, 51 Aar gammel af Skuffelse og Sorg over, at hans Konstruktioner ikke kunde opnaa den Anerkendelse, som de først fik efter hans Død, særlig Orlogsskibet *Fyen*, der blev Modelskib for senere Bygninger af samme Art. Han tog paa sit Dødsleje det Løfte af sine to ældste Sønner, at de aldrig vilde beskæftige sig med den Videnskab, som havde forbitret hans Liv — men de yngre Sønner var ikke med i dette Løfte, og en af dem blev den danske Marines berømte Skibbygger HENRIK GERNER.

Kaptajnløjtnant F. M. Krabbe udnævntes i Aaret 1758, 33 Aar gammel, til Fabrikmester og beklædte Posten til 1772. KRABBE vilde bygge vore Orlogsskibe større end hidtil, for at forøge det enkelte Skibs Kampværdi; men derved kom han i Strid med Styrelsen, som holdt paa Princippet: smaa men mange Krigsskibe, som formentes at give mere Anseelse udadtil. Striden endte med, at KRABBE i Aaret 1772 kun 47 Aar gammel, blev afsat som Fabrikmester, men forfremmedes til civil Deputeret i Kollegiet og afløstes af

Kaptajnløjtnant Henrik Gerner, som i Aaret 1772 i en Alder af 31 Aar udnævntes til Fabrikmester. GERNER var ikke alene en berømt Konstruktor, men et Menneske af en sjælden ædel Karakter; opofrende, hjælpsom og human udøvede han den største Indflydelse paa dem, der traadte i Berøring med ham, særlig Ungdommen, der ligefrem forgudede ham. Med sine Overordnede, særlig Overkrigssekretær ROSENCRANTZ og hans Forgænger i Fabrikmester-Embedet KRABBE, stod han derimod ikke paa en god Fod. De to nævnte Personer brugte GERNERS medstuderende, daværende Løjtnant STIBOLT, til at chikanere GERNER, som døde i en Alder af kun 46 Aar, almindeligt antaget som Følge af de Ærgrelser og Sorger, hans Virksomhed bragte ham; han Fadere Ord paa Dødslejet havde ikke været Mundsvejr (Biogr. Leks. V S. 614).

Den 11. Januar udnævntes daværende *Kaptajn E. W. Stibolt* til Fabrikmester; han var en ganske dygtig Mand, som satte sit Spor i Marinen ved Bygning af Brigger og ved at paabegynde Løsningen af den Opgave at bygge Rokanonfartøjer, men han kunde ikke i teknisk Henseende hverken maale sig med sin Forgænger eller Efterfølger, den unge Premierløjtnant HOHLENBERG, som efter at være bleven Medlem af Konstruktions-Kommissionen benyttede

enhver Lejlighed til at lade STIBOLT føle sin Overlegenhed i Teorien, og forfulgte ham paa andre Maader og af al Magt for at hævne sin elskede Lærer HENRIK GERNER.

Da HOHLENBERG havde faaet den, efter hans egne Principper affattede Tegning til Fregatten *Najaden* antaget, søgte STIBOLT sin Afsked og fik den 1796. I de sidste Aar havde han lidt af Tungsindighedsanfald, og ganske kort efter sin Afsked endte han sine Dage ved at springe ud af Vinduet i sin Bolig paa Toldbodvejen (Biogr. Leks. XVI S. 426).

Premierløjtnant F. Hohlenberg udnævntes til Fabrikmester d. 12. Februar 1796, 31 Aar gammel; hans Virksomhed er saa udførligt omtalt i 1. Bd., at den ikke behøver at gentages her; kun skal anføres, at han efter 8 Aars Virksomhed søgte sin Afsked paa Grund af Sygdom og Overanstrengelse og døde et halvt Aar efter, 38 Aar gammel.

Fra 1803 til 1814 var der ikke ansat nogen Fabrikmester ved Holmen, men man fortsatte med at bygge Skibe efter GERNERS og HOHLENBERGS Konstruktioner, indtil

Kaptajn løjtnant Andreas Schifter ansattes som Fabrikmester d. 7. August 1814, 35 Aar gammel. Han brød den onde Skæbne, der havde hvilet over Fabrikmesterstillingen, idet han virkede uafbrudt i denne i 32 Aar; forfremmedes derefter d. 18. November 1846 til Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet, hvor han beklædte Stillingen som 1. Deputeret, da Kollegiet ophævedes i 1848. Den 29. Marts s. A. ansattes han som Overekvipagemester paa Holmen, hvilken Post han beklædte til sin Død i 1852, æret og anerkendt af sin Samtid.

SKIBBYGMESTRENE

Næst efter Fabrikmesteren tilkommer Æren for et godt Skibs Tilvejebringelse *Skibbygmesteren*, den Mand der leder den praktiske Udførelse af Konstruktionstegningerne og skal overvinde alle de Vanskeligheder, som kan fremkomme navnlig ved nye Konstruktioner, og af hvis Samvittighedsfuldhed det afhænger, at hver enkelt Del i Skibsskroget faar den Udførelse, der er bestemt for den i Konstruktionen, og uden hvilken hele Skibets samlede Værdi nedsættes.

Naar den danske Marine i Tidsrummet 1814—48 fik saa gode Skibe, som Tilfældet var, baade Rofartøjer, Sejlskibe og Hjuldampskibe, skyldes det ikke mindst de dygtige Skibbygmestre, Marinen havde; Folk der havde faaet teoretisk Uddannelse i den ved kgl. Resol. af 8. September 1757 oprettede *Konstruktionsskole* — der var henlagt under Modelkammeret og under Fabrik-

mesterens Opsyn — med det Resultat, at da Fabrikmester HOHLENBERG pludselig tog sin Afsked i 1803, kunde man i elleve Aar arbejde videre med Skibbygmestrene alene. Skibbygmester P. J. PAASKE blev ansat som Inspektør over alt Reparationsarbejdet samt tillige som Inspektionsofficer ved Dokken, medens de hidtil ved Reparationen ansatte Inspektionsofficerer fratraadte deres Tjeneste. For Nybygningernes Vedkommende arbejdede Mestrene videre efter de foreliggende Tegninger, og der blev kun ansat en raadgivende Inspektionsofficer, Kaptajn JOHANSEN, ved Nybyggeriet.

Det var ypperlige Folk, disse Skibbygmestre, men der var nogle enkelte, som udmærkede sig fremfor de andre, og som skal omtales med et Par Ord.

Om den i Aaret 1836 afdøde Skibbygmester J. F. CASPERSEN, Dmd. og HHT. udtales: „I ham har Marinen tabt en i sit Fag udmærket Mand. Hans sjeldne Dygtighed som praktisk Skibbygger skyldes for en stor Del den overordentlige Nøjagtighed og Fuldendthed i Tømmerarbejdet, som ikke vi selv alene, men enhver fremmed Officer, der i de sidste Aar har besøgt vore Værfter, beundre ved alle vore nyere Skibe, og hvori vi, efter paalidelige Udsagn, skulle langt overgaa Englænderne og maaske alle andre Nationer“ (T. f. S. 1837 S. 25 Off. Del).

Om Skibbygmester *Diderik Hansteen Funck* skrives (T. f. S. 1856 S. 56): „Hvem har ikke, ved at komme ud paa Nyholm, lagt Mærke til den høie, alvorlige, aldrende Mand, som altid, i et højt, hvidt Halstørklæde, Vinter og Sommer, gik omkring blandt Tømmermændene ved Skibbygnings-Arbejdet? Hvem har ikke uvilkaarligt ved den blotte Betragtning af ham følt, at han var hævet over det Almindelige; og hvem har ikke ved nærmere Bekjendtskab med ham fundet, at hans ædle Ydre ikke var skuffende, men kun en Afspejling af hans rolige, besindige, elskelige Character? Han var en Hæder for sin Stand, en Pryd for Marinen, en Mand, hvis Minde længe vil leve i Etaten.

Skibbygmester DIDERIK HANSTEEN FUNCK, Dbmd. R. af D., bæret med Holmens Hæderstegn, var en Søn af Modellsnedker FUNCK ved Constructions-kamret og fødtes i 1791. I Aaret 1798 antoges han i Holmens Chorskole, blev confirmeret i April 1807 og ansattes strax efter paa det saakaldte Modelkammer paa Nyholm. Den 1. Januar 1808 blev han Tømmermand i yngste Klasse.

Da Modelkammeret i 1814 blev omdøbt til Constructions-kammeret, blev han ansat som Underconstructionsassistent derved, i hvilken Stilling han forblev til 1819, da han, efterat have gjort sig bekendt med de praktiske Arbejder ved Skibbyggeriet, blev forfremmet til Qvarteermand.

I 1825 blev han Mestersvend, og i 1839 udnævnt til Underskibbygmester. Som saadan har han forestaaet Bygningen af Briggerne *Allart* og *St. Croix* samt af Skonnerten *Elben*, ligesom han fuldførte Bygningen af Korvetten *Galathea*.

I 1833 erholdt han Medaillen for 25 Aars tro Tjeneste og udnævntes i 1835 til Dannebrogsmænd.

I 1836 rejste han ifølge kongelig Befaling til England, hvor han opholdt sig i 4 Maaneder for at blive bekendt med det engelske Skibbyggeri, og samme Aar udnævntes han til første Skibbygmester. Han overtog da Bygningen af Linieskibet *Christian den Ottende* og af Fregatten *Thetis*; senere har han bygget Fregatten *Gefion*, Dampskibene *Geiser*, *Skirner*, *Holger Danske*, samt Skrueskibet *Thor*, og endelig Linieskibet *Dannebrog*.

Aar 1849 udnævntes han til Ridder af Dannebrogordenens tredje Klasse.

Da en Tømmer-Inspecteurpost ved Holmen blev oprettet i Aaret 1853, valgtes FUNCK til denne Post, idet han fratraadte Skibbyggeriet, og med ikke mindre Iver og Utrættelighed offrede han sig for sit nye Kald, det han i alle Henseender var saa fortrinligt skikket til, og hvori han forblev til sin Død, der efter faa Dages Sygeleje indtraf den 16. Januar 1856.

Naar man heraf ser, at en overvejende Del af vor Flaade er blevet bygget under hans indsigtfulde Opsyn, skulde man tro, at en saadan Virksomhed maatte have optaget al hans Tid, navnlig naar man veed, hvor vel han passede sine Forretninger — men han udfoldede endnu en anden, en literær Virksomhed, hvori han meddelte Frugten af sit daadrige Livs mange Erfaringer.

Saaledes udgav han fra 1833 til 1837 „Praktisk Skibbyggeri“, i tre Dele, ledsaget af 76 Plader, og i 1842—43 „Afhandling om Coffardiskibes Construction“ et Værk i 2 Dele med 17 Kobbere.

Fra 1846 til 1852 udgav han „Dansk Marine Ordbog“, der indeholder ikke mindre end 67 Kobbere.

I Alt, hvad denne Mand foretog sig, var der en sjelden Nøjagtighed og i disse hans literære Arbejder tillige en Klarhed og Tydelighed i Fremstilling, der beviser, hvor megen indvortes Dannelse han har været i Besiddelse af.

Naar man veed, hvor mange Timer en Skibbygmester maa anvende i sit Hjem for tilfredsstillende at kunne udføre sit Hverv, og tillige erfarer, at han ikke alene selv forfattede Texten til sine Værker, men udførte Tegningerne, ja stak alle Pladerne og illuminerede Aftrykkene selv, saa faaer man et Begreb om, hvor utrættelig arbejdsom denne Mand var og hvilken uendelig Iver, der besjælede ham for hans Kald. — Gid Mange ville følge hans hæderlige Exempel! —“

FUNCKS Værker nød ogsaa Anerkendelse i Udlandet, og den Del af „Praktisk Skibbyggeri“, som omhandlede Beskrivelsen af Egetræet og dets Anvendelse, naar det var behæftet med Fejl, blev oversat til hollandsk af Ingeniør JANZEN i den kgl. nederlandske Marine. (Efter Papirer i Marine Biblioteket). —

Jens Jørgen Pihl var født i København i Aaret 1770, og i 1790 kom han i Tjenesten; 10. Februar 1804 udnævntes han til Mestersvend ved Konstruktionskolen; d. 14. December 1810 meddeltes ham Prædikat af Konstruktør samt Tilladelse til at bære samme Uniform som Holmens Mestre; benaadedes med Hæderstegnet for 25 Aars god Tjeneste, og d. 17. Februar 1816 fik han Bestalling som Konstruktør. I 1813 benaadedes han med Ridderkorset. Den 11. November 1832 befordredes han til Skibsmaaler i København.

I T. f. S. 1835 S. 37 (Off. Del) findes følgende Omtale af ham:

„Skibsmaaler og fhv. Konstruktør ved Søe-Etaten J. J. PIHL døde den 19. April 1835, 65 Aar gammel. Denne agtede Mand begyndte sin Karriere fra et meget lavt Trin, men ved utrættelig Flid, understøttet af heldige Naturanlæg, arbejdede han sig frem til den hæderlige Stilling, han beklædte i Marinen. Hans Brigger, af hvilke nu ikkun *Møen* er tilbage i Flaaden, blev i sin Tid skattede som hensigtsmæssige Fartøjer. Uagtet Vanskeligheden i Opgaven at montere lange 18 \mathcal{N} Kanoner paa Skibe af denne Klasse, var det dog lykkedes ham saa vel, at de i de fleste Henseender ikke stod tilbage for de Brigger, vi da ejede, ja endog af mange ansaas at overtræffe dem.“

I 1825 udgav PIHL et Værk om Skibskonstruktion, for hvilket han af Kongen fik tildelt et Honorar af 400 Rbd. Sedler.

Paa den Tid var en Konstruktørs Tegninger hans private Ejendom undtagen det Eksemplar, der indgik til Regeringen; efter PIHLS Død købte Marinen af Enken for 350 Rbd. hans efterladte Manuskripter og Tegninger, af hvilke sidste der endnu findes mange i Konstruktionskontorets Arkiv (kgl. Resol. ^{8/11} 1835).

Ogsaa et andet Sted i Marinen findes et Minde om Konstruktør PIHL, nemlig paa Kadetskolen. PIHL havde med megen Flid og Nøjagtighed forfærdiget ialt 126 stereometriske Figurer, hvoraf 48 hørte til den højere og 78 til den elementære Geometri. Denne Samling foreslog „Kommissionen for de studerende Officerers Undervisning“ anskaffet til Søetaten og fordelt saaledes, at de 48 førstnævnte Figurer maatte anvendes ved Forelæsningerne for Marinens Officerer, medens de sidstnævnte 78 skulde opbevares ved Søkadet-akademiet til Vejledning ved den matematiske Undervisning, hvilket fik kgl. Approb. d. 3. Marts 1839. —

Uddannelsen til Skibbygger undergik i Tidsrummet 1814—48 nogle Forandringer, som skal omtales.

Organisations-Kommissionen af 1810 forment, at Konstruktions-skolen ikke havde holdt Skridt med den store Udvikling i Skibbygnings-Videnskaben, som havde fundet Sted i Slutningen af det 18. Aarhundrede, fordi dens Personale manglede Lejlighed til at erhverve sig alle de fornødne teoretiske Kundskaber. Kommissionen foreslog derfor, at Konstruktions-skolen skulde ophæves, og i Stedet for skulde der dannes et *Konstruktionskorps*, hvis Arbejdslokale skulde kaldes *Konstruktions-Kammeret*, samt en *Skibbygningsskole*, som skulde ud-danne Haandværkerunderofficerer.

Kollegiet bifaldt Forslaget, som indstilledes til Kongens Approbation, hvilken blev givet d. 14. December 1813.

Men den efter Krigen nødvendiggjorte Reduktion i alle Flaadens Grene medførte, at Kongen under 22. Januar 1816 resolverede, at Konstruktions-korpsets Sammensætning blev noget ændret og kom til at bestaa af:

2 Konstruktører — 1 Konstruktionsassistent — 2 Modellerere — 4 Underkonstruktions-Assistenten og — 3 Lærlinge, samt at Skibbygningsskolen skulde ophæves.

Nødvendigheden af en saadan Skole bragte imidlertid Kollegiet til allerede Aaret efter igen at foreslaa en saadans Oprettelse, og for at gøre Omkostningerne saa smaa som muligt, foreslog det ved Drengeskolerne at oprette en særlig Skibbyggerklasse for 8 Elever, der ved at bibringes de nødvendige teoretiske Kundskaber, som de behøvede fremfor eller i højere Grad end den menige Arbejder, skulde uddannes til duelige Underofficerer ved Haandværkerstokken. Forslaget fik kgl. Approb. d. 24. Januar 1817 og traadte derefter i Virksomhed.

I Aaret 1827 skete den Forandring, at Skibbyggerklassen blev henlagt under Konstruktions-Kammeret, da man ikke var tilfreds med de hidtil opnaaede Resultater af Undervisningen, hvilket man tilskrev, at denne foregik om Eftermiddagen, efter at Eleverne havde været paa Arbejde om Formiddagen paa Holmen, som oftest i fri Luft, og derfor var uoplagt til teoretisk Undervisning. Ved Konstruktions-Kammeret kunde denne lægges paa bedre Tider af Døgnet, og denne Ordning fik kgl. Approb. d. 27. Januar 1827 og traadte derefter i Virksomhed.

Da Konstruktions-Kammerets Personale efterhaanden viste sig utilstrækkeligt til det stadig voksende Arbejde ved Flaademateriellets Tilvejebringelse, foreslog Overekvipagemesteren i 1829, at de tre Lærlinge maatte udgaa af Reglementet og erstattes med Underkonstruktions-Assistenten, hvilket paa

Kollegiets Indstilling fik kgl. Approb. d. 1. Marts 1829, og derefter kompletteredes Konstruktions-Kammerets Personale fra de dertil duelige, som var udgaaet fra Skibbygningsskolen.

HAANDVÆRKERNE

Naar man — og med Rette — taler om det høje Standpunkt, den danske Sejlskibsskibsbygning stod paa ved Slutningen af Sejlskibsperioden, skyldes det ogsaa i væsentlig Grad den udmærkede Haandværkerstand, Marinen besad i den berømte „Holmens faste Stok“.

Den danske Haandværkerstand har gennem lange Tider haft et godt Navn paa sig for sin Dygtighed, baseret paa den strenge Uddannelse, der krævedes for at blive Svend. Hertil kom, at Holmens Haandværkere var under militær Disciplin, som det blev foreslaaet af Organisationskommissionen af 9. Februar 1810, der udtaler: „Ligesom det i Søe-Krigs-Artikelsbrevet er befalet, at en yngre Officer skal være en ældre subordineret, saaledes anser Kommissionen det ikke alene gavnligen endog nødvendig, at de yngre af Mandskabet ere de ældre subordineret, og derfor ved alle Lejligheder saavel i som udenfor Tjenesten hersker Subordination mellem Foresatte og Underordnede, nemlig mellem Mestrene og Mestersvendene, Underofficererne og Mandskabet, saavelsom imellem Mandskabet og Haandværkerne i de tre første Klasser og dem i 4. Klasse samt Lærlingene“ — —, hvilket fik kgl. Approb. d. 14. December 1813.

I denne Forening af Haandværker- og Militæraand maa man vistnok se Grunden til den Dygtighed, Holmens Tømmermænd var bekendt for; man ser ogsaa Gang paa Gang, at naar Marinen i travle Tider maa bruge Tømmermænd fra Byen, klager Mestrene over, at de ikke kan staa Maal med Holmens egne.

At Holmens Tømmermænd fortjente deres gode Omdømme, har man for faa Aar siden faaet et talende Bevis for, nemlig da Dokken paa Christianshavn blev brudt op. Fagfolk var forbavset over den Dygtighed, hvormed de store Tømmerstykker var blevet behandlet, ligesom hele Dokanlægget var et Kunstværk i Tømmerkonstruktion.

KONSTRUKTIONS- OG REGLERINGS- KOMMISSIONERNE¹

En vigtig Faktor i Skibsmateriellets Tilvejebringelse var de to ovenfor nævnte Kommissioner, som derfor skal gives en nærmere Omtale.

¹ Dette Afsnit er, hvor ikke andet er anført, udarbejdet efter de to Kommissioners Protokoller, der findes i Rigsarkivet, og de betegner Teksten ved K. K. Pr. og R. K. Pr.

KONSTRUKTIONS-KOMMISSIONEN

Denne stammer som saa meget andet godt i den danske Marine fra Greve FREDERIK DANNESKJOLD-SAMSØE; nedenfor gengives hans Motivering for Kommissionens Oprettelse, men til yderligere Forstaaelse heraf skal nogle Forhold anføres, som gik forud. Hos Forfatterne, som har behandlet dette Spørgsmaal, hersker der nogen Uoverensstemmelse med Hensyn til Tidspunktet for dens Oprettelse, idet den sammenblandes med en Kommission, som af Holmens Chef blev nedsat 1735, og *Fabrik-Kommissionen*, som blev nedsat af Greve DANNESKJOLD i 1738; men af det efterfølgende vil ses, at disse to Kommissioner er af helt forskellig Karakter fra den *permanente Konstruktions-Kommission*, som fik kgl. Approb. den 9. Januar 1739.

De første Spor til Konstruktions-Kommissionen kan man maaske søge i § 8 i Instruktion for Holmens Chef af 30. Juni 1727, hvori det bestemtes, at førend Hovedreparation foretoges paa noget Skib, skulde det underkastes en nøjagtig Besigtigelse af en dertil nedsat Kommission bestaaende af Fabrikmesteren, Ekvipagemestrene, Skibs-Chefen, 4 af de dueligste og mest erfarne Officerer og Holmens Skibbyggemestre. Derefter skulde en Raadslagning af Admiralitetet og General-Kommissariatet finde Sted i Nærværelse af Holmens Chef og Fabrikmesteren, og naar Kongen derpaa havde bestemt, at Reparationen maatte ske, skulde Kommissionen efter hins Fuldførelse atter besigtige og skriftligt attestere dens Forsvarlighed.

I kgl. Ordre af 10. Marts 1728 til Admiralitetet gik man et Skridt videre, idet dette fik Ordre til at konferere med Søetatens General-Kommissariat, Holmens Chef og Skibbyggere baade om Tegningerne til nye Skibe og de Forandringer, som ved Bygningerne kunde være at gøre; ligeledes at konferere om de ved de gamle Skibe foreslaaede Hovedreparationer, saavelsom om Tvistigheder, der kunde opstaa mellem Holmens Chef og Officererne om Reparationernes Maade og Fortsættelse.

Men allerede Aaret efter, d. 21. Februar 1729, udstedte Kongen en ny Ordre, der gik ud paa, at Søetatens General-Kommissariat ikke skulde deltage i disse Konferencer, men i Stedet for „de Officerer, som Vi paa dette Metier af Skibbyggeriet haver ladet rejse“; med andre Ord de fuldstændig usagkyndige, Søetatens-General Kommissariat, skydes ud.

I Aaret 1729 udnævntes Kommandørkaptajn BENSTRUP til Fabrikmester; under hans Virksomhed udspandt der sig en bitter Strid om Skibenes Konstruktion, særlig om man skulde have skarpt-byggede, men mere ranke Skibe, som var gode Luvholdere, eller de gamle fladbundede Skibe, som var stivere og derfor kunde føre deres Batteri længere, men var mindre gode Luvholdere.

I Aaret 1735 udnævntes Kommandør SUHM til Holmens Chef; han var en Modstander af BENSTRUPS Konstruktioner, særlig Spørgsmaalet om visse Tømmers, *Slagstøndere* og *Kattesports*, Anvendelse i Skibene, navnlig i Nybygninger, og nedsatte derfor i Juni s. A. en Kommission bestaaende af Holmens Personel, Officerer og Haandværksmestre, for at undersøge Skibenes Tilstand og indgive Beretning derom. Det var Meningen, at denne Kommission skulde gentage dette Arbejde hvert Aar, for altid at kunne kende Flaadens Tilstand, og denne Kommission gav SUHM Ordre til at overveje Spørgsmaalet om det nævnte Tømmers Anvendelse og udtale sig derom.

Da denne Kommission ikke kunde komme til noget for SUHM tilfredsstillende Resultat, anmodede han i Skr. af 9. April 1738 (Holmens Chefs Kopibog 1738 S. 264) Greve DANNESKJOLD om, at Spørgsmaalet maatte afgøres ikke alene af Admiralitetet, men af Fabrikmesteren, DE THURA, og andre Officerer i Søetaten, som forstod sig paa Konstruktion.

Foranlediget herved nedsatte Greve DANNESKJOLD d. 16. Maj s. A. (Admiralitetets Kopibog 1738 S. 20) den Kommission, som han henpeger til i sin nedestaaende Forestilling, og som han kalder *Fabrik-Kommissionen*.

Men et godt halvt Aar efter, under 2. Januar 1739, indgav DANNESKJOLD en Forestilling om en Konstruktions-Kommissions Oprettelse, hvori han først udtaler den Gavn, han har haft af nedsatte Kommissioner af sagkyndige Folk til at fremkomme med Forslag til Ordning af Marinens forskellige Omraader (Holmens Økonomi, Reberbanen, Artilleriet m. m.) og fortsætter derpaa:

„Een Ting staar da endnu tilbage, Allernaadigste Konge! hvorudi saadan en Kommission ligesaa højt, ja endnu mere uomgængelig behøves, ja endog med den Forskel at de andre Kommissioner, naar de have fuldført og gennemgaaet det, som var dem anbefalet (saa og efter nogen Tids Forløb kan ske) kan cessere, men denne, som jeg nu allerunderdanigst har at proponere, stedse og alle Tider efter mine allerunderdanigste uforgribelige Tanker burde at vedvare. Det som jeg taler om er Fabriken med alt det som i nogen Maade henhører og kan sortere.

Allernaadigste Konge og Herre! Som det der betræffer Konstruktionen og hele Fabriken udi alle dens diverse Dele, er det allervanskeligste saavel som det allermagtpaaliggenste, det og tillige er umuligt at pretendere af Sømænd, som ere de, som bruges udi Admiralitets Collegio, at de just alle skulde forstaa det eller have en saa klar en Ide deraf, at de kunne dømme derom og vælge det bedste udi de Ting, hvorpaa de egentlig ikke have appliceret sig.

Saa skulde jeg holde for nødvendig og timelig, at stedse og alle Tider ved

Holmen var anordnet en Kommission, der først maatte eksaminere og ventilere alt det, som dennem af Holmens Chefer, eller den som Direktionen af Holmen var anbetroet, blev forelagt og give deres Sentiment, hvad de saaledes udi hver Post fandt tjenligst til Eders Majestæts Tjeneste, fra hvilken Kommission det da siden skulle gaa videre enten til Admiralitetet eller hvor det henhørte.

Denne Kommission burde da eksaminere alle Tegninger af Orlogsskibe, Fregatter og andet være sig af Fabrikmester eller Mestere, og derom give deres Sentiment førend de gik til Admiralitetet.

Der burde og at eksamineres de der skulle antages til Mester for at vide og være forvisset om, at han havde fornødne Videnskaber, Kyndighed og Erfaringer saavel i at føre og dirigere Arbejdet, at arbejde efter de dennem givne Tegninger, som og til at kunne forfærdige selv Tegninger af Skibe, paa det Eders Majestæt, som nu desværre altfor meget befindes, ikke skulle faa udygtige Mestre ved Fabriquen, som næppe meriterede at være Mestersvende.

Og med faa Ord at indbefatte det, som her blev altfor vidtløftig stykvis at opregne, saa burde denne Kommission at give dens Sentiment over, alt det som under Fabriquen indløber og sorterer, saa tidt som det af denne æskes, hvilket da altsammen udi á parte derom handlende Protokoller burde indføres.

Hvorfor og saadan en Kommission som før sagt er, stedse ved Holmen burde være, efterdi ved Fabriquen stedse og alle Tider vil forefalde Ting, som behøver at examineres, fastsættes og reguleres.

Dette kan jeg og, allernaadigste Konge, saa meget des sikrere og dristigere raade til (uden at tale om andre Landes Eksempel), fordi jeg for at være forvisset om, at det var praktikabelt her, førend jeg derom gjorde allerunderdanigst Forslag, har sat en Prøve derpaa ved adskillige udi en saadan Kommission anordnede Officerer at lade eksaminere nogle Poster; da det er erfunden, at det har givet stor Lys i Sagerne og faciliteret dem, som er sket i de cas med Slagstøndere og Kattespor og andet mere.

De Officerer, som nu derved have været brugt, er Kommandørkaptajn THURA, Kaptajn JUDICHÆR og WEGERSLÖFF, Kaptajnløjtnant HERBST og SCHUMACHER og Ober-Skibsbygmester ANDERS THURESEN, hvilke efter mine allerunderdanigste Tanker kunde tilføjes Kaptajnløjtnant GERNER og Løjtnant NORDEN, som disse, hvoraf den største Del er oplært og har rejst paa Eders Majestæts og Deres salig Hr. Faders, højlovlig Ihukommelse, Bekostning, ere vel skikkede til denne Kommission og have de dertil udfordrende Egenskaber.

Saa kan der heller ikke lettelig i Fremtiden have Mangel paa de til saa

vigtig en Kommission udfordrende dygtige Subjekter, naar der bæres Omhu stedse efterhaanden dertil at opfostre og anføre unge Folk, og Eders kgl. Majestæt fremdeles vil have den Naade for Etaten at stedse 2 eller 3 maa nyde Hjælp og Tillæg til at rejse i fremmede Lande.

Allernaadigste Konge! som saadan en Kommissions Anordning til Eders Majestæts Tjeneste uomgængelig behøves om ellers Fabriquen med alt det derunder sorterende nogensinde skal komme til at blive sat paa en god regulær og stadig Fod, det og vil forvolde Eders Majestæt største Pengespild og Skade om ej Orden og Regularitet herudi som i alt andet introduceres. Saa har Nidkærlighed for Eders Majestæts Tjeneste og den Aarvaagenhed det mig allernaadigst betroede Embede udkræver, anlediget mig derom til Eders Majestæt at gøre allerunderdanigst Forestilling" — — —.

Under 9. Januar 1739 resolverede Kongen:

„Som Os elskelige Greve af DANNEKJOLD SAMSØE ved en til Os allerunderdanigst indgiven Forestilling, allerunderdanigst haver andraget, hvor højt det til Vores Tjenestes Anfordring og Fabriquens Regularitet var fornøden, at en stadig Kommission ved Holmen blev anordnet, hvis Tilforordnede først nøje burde eksaminere og ventilere alt det, som dem enten af Holmens Chef, eller den som Direktionen over Holmen er anbetroet, Fabriquen og Konstruktionen angaaende blev forelagt, og derover give deres Sentiment, hvad de i hver Sag, til Vores Tjeneste fandt tjenligst; Saa og eksaminere alle forefaldende Tegninger af Orlogsskibe, Fregatter og andet være sig af Fabrikmester eller Mestere, og derom ligeledes give deres fuldkomne og omstændige Betænkning, forinden det til Admiralitetets Overvejende og Skønsomhed blev indsendt; Samt og vedbørende eksaminere dem, som til Mestre skulle antages, paa det at man kunde vide og være forvissat om, at de havde de fornødne Videnskaber, Kyndighed og Erfarenhed, saavel i at føre og dirigere Arbejdet, i at arbejde efter de dennem givende Tegninger, som og til at kunne forfærdige Tegninger af Skibe; Alt til den Ende, at alt hvad som til Fabriquen sorterer derved efterhaanden kunde komme paa en god, bestandig, regulær og stadig Fod.

Saa have Vi dette af Os elskelige Greve af DANNEKJOLD SAMSØE gjort allerunderdanigste Forslag udi Alt allernaadigst approberet, og ville Vi til den Ende, at til denne Kommission nu allernaadigst skal beordres Kommandørkaptajn og Fabrikmester D. de THURA, Kaptajnerne JUDICHÆR og WEGERSLØFF, Kaptajnløjtnanterne A. GERNER, HERBST, SCHUMACHER, Premierløjtnant NORDEN, samt Ober-Skibsbygmester ANDREAS THURESEN.

Og paa det Vi til saadan en Kommission, som efterdags med Fabriquen stadig skal kontinuere, ikke nogen Tid skulle savnes Folk som dertil ere dygtige og med de dertil behøvende Videnskaber forsynede, saa er Vores aller-naadigste Villie, at stedse unge Folk dertil efterhaanden skal udsøges og anføres, hvoraf et Par af de habileste af Os skal nyde Hjælp og Tillæg til at rejse, hvilke og førend de udrejses for bemeldte Kommission skulle eksamineres“.

CHRISTIAN R.

Paa ovenanførte Grundlag begyndte den første *permanente Kommission* i Marinen sin Virksomhed og fortsatte uforandret i næsten 125 Aar, indtil der ved kgl. Resol. af 11. April 1862 blev gjort Forandring i Kommissionens Sammensætning og ved Ministeriets Resol. af 14. April s. A. ogsaa i dens Funktionering.

Af det ovenfor anførte fremgaar, at Greve DANNEKJOLD-SAMSØE faar fastslaaet som Princip for Konstruktions-Kommissionen, at det udelukkende skal være virkelig sagkyndige Personer, der skal have Ordet i Spørgsmaal om Skibskonstruktion, paa hvis Udtalelser de styrende da kan tage deres Bestemmelse, og ved at gøre Kommissionen permanent med ikke hyppigt skiftende Personel dygtiggør han den yderligere til sit Hverv.

En oplysende Bedømmelse af Kommissionens Formaal findes i en Pro-Memoria af Fabrikmester DE THURA, som ikke er dateret, men sandsynligvis er skrevet kort efter DANNEKJOLDS Fald (1746):

— — — „Kong Chr. VI har behaget paa Holmen at anordne en Konstruktions-Kommission i den Hensigt, at Skibbyggeriet derved skulde reguleres og sættes paa en fast Fod, saa at alle Skibe af lige Calibre kunde blive af lige Størrelse og Façon, hvorved de Bekostninger, som ofte anvendes paa Besejlinger og Prøver af ubekendte Façons af Skibe kunne spares, og Disputer som ofte til Hs. kgl. Majestæts største Misfornøjelse og Skade rejser sig mellem Vedkommende, formedelst deres differente principia udi Constructionen, kunde forekommes“.

Forretningsgangen. Udover enkelte nedenfor omtalte Bestemmelser for Forretningsgangen i Kommissionen, er der — saa mærkeligt det end lyder i vore Dage — ikke fundet anden Instruktion for Kommissionen end den kgl. Resol. af 9. Januar 1739, der maa betragtes som Kommissorium for Kommissionen; dette bekræftes i en kgl. Resol. af 10. December 1809 og af en anonym Forfatter, som i T. f. S. 1861 (S. 5) behandler Konstruktions-Kommissionen.

Som det vil fremgaa af Kommissoriet, var denne direkte underlagt den, der havde Direktionen over Holmen; men dette blev forandret i Aaret 1792, idet Admiralitetet i en Skr. af 29. Marts d. A. meddelte Kommissionen (K. K. Pr. 47 S. 194): „— — — at vi have funden fornøden for Fremtiden at korrespondere direkte med velbemeldte Kommission, og altsaa forvente sammes Svar ligeledes direkte hertil indsendt“.

Nogen Motivering herfor kan ikke findes; men det staar rimeligvis i Forbindelse med, at den 9. Marts 1792 blev Posten som „Holmens Chef“ ophævet og daværende Kommandør-Kaptajn KIERULFF udnævnt til „Overekvipagemester“, og da der i Konstruktions-Kommissionen sad Admiraler, har man anset det for militært urigtigt, at disse skulde kunne modtage Ordre fra en Officer af lavere Grad.

Ved denne Foranstaltning var Konstruktions-Kommissionens Virksomhed unddraget Overekvipagemesterens direkte Indflydelse, hvilket maa synes ulogisk, da han havde Ansvaret for Materiellets Tilvejebringelse; men det varede heller ikke længe, inden dette blev forandret. Under 24. November 1807 — efter Krigens Begyndelse — tilskrev Kollegiet Kommissionen (K. K. Pr. 58 S. 250):

„Til at befordre Tingenes end skyndsommere Gang ved Holmen var det godt, at Holmens Overekvipagemester stod i nogen nøjere Forbindelse med Konstruktions-Kommissionen; — — Kollegiet har derfor paalagt bemeldte Over-Ekquipagemester at henvende sig umiddelbart til Kommissionen, enten mundtlig eller skriftlig med Anmodning om dens Betænkning om de Sager, som henhører under Kommissionens Ressort, og vi anbefale velbemeldte Kommission behageligt efter saadan hans Anmodning at meddele ham dens gode Formening til den kgl. Tjenestes Fremme“.

Efter dette kunde altsaa Kollegiet *beordre* og Over-Ekquipagemesteren *anmode* Kommissionen om dens Udtalelse, og saaledes vedblev det til Kommissionen ophørte.

Som ovenfor anført var der tilforordnet Kommissionen en praktisk Skibbygger, men da en af disse, Skibbygmester HOLM, i Aaret 1767 ikke havde været enig med de øvrige af Kommissionens Medlemmer, indsendte han en lang Udvikling om sine Anskuelser direkte til Greve DANNESKJOLD, i hvilken Anledning denne sendte følgende Skrivelse til Over-Ekquipagemesteren (K. K. Pr. 30 S. 201):

„— — — Maaden hvorefter i denne Kommission efterdags maa handles er denne: „Om de Ting, der beordres Kommissionen at give deres Betænkning over, fremsætter enhver sine Tanker frit og ubehindret, de ventileres og

overvejes; hvad der behandles indføres i Protokollen. Er nogen af different Tanke fra de andre, da giver han Kommissionen tilkende de Aarsager, der bevæge ham dertil; disse overvejes. Bliver han enig med de øvrige af Kommissionen eller de med ham, indsendes Deres Betænkning underskrevet af alle.

Er eller forbliver endda een eller flere af different Tanke fra de andre, underskrives vel deres Slutning af alle, dog med en Clausul forud for Underskriften i det samlede Skrift saaledes: „Jeg HOLM (eller hvem det er) finder herved at erindre følgende: — — — da Objektionerne og de Aarsager, som anledige dertil, anføres, og sluttelig som meldt af alle underskrives“.

23. April 1767.

DANNESKJOLD SAMSØE.

Fra Begyndelsen indtog Kommissionens Medlemmer deres Plads og gav Underskrift efter deres Rang som Officerer; men da den af Kongen d. 15. Juli 1808 udstedte Plakat „angaaende Sæde og Underskrift i Kommissioner“ bragte Forstyrrelse i det hidtidige Forhold, indstillede Kollegiet, at dette for Fremtiden ved hver ny Ansættelse i de permanente Kommissioner, skulde tage Bestemmelse om, hvilken Plads den ny indtrædende skulde indtage, hvilket fik kgl. Approb. d. 10. December 1809.

Medlemmerne. Som det fremgaar af Kommissoriet, bestod Kommissionens Medlemmer af Fabrikmesteren, nogle Søofficerer, der havde faaet videnskabelig Uddannelse, nogle færende Søofficerer, samt en praktisk Skibbygger, men der var ikke fastsat noget bestemt Antal, og dette vekslede ogsaa i Tidernes Løb.

Efter at Greve DANNESKJOLD var afgaaet i Aaret 1746, og SUHM igen var bleven Holmens Chef, fik han i 1748 indsat to Skibbygmestre i Kommissionen, nemlig Baadebygmester KJØNIG og Underskibbygmester ESKILDSSEN, saaledes at der paa dette Tidspunkt var fire praktiske Skibbyggere i Kommissionen: THURESEN, BROCK (indtraadt 1743), KJØNIG og ESKILDSSEN. Men derved var det blevet et ret uensartet Personel, Kommissionen var sammensat af, og det gav Anledning til alvorlige Rivninger, saa at Kommissionens Forhandlinger ikke var lutter Idyl. Navnlig var det de praktiske Skibbyggere, som havde svært ved at bevare passende Former for Diskussionen, hvilket foranledigede Fabrikmester DE THURA til d. 5. Juli 1751 at indgive en Klage over Baadebygmester KJØNIG og Underskibbygmester BROCK, der synes at have rettet Beskyldninger mod deres Foresatte. Konstruktions-Kommissionen fik Sagen til Udtalelse og skrev i den Anledning (K. K. Pr. Nr. 13 S. 199):

„— — — De fleste af os have udi Kommissionens Skrivelse af Dato 18. Marts sidstleden tilkendegivet, hvor inderlig vi ønskede, at Kommissionen var sat paa den Fod, at Enhver derudi kunde frit give sine Sentiments, uden at blive uanstændig beegnet af dem, der var af stridig Formening. Det er og desværre ofte hændet, at partikulære Animosité imellem Lemmerne af Kommissionen haver forvoldt, at Sagerne ere blevne trukne udi Langdrag, for paa mulige Maader at forene de stridende Partier. Det kan vel heller ikke fejle, at en eller anden, der kunde give Oplysning, haver indeholdt sin fuldstændige Formening for at undgaa Strid og utilbørlig Begegnelse; haver nu dette sket, førend Stridighederne vare komne til en saadan Yderlighed, saa er det let at slutte, med hvor liden Samdrægtighed og Agtsomhed nogen Ting af Vigtighed kan paa værende Tid tages under Ventilation, allerhelst da, som Deres Eksellence ved, Hr. Kommandør-Kaptajn THURA ikke er den eneste af Kommissionen, der er bleven angreben paa ærerørig Maade; thi ønskede vi gerne, at alle Kommissionens Forretninger blev udsat, til den Sag, som nu er for den kombinerede Ret, var paakendt og afgjort; men kan det ikke tillades, og Kommandør-Kaptajn THURAS Ansøgning bliver bevilget, saa er der endnu andre, som maa separeres, om der skal være Harmoni og fri Adfærd i Kommissionen.

Vi henstiller derfor ydmygst til højere Kjendelse, hvad der udi saa Fald er bedst, og hvem der bør vige hinanden, om en Separation af Kommissionen bliver funden for godt“.

Ved kgl. Resol. af 16. August s. A. bestemtes, at Mestrene BROCK og KJØNIG skulde udtræde af Kommissionen, og fra 1754 bestod Kommissionens Medlemmer af (ifølge „Det 18. Aarhundredes Historiske Oplysninger om Marinen og dets Personale“, Rigsarkivet: Søkrigscancelliet):

Fabrikmesteren,
 Navigationsdirektøren,
 Begge Ekvipagemestrene,
 Et Par andre kyndige Officerer,
 En dertil skikket Skibbygger
 samt 12 à 14 Auscultanter.

I 1790 forsvinder den praktiske Skibbygger af Kommissionen, og siden den Tid har en saadan ikke været Medlem af denne; Skibbygmester PAASKES Indtræden i 1803 maa betragtes som en Erstatning for Fabrikmesteren, og han gik ogsaa ud igen i 1814, da Fabrikmester SCHIFTER ind-

traadte i Kommissionen. Efter 1790 tilkaldte denne en praktisk Skibbygger, naar en Sags Behandling krævede det.

I Aaret 1754 fik Kommissionen et helt nyt Medlem, idet studiosus mathe-
seos CHR. CARL LOUS af Kollegiet var blevet ansat som Matematiker ved
Flaaden, dels for at kunne uddanne sig til Afløser for Kommandør-Kaptajn
WEGERSLØFF som Navigationsdirektør, dels for at være nyttig med Raad og
Daad i Arbejder og mekaniske Ting. For at dygtiggøre ham i Konstruktionen
blev han paa Indstilling af Holmens Chef s. A. ansat som Auscultant i Kon-
struktions-Kommissionen i Henhold til kgl. Resol. af 21. Marts 1754. Efter
derpaa at have dygtiggjort sig i sit Fag og paa flere Togter erhvervet den
fornødne Kundskab i Sømandsskab, blev han ved kgl. Resol. af 4. August 1760
givet Karakter af Professor Matheseos og ansat som Medlem af Konstruk-
tions-Kommissionen med Votum. Prof. LOUS blev siddende som saadan lige
til sin Død i 1804; men fra Aaret 1776 fik han efter derom indgivet Ansøg-
ning Tilladelse til kun at møde i Kommissionen, naar hans Nærværelse var
særlig ønskelig.

Prof. LOUS fik ikke nogen Afløser før i Aaret 1808, da Kollegiet indstil-
lede og 22. Januar s. A. fik kgl. Approbation paa at ansætte Professor WAR-
BERG i Konstruktions-Kommissionen for at udnytte de Kundskaber, han havde
dels i Matematik, dels i Maskinerier, erhvervet ved en Rejse i England for
at købe en ny Maskine til Holmens Smedie. Prof. WARBERG vedblev at være
Medlem af Kommissionen til sin Død i 1821; men siden den Tid har der ikke
været ansat nogen Professor i Konstruktions-Kommissionen, hvilket sikkert
ogsaa har været unødvendigt med Medlemmer som Fabrikmester SCHIFTER
og hans Efterfølgere.

Derimod ses, at Videnskabsmænd har været tilkaldt Kommissionen i sær-
lige Tilfælde, saaledes Professorerne ØRSTED og SCHMIDT i 1817 for at assi-
stere ved Forsøg med en Kabys, der tillige skulde kunne destillere salt Vand
til fersk.

Foruden de stemmeberettigede Medlemmer af Kommissionen overværedes
Forhandlingerne af Auscultanterne, dels de unge Officerer, som skulde ud-
dannes videre i Videnskaberne for senere efter endt Uddannelse at blive
stemmeberettigede Medlemmer, dels de færende Officerer, som, inden de fik
Stemmeret, maatte overvære Kommissionens Forhandlinger som Auscultanter
i kortere eller længere Tid efter Omstændighederne. Auscultanterne sad ved
et lille Bord for sig i Kommissionens Lokale.

For at danne sig et Billede af Konstruktions-Kommissionens Sammen-

sætning i Tidsrummet 1814—48 skal her anføres Medlemmerne d. 1. Januar 1814 og 1. Januar 1848.

Konstruktions-Kommissionen 1. Januar 1814.

Medlem	Antal Aar	Stilling 1/1 1814
Viceadmiral J. B. WINTERFELT	1782—1821	39
Kontreadmiral J. O. FISCHER	1779—1829	50
— J. C. KRIEGER	1782—1802 & 1807—1814	27
Kommandør H. C. SNEEDORFF	1788—1824	36
— S. U. ROSENVINGE	1796—1819	23 Takkelmester
Kommandør-Kaptajn Baron H. v. HOLSTEN	1807—1814	7
* — P. J. WLEUGEL	1809—1835	26 Navigations- direktør
— P. N. POSTH	1809—1815	6 Ekvipagem. paa Gl. Holm
— C. A. ROTHE	1807—1822	15
— JOH. JOHANSEN	1803—1830 & 1834—1841	34 Ekvipagem. paa Nyholm
Kaptajn H. STEPHANSEN	1807—1830	23
Kaptajnløjtnant S. H. LYKKE	1809—1814	5 fung. Tøjms.
*Professor O. WARBERG	1807—1821	14
Mester Skibbygger P. J. PAASKE	1803—1814	11

Konstruktions- (og Reglerings-) Kommissionen 1. Januar 1848.

Medlem	Antal Aar	Stilling 1/1 1848
Kommandør H. B. THOMSEN	1822—1850	28
*Kommandørkaptajn S. L. TUXEN	1825—1853	28 Ekvipagem. paa Nyholm
* — C. C. ZAHRTMANN	1830—1855	25
* — O. W. MICHELSEN	1830—1855	25 Tøjms.
Kaptajn St. A. BILLE	1830—1852	22
Kommandørkaptajn J. P. GANDIL	1833—1860	27 Ekvipagem. paa Gl. Holm
Kaptajn J. F. BRAËM	1834—1852	18 Takkelmester

Medlem		Antal Aar	Stilling 1/1 1848
*Kaptajnløjtnant N. E. TUXEN	1841—1870	29	Bestyrer af Mekanik & Hydraulikfaget
* — O. F. SUENSON	1841—1864	23	Fabrikmester
Kommandør H. B. DAHLERUP	1846—1849	3	

Naar man ser, at af de 10 Officerer, som var Medlemmer af Konstruktions- og Regleringskommissionen d. 1. Januar 1848 de fire blev Marineministre, nemlig:

ZAHRTMANN	$\frac{4}{4}$ 1848 — $\frac{10}{8}$ 1850
BILLE	$\frac{27}{1}$ 1852 — $\frac{12}{12}$ 1854 — $\frac{24}{2}$ 1860 — $\frac{31}{12}$ 1863
MICHELSSEN	$\frac{13}{12}$ 1854 — $\frac{2}{12}$ 1859 og
SUENSON	$\frac{1}{11}$ 1867 — $\frac{22}{9}$ 1869;

endvidere at N. E. TUXEN var Medlem af den grundlovgivende Rigsforsamling, og fra 1854—63 Medlem af Rigsraadet, og at DAHLERUP som bekendt blev østrigsk Admiral og Organisator af den østrigske Marine, kan man nok med Rette sige, at det var Marinens mest fremragende Officerer, der havde Sæde i Konstruktions- og Regleringskommissionen.

De med * betegnede Medlemmer var videnskabeligt uddannede, og ser man paa Antallet af dem i Aarene 1814 og 1848, fremgaar det, at medens der i Aaret 1814 kun var to, var der i 1848 fem, og det var dette Forhold, der i det paafølgende Decennium gav Anledning til Utilfredshed i Marinen, idet man klagede over, at det farende Element i Kommissionen var tilsidesat for det videnskabelige, hvorved Kommissionens Betænkninger fik et ensidigt Præg. — Et andet Forhold, som ogsaa gav Anledning til Klage, var, at Medlemmerne sad der altfor længe, og denne Anke synes ikke uberettiget, naar man ser Listen igennem; Rekorden har Kontreadmiral OLFERT FISCHER, som var Medlem af Kommissionen i 50 Aar.

Kommissionens Arbejde. Medens Kommissoriet kun udtalte, at Kommissionen skulde bedømme de af Konstruktørerne udarbejdede Tegninger til Skibene, udviklede dens Virksomhed sig efterhaanden til at følge Krigsskibene paa deres Vej gennem Livet fra Vuggen til Graven og tage de nødvendige Bestemmelser paa de forskellige Stadier, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende korte Oversigt:

- 1) Bedømme den af Konstruktøren udarbejdede Tegning til et Skib.

2) Naar Tegningen af Skibet var bleven approberet og derefter afslagen paa Loftet, skulde Kommissionen konstatere, at Afslagningen var i Overensstemmelse med Tegningen og indsende Beretning herom til Kollegiet.

Anm. I Rigsarkivet findes en Pakke indeholdende 41 saadanne Beretninger, hver Beretning forsynet med 7 Segl (Søkrigskancelliet, diverse Sager, ca. 1789 forseglede Opmaalinger vedrørende Skibbygning Nr. 157 1 Pakke).

3) Besigtige Skibet paa Stabelen inden dets Afløbning for at konstatere Arbejdets Forsvarlighed.

4) Ved Skibets Besejling var det fra Aaret 1743 som Regel Medlemmer af Konstruktions-Kommissionen, der udkommanderedes som Dommere og ledede Prøverne.

5) Behandle Skibets Generalrapporter fra Togterne.

6) Besigtige Skibet, naar det skulde hovedrepareres og endelig

7) Indstille det til Kassation.

Men dertil kom i Tidens Løb forskellig anden Virksomhed.

I Aaret 1776 bestemtes, at Kommissionen skulde bedømme Konstruktionen af de Koffardiskibe, som i Henhold til Forordningerne af 18. Marts og 1. August s. A. byggedes saaledes, at de kunde armeres i Krigstid og benyttes som Krigsskibe. (Efter. IV S. 245).

Bedømme alle Slags Opfindelser af private Personer, der vedrørte alt i Marinen anvendt Materiel (Ildslukningsmidler, Lyn-Vejledere, Beskyttelsesmidler for Skrogene, ny Vaaben o. s. v.), hvilke Opfindelser navnlig under og efter Krigen 1807—14 var talrige.

Et Eksempel af særegen Interesse skal anføres: Kompagni-Kirurg WODSKOU af København indgav Ansøgning til Kollegiet om for kgl. Regning at maatte konstruere et af ham projekteret Fartøj, „der skal kunne manøvrere under Vandet“. Kollegiet sendte Sagen til Konstruktions-Kommissionen, som efter at have behandlet den, svarede Kollegiet kort og godt:

„Kommissionen har ifølge det kgl. Kollegiums Skr. af 4. ds. affordret Kompagni-Kirurg WODSKOU Udviklingen af hans angivne Projekt. Denne har han under 9. November tilstillet os.

Den er saaledes under al Kritik, at Kommissionen intet Øjeblik kan opholde sig ved den“.

Konstruktions-Kommissionen d. 14. November 1815.

WINTERFELDT.

O. FISCHER.

SNEEDORFF.

ROSENVINGE.

WLEUGEL.

ROTHE.

JOHANSEN.

STEPHANSEN.

WARBERG.

HENSLER.

SCHIFTER.

TUXEN.

Fandt der større Forsøg Sted med Materiel, som f. Eks. med Rokanonfartøjerne i 1821 og 1831—32, var det Kommissionens Medlemmer, der ledede Forsøgene.

Det var et stort Felt, Kommissionens Virksomhed omfattede, og der var ogsaa Tider, hvor den klagede over, at det var umuligt for den at overkomme Arbejdet, selv om den maatte tage Søndagene til Hjælp. Endda var Myndighederne snarere tilbøjelige til at benytte Kommissionen udover dens ved Kommissoriet afstukne Omraade, og det er flere Gange hændet, at Kommissionen afviser Myndighedernes Henvendelse. Saaledes udtalte Kommissionen i Slutningen af en affordret Betænkning af 18. April 1780 om de videre Undersøgelser angaaende en ny Doks Anlæg:

„Til forommeldte Undersøgning skulle vi erindre, at enkelte Personer maatte blive beordrede, saasom vi er fuldkommen overbeviste om, at det strider mod Videnskabernes Orden og af enhver sammensat Sags Natur, dens Udvikling og Fremme, at mange Personer paalægges den, hvorved tillige megen Tid spildes. Hertil maa vi lægge, at vores allernaadigste givne Kommissorium befaler os at bedømme og sige vores Tanker om et eller andet til Søetaten gjort Forslag, men ej at udarbejde sammenviklige Sager“.

Det mest fremtrædende Tilfælde er Kommissionens Afslag paa Kollegiets Anmodning om at bedømme HOHLENBERGS Flaadeplan, motiveret med at den ikke ansaa sig kompetent dertil, hvoraf Resultatet blev den berømte Kommission af 29. December 1801. Ogsaa overfor Overekvipagemesteren stiller Kommissionen sig afvisende, naar den mener, at hans Henvendelser er uberettigede; saaledes ønskede Overekvipagemesteren i Aaret 1814, at Kommissionen skulde udtale sig om Ornamenterne til Fregatten *Minerva*; men Kommissionen svarede, at den ikke havde noget med Ornamenten at gøre, og sendte Akterne ubesvarede tilbage (K. K. Pr. 61 S. 103).

For ikke at udsætte sig for en Gjentagelse af et saadant Afslag, gik Kollegiet senere en anden Vej; da Kongen den 30. Januar 1846 havde resolveret, at det skulde tages under Overvejelse, om Rokanonfartøjerne var i Stand til at løse den Opgave, der kunde stilles til dem, eller om de burde erstattes med armerede Dampskibe, skrev Kollegiet til Kommissionen i den Anledning:

„Kollegiet ønsker meget at kunne benytte Kommissionens Indsigt og Kynighed i dette vigtige Anliggende, endskønt samme ikke er af de Genstande, der sædvanlig meddeles Kommissionen til Bedømmelse. Man anmoder derfor

Kommissionen om behagelig at tage Sagen under Overvejelse og derefter at meddele Kollegiet dens Betænkning over ethvert især af de foranførte, i Henhold til Hs. Majestæts Resolution fremsatte Punkter.

Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet d. 7. Februar 1846.

FREDERIK K. P.	HOLSTEN.	SCHÖNHEYDER.
KINCH.	WIBORG.	

Konstruktions-Kommissionen var en vigtig Faktor i Marinens Organisation, ja man kan for Materiellets Vedkommende sige, at den var sideordnet Kollegiet; intet Spørgsmaal Materiellet vedrørende blev afgjort, uden at Kommissionen havde udtalt sig om det, og skulde Sagen til Kongens Afgørelse, anførte Kollegiet i sin Indstilling, saafremt det havde en fra Kommissionen afvigende Opfattelse.

I enkelte Perioder var det faktisk Konstruktions-Kommissionen, der ledede hele Skibbygningen paa Holmen, saaledes fra Aaret 1745 til 1758, fra Fabrikmester BARBÉS Afgang til Premierløjtnant KRABBES Udnævnelse til Fabrikmester (T. f. S. 1888 S. 234 og 254), og i Interregnet 1803—14, fra Fabrikmester HOHLENBERGS Afgang til Kaptajnløjtnant SCHIFTERS Udnævnelse til Fabrikmester.

Der kan næppe være Tvivl om, at Konstruktions-Kommissionen har haft en stor og gavnlig Indflydelse paa Skibsmateriellets Udvikling i den danske Marine. Fabrikmester SCHIFTER udtalte engang som en Slags Beklagelse: „Ingen Konstruktør i Verden er underkastet Kritik som jeg“; men Resultatet blev ogsaa, at der næppe er konstrueret bedre og smukkere Sø- og Sejlkrigsskibe end SCHIFTERS.

Hvor stor Konstruktions-Kommissionens Indflydelse paa Skibbygningen har været, kan der maaske være delte Meninger om; men een Ting er sikker, at Konstruktions-Kommissionen har efterladt sig et Arkiv, der er en ren Guldgrube for dem, der vil søge Oplysninger om Materiellet; maaske i størst Udstrækning fra Fabrikmester HOHLENBERGS og Begyndelsen af SCHIFTERS Tid, thi HOHLENBERG erklærede, at i Konstruktions-Kommissionens Protokoller skulde Efterverdenen kunne efterforske Udviklingen af Skibsmateriellet i den danske Marine.

Er Konstruktions-Kommissionen en for den danske Marine særlig Institution? Greve DANNESKJOLDS Parantesbemærkning „uden at tale om andre Landes Eksempel“ synes at maatte udlægges som et nej; men der er flere Ting, der tyder paa, at der ikke har været en saadan Institution i andre Mariner. Fabrikmester SCHIFTERS ovenfor citerede Udtalelse: „ingen Konstruktør i

Verden er underkastet en Kritik, som jeg er“, tyder i den Retning, og han har tilbragt 4^{1/2} Aar i Holland, Frankrig og Italien for at studere sit Fag, saa han maatte sikkert vide Besked, om der havde været noget lignende.

For Englands Vedkommende findes en Meddelelse i T. f. S. 1835 S. 96, der siger: „I Aaret 1832 udnævntes en Komité, bestaaende af en Admiral og to Captains, som i Forening med Fabrikmesteren (surveyor of the navy) skulde undersøge alle nye Opfindelser og Forslag, Søværnenes vedkommende, og rapportere derom til Admiralitetet (saavidt ligner denne Komité den hos os allerede i mange Aar eksisterende Konstruktions- og Reglerings-Kommission)“.

Indtil dette Tidspunkt kan man vel derfor gaa ud fra, at Kommissionen var en særlig dansk Institution. Ved Norges Adskillelse fra Danmark, oprettedes en Konstruktions- og Reglerings-Kommission for den norske Marine, som bestaar den Dag idag.

REGLERINGS-KOMMISSIONEN

Til Bestemmelse af Takkelage, Inventarie- og Varegods for de forskellige Klasser af Marinens Skibe havde der i Tidernes Løb været nedsat Kommissioner, de saakaldte *Takkelage-Kommissioner*, som efter endt Virksomhed ophævedes; saadanne Kommissioner findes nedsatte i 1711, 1735, 1743 og 1749.

I Aaret 1773 blev der igen nedsat en saadan Kommission, men med en noget udvidet Virksomhed, og da den kgl. Resolution herom blev Kommissorium ligesom i sin Tid for Konstruktions-Kommissionen, skal den gengives her.

„Som Vi i Anledning af Vores Admiralitets- og Kommissariats Kollegii allerunderdanigste Forestilling finde til Vores Tjenestes Befordring fornøden, at en Kommission nedsættes, der kunde gennemgaa det i Aaret 1750 allernaadigst approberede Reglement for Orlogsskibenes, Fregatternes og de mindre Fartøjers Takkelage, Inventarii, Reserve og Varegods, og efter de siden den Tid da hafte Erfaringer og forefaldne Forandringer udi Skibenes Konstruktion at bestemme hvad derudi til Forandring og til større Nytte kunde være at regulere for den følgende Tid. Saa anbefales hermed — Navnene paa 9 Officerer — at sammentræde med hinanden for paa det nøjeste at gennemgaa ovenbemeldte i Aaret 1750 approberede Reglement, og at skønne, hvorvidt det som derudi findes fastsat for hver Kalibre Skibe, i Henseende til de siden den Tid hafte Erfaringer og Skibenes foranderlige Konstruktion, samt den større Længde og Bredde dem nu gives, kunde fremdeles bibeholdes, eller hvad de formene til større Nytte derudi at kunne forandres og forbedres, hvilket de efter deres bedste Overlæg og Skønnende have at fastsætte, og saa et fuldstændigt Projekt til et Reglement for Takkelage, Inventarii-

Reserve- og Vare-Gods til alle Kalibre udi Flaaden at forfatte og samme til- ligemed deres Deduction over de for de proponerede Forandringer havende Motiver at indlevere til Vores Admiralitets og Kommissariats Kollegium, som nærmere forestiller samme til Vores Resolution.

Ligeledes haver denne Kommission paa det nøjeste at gennemgaa og meddele Deres Betænkning om de Poster, som Dem i Henseende til Skibenes Ekvipering og Udredning eller i andre Henseender af Vores Admiralitets og Kommissariats Kollegio maatte tilstilles, og skulle Kommissionen i slige Til- fælde agte fornødent, at en eller anden indtraadte i Kommissionen for tillige derover at meddele sin Betænkning, da haver den derom at adressere sig til Vores Admiralitets- og Kommissariats Kollegium, som da beordrer samme Person i Kommissionen som Medkommissarius at indtræde.

Hvad Dokumenter, Rapporter, eller andre Papirer, Kommissionen udi denne anbefalede Forretning maatte være behøvende, skal blive dem leveret, naar den sig derom paa vedkommende Steder maatte melde. Hermed sker Vor Villie og befalende Eder Gud!

Skrevet paa Vort Slot Christiansborg udi Vores kgl. Residence Stad.

Kjøbenhavn, d. 25. Januar Anno 1773.

CHRISTIAN R."

Denne Kommission adskiller sig fra de tidligere Takkelage-Kommissioner ved, at den foruden Takkelagen m. m. ogsaa skulde behandle det Skibstjene- sten vedrørende, som Kollegiet kunde finde hensigtsmæssigt at henvende sig til den om, hvorfor den fik Navnet *Takkelage- og Reg(u)lerings-Kommissionen*. I Begyndelsen af Aaret 1779 afleverede den sit Hovedarbejde om et nyt Takkelagereglement og ansaa derefter egentlig sit Arbejde for endt, men ca. to Aar senere henstillede Kollegiet til Kommissionen at behandle „adskil- lige Ting til Forbedring i Hs. Majestæts Skibe især til Mandskabets Konser- vation og Proviantering, Klædning og Renlighed“, og under 5. Januar 1781 be- ordrede Kollegiet Liv-Medicus AASKOV og Professor CALLISEN til at indtræde som Kommitterede i bemeldte Kommission „for samtlig at ventilere og fore- slaa, hvor de kvæstede paa Deres Majestæts Skibe i Tid af Bataille skulde henlægges, og hvorledes den rette Omgangsmåde i et og alt i dette Tilfælde kunde fastsættes og ske.“

Kollegiet indsaa efterhaanden det nyttige i at have en permanent Regle- rings-Kommission til at behandle alle Spørgsmaal Skibstjenesten vedrørende, og under 12. April 1782 indgav det Forestilling til Kongen om at gøre Kom- missionen permanent, hvilket kunde ske uden anden Bekostning end de 8 Rdl., Kommissionsskriveren havde maanedlig.

Til Medlemmer af Kommissionen foresloges:

- 1) Viceadmiral FISCHER
- 2) Kommandør KRIEGER
- 3) Ekvipagemesteren paa Nyholm
- 4) Kammerherre, Kommandørkaptajn WINTERFELDT
- 5) Tøjmasteren
- 6) Kommandørkaptajn LÜTKEN
- 7) Ekvipagemesteren paa Dokken
- 8) Fabrikmesteren
- 9) Kaptajn KJERULFF
- 10) Takkelmesteren.

Naar et af Medlemmerne paa Grund af Omstændighederne udgik af Kommissionen, skulde Kollegiet have Ret til at erstatte Medlemmet og faa kgl. Approbation derpaa paa Kvartalsrelationen.

Kollegiets Forslag fik kgl. Approbation d. 15. April 1782, og fra den Dag var Kommissionen permanent og benævnedes i Almindelighed alene ved Navnet *Reglerings-Kommissionen*.

Dens Arbejdsfelt var alt, hvad der vedrørte Skibstjenesten; den første Opgave, Kommissionen fik at løse, var saaledes at forandre Bespisningsforholdene for Officererne ombord; hidtil havde Chefen bespist disse, nu ønskede Kollegiet, at der efter engelsk Mønster skulde indføres Messe for Officererne.

En af de største Opgaver, Reglerings-Kommissionen fik at løse, var Udarbejdelsen eller rettere Omarbejdelsen af Bemandingsreglementerne, hvor den lagde Principper til Grund, som blev fulgt for Resten af Sejlskrigsskibsperioden.

Om Kommissionens Protokoller kan siges det samme som om Konstruktions-Kommissionens, at de yder et værdifuldt Bidrag til den Tids Historie.

KONSTRUKTIONS- OG REGLERINGS-KOMMISSIONEN

Efter at Englænderne havde bortført Flaaden, var Arbejdsfeltet for de to Kommissioner i væsentlig Grad indskrænket, og Personellet, man havde at raade over, var ogsaa betydeligt formindsket, saa at Tanken om at slaa de to Kommissioner sammen rimeligvis er opstaaet efter Fredens Slutning; men det eneste, der blev foretaget, var, at det ved kgl. Resol. af 2. Juli 1815 blev bestemt, at de for Reglerings-Kommissionens Skriver reglementerede 96 Rbd.

aarlig skulde ophøre og Skriveriet paalægges den ved Konstruktions-Kommissionen ansatte Skrivers.

Derefter hører man ikke noget om Spørgsmaalet, før Kollegiet d. 3. November 1825 indgav følgende Forestilling til Kongen:

„Af Reglerings-Kommissionens Medlemmer var nu afdøde Viceadmiral HERBST den sidste, som ikke havde Sæde og Underskrift i Konstruktions-kommissionen.

Da Kollegiet formener, at disse tvende Kommissioner kunde passende forenes sammen i een Kommission, saa indstilles allerunderdanigst til Deres Majestæts allerhøjeste Resolution:

Om ikke Konstruktions- og Reglerings-Kommissionerne maatte forenes sammen i een Kommission under Navn af Konstruktions- og Reglerings-Kommissionen“.

Under 6. November s. A. approberede Kongen Forslaget og derefter arbejdedes videre i den samlede Kommission paa de to Kommissioners Kommissorier af 9. Januar 1739 og 25. Januar 1773.



HOLMEN

ORDET „Holmen“ var den fælles Betegnelse for alle de Omraader og Institutioner, hvor det meste af Marinens Materiel tilvirkedes, repareredes og opbevaredes; den vigtigste Del var Skibbyggeriet. Holmen var i den første Halvdel af det 19. Aarhundrede Danmarks største Fabriksvirksomhed og omfattede følgende fire større Omraader:

Gammelholm,
Nyholm med Flaadens Leje,
Bodenhoffs Plads,
Dokken paa Christianshavn,

samt enkelte mindre Lokaliteter (Laboratorium, Krudttaarne m. m.), der alle vil blive beskrevne med Hensyn til deres Opstaaen og Udvikling; men for tilfulde at forstaa denne, maa man kende Forholdene paa Slotsholmen, hvor det første kongelige Skibbyggeri anlagdes, og hvor der senere af Kong CHRISTIAN IV skabtes et for sin Tid enestaaende Marineetablisement, hvis enkelte Dele vel dengang ikke laa under Holmen, men senere delvis blev overflyttet dertil.

SLOTSHOLMEN¹

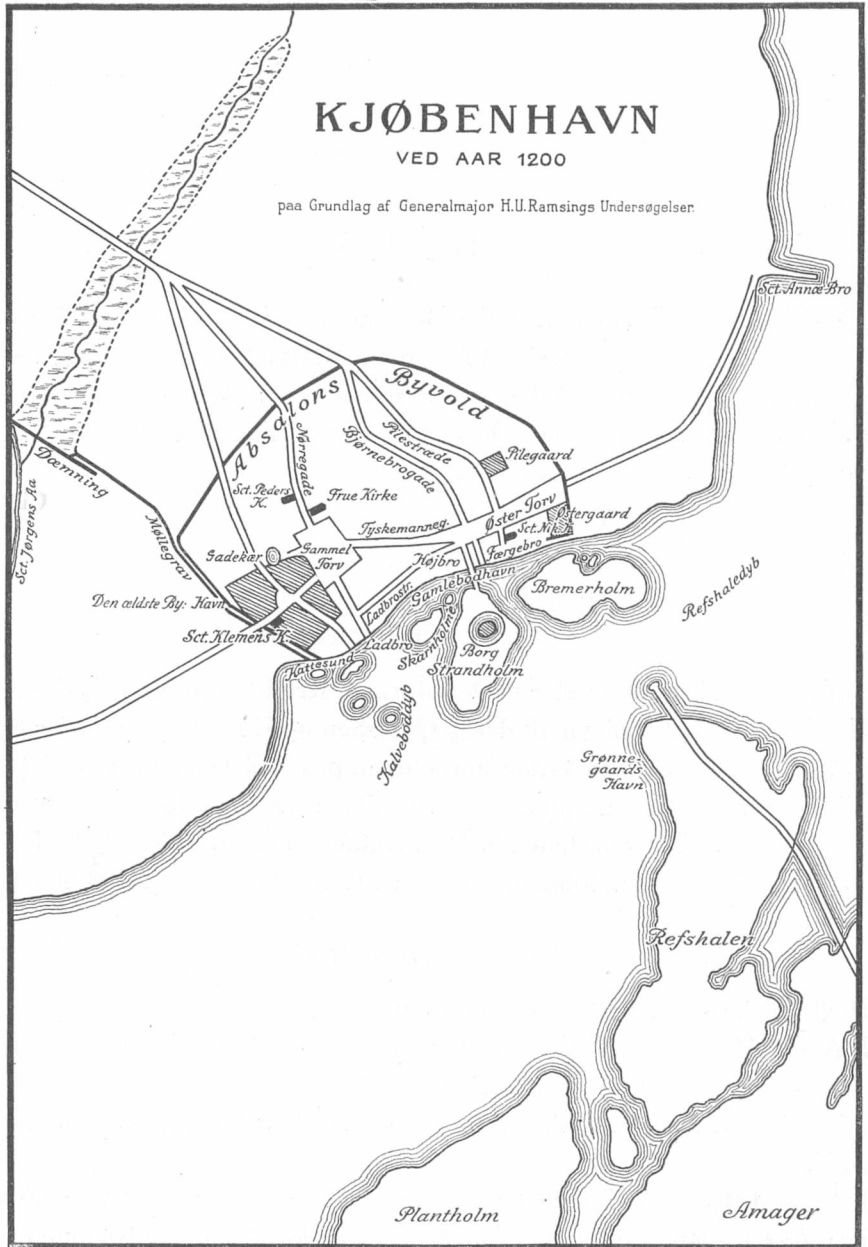
Nogle historiske Kendsgerninger til Indledning:

I Aaret 1167 anlagde Bispen, Land- og Søkrigeren ABSALON Borgen i Køpmannehavn paa den Holm, som siden fik Navnet Slotsholmen.

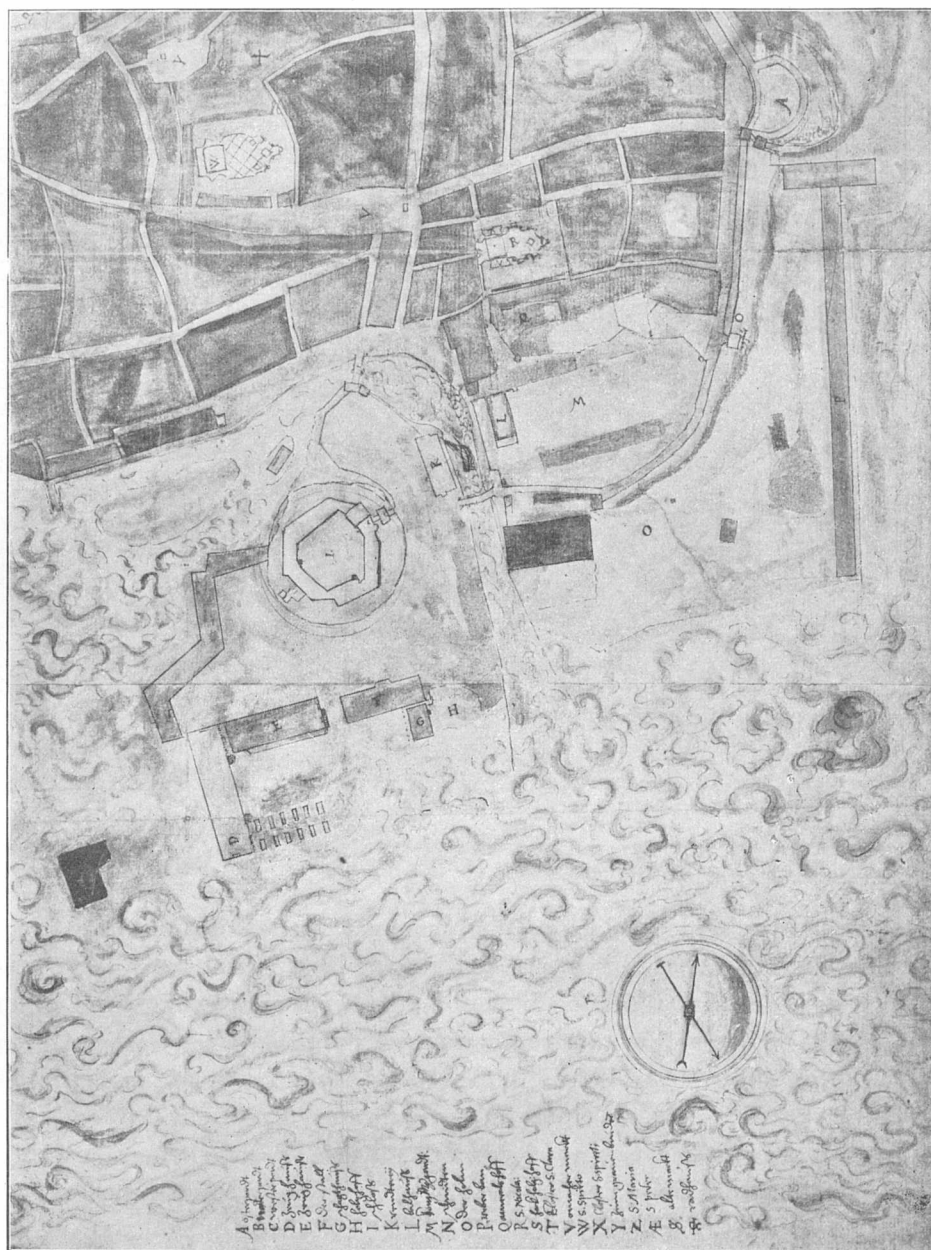
I Aaret 1186 skænkede ABSALON København med Tilliggende til Roskilde Bispestol.

I Aaret 1416 kom Kongemagten i endelig Besiddelse af København, og Fra Aaret 1445 residerede Kongerne paa Slottet paa Slotsholmen.

¹ Til Udarbejdelsen af *Slotsholmen* er benyttet, naar ikke andet er anført, en Artikel af daværende Oberstløjtnant O. BLOM: „Københavns Tøjhus“, Historisk Tidsskrift 6. R. 3. Bd. S. 549—670 (1888), og Kaptajn OTTO SMITHS: „CHR. IV.s Tøjhus“ i Illustrationsværket „Før og Nu“ udgivet af F. ZACHARIAE S. 339—412 (1926), hvilke i Teksten er betegnet ved (O. Blom S.) og (O. Smith S.). „Før og Nu“ giver mange Billeder af Provianthuset og Tøjhuset gennem Tiderne. — Rentemester-Regnskaberne er betegnet ved „Rent.-Regn.“



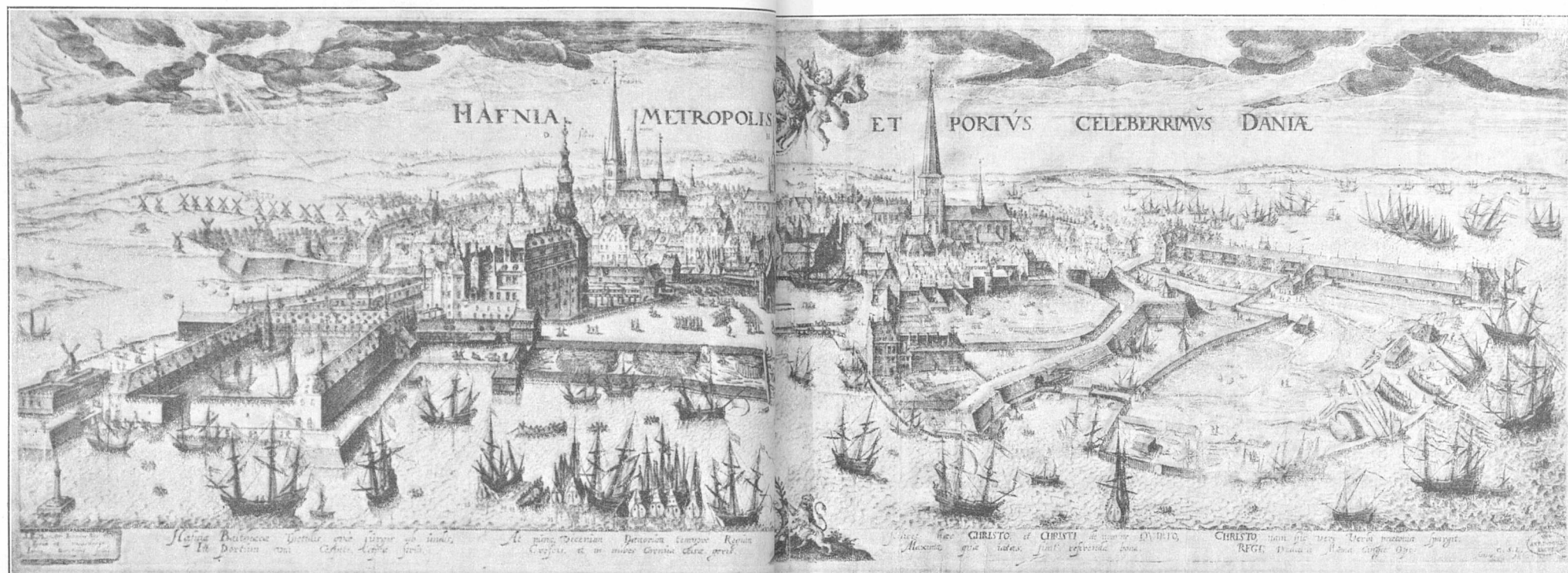
København ved Aar 1200.



København fra o. 1600.

A. Østerport. — D. Tøjhuset. — E. Tøjhuset. — F. Stalden. — G. Slagtehuset. — H. Vedhaven. — I. Slottet. — K. Rentekammeret. — L. Boldhuset. — M. Kongens Gaard. — N. Smedien. — O. Holmen. — P. Reberbanen. — Q. Admiralsgaarden. — R. St. Nicolaj. — S. Hak. Holgersens Gaard. — V. Amagertrø. — W. Helligaands Kirke. — X. Helligaands Kloster. — Y. Graabrødre.

PROSPEKT AF KØBENHAVN I 1611 SET FRA AMAGER, EFT



Bryghus. Københavns Vartegn.
Løngangen. Skibshavnen med Magasinbygningerne.
Staldene. Slagtehus.
Slottet.
Kongens Vedhave.
Rentekammer og Toldbol

Boldhuset. Den store Smedie. (Holmens Kirke).
Urtegaard. Drillhave. Holmens Port.
Kornmagasin. (Sejloft). Dellehave.
Reberbane. Bremerholm.
Kikkenborg.

Medens Flaaderne i tidligere Tider sammensattes af Handelsfartøjer, der indkaldtes til Krigstjeneste, synes allerede Kong ERIK af Pommern (1412—39) at have ejet egne Krigsskibe med Station i København, medens Kong HANS (1481—1513) menes at have været den første, der har ladet bygge Skibe til Orlogsbrug, og dels hertil, dels til deres Reparation og Oplægning har ladet indrette et kgl. Værft, der laa paa *Slotsholmen*, men Oplysningerne om dette er meget sparsomme; det er først fra CHRISTIAN III.s Tid (1534—59), at der haves enkelte paalidelige Oplysninger om Værftet paa *Slotsholmen*.

Det første kgl. Værft har været af meget beskedne Dimensioner, og det kan ikke have bestaaet i andet end een eller flere Beddinge med tilhørende Oplagsplads for Tømmer; Smedien vides at have ligget udenfor *Slotsholmen*, og Oplagssteder for Skibenes Gods blev skabt senere. Sin største Betydning for Marinen fik *Slotsholmen* først, efter at Skibbyggeriet var flyttet over til *Bremerholm* og CHRISTIAN IV. i Aarene 1598—1618 opførte de fire store Byg-

ninger: *Tøjhuset*, *Galejhuset*, *Provianthuset* og *Bryghuset* samt en *Oplagshavn for Flaadens Skibe*, rimeligvis fordi han ikke vilde have disse for Marinen saa vigtige Etablissementer liggende udenfor *Voldene*, som paa det Tidspunkt ikke omfattede *Bremerholm*, hvor det ellers vilde have været naturligt at lægge dem. Paa Grund af disse Anlæg kom *Slotsholmen* endnu i hened to hundrede Aar efter *Bremerholms* Anlæg til at spille en lignende Rolle for *Bremerholm* som denne i et senere Tidsrum for *Nyholm*.

Om Oprindelsen til disse Byggeforetagender skriver Oberstløjtnant BLOM (S. 574): „I Aaret 1596 overtog CHRISTIAN IV personlig Regeringen og valgte samtidig KRISTOFFER VALKENDORF til Glorup til Rigens Hofmester, det af de høje Rigsembeder, indenfor hvilket baade Flaadens og Artilleriets højere Administration henhørte. — I de nærmeste Aar efter 1596 blev der indledet og udrettet forholdsvis betydeligt for at bringe Artilleriet og i det hele Kronens Krigsforraad paa *Fode*, uden at det nu bestemt lader sig afgøre, om Initiativet

dertil er udgaaet fra den unge Konge eller fra den gamle af Riget og Staden København højtfortjente Rigshofmester. De faar vel at dele Æren. Vistnok det betydeligste Foretagende i de første af CHRISTIAN IV.s Regeringsaar var Opførelsen af et Komplex af Forraadshuse til Flaadens Behov, fornemlig et Tøjhus og et Provianthus til Erstatning for det Tøjhus og de to Provianthuse, der henholdsvis fra CHRISTIAN III og FREDERIK II.s Tid laa langs Stranden sønden for Slottet. De ny Huse bestemte man sig til at bygge ud i den temmelig fladvandede Strand paa opfyldt Grund, saaledes at de omgav et i Stranden uddybet Bassin, der kunde tjene til Ekviperingsplads for Orlogsskibene".

Naar Oberstløjtnant BLOM skriver, at CHRISTIAN IV og VALKENDORF kommer til at dele Æren for Anlægget paa Slotsholmen, kan man vistnok med Rette sige, at der ogsaa er andre, de maa dele Æren med; thi som det senere skal vises, har FREDERIK II. allerede d. 26. December 1561 givet Ordre til at opsætte „et Hus paa Bremerholmen ved Københavns Slot, hvor Kongens Skibstømmermænd kunde hugge om Vinteren, og Skibsredskaberne kunde forvares" (Kancelliets Brevb. 1561 S. 476), og i Aaret 1574 giver Kongen Ordre til at opføre et Provianthus, saaledes at Anlægget paa Slotsholmen i Virkeligheden kun bliver den storslaaede Virkeliggørelse af længe iforvejen nærede Planer.

Men Anlægget af hele dette Etablissement paa Slotsholmen er det mest karakteristiske Eksempel paa det ledende Princip i CHRISTIAN IV.s Indsats i Marinens Udvikling, nemlig *Krigsberedskabet*, først for Materiellet her og senere for Personellet ved Oprettelsen af Skipperboderne og Nyboder.

Her skaber han ved Uddybning en Oplagshavn alene for Orlogsskibene, hvor de kan faa alt til Ekvipering nødvendigt ombord med det mindst mulige Tidsspilde fra de omkringliggende Magasiner, og endda skjult for Omverdenens Øjne. Oberstløjtnant BLOM skriver:

„Anlægget af denne Orlogshavn vakte i sin Tid Opmærksomhed og omtales i en Beretning fra et fransk Gesandtskab i 1629, at den kunde tage Skibe af indtil 1000 Tonneaux Drægtighed, og i hvilken Kongen af Danmark kunde udruste en hel Skibsflaade, uden at nogen kunde bemærke det, saaledes som Havnen var omgivet af høje Huse".

Manglen ved Planen er indlysende: Der var ingen Plads til Udvidelse, men det kom ikke til at spille nogen Rolle, da Skibshavnens Værdi formindskedes ved Opførelsen af Knippelsbro mellem Christianshavn og Slotsholmen, der vanskeliggjorde Passagen under stærke Strøm- og Isforhold.

Slotsholmens Omfang og Udvidelse. Paa Kortene fra c. 1200 og c. 1600 ses Øens daværende Omfang; der er ikke stor Forskel; maaske lidt Udvidelse

paa den østlige Side; men da CHRISTIAN IV besluttede sig til at anlægge de ovenfor nævnte Bygninger og Havnen, maatte en Opfyldning af det temmelig flakke Vand finde Sted for at faa Plads, og derved fik Øen den Udvidelse og Form mod Vest, Syd og Øst, som den beholdt til 1868, da Kristiansgade og de udenfor liggende Kajpladser blev anlagt; en lille Udvidelse havde allerede fundet Sted i SO Hjørnet, da Knippelsbro blev anlagt i Aarene 1618—20. Mod Syd og Øst førtes Opfyldningen, som tildels er taget fra Udgravningen af Skibshavnen, ud til Randen af det 14—17 Fod dybe Løb, som adskilte Slotsholmen fra Havfruegrunden med ikkun 4 Fod Vand, saaledes at der fremkom en ubebygget Plads, der mod Øst anvendtes til Vedhave og mellem Galejhuset og Stranden til et Batteri. Vest for det ny Tøjhus blev der opfyldt og afgrænset med Bolværk, som i Aaret 1604 blev ført hen til det sydvestlige Hjørne af Slotsholmen, hvor Svovlhuset laa, saaledes at Øen her har haft meget nær samme Begrænsning som i vore Dage. Mellem Tøjhuset og Havnen mod Vest opstod derved en ubebygget Plads, hvorpaa dog senere opførtes adskillige Bygninger, hvoraf kun enkelte kom til at spille en Rolle for Marinen.

Skibbyggeriet. Hvor det oprindelige Skibbyggeri har ligget vides ikke med Bestemthed; det sandsynligste er, at det har ligget paa den sydøstlige Side af Øen, og herfor taler, at der i Aaret 1540 tales om Skibbygningen „her for Slottet“. Derimod vides, at der har været et Skibbyggeri paa Skarnholmen¹, eftersom der her i Aaret 1619 er bygget en mindre Jagt vistnok til det ostindiske Kompagni (Schlegels Sml. I. S. 188); men det har efter al Sandsynlighed været et privat Skibbyggeri, og i ethvert Tilfælde har Forholdene der ikke egnet sig for Bygningen af større Skibe.

Dernæst vides, at der ifølge Bremerholms Materialregnskab (⁹/₆ 1598)² er bygget en Galej ved Svovlhuset (ved det senere Bryghus) paa det sydvestlige Hjørne af Slotsholmen; men det er jo mange Aar efter at Skibbyggeriet er flyttet over til Bremerholm, saa det er ikke derfor givet, at dette altid har ligget paa det ovenfor anførte Sted.

Hvad Aarsagen til Skibbyggeriets Overflytning til Bremerholm har været, vides ikke med Bestemthed, men der er Grund til at formode, at Aarsagen har været den samme, som senere bevirkede, at det store Skibbyggeri maatte flyttes fra Bremerholm til Nyholm, nemlig dels Havnens Tilmudring, der forhindrede Skibenes Afløbning, dels Mangel paa Plads til Afløbning for de større Skibe, som man nu efter Grevens Fejde (1533—36) ønskede at bygge for at tage Kampen op med Lybakkernes Skibe.

¹ Se Kortet S. 42.

² Meddelt af Orlogskaptajn P. HOLCK.

At det er Havnens Tilmudring, der har bevirket Skibbyggeriets Flytning fra Slotsholmen til Bremerholmen, derfor taler den Kendsgerning, at man i Tidernes Løb fik Erfaring for, at Mudderet fortrinsvis lagde sig paa den vestlige Side af Strømmen; saaledes maatte der, til trods for at Slotsholmens Grund oprindeligt var ført ud til det dybe Løb, graves en Rende i Kanalens Forlængelse ud til det dybe Vand, efter at Skibshavnen var færdig.

At det kun er Skibbyggeriet, man flytter over til Bremerholm, fremgaar af den Kendsgerning, at samtidig med, at denne Overflytning finder Sted, bygger CHRISTIAN III et Tøjhus paa Slotsholmen.

Administrationen. Inden Enevældens Indførelse var Hovedstyrelsen af Marinen, i hvert Fald den økonomiske Del, i Hænderne paa Rigshofmesteren eller Statholderen i København samt Rentemesteren, der alle havde deres Virksomhed paa Slotsholmen. Indtil Aaret 1595 var Slottets og Holmens Regnskaber fælles; men d. 12. September 1595 gav Kongen Ordre til, at disse to Regnskaber skulde skilles fra hinanden fra 1. Maj 1595 at regne (Kancelliets Brevbog 1593—96 S. 528).

Ved Admiralitetets Oprettelse i Aaret 1655 blev der indrettet Bolig til det paa Bremerholm, og efter Enevoldsmagtens Indførelse i Aaret 1660 og med det Kollegiernes Oprettelse fik saavel Admiralitets- som Kommissariats-Kollegiet Lokaler paa Bremerholm, og dermed var hele Marinens Administration flyttet hertil og forblev her til Gammelholms Overflytning til Nyholm to Aarhundreder senere (omkring 1860), hvorefter Marinens øverste Administration flyttede tilbage til Slotsholmen.

Bygninger m. m. Christian III.s Tøjhus. Den 21. Marts 1550 skrev Kong CHRISTIAN III fra Flensborg til sin Lensmand paa Københavns Slot PEDER GODSKE, at han skulde lade Volden mellem Slotsgraven ved Stegerset og Stranden sløjfe og dernæst udse Grunden til et nyt Tøjhus (om Tøjhuset paa Bremerholm se S. 67) enten paa den indvundne Plads eller, om denne ikke duede dertil, da der hvor Kongens Stald stod, om fornødent henimod Dronningens Stald. Under 22. April s. A. ændredes Bestemmelsen til, at Tøjhuset skulde bygges paa det Sted, hvor Dronningens Stald stod. Huset skulde gøres 40 Bindinger — vistnok 80 Alen — langt og det bredeste og højeste, det kan blive, tre Lofter højt under Spæret, og siden saamange Lofter i Spæret under Taget, som der blive kan. Spærene skulde være saa vel forbundne, at Lofterne kunde taale at lægges Korn paa eller andet, naar Behov gøres. Huset skal have tre Porte paa hver Side og een i hver Gavl til at føre Stykkerne ud og ind ad. — Huset opførtes af Kongens Bygmester BUSSARD. (O. SMITH S. 337).

Paa nedenstaaende Billede er vist en Række Bindingsværks Bygninger langs med Stranden, af hvilke den midterste og højeste maa antages at være det 1550—51 byggede Tøjhus, der indtog en Del af den Grund, Rigsarkivet nu staar paa, altsaa den nordre Fløj af Bygningskomplekset omkring den senere Skibshavn; de mindre Huse, som paa Billedet ligger i Flugt med det, maa være de senere nævnte „vesterste“ og „østerste“ Provianthuse samt maaske Slottets Bryghus. Mellem Tøjhuset og Graven om Slottet, der hvor Kavaler-gaarden nu er, fandtes der dengang en aaben Plads, hvor, ifølge en Beskrivelse fra 1590, Forraadet af Kanoner var henlagt.



København fra Søsiden i 1585 efter BRAUNIUS: Theatrum urbium.

Efter at det ny Tøjhus var blevet færdigt, paabegyndtes Nedrivningen af CHRISTIAN III's Tøjhus i 1613 (Rent. Regn. 1613 S. 540), men denne var først tilendebragt i Aaret 1617 (Rent. Regn. 1617 S. 543).

Christian IV's Tøjhus. Til Erstatning for ovennævnte Tøjhus opførte CHRISTIAN IV det nye lange Tøjhus som „det vesterste Hus“ i Bygningskomplekset omkring Skibshavnen.

Den 30. Oktober 1598 begyndte Byggearbejdet med i Stranden at afmaale den udsete Byggeplads for det hele Kompleks af Huse, og d. 11. Januar 1599 begyndtes der paa at bukke Pæle ned formentlig som Fundament for Bygningen; Opførelsen af Murene paabegyndtes d. 23. Marts 1599. Tøjhuset var færdigt til at tages i Brug i April 1604, saaledes at det har taget $5\frac{1}{2}$ Aar at gøre Bygningen færdig. Arbejdet udførtes af kgl. Bygmester BERNT PETERSEN, der nylig havde fuldendt Opførelsen af Koldinghus Kæmpetaarn.

Huset blev bygget som en enkelt Længe, udvendig 520 Fod langt og $77\frac{1}{2}$ Fod bredt med Mure, som er 11 Fod brede forneden, og Højden til Tag-

skægget er 39 Fod. Tagets Højde er 47 Fod, saaledes at Tagryggens Højde over Jorden er 86 Fod.

Til Tøjhuset maa ogsaa henregnes den mindre Bygning, som paa Prospektet af 1611 ses at ligge mellem Tøjhusets søndre Ende og Indløbet til Havnen; den blev opført 1608 af Mester JOB HENRIKSEN med fladt Tag, saaledes som det ses paa Prospektet af 1611; men i Aaret 1613—14 fik det paasat almindeligt Tag, hvis Materialer toges fra det paa det Tidspunkt nedbrudte CHRISTIAN III's Tøjhus (Rentemesterregnskaberne 1613—14). Bygningen benævntes „Svovlhuset“ og anvendtes som Laboratorium, og det var her, Branden i 1647 opstod; efter Branden blev det ikke genopført, men erstattet med en Mur fra Tøjhusets søndre Ende til Skibshavnen; i Muren anbragtes en Port, som forbandt Tøjhusgaarden med Pladsen ved Bolværket ud til Havnen. Et nyt Laboratorium opførtes senere ligeoverfor paa Christianshavn paa den senere Holms Plads.

Den 12. Februar 1647 brændte Tøjhuset, hvorved hele dettes Tag og øvre Stokværk blev ødelagt, medens den nederste hvælvede Etage blev skaanet. Genopførelsen var fuldendt 1655, da Taget rejstes over Huset. Spiret paa Trappetaarnet blev dog først opsat 1680. —

Fra FREDERIK II's Tid var det blevet Reglen, at Tøjhuset, med Tilsidsættelse af Lensmanden paa Slottet, var umiddelbart underlagt foruden Kongen den højeste Administration i Riget nemlig Finansstyrelsen, repræsenteret ved Rigens Hofmester eller, naar denne Post stod ledig, ved Statholderen i København, der havde dennes Pligter om end ikke fuldt hans Myndighed, eller, naar heller ingen Statholder var udnævnt, da Rentemestrene. Tøjhuset var saaledes stillet paa samme Maade som Værftet paa Bremerholm uden at være knyttet til eller underlagt dette. Rigens Marsk og senere Admiral havde som saadan intet at gøre hverken med Holmen eller med Tøjhuset; og man ser, at ved kgl. Missive af 25. April 1721 beordredes „Ober-Krigs-Secretaire CHRISTIAN CARL V. GABEL til at være Direktør over Vores Flaade, Holm og Tøjhuse“.

Indtil Enevældens Indførelse var Artilleriet fælles for Hær og Flaade, og styredes af en Arkelimester, stillet direkte under Kronens Finansstyrelse. Enevældens Indførelse i 1660 medførte, at den øverste Administration af Krigsmagtens Materiel gik over fra Rigshofmesteren til særegne Autoriteter for Hær og Flaade, hvorfor Tøjhusets Beholdninger maatte deles, hvilken Foranstaltning regnskabsmæssigt var tilendebragt ved Nytaar 1671; ved kgl. Resol. af 26. Januar 1671 bestemtes, at Militsen og Flaaden hver skulde vedligeholde sine Rum i Bygningen. (Søkrigskancelliets Registratur 21. Januar 1671).

Fra 1679—1739 stod Obersten for det danske Artilleri — denne Stilling

blev oprettet ca. 1679 — i Spidsen for Administrationen af saavel Hærens som Flaadens Artillerimateriel. Under ham sorterede Tøjhusets Bestyrelsespersonale, bestaaende af een eller stundom to Tøjmestre, nemlig en Felt- og en Søjtmester, en eller to Undertøjmestre eller Tøjvartere samt en Fyrværker-Kaptajn eller -Løjtnant (O. BLOM S. 626).

Trods Delingen af Materiellet vedblev Tøjhuset at være Fællesejendom for Hær og Flaade; fra 1660—ca. 1760 var Marinens Anvendelse af Tøjhuset saa stor, at dette i det nævnte Tidsrum oftest benævntes *Søjhuset*. Den store Rustkammersal i Tøjhusets øverste Etage indeholdt begge Værns Beholdning af Haandvaaben og benyttedes af begge i Fællesskab. — Det underste Loft var ved Tremmeværk delt i Rum, af hvilke hvert Skib havde sit eget med Navnebrædt til sit Artillerigods. — Tøjhusets underste hvælvede Etage var helt overladt Flaaden til Opbevaring af Rapperter og Kanoner.

Det lille Tøjhus (Blikhuset). Mellem Bryghuset og Tøjhusets sydlige Ende opførtes i Aaret 1614 en Brandmur, og den 14. Marts 1618 sluttedes Kontrakt med MORTEN KIØGE om at forhøje nævnte Mur en Alen og opmure en anden Mur tværs over derfra, og bemeldte Hus skulde være 15 Alen i Vidden; han skulde selv grave og sætte Fundamentet dertil for ialt 700 Rdl. (Rent. Regn. 1614 S. 438 og 1618 S. 584).

Huset var et Et-Etages Hus, hvis Underrum var delt i to Dele, hvoraf den nærmest Bryghuset anvendtes af dette som Fademagasin, den anden Del af Tøjhuset. Loftet anvendtes til Malt-Magasin for Kongens Aarstjenere samt som Løngang mellem Tøjhuset og Bryghuset. I Aaret 1677 (under den skaanske Krig) afstodes hele Underrummet til Bryghuset, som fra det kun 10 Alen fra Fademagasinet liggende Bolværk udskibede Øllet til Flaaden og modtog Returgods.

Landetatens Trang til Arsenalplads steg imidlertid med Aarene, og den 21. April 1714 (under den store nordiske Krig) indgav Brigadier MAUL Andragende om, at det lille Tøjhus maatte blive tilbageleveret Arsenallet, medens Bryghuset til Gengæld kunde faa til Disposition en anden Bygning, som laa tværs paa det lille Tøjhus, og til Afskibning for Øllet kunde der indrettes et Afskibningssted i Kanalen.

Under 4. Maj 1714 approberede Kongen Forslaget, som imidlertid foranledigede Søj-Statens Kommissariat til at indgaa med en Forestilling om det uheldige i denne Ordning, da Bryghuset derved vilde komme til at trille sine fyldte Tønder 150 Alen paa Stenbro imod forhen 10 Alen; men den 18. Maj resolverede Kongen, at det skulde blive ved den allerede trufne Bestemmelse (Kommissariatets kgl. Befalingsbog 1714 S. 453 og Søkrigscancel. kgl. Exp. 1714

Nr. 141). Herefter benyttedes Huset bl. a. til Opbevaring af Papir og Blæk (Blik), og det formenes at være Grunden til, at Huset senere gik under Navn af Blikhuset (O. SMITH S. 346).

Vagtbygning. Endelig benyttede Marinen en lille Bygning, der laa ved Havneindløbet, udenfor Muren mellem Tøjhuset og dette. Den er sikkert bygget omkring 1647, efter Tøjhusets Brand, og har tjent som Vagthus ved Havnens Indløb til Bevogtning og Betjening af Bommen, som lukkede for Havnen; omkring 1680, efter Adskillelsen af Hærens og Flaadens Materiel, blev det udvidet, hvorefter Anvendelsen var saaledes:

I underste Etage fandtes Vagstue, Salpetermagasin og et lille Rum ved Siden af Vagstuen, som om Vinteren var indrettet til „Droning Vagt“, der skulde holdes stærkt opvarmet, for at Folk, der var faldet gennem Isen i Havnen, eventuelt kunde blive genoplivede her. — I øverste Etage fandtes Kontor for Søjmesteren og Lokale for Artilleriskolen. I 1765 fraflyttede Søetatens Virksomheder Bygningen og installeredes foreløbigt paa Gammelholm i to Kamre over den derværende Skole, indtil de i 1772 flyttede ind i det dertil nyopbyggede Hus paa Christiansholm. (Overkanoner P. ANDERSEN: Bidrag til det danske Søartilleris Historie S. 37 og 53. Kbhvn. 1909).

Batteriet. Paa Pladsen mellem Tøjhusets søndre Ende og Havnen stod et Batteri, der, saalænge Marinen havde Forbindelse med Tøjhuset, brugtes som Eksercerbatteri; i Aaret 1756 bestod det af 12 Stkr. 12 \bar{n} Metalkanoner, som samme Aar blev ombyttet med Jernkanoner af samme Kaliber (Holmens Materielbog $\frac{5}{8}$ 1756). Efter Landetatens Overtagelse af Tøjhuset kaldtes Batteriet *Søbatteriet* og anvendtes indtil Midten af forrige Aarhundrede som Salutbatteri ved højtidelige Lejligheder.

Pladsforholdene paa Tøjhuset var efterhaanden blevet saa snævre paa Grund af Landartilleriets stadigt voksende Krav, at de gav Anledning til alvorlige Stridigheder mellem Land- og Søetaten. Som ovenfor anført maatte sidstnævnte i 1714 afstaa „det lidet Tøjhus“ til Landetaten, men dennes Krav voksede stadigt, og i 1720'erne antog Stridighederne en saadan Form, at den første Plan om en Adskillelse fremkom, men det kom ikke til en Afgørelse dengang. (O. SMITH S. 355).

I Aaret 1726 blev det bestemt, at Flaadens Kanoner skulde anbringes paa Motzmanns Plads, men Planen maatte opgives, da det viste sig, at Grunden endnu ikke var fast nok til at bære Kanonerne; men i Aaret 1732 byggedes paa Øen et stort Skur til Opbevaring af Flaadens Rapperter.

Stridighederne om Pladsen paa Tøjhuset fortsattes imidlertid, indtil Greve DANNEKJOLD den 31. Januar 1738 fik Kongen til at udstede et Rescript, der

befalede, at der skulde nedsættes en Kommission til at ordne Artilleriets Forhold, hvis Resultat blev, at Land- og Søartilleriet fuldstændig skulde adskilles og sidstnævnte flyttes ud til et nyt Arsenal, der skulde opføres paa Nyholm, hvilket nærmere findes beskrevet under *Nyholm*.

Det tog ca. 30 Aar, inden Overflytningen blev tilendebragt, hvilket gav Anledning til idelige Besværinger fra Landetatens Side; men Aarsagen til denne Langsomhed med Overflytningen maa søges i, at Marinens nye Arsenal ikke straks fik det Omfang, som oprindeligt var paatænkt (Arsenalets Sidefløje). I 1752 var al Plads paa det nye Arsenal optaget, og endnu havde Søartilleriet i Tøjhuset paa Slotsholmen til Brug det underste Loft samt nogle Rapperter i den underste Etage. I 1765 var det sidste af Marinens Gods flyttet bort fra det gamle Tøjhus, men først den 15. Juni 1768 blev de hidtil af Søetaten benyttede Rum overleveret til Landetaten.

Provianthuset. Som foran omtalt var der opført to Provianthuse paa Slotsholmen, et paa hver Side af CHRISTIAN III's Tøjhus, og disse maa være opført af Kong FREDERIK II efter Aaret 1574; thi i dette Aar giver Kongen Ordre til PEDER OXE om snarest at opføre et Provianthus, da det skader Kongen, at han maa oplægge Fetaljen til Skibsfolket paa mange forskellige Steder. Hvor Huset skulde ligge, var der megen Uenighed om; først ønskede Kongen det lagt ved Reberbanen eller, hvis dette ikke kunde lade sig gøre, bag Smedien; derefter er der Tale om forskellige Steder paa Slotsholmen, men det ender med, at PEDER OXE under 9. Oktober 1574 befales at vælge en Plads enten paa Holmen eller andet Sted. (Kancell. Brevbøger 1574 S. 468, 511 og 528).

Efter at det nye Provianthus var opført, blev FREDERIK II.s Provianthuse nedbrudt, hvilket var tilendebragt i Februar 1617 (Rente. Regn. 1617 S. 456).

I Aarene 1579—81 opførte FREDERIK II derefter det store Kornmagasin paa Bremerholm for Enden af Reberbanen, altsaa udenfor Voldene; men Kong CHRISTIAN IV har aabenbart ment, at det var heldigst at have saavel Fetaljen som Kornet samlet paa eet Sted og indenfor Voldene, og opførte derfor det store Provianthus, „det østerste Hus“ i Bygningskomplekset omkring Skibshavnen paa Slotsholmen. Om dettes Opførelse skriver BLOM (S. 588):

„I Foraaret 1602 toges der fat paa at lægge Fundamenterne til Provianthuset, og ved Kontrakt af 19. Januar 1603 med Statholderen BREIDE RANTZAU overtog BERNT PETERSEN, saasnart han var færdig med Tøjhuset, at færdigbygge, efter egen „Abridning“, Provianthuset paa det lagte Fundament.

Huset, der var bygget som en enkelt Længe, var ligesaa langt og højt som Tøjhuset, men kun 55 Fod bredt udvendig. I September 1606 har Byg-

ningen været saa vidt færdig, at den har kunnet tages i Brug; men endnu i 1607 blev der sat Gavle paa Huset, Vindeltrappen sat op, Trappetaarnet tækket og forsynet med Spir.“

I Aaret 1620 byggedes en Løngang fra Slottet til det ny Provianthus (Rent. Regn. 1619 S. 245, 1620 S. 242 og 248).

Provianthuset brændte den 11. Maj 1626 og igen den 29. November 1719, men blev genopført begge Gange, sidste Gang med den under Galejhuset anførte Forandring.

Oprindeligt var det bestemt, at der i Provianthuset skulde opføres et Bageri, og det er ogsaa blevet udført, saaledes som det fremgaar af nedenanførte Dokument (Afregninger 11—14 Murarbejde 1650—55 udført af Murmester ISACH RASMUSSEN):

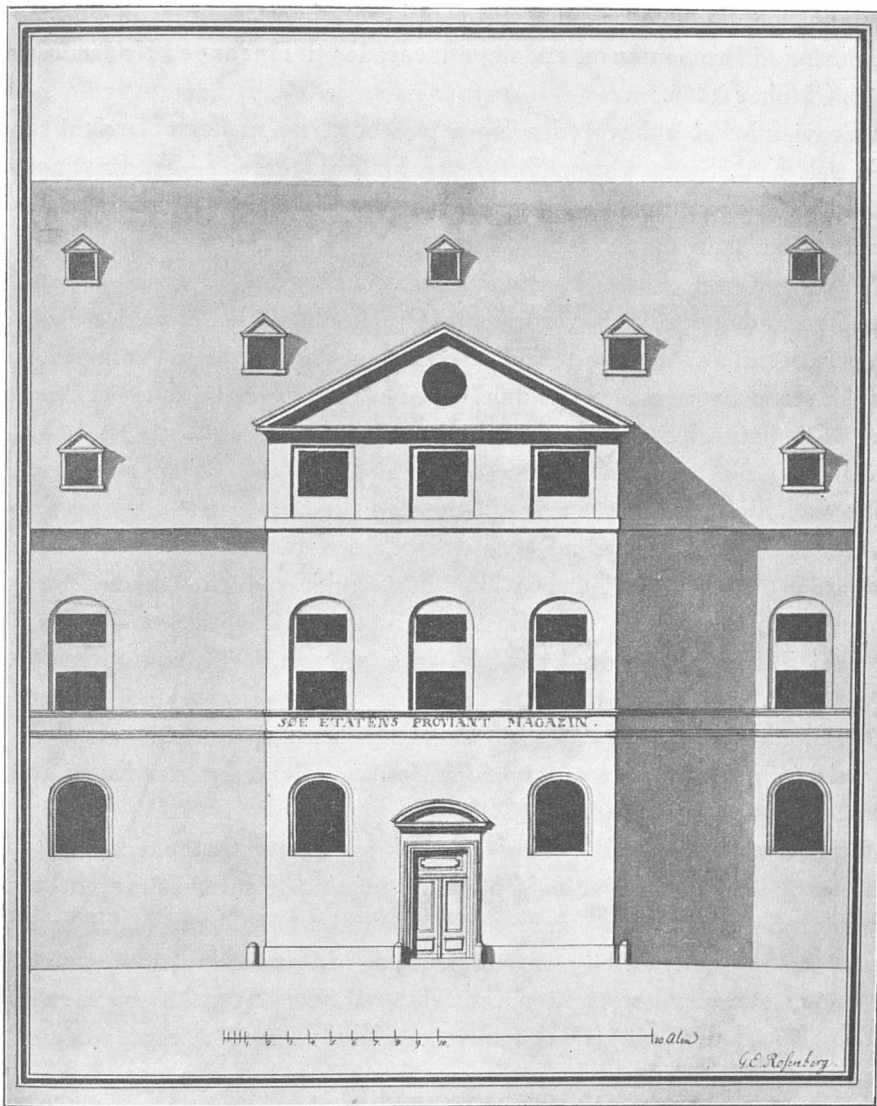
„Uddrag af Fortegnelse over hvad Murarbejde paa kgl. Maj. Provianthus i Anno 1652 gjort og forfærdiget er: 1 Læg Udi det første Bagers, som man kommer ind af Døren, i den søndre Ende paa forbemeldte Provianthus, er af hannem nedbrudt: 3 Bagerovne, 3 Ildovne, og 3 Drøgovne, Grus og Sten fra Grunden selv ladet bortføre, og igen paa Stedet af ny opsat: 3 Bagerovne, 3 Ildovne og 3 Drøgovne med Rør, og al det Tilbehør, saavel som Skorsten til forbemeldte Rør forandret“

I Aarene 1715—20 blev den nordre Ende af Provianthuset noget ændret, idet denne omdannedes til at rumme Trappegange og Vestibuler for de to i disse Aar opførte Nybygninger, Cancellibygningen og Geheimearchivet.

I Aaret 1737 fik Trappetaarnet en ny Kuppel i Lighed med den paa Tøjhusets Trappetaarn (kgl. Res. $\frac{1}{3}$ 1737).

I Aaret 1760 havde Murmester PHILIP DE LANGE efter Ordre udarbejdet et Forslag til en fuldstændig Adskillelse af Land- og Søetatens Rum i Provianthuset og Bageriet; men det blev ikke vedtaget, hvorimod der, ifølge kgl. Resol. af 8. September s. A., foretoges en gennemgribende Reparation af Bygningen.

I Aaret 1772 fandtes Trapperne til Ruglofterne saa forfaldne, at en grundig Reparation var nødvendig, og man benyttede da Lejligheden til at afhjælpe Manglerne ved dem, som var, dels at de var for snævre, saa at Passagen af dem paa Kostdagene var vanskelig, dels at man skulde gaa gennem et Loft for at komme til et andet. I Stedet for foresloges opført et udvendigt firkantet Trappetaarn midt paa Bygningen med Indgang fra Trappen til hvert Loft, og saaledes at Folk under Udlevering af Kosten kunde gaa op ad den ene og ned ad den anden Trappe. Forslaget fik kgl. Approb. den 5. August 1772, og Trappetaarnet blev derefter opført; over Indgangsdøren blev indhugget i Sandsten: *Søetatens Proviant Magazin* (kgl. Res. $\frac{5}{8}$ 1772).



Tegning i Rigsarkivet.

Efter Tabet af Flaaden i 1807 havde Søetaten ikke Brug for hele det store Hus, og Dele af det toges i Brug i andet Øjemed; saaledes indlemmedes i 1832 de nordligste Hvælvingefag i Kælderetagen i Geheimarkivet, hvortil inddroges flere Rum i 1852; senere fik Matrikulskontoret Plads i Bygningen og i 1850'erne fik Landartilleriet overladt nogle Rum.

Ved Gammelholms Overflytning til Nyholm anbragtes i Aaret 1860 Bødker-

værkstedet og Fademagasinet i Provianthuset, hvorfra de igen flyttedes til Nyholm, inden Provianthuset endelig afleveredes til Finans- og Krigsministeriet den 31. Oktober 1866.

I Provianthuset opbevaredes Korn paa Lofterne, medens Proviant saasom Flæsk, salt Kød, Smør, Gryn, Ærter osv. laa i Etagerne. — Fra Provianthuset forsynedes Skibene under Udrustning, og herfra modtog Flaadens hjemmeverende Mandskab deres Naturalforplejning.

Smaahusene. Langs Havnemuren laa i Proviantgaarden tre smaa Bygninger, hvoraf den nordligste var Bolig for Provianthusforvalteren, den mellemste Kontorer og den sydligste Stald. Hvornaar de to sidstnævnte er opført vides ikke med Bestemthed, derimod at Boligen for Provianthusforvalteren er opført 1620 (Rent. Regn. 1620 S. 248) og oprindelig var en 1. Etages Bolig, som i Aaret 1760 fik tilbygget en Etage for at give Plads til en Forvalter med Familie (kgl. Resol. ^{8/9} 1760).

Administrationen. Om Provianthuset har været administreret paa samme Maade som Tøjhuset, saaledes at hver Etat skulde vedligeholde de Omraader, de benyttede, vides ikke med Bestemthed; men det vides, at Provianthuset ikke hørte under *Holmens* Omraade, men var en Institution for sig under Kollegiet (kgl. Resol. ^{29/7} 1739).

Provianthuset styredes af een Forvalter indtil Aaret 1771, da der efter begaaede Misligheder blev ansat to Proviantforvaltere, een for Kornet og een for Fødevarerne (kgl. Resol. ^{5/6} 1771).

Galejhuset. Om dettes Opførelse skriver Oberstløjtnant BLOM:

I Aaret 1604 paabegyndtes Opførelsen af det i Rentemesterregnskaberne benævnte „Sønderste Hus“, der paa Prospektet fra 1611 ses liggende mellem Indløbet til Skibshavnen og den søndre Ende af Provianthuset, sammenbygget med dette. Det blev opført efter Kontrakt med JOSEF WATZIEN og var 197 Fod langt og 77 Fod bredt. Gavlmurene og Murene mellem Hvælvingerne var 6^{1/2} Fod tykke, medens Frontmuren (mod Havnen) kun var 3 Fod tyk; Bygningen havde fladt Tag, antagelig for derpaa at kunne opstille Artilleri til Forsvar ud mod Havnen. Den underste Etage bestod af 31^{1/2} Fod lange Hvælvinger, stillet jevnside hverandre, adskilt ved Mure og alle gaaende gennem Husets Dybde; de var aabne ud mod Skibshavnen. Huset menes færdigbygget i 1607.

Oberstløjtnant BLOM er meget i Tvivl om den oprindelige Bestemmelse med dette Hus, om det har været bestemt til Galejhus eller Tøjhus, og fremfører forskellige Grunde for og imod; men der kan vistnok ikke være Tvivl om den oprindelige Hensigt med Huset, thi det er bygget paa samme Maade, som de

senere paa Gammelholm og Nyholm byggede Huse til Opbevaring af Flaadens Rofartøjer (se Billed S. 172); ved Ombygningen af Huset i 1898 fandtes der Kroge i Murene, ved Hjælp af hvilke Fartøjerne blev halet op i Huset; BLOM anfører selv: „I et egenhændigt Brev af 2. Februar 1644 befaler CHR. IV de Slupper, som staar i Hvælvingen ved Provianthuset sendte til Middelfart ved første aabne Vande“; og endelig haves en direkte Bekræftelse paa Husets Anvendelse i nedenstaaende Dokument fra Aar 1675.

Fra November 1614 til Maj 1615 blev der sat Tagspær paa Huset og dette dækket med Brædder (Rent. Regn. 1616 S. 387), hvortil Materialerne toges fra det nedbrudte CHRISTIAN III's Tøjhus; fra 8. Maj 1616 til 30. April 1617 blev Taget dækket med Skifersten (Rent. Regn. 1617 S. 494—96); derefter er der blevet indrettet et Kornloft i Bygningen over Hvælvingerne samt et Røgekammer (Rent. Regn.), fuldendt 1620.

Oberstløjtnant BLOM udtaler, at der i Aaret 1644 blev truffet anden Bestemmelse med Huset, men siger ikke hvilken, og Kaptajn SMITH siger, at der paa et eller andet Tidspunkt er indrettet Bageri i Bygningen; maaske er det sidste gjort paa dette Tidspunkt (1644).

I Aaret 1675, ved Begyndelsen af den skaanske Krig (1675—79), er Bygningen definitivt blevet opgivet som Galejhus og indrettet til Provianthus, saaledes som det fremgaar af følgende Dokument (Admiralitetets Registerbog contra Zahlmesteren Sept.—Dec. 1675 S. 243):

„Fra d. 4. Oktober til 6. November er her udi Gehvælluuet, som Gallejerne stode tilforn i, opsat ud til Havnen fra Jorden af gaaende op under Kornloftet et Bindingsværk af Tømmer. Saa og iligemaade nok et, som skiller de tvende næstliggende Gewølfte hinanden. Item bleven lagt et nyt Gulv af Brædder med Underlag af Fyrtømmer, som i Stedet blev undergraven og befestiget. Over det ganske Gewølfte nye Port og Trævinduer, saa det saasnart Muren er forfærdiget kan bruges til at lægge Proviant udi. At dette Arbejde saaledes af ovenbemeldte Daglønnere er bleven forfærdiget testes.

BENDIX MESTER.“

I Aarene 1694—96 fik Bygningen en gennemgribende Reparation, som omfattede Afdelinger og Skillerum for Bagerne, samt et helt nyt Tag med Sparreværk og røde, skaanske Teglsten, samt betydelige Udbedringer af Murværket ikke mindst i den vestre Gavl. Arbejdet var færdigt i Maj 1696 (O. SMITH S. 354).

29. Novbr. 1719 udbrød der Ild i Bageribygningen, og Branden udbredte sig hurtigt til Provianthuset og Grynmøllerne, som c. 1636 (Rent. Regn. 1637 S. 238) var

anlagt mellem Galejhuset og Stranden, samt de tre smaa Bygninger langs Havnemuren.

I Marts 1720 indgav Generalbygmester ERNST til Kongen et Overslag over Reparationen gaaende ud paa, at alle Bygningerne, smaa saavel som store, skulde opføres i deres gamle Skikkelse. Kun skulde Forbindelsen mellem de to Hovedbygninger afbrydes ved, at den østligste Del af Bageribygningen nedreves, saaledes at der blev et Mellemrum paa 36 Fod mellem dem. Derved maatte en ny Gavl opbygges paa Bagerihuset, men ogsaa Gavlen mod Tøjhuset maatte gennemgaa en Forstærkningsproces. Provianthuset og Bageriet blev forbundet med en Løngang af Tømmer mellem de øvre Etager, som først blev nedbrudt i 1861.

Grynmøllerne blev derimod ikke genopført, men hele Pladsen mellem Bageriet og Havnen udlagt til Kongens Vedhave (Brændeplads); dog sattes der en bestemt Grænse for, hvor nær Brændestablerne maatte komme til Bageribygningen af Hensyn til Brandfaren (O. SMITH S. 355).

I Bageriet, med hvilket Navn Bygningen fremtidigt benævnedes, bagtes haardt Skibsbrød til Flaaden og Kommisbrød til Soldatesken i København, indtil Bygningen ved Gammelholms Overflytning til Nyholm blev afleveret til Landetaten i 1861, og dermed ophørte dens Forbindelse med Marinen.

Ved Opførelsen af det nuværende kgl. Bibliotek, som paabegyndtes i 1898, indgik den Grund, hvorpaa det gamle Galejhus havde staaet, i Bibliotekshuset; Bageriet blev nedrevet, men af den oprindelige Bygning er bevaret de tre østligste Hvælvinger, der nu indgaar i det kgl. Bibliotek; den østligste Hvælving staar uden Overbygning, saaledes at man her har den ydre Form af det oprindelige Galejhus.

Den nordlige Længe. Oberstløjtnant BLOM udtaler, at Prospektet fra 1611 giver, efter hvad man kan dokumentere, et meget troværdigt Billede af Forholdene paa Slotsholmen og anfører som et Bevis herpaa, at Taget paa Galejhuset er fladt, medens det først i 1615—17 fik sat almindeligt Tag paa; og for Bremerholms vedkommende kan gives den samme Bedømmelse af Billedet. Kun paa eet Punkt beviser Oberstltn. BLOM, at Billedet er urigtigt, nemlig den viste nordre Længe i Bygningskomplekset, der forbinder Tøjhuset med Provianthuset, opført i samme Stil som disse.

Af Rentemesterregnskaberne fremgaar, at der i Aarene 1613 (S. 581) og 1614 (S. 583) er arbejdet paa Grundvolden „til det nye Hus, som Kongen vil lade opbygge mellem det nye Tøjhus og Provianthuset“, og Oberstløjtnant BLOM meddeler, at der i 1614 paa Tøjhusets nordre Gavl er gjort Forbedelser til Opførelse af „det nye Hus, kgl. Majestæt lader bygge mellem

Tøjhuset og Provianthuset" samtidig med, at der er udført Stenhuggerarbejde til den nordre Side og begge Ender af Huset, og den 23. August 1614 er der udbetalt Fragt for 1520 fødder Gullandske Bloksten, som skulde bruges til det nye Hus, som Kongen vil lade opbygge imellem det nye Provianthus og Tøjhus her sammesteds; men han kan ikke finde et Ord om det i Regnskaberne efter 1. Maj 1614 og kommer til den Slutning, at Huset aldrig er blevet bygget, hvilket findes bekræftet ved, at alle eksisterende Kort over Slotsholmen op til 1670 viser et aabent Rum mellem Tøjhuset og Provianthusets nordre Ende.

Endelig udtaler Oberstløjtnant BLOM, at han ikke har kunnet finde noget om, i hvilket Øjemed „det nye Hus mellem Tøjhuset og Provianthuset“ er blevet projekteret. Men da, som før nævnt, Opførelsen af hele Bygningskomplekset omkring Skibshavnen er Fuldførelsen af ca. et halvt Aarhundrede iforvejen fremsatte Ideer, ligger det nær at slutte, at den nordre Længe i Skibshavnen har været bestemt til Fuldførelsen af den Tanke, som blev fremsat i Aaret 1561, nemlig at bygge et Hus til Opbevaring af Skibsredskaberne (se S. 69), et Takkelagehus. Dette er imidlertid fundet overflødigt, da der i Tøjhuset fandtes Plads til Skibenes Takkelage.

Muligen kan man sætte Afbrydelsen af den nordlige Længes Bygning i Forbindelse med Opførelsen af den store Smedie paa Bremerholm i Aarene 1614—19. Da Smedien er færdig, er Opførelsen af Knippelsbro, hvorigennem de store Orlogsskibe vanskeligt kunde passere, paabegyndt og dermed bortfaldt Øjemedet med at fortsætte Byggeriet paa Slotsholmen.

Pladsen paa Slotsholmen mellem Tøjhuset og Provianthuset stod ubenyttet med Undtagelse af, at der mellem Provianthuset og Tøjhusets øverste Etager ifølge Kontrakt af 31. Marts 1622 (Rent. Regn. 1622 S. 221), blev bygget en Løngang af Træ med Skifertag, hvilende paa Træstolper (hvilken senere blev opmuret. Rent. Regn.); men i Aaret 1665 paabegyndtes her Opførelsen af et treetages Hus, det saakaldte Bibliotekshus, der i øverste Etage havde Kongens Kunstkammer, i mellemste Kongens Bibliotek, medens den underste overlodes Landartilleriet til et „Felttøjhus“ til Erstatning for, hvad Landetaten havde mistet i det store Tøjhus, hvis hele underste Rum paa det Tidspunkt var blevet overladt til Søetaten. Bibliotekshuset, som var den første Bygning i København, der blev tækket med Kobber, udfyldte ikke Pladsen mellem Proviant- og Tøjhuset, men disse sattes hver for sig i Forbindelse med Bibliotekssalen ved Løngange, saa at der var lukket Forbindelse fra Slottet til Rustkammersalen paa Tøjhuset, og samtidig blev den gamle Løngang mellem Proviant- og Tøjhuset nedrevet (Kbhvns. Dpl. VI. S. 533).

I 1720 opførtes Geheimearkivbygningen mellem Provianthuset og Biblioteket,

og i Aaret 1780 udfyldtes Rummet mellem Tøjhuset og Biblioteket ved en Udvidelse af dette, udført af kgl. Bygningsinspektør C. I. ZUBER (SMITH S. 534), og dermed var hele Rummet mellem Tøjhusets og Provianthusets Nordender lukket med en Bygning, som oprindeligt paatænkt.

Bryghuset. Dette er udførligere omtalt i 1. Bd. S. 26, og her skal derfor kun fremføres de for dette Afsnit nødvendige Data.

I Aaret 1618 lod Kong CHRISTIAN IV omdanne den nogen Tid forinden paa det sydvestlige Hjørne af Slotsholmen opførte Skanse til et Bryghus, der hovedsagelig skulde levere Øl til Flaaden og Hoffet.

Bryghuset, der administreredes af Sø-Etaten, virkede som saadant til Maj 1768, da det nedbrændte, hvorefter Bryggerlauget, som fra 1740 havde forpagtet Ølbrygningen, opførte et nyt Bryghus paa den anden Side af Frederiksholms Kanal ved blaa Taarn.

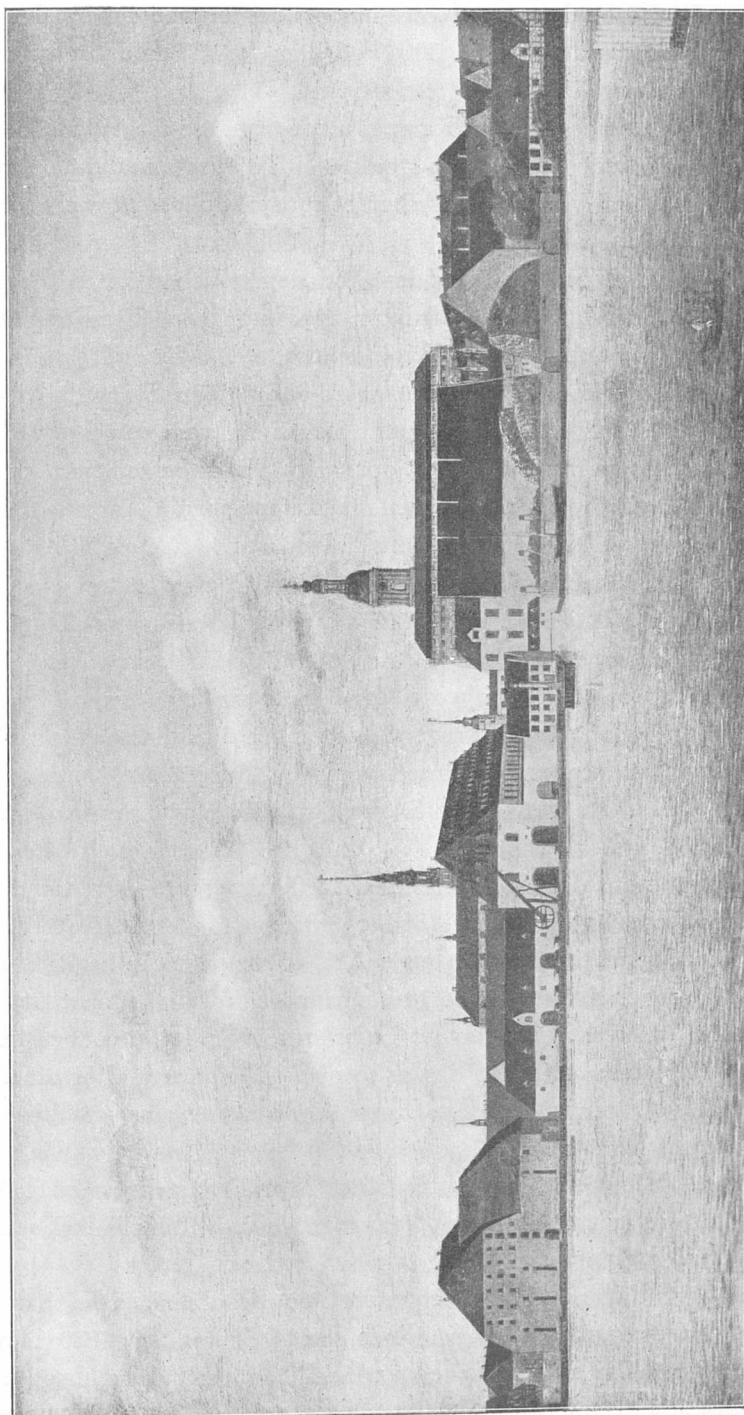
Det gamle Bryghus blev genopført som et Magasin, hvor Lauget vederlagsfrit skulde have liggende det Fadeværk og Korn, som det kontraktmæssigt var forpligtet til at holde i Beredskab, samt det Kvantum Øl, der efterhaanden skulde aftages af Flaaden.

Efter at Bryggerlauget var blevet ophævet i 1805, og det kgl. Bryghus overgaaet til et Interessentskab, havde Marinen ikke mere Forpligtelse til at holde Magasinplads for Flaadens Øl fra Bryghuset, og da Landetaten ønskede Bygningen til Opbevaring af Landarsenalsager, resolverede Kongen under 26. November 1827, at det for en Sum af 45000 Rbd. skulde afleveres til Landetaten den 1. Oktober 1828. Magasineringen af Flaadens Øl skulde for Fremtiden ske i Provianthuset, og dermed ophørte for Flaadens Vedkommende al Forbindelse med Bryghuset.

Til Bryghuset hørte en Forvalterbolig, som laa lidt nordenfor dette, samt et Fademagasin, der først laa i det saakaldte „lille Tøjhus“ (Blikhuset), senere i en paa denne vinkelret liggende Sidefløj, der laa parallel med Tøjhuset.

Skibshavnen. Udgravningen til denne begyndte i Foråaret 1603, og Arbejdet udførtes af Graveren (Entreprenøren) MELKIOR SPANGENBERG, som ved Kontrakt af 24. August s. A. tog den i Entreprise, medens REINOLD VON BEMMEL ved Kontrakt af 27. September s. A. paatog sig Udpumpningen af Vandet. Bassinet havde noget nær Form af et Kvadrat med Sider paa omtrent 250 Fod, saaledes at dets Areal blev meget nær en Tønde Land. Efter Kontrakten skulde Havnen udgraves til 14 Fods Dybde, hvilket var meget nær den samme som i Dybet udenfor og tilstrækkelig for CHRISTIAN IV's største Orlogsskibe inden 1640¹.

¹ Meddelt af Orlogskaptajn P. HOLCK.



Bryghuset
 Det lidet Tøjhus
 eller Blikhuset
 Tøjhuset
 Søbatteriet
 Artilleriskolen
 Københavns Vartegn
 Galejhuset
 senere Bageriet
 Kongens
 Vedhave
 Provianthuset

Usigneret Maleri af Slotsholmskomplekset fra ca. 1750. Tilhører Sølieutenant-Selskabet.

Havnen stod i Forbindelse med Strømmen udenfor ved en fra dens syd-vestlige Hjørne udgaaende Kanal, 300 Fod lang og 57 Fod bred, der ved Indgangen lukkedes med en Bom.

Havnens Sider beklædtes med Kampesten, og paa de tre Sider (ikke mod Syd) var Havnen omgivet af en Mur i Højde med Tøjhusets underste Vinduer; i hver Side fandtes en Vandport. Arbejdet menes tidligst at være tilende-bragt i 1610—11.

I Aaret 1608 anlagdes paa Grunden paa den anden Side af Strømmen udfor Indløbet til Skibshavnen et Brokar af Tømmer og Sten, der skulde tjene til at fastgøre Varp for de Skibe, som skulde hale ind i eller ud af Havnen. Samme Aar blev der paa Brokarret anbragt en Stenpille, ovenpaa hvilken sattes en kvindelig Figur, der kaldtes Københavns Vartegn.

Skibshavnen har som ovenfor nævnt oprindeligt været bestemt for Flaadens større Orlogsskibe, men ved Opførelsen af Knippelsbro i Aarene 1618—20 blev der spændt Bom for Skibshavnens fulde Udnyttelse, idet Broen forhindrede de store Skibes Passage gennem denne, og fra Aarene 1618—26 opgiver Bøsseskytten JON OLUFSSON, at der i Skibshavnen var oplagt 11 af de mindste Orlogsskibe¹.

Efter at Flaaden i 1680 igen havde faaet sin egen Orlogshavn i Lejet ved det senere Nyholm, ophørte naturligt Oplægningen i Skibshavnen ved Tøjhuset, og denne blev derefter kun brugt af Skibe, der bragte Varer til Proviantmagasinet, samt af Flaadens Fartøjer, der hentede Proviant og Artillerigods til Orlogsskibene.

Efter at Provianthuset med tilhørende Gaard var overgaaet til Landetaten i 1866, blev Skibshavnen opfyldt i 1868 og Pladsen anvendt af Artilleriet i forskelligt Øjemed; men nu danner den en Del af den smukke Bibliotekshave, saa at Stedet paany er blevet en af Københavns Seværdigheder.

Til Slut skal bemærkes, at Navnet *Skibshavnen* er det, som bruges i de gamle Dokumenter, men efter at den ikke mere blev brugt efter sin oprindelige Bestemmelse, forandredes dens Navn til *Tøjhusavnen*, som bevaredes til den blev opfyldt.

Bradbænk. Hermed forstaas det Sted, hvor Bradspillet med Tilbehør af Gier, Tallier, Stropper m. m. anbragtes for at benyttes til Kølhaling af Skibe, Ind- og Udtagning af Master m. m.

Oprindeligt har der i Skibshavnen været en Bradbænk, som har ligget ved Havnens Nordside; thi ved kgl. Resol. af 4. September 1680 blev det bestemt, at Bradbænken skulde omlægges fra Biblioteket til Tøjhuset, hvilket

¹ Bøsseskytten JON OLUFSSONS Oplevelser, udgivne af CLAUSEN og RIST (Kbhvn. 1905).

har været paa Bolværket ud mod Strømmen. Paa Bradbænken her stod en Kran, som vides at være fornyet i 1690.

Efter at det ved kgl. Resol. af 23. December 1726 blev fastsat, at Marinen kun skulde have fire Bradbænke, 3 paa Nyholm og 1 paa Gammelholm, blev Bradbænken paa Slotsholmen opgivet. I 1758 fik Konstruktions-Kommissionen (Prot. Nr. 22 S. 124) til Udtalelse, om Bolværket ved det gamle Tøjhus skulde repareres med Bradbænk eller ikke; hvorpaa den svarede med at foreslaa, at Bolværket skulde sættes paa samme Maade som det øvrige Bolværk mellem Christianshavns Bro og den lange Bro — altsaa uden Bradbænk, hvilket derefter fandt Sted. Kranen bibeholdtes og brugtes derefter af Landetaten.

BREMERHOLM FRA OPRETTELSEN TIL 1559

UNDER KONG CHRISTIAN III.

Bremerholms Omfang og Udvidelse. Af Kortskitsen over København ved Aar c. 1200 (S. 42) ses den oprindelige Form for Bremerholm; Farvandet mellem denne og Byen kaldtes *Dybet*. Af omstaaende Kort, der angiver Bremerholms Omfang ved Begyndelsen af det 16. Aarhundrede, ses, at Forskellen ikke er stor; men inden og samtidig med, at Skibbyggeriet blev anlagt her omkring Aaret 1550, skete der en stor Forandring, idet Øen blev gjort landfast med Sjælland ved Opfyldning af Dybet. En bestemt Dato for dennes Udførelse kan ikke gives, men der er al Sandsynlighed for, at Forholdene under Grevens Fejde (1533—36) har bevirket Tilmudring af Kanalerne, som det under senere Krige kan konstateres at have fundet Sted, og da Dybets Betydning som Farvand dermed er formindsket, falder dets Eksistensberettigelse bort overfor andre Foretagender, der findes nødvendige, og blandt disse er Forbedring af Forsvaret mod Søsiden. De Kendsgerninger, der forefindes angaaende dette Forhold, er:

I Aaret 1529 vides, at Dybet endnu har været farbart, dog kun for Lægtene og Smaafartøjer; d. ²⁹/₁₁ 1543 skriver Kongen til ESKE BILLE om Arbejde paa Volden mellem Østerport og Bremerholm, og denne Vold lukker for Løbet østefter, idet en svær stensat Rundel er fundet midt i Dybet; dermed kommer Forbindelsen mellem Bremerholm og Byen af sig selv, dels ved Tilmudring dels ved Opfyldning, fra Rundelen og vestefter; det vides dog, at Dybets Udmunding i Kanalen først blev opfyldt i 1565 (Kbhvns. Dipl. I. Nr. 380) — Østen for Volden blev Dybet aflukket mod Øst ved Opførelsen af Reberbanen 1562—64, og dermed følger naturligt dette Stykkes Tilmudring og Opfyldning. Den opfyldte Grund tog Kongen i Besiddelse, og den fik samme Navn som Øen,

saaledes at *Bremerholm* herefter betegner Arealet vesten for Reberbanen lige op til Dybengade, det endnu eksisterende Minde om Dybet, og Admiralgade; den øverste Del anvendtes i Begyndelsen til Urtegaard og Køkkenhave for Slottet.

Om Oprindelsen til Navnet *Bremerholm* er der endnu i vore Dage nogen Uenighed, men det var der allerede for 300 Aar siden, som nedenfor ses.

Den første kendte Forklaring paa Navnets Oprindelse stammer fra 1630, hvor Forfatteren, Kongens Kalendariograf NICOLAJ HELWADERO (NIELS HELWAD) i „En nyttig og almindelig Navnebog“ skriver:

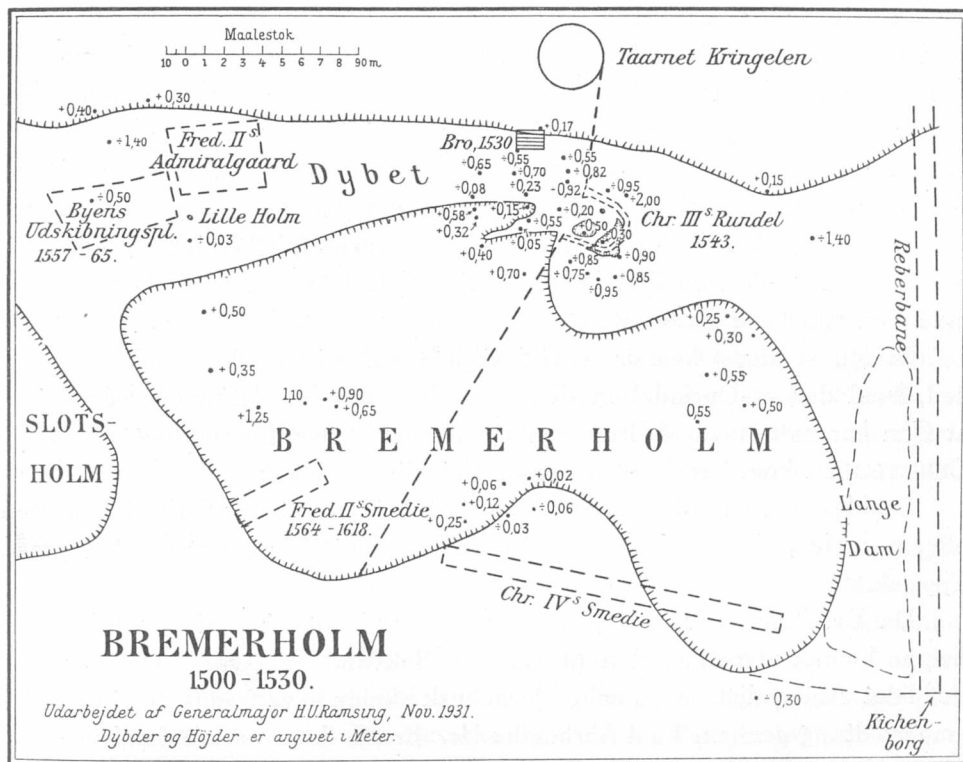
„Eftersom Kong CHRISTIAN III havde taget sig fore at lade bygge nogle mægtige store Orlogsskibe, da haver han af den Stadt Bremen ladet indkalde nogle kunstlige Skibsbygmestre og forordnet en Plads paa Holmen østen for Slottet til den Lejlighed, som vi nu kalde Bremerholm, og eftersom fattige Folk i København søgte derhen at samle „Spone“ (Spaaner), gav de saa Holmen Bremerholms Navn, og kommer den Stadt Bremen intet ved“.

Den sidste Sætning tyder paa, at der allerede paa det Tidspunkt har været Strid om Navnets Oprindelse; men Manglen ved denne Forklaring er, at Navnet Bremerholm har været benyttet længe før de indkaldte Bremer-Skibbyggere fik Ansættelse paa Holmen, saaledes i en kgl. Befaling af 1510 om at opføre en Skanse paa Bræmmerholm (Kbh. Dipl. I S. 259).

I *Hafnia Hodierna* (1748) skriver LAURIDS DE THURAH S. 207: „ . . . men at Gammelholm gementlig kaldes Bremerholm det har sin Oprindelse af Bremerne, som i forrige Tider, da Hansestæderne endnu var i Flor, her paa dette Sted havde deres Contoirer“

DE THURAH'S Forklaring paa Oprindelsen til Navnet Bremerholm gaar derefter igen hos de senere Forfattere i mere eller mindre ændret Form; saaledes skriver ERIC PONTOPPIDAN i *Origines Hafnienses* (1760) (1 Perioede § XV S. 45) . . . „Ligeledes skal efter en gammel ikke urimelig Tradition det Navn *Bremer Holm*, nu *Gammel Holm*, hvor Orlogsflaadens Fabrique Væsen siden blev henlagt, give Erindring om de Bremiske Købmænd, som fordem der have haft Tilhold og Pakhuse tilligemed dem fra Embden som gerne komme her for at sælge deres velsmagende Øll“ og i en Fodnote tilføjer han: „Efter eget Øjesyn har en troværdig Mand forsikret mig, at for faa Aar siden er paa Bremerholm afbrudt en gammel Bygning, hvis Mur var prydet med en Sten, som fremviste det bremiske Vaaben, nemlig 3 Tønder og 2 Nøgler over Kors. Heraf kan bemeldte Tradition nogenlunde bestyrkes, da det er rimeligt, at hin ældgamle Bygning i de ældre Tider har tjendt de bremiske Købmænd til Pakhus eller deslige“. — Det ses, at Forfatteren er ret forbeholden i sine Udtalelser om Navnets Oprindelse.

Endelig gentager DE JONGE (1793) (Sjællandske Registre Nr. 11 S. 121) i sin Beskrivelse af Gammelholm før Ildebranden i 1795 DE THURAS og PONTOPPIDANS anførte Antagelser om Oprindelsen til Navnet Bremerholm og tilføjer, at den omtalte „meget ældgamle Bygning“ blev nedbrudt i Aaret 1735.



At bremiske Købmænd skulde have haft Tilladelse til at benytte Bremerholm som Handelsplads, efter at det fra c. 1550 var anvendt til kgl. Skibbygningsværft, er der ingen Sandsynlighed for. Derimod kan den af DE JONGE omtalte „meget ældgamle Bygning“ være den større Bygning, som paa Prospektet af 1611 ses liggende tæt op til Midten af Reberbanen, men som ikke findes paa Kortet af 1735—36, og som har været Værksted, maaske Beboelse for de bremiske Skibbyggere, som CHRISTIAN III lod indkalde og indrettede Lejlighed til, og paa hvilken de har anbragt en Sten med det antagne bremiske Vaaben.

Men i sit Værk om Bremerholms Kirke (København 1920) bestrider Dr. LOUIS BOBÉ Ægtheden af dette Vaaben, idet han angiver, at Bremens

Vaaben kun viser en enkelt Nøgle, og derved ledes han til en helt anden Opfattelse af Oprindelsen til Navnet Bremerholm, som han fremfører paa følgende Maade:

„Den hidtil godkendte Tydning af Navnet Bremerholm, som kommende fra Bremen, maa dog vække alvorlig Tvivl, da Ordet Bremer er knyttet til ialt en halv Snes Gaarde og Huse rundt om i Danmark, hvor en Forbindelse med Bremen er ganske udelukket; f. Eks. den allerede 1385 forekommende Gaard Breme(r)holm i Tullebølle Sogn paa Langeland. Andre S sammensætninger er Bremerskov, Bremervold og Bremerstente, der utvivlsomt er afledet af breme (middelneder tyske brime) Tjørn, som genfindes i Brombær, Dialekt Brembær, paa Als kaldet Bræmer. Vel frembyder den lave, af Brakvand jævnlgt overskyllede Holm som Helhed ikke megen Mulighed for Tjørnevækst, dog kan der tænkes en lille Knold omkring Kote 1,25 nord for Holmens Kirke, hvor den kan have fæstet Rod“.

Resultatet af det hele er, at vi faktisk den Dag i Dag ikke med Sikkerhed ved, hvad der er Oprindelsen til Navnet Bremerholm, derimod er det givet, at Øen har haft Navn af Bremerholm, inden de bremiske Skibbyggere under CHRISTIAN III kom hertil, og Spørgsmaalet bliver derfor:

Skyldes Navnet, at Bremerne før dette Tidspunkt har haft Ophold ved eller paa Øen, eller skyldes det, at Øen oprindeligt har været bevokset med Tjørnekrat?

Da Dr. BOBÉ selv siger, at nogen stor Bevoksning af Tjørn har der næppe kunnet være paa den til Tider af Saltvand oversvømmede Ø, synes det lidet sandsynligt, at en enlig Tjørnebusk skulde have foranlediget et Navn, som holdt sig gennem 3 à 4 Aarhundreder. Er der ikke snarere Sandsynlighed for, at bremiske Købmænd har haft Tilhold i *Dybet*, dengang dette endnu var farbart, og har haft Tilladelse til at forhandle deres Varer fra Skibene eller fra Boder i Land, saaledes som vi endnu i vore Dage har set de finske Træskuder, *Finlapperne*, ligge i Børskanalen med Tilladelse til at sælge fra deres Skibe? —

Hvornaar Planen er fattet om at flytte det kgl. Skibbyggeri over paa Bremerholm kan ikke siges med Bestemthed; man ved kun med Sikkerhed, at det er sket, efter at CHRISTIAN III er kommet til Magten (1534), og maa derefter slutte af de enkelte Kendsgærninger, som kan tilvejebringes, og som er:

Den gamle Smedie er i Brug 1551.

En Skriver paa Bremerholm er ansat ved Midten af det 16. Aarhundrede (LIND: CHR. IV S. 346).

En Bark er opsat paa Bremerholm 1555 (LIND: CHR. IV S. 362).

CHRISTIAN III indkalder Skibbyggere fra Bremen og anviser dem Arbejdsplads paa Bremerholm.

Med nogenlunde Sandsynlighed kan man derfor sige, at Anlægget af det kgl. Skibbyggeri er sket omkring Aaret 1550.

Bygninger m. m. Skibbyggeriet. Dette har ligget paa den sydøstlige Side af Øen, som den var dengang, hvilket stemmer med den Beliggenhed, som Beddingerne er givet paa Prospektet af 1611, og ligeledes med følgende Oplysning af LIND (FR. II S. 83): „En Gang var Kongen selv gaaet ud paa Bremerholm ved Reberbanen, der hvor Skibene bygges“.

Smedien. Den af Oberstløjtnant BLOM omtalte Smediebygning, som laa tværs overfor Slottet ved Færgebrostræde (O. BLOM S. 559), og som omtales første Gang i Aaret 1477 som Slottets Smedie (Hussmedie), maa ikke forveksles med den Bygning, der benævnedes *Holmens Smedie*, og som ifølge Generalmajor H. U. RAMSINGS Undersøgelser har ligget paa det nordlige Hjørne af Boldhusgade og Admiralgade. Naar denne Holmens ældste Smedie er bygget vides ikke; men det synes, som om Bygningen ogsaa har været anvendt som eller i Forbindelse med et Tøjhus; thi i Aaret 1557 benævnes den „det gamle Tøjhus“ og i Aaret 1568 „den gamle Smedie“.

Af andre Bygninger kan der kun være Tale om, at det Hus, som ligger op til Midten af Reberbanen, skulde være bygget under CHRISTIAN III, men der kan ikke siges noget bestemt derom. Det er saaledes egentlig ikke andet end Beddingerne, der bliver overflyttet fra Slotsholmen til Bremerholm under CHRISTIAN III; men saa maa det erindres, at Kongen bygger Tøjhuset paa Slotsholmen. I sine Bestræbelser for at skabe et bedre Orlogsværft har Kongen sikkert været godt assisteret af Sølhelten Admiral PEDER SKRAM.

BREMERHOLM 1559—1588

UNDER KONG FREDERIK II.

Kong FREDERIK II tog straks fat med Kraft paa at udvikle det af hans Fader paabegyndte Skibsværft paa Bremerholm, sikkert under Forudfølelsen af den kommende Krig med Sverrig (Syvaarskrigen 1563—70), og det er først under denne Konge, at der skabes et Værft af større Format paa Bremerholm. Til denne Virksomhed har han haft en kraftig Støtte i HERLUF TROLLE, som d. 11. November 1559 var blevet „forordineret til vor Admiral“ og til som saadan at have Opsyn med Orlogsskibene og deres Tilbehør.

Af større Bygninger opføres i dette Tidsrum:

Tømmermandsboden 1562.

Reberbanen 1562.

Ankersmedien 1562.

Bolig for Holmens Admiral 1578.

Kornloftet 1579.

og LIND angiver (FRED. II S. 201), at der ved Aaret 1579 desuden fandtes 4 Bygninger paa Bremerholm, som benævnedes:

Køkkenet for Skibstømmermænd, som maa være Huset ved Reberbanen, da i Marts 1681 en Del af *Køkkenet* blev nedrevet for at give Plads for Dokken. — *Vinterkøkkenet*, det Hus der ligger lidt østen for Holmens Kirke. — *Sejlhuset* og *Den lille Smedie*.

Alle de her nævnte Bygninger findes paa Prospektet af 1611, der efter alt foreliggende gør et meget troværdigt Indtryk, hvad angaar Forholdene paa Bremerholm.

Naar hertil kommer, at det kan konstateres, at der fra Aaret 1563 har været en Befalingsmand paa Bremerholm, kan man sige, at paa dette Tidspunkt har Bremerholm faaet den Form, som den beholdt i c. 50 Aar, og som bestod i et Skibbygningsværft med Bankestokke, Haandværker-Smedie og de nødvendige Bygninger for Haandværkerne, noget nær af samme Omfang som Skibbygningsværftet paa Nyholm i de første 50 Aar af dets Eksistens, hvortil kom Ankersmedien og Reberbanen som de første Anlæg for Flaadens egen Fabriksvirksomhed.

Desuden maa erindres, at FREDERIK II opførte Provianthusene paa Slotsolmen til samlet Oplagssted for Flaadens Proviant, og at han havde planlagt Opførelsen af et Hus til Oplagssted for Skibenes Redskaber (Takkelloft), som imidlertid ikke blev udført.

Bremerholms Udvidelse. Til Opførelsen af Reberbanen erhvervede Kong FREDERIK II, rimeligvis kort efter sin Tronbestigelse i 1559, den dertil nødvendige Grund, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende Dokument (Kbhvn. Diplom. I. S. 352): „Os elskelige Borgmester og Raadmænd udi vor Købstad København, vor Gunst tilforn. Vider at Vi nogen Tid forleden haver ladet handle med HANS OLUFSEN, Raadmand her sammested og hans Medarvinger og af dem bekommet en Have udenfor Østre Port, hvilken nu bruges til vor Reberbane, og vi forfare, at foreskrevne HANS OLUFSEN og hans Medarvinger endnu ingen Vederlag bekommet haver; thi beder Vi Eder og ville, at I med det første foreviser og udlægger dem uden Byen paa et belejligt

Sted en Plads, som de igen kunde modtage og for Udlæg, for den Have Vi bekom, beholdt, dermed ske Vor Villie. Skrevet paa vor Slot København d. 10. Oktober 1566 under Vort Signette“.

Ved denne Erhvervelse kom Kongen i Besiddelse af hele Grunden omkring Krabbeløkke Havn¹, som fra den Tid blev Oplagssted for Orlogsskibe; den skal have været beskyttet af et Batteri, *Krabbeløkke Batteri*, som nævnes 1576. Imellem Reberbanen og Krabbeløkke Batteri opgiver H. D. LIND, at i 1579 laa Krabbeløkke Køkken dér rimeligvis til Bepisning af Vagten i de i Havnen oplagte Skibe. Fra Batteriet gik Bremerholms Grænse i en Bue uden om Havnen hen til Reberbanens Ende; her var Holmen paa en Strækning kun adskilt fra Omverdenen ved et Plankeværk, som til Tider var saa forfaldent, at Tyverier paa Grund af den uhindrede Passage baade ud og ind med Lethed gik i Svang (LIND: CHR. IV S. 332). Fra Reberbanen gik et Plankeværk, som det ses paa Prospektet af 1611, hen til Bremerholms øverste Grænse (senere til Voldgrænsen).

Administration. Skønt det først er fra Aaret 1578, at speciel Udnævnelse til Holmens Admiral finder Sted, mener LIND (CHR. IV S. 56 og 58), at man kan gaa saa langt tilbage som til Midten af 1560'erne og finde Tegn paa, at der har været en speciel Befalingsmand for Holmen, idet OTTO STIGSEN d. 9. Januar 1563 fik Livsbrev paa Nordfjord Len, dog skulde han blive boende i København „og Troligen lade sig bruge i Kongens Tjeneste hos dennes Skibe og paa Bremerholm hos Kongens Baadsmænd der samme Steds“. Det stemmer med, at Værftet paa Bremerholm ved det Tidspunkt har faaet et Omfang, som gjorde en særlig Befalingsmand ønskelig.

Bygninger m. m. Tømmermandsboden. Da Kongen vilde lade et Hus op-sætte paa Bremerholmen ved Københavns Slot, hvori Kongens Skibstømmer-mænd kunde hugge om Vinteren, og Skibsredskaberne kunde forvares, befalede han Hr. HERLUF TROLLE at sende den Tømmermand, som skulde være Mester-mand for at hugge Huset, over til JENS BILDE og tilskrive denne om Højden og Længden af Huset. JENS BILDE skal derfor skaffe Tømmermanden, som behøves til Huset, og Underhold og Hjælp til at hugge Huset sammen. (Kancell. Brevbog 1561 26. Dec. S. 476).

Tømmermandsboden maa være et af de to smaa Huse, der ses tæt ved Beddingerne paa Prospektet af 1611; derimod er Huset til Opbevaring af Skibs-redskaberne, som maatte være af større Dimensioner, ikke blevet bygget, rimeligvis paa Grund af Krigen; det blev først fuldført af Kong CHRISTIAN IV paa Slotsholmen.

¹ Om Krabbeløkke Havn se S. 138.

Reberbanen var en grundmuret 1-Etages Bygning med Heltag, beliggende i Retning Nord-Syd; den synes at have haft samme Længde fra Begyndelsen, til den blev nedlagt i 1865, og vides at være færdigbygget i Aaret 1565 (LIND: FRED. II S. 83); medens den inderste Del er opført paa fast Grund, er dens yderste Del opført paa opfyldt Grund i Dybet og i det flakke Vand østen for Bremerholm, hvilket kan ses paa Prospektet af 1611, hvor der er Vand paa begge Sider af den yderste Del, og det stemmer med de af Generalmajor H. U. RAMSING foretagne Grundundersøgelser af Bremerholm.

Den store Smedie = Ankersmedien er opført 1562—64 af Bygmester PEDER DE DUNCKER; paa Prospektet fra 1611 ses den som en Længe paa eet Stokværk, der ud til Vandet ender i en taarnagtig Bygning med brede Gavle. Op over Taget paa selve Smedien rager Skorstenen med store Jernklapper til at standse Lufttrækket med; udenfor Bygningen ses Kul- og Jernhaven. I dette Tidsrum benyttedes Smedien til Udbetaling af Lønning til Skibsfolkene.

Bolig for Holmens Admiral. Den 16. Januar 1574 mageskiftede PEDER MUNK til Estvadgaard til Kongen (Kbhvns. Diplom. I. S. 456) „een min Gaard og Grund her udi København tvært overfor Amirallgaarden“, hvilken sidste paa det Tidspunkt beboedes af Rigens Admiral (LIND: CHR. IV. S. 64).

Denne Gaard, som OTTO STIGSEN havde ejet før PEDER MUNK, laa paa Hjørnet af nuværende Fortunstræde og Admiralgades Vestside¹; den blev i 1578 givet til den nysudnævnte Holmens Admiral LAURITS KRUSE som Embedsbolig og vedblev at benyttes som saadan til Aaret 1591.

Kornmagasinet. Paa tværs af Reberbanens nordlige Ende opførte FREDERIK II et stort Kornmagasin, i Henhold til Akkord af 23. Maj 1579 med Kongens Bygmester HANS VON ANDORFF. Bygningen skulde være 200 Fod lang og 32 Fod bred; der skulde være 3 Lofter, det første 16 Fod, de 2 andre 14 Fod høje; ud til Holmen skulde der være mindst 4 smaa Gavle (Kviste) (Cancell. Brevbog S. 560). Huset var færdigbygget 1581.

Huset var grundmuret; paa Enderne af Bygningen fandtes Trappegavle. I den vestre Trappegavl hang Holmens Arbejdsklokke; men i Aaret 1642 hængtes den højere op hen imod Stranden, for at den bedre skulde kunne høres i Smeltehuset (LIND: FREDERIK II S. 200 og CHRISTIAN IV S. 387).

Dellehaven. Navnet kommer af Ordet *Dehle*, som betød Planke, Brædt ell. lign., og *Dehlehaugen* blev derfor Betegnelsen for Opbevaringsstedet for Dehler; i Værftssproget blev Ordet til De(æ)llehave, hvilket efterhaanden fik Sprogbrug.

Saalænge Skibbyggeri fandt Sted paa Slotsholmen, har der ogsaa været

¹ Meddelt af Generalmajor H. U. RAMSING.

en Dellehave her, dog ikke paa det Sted hvor man paa Prospektet af 1611 ser et Oplag af Træ, hvilket i Rentemester Regnskaberne er angivet som Kongens Vedhave (Brændeoplag).

Paa Bremerholm fandtes Dellehaven fra Begyndelsen i det sydvestlige Hjørne af Øen, ved Ankersmedien; da Vold og Grav blev anlagt, flyttedes Dellehaven til det Sted, hvor den ses paa Prospektet af 1611.

BREMERHOLM 1588—1648

UNDER KONG CHRISTIAN IV.

Det er saa ofte sagt, at CHRISTIAN IV er Bremerholms Skaber, men Æren derfor tilkommer FREDERIK II; snarere kan man kalde CHRISTIAN IV *Holmens* Skaber, idet han ved Anlægget af Skibshavnen med tilhørende Magasiner paa Slotsholmen indfører den Dobbeltthed i Marinens Anlæg, som holdt sig i 250 Aar.

CHRISTIAN IV overtog Skibbyggeriet paa Bremerholm i god Stand og Drift; han udvikler det i samme Retning, men endnu i hans Tid bygges de fleste Orlogsskibe udenfor Bremerholm; derimod forøger han Værftets Reparationsmuligheder for Skibene ved Anlæg af nye Kølhalingssteder.

Medens han paa Slotsholmen bygger fire store Bygninger, bygger han kun een stor Bygning paa Bremerholm, Smedien; men paa Bremerholm sætter han Kronen paa sit Hovedværk, *Krigsberedskabet*, som han udstrækker til Personellet ved Anlægget af Skipperboderne og senere Nyboder, hvor han holder en Stambesætning til Flaaden samlet til øjeblikkelig Brug. —

Endelig udvider CHRISTIAN IV Værftets Fabrikvirksomhed ved Anlæg af Sejlmager-, Snedker-, Blokkedrejer-Værksteder m. m. paa Bremerholm.

Af nye Bygninger opføres her under Kong CHRISTIAN IV:

Ved Holmens Laage:

Holmens Laage
Baadsmændenes Sygehus
Bremerholms Kirke
Skipperboderne og
Bolig for Holmens Admiral.

Paa Bremerholm:

Det store nye Hus
Tjærehus
Trunken og Slavekirken
Bradbænk.

Bremerholms Afgrænsning og Udvidelse.

CHRISTIAN IV førte Østervold med Grav ned over Bremerholms Grund til Kanalen mellem Bremerholm og Slotsholmen, hvor den mundede ud ved Enden af det senere byggede Ligkapel til Holmens Kirke; Volden mellem Smedien og Bremerholm synes at være blevet færdig i Oktober 1614 (Rent. Regn. 1614). Herved fik Bremerholm den Begrænsning mod Vest, som den bevarede meget nær uforandret til Værftet blev nedlagt i 1860, og Holmens Omraade blev delt i to Dele: selve Bremerholm og det Areal paa Bysiden, som betegnedes ved „Holmens Laage“.

Da Volden senere blev nedlagt omkring Aarene 1642—47 (CARL BRUUN: København I. S. 570), og Grunden blev udlagt til Byggegrunde og Gader, kaldtes Stykket fra Kongens Nytorv til Knækket i Kanalen først „Revieren“, senere „Holmens Kanal“, medens Stykket fra Knækket til Kanalen ved Holmens Bro findes benævnt først „Adelgade“ senere „Størrestræde“.

Ifølge de af Generalmajor H. U. RAMSING udførte Grundundersøgelser blev Sydsiden af Bremerholm, ud mod Havnen, udvidet ved Opfyldning i Aarene 1600—1650, saaledes at den ved Slutningen af dette Tidsrum havde den Form, som den uden Forandring af Betydning bevarede til Gammelholm blev nedlagt som Værft.

Bygninger m. m.

Ved Holmens Laage. *Holmens Laage.* Saalænge CHRISTIAN IV's Vold stod, var Indgangen til Holmen gennem en muret Hvælving i Volden, den saakaldte *Holmens Port* eller *Holmens Laage*, fuldendt 1614 (Rent. Regn. 1614 S. 448); fra Porten førte en muret Vindebro, bygget 1610—14, over Voldgraven til Bremerholm.

Ovenover Porten, der laa ud for Ulkegade (senere Holmens Gade), fandtes et Vagthus, opført 1617, hvortil en muret Trappe førte op fra Vagtstuerne (Rent. Regn. 1617 S. 552 og 576, 1618 S. 583). Vagthuset stod endnu i Aaret 1650, da BAGGE VANDEL ansøgte Kongen, om der i Bygningen over Holmens Port maatte indrettes et Rum, hvor han kunde undervise sine Elever i Astro-nomi og foretage sine Observationer.

I „Bremerholms Laage“ var fra 1619 ansat en fast Portner, som havde sit Stade i et lille Hus tæt ved Indgangen; under 10. Januar 1619 blev der udfærdiget Instruks for Portneren (Sjæll. Register XVI S. 377—78).

Da Volden blev nedrevet, forblev Indgangen til Værftet dog paa Bysiden, og her opførtes i Aaret 1646 en Bygning c. 120 Al. lang, hvis ene Ende laa tæt op til Kanalen. Huset var Sæde for Vagten, der bevogtede Indgangen

til *Holmen*, som derefter blev gennem en Laage ved Broen, og Huset beholdt Navnet *Holmens Laage*. I Huset fandtes ogsaa *Klædekammeret*, med andre Ord Magasin for Tøjet; og i denne Bygning fik Navigationsskolen og Kirkeskolen Lokaler. (Afregn. IX. 30 G. 21 a Bilag Nr. 89).

Baadsmændenes Sygehus. I Aaret 1618 opførtes denne Bygning, der altid omtales som liggende i *Holmens Laage*, men den laa faktisk udenfor det Omraade, som efter Voldens Nedrivning blev Bremerholm, idet den ifølge Generalmajor RAMSINGS Opgivelser laa paa det østlige Hjørne af Holmens Kanal og Holmensgade (paa Matr. Nr. 312, 346 Østre Kvarter, Matrikullen 1689).

Da Sygehuset snart blev for lille til at opfylde sin Mission, blev det i Aaret 1628 forlagt til et Hus i Grønnegade (nuværende Lille Regnegade) ved den gamle Østervold, og den 17. September s. A. fik „Holmens Skole“ sin Fundats, og Kongen bevilgede Baadsmændenes Sygehus som Skolehus. I Aaret 1647 solgtes Grunden til Smeden AUGUSTINUS OTTE, og der opførtes en ny Bygning for Skolen paa det modsatte Hjørne.

Ankersmedien anvendtes til Aaret 1618 som saadan, hvorefter den blev omdannet til Kirke. I Taarnet fandtes Bolig for Smedemesteren, indtil han flyttede ind i den nye Smediebygning paa Bremerholm. — Indtil 1591 udbetaltes Folkenes Løn i Smedien.

Bremerholms Kirke. Det har aabenbart ikke været Meningen fra Begyndelsen, at den gamle Smedie skulde omdannes til Kirke; thi i Rentemesterregnskaberne findes følgende Opgivelser: 7. December 1617: „en Del Tømmermænd arbejdet paa det nye Bomhus udenfor den gamle Smedie, som Toldboden nu skal være“.

11. Januar 1618: „En Del Tømmermænd arbejdet paa det nye Bomhus udenfor den gamle Smedie, som nu er Toldboden“ — —

8. Marts 1618: „Tømmermænd har lagt Loft over den nye Toldbod, som ANDERS OLUFFSEN Renteskriver skal have sit Kammer“ — —.

Men saa kommer d. 25. December 1618: „En Del Tømmermænd betalt for Arbejde i den gamle Smedie, som Holmens Kirke skal være“, hvorefter der bliver arbejdet videre paa Smediens Omdannelse til Kirke, indtil den bliver indviet som saadan, hvorom er anført i en „Protokol angaaende Søetaten“ (Rigsarkivet):

„Anno 1619, 5. September, Holmens Kirke indviet til en Kirke af Doktor HANS POVELSEN RESEN, Biskop i Sjælland, efter at den tilforn havde været en Smedie udi den Nord-Ost-Ende og kaldtes den store Smedie, som nu er paa Holmen, og udi den Syd-Vest-Ende haver været en Mynt, som nu Choret er, oven paa samme Mynt var en Navigations Skole“ — — —.

Efter at Kirken havde faaet sin egen Styrelse, havde den ikke andet med Holmen at gøre end Naboskabet, og om dens videre Udvikling henvises derfor til det i Aaret 1920 udgivne store Værk af Dr. LOUIS BOBÉ: „Bremerholms Kirke og Holmens Menighed gennem tre Aarhundreder“.

Skipperboderne. Den første Oplysning om disse lyder saaledes: „BREIDE RANTZAU, Kongens Statholder har 29. November 1614 gjort Fortingning med WIT KRAGEN Tømmermand udi København, at han skal hugge og oprejse 50 Boder, som er tilsammen 225 Bindinger og skal være to Loftter høj, det underste Loft fra Fodstykket til den underste Bjælke 4 Alen, og det øverste Loft mellem begge Bjælker 4 Alen ringere end et Kvarter“.

Disse Boliger skulde bygges i den gamle Have ved den store Smedie paa Bremerholm her for Københavns Slot (Rent. Regn. 1614 S. 431—33) og synes at være færdigbygget ved Nytaarstid 1617.

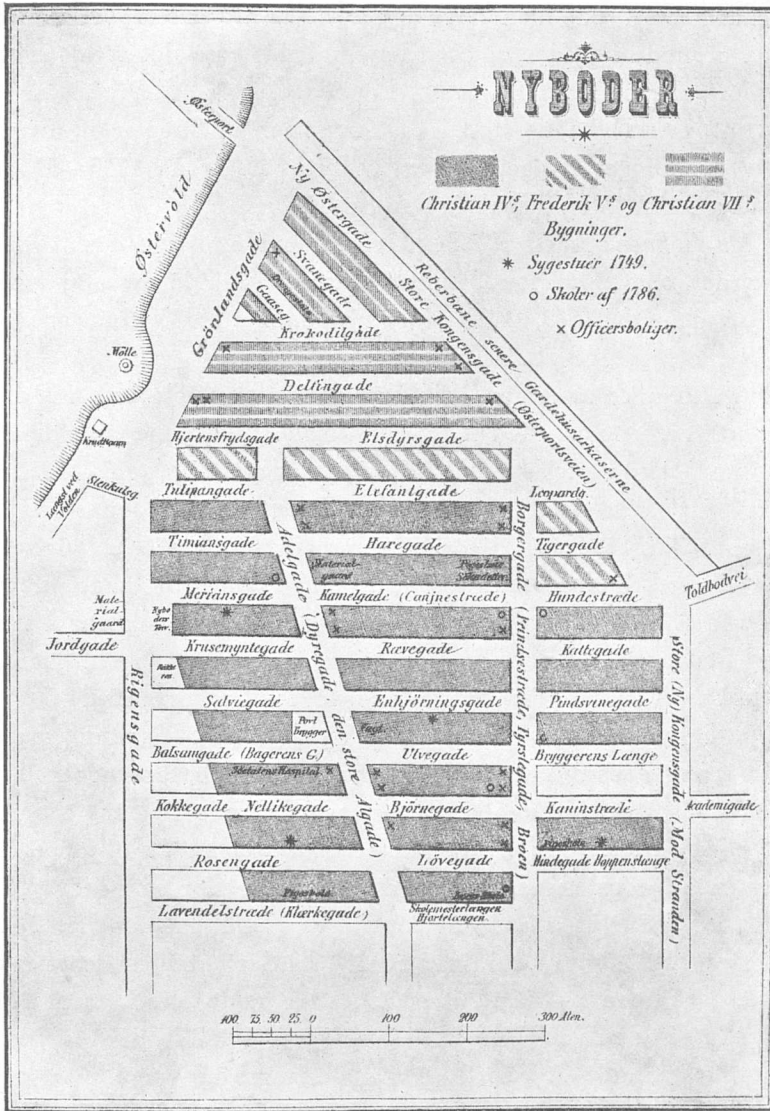
Den 30. November 1616 faar WIT KRAGEN Arbejdsløn for en Del Boder, han igen paany har paataget sig at opføre, og som skal bygges i den gamle *Drillhauffen* her for Slottet (Rent. Regn. 1616 S. 45); deres Antal opgives senere til 34, og de er færdigbyggede i 1619. Drillhave betyder en Øvelsesplads for Turnering, altsaa sin Tids Sportsplads, og den har rimeligvis ligget ved Boldhuset.

H. D. LIND siger om disse Boder (Nyboder og dets Beboere. Kbhv. 1882 S. 4): „Medens dette „Nyboder“ vel oprindeligt beboedes af Holmens Folk af alle Grader, har Søetatens stadig voksende Styrke snart bevirket, at det kun havde Plads til „Skipperne, Styrmand, Højbaadsmænd og andre Hs. Majestæts Skibsofficerer“, og at det gængse Navn for Husene derfor blev *Skipperboderne*. Disse var ikke længe i Statens Besiddelse. Ikke alene pantsatte eller solgte Kongerne i deres Pengeforlegenhed enkelte af Boderne, men 1694 blev alle, baade fri og pantsatte, som endnu var i Kongens Eje, solgte ved Auktion til private. Hvorledes Skipperboderne have set ud, kunne vi nu ikke danne os nogen Forestilling om, da de er gaaet til Grunde. Allerede 1690 hærgedes de af en Ildsvaade, og under Københavns store Ildebrand 100 Aar derefter afbrændte de totalt. Men samtidige Øjenvidner beskriver dem som „skønne af Grunden opmurede Huse“.

*Nyboder.*¹ Skønt Nyboder egentlig ikke vedrører *Bremerholm*, skal der dog her gives en kort Beskrivelse af dets Fremkomst for at fuldende Billedet af CHRISTIAN IV's Indsats for Marinens Krigsberedskab.

Medens Skipperboderne væsentligst var beboet af Befalingsmænd, ansaas det ogsaa nødvendigt at faa de menige, Baadsmændene, anbragt samlede i

¹ Uddraget af H. D. LIND: Nyboder og dets Beboere Kbhvn. 1882.



Stedet for som hidtil at have dem indlogeret spredt rundt hos Borgerne, i Borgerleje som det hed, hvilket baade var til Besvær for Værterne og til Skade for Arbejdet paa Holmen, idet Folkene ikke var samlede paa et Sted og derfor vanskelige at finde, naar man havde Brug for dem.

Det gav Anledning til Opførelsen af Nyboder, som formenes at være paabegyndt i 1629, og i CHRISTIAN IV's Tid byggedes 20 Dobbeltlænger med en Udstrækning af ialt 7500 Al.; saafremt Husrækkerne havde været lagt i

een uafbrudt Linie, vilde den have kunnet naa fra Østerport til Hellerup. Husene laa ordnede i Gader og Stræder, saaledes som det fremgaar af hostaende Kort, der er taget fra LINDS Bog.

CHRISTIAN IV's Nyboder stod i 100 Aar uden at blive øget, først under FREDERIK V genoptoges Byggeriet, som udførtes i Aarene 1755—57 og fuldendtes under CHRISTIAN VII omkring Aaret 1795.

Bolig for Holmens Admiral. Som anført under forrige Afsnit anvendtes Admiralgaarden som Bolig for Holmens Admiral til 1591; derefter hører man ikke noget til den før i 1619, da den bliver omdannet til 4 Vaaninger i Skipperboderne (Rent. Regn. 1619 S. 271).

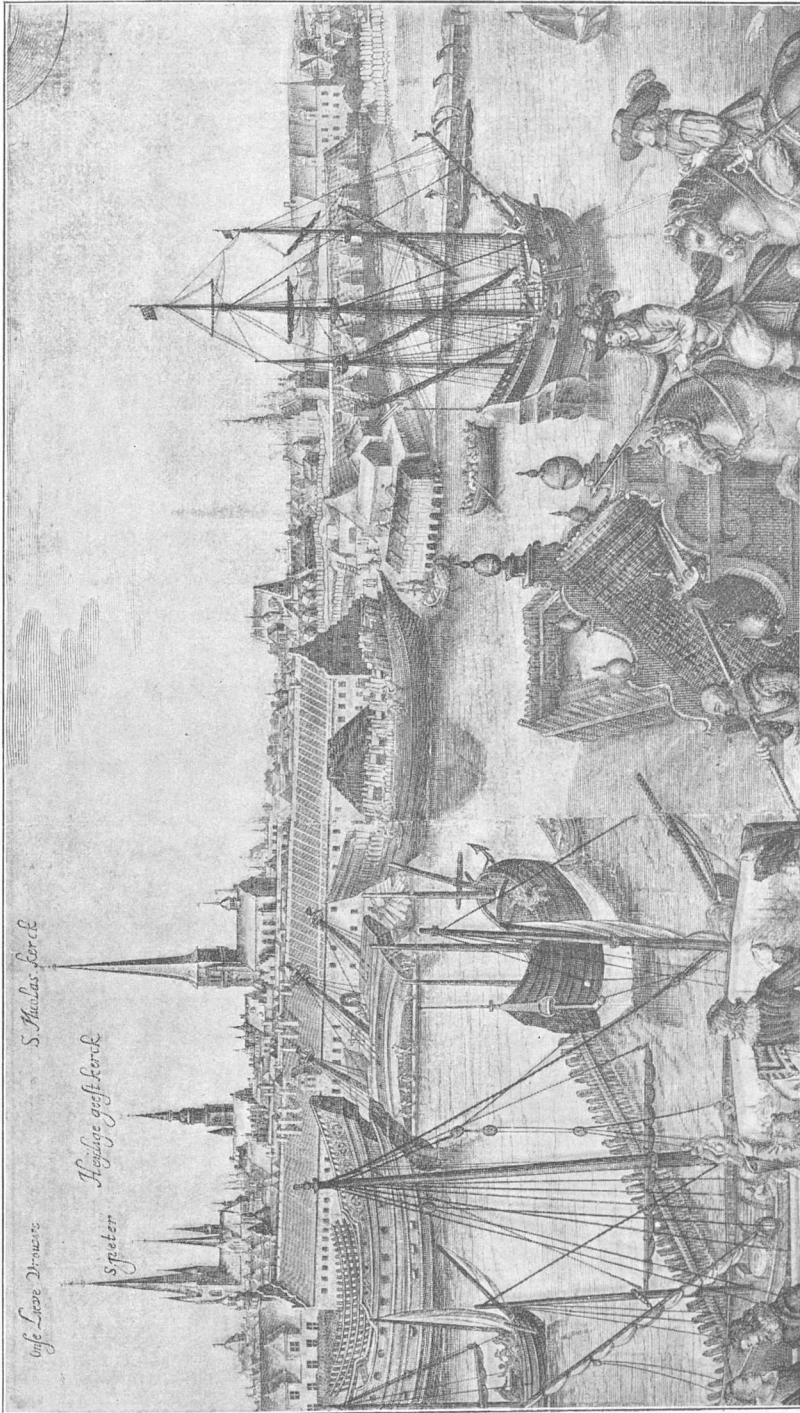
I Aaret 1616 fik Admiralen „sin Værelse i det gamle Hus i Drillhaven“ (Rent. Regn. 1616 S. 453). Med Admiralen maa sikkert menes Holmens Admiral, og med „sin Værelse“ maa sikkert menes Bolig; thi i 1622 ses, at Admiralen har „Skriverstue“ (Kontor) paa Bremerholm i den store Bygning (Rent. Regn. 2. Okt. 1622), og det stemmer med H. D. LINDS Udtalelse om, at Holmens Admiral KRISTOFFER LINDENOW altid residerede paa Skibsholmen, (LIND: CHR. IV S. 65), saa der er al Sandsynlighed for, at Holmens Admiral har haft Bolig i Drillhaven, til det nye Admiralhus i St. Kongensgade blev bygget.

Bremerholm. Reberbanen. I Aarene 1591—92 blev 180 Fod af denne nedrevet og opbygget igen i samme Form og Størrelse. Samtidig med denne Ombygning tilbyggedes ved den sydlige Ende en Pavillon, forsynet med takkede Gavle, Taarn og Spir, der kaldtes *Kikkenborg*; i denne Bygning fandtes *Retsammeret* eller *Skriverstuen*, hvor Bremerholms Ret havde til Huse, og hvor Søfolkene skulde have deres Løn udbetalt, i Stedet for som hidtil i Smedien (LIND: CHR. IV S. 339 og 383). Pavillonens ses paa Prospektet fra 1611; den blev nedrevet 1615 (Rent. Regn. 1615 S. 419), og Skriverstuen derefter anbragt i den „nye store Boed“. — Paa Reberbanens Inderside blev i Aaret 1616 „opsat af ny 11 Kviste“ (Rent. Regn. 1617 S. 488). — I 1623 opførtes ved Reberbanens nordligste Ende et Hus til at stampe Hamp i.

Kornmagasinet. Efter at CHRISTIAN IV havde opført det store Provianthus paa Slotsholmen, som var indrettet til Anbringelse af Korn paa Lofterne, anvendtes det af hans Fader byggede store Magasin for Enden af Reberbanen til Sejlmagasin; det findes første Gang omtalt som saadant i Aaret 1606 (Kbhvn. Dipl. I. S. 567).

I den vestlige Ende af underste Etage indrettedes i Aaret 1622 *Drøjstuen* (Rent. Regn. 1622 S. 273), hvor Tovene skulde henligge i 14 Dage, inden de blev tjærede; denne Drøjstue blev i Aaret 1641, for Brandfarens Skyld, ombygget med to Hvælvinger af Husets Bredde.

STIK AF HUGO ALLARDT, AMSTERDAM.
TEGNET c. 1628



S. Nicolai Kirke

Helligste Gæstkirke

Spejler

Ulf Løve Drømt

Sejllus.

Reberbane.

Fanghuse.
Skanse.

Vandhus
(W. C.).

Værtsteder.

Køkken og Kirke.
Skriverstue.

Smedie.

Vejerbod.

Det nye store Hus — almindeligt kaldt Smedierne. Der har hidtil hvilet et Slør over Opførelsen af denne Bygning, om hvilken kun af LIND er fremsat, at Smedien var til i Aaret 1619 (CHR. IV S. 358). Grunden hertil maa sikkert søges i, at Bygningens Opførelse strækker sig over en halv Snes Aar, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende Fremstilling, der er baseret paa talrige Uddrag af Rentemesterregnskaberne i de paagældende Aar. Bygningens Opførelse falder i to Afdelinger, og hver Afdeling igen i flere Afsnit.

1. *Afdeling 1615—1619.* Denne Afdeling af den store Bygning er planlagt under eet, thi den 25. Sept. 1615 bliver „Murmester JACOB BERNER færdigbetalt for 188 sjællandske Alen Mur udi Længden og 5 Alen udi Højden, hvad han haver opmuret og udfærdiget for Kongen under den ene Side af det nye Hus, Kongen lader opbygge paa Bremerholm“; men derefter er Bygningen opført i tre Afsnit. Bygningen kaldes snart „den nye store Boed“, snart „det nye store Hus“.

Som anført opgives Længden af Bygningen til 376 Fod, og da O. BLOM angiver Afstanden mellem Tøjhuset og Provianthusets Nordende til 389 Fod, er der meget, der taler for, at man har opgivet Bygningen af den nordlige Længe i Slotsholmsprojektet og i Stedet for opført Bygningen paa Bremerholm. Ligesom Bygningerne paa Slotsholmen er Bygningen paa Bremerholm en fuld Murstensbygning, der stod til Gammelholm blev nedlagt som Værft.

1. *Afsnit. 1615—1617. Den nye store Boed.* Den første Notits om denne Bygning er d. 16. Juli 1615: „WITT KRAGEN Tømmermand betalt Arbejdsløn fra 25. Juni til 16. Juli for Arbejdsløn paa *den nye Boed*, som skal opbygges paa Bremerholm her for Københavns Slot“.

Af Regnskaberne fremgaaer, at Huset fra Begyndelsen var bestemt til *Køkken*, *Skriverstue* og *Kirke*, og efter at Bygningen var færdig, bestemte Kongen i 1618, at Loftet ovenover Kirken skulde indrettes „til at kaste Skabeluner paa“ (Spanteloft).

I August 1617 mures der paa Alteret til den nye Kirke paa Bremerholm; i Oktober s. A. er Malere betalt for at have malet paa Altertavlen til Kirken, og d. 3. Januar 1618 er Kandestøber JÜRGEN RASMUSSEN betalt for „et Bækken af Thiin han haver gjort og forfærdiget til den nye Fundt udi Kirken paa Bremerholm og vog samme Bækken 3 Lispund“.

I en „Protokol angaaende Søetaten“ (Rigsarkivet) siges om Kirkens Indvielse: „Aar 1617 Domenica 22 post Trinitatis, den 16 Dag i November, som var næste Søndag efter Martinii, er det Hus paa Bremerholm, som Maaltid holdes udi, indviet af Superintendenten, Hæderlig og Højtærede Doktor HANS RESENIO til en Kirke, der Guds Ord og Sacramenterne til Guds Ære efter Christi

Indstiftelse at forhandle, hvilket Hus blev til det samme hellige Brug indtil d. 5. September 1619". — Og nogle Uger senere tilsendte Kongen Rigsadmiralen ALBERT SKEEL følgende Befaling:

„Vor synderlige Gunst tilforn Vider at eftersom Vi Gud almægtigste til Ære haver ladet fundere en Kirke der paa Bremerholm paa det Kirke-disciplin desbedre underholdes, og Alting desto ordentligere ske kunde. Da beder Vi Eder og ville, at I tilholde alle Vore Skibsfolk, Kaptajnere, Styrmand og Baadsmænd saa og alle andre som paa Holmen og hos Vor Flaade haver deres Tjeneste at forrette, at de holde forbemeldte Kirke for deres rette Sogne Kirke efter Ordinantzens Indhold. Og skal Sognepræsten sammesteds derimod forholde sig mod dennem saa og gøre al den tilbørlige Tjeneste som deres rette Sjælesørger bør at gøre. Hermed ske Vor Villie. Befalende Eder Gud.

Skrevet paa Vort Slot København d. 7. December 1617.

Under Vort Signet. CHRISTIAN“.

Samme Aar fik Holmen sin egen Sognepræst, som tillige var Provst over Skibspræsterne.

2. Afsnit. 1616—1618. *Smedien*. Den 19. April 1616 faar Snedker HANS WEGENER Betaling for 5 Blæsebælge, han har forfærdiget, og som skal bruges i *den nye store Smedie* paa Bremerholm.

Dette er den først fundne Udtalelse om, at der skal bygges en ny stor Smedie paa Bremerholm, og derefter følger Udbetalinger til Murer og Tømrer for Arbejde paa den ny store Smedie.

At disse to Huse ikke oprindeligt har været bestemt til at bygges i eet, synes at fremgaa af, at Muremester HANS SENNGER d. 7. Sept. 1616 blev betalt for en Gavl imellem den store nye Smedie og Boden paa Bremerholm.

Den 22. Februar 1618 fik Rende-Mester MICHEL NIELSEN Betaling for 108 Render, han havde boret og nedlagt for Kongen fra Østerport ind udi Køkkenet i det store nye Hus paa Bremerholm og siden derfra ind udi den store nye Smedie der sammested.

Da der i Slutningen af Aaret 1618 er blevet arbejdet paa at omdanne den gamle Smedie til Kirke, maa den nye Smedie være traadt i Virksomhed senest i Efteraaret 1618.

I Aaret 1624 opregnes 18 Ilde i denne Smedie; i 1631 opførtes her en Hammermølle (Rent. Regn. 1631 S. 201), der blev sat i Bevægelse af Øksne; i 1659 blev Resterne af Mølløværket fjernet (LIND: CHR. IV S. 358).

3. Afsnit. 1617—1619. *Vejerhuset*. Den 24. December 1616 anføres: „HANS

SENGGER betalt for den Fundament og Mur, han nu haver antaget sig at skal lægge, opmure og forfærdige for Kongen fra den store Smedie paa Bremerholm udi imod den nye Havn ved Dellehauffen der sammesteds".

Den 27. Juli 1617 benævnedes Huset første Gang *det nye Vejerhus*, og Huset var færdigbygget i 1619. Paa Loftet ovenover Vejerhuset laa Flaadens Hamp indtil 1737.

2. *Afdeling 1623—27.* Denne Afdeling af det store Hus paa Bremerholm er bygget i Fortsættelse østerefter af det første, men er ikke planlagt som en enkelt Bygning, derimod opført stykkevis, efterhaanden som Trangen føltes; paa Kort fra den Tid betegnes Bygningen som „Værksteder“ eller „Værksteder til Smedien“, men som det senere vil ses, anvendtes Bygningen efterhaanden til meget forskelligt. Den synes at være opført som Bindingsværkbygning, hvori Grunden maa søges til, at den kun stod i godt hundrede Aar.

1. *Afsnit.* 1623—25 opførtes et Stykke 68 Alen langt til at smede Søm i.

2. *Afsnit.* Efter 1625 opførtes det andet og sidste Stykke af Huset til forskellige Værksteder, men nærmere Data kan ikke opgives.

Paa foranstaaende Prospekt af 1628, der gør et ligesaa tilforladelig Indtryk, som Prospektet af 1611, ses Bygningen i hele sin Udstrækning.

Tjærehus. I Aaret 1616 sluttedes Kontrakt med Murmester BERNER om „at opmure og forfærdige en Skantze paa det Sted, hvor Kickenborg tilforn stod paa; tillige skulde han gøre en Tværmur over samme Runddel, overlagne med Hvælving, hvor udi der skulde gøres tvende Tjærekammere af Semendt“ (Rent. Regn. 14. Juni 1616 S. 469). — Samme Sted byggedes et *Vandhus* (Retirade) i 1618. Skansen blev færdigbygget i 1619 og ses tilligemed Fangehuse og Vandhus paa Prospektet af 1628.

Trunken og Slavekirken. Ordet *Trunk* er efter MOLBECHS Dialekt Leksikon et trangt Sted, et snævert og mørkt Hul, og er saaledes en Tid blevet benyttet som en almindelig Betegnelse for et Fængsel.

I Aaret 1620 forordnede CHRISTIAN IV, for at faa billig Arbejdskraft til Holmen, at alle Personer, som var dømt til Galejerne for mindre Forseelser, skulde sendes til Arbejde paa Bremerholm (Sechers Forordn. III S. 139). Hidtil havde Fangerne haft Ophold i „Blaa Taarn“, men da der nu kom saa mange af dem, at der ikke vilde blive Plads til dem her, opførtes i Aaret 1620 (Rent. Regn. 1619 S. 245) paa Bremerholm to Træbarakker til Fangerne og en Kirke tæt ved, da man ikke kunde lade Slaverne gaa i Kirke sammen med frie Mænd. Hvor denne Kirke har ligget kan ikke opgives, men den er senere flyttet hen i den østre Ende af den store Bygning, saaledes som det ses paa Kortet over Gammelholm S. 103. Da Fangerne imidlertid idelig brød ud fra

Trunken, befalede Kongen i Aaret 1640, at der skulde bygges en muret Bygning, som kunde muliggøre et bedre Tilsyn med dem (LIND: CHR. IV S. 339—42).

Bradbænk. Paa Prospektet fra 1611 ses en Bradbænk mellem Bankestokkene og Reberbanen; et Skib er kølhalet ved Hjælp af Tove fra Masterne til Pæle i Land, og paa Ydersiden af Skibet ses en Tømmerflaade med Arbejdere. I Aarene 1622—24 anlagdes en ny Bradbænk med Kran paa Bremerholm, og den 6. December 1635 befalede Kongen, at der skulde slaas en Dæmning „for Enden af Reberbanen ind i Dybet“, for at man der kunde faa en Bradbænk, og 1636—40 gjordes „det ny Bradsted“ færdigt. 1642 sættes en stor og en lille Kran paa „det ny Pæleværk“ udenfor Reberbanen, „hvorved man kan kølhale baade store og smaa Skibe, paa det man ikke er trængt til Bradsteder, som man nu er“ (Rent. Regn.).

Begrænsningsmure. I Aaret 1616 opførtes en Mur fra Magasinet for Enden af Reberbanen til den murede Kam i Graven ved Østerport; og i 1617 opførtes en Mur fra Indgangsporten i Volden til den store Smedie (Rent. Regn. 1617 S. 572), hvormed en fuldstændig Aflukning af Holmen mod Ydervednen var tilendebragt.

Vandporten. For at de af Holmens Folk, som boede ude ved St. Annæ Bro (Nyboder) desbedre kunde komme i Tide paa Holmen, byggedes i 1634—35 en Vej og en Port ved Magasinet for Enden af Reberbanen. Denne Indgang gik endnu i 1649 under Navn af *Vandporten*, senere kaldtes Porten de *uærliges Port*.

BREMERHOLM 1648—1680

UNDER ADMIRAL NIELS JUEL OG ADMIRALITETET.

Medens man fra de tidligere Perioder af Holmens Udvikling ikke med Sikkerhed kan nævne enkelte Personers Indflydelse paa denne, er det anderledes efter Enevældens Indførelse i 1660; ved Oprettelsen af Kollegierne med deres Indstillingsret til Kongen, kan man følge disses Indstillinger og deraf uddrage Personernes Indflydelse.

Begyndelsen af dette Tidsrum kendetegnes i Særdeleshed ved, at man ved en forbedret Organisation søgte at undgaa Gentagelse af de Underslæb, som havde fundet Sted, særlig ved Tømmerleveringerne, i den sidste Del af forrige Tidsrum under CORFITZ ULFELDT'S Styrelse af Holmen som Righofmester (LIND: FRED. III S. 9—14).

Dernæst medførte Enevældens Indførelse Forandringer i Holmens øverste Administration, som flyttedes fra Slotsholmen ind paa Bremerholm.

Bremerholms Omraade fik en betydelig Udvidelse mod Øst, hvilken dog først kom til egentlig Udnyttelse i det paafølgende Tidsrum, samt en mindre Udvidelse ved „Holmens Laage“.

Erfaringerne fra at bygge Skibene rundt i Landet pegede i Retning af Ønskeligheden af at bygge under aarvaagent Opsyn, og i det Øjemed udvidedes Bremerholms Skibbyggeri saaledes, at fra Aaret 1663¹ byggedes paa faa Undtagelser nær alle Marinens Skibe paa Bremerholm (og senere Nyholm).

Af større Bygninger opførtes ingen ny paa Bremerholm.

Administration. Det første Skridt, som foretoges, var fra 1. Maj 1651 at ansætte en „Viceadmiral paa Holmen“. Hans Instruks af 23. Marts 1652 udsiger, at Holmens Admiral umulig kunde have den tilbørlige Indseende med Bremerholm, saa idelig og altid som det behøves, derfor ansættes Viceadmiralen for altid og især i Admiralsens Fraværelse at tilse Flaaden og alle Holmens Betjente: Kaptajner, Baadsmænd, Haandværkere og Skrivere. Viceadmiralen skal være Admiralen hørig, men i dennes Fraværelse skal alle paa Holmen være Viceadmiralen lydige. Viceadmiralen skal inspicere Arbejdet paa Holmen nogle Gange eller i det mindste een Gang om Dagen for at have Indseende med alt, hvad der passerer og holde Skibs- og Arsenalartiklerne (af 1625) i god Observation. Den første Viceadmiral blev Kaptajn JØRGEN BJØRNSEN.

For at han desbedre kunde have Indseende med Holmen, blev der anvist ham Bolig i Skolebygningen ved Holmens Laage, idet Navigationsskolen og Kirkeskolen blev „udsagte“ og fik anvist Lokale Aaret efter paa Hjørnet af Ulkegade og Størrestræde (Matr. Nr. 383). Den hidtilværende Skolebygning fik Hovedreparation, og Admiralsens eget Logement blev draget med 41 Alen rødt og 29 Alen blaat Klæde.

En anden Organisationsforanstaltning blev indført samtidig, idet der ifølge den forannævnte Instruks til hver af Flaadens Skibe skulde ordineres „en sær Kaptajn og Skipper“ til at have Indsigt med alt løst Inventarium til samme Skib, hvorom der skulde føres 3 enslydende beseglede Bøger. — Dette særlige Tilsyn blev gennemført og holdt sig med nogle Variationer i lange Tider. (LIND: FRED. III S. 46—47).

Den 1. Januar 1654 oprettedes et nyt Embede som *Munsterskriver* (Mønstringsskriver) paa Holmen, der skulde føre: 1) Mandtal over Aars- og Maanedstjenere (lige fra Kaptajner), Haandværkere og Daglønnere og over deres Arbejde, deres Forsømmelse, Forløvelse og Død; 2) Bog over de Syge, som var bevilget 2 Maaltider om Dagen; 3) Registerbog over alle Materialier, som ind- og udgik paa Holmen; 4) Bog over Boderne og deres Beboere;

¹ Meddelt af Orlogskaptajn P. HOLCK.

5) Protokol over hvad der passerede (Domme, Arvesager) for Admiralitetsretten; 6) Inventarium over alle Skibenes Redskaber m. m. — Dette Embede var hidtil blevet bestyret af Skriveren ved den store Smedie, hvis Virksomhed derfor nu ogsaa blev omlagt. —

Endelig oprettedes 1658 et nyt Tilsynseembede paa Holmen (LIND: FRED. III S. 132), idet Kaptajn PETER BREDAL blev udnævnt til *Ekvipagemester* for under Holmens Admiral og Viceadmiral at have Indseende med Betjentene, Materialierne og alt, hvad der kunde forefalde paa Holmen. Ved Instruks af 17. Maj 1664 blev Ekvipagemesterens Virksomhed betydeligt udvidet. —

Hidtil havde Holmens Styrelse været overdraget en Admiral, *Holmens Admiral*, og i Aaret 1657 blev NIELS JUEL, 28 Aar gammel, udnævnt til denne Bestilling og beholdt den til den 25. Januar 1670, da der blev udstedt en ny Instruktion for Admiralitets-Kollegiet, hvorved dette blev betroet hele Holmens Styrelse (LÜTZOWS Efterr. 1791, S. 100). Samtidig blev Chargen som „Holmens Admiral“ nedlagt, hvorefter det var Ekvipagemesteren, som i Forbindelse med 3 af Kaptajnerne i Admiralitetet havde Styrelsen af den daglige Virksomhed paa Holmen. —

Bremerholms Udvidelse. For at give mere Liv til det planlagte Kongens Nytorv besluttede FREDERIK III i 1669, at der skulde føres en Kanal fra Havnen op til Torvet. Kongen døde, inden Planen blev paabegyndt; men hans Efterfølger, CHRISTIAN V, tog den op og bragte den til Udførelse; det første Spadestik blev gjort den 6. September 1671, og Arbejdet afsluttedes i Oktober 1673 (LÜTZOWS Efterr. S. 110). Kanalen fik Navnet *Nyhavn*.

Det var Kongens Hensigt at grave en Kanal fra „Nyhavn“ til Holmens Kanal, saaledes at Bremerholm og det senere Charlottenborg tilsammen blev en Ø; ifølge et i Rigsarkivet beroende Kort, hvorpaa findes Paategningen: „Efter denne Afritzning maa Canalen forfærdiges. CHRISTIAN R.“, skulde Kanalen gaa fra Enden af Nyhavn parallel med Charlottenborgs Facade i c. 50 Fods Afstand, derpaa drejede den parallel med Gjethusets Facade til den stødte til Enden af Holmens Kanal omtrent udfor den nuværende Lille Kongensgade. — Planen kom ikke til Udførelse; men Tanken om at gøre Bremerholm til en Ø blev senere ført ud i Livet, blot under en lidt anden Form.

Den fra Nyhavn opgravede Jord anvendtes til „at opfylde den tilforn lave og nedrige Grund“ mellem Nyhavn og Bremerholm (Vitruvius S. 54). —

Af den af Kong FREDERIK II erhvervede Grund lige udenfor Østerport blev kun en mindre Del benyttet til Opførelsen af Kornmagasinet, den resterende Del af Grunden synes i Aaret 1606 at være blevet mageskiftet af Kong CHRISTIAN IV til BREIDE RANTZAU, for en af dennes Haver paa Rosenborg



Admiral Niels Juels
Ejendom.

Nyhavn.

Charlottenborg

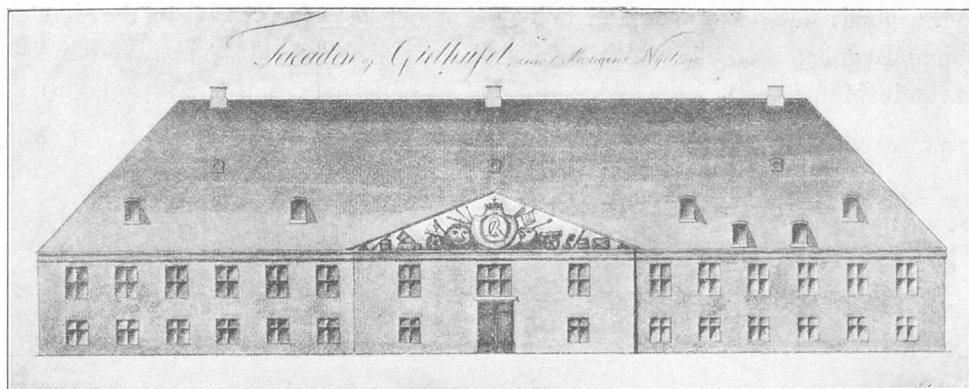
Sejlløft.

Gjethus.

Den danske Vitruvius

Haves Grund (Kbhvn. Dipl. I, Nr. 394, jfr. Nr. 389). Efter BREIDE RANTZAUS Død i 1618 ejedes Grunden af KAJ RANTZAU (Kbhvn. Dipl. I. Nr. 425), og efter dennes Død i 1623 maa Grunden igen være kommet i Kongens Hænder; thi den 10. December 1644 skøder Kong CHRISTIAN IV til „Fru WIWICHE KRUSE en woris Lyst- og Køkkenhave, liggende uden Østerport her for vor Købstad København mellem vor Sejllhus og Reberbanen paa Bremerholm og den Have, som JOHAN VON DELDEN sig haver tilforhandlet“ (Kbhvn. Dipl. III, S. 254), og ved hendes Død i Aaret 1648 arvedes den af hendes Søn ULRICH CHRISTIAN GYLDENLØVE. Ved dennes Død i 1658 havde Kongen atter overtaget Ejendommen, men under 22. Marts 1669 tilskødede han (Kbhvn. Dipl. VI, S. 498) ULRICH FREDERIK GYLDENLØVE det Areal, som blev Charlottenborg Grund, og som fra Kongens Nytorv strakte sig langs Nyhavn helt ned til Havnen, mod Forpligtelse til at opføre en Bygning, der kunde være en Pryd for det nye Torv, og den blev Charlottenborg Slot, hvortil den første Sten blev lagt den 3. April 1672 (LÜTZOWS Efterr. S. 107), og som fuldendtes 1683.

Ved den før omtalte Opfyldning mellem Nyhavn og Reberbanen blev en Del af Krabbeløkke Havn opfyldt, og den resterende Del bestemtes til Mastegrav;



Gjethuset efter Ombygningen i Henh. til kgl. Resol. af Juni 1776.

desuden lod man et Vandareal blive liggende langs Reberbanen, *Banegraven*, for at kunne tilføre Raavarer og udføre de færdiggjorte Produkter søværts fra Reberbanen; Opfyldningen her har været fuldendt inden Aaret 1680. —

Paa et andet Sted nemlig ved „Bremerholms Laage“, fik Holmen en mindre Udvidelse, thi da nye Kollegier skulde indrettes efter Statsomvæltningen i Slutningen af Aaret 1660, maatte der tænkes paa forøget Plads til deres Virksomhed, i hvilken Anledning Kong FREDERIK III d. 26. Januar 1661 tilsendte Rigens Skatmester, HANNIBAL SEHESTED, følgende Skrivelse:

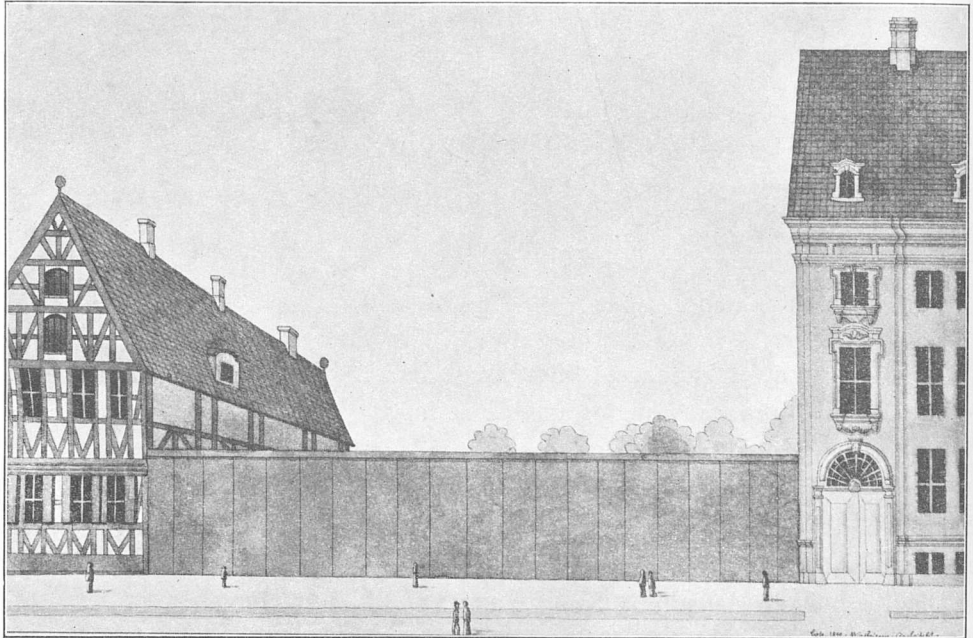
„Woris naadigste Villie og Befaling er, at I lader accordere og handle med Woris Viceadmiral paa Bremerholm, Os elskelige JØRGEN BIØRNSEN om hans Gaard til Krigs Collegio og Admiralitetsbrug udimod billig Betaling paa visse Terminer“. — —

Den Gaard, som det her drejer sig om, bar Matr. Nr. 344, som tillige med Matr. Nr. 345 var skabt ved Voldens Nedrivning, og laa paa den østlige Side af Holmens Laage, og den 8. Februar s. A. udstedtes Skødet til Kongen; Købesummen var 1250 Rdl. (A. D. JØRGENSEN IV. Bd. S. 289 ff.). Her opførtes saa et Hus ved Siden af det eksisterende, der først anvendtes til Krigskollegiet senere til Generalkommissariatet og Bolig for Holmens Admiral. —

Havde Bremerholm ved Indlemmelsen af Arealet mellem Reberbanen og Charlottenborg faaet en betydelig Udvidelse, maatte den til Gengæld afstaa et Stykke Jord til Landetaten til Opførelse af en Bygning, som dog ogsaa kom til at spille en Rolle for Søetaten, nemlig

Gjethuset. Efter at Pladsen, den saakaldte Hallands Aas, udenfor den gamle Østerport, der laa mellem Østergade og Lille Kongensgade, var blevet planeret og ved Forordning af 8. Marts 1665 havde faaet Navnet „Ny Øster-

torv“, gjaldt det om at faa den bebygget paa passende Maade, og den første større Bygning, som rejstes, formodes at være „Gjethuset“, et Landetaten tilhørende Metalkanon- og Klokkestøberi (Gieshaus), som i Henh. til kgl. Ordre



Gavlen af Admiralgaarden i St. Kongensgade.

Prospekt af RACH og EGBERG 1749, Nationalmuseet.

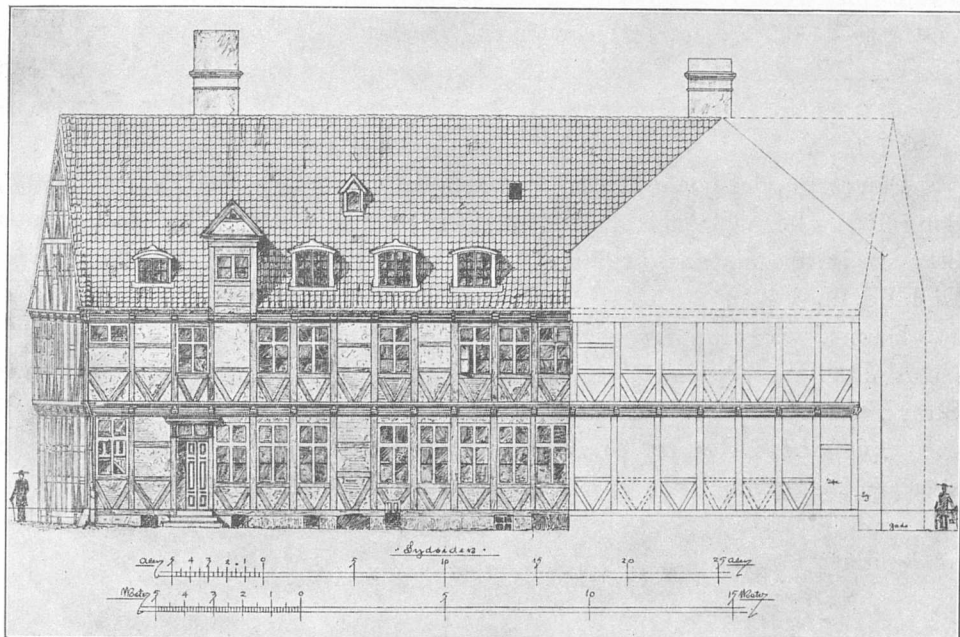
af 20. Marts 1671 i Aarene 1671—73 opførtes ved Siden af og i Linie med Sejlloftet; det toges i Brug sidstnævnte Aar, efter at det gamle af CHRISTIAN IV opførte Gjethus i Pilestræde var solgt. Mellem Sejlloftet og Gjethuset fandtes et Rum, som mod Kongens Nytorv var lukket med en Mur, og i denne fandtes Gjethusporten, som afløste Vandporten.

Fra Aaret 1682 blev der i Gjethuset i nogle Aar holdt Gudstjeneste for Stadens Garnison, indtil den Herre Zebaoths- eller Garnisonskirken var bygget i 1706. (STERM. S. 221).

Bygninger m. m.

Bremerholm. Admiralitetet. Det i Aaret 1655 oprettede Admiralitet fik til at begynde med Lokale i det af CHRISTIAN IV byggede store Hus mellem Smedierne og Reberbanen, hvilket derefter gik under Navn af *Admiralitetshuset*, saaledes som det fremgaar af en Skrivelse af 18. Januar 1686 fra de

Deputerede til Kongen: . . . „dernæst vilde vi fornemme, om ej det forrige Admiralitetshus fra Mynsterporten til Dokken maa apteres til et Materialhus“ . . . Lokalet til Admiralitetet bestod af en stor Sal, hvortil der blev



Sydsiden af Admiralgaarden i St. Kongensgade.

leveret 12 Stole med rødt Ruslæder, og nogen Tid efter blev der indrettet et Kontor for Sekretæren sammesteds.

Kvæsthuset. Under 2. Januar 1658 bestemte FREDERIK III, at 2. Etage af Sejlhuset skulde omdannes til Lokale for de Syge, i Stedet for det af CHRISTIAN IV oprettede „Baadsmændenes Sygehus“, som sidst havde ligget ved Mønten ved gamle Østervold og nu var forfaldent, og i 1659 blev det ny Kvæsthus omgivet med et Plankeværk ud mod Torvet. Under Belejringen 1658—59 blev Sygehuset benyttet til Anbringelse af de „Queste“ og blev saaledes det første „Kvæsthus“, hvilket det vedblev at være til 1. November 1668, da Lokalet igen blev taget til Holmens Brug, og „Kvæsthuset“ flyttet til de „Fattiges Hus“ (Børnehuset paa Christianshavn).

Da Charlottenborg Slot blev bygget, gav Kongen under 26. Maj 1673 Tilladelse til (Kbhvns. Dipl. VI. S. 608), at den mod Slottet vendende Fløj af Sejlloftet maatte nedrives for at give Plads til den yderste Linie af den nye Husfløj. Den resterende Del af Sejlloftet staar den Dag i Dag.

Udenfor Bremerholm. Bolig for Holmens Admiral.¹ I Aaret 1647 besluttede CHRISTIAN IV at bygge en Embedsbolig for Holmens Admiral, og Ordre blev udsendt for at skaffe de nødvendige Materialier og Pengemidler tilveje; men først en Maaned efter Kongens Død sluttede Rigens Hofmester, CORFITZ ULFELDT, Kontrakt med Haandværkerne (27. Marts 1648), og Aaret efter var Huset saavidt færdigt, at Ruderne kunde sættes. Huset laa paa den Grund, som nu er St. Kongensgade Nr. 21, Matr. Nr. 39 og blev først nedrevet i 1899.

Den første, der boede i Huset, var Holmens daværende Admiral, LINDENOW, der i 1657 efterfulgtes af NIELS JUEL, som boede her til 1661, da Gaarden blev skødet til Kongens illegitime Søn ULRICH FREDERIK GYLDENLØVE (Kbhvn. Dipl. Bd. III. S. 475).

Dermed ophørte Holmens Admiral at have Embedsbolig indtil Aaret 1690. NIELS JUEL flyttede ind i en ham tilhørende Ejendom mellem daværende Strandstræde og Bredgade (Kbhvn. Dipl. Bd. II. S. 839), paa hvis Grund han i 1683 opførte den Bygning paa Hjørnet af Bredgade og Kongens Nytorv, som staar endnu og for Tiden ejes af det franske Gesandtskab.

BREMERHOLM 1680—1697

UNDER ADMIRALERNE NIELS JUEL OG SPAN.

Under disse to udmærkede Mænd undergik „Holmen“ en af sine største Udviklingsperioder; hvem af de to, der har haft den største Betydning er vanskeligt at afgøre, og Forholdet mellem dem ligner meget det, som herskede i en senere stor Udviklingsperiode af Holmen, nemlig under Greve FREDERIK DANNEKJOLD-SAMSØE som Marinens øverste Styrer og Admiral SUHM som Holmens Chef; det er i begge Tilfælde Holmens Viceadmiral eller Chef, som udklækker Planerne, men det er den øverste Styrer, der hos Kongen erhverver Midlerne til deres Gennemførelse. SPAN døde 1694 og blev afløst af Admiral v. STÖCKEN, som i sin Udnævnelse fik Ordre til at raadføre sig med NIELS JUEL i alle vigtigere Spørgsmaal. NIELS JUEL døde i 1697.

I store Træk kan de Forandringer, som fandt Sted under NIELS JUELS og SPANS Styrelse af Holmen, sammenfattes i:

Embedet som Holmens Chef genoprettes, men som en selvstændig Myndighed, og Holmens Administration forbedres.

Der sættes Slutstenen paa Bestræbelserne for at gøre Bygningen af

¹ Uddraget af: Bremerholms Admiralgaard udenfor Østerport. Af AAGE MATHIESEN og AXEL JENSEN: Fra Arkiv og Museum Bd. I. S. 191.

Flaadens Skibe til et nationalt Foretagende ved at ansætte en videnskabelig uddannet dansk Mand som Konstruktør, Fabrikmester, ved Holmen i Stedet for de hidtil anvendte fremmede Skibbygmestre.

For at kunne gennemføre Bygningen af de store Orlogsskibe med sikker Afløbning fra Beddingerne anlægges *Nyholm*.

Fabrikvirksomheden udvides ved Anlæg af Masteværft og Mastegrav, saa at selv de største Master kan fremstilles paa Holmen.

Der gøres Forsøg paa at forbedre Holmen som Reparationsværft ved Anlæg af en Tørdok, og da denne mislykkes, bygges en flydende Dok.

Orlogsskibene bliver oplagt for sig selv i en nydannet Orlogshavn, *Hocken*, dels for at give Plads til Handelsskibene, dels for at skærmes mod Brandfare og endelig for at kunne bevogtes med mindre Bekostning.

For Oversigtens Skyld skal her anføres den kronologiske Orden af de i dette Tidsrum indførte nye Indretninger ved Holmen:

- Ansættelse af en fast *Viceadmiral paa Holmen* (1680)
- Flaadens Oplægning forlagt til *Hocken* (1680)
- Anlæg af en Tørdok (paabegyndt 1680)
- Opførelse af en samlet Række Materialhuse (1683)
- Oprettelse af *Vice-Ekvipagemester* Stillingen (1686)
- Bremerholms Udvidelse (1686)
- Opførelse af et nyt Masteværft (1687)
- Flytning af Dellehaven til Baadebyggerpladsen (1687)
- Oprettelse af det første organiserede Brandkorps (1687)
- Oprettelse af faste Lægevagtsstationer paa Bremerholm (1690)
- Nyholms* Anlæg (1690)
- Oprettelse af Embedet *Holmens Chef* (1690)
- Anskaffelse af en flydende Dok (1691)
- Oprettelse af *Fabrikmester* Posten (1692).

Under 4. September 1680 blev det endvidere resolveret at opføre et Takkelagehus til Opbevaring af Skibenes svære Tovværk, som tog Skade ombord i Skibene, paa den ny erhvervede Grund mellem Reberbanen og Nyhavn; men inden denne Plan kom til Udførelse, blev Flaaden forlagt til *Hocken*, og dermed bortfaldt Betimeligheden af Takkelagehusets Opførelse paa Bremerholm.

Fabrikmesterpostens Oprettelse er nærmere beskrevet under Afsnittet „Fabrikmesteren“.

Flaadens Oplægning i *Hocken*, Tør-Dokken, den flydende Dok, og Ny-

holms Anlæg vil blive behandlet under andre Afsnit i Bogen; her skal kun Indretningerne paa Bremerholm omtales.

Administration. Som tidligere anført blev Embedet som *Holmens Admiral* nedlagt i 1670, og Holmens øverste Ledelse overdraget Admiralitetet; men det synes, som om NIELS JUEL blandt dettes Medlemmer specielt har haft med Holmens Forretninger at gøre, maaske som forhen Indehaver af Stillingen som Holmens Admiral.

Hvorvidt Embedet som *Holmens Viceadmiral* blev nedlagt samtidig med Holmens Admiral er tvivlsomt. Den store Udvikling, Flaaden havde faaet under den skaanske Krig 1675—79, og det store Arbejde, der forestod med dens Reparation, nødvendiggjorde imidlertid en øverstbefalende paa Holmen med en større Myndighed, og i Aaret 1680 blev Viceadmiral SPAN fast ansat som Viceadmiral paa Holmen, og fra det Tidspunkt begyndte den store Udvikling, som Holmen undergik under hans Ledelse af Virksomheden. —

Da Admiral SPAN har haft en saa stor Betydning for den danske Flaade, og hans Levned er lidet bekendt, vil det være paa sin Plads her at give en kort Omtale af hans Levnedsløb.¹

Admiral HENRIK SPAN er født d. 17. April 1634 i Oldenburg i Grevskaftet Schauenborg, hvor hans Fader BERNHARD VON SPAN var Konsul.

Som ganske ung gik han til Søs, og 18 Aar gammel blev han af Admiral MARTIN TROMP ansat som Over-Konstabel paa den hollandske Flaade, hvor han deltog i Krigen mellem Holland og England 1652—54.

Derpaa gik han i venetiansk Tjeneste, hvor han deltog i flere Slag mod Tyrkerne under General MOCENIGOS Befaling, og fik i 1658 *berømmelig Afsked* fra den venetianske Tjeneste og vendte tilbage til Holland.

I 1659 igen i hollandsk Tjeneste som Over-Konstabel og var med i den hollandske Flaade, der under Admiral DE RUYTER blev sendt Danmark til Undsætning mod Sverrig.

Fra 1662 til 1664 var han til Tjeneste i de hollandske Kolonier, hvor han fik Skib at føre, og deltog med Berømmelse i et stort Slag d. 1. Juli 1663; derefter turede han i 6 Aar rundt i Kina, Japan og Bengalen; vendte i Aaret 1671 tilbage til Holland, hvor han Aaret efter fik Ansættelse som Kaptajn i hollandsk Tjeneste. I 1673 var han med i de tre store Slag d. 27. Maj, 4. Juni og 11. August, hvor Hollænderne kæmpede mod de forenede franske og engelske Flaader, og hvor han særlig udmærkede sig i det sidste Slag.

Da Admiral TROMP, som i Aaret 1677 blev sendt til Danmark med en

¹ Væsentlig uddraget af: Kaptajn Søjmester J. H. LÜTZOW: Den danske Admiral HENRICH SPANS Levnet og Bedrifter (1792).

Flaade for at tage Overkommandoen over den forenede dansk-hollandske Flaade, havde Fuldmagt til at antage en Del Officerer, og da han kendte SPANS Fortjenester, blev denne paa Admiralens Anbefaling straks ansat som Kaptajn i 1. Klasse og i Foraaret 1577 betroet Kommandoen af Orlogsskibet *Norske Løve* paa 76 Kanoner.

Forinden SPAN traadte i dansk Tjeneste havde han deltaget i 25 Søslag.

SPAN deltog med saamegen Hæder i Slaget i Køgebugt d. 1. Juli, at han d. 12. Juli s. A. fik Udnævnelse som Viceadmiral med Gage. Den 10. August mistede han under en Kamp ved Øland det ene Øje.

Den 9. December 1678 blev han Admiralitetsraad og Deputeret i Admiralitets-Kollegiet.

Efter Fredens Slutning forblev SPAN som den eneste Hollænder i dansk Tjeneste; d. 1. Januar 1680 fik han kgl. Bestalling paa fremdeles at være Admiralitets-Raad og Viceadmiral. Samtidig er der blevet paalagt ham en Slags Inspektion over Holmen, hvor han fik anvist Bopæl; nogen egentlig Befalingmands Stilling paa Holmen har det ikke været, thi alle Ordre fra Kollegiet gik direkte til Ekvipagemesteren, og i det paafølgende Tiaar var SPAN hyppigt udkommanderet.

Naar SPAN valgtes til særlig at overvaage Holmens Virksomhed, er det sikkert begrundet i, at han paa et eller andet Tidspunkt maa have lagt sig efter Konstruktion; thi at han har været konstruktionskyndig fremgaar af, at han d. 20. Marts 1690 paa de Deputeredes Indstilling fik Kongens Befaling til at fremkomme med en Betænkning over, hvorledes en Forandring bedst kunde ske med et paa Stabelen staaende Skib for at gøre det mindre rankt, og det vides, at han har leveret Tegninger til 7 forskellige Skibe samt til to Flydedokke.

SPAN har ogsaa haft Uddannelse som Kanonkonstruktør, ja det har maaske endog været hans oprindelige Speciale. I Hærens Vaabenmuseum paa det gamle Tøjhus findes saavel Mortèrer som Kanoner af SPANS Konstruktion, fra 2 \bar{n} til 36 \bar{n} Kaliber, som endnu var i Brug i 1823. I Flaaden brugtes SPANS Skyts, indtil Søjmester H. M. BILLE (1769—89) indførte lettere Konstruktioner, som afløste SPANS. — I Aaret 1692 approberedes et af SPAN udfærdiget Forslag til Prøve af Jern- og Metal-Kanoner, som først blev ændret i 1740 og endnu i 1792 gik under Navn af „SPANS Prøve“. Ogsaa det ham paalagte Hverv at anlægge Fæstningen Christiansø vidner om hans artilleristiske Indsigt.

Den 3. Februar 1683 udnævntes SPAN til Admiral, og den 31. December s. A. optoges han i den danske Adel.

Den 5. Maj 1684 blev han benaadet med Ridder-Ordenen af Dannebrog (Storkorset).

Den 11. Marts 1690 udnævntes han til Holmens Admiral, og i 1693 skænkede Kongen SPAN Hørbygaard til Ejendom for sig og sine Arvinger.

Den 27. December 1694 døde SPAN og førtes d. 21. Januar 1695 med stor Højtidelighed til Hørby Kirke, hvor han ligger begravet. —

Ekvipagemester og Vice-Ekvipagemester Stillingerne. Hidtil havde der kun været een Ekvipagemester ved Holmen; men da Flaaden var blevet forlagt til Hocken, hvorved det daglige Tilsyn med den blev vanskeliggjort, fik Ekvipagemesteren sig d. 8. April 1686 adjungeret en Vice-Ekvipagemester.

Efter Nyholms Anlæg og det store Skibbyggeris Fortsættelse derude, blev Vice-Ekvipagemesterens Stilling forhøjet til en Ekvipagemesters, idet daværende Vice-Ekvipagemester JUDICHÆR d. 10. December 1692 udnævntes til Ekvipagemester, og fra det Tidspunkt fandtes der to saadanne ved Holmen, hvoraf den ene samtidig var Fabrikmester.

Bremerholms Udvidelse. Som foran omtalt blev Jorden fra Nyhavns Udgravning anvendt til at opfylde Grunden mellem Nyhavn og Reberbanen; men først d. 4. Sept. 1680 blev der truffet Bestemmelse om Anvendelsen af det derved indvundne Areal, idet Admiralitetet under 31. August havde indsendt følgende Forestilling til Kongen:

„Efterdi Deres Majestæt haver befalet, paa det store Hoved ved Kanalen, som løber langs med Holmens Reberbane, at lade opsætte en grundmuret Bygning, hvorudi til desbedre Konservation og Bevaring kan henlægges Takkeloug Værk og andet sligt Skibene tilhørlig Redskab, som af Mangel paa anden bekvem Plads ellers ligger i Skibene og af den Fugtighed, som Skibene gemenlig følger, med Tiden kan fordærves, at Deres Maj. da vilde lade gøre saadan Aftale med Hs. høje Exell., at Pladsen dertil maa blive anvist og afpælet, og egentlig vides kan, hvorvidt den sig skal strække, saavel som og at den Indvig, hvor Eders Majt.s Tømmer nu ligger, ligervis maa afpæles til den Ende, at der vides kan pertinent, hvorvidt den sig skal extendere og den fra de andre kan separeres samt paa hvis Bekostning slig Afpæling ske bør“.

Den kgl. Resol af 4. September 1680 herpaa lød: „Dette skal vores General Quarter Mester GOTTFRIED HOFFMANN forderligst iværksætte, og med vores Statholder GÜLDENLØWE derom tale“.

Dette blev derefter iværksat, og Mastegraven aflukket med en Ø, *Smaløen* eller *Langeland*, som laa langs Havnen mellem Reberbanens sydlige Ende og Nyhavns Hoved. Herved havde Bremerholm faaet en Udvidelse af omtrent Halvdelen af sit hidtidige Areal. Denne ny Del af Værftet kom, efter at det store Baadebyggeriskur var opført paa det, til at gaa under Navn af *Baadebyggerpladsen*.

For at faa det fulde Udbytte af den indrettede Mastegrav paa Bremerholm, var det nødvendigt at faa et Stykke af Jorden, som stødte op til den paa Nyhavnssiden, tilhørende Charlottenborg. I Skrivelse af 28. Maj 1686 beredte General-Kommissariatet til Kongen, at Ejeren var villig hertil mod til Gengæld at faa en anden Plads i Dronningens Gade, der kunde faas for i det ringeste 412 Rdl., og udbad sig Kongens Billigelse heraf, hvilken blev givet d. 1. Juni s. A.

Herved erhvervedes omtrent Halvdelen af Jorden mellem Mastegraven og Nyhavn, og Bremerholm havde da faaet den Form, som den med meget ringe Afvigelse beholdt til Værftet blev nedlagt, nemlig: en *Cirkelkvadrant* med Centrum ved Charlottenborgs sydvestlige Hjørne; det ene Ben parallel med Nyhavn, det andet Ben langs Holmens Kanal og Cirkelbuen langs Havnen, og Bremerholm Værftet kom herefter til at bestaa af fire ved Vand adskilte Dele: *Ved Holmens Laage (Port), Bremerholm, Baadebyggerpladsen og Masteværftet.*

Ved „Holmens Laage“ fik Holmen atter en lille Udvidelse, idet Matr. Nr. 345, som stødte op til Matr. Nr. 344 og paa det Tidspunkt ejedes af Cancelliforvalter SØREN WESTESEN, købtes af Kongen i 1687 til Brug for Politi- og Commerce-Kollegiet, som indtil da havde haft Bolig paa Børsen (kgl. Befalingsbøger. Resol. Nr. 63 d. 23. August 1687), og her byggedes saa i 1687 et stort nyt Hus til Politi- og Commerce-Kollegiet, hvorved en Del af Admiral SPANS Hus maatte nedbrydes og igen opbygges.

Fra Holmens Kirkes Grund og nordefter findes saaledes d. 30. Oktober 1689 (Kbhvn. Diplom. III. S. 674):

Den forhenværende Skolebygning, nu Sæde for Over- og Underadmiraltets-Retten,

Matr. Nr. 44 Krigskollegium som beboes af Admiral SPAN, og

— - 45 Commerce-Kollegiet.

Imellem de to første fandtes Indgangen til Holmen. —

Endnu en lille Jordudvidelse fik Bremerholm i dette Tidsrum, idet Voldgraven, som paa et Kort af 5. Juni 1680 over Kongens Nytorv endnu ses at gaa tæt forbi Gjethuset, er blevet opfyldt indtil det Punkt, som den senere bevarede, saalænge den eksisterede. Hvornaar denne Opfyldning har fundet Sted kan ikke siges med Bestemthed, men det er rimeligvis i Aarene 1684—87, da Holmens Kanal blev opmudret og Bolværk sat. — Det opfyldte Stykke af Graven blev inddraget i Bremerholm. —

Bygninger m. m.

Ved Holmens Laage. Admiralitetet. I dette Tidsrum, før 1686, er Admiralitetet flyttet fra Huset inde paa Holmen til Huset ved Holmens Laage, hvor Skolerne før var; thi i 1692 anmodedes om, at Plankeværket mellem Admiralitetet og Holmens Kirkegaard maa blive repareret.

Bolig for Holmens Viceadmiral. Efter at General-Kommissariatet var blevet ophævet ved Krigens Slutning i 1679, stod Huset ledigt; men da HENRIK SPAN d. 1. Januar 1680 var blevet udnævnt til Holmens Viceadmiral, udstedte Kongen under 5. Januar 1680 følgende Befaling: „at Vi af sær kgl. Naade allern. bevilget og tilladt haver Vores Admiralitets-Raad og Viceadmiral Os elskelige HENRIK SPAN at maatte være og bo hans Lifestid eller indtil Vi anderledes derom sigende vorder, i det Hus ved Holmens Port beliggende, som General-Kommissariatet tilforn haft og brugt haver; dog med saa Skjel, at den store Sahl ovenpaa altid parat være skal, naar enten Krigskollegium eller General-Krigsraad og deslige Forsamlinger efter Vores allern. Befaling holdes skal; forbydende alle og enhver heri mod nogen Hinder og Forfang at gjøre. Givet paa Vort Slot.“ Under 5. Marts s. A. fik han Tiladelse til at opsætte en Laage direkte ind til Holmen, saa at han altid ubemærket af Vagten kunde komme derind.

Da General-Kommissariatet igen blev oprettet 1683, beordrede Kongen under 14. April d. A.: „at da Admiral SPAN ikke vel kan bo i Huset nu General-Kommissariatet der er anordnet“, skal der bygges et Par Fag til Huset; men under 21. Juni s. A. foreslog SPAN i Stedet for at paaføre det gamle Hus, som kun var et Loft højt, en ny Etage, saa „at det lige med det ny blev to Loft højt“, hvilket Kongen approberede.

I Aaret 1685 blev General-Kommissariatet atter ophævet, men genindført i 1690 med Lokaler paa det gamle Sted, i hvilken Anledning Kongen under 28. Januar 1690, paa de Deputeredes Anmodning tillod, „at et Stykke Hus til hans (SPANS) Værelse udi Baggaarden mod Kanalen lader bygge“ (Kaptajn JOHAN HENRIK LÜTZOW: HENRIK SPAN S. 21—39).

Holmens Kirkegaard. Paa denne var opført Huse og Værelser til Klokkerne og Graverne, men d. 10. Januar 1690 indstillede NIELS JUEL til Kongen, at disse to Huse af Hensyn til Brandfaren for Holmen og Kirken maatte blive nedrevne, og Kirken i Stedet for tilskødes Ejendomme i Skipperboderne nemlig Hommergade Nr. 16 og Laxegade Nr. 24, hvilket fik kgl. Approbation d. 6. Maj s. A.

Bremerholm. Bolig for Ekvipagemestre og Skibbygmester. I Aaret

1663 og paafølgende Aar indrettedes de her nævnte Embedsboliger paa Holmen i en Bygning paa Sydsiden og parallel med Smedierne.

Reberbanen. I Aaret 1688 blev det store dobbelte Hus ved Syd-Enden af Reberbanen, opført c. 1636 (Rent. Regn. S. 236), som paa det Tidspunkt var ganske forfaldent, eftersat, forbedret og indrettet til de smaa Fregatters Redskaber og Takkelage, samt til et Flaghus og 2 Skriver-Kontorer; ligeledes et Loft til Skipperen ved Bradbænken. — Den 21. Marts 1687 fik Mesterreb-lageren Ordre til at slaa alle Trosserne med et Garn langs igennem; herfra stammer den røde Traad i Holmens Tovværk.

Værksteder. I 1687 blev Snedkerværkstedet indrettet i den tidligere Admiralitetssal.

Materialhuse. Langs Holmens Kanal anlagdes paa samme Plads, hvor senere Hovedmagasinet med Pavillon kom til at ligge, et stort Materialhus af Mur og Bindingsværk, der væsentligst anvendtes til Opbevaring af nyt Tovværk; den nærmest Holmens Port værende Del indrettedes fra Begyndelsen til „Søetatens Kommissariat“. Huset var færdigbygget 1683.

Bradbænke. I Aaret 1681 omordnedes Bradbænkene paa Bremerholm, saaledes at der ialt blev fire, af hvilke den ved Enden af Reberbanen havde Nr. 4, hvorpaa der blev opsat en stor Mastekran af Træ, hvis Funktionering imidlertid blev generet af Tilmudringen i Havnen. Derfor indstillede Admiral SPAN under 7. Juni 1692 til Kongen og fik Tilladelse til at lade Skibet *Dragen* omdanne til flydende Mastekran, da Tilmudringen ved Kranen paa Gammelholm var tiltaget i den Grad, at *Norske Løve*, som kun stak 15½ Fod maatte ligge i 10 Dage og vente paa Højvande for at kunne komme saa nær ind til Kranen, at Masterne kunde udtages, og de større Skibe kunde slet ikke komme til.

Værfts-Brandkorps. Den 15. Maj 1687 ordineredes: 2 Skippere, 2 Højbaadsmænd, 2 Kvartermestre, 3 Højbaadsmandsmather og 24 Baadsmænd til Vand-Sprøjterne, og Direktøren Mons. GIERDING skulde to Gange om Ugen have dem til Eksercits, indtil de var godt kendte med deres Gerning.

Lægevagtsstation. Under 7. Maj 1690 beordredes Chirurgus NICOLAY BØYE at ordinere en dygtig Bartskeer til paa det dertil forordnede Sted paa Holmen at opvarte om Sommeren fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. og om Vinteren fra Kl. 8 Fm. til Kl. 3 Em. med fornødne Plastre, Bind og andre Instrumenter at forbinde og tilse dem af Hs. Majestæts Folk, som ved Arbejdet Skade kunde tilføjes og Mons. NICOLAY BØYE selv, naar første Gang noget forbindes, være til Stede for at se, hvis nødig dertil er og ordinere, hvorledes de bør forbindes.

Et Klokkespil med 10 Klokker af c. 48 *℔* Vægt hver blev ophængt paa

Holmen i Aaret 1688 og ringede første Gang Nytaarsaften dette Aar og derefter fremdeles. Efter at Tappenstreg var slagen, blev der ringet med Spillet hver Time, indtil Porten paa Holmen blev oplukket (Admiralitets Registerbog over kgl. Messiver og Befalinger 1689).

Vejrligs Observationer. Ifølge kgl. Befaling blev der fra 1. December 1698 fra Holmen daglig observeret „hvad Vinden perpetueret er, og hvad Vejrliget, tør Frost, Regn, Sne eller Taage“ og derom indberettet til Kongen.

Baadebyggerpladsen. *Dellehaven.* Da Pladsen mellem Banegraven og Charlottenborg for Størstedelen var opfyldt Grund, kunde den ikke straks tages i Brug til Bebyggelse; men under 4. September 1680 befalede Kongen Oberstløjtnant HOFFMANN: „straks at iværksætte Afpælingen paa det store Hoved ved Kanalen, som løber langs med Holmens Reberbane, hvor en grundmuret Bygning skulde opføres til Takkels, Tovværks etc. Skibene tilhørende Tings Konserveration“. Det blev som foran anført ikke til noget, og i Stedet for blev *Dellehaven* flyttet hertil, hvilket var fuldført 1687.

Bradbænk. En ny stor Bradbænk anlagdes i Flugt med Bradbænk Nr. 4 udfor Enden af Reberbanen, og fik Betegnelsen Nr. 5.

Masteværftet. Et *Masteværft* anlagdes straks paa Smaløen, men da Pladsen der ikke viste sig tilstrækkelig, erhvervedes Halvdelen af Landet mellem Mastegraven og Nyhavn, hvor da det Masteværft anlagdes, som vedblev til Gammelholm blev nedlagt.

Mastegraven anvendtes til at opbevare Forraadet af ru Mastetræer under Vand for bedre at konserveres.

GAMMELHOLM 1697—1735

UNDER ADMIRALERNE v. STØCKEN TIL 1710; JUDICHÆR TIL 1727;
v. PAULSEN TIL 1729, OG BILLE.

I dette Tidsrum forandres Navnet *Bremerholm* — efter Nyholms Anlæggelse — til *Gammelholm*; nogen bestemt Dato for Navnets Antagelse har ikke kunnet konstateres; men allerede i Begyndelsen af det 18. Aarhundrede ses Navnet brugt i tjenstlige Skrivelser, medens man paa den anden Side kan finde Navnet *Bremerholm* tjenstligt anvendt endnu i den sidste Halvdel af Aarhundredet (i 1760erne). At man saa hurtigt gik over til at forandre Navnet skyldtes, efter DE JONGES Formening, at Navnet *Bremerholm* havde faaet en daarlig Klang, fordi Forbrydere, for at skaffe billig Arbejdskraft til Holmen, idømtes Straf af Arbejde i Jernlænker paa Bremerholm, og man derfor gerne vilde af med det i daglig Tale.

I det her omhandlede Tidsrum skete der ikke store Forandringer; den første Tid medgik til Befæstelse af de mange nye Indretninger, der var blevet indført i den forrige Periode, og derefter kom den store nordiske Krig 1709—1720 med dens efterfølgende Pungenød, der forhindrede større Foretagender. Af saadanne er i dette Tidsrum for Gammelholms Vedkommende kun at bemærke Opførelsen af tre store Bygninger: *General-Kommissariatet*, *Bolig for Holmens Chef* og *Chalouppeskuret*, samt Oprettelsen af to ny Institutioner: *Hovedvagten* og *Spaanehaven*.

Administration. *Holmens Chef.* Ved kgl. Resol. af 13. December 1710 blev v. STØCKEN afskediget paa Grund af Svagelighed. Ekvipage- og Fabrikmester JUDICHÆR var imidlertid avanceret d. 27. December 1698 til Kommandørkaptajn; den 24. Marts 1703 til Kommandør, og den 31. Marts 1705 tilladt sammen med Ekvipagemester GYNTELBERG at alternere med Kommandørerne at sidde i Admiralitetet; d. 28. Marts 1710 udnævntes han til Schoutbynacht, og d. 23. December s. A. bestemtes, at han skulde overtage v. STØCKENS Forretninger ved Holmen og dens Økonomi indtil videre, men han beholdt Stillingen som Fabrikmester og var saaledes samtidig Holmens Chef og Fabrikmester, lige til han gik af; d. 29. Juni 1714 fik han kgl. Bestalling som Viceadmiral, men først d. 16. April 1718 fik han kgl. Udnævnelse som Holmens Admiral.

Efter den store nordiske Krigs Afslutning blev Forholdene mellem de ledende Mænd i Marinen daarligt, og en af dem, det gik udover, var JUDICHÆR. Han beskyldtes for Bestikkelser, uøkonomiske Træindkøb, slet Administration og Mangel paa Indsigt i Anlægget af Batteriet paa Refshalen. I Tidsskrift for Søværnen 1880 S. 148 og 1902 S. 138 har Kontorchef H. DEGENKOLV udgivet to Aktstykker i denne Sag, henholdsvis JUDICHÆRS Forsvarsskrift og Ekstrakt af Kommissions-Protokollen, hvortil henvises. Resultatet blev, at JUDICHÆR afskedigedes d. 10. November 1727 og døde i Næstved d. 29. September 1729.

Ekvipage- og Vice-Ekvipagemestre. Efter at Schoutbynacht JUDICHÆR i Aaret 1710 havde faaet Ordre til at varetage Forretningerne som Holmens Chef, beklædte han paa samme Tid Stillingerne som Holmens Chef, Ekvipagemester og Fabrikmester. Ganske vist fik han to Officerer, Kaptajnerne R. JUELL og P. HANSEN, til at assistere sig, men disse havde ingen officiel Stilling eller Myndighed, og da dette Forhold efterhaanden blev uholdbart, navnlig paa Grund af JUDICHÆRS hyppige Fraværelse i anden Tjeneste, indstillede General-Kommissariatet d. 31. Januar 1714 til Kongen, at der maatte ske en Forandring heri, og under 12. Februar s. A. resolverede Kongen, at de to Officerer skulde udnævnes til Ekvipagemestre ad interim, og at Kaptajn



Generalkommissariat.

Holmens Kirke.

Prospekt (1749) af RACH og EEGBERG. — Nationalmuseet.

R. JUELL skulde gøre Tjeneste paa Gammelholm og Kaptajn HANSEN paa Nyholm. Den 24. Januar 1718 fik de Udnævnelse som virkelige Ekvipagemestre, og fra det Tidspunkt, indtil Gammelholm blev overflyttet til Nyholm, var der en kgl. udnævnt Ekvipagemester paa hver Holm.

Den 12. Februar 1727 ansattes 2 Vice-Ekvipagemestre paa Holmen, hvilke Stillinger vedvarede, indtil de ved Reduktionen efter Krigen 1807—14 blev ophævet.

Bygninger m. m.

Ved Holmens Laage. *General-Kommissariatet.* Om denne Bygning siges i „Hafnia Hodierna“ og derefter af de fleste Forfattere, at den er opført i Aaret 1704; men A. D. JØRGENSEN siger (Bd. IV. S. 200): „Som Byggear opgives 1704, men først 5 Aar senere synes det hele at være taget i Brug“. Det kan være, at der har været tænkt paa Bygningen i 1704, men det maa ikke være blevet til noget, thi under 27. Maj 1706 indgav General-Kommissariatet en Forestilling til Kongen om Tilladelse til at opføre „et nyt Hus til Landetaten samt Ober- og Underadmiralitetet, saasom at det, hvori bemeldte

Hovedmagasinets
Pavillon.Bolig for
Holmens Chef.

Admiralitetet.

Størrestræde, Prospekt (1749) af RACH og EEGBERG. — Nationalmuseet.

Collegier holdes er i en meget brøstfældig og ubekvem Tilstand, at det baade ej er nogen Reparation værd, ej heller er til Eders Majestæts Tjeneste tilstrækkelig" . . . Pengene foresloges taget af den Aaret 1690 oprettede „Forsømmelseskasse for Holmens Folk“.

Under 31. Maj s. A. resolverede Kongen, at Forsømmelseskassens Penge maatte anvendes til en ny Land- og Søetats Generalkommissariats Bygning og slutter med: „Først og fremmest maa dette bygges godt, for at det kan komme til Nytte“. Derefter blev de gamle Bygninger nedrevet, og det ny store Hus bygget paa deres Plads af Generalbygmester V. VON PLATEN (I „Den danske Centraladministration“ Kbhv. 1921 S. 23 findes en arkitektonisk Beskrivelse af Bygningen).

Bygningen var 134' lang og 22' bred og 3 Etager høj; paa Midten fandtes en Port, hvorigennem den daglige Indgang til Holmen herefter fandt Sted, og derfor kaldtes den *Holmens Port* eller af Matroserne *Holmens Laage* — med andre Ord de gamle Betegnelser for Indgangen til Bremerholm. Alle Værelserne vendte ud til Gaden, altsaa mod Nord, medens Sydsiden optoges af Gange.

Der var 5 Fag Vinduer paa hver Side af Porten og 11 tilsvarende Fag i hele Husets Længde i de øvre Etager.

I underste Etage, nærmest Kirkegaarden, havde Underadmiralitetstretten og Admiralitets-Skriveren Kontorer. I den anden Halvdel af underste Etage var Søetatens Cancelli-Kontorer.

Paa 1. Sal havde Admiralitetet sin Forsamlingsaal nærmest Kirkegaarden, og Generalkommissariatet sin paa den anden Side, og i øverste Etage fandtes de andre til Admiralitetet og General-Kommissariatet hørende Kontorer.

Bolig for Holmens Chef. Admiral SPANS Efterfølger, Admiral v. STØCKEN, boede ogsaa i Huset ved „Holmens Laage“ (kgl. Resol. af 8. Januar 1695), men da Fabrikmester JUDICHÆR blev Holmens Chef, blev han i den Bolig, som han var flyttet ind i som Ekvipagemester, og hvorpaa der i Aaret 1695 var sat en Etage til; efter ham flyttede Viceadmiral I. A. v. PAULSEN og efter ham Vice-Admiral M. BILLE ind i Huset. Men nu var dette efterhaanden blevet saa forfaldent, at det maatte nedrives, og ved kgl. Resol. af 5. December 1731 blev det bestemt at opføre en ny Bolig for Holmens Chef i Flugt med Generalkommissariatet. Bygningen opførtes af Holmens Haandværksmestre under Kontrol af Stadsbygmester BANNER MATHIESEN. Huset var 94' langt, 30' bredt og 2 Etager højt med Kælder under hele Huset.

I Aaret 1734 var Huset færdigt, og samtidig blev en Mur opført fra Enden af Bygningen i Flugt med Facaden hen til Holmens Kanal, hvorved der fuldstændigt lukkedes af fra denne Side mod Indsigt til Holmen. Samme Aar flyttede Admiral BILLE ind i Huset og Aaret efter hans Afløser, Kommandør SUHM.

Da denne blev afskediget i Aaret 1743, overtog Greve DANNESKJOLD selv den øverste Ledelse af Holmen og flyttede derfor ind i Boligen for Holmens Chef, medens den nyudnævnte Overekvipagemester fik anvist Bolig inde paa Holmen. Ved DANNESKJOLDS Afgang i Aaret 1746 blev hans Afløser udnævnt til Overkrisseksretær, og saalænge denne Stilling bibeholdtes i Marinen, havde dens Indehaver Fribolig i denne Bygning, som derefter gik under Navn af „*Oversekretærboligen*“. Da Overkrisseksretær-Stillingen afskaffedes i Aaret 1790, fik 1. Deputerede i Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet Huset som Tjenestebolig, indtil det nedbrændte i 1795.

Ifølge kgl. Resol. af 12. April 1763 blev der bygget et Fag til den østre Ende af Huset.

Hovedvagten. Vagten paa Holmen holdtes dengang af Skipperne og deres underordnede; men de gjorde det paa en saadan Maade, at Styrelsen i Aaret 1726 i en Indstilling om at faa Forholdene forandret kunde skrive: „Erfarenhed viser, at Holmens Laage, hvorigennem dog alting fra og til Gammelholm passerer, mere ligner et Værtshus end en Vagt“.

Ved Resol. af 23. December s. A. bestemte da Kongen: „at eftersom Holmens Laage efter anførte Omstændigheder som en Hovedvagt er at considerere, altsaa sammested i Fremtid Vagten af en Oberofficer skal holdes og sligt blandt Kaptajnerne og Kaptajnløjtnanterne alterneres“. Fra dette Tidspunkt kaldtes Vagtsbygningen for *Hovedvagten*.

Bremerholm. Tjæremagasin. I Aaret 1698 opførtes paa Kongens Befaling, efter Anmodning af Oberstløjtnant ved Tøjhuset BLAUENSTEIN, en grundmuret Bygning ved Siden af Gjethuset paa den Grund, der var opstaaet ved Opfyldning af Stadsgraven, til Anvendelse og Installation for en ny Metode at udbore Løbet i Kanonerne paa, opfundet af den daværende Støbemester. Huset benævnedes ofte „det lille Gjethus“.

Men Methoden viste sig ikke at svare til Forventningerne, og i Begyndelsen af Aaret 1700 blev Huset demonteret for alle sine Maskindele og derefter overladt Søetaten til Brug som Materialhus.

En kort Tid blev det atter udlaant til Tøjhuset som Kanonmagasin og derefter i Aarene 1719—22 benyttet af Teatermester CAPION og VON QVOTEN som Skueplads (Dr. NYSTRØM: Den danske Komædies Oprindelse S. 66).

Efter den Tid benyttede Søetaten Huset som Tjæremagasin.

Tjærehus. Efter at man var gaaet over til at tjære Garnene, inden de blev spundet til Tove (den engelsk-franske Metode), bevilgedes ved kgl. Resol. af 3. Sept. 1734 et nyt Tjærehus, da man ikke ønskede at have den brandfarlige Tjæringsproces i det store Magasin. Tre Aar senere fik Huset en betydelig Udvidelse.

Trunken. I Juli 1705 anmodede Holmens Chef, Admiral v. STØCKEN, om at Trunken, „som Fangerne ligger udi her paa Holmen, maa snarest mulig ombygges, da den er i saa slet Stand, at den snart af sig selv nedfalder“. I Henh. til kgl. Resol. af 31. Maj 1706 blev derefter den grundmurede Bygning opført, som stod til Værftet blev nedlagt. Huset var bygget udelukkende af Mursten og Jern uden Anvendelse af Træ; paa langs var Huset delt i tvende Afdelinger, som begge var hvælvede; i Murene var der Ringe til Fangerne. Huset blev fuldført i Aaret 1707, og synes at være beregnet til at rumme 100 Mand.

I Henhold til kgl. Resolution af August 1707 opførtes 2 Boliger til Fangefogederne, hvilke anbragtes som fremspringende Ender paa Trunken, og blev forbundet ved et Plankeværk; det derved dannede aflukkede Rum kaldtes Trunkgaarden.

Spaanehaven. Medens man i tidligere Tider solgte udrangerede Skibe med Rub og Stub, og til Gengæld ved Nyanskaffelser maatte købe alt nyt indtil de mindste Smaating, oprettede Holmens Chef, Viceadmiral I. A. VON

PAULSEN d. 11. Juli 1728 en Institution, som fik Navnet *Spaanehaugen*. Det var en indelukket Plads indrettet til der at henlægge alt det Tømmer, som var ubrugeligt til kgl. Tjeneste, saavel som kasserede Master og Rundholter samt alt andet sligt for deraf ved gamle og til alt andet Arbejde uskikkede Tømmermænd og Matroser at forfærdige mindre Materialier, saasom Kiler, Knaber, Horn, Pinde, Skalmer m. m. Resten skulde bruges til Brændsel eller sælges; saaledes blev Holmens Chef og Officianter forsynet med Brænde herfra.

Tanken med Institutionen var god; men den blev misbrugt bl. a. derved, at der blev kasseret Træ, som godt kunde have været gjort Brug af paa anden Maade, og nogle faa Aar efter, da SUHM var blevet Holmens Chef, fik han udvirket kgl. Resol. af 21. Maj 1735 paa et nyt Reglement for Spaanehaven, hvorved der blev givet Holmens Chef og Officianter et bestemt Antal Favnebrænde Bøg om Aaret paa Betingelse af, at de ikke maatte understaa sig til selv at forsyne sig med Brændsel fra Spaanehaven. — Det kasserede Tømmer skulde indlægges i Spaanehaven, som derefter blev aflukket, og Nøglen opbevaret i Hovedvagten; ved Lejlighed skulde det saa sorteres, og det til videre Brug uskikkede sælges ved Auktion. Endvidere bestemtes, at alt, som indgik i Spaanehaven, skulde udgaa af vedkommende Regnskaber. En Resol. af 12. December s. A. bestemte, at det kasserede Træ skulde sælges læssevis.

Allerede Aaret efter fik Spaanehaven et udvidet Omfang, idet det ved kgl. Resol. af 17. Februar 1736 bestemtes, at der ved Spaanehaven skulde ansættes 150 Matroser paa følgende Vilkaar:

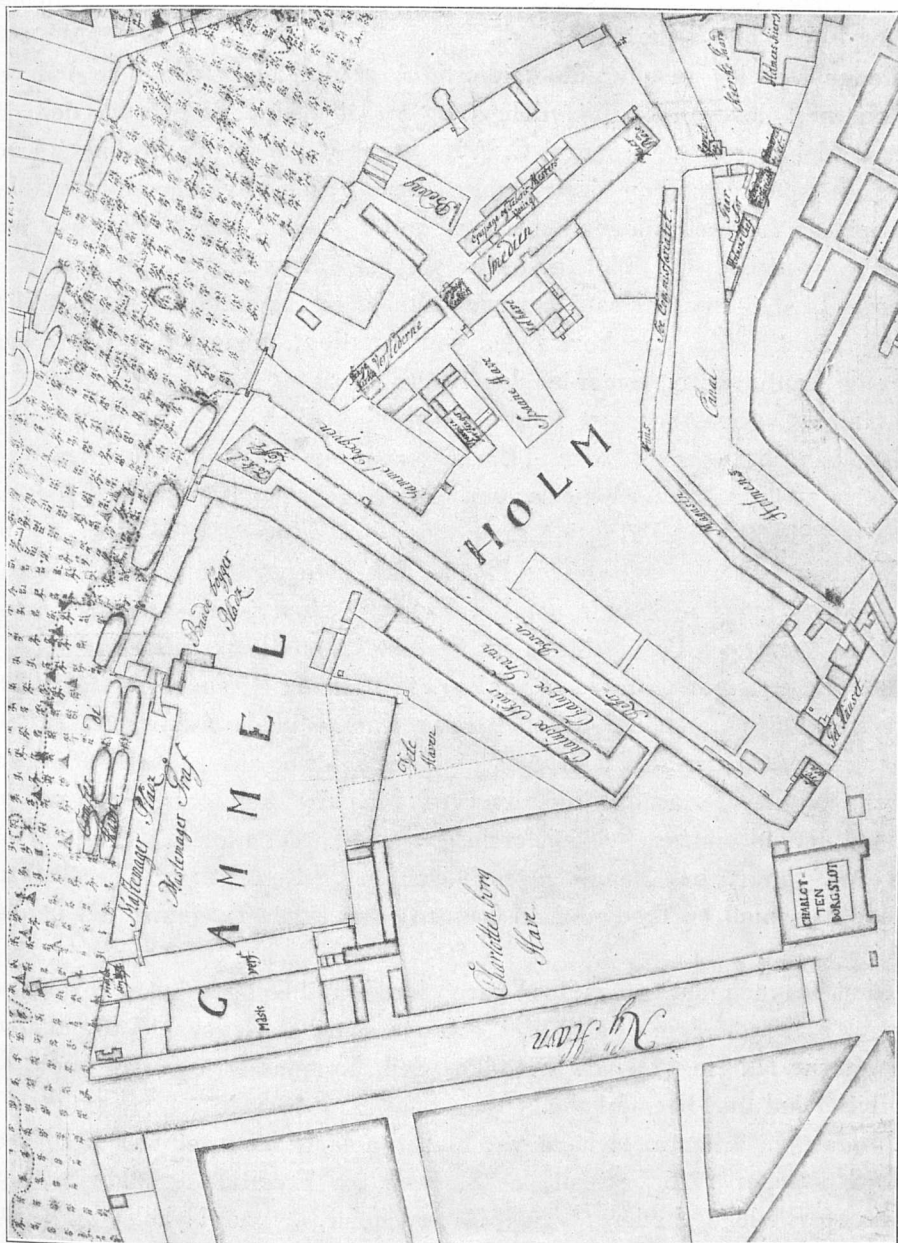
- 1) at være dem som af Alderdom udsættes fra Divisionerne og Haandværkerstokken;
- 2) at de reglementerede Sandmænd skulde være heri indbefattet;
- 3) ligeledes Holmens 15 Tambourer og
- 4) hver af disse 150 Md. nyde Matros Tractement à 44³/₄ Rdl.

Den samlede Udgift til denne Ordning ansloges til 6700 Rdl., som opførtes paa Betalingsreglementet.

I Aaret 1738 blev Antallet af Matroser ved Spaanehaven reduceret til 100 Md.; i 1744 blev det igen forhøjet til 150 Md. for endelig ved Resol. af 22. September 1747 at blive ansat saaledes:

- 1 Formand,
- 1 Tambour-Formand,
- 14 Tambourer,
- 20 Matroser af udsatte Tømmermænd,
- 60 Matroser udsatte fra Divisionerne,
- 8 Vægttere.

Ialt: 104 for en Bekostning af 4450 Rdl.



Kort over Gammelholm fra c. 1735. — Orlogsværftets Bygningsvæsen.

Samtidig blev det bestemt, at i Stedet for Bortsalg ved Auktion af det ubrugelige Træ kunde Ekvipagemesteren bortsælge til Liebhavere, dog saaledes at Enker efter Søetatens Folk forlods skulde have et helt Læs gammelt Træ for 2 Rdl. og $\frac{1}{2}$ Læs for 1 Rdl.

Denne Ordning resulterede imidlertid i, at de Beløb, der kom ind ved Auktionerne, blev ganske ubetydelige, og for at hjælpe herpaa fik den daværende Holmens Chef, Admiral C. F. KAAS, vedtaget en ny Ordning i Aaret 1784, hvis væsentligste ny Bestemmelse var, at Vice-Ekvipagemesteren blev sat i Spidsen for Institutionen, og for at han „desuden skal bevæges til nøjagtig Paapassenhed og tillige erstattes sin Møje, bliver ham tilstaaet visse Procenter af det, der sælges“. Desuden skulde for Fremtiden det ubrugelige Træ og andet Gods igen bortsælges ved Auktion, medens Bliktøj saasom kasserede Lanterner og Sager af den Natur, „som og bør sælges af aabenbare Grunde, smaastødes og knuses, derpaa pakkes i Kasser og kastes i Søen mellem Bornholm og Møen af Baadføreren, som farer paa Christiansø“. — Resultatet af de nye Bestemmelser var, at Spaanehaven i de paafølgende Aar indbragte 2000 Rdl. ved Auktion mod 150 Rdl. de foregaaende Aar.

Spaanehaven, som var en med Plankeværk indhegnet Plads med Material- og Arbejdshuse, laa midt inde paa Bremerholm i *Grønningen*, som det ses paa vedføjede Kort over Gammelholm fra Slutningen af denne Periode.

Baadebyggerpladsen. Chalouppeskuret. Medens de smaa Fartøjer hidtil havde staaet paa Land under aaben Himmel, indstillede Admiral BILLE som Holmens Chef, at der skulde bygges et Skur til dem, saa at de kunde være dækket mod Regn, Sne og Slud, hvorved de bedre kunde bevares, og god Økonomi derved opnaas, hvilket Forslag fik kgl. Approbation d. 8. August 1731. Skuret blev opført paa Baadebyggerpladsen langs Banegraven i de tre paafølgende Aar, med en Trediedel ad Gangen; den sidste Trediedel blev færdigbygget i 1734.

Til at begynde med anvendtes Skuret, foruden til Opbevaring af Fartøjerne, ogsaa til at bygge dem i, men det ophørte snart af Hensyn til Brandfaren. Paa Lofterne laa fra 1737 alle Flaadens Sejl, Kompasser og Glas, indtil de blev flyttet ind paa Bremerholm.

Bradbænk. Efter at Nyholm var blevet anlagt, blev det ved kgl. Resol. af 30. September 1726 bestemt, at Skibene for Fremtiden skulde kølhales paa fire forskellige Steder: 1 paa Gammelholm, 2 paa Nyholm og 1 paa Elephanten. — Den Bradbænk paa Gammelholm, som bibeholdtes, var Nr. 5 paa Baadebyggerpladsen.

GAMMELHOLM 1735—1756

UNDER GREVE FREDERIK DANNEKJOLD SAMSØE OG ADMIRAL U. F. VON SUHM.

Pladsen tillader ikke at give en Fremstilling af de Begivenheder, som i faa Ord kan kaldes den BENSTRUPSKE Sag, der førte Greve DANNEKJOLD til Magten og efterhaanden til at indtage en Magtstilling i Marinen, som ingen



før eller efter ham har haft, og ved ham daværende Kommandørkaptajn SUHM til Posten som Holmens Chef. For Oversigtens Skyld skal her kun gives en Fortegnelse over de Tjenestestillinger, de to Mænd indtog overfor Holmen.

GREVE FREDERIK DANNEKJOLD-SAMSØE

- 12. December 1731 Deputeret i Søetatens Generalkommissariat.
- 26. Marts 1735 Opsynet med Marinen og Holmen.
- 23. November 1735 Overkrigssekretær for Søetaten.
- 25. Oktober 1736 Intendant de Marine og derved Overkommandoen over og Administrationen af alt, som henhørte til Marinen.

4. Februar 1743 Sur-Intendant de Marine og øverste Leder af Holmens Anliggender, der under ham bestyres af en Overekvipagemester.

18. November 1746 Afsked.

U. F. VON SUHM

26. Marts 1735 Kommandørkaptajn, Holmens Chef, og avancerede derefter op gennem Graderne til han i 1742 blev Admiral.

4. Februar 1743 Afsked som Holmens Chef paa Grund af ikke beviselige Beskyldninger mod Greve DANNEKJOLD.

3. December 1746 igen ansat som Holmens Chef efter DANNEKJOLDS Fald.

24. Juni 1756 afgik fra Posten som Holmens Chef og ansat som Deputeret i Kollegiet.

Under disse to fremragende dygtige Mænds Styre undergik Holmen en Udvikling, som i mange Henseender kan sidestilles med Udviklingen under Admiralerne NIELS JUEL og SPAN, maaske ikke saa meget i Retning af nye Grundprincippers Indførelse, som snarere af deres Fuldførelse, og fremfor alt Organisationens og Krigsberedskabets Forbedring.

Hvem af de to Mænd, der skyldes mest, er ikke let at afgøre; KLINGBERG skriver om dem: „Disse to fortjente Mænd stod i mange Aar i den bedste Forstaaelse sammen og syntes ret at være skabte for hinanden. SUHM kendte Holmens og Flaadens Tilstand paa det nøjeste, og var i Stand til at gøre og fremlægge Udkast til de nødvendige Indretninger og Forandringer; men Greven var med sine store Indsigter og sit patriotiske Hjertelag i Stand til at udvirke Hoffets Bifald og Understøttelse“. Det bedste Bevis for, at SUHM har haft en væsentlig Del i Planernes Udkastelse, har man deri, at han, efter i Aaret 1743 at være blevet fortrængt fra sin Post som Holmens Chef af DANNEKJOLD, men efter dennes Fald i 1746 atter blev Chef for Holmen, fortsatte Planernes Udførelse, hvilket han næppe vilde have gjort, hvis han ikke selv havde haft Del i dem.

Enkelte Ting kan dog tillægges den ene eller den anden af dem. Det er saaledes ubetinget DANNEKJOLD, der faar Dokkens Bygning sat igennem, og medens han er optaget af dette Arbejde, er det SUHM, som med Iver og Ihærdighed bringer Holmen paa Fode efter dens dybe Forfald under den store nordiske Krig.

Hvad Forslaget om Flaadens Forlægning til een Linie og hele Planen for Nyholms Omdannelse angaar, som kom til at gaa under Navn af „Dannekjolds Dessein“, har SUHM udarbejdet det første Forslag derom, men paa

den anden Side foreligger der ogsaa Ting, der tyder paa, at de to Mænd har konfereret om Sagen, inden SUHM fremsatte Forslaget.

DANNESKJOLD er mere Organisatoren, og den røde Traad, der gaar igennem hans Virksomhed, er at gøre Marinen uafhængig af Landetaten, hvilket ses gennem følgende Handlinger:

Søartilleriet løses fra dets Forbindelse med Landartilleriet og bliver en selvstændig Institution under Holmen.

Søetatens Krigskancelli udskilles fra det hidtil for Hær og Flaade fælles Krigskancelli og bliver en selvstændig Institution, og Marinen faar sin egen Overkrigssekretær.

Søetatens eget Arkiv oprettes og anbringes i et brandsikkert Opholdsrum.

Landetatens Generalkommissariat bliver fjærnet fra den store Generalkommissariatsbygning ved Holmens Laage, og Søetatens Generalkommissariat anbragt dør i Stedet for, saaledes at hele Bygningen optages af Marinens Institutioner.

DANNESKJOLD vil have Søkadetterne adskilt fra Forbindelse med Landkadetterne og have dem ind paa Holmen, hvorfor han opfører en Bygning til dem paa Bremerholm, den senere Admiralitetsbygning; men inden Planen bliver fuldført, bliver DANNESKJOLD afskediget, og hans Efterfølger fuldfører den ikke dengang.

Af større Ting, der foruden det ovenfor nævnte udførtes under de to Mænds Styre, skal anføres:

Organisation

Takkelmesterposten oprettes 1736 (ophævet ⁷/₆ 1866),

Konstruktionskommissionen 1739,

En ny Regnskabsordning for Skibstjenesten indføres i 1743, som holder sig i over hundrede Aar,

Slavernes Ophold paa Bremerholm ophører 1741.

Christianshavn

Dokkens Bygning (1735—39).

Gammelholm

Holmens Genopbygning efter dens dybe Forfald under den store nordiske Krig 1709—1720.

Gammelholms sidste Udvidelse.

Opførelsen af nedennævnte større Bygninger:

Hovedmagasin 1737,

Sejlmagasin og Bradbænk 1738,

Barkasseskur 1739,
 Skolehus (senere gamle Søkortarkiv) 1743,
 Sejl- og Bødkerværksted 1745,
 Ekvipagemesterbolig (senere Admiralitet) 1747,
 Bolig for Holmens Chef 1750,
 Smedien helt ombygget 1750,
 Lokale for Kombineret Ret 1750,
 Stort Mastemagerværksted 1753.

Nyholm

Genopbygning af Holmen efter dens Forfald under Krigen.

Flaadens Flytning fra dens Oplægning i 4 Linier i „Hocken“ til een Linie fra Bommens Vagt til Christiansholm, hvorved Flaadens Leje forøges til c. det dobbelte Areal.

Batteriet Sixtus's Opførelse.

Overflyttelse af Søartilleriet fra Tøjhuset til Motzmanns Plads, senere benævnt Christiansholm, og denne Holms Udvidelse samt Opfyldning af den Ø ved Siden af, hvorpaa Arsenalet kom til at ligge.

Opfyldning af Langøen, hvorpaa Takkelagehusene kom til at ligge.

Ankerøens og Ballastkistens Dannelse.

Opførelsen af følgende større Bygninger:

Smedie 1736,
 Spanteloft 1741,
 Arsenal (uden Sidefløje) 1742,
 Hovedvagt 1744,
 Nyholms Mastekran 1748,
 2 Krudttaarne,
 Fundamentterne for Takkelagehusene 1753,
 Christiansholms Mastekran 1754.

Hvad der blev udrettet paa Nyholm og ved Dokken vil blive omtalt andet Sted, her skal kun Virksomheden paa Gammelholm beskrives.

Gammelholms Udvidelse. For at kunne bygge et saa stort Hus, at deri kunde forfærdiges Master og Rundholter til mere end eet Skib ad Gangen, hvilket hidtil ikke havde været Tilfældet, blev det ved kgl. Resol. af 9. December 1735 udvirket, at Resten af Halvøen mellem Mastegraven og Nyhavn skulde afstaas til Holmen, mod at denne til Gengæld skulde afgive et Stykke af tilsvarende Størrelse af sin Delle- og Tømmerhauge til Slottet. De Folk, som

boede paa Charlottenborgs Grund, skulde opsiges til Fraflytning, saasnart deres Kontrakter tillod det. —

Ved kgl. Rescript af 30. April 1736 beordredes, at af den Charlottenborg Slot tilhørende Grund skulde et Stykke, 48 Alen langt og $4\frac{3}{4}$ Alen bredt, ved Vaskehuset bagved den gamle Drøgge afgives til Bremerholm. —

Men foruden at opnaa Plads til et stort Mastemagerhus havde man en anden Hensigt med Erhvervelsen af Grunden til Holmen, og den var, at faa Holmen skarpt aflukket fra Ydervednen, saa at ingen uvedkommende kunde faa Indsigt i, hvad der foregik paa Holmen; man har paa Fornemmelsen, at den store nordiske Krig i 1709—1720 havde givet bitre Erfaringer i saa Henseende, og Afspærringen blev resolut gennemført.

Ved kgl. Resol. af 22. Marts 1737 bevilgedes Opførelsen af en Mur 190 Alen lang og 7 Alen høj langs det nyerhvervede Stykke mod Nyhavn; Muren naaede imidlertid ikke længere end til Frossenborg-Porten, Adgangen fra Nyhavn til Gammelholm; først ved kgl. Resol. af 16. Juni 1745 blev det tilladt at fuldføre Muren fra Porten og ud til Vandet. — Ved kgl. Resol. af 30. Oktober 1737 bevilgedes Opførelsen af et grundmuret Skillerum mellem Slotshaven og Holmen, men denne Mur blev dog ikke fuldført før i 1740, hvor det ved kgl. Resol. af 9. Maj blev approberet, at der blev afgivet et Stykke af Slottets Grund, for at den under Opførelse værende Mur kunde blive i en egal Linie (paa Kortet fra 1735 den punkterede Linie fra Mastegraven til Chalouppeskuret), mod at Holmen til Gengæld opførte en grundmuret Vognremisse for Slottet i Stedet for den eksisterende af Bindingsværk.

For yderligere at spærre for Indblik til Holmen bestemtes det i 1737, at Gjethusporten skulde lukkes, og Nøglen opbevares i Hovedvagten, da det var Kongens Ønske, at Holmen paa alle Sider skulde fredes og indelukkes „hvilket er en uomgængelig Nødvendighed, og som i alle Lande højliggen attenderes med største Omhyggelighed for at forhindre al Adgang til Holmene og Wærwerne“. — I Eftertiden holdtes Gjethusporten kun aaben som Adgang til Værftet ved særskilte Lejligheder, f. Eks. naar Broen ved Hovedvagten var under Reparation. —

I dette Tidsrum maatte Holmen afstaa et Stykke af sit Omraade til

Comediehuset. I Aaret 1747 indsendte *de danske Aktører* Ansøgning om, enten som Gave eller for Betaling efter Taksation, at maatte faa overladt det saakaldte gamle Tjærehus eller rettere Tjæremagasin og dertil hørende Plads beliggende for Enden af Holmens Kanal ved Siden af Gjethuset. Den begærede Grund, $342\frac{1}{2}$ □ Alen, takseredes til 1 Rdl. pr. Alen, og det paa Grunden staaende gamle Tjærehus til 160 Rdl.

Paa Kollegiets Forestilling resolverede Kongen under 11. November 1747, at den omhandlede Plads ved det gamle Tjærehus maatte overlades til *Publico*, dog maatte deraf afgives saa meget, som vilde være nødvendigt til Opførelse af et Comediehus paa Betingelse af, at der mellem dette og Gjethuset blev en Strimmel Land af 10 Alens Bredde for at kunne bringe Kanoner til og fra Gjethuset. Desuden skulde Pladsen separeres fra Holmen enten ved en Mur eller Bygning, i hvilken ingen Vinduer eller Udsigt til Holmen maatte findes. Da Aarstiden var saa fremskreden, at det ikke kunde naas at opføre nogen Bygning til Teater, blev Tjærehuset overladt de danske Aktører til foreløbigt Brug.

Men Aaret efter ansøgte de om at maatte beholde Tjærehuset, da de havde anvendt en Del paa dets Istandsættelse og havde Brug for det, og det blev dem tilstaaet ved kgl. Resol. af 4. Juli 1748 med Eftergivelse af de 160 Rdl., og saaledes begyndte „Den danske Skueplads“ paa Holmens Grund i det gamle Tjærehus, som derefter blev afløst af det første kgl. Teater 1748.

Bremerholm gøres til en Ø. Desuden maa nævnes et Foretagende, som for en Del forandrede Gammelholms Fysiognomi, nemlig Forbindelseskanalen mellem Holmens Kanal og Banegraven.

Allerede i 1721 var Spørgsmaalet fremme om at faa en Forbindelse mellem det stillestaaende og ildelugtende Vand ved Gjethuset og Dokken (Kbhvns. Diplom. VIII S. 516); men det blev ikke til noget.

I 1739 tog Greve DANNEKJOLD Sagen op paany og indstillede til Kongen at grave en Kanal, 10 Fod dyb, fra Enden af Holmens Kanal til de tvende ferske Parker og ind i den gamle Dok for: „om mulig at blive af med den onde Lugt, som ofte findes ved Holmens Kanal og for ved Vandets Cirkulation at forhindre den hurtige Tilmudring“, desuden vilde man derved opnaa at kunne komme med Varepramme hele Holmen rundt. Saafremt det skulde vise sig, at man ikke kunde komme ind i Dokken paa Grund af de derinde nedsunkne Fartøjer og indfaldne Bolværker, foresloges det at føre Kanalen til de ferske Parker og derfra gennem en hvælvet Kanal under Reberbanen ind i Banegraven.

Dette sidste Forslag fik kgl. Approbation d. 16. September 1739, og i de paafølgende Aar blev Graven gravet; i Aaret 1750 var man naaet til det Sted, hvor den kunde graves ind i Banegraven, men da man ikke havde kunnet opnaa den fornødne Dybde paa Grund af Quellsand, fandt man det ikke Umagen værd at føre den til den gamle Dok, hvor man desuden paa det Tidspunkt tænkte paa igen at anlægge en Dok. I Stedet for Hvælvingen foresloges at grave en lige Kanal med Bolværker i Flugt med henholdsvis Banegraven

og den ny Kanals Endebolværker, hvorved Kanalen vilde faa en Bredde af 15' og Bro lægges over den inde i Reberbanen og udenfor paa begge Sider, hvilket vilde blive meget billigere og Graven lettere at rense. Forslaget fik kgl. Approbation 4. Maj 1752 og skulde udføres jo før jo hellere; paa denne Maade blev Bremerholm igen en Ø, dog ikke hele Holmen, saaledes som Kongen havde planlagt ved Nyhavns Dannelse. —

Aaret efter foreslog Holmens Chef at nedlægge den paa Gammelholm værende Fiskepark, hvilket fik kgl. Approbation d. 13. December 1753 og derefter blev udført. — Om disse Fiskedamme haves den Oplysning, at d. 21. Marts 1657 bevilgedes den lange Dam paa Bremerholm til ERIK KRAG og KRISTOFFER GABEL til Fisk „og andet nøttigt.“ (Kbhvns. Dipl. Bd. III S. 468).

Gammelholms Genopbygning. Det var en sørgelig Tilstand, Gammelholm var i efter Krigen, og som man paa Grund af Pengeknaphed ikke havde været i Stand til at bøde paa; særlig var, som sædvanlig efter en længere Krig, Bolværker og Bradbænke med tilhørende Kraner i meget forfalden Tilstand og krævede omfattende Reparation. Foranlediget ved en Kommissions Undersøgelse af Flaadens Tilstand ved Admiral BILLES Afgang indgav SUHM i Januar 1738 en Rapport om, hvorledes Flaadens og Holmens Tilstand var, da han overtog Posten som Holmens Chef i Aaret 1735, og hvad der var udrettet til Dato. Rapporten omfatter 30 Punkter for Holmens vedkommende, og er for vidtløftig til at gengives, men den giver et malende Billede af Tilstanden, selv om den maaske nok lidt for stærkt fremhæver, hvormeget der var blevet udrettet i de tre Aar, SUHM havde været Holmens Chef. Følgende gamle Bygninger blev nedrevne, da de fandtes uskikkede til Reparation: *To Tjærehuse* ved Siden af Gjethuset; *det gamle Ekvipagekontor* for Enden af Smedien, og de *to Fangefogedhuse*.

Bygninger m. m.

Ved Holmens Laage. Admiralitetet. Da Bestemmelsen om Bygningen af det nye store Hovedmagasin paa Gammelholm blev taget, ønskede man paa Grund af Brandfaren at blive fri for Kontorerne med Kakkellovne til Søetatens Kommissariat sammesteds. Kongen reskriberede derfor under 24. August 1741, at Landetatens Generalkommissariat skulde flytte til Gaarden ved Siden af Kancelliet, og Søetatens Kommissariat flytte ind i de ledigblevne Lokaler. Fra den Tid var den store Bygning udelukkende til Søetatens Disposition, og efter at Admiralitetet og Søetatens Generalkommissariat var slaaet sammen til eet Kollegium, kaldtes Bygningen i Almindelighed: *Admiralitetet*.

I Tidens Løb fandt følgende Forandringer Sted: Da Underadmiralitetstretten ophørte ved Hof- og Stadsrettens Oprettelse i København i Aaret 1771, anvendtes fra den Tid de hidtil af Retten benyttede Værelser til Hvervningschefen og hans Kontor, saalænge Ekvipering stod paa, og der i København fandtes enrollerede Matroser. — I de Tidsrum, hvor Søetaten ikke havde sit eget Kancellie, anvendtes dets Lokaler til Arkiv for hele Søetaten, dog kun som et Hjælpested (NIC. JONGE: Kbhvns. Beskrivelse 2. Del S. 231—35).

Saaledes benyttedes Bygningen indtil den fuldstændig nedbrændte ved Branden i 1795.

Kombineret Ret. Paa Forslag af Holmens Chef og med kgl. Approb. af 12. Februar 1750 opførtes mellem Hovedvagten og Generalkommissariatsbygningen et Hus, hvor den kombinerede Ret havde Værelser ovenpaa, medens der nedenunder var Arrest for Officerer. Grunden hertil var dels, at det hidtil benyttede Lokale inde paa Holmen, nedenfor Smedien, var faldefærdigt, dels at Arrestanterne i Hovedvagten her var nærmere ved Haanden, og endelig at Byens Folk, som skulde i Retten, i saa Fald ikke behøvede at komme ind paa Holmen.

Bremerholm. Hovedmagasinet. I Forestilling af 10. Januar 1735 foreslog Generalkommissariatet, at der skulde bygges et stort Hovedmagasin, hvori der kunde være Rum og Lejlighed for alle under Materialforvalterne MØLHOLM og WINTER hørende Materialier til Forvaring *sortvis*, og at de derfra kunde uddeles til Materialforvalterne for 4 à 6 Ugers Forbrug. Hidtil havde Materialierne været spredte i mange forskellige Materialhuse, hvilket vanskeliggjorde Oversigten, og paa Grund af Mangel paa Plads i disse kunde der medgaa 4 à 6 Maaneder med at foretage en Revision.

Kongen billigede Tanken og forlangte et nærmere præciseret Forslag, hvilket blev udarbejdet og gik ud paa at bygge et Hovedmagasin langs Holmens Kanal, hvor det gamle Tovværks Materialhus stod, da Magasinet maatte ligge langs Vandet for Til- og Fraførsels Skyld. For at følge Kanalen maatte det bygges i to Fløje med en mellemliggende Pavillon, hver 180 Alen lang og 25 Alen bred, c. 18' til Taget, een Etage høj med brudt Tag; i Bygningskomplekset var indbefattet den Bygning, hvori Søetatens Generalkommissariat med tilhørende Kontorer, der laa i den sydlige Ende af de gamle Materialhuse (nærmest Hovedvagten), havde Sæde. Det foresloges at bygge den nordlige Fløj først (nærmest Gjethuset). Forslaget fik kgl. Approbation d. 28. August 1737.

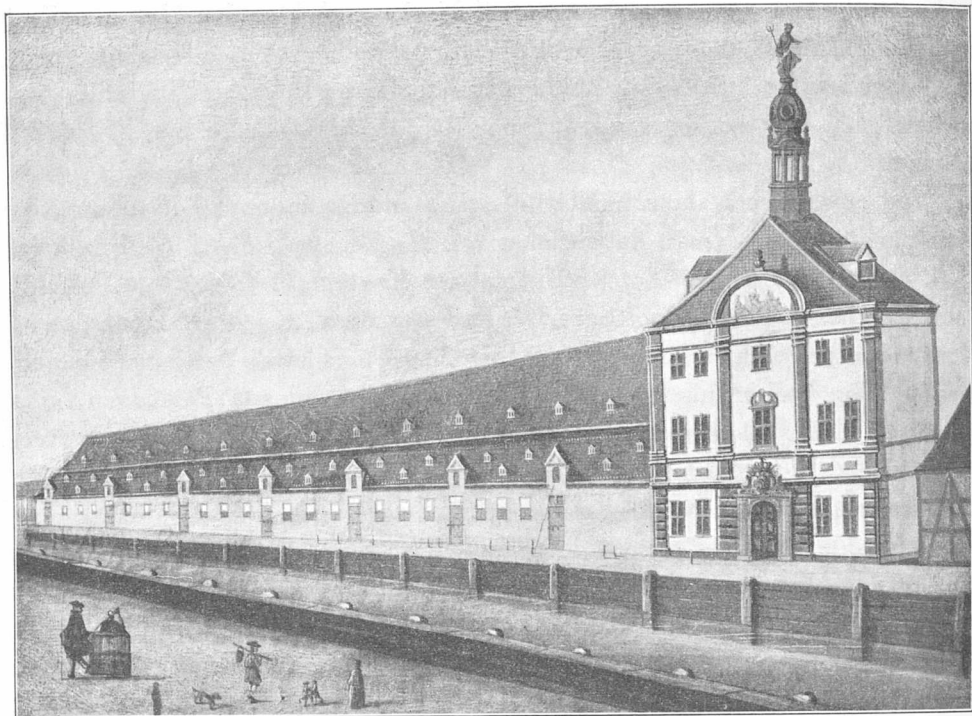
Ved kgl. Resol. af 16. Maj 1738 blev Tegningen, som var udført af PHILIP DE LANGE, noget ændret, og det bestemtes, at en Brandmur skulde opføres midt i Bygningen, som skulde være grundmuret. Desuden ønskedes nu den

underste Etage i Pavillonen benyttet til Marinens Arkiv, der blev grundlagt af Greve DANNESKJOLD i 1737, hvorfor den skulde bygges med Hvælvinger, og Pavillonen skulde have 5 Fag Vinduer til Kanalen og Holmen, i Stedet for som oprindelig 3. — Efter dette Forslag opførtes saa den nordre Fløj af Hovedmagasinet og Pavillonen.

Ved sidstnævnte skete imidlertid en Forandring inden Fuldførelsen eller rettere sagt, efter at man havde faaet rejst Tagkonstruktionen. Ved Reskript af 7. Marts 1738 havde Kongen befalet, at Kaptajn F. WEGERSLØFF skulde holde Forelæsninger for Søofficerer og Kadetter over „Sciencer“ Søværnets og Konstruktionen vedrørende; men da man ingen Plads havde dertil paa Holmen, foreslog Generalkommissariatet at bygge en Etage til paa Pavillonen, som skulde anvendes til disse Forelæsninger og de dertil anskaffede Instrumenters Opbevaring. Med saa meget mere Varme anbefaledes dette Forslag, som man var kommet til den Overbevisning, at den oprindelig foreslaaede 2-Etages Pavillon vilde vise sig for lav i Forhold til de lange Fløje, naar den anden Fløj kom til. Forslaget fik kgl. Approb. d. 8. Maj 1739, Tagkonstruktionen blev nedtaget og den ny Etage paaført.

Ved kgl. Resol. af 24. Juli 1749 blev det tilladt at forny den øverste flade Del af Hovedmagasinet Tag med røde hule Tagsten, i Stedet for de fra først af anvendte flade Tungesten, som ikke havde vist sig egnet til at holde Vandet ude.

Allerede i Aaret 1745 havde PHILIP DE LANGE udarbejdet en ændret Tegning til den sydlige Fløj af Hovedmagasinet, som nu ikke skulde indeholde Kommissariatet. Men af Hensyn til adskillige Udgifter, som var kommet paa Søetatens Fonds, og fordi Byggematerialerne havde været i saa høj Pris grundet paa Amalienborg Plads Bebyggelse, indgav Generalkommissariatet først d. 12. Sept. 1752 Forestilling til Kongen om fra næste Foraar at maatte paabegynde Opførelsen af den anden Fløj af Hovedmagasinet, for at dette kunde blive sat istand til at opfylde sin Hensigt: „den intenderede Regularitet med hvad deri skal lægges i Forraad“. Forslaget blev approberet d. 21. September 1752, og Bygningen var fuldført i August 1756, hvorefter den gamle Kommissariats Bolig blev solgt ved Auktion (kgl. Res. $\frac{7}{4}$ 1757 No. 48). Efter Fuldførelsen havde Bygningen en samlet Længde af 763'; Fløjene var 359' lange, 50' brede og $18\frac{1}{2}'$ høje til Taget, der var brudt og med 3 Lofter. Pavillonen var $45\frac{1}{2}'$ lang, 70' bred (dyb) og 49' høj til Taget; de to underste Etager brugtes efter Bestemmelsen, og den øverste, som udgjorde en eneste stor Sal, anvendtes til Søetatens Modellsamling. NIC. JONGE beskriver Pavillonen saaledes:



Hovedmagasin med Pavillon.

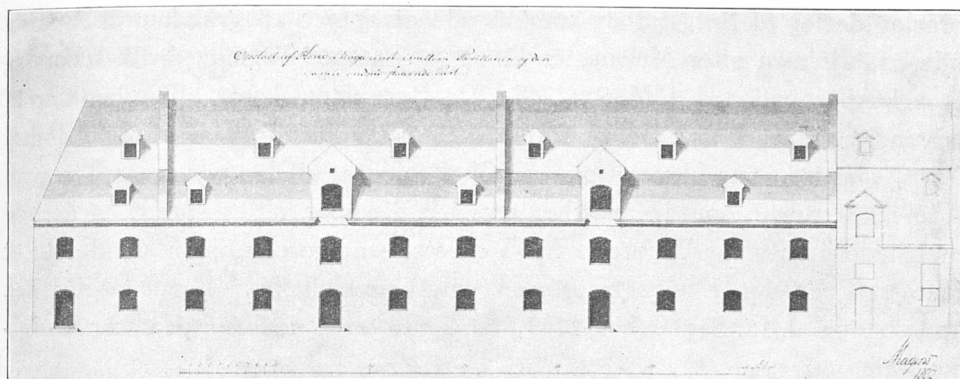
Gamle
Magasinhus.

Prospekt af RACH og EEGBERG (1749). — Nationalmuseet.

„Pavillonen er ziret med en Sten Portal og CHR. VI. kronede Navn paa den mod Kanalen eller Byen vendende Side. I Frontespicien er Neptunus og Minerva i Sten udhugne og paa Taget er et lidet igennembrudt Spir, 16 Alen højt, i hvis Spidse er Neptunus Billede med Treforken; det er 4 Alen højt. I Taarnet er en Klokke, hvormed daglig ringes for Holmens Arbejdere til og fra Arbejdet. — I Pavillonens første eller nederste Etage, som er hvælvet helt igennem, er Søetatens Hoved-Arkiv, i anden eller mellemste Etage forvares alle Slags kuriøse, mekaniske og matematiske Instrumenter og Maskiner og i den tredie eller øverste allehaande kostbare, rare og mærkværdige Modeller af Skibe, Kraner, Møller m. m.“

Der er næppe Tvivl om, at denne Hovedmagasinbygning, saavel hvad dens Indretning som ydre Form angaar, har været et af den dansk-norske Marines største Prydelser, og det er sikkert den Institution i Marinen, som ved sin Orden og Regularitet mest har vakt den Beundring hos Fremmede, som i senere Tider kom til Orde.

Jernmagasin. For ikke at have de tungeste Jern-Genstande inde i



Hovedmagasinet's nordre Fløj efter Ombygningen 1805. — Rigsarkivet.

Hovedmagasinet, blev der c. 1737, tæt ved den nordre Ende af søndre Fløj, indrettet en *Jernhave*, hvor gammelt Jern og deslige samledes, og hvor i et teglhængt Halvtags Skur var Oplag af et meget betydeligt Kvantum nyt Jern af de største Dimensioner, som benyttedes.

Bradbænk og Snedkerværksted. — Til Afløsning af den gamle brøstfældige Materialbod af Tømmer og Brædder, som desuden var for lille til sit Øjemed, saa at en stor Del af Materialerne maatte opbevares i aabne Pramme, blev det ved kgl. Resol. af 30. Juli 1738 og 29. April 1740 approberet at opføre en ny grundmuret 2-Etages Bygning.

Foruden Bradbænk og Materialbod for Tove, Pumper og andre slige Ting, som brugtes ved Kølhaling og andre Arbejder af lignende Art, blev Blokke-drejer-, Snedker-, Rappertmager- og Stolemager-Værkstederne installeret i denne Bygning.

Skolebygning (det senere gamle Søkortarkiv) er opført i Henh. til kgl. Resol. af 15. Marts 1743 til Undervisning for 180 Dreng, Sønner af Tømmermænd og Matroser.

Sejllægger- og Bødkerværksted. — Da det gamle Bødkerværksted dels var for lille, og dels var saa forfaldent, at det alene kunde holdes oppe ved Støtter og Forstivninger, blev det ved kgl. Resol. af 23. April 1745 resolveret at opføre et nyt Bødkerværksted, efter PHILIP DE LANGES Tegning, i hvilken Bygning tillige blev anbragt et Sejllæggerværksted.

Ekvipagemesterbolig. — Denne Bygning var fra Begyndelsen tiltænkt et helt andet Formaal. Oprindeligt havde Søkadetterne deres Undervisning paa Gammelholm, men paa Grund af manglende Plads her blev de i Aaret 1728 indlogeret i det forrige Operahus sammen med Landkadetterne. Men Greve DANNEKJOLD vilde have Søkadetterne adskilt fra Landkadetterne og

foreslog derfor til Brug for de førstnævnte at opføre en grundmuret Bygning inde paa Holmen efter Murmester PHILIP DE LANGES Tegning, hvilket Forslag fik kgl. Approbation d. 4. Marts 1746. Da Bygningen Aaret efter var klar til indvendig Aptering, var Greve DANNESKJOLD imidlertid gaaet af, og Admiral SUHM, som igen var blevet Holmens Chef, mente, at der var mere Trang til at anvende Bygningen til Værftskontorer, da disse laa altfor spredt og derved forsinkede Tjenestens Udførelse for Tjenestemændene; desuden skulde Huset tjene til Bolig for Ekvipagemesteren paa Gammelholm. Forslaget fik kgl. Approbation d. 15. September 1747, og Kadetterne forblev paa Landkadet-akademiet.

Fra Aaret 1663 havde Ekvipagemesteren paa Gammelholm haft Bolig her paa Sydsiden af Smedien, og da der blev ansat en Ekvipagemester paa Nyholm, fik denne ligeledes Bolig i samme Bygning; men da denne i Aaret 1741 var faldefærdig, foreslog Generalkommissariatet i Stedet for at reparere Huset eller bygge et nyt, at de to Ekvipagemestre skulde bo ude i Byen, den ene i Nærheden af Gammelholm, den anden i Nærheden af Toldboden, saa at de i paakommende Tilfælde ved Nat eller Dag betimelig kunde være paa deres Post; til Vederlag skulde de have 168 Rdl. i Huslejhjælp. Fabrikmesteren skulde ligeledes bo ude i Byen, og hans Bolig (DE THURA's Hus) indrettes til Kontorer for Ekvipagemestrene og Fabrikmesteren.

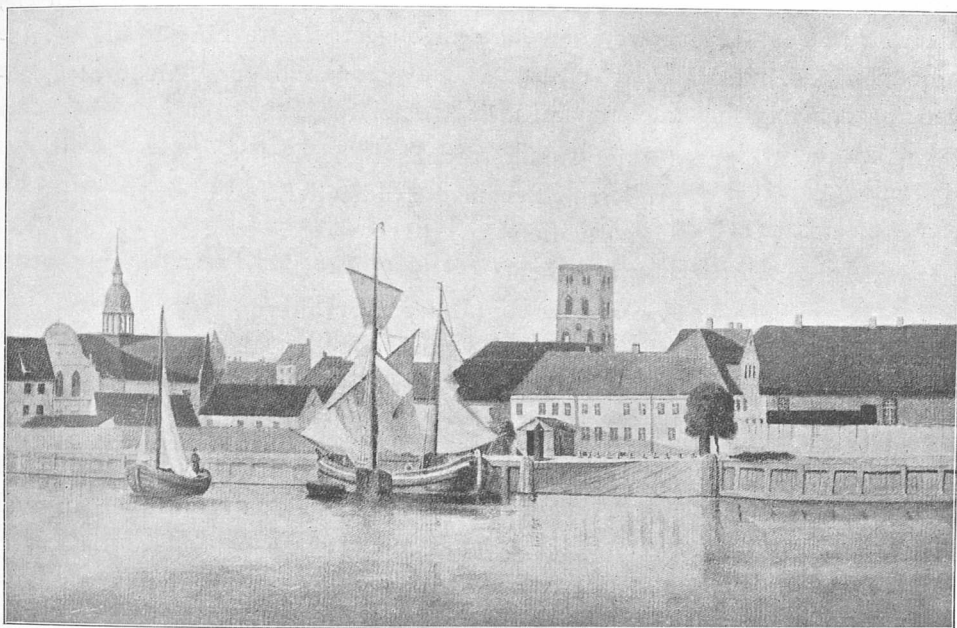
Forslaget blev approberet og ført ud i Livet, idet man dog lod Huset blive staaende (se under Bolig for Holmens Chef); men man har aabenbart fundet det uheldigt, at Ekvipagemesteren ikke boede paa Holmen, og derfor fremkom Admiral SUHM med sit Forslag. Ekvipagemesteren paa Nyholm fik fra Aaret 1769 Fribolig paa Søkadetakademiet i Bredgade, medens Fabrikmesteren først opnaaede Fribolig igen i Aaret 1817 i Nyboder, da der blev Boliger ledige efter Reduktionen (kgl. Resol. 12. Januar 1817).

Den nye Ekvipagemesterbolig var arkitektonisk set ubetinget den smukkeste Bygning paa Gammelholm; den anvendtes paa følgende Maade (efter NIC. JONGES Manusk.):

I den ene Ende af Huset boede Ekvipagemesteren i begge Etager. I Midten i underste Etage var en Betalingsstue, hvor Admiralitetet udbetalte Løn til Søfolkene, ligesom den ogsaa brugtes til andre Ting. — I Midten paa 2. Sal holdt Konstruktions-Kommissionen sine Møder, ligesom der ogsaa fandtes Værelser til Collegium mathematicum, mechanicum og andre til Skibbyggeriet henhørende Videnskaber, over hvilke der holdtes Forelæsninger for Søofficererne af en Lector Matheseos, som var Professor ved Universitetet. Her gemtes en anseelig Del matematiske Instrumenter. — I den anden Ende

af Bygningen fandtes i de to Etager Kontorer for nogle kgl. og civile Betjente ved Holmen, nemlig Ekvipage-, Fabrik- og Takkelloftskriver, samt Materialforvalter ved Egetømmeret.

Bolig for Holmens Chef. — Da Admiral SUHM i 1746 atter blev Holmens



Usigneret Maleri af Overekvipagemesterboligen paa Gammelholm fra c. 1860. Malet til den sidste Overekvipagemester Viceadmiral K. E. MOURIER.

Chef, flyttede han ind i den Bygning, hvor Ekvipagemestrene havde boet; men i Aaret 1750 erklærede han den for saa faldefærdig, at det ikke kunde betale sig at reparere den og foreslog, at Huset skulde nedrives, og et nyt Bindingsværkshus af Egetræ opføres paa det gamles Grund, hvilket fik kgl. Approb. d. 19. Februar 1750. Denne nye Bygning vedblev siden at være Bolig for Holmens Chef og senere for Overekvipagemesteren, indtil Gammelholm blev nedlagt, og gik da under Navn af „Overekvipagemesterboligen“. I 1782 fik den Hovedreparation, og siden den Tid er dens Udseende næppe blevet forandret. —

Smedierne. — I 1630'erne (Rent. Regn. 1638) var der paa Nordsiden opført en sammenhængende Række Tilbygninger, hvori fandtes Klejnsmedie, Mester-Ankersmedens Bolig, Materialforvalter-Kontor m. m.

I Aaret 1750 indgav Holmens Chef, Admiral SUHM, Forslag om at bygge Smedien om, saaledes at alle Tilbygningerne faldt væk, idet deres Indhold

flyttedes ind i selve Smediebygningen, som forblev en 2-Etages Bygning, undtagen hvor Anker- og Grovsmedien havde Plads. Arbejdet skulde foretages efterhaanden, som der blev Tid og Penge, idet dog Smedierne og Mester-Ankersmedens Bolig straks skulde indrettes, medens Omdannelsen af den Del, hvor Magasinerne fandtes, først kunde finde Sted, naar den anden Fløj af det ny Hovedmagasin var blevet færdigbygget. Dette Forslag fik kgl. Approbation d. 4. Juni 1750, og efter at Ombygningen havde fundet Sted, anvendtes den paa følgende Maade, regnet østerfra:

Mester-Ankersmedens Bolig,
 Ankersmedien med 2 Ildsteder,
 Grovsmedien - 10 —
 Klejnsmedien - 2 —
 4 Kontorer for Materialforvaltere,
 Reserve Material-Hus,
 Brandmesterens Materialhus,
 Vejerhuset.

Reberbanen. Siden CHRISTIAN IV's Tid var der sket den Forandring, at Kongen under 25. December 1683 resolverede, at Vinduerne i Reberbanen ud til Toldboden og Nyhavn skulde forsynes med stærke og gode Jernstænger.

Da de paa Reberbanens Bygning værende mange Kviste tyngede Bygningen og efterhaanden var overflødige, indstillede Admiral SUHM, i Stedet for at reparere dem, hvortil de højlig trængte, at erstatte dem med Tagvinduer paa 4 nær paa hver Side; dette vilde være tilstrækkeligt for Hampens Anbringelse her i Stedet for over Vejrboden, hvor den laa langt fra Reberbanen og brandfarligt paa Grund af de derværende mange Ildsteder og Skorstene. Forslaget fik kgl. Approb. 11. Juni 1738. —

I Henhold til kgl. Resol. af 19. August 1751 fik Reberbanens Tag i de to paafølgende Aar en fuldstændig Fornyelse, da det paa det Tidspunkt var saa raaddent, at det var forbundet med Livsfare at arbejde under det. Ved denne Ombygning fik Taget 2 Lofter med Fabriksvinduer. —

Efter at man i Aaret 1734 havde antaget en ny Tjæremetode for Tovværket, hvorefter Garnene blev tjæret, inden de blev slagne til Tove (den fransk-engelske Metode), blev det hidtidige Sejlloft anvendt til Opbevaring af de tjærede Garn og kaldtes derefter *Garnhuset*, og som saadant anvendtes det, indtil Værftet blev nedlagt. Samtidig blev Drøjtstuen anvendt til Opbevaring af den Tjære, som brugtes ved Reberbanen.

Kontor for Reberbanen. — I Henhold til kgl. Resol. af 27. Juli 1740 opførtes i Krogen ved Enden af Gjetmesterens Bolig en lille grundmuret Byg-

ning til Kontor for Rebslagermesteren og de til Tjeneste ved Reberbanen ordinerede Officerer. Denne Bygning blev afstaaet til Gjethuset i 1808.

Trunken — Tjæremagasin. Ved Plakat af 2. Januar 1740 bestemtes, at Slaverne fremtidigt skulde henlægges under Kommandantskabet. Hvad Grunden hertil har været, vides ikke med Bestemthed; men det ligger i Sagens Natur, at adskillige straffede Personers Ophold og Anvendelse paa et vidtstrakt Terræn som Bremerholm maa have givet Anledning til megen Uorden, Tyveri og endnu værre Ting¹. — Men Marinen har sikkert ogsaa ønsket at blive af med Slaverne paa Bremerholm, da deres Ophold her lagde et odiøst Skær over Stedet, og det samtidige Arbejde af frie Mænd og Slaver var vanskeligt. — Da de sidste Slaver d. 13. Maj 1741 var blevet afleveret til Landetaten, indstillede Holmens Chef, at Fangetrunkene skulde indrettes til Tjæremagasin til Erstatning for det hidtilværende ved Siden af Gjethuset, som var forfaldent og for fjærntliggende. Den til Brug for Fangerne i den gamle Bygning indrettede Fangekirke var saa brøstfalden, at den ikke var værd at reparere og foresloges derfor nedrevet, og dens Altertavle givet til Søkvæsthuset, som ikke ejede en saadan, hvilket Forslag fik kgl. Approb. 21. Juni 1741.

Dellehave. — Da den gamle Dellehave paa Baadebyggerpladsen ikke var tilstrækkelig stor, anlagdes i 1737 to Dellehaver inde paa selve Bremerholm. — Samtidig med, at det ved kgl. Resol. af 13. December 1753 blev bestemt at tilkaste Fiskedammen, tillodes det paa den opfyldte Grund at anlægge en Dellehave til Fyrrebrædder og 1000 Fv. Brænde og et Skur for Blokværk af 287 Fods Længde og 74 Fods Bredde, hvilket derefter blev udført, og den paa Baadebyggerpladsen værende Dellehave ophævet.

Baadebyggerpladsen. Chalouppeskuret. — Da det ønskedes at fjærne Sejlene fra det tidligere Sejlhus, hvor de var udsatte for Ild fra Drøjstuen, indrettedes Chalouppeskurets Loft til Sejlmagasin og samtidig til Flaggods, Kompasser og Glas. Ved denne Foranstaltning vandtes tillige, at Sejlene kunde bringes til og fra Magasinet søværts.

Sejlhaven. — Efter at Dellehaven var flyttet bort fra Baadebyggerpladsen, benyttedes den græsbevoksede Del af denne mellem Banegraven og Charlottenborg til Sejltørringsplads, hvilken derfor gik under Navn af „Sejlhaven“.

Barkasseskur. Da Holmens Chef, Admiral SUHM, fandt det altfor farligt at bygge nye Fartøjer i det Skur, hvor alle Flaadens Sejl laa paa Loftet, lod han en „Huk“, som da fandtes i Mastegravens nordvestlige Hjørne, opfylde og indgav Forslag om paa det opfyldte Sted at bygge et Skur, hvor Fartøjerne kunde bygges, hvilket fik kgl. Approb. d. 29. Juli 1739.

¹ F. STUCKENBERG: I Bremerholms Jern. Hist. Tidsskr. VI. R. 3. Bd. S. 684.

Da man i Aaret 1767 indførte *Barkasser* i Marinen, blev dette Skur gjort 20 Fod bredere og indrettet til deri at bygge og reparere Barkasserne, og derefter fik Huset sin Benævnelse. I Husets ene Ende var en Afdeling, hvor Kongens Chalouper havde Plads, i den anden Ende et Kontor og Material-lokale. — Efter at der var blevet anlagt en Bedding paa Baadebyggepladsen, benyttedes en Del af Loftet til Spanteafslagning.

Bedding. I Stedet for den her eksisterende, meget lille Bedding anlagdes en større, hvorpaa de i dette Tidsrum byggede Galejer opførtes, og Beddingen benævnedes herefter *Galejbeddingen*.

Masteværftet. Da det havde vist sig, at Master af sammenlagt Træ hastigt forgik, fandt man ud af, at Aarsagen hertil var, at en Del af disse Master blev forfærdiget under aaben Himmel, hvorved der med fugtigt Vejr satte sig Væde i Samlingerne, som siden medvirkede til Masternes Forraadnelse. I den Anledning fremsendte Konstruktions-Kommissionen gennem Holmens Chef Forslag til Opførelse af to Mastehuse paa Masteværftet ved Frossenborg imod Søen — „denne Fremgangsmaade finder og Sted andre Steder“. Forslaget blev approberet ved kgl. Resol. af 31. Maj 1753, og Husene derefter opført.

Masteværftet var adskilt fra Baadebyggerpladsen ved en *indre* og *ydre* Mastegrav, der adskiltes ved „Smaløen“. I den *indre Mastegrav* laa Forraadet af ru Mastetræer nedsænket under Vandet ved særlige Indretninger; den *ydre Mastegrav* brugtes til Oplægning af mindre Fartøjer.

Frossenborg Vagthus. I Aaret 1735 fandtes det gamle Vagthus paa Mastemagerpladsen, kaldet *Frossenborg*, saa forfaldent, at det blev kasseret, og ved kgl. Resol. af 22. Marts 1737 bevilgedes Opførelsen af et nyt grundmuret Vagthus, der stod til Værftet blev nedlagt.

GAMMELHOLM 1756—1848.

Ved Gammelholms Udvikling under Greve DANNESKJOLD og Admiral SUHM havde Værftet her faaet alt, hvad det trængte til; yderligere Udvidelse var ikke mulig og behøvedes heller ikke, efter at Nyholm havde faaet sin Udvidelse; alle Nybygninger var af Grundmur, begrundet i Erfaringerne fra den store Ildebrand i 1728, og tilstrækkelig solide til at holde det Aarhundrede, som Værftet endnu eksisterede.

Branden 1795 og dens Følger. Efter ovennævnte Periode skete derfor kun meget faa Forandringer af større Betydning paa Gammelholm; den største var foraarsaget ved den Brand, der opstod den 5. Juni 1795 Kl. 3—4 Em. ved Dellehaven paa Bremerholm. De af den kombinerede Ret optagne Forhør

om Aarsagen til denne Ulykke oplyste intet desangaaende; men efter den udførlige Beskrivelse af Branden, som findes i „Kjøbenhavns Brandforsikring“s Bog af Brandforsikringens Historie, maa man nærmest faa det Indtryk, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse enten i Kulhaven eller i Dellehaven, som begge laa midt inde paa Værftet. Det er ikke Stedet her at give en detailleret Beskrivelse af Branden, men kun at anføre dens Resultat for Værftets Vedkommende, hvilket takket være den stærke sydøstlige Vind, der herskede ved Brandens Opkomst, formindskede Skadens Omfang paa Værftet, medens den til Gengæld bidrog til at føre Branden over til Byen, hvoraf en Fjerdedel gik op i Luer. Paa Bremerholm ødelagdes:

Dellehaven med dens Indhold af Bræddeoplæg, Brænde m. m.

Ca. $\frac{3}{4}$ af *Hovedmagasinet* med dets Indhold; for Pavillonbygningens Vedkommende reddedes underste Etage og dermed Arkivet, takket være Hvælvingerne; af Flaadens Modellsamling, som fandtes i øverste Etage, gik forholdsvis lidt tabt (se B. W. JORDENING: Katalog over den historiske Modellsamling paa Orlogsværftet. Kbhvn. 1896).

Oversekretærboligen.

Admiralitetsbygningen.

Den kombinerede Rets Bygning og

Ligvogns- og Materialskur paa Holmens Kirkegaard.

Som Følge af disse Ødelæggelser blev:

Dellehaven bortflyttet fra Bremerholm, først ud til Tømmerpladserne Nr. 10 og 11 uden for Vesterport og derefter ud paa Nyholm;

Admiralitetet fik Bolig inde paa Værftet i Ekvipagemesterens daværende Bolig; Ekvipagemesteren flyttede ind i Smedemesterens Bolig, og Smedemesteren maatte flytte ud i Byen;

„Den kombinerede Ret“ flyttede ind i Hovedvagsbygningen;

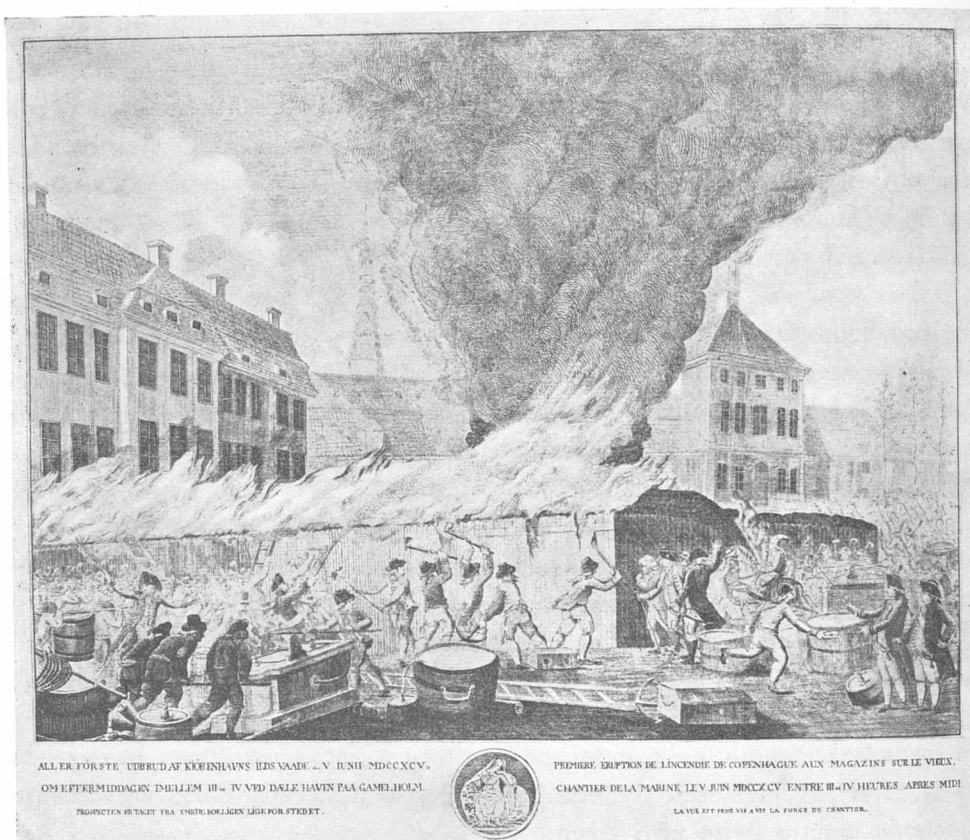
Hovedmagasinet og Ligvognskapellet blev genopbygget, og

1. Deputerede i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet fik Bolig i Byen mod en Huslejegodtgørelse af 570 Rdl.

Efter Branden blev der nedsat en Kommission for at efterse, om Holmens Bygninger var i Overensstemmelse med Brandforordningerne, hvilket de viste sig ikke at være, og for at fremkomme med Forslag til Sikring mod Brand. De fremsatte Forslag gik hovedsageligt ud paa at anskaffe yderligere 7 Sprøjtepramme til Holmens forskellige Afdelinger, og at erstatte Døre, Lemme og Luger af Træ med Jern. En Følge heraf var, at alle Trækviste blev erstattet med Jerntagvinduer, men dette skete først efter Krigens Afslutning.

En Følge af Branden blev ogsaa, at man benyttede Lejligheden, da de

afbrændte Bolværker skulde genopsættes, til at faa Gaderne langs Holmens Kanal udvidet, saa at de ikke blev under 26 Alen brede, hvorved Ildslukningsmateriellet i givet Tilfælde vilde faa bedre Forhold at virke under, og der



vilde blive bedre Plads i den til Tider stærkt trafikerede Gade. Samtidig vilde man slaa Bolværkerne, der skulde være af Sten, under eet og i samlet Forbindelse, saa at Bolværket fra Oversekretærboligen til Komediehuset blev rette Linier.

Ved Søetatens Erhvervelse af Bodenhoffs Plads i Aaret 1800 blev de mest brandfarlige Værksteder overflyttet hertil fra Gammelholm, hvor Værkstedsplassen desuden havde været ret indskrænket, og Gammelholm havde derefter Udseende som paa omstaaende Kort fra 1806. —

Bombardementet af København og Holmens Besættelse af Englænderne i 1807 medførte en Del Ramponering af Bygninger og Materiel, men ingen Forandring af nævneværdig Betydning. —

Derimod bragte Krigen 1807—14 Holmen i et sørgeligt Forfald — om end ikke saa slemt som under den store nordiske Krig — forårsaget ved, at man under Krigen og i de første Aar derefter saa godt som intet havde



til at anvende paa Etablissementernes Vedligeholdelse. Først i sin Aarsberetning for 1821 kunde Overekvipagemesteren, Kontreadmiral JOHAN CORNELIUS KRIEGER, meddele, at med Undtagelse af nogle Ubetydeligheder var alle Værkstederne nu i en saadan Stand, at de kunde følge Skibbyggeriet, og Holmen i det hele i en saadan Forfatning, at den uden synderlig Anstrengelse til Foraaret vilde kunne møde en Ekviperung af den hele Søstyrke. I denne Anledning fik Kontreadmiralen d. 1. Januar 1822 en velfortjent kongelig Anerkendelse af sin Virksomhed som Overekvipagemester.

Formindskelse af Gammelholm. I dette Tidsrum maatte Gammelholm afstaa eller udlaaene enkelte mindre Arealer til sine Naboer.

I Aaret 1826 indsendte Landartillerikorpsset en Indstilling til Kongen om,

at der maatte afstaas et Stykke af Gammelholm til Have for Artillerikadet-Institutets Forstander. — Paa Forespørgsel udtalte Kollegiet, at da det omtalte Stykke Jord ikke attraaedes til Brug for kgl. Tjeneste, men til privat Brug, fandt det ikke Anledning til at anbefale Sagen; ønskedes Stedet alligevel afgivet, maatte det kun være midlertidigt, saa at Søetaten kunde faa det igen, naar det ønskedes, og at Landartillerikorpsset afholdt alle Udgifter ved Plankeværks Opsættelse, Bolværks Vedligeholdelse m. m.

Under 2. Juli s. A. resolverede Kongen, at saafremt Artillerikorpsset kunde være tjent med at faa det omhandlede Stykke Jord fra Gammelholm paa de anførte Betingelser, bevilgedes det ellers ikke. —

Ved kgl. Resol. af 18. Oktober 1829 overlodes 20 □ Alen af Masteværftets Grund ud mod Nyhavn til General-Toldkammer- og Kommerciekollegiet, for derpaa at opføre et Hus uden Vinduer ud mod Holmen til Opholdssted for de vagthavende Toldbetjente i Havnen paa Betingelse af, at det skulde tilbageleveres, saafremt Marinen skulde faa Brug for det igen. —

Den næste Forandring i Gammelholms Omraade skete i Aaret 1843, da Kongen ved Reskript af 15. November s. A. bestemte, at der til botanisk Have skulde afstaas det Jordstykke, som laa mellem Chalouppeskuret, den botaniske Have, Mastegraven og en Linie trukket fra det sydlige Hjørne af Chalouppeskuret til det nærmeste Hjørne af Mastegraven, paa de Vilkaar:

- „at dette Jordstykke indhegnes med et Plankeværk saavel mod Holmen langs den omtalte Linie, som langs Bolværket mod Mastegraven, og at Omkostningerne udredes af de akademiske Fonds;
- at Hegnet og Bolværket vedligeholdes i Fremtiden af den botaniske Haves Indtægter;
- at Tømmerskuret flyttes paa Søetatens Bekostning;
- at der som Erstatning for ovenmeldte Jordstykke, der hidtil har været et Emolument for Holmens Overekvipagemester, udbetales Kontreadmiral STEPHANSEN, saalænge han forbliver i sit nuværende Embede som Overekvipagemester, 200 Rbd. aarlig, hvilke udredes af den botaniske Haves aarlige Indtægter.

Vi finde ikke Anledning til at befale Erlæggelse af nogen Købesum, som skulde gaa til Fonden til Statsgældens Afdrag, da det drejer sig om et saa ubetydeligt Beløb.“ —

Den sidste Forandring i Gammelholms Omraade, inden dette Værft blev nedlagt, fandt Sted Aaret efter, da Direktionen for de kgl. Skuespil anmodede om at faa overladt et Grundstykke af Gammelholm, for derpaa at opføre en simpel Bygning, i hvilken Anledning Kollegiet afgav følgende Erklæring:

„I Overensstemmelse med den vedlagte Plans Tegning vilde det derpaa aflagte Stykke A, af den attraaede Udstrækning, kunne afgives til en saadan simpel Bygning, som er antydnet i Direktionens Forestilling. Dog maa i saa Tilfælde det Plankeværk med Port, der paa Plantegningen er betegnet med B flyttes til C, og et andet Plankeværk opføres ved D. Forsaavidt der paa Bygningen ud mod Holmen behøves Vinduer, maatte disse forsynes med Jernstænger og Lukke udvendig og iøvrigt, forinden Bygningen paabegyndes, et midlertidigt Plankeværk sættes til Adskillelse mellem Holmens og Byens Arbejdere, medens Bygningen er under Opførelse, alt for Direktionens Regning.

Saafernt Deres Majestæt bestemmer, at Grunden skal afgives til Direktionen for de kgl. Skuespil, tror Kollegiet endvidere at burde andrage paa, at Grundstykket kun maa anses som udlaant og ikke som afhændet fra Søetaten, for at en mulig Realisation af Gammelholm, ifald en saadan i sin Tid maatte lade sig iværksætte, ikke derved skulde vanskeliggøres.“

Under 12. April 1844 resolverede Kongen: „at Direktionen for de kgl. Skuespil paa de af Kollegiet foreslaaede Vilkaar overlades det omhandlede Grundstykke af Gammelholm for derpaa at opføre en simpel Bygning, saa at Grundstykket kun bliver at anse udlaant og ikke som afhændet fra Søetaten“.

Gjethuset anvendtes efter sin oprindelige Bestemmelse indtil Aaret 1755, da det besluttedes, at Kanonstøberiet skulde flyttes til Frederiksværk, og i Gjethuset bygges en Ovn, hvori Rytterstatuen af FREDERIK V (til Amalienborg Plads) kunde støbes. Dog vedblev en Lærling, HENRICH SUHM, at forfærdige til Søetaten alt smaat Arbejde, saasom Skibs- og Vagtklokker, Pumpestøvler m. m., hvilket han ved kgl. Resol. af 7. Juni 1764 fik Privilegium paa. —

I Anledning af, at det daværende fælles Kadetakademi for Sø- og Landetaten i Bredgade (det gamle Operahus) fra Foraaret 1768 skulde bruges til andet Formaal, og Søetaten derfor skulde afstaa sin Andel deraf til Landetaten, fik Greve DANNEKJOLD SAMSØE, som paa det Tidspunkt igen stod i Spidsen for Marinen, udvirket ved kgl. Resol. af 2. Juni 1767, at Gjethuset til Gengæld skulde afstaas til Søetaten og desuden 6000 Rdl., som skulde anvendes til dets Indretning til et Søkadetakademi, hvortil det var udmærket beliggende. Den 3. Oktober 1767 udfærdigede General-Krigs-Direktoriet Skøde paa Overdragelsen af Gjethuset paa Kongens Nytorv med Grund, Bygninger og alle dertil med Rette henhørende „Appertinentier“ til Søetaten, og det blev fastsat, at Søkadetterne skulde være ude af Kadetakademiet til Paaske Flyttedag 1768.

Det blev imidlertid ikke til noget; thi ikke saasart var Greve DANNEKJOLD igen bleven styrtet fra sin Stilling, før Kongen ved Kabinettsordre af 25. April 1768 befalede, at Gjethuset og det derpaa udstedte Skøde skulde tilbageleveres Landetaten.

Det var anden Gang, det glippede for Greve DANNEKJOLD at faa Søkadet-akademiet anlagt paa Holmen (se S. 116), men denne Gang var man meget fortrydelig over det i Søetaten, da man fandt Gjethuset ualmindelig vel skikket til et Søkadetakademi; Kollegiet indgav en Forestilling derom til Kongen, som imidlertid under 4. Maj 1768 resolverede:

„Det skulde forblive ved den tagne Beslutning om Gjethusets Tilbagelevering til Landetaten og dets Anvendelse igen til Kanonstøberi, mod at Søetaten fik fuld Rettighed til i Gjethuset at lade støbe og forfærdige de til Flaaden behøvende Metalkanoner.

Derimod skulde Landetaten afstaa og tilskøde Søetaten det forrige Kadet-akademi med al dets tilhørende Grund, Haveplads, Bygninger og alle dets Institutioner, saaledes som det da befandtes, som Søetaten havde Ret til at udnytte paa hvilken Maade, det ansaa for mest formaalstjenligt for Tjenesten.“

I Juni 1776 bestemte Kongen, at Gjethuset skulde indrettes med 2 Etager og anvendes til Artillerikadetakademi: desuden fik Artilleri- og Ingeniør-korpsets Chef, General og Statsminister HUTH, Bolig her, hvilken han beholdt til sin Død i 1806.

Havde Søetaten maattet aflevere Skødet til Gjethuset, havde den imidlertid sørget for at beholde Grunden mellem Huset og Kanalen, som Styrelsen havde udset til at bruges i Krigstid til derpaa at opføre Skure for at henlægge Tovværk i, som kasseredes fra Skibene, hvortil der ellers ikke var Plads tilovers paa Holmen. I Aaret 1778 begærede General HUTH, som var Chef for Skolen paa Gjethuset, at Pladsen bag dette maatte overlades Skolen. Kollegiet vilde imidlertid ikke opgive sin Ret til at kunne anvende Grunden som foran angivet; men da Pladsen i Fredstid kun brugtes som Have for Holmens Chef, havde det ikke noget imod at udlaane Arealet til Brug for Skolen og gav samtidig Løfte om, at det ikke skulde blive fordret tilbage, før Nødvendigheden krævede det, hvilket fik kgl. Approbation d. 30 Juli 1778. Men i 1806 maatte Søetaten helt afstaa Grunden til Gjethuset, da Kronprins FREDERIK ønskede det, dels til Brug for Artillerikadetterne og dels for derpaa at bygge et Hus som Magasin for Kulisser til Teatret.

I Aaret 1830 blev Gjethuset Sæde for den militære Højskole, hvortil Søofficerer ogsaa fik Adgang, og Søetaten fik saaledes endnu engang Forbindelse med Gjethuset.

Bygninger m. m.

Efter Branden i 1795 skete der en Del Forandringer i Bygningernes Anvendelse, da alle de nedbrændte Bygninger ikke blev genopbygget; enkelte nye Bygninger opførtes, og flere gamle mindre Bygninger blev som overflødige nedrevet, saaledes: en ved Siden af Vejerboden staaende lille Bygning, hvori Ekvipagemesteren med flere havde haft Kontorer, der blev henflyttet andet Steds; en Bygning for Enden af Barkasseskuret paa Baadebyggerpladsen, som forhen havde været brugt til Kontor for Skibbygmesteren, samt det saakaldte Baadsmanshus paa Dokken (vgl. Resol. af $\frac{1}{1}$ 1822). — I Aarene 1820—30 blev de fleste af Holmens Bygninger hvidtet og malet udvendig.

Ved Holmens Port. Først i Aaret 1802 blev Ruinerne af *Oversekretærboligen* nedrevet, hvorimod Ruinerne af *Admiralitetet* vedblev at staa urørt indtil efter Krigen 1807—14, da en nødvendig Reparation af Broen over Holmens Kanal gav Anledning til at tage Spørgsmaalet om hele Pladsens Ordning op til Behandling. Overekvipagemesteren indsendte et Forslag, der gik ud paa at rive alle Ruinerne og Staldbygningerne ned, opføre en ny Port og fra denne føre en Mur ned til Broen og derefter bortsælge de paa begge Sider af Porten derved opstaaende Tomter og det ledigblevne Stykke af Bolværket langs Holmens Kanal.

Kollegiet havde ønsket at bibeholde Grunden for ved Lejlighed paany at opføre de nedbrændte Bygninger; men da det maatte indrømme de økonomiske Fordele ved Overekvipagemesterens Forslag, og da der ikke i en overskuelig Fremtid var Udsigt til at faa Penge til at bygge for, anbefalede det Forslaget til Kongens Approbation; men Kongen resolverede, at Grunden og Fundamenterne til de afbrændte Bygninger skulde bevares.

Da Admiralitetsbygningens Mur imidlertid var saa forfalden, at de forbi-passerende udsattes for Beskadigelse af de derfra nedfaldende Sten, var en Reparation af den aldeles nødvendig, og Overekvipagemesteren indgav da et nyt Forslag, der gik ud paa at reparere og teglhænge Admiralitetsbygningens Facademur, samt paa Fundamentet af den gamle Oversekretærbolig at opføre en Mur i Flugt med den til Holmens Kanal, hvorved en fuldstændig Aflukning igen vilde blive etableret. Portaabningen i Admiralitetsbygningen bibeholdtes som Adgang til Holmen, lukket med en Gitterlaage, ovenover hvilken var anbragt med store Bogstaver „*Kongeligt Værft*“. Staldbygningen skulde nedrives og Pladsen ryddeliggøres, saaledes at Vagten kunde paradere der, hvilket hidtil havde fundet Sted paa selve Broen. Denne kunde derfor nu ved Ombygningen gøres smallere og samtidig gives en anden Ret-

ning, der korresponderede bedre end hidtil med Indgangsporten. Dette Forslag fik kgl. Appobation d. 4. August 1815, og Forslaget udførtes i dette og det følgende Aar. —

Paa Indersiden af denne Mur opførtes i Henh. til kgl. Reskript af 7. November 1819 et teglhængt Skur af Tømmer og Brædder, som kaldtes *Husarstalden* og var indrettet til Brug for en Husarpiket, der blev anbragt her for at være ved Haanden i paakommende Tilfælde (Jødefejden).

Ved Parolfbefaling af 25. Juli 1832 bestemtes, at Husarpiketen skulde forlægges til 2. Husareskadrons Kaserne; Stalden maatte dog ikke nedbrydes, men skulde holdes vedlige, saaledes at den eventuelt igen kunde bruges til Stald for en Kavalleri-Piket.

Hovedvagten. I Aaret 1775 var Hovedvagten blevet saa brøstfældig, at den ikke kunde repareres, hvorfor Holmens Chef foreslog at nedbryde den og bygge en ny af Grundmur, hvilket fik kgl. Approb. d. 3. April s. A.

I Aaret 1783—84 blev Huset udvidet med en Tilbygning mod Kirkegaarden, c. 14 Fod i Kvadrat, for at give mere Plads til Skubkarrefolkene og Arrestanterne, eftersom der var udbrudt smitsomme Sygdomme blandt dem, forarsaget ved Sammenstuvning.

I Aaret 1826—27 fik Bygningen Hovedreparation og en noget forandret Indretning.

Bremerholm. *Hovedmagasinet.* Ved Branden i 1795 ødelagdes Bygningen paa nær 188 Fod af Fløjen nærmest Komediehuset. Allerede i 1796 genopførtes Pavillonen, da man vilde sikre sig imod, at nedtrængende Regnvand skulde ødelægge Hvælvingen. — Efter Genopførelsen blev de to underste Etager brugt til Arkiv, medens Modelsamlingen igen installeredes i øverste Etage.

De to Fløje genopførtes i tre Afsnit, hvoraf første Afsnit var færdigt i 1799; andet Afsnit i 1800 og tredie Afsnit i 1805. Fløjene fik dog en anden Form, nemlig 2 Etager med 23 Fod Højde til Taget, der var brudt med to Lofter. Den søndre Fløj var med stærke Brandmure delt i 5 Afdelinger, foruden en mindre Afdeling i hver Ende til Opgang. I Brandmurene var Gennemgange med Jerndøre imellem de forskellige Afdelinger i 2. Etage og paa Lofterne, med andre Ord meget nær det samme Princip, som var gennemført i de c. 20 Aar tidligere byggede nye Takkelagehuse paa Nyholm.

Den genopbyggede 171 Fod lange Del af nordre Fløj havde kun to Afdelinger, foruden en mindre Afdeling nærmest Pavillonen til Opgang, men blev ellers ombygget paa samme Maade som søndre Fløj (se Billedet S. 115).

Den 188 Fod lange ikke nedbrændte Del af det gamle Hovedmagasin, nærmest Komediehuset, blev i 1806 beskærmet mod Ild udvendig fra ved at

beklæde dens Døre, Luger og Tagkviste med Jernplader. I Aaret 1839 blev en Del af det afstaaet til det kgl. Teater, som ønskede det anvendt til Teatermaleri. Denne Virksomhed havde hidtil fundet Sted i den Del af Christiansborg Slot, som Kongen paa dette Tidspunkt havde skænket til Indretningen af et Museum for de Thorvaldsenske Værker. I den Anledning søgte Slotskommissionen efter et andet Lokale til Teater-Malersal, og Tanken faldt da naturligt paa Gammelholm, som den kgl. Institution, der laa nærmest ved Teatret, og den fik ved kgl. Reskript af 4. Februar 1839 Bemyndigelse til at forhandle med Admiralitetet om Sagen. Overekvipagemesteren var villig til at afstaa 40 Fod af den gamle nordlige Del, men ikke mere, da den øvrige Del af Rummet anvendtes til Fadeværk og Jernkasser. Men Teateret ønskede 100 Fod, hvorfor Kollegiet i sin Indstilling til Kongen som et Kompromis foreslog 60 Fod, og at Lokalet skulde afstaaes som Laan. Men under 11. Februar 1839 resolverede Kongen, at der vederlagsfrit skulde afstaaes 100 Fod af den ved Teateret nærmest liggende Del af det gamle Hovedmagasin paa de Betingelser:

- at* der paa Bekostning af Christiansborgs Slotsbygningssfond skulde opføres en 2-Stens Brandmur for Enden af den afstaaede Del til det øvrige Magasin;
- at* der paa begge Sider af Magasinet skulde opføres en forsvarlig Ydermur forsynet med en Port for derved aldeles at afsondre det Teatret afstaaede Lokale fra den øvrige Del af Holmen; samt
- at* en Gangbro skulde indrettes mellem Holmen og Teatrets Grund, hvilket blev udført samme Aar.

Smedierne. — Af de to forhen omtalte Ildsteder i Ankersmedien anvendtes det ene til Ankersmedie, den anden til Smedning af Jernknæer; men da eet Ildsted ikke var nok til at kunne forarbejde det tilstrækkelige Antal Ankre til Flaaden, da denne i 1780'erne skulde bringes op til fuld Virkeevne, bevilgedes ved kgl. Resol. af 11. Maj 1787 Tilladelse til ekstraordinært at opføre en Tilbygning til Smedien for deri at installere endnu et Ildsted, og da Tilbygningen fordrede Nedrivning af Mester-Ankersmedens Bolig, blev der bevilget Opførelsen af en ny Bolig til ham inde paa Holmen. Inden Tilbygningen blev fuldført, kom der imidlertid en anden Løsning paa Spørgsmaalet.

I Betragtning af den store Mængde Skibsankre, som var nødvendige til Flaaden, søgte Styrelsen at erfare, hvorledes man bar sig ad i andre Lande med at løse dette vigtige Problem, og erfarede da, at man i England anvendte en Dampmaskine til dette Arbejde. Kaptajnløjtnant HAABER blev sendt til England for at erhverve Oplysninger i Spørgsmaalet, og ham lykkedes det at faa engageret en Ingeniør MITCHELL, som forpligtede sig til at opsætte en Maskine og selv overtage Pasningen af den paa visse Vilkaar: foruden de økonomiske,

at ingen maatte faa noget at vide om hans Ansættelse, før det var en fuldbyrdet Kendsgerning. Overkrigssekretær ROSENKRANTZ saa sig derfor nødsaget til at ansætte ham uden at raadføre sig med Holmens Chef eller Konstruktions-Kommissionen, og ved kgl. Resol. af 1. Februar 1788 blev MITCHELL ansat, og hans Tegning til en Ildmaskine approberet.

I Aarene 1788—90 blev Dampmaskinen saa opført og kom i Virksomhed; men den viste sig meget snart ikke at svare til Forventningerne, og da den i 1802 var saa utjenstdygtig, at man ikke mente det værd at ofre Reparation paa den, foreslog Kollegiet, at Maskinen skulde nedbrydes, Mitchell afskediges og en ny Maskine anskaffes fra Firmaet Balton & Watt i London, hvilket fik kgl. Approbation 5. Februar 1802.

I 1808 var den nødvendige Ombygning fuldført, Maskinen anbragt og i Funktion, og den stod til Værftet blev nedlagt; ved Bygningen skete der ingen yderligere Forandring i dette Tidsrum.

Ekvipagemesterboligen. — Efter den ved kgl. Resol. af 11. Maj 1787 tagne Bestemmelse om Ombygning af Ankersmedien, blev der i 1788 bygget en ny Bolig til Mester-Ankersmeden ved Siden af den daværende Ekvipagemesterbolig.

Efter at Admiralitetet var flyttet ind i den tidligere Ekvipagemesterbolig, blev Mester-Ankersmedens Bolig bestemt til Ekvipagemesteren, og Mester-Ankersmeden maatte flytte ud i Byen, men fik til Gengæld Huslejagodtgørelse.

Reberbanen. — I Aaret 1782 indgav Holmens Chef, Admiral Kaas, Forslag om at bygge en Etage til paa Reberbanen, da man ikke kunde tilfredsstille Marinens Behov af Tovværk, fordi Spinding af Garnene og [Slagning af Tovværk foregik i samme Rum, hvor de to forskellige Arbejder generede hinanden; den øverste Etage skulde saa anvendes til Garnspinding. Den ret betydelige Udgift mente man hurtigt vilde indvindes ved det bedre og billigere Tovværk, man fik ved selv at fabrikere det paa Holmen i Stedet for at købe det hos private Mestre i Byen. Forslaget fik kgl. Approbation d. 26. Juni 1782, men paa den Betingelse, at Søetaten efterhaanden skulde refundere Udgiften.

Dette kunde Søetaten ikke gaa ind paa, og indgav næste Aar Forslaget paany yderligere motiveret med, at Taget paa Reberbanen var saa raadent, at den paa Loftet liggende Hamp udsattes for Beskadigelse ved indtrængende Vand; men Kollegiet kunde ikke opnaa nogen Forandring i den kgl. Resol., og Sagen blev opgivet.

I Aaret 1795 skete en større Forandring med Bygningen, da det, for at betrygge Holmen mod Ildsvaade fra Kongens Nytorv, ved kgl. Resol. af 20. Februar s. A. blev bestemt, at Taget paa Garnhuset skulde forandres fra Vinkeltag til brudt Halvtag, og Bagsiden (mod Kongens Nytorv) samt begge Gavle

skulde opføres med Grundmur. Ligeledes blev Taget over Heglehuset forandret til Halvtag.

I Aaret 1804 løstes Spørgsmaalet paa en anden Maade; ved at flytte Snedker- og Drejerværkstederne fra deres Bygning paa Gammelholm til henholdsvis Bodenhoffs Plads og Nyholm kunde Hampen flyttes fra Reberbanens Loft, hvor den var meget udsat for Ildsvaade, til de ovennævnte Værksteders Bygning, og Reberbanens Loft kunde anvendes til Garnspindning, naar samtidig Takkelloftet blev flyttet til et af Takkelagehusene paa Nyholm. Dette Forslag fik kgl. Approb. d. 4. Maj 1804 og straks sat i Værk.

Tjærehus. — Da det i 1734 opførte Bindingsværks Tjærehus var blevet forfaldent, opførtes i Aaret 1782 et nyt grundmuret Tjærehus, hvor Tjæremaskinen var installeret; for at forebygge Brandfare blev det udelukkende opført af Sten og Jern og med Hvælvinger. Dette Hus stod til Værftet blev nedlagt.

Bradbænk og Sejlmagasin. — I denne Bygning havde, som foran anført, foruden Bradbænken: Blokkedrejere, Snedkere, Rappertmagere og Stolemagere Værksteder. Ved kgl. Resol. af 5. August 1803 blev disse Værksteder forflyttet saaledes:

Rappertmagere og Snedkere til Bodenhoffs Plads;
 Blokkedrejere til Takkelagehusene paa Nyholm, og
 Stolemagere til Barkassehuset paa Baadebyggerpladsen.

I Stedet for disse Værksteder indrettedes den ledigblevne Del af Bygningen til Hampemagasin, da det derværende paa Reberbanens Loft var altfor udsat for Brandfare fra Byen.

I 1816 flyttedes Hampemagasinet til Bygningen ved Reberbanens sydlige Ende, og det tidligere Hampemagasin anvendtes som Sejlmagasin, indtil Værftet blev nedlagt.

Skolebygningen. — I 1787 fandt en Omordning af Underofficersskolen Sted, hvorved dens Virksomhed indskrænkedes, saaledes at det nyoprettede Søkortarkiv kunde flytte ind i øverste Etage og Kvisten, hvor det forblev til 1827, da det flyttede ind i sin egen Bygning, der laa paa den sydlige Ende af Grunden til den afbrændte Admiralitetsbygning. Derefter gik Skolebygningen under Navnet *Gamle Søkortarkiv*.

Ved en ny Omordning af Søetatens Skoler i 1811 blev underste Etage ledig, og her indflyttede Kontorerne for Inspektionsofficeren ved Reberbanen og Inventariekontoret i 1812.

Sejl- og Bødkerværkstedet. — I Aaret 1808 flyttede Kontoret for Inspektionsofficeren og Mesteren ved Reberbanen ind i Billedhuggerværkstedet, som derefter i 1848 blev indrettet til Sejldugsvæveri. Bødkerværkstedet maatte

flytte ind i et Træskur, der laa mellem Hovedmagasinet og Smediens Kulplads, og Kontoret kom ind i gamle Søkortarkiv.

Vaskehuset. — Efter at det i Aaret 1789 var blevet bestemt, at Mandskabet skulde forsynes med Køjetøj og visse Klædningsstykker fra Holmen, blev et lille Hus opført paa Søkvæsthusets Grund til Tørring af Tøjet efter Vask. Men da der hverken var Plads til Vask eller Opbevaring af Tøjet i Huset, ansaas det for mere økonomisk at have alt samlet paa eet Sted inde paa Holmen, hvilket fik kgl. Approb. 25. Juli 1794 med Bemyndigelse til at sælge det hidtil anvendte Tørrehus til Søkvæsthuset, og det ny Vaskehus blev opført paa det sydvestlige Hjørne af Bremerholm.

Bradbænk. — Ved kgl. Resol. af 31. Maj 1818 nedlagdes Bradbænken paa Gammelholm, hvorefter al Kølhaling af Skibe foregik paa Nyholm. I 1834 blev den gamle Bradbænk opbrudt, og et Slæbested anbragt i Stedet.

Beddinger. — Ved Reduktionen efter Krigen 1807—14 var det Tanken at forelægge alt nyt Skibbyggeri til Nyholm, hvorved man kunde spare den kostbare Vedligeholdelse af Beddingerne paa Gammelholm. Men da Beddingerne paa Nyholm efterhaanden blev stærkt optaget, særlig efter at det var blevet bestemt at lade Skibene staa længe paa Stabelen, for at Træet kunde blive godt tørt, maatte man beholde Beddingerne paa Gammelholm, hvoraf der var tre, som tjenstligt betegnedes som nedenfor anført.

Bedding Nr. 1, paa Baadebyggerpladsen, den hidtil saakaldte *Galejbedding.* Da Bygning af Galejer igen blev opgivet, blev Beddingen i Aarene 1784—87 ombygget, saaledes at der paa den kunde bygges Fregatter; i Aaret 1801 fik den Slagbedding i Henh. til Kollegiets Ordre af 20. Dec. 1800. Det var denne Bedding, der efter Krigen 1807—14 anvendtes til Bygning af Korvetter, Brigger og mindre Fartøjer, naar der ikke var Plads paa Nyholms Beddinger. Det her sidst byggede Orlogsskib var Briggen *Allart*, der løb af Stabelen d. 19. Juli 1832.

Bedding Nr. 2 var den ældste af Beddingerne paa Bremerholm, og det var fra den, at de store Skibes Afløb fandt Sted; Uheld under disse gav Stødet til Anlægget af Beddingerne paa Nyholm. Naar man ser Beliggenheden, kan man forstaa, at der maatte alle Midler til for at stoppe Skibene.

I denne Periode anvendtes Beddingen hovedsagelig til Ophugning af gamle Skibe, hvorfor den gik under Navn af *Slagterbeddingen.*

Bedding Nr. 3 laa mellem Spaanehaven og Admiralens Bro; den er vistnok anlagt i Aaret 1690 som Ophalerbedding „Helling“ for saadanne Fartøjer, som ikke kunde kølhales (kgl. Resol. 9. Sept. 1690).

I 1793 blev Beddingen ophugget, men igen etableret 1802 og blev i 1804 forsynet med Slagbedding.

DE GEOGRAFISKE FORHOLD VED KØBENHAVNS HAVN OG RED FØR OPRETTELSEN AF FLAADENS LEJE OG NYHOLM.

Til bedre Forstaaelse af Betingelserne for Dannelsen af de ovennævnte to Etablissementer skal gives en kort Beskrivelse af de geografiske Forhold paa de nævnte Steder.

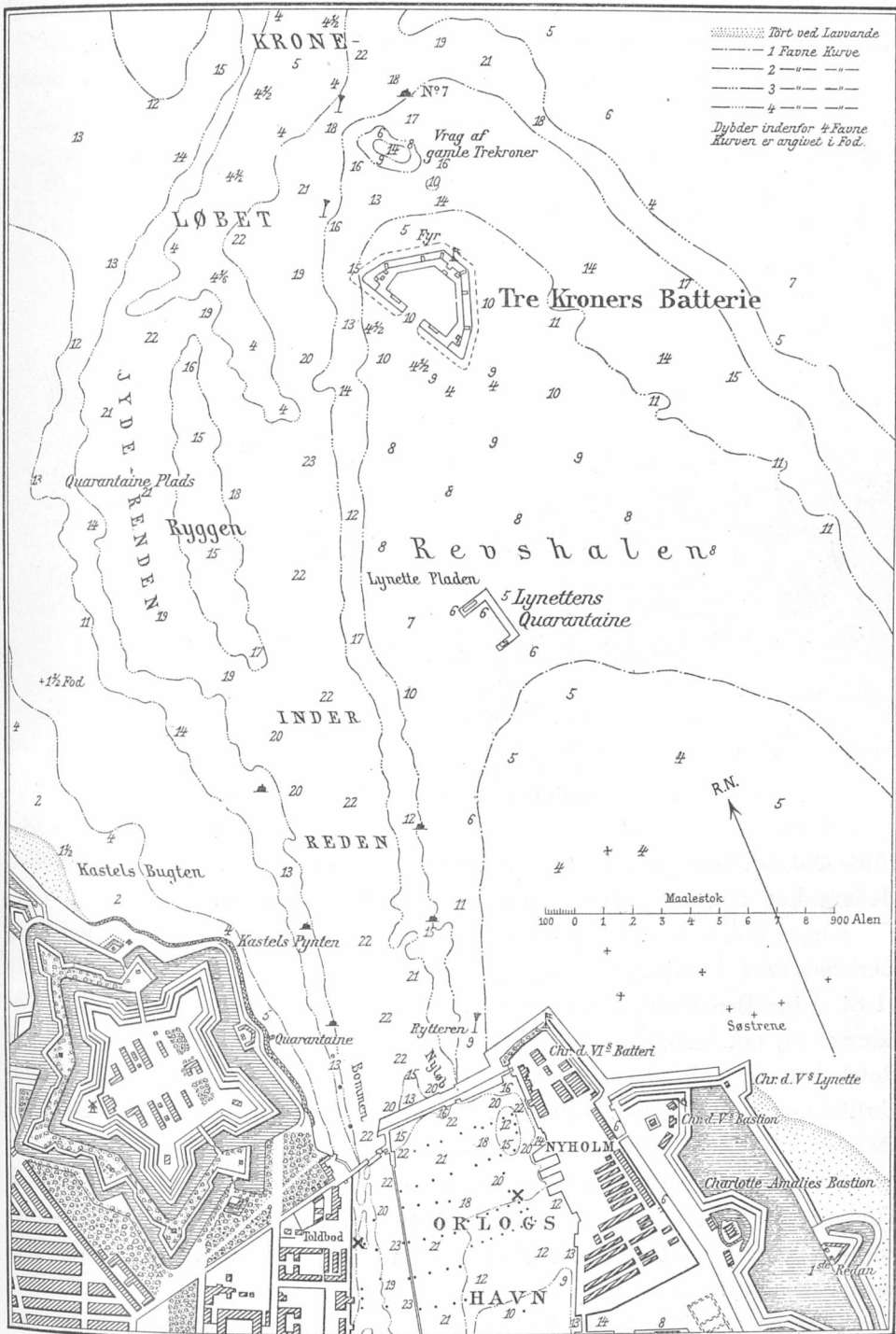
Fra Amagerøens Nordside udgaar en bred Landgrund af rent Sand, som mod Nord fortsættes i et smallere Rev, *Refshalen*, der ender ved det dybe Løb, *Kroneløbet*, som mellem *Stubben*, den fra Sjællandskysten udgaaende Landgrund, og *Refshalen* fra gamle Tider har dannet Hovedindløbet nordfra til København.

Noget indenfor *Refshalens* Nordspids delte det dybe Løb sig i to Løb, adskilt ved en Grund, *Ryggen*, der strakte sig sydefter til i Højde med det nuværende Lynettebatteri, hvorefter det dybe Vand i samlet Bredde gik sydefter til omtrent Midten af det nuværende Nyholm, hvor det brat indsnævredes til den halve Bredde; det saaledes indsnævrede dybe Løb, *Strømmen*, fortsatte sydefter til Slotsholmen. Den naturlige Dybde i det dybe Løb har været 20—22 Fod.

Lige overfor den nuværende Toldbod fandtes midt i Farvandet en Grund med 12—13 Fod Vand; Rudimentet af den ses paa hosstaaende Kort, men den har tidligere haft en betydelig større Udstrækning nordefter, hvilket kan ses paa ældre Kort.

Paa *Refshalegrunden* var der et Par Fod Vand fra Amager og indtil det nuværende Lynettebatteri, norden derfor indtil *Trekroner* 8 à 9 Fod; men mellem *Amagers* Nordspids og *Lynettebatteriet* fandtes enkelte Øer og ved Lavvande tørre Holme. Paa en af disse Øer var det efter *Sigende*, at *PEDER SKRAM* i Aaret 1535, da han belejrede København, førte 3 Kartover i Land og med dem skød *Lybækkernes* Admiralskib *Den pryske Holck* isænk. Imod Vest, ind mod Havnen, faldt *Grunden* temmelig stejlt af mod det dybe Vand fra det Sted, hvor *Nyholm* senere blev dannet, og nordefter.

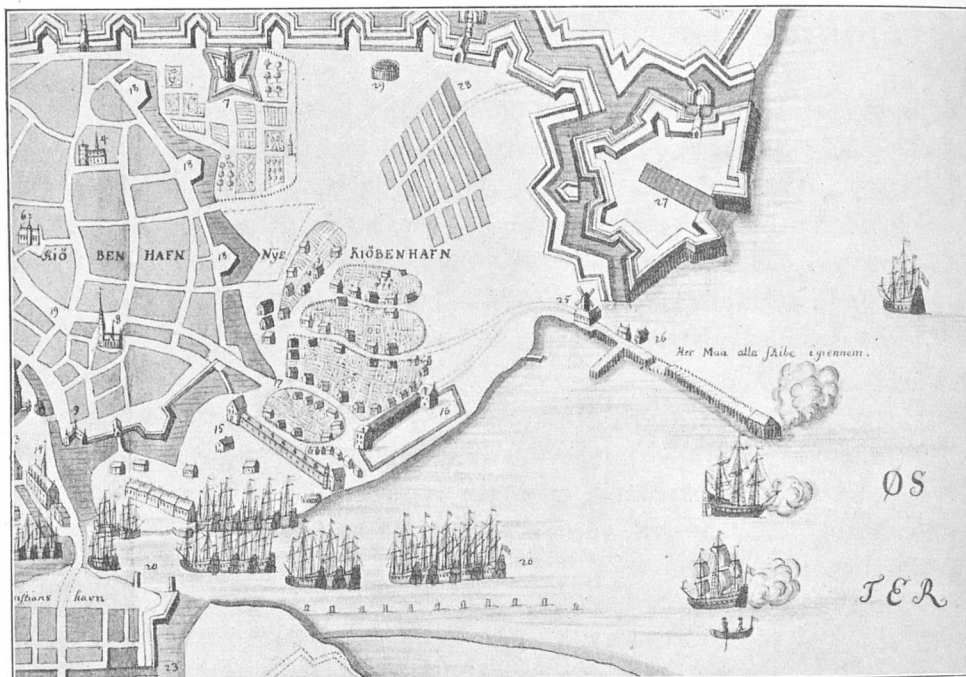
Flere Forhold tyder paa, at der i tidligere Tider har været et *Sejlløb* over *Refshalen* i Flugt med *Sydsiden* af det brede dybe Vand, altsaa med *Sydsiden* af det ældste *Flaadens Leje*, et Løb som var til stor Nytte for *Flaadens* Skibe, naar de med nordlige Vinde skulde ned i *Østersøen*, ligeledes af Vigtighed for *Hansestæderne* og *Fiskerne*. Løbet er maaske allerede tidligere



Kort over Københavns Red fra 1840. — Søkartarkivet.

tilsandet, men i ethvert Tilfælde faldt det bort, da Bastionsrækken blev anlagt østen om Flaadens Leje. —

Nordenfor Linien Krabbeløkke Havn — Christianshavns Vold, opført



Kong Christian IV's Blokhuse. — Resens Atlas.

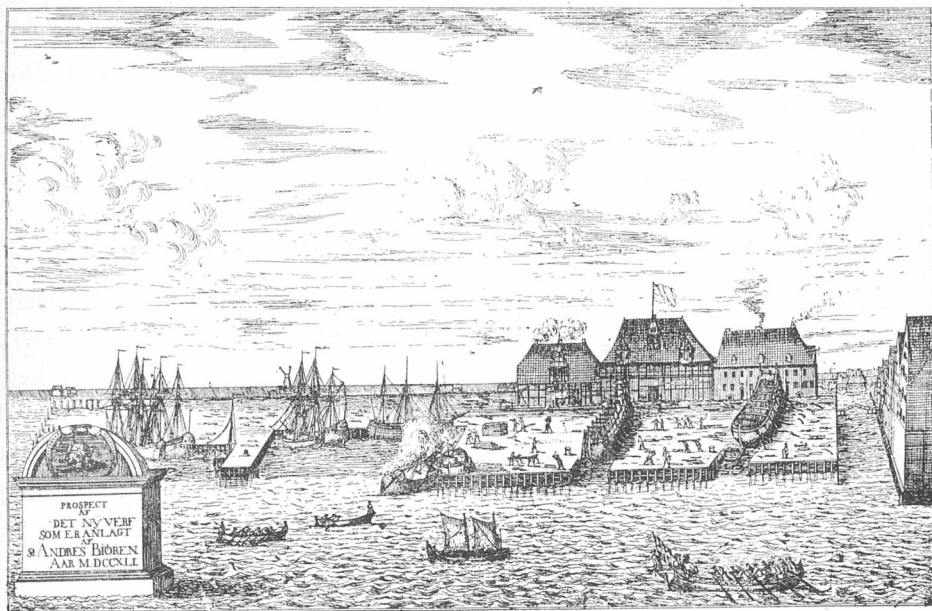
1618—20, fandtes intet andet Værk bygget i Vandet end *St. Anne Bro*, hvis Beliggenhed ses paa ovenstaaende Kort fra Resens Atlas.

For at kunne beherske Indløbet og faa Tolden rigtig inddraget lod Kong Christian IV i Aaret 1624 paabegynde Opførelsen af 2 Blokhuse ved Enden af *St. Anne Bro* (Rent. Regn. 1624 S. 118 og 124), hvoraf det ene benævntes *Skansehus*, det andet *Toldhus*, og samme Aar „blev to store Skibe sænket paa Refshalen nordenfor København, hvor nu Blokhuset staar“ (Ledreborg Haandskriftssamling 131 a 4. kgl. Bibliotek). Skansehuset og Toldhuset nævnes i Bremerholms Materialregnskaber som eksisterende i 1628.

Da disse Foranstaltninger ikke syntes at have været tilstrækkelige til Toldens Inddrivelse, anlagdes i Aaret 1645 et Blokhus ude i Vandet, hvorom Kongen skriver i et Brev til Coritz Ulfeld d. 9. Marts 1645 (Origines Hafnienses S. 248):

„Jeg er nu tilværks med et Blok-Hus at lægge ved Dybet ved Amager

og sænke Dybet paa den anden Side, saa at der bliver ikkun et Hul, som Skibene kan gaa igennem, intet bredere, end at man kan skyde derover med Skraa. — Skibene som skal sænkes, ligger ved Haanden, og skal *St. Anna*, *Raphael* og *Gabriel* først deran og siden Borgerskibene, som ligger færdige



Bjørns Plads.

Efter gammelt Stik i MÜLLERS Pinakotek i det kgl. Bibliotek.

og er vurderet til 30,000 Rbd. Og efterdi man ikke haver Raad til at faa saamange Kamp-Sten at synke dem med, da haver hver Bonde maattet give en Kornsæk til at fylde med Sand, som med Guds Hjælp skal gøre det samme“.

Ifølge et ved Ingeniørkorpset beroende Kort, udarbejdet i 1648 af Artillerikaptajn OTTO HEIDER, har Blokhuset ligget paa 12 Fods Grunden sønden for det dybe Vand, c. 1000 Fod østenfor Skansehuset ved St. Anne Bro. Blokhuset og Skansehuset findes overført paa foranstaaende Kort over Københavns Rhed, betegnet ved et x.

Paa foranstaaende Billede fra Resens Atlas med de to Blokhuse og den snævre Passage for Skibene, er den angivne svære Dæmning fra Blokhuset ind mod *St. Anne Bro* næppe blevet udført.

I Juni 1659, under Svenskerne's Belejring af København, blev der paa Amager Odde anlagt et Batteri for at beskyde et svensk Orlogsskib, som laa nær ved *St. Anne Bro* og var kommet paa Grund (LIND: Fred. III S. 172).

Dette Batteri er sikkert det senere saakaldte „gamle Batteri“, der laa paa Sydsiden af det ovenfor omtalte Løb over Refshalen. —

Den 7. Oktober 1735 blev der givet Approbation paa Afpæling og Opfyldning af den Plads nordenfor Christianshavn, som først kaldtes *Bjørns Plads*, senere *Wilders Plads*, hvis nordligste Del blev den *islandske Plads* med det store islandske Pakhus; paa Øen fandtes tre Havne, af hvilke den nordligste kaldtes Tranbrænderigraven (K. K. P. 40. S. 149—200). Udgravningen af Dokken paa Christianshavn gav Jord til Opfyldning af Øen.

FLAADENS LEJE 1680—1697.

UNDER ADMIRALERNE NIELS JUEL OG SPAN.

Fra de første Tider, hvor København blev Sædet for Bispem og Krigeren ABSALON og senere Kongerne, har de af dem anvendte Krigsfartøjer haft deres Oplagshavn dels i Farvandet mellem Slotsholmen og Sjælland, der var betydeligt større, end det nu er, dels og vistnok i højere Grad i Farvandet mellem Sjælland og Amager, Kalleboerne, der sikkert har været benyttet i langt større Udstrækning til Togterne i Østersøen, end man nu tænker sig, saa længe Fartøjernes Dybgaaende tillod det. Det ældste København laa mere ved Kalleboerne end ved Sundet.

Endnu paa Christian III.s Tid (1534—1559) erfares af hans Forordninger, at den kgl. Orlogsflaade laa i Havn i den saakaldte *Grønnegaards Havn* paa Amager overfor Slotsholmen tæt sønden for den senere opførte Knippelsbro. Men ved aabent Brev af 18. December 1556 (Kancell. Brevbøg. 1556 S. 60) tilstod Kong Christian III Borgerne, til Erstatning for hvad de havde mistet ved Tilmudring af „Dybet“ mellem Bremerholm og Byen, herefter at maatte bruge Grønnegaards Havn til Vinterleje for deres Skibe, men fremmede ikke uden Borgmestres og Raads Samtykke; dog forbeholdt Kongen sig at maatte lægge sine Skibe i Vinterleje der, hvorefter Krabbeløkke Havn ogsaa blev taget i Brug for en Del af Flaadens Skibe.

Krabbeløkke Havn er oprindelig Indløbet til *Dybet*, der adskilte den daværende Ø *Bremerholm* fra det faste Land paa Bysiden. Da *Dybet* blev opfyldt, blev Indløbet dertil en Vig mellem Bremerholm og det faste Land, som fik Navn af *Krabbeløkke Havn* og efter Aaret 1556 anvendtes som Oplagshavn for Orlogsskibe. Saaledes anfører H. D. LIND (Chr. IV. S. 58), at i 1558 fik Helsingørs Orlogsskib Tilladelse til at ligge i Krabbeløkke (Flaadens Leje), og i Aaret 1579 laa Skibene: *Svalen*, *St. Oluf*, *Hamborg Okse*, *Krabaten*, *Norske Galej* og *Helsingborg-Engel* her (LIND: Fred. II. S. 200).

I Aaret 1604 blev Tøjhushavnen paa Slotsholmen anlagt med en Dybde af 14 Fod, saaledes at den kunde tage de paa den Tid største Orlogsskibe; men dens Betydning som Oplagshavn formindskedes snart i betydelig Grad ved Anlægget i 1618—20 af den første Forbindelsesbro mellem Amager og Slotsholmen, *hvilken Bro kom til at danne et afgørende Skel i Spørgsmaalet om Orlogsskibenes Oplægning*. De store Skibe kunde ikke passere Broen, og selv for de Skibe, som kunde passere, var Passagen saa besværlig under vanskelige Forhold med stærk Strøm og Is i Farvandet, at deres Oplag sønden for Knippelsbro var uheldig, naar de ved Foraarstid skulde være klar til Udrustning.

Fra det Tidspunkt maatte Orlogsskibenes Oplægning i alt væsentlig blive nordenfor Knippelsbro, hvilket foruden i Krabbeløkke Havn kun kunde være paa Strømmen, hvor de laa sammen med Koffardiskibene og opfyldte Farvandet.

Denne Ordning var naturligvis ikke heldig, og H. D. LIND anfører (Fred. III S. 231), at i 1664 „blev der ogsaa talt om, at Kongen vilde anlægge en snæver Havn for sine Rangskibe — maaske det første Spor til det nuværende Flaadeleje ved Toldbodbommen“.

Efter den skaanske Krig, som sluttede med Freden i Lund d. 6. September 1679, blev Forholdene saadanne, at de yderligere vanskeliggjorde Anbringelsen af Flaadens Skibe under Oplægning paa samme Maade som hidtil. For det første var Antallet af disse under Krigen blevet betydeligt forøget, og for det andet var Pladsen til Skibenes Oplægning blevet formindsket, idet Krabbeløkke Havn var, delvis opfyldt, blevet indlemmet i Bremerholm, og under Krigen var Tilmudringen af Kanalerne og Havnen saaledes tiltaget, at Havnemester Michel Michelsen indsendte en skriftlig Klage til Admiralitetet over, at de til Havnen ankommende Handelsskibe ikke kunde komme til at losse, hvor de ønskede, og altsaa maatte ligge ude i Havnen og paa Strømmen, som derfor var yderligere opfyldt, om hvilken Klage Admiralitetet d. 8. December 1679 indsendte en Memorial til Kongen.

Paa dette Tidspunkt maa Tanken være opstaaet om at oplægge Flaadens Skibe et andet Sted end hidtil; thi d. 14. Februar 1680 indstillede Admiralitetet til Kongen, om der maatte blive anskaffet 300 Vragmaster „til Pæleværket ved Holmen og til Eders kgl. Majestæts Flaade at forlægge“ dog uden at angive noget bestemt Sted; men LÜTZOW siger i sine Efterretninger (S. 238), at i Februar 1680 blev der begyndt paa Orlogshavnens Indpæling, saa paa det Tidspunkt maa Bestemmelsen om den ny Oplagshavn for Flaaden allerede være taget.

Men naar man kender til Datidens sindige Maade at arbejde paa, kunde der vistnok være gaaet lang Tid, inden Tanken om Flaadens Forlægning var bragt til Udførelse, saafremt der ikke var kommet et andet Moment til, som

bragte Fart i Tingene, et Moment af den Art, som har spillet saa stor Rolle i Træskibsflaadernes Tid, nemlig en Skibsbrand. I Begyndelsen af Juni 1680 hændte det, at der gik Ild i en Flensborger Skude, som laa ved Ballastpælene, i umiddelbar Nærhed af den kgl. Flaade, hvilken Brand dog heldigvis blev slukket uden at forvolde Skade. Men med Erfaringen fra 9. September 1679 i Erindring, hvor Fregatten Lodsens fuldstændig opbrændte paa Københavns Red (LÜTZOWS Efterr. S. 223) foraarsagede den, at alle Admiralitetsherrerne d. 7. Juni „fore ud til Baads“ for at se paa det Sted, hvor den kgl. Flaade var henlagt og for at efterse, om nogen bekvemmere Plads kunne udfindes, og Resultatet af deres Undersøgelser blev, at de den samme Dag indgav en Beretning til Kongen om det passerede og meddelte, at de igen vilde fare ud og lade afpæle Dybet paa Pladsen ved Toldboden og anvende al mulig Flid for, at 7 à 8 af de kgl. Skibe saa hurtigt som muligt kunde blive henlagt der. Man kan derfor betragte d. 8. Juni 1680 som den Dag, hvor Bestemmelsen om det ny Oplagssted for Flaadens Skibe blev endelig taget.

Det blev overdraget Oberstløjtnant i Ingeniørerne HOFFMANN (Dokkens Bygmester) at udarbejde en Plan for Anlægget, og d. 11. Juni mødte han i Admiralitetet med et Udkast, hvorefter Admiralitetets Medlemmer selv tog derud for at se, om Stedet var bekvemt, og om Skibene ikke kom til at ligge for tæt op ad hinanden; Resten af Aaret arbejdedes der med al Kraft paa Planens Udførelse.

I September vindes de Pæle op, hvor Flaadens Skibe hidtil har været fortøjet, og der omtales Materialier til den ny Bro, som gøres langs den kgl. Flaade og træffes Forberedelser til de nye Corps de Garde. (Maanedsextrakt for Orlogsskibene 10. September 1680).

Saaledes var Begyndelsen til det, som efterhaanden blev Oplagsstedet for alle de kgl. Skibe, og de første Skridt er personligt foretaget af Admiral NIELS JUEL med hans Mænd, Admiralerne C. BIELKE, M. og J. RODSTEN, samt HENRIK SPAN.

Den ny Oplagshavn kaldtes „Hocken“, hvilket sikkert maa være en Fordanskning af det hollandske Ord „Hoeck“, som betyder Hjørne, Krog, hvilket passer meget godt til Stedet: den sydlige Krog af det dybe Vand; i tjenstlige Skrivelser anvendtes ogsaa Betegnelsen „Hukken“.

Den 7. Februar 1681 approberede Kongen en Plan af det ny Oplagssted, idet Kongen med egen Haand har skrevet: „Efter dette Dessein skal Bolværkerne og Forpælingen udenom Flaaden indrettes og forfærdiges og skal de yderste Pæle saa nær hos hinanden slaas, saa ingen smaa Baade eller Joller derigennem komme kan“. (Tegningen er ikke fundet i Arkivet).

Et Kort fra 9. Maj 1682 (Krigsministeriets Arkiv Reg. 92 i Rigsarkivet) viser os Flaadens Leje begrænset af 3 Linier i Nord, Øst og Syd, men ikke mod Vest ind mod „Strømmen“ ligesom paa Planen af 8. April 1690 (S. 147); den nordlige Begrænsning var en Bro, som Holmens Folk benyttede, naar de stillede til Pumpning af Skibene; Broen dannede en brudt Linie, rimeligvis fordi den gik over 13 Fods Grunden.

Under 13. Maj 1682 reskriberede Kongen Admiralitetet, at saafremt Pæle kunde tilvejebringes, da at slaa en Forpæling om Flaaden fra Toldboden til det nye Werck, som anlægges; Pælene skulde anbringes 50 eller 60 Trin fra hinanden med Bomme imellem, saa at Strømmen kunde have frit Løb. —

Skibene kunde imidlertid ikke ligge her ganske ubeskyttede, hvorfor Skibet *Glückstadt* i Henhold til Admiralitetets Skr. af 8. Juni 1680 blev henlagt i det sydvestlige Hjørne for at fungere som Blokhus, og Fregatten *Jægeren* brugtes som Vagtskib; derefter tog man i 1681 fat paa Tilvejebringelsen af et fast Forsvar mod Øst og Nord, begyndende sidstnævnte Sted med Batteriet „Neptunus“, hvorved Flaadens Oplagshavn efterhaanden blev indesluttet i Fæstningen.

Efter at dette Batteri var fuldført, gav Kongen i Aaret 1685 Ordre til, at Fregatten *Jægeren* skulde inddrages som Vagtskib og indlægges i „Hukken“, i hvilken Anledning der i en Skr. af 8. August s. A. indstilledes til Kongen, om der maatte bygges to Corps de Garde, hvor Vagterne, som burde ligesom hidtil holdes af Søofficerer, kunde søge Skjul, særlig om Vinteren. Dette Forslag approberede Kongen 12. August s. A., og fra det Tidspunkt etableredes Vagterne i de nævnte Corps de Garde, et i „Batteriet Neptunus“ og et i „det gamle Batteri“ samt i *Arcken Noah*, der henlagdes i det sydvestlige Hjørne af Lejet. For at lette Forbindelsen mellem Vagterne, blev samtidig med deres Oprettelse den østlige og sydlige Begrænsning omdannet til Broer.

Men der var stadig ingen Begrænsning imod Vest, i hvilken Anledning Admiralitetet under 2. November 1686 indstillede til Kongen, at en af de smaa Fregatter, saasom *Sværmeren*, maatte anbringes som Vagtpost mellem *Arcken Noah* og Batteriet ved Bommen (Toldboden), da Afstanden her var for stor til at kunne bevogtes fra de to ovennævnte Steder, hvilket fik kgl. Approb. 6. November s. A.

En Skitse af Flaadens Leje paa Dinesens Kort fra 1688 (T. f. S. 1916 S. 88) viser Lejet med de samme tre Begrænsninger som før, men desuden ses de tre Hjørnepunkter befæstede og Vagtskibet markeret.

Kort Tid herefter er der blevet udlagt Bomme som vestlig Begrænsning, rimeligvis for at spare Udgifter til Fregatten; thi under 11. Marts 1690 indgav Admiralitetet Anmodning om: „saasom udi Hocken paa de tre Sider er ind-

hegnet, og paa den fjerde Side, hvor Fahrterne forbi falder, ikkun med Bomme er forsynet, at denne fjerde Side ogsaa maa blive forsynet med en „Gang“, dog med trende Aabninger eller Løbbroer for Skibenes Ind- og Udlægning derigennem, og hvor den store Pram ligger maa opføres en liden Bastion som en Corps de Garde med 2 à 3 Støcker paa. Hvorved da omkring Flaaden alting kunde komme i Kommunikation for Runderne og derover desbedre ved Vagterne Agt have“. —

Herpaa blev der givet kgl. Approb. s. D., og Arbejdet paabegyndtes d. 3. April; *Arcken Noah* erstattedes med et Vagthus bygget ved Sammenstødet mellem den vestlige og sydlige Begrænsning; samtidigt opførtes Bommens Vagt paa den vestlige Ende af nordre Begrænsning, hvor der tillige anlagdes et lille Batteri med et Par Kanoner, hvilket Arbejde var udført inden Oktober Maanedes Udgang.

Oprindelig laa Skibene fortøjede ved deres Ankre i Række bag hverandre, med Stævnen i Nord og Syd; den første Fortegnelse, som er fundet, er dateret 17. November 1686 og angiver:

I første Laug ligger:

Christianus Quintus
Chronprinsen
Snauen
Gylden Løwe
Charlotte Amalie
Laxen
Hommeren.

I 2. Laug:

Elephanten
Sophie Amalie
Christianus Quartus
Nellebladet
Hvide Falck
Caritis
Danske Havfrue
Pack an
Miønden.

I 3. Laug:

Tre Kroner
Prins Jørgen
Victoria
Christiania
Færøe
Julius Cesar
Helena
Haabet
Sække Piben
Makrelen.

I 4. Laug:

Norske Løwe
Svenske Falck
Neptunus
Wrangels Palais
Flyvende Hjort
Postillionen
Lastdrageren
Flyvende Abe.

Da Forankring baade var besværlig og kostbar, nedsattes Fortøjningspæle til Skibene, og paa et Kort fra 1697 (T. f. S. 1917 S. 385) ses disse at være anbragt i 5 Rækker, med en Udgang for hver Række. De anvendte Fortøjningspæle var Knippespæle og holdt derfor ikke saa godt, selv om der anbragtes Stenkister om Foden af dem, idet de saavel ved Isgang som ved Opmudring let rykkedes op. Den 31. December 1697 indgav Holmens Chef, Admiral v. STØCKEN, derfor et Forslag om en ny Ordning af Skibenes Op-lægning i Hukken, idet han samtidigt indsendte et Kort over, hvorledes Op-lægningen hidtil havde været (ovennævnte), og et Kort over hvorledes den burde være (Kortet findes ved Søværnets Bygningsvæsen), samt foreslog at ombytte Knippespælene med Krydspæle (Duc d'Alber), der ikke var dyrere end de andre, men kraftigere. Efter dette Forslag laa Skibene i 4 Rækker med en Udgang for hver Række, og der anbragtes en Adgang til Flaadelejet for mindre Fartøjer ved det gamle Batteri.

Ved kgl. Resol. af 19. Februar 1698 approberedes Forslaget; men da man ikke kunde forskaffe de fornødne Mastetræer til denne Foranstaltning, kunde Ordren ikke straks iværksættes; ved kgl. Ordre af 4. Maj 1700 blev det be-falet at iværksætte Foranstaltningen, hvilket ogsaa skete, og dermed havde *Hukken* faaet den Form, som den beholdt i de paafølgende 40 Aar (se Kortet S. 157), blot med den Forandring, at den østlige Begrænsning faldt bort, efterhaanden som *Nye-Holm* voksede op af Vandet, sammen med hvilken Flaade-lejet herefter vil blive behandlet.

NYHOLM 1690—97.

Medens Dannelsen af det ny Oplagssted for Flaadens Skibe ligger klart for Dagen, og hvorom der heller ikke er nogen Divergens mellem de For-fattere, der har behandlet Emnet, er det samme ikke Tilfældet med selve Øen *Nye-Holms* Oprindelse, væsentlig foraarsaget ved en Sammenblanding af denne og det senere skabte Etablissement af samme Navn, som efterhaanden kom til at bestaa af 6 Øer.

For at forhindre Havnens Forurening udstedtes den 25. Juli 1671 en For-ordning, hvis første Punkt lød:

— — „1) Maa ingen her udi Havnen eller Kanalerne indtage eller skyde Ballast, ej heller anden Urenlighed af deres Skibsrumme udkaste, uden paa det dertil forordnede Sted, nemlig mellem Christianshavn og Flaaden, imellem de tvende opsatte høje Pæle med Hænder ovenpaa, og det udi Pramme eller Baade, efter den Instruks som Havnemesteren derom er given“. Dette for-anlediger Dr. O. NIELSEN i sin Bog om København (Bd. V S. 16) til at udtale

efter at have citeret ovennævnte Forordning: „dette er altsaa Begyndelsen til Nyholm“.

Forsaavidt er dette rigtigt, som denne Opfyldning var Grundlaget for den Ø, som c. 70 Aar senere under Navn af Motzmanns Plads indgik i det udvidede Nyholm, men denne maa ikke forveksles med Øen *Nyholm*, som laa østenfor Flaaden og ikke mellem denne og Christianshavn.

Den 15. April 1682 udstedtes paany en Forordning af ganske samme Ordlyd som den ovenfor citerede, hvilket foranlediger GERHARD L. GROVE til i sin Bog om „Kjøbenhavns Havn“ (S. 23) at sige: „Ved Forordningen af 15. April 1682, blev det strengt forbudt at indtage eller udskyde Ballast uden paa et særligt dertil forordnet Sted mellem høje Pæle med Hænder paa. Her lagdes den første Grund til Nyholm, hvorfra det første Skib løb af Stabelen i 1692“. Sammenblandingen af Nyholm som Ø og Etablissementet Nyholm er her mest fremtrædende; thi Stedet er det samme som ovenfor, men blev først til en brugelig Ø tre Aar efter, at det første Skib var løbet af Stablen paa Nyholm.

At den Ballastplads er den senere Motzmanns Plads (og senere kaldet Christiansholm) fremgaar af følgende Skrivelse af 3. Marts 1686 fra Ekvipagemester WIBE til Generalkommissariatet: „Herrernes højrespektive Ordre af den 2. Marts angaaende Mærker eller Tegn at lade opsætte til inden og udenlands Søfarendes Efterretning hvor Baglast skiudes maa fra, og afsky for Wrag og anstødende Steder, er mig tilhændekommen, som og horsamst skal efterkommes og saa vidt herinde ved St. Annæ Bro, Baglastplatzen lige for Qvæsthuset och ved Toldboden alt er i Gjærning“. Kvæsthuset var dengang i den Bygning, hvor nu „Det Forenede Dampskibsselskab“ har Kontorer, og som ligger lige overfor Christiansholm. —

H. D. LIND siger (T. f. S. 1917 S. 379): „Opfyldningen paa Nyholm var heller ikke fuldendt, uagtet der i 1687 var bleven befalet, at 200 Læs Ler skulde opgraves mellem Kastellet og Nyboder og føres til Holmen“. „Holmen“ er imidlertid ikke „Nyholm“ men „Bremerholm“, hvortil det opgravede Ler „i April og August Maaned 1687 blev aged“ for at anvendes til Reparation af Dokken (se kgl. Befalingsbog Generalkommissariatet Nr. 12 — 24. Februar 1687 og Generalkommissariatets Korrespondanceprotokol 11. April 1687 S. 440—43 og 619—21). Desuden var opgravet Ler en altfor kostbar Vare til at bruges til Opfyldning i Vandet. —

H. G. GARDE skriver (Den dansk-norske Sømagts Historie 1535—1700 S. 314. Kbhvn. 1861): „Da Flaaden i 1680 bestod af 77 Krigsskibe med 2325 Kanoner, var Bremerholms Værft utilstrækkeligt for den og Københavns Havn, der

dengang ikke strakte sig længere mod Nord end til Nyhavn, for indskrænket. Desuden behøvede Havnen Uddybning for de større Skibe, hvoraf Flaaden nu bestod, og da man ved Opmudringen af den erholdt tilstrækkeligt Fyld til at danne et nyt Værft, begyndtes der derfor i det første Aar af dette Tidsrum (1680—90) paa Anlægget af Nyholm (Nye-Werch)".

Men det er ikke rigtigt, at Bremerholm paa det Tidspunkt var utilstrækkeligt for Flaaden; thi det havde faa Aar iforvejen faaet sit Omraade forøget saameget ved Indlemmelsen af Arealet mellem Reberbanen og Charlottenborg, at det samlede Areal vilde være fuldt ud tilstrækkeligt til Værft for hele den danske og norske Sømagt.

Hvis H. G. GARDE med „Anlægget af Nyholm“ mener den Ø, som senere blev Værft, er det ikke rigtigt; mener han derimod det i Parantes anførte „Nye Werch“ er det rigtigt, nemlig det store Batteri, som fik Navnet „Nep-tunus“ og godt 60 Aar senere indgik i Nyholm som Batteriet Sixtus; men det har ikke noget at gøre med Anlægget af Værftsøen Nyholm. —

I sin Bog om „NIELS JUEL“ (Kbhvn. 1842 S. 136) angiver H. G. GARDE Aaret 1685 som det, hvor Opfyldningen af Nyholm paabegyndtes; men heller ikke dette er rigtigt; thi vel fandt der paa dette Tidspunkt en Opmudring Sted af Flaadens Leje, men det opmalede Mudder anvendtes til Opfyldning ved Toldboden, hvor der, som foran anført, var opsat Ballastpæle for Opfyldning.

En Bekræftelse paa, at ingen Opfyldning ved Øen Nyholm har fundet Sted paa de ovenfor omtalte Tidspunkter, findes deri, at alle autentiske Kort før 1690 ikke viser nogen Ø østenfor Flaadens Leje (se bl. a. Kortene i T. f. S. 1916 S. 88), medens alle Kort efter dette Tidspunkt viser en Ø paa det nævnte Sted.

Opfyldningen af Øen Nyholm paabegyndtes først 10 Aar efter Etableringen af Flaadens Leje, og *Aarsagen til den første Opfyldning, saavel som til næsten hele den fortsatte Udvidelse lige til 1840, var en bekvem Anbringelse af det fra Havnen og Kanalerne opmalede Mudder, hvilke Opfyldninger Marinen udnyttede paa bedste Maade til dens Tarv, saaledes som det vil fremgaa af det følgende.*

I Midten af 1680erne havde man efter Udpumpning af Vandet foretaget en fuldstændig Oprensning og Regulering af Holmens Kanal med Sætning af Bolværker paa begge Sider; det optagne Mudder, som man ikke havde faaet Brug for andet Sted, var blevet oplagt paa Bremerholm ligefor det nye Sø-kommissariat, hvorfra man af naturlige Grunde ønskede det fjærnet.

Den 20. Marts 1690 ansøger de Deputerede Kongen om at anvise et Sted, hvor det Mudder, der opbagges i Kanalerne skal henføres, „da Arbejdet nu er ved at gaa istaa, og Hestene spiser deres Foder uden at gøre Nytte“.

Kongen resolverer, at han vil give Generalløjtnant SCHACK og Admiral SPAN Ordre til at udsøge en Plads hertil og tilskriver d. 25. Marts s. A. de to nævnte, at han formener, at en saadan Plads bedst vil udfindes „i det nye Werch over Flaaden til Christianshavn, som ved Udfyldning kunde anvendes til anden Nytte“, og giver dem Befaling til, at de tager en Ingeniør og om behøves andre Personer til at udfærdige en Plan, som skal forelægges til Kongens Approbation. Planen blev udfærdiget og fik kgl. Approbation d. 8. April 1690 og saa ud som i hosstaaende Figur, hvoraf fremgaar, at Øen forbandt Bastionsrækken med Batteriet „Neptunus“ og strakte sig paa den vestlige Side mellem de to faste Punkter: Batteriet Neptunus og det gamle Batteri og kom saaledes til at danne den østlige Begrænsning af „Hukken“.

Om Aarsagen til, at SPAN vælger det nævnte Sted, skønt Kongens Anvisning snarere synes at gaa i Retning af Opfyldning sønden for Flaadens Leje, mellem dette og Christianshavn, faar man ikke Oplysning, man har kun Formodninger at støtte sig paa.

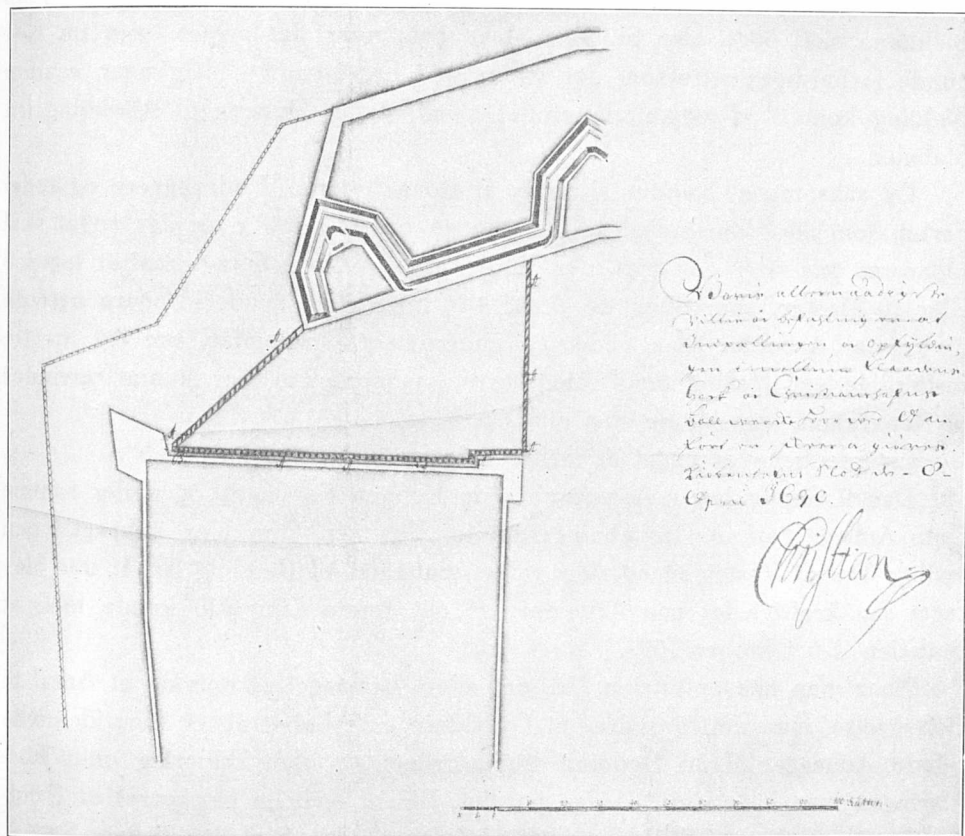
En saadan Formodning er, at de haarde Isvintre, som man havde i Midten af 1680erne (se Meddelelser om Isforholdene i danske Farvande i Aarene 1690—1860 af C. J. H. SPEERSCHNEIDER), har fremkaldt Ønsket om at have en Forbindelse over Jord til Flaadens Oplagssted, saa at man ad den Vej kunde faa Gods ud til Skibene, endnu medens Is gjorde Vejen over Havnen ufarbar, hvilket navnlig havde Betydning om Foraaret, naar Skibene skulde ekviperes.

At Samtiden har anset SPAN som Ophavsmand til Nyholms Anlæg kan fremgaa af en Bemærkning i Biskop BIRKERODS Dagbog (1658—1708), der siger, at Orlogsskibet *Prinsesse Louise* blev af *Bankestokken Spanholm* i Vandet udskudt.

Om Admiral SPAN har haft den ovenstaaende Hensigt med Øen, eller allerede paa det Tidspunkt har haft den Plan, som han senere udførte, kan ikke afgøres, men den planlagte Opfyldning blev i ethvert Tilfælde kort Tid efter anvendt i et Øjemed, der skulde faa en afgørende Indflydelse paa dens Udvikling.

For de paa Bremerholm byggede store Orlogsskibe var Forholdene for deres Afløbning ikke gunstige, idet Farvandets Bredde var saa ringe, at man ikke kunde anbringe Slagbeddinge der, hvilket bevirkede Uheldet med *Norske Løve* (se S. 148); for at stoppe Skibene under Afløbning maatte der anbringes Tømmerflaader, og dog havde man det Uheld, at da *Christianus Quintus* løb af Stabelen d. 23. Oktober 1683, gjorde den nogen Skade paa Knippelsbro; og paa Grund af Havnens Tilmudring maatte Admiralitetet i 1683, da et nyt Skib skulde løbe af Stabelen, anmode om to Muddermaskiners

Assistance for at mudre op foran Beddingen, saa at Skibet ikke skulde komme paa Grund under Afløbningen. H. D. LIND skriver (T. f. S. 1917 S. 379—80): „Det er med et lettende Suk, at Kongen i sine Dagbøger noterer, naar



Rigsarkivet.

Paategning: Voris allernaadigste Villie og Befaling er, at Indpællingen og Opfyldningen imellem Flaadens Hock og Christianshafns Bollwærk, hvorved A anført er sker og gøres. Kiøbenhavns Slot d. 8. April 1690. CHRISTIAN.

Skibene, hvis Afløbning han med Glæde og Stolthed overværede, kom „lykkeligt af Bankestokken“.

Men ude i Hocken var der Plads nok med dybt Vand, ogsaa til at bygge Slagbedding ud i Vandet, og d. 6. September 1690 udbad Admiral SPAN sig derfor Kongens Tilladelse til at anlægge en Bedding paa den nye Holm; hans Skrivelse skal, som den første Spire til det, som senere blev det omfattende Nyholms Orlogsværft, citeres angaaende det omhandlede Punkt:

„ . . . Saa vilde jeg og allerunderdanigst fornemme, om jeg maatte lade gjøre ved den Nye Holm een Bedding udenfor Holmen, hvor Skibene skal

afløbes, paa det at Skibene i Afløbningen ikke skulde falde saa kort neder og støde Gillingen af, som ofte sker og ved Holmen med „Norske Løwen“s Afløbning skeede (1681).

Ligesaa om vi maatte gjøre een Bedding ovenpaa Holmen, hvorpaa Stabel Blokkene skal ligge, der Skibene staar paa, naar de bygges, som nu fort kunde forfærdiges, eftersom der vil en god Fundament til, thi naar saadan Bedding kom til at synke, da er det slemt at faa Skibene til Afløbning fra Stabelen.

Og saasom det hænder sig ofte, at store Pramme, Underliggere og andet Fartøj, som ikke kan kølhales, skal vindes paa Landet, naar der noget skal repareres paa eller calfatres, der hidtildags haver hver Gang maattet tages 8 eller 10 Master, som efter de dertil var brugt ikke synderlig mere nyttede til Kapital Arbejde. Saa vilde jeg underdanigst fornemme, om jeg maatte forfærdige een Helling med Tiden, hvor saadanne Fartøjer kunne opvindes til Reparation, som kunne staa altid.

Ligesaa behøves noget at forfærdiges for Tømmerets Opslæb“.

Den 9. September s. A. approberede Kongen Forslaget, og under samme Dato Anlægget af et Opslæbningssted for Tømmer, som blev anbragt i den sydlige Del af Vestsiden og siden blev omdannet til Bedding Nr. 4; der blev taget saa kraftigt fat paa Arbejdet, at det første Linieskib kunde løbe af Stabelen d. 6. Oktober 1692.

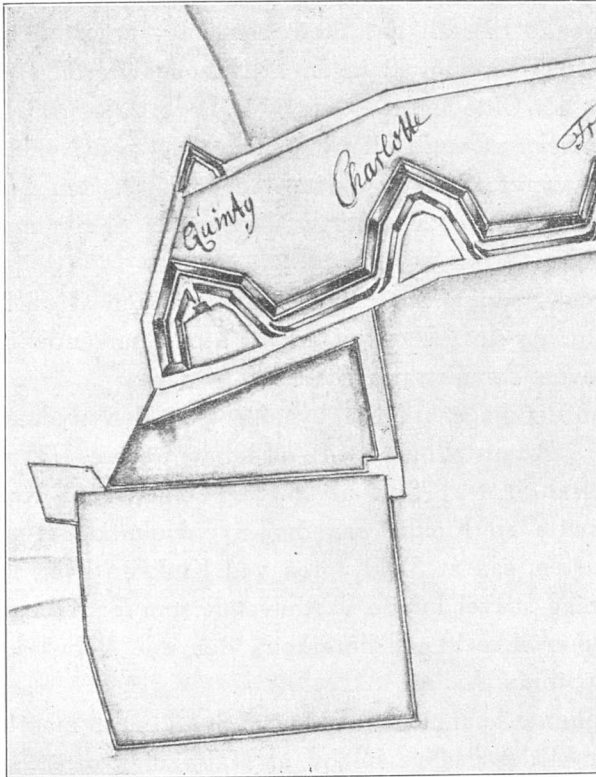
Naar man henser til den Tid, det ellers har taget at opfylde et Areal til Bebyggelse, maa det forundre, at Opfyldningen i Løbet af et Aarstid kunde tillade Anlægget af en Bedding, som fordrer et solidt Underlag, men Forklaringen maa ligge deri, at den nordlige Del af Nyholm har været en Sandbanke, der i ethvert Tilfælde var tør ved Lavvande. Saaledes skriver STERN, at Bastionsrækken førtes „ud over Sandbankerne paa Refshalegrunden“, og de eksisterende ældste Kort med Dybdeangivelser viser, at Dybderne omkring Nyholms Nordende var aftagende henimod dette Punkt. Men under den tørre Overflade har Sandet været fugtigt, og fugtigt Sand er som bekendt et solidt Grundlag at bygge paa (Middelgrundsfortet og Flakfortet er bygget paa Sand), og der behøves kun et tyndt Lag Jord ovenpaa for at forhindre Sandflugt.

Kort efter, at Bestemmelsen om Beddingens Anlæg var taget, blev det approberet at opmudre en Kanal mellem den nye Opfyldning og Bastionsrækken, saaledes at Skibbyggeriet kom til at ligge paa en Ø, som det ses paa hosstaaende Billede; Bolværkerne blev sat i Aarene 1691—92.

Den først anlagte Bedding blev opført paa det højeste Punkt af Holmen

og er altsaa bygget paa naturlig Grund, hvorimod hele den øvrige Del af Øen er opfyldt Grund.

Beddingen fik Betegnelsen Nr. 1, og det første Skib, som blev bygget paa den, var Linieskibet *Dannebrog*, som sprang i Luften med IVER HUITFELDT



Udsnit af Kort over København 1692.

(Tilhører det kgl. Bibliotek).

under Slaget i Køge Bugt d. 4. Oktober 1710. Som foran omtalt havde denne Bedding fra Begyndelsen Slagbedding.

Den 19. December 1691 anmodede SPAN om at faa den Jord, som laa i Nyboder, til Hjælp for at fylde paa den nye Holm, saa vilde der være Sandsynlighed for at kunne faa den anden Bedding færdig den tilkommende Sommer, saaledes at der kunde bygges to Skibe samtidigt, og med Tiden vilde ogsaa en tredie kunne blive anlagt, hvorpaa der blev givet kgl. Approb. d. 22. December s. A.

Den 25. Maj 1692 beordrede Kollegiet at føre den Jord, som opgravedes i Nyboder, ud til Toldboden for derfra at føre den i Pramme ud til Opfyldning

af den nye Holm, i hvilken Anledning der blev anbragt en lille Bro ved Toldboden, hvor Pramme og Fartøjer kunde lægge til (kgl. Resol. af 15. April 1692).

Den 9. Juni 1694 befalede Kongen Københavns Magistrat, at alle i Staden, som var under Stadens Jurisdiktion og ejede Heste og Arbejdsvogne, skulde møde paa det Sted og til den Tid, som Admiral SPAN bestemte, og hver Arbejdsvogn føre 20 Læs til det Sted, som blev anvist dem af Admiralen. Omkring Aaret 1695 har Opfyldningen af Nyholms nordligste Del været tilendebragt. Den 15. Oktober 1696 ses (Eft. IV S. 279) to Orlogsskibe *Prins Carl* og *Prins Vilhelm* at være afløbet samme Dag paa Nyholm, saa Bedding Nr. 2 maa have været færdig omkring Aaret 1695; den havde ikke Slagbedding fra Begyndelsen og var derfor ikke egnet til Bygning af de største Linieskibe.

Samtidigt med Bedding Nr. 2 anlagdes ved Siden af en mindre Bedding, Nr. 3, til Fregatter og smaa Fartøjer for at kunne anvende det fra de store Skibe tiloversblevne Tømmer paa Stedet.

Anlægget af Beddinger til Skibbygning paa den nydannede Ø maatte naturligt medføre Foranstaltninger til Arbejdets bedste Udførelse. Saaledes anmodede Admiral SPAN i Skr. af 25. September 1691 Kongen om Tildelse til at opsætte en Klokke paa den nye Holm og at anbringe et Urværk i Hovedvagten, saa at Skildvagten ved Klokken hver Time kunde slaa Slag til Efterretning saavel for de vagthavende som for Arbejdsfolkene, eftersom Byens Klokker ikke kunde høres paa den nye Holm. — Approberet af Kongen d. 26. Septbr. s. A.

Den 1. Oktober s. A. anmodede Admiral SPAN om at maatte opføre et lille Hus af Brædder til det daglige Behov af Materialier og et andet lille Rum til en Smedie, hvor 3 à 4 Mand kunde forarbejde det nødvendige Smedearbejde til Skibbyggeriet og til Muddermaskinernes Reparation, saa at det ikke behøvedes at bringes til Bremerholm, hvorved der vilde spares Tid, og Arbejdet vilde fremmes. — Bevilget af Kongen.

Den 19. December s. A. indsender SPAN en ny Memorial om Opførelse af disse Materialhuse, og under 22. December befaler Kongen, at Stadens Bygmester GROHS skal udfærdige Tegninger og Overslag til eet Hus paa 20, eet paa 30 og eet paa 40 Fag, som derefter skal tilstilles Kongen til Approbation. Efter eksisterende Kort at dømme er disse Huse blevet opført i 1692.

For at lette Nyboder-Mandskabets Adgang til Nyholm, hvilken var ret ubekvem, „formedelst Folket nu altid maa gaa i Ler og Vand fast midt paa Benene, hvorudover Helbredet svækkes og Klæderne fordærves“, bevilgede

Kongen under 2. Juli 1695 800 Rdl. til at lave en Kørevej og Fodsti fra Nyboder til Toldboden. —

Krudttaarne. Efter at Bastionsrækken fra Christianshavn til Nyholm var blevet færdig, forlagdes Krigsmagtens Krudt til to Taarne, der opførtes i 1688 og 1690 i *Wilhelms* og *Carls* Bastion. Til at begynde med var Taarnene fælles for de to Etater; men i Aaret 1719 blev de bestemt til udelukkende Brug for Søetaten. —

Admiral SPAN døde d. 27. December 1694 og NIELS JUEL d. 8. April 1697; paa dette Tidspunkt var Flaadens nye Oplagssted, *Hocken*, fuldstændig bragt i den Orden og Stand, som det bevarede i c. 60 Aar, med Skibene oplagt i 4 Rækker bag hinanden, og Skibene forsvarede mod Angreb fra det dybe Vand mod Øst ved den lange Bastionsrække fra Christianshavn til Batteriet Neptunus. Øen Nyholm havde faaet den Form og Udstrækning, som den bevarede i 100 Aar; paa Øen fandtes kun to Beddinger til Bygning af store Skibe med de allernødvendigste Indretninger hertil i Skure, et Materialhus og en lille Smedie, men et Skibbygningsværft i udvidet Betydning fandtes her ikke; Marinens Hovedværft laa stadigt paa Bremerholm.

NYHOLM 1697—1735

UNDER ADMIRALERNE v. STØCKEN, JUDICHÆR OG BILLE.

Flaadens Leje undergik kun meget faa Forandringer i dette Tidsrum, hvoraf den mest betydende var Grundsætningen af Orlogsskibet *Elephanten* i det nordøstlige Hjørne af Lejet, foranlediget som følger:

Paa den d. 11. Februar 1726 nedsatte Marinekommissions Indstilling blev det ved kgl. Resol. af 30. December 1726 fastsat, at der skulde anlægges 3 Kølhalingssteder paa Nyholm, hvoraf det ene skulde etableres paa Orlogsskibet *Elephanten*.

Der var imidlertid stærke Divergenser mellem Admiralitetet og Generalkommissariatet, dels om Hensigtsmæssigheden af at anvende et Skib til Kølhalingsplads, dels om Stedet for dets Anbringelse. Først i 1728 blev det bestemt, at *Elephanten* skulde anbringes imod Hovedvagten, langs med Broen, 10 à 12 Fod derfra, paa 15 à 16 Fod Vand, for der at kunne kølhale de største Skibe, men ogsaa for at sætte de to andre Kølhalingspladser til 50- à 60-Kanonskibe mellem Hovedvagten og Beddingen i Sikkerhed for Strøm og Skvalp. Desuden skulde der anbringes en stor Kran paa den vestre Ende af *Elephanten* paa den søndre Side for at bruges i Stedet for Kranskibet, Orlogsskibet *Printz Friderich*, der nu var saa godt som ubrugeligt.

Dette blev udført. Kranen, som ses paa Kortet fra c. 1735, var af Træ og Toppens Højde over Vandet 118 Fod; den blev nedbrudt paa Grund af Brøstfældighed i Slutningen af Aaret 1749, efter at Kranen paa Nyholm var taget i Brug.

Da Nyt-Løb blev gravet i 1734, anvendtes Mudderet til Dannelsen af en Ø om og i Forlængelse af *Elephanten*, og som fik samme Navn. —

I Aaret 1734 blev der aabnet en ny Adgang fra Hukken gennem den nordlige Bro til Inderreden. Ved Flaadens Udlægning havde man nemlig haft den Vanskelighed, at de Skibe, som stak over 17¹/₂ Fod, med daglig Vande ikke kunde komme over Grunden *Pladen*, der laa tværs over Løbet noget nordenfor Toldboden, hvorfor de svære, kølbrudte Skibe maatte udlægges næsten tomme og værgeløse udenfor Grunden ved Kastellet og ekviperes der, saaledes at det vilde være meget svært at udruste en Flaade i Hast, om Forholdene skulde fordre det. Ved Opmaaling havde man udfundet, at der kunde tilvejebringes et Løb gennem den nordlige Bro med 20—22 Fod, saaledes at Skibene kunde ekviperes fuldstændigt i Hukken og varpe direkte ud derfra. Et Forslag om et saadant Løbs Dannelse blev approberet ved kgl. Resol. af 23. Juli 1734 med Ordre til øjeblikkelig Udførelse. —

Hvad det nye Oplagssted for Flaaden angaar, havde man vundet de Fordele, at Havnen var blevet aflastet for Orlogsskibene til Fordel for Handelsskibene, og Orlogsskibene laa nu for sig selv og var derfor lettere at bevogte; men der var ikke destomindre flere Ulemper forbundet med Skibenes Oplægning i Hukken.

En af disse maatte man vide paa Forhaand, nemlig den store Afstand fra Forsyningsstedet, Bremerholm, hvilket med Datidens Befordringsmidler i høj Grad maatte vanskeliggøre og forsinke Ekviperingen under ugunstige Vejr- og Strømforhold, særlig om Foraaret med Is i Farvandet.

Men der opstod snart en anden Ulempe, som man ikke havde forudset, nemlig Oplagshavnens Tilmudring paa Grund af den store Ophobning af Skibe paa det ret indskrænkede Rum, saa at Skibene endog i tom Tilstand stod fast og til Tider kun med meget Besvær kunde bringes flot; man forsøgte Opmudring, men den kunde ikke følge Trit med Tilmudringen.

Dertil kom Ulemperne ved selve Oplægningsmaaden, saasom:

at Skibene laa iveren for hinanden, naar de skulde ud eller ind paa Plads; rev et Skib sig løs, var der stor Sandsynlighed for, at det tog flere med sig; at Adgang til Skibene kun kunde ske med Fartøj, hvilket i høj Grad besværliggjorde det daglige Tilsyn med dem;

at i den tæt sammenpakkede Oplægning var der meget stor Fare for Ilds Forplantning fra det ene Skib til det andet, og endelig at Situationen under Isgang var ugunstig, da den Flade, som den oplagte Flaade frembød, var stor.

Men Flaaden var nu engang kommet derud og blev dér under de mindre gunstige Forhold, til to dygtige Mænd med eet Slag løste de fleste af Vanskelighederne. —

Nyholm. Opfyldningen af Øen *Nyholm* til den Størrelse, som den ifølge den oprindelige Plan skulde have, fortsattes i Begyndelsen af dette Tidsrum; endnu i 1704 blev der ført Jord ud paa Nyholm for at gøre den brugelig, saa hele Øen kan næppe have været egnet til Bebyggelse, før den store nordiske Krig udbrød i 1709, under hvilken den videre Udvikling af Øen blev afbrudt.

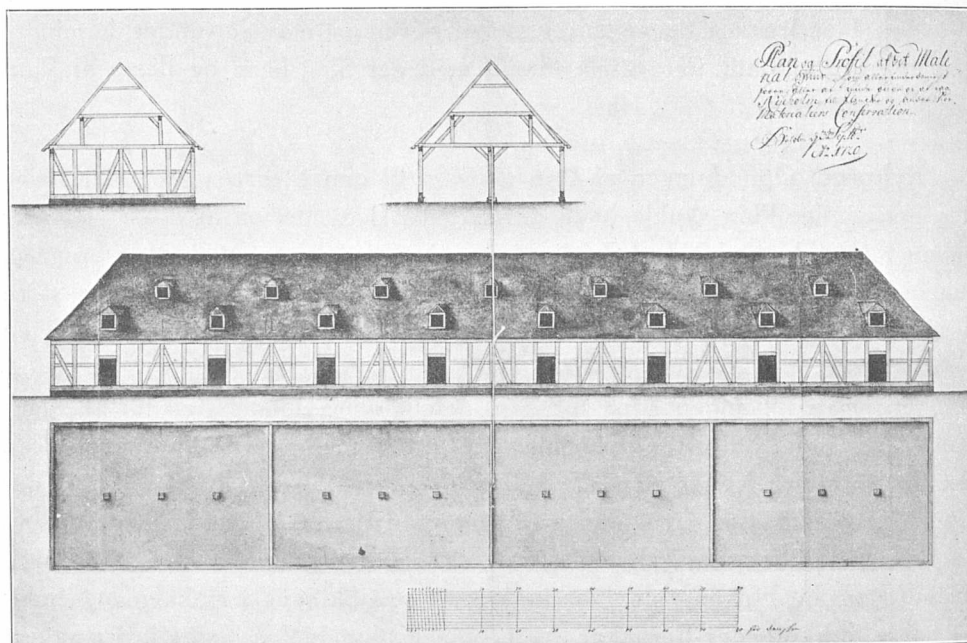
Men man fik anden Brug for den, nemlig som Opholdssted for Flaadens Mandskab under Skibenes Oplægning om Vinteren, for under Pesten at holde det afsondret fra København. Ved kgl. Resol. af 21. November 1711 blev der i Anledning af Pesten givet Ordre til at opføre Barakker paa Nyholm dels til de Haandværkere, som behøvedes ved Arbejdet paa Holmen, dels til de Syge iblandt dem og Folkene, der var indlogeret paa Skibene i Hukken, og endelig nogle Marketender-Barakker, hvor Folkene kunde faa godt Øl, Brændevin og Tobak, uden at de havde Samkvem med Byen.

Bygninger.

Materialschure. Efter Krigens Slutning var det Hensigten at indrette et fuldstændigt Skibbyggeri paa Nyholm; men man savnede Midlerne dertil og maatte nøjes med at opføre de allernødvendigste Bygninger. I Henhold til kgl. Resol. af 3. Januar 1721 blev saaledes den første Bindingsværks Bygning opført paa Nyholm, et Materialhus til Opbevaring af Tømmer, hvilket gav Søetatens daværende Konsulent i Byggesager, Justitsraad, Generalbygmester ERNST, som havde faaet Tegningen tilsendt til Godkendelse, Anledning til følgende Udtalelse:

— — — „dog skulde (jeg) formene, som dette Materialskur skal staa paa Nyholm, og samme skal til Skibsbyggeri indrettes, det var bedst at formere hele Holmens Plan, inndele den som den skulde være, hver Bygning paa sit Sted, paa det at man ikke skulde foraarsages at bygge op og bryde

ned og bringe Hs. Kgl. Majestæt i unødige Depencer“. Søetatens Generalkommissariat indrømmede det ønskelige i, at „den hele Holmens Plan blev formered, men som det ej saasart kan lade sig gøre“, sandsynligvis af økonomiske Grunde, var der al Udsigt til, at Nyholm vilde blive ligesaa planløst



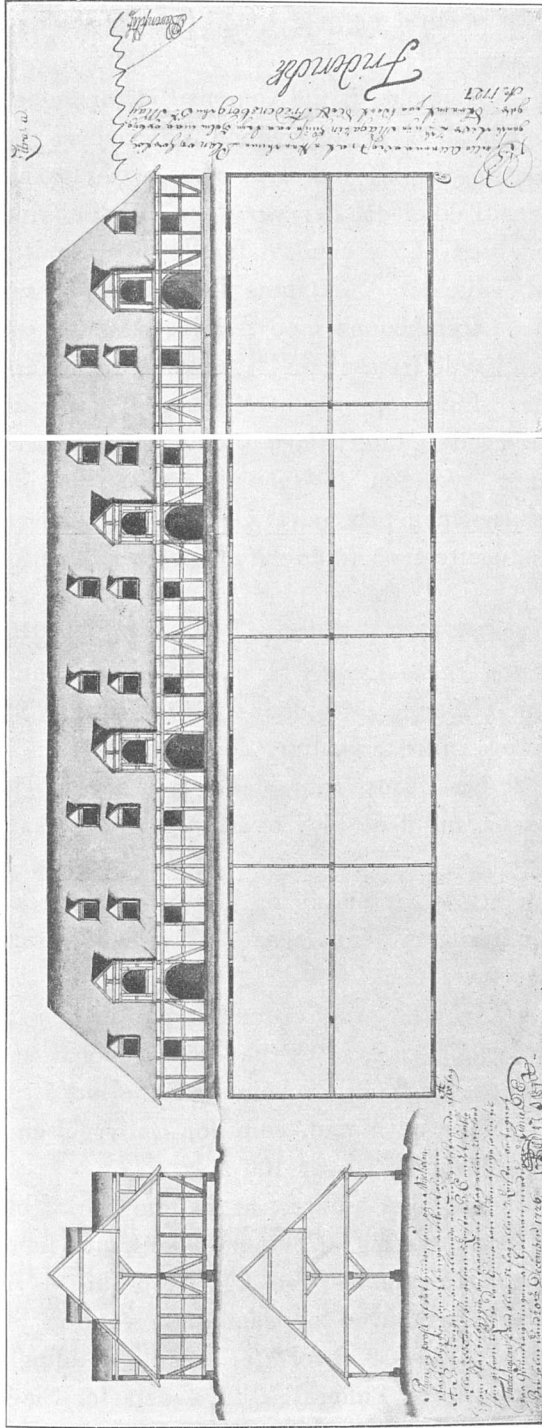
Paaskrift: Plan og Profil af det Materialhus som allerunderdanigst forestilles at kunde blive opsat paa Nyholm til Planker og andre Skibsmaterialiers Konsevation. Bremerholm d. 3. Sept. 1720. — Rigsarkivet.

bebygget som Bremerholm. — Materialhuset blev nedrevet i 1741 for at give Plads til Spanteloftet.

Hosstaaende Plan af Huset blev noget ændret, idet det blev gjort 2 Fag bredere og 1 Fag længere for bedre at kunne rumme og vende de store Planker.

Ved kgl. Resol. 28. December 1722, blev der givet Approbation paa Opførelse af et Materialskur af samme Slags, som det ovenfor nævnte; Resolutionen sluttede med at udtale, at Huset maa „opføres paa saadan et Sted, hvor det baade kan være til Nytte saavel som til Regularitet og Ornament for Pladsen“. Huset var paa 60 Fag (255 Fod), af Bindingsværk bygget paa Pæle og havde rødt Teglstenstag.

Saavel dette, som det Aaret iforvejen opførte Materialskur, var bygget af Mur- og Bindingsværk paa Pæle. Ved kgl. Resol. af 6. Januar 1727 approberede Kongen, at Plankerne skulde tages ud af de dertil byggede Huse og lægges



Paaskrift: Plan og Profil af det Huus paa Nyeholm, som tilbygges for at bierge Ankertøngene. A—B er Lengden som allerede er færdig, bestaaende af 60 Fag eller 255 foed, som giver 5 Qviste. B—C er det Støkke som skal tilbygges, bestaaende af 48 Fag eller 204 foed, som giver 4 Qviste. Det Hus for Enden af Nyeholm til Tackelagien kand blive 84 Fag eller 7 Qviste, betegnet paa Grundtegningen af Holmen med dend Linie D—E.

Erholm dend 20. Decembr. 1726. O. JUDICKER.

Rigsarkivet

i Stabler med de daarligste nederst og øverst, og i Husene skulde i Stedet for nedlægges Bjælker og Knæer.

Takkelagehusene. I Henhold til et Kommissionsforslag approberede Kongen under 12. November 1726, at det sydlige Materialhus paa Nyholm i Forbindelse med en Tilbygning skulde indrettes og et nyt Magasinhus opføres til Opbevaring af Flaadens Takkelage, der var flere Tønder Guld værd, for at sikre den mod Fordærv ved at være udsat for Vejrligets Indflydelse, ligesom forhen havde været Tilfældet. Søetatens Generalkommissariat skulde nærmere overveje Sagen og fremkomme med Forslag desangaaende.

Efter at Kommissionen havde fremsat sin Betænkning, resolverede Kongen under 5. Maj 1727, at der skulde opføres et Materialhus i umiddelbar Forlængelse af det i 1722 byggede Materialhus, og desuden et Hus til Opbevaring af Takkelagen langs Sydsiden af Nyholm; begge Husene skulde opføres som Bindingsværkshuse, men paa muret Grund, og de skulde „opbygges af det Egetømmer, som er slettest og Middelvrug, og som ikke kan benyttes paa bedre Maade“.

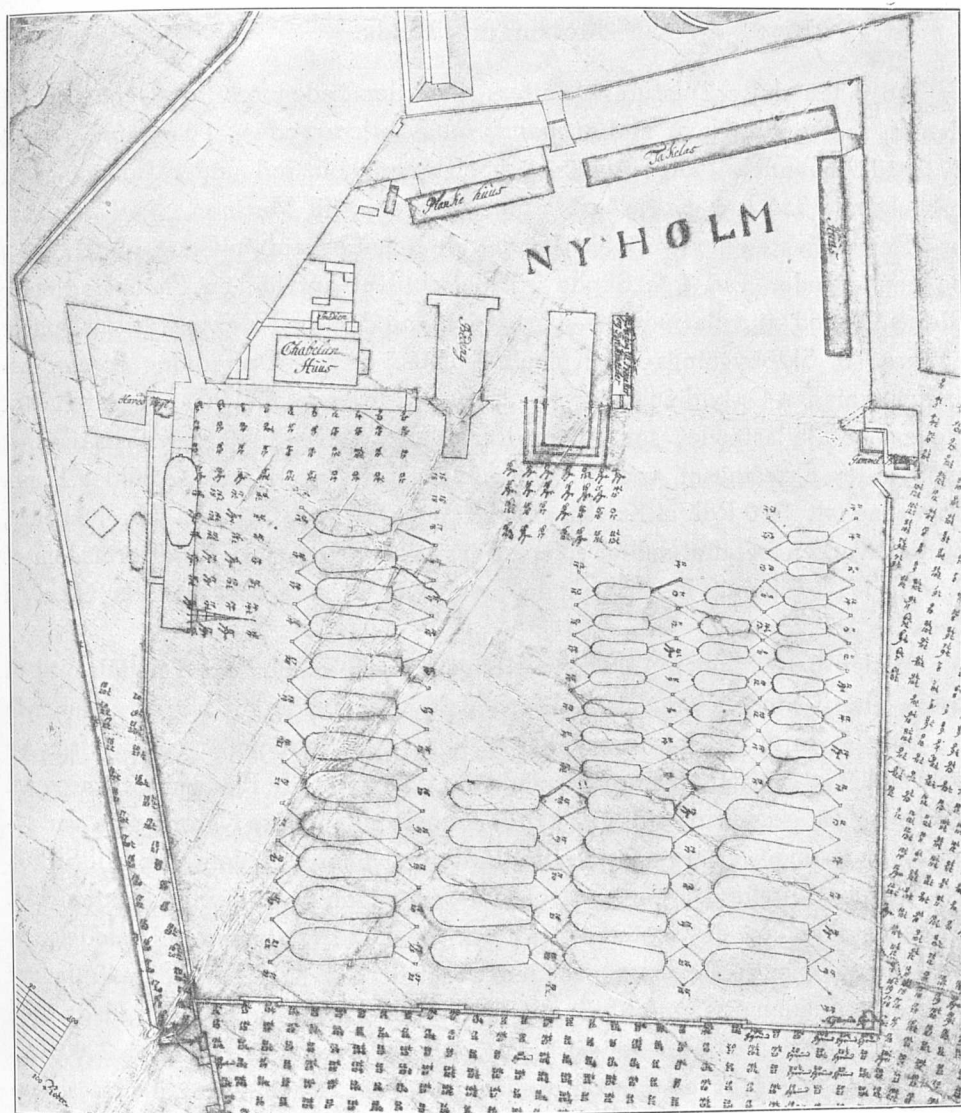
Husene var færdigbygget i 1729 (kgl. Resol. 9. Jan. 1731) og benævnedes fra den Tid *østre* og *vestre Takkelagehus*. I *østre Takkelagehus* anbragtes Ankertove og Varp, og Takkelagen i *vestre*, hvis øverste Loft i 1738 indrettedes til Flaadens Inventarium og andre Smaating, der ikke hørte til Takkelagen.

Paa Grund af Mangel paa Plads anbragtes i den første Tid Skibenes Rapperter i Takkelagehusene, indtil de blev overflyttet til det paa Motzmanns Plads i 1730 opførte Hus.

Begge disse Takkelagehuse staar endnu og har bevaret deres ydre Form, men indvendig har de naturligvis gennemgaaet adskillige Forandringer alt efter den Brug, der er gjort af dem.

Plan med Spanteloft. I 1720'erne er endelig opført en „Plan“ med „Spanteloft“, men andre Bygninger fandtes ikke paa Nyholm, saaledes som det vil fremgaa af vedføjede Kort, da Nyholm traadte ind i tredie Afsnit af dens Udvikling, der lededes af Mænd, som for Bebyggelsen af Nyholm kunde lægge en Plan, der blev fulgt i over 100 Aar.

Bedding Nr. 2. — Endelig skal anføres, at Bedding Nr. 2 blev forsynet med Slagbedding, da det havde vist sig, at Skibene ikke kunde løbe af Stablen uden Fare for at blive kølsprængte. — Ved kgl. Resol. af 14. August 1730 blev det tilladt at reparere Beddingen og samtidig give den Slagbedding; Arbejdet udførtes i Aarene 1734—38, hvorefter denne Bedding ogsaa blev anvendt til Bygning af de større Linieskibe. Da den for Slagbeddingens Bygning nødvendige Dæmning udenom skulde opbrydes, lod man de to paa



Kort fra c. 1735. — Søværnets Bygningsvæsen.

Siderne af Slagbeddingen værende Arme blive staaende, hvoraf den nordligste senere blev brugt som Bradbænk.

Paa hosstaaende Plan af Nyholm ses Dæmningen udenom Bedding Nr. 2, hvilket er et af Momenterne til at bedømme Tidspunktet for Kortets Tilblivelse.

Motzmanns Plads.

Forinden dette Tidsrum afsluttes, skal der redegøres for Dannelsen af den Ø, som under Navn af *Motzmanns Plads* erhvervedes af Søetaten i Aaret 1723 til Anvendelse for Søtøjhuset; men først kom ind under Holmen i det paafølgende Tidsrum ved Søartilleriets Overgang til Marinen.

Den 7. September 1695 fik daværende Ingeniørkaptajn GEORG MOTZMANN og hans Broder ved kgl. Skøde Tilladelse til at opfylde en Plads nordenfor Bjørns Ø mod at ville indpæle den og forsyne den med Bolværker, Bygninger og Kran til Skibbygnings- og Kølhalingsplads. Denne Opfyldning er en Fortsættelse af den Opfyldning, der havde fundet Sted ved Udkastning af Ballast mellem to Ballastpæle, som ifølge Resol. af 2. Marts 1686 var fastsat til at ligge udfor Kvæsthuset ved St. Annæ Plads. Til at udføre Arbejdet laante Brødrene ialt 2300 Rdl. af Krigshospitalet; men da Foretagendet ikke lykkedes, og de hverken betalte Renter eller Afdrag, blev Øen ved Højesteretsdom af 3. Juli 1714 tilkendt Krigshospitalet som Afdrag paa MOTZMANNS Gæld til dette.

Under 6. November 1713 gav Kongen nogle Købmænd Tilladelse til at bruge Øen i Stedet for Saltholm som Karantæneplads for Varer kommende fra Lübeck, fordi det var vanskeligt at komme til Saltholm, naar det frøs, og bekosteligt at indrette Karantæneplads der. Dog skulde Pladsen forsynes med tilbørlig Vagt, saa at ingen Varer kunde komme i Land, før Karantænen var udholdt for at undgaa Faren for Smitte (Pesten) (Kbhvns. Diplom. Bd. VIII S. 303).

Hospitalsdirektøren søgte derpaa at sælge Øen ved offentlig Auktion; det lykkedes ikke, og da Søetaten imidlertid ønskede at komme i Besiddelse af den for at oplægge Kanoner paa den, reskriberede Kongen under 18. Januar 1723 Generalkommissariatet, at det skulde overtage Motzmanns Plads med dets Vaaninger og alt Tilbehør og betale til Krigshospitalets Direktion 2000 Rdl., der skulde tages af de for dette Aar bevilgede 90000 Rdl. til Materialanskaffelser.

Den 30. Dec. 1726 bestemtes, at Flaadens Kanoner skulde henlægges paa Pladsen, men det viste sig, at Grunden ikke var fast nok, hvorfor det foreløbigt maatte opgives.

Indtil 1727 beboedes Øen af en Tømmermand Svendsen, som med den paa Øen staaende Kran vilde bruge den til Kølhalingsplads; men paa Grund af Øens og Kranens slette Tilstand kunde han ikke udnytte den paa rette Maade, saa at han ikke var i Stand til at betale sin Leje, og hans Kautionister maatte i 1730 søge Kongen om Fritagelse for deres Forpligtelser, hvilket blev

tilstaaet dem for Halvdelen af Summens Vedkommende i 1730 og Resten i 1733.

Efter Forslag af Generalmajor MUSCHARDT — Søartilleriet sorterede endnu dengang under Landartilleriet — blev der under 30. Juni 1730 givet kgl. Approbation paa Opførelse af et Hus paa Motzmanns Plads, for at Skibenes Rapperter ikke skulde være udsat for Vejrligets Indflydelse; i de senere Aar havde de staaet i Materialhusene paa Nyholm; men da disse nu skulde bruges til Skibenes Takkelage, var der ikke Plads i dem til Rapperterne. Foruden Rapperthuset skulde der bygges et Vagthus og 4 Slæbesteder (kgl. Resol. ^{20/2} 1734).

I 1732 var Huset færdigt og bestod af et 3-fløjet Bindingsværkshus, 28 Fod bredt og 1082 Fod langt ialt; desuden var der opsat en Mur foran Huset for at aflukke Pladsen, og bag Huset var der sat et Plankeværk tværs over Øen for at skærme Huset mod Storme.

NYHOLM 1735—1756.

UNDER GREVE DANNEKJOLD SAMSØE OG ADMIRAL SUHM.

Under *Gammelholm* er skematisk anført, hvad der under de to ovennævnte Mænds Styrelse blev udført for *Holmen* i sin Helhed; her skal nærmere udformes, hvad der af dem blev udført for *Nyholms* Vedkommende.

Nyholms Genopbygning. Som *Gammelholm* var *Nyholm* i en sørgelig Forfatning efter den mangeaarige Krig, hvorom Admiral SUHM gav en Skildring i sin Rapport af Januar 1738 om Holmens Tilstand ved hans Tiltræden som Holmens Chef.

Her var det navnlig Broerne og Duc d'Alberne i Lejet, som var kommet i en yderst forfalden Tilstand; om Batteriet *Neptunus* og den derværende Hovedvagt skriver han: „1735. Batteriet er rent borte og Hovedvagten i meget slet Tilstand“; og om Hockens Tilstand skrives: „1735. Den er ganske fyldt med Mudder og Urenlighed, ej heller saa dyb som den burde være. — 1738. Dette at hjælpe paa arbejdes saa meget som muligt, og forhaabes ej alene at hjælpe Hocken, men endog Udløbene og *Pladen* med de nye Muddermaskiner eller Cava fangos, hvis Effekt paa haard Grund Erfaringen har vist, og ved Mudder nu kan ses her i Hocken, hvor de arbejder.“

Den forfaldne Tilstand, som navnlig Duc d'Alberne og Batteriet *Neptunus* var i, har sikkert i ikke ringe Grad bidraget til, at den store Omdannelse, som fandt Sted af Flaadens Leje og den nordlige Del af Nyholm, er blevet iværksat, da man ligesaa godt kunde lave nyt som reparere paa det gamle.

Søartilleriets Overflytning fra Tøjhuset til Motzmanns Plads. I de første Aar af sin Virksomhed var DANNEKJOLD hovedsagelig optaget af Dokkens Opførelse paa Christianshavn, saa at han ikke havde megen Tid til at beskæftige sig med Nyholm; i Aaret 1738 gjorde han dog det første Skridt til sine Planers Udførelse, der gik ud paa at faa Søartilleriet adskilt fra Landartilleriet, idet han fik udvirket, at Kongen under 31. Januar 1738 udstedte følgende Reskript:

„Saasom Vi allernaadigst ville, at alle de Ting, der henhører til Vor Flaade, skulde bringes i den fuldkomneste Stand, Orden og Stil muligst være kan, hvoraf Artilleriet er en af de essentielle Poster, saa er det Vor allernaadigste Villie, at Admiral SCHINDEL, Schoutbynacht SUHM, Oberst REITZENSTEIN og Oberstløjtnant THYE samles i en Kommission paa Holmen, udi hvilken I have at eksaminere og give Eders Relation og Betænkning om alle de Poster, Søartilleriet saavel som de tvende Sø-Artilleri Kompagnier vedkommende, som Eder af Os elskelige Greve DANNEKJOLD bliver forelagt.“

Under 13. August 1738 blev der efter Kommissionens Indstilling og med Admiralitetets Billigelse givet kgl. Approbation paa, at alt Artilleriet — Haandvaabnene undtaget som skulde forblive i de dertil indrettede Appartements paa Tøjhuset — skulde fra dette flyttes ud paa Motzmanns Plads, da Transporten fra Tøjhuset gennem Christianshavns Broen til Skibene i Orlogshavnen dels kunde være ret besværlig, saaledes som det havde vist sig under Krigen (den store nordiske), naar Strømmen var imod, dels foraarsagede Bekostning af Folk og Fartøjer, som kunde spares, naar Kanonerne var nærmere ved Flaaden, ja endog gøre Ophold i Ekviperingen, „hvilket naar en pressante Armateur indfaldt kunde være af Suite“ (Følger).

Ved kgl. Ordre af 30. Januar og 27. Februar 1739 ophævedes endelig al Forbindelse mellem Land- og Søartilleriet; Chefen for Artilleriet afgav Kommandoen over Søartillerikompagnierne og Søjhuset; med det sidste fulgte Søjmesteren, Oberstløjtnant M. THYE, og den ene Undertøjmester; først i 1765 blev en Søofficer Tøjmester; de tre Artillerikompagnier fordeltes til Divisionerne, og Søjmesteren underlagdes Holmens Chef.

Da Pladsen paa Øen viste sig at være for lille, blev den i Henh. til kgl. Resol. af 10. April 1739 forlænget med 70' paa Nordsiden; Aaret efter blev Pladsen indpælet mod Syd af Tømmerhandler BJØRN i Henh. til kgl. Resol. af 29. April 1740, og efter at Østsiden ligeledes var blevet reguleret, havde Øen faaet den Form, som den siden har bevaret.

Men trods denne Udvidelse af Øen kom Kommissionen snart til den Overbevisning, at Motzmanns Plads ikke var tilstrækkelig stor til at rumme

Flaadens Kanoner og Kugler, og efter dens Indstilling blev der d. 9. September 1739 givet kgl. Approbation paa, at der bag Motzmanns Plads maatte laves en ny Ø af lige Længde som denne og 220' bred med en Kanal af 120' Bredde samt en fast Kommunikationsbro mellem de to Øer.

Den 15. Marts 1743 befalede Kongen, „at den saakaldte Motzmanns Plads og den derved liggende Øe, hvor Arsenalet er bygget, saavel som de herefter anlæggende Øer, efterdags skal kaldes *Christiansholmene*.“ I daglig Tale blev det imidlertid snart Brug at kalde den ene Christiansholm og den anden *Arsenaløen*, og disse Benævnelser vil blive brugt i det følgende.

Danneskjolds Dessein. Saasnart DANNEKJOLD i Aaret 1739 var færdig med Dokken paa Christianshavn, tog han for Alvor fat paa Omdannelsen af Nyholm, og Aaret efter har han sin Plan færdig og faar kgl. Approbation paa den d. 6. Maj 1740.

Denne Plan gaar i Almindelighed under Navn af *Danneskjolds Dessein*, og der er ingen Tvivl om, at han har Æren af at have faaet den bevilget; men der er heller ingen Tvivl om, at det er SUHM, som oprindeligt har undfanget Tanken til de fleste Dele af den, thi under 9. April 1738 skriver han til Greve DANNEKJOLD:

„Efterdi de fleste Duch d'Alber i Hocken, hvor hans kgl. Majestæts Flaade er beliggende, ere gamle og forfaldne, skulde jeg formene, at man ligesaavel kunde sætte dem i en anden Linie med samme Bekostning, som paa det Sted, de nu staar, hvorfor jeg haver ladet forfærdige denne Tegning, og er mine Tanker, at naar Flaaden kom til at ligge i denne Situation, (i een Linie fra Bommens Vagt til Motzmanns Plads) var derved følgende Avantager:

- 1) at den laa langt sikrere i Tid af Belejring;
- 2) meget bedre i Tid af ulykkelig Ildsvaade;
- 3) i dybere Vand end som nu, som er Hoved-Conversationen for et Skib, at det med Baglast kan ligge dybt i Vandet;
- 4) at Skibet paa det Sted, hvor det ligger, kan ekipere og i Havnen bringes i fuldkommen sejlklar Stand;
- 5) naar man vil have et Skib ud enten tilsøs eller til Kølhaling, der da ikke skal hales bort 2 à 3 andre Skibe, som ligger ivejen og som nu maa gøres; thi paa saadan Maade kan Skibene hales hen, hvor man vil have det, uden at noget andet Skib er til Hinder; endnu er herved en important Post, som er, at Flaaden kommer til at ligge mere i Strømmen, som er en stor Conservation; jeg tror og ikke, at Broen eller Indslutningen for Flaaden paa saadan Maade vil være kostbarere, end den nu er.

- 6) Den Post med Tømmergravene er og af Nytte; thi jo mere det ligger i Strøm jo bedre; for om det ligger i dødt Vand, bliver at befrygte, at der baade vil komme Orm og Forraadnelse i Tømmeret.

Ellers følger herhos aparte et Dessein om Musmands Plads, som viser at derpaa kunne henlægges hele Flaadens Kanoner og Skarp, samt om bagved denne blev gjort en aparte Øe, at der da kunde være et Arsenal for Flaaden, ligeledes ses en stor Distrikt, som kunde blive Land og kunde lægges til Nye Holm, hvilken Distrikt til mange Ting kunde blive necessaire baade for Flaaden og Marinen i sin Tid; og bliver een af Hoved Artiklerne dette, at der vilde tænkes paa Opmaaling for efter Projektet at faa den rette Dybde.

For det øvrige er alt dette endnu ikkun mine Tanker, som jeg gerne ønsker at mange maa eksaminere og derom give deres Betænkning, siden det er Forandring af stor Vigtighed, der vel behøver at overvejes, henstillende alt saadan til Eders høje Excellence, som jeg dette mit Dessein underdanig insinuerer og forbliver med Respekt

SUHM."

9. April 1738.

Derefter forhandlede imellem de to Mænd om Forslagets nærmere Udformning; under 31. December 1738 ses SUHM at have indsendt et ændret Forslag om Batteriet Neptunus med omliggende Bradbænke, og endelig indsendte han det hele Projekt d. 22. Januar 1740, hvilket blot bestaar i et Kort med tilhørende Fortegnelse (se S. 166); derefter behandlede Sagen af Admiralitetet, som indsendte sin Forestilling til Kongen d. 2. Maj 1740, og kun bragte et Par mindre væsentlige Ændringsforslag.

Under 6. Maj s. A. approberede Kongen Admiralitetets Indstilling og sluttede med: „Og haver Vi allernaadigst befalet, at dette Værk Tid efter anden, saaledes som andet uomgængeligt og magtpaaliggende Arbejde vil tillade, foretages og fuldføres skal“.

Gennemgaar man Planen i sin Helhed ses, at den har 3 Hovedmotiver:

- 1) Overhovedet at *have en fast Plan* at bygge efter baade straks og i Fremtiden, og ikke som hidtil en Bebyggelse, der skred frem efter tilfældige Indskydelser eller enkelte Personers Villie; DANNEKJOLD skriver i en Forestilling i 1767: „at han havde fuldført en Plan, der kunde efter min Død fuldføres“.
- 2) *Hurtig Udrustning for Skibene* og
- 3) *Forholdsregler mod Ildsvaade*. Man maa erindre, at i Aaret 1728 blev $\frac{2}{5}$ af København lagt i Aske ved en under ugunstige Vindforhold op-

staaet Ildebrand, paa Baggrund af hvilken Begivenhed en Mængde Forholdsregler er tagne i de paafølgende Tider.

Den første Betingelse for at opnaa en hurtig Klargøring af Skibene var at *faa dem lagt ud paa dybt Vand*, saa at de ikke kom til at staa paa Grund under Ekviperingen, og den anden var at faa dem lagt saaledes, at *der var nem Adgang til hvert enkelt Skib*.

Ved at lægge Skibslinien i Nord og Syd var Faren for Ilds Forplantning fra det ene Skib til det andet formindsket paa Grund af de i vort Klima fremherskende vestlige og østlige Vinde.

Da Isgang i Havnen foregaar i nord-sydlig Retning, var den paavirkede Flade under den ny Oplægning meget mindre og lettere at modvirke ved Modforanstaltninger.

Med Stævnen liggende tæt op til Broen, der begrænsede Lejet, kunde Adgang til Skibene ske direkte fra denne, og derved opnaas Økonomi ved Tilsynet.

Alt Skibene tilhørende Gods og Inventar skulde oplægges saa nær Skibene som muligt for at fremme en hurtig Ekvipering.

Som ovenfor nævnt, var der alt taget Bestemmelse om Artilleriets Flytning ud til Motzmanns Plads (Christiansholm); for det øvrige Materiels Vedkommende blev der truffet følgende Bestemmelser:

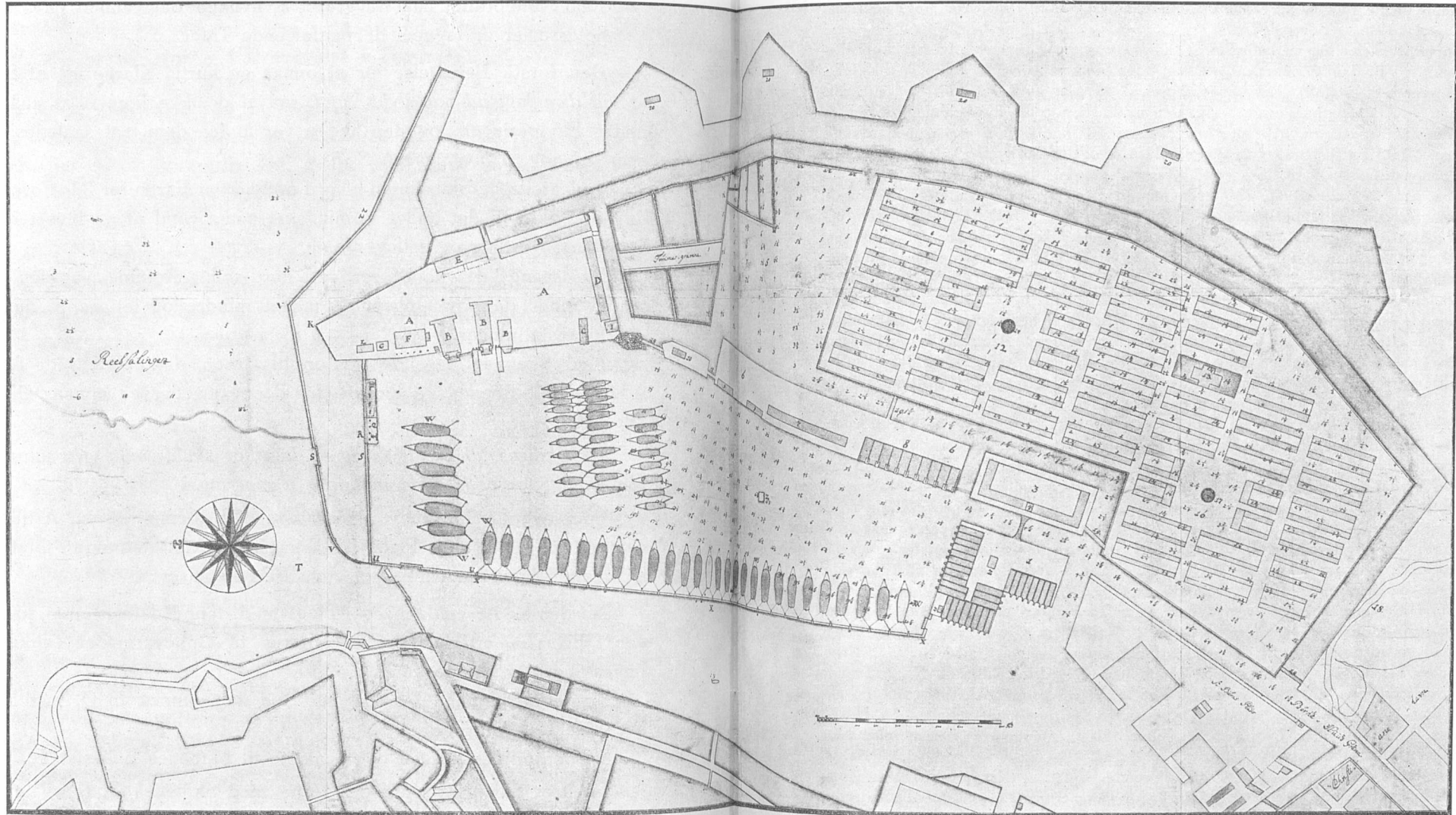
Nordenfor Arsenaløen og i Flugt med denne dannes en Ø, kaldet „Langøen“, hvorpaa et Hus skulde opføres til Opbevaring af Takkelage til de Linieskibe, der skulde komme;

nordenfor denne Ø og i Flugt med den dannes en Ø, med Adgang fra alle Sider, til Ankrene;

nordenfor denne igen en Stenkiste til Skibenes Ballaststene.

Imellem Skibenes Linie og Øerne med Skibenes Gods og Inventar indrettes en Ø med en Bygning, hvori den tiloversblevne Proviant fra Skibene kunde indleveres, eftersom det dels var for bekosteligt at bringe den den lange Vej til Proviantgaarden, dels udførligt for Is, ondt Vejrlig og haarde Strømme, naar Eskadren kom sildigt fra Søen. Her skulde opføres et Hus eller Skur, hvori det tomme Fadeværk kunde optages, efterses og opbevares, i Stedet for at blive ombord, hvor det optog Lasten og generede Ekviperingen; derved vilde man ogsaa undgaa det meget unyttige Arbejde at føre det til Værkstedet og tilbage igen.

Masteskure til Opbevaring af Masterne under Skibenes Oplægning (se nærmere herom S. 174).



Vi approbere allernaadigst denne Tegning som udi alle poster er conform med den der forhen under 6. Maj 1740 af os allerede er approberet, undtagen i den ene Post, at de Baracquer, der skal bygges for Matroserne, er forflyttet nærmere til Christianshavn, deels fordi der ikke er saa dybt og lettere kan fyldes: deels for at flytte disse Bygninger længere fra Flaaden. Hvorfore vi allernaadigst ville at alting efter denne Tegning skal udføres. Skrevet paa Vort Slot Kiøbenhavn d. 29. Januari 1745.

Christian Rex

Vi comfirmere denne Tegning som udi alle Allernaadigst Skrevet paa vor Slot Christiansborg den 18. Augusti 1746.

Friderick Rex

Paategning: Vi approbere allernaadigst denne Tegning, som udi alle Poster er conform med den der forhen under 6. Maj 1740 af os allerede er approberet, undtagen i den ene Post, at de Baracquer, der skal bygges for Matroserne, er forflyttet nærmere til Christianshavn, deels fordi der ikke er saa dybt og lettere kan fyldes: deels for at flytte disse Bygninger længere fra Flaaden. Hvorfore vi allernaadigst ville at alting efter denne Tegning skal udføres. Skrevet paa Vort Slot

den der forhen under 6. Maj 1740 af os allerede er approberet, undtagen i den ene Post, at de ikke er saa dybt og lettere kan fyldes: deels for at flytte disse Bygninger længere fra Flaaden. Christiansborg udi Vor kongelige Residentz Stad Kiøbenhavn d. 29. Januari 1745. Christian Rex.

Vi confirmere denne Tegning herved udi alt allernaadigst. Skrevet paa vor Slot Friderichsberg den 18. Augusti 1746. Friderich Rex.

A. er Nyholm, som den sig nu befinder og tildels skal være, naar den efter kgl. Approbation bliver opfyldt. B. Bankestokkene. C. En liden Bankestok. D. Takkelage-Husene. E. Plankehuset (senere Spanteloft). F. Spantehuset. G. Den ny Smedie. H. Den gamle sunkne Elephant. J. Chalouppeskuret. K. Den ny Bastion. L. En grundmuret Hovedvagt. (M.) Et lidet Krudttaarn, hvor der kan rummes 50 Skud i Karduser til hver Stykke. (N.) Flagstokken. (O.) En Distance, som skal opfyldes, hvor der kan være Plads til at kølhale 2 Orlogsskibe paa een Gang. (P.) Stedet til Kranen, hvorved Masterne ind- og udtages af de største Skibe, naar den nuværende er bleven ubrugbar. Q. Den nuværende Bradbænk, hvor Kranen nu staa, hvoraf ikkun skulde forblive den brede R. S. Det ny Udløb, som behøver først at opmales i Bredden 200 Fod og i Dybden 24 Fod, som har sit Indløb i det andet, som er opmalet 1739 og er af samme Brede, nu opmalet til 22 Fods Dybde, behøver endnu at fordybes 2 Fod og er bemærket med T. Udenfor dette Løb er den saakaldte Wartau Bugt, som formeres af Sjællands Wallen, Reef-Salingen og Stubben; denne hele Bugt behøver ej alene Muddereren at udmales, men endog en fornøden Distance opmales for Flaaden at ligge udi! V. Situationen af Stakaderne, som efter Approbation skal gøres. U. Den ny lange Bro, som her er betegnet som en fast Bro, men som jeg holder det for meget kostbart og ufornødent, at det er litter fast Bro, og formener jeg, at man alt imellem kunde gøre Flaadebroer. W. Situationen og Distancen af Flaaden, hvor der kan ligge 36 Skibe af Linien, dog maa jeg erindre, at der vil opmales til 23 á 24 Fods Dybde imellem den forreste og bagerste Række af duc d'Alber. X. Indhegningen eller Stakaden for Flaaden, som ej kan blive kostbar, saasom den alene bestaar i de fornødne duc d'Alber, hvorved Skibene gøres faste og lukket mellem hver to duc d'Alber med en Flydebom. Y. Vagtskib. Z. Beg- og Tiærekedler. Nr. 1. Motzmanns Plads eller Søetatens Arsenal i den Figur og Størrelse, som allerede er approberet, hvorpaa kan være Rum at lægge Kanonerne til 40 Linienskibe, 20 Fregatter og 8 Defensionspramme og til flere om behøves; den øvrige Distrikt er til Flaadens Kugler, Bomber og Granater. Nr. 2. Vagten for Arsenalet, hvor en Officer bør have Vagt. Nr. 3. Den Ø, som er alt i Arbejde, hvor der kan staa de behøvende Bygninger til Rapperterne og andet Tilbehør, betegnet som Nr. 4. (Nr. 5.) Et Bassin, som vil gøres dybere 14 til 15 Fod og employeres til Fregatter, Galejer, Pramme, Koffardiskibe og andre Fartøjer. Nr. 6. En Øe, hvorpaa jeg formener kunde bygges et grundmuret Hus til Takkelagie for Flaaden, betegnet med Nr. 7. Nr. 8. 8 Skure hvorunder kan konserveres Master og Rundholter til 24 Orlogsskibe. Nr. 9. Tvende Slæbesteder, hvor Indtægten af Skibs Tømmeret kan losses og besigtiges. Nr. 10. En Øe, hvor hele Flaadens Ankre kan ligge. Nr. 11. Sten Kasserne for Flaadens Ballast. Nr. 12. Et Distrikt, som skulde opfyldes, hvor der kan blive 1900 Vaaninger for Tømmermænd og Matroser foruden Huse for Officerer og Mestre. Nr. 13. En Kirke sammest. Nr. 14. 6 Cisterner ifald intet Vand fandtes. (Nr. 15.) Tvende Vagter. Nr. 16. Et Distrikt, som skulde opfyldes, hvor der kunde blive 1500 Vaaninger for Tømmermænd, Tøjhusfolk og Matroser. Nr. 17. En Cisterne. Nr. 18. Den hele Distrikt, Christianshavn tilhørende, maatte af Byen opfyldes og føres dem selv til Nytte. Nr. 19. Kommunikations Broer. Nr. 20. 4 Krudttaarne, som behøves at bygges, hver til at rumme 5000 Ctn. Krudt og at være bombefri. (Nr. 21.) Et Bulværk, som kunde indrettes til Ballast-Kiste, hvor Koffardiskibene kunde tage deres Ballast uden Skade for Havnen paa begge Sider, hvorfra i een Linie er markeret 4 duc d'Alber, som behøves til Skibenes Udhaling. Nr. 22. Et Distrikt af Reef-Salingen, hvorpaa tilforn ikkun har været 2 á 3 Fod Vand, men Tid efter anden af Byens Sandbaade er bleven fordybet paa 6 á 7 Fod; er derfor mine Tanker og findes for raadeligst, baade for Preservation af Stakaderne og Værkerne der indenfor, at samme igen med store Sten bliver gjort saa grundt, at intet Fartøj endogsaa med Højvande kan komme derover.

Foruden disse Hovedmomenter er følgende Opgaver løst:

Tømmergrave til Tømmerets Opbevaring i Saltvand i nogen Tid, inden det skulde bruges, for at faa de onde Safter ud af det.

Skibbyggeriet paa Nyholm skulde ved Opførelsen af Værksteder (Smedie, m. m.) gøres til et af Bremerholm Værftet fuldstændigt uafhængigt Nyt-Skibbyggeri.

Befæstningen af Lejet fuldstændiggøres. — For at lukke det Hul i Befæstningen om Havnen, som var opstaaet ved Nyholms Opfyldning, skulde der bygges et stort Værk omkring det nordøstlige Hjørne af Nyholm, som skulde slutte til Quintus Bastion, saaledes at Forsvarsrækken fra Kalleboderne over Refshalen til Nordsiden af Nyholm blev uafbrudt.

Galejœen. For at de til Flaaden nødvendige Rofartøjer kunde bygges færdig og blive staaende paa Land under Skur for at være sikre paa at have dem ny og i god Stand, naar deres Tjeneste udfordredes, skulde den vestlige Christiansholm indrettes dertil. Det er CHRISTIAN IV's Tanke, der bliver taget op igen.

Barakker til Mandskabet. Rummet mellem de nye Øer og Forsvarsværkerne mod Øst skulde opfyldes og der bygges Barakker til Mandskabet, for at have dem nærmere, *dels* ved Arbejdet paa Holmen, *dels* ved Flaaden og Bastionsrækken med derværende Krudtmagasiner, saafremt der skulde ske Ulykker paa disse Steder, og *dels* i Tilfælde af fjendtlig Surprise.

Ved denne Ordning af Skibenes Oplægning og Foranstaltningerne paa Nyholm havde DANNEKJOLD afhjulpet den Mangel, som var opstaaet ved Flaadens Forlægning fra Havnene omkring Bremerholm til den langt derfra liggende „Hukken“; Forholdet var blot omvendt: Nu laa Skibene i Centrum, med Oplagsstederne for deres Gods og Inventar i en Bue udenom fra Christiansholm til Nyholm.

Naar DANNEKJOLD spreder Inventariet over saa stort et Rum, i Stedet for at samle det paa et Sted, skyldes det sikkert Hensyn til Brandfaren; af samme Hensyn bliver alle Bygninger, der opføres i dette Tidsrum, bygget af Grundmur, medens de hidtil havde været bygget af Bindingsværk, og de to store Magasinbygninger, Arsenalet og Takkelage-Husene, bliver tvedelte. —

Ved DANNEKJOLDS Afgang i 1746 var af ovennævnte Foranstaltninger fuldførte (kgl. Resol. af 25. Februar 1767):

Flaadens Forlægning i een Linie, med en Udgang til Strømmen for hvert Skib,

Christiansholmene og det derpaa beliggende Tøjhus (uden Sidefløjene),
 Masteskure paa Langøens Nordende,
 Tømmergravene mellem Langøen og Nyholm,
 Galejøen,
 Ankerøen,
 Stenkisten,
 Forsvarsværket Christianus Sixtus,
 samt forskellige Bygninger og Værksteder paa Nyholm.

Under Udførelse var:

Opfyldningen af Langøen, hvis sydligste Del var fuldendt 1749 og den øvrige Del c. to Aar senere.

De øvrige Foranstaltninger var det forbeholdt Fremtiden at fuldføre; men for saavidt muligt at sikre sig deres Gennemførelse, fik DANNEKJOLD, da han forudsaa sin snarlige Afgang fra Tjenesten, først CHRISTIAN VI d. 29. Januar 1745 og derefter FREDERIK V d. 18. August 1746 til at approbere en ny „Dessein“, der blot afveg fra den oprindelige derved, at Barakkerne til Mandskabet var flyttet længere syd efter, saaledes at de hovedsagelig kom til at ligge paa det Sted, hvor den nuværende Arsenalø er, og det er dette Kort, som gengives her, hvortil gives den Fortegnelse af Admiral SUHM til hans endelige Forslag, som han indleder med: „Angaaende et Dessein hvorved Nyholm og Flaadens Situation kunde meget forbedres og i langt sikkrere og tilforladeligere Tilstand eragtes, end den sig nu befinder,“ og slutter med: „Den Avantage, der i mange Maader er og vindes ved at lægge Flaaden i denne Situation, samt i det hele den øvrige Dessein overlader jeg til Deres højgrevelige Excellences nærmere Eftersyn, som bedre derom kan jugere end jeg, som forbliver med største Estime og Respekt.

Bremerholm d. 22. Januar 1740.

Deres højgrevelige Excellences
 V. F. SUHM.“

Af Planens Bestemmelser var der tre, som ikke blev udført:

Øen til Proviantens Aflevering fra Skibene; af hvilken Grund er det ikke lykkedes at finde noget om.

Galejøen, hvilket havde sin Grund i, at man ikke kom til en endelig Afgørelse af Rokrigsfartøjernes Konstruktion før i Begyndelsen af næste Aar-

hundrede. Men Tanken om at have Rokrigsfartøjerne staaende paa Land paa Nyholm-Etablissementet blev fuldført c. 100 Aar efter Tankens Opstaaen, blot paa et andet Sted, nemlig paa den udvidede Langø, den senere Frederiksholm og paa den udvidede Arsenalø.

Barakkerne til Mandskabet paa Nyholm er til Dato ikke blevet ført ud i Livet; men Spørgsmaalet om at flytte Nyboder ud paa Nyholm har mange Gange været fremme — endnu i 1902 blev der udarbejdet et fuldstændigt Projekt om det, saa udelukket er det ikke, at det kan blive fuldført, inden der er gaaet 200 Aar, efter at Forslaget første Gang er fremkommet.

Denne Plan til Flaadens ændrede Oplægning for bedre Krigsberedskab og deraf følgende Udvidelse af Nyholm-Etablissementet er et af de interessanteste Dokumenter i den danske Marines Historie, dels ved sin Storslaaethed, dels ved sin Forudseenhed, idet Marinen har kunnet leve videre paa det i henved 200 Aar.

Som foran anført er det SUHM, der har udkastet Planen til Flaadens Forlægning og til et Arsenals Opførelse paa en opfyldt Grund bagved Motzmanns Plads; men det er sikkert DANNEKJOLD, som har indført Forslagene om Opførelse af Takkelagehusene og Barakker for Flaadens Mandskab mellem Christiansholmene og Bastionsrækken.

Om hele Forslaget kan man sige, at det er Kong CHRISTIAN IV's Skibshavn med omliggende Magasiner ført ud i Livet igen, men i forbedret Skikkelse — thi her var Plads for Udvidelse.

Flaadens Leje. Det nye Flaadeleje dannedes ved at løsne den sydlige Gang ved det gamle Batteri og svinge den om sit vestlige Endepunkt ned i Forlængelse af den vestlige Begrænsning og lænke den sydlige Ende til Christiansholm, som derefter blev den sydlige Begrænsning af Flaadens Leje, og dermed havde dette faaet den ydre Form, som det har bevaret i henved 200 Aar.

Medens Orlogsskibene lagdes i een Række ved Siden af hinanden langs Broen ved *Strømmen*, beholdt Fregatterne deres Oplægning i det gamle Leje, og for dem blev derfor den naturlige Udgang herfra Nye-Løb, som derfor ogsaa fra den Tid benævntes *Fregat-Løbet*.

Samtidig med, at Værket *Neptunus* blev omdannet til Batteriet *Christianus Sixtus*, blev den nordlige Bro flyttet sydefter for at give frit Skud fra Batteriets vestlige Flanke langs Estakaderne; Broen blev fra nu af en ret Linie, der gik i Flugt med *Elephanten*. Bommens Batteri blev nedlagt, og Vagten flyttet til den Plads, som ses paa Kortet.

I Planen for Flaadelejets Omdannelse var den vestlige Begrænsning som

hidtil en Gangbro og Bomme; men ved et Besøg i Lejet befalede Kongen, at den vestlige Begrænsning skulde være en Flaadebro, saaledes at hvert Skib ved Broen fik sin egen Udgang fra Lejet til *Strømmen*, en Ordning der blev bekræftet ved kgl. Resol. af 17. Juni 1744.

Lejets Begrænsning blev saaledes fra dette Tidspunkt en *fast Bro* fra Elephanten til Bommens Vagt og derfra et Stykke sydefter med ialt to Udgange: *Nye-Løb* for de nordligste i Lejet liggende Skibe og een Udgang til *Strømmen*; derefter en *Flydebro* til det sydligst liggende Skib, med Udgang for hvert Skib, og tilsidst igen en fast Bro ind til Christiansholm med een Udgang, for at Skibene kunde komme direkte fra Lejet til Kranen, først paa Gammelholm senere paa Christiansholm. Benævnelserne paa Broerne var:

Den nordlige Bro eller *Langelinie* (1820) (Lange Linie — den lange Linie),
 Broen ved Bommens Vagt,
 Hønsebroen,
 Flydebroen,
 Christiansholms-Broen.

Saalænge Arbejdet med Flydebroen stod paa, blev der fra 11. September 1744 til 30. Juli 1746 stationeret et Vagtskib vesten for Linien. Da man imidlertid kom til den Erkendelse, at Bevogtningen af Skibene bedre vilde kunne ske fra en Vagt paa selve Broen end fra Vagtskibet, som ikke altid kunde overskue Situationen, og den til Brandvagt bestemte Chaloup ikke altid var sin Opgave voksen paa Grund af Strøm og Is, blev det ved kgl. Resol. af 25. Februar 1746 bestemt at opføre et Vagthus midt paa Flydebroen, som blev færdigt d. 27. Juli s. A.

Et af Formaalene med at lægge Skibene ud paa dybere Vand, nemlig at de ikke skulde stikke fast i Mudder, blev ikke opnaaet, idet Mudderet i endnu højere Grad end tidligere lejrede sig om de tværs paa *Strømmen* liggende Skibe.

I den Anledning approberede Kongen under 9. Februar 1747 Kollegiets Forslag om, at Farvandet i Flaadens Leje fra Christiansholm til Bommens Vagt og derfra til Hovedvagten skulde opmudres til 24 Fod Vand, for at Orlogsskibene kunde ligge der i fuldkommen sejlklar Tilstand; tillige bestemtes det, at de oplagte Skibe det ene Aar skulde ligge med Forstævnen i Øst, det andet Aar i Vest for at forhindre mest Tilmudring paa det samme Sted, hvor Skibene stak dybest, agter.

Opmudringen kunde imidlertid ikke holde Trit med Tilmudringen, og paa

Kollegiets Forestilling resolverede Kongen derfor under 21. September 1752, at Flaadens Leje skulde uddybes paa nedennævnte Steder og i den anførte Orden til:

- 21 Fod i Løbet fra Bommens Vagt til Kranen paa Nyholm,
- 21 — i det nye Løb,
- 21 — ved Bommen jævnt aftagende til 19 Fod ved Christiansholm i en Bredde af 180 Fod paa begge Sider af Flydebroen, og
- 10 Fod i en Kanal af 30 Fod Bredde langs Christiansholm, Langøen, Ankerøen og Nyholm hen til Beddingerne.

Opmudringsvæsenet laa under Marinen, som skulde afholde Udgifterne ved det; men da Marinens Indtægter var for smaa til dens befalede Udgifter, gik det ud over Opmudringsvæsenet, og de befalede Dybder blev ikke opnaaet.

Bygninger m. m.

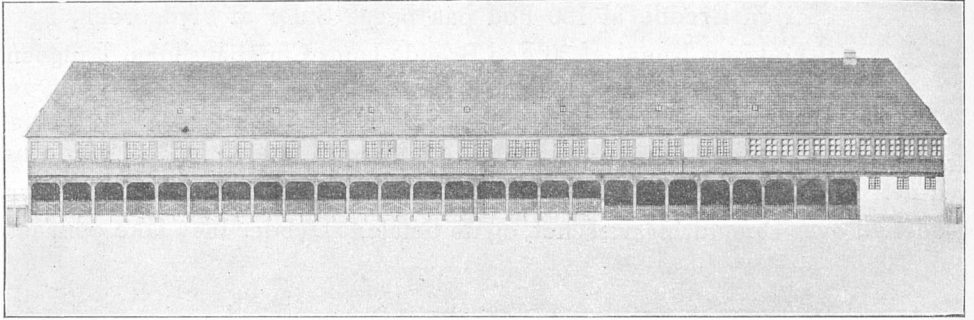
Nyholm. Smedien. Den i Begyndelsen af 1720'erne af Tømmer og Brædder opførte Smedie var efterhaanden blevet saa brøstfældig, at det ansaas for uomgængeligt nødvendigt at opføre en ny af Grundmur som værende mere holdbar og mindre brandfarlig, hvilket fik kgl. Approbation d. 29. August 1736. Huset blev opført paa en Plads indtaget fra Søen; men da det ved Besigtelse viste sig, at Murmester LINDERS ikke havde bygget den ny Smedie forsvarligt, blev det ved kgl. Resol. af 24. Juli 1737 approberet, at han skulde nedrive Bygningen og mure den forsvarligt op igen fra Grunden paa egen Bekostning, medens Materialierne og Pligtsfolkene skulde gives ham fra Holmen, og det blev gjort.

Spanteloft. I Aaret 1741 fandtes det hidtil eksisterende Chabelonhus paa Nyholm, som laa ved Siden af Smedien, saa forfaldent, at det maatte erstattes; men i Stedet for at bygge det op paa samme Sted, der ønskedes anvendt i andet Øjemed, foresloges at anbringe det paa dets nuværende Plads for at kunne bruge den underste Del af Huset som Chaloupskur, idet Fartøjerne her kunde tages lige op af Vandet. Det paa Stedet staaende Bindingsværks Materialskur, opført 1721, maatte nedrives. Ved kgl. Resol. af 29. April 1741 blev Forslaget approberet, og Huset synes at være færdigbygget i 1743 som et Mur- og Bindingsværkshus paa Pæle.

I øverste Etage fandtes Spanteloftet, hvor Fabrikmesteren senere holdt Forelæsninger over Skibbyggeriet, desuden i den nordre Ende Fabrikmesterens Kontor og Arbejdsværelse, Tegnestuer samt Skibbygningsskolens Lokale.

Ekvipagemesteren og et Par andre af Værftets Embedsmænd installeredes ligeledes i denne Bygning. — Underste Etage anvendtes til Chaloupskur og var derfor aaben mod Øst, kun lukket med halve Trægitterlaager mellem Stolperne. — Bygningen staar endnu blot med den Forskel, at underste Etage er blevet lukket mod Øst.

Hovedvagten. Da den først opførte Hovedvagt, som laa inde i Bat-



Spanteloftets Østside. — Søværnets Bygningsvæsen.

teriet Neptunus, efterhaanden var blevet saa brøstfældig, at den ikke „uden Hazard kunde staa“, lod Greve DANNEKJOLD udarbejde Tegning til en ny Hovedvagtsbygning, saaledes at Mandskabet saavel i Freds- som Krigstid kunde rummes deri og med egne Værelser for den vagthavende Officer. „Bygningen skulde ogsaa være saaledes, at Klokken kunde være i samme, samt Kongeflaget (ikke Fæstningsflaget) der være udi Forvaring og, naar behøves, derfra vaje“. I en Forestilling af 6. Februar 1744 anmodede DANNEKJOLD Kongen om ved Lejlighed at maatte opføre denne Bygning, hvilket fik kgl. Approb. d. 7. Februar s. A.

Der foreligger mærkværdigvis ikke noget positivt Bevis for, at PHILIP DE LANGE har udarbejdet Tegningen til Hovedvagten, saaledes som for de andre af ham opførte Bygninger, kun at Tegningen blev sendt til Stadsbygmester Cancelliraad BANNER MATHISEN til Betænkning, for at denne sammen med Mesteren skulde give Overslag over Bygningens Bekostning efter Tegningen. Men Mesteren var PHILIP DE LANGE, som udførte al Mur-, Gibs- og Stenhuggerarbejdet, og Tømmermester KREYSIGS Enke MARIA BERGITTA al Tømmerarbejdet. Paa Stadsbygmesterens Forslag blev Taarnets Diameter noget forøget, for at Flagmanden kunde komme ud gennem Lysningen og passe Flaget (Kommissariatets Kopibog 1744 S. 200 og 235). Man kan vel nok af det her anførte gaa ud fra, at det er PHILIP DE LANGE, som har udarbejdet Tegningen til Nyholms Hovedvagt.

Med Urmager PETER MATHIESEN i København blev der i Henhold til kgl. Resol. af 30. Marts 1752 akkorderet om at forfærdige et Uhr med 1 Viser, Timeslag og 8 Dages Gang, der skulde være færdig i Juli 1752 for en Pris af 320 Rdl., som Kongen vilde betale „af Vores Particulier Cassa“, saa før dette Tidspunkt har Bygningen næppe været færdig.

Bygningen, som staar endnu, er bemærkelsesværdig ved sit Taarn og er uden Tvivl Nyholms smukkeste Bygning; i Hafnia Hodierna (S. 226) gives den følgende Omtale: „*Hovedvagten* er rummelig og stor og med saadanne sirlige og bekvemme Værelser forsynet, at den i Nødsfald kunde tjene en maadelig Familie til Beboelse; Aarsagen hvorfor den saa rummelig og af saa usædvanlig Begreb er opført, er fordi den ej alene for den egentlige daglige Vagt, som af en Capitaine af Søetaten kommanderes, er indrettet, men endog til i Krigstid at modtage en Officer af højere Rang for at kommandere det herværende store og formidable Batteri, der med en Mængde af Kanoner er besat“.

Mastekran. Da den paa Elephanten staaende Mastekran var kassabel, udfærdigede Konstruktions-Kommissionen Modellen til en ny Mastekran (findes paa Modelkammeret), som afveg fra de hidtil benyttede deri, at der til at samle Stykkerne var anbragt Vulinger af Tov, i Stedet for som hidtil Bolte, hvorved man lettere blev i Stand til at reparere enkelte Stykker af Kranen og undgik den Fordærvelse af Træet, som Boltene altid medførte. Den nye Kran fik kgl. Approb. d. 18. August 1746; men da man skulde til at anskaffe Tømmeret, viste det sig, at Leverandørerne ikke var i Stand til at fremskaffe de fordrede Dimensioner.

Ved Samarbejde mellem Kollegiet, Holmens Chef Admiral SUHM, den kgl. Bygningskommission, Konstruktions-Kommissionen og Murmester PHILIP DE LANGE fremkom det Projekt, som fik kgl. Approbation d. 20. September 1748, og hvorefter Kranen blev bygget, dog med Tilladelse til at foretage saadanne Afvigelser fra Forslaget, som Erfaringer, indhøstede under Arbejdets Fremskriden, maatte tilraade.

Det nye i Forslaget var, at der i Stedet for at anvende et enkelt Træ til Mast, nu anvendtes en Underkonstruktion af Træ og ovenpaa denne anbragtes den egentlige Kran, som derfor var af meget mindre Dimensioner til den samme Kranhøjde; desuden anvendtes den nye Metode at samle Kranens Stykker med Tovvulinger i Stedet for med Bolte; for at skærme Underkonstruktionen mod Vejrligets Indflydelse blev den omgivet med Mur.

Da den svære Bygning ikke kunde staa paa *Elephanten*, valgtes den nuværende Plads, hvoraf et Stykke blev indtaget fra Søen, saa at Piloteringen

voldte en Del Besvær. Kranen var færdigbygget, saa at den kunde ind- og udtage Master, i Slutningen af Aaret 1749.

Langøen. Maste- og Mærsekure. Opførelsen af disse Skure betegnede en principiel Forandring med Hensyn til Masters Opbevaring under Skibenes Oplægning. Hidtil havde Masterne altid staaet ombord i Skibene; men trods alle trufne Foranstaltninger var det ikke lykkedes at modarbejde deres hurtige Forraadnelse. Forsøgsvis besluttede Greve DANNEKJOLD da at oplægge nogle Skibes Master i Land under Skur, og hans „Dessein“ af 6. Maj 1740 omfattede Opførelse af 8 Masteskure paa Motzmanns Plads; men da man skulde til at bygge dem, var Langøens Opførelse saa vidt fremskredet, at man besluttede at anlægge Skurene der; de første 4 var færdigbyggede i 1749 paa den nordlige Ende af Øen.

Nu mente Admiral SUHM, at det ogsaa var rigtigst at have Mærsene i Skur, og indgav Forslag til Opførelse af et Skur til Opbevaring af Mær for 12 Orlogsskibe og en Del Fregatter, hvilket fik kgl. Approbation d. 3. Februar 1748, og Huset blev bygget paa Langøen nordenfor Mastehusene. Ved disses Opførelse havde man ændret noget paa den oprindelige Form, hvorfor Styrelsen efter Indstilling fra Holmens Chef udbad sig Tilladelse til i Stedet for de oprindelig paatænkte 8 Skure at bygge 12, saaledes at 6 laa paa hver Ende af Langøen, hvorved de vilde komme nærmest ved Skibene; samtidig anmodedes om Tilladelse til at opføre endnu et Hus til Mærsene. Herpaa blev givet kgl. Approbation d. 3. Januar 1750, og de 12 Masteskure og 2 Mærsekure var opført i 1754.

Da man efterhaanden blev overbevist om, at det var den heldigste Maade at opbevare Master paa, og da man antog, at Masternes Indsættelse i Skibene ikke vilde forsinke Ekviperingen betydeligt, blev det fastslaaet som Princip ved kgl. Resol. af 15. Februar 1753, og samtidig blev der givet Tilladelse til at bygge 15 nye Skure, hvoraf de 7 skulde ligge i Linie med de alt eksisterende 12 Skure, de resterende 8 paa den anden Side af Øen, saaledes at der ialt blev 14 Skure til Orlogsskibe, 5 til større Fregatter og 8 til mindre Skibe.

Af de 7 Skure blev de 2 byggede i Linie med de nordlige, de 5 i Linie med de sydlige Mastehuse.

Uheldigvis blev disse opført saa lavt over Vandet, at dette gik ind ved Højvande, hvorved Husene blev meget fugtige, hvilket de sammensatte Master ikke kunde taale.

Takkelagehusene. Som tidligere nævnt omfattede Greve DANNEKJOLDS „Dessein“ af 6. Maj 1740 Opførelse af et Takkelagehus paa Langøen, men da denne ved hans Afgang i 1746 ikke var saa vidt fremskredet, at der kunde

bygges grundmurede Huse paa den, kom Huset ikke til Opførelse under hans første Regime. Men saasnart Øen var nogenlunde i Stand til at bære Byrden, tog man fat paa Udførelsen af Tanken, og d. 1. Februar 1751 tilskrev Holmens Chef, Admiral SUHM, Konstruktions-Kommissionen:

„Paa Langøen skal bygges tvende grundmurede Takkelagehuse af tvende Etager, hvor underneden kunde lægges Anker-Touge, Vanter og Stage med videre af det, og paa den anden Etage Takkelagen i Kammerser med Gang paa begge Sider, samt paa Loftet Skibenes Inventarium; og hver af disse Bygninger skulle være af Størrelse til 15 Orlogsskibe med et Galleri imellem som paa Tøjhuset, blot dobbel saa lang.“

Efter lange Forhandlinger om dette Hus udarbejdede Konstruktions-Kommissionen en Plan med følgende Hoveddimensioner:

Længde inden Murene	352 ¹ / ₂ Fod
Bredde — —	39 —
Underste Etage høj	11 —
Øverste — —	10 —
Hvert Kammers Bredde	25 Fod 8 Tom.

Hvert Hus skulde ved tvende Skillerum, 1 Alen tykke, deles i tre Dele, og Murene skulde gaa 1 Alen op over Taget, samt være fri for Døre undtagen paa Lofterne. I underste Etage skulde der være 4 à 5 Porte.

Den 2. Marts 1751 indsendte Admiral SUHM Forslaget til Kollegiet, men der blev ikke gjort noget ved det. —

To Aar efter, under 6. April 1753, anmodede Holmens Chef, om der ikke nu maatte begyndes paa Takkelagehusene, i ethvert Tilfælde med Fundamentterne, da der paa Øen var oplagt en Del Fundamentsten, som var til Hinder for Opfyldningen og vilde koste Arbejde med at flytte fra et Sted til et andet, samt forhindrede Oplægning af Egetømmer paa Øen.

Kollegiet tog nu Sagen op til Behandling og udtalte bl. a. i sin Forestilling til Kongen af 1. Juli s. A.:

„Da Flaadens hele Takkelage og Inventarium nu er samlet paa eet Sted, og altsaa i ulykkelig Tilfælde under eet er eksponeret, men derimod, naar disse ommeldte Huse paa Langøen blive byggede, Orlogsskibenes Takkelage kan være separerede i tvende Bygninger og Fregatternes forblive paa Nyholm, synes Holmens Chef dermed meget var vundet til Sikkerhed mod tildragende Ildsvaade“, og udbad sig Tilladelse til, „om for det første med Fundamenternes Lægning i Aar maa gøres Begyndelse, og med det øvrige af Bygningens Fuld-

førelse at bero, indtil der gives bedre Lejlighed dens Bekostning at bestride", paa hvilket der blev givet kgl. Approbation d. 12. Juli 1753.

Derefter blev Tegningerne til Bygningerne udarbejdet af PHILIP DE LANGE og fik kgl. Approbation d. 30. August 1753, og Arbejdet overdroges ham. Flere Forfattere udtaler, at Takkelagehusene er bygget paa den Plads, de staar, af Hensyn til de den Gang nye Bygninger paa Amalienborg Plads, med hvilke de staar i arkitektonisk Harmoni; det er muligt, at det er rigtigt, men jeg har ikke kunnet finde noget om det, og megen Plads har der ikke været at virke paa, da Langøens Størrelse og Beliggenhed allerede var bestemt i 1740, og Amalienborgs Palæer er bygget i Aarene 1749—1760.

Arbejdet blev paabegyndt; men da Fundamentet til den ene Fløj var færdigt og blev besigtiget, viste det sig, at Bygmesteren havde taget Fejl af det udvendige og indvendige Maal, saaledes at disse sidste kun var blevet:

Længde 346 $\frac{1}{2}$ Fod
Bredde 33 —

Kollegiet gav straks Ordre til foreløbigt at flytte Fundamentet, saa at Huset fik sin fornødne Bredde, hvorefter Konstruktions-Kommissionen fik Ordre til at undersøge, om Huset kunde blive tilfredsstillende med den mindre Længde. Kommissionen erklærede, at den ved at foretage nogle mindre Ændringer kunde acceptere de nye indvendige Maal, som blev:

Længde 346 Fod 10 Tom.
Bredde 39 —

og efter at have lavet noget om paa Kamrenes Fordeling, blev denne fastsat til:

I første Trediedel:	3	Kamre	til	60	Kan.	Skibe
	2	—	-	70	—	—
- anden	—	2	—	-	70	—
		1	—	-	60	—
		2	—	-	50	—
- tredie	—	1	—	-	90	—
		2	—	-	70	—
		1	—	-	60	—
		1	—	-	50	—

Tilsammen: 15 Kamre.

En ny Tegning blev udfærdiget med de nye Dimensioner og med enkelte andre Ændringer, hvoraf skal nævnes, at Adskillelsesmurene skulde gaa

3 Fod op over Taget, og hvor Døre behøvedes, skulde der anvendes dobbelte Jerndøre. Denne Tegning fik kgl. Approbation d. 27. Oktober 1754.

Det følgende Aar blev Fundamentet til den anden Fløj og til Galleriet mellem Husene lagt og fuldført.

Den 22. April 1754 indsendte Admiral SUHM Forslag om i dette Aar at rejse hele Bygningen paa det ene færdige Fundament; men Kollegiet kunde ikke ofre Penge dertil af de ordinære Fonds, og det kunde ikke erholde ekstraordinære Midler til Bygningens Opførelse, og dermed gik Sagen istaa.

Arsenaløen. *Arsenalet.* Som tidligere omtalt omfattede DANNEKJOLDS „Dessein“ af 6. Maj 1740 Opførelsen af en 3-fløjet Arsenalbygning paa den østenfor Motzmanns Plads opfyldte Ø.

Under 8. August 1741 indsendte Greve DANNEKJOLD en Forestilling til Kongen, hvori udtaltes, at det paa Motzmanns Plads staaende Rapperthus af Fyrre-Bindingsværk ikke alene var ganske forfaldent og ikke tjenligt i den Stand, det var, men desuden ikke afgav tilstrækkelig Plads til paa eet Sted at have Søetatens Ammunition og Archelie samlet. I den Anledning havde Holmens Chef, Viceadmiral SUHM, ladet Murmester PHILIP DE LANGE udarbejde en Tegning til et nyt grundmuret Sø-Tøjhus paa Motzmanns Plads, hvori Flaadens Rapperter og Kanoner kunde anbringes forneden, og ovenover Archeligods i behørig Orden.

DANNEKJOLD var imidlertid ikke tilfreds med Tegningen og udtalte: „men da jeg formener, at saadan en public Bygning bør at have bedre Anseende, saa haver jeg eragtet nødvendig at lade forfærdige hosfølgende Tegning“, som blev indsendt sammen med den anden til Kongens Afgørelse med Anmodning om, at de til Opførelsen nødvendige Penge maatte bevilges ekstra af Finanserne.

Under 16. August s. A. approberede Kongen DANNEKJOLDS Tegning og resolverede, at med Hensyn til Pengene skulde der forhandles nærmere med Finanserne.

Medens disse Forhandlinger stod paa, begyndtes Fundamenteringen af Bygningen, hvilken var tilendebragt i April 1742; men da Forhandlingerne ikke førte til noget Resultat, indsendte Kollegiet under 26. April 1742 en Forestilling til Kongen, hvori udtaltes, at det paa Motzmanns Plads staaende Rapperthus nu var saa forfaldent, at Reparation af det var unyttigt, ligesom Artilleri-Kommissionen ikke kunde komme nogen Vegne, før den fik et saadant Tøjhus. Kollegiet havde derfor akkorderet med ANDREAS BJØRN om Anskaffelsen af de nødvendige Materialier paa Betingelse af, at han maatte vente med Betalingen i eet à to Aar efter Kassens Lejlighed. Fundamentet var

allerede opmuret og en Del Materialer indkøbt og i Forraad. Kollegiet udbad sig Tilladelse til, at Bygningen maatte opføres det Aar og fortsættes, hvorpaa Kongen under 9. Maj 1742 resolverede, „at det ny Sø-Tøjhus udi Aar i sin fulde Udstrækning maa bygges“.

De to Hovedfløje blev færdigbygget i 1745, men først d. 20. November blev der givet kgl. Approbation paa Tegningen til Jernportene. Da den første Port var blevet færdig, indberettede Admiral SUHM, at den ikke kunde ses paa nogen Afstand og foreslog derfor, at alle Portene skulde laves efter en ny Tegning, der viste Løvværk mellem Stængerne, og den fik kgl. Approb. d. 30. Marts 1752.

Uden at der er fundet nogen Udtalelse om det, kan man sikkert gaa ud fra, at det er Hensyn til Brandfaren, der har bevirket Arsenalets Deling i to Bygninger med 45 Fods Afstand mellem disse; indirekte Bevis for det har man deri, at der ved Opførelsen af de kun nogle faa Aar efter projekterede Takkelagehuse krævedes den dobbelte Afstand mellem disses Bygninger end den mellem Arsenalets af Hensyn til Brandfaren.

Arsenalet staar i det væsentlige uforandret den Dag i Dag, hvad det Ydre angaar, hvorimod det Indre er undergaaet forskellige Forandringer efter den Brug, der er gjort af det. —

Som ovenfor anført omfattede DANNEKJOLDS „Dessein“ en 3-fløjet Bygning til Arsenal; men til at begynde med indskrænkede man sig til Midterfløjen. Allerede i 1744 havde DANNEKJOLD udarbejdet et Forslag til Sidefløjene og indsendte det samme Aar til Menage-Kommissionen, men der kom ingen Resolution paa det. Et revideret Dessein af 18. August 1746 omfattede imidlertid de to Arsenal-Sidefløje, som nu var adskilt fra Midterfløjen og kun forbundet med disse ved en Løngang mellem Lofterne. Motivering for Forslaget var, „at paa Christiansholm kunde ej undværes at bygge de to Fløje til Arsenalet, saasom det nu er for liden til Flaadens Rapperter, og burde den hele Plads at indelukkes med en Mur paa den østre Side med sine nødvendige Porte, ifald at Skarpet og deslige skulde ligge der paa Pladsen“.

Den 25. August 1746 blev der givet Approb. paa Tegningen af Sidefløjene, men uden Løngangene, da det ikke fandtes nødvendigt at have Kommunikation mellem Lofterne.

Kort efter gik DANNEKJOLD af, og da hans Efterfølger skulde spare, undlod han bl. a. at opføre Sidefløjene til Arsenalet.

Christiansholm. Vagthus. Da der ved Flaadebroen vilde blive Forbindelse mellem Christiansholm og Nyholm, ansaa man det for nødvendigt, for at kunne have Opsyn med de fra den ene Ø til den anden passerende Personer, at

oprette en Vagtstation paa Christiansholm, hvilket blev bevilget ved kgl. Resol. af 17. Juni 1744, hvorefter Huset blev bygget, og Vagten fra gamle Batteri flyttedes til Christiansholm.

Desuden opførtes en *Materialbod* for Artilleriets Arbejdsgods. —

Paa hver Side af Broen til Arsenaløen stod der en stor Æressøjle, *columna rostrata*, med Forsiringer, som oprindeligt var opført udenfor Admiralitetsbygningen ved Gammelholm i Anledning af den senere Dronning LOUISES Indtog i Byen d. 11. December 1743. — Søjlerne er nedtaget i Slutningen af 1780'erne.

Iøvrigt brugtes Øen udelukkende til Oplagsplads for Flaadens Kanoner, næsten alle paa Jernstrøer, samt Kugler. —

Krudttaarne. Efter at Fællesskabet mellem Sø- og Landartilleriet var ophævet i Aaret 1738, skulde Marinen ogsaa have sit Krudt fuldstændig for sig selv, og DANNESKJOLDS „Dessein“ af 6. Maj 1740 omfattede derfor ogsaa Opførelsen af yderligere to Krudttaarne i „Nye Wærch“, som ogsaa blev opført af Murmester PHILIP DE LANGE i 1745 og 1746 i Frøderiks og Charlotte Amalies Bastioner.

Quintus Bastion. For at skaffe Plads til Tømmeroplag og for at have et Sted til farefrit at kunne brænde Planker, havde Sø-Etaten opfyldt Pladsen indeni Christianus Quintus Bastion, og under 18. Juli 1741 indstillede DANNESKJOLD til Kongen, at Vedkommende maatte faa Ordre til at aflevere Pladsen til Sø-Etaten, hvilket blev approberet ved kgl. Resol. af 19. Juli 1741.

Plads ved Savmøllen (ved Amalienborg). For at skaffe Plads til Bjælker og de ved Savmøllen skaarne Planker indstillede DANNESKJOLD i samme Forestilling, som ovenfor anført, at der i Nærheden af Møllen skulde afstaa den Plads, som allerede forlængst var udset og afmaalt af den afgangne General Greve SPONNECK. Bevilget ved samme kgl. Resol. som ovenfor nævnt.

NYHOLM 1756—1781.

I dette Tidsrum falder Greve FREDERIK DANNESKJOLDS anden Styrelse af Marinen, hvor han tager fat med sin sædvanlige Energi; men da han kun er ved Magten godt et Aar, fra 25. August 1766 til 26. Oktober 1767, og hans Virksomhed for Holmens Vedkommende væsentlig kommer til at bestaa i at fuldende sit i 1740 planlagte Værk, har jeg ikke anset det for nødvendigt at give hans anden Styrelsestid et særligt Afsnit. Greve DANNESKJOLD skriver selv i Slutningen af sin Forestilling til Kongen om Takkelagehusenes Opførelse:

„ . . . Tillad mig allernaadigste Konge at føje denne Anmærkning til: at det er en særdeles Bestemmelse af Gud, at den Plan, der er lagt af mig i

Anno 1740, og det Forslag, der er gjort af mig for over 20 Aar siden, havde været mig forbeholdt at fuldføre eller for at tale rettere i Anledning af min Alder, at begynde at fuldføre“.

Flaadens Leje. Som omtalt under et tidligere Afsnit kunde Opmudringen ikke holde Trit med Tilmudringen, og i Aaret 1759 findes saaledes, at der er opmudret fra Bommens Vagt til Christiansholms Vagt udenfor Hocken til 16—17 Fod, og at Mudderet er losset paa Christiansholmene og saavidt muligt udplaneret; og i en Indberetning til Kongen af 22. Februar 1766 staar: „ . Og det ny Løb, hvor tilforn i 1743 Orlogsskibene ere blevne halede igennem, er saa opgroet, at ikke Fregatterne derigennem kan hales ud paa Rheden. — Stedet, hvor Flaaden ligger, er i samme Tilstand. Paa det Sted, hvor Skibet ligger, er opmudret et Hul til dets Leje, og imellem det og det næste er en Banke af Mudder“.

I Aaret 1767 kunde Greve DANNEKJOLD skrive: „Havnen baade indenfor og udenfor Bommen fra Flaadens Leje af og til Kastelspynten er saa tilmudret, at der hverken kan ekviperes indenfor eller udlægges armerede og provianterede Skibe, som udi Aaret 1743“. Der blev gjort Forsøg paa at afhjælpe Manglerne, men noget tilfredsstillende Resultat naaedes ikke i dette Tidsrum. —

Bommens Batteri. Da Greve DANNEKJOLDS Forslag om faste Værker til Redens Forsvar var blevet skrinlagt ved hans Afgang i 1746, fandt man sig foranlediget til at forøge Flaadelejets Forsvar med Anlægget af *Bommens Batteri* paa den vestlige Ende af den nordre Bro paa en Tilbygning til denne. Batteriet havde 9 Stkr. 18 \bar{n} Kanoner, som skød over Bænk, og efter Holmens Indberetning var det fuldført i 1758.

Stakader. Til yderligere Betyggelse for Skibene i Flaadens Leje blev det ved kgl. Resol. af 11. December 1756 bestemt, at der norden om Flaadens Leje og udenom hele Fæstningsrækken skulde slaas Stakader i 60 Fod Afstand, hvoraf Søetaten skulde slaa fra Bommen og nordenom til Begyndelsen af Quinti Lynette, Landetaten Resten, og Søetaten skulde opmudre mellem Stakaderne og Værkerne en Rende paa 6 Fod Dybde, for paa det Sted at hindre al Surprise fra Søen.

Tømmerpladserne paa Amalienborg. Efter at Flaaden var blevet oplagt i een Linie langs Flydebroen, var man meget betænkelig ved, at Stadens Tømmerpladser var beliggende lige over for paa den gamle Amalienborg Slotshaves Grund, idet Flaaden under en der opstaaende Ildebrand med frisk vestlig Vind vilde være udsat for den største Fare. Under 18. Oktober 1754 befalede Kongen derfor, at Tømmerpladserne næste Aar skulde flyttes udenfor Porten, og ved kgl. Resol. af 30. Maj 1755 bestemtes, at de nye Tømmerpladser skulde

anlægges ved Udfyldning i Stranden bag Dronningens Enghave, udenfor Rysens Bastion. Denne Udfyldning var ikke fuldendt før i 1765, hvorefter Tømmerpladserne blev endelig fastslaaet ved kgl. Resol. af 25. Marts s. A.; i den mellemliggende Tid anbragtes Tømmerpladserne paa Grønlandstorvet ved Østerport. Samtidigt blev den af Fabrikmester D. DE THURAH ifølge kgl. Befaling af 7. Januar 1735 byggede Savmølle paa Tømmerpladserne ved Amalienborg nedrevet i Henh. til Ordre af 28. Dec. 1754.

Søetaten beholdt dog den Plads lige for Savmøllen, som var givet den ved kgl. Resol. af 12. Juli 1741 til Modtagelse og Besigtigelse af Tømmer.

I Aaret 1759 blev der lavet 281 Alen Bolværk for 7 Stk. Tømmerpladser fra Savmøllepladsen og sydefter, „hvilket er annammet til Holmene“. —

Bygninger m. m.

Nyholm. Galejbeddingen. I Begyndelsen af 1750'erne maa det gamle Slæbested være blevet omdannet til Bedding for Bygning af Galejer, hvilket man paa det Tidspunkt lagde stor Vægt paa; thi af Flaadens Liste i H. G. GARDES Efterretninger fremgaar det, at der er blevet bygget 3 Galejer paa Nyholm i 1756 og 1764, og Navnet „Galejbedding“ ses anvendt i tjenstlige Udfærdigelser (Holmens Aarbog 1801). Efter at Bygningen af Galejer var opgivet, anvendtes Beddingen, som fra Begyndelsen har haft Slagbedding, til Bygning af Brigger og mindre Fartøjer.

Plan med Pavillon. Den 16. Marts 1763 indberettede Holmens Chef, at det gamle Spantehus, opført i 1720'erne, var saa forfaldent, at man frygtede for, at det en skønne Dag skulde styrte sammen, hvorfor Kollegiet udbad sig Kongens Tilladelse til at fremkomme med Forslag til et nyt Plan-Hus, hvilket blev bevilget. — Murmester PHILIP DE LANGE udarbejdede derefter et Forslag til en „Plan“, som var saa stor, at der paa een Gang kunde samles Spanter til to differente Orlogsskibe inde i Huset; Forslaget omfattede ogsaa en Pavillon til Bekvemmelighed for Majestæten, naar det behagede ham at overvære Skibenes Afløbning. Men desuden havde Professor JARDIN paa Opfordring forfattet et Forslag til en Pavillon, mærkbar ved sin kuplede Top; Pavillonen gik delvis ind i Gavlen paa „Planen“ og „var af mere Anseende“ end LANGES Forslag, men ogsaa kostbarere, idet den krævede 800 kubf. Sandsten fra Bornholm. Ved Resol. af 2. Februar 1764 valgte Kongen JARDINS Forslag, hvorefter Bygningerne blev opført.

Haarbankerbod. Vesten for vestre Takkelagehus laa det før omtalte Skur til to dobbelte Chaloupper, som havde Slæbested til Vandet; endnu i 1760 vides det at være benyttet efter sin oprindelige Bestemmelse. I 1766 blev

det derimod bestemt til andet Brug, idet det blev indrettet til *Haarbankerbod*, (hvor man udbankede de Fæhaar, som brugtes til Udstopning af Møbler), og desuden forfærdigedes Beg- og Sværtekoste i Skuret.

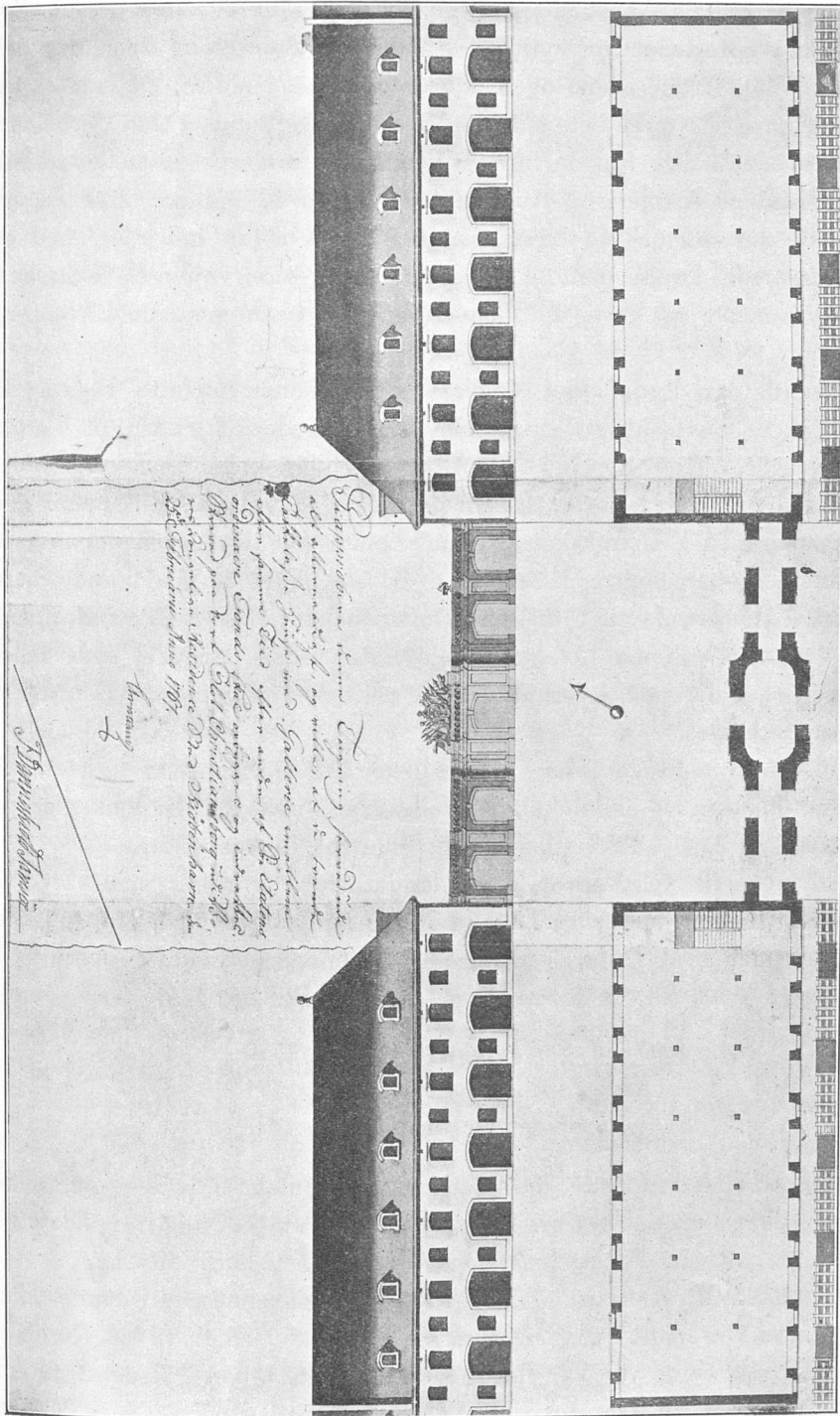
Dampemaskine. I 1771 opførtes i den sydlige Ende af Christiani Sexti Bastion en Bygning, der indeholdt et Dampeapparat til at gøre Plankerne myge til Skibsbrug; Varmen frembragtes af tre Kabyskedler.

Langøen. Takkelagehusene. — Efter at Greve DANNESKJOLD igen var kommet i Spidsen for Marinens Styrelse og havde sat sig ind i Forholdene, kom han til den Overbevisning, at Huset efter den nye Tegning ikke vilde svare til Hensigten; men for at spare Udgifterne til en Ombygning, søgte han andre Udveje og kom efter Konference med Holmens Chef til det Resultat, at Tegningen kunde bruges, naar der fra Fundamentets Inderside blev taget 1 Fod, saa at den indvendige Bredde blev 41 Fod, og at der for hver Sværtovskous blev givet en Port, i Stedet for hver anden, som før var bestemt. En ny Tegning blev udfærdiget af Murmester SLOTMANN i samme Stil som PHILIP DE LANGES oprindelige Tegning med 7 Porte i hver Afdeling og indsendt til Kongen med Forslag om, at da de ordinære Fonds ikke kunde bære mere end en Sjettedel af Udgifterne aarligt til Takkelagehusene, og det særligt i dette Aar kneb meget haardt paa Grund af mange andre nødvendige Udgifter, at den første Sjettedel skulde opføres i Aarene 1767—68 og derefter en Sjettedel i hver af de paafølgende Aar.

Forslaget og den ny Tegning fik kgl. Approb. d. 25. Februar 1767, hvorefter Arbejdet blev udbudt i Licitation og med kgl. Approb. af 15. April 1767 overdraget Murmester UTTENDAHL og Tømmermester TØPLING, og Arbejdet udførtes saaledes, at i Aaret 1774 var begge Takkelagehusene med mellemværende Altan fuldført og apteret med Undtagelse af Apterungen paa Loftet til Takkelmesteren. Linieskibenes Takkelage overførtes hertil, hvorefter „Gamle vestre Takkelagehus“ anvendtes til Fregatternes Takkelage. —

Arsenaløen. Sidefløje til Arsenalet. Som tidligere anført undlod man efter DANNESKJOLDS Afgang i 1746 at opføre de af ham projekterede Sidefløje til Arsenalet; men da man i Aaret 1768 var ved Slutningen af Overførelsen af Søetatens Materiel fra Tøjhuset paa Slotsholmen til Arsenalet bestemtes, at Reservegodset skulde anbringes i den tidligere Krudtmølle i Ulrichs Bastion; det viste sig imidlertid, at der ikke var Plads til det her, og da Rømningen af Tøjhuset ogsaa omfattede andre Lokalteter end selve Materialrummene, hvis Gods der skulde skaffes Plads til, indsendte Søetatens Generalkommissariat under 17. Januar 1769 følgende Forestilling til Kongen:

„Efter at den Andel, som Søetaten hidtil har haft af Københavns Tøjhus,



Paategning: Vi approbere denne Tegning herved udi alt allermaadigst, og ville at de tvende Taktklasse Huuse med Gallerie imellem efter samme, Tiid efter anden af Sø Statens ordinære Fonds skal opbygges og indrettes. Skrevet paa Vort Slot Christiansborg udi Vores kongelige Residence Stad Kiøbenhavn den 25. Februarii Anno 1767.

F. DANNESTJOLD SAMSØE

CHRISTIAN

ifølge Deres Majestæts Approbation af 26. Oktober 1767 paa den mellem Sø- og Landetaten oprettede Convention, er blevet evakueret og tilligemed den derværende Vagt, Artilleriskole og Kontorer ganske og aldeles til Landetaten overleveret, have vi været betænkt paa, hvorledes Søjhuset paa Christiansholm kunde paa bedste Maade med Tilbygninger formeres og saaledes indrettes, at Flaadens Artilleri og Ammunition med hvad videre deraf dependerer, kunde der rummes og have paa eet Sted, og alt indrettes med en saadan Orden, som kunde tjene til Godsets bedste Konservation og Sikkerhed, og til bekvemmeste og hastigste Ekspedition ved paakommende Ekvipering og Armering.

Vi have til den Ende ladet Artilleri-Kommissionen forfatte Tegning til tvende Fløje til Sø-Tøjhuset, oprindelig udarbejdede af PHILIP DE LANGE (Kommis.-Kontorets Kopibog 1745 S. 540) og til Artilleriskole, Kontorer, Bøsemagerværksted med videre fornøden Indretninger og ladet bemeldte Kommission træde sammen med Konstruktions-Kommissionen for begge tillige nærmere at eksaminere og gennemgaa disse Tegninger, om noget dermed kunde være at forbedre i Henseende til Situation, Rummelighed eller bedre Indretning. Vi have dernæst indhentet Admiralitetets Betænkning derover, som heller ikke finder noget derimod at erindre, men ønsker, at Bygningerne jo før jo hellere maa foretages."

Tegningerne omfattede „Mur mellem begge Fløjene, som var fornøden til at indhegne Pladsen og indelukke Kuglegaarden, paa det Kanonkugler og Falquenetter kan ligge i Sikkerhed“, samt Plan for Kuglestablerne.

Forestillingen fik kgl. Approb. d. 26. Januar 1769, hvorefter man skred til Planens Udførelse, og under 14. December s. A. blev der givet Approbation paa, at Arbejdet med Opførelsen af alle Bygningerne maatte overdrages Tømmermester VOLLMEISTER for en Sum af 33000 Rdl. og at:

den ene Fløj skulde opføres i 1770
 - anden — — — - 1771
 Skolebygningen og Ringmuren - 1772,

og saaledes blev det udført. Tegningen til Arsenalets Sidefløje omfattede denne Gang paany en aaben Forbindelsesgang mellem Side- og Hovedfløjenes øverste Etage, medens den oprindelig havde været mellem Lofterne.

Christiansholm. Mastekran. Til at erstatte Mastekranen paa Gammelholm, som ikke mere var tjenstdygtig, og som blev nedlagt i Henh. til kgl. Resol. af 19. Sept. 1759, blev der ved kgl. Resol. af 5. Juli 1753 givet Tilladelse til fra næste Aar at bygge en Kran med Kranhus paa Christiansholm. Naar Pladsen

valgtes her, var Grunden, at man var nærmere ved Flaadens Leje, og Tilmudringen ved Christiansholm var ikke saa stærk som ved Gammelholm.

Den nye Kran skulde kunne ud- og indsætte Master i op til 70-Kanon-skibe, og dens Dimensioner blev derfor noget mindre end Kranens paa Nyholm, der skulde tage de største Linieskibes Master. Iøvrigt blev Kranen en Efterligning af Nyholms Kran, men byggedes med 1 Stens tykkere Mur, for at man ved den derved opnaaede større Styrke af Murværket kunde spare paa Tømmerforbindingen. Kranen blev færdigbygget i Aaret 1762 og Dæmningen til Fundamentets Opførelse borttaget, efter at der i de sidste Par Aar var blevet opmudret foran Kranen, hvilket Arbejde havde vist sig meget besværligt paa Grund af den stenede Grund.

Et *Barkasseskur* opførtes i Henh. til kgl. Resol. af 25. August 1760, da det viste sig, at de da indførte Barkasser til Linieskibene ikke kunde komme gennem Portene i Chaloupskurene paa Gammel- og Nyholm; det skulde rumme 18 Barkasser for Skibe paa 70 og 80 Kanoner.

Skolebygningen blev, som foran omtalt, opført i Aaret 1772 og kom til at ligge paa Stedet for det i 1744 opførte Vagthus, som blev nedrevet. Bygningen skulde omfatte: Vagtlokale — Kontorer — Artilleriskole — Kamre for Tøjmasteren og Skoleinformatoren — Bøssemagerværksted og Materialbod.

I 1772 flyttedes Tøjmasterens Kontor og Artilleriskolen hertil, medens det paa tænkte Bøssemagerværksted blev benyttet som Opbevaringssted for Mortérblokke, idet Bøssemagerværkstedet blev underlagt Klejnsmedeværkstedet paa Gammelholm og indrettet i det lille Hus paa Mastemagerpladsen, hvor Opsynsbetjenten senere fik Bolig.

Eksercerbatteri til Brug for Artilleriskolen opførtes, da Artilleriskolen flyttede ud paa Christiansholm.

Endelig fandtes paa Øen en *Materialbod* for Artilleriets Arbejdsgods, en grundmuret En-Etages Bygning 36' lang, 22' bred og 10' høj; Tidspunktet for dennes Opførelse kan ikke angives, men det maa være i dette Tidsrum.

Ulrichs Bastion. Laboratorium. I Ulrichs Bastion blev i Aarene 1683—84 anlagt en Krudtmølle, der i 1689 sprang i Luften, men blev genopført, og hvor der fabrikeredes Krudt til begge Etater. Den var dog ikke i vedvarende Brug, og efter 1705 synes den kun at være blevet benyttet til at tørre Krudt, der havde været ude med Krigsskibene, eller som paa anden Maade var blevet fugtigt. Ved den endelige Opgørelse af Forholdet mellem Land- og Søetatens Artilleri, som fik kgl. Approb. d. 26. Oktober 1767, overgik den helt til Søetaten, som vilde anvende den ogsaa til Opbevaring af en Del af det Artilleri-Reservegods, som paa det Tidspunkt skulde flyttes fra Tøjhuset til Arsenalet,

men hvor der ikke var Plads nok til det. Den 27. August 1771 skete der en Eksplosion, hvorved nogle Mennesker blev dræbt og saaret, og den materielle Skade paa det i Bastionen opmagasinerede Gods var temmelig betydelig.

I den Anledning besluttedes det i Aaret 1772 at flytte alt Reservergodset til de nye Fløjbygninger paa Arsenalet og at ombygge og indrette Husene i Ulrichs Bastion udelukkende til et Laboratorium for Søetaten, som hidtil havde haft dette sammen med Landetaten paa Christianshavn paa den senere Holms Plads (P. ANDERSEN: Søartilleriets Historie S. 18, 48 og 54). Laboratoriet omfattede fem Bygninger, der var forenede med en Mur, der omsluttede Gaarden, inden i hvilken laa to Bygninger.

Krudttaarne. Allerede under Kong FREDERIK V's Regering var der tænkt paa at flytte Flaadens Krudt udenfor København og Bygningen af Krudttaarne bestemt; men Planen blev opgivet af Greve DANNESKJOLD i 1766, da han mente, at Taarnene var altfor fjærntliggende ved Ekviperinger og desuden udsat for fjendtlige Overfald.

Saa kom Eksplosionen af Krudttaarnet i Rosenkrantz Bastion ved Østerport d. 31. Marts 1779 hvorved 7 Personer dræbtes og 47 Mennesker i Nyboder kvæstedes, ligesom Bygningerne led betydelig Skade. Samme Dag blev der nedsat en stor Kommission, efter hvis Forslag det bestemtes, at intet Krudt i Fredstid maatte opbevares indenfor Københavns Volde. De 8000 Ctn., som maatte holdes i Forraad for Flaaden, skulde opbevares i langt fra Byen liggende Magasiner, og de 3000 Ctn., som skulde være nærmere ved Haanden til Søetatens Brug, skulde ligge i Krudttaarne i bedækte Vej udenfor Christianus Quintus Bastion, og „til Commerciens Brug skulde der bygges et Magasin paa den nylig anlagte Sø-Lynette“. Det i Byen værende Krudt blev sendt til Christianssand og Fredericia, og i Aarene 1780—83 byggedes følgende Krudttaarne:

I Enveloppen udenfor Christianshavns Vold

Magasin Nr. 1 opført 1780 i 1. Redan

— - 2 — 1781 - 2. —

— - 3 — 1783 - 3. —

Paa Amager sønden for Kastrup

3 Krudttaarne opført 1782.

Efter at Krudttaarnene var færdigbygget, førtes Krudtet fra Fredericia til disse i Aarene 1783 og 84.

NYHOLM 1781—1792.

UNDER ADMIRAL C. F. KAAS.

Udvidelser. Aarsagen til Nyholms Udvikling i denne Periode bundede i Nødvendigheden af at have Flaaden klar til Brug, efter at Danmark d. 9. Juli 1780 havde tiltraadt Konventionen med Rusland og fl. Stater om at staa hinanden bi med diplomatisk Understøttelse og væbnet Magt for at hævde den neutrale Handels Frihed paa Havet under den nordamerikanske Frihedskrig, det saakaldte „væbnede Neutralitetsforbund“.

For at undersøge Flaadens Tilstand, der var kommet i Forfald paa Grund af utilstrækkelige Midler til dens Vedligeholdelse, og derefter fremkomme med Forslag, „der sætter og sikker vedligeholder denne for Os og Staten saa vigtige Etat i saadan Stand, at Vi kan være sikker paa at have en til Vore Rettigheder og Vore Landes kraftige Forsvar til alle Tider bered Flaade“, blev der under 10. December 1779 nedsat en Kommission, bestaaende af: Skatmester G. Greve af SCHIMMELMANN, Statsminister General v. EICKSTEDT, Admiral F. C. KAAS, Gehejmerraad og første Finans-Deputerede J. G. Greve af MOLTKE, Statssekretær O. HØEGH-GULDBERG og Kammerherre, fhv. Fabrikmester F. M. KRABBE, hvis Arbejde, som afsluttedes d. 16. April 1781, fik en indgribende Indflydelse paa Marinens Udvikling i den paafølgende Tid, men hvoraf her kun skal anføres det, som angik Nyholm. Til Chef for Holmen udnævntes d. 1. Maj 1781 daværende Kommandør C. F. KAAS, som forblev i denne Stilling til Marts 1792, og ved sin Energi og Dygtighed i væsentlig Grad bidrog til Nyholms Udvikling.

Admiral KAAS var ikke Medlem af den store Kommission, men havde været tilkaldt til dens Forhandlinger, som holdtes paa Fredensborg, og der fremsat sine Anskuelser om Holmen.

Den første Betingelse for at faa Flaaden disponibel til hurtig Brug var Opmudring i Flaadens Leje og paa Reden, saa at Flaadens største Skibe kunde flyde ind og ud af Hukken, Bommen, Farvandet udefter forbi Trekroner og indenfor til Bradbænke og Mastekraner.

Til Anbringelse af det opmalede Mudder foreslog Konstruktions-Kommissionen, som det bekvemmeste og mindst bekostelige, at udvide Langøen østefter og at begynde fra den søndre Ende af Skuret til den kgl. Lystyacht, som laa ved det nordostlige Hjørne af Langøen; men inden Arbejdet kom igang, blev der truffet en anden Bestemmelse.

Ved kgl. Resol. af 3. April 1775 blev det bestemt, at Søetaten skulde afgive sine Tømmerpladser ved Amalienborg (ved den gamle Savmølle) til anden

for Riget nyttigt Brug (de vest- og ostindiske Kompagnier), og at Pladsen jo før jo hellere maatte gøres ryddelig. Følgen var, at Tømmeret blev anbragt paa Nyholm og Langøen, hvor man bedst kunde faa Plads til det, og Flytningen foregik saa hurtig, at man ikke fik Tid til at lægge Strøer under Tømmeret.

Denne Uorden foraarsagede Anvendelsen af en Mængde Folk til Tømmerets Transport, hvorfor der ved kgl. Resol. af 10. Juli 1781 blev truffet den Bestemmelse for at vinde Mandskab til Holmens Drift, at alt Tømmer paa de Pladser, som var bestemt til dets Oplag, skulde opstables i parallelløbende Rader, og imellem disse lægges Stenbro, saa at Heste kunde anvendes til Tømmerets Losning og Transport fra Oplagsstederne og til de Steder, hvor det skulde anvendes. Men da Nyholms Terrain var for indskrænket hertil, saa at Tømmerstablerne vilde blive for høje og Gaderne mellem Stablerne for smalle til Transport med Heste, indgav Admiral KAAS et Forslag; der gik ud paa: at udvide Nyholm paa Sydsiden, saa at Ankerøen og Stenkisten inddroges i Nyholm, og at der fra Ankerøens Sydside til over imod Tømmergrav Nr. 1 og derfra henimod Volden maatte inddømmes til Opfyldning; en ny Ankerø og Stenkiste maatte da anlægges, og hertil foresloges som den bekvemmeste Plads Grunden ligefor Takkelagehusene; Takkelagehuset til Fregatterne (gamle vestre Takkelagehus) skulde paa Grund af Ælde nedbrydes og et nyt opføres paa Langøen i Flugt med de der-værende Takkelagehuse; skulde disse Forslag vedtages, maatte Opfyldningen bag Langøen foreløbigt opsættes.

Den 31. August 1781 blev der givet kgl. Approbation paa disse Forslag, som derefter blev udført som nedenfor beskrevet.

Nyholm. I Aaret 1786 var Bolværkerne slaaet om det nye Stykke Nyholm, hvorved Øen havde faaet den Form, som den siden har bevaret, og Opfyldningen fuldførtes efterhaanden, saaledes at man i Begyndelsen af Halvfemserne kunde opføre Skure til Skærbaade og en Savmølle paa Sydsiden af Nyholm.

Bolværket paa Vestsiden blev sat i Flugt med Ankerøens vestlige Bolværk; men Ballastkistens Bolværk gik ikke i Flugt hermed, og derved opstod det lille Fremspring paa Nyholms Vestside, som findes endnu og altsaa betegner det Sted, hvor Ballastkisten laa, men da denne var dannet af det „gamle Batteri“, betegner Stedet dettes Plads.

Langøen: Efter at Nyholms Udvidelse var tilendebragt, og man skulde have yderligere Oplag for opgravet Mudder, paabegyndtes Langøens Udvidelse

i 1788, da Udgifterne til den første $\frac{1}{4}$ Del af Indpælingen bevilgedes ved kgl. Resol. af 25. Januar 1788; men Opfyldningen skete ikke saa hurtigt som beregnet, da en Del af Mudderet anvendtes til Opførelse af Trekrøner Fortet, saa at man ved Slutningen af dette Tidsrum kun havde naaet at faa Omkredsen af Øen opfyldt, hvor man kunde lægge Mudderet direkte fra Pramene; men Øen havde da faaet den Form, som den siden har bevaret, indbefattet den Grav ved den oprindelige Langøes Nordosthjørne, som fra dens Dannelse blev stillet til Opmudringsvæsenets Disposition og derfor kaldtes *Pramhaven* (nu Maskingraven). Den udvidede Del af Langøen kaldtes *Mudderøen*.

Den nye Ankerø og Stenkiste. Planen til den nye Ankerø og Stenkiste blev udarbejdet af Holmens Chef Admiral KAAS og Fabrikmester HENRIK GERNER, der foreslog at lægge Øen midt for Langøen; men Konstruktions-Kommissionen mente, at de der vilde ødelægge det Syn, som de paa Langøen nylig byggede Takkelagehuse dannede mod Frederiksgade og Amalienborg og foreslog derfor at lægge den udfor nordre Takkelagehus, hvilket fik kgl. Approb. d. 26. November 1781. Omkring Øerne, som var helt adskilte, skulde der være saa dybt, at en Ankerkran kunde lægge til overalt for at aflevere eller overtage Ankrene, og Øernes østre Side skulde støde op til Kanalens vestre.

Ankerøen og Stenkisten var fuldført i 1787, hvorefter der ved kgl. Resol. af 11. Maj s. A. blev givet Approb. paa at opføre et Hus paa Anker-Øen til Flaadens Ankerstokke, som paa den Tid var af Træ og derfor burde opbevares under Tag.

Flaadens Leje. Inden man for Alvor tog fat paa Opmudringen af Lejet, var Situationen den, at Linieskibene i Lejet kunde flyde dels tomme, dels noget ekviperede for de mindres Vedkommende, men den fuldstændige Ekvipering maatte finde Sted ved Kastelspynten.

For at faa ordentlig Gang i Opmudringen fik Opmudringsvæsenet sit eget Budget og blev underlagt en særlig Kommission; der blev anskaffet flere Opmudringsmaskiner, og Fabrikmester HENRIK GERNER konstruerede en særlig *Søbagge* til at drive med Hestekraft ombord. Arbejdet blev sat i Gang efter den for Opmudringsvæsenet udstedte Instruks af 29. April 1786, der lød:

„Farvandet til Flaadens Leje, fra Flydebroen af, hvor Flaadens Leje nu er, indtil Nyholm, Hukken oppe ved Langøen undtagen, opmudres saaledes: At Løbet langs med og straks ved bemeldte Bro fordybes indtil 21 Fod, men den øvrige Strækning lige hen til Nyholm kunde derimod opmudres paa skraa opad saaledes, at der ved Nyholm bliver ialt 8 Fod, og at følgelig Middeldybden i dette Farvand bliver 14 à 15 Fod.“

Resultatet af Arbejdet blev, at fra omkring Aaret 1790 kunde Linieskibe med begge Batterier inde lægge ind i og ud af Flaadens Leje (T. f. S. 1843 S. 125).

Bygninger m. m.

Elephanten. I Tiden mellem 1781 og 1784 blev „Elephanten“ forbedret og istandsat, samt et *Skur* opført for deri at opbevare det ved Kølhaling brugte Forstøtningstømmer.

Nyholm. Ved kgl. Resol. af 1. Oktober 1784 etableredes *Flaget* paa Spidsen af Citadellet Frederikshavn i Lighed med det paa Kronborg Fæstning, og Citadellet skulde tage imod og besvare Salutter paa samme Maade, som forhen var sket fra Vagtskibet paa Reden. Men da der meget snart opstod Kompetencestridigheder, naar en Flagmand laa paa Reden, bestemtes det ved kgl. Resol. af 16. Juli 1788, at Flaget samme Dag skulde flyttes til Christianus Sixtus Batteri, hvorfra Salutter siden er blevet afgivet efter de gældende Salutreglementer.

Bedding Nr. 3. Efter Indstilling af Kommissionen af 1779/81 blev det ved kgl. Resol. af 16. April 1781 bestemt: „Den 3. Bankestok skal straks sættes i Stand til Fregatters Bygning, alene paa det, at de Fregatter, som ikke kan faas bygte paa partikulaire Værfter, i Tide maa kunne bygges paa Holmen.“

Først var det Mening, at Beddingen kun skulde indrettes til derpaa at bygge 40-Kanons Fregatter; men senere blev det bestemt, at der skulde kunne bygges indtil 80-Kanonskibe paa den, og saaledes blev den færdig i 1784, men uden at have faaet Slagbedding, hvorfor den paa dette Tidspunkt gik under Navn af „Fregatbedding“.

Plankestabler. Som bestemt af Kommissionen af 1779/81 blev Plankerne opsat i Stabler og Mellemmrummene brolagt, saa at Heste kunde anvendes til Transport af Plankerne.

Canoneerbaads-Skure. Som tidligere omtalt havde Greve DANNE-SKJOLD i sin „Dessein“ af 1740 planlagt Opførelse af Skure til Galejerne paa Galejøn (Christiansholm), for at disse kunde staa paa Land, til de skulde bruges; men da det ikke blev til noget videre med Bygningen af denne Fartøjstype, blev det heller ikke til noget med Planens Udførelse.

Da man i 1786—87 havde fuldført Bygningen af 12 Skærbaade, optog Admiral KAAS Tanken og indstillede i sin Aarsrapport af 31. December 1791, om Flaadens smaa Fartøjer maatte blive sat paa Land „til sand Konserveration og Besparelse“. Ved kgl. Resol. af 11. Oktober 1793 blev det approberet at

opføre Skure til 13 *Canoneer-Baade* (Skærbaade), der i Aarene 1793—95 blev opført paa den vestlige Ende af Nyholms Sydside, 1 Baad i hvert Skur.

Langøen. *Takkelageuse til Fregatterne.* Som foran omtalt indgav Admiral KAAS i 1781 Forslag om at opføre et Takkelageus til Fregatterne i Flugt med Takkelageusene paa Langøen. Saavidt man kan se, gik hans Forslag ud paa at lægge det helt ved Nordenden af Langøen, men i sin Forestilling til Kongen foreslog Kollegiet at lægge en Tilbygning til den nordlige Ende af det nordre og til den sydlige Ende af det sydlige Takkelageus for Symmetriens Skyld, og dette Forslag fik kgl. Approb. d. 31. August 1781. Efter at Tegninger og Overslag over Omkostningerne var udarbejdet, indstillede Kollegiet, om Bygningerne maatte opføres i dette og næste Aar, hvilket fik endelig kgl. Approb. d. 4. Marts 1782.

Arbejdet paabegyndtes med den nordlige Tilbygning og var fuldført i 1784; men den sydlige Tilbygning blev først fuldendt i 1788. Efter at Tilbygningerne var fuldendt, havde hver af Takkelageusene en Længde af 458 Fod. Ved den sydlige Fløjs Opførelse maatte 3 af Masteskurene sløjfes for at give den fornødne Plads.

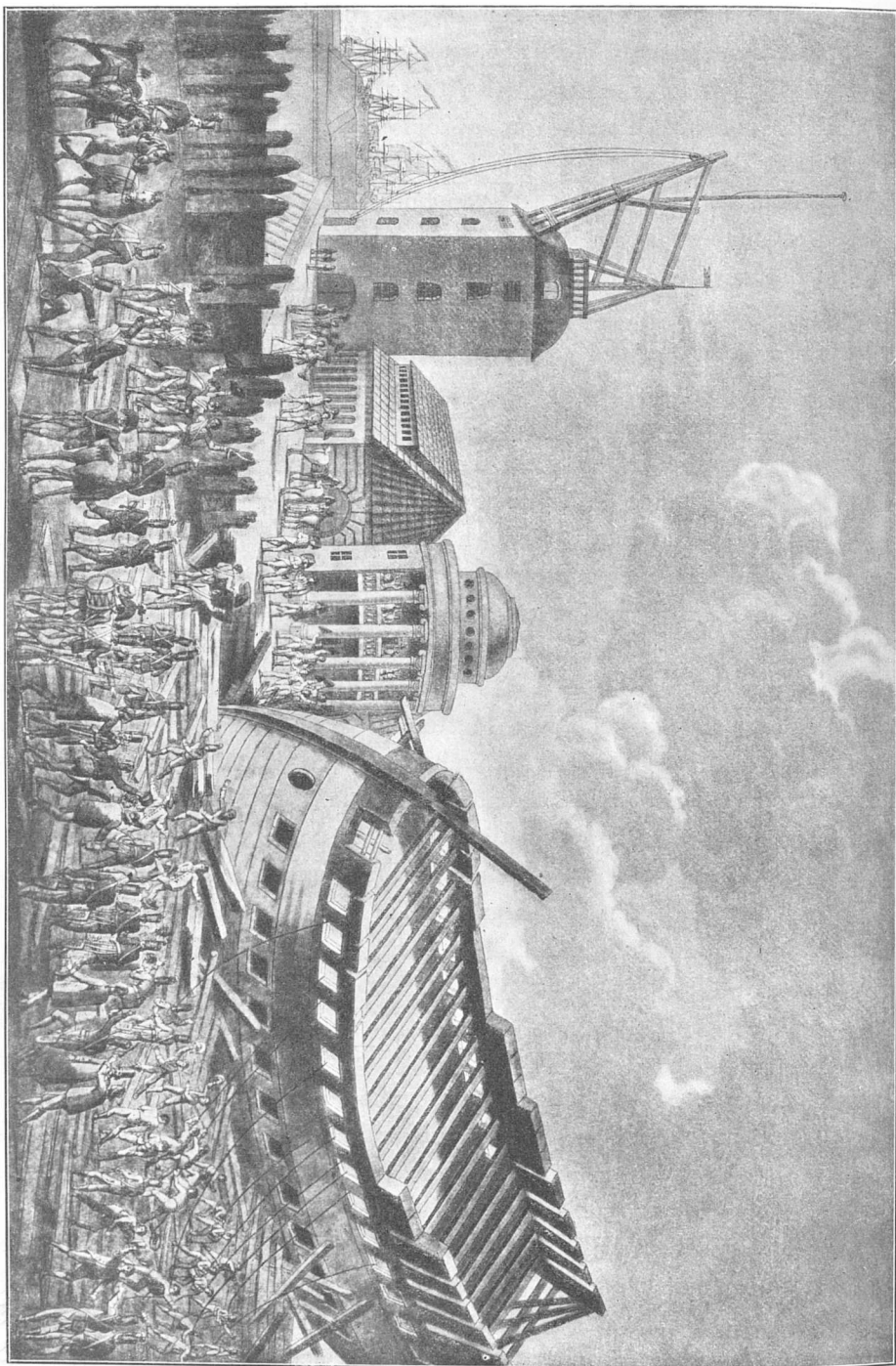
Masteskurene. For at undgaa de store Udgifter til Mastetræer blev der paa Forslag af Admiral KAAS i Aaret 1785 nedsat en Kommission angaaende den hele Omgang med Master og Rundholter; dennes Virksomhed resulterede i kgl. Resol. af 18. November 1785, der bestemte, at de færdiggjorte Master skulde blive staaende i Skibene, indtil man havde faaet forbedret Masteskurene. Men da disse ikke blev forbedret, og man ved det omhandlede Tidspunkt indførte Maling af Skibene, ogsaa af Masterne, vedblev disse at staa i Skibene. Efter den Tid blev Skurene anvendte til Opbevaring af de Rundholter, som hidtil havde ligget ombord i Skibene under Oplag.

NYHOLM 1792—1814.

Udvidelse m. m. I dette Tidsrum skete ikke nogen Nydannelse paa Nyholm, men den i forrige Afsnit paabegyndte Opfyldning af *Mudderøen* fortsattes, og Omkredsen af Øen fik saamegen Fasthed, at der kunde opføres lettere Bygninger paa den. —

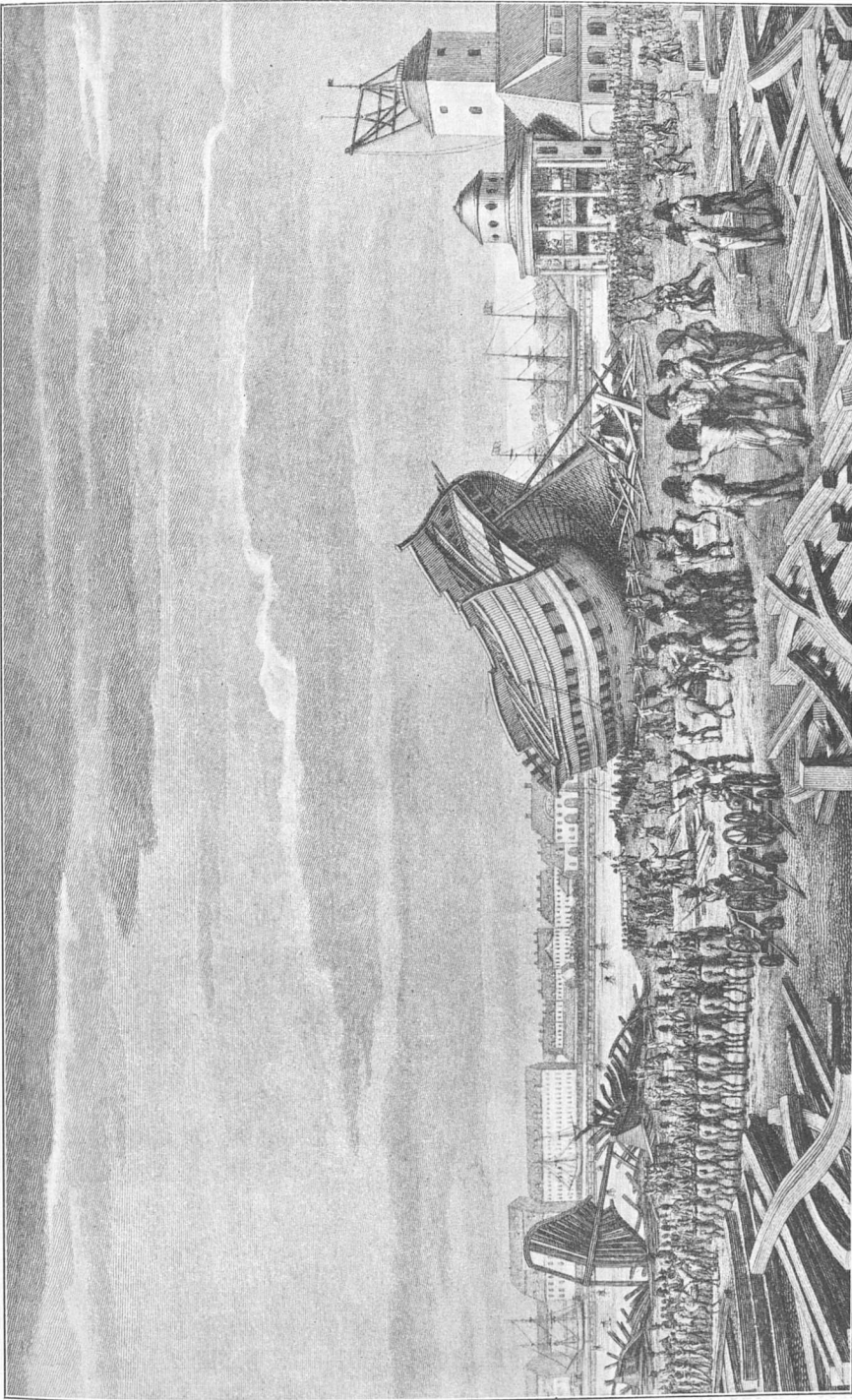
Branden paa Gammelholm i Aaret 1795 medførte, at flere Virksomheder forlagdes fra Gammelholm til Nyholm.

Englændernes Hærgen paa Holmene i 1807 medførte kun Ødelæggelse af Skibsmateriel, medens de mærkværdigvis ikke satte Ild paa Bygningerne eller molesterede disse mere, end almindelig brutal Fremfærd kan bevirke. —



Den Engelske Nations Skiendsel udøvet paa Nyholm den 17. Oktober 1807.

Tilægnet det nuværende Engelske Ministerium. Dette er Øjeblikket, da Skibet begynder at falde. — Sunkket af HAAS.



Engellændernes sidste Daad i Kiøbenhavn 1807, som en værdig Triumph for Gambier, Cathcart, Popham etc.

Krigen 1807—14 standsede naturligvis al Udvikling, men medførte større Anlæg af Kanonbaadsskure og Beddinger.

I omstaaende Billede af Slaget paa Reden d. 2. April 1801 har man et godt Billede af hele Nyholm-Etablissementet paa det Tidspunkt.

Bygninger m. m.

Nyholm. Bedding Nr. 1. Som alt for Vejrliget udsat Tømmerværk maatte Beddingerne meget hyppig have Hovedreparation, og da man omkring Aarhundredskiftet maatte foretage en saadan for Nr. 1's Vedkommende, besluttedes det, af Hensyn til Vanskeligheden paa det Tidspunkt ved at skaffe Tømmer, at opbygge den af Sten, Mur og Tømmer, hvilket blev udført i Aarene 1802 og 1803, hvorved Beddingen fik den Form, som den siden beholdt.

I 1805—07 blev Slagbeddingen ombygget, efter at en Dæmning var lagt udenom den; Natten mellem 3. og 4. Juni 1806 gennembrødes Dæmningen, hvorved Arbejdets Tilendebrielse betydelig forsinkedes. Da Slagbeddingen var lagt blot, fandt man to temmelig store Kampesten nedtrykt i den Rende, som Skibenes Køl efterhaanden havde dannet, hvorved man fik Forklaring paa den Kendsgerning, at Skibene under Afløbning fra denne Bedding ofte havde lidt større eller mindre Skade.

Bedding Nr. 3. Uagtet denne, som omtalt under forrige Afsnit, var blevet ombygget til at kunne tage 80 Kanonskibe, fik den ikke Slagbedding under Ombygningen. Men da der efter Englændernes første Angreb i 1801 blev sat Fart paa Linieskibsbygningen, blev det ved kgl. Resol. af 11. December 1801 bestemt, at den skulde have Slagbedding, hvilken var færdigbygget i 1804 og var 120 Fod lang. Fra Dæmningen til Slagbeddingens Bygning stammede den sydligste af de tre Broer paa Nyholm.

Tjæremagasin. Den tidligere omtalte Haarbankerbod blev i Aaret 1799 ombygget til Tjæremagasin.

Savmølle. I Henhold til kgl. Resol. af 30. August 1793 overførtes til det sydøstlige Hjørne af Nyholm den saakaldte Eskildsenske Savmølle fra Kildevælde, købt ifølge Kongens Befaling dels for at skære Planker til Holmen for mindre Bekostning end ved Haandkraft, dels for at vedligeholde Møllen til Fordel for Private, og den 22. Marts 1794 traadte den i Virksomhed. —

Egetømmer-Skure. Efter at Marinen havde maattet aflevere Tømmerpladserne paa den vestlige Side af Havnen, var hver en ubebygget Plet paa Nyholm blevet anvendt til Ophobning af Træ, selv mellem Kanonerne paa Batteriet Sixtus laa Træet opdyngtet. For Fremkommeligheds Skyld maatte

SLAGET PAA REDEN DEN 2. APRIL 1801



Trekroner
Pakhus paa Islands Plads

Lynetten

Kran Plan Pavillon Sixtus
Christiansholm Ankerø
Barkasseskur

Dampe-
maskine
Spanteloft

Takkelage-
huse
Kvintus
Arsenal

Arsenalfloje

Bodenhoffs Plads

Krudttaarn
Pramlaugets Plads

Krudttaarn

der bringes Orden i det, og Kommissionen af 10. Dec. 1779 foreslog da ogsaa, foruden som forhen omtalt at lægge Plankerne i Stabler, at lægge Egetømmeret i Stabler. Men det blev ikke gjort før i Aaret 1798, hvor man paa Grund af en tilfældig meget ringe Beholdning af Tømmer fandt Øjeblikket belejligt. En Kommission blev nedsat, som udpegede Pladsen lige over for „Planen“ som den heldigste for Stabernes Anbringelse, og ved kgl. Resol. af 17. August 1798 blev det approberet at opføre 20 Skure til det kostbareste Egetømmer og Planker paa den udvalgte Plads. Skurene blev opført i 1798 og 1802—03.

Kontorbygning. For Ekvipagemesteren og de andre Værftsemedsmænd, som hidtil havde haft Kontorer i Spanteloftsbygningen, men hvor Fabrikmester HOHLENBERG fordrøede mere Plads til sin Virksomhed, bl. a. til Forelæsninger over Skibbyggeriet, blev der i Henh. til kgl. Resol. af 25. September 1801 opført en ny Bygning ved Nordenden af gamle østre Takke-lagehus.

Defensions-Materialskur opført i Henh. til kgl. Resol. af 16. September 1803, for at det hidtil anvendte i Sixtus Batteri kunde benyttes til Opbevaring af Batteriets Rapperter og Redskaber.

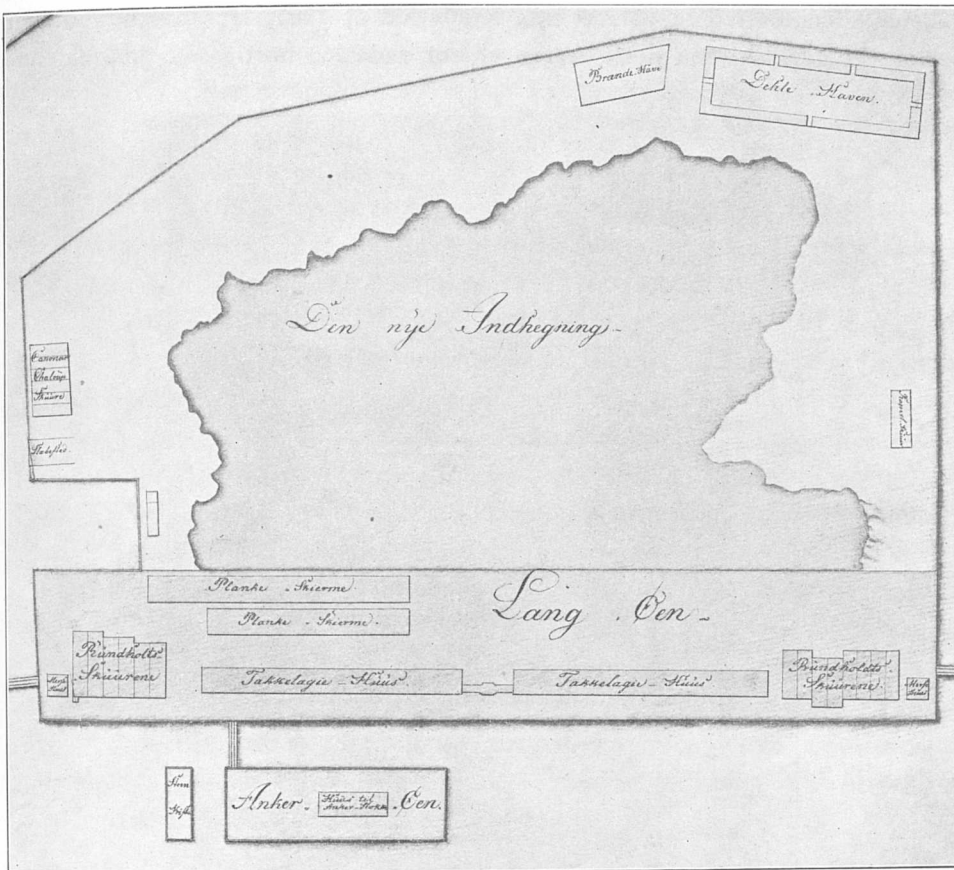
Kanonbaadsbeddinger. Efter at den store Kanonbaadsflotille var blevet bygget i de første Aar af Krigen 1807—14, maatte der anlægges Beddinger til Baadenes Opsættelse paa Land til Reparation, og i Aarene 1810—11 anlagdes 12 Beddinger mellem Savmøllen og Skærbaadsskurene, 1 Bedding til 1 Baad.

Mudderøen. — *Materialhus* for Opmudringsvæsenet opførtes i 1804 ved det sydøstlige Hjørne af „Pramhaven“.

En *Rorbedding* blev indrettet i 1804 til Oplægningssted for Skibenes Ror vesten for „Pramhaven“.

Smedie. Til Brug for Takkelloftets og Drejerværkstedets Smedearbejder, efter at hine var forflyttet fra Gammelholm til Nyholm, bevilgedes i 1809 Opførelsen af en Smedie; den blev opført paa en lille Jordforhøjning for ikke i den fugtige Aarstid at komme til at staa under Vand. Den traadte i Virksomhed i 1812. — Den blev nedrevet, da Gammelholm blev flyttet over til Nyholm.

Kanonbaadsskure. Efter at Styrelsen i Aaret 1804 endelig havde bestemt sig for Indførelsen af de Chapmannske Kanonfartøjer som Ro-Krigsfartøjer, og man fastholdt den i *Danneskjolds Dessein* af 6. Maj 1740 fremsatte Tanke, at Rofartøjerne, naar de ikke brugtes, skulde staa paa Land under Skur, byggedes de første 6 Kanonbaadsskure paa Mudderøens Nordside i 1805—06, i 1807 føjedes 3 til Østenden af de alt eksisterende, og i



Kort fra 24. November 1806. — Søværnets Bygningsvæsen.

1808 byggedes 3 paa Mudderøens Østside. — Alle disse 12 Skure var indrettet til kun at tage 1 Baad hver.

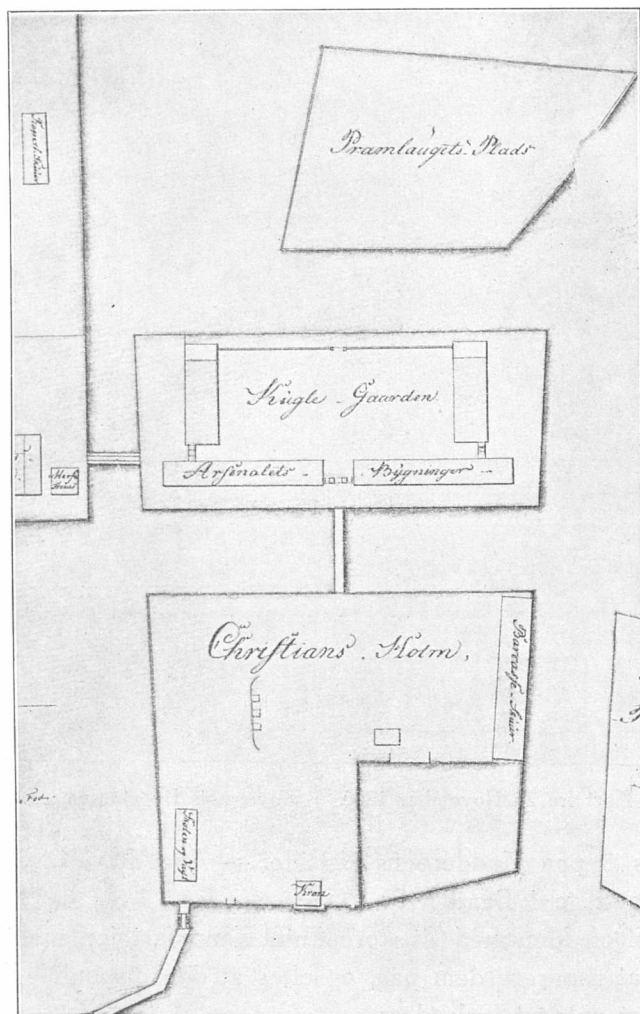
Da saa Krigen kom med sit store Antal Kanonfartøjer, maatte der skaffes Beddinger til at reparere dem paa, og efter at den disponible Plads paa Nyholm var blevet optaget, anlagdes:

- i 1813: 6 enkelte Beddinger paa Østsiden af Mudderøen og
- 4 — — — Nordsiden — —
- 1814: 3 dobbelte — — — Østsiden — —

og samtidigt forlængedes de eksisterende Beddinger, saaledes at hver kunde tage 2 Baade.

Dellehaven. Efter den sørgelige Brand, som opstod den 5. Juni 1795 i Dellehaven paa Gammelholm, fandtes det ikke tilraadeligt at anlægge en ny

Dellehave sammesteds, hvorfor man lejede en af Tømmerpladserne udenfor Vesterport dertil. Men dette Arrangement viste sig hurtigt saa tidsspildende



Kort fra 24. November 1806. — Søværnets Bygningsvæsen.

og bekosteligt, at der paa Kollegiets Indstilling blev givet kgl. Approb. d. 5. Maj 1797 paa at anlægge en Dellehave paa Mudderøens østlige Side, hvor den laa uden Fare for Omgivelserne og bekvem for Transporten. Opførelsen skulde ske i Løbet af 6 Aar, men var allerede fuldført 1799.

Rapperthus. Efter Indførelsen af de mere voluminøse Slæderapperter til Kanonfartøjerne manglede man bekvemt Husrum til dem, hvorfor det ved

kgl. Resol. af 25. September 1801 bestemtes at opføre et Rapperthus, hvilket blev anbragt paa Mudderøens Sydside. —

Langøen. Efter Branden i 1795 paa Gammelholm ønskede man at flytte de mest brandfarlige Værksteder bort herfra. Først og fremmest ønskede Kollegiet Reberbanen flyttet paa Grund af dens store Oplag af Hamp, og der findes et Projekt fra 1801 om dens Anbringelse paa Langøen ved Siden af Takkelagehusene; men det blev ikke til noget, hvorimod Projektet stadig gaar igen i alle senere Planer om Gammelholms Overflytning til Nyholm.

Takkelagehusene. Derimod blev det ved kgl. Resol. af 4. Maj 1804 bestemt at flytte Takkelloftet fra Reberbanen paa Gammelholm til Loftet i nordre Takkelagehus, hvilken Flytning fandt Sted d. 22. November s. A.

Ifølge samme Resol. flyttedes Drejerværkstedet fra Gammelholm til den nordre Ende af underste Etage i søndre Takkelagehus, hvilken Flytning fandt Sted d. 20. Juli s. A. — To Aar senere flyttedes Blokværket fra Hovedmagasinet paa Gammelholm til Loftet i dette Takkelagehus.

Naar der kunde skaffes Plads til disse forskellige Virksomheder i Takkelagehusene, laa det i, at Flaadens Størrelse paa det Tidspunkt faktisk var fastslaaet til 22 Linieskibe, medens Takkelagehusene var bygget for 30 Linieskibe.

Ankerøen. I Henhold til Forslag af Organisations-Kommissionen af 16. Juni 1810 bestemtes i Aaret 1811, at det derværende Hus til Ankerstokke skulde anvendes til Lokale for den da oprettede Matrosskole, naar der blev Penge-midler til det, hvilket lykkedes i 1812—13.

Christiansholm. Da Artilleriskolen skulde udvides, blev det ved kgl. Resol. af 3. Oktober 1811 befalet, at Bygningen skulde gøres større, naar de fornødne Midler kunde tilvejebringes. Det blev udført i 1813 ved at tilbygge en Etage paa Huset. —

NYHOLM 1814—1848

UNDER ADMIRALERNE J. C. KRIEGER, C. A. ROTHE OG STEPHANSEN.

Udvidelser. I dette Tidsrum fik Nyholms Omraade meget betydelige Udvidelser, først ved „Mudderøens“ Fuldførelse og derefter ved Opfyldningen af det store Areal bag den gamle Arsenalø, hvilket til at begynde med kaldtes „Ny-Mudderøen“; men da disse Benævnelser fandtes upraktiske, henstillede Kommissionen af 29. September 1831, der skulde gøre Forslag om Gammelholms Overflytning til Nyholm (se nærmere under dette Afsnit), at „Mudderøen“ og „Langøen“ tilsammen kaldtes „Frederiksholm“, „Ny-Mudderøen“ og den gamle Arsenalø tilsammen „Arsenaløen“, og disse Benævnelser blev siden brugt for de paagældende Omraader og vil blive anvendt her.

Frederiksholm. Ved Krigens Ophør i 1814 var Tilmudringen i Flaadens Leje og Havnen tiltaget i den Grad, at der bl. a. maatte foretages en grundig Opmudring foran Beddingerne paa Nyholm, førend det paa Stabelen staaende Linieskib *Danmark* kunde løbe af. Til Oplagssted for det opmalede Mudder valgtes „Mudderøen“, dels fordi Stedet laa bekvemmost, dels af nedennævnte Grund.

Vel vilde den fremtidige danske Storskibsflaade kun blive en Skygge af, hvad den forhen havde været; men i Stedet for de store Skibe havde man faaet en talrig Flaade af Rofartøjer, *Kanonbaadene*, som man vilde oplægge paa Land, og dertil var der hverken Plads paa *Gammelholm* eller paa de da bestaaende Omraader af *Nyholm*; men paa Mudderøen kunde der blive Plads. Fra Aaret 1816 fortsattes derfor Øens Opfyldning, hvilken var fuldendt omkring Aaret 1826, dog nærmest Omkredsen, idet Midten af Øen ikke var videre, end at den til langt hen i det 19. Aarhundrede ofte i de regnfulde Perioder stod under Vand.

Ankerøen. Som forhen anført var Ankerøen og Stenkisten oprindelig helt adskilt; men for at spare Bolværksreparationer indstillede Overekvipagemesteren i Skr. af 10. August 1835 at forene de to Øer, hvilket Kollegiet approberede i Skr. af 20. August s. A., og som derefter blev udført.

Arsenaløen. Da Opmudringen af Havnen fortsattes, maatte man se sig om efter et nyt Oplagssted for det opgravede Mudder, og hertil paatænkte som det nærmeste Sted det grunde Vand østen for den gamle Arsenalø, saaledes at det opfyldte blev en Fortsættelse af denne østerover. Om Kollegiet ved denne sidste Udvidelse af Nyholm-Etablissementet havde haft Tanken paa dette som det fremtidige eneste Værft for Marinen skulde synes naturligt, men er ikke fundet udtalt noget Sted; og paa det Tidspunkt var der heller ingen Grund til det, da der paa de andre Øer var Plads nok til et Værft for hele Marinen af dens fremtidige Størrelse. Muligt har man tænkt sig over den ny Ø i Fremtiden at kunne faa en nærmere Forbindelse over Land med Nyholm end den hidtil eneste eksisterende, over Kongebroen ved Kvintus, hvilken Anskuelse synes berettiget ved Kontrakten om Salget af Bodenholfs Plads (se denne).

Men for at den nye Opfyldning kunde finde Sted, maatte Marinen først erhverve den bag Arsenalet liggende lille Ø, som tilhørte Interessenterne i det i 1811 ophævede „Pram- og Stenførerlaug“, da det ikke fandtes heldigt at have fremmede indenfor Nyholms Enemærker. Lauget havde ved Gavebrev af 28. Oktober 1776 faaet overladt et nærmere betegnet Stykke af Vandet bag Arsenaløen med Ret til at opfylde det og anvende det til Oplag for Materiel, men var ved Gavebrevet forpligtet til ikke at afstaa Pladsen til nogen anden.

Her havde Lauget saa dannet en lille Ø, hvorpaa der var opført nogle Bygninger (se Billedet S. 197). I 1817 tilbød Lauget at afstaa Øen mod til Gengæld at faa en Del af Gammelholm; men Tilbudet blev ikke modtaget, bl. a. fordi Lauget forlangte for stor en Sum som Godtgørelse for Opførelsen af Bolværkerne om Øen. Men da man i 1823 maatte se hen til en ny Plads for det opgravede Mudder, fik Kollegiet Kongens Approbation paa at træde i Underhandlinger med Lauget om at erhverve Øen, og Forhandlingerne resulterede i:

at Søetatens Fordring paa det ophævede Laug eller sammes Interessenter, 6500 Rbd. S., bortfaldt, og

at Søetaten skulde betale Interessenterne 1500 Rbd. Sedler, naar Hjemmels Dokumentet var i Orden.

Denne Ordning fik kgl. Approb. d. 20. April 1823.

Efter at Købet var gaaet i Orden, blev det ved kgl. Resol. af 21. Maj 1826 bestemt at opfylde Vandet sønden for Mudderøen, saaledes at den nuværende Arsenalø skabtes; efter Beregningen skulde det kunne gøres paa 12 Aar; men der medgik c. 14 Aar. Ved det Tidspunkt havde Øen faaet det Omfang og den Form, som den siden har beholdt.

Dermed var Skabelsen af det Værk, som paabegyndtes i Aaret 1690 med Opfyldningen af den første lille Ø *Nyholm*, som en ny Beddingsplads for Bremerholmsværftet, nu fuldendt og var efterhaanden kommet til at omfatte 4 større og 2 mindre Øer.

Til Skabelsen af Nyholm er knyttet nogle af de bedste Navne i den danske Marines Historie: Admiralerne NIELS JUEL — SPAN — SUHM — DAN- NESKJOLD SAMSØE — C. F. KAAS — J. C. KRIEGER m. fl.; men er der nogen, der fremfor andre kan kaldes Nyholm-Værftets Skaber, er det General-Admiral Lieutenant, Superintendent de Marine Greve FREDERIK DANNESKJOLD SAMSØE; hans Statue burde staa paa den danske Marines Orlogsværft.

Flaadens Leje. Under Krigen 1807—14 blev Opmudringen af Lejet naturligvis forsømt, og da man efter Krigen tog Sagen op igen til Behandling, fik Opmudringsvæsenet Instruksen af 1786 at arbejde efter.

I dette Tidsrum foregik Omlægningen af Flaadens Skibe fra Øst-Vest til Nord-Syd, hvilket vil blive udførligere omtalt under Afsnittet: „Flaadens Vedligeholdelse“. Paa Kortet over Flaadelejet (se Materiellets Vedligeholdelse) er vist den nye Form for Oplægningen af de 6 Linieskibe og 8 Fregatter, Flaaden kom til at bestaa af, langs Flydebroen og de mindre Skibe, hvoraf Størstedelen blev Korvetter, paa det Sted, som deraf fik Navnet *Korvettelejet*.

I Aaret 1817 blev det tilladt af fortøje de oplagte Skibe i Kæder, der sattes fast paa en om Fortøjningspælen anbragt Tovkrans, for at man i Tilfælde af Ildebrand hurtigt kunde kappe Tovkransen og derefter forhale Skibene.

I 1822 saa man sig nødsaget til at give hele den nordlige Begrænsning af Flaadens Leje samt Bommens Vagt en Hovedreparation; ved samme Lejlighed blev den gamle Bommens Vagt nedrevet og genopbygget af Ege-Bindingsværk, og samtidig indrettedes en med Bomme lukket Baadehavn for den vestlige Ende af den lange Linie.

Indtil 1848 skete ingen anden Forandring ved Flaadens Leje, end at Dybden fra 1835 blev ændret saaledes, at der nærmest ved Flydebroen skulde være 23 Fod og derefter aftagende paa skraa i Retning mod Nyholm, saaledes at der i Korvetlejet blev 15 à 16 Fod, i Stedet for som hidtil 14 Fod, da Korvetterne formedelst den forøgede Straakøl nu stak dybere end oprindeligt bestemt.

I 1826 blev Estakaderne udenfor Sixtus Batteri lukket med en Bom.

I 1832 blev den gamle Bro ved Christiansholms Vagt adskilt, og dens Yderside indrettet som Estakade.

Bygninger m. m.

Elephanten. — I Henhold til kgl. Resol. af 27. Januar 1821 skulde den aabne Bradbænk Elephanten omfattes med tæt Bolværk, og den fornødne Kølhalingsforbinding anbringes, hvilket blev udført i 1821—23; samtidig blev Rækværk opsat paa begge Sider af Øen. I denne Form var Øen 300' lang, 47' bred ved Nyløb og 70' bred ved Kanalen, som adskiller den fra Nyholm.

I 1836 blev Kølhalingspladsen paa Elephanten nedlagt, Pladsen reguleret, Huset nedtaget, og Pladsen siden anvendt som *Ekviperingssted* for Skibene.

Nyholm. — *Bedding Nr. 2.* I 1819 indstillede Kollegiet, om Slagbedding Nr. 2, der var 83 Aar gammel, maatte lægges tør, for at den tilligemed Landbeddingen kunde blive undersøgt og begges Istandsættelse ske samtidig, hvilket approberedes. Da det ved Undersøgelsen viste sig nødvendigt at bygge Beddingen fra ny, blev det ved kgl. Resol. af 26. Marts 1820 approberet at ombygge Beddingen af Sten, Mur og Tømmer ligesom Nr. 1, da det havde vist sig, at denne Bygningsmaade i Tidens Løb var langt mere økonomisk end den hidtil anvendte af Tømmer alene. Medens man kunde konstatere, at Bedding Nr. 2 havde behøvet Hovedreparation omtrent hvert 15. Aar, havde Reparationerne ved Bedding Nr. 1 i de forløbne 17 Aar været ganske ubetydelige. Ombygningen blev fuldført i 1822.

Bedding Nr. 3 blev i Aaret 1837 gjort 12 Fod længere, saa at den blev af samme Størrelse som de to andre.

Gamle vestre Takkelagehus. I Aarene 1821—22 fik Bygningen Hovedreparation, under hvilken alle de gamle Tagkviste blev nedtaget, og samtidig blev et Sprøjtehus indrettet i den østre Ende.

Spanteloftet fik i Aarene 1819—20 Hovedreparation og samtidig Murfundament.

Hovedvagten. I 1805 blev der anlagt tre Kanonbrikse indenfor det om Hovedvagten værende Trægitter og 3 Stkr. 8 \mathcal{N} Kanoner reglementeret. I 1822 blev det gamle Trægitter erstattet med 19 Stkr. Egetræsstøtter forbundet med Jernstænger. — I 1826 blev Taarnet nedrevet formedelst Brøstfældighed og genopført det paafølgende Aar, saaledes at det bibeholdt sin Form og Urværket, hvorimod den for flere Aar siden fjærnedede Klokke ikke blev anbragt igen.

Kranen. Medens Underbygningen ikke vides at være undergaaet større Reparationer, vides selve Kranen at være blevet fornyet i Aarene 1758, 1782, 1814 og 1831.

Materialskuret ved Enden af gamle vestre Takkelagehus var efterhaanden blevet saa brøstfældigt, at det i 1824 blev nedrevet og et nyt af Ege-Bindingsværk opført; samtidig blev det flyttet lidt sydefter, saa at det kom fri af Takkelagehuset.

Savmøllen. Da Møllen ikke viste sig at være økonomisk, eftersom den gav meget Spild af Træ, og man desuden blev nødt til at opføre Træbygninger i dens Nærhed, blev den i Henh. til kgl. Resol. af 20. Marts 1815 bortsolgt.

Plankeskurene. Efter at der var opnaaet mere Plads ved Nyholms Udvidelser, fremkom Overekvipagemesteren med Forslag til en Nyordning, hvorefter der skulde være 18 Stabler ialt, og i Aarene 1825—28 blev Fundamentterne for disse lagt. Af de 18 Stabler laa 7 nordenfor, 11 sønden for vestre Takkelagehus.

Ved kgl. Resol. af 30. August 1830 blev det bestemt, at der skulde opføres Skærme over Stablerne i Løbet af 5 Aar; men der hengik 10 Aar dertil.

Kanonbaadsbeddingerne udvidedes i 1816—17 til at tage ialt 35 Baade.

Spaanehave anlagt i 1821.

Betjenthus ved Kongebroen opført 1813 foranlediget ved en Nyordning af Tilsynet ved Holmen.

Frederiksholm. Takkelagehusene. I Aarene 1820—21 blev Forbindelsesbygningen mellem de to Takkelagehuse omdækket, og i 1840 tænkte man paa at erstatte det gamle Vaabenparti paa Midten med et nyt; men Resultatet blev, at man lod Vaabenpartiet helt bortfalde (Kolleg. Skr. 399/1840), da Kollegiet mente, at det uden Savn kunde undværes.

I 1833 blev 46 Stkr. forfaldne Tagkviste nedtaget og erstattet med Tagvinduer.

Rorbeddingen. Efter at Stor-Flaaden var væk, indrettedes Stedet i 1818 til Kølhalingsplads for smaa Fartøjer; men kort efter bestemte man sig til ogsaa at lade Brigger og Korvetter kølhale her i Stedet for ved „Elephanten“, hvor der var saa dybt, at det vilde være forbundet med ikke ubetydelige Bekostninger at optage et saadant Skib, om det ved et uforudseligt Uheld skulde synke. Ved det nye Kølhalingssted kunde Skibene ligge overhalet, saalænge det behøvedes, uden at det var nødvendigt at holde dem læns ved Pumpning.

Kanonbaadsskure. I det kgl. Reskript af 1. September 1815 bestemtes, at efterhaanden som der blev Pengemidler disponible, skulde der opføres Skure til Kanonbaade og Mortérchalouper, hvis Antal paa det Tidspunkt var 78 ialt. Til disse havdes imidlertid kun 25 lukkede Skure, og i en Forestilling til Kongen i September 1815 meddelte Kollegiet, at Anskaffelsen af de resterende 45 til Kanonchalouperne vilde andrage 30 000 Rbd., som Søetaten ikke kunde afse af sine egne Fonds, og som derfor maatte udredes ekstra af Finanserne. I sin Resol. af 10. Oktober s. A. henviste Kongen Kollegiet til at forhandle med Finanserne om Sagen, hvilket havde til Følge, at Opførelsen af Skurene først blev paabegyndt 12 Aar senere.

Til det store Antal Kanonfartøjer havde man imidlertid ikke Plads til enkelte Skure, hvorfor de nybyggede Skure indrettedes til to Baade hvert.

Efter at der i 1816—17 var bygget de forhen omtalte Beddinge paa Nyholms Sydside, og de 13 Skærbaadsskure var blevet ledige, efter at Engländerne havde borttaget alle Skærbaadene, havdes det fornødne Antal Beddinge og Skure til Disposition, nemlig

13 lukkede Skure paa Nyholm	
35 aabne Beddinge -	—
12 lukkede Skure paa Frederiksholm	
18 aabne Beddinge -	—

Ialt: 78

Da man senere ønskede mere Plads paa Nyholm til Tømmerstabler, byggedes fra 1827—37 det nødvendige Antal Skure paa Østsiden af Frederiksholm i Afdelinger, som fik Nummer regnet nordfra, saaledes at der ved denne Perodes Slutning fandtes ialt paa Frederiksholm: 8 Afdelinger med ialt 12 enkelte og 32 dobbelte lukkede Skure.

Efterhaanden som Skurene paa Frederiksholm blev færdige, blev Skure og Beddinge paa Nyholm nedrevet.

Efter c. 100 Aars Forløb var DANNEKJOLDS Tanke, at have alle Rofar-

tøjer paa Land under Skur, klar til Brug i det givne Øjeblik, ført ud i Livet, blot paa Frederiksholm i Stedet for paa Motzmanns Plads, da benævnt „Gal-lejøn“.

Dellehaven. I 1837 blev en Trediedel af Dellehaven sløjftet for at give Plads til 8. Afdeling af Kanonbaadsskurene.

Rapperthuset. Da Bodenhoffs Plads skulde udlejes, og de derværende Værksteder derfor rømmes, blev Rapperthuset i 1815—16 omdannet til Snedker-værksted. Overflytningen fandt Sted i 1816.

Sydlige Mærsehus blev i Aaret 1830 nedrevet og bygget op paany, saaledes at det kunde tage alle Skibenes Mærs.

Arsenaløen. Kanonbaadsskurene. Efter at det ved kgl. Resol. af 26. Marts 1843 var bestemt, at Kanonbaadsflotillen skulde forøges til 100 Stkr. ialt, op-førtes i Aarene 1843—45 paa den nordlige og østlige Side af Arsenaløen ialt 14 Kanonbaadsskure af samme Form og Størrelse som de sidst byggede paa Frederiksholm, idet dog en Del af dem var Kanonjolleskure.

Laboratorium. I Aarene 1846—47 opførtes den første murede Bygning, nemlig Flaadens ny Laboratorium, i det sydøstlige Hjørne af den nye Del af Arsenaløen.

Som tidligere omtalt havde Søartilleriet siden Aaret 1772 haft sit Labo-ratorium i „Ulrichs Bastion“, medens der desuden fra April 1827 fandtes et Krudttørrehus i „Sophie Hedevigs Bastion“, hvilken sidste Søetaten havde købt i Aaret 1770 med en derværende Oliemølle, der ejedes af en privat Mand.

I Aaret 1844 ønskede Hæren at faa sit Krudtarbejde udskilt fra dets Laboratorium, foranlediget ved en voldsom Brand paa den nærliggende „Holms Plads“, og i den Anledning udvirkedes i Juni Maaned Kongens Ap-probation paa at træde i Forhandling med Admiralitetet om en af de sydligste Bastioner i den indre Bastionrække.

Først gik Forhandlingerne ud paa, at Søetaten mod Refusion skulde af-staa sit Laboratorium i „Ulrichs Bastion“ til Landetaten, men da man mente, at Laboratoriet vilde komme til at ligge for tæt ved den i Aaret 1836 opførte Artillerikaserne, endte Forhandlingerne med, at Hæren skulde afkøbe Søetaten „Sophie Hedevigs Bastion“, hvilket fik kgl. Approb. d. 30. April 1845. Men Sa-gens Forhandling gav Kongen Anledning til under 2. Maj 1845 at reskribere Kollegiet, at det skulde tage under Overvejelse at flytte Søetatens Labo-ratorium fra „Ulrichs Bastion“ maaske til en af de Bastioner i samme Enveloppe, som laa nærmere Kvintus.

I Forestilling af 10. April 1845 udtalte Kollegiet, at det var i Overens-

stemmelse med Søjmesterens Anskuelse, at det næppe vilde være hensigtsmæssigt at benytte en af de andre Bastioner i samme Enveloppe til Anlæg af et Sø-Laboratorium, dels fordi der i hver af dem laa et Krudttaarn, der i Krigstid skulde fyldes med Krudt, dels fordi Laboratoriet vilde komme saa nær til Nyholms Bygninger, navnlig Kanonbaadsskurene, at der med Hensyn til Fare aldeles intet vilde vindes, men snarere tabes. Derimod foreslog Tøjmesteren at lægge det nye Sø-Laboratorium paa det sydøstlige Hjørne af Arsenaløen som det i alle Henseender hensigtsmæssigste Sted.

I Overensstemmelse hermed indstillede Kollegiet til Kongen:

at det nye Laboratorium maatte blive anlagt paa det angivne Sted;
 at Bekostningen derved maatte blive Søetaten godtgjort, da den ej kunde bestrides af Søetatens Midler, og
 om ikke Landetaten kunde arrangere sig saaledes, at Krudttørrehuset i „Sophie Hedevigs Bastion“ kunde forbeholdes Søetaten til fri Disposition og Afbenyttelse, og Landetaten saaledes spare den for denne Bygning begærte Erstatning.

Under 25. Juli approberede Kongen Forslaget og under 7. Oktober s. A., at de nødvendige Midler til Sagens Gennemførelse skulde udredes i 1846 og 1847.

Det ny Sø-Laboratorium blev derefter opført og blev taget i Brug d. 9. Juni 1847. Dagen forinden var, i Henhold til kgl. Reskr. af 24. September 1846, „Ulrichs Bastion“ med de deri liggende Bygninger overleveret til Landetaten.

Christiansholm. Skolebygningen. Den eksisterende Ordning med Bøsemagerværkstedets Henlæggelse til Klejnsmedeværkstedet fandtes ikke tilfredsstillende, da Arbejdet ikke havde kunnet bestrides af dette, saa at det maatte foretages i Byen, hvilket var dyrt og ukontrollabelt; paa Kollegiets Indstilling blev det ved kgl. Resol. af 9. Juli 1826 bestemt, at Søartilleriet forsøgsvis i 3 Aar skulde have sit eget Bøsemagerværksted, der skulde installeres i Skolebygningen paa Christiansholm og underlægges Tøjmesteren, og da de tre Aar var gaaet, blev Institutionen gjort permanent.

Mastekranen. I Aarene 1782, 1792, 1806, 1824 og 1839 blev selve Kranen nedtaget og igen opsat af nyt; under Reparationen i 1806 blev flere af Hovedstykkerne forfærdiget af sammenlagte Bjælker, da man ikke kunde forskaffe pommerske Mastetræer af tilstrækkelige Dimensioner; under Reparationen i 1824 blev der samtidig foretaget en mindre Ændring i Tagkonstruktionen. — Efter at Christiansholm var blevet bortsolgt i 1866 til privat Eje, blev Kranen nedrevet.

Materialhus. Da Laboratoriet i 1847 flyttedes fra „Ulrichs Bastion“, indrettedes Materialhuset paa Christiansholm til Salpetermagasin.

Krudttaarnene. Under Krigen 1807—14 havde der flere Gange været lidt Friktion mellem Søartilleriet og Hæren om Benyttelsen af Krudtmagasinerne omkring København, da hver Etat mente at have for lidt Plads og derfor søgte at faa Rum i nogle af de Magasiner, den anden Etat disponerede over (P. ANDERSEN: Søartilleriets Historie S. 115). Efter Krigen ordnedes Forholdet ved, at Kongen, efter at have ladet Overekvipagemesteren, Kontreadmiral KRIEGER, og Chefen for Artillerikorpsen, Generalmajor v. BECK, indgive en Forestilling i Spørgsmaalet, ved Reskript af 28. Maj 1816 tildelte Søetaten følgende 12 Taarne:

Indenfor Christianshavns Vold:

Krudttaarn Nr. 1 i Charlotte Amalies Bastion opført	1746
— - 2 - Frederiks	1745
— - 3 - Carls	1690
— - 4 - Wilhelms	1688

I Enveloppen udenfor Christianshavns Vold:

Magasin Nr. 1 opført	1780	i 1. Redan
— - 2	1781	- 2. —
— - 3	1783	- 3. —

Paa Amager sønden for Kastrup:

- Et i Maglebylille Enge opført 1782
- ved Galgebakken i Hollænderby Fællend opført 1782
- - Dragør Lund opført 1782

Paa Batteriet Trekrøner:

2 Krudtmagasiner opført 1802.

Af disse 12 Taarne maatte kun de 3 paa Amager og de 3 i Enveloppen belægges i Fredstid med Krudt og Ammunition, ligesom et af dem skulde anvendes til Privates Krudt, som hidtil havde været oplagt paa Lynetten.

BODENHOFFS PLADS

Den 17. December 1766 indgav forhenværende Skipper, daværende Tømmerhandler ANDREAS BODENHOFF Ansøgning til Kongen om at maatte faa skænket et nærmere betegnet uopfyldt Areal, beliggende bag Det almindelige Handels-Kompagnis (forhen Bjørns) Plads, for der at anlægge et Skibsværft og Oplagsplads for sit Tømmer.

Greve DANNEKJOLD, som paa det Tidspunkt stod i Spidsen for Søetatens Styrelse, anbefalede varmt Forslaget, dels for at opmuntre Købmændene i København til at bygge Skibe her og derved forhindre Pengene i at gaa ud af Landet til Sverige og andre Steder, dels for at lokke gode Skibstømmermænd til København, hvortil der var stor Trang.

Ved Donationsbrev af 31. December s. A. skænkede Kongen det omhandlede Areal til ANDREAS BODENHOFF til evigt Arv og Eje for sig og sine Efterkommere, med 10 Aars Frihed til Pladsens Opfyldning saavel som Fritagelse i de næste 20 Aar for alle Afgifter, Paalæg og Tyngde, som af saadanne Pladser ellers svares; men efter disse 30 Aars Forløb at svare de sædvanlige Afgifter.

Pladsen skulde forsynes med forsvarlige Bolværker, og Kanalen i Linie med Børnehusgraven skulde være 75 Alen bred.

To Aar efter ansøgte BODENHOFF om en Udvidelse af det ham skænkede Areal, dels fordi han havde fundet ud af, at det var for smalt til derpaa at bygge større Skibe, dels for at undgaa Konkurrenter, som vilde etablere sig paa Pladsen bagved hans og derved berøve ham Fordelen af hans Bolværk her.

Ved Donationsbrev af 18. November 1768 fik Agent BODENHOFF tilstaaet et trekantet Stykke uopfyldt Grund bag den ham tidligere skænkede paa samme Vilkaar som forhen. Den trekantede Form, Arealet fik, var begrundet i, at der var betinget Søtøjhuset en Kanal fra Arsenalet til Krudttørrehuset i „Ulrichs Bastion“.

Den 10. Maj 1770 fik BODENHOFF Toldfrihed for alle Materialer til hans Plads, Værft og Bygninger, og paa dette Grundlag gik det rask frem med Anlægget af Værftet, paa hvilket der allerede i 1773 blev bygget en Postjagt, og i Tidens Løb adskillige Skibe og Fartøjer til den danske Marine, saaledes inden Bodenhoffs Plads overtoges af Søetaten: Skonnerten *Støren* (1779), Fregatterne *Store Bælt* (1782), *Friederichsværn* (1783), *Hvide Ørn* (1784) og *Havfruen* (1784); det synkefri Defensionsfartøj *Hjælperen* (1787) samt 3 Cavalieripramme og flere mindre Fartøjer. —

Aarsagen til denne Plads Overtagelse af Søetaten bunder i et meget indviklet Kontraktforhold af 1792 om Egetømmer-Leverance mellem Kollegiet og Agent BODENHOFF. Da denne døde i 1794, fik Kollegiet med megen Besvær Sønnen til at overtage Kontrakten; men da han døde i 1796, saa hans Arvinger sig ikke i Stand til at overholde Kontrakten paa Grund af den voksende Dyretid m. m., og for at undgaa Proces tilbød de Søetaten Bodenhoffs Plads for en billig Sum samt paa andre, nedenfor nævnte Betingelser.

Kollegiet var ikke ubetinget tilfreds med Tilbudet og udtalte, efter at Generalauditøren havde haft Sagen til Erklæring, at retslig set burde Kontrakten kræves overholdt efter sin Ordlyd, men indrømmede, at der for Modpartens Vedkommende var formildende Omstændigheder, dels fordi Kollegiet selv ikke i alle Henseender havde overholdt Kontraktens Bestemmelser, dels de forandrede økonomiske Forhold m. m., og indstillede derfor Tilbudet til Kongens Approbation. Med Hensyn til Pladsens Værdi for Søetaten udtalte Kollegiet, at den mere maatte vurderes med Fremtiden for Øje end med Holmens nuværende Trang til Pladsen. Skulde en Dok anlægges paa Gammelholm, vilde det være nødvendigt at flytte nogle Værksteder, og saa vilde Pladsen være til Nytte, og under alle Omstændigheder vilde man kunne bruge den som Oplagssted for det Tømmer, man vilde sælge, hvortil den var fortrinlig egnet. I ethvert Tilfælde vilde det altid være en Gevinst i Retning af Ildfare (Branden 1795) for Nyholm, at Søetaten kom til at eje Bodenhoffs Plads, navnlig til den tilbudte Pris, som man altid vilde kunne faa for den igen, selv om man maatte sætte den Klausul, at der ikke maatte opsættes Brænde paa Pladsen.

Under 31. August 1798 resolverede Kongen:

- at* den Bodenhoffske Plads paa Christianshavn overdrages Søetaten med alle derpaa nuværende Mur- og Nagelfaste Appertinenter i det seneste 2 Aar fra Dato, imod at Søetaten betaler 40000 Rdl. ved Pladsens Modtagelse;
- at* Arvingerne betaler til samme Tid 15000 Rdl. til Søkvæsthuset, og
- at* Arvingerne overlader Søetaten at udtage paa og ved Pladsen og i de Plessenske Skove alt det Ege- og Skibstømmer, Barkholter og Planker, som den finder sig tjent med, imod at Søetaten betaler for det, som modtages paa og ved Pladsen efter Kontraktprisen, og for det som modtages i Skoven for 24 Skill. pr. Kubikfod.

Efter at Søetaten havde overtaget Pladsen i Aaret 1800, blev der ved kgl. Resol. af 19. December s. A. ansat en Inspektør, som skulde have Inspektion over Pladsen under Holmens Overekvipagemester, og den blev anvendt som

Skibbygningsværft, hvor adskillige af Marinens Skibe og Fartøjer blev bygget. Pladsen var i en ret forfalden Tilstand, saa at Bolværkerne for Størstedelen maatte fornyes, og iøvrigt skete der følgende Forandringer ved den:

1801 anlagdes en Smedie.

1803 flyttedes Rappertmagerværkstedet derud, hvorved det kom til at ligge nærmere ved Arsenalet, og samme Aar opførtes et Hus til Dæksplankers Tørring og Beskærmelse mod Sne og Regn.

1804 opførtes et nyt Hus paa Pladsen, hvortil Snedkerværkstedet paa Gammelholm flyttedes.

1805 opførtes en ny Smedie og et Materialskur til Snedkernes Materialer.

1807—09 blev Pladsen ved Opfyldning forøget noget paa Østsiden.

I Begyndelsen af Krigen 1807—09 anlagdes 8 Beddinger til Kanonchalouppers Optagelse og Reparation.

Hosstaaende Kort viser Værftets Indretning Aaret før Krigens Udbrud i 1807.

Da man under Krigen 1807—14 havde Vanskelighed med at skaffe engelske Stenkul til Holmens Smedier, maatte man forsøge at bruge de indenlandske Materialer og anvende Kul, brændt af Tørv; men for at faa et brugeligt Materiale ud af det, maatte Kullene brændes paa Stedet, da de smuldrede under længere Transport og derved blev ubrugelige, og ved kgl. Resol. af 30. Juni 1813 approberedes Opførelsen af en saadan Kulbrændingsovn paa Bodenholms Plads samt en Smedie.

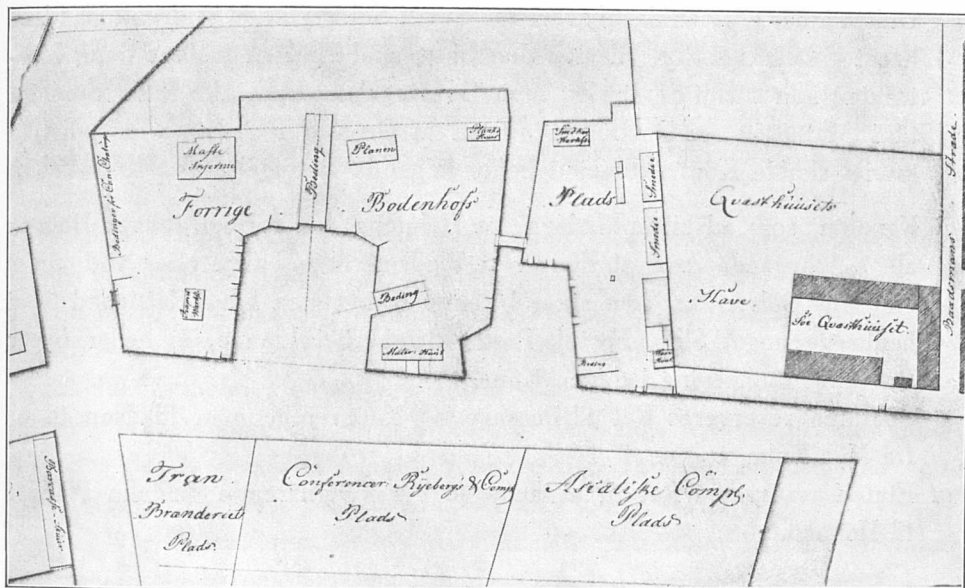
I den Tid Bodenholms Plads var under Marinen byggedes her: 1 Fregat, 3 Brigger, 3 Stykpramme, 7 Kanonchaloupper, 15 Kanonjoller og adskillige mindre Fartøjer. —

Den efter Krigen i 1807—14 nedsatte Reduktions-Kommission foreslog i sin 2. Betænkning af 4. Juni 1815 at bortleje eller bortforpagte Bodenholms Plads, hvilket Kongen bifaldt i sit Reskript af 1. September s. A. At man ikke bestemte sig for Salg af Pladsen var begrundet i, at man mente det nødvendigt at reservere sig den i Tilfælde af en yderligere Flytning af Gammelholms Værksteder til Nyholm, hvor Pladsen endnu ikke var tilstrækkelig i saa Henseende.

I den nærmest paafølgende Tid lod Kollegiet afholde tre Auktioner til Bortleje af Pladsen fra næstkommende 1. Maj. De højeste Bud ved sidste Auktion var paa aarligt 2500 Rbd. r. S. af Kommandørkaptajn RIST og paa 6000 Rbd. N. V. af Stabskaptajn NØRAGER. Da ingen af Tilbudene svarede til Kollegiets Forventning, blev de ikke modtaget, men der indlededes Underhandling med Kommandørkaptajn RIST, som forhøjede sit Tilbud til 2700 Rbd. r. S. aarlig, hvilket blev modtaget.

Bortlejen skete paa 12 Aar, og Lejeren var kontraktmæssig bundet til kun at benytte Pladsen som Skibsværft og til ikke at foretage nogetsomhelst, der kunde forandre Pladsens Anvendelse som saadan uden Kollegiets Billigelse. Søetaten skulde vedligeholde Bolværkerne og Dybderne ved disse.

Kollegiet forbeholdt sig Ret til at hæve Kontrakten med et Aars Opsigelse,



Kort fra 1806. — Søværnets Bygningsvæsen.

mod en vis nærmere fastsat billig Godtgørelse for hvert Aar, der maatte være tilbage af Forpagtningstiden.

Lejeren skulde stille solide Kautionsister, som blev Handelshuset Brødrene TUTEIN.

Kontrakten approberedes ved kgl. Resol. af 16. Januar 1816.

Efter godt fire Aars Forløb maatte Kommandørkaptajn RIST give op, og Brødrene TUTEIN indtraadte da som Kontrahenter i hans Sted. De ansøgte om Formildelse i Kontrakten, men efter Kollegiets Indstilling blev det afslaaet ved kgl. Resol. af 30. Marts 1822.

Brødrene TUTEIN beholdt Pladsen i syv Aar, hvorefter Grosserer JAKOB HOLM ved Kontrakt af 19. Januar 1829 overtog Pladsen for tre Aar fra 1. Maj at regne paa ganske de samme Betingelser som den tidligere Kontrakts.

I 1831 ansøgte Handelshuset HAMBRO & SØN om Privilegium paa Anlæg af en Riis-Mølle, og en derom af det danske Cancellie nedsat Kommission henstillede, om ikke Bodenhoffs Plads kunde overdrages Handelshuset mod

en af Kongen fastsat Købesum og iøvrigt paa visse nærmere fastsatte Vilkaar.

Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet fik Sagen til Udtalelse, og paa Grundlag af denne resolverede Kongen under 12. November 1831:

at Bodenhoffs Plads ikke maa sælges for mindre end 35000 Rbd. i kgl. 4 % Obligationer eller en dertil svarende Sum i Sølvmynt, og saafremt Handels- huset HAMBRO & SØN vil give den Sum, skal Pladsen tilstaas dem; Kontrakten kan afsluttes straks, men Overtagelsen kan ikke finde Sted før til 1. Maj 1832, da Bortforpagtningen til Grosserer J. HOLM er udløbet; iøvrigt skulde Kontrakten indeholde følgende Betingelser:

at Kanalen, som adskiller Pladsen fra Holmens Territorium, bliver Holmen alene tilhørende, saa at Ejeren af Pladsen ikke i den eller ved de af Pladsens Bolværker, som staar i denne Kanal maa have Rettighed til at henlægge noget Skib, Fartøj, Pram, Baad eller Flaade, ej heller bygge Bro eller Indhegning i denne Kanal;

at Søetaten reserveres Ret til Passage og Kørevej gennem Pladsen til og fra Nye-Holm, og

at Etaten reserveres Ret til at anlægge Ferskvandsrende gennem Pladsen til Holmen.

Skødet paa Overdragelsen blev udfærdiget d. 26. April 1832, og Overdragelsen fandt Sted d. 1. Maj s. A., og dermed ophørte Søetatens Forbindelse med Bodenhoffs Plads.

DOKKENE

Dokken paa Bremerholm.

Naar Skibe i gamle Dage skulde hovedrepareres, maatte det for de størres Vedkommende ske paa Vandet, hvilket var meget uheldigt, „formedelst naar Bjælkevægerne, Knæerne og Barkholterne bliver borthugget, ligger Skibet løst og søger sin egen Hvile, taber sin Façon og falder fra sin første Dannelse, saa at Bindingen ikke kan være af den Kraft og Styrke, at Skibet kan gøre forsvarlig og tilforladelig Tjeneste med videre“ (Generalkommissariatets Forestilling af 7. Januar 1728). Dertil kom, at Skibene let blev udsat for Køl-brydning, hvilket man særlig frygtede for de større Orlogsskibes Vedkommende, da deres Evne til at passere Drogden derved formindskedes.

Skulde Skibene efterses i Bunden, maatte de kølhales, hvilket var en kostbar Foranstaltning dels paa Grund af de mange Mennesker, der skulde anvendes dertil, dels ved Skibets fuldstændige Tømning og dels ved selve Arbejdet med at krænge Skibet over, til Kølen kom op over Vandets Overflade. Desuden var Operationen uheldig for Skibets Konstruktion, idet der gik store Kraftpaavirkninger paa Skroget, og Masterne led saa stærkt, at det i Aaret 1753 bestemtes, at der foruden de til Skibene hørende Master, stedse skulde være et Sæt af hver Klasse i Reserve, som skulde bruges til Kølhalingen for paa den Maade at spare Skibenes egne Master.

Det første Forsøg paa at anlægge en Tørdok, hvori et Skibs Hovedreparation kunde foregaa under meget bedre Forhold, udførtes af CHRISTIAN IV, som d. 22. September 1635 gav Skibbygmester SINCLAIR Ordre til at begive sig til et nærmere betegnet Sted for at erfare, „om det der værende Tømmer var tjenlig enten til voris Skibes Reparation eller og til at bruge i den Dokke, som i Fremtiden muligt bliver gjort her paa Holmen“ (Sjæll. Reg. 1635 S. 343). Derefter fik Kongen Rigsraadet til i en Skrivelse af 3. December 1635 at love at tilvejebringe 60—80000 Rdl. til Bygning af en Dok (CHR. IV Breve Bd. III S. 449).

„Dokken skulde være 252 Alen lang omkring paa trende Sider, med 2 Rader Pæle rundt omkring Pæl ved Pæl, og en Rad Pæle rundt imellem“ (Rent. Regn. 10. Sept. 1636 S. 233), og dens Beliggenhed tværs for Enden af Reberbanen „ind i Dybet“ (CHR. IV Breve IV S. 231), det vil sige der, hvor *Smaløen* senere kom til at ligge.

At det har været Hensigten at benytte Sten til Dokkens Bygning ses deraf, at der d. 6. Maj 1637 er udbetalt Arbejds løn for Kampesten „hugget til den Docke, der skulde staa paa Bremerholm“ (Rent. Regn. 6. Maj 1637 S. 154).

Men derefter findes intet mere om Dokken, og dens Bygning maa derfor være blevet opgivet, og i Stedet for fuldførtes en Bradbænk paa samme Sted, som forhen var befalet (se S. 81), og er den Landtunge, som paa Kort fra den Tid ses tværs paa Reberbanens Ende at gaa østefter. —

Efter den skaanske Krig 1675—79, hvor der forestod et stort og højt nødvendigt Arbejde for at gøre de ældre og medtagne Skibe kampdygtige igen, fik NIELS JUEL som Holmens Admiral udvirket følgende kgl. Ordre af 16. November 1680 til de Forordnede ved Søetaten¹:

„ Og som vi til vores Tjenestes Fornødenhed fornemmelig for gavnlig eragte, at til de gamle og afgaaende Skibes Reparation en Dokke paa Holmen anstundende Foraar forfærdiget vorder. Saa have I iligemaade al nødvendig Anordning at gøre, at det dertil behøvende Tømmer og Jern efter vores Admiralitets Raad og Vice-Admiral HENRICH SPAHN og Generalkvartermester HOFFMANNS Opsætning forderligst hvor I det snarest kan bekomme, straksen her i Byen, eftersom vi vel eragte det forsilde paa Aaret vil falde sligt fra Norge at lade Komme, købt, og i Vinter især hvad til Sluserne behøves, som af Eg faas at være, til rette hukket vorder, saa den til Foraaret udi en Hast kan fuldfærdiges; hvis og ingen Slusemager her i Byen maatte være at bekomme, haver I een fra Holsten eller andetsted, hvor I formene det bedst er at bekomme, forderligst at forskrive og hidkomme lade“.

Den 4. Februar 1681 indsendte HOFFMANN sit Overslag vedkommende saavel Materialer som Arbejds kraft til Dokkens Udgravning og foreslog til lige Bassinets Dimensioner til: Længde 300'; Bredde 80' og Dybde 24' under daglig Vande og over Bundstokkene 21'. Bygnings materialet var Træ, og Dokken skulde have 2 Sluser med 3 Sæt Porte. Desuden gik Forslaget ud paa enten at lade en Jorddam blive staaende foran det udgravede, eller at bygge en Dæmning ude i Vandet paa den Dybde, som Dokken skulde have.

Det karakteristiske for denne Dok er, at den bygges til at tage de største Linieskibe i fuld udrustet Stand, saa at de ved Beskadigelse i Krig kan gaa lige ind og blive repareret.

Forslaget med tilhørende Tegning af Dokken fik kgl. Approbation d. 8. April 1681, og Kongen resolverede, at en Jorddam skulde blive staaende for Mun-

¹ Hvad der her er meddelt om Dokken paa Bremerholm, er, naar ikke andet er anført, taget fra de Oplysninger, som Kommissionen af 6. Nov. 1794 til at fremsætte Forslag om en ny Doks Anlæg lod Premierløjtnant HØYER udarbejde (Rigsarkivet).

dingen for at holde Vandet ude, men der udenfor bygges en Dæmning. Meningen med denne var, at den skulde holde Vandet ude, naar Jorddammen skulde borttages, medens denne skulde være den egentlige Beskyttelse mod Vandets Indtrængen under Dokkens Bygning.

Den 9. April fik Admiralitetet Ordre til straks at begynde Arbejdet med 200 Marinere og 100 Soldater af Livregimentet under HOFFMANN'S Bestyrelse, eller hvem han satte dertil, og Arbejdet skred rask frem, idet:

I Juli Maaned var Bassinet udgravet til Slusebundens Dybde;

Slusebygningen, som udførtes af Mester PAUL KICHSEN, var ved Aarets Slutning saa vidt, at det yderste Par Sluseporte var ophængte, og

i September Maaned synes Dæmningen at have været færdig.

Den 17. September 1681 beordredes Generalkvartermester OLE RØMER at konstruere en Pumpe til Anvendelse ved Dokken.

I April 1682 indgav RØMER et Forslag om Dokkens Fuldendelse, der bl. a. gik ud paa, at den skulde være 200' lang eller noget mere; 106' bred, og 7' dybere end det allerstørste Skib stikker, naar alting var tømt, hvilket var 16'. Herpaa resolverede Kongen under 2. Maj 1682:

„At det 3. Par Porte ej skulde tilhugges;

Dokkens Bredde forøges til 106', dog ej nærmere Reberbanen. Den skulde beholde sin nuhavende Længde 220', men gøres 4 à 5' dybere, saaledes at den i det mindste blev 24 à 25' dyb under daglig Vande.

Dernæst skal Forpælingen paa begge Sider ske efter OLE RØMERS Anvisning; dernæst et Flaad gøres midt i Dokken, ogsaa efter hans Anvisning, og siden den store Dam udenfor Værket optages og imidlertid et Rievandt gøres udenfor, at ingen Urenlighed ved Strømmen skal komme i Dokken.“

Det er Ordren om at grave Dokken 4 à 5 Fod dybere, der i Fremtiden blev lagt saa stor Vægt paa, idet man mente, at ved Udførelsen heraf laa Kilden til Dokkens Undergang.

Under Udgravningen stødte man vel paa „Quel“, men ikke større end at man kunde holde det indtrængende Vand Stangen med Pumperne; men da man i Efteraaret 1682 var kommet saa vidt, at *Jorddammen* skulde borttages, og Vandet mellem denne og Dæmningen derfor udpumpes, viste det sig, at Dæmningen ikke kunde holde Vandet ude, og en Nat i Slutningen af November 1682 aabnede der sig et stort Opspring i Dokken tæt indenfor og midt for Slusen, og Dokken fyldtes.

Grundet paa Vinteren fik man ikke gjort mere det Aar, og Dokken stod fuld af Vand hele Vinteren.

I 1683 tog man fat paa Arbejdet igen; en ny Tegning af Dokken, hvortil der skulde anvendes Murværk, fik kgl. Approbation d. 3. Februar 1683, og efter HOFFMANNS Forslag blev der slaaet en ny Dæmning; men den er næppe blevet opført, Dokken har ikke været lænspumpet, Arbejdet paa den ophørte, og det blev ikke genoptaget før i 1687.

Aarsagen hertil, mente HØYER, maatte hovedsagelig være Pengemangel, idet der i dette og de paafølgende Par Aar forefaldt store Udrustninger paa Grund af det spændte Forhold til Sverige og Hamborg; store Beløb medgik til Anlæg af Fæstningen Christiansø, og endelig skete der en Forandring i Søetatens indre Forhold, idet de økonomiske Affærer adskiltes fra Admiralitetet, og et Generalkommissariat oprettedes.

I Aaret 1687 tog man saa fat igen paa Dokken; men da var HOFFMANN død, og under 19. April s. A. approberedes en ny Tegning til Dokken, som i Hovedsagen adskilte sig fra den tidligere derved, at Dokkens Dybde skulde formindskes med 6 Fod ved Opfyldning med Jord. Det synes, som om Fontænemester OTTO GRO(O)TH har ledet Arbejdet, hvilket blev omgærdet med en vis Hemmelighedsfuldhed. 1000 Mand arbejdede Dag og Nat i April og Maj Maaned, og Reberbanen benyttedes til Folkenes Spise-, Hvile- og Soveplads, og der blev uddelt Tobak og Piber til dem; der blev indført en Mængde Ler, Kalk og Vandklinker paa Holmen, og det er hertil, at de 2000 Læs Ler blev beordret kørt fra Opgravning mellem Kastellet og Nyboder, men som flere Forfattere har troet, var til Opfyldning af Nyholm; denne Ordre er i Generalkommissariatets Protokol betegnet som fortrolig.

Leret skulde bruges dels til at tætte Dokkens Sider og Bund, dels til Dæmningen, som nu skulde fyldes med en Blanding af Ler og Hestegødning, medens den første Dæmning hovedsagelig havde været fyldt med Hestegødning.

Den 18. April meldes Dokken at være læns, og det er den under hele Sommeren; men d. 30. September meldes, at Dæmningen har givet sig, hvorfor Kollegiet Dagen efter beordrer, at den skal gøres sikker. Dette er aabenbart ikke lykkedes, og en pludselig Fyldning af Dokken maa have fundet Sted; thi i en Forestilling af 13. Marts 1728 om Rekonstruktionen af Dokken skriver Generalkommissariatet: „at der endog skal findes en stor Del Bøgebjælker lagt paa Bunden, hvilken ved den Lejlighed, om de ellers ikke var til Dokken at benytte, kunde vorde optagne.“

Derefter findes ikke noget om Arbejde ved Dokken før 1690, og Aarsagen hertil mener HØYER at være den samme som i 1683—87, Pengemangel paa Grund af store Ekviperinger, samt Fæstningsværkers Anlæggelse paa Christianshavn, ved Kronborg og i Holsten.

Den 10. Maj 1690 befaledes Dæmningen optaget og Dokken aldeles abandonneret, og det formodes, at Admiral SPAN, som det paafølgende Aar havde en Model færdig til en flydende Dok til smaa Fregatter, har foranlediget, at den gamle Dok blev opgivet.

Ovenfor er fremstillet de Fakta, som det lykkedes Premierløjtnant HØYER at oplyse 100 Aar efter Dokkens Bygning, men om selve Hovedspørgsmaalet: Hvad har Aarsagen til Dokkens Fyldning været? hviler der en Mystik, som aldrig har kunnet bevisligt opklares, skønt der er gjort de største Anstregelser for at komme til Bunds i Spørgsmaalet. ZAHRTMANN siger (T. f. S. 1836 S. 462), at Grunden hertil ligger i, „at Papirerne allerede var forsvundne i 1728, altsaa ventelig forsætlig tilintetgjorte“, og der er meget, der tyder paa, at han har Ret.

Aarsagen til det gennem over 100 Aar stadig tilbagevendende Spørgsmaal om en mulig Anvendelighed af Bremerholm Dokken, var Marinens Trang til en Dok foruden Dokken paa Christianshavn. Stridens Æble var, om Dokkens Fyldning skyldtes Quel inden i Dokken selv, eller Søens Gennemtrængning ved Siderne af og under Bundens af Slusen, som man véd var lagt paa stenet Bund og derfor næppe har faaet tæt Forbindelse mellem Slusebunden og Underlagets ujævne Stenflade. I første Tilfælde vilde det være unyttigt at forsøge en ny Doks Anlæg paa samme Sted, i andet Tilfælde forsvarligt.

Til Forsvar for det første Tilfælde findes Admiralitetets Udtalelse af 30. Juli 1728: „at i den gamle Dok tilsidst opbrød saa mange Quell, at Vandet paa ingen Maade kunde stoppes“; til Forsvar for det andet Tilfælde taler det uomstødelige Faktum, at Dokken har kunnet holdes læns, saalænge Dammen stod, men fyldtes da Vandet fra Søen kom til Dokportene. —

Efter den store nordiske Krig stod man igen overfor en omfattende Reparation af Orlogsskibene, og en til Ordning af Søetatens Anliggender nedsat Kommission tog Spørgsmaalet op til fornyet Behandling, særlig foranlediget ved, at Admiral JUDICHÆR bl. a. lagde Skylden paa Savnet af en Dok, at Skibene gik saa hurtigt i Forfald.

Dette gav Anledning til, at der til Kongen indsendtes et Forslag om Bygning af en flydende Dok (se S. 224); men under 23. December 1726 resolverede Kongen:

„Vi finde det bedst at være, at naar man eengang til en Dokkes Forfærdigelse skulde resolvare, dertil først en bekvem Plads blev udsøgt, hvor man samme Dokke burde lade grave i Jorden, paa samme Maade som det Ostindiske Kompagni dermed er forsynet.“

Foranlediget heraf tog Generalkommissariatet Spørgsmaalet om en Tørdok

op paany, og under 7. Januar 1728 indsendte det en Forestilling til Kongen, hvori udtaltes:

„... Og efterdi vi haver ladet os berette, at da den gamle Dok her paa Holmen ikkun var 18 à 19' dyb, blev der ingen Tvivl baaren om, at der jo nok kunde ventes Tjeneste af den; men da den blev gravet dybere til 22' vældede Vandet op og forhindrede den videre Fuldførelse, saa skulle vi være af de uforgribelige Tanker, at dersom der blev gjort et Forsøg med en Dæmning derfor, at Vandet kunde blive udpumpet, kunde den til lette og middelmaadige Skibe apteres eller og ved samme Lejlighed udfindes et Middel til at lede Quellen andet Steds hen, hvorpaa der vel ikke i forrige Tider saa lige er gjort en Prøve, og om dette lader sig gøre, kunde den til sværere Skibe blive tjenlig.“

Kongen resolverede herpaa under 26. Januar s. A., at der skulde udarbejdes et nøjagtigt Overslag over, hvad Opførelsen af en saadan Dæmning vilde koste. Det blev gjort, og da Bekostningen af Dæmningen, som man vilde slaa paa det smalleste Sted i Indløbet til Dokken, kun blev c. 1000 Rdl., fik det kgl. Approb. d. 5. April s. A. Men da man gik igang med Arbejdet, viste det sig, at Bunden langt ud i Mundingen ved Pynten af Bradbænken var belagt med Planker, saa at der ingen Pæle kunde nedrammes. Ifald Dæmningen skulde slaas paa Strømmen, vilde den blive meget kostbar paa Grund af den store Mængde Blaaler, den vilde udfordre, og desforuden kunde Tømmermændene ikke garantere for, at Dæmningen vilde blive tæt og forsvarlig paa Grund af den dér befundne stenede Grund. Generalkommissariatet ønskede derfor at høre Admiralitetets Mening om Spørgsmaalet, og dette udtalte under 28. Juli 1728:

„Vore uforgribelige Tanker om det igaar ved Konference i Generalkommissariatet proponerede Punkt, nemlig om det skulde være tjenligt at gøre nogen videre Prøve paa den gamle Dok for at se, om den kunde blive læns og komme i Brug, skulde være disse, at efterdi man af alle Efterretninger ved, at i den gamle Dok tilsidst udbrød saa mange Quæld, at Vandet paa ingen Maade kunde stoppes, hvilket man og maa tro i de Tider at være ganske impraktikabelt, ihvorvel der da ikke har manglet vittige Folk, som maa have raadet Hs. Majestæt alt, hvad der i denne Sag har kunnet ske.

Saa skulde vi ikke holde raadeligt at hazardere nogen videre Omkostning paa saa uvis en Udgang, og da det er langt mere troligt at Omkostningerne vil blive spildt end til Nytte. Men om Hs. Majestæt skal faa en Dok, saa faar dertil udsøges et andet Sted, hvorom siden nærmere kan konfereres, og

var det tjenligt inden den Tid at høre Folk derom, som er vant til at arbejde i Vand, og efter deres Avis at fastsætte, enten det er tjenligst at grave en Dok ud, eller at slaa et Dige paa saa dybt Vand, at man ej har nødigt at gaa dybere i Jorden end nogle faa Fod“.

Paa Generalkommissariatets derefter affattede Forestilling om Sagen, resolverede Kongen under 30. August 1728, at alt Arbejde med den projekterede Doks Fuldførelse skulde indstilles, — og dermed var det sidste Forsøg afsluttet paa at gøre Bremerholm-Dokken brugelig, inden Dokken paa Christianshavn blev bygget.

Bremerholm-Dokken, eller som den allerede i 1728 kaldtes „gamle Dok“, blev Resten af sin Levetid — til den blev opfyldt ved Gammelholms Fraflytning omkring 1860 — kun brugt til mindre Skibe og Fartøjer, hvilket tyder paa, at Jorddammen ikke er blevet helt fjærnet, rimeligvis kun til en Dybde af en halv Snes Fod.

Flydedokke.

Som foran omtalt formentes, at en af Aarsagerne til, at Dokken paa Bremerholm blev opgivet i Aaret 1690, var den, at Admiral SPAN paa det Tidspunkt havde udarbejdet et Forslag til en flydende Dok, og der skal derfor her gengives en kort Redegørelse for dette Spørgsmaal.

Den 18. April 1691 indgav SPAN til Kongen en Skrivelse angaaende en flydende Doks Forfærdigelse, saalydende:

„Efter Eders Majestæts allernaadigste Villie har jeg ladet forfærdige en Model til den flydende Dok: Lang indeni 120 Fod, Viid indeni 36 Fod, Hul 12 Fod, hvilken Dok skal kunde bruges til Hs. M.s smaa Fregatter, men især var tjenlig til Eders Majestæts den nye Jagt, som hver Gang den kjølhales, kommer til at lide Skade, saavel som til alle Koffardiskibe derudi at vorde calfacteret og rengjort i Stedet for at kjølhale dem og det med langt mindre Bekostning, end naar de vorder kjølhalede, hvorved kan spares en stor Del baade af Tømmer, Støtter, Planker, Dehler, Bolter, Spiger, Tjære, Beg og Værk, som ellers ved Kjølhalingen vil medgaa, saavel som af Tougværk, Gier, Blokke, Jernfang og andet, som ved Kjølhalingen stedse behøves. Desforuden gøres her ikke saa mange Arbejdsfolk fornøden, særdeles af Tømmermændene, hvorved Tiden løber bort, og andet Arbejde forsømmes, ikke heller behøves saa mange Baadsmænd uden end ved Vandets Udpumpning.

Udi samme Dok kan og vorde forseet H. M.s Underlæggere og store Pramme, saavel Stykpramme som andre, som ellers udkræver et stort Ar-

bejde og Omkostning, naar de paa Land skal opvindes og koster manges Gang fjerde Parten, ja ofte Halvparten saameget som de er værd. Saa at vel synes, at en saadan Dok paa et Par Aars Tid skulde kunne profitere saa meget, som den i sig selv skal koste. Jeg vil derfor allerunderdanigst formene, om det var Eders M. allernaadigste Villie, at samme Dok skulde blive forfærdiget, hvorpaa jeg i dybeste Underdanighed forventer E. M. allernaadigste Resol. og forbliver . . ."

Kongens Resol. af 24. April s. A.: „Vi er allern. tilfreds, at denne Dok forderligst forfærdiges og gøres, og tvivler Vi ingenlunde paa Vores Admiral jo derhen ser, at den med muligste Menage være kan vorde gjort og af saadanne Tømmer af det paa Holmen værende dertil taget vorder, som ej til andre Skibsbygning synderlig kan være tjenlig, hvad ellers dertil behøves haver Vi Vores Deputerede allernaadigst anbefalet at forskaffe“.

Den 10. November 1691 løb Dokken af Stabelen (Ny historisk Tidssk. I. S. 242), og ifølge Holmens Chefs kgl. Memorialier, har der indtil d. 5. December 1692 været 24 Fartøjer og Pramme i Dokken, saa den har været godt brugt; og den har fungeret godt, thi d. 3. November 1692 ses Fregatten *Mynden* at være indsat for Reparation i Bunden og kom samme Dag ud igen (Meddelt af Orlogskaptajn P. HOLCK). En Medaille blev slaaet i Guld og Sølv, forestillende Dokken med indsat Skib, som det ses paa hosstaaende Billede.

Om Dokkens videre Skæbne vides ikke andet, end at den, ifølge General-kommissariatets Befaling af 21. Februar 1713, skulde udlægges paa Strømmen, med Sand opfyldes, og til et Søbatteri med Ammunition forsynes, hvilket blev udført efter et af Admiral JUDICHÆR udarbejdet Forslag, som findes hosstaaende. Dokken var med til at danne det første Grundlag for Batteriet Prøvestenen. —

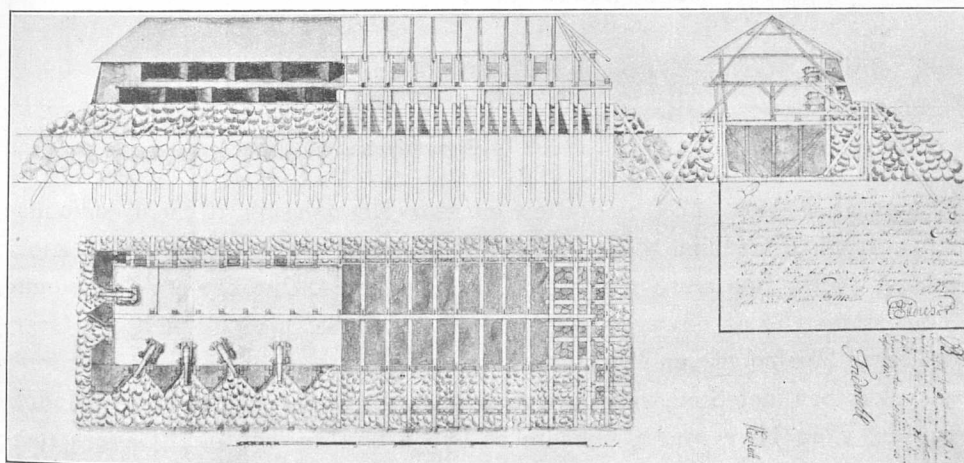
Den 21. April 1694 indgav SPAN Forslag til en Flydedok, som skulde kunne tage de største Orlogsskibe, og som skulde have Dimensionerne: Lgd. 182 Fod, Br. 70 Fod og Dybde 23 Fod. Ifølge kgl. Resol. Nr. 61 og 62 af 24. April s. A. skulde den ny flydende Dok paabegyndes, naar man vidste, hvorledes Tømmeret dertil kunde skaffes tilveje; men Dokken blev aldrig bygget, rimeligvis fordi SPAN døde et halvt Aars Tid efter (LÜTZOW: Admiral SPANS Levned og Bedrifter S. 44—50).

Til videre Oplysning om Flydedokke til Marinen skal oplyses:

I den aarlige Oversigt over Flaadens Tilstand m. m. af 31. December 1698 fra v. STØCKEN til Kongen foresloges, at der skulde bygges en stor flydende Dok, da vi her i Danmark ikke havde Fordelen af Ebbe og Flod som i England, og den 15. Marts 1699 indsendte Admiral v. STØCKEN Tegning til en



Admiral SPANS Flydedok.
Fra Beskrivelse over danske Mynter og
Medailler i den Kongelige Samling.
Pl. XXVIII.

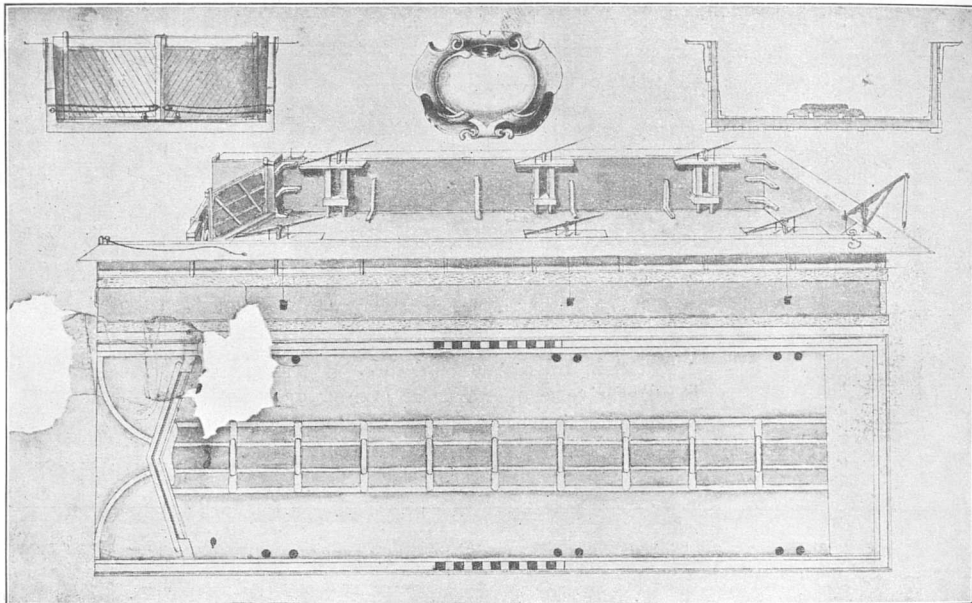


Paategning: Plan og Profil af den flydende Docque, som den vil præsentere sig, naar den udenfor nye Werck imod Kongens Dyb bliver siunken paa 12 à 13 Fod Vand 2500 Alen fra Contrascarpen, og moxen 1800 Alen lang fra Batteriet paa Amager Land. Batteriet er indrettet paa 12 36 pundige Canons og 12 18 pundiger, hvorved med Tilhjelp af armerede Pramme og anden smaa Fartøjer forhaabes at kunde affholde Bombardeer Galiother paa saadan Distantz, at Kiøbenhavn fra Søe-Siden kan holdes Bombardeer frie. Som til hans Kongl. Majts. allernaadigste Approbation allerunderdanigst indstilles. — Bremerholm den 15. April A^o 1713. — O. JUDICHÆR. —

Vi approberer allernaadigst, at den flydende Docque paa oven anførte Maade er vorden apteret, og paa det benævnte Sted henlagt.

Skrevet udi Vores hoved quateer i Husum den 13. April 1713. — FRIEDERICH R.

saadan: Lgd. 200 Fod, Br. 74 Fod, Huul 24 Fod, og den 25. Marts s. A. blev der givet Ordre til de Deputerede om at skaffe Materialer til den (Krigscan. kgl. Eksped. Søetatens vedrørende Nr. 31 1699) — men den blev ikke bygget. —



Flydedok — Rigsarkivet.

Den 11. Februar 1726 nedsattes en stor Kommission til at fremkomme med Forslag til Ordning af Søetatens Anliggender efter det Forfald, den var kommet i efter den store nordiske Krig. Under 14. Oktober s. A. indsendte Kommissionen et af daværende Kaptajn LARS BILLE med Tegning og Overslag bilagt Forslag til „en Maskine som paa Landet kan opbygges og henføres og synkes paa det Sted, man bekvemmeligt eragtede“, altsaa en Flydedok, som det vilde blive meget billigere at bygge end en Tørdok. Generalkommissariatet indsendte Forslaget til Kongen med Anbefaling til først at lave en Model af den i $\frac{1}{10}$ Størrelse; men under 23. December s. A. resolverede Kongen, at der skulde bygges en Tørdok (se S. 219).

I Rigsarkivet findes hosstaaende, noget forbrændte Tegning af en Flydedok, uden nogen Paategning eller Maalestok, og bag paa findes paaskrevet: THURESENS Tegning; men det er tvivlsomt, om det kan betyde, at det skulde være en Tegning til en Flydedok af Skibbygmester THURESEN; thi det er ikke lykkedes i Konstruktions-Kommissionens Protokoller at finde mindste Antydning af, at han har konstrueret en saadan. Paa Dimensionsforholdene kan

det konstateres, at den ikke er nogen af Admiral SPANS Flydedokke, saaledes at der er al Sandsynlighed for, at det er Kaptajn LARS BILLES Dok, om hvilken det vides, at han har indgivet en Tegning.

SPANS Flydedok var af Træ og i Modsætning til Nutidens Jerndokke en lukket Kasse, hvorfor Arbejdet i den har været betydelig vanskeligere end i Jerndokkene, der har aabne Ender.

Der hengik 200 Aar, inden Marinen i Aaret 1891 fik sin næste Flydedok, og den var af Jern.

Dokken paa Christianshavn.¹

Efter at Dokken paa Bremerholm var blevet endelig opgivet i Aaret 1728, saa man sig efter Admiralitetets Forslag om efter et andet Sted til Anlægget af en Dok; thi en saadan maatte man have for paa en nogenlunde økonomisk Maade at kunne holde Flaaden vedlige.

Desværre er det ikke lykkedes i Arkiverne at finde, hvad der er foregaaet i Tidsrummet 1728 til 1734, og man maa derfor nøjes med, hvad der staar i „Hafnia hodierna“ (S. 221): „Paa det Sted, hvor nu Dokken er, var i forrige Tider en liden Kølhalingsplads, dog ikkun for Fartøjer af maadelig Størrelse, saasom Vandet i denne Grav var i det højeste kun paa 10 à 11 Fod. Men da højsalig Kong CHRISTIAN den sjette besluttede at lade indrette en Dokke, blev efter mange Undersøgninger denne, iblandt alle Steder, til forehavende Brug nyttigst og bekvemlest eragtet, hvorfor denne Grav Aar 1734 medio Oktober, nøje blev undersøgt og til den Ende slagen en Dæmning for Søen, for at kunne faa Vandet udpumpet og Grunden tilforladelig eksamineret, og siden Grunden ved Undersøgningen fandtes efter Ønske, bekvem til det forehavende store Værk, købte Hs. Majestæt Pladsen med tilhørende Huse og Grunde af Ejeren og lod i Marts Aaret 1735 med alvorlig Iver foretage Dokkens Indretning“. — Pladsen tilhørte Raadmand KLØCKER.

At det er Greve FREDERIK DANNESKJOLD SAMSØE, som i December 1731, 28 Aar gammel, var blevet udnævnt til Deputeret i Generalkommissariatet, der har foretaget Valget af Pladsen, er der stor Sandsynlighed for; thi han var Manden, der skabte Dokken. Valget af Stedet ses at ligge midt mellem Kongens Forslag af 1726: „at grave en Dok i Jorden“ og Admiralitetets Forslag af 1728: „at slaa en Dæmning paa nærlig saa dybt Vand, som man ønskede Dokkens Dybde“. Naar man valgte det ovenfor anførte Sted, har

¹ Til Udarbejdelse af dette Afsnit er udover de i Teksten anførte Kilder benyttet: Kgl. Resol. — Konstruktions-Kommissionens Protokoller — Dokkens Arbejdsjournaler og Kopibøger fra 1811 — Forskellige Skrivelser i Pakken: Dokken paa Nyholm (Rigsarkivet).

Hensynet sikkert været, at det var nærmest ved Værkstederne paa Gammelholm og nærmest ved det dybe Vand, saa at der ikke behøvedes megen Opudring ud til dette fra Dokken.

Naar det lykkedes Greve DANNEKJOLD at gennemføre Anlægget af en Dok, skyldes det for en væsentlig Del, at han fulgte Admiralitetets Forslag i 1728 om, naar man igen skulde bygge en Dok, da at søge Avis hos Folk, der var vant til at arbejde i Vand; man har aabenbart været af den Formening, at Bygmestrene af den gamle Dok ikke har været deres Opgave voksen. Denne Gang var man saa heldig at faa den rette Mand i JOHANNES HENRICH DUMREICHER, hvis Navn er uløseligt knyttet til Dokken paa Christianshavn.

J. H. DUMREICHER er født i Byen Kiempten i Schwaben d. 2. December 1703. Han blev uddannet som Arkitekt, og efter at have studeret Havne-Arbejdsanlæg i Udlandet kom han til Triest, hvor han fik Ansættelse ved det der under Arbejde værende Værft og Havneanlæg. Da dette blev opgivet, kom han til Altona, hvor han brugtes ved de derværende Værfter. Her blev den i Hamborg bosiddende Købmand og danske Kommissionær, Justitsraad SCHNELL, bekendt med ham og bragte ham i Aaret 1734 til København (KLINGBERGS Register).

Den 1. Oktober s. A. blev DUMREICHER taget i Arbejde med at forfærdige Modellen til Dokken for en Løn af 40 Rdl. om Maaneden; den 7. Januar 1735 approberede Kongen den af DUMREICHER udfærdigede Model, og Tilfredsheden med denne resulterede i, at han d. 14. Januar 1735 blev udnævnt til Havnemester i København med en aarlig Løn af 600 Rdl. og fik Ledelsen af Dokkens Bygning. Den 10. Februar 1736 udnævntes han til Søkapitajn og endelig d. 8. Maj 1739 til Kommandørkapitajn. Efter at Dokken var blevet fuldført, vedblev han at føre Overtilsynet med den og boede paa Doketablisementet til sin Død d. 12. April 1761. — I Aaret 1756 blev det overdraget ham at udarbejde Forslag til Anlæg af Helsingør Havn, men Døden forhindrede ham i at faa Arbejdet fuldført; derimod naaede han akkurat at bygge tyske Kirke paa Christianshavn, hvor han ligger begravet. I Aaret 1757 blev DUMREICHER ophøjet i Adelsstanden.

Dokkens Bygning 1734—1739. Den 11. Oktober 1734 resolveredes „at gøre en Dok af den Dam ved Kløckers Plads paa Christianshavn“ (Historiske Oplysninger om Marinen. Rigsarkivet), og den 14. Oktober paabegyndtes Slagning af Dæmningen uden om Dammen, hvilket var fuldendt i December s. A., og Vandet derefter udpumpet, hvorved det viste sig, at der var 10—11 Fod Vand og 2 Fod Mudder.

Den 26. Februar 1735 blev Tegningen af Dokken approberet; men da

DANNESKJOLD vidste, at der i Marinen fandtes mange Modstandere af Foretagendet, anmodede han Kongen om, inden Arbejdet fortsattes, at Stedet maatte blive besigtiget af Admiralitetets Medlemmer, og d. 5. Marts gav Kongen Ordre hertil. Den 8. Marts var alle Admiralitetets Medlemmer samt de to Fabrikmestre paa Stedet, og d. 10. Marts indgav de deres Betænkning, der gik ud paa, „— — — at efter al Apparence bliver Grunden, saavidt man kan se, saaledes, at der kan ventes et ønskeligt Udfald i forehavende Dessein, efterdi det Vand, som endnu løber til, er ikke af den Betydelighed, at det enten kan hindre Arbejdet eller siden stort incommodere; tilmed Grunden synes fast og god, hvis Beskaffenhed dog nærmere vil vise sig, naar Dokken ganske bliver udgravet. Imidlertid, og skønt efter Admiralitetets Tanker saadan et Værk er hazarderligt indtil det sidste, saa at Admiralitetet ikke understaar sig at forsikre, at der jo herefter kan møde een eller anden Difficultet, som endnu er ubekendt, er dog Apparencen til et godt Udfald saaledes, at vi ej heller kan raade til andet end at lade Arbejdet derpaa continuere.“ Desuden udtalte Admiralitetet, at selv om Dokken ikke skulde blive til noget, vilde Marinen altid kunne bruge Pladsen til en Kølhalingsplads og til at opsætte en Kran til Masters Indsættelse og Udtagelse, hvoraf man ikke kunde faa for mange; ligeledes godkendte Admiralitetet Tegningen af Dokken paa en enkelt Bemærkning nær angaaende Bredden. Af det øvrige fremgaar, at Dokkens Dybde var bestemt til 18 Fod, og at Greve DANNE-SKJOLD udtaler, at han har ladet Grunden udenfor Dokken sondere og ikke fundet nogen Vanskelighed for der at faa den behøvende Dybde af 18 Fod.

Det ses af denne Betænkning, at Admiralitetet godkender, hvad det ser, men uforbeholdent sikrer sig Retraiten overfor, hvad der kan ske ved det videre Arbejde, og Tiden skulde vise, at det var med god Grund; thi havde DANNE-SKJOLD haabet paa ved Valget af Stedet for Dokkens Bygning paa Amagersiden at faa bedre Jordbundsforhold end paa Sjællandssiden, blev han grundig skuffet; man var faktisk kommet fra Dynen og i Halmen. Dok-Kommissionen af 1826 udtaler om Stedet: „Ved Bygningen af Dokken paa Christianshavn fik man at bestille med en Grund, som man næppe skulde ønske endnu engang at tage fat paa: Ler, Sten og Grus om hinanden gennemskaaet af en Mængde Quæl, som brød frem med hver en Pæl, man forsøgte at nedramme.“

Til desto større Ære tjener det for Greve DANNE-SKJOLD og DUMREICHER, at de ved deres Dygtighed og Energi overvandt alle Vanskeligheder og med de Midler, som stod til Raadighed, skabte et Værk, der fungerede nogenlunde tilfredsstillende i 180 Aar.

Om Greve DANNEKJOLDS Virksomhed ved Dokkens Udførelse skriver TRESCHOW i sin Biografi over ham (S. 15):

„For at kunne være saa meget som mulig tilstede ved Arbejdet, uden at forsømme sine mange andre Forretninger ved Søetaten, stod Grev DANNEKJOLD op Kl. 3 hver Morgen og kom ofte vaad hjem, hvilket ogsaa lagde Grunden til hans paafølgende haarde og langvarige Sygdom. Han havde ved dette Arbejde mange Vanskeligheder at kæmpe imod, ej alene fra Naturens Side, men hans Modstanderes Indvendinger, deres ofte gentagne Angreb, ja næsten Alles Paastand at Tingen var umulig, og at de derpaa anvendte Penge var spildte, lagde mange ubehagelige Hindringer ivejen for ham.“

Efter Admiralitetets Godkendelse af Stedet fortsattes Udgravningen, og den udgravede Jord anvendtes til Opfyldning af den Ø, som først fik Navn af *Bjørns Ø*; i Maj Maaned 1735 var man naaet til den fornødne Dybde. Men den 24. Maj indtraf det Uheld, at ved at nedramme de Pæle, hvorpaa Dokkens Bundlager skulde nedtappes, aabnedes sig et Quel, der fandtes at give 6000 Tdr. Vand i 24 Timer. „Kommandør DUMREICHER, som troede, at dette vilde tilintetgøre Arbejdet, løb straks til Greven og gav ham Efterretning derom. Greven, som havde Skoldekopper og laa i stærk Sved, vilde sige ham, hvad han skulde gøre; men han paastod, at han ikke vilde gaa af Stedet, førend Greven fulgte med. Han maatte da, hvor farligt endog dette Forsøg var, staa op og følge med. Da han havde efterset alting, lod han dem blive ved at grave for at finde Kildens rette Aare, og da var det, at det skete, som siden har givet Anledning til den Opdigtelse, der er bleven troet af mange, nemlig at flere hundrede Sider Flæsk blev opkøbt for at ned-sænkes i Dokken. Thi da Jorden formedelst det idelige Vandløb blev saa glat, at Folkene ikke kunde staa fast og arbejde, lod Greven købe en stor Del Huder, som blev lagt hen for at fæste Fødderne paa, og dette har ventelig foraarsaget ommeldte Rygte“ (DANNEKJOLDS Biografi S. 17).

Quellet blev indfanget ved et omfattende Arbejde og Vandet ledet gennem en muret Hvælving til Højde af Dokkens Bund hen til et muret Reservoir, paa Sydsiden af Dokken, hvorfra et særligt Pumpeværk skulde besørge Vandets Oppumpning; desuden indmuredes et stort Metalrør, hvorigennem Vandet kunde stige ind paa Dokkens Bund, naar Mølleværket skulde behøve Reparation. (T. f. S. 1907 S. 282).

Fremkomsten af det store Quel var Vand paa Mølle for DANNEKJOLDS Modstandere, der ikke lod Lejligheden gaa fra sig til at komme ham og hans Værk tillivs. Admiral ROSEPALM udtalte til DUMREICHER og DANNEKJOLD, at han tvivlede om, at Arbejdet kunde udføres, dels paa Grund af Kilden,

dels fordi Jorden var løs og sandet; og Viceadmiral HAGEDORN indgav et Skrift til Kongen, hvori han ogsaa tydelig gav sin Mening tilkende, at Arbejdet var uigennemførligt.

For at sætte en Stopper for dette Undermineringsarbejde indgav DANNE-SKJOLD d. 9. Juli 1735 en Ansøgning til Kongen, om der maatte blive nedsat en Kommission „for at skønne dels om ikke det hidindtil forfærdigede Arbejde er skedt med al menneskelig mulig Flid og Forsigtighed, dels om ikke Grundens Bonitet saavel som Kildens Beskaffenhed er saadan, at man saa vidt menneskelig og naturlig vis kan dømme med Føje, kan gøre sig Forhaabning om Værkets lykkelige Udfald.“ Men det skulde være Folk, som forstod sig paa Jord, og da Admiralitetets Medlemmer ikke gjorde det, hvilket de selv indrømmede, foreslog han, at i ethvert Tilfælde to af Medlemmerne maatte blive Generallojtnant SCHEEL og Brigadier HEUSSER.

Under 11. Juli resolverede Kongen, at de to nævnte Personer skulde besigtige Dokken og udtale sig om, hvorvidt man med Føje kunde gøre sig Forhaabning om Værkets lykkelige Udfald.

Deres Rapport har ikke kunnet findes, men under 16. August tilskrev Kongen Admiral ROSEPALM:

„Som Vi ikke uden nogen Misbehag kunde anse, at Vores Viceadmiral SENECA VON HAGEDORN ej alene paa en usømmelig Maade haver ladet Os insinuere sine formentlig havende Dubia angaaende den paa Christianshavn i Arbejde havende Dokke, men endog om endskønt han tilforn med Vores Admiralitets øvrige Membrii selv haver underskrevet den af 10. udi næstafvigte Marts Maaned til Os herom indgiven allerunderdanigst Betænkning, hvorved holdes for at der var Apparence til dette Desseins ønskelige Udfald, og at Os altsaa ej kunde raades andet, end med Arbejdet at lade continuere, ikke desmindre nu paa blotte Ideer og Præsumptioner foregiver at finde adskillige Aarsager til at tvivle om bemeldte Dokke-Arbejdes lykkelige Fremgang, uden dog, ved den til en saadan Ende af Os nylig anordnede Besigtigelse og Examination, noget sligt at have bevist: saa finde Vi desaarsag billigt, at bemeldte Vores Viceadmiral HAGEDORN, i Vort Navn og udi Overværelse af Vores Geheime-Raad og Kammerherre Os elskelige FRIDERICH Greve af DANNE-SKJOLD SAMSØE, for saadant sit Forhold udi et complet samlet Admiralitets Collegio af Dig skal reprimanderes og admoneres; hvilket Du derfor vedbørende allerunderd. haver at efterleve; saa og tillige Vores Geheimeraad og Kammerherre Greve DANNE-SKJOLD SAMSØE, i Vort Navn derhos at tilkendegive, at han det begyndte Arbejde til en Dokke saaledes foranstalter og fortsætter, som det til Vores Interessers Befordring bedst

tjenligt og nyttigst være kan, og han for Os med en god Samvittighed i sin Tid agter at forsvare. Dermed sker vor Villie o. s. v.

Frederiksborg d. 16. August 1735".

Ved at fortsætte Udgravningen fandtes Grunden fra Trappen til henved $\frac{1}{3}$ Længde af Dokken at bestaa af løst Sand, der baade stedse forskød sig og gav stort Tilløb af Vand. Dette Vand var brak og kom fra Grunden, hvorved Beboernes Kjældere i Nærheden blev tørre. For at bortpumpe dette Vand, blev *det lille Reservoir* anlagt og deri anbragt et Klappe- eller Brikke-Værk, som dreves ved Heste.

I Aaret 1736 fremkom to mindre Quel, et lige inden for Dæmningen og et indenfor Bolværket ved Pavillonon; Vandet fra det første blev gennem en Rende ledet til det andet Quell, hvorfra et Metalrør under Bolværket førte den samlede Vandmængde til et Reservoir udenfor dette, hvor det steg frit (T. f. S. 1907 S. 286).

Efter $4\frac{1}{2}$ Aars Forløb var Dokken fuldført; om selve Aabningshøjtideligheden siges i „Hafnia Hodierna“: „Vandet blev første Gang indladt i Dokken d. 25. Maj (1739), og Dagen derefter, i Hs. Maj. og det ganske kongelige Hus højeste Overværelse, samt i utallige Menneskers Paasyn, blev Sluser og Porte aabnede, da en i Dokken allerførst bygget Brigantine, kaldet *Færøe*, gik ud, og Orlogsskibet *Christianus Sixtus* paa 90 Kanoner gik ind igen for at faa den fornødne Ubedring.

Det kgl. Herskab holdt samme Dag Middagstaffel i den saakaldte kgl. Pavillon, som tæt ved Dokken til den Ende er opført — — — —.

End ikke paa denne Dag kunde DANNEKJOLDS Modstandere afholde sig fra deres Krakilerier imod ham. „Admiral ROSENPALM væddede med Kommandør DUMREICHER den samme Morgen, at *Sixtus* ikke kunde gaa ind i Dokken. Da det kgl. Herskab allerede var der, sagde en af de tilstedeværende til Kongen: „Deres Majestæt! man siger, at *Sixtus* ikke kan komme ind i Dokken“. Hvorpaa Kongen, som mærkede, at DANNEKJOLD smilede uden at svare noget dertil, gav det særdeles passende Svar: „En Skrædder tager først Maal af Kroppen, førend han gjør Kjolen. Saaledes har vel ogsaa Greve DANNEKJOLD taget Maal af Skibet, førend han gjorde Dokken“ (DANNEKJOLDS Biografi S. 16). — I Anledning af Højtideligheden blev nogle af de Slaver, som havde arbejdet i Dokken frigivet eller fik Mildnelse i deres Straf.

Den 2. Januar 1739, da Arbejdet nærmede sig sin Slutning, indgav Greve DANNEKJOLD paa Grund af sit svage Helbred en Indstilling til Kongen om, at Værket maatte blive besigtiget, for at han, medens han endnu var istand dertil, kunde besvare alle Spørgsmaal og slutter saaledes:

„Eders kgl. Majestæt haver næst Guds naadige Velsignelse ingen uden sig selv at tilregne dette saa store Værks lykkelige Udfald (som udi Deres højpriselige Forfædres Tid saa ofte forgæves er blevet ønsket og paabegyndt). Efterdi Deres kgl. Majestæt ved Deres saa naadige Tillid og høje Protection haver souteneret mig under denne saa svære Byrde, som ellers dels ved Værkets Vanskelighed, dels ved Menneskers Ondskab og Modstand langt havde overgaaet mine Kræfter“.

Under 3. Januar resolverede Kongen, at Admiralitetet, Holmens Chef og den ved Fabrikken anordnede Kommission skulde besigtige Værket, og Resultatet af Besigtigelsen indføres i en særlig Protokol. Den 20. Juli indsendtes Beretningen, i hvilken Dokken erklæredes for et i alle Maader forsvarligt, hensigtsmæssigt og nyttigt Værk, hvilket var bevist ved, at allerede 5 af Flaadens største Skibe havde været i Dokken og blevet rengjort.

Oprindelig var det Meningen, at Udgifterne til Dokken skulde udredes af Søetatens ordinære Fonds; men den 26. September 1736 reskriberede Kongen, at Søetaten for det kommende Aar skulde tildeles 50 000 Rdl. ekstraordinært, da det store Arbejde ikke kunde bestrides af de hvert Aar til Søetaten destinerede Fonds. Efter det ved Arbejdets Slutning aflagte Regnskab beløb Omkostningerne ved Dokkens Fuldførelse sig til:

172 392 Rdl. 84 ¹ / ₂ Skill.	af Søetatens ordinære Fonds
56 800 — 59 — - —	ekstraordinære Fonds
<hr/>	
229 193 Rdl. 47 ¹ / ₂ Skill.	ialt,

en Udgift som man mente snart vilde blive indhentet, naar man tog i Betragtning, hvormeget ethvert Skib havde kostet at kølhale og reparere.

Om Dokken udtaler L. DE THURAH (Hafnia Hodierna S. 221): „Man tænkte i Begyndelsen at ville opføre hele Dokken af Murværk, men saadan Forehavende blev siden anderledes betænkt og besluttet at indrette den hele af Tømmerværk. Hvo der i og ved Arbejdet har haft Lejlighed til at se den uendelige Mængde af Tømmer, som hertil blev anvendt, og den kunstige og fornuftige Forbinding af Tømmerværket, der blev udfunden for at gøre dette store Værk tilforladeligt og sikkert imod Søens Magt han maa billig tilstaa, at dette er i sit Slags det kunstigste og kostbareste Værk, som Danmark nogensinde har set og bragt til Veje“.

Denne Dom kunde fuldstændig tiltrædes af de Fagfolk, som 180 Aar efter, i Aaret 1918, saa Værket, da Dokken blev brudt op. Hvad der imponerede dem var ikke alene den uhyre Mængde Tømmer, som var anvendt ved Dokkens Bygning, men ogsaa den Dygtighed, ja næsten Kunstfærdighed, som Haand-

værkerne har maattet være i Besiddelse af for med Datidens Midler at kunne bearbejde de mægtige Tømmerdimensioner, som her var bragt i Anvendelse, til den inderlige Forbindelse, de har dannet. Men ogsaa de Ledende maa have været ualmindelig dygtige for at kunne udtænke en saa sindrig Konstruktion.

Dokken havde man faaet, og en Beskrivelse af den og dens Udfærdigelse havde DUMREICHER afleveret til Greve DANNESKJOLD; men da denne gik af i 1746, har han rimeligvis taget Beskrivelsen med sig; thi da Admiral SUHM efter DANNESKJOLDS Afgang igen blev ansat som Holmens Chef, forefandtes der ingen Beskrivelse af Dokken. For at ikke det Fejlgreb skulde blive gentaget fra Bremerholm-Dokken, at man ikke havde nogen Beskrivelse af dens Konstruktion og Fremgangsmaade ved dens Bygning, hvilket var en af Hovedaarsagerne til, at man aldrig kunde komme til Klarhed om Grunden til dens Undergang, fik Admiral SUHM nedsat en Kommission, som skulde have Ret til at skaffe sig alle mulige Oplysninger hos de Personer, som havde haft med Dokkens Bygning at gøre. Til denne Kommission maatte DUMREICHER afgive en skriftlig Beretning ikke alene om Fremgangsmaaden ved Dokkens Bygning, men ogsaa om de Afvigelser, der havde fundet Sted fra Tegningerne og Modellen, saa at man ved fremtidige Reparationer ikke skulde komme ud for Overraskelser. Alle hans Meddelelser blev indført i en særlig Protokol, som tidligere fandtes i Orlogsværftets Arkiv, og hvoraf Etatsraad DEGENKOLV har offentliggjort et Uddrag i T. f. S. 1907.

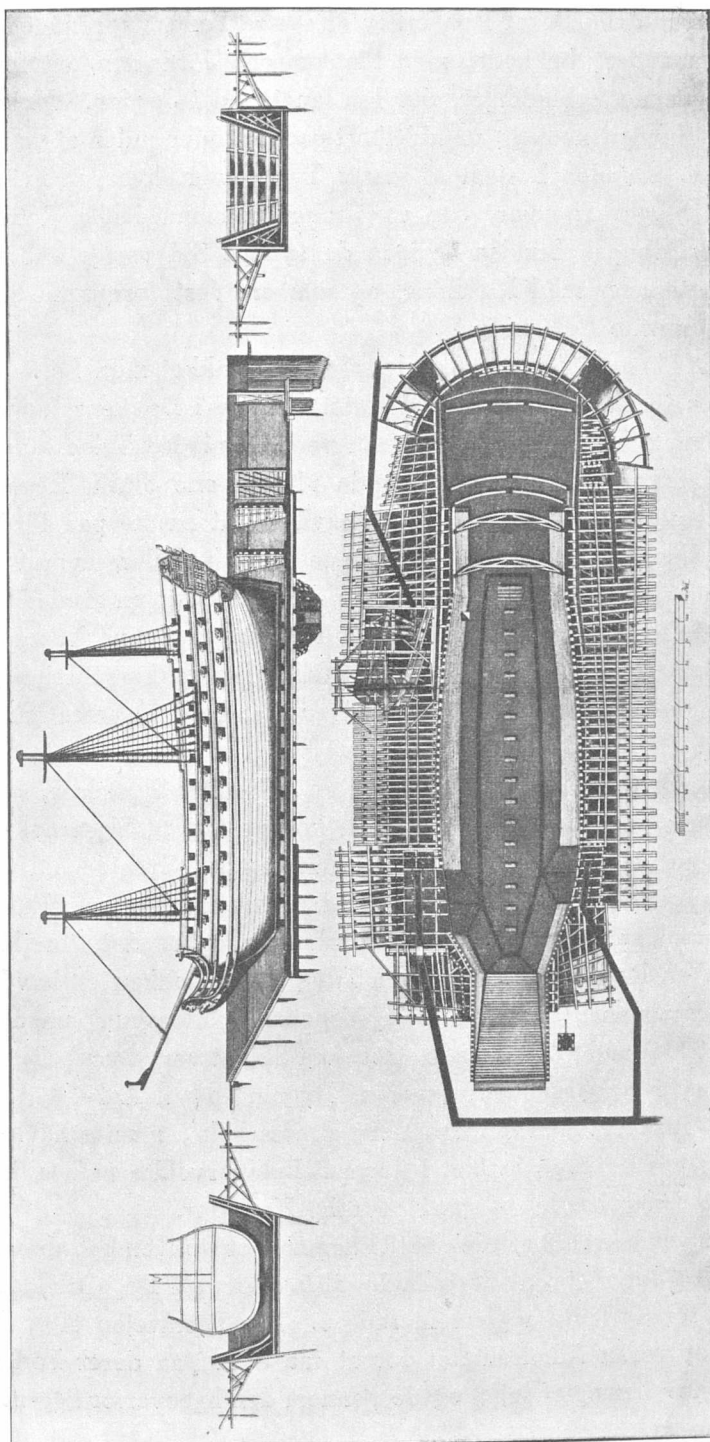
Dokkens Konstruktion. Dokkens Dimensioner var:

Længden i Bunden.....	180	Fod
Bredden i Vandlinien	65	—
Dybden til Bunden	19 ¹ / ₂	—
— - Stabelblokkene.....	16 ¹ / ₂	—

Som tidligere anført, var det oprindelig paatænkt at indrette Dokken til 18 Fods Dybde paa Stabelblokkene, men Fremkomsten af det flydende Sand bevirkede, at man ikke kunde gaa ned til den paatænkte Dybde, hvilket i Tidens Løb kom til at spille en stor Rolle med Hensyn til Spørgsmaalet om en ny Doks Anlæg.

Som foran anført var det oprindelig paatænkt at bygge Dokken af Sten, men det blev opgivet, saaledes at Byggematerialet udelukkende blev Træ: Bøg og Eg i Bunden, Eg paa Siderne.

I Hovedtrækkene var Dokkens Konstruktion saaledes (Kapt. N. E. TUXEN: Nogle Efterretninger om Dokken paa Christianshavn. Rigsarkivet):



Model af Dokken paa Christianshavn. — Det kgl. Bibliotek. De tykke sorte Streger er Afløbsrørene fra Pumpeværkerne.

„Siderne var dannede af Bolværker af svære Pæle, nedrammede i ringe Afstand fra hinanden, beklædte med Planker paa Jordsiden, og forstøttede med stærke Tømmerforbindinger, der løb langt ned i Jorden. Mellem disse Bolværker er Bunden nedlagt, umiddelbart paa Grunden, uden at være understøttet af Pæle. Bunden bestaar af svære Tværstrøer, hvorpaa hviler 3 Lag af tæt sammenfuget Tømmer, der var boltet sammen i alle Retninger og kalfakterede. Ovenpaa Bunden er igen de synlige Sidevægge anbragte, der bestaar af Egetømmer med Klædning, og som ere fast forbundne til de oprindelige ovennævnte Bolværker.“

Mellem Dokkens Sidevæg og Bolværket var pakket med Ler.

Nedgangen til Dokken skete ad en stor Trappe i Dokkens Inderende.

Der fandtes 2 Sluseporte, for at man ved de mindre Skibe kunde spare Udpumpning af Vand, eller for i Tilfælde af den ene Sluses Reparation at kunne benytte sig af den anden. Portene var til at sænke paa Plads.

Udenfor Sluseportene anbragtes 2 Porte paa Hængsler, hvoraf den ene stod 9 Fod, den anden 15 Fod fra yderste Sluse; Hensigten med disse, siger Greve DANNEKJOLD, var i paakommende Tilfælde at danne Ydersiderne af en Dæmning; men Kaptajn WEGERSLØFF udtalte for Dokkommissionen i 1746, at han havde fundet Portene ganske unødvendige, og det syntes han ikke at være ene om.

Yderst i Indgangen til Dokken fandtes en Stik- eller Slamsluse, der skulde forhindre Tang og andre Urenligheder i at komme ind til Sluserne. —

Til Udpumpning af Vandet i Dokken fandtes paa Sydsiden af denne og tæt op til Trappen det *store Reservoir* med tilhørende Pumpeværk, som bestod af 12 Klappumper (aspirerende Pumper); Afløbet fra det store Reservoir skete gennem en Rende, der gik bagom Trappen til Dokken og havde Udløb i Christianshavns Kanal, lidt over daglig Vande. Til Læns-pumpningen maatte anvendes 2 à 300 Mand i 2 à 3 Døgn, eftersom Skibet var større eller mindre. Til dette Arbejde brugtes under Dokkens Bygning og til Aaret 1741 Slaver; men efter at disse var blevet fjærnet fra Bremerholm, maatte Divisionernes Matroser overtage Hvervet, hvilket i Aarenes Løb forvoldte mange Bryderier, som en enkelt Gang havde en særlig alvorlig Karakter.

Den 26. November 1772 gjorde det til Pumpning af Dokken beordrede Mandskab Mytteri og forlangte, at der skulde tilstaa dem 4 Dage til Læns-pumpning i Stedet for de hidtil reglementerede 3. Paa Hjemvejen efter Arbejdet stoppede de op foran Admiralitetet for at faa Svar paa deres Forlangende, og da dette blev benægtende, drog de gennem den ligeoverfor liggende Ulke-

gade og forøvede forskellige Voldshandlinger mod Personer, ituslog Ruder og forvoldte anden Skade.

For denne Optræden blev ved den kombinerede Ret to af Hovedmændene idømte Livsstraf og 5 andre haarde Straffe, hvilke Kongen formildede til: „i Stedet for at miste Hovedet ved Økse skulde de to kattes i 3 Dage, hver Dag med 50 Slag og arbejde i Jern deres Livstid; 2 andre samme Katning, men ikkun arbejde 6 Aar i Jern; de 3 sidste at tampes i 3 Dage med 50 Slag hver Dag.“

Man kan heraf forstaa den Velgerning, det har været, da Menneskekraft blev afløst af Hestekraft til Pumpningen, hvilket blev iværksat inden Dokken i Midten af 1780'erne skulde have Hovedreparation, hvorom Admiral C. F. KAAS skriver (T. f. S. 1843 S. 129):

„Dette særdeles vigtige Arbejde var længe blevet udsat over Tiden, fordi man ikke uden Grund frygtede for, at der under Arbejdet kunde møde et eller andet Uheld med indtrængende Vand, som man ikke kunde beherske med det Pumpeværk, man da havde. Da vi imidlertid havde faaet de Bentske Pumper og var kommen saa vidt, at vi selv kunde forfærdige dem, var det Tid at tage fat for Alvor. Jeg foreslog derfor, at det lille Reservoir i Dokken maatte indrettes til 4 saadanne Pumper at drives med Menneskekraft, og det store Reservoir til 12 af samme Slags, drevet med Hestekraft. Salig Kommandørkaptajn og Fabrikmester GERNER forfattede efter mine Ordre Tegningerne til Maskinværket, og dette var ved Udgangen af Aaret 1784 færdigt, saaledes at man nu kunde skride til den saalænge ønskede Hovedreparation af Dokken. — — — Salig GERNERS Flid og Paapassenhed ved dette Pumpeværks Indretning og Anbringelse i Dokken bør jeg ikke glemme at omtale med al den Ros, som denne fortjente Mand tilkommer.“

Ved Indstillingen til Kongen om Pumpeværkets Anskaffelse skrev Kollegiet, at foruden de øvrige Fordele: „vandttes endnu dette, at Mandskabet, der ellers bruges til Pumpningen, herefter kunde employeres til andet Holmens Arbejde, hvorved et saameget mindre Antal Sjovere behøves at antages, og at det herefter vil blive Divisionerne mindre vanskeligt at faa delige og gode Matroser end forhen, naar Mandskabet blev forskaanet for dette haarde og særdeles trættende Arbejde, der har afholdt mange fra at indtræde i Tjenesten og forvoldet manges Død ved at de, især om Sommeren, ved Varmen og Arbejdet forhedsede, har for at læske og vederkvæge dem uforsigtig ved kolde Drikke tilsat Helsen og Livet — og Deres Majestæts Tjeneste og Interesse saaledes i dobbelt Henseende befordres, uden at melde om de mindre Fordele, som derved tilvejebragtes, saasom Orden og Rolighed iblandt

Mandskabet, som de troede at have Frihed at overtræde paa de Dage, de pumpede m. v." —

Til det nye Pumpeværks Betjening fordredes 8 Heste ad Gangen, som kunde pumpe Dokken læns i 20 à 24 Timer, men der behøvedes ialt 24 Heste for at have 3 Skifter. Hestene lejedes for hver Gang, Dokken skulde tømmes, og Lejningen af dem skete ved Licitation for flere Aar ad Gangen. Betalingen for Hestene fastsattes for 100 Omdrejninger af Hjulet, og til Kontrol hermed konstruerede Formanden i Rappertmagerværkstedet i 1789 en Tællemaskine, som blev approberet til Brug. Dette Pumpeværk virkede tilfredsstillende i omtrent trekvart Aarhundrede, da det blev erstattet af et Damppumpeværk.

Det *lille Reservoir*, som laa paa Nordsiden af Dokken ligeoverfor store Reservoir, brugtes til at lænsholde Dokken for det Vand, som kom fra Lækager ved Sluseportene, Regnvand m. m., og lededes til Reservoiret ved Render i Dokkens Bund.

Til Pumpning benyttedes fra Begyndelsen ligeledes Klappumper, som blev drevet ved 2 Heste (kgl. Resol. af ¹⁶/₉ 1739). Afløbet skete til Afløbet for det store Reservoir.

I Aaret 1784 fik det lille Reservoir 4 Bentinske Pumper, som blev drevet ved Menneskekraft og fordrede 8 Mand til Betjening ad Gangen; til Beskyttelse for Pumpemandskabet anbragtes en Træbygning over det lille Reservoir.

Da Vandtrækket i Aarene 1797—98 tiltog saa stærkt, at der til Dokkens Tørholdning behøvedes daglig 42 Mand ved det lille Reservoir, foreslog Dokkommissionen at anlægge en Hestemølle til at drives med 8 Heste ad Gangen her, men det blev ikke udført. —

Til Udpumpning af Vandet i det store Quells Brønd brugtes *Mølleværket*, som bestod af 8 Slagpumper, hvis Maskineri ovenover Brønden gik op til 2. Etage i et 4 Etages Taarn, bygget ovenover Brønden. Pumperne maatte ligge saa højt oppe for at bringe Saltvandet op til den nødvendige Højde for at kunne føres til Saltværket.

Pumperne dreves gennem et Tandhjulsværk, der blev trukket af Heste, 8 ad Gangen. Saalænge Saltværket funktionerede, lededes Vandet fra Quellet i særlige Render til Saltværket; efter dettes Nedlæggelse er det rimeligvis blevet ledet til Afløbsrenden fra det store Reservoir. Mellem Quells Brønd og store Reservoir fandtes ingen Forbindelse.

Over Mølleværkets Hestegang var til Beskyttelse for Dyr og Mennesker bygget et stort Tag paa Stolper.

Dette Tag samt Taarnet over Quell-Brønden var af Træ. Da Taarnet i

Aaret 1754 viste Brøstfældighed, blev de to øverste Etager som overflødige, efter at Saltværket var nedlagt, sløjfet, og Taget gjort lige med Taget over Mølleværket, og det hele belagt med Tagsten i Stedet for som hidtil med Spaaner (kgl. Resol. af 29. August 1754).

Ved en Besigtigelsesforretning d. 16. Oktober 1834 over Quellets Mølleværk med dertil hørende Bygninger blev det altsammen fundet kassabelt og Forslag fremsat om at opføre et nyt lettere Maskineri; da samtidig det lille Reservoirs Bygning fandtes kassabel, foranledigede det den daværende Inspektionsofficer ved Dokken, Kaptajn P. M. TUXEN, til at fremkomme med Forslag til en ny Ordning af Pumpeforholdene i Dokken, der i Hovedsagen gik ud paa:

Saafernt man altid lod Vandet fra Quellet igennem Metalrøret stige op paa Bunden af Dokken, og gennem dennes Render lade det løbe til det store Reservoir, behøvede man strengt taget ikke andet end dettes Pumpeværk til at holde Dokken læns. Men da dette kostbare Pumpeværk vilde lide ved daglig Brug, hvilket vilde blive Tilfældet, da det store Reservoir ikke laa saa dybt, at der kunde samle sig nogen større Vand-Mængde, og da der maatte bygges et Tag over det til Beskyttelse af Dyr og Mennesker, foreslog han at nedlægge Mølleværket og i det lille Reservoir at bygge et nyt Pumpeværk, som kunde tage baade det almindelige Lækagevand og Quelvandet, som igennem Renderne i Dokkens Bund kunde ledes til det. Ved at lade det nye Pumpeværk drives af to Heste, som kunde tages af Dokkens 4 Materialheste, vilde man spare Udgiften til Pumpemandskabet, hvilken beløb sig til c. 1400 Rbd. om Aaret.

Forslaget blev vedtaget og fuldført i 1836. Mølleværket med tilhørende Bygninger blev fuldstændig sløjfet og Brønden tilkastet. Ved det lille Reservoir var i Stedet for den kasserede Bygning opført en sekskantet Bygning, hvori Hestegangen til Pumpen fandtes. Da Hestene til Pumpning i det store Reservoir hidtil havde haft Ly under Mølleværkets Tag, blev der opført et nyt Skur til Ly for dem, — og saaledes udførtes den daglige Pumpning i Dokken, saalænge denne var i Marinens Besiddelse. —

Reparationer af Dokken. Hvad Dokken angaar, blev den første Reparation foretaget i Aaret 1745, det vil sige ikke selve Dokken, men den Del af den, som fandtes udenfor Sluserne, idet man mente, at denne Del, som stadig stod under Vand, maatte efterses, tættes og kalfatres ligesom Bunden af et Skib.

En Dæmning blev slaaet udenom, og Arbejdet foretaget; samtidig benyttede man Lejligheden til at slaa en Række Spundspæle ned til i Højde med Dokkens Bund tvers over Dokken, 72' 5" fra Ydersiden af yderste Sluse med 9¹/₂' Bugt. Pælerækken fortsattes ud igennem Dokkens Vægge paa begge

Sider, alt i den Hensigt dels at afskære Vandet fra Søen til de yderste Reservoirer, dels at hindre Vandet fra at trænge sig ind under Bunden, som havde givet sig lidt opefter i Midten. Dette Arbejde kaldtes en „Overskæring“ af Dokken.

Da Stiksluserne havde vist sig gode og stærke nok, benyttedes Lejligheden, medens der var slaaet Dæmning, til at fjerne de to Sæt Porte udenfor Sluserne, og som der var god Anvendelse for ved Bassinet i Glückstadt.

Denne Reparation kostede 100 000 Rdl.

Paa Forespørgsel udtalte Konstruktions-Kommissionen, at et saadan Tætningsarbejde af Indgangen til Dokken formentlig burde foretages hver 6. à 7. Aar; men da de første 6 Aar var gaaet, og der ikke havde vist sig nogen særlig Utæthed fra disse Steder, mente man, at det ikke var nødvendigt at foretage Eftersynet, derimod skulde der altid have 180 Bjælker af den nødvendige Størrelse i Beredskab til straks at slaa en Dæmning, saafremt der pludselig skulde vise sig en Lækage.

Men som Tiden gik blev Dokken mere og mere utæt, hvilket efter Konstruktions-Kommissionens Udtalelse i 1782 skyldtes, at Regnvandet havde bortspulet Leret, som var brugt til Pakning imellem og udenfor Sidernes Forbinding, og at Søvandet derefter, særlig ved Højvande, trængte ind i Dokken. Det var indlysende, at Dokken maatte have en Hovedreparation, men som tidligere anført, tøvede man med den, til det Gernerske Pumpeværk var blevet anskaffet.

I Henhold til Begæring af Holmens Chef, ledsaget af Konstruktions-Kommissionens Betænkning, indstillede Kollegiet d. 20. Januar 1784, at Dokkens Hovedreparation maatte foretages dette Aar, hvilket fik kgl. Approbation Dagen efter; for Omkostningernes Vedkommende skulde man henvende sig til den ekstraordinære Kommission.

Men paa Grund af de store Udrustninger med deraf følgende Ekstraudgifter i Anledning af det spændte Forhold til Sverige, naaede man ikke at faa begyndt paa Dokkens Reparation, og først i Efteraaret 1785 indstillede Kollegiet til Kongen, om Arbejdet nu maatte paabegyndes. Til at forestaa et for Flaaden saa vigtigt Arbejde mente Kollegiet, at der burde udnævnes en Kommission, hvis Medlemmer sad inde med de fornødne Egenskaber til at kunne imødegaa alle mulige indtræffende Tilfælde, og kunde hertil ikke tænke sig mere kvalificerede Personer end Oberstløjtnant PEYMANN, Fabrikmester GERNER og Kommandørkaptajn, Ekvipagemester WLEUGEL.

Under 2. September s. A. approberede Kongen Forslaget, og under 21. Oktober at Udgifterne maatte afholdes ekstraordinært af Finanserne; men da

man var kommet saa langt hen paa Aaret, at man kunde frygte Dæmningsarbejdet beskadiget af Is, benyttedes Vinteren til forberedende Arbejder; d. 13. April 1786 sloges den første Pæl til Dæmningsarbejdet, og den 23. Juli 1789 udgik Linieskibet *Dannebrog*, som havde faaet sin Hovedreparation under Dokkens Reparation, af Dokken. Reparationen havde medtaget 3 $\frac{1}{2}$ Aar.

Det voldte Besvær at faa det rette Blaaler til Dæmningsens Fyldning, hvorom Admiral KAAS skriver (T. f. S. 1843 S. 129): „Kommandørkaptajn GERNER forkastede alle de Prøver, der blev ham forevist. Man lod derfor Leret hente fra Bornholm, hvor man fik det leveret i Kongebaaden for 14—16 Skill. Tønden, medens man her paa Stedet havde begæret 48 Skill. og derover“.

Da Dokken var blevet blottet, fandtes den i meget forraadnet Tilstand fra dens øverste Hammer til 10' à 12' fra Bunden; denne og Bunden i det store Reservoir var derimod i fuldstændig ubeskadiget Stand og forblev saadan hele Dokkens Levetid, indtil den i Aaret 1918 blev opbrudt — altsaa i c. 180 Aar. — Dokkens Hovedreparation kostede 184 000 Rdl.

Efter denne følte man sig saa sikker paa dens Tilstand, at man begik den Letsindighed i Aaret 1792 at indsætte Kongens Lystfregat (skænket af Kongen af England) og andre Smaafartøjer i Dokken, hvorved dens Bund eengang 17 Dage i Træk kun nedtryktes $\frac{1}{4}$ af et 64 Kanonskibs Vægt, hvilket havde til Følge, at Vandtrækket pludseligt tiltog til det dobbelte af, hvad det indtil den Tid havde været. Det vedblev derefter at vokse indtil 1795, indtil det daglige Vandtræk baade i Quellet og det lille Reservoir var idetmindste 12 Gange saa stort som tilforn, saaledes at man daglig maatte benytte 24 Heste til Quullets Lænsboldning, medens 7 var tilstrækkelig for det ordinære Vandtræk, og ved det lille Reservoir brugtes 42 Mand til Pumpning, hvor man før havde brugt 8.

Kollegiet beordrede derfor Kontreadmiral WLEUGEL, Kaptajnløjtnant HØYER, Ekvipagemesteren og nogle Mestre fra Holmen til at træde sammen i Kommission, hvortil Generalmajor PEYMANN blev tilforordnet, for at overveje Situationen.

Kommissionen kom til det Resultat:

1. At Dokkens betydelige Vandtræk kom fra Søen og banede sig Vej gennem Siderne og Bunden udenfor Sluserne, og
2. at Vandtrækket tiltog ved Bundens mindre Betyngelse (naar det til Hovedreparation indsatte Skib var afklædt), men aftog igen, naar Trykket paa Bunden forøgedes.

Ifølge Kommissionens Forslag blev der i Aaret 1797 udgravet og pakket med Ler paa Siderne af Dokken, men da det ikke hjalp tilstrækkeligt, ind-

stillede Kollegiet efter Kommissionens Forslag i Januar 1798, at der blev slaaet en Dæmning, og at der maatte foretages det nødvendige, naar Dokken var blottet, hvilket blev approberet. I Aaret 1799 blev saa Dæmningen slaaet i Munden af Dokken, Siderne eftersat og en ny Overskæring af tæt fugede Tømmere anbragt tæt udenfor den, der var slagen i 1745, men 4' à 5' dybere end de underste Lag af Dokkens Bundtømmere.

Desuden blev det paa Dok-Kommissionens Indstilling fastslaaet af Kollegiet:

- a) at intet mindre Skib end de 40-Kanons Fregatter maa indsættes i Dokken til Rengørelse eller let Reparation, og intet mindre end 64-Kanonskibe til Hovedreparation;
- b) at alle i Dokken indgaaede Skibe sættes den inderste Sluse saa nær som Agterspejlets Forstøtning tillader;
- c) at der mellem Regnvandsrenderne i Dokken til en Afstand af 80 Fod fra inderste Sluse lægges tvende Ballastjern à 160 \mathcal{R} i Højden, overalt hvor ej Stabelblokke eller Støtter hindrer. — Naar man til dem regner de Jern, som til samme Højde kunne lægges i Rummet mellem Agterstævnen og inderste Sluse, ville omtrent 1000 Jern paa denne Maade kunne henstuves.

Alle de gjorte Foranstaltninger havde en meget gavnlig Indflydelse paa Vandtrækket i Dokken, som funktionerede tilfredsstillende i en længere Aarrække. —

Om Englændernes Besættelse af Dokken i 1807 meddeler dens Arbejdsbog:

„Den 19. August blev Portene paa den inderste Sluse optaget og Vandet indsat i Dokken; paa Skibet, som stod i Dokken, var endel af Klædningen udhugget, saa Vandet indløb tillige i Skibet, og samme skete formedelst de engelskes Bombardering mod Byen.

Den 13. September besatte de engelske Dokken.

Den 15. September lettede de engelske Slusen for at kalfaktere Portene og igen nedsætte samme for at lænskøre Dokken, og kørte fra Middag d. 15. September til Eftermiddag d. 17. Septbr. og fik udpumpet 9' Vand. Slusen var ikke dybt nok nedsat i sin Fals, desaarsag kunde de ikke faa Dokken lænskørt; den 18. September var Dokken igen fuld af Vand.

Den 19. Oktober forlod de engelske Dokken“.

Det har aabenbart været Englændernes Ønske at reparere det i Dokken staaende Linieskib, *Ditmarsken*, saa at de kunde bortføre det sammen med den øvrige Flaade; men da det ikke lykkedes, ødelagde de det saa grundigt, at det ikke lod sig istandsætte, men kun egnede sig til Ophugning. Desuden

beskadigede de Modellen af Dokken saa meget, at den siden maatte underkastes en grundig Reparation.

Da Danskerne igen besatte Dokken, viste det sig, at de heller ikke kunde faa Slusen helt paa Plads, idet der manglede 3", ligesom da Englænderne forsøgte det. Efter gentagne Forsøg og Undersøgelser viste det sig, at der var kommet et Ballastjern ned i Falsen, hvilket havde forhindret den fuldstændige Lukning; da Ballastjernet var fjærnet, kom alt i Orden igen, hvilket skete d. 4. December.

Da der nu kun var ganske enkelte større Skibe tilbage i Flaaden og saaledes ikke mere var Brug for Dokken til Linieskibenes Hovedreparation, og man af Hensyn til det kostbare Pumpeværk i det store Reservoir ikke vilde lade Dokken staa fuld af Vand, anvendtes det eneste tilbageværende Linieskib *Prinsesse Louise Augusta* som Tyngsel paa Dokkens Bund, naar Dokken ikke benyttedes. —

I 1813 fandtes alt Tømmeret i Dokken fra dagligt Vande og opefter saa forraadnet, at man gav denne Del en saa udstrakt Reparation, som det var muligt uden at slaa Dæmning og med Anvendelse af saa lidt Materiale, det var muligt, paa Grund af dettes Knaphed under Krigen; en yderligere Besparelse i Materialet opnaaedes ved at anvende en af Premierløjtnant P. M. TUXEN foreslaaet ændret Forstøtning af Dokkens Sider. Desuden blev der bygget en ny Indersluse, da den eksisterende viste sig altfor medtaget til at kunne repareres. —

Da den efter Krigen nyskabte Flaade selvsagt ikke i en længere Aarrække vilde faa Anledning til at anvende Dokken i dens Hovedøjemed — Hovedreparation af de store Skibe — kom Tanken op, om ikke Dokken uden Skade for dens Bund kunde modtage Fregatter og mindre Fartøjer til Reparation, naar man i Dokken lod forblive et Kvantum Vand, hvis Vægt udgjorde Forskellen mellem det indsatte Skibs og et Orlogsskibs Vægt. Herved vilde man undgaa Kølhaling af Skibene, som foruden de andre Ulemper havde den, at Skibssiderne under denne Operation blev gennemtrukket af Vand, „der efterlader en Fugtighed, som foraarsager Tømmerets Betændelse m. m.“

Fabrikmesteren og Inspektionsofficeren ved Dokken fik Spørgsmaalet til Udtalelse, og efter at have gennemgaaet hele Dokkens Historie kom de til det Resultat: „at dette lod sig gøre, naar Dokkens Bund i saa Fald sikres med Tillæg af en Vægt, der svarer til Forskellen mellem disse mindre Skibes og de hidtil for Dokken reglementerede Skibes Tyngde i deres letteste Tilstand, i hvilken Henseende de foreslog:

- at den konstante Vægt paa Dokkens Bund, som hidtil har været 1000 Stkr. Ballastjern, forøges med 1000 Stkr. Jern;
- at den Vægt, svære Fregatter under Hovedreparation og Korvetter under let Reparation endda mangler, erstattes dels ved at lægge deres egen Ballast under den paa Dokkens Bund, dels ved at indsætte foran den een eller to lastede Pramme eller større Fartøjer af fornøden Drægtighed;
- at af Brigger til let Reparation i et Tidsrum af 4 à 5 Uger indsættes 2 paa een Gang, samt
- at naar Korvetter eller Brigger indsættes til Hovedreparation eller en enkelt Brig til let Reparation, der da i Dokken maa beholdes et saadant Kvantum Vand, at dette staar $2\frac{1}{2}$ Fod over Bunden."

Ved kgl. Resol. af 16. December 1821 blev Forslaget approberet, og fra den Tid var Dokken igen fuldt optaget. I 1827 blev det første Dampskib indsat i Dokken, nemlig det kgl. norske Dampskib Nr. 2.

I Aarene 1829 og 1835 fik Dokken mere udstrakte Reparationer dog uden Slagning af Dæmning; men efterhaanden forfaldt det Tømmerværk, som ikke var blevet fornyet ved de foregaaende Reparationer, saaledes at Vandet trængte ind gennem Aabningerne i den Grad, at man paany maatte beslutte sig til en Hovedreparation indenfor en Dæmning. Dette Arbejde udførtes 1846—48, men omfattede alene den yderste Del, fra Søen til lidt indenfor Sluserne, medens den indre egentlige Dok blev aldeles urørt. Bekostningerne androg 106,418 Rbd.

Dok-Etablissementet. Pladsen omfattede et Areal beliggende mellem *Asiatiske Kompagnis Plads* og Christianshavns Kanal og blev i Aaret 1745 afgrænset ved en Mur langs Strandgaden, opført af PHILIP DE LANGE; gennem en Port i Muren, lige overfor Baadsmadsstræde, var Indgangen til Dokken. Pladsen ved Dokken blev erhvervet med de derpaa staaende Bygninger, hvilke sikkert alle har været Bindingsværkhuse med een højst to Etager. De fleste af de gamle Bygninger forsvandt snart paa Grund af Ælde og Brandfarlighed, men mest for at give Plads til Tømmer til Anvendelse ved Skibenes Reparation. Enkelte af Bygningerne anvendtes en Tid til et Saltværk, hvormed det forholdt sig saaledes:

Da det viste sig, at det *store Quel*, som opsprang under Dokkens Bygning d. 24. Maj 1735, var stærkt saltholdig, opstod Tanken om paa Stedet at oprette et Saltkogereri, som skulde tage Kampen op med Lüneborgersaltet. Først paatænkte at lade private Folk tage Initiativet (DANNESKJOLDS Biografi S. 18); men da man af Kildens Righoldighed gjorde sig store Forhaabninger om et godt Udbytte, fik Greve DANNESKJOLD Kongen til at oprette et

kongeligt Saltværk, hvortil Omkostningerne dels toges af de til Dokkens Anlæg bevilgede Summer, dels af Kongens Partikulærkasse.

Saaledes ses, at der ifølge kgl. Resol. af 1. Marts 1737 er blevet anvendt 6441 Rdl. af Dokkens Midler til Saltværkets Anlæg; ved Reskript af 10. Maj s. A. befalede Kongen, at af de 200 Mand, som var ordineret til Dokkens Arbejde, maatte der tages saa mange, som der kunde undværes, til Arbejde ved den Plads, som skulde indrettes til Saltværket; ved Befaling af August s. A. afleveredes uden Vederlag til Saltværket paa Christianshavn de ved Dokken oplagte Materialer af Cement og Rullebly, som oprindelig var anskaffet til Dokkens Opførelse af Murværk, og endelig skriver Greve DANNE-SKJOLD i en Forestilling til Kongen i 1739: „Til at drive Mølleværket paa Dokken, hvorfra Vandet fra Quellet opmales, har jeg DANNESKJOLD kontraheret om, og Udgiften er gaaet paa Dokkens Regning; men da denne nu er færdig forespørges, hvor Udgiften skal føres; Quel Vandet ved bemeldte Mølle drives saa højt, at det kan have sit Løb gennem nedlagte Render hen til Saltværket for der at bruges til Saltkogningen.“

Under 16. September samme Aar resolverede Kongen, at Udgiften til Møllens Drift alene skulde udredes af Søetaten og ikke af Saltværket.

Til Gengæld for disse af Søetaten udlagte Penge skulde denne have Andel i den forventede Indtægt, for derved at bøde paa de store Udgifter til Dokkens Anlæg, for hvilke DANNESKJOLD idelig maatte høre Bebrejdelser.

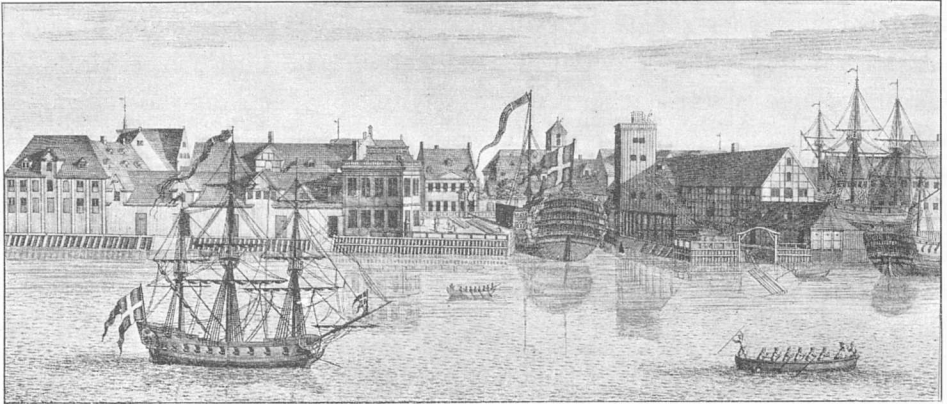
Grundet paa de store Forhaabninger, der knyttedes til Saltværket, gennemgik dette en stærk Udvikling. Først indrettedes det i nogle af de paa Dokkens Grund staaende Bygninger; men da man snart derefter ønskede en Udvidelse, hvortil der ikke var Plads paa Dokken, indrettedes et Anlæg paa Motzmanns Plads, hvor der opførtes et Gradèrhus; men da Pladsen ogsaa her viste sig for lille, flyttedes Saltværket i Aaret 1737 til Laboratoriets Plads paa Christianshavn (paa den nuværende Christian Kirkes Plads), og desuden erhvervedes en dertil stødende Grund tilhørende Konferentsraad FRIEDERICH ROSTGAARD, og ved kgl. Resol. af 30. Juni s. A. bestemtes hele Saltværkets Indretning og Drift; Direktionen var direkte underlagt Kongen.

For at støtte Saltværkets Virksomhed blev den 29. Marts 1737 al Indførelse af fremmed smaat Salt forbudt; men det hjalp ikke, det fremstillede Salt kunde trods al Umage ikke tage Kampen op med de gode fremmede Varer, og i December 1741 befalede Saltværket at likvidere.

Allerede ved kgl. Resol. af 13. November 1739 var det befalet, at de ved Dokken værende Bygninger, som havde været anvendt til det gamle Saltværk, straks skulde nedbrydes for at bruge Pladsen til derpaa at henlægge

det Tømmer, som behøvedes til Reparation af de i Dokken indsatte Skibe. (Om Saltværket se yderligere: Greve FR. DANNEKJOLD SAMSOES Biografi af TRESCHOW og CARL BRUUN: Kjøbenhavn Bd. II S. 730—31). —

Dernæst omtales *den gamle Grynmølle*, som blev købt d. 5. Maj 1741 af den daværende Ejer RASMUSSEN, men igen solgt til Rebslager APPLEBYE



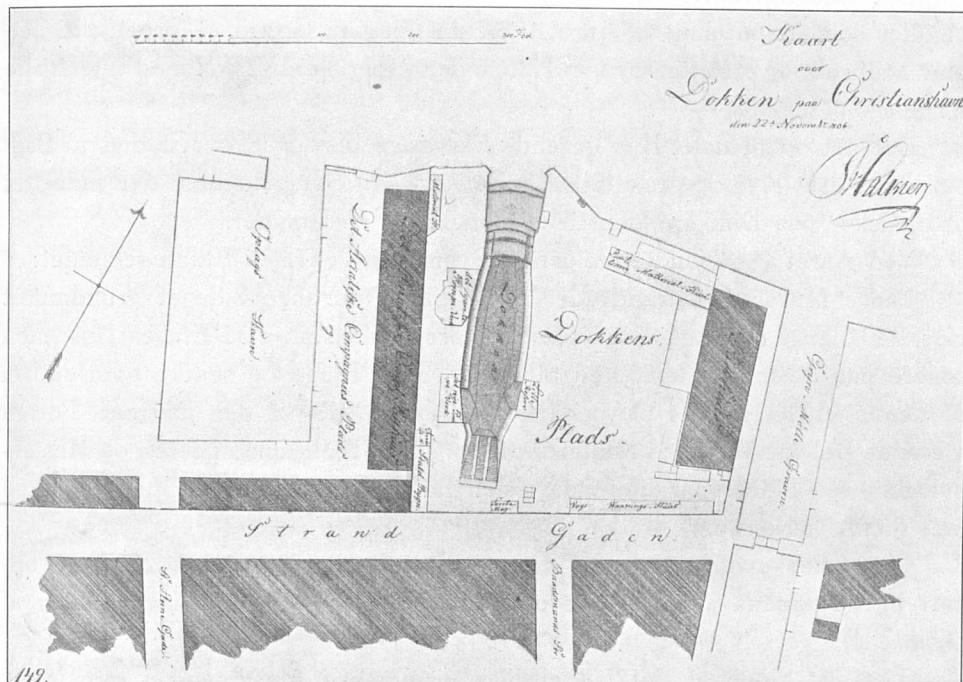
Dokken paa Christianshavn, bygget 1739.
Af THURAHNS: Den danske Vitruvius I. Del Tab. XLVI.

d. 26. August 1747. Ved kgl. Resol. af 20. Juli 1746 bestemtes: „De ved Dokken værende Tømmermænd, Baadsmænd og Kvartermænd faar Tilladelse til at bo husfrit i den gamle Grynmølle, indtil de nye Øer bliver bebyggt.“ Heraf fremgaar at man virkelig paa det Tidspunkt har tænkt sig Overflytningen af Nyboder til Arsenaløen som en ikke fjærn Mulighed, idet ved „de nye Øer“, maa forstaas de Øer, som ifølge „DANNEKJOLDS Dessen“ af 1740 skulde dannes ved Opfyldning mellem Nyholm og Christianshavn, og hvor der skulde være Boliger for Holmens Folk. —

I et af Husene boede DUMREICHER til sin Dødsdag i Aaret 1761 og derefter hans Enke til Aaret 1767, hvorefter det i Henhold til kgl. Resol. af 9. April 1767 blev nedrevet dels for at give Plads til Tømmeret til Skibenes Reparation, dels af Hensyn til Brandfaren.

Langs Christianshavns Kanal laa, da Pladsen blev købt, *et To-Etages Pakhus*. I Aaret 1745 blev en Grynmølle tilhørende Marinen opført langs Kanalen af PHILIP DE LANGE (Kommis. Kopibog 1745), og det gamle Pakhus dels nedrevet, dels ombygget til at komme i Flugt med det nye. — Gavlen af den ny Grynmølle ses paa Billedet. — Den 13. April 1779 brændte Grynmøllen, hvorefter Søetaten overgik til Leverance af Gryn ifølge Kontrakt med private Personer; ved kgl. Resol. af 3. August 1780 blev det approberet paa

den afbrændte Grynmølles Grund at opføre et Magasin til Fadeværk, hvortil der var stor Trang, da dette laa spredt paa de forskellige Magasinlofter, hvor det var udsat for Solens Hede og derfor sprækkede; desuden skulde Maga-



sinet anvendes til Opbevaring af Flaadens Sejl, som paa det Tidspunkt opbevaredes under samme uheldige Forhold. Men det kom ikke til Udførelse; thi ved kgl. Resol. af 28. Juni 1781 blev den afbrændte Grynmølles Grund med Ejendomsret overladt til det „Grønlandske, Islandske, Finmarkske og Færørske Handelskompagni“; i det senere udstedte Skøde indførtes den Bestemmelse, at ingen Ildsteder nu eller i Fremtiden, ejheller brandbare Varer maatte anlægges eller indlægges i de paa bemeldte Plads paatænkte Bygninger. — Derefter blev den Bygning opført, som staar endnu, og i hvis mod Øst vendende Gavl sidder en Kugle fra 1801; Bygningen kaldes populært Grynmøllen, men har aldrig været en saadan. —

Det 100 Fod lange Pakhus eller rettere 4 Pakhuse, som paa Billedet ses at ligge mellem Grynmøllen og Pavillonon, var fra 1747 til 1752 ved Kontrakt udlejet til Agent BJØRN, og blev derefter paa samme Vilkaar udlejet til Regiments-Kvartermester EMMANUEL THYGESEN, som var Søetatens Proviant-Kommissionær, og som anvendte Husene til deri at opbevare Proviant til Marinen.

Hvornaar Huset er nedbrudt, kan ikke oplyses, men det synes at have staaet i ethvert Tilfælde til 1854, og fra 1823 er det blevet brugt som Material- og Arbejdsskur. —

Det Bindingsværkshus, som paa Billedet ses til højre for Dokken anvendtes som Materialhus til Aaret 1823, da det paa Grund af Brøstfældighed blev nedbrudt og erstattet med et Plankeværk som Grænseskel mod „Asiatiske Kompagnie“s Plads. —

Det tæt op til dette Hus liggende *Slæbested* blev som overflødig nedlagt omkring Aaret 1745 og erstattet med Bolværk; til Gengæld blev der indrettet to Sledsker paa Dok-Trappen til Opsledskning af Tømmer.

Ved Aaret 1848 fandtes følgende Bygninger ved Dok-Etablissementet:

Langs Muren til Strandgade laa paa den nordlige Side et grundmuret Hus, 140' langt og 17' bredt, opført i Aaret 1748 som et 1-Etages Hus, men senere paa de midterste 90 Fod tilbygget med 1 Etage og senere over en Del af denne en Kvist; det blev nedrevet i Aaret 1913. I den nærmest Porten værende Del var Vagten; i Midterpartiet boede Inspektionsofficeren og Mestersvenden ved Skibsreparationerne; i den nordligste Del boede Opsynsmanden ved Pumpeværkerne.

Langs den sydlige Del af Muren til Strandgade laa et i Aaret 1796 opført lille Tjærehus af Murværk med Hvælvinger, som gik under Navn af *Trunken*.

Tæt ved Siden af det laa et lille, grundmuret Hus med to indmurede Begkedler, opført 1747.

Langs „Asiatiske Kompagnie“s Pakhus, med Gavlen stødende op til Strandgademuren, laa en grundmuret Bygning indeholdende Stald til Dokkens Materialheste, Vognremise og et Sprøjtehus, opført fra ny i Aaret 1823; en Del af denne Bygning er den eneste af Dokkens Bygninger, som staar endnu.

Længere nede mod Havnen fandtes en aaben, teglhængt Stald til de ved Dokkens Lænsumpning anvendte Heste, opført efter at Huset over Mølleværket var blevet nedrevet omkring 1836.

Paa den nordlige Side af Dokken, ud mod Vandet laa Pavillonbygningen, som oprindelig var opført i Henh. til kgl. Resol. af 16. Januar 1739, som lød: „Saasom Vi allernaadigst har anbefalet Greve DANNEKJOLD SAMSØE at lade opbygge et Hus ved Dokken, hvori Vi bekvemmelig kunne være, naar det Os allernaadigst behagede noget Skib indsattes eller udhales af Dokken, saa maa Udgiften føres til Udgift i Regnskabet.“

I Aaret 1777 blev Pavillonbygningen nedrevet, da den var forfalden og

vanskelig at vedligeholde, men Aaret efter opførtes en ny 2-Etages Pavillonbygning af Mur- og Bindingsværk med Balkon paa Taget, ligesom den første. I underste Etage var Kontor for Skibbygmesteren, og i øverste Etage fandtes Dokkens Tegninger m. m. samt Dokkens Model, der fortjener en lidt nærmere Omtale.

Som foran anført, engageredes DUMREICHER oprindelig til at bygge en Model til Dokken; men det er ikke den, der opbevaredes, det var en 7 Aar senere af Snedkersvend THOMAS MØLLER udført Model, der var en nøjagtig Gengivelse af Dokken i dens oprindelige Skikkelse, altsaa med Pumpeværket til det store Reservoir at drive ved Haandkraft. Den var saa fuldstændig, at endogsaa Mandskabet, som arbejdede ved Pumperne, fandtes som en Række smaa paaklædte Figurer, der endda ikke manglede den da brugelige Haarpisk i Nakken. Da det ved en senere Undersøgelse erkendtes, at man af Modellen let kunde se, hvorledes „store Reservoir“ var bygget, saa at en Beskrivelse deraf var overflødig, kan man ikke faa noget bedre Bevis for, hvor nøjagtig Modellen var bygget. Til Belønning for dette Arbejde fik THOMAS MØLLER Tilladelse til at indtræde i Snedkerlauget uden at gøre Mesterstykke og uden Omkostninger. Dok-Modellen regnedes i sin Tid for en af Københavns Seværdigheder.

Da Pavillonbygningen blev nedrevet, overførtes Modellen til Modelsamlingen; men da Marineministeriet i 1861 erklærede ikke at have Midler til at vedligeholde en Samling som et Museum, blev der af den dertil nedsatte Kommission udskilt 28 Genstande, deriblandt Dokmodellen, som skulde sælges ved Auktion. Det blev dog ikke deres Skæbne, idet Kong FREDERIK VII ved Reskript af 11. April 1861 tilkendegav sit Ønske om at erholde Modeller, som ikke agtedes bevarede for Marinen, og de blev derfor afgivet til Kongens Disposition. I Slutningen af 1890'erne blev der underhaanden gjort Anstrebninger for at efterspore, hvor Dok-Modellen var blevet af, og man kom til det sørgelige Resultat, at den rimeligvis er brændt ved Christiansborg Slots Brand i 1884. (T. f. S. 1904 S. 290).

I Aaret 1828 blev Balkonen nedtaget og Taget bygget som almindeligt.

I Aaret 1746 (kgl. Resol. ^{11/3}) blev der tilstaaet Interessenterne i det Norske Kompagni et Værelse i Pavillonbygningen til at holde deres Forsamlinger i.

Imellem Pavillonhuset og Pakhuset laa det ovenfor omtalte Materialhus.

Tæt ved Pavillonhuset fandtes en Landingstrappe, hvorfra der var daglig Færgefart med Jolle til den ligeoverfor ved Reberbanen paa Gammelholm værende Trappe. —

En ny Dok.

Det varede ikke længe efter, at Dokken paa Christianshavn var blevet færdigbygget, før Spørgsmaalet om en ny Doks Anlæg kom op. Hovedaarsagerne hertil var to, nemlig

1. Manglerne ved Dokken:

Besværligheden ved at holde den læns;
at den kun kunde tage Linieskibene i tom Tilstand, og
ringe Plads til Oplag for det til Reparationerne nødvendige Tømmer.

2. Utilstrækkeligheden af *een* Dok til at bestride Skibenes Vedligeholdelse, idet disses Reparationer ofte maatte fremskyndes mere, end Hensyn til Skibenes Varighed gjorde tilraadelig.

Den ene af eller begge disse Aarsager har været Grundlaget for de Overvejelser, der Gang paa Gang fandt Sted angaaende Anlægget af en ny Dok; men det varede lidt over 100 Aar, før de kom til et positivt Resultat.

Første Gang, Spørgsmaalet kommer frem, var i Aaret 1749, da Holmens Chef, Admiral SUHM, under 20. August 1749 anmodede Navigationsdirektør Kaptajn WEGERSLØFF om at udtale sig om, hvorvidt Hukken ved Christiansholm (ved Nordsiden af Øen) skulde være skikket til Anlæg af en Dok, da man ellers tænkte paa at opfylde der. Grunden til dette Skridt kendes ikke, men kan sikkert kun have været Vanskelighederne ved Christianshavns Dokken og Frygten for, at de dengang stadig fremkommende Quel efterhaanden skulde gøre Dokken ubrugelig.

Under 26. August s. A. udtalte Kaptajn WEGERSLØFF, at der paa det udpegede Sted kunde blive en passende Plads for en Dok, men at Grunden først maatte undersøges, da „man véd, at Grunden her i Havnen er meget falsk og lidet tilforladelig og værre og værre, alt som man kommer længere og længere ud mod Nyholm“.

Derefter gav Holmens Chef det paafølgende Aar Ordre til Kommandørkaptajn DUMREICHER og Kaptajn WEGERSLØFF at foretage Opmaaling og Grundboring i Hukken ved Christiansholm; Arbejdet foretoges med det Resultat, at de to Herrer under 27. Juli 1750 indberettede, at Grunden paa mange Steder var befundet ren Sø og Sand til en stor Dybde, hvorfor de fandt Stedet aldeles uskikket til Anlæg af en Dok.

Den 29. Juli s. A. fik de saa Ordre til at ophøre med Undersøgelserne ved Christiansholm, men derimod at foretage Grundboring i gamle Dok; fornemlig der, hvor Dæmningen skulde staa. Den 17. Oktober indgav de Re-

sultatet af deres Undersøgelser, som skal anføres i Hovedtrækkene, da de danner Grundlaget for senere Afgørelser:

„Grunden er befunden at være Kalksten af forskellig Beskaffenhed, dels haard, dels løs. Formenes, at naar denne Kalksten er kompakt, kan man gøre sig Haab om at anlægge en forsvarlig Dok, og om der er Fejl i Grunden oventil, vil disse kunne afhjælpes; men er der betydelig Qvæl fra Bunden nedenfra, gør man bedst i at abandonnere det hele Arbejde. —

Hvad Dæmning angaar, da er Grunden udenfor Dokken befunden at være løse Sten og Sand ovenpaa Kalkstenen, hvori ingen Dæmning kan staa, og Kalkstenen i Almindelighed for haard til deri at nedramme Pæle. De foreslaar derfor at forsøge, hvorvidt Pæle kunne sættes, styres og drives udi Grunden; kan dette ske, er der Haab om, at en god Dok kan anlægges der“.

Den 24. Oktober 1750 gav Admiral SUHM de to Herrer Ordre til at forsøge og lede Arbejdet med Nedramning af Pæle paa Dæmningens Plads.

Under 21. December s. A. indgav de deres Rapport om Arbejdet, der gik ud paa, at naar Grunden blev rensed for de løse Sten, og Kalkgrunden ikke fandtes haardere end paa de Steder, hvor Nedslagning af Pæle var forsøgt, „saa kiender vi ikke bedre, end at Omstændighederne er saaledes, at man af dem kan fatte Haab om, at en Dæmnings Anlægning samme Sted skal kunne lykkes“. —

Derpaa hører man ikke noget om Dok-Spørgsmaalet før 15 Aar senere, i Aaret 1764, da Kollegiet tilskriver Holmens Chef, at det ønsker en nøjagtig Tegning af gamle Dok og giver desuden mundtlig Ordre til ham at beordre Konstruktions-Kommissionen til paa Grundlag af de i 1750 foretagne Opmaalinger og Undersøgelser af gamle Dok at give Betænkning, om der udenfor bemeldte Dok skal kunne slaas en Dæmning for at faa Vandet udpumpet for des tilforladeligere og nærmere at kunne undersøge og erfare Dokkens Grund og anden Beskaffenhed; samt, om Dæmningen kan blive slagen, da at forfatte et Overslag paa dens Bekostning, erforderlig Materiale og Arbejdsløn.

Kommissionen svarer under 25. Oktober s. A., at paa Grundlag af de i Aaret 1750 udførte Undersøgelser, vil det sikkert være praktikabelt at slaas en Dæmning udenfor Dokken, naar de løse Sten i Bunden borttages. Bekostningen af den vil, efter Pælebukkermeisterens Mening, blive c. 8168 Rdl., og Dæmningen skal fyldes med Blaaler og Jord. —

Derefter høres der ikke mere til Sagen, og der hengaar atter 15 Aar, før den tages op paany; med denne Gang kendes Grunden dertil. Det er den store Kommission af 10. December 1779, der har hele Marinens Rekonstruktion til Behandling, og som under 3. Marts 1780 tilskriver Admiralitets- og Kom-

missariats-Kollegiet: „Da denne Kommissions Deliberationer tillige gaar derhen at kunne forelægge Hans Majestæt en Plan til den kgl. Flaades Forøgelse med et vist Antal Skibe, og det forud indses, at det i denne Henseende vilde være meget nyttigt, ifald endnu en Dokke kunde erholdes, saa have vi herved tjenstligt skullet anmode Kollegiet at ville behage at lade undersøge, hvor dertil en bekvem Plads maatte findes, samt meddele Kommissionen Efterretning om denne Undersøgnings Udfald“.

Konstruktions-Kommissionen fik Spørgsmaalet til Afgørelse, og d. 18. April s. A. indgav den sin Betænkning, som den indledte med følgende Udtalelser:

„At kunne om den vigtige og vanskelige Sag at bygge en Dok give nogen fuldstændig Underretning eller Anvisning, der skulde være fri for ikke under Arbejdet at blive frafaldet eller forandret udi een eller anden Del er mere end noget Menneske kan udrette.

Hvor lidet maatte man ikke kende til Jordklodens almindelige Beskrivelse: Strandkanternes Forandring og deres Tilsætning; fine Sand-Bankers Opkastning, og atter disses Bortskylning, naar man ikke indsaa den Uvished, som enhver Jordbunds Undersøgning ved Boring medfører, og denne Slags Undersøgning er netop alt, hvad Mennesket kan gøre i Søbunden uden at gaa til den Bekostning at sætte Dæmning og blotte Grunden.

Hvad vi derfor om denne Sag kan sige bliver derfor saare ubestemt, naar det Spørgsmaal, hvor er det bekvemmeste i Havnen til en Dok? skal i sin fulde Udstrækning besvares.

Alt hvad vi kan sige, forinden Undersøgelse og Forsøg ere gjorte, bliver blot alene at betragte de bekvemmeste Situationer i Havnen til en Dok, og have vi dertil efterset Kortet i Farvandet fra Knippels Bro ud til Bommen paa begge Sider, som er det vi formener, der bør forstaaes under Havnen, naar der tales om en Doks Anlæg“.

Efter at have fremsat de Egenskaber, som fordres til at afgive en bekvem Plads til en Dok og gennemgaaet alle Steder i Havnen paa begge Sider, standses ved gamle Dok som det fortrinligste Sted, naar Grundens Beskaffenhed tillader det, idet Kommissionens Begrundelse heraf hviler paa Gennemgang af det Materiale desangaaende, som fandtes i Marinens Arkiv.

Men saafremt Bundens Beskaffenhed efter Blotlægning skulde vise sig uheldig til Øjemedet, foreslaas følgende Steder:

- 1) Wilders Plads
- 2) St. Annæ Plads
- 3) Bodenhoffs Plads og
- 4) Pladsen bag Christiansholm.

Paa disse Steder maatte der foretages Grundboringer for hver 20 Fod i □ og om muligt til 30 Fod under daglig Vande.

Efter at Reorganisations-Kommissionen var blevet bekendt med ovenstaaende, besluttede den sig til i sin Forestilling til Kongen at fremsætte Forslag om Bygning af endnu en Dok, som kunde indtage et Skib paa 110 Kanoner, og anmodede i den Anledning i Skr. af 5. Jan. 1781 de to Ingeniør-majorer PEYMANN, Kaptajn WLEUGEL og Fabrikmester GERNER om nærmere at gennemgaa Konstruktions-Kommissionens ovennævnte Betænkning og derefter fremkomme med Forslag til det bekvemmeste Sted for, og saavidt mulig Omkostningerne ved Anlægget af en Dok af Størrelse som den ovennævnte.

Det ses, at Kommissionen her, paa et Tidspunkt, hvor det var Hensigten for Alvor at gøre Flaaden i alle Henseender kampdygtig, gaar tilbage til Standpunktet efter den skaanske Krig: at faa en Dok, der kan tage de største Skibe i næsten fuldt udrustet Stand.

Den 12. Marts s. A. besvarede de fire Herrer Spørgsmaalet derhen:

„At gamle Dok er det hensigtsmæssigste og bekvemmeste Sted, da der ingen Tvivl er om, at Aarsagen til det uheldige Udfald ved gamle Doks første Bygning ligger i Dæmningens slette Indretning og Slusernes svage Kræfter, og at Stedet for saa vidt giver Haab om Jordbundens og Sidernes Bekvemmelighed til en Doks Anlæg.

Fordringen at indrette Dokken til et Skib paa 110 Kanoner, som vilde udkræve mindst 19 Fod Vand over Stabelblokkene, maatte fraraades, fordi Efterretningerne om gamle Dok angiver, at ved at gaa 4 à 5 Fod dybere, som Ordren af 2. Maj 1682 befalede, er det at befrygte, at Vandets Indbrud har haft sin meste Oprindelse. Det foreslaas derimod at indrette Dokken til 60-Kanonskibe eller store Chinafarere, med 15' 6" paa Stabelblokkene, som er den Dybde, 60-Kanonskibe stikker i tom Tilstand, og bestemme Dokken paa Christianshavn til de større Skibe, da den har 16' 6" paa Stabelblokkene og modtager 90-Kanonskibe, som formodentlig er de største, der vil blive brugt i vore Farvande. Dog om Grunden viste sig bedre end efter Forventningerne, kunde man altid resolve at gaa dybere.

Det foreslaas at mure Siderne, Slusehovederne og Dokkens øverste Ende af Brok og beklædt med Kampesten, som indlægges i fast Cement, da disse Materialier haves i de danske Stater, hvorved det bliver en Besparelse for Riget ej at bygge den af Træ, da de fleste af saadanne kostbare Tømmer-Sorter maatte forskrives fra Fremmede; Bunden maa være af Træ (naar den ej bliver med omvendt Gewølb).

Endelig foreslaas at anlægge en Fregat-Dok i Enden af den ydre Dok,

med 13 Fod Vand paa Stabelblokkene, dels til Fregatters Hovedreparation i Krigstid, dels til store Koffardiskibes Reparation i Fredstid, som ikke alene bliver for de Handlende paa de indiske Farvande, men og Landet selv en stor Besparelse".

Paa Grundlag af denne Betænkning udtalte den store Kommission i sin Indstilling til Kongen:

„En ny Doks Anlæg vil have en meget gavnlig Indflydelse paa Søetatens Økonomi, da ej alene, naar tvende Dokker haves, al den Reparation og Eftersyn, som nu maa ske paa Vandet, være sig paa Skibe eller Fregatter, med langt mindre Bekostning kan ske i en Dok, hvortil nu ingen Lejlighed haves, formedelst at Dokken næsten det hele Aar er besat med det ene Skib, som aarlig til Hovedreparation deri indsættes; men og Fregatterne da kan gives en Hovedreparation, hvorved de vil opnaa en langt større Varighed end nu, da de alene, naar de have opnaaet en vis Alder, med en let Reparation paa Vandet kan forsynes“. Som Resultat heraf indstillede Kommissionen, at der blev bevilget 16—20,000 Rdl. til at slaa Dæmningen uden om gamle Dok for derefter, naar Vandet var udpumpet og Grunden undersøgt, at tage nærmere Bestemmelse om Dokkens Udførelse, idet den dog henstillede, at Dokken om mulig blev i Stand til at tage 74-Kanonskibe.

Under 16. April 1781 approberede Kongen Forslaget om Dæmningens Slagning udfor gamle Dok, og at han, saafremt Stedet skulde vise sig gunstig for en Doks Anlæg, vilde anvise de fornødne Penge dertil.

Under 1. Juli 1782 indsendte Generalkommissariatet en Indstilling til Kongen, hvori det erklærede, at det ikke vilde være formaalstjenligt at slaa Dæmningen, naar man ikke, saafremt Stedet fandtes gunstigt, straks kunde begynde paa Arbejdet med selve Dokken og forespurgte derfor Kongen: „Om Deres Majestæt befaler, at der skal begyndes med Indpælingen til Dæmningen? — og om vi i saa Fald maa vente, at en aarlig Kapital af 60—70,000 Rdl. i det mindste, foruden den til Dæmningen allernaadigst belovede Sum, maa staa parat til Udbetaling efterhaanden, saasnart Dæmningen er slaaet? Da Dokarbejdet dernæst uafbrudt og uopholdelig maa foretages“.

Herpaa resolverede Kongen under 3. Juli s. A., at Kollegiet kunde henvende sig til den ekstraordinære Kommission, som derefter skulde gøre Forestilling til Kongen om de 70,000 Rdl. aarlig, som maatte staa parat, saasnart Arbejdet skulde foretages. Men der ses ikke at være kommet nogen Indstilling om Anlægget af en ny Dok fra den ekstraordinære Kommission, hvilket kan have sin Grund i følgende Forhold:

Admiral C. F. KAAS var i 1781 blevet Holmens Chef, og han fandt, at der

var uoverstigelige Hindringer ivejen for at anlægge den af Kommissionen foreslaaede dobbelte Dok paa gamle Doks Plads, efter som man i saa Tilfælde vilde blive nødt til at flytte adskillige Værksteder og Dellehaven, hvilke Omkostninger vilde være forgæves, dersom Arbejdet med Anlægget skulde slaa fejl ligesom sidst. I Skr. af 8. Juli 1782 til Konstruktions-Kommissionen foreslog han derfor denne at undersøge Betingelserne for en Doks Anlæg to andre Steder: ved Tømmergraven Nr. 1 norden for Langøen paa Nyholm, og sønden for Christiansholm ved Bodenhoffs Plads.

Under 4. Marts 1783 svarede Kommissionen, at den anbefalede at undersøge Pladsen fra det sydøstlige Hjørne af Christiansholm 480 Fod østefter og 600 Fod nordefter — altsaa paa den nuværende Arsenaløs Plads — hvorefter der blev givet Ordre til at foretage denne Undersøgelse, der blev fortsat i de næste 3 Aar.

Admiral KAAS' Motivering for ikke at anlægge en Dok paa Gammelholm ser egentlig ikke meget troværdig ud, naar man véd, med hvilken Lethed man paa de Tider gik til at rive et Hus ned og bygge det op igen et andet Sted; der maa søges en anden Grund til, at Admiral KAAS faar spændt Ben for en ny Doks Anlæg paa Gammelholm, uagtet han selv udtaler sig i saa høje Toner om Nødvendigheden af een Dok til for Marinen (se T. f. S. 1843 S. 130 og 141).

Denne Grund maa vistnok søges i, at Spørgsmaalet om Gammelholms Overflytning til Nyholm paa den Tid er opstaaet, rimeligvis i Reorganisations-Kommissionen af 10. Dec. 1779 (se S. 187). En saadan Overflytning kunde naturligvis først finde Sted, naar den nødvendige Opfyldning af Nyholm var blevet udført, og for at forhale Tidspunktet for Dokkens Anlæg gør Admiral KAAS sig til Talsmand for at faa Dokken paa Christianshavn givet den Hovedreparation, som den saa højlig trængte til, og da der desforuden ved Anvendelse af det ny Pumpesystem var Udsigt til at faa Dokkens Ydeevne væsentlig forbedret, lykkedes det ham at føre Forslaget igennem. Men den ved kgl. Resol. af 2. September 1785 nedsatte 3 Mands Kommission til at foretage Dokkens Hovedreparation fik desuden følgende Ordre:

„ . . . ligeledes undersøger denne Kommission, hvor det bekvemligste Sted til en ny Doks Anlæg kunde være, saavel som ogsaa den Bekostning og Tid, som kan formodes dertil at ville udfordres, naar den skulde fuldfærdiges, og derom saasart ske kan indgive dens Betænkning“.

Denne gik ud paa, under Henvisning til Konstruktions-Kommissionens Udtalelser i Aaret 1780 og de under 12. Marts 1781 af de fire Herrer afgivne Udtalelser, at den gamle Dok var det bedste Sted til Anlægget af en ny Dok (kgl. Resol. 1790 S. 389).

Foranlediget heraf anmodede Admiral KAAS i Skrivelse af 1. December 1785 Konstruktions-Kommissionen om endeligt Svar paa sin Skr. af 8. Juli 1782, og under 9. Februar 1786 svarede denne, at det fremgik af Resultatet af Boringerne, at man bag Christiansholm vilde kunne komme til den nødvendige Dybde; men paa Grund af Huset paa Pramlaugspladsen og det grunde Vand, som ikke tillod Boreflaadens Forhaling til alle Steder, var Undersøgelserne ikke fuldt tilstrækkelige. — Saafremt man ikke vilde lade det komme an paa Omkostningerne, ansaa den Stedet bag Christiansholm for det bedste, da der var Plads til flere Dokke. Stedet ved Tømmergraven Nr. 1, nordenfor Langøen, var vel det allerbekvemmeste, formedelst dets Nærhed ved Nyholm, men kunde formedelst den betydelige Opmudring ej paatænkes."

Her ser man Modsætningen i Anskuelserne om Stedet for en ny Doks Anlæg i fuld Belysning: I Oktober siger Oberst PEYMANN, Fabrikmester GERNER og Kaptajn WLEUGEL, at Gammelholm er det bedste Sted, og i December Maaned siger Konstruktions-Kommissionen, at Nyholm er det bedste Sted, og saa er endda GERNER og WLEUGEL Medlemmer af Konstruktions-Kommissionen. —

Saasart Reparationen af Christianshavns-Dokken var tilendebragt i Aaret 1789, meddelte Kongen mundtlig til Generalmajor WEGENER, Medlem af Generalkommissariatet, at en Kommission skulde nedsættes til at overveje, hvor og hvorledes en ny Dok belejligst kunde anlægges, og under 24. Juli 1789 blev der udfærdiget følgende kgl. Kommissorium:

„Som Vi til Vores Flaades des større Varighed og Vedligeholdelse idelig have været betænkt paa at faa nok en Dokke anlagt og desangaaende anordnet adskillige Kommissioner, der have været overdragne saavel at undersøge Stedet, hvor den belejligst kunde anlægges, som at gøre Forslag til, hvorledes den bedst kunde indrettes, og hvad Bekostning og Tid dertil vilde udfordres. Men da Omstændighederne hidtil har hindret, at dette for Vor Marine saa vigtige Øjemed endnu ikke er opnaaet, og Vi dog gerne ønske at se denne saa højst nyttige og nødvendige Indretning iværksat og udført, saa have Vi allernaadigst fundet for godt ved en hertil paa ny udnævrende Commission at lade denne Sag nærmere overveje og foretage og til den Ende udset: General HUTH, Viceadmiral DE FONTENAY, Generalmajor WEGENER, Kontreadmiral KAAS og Fabrikmester STIBOLT — — —“

og derefter den sædvanlige Ordre om Sted, Tid og Omkostning for den ny Dok.

Denne Kommission har aabenbart ikke faaet indsendt sin Betænkning (den nævnes i ethvert Tilfælde ikke som Bilag til Forestillingen af 17. April

1792 med paafølgende Resol. af 14. Sept. s. A.), inden Kollegiet indsendte sin store Betænkning af 16. Juni 1791, fremkaldt ved en Fordring om Indskrænkning i Søetatens Udgifter. I denne Betænkning stillede Fordring om en ny Dok navnlig til de store Fregatters Hovedreparation for derigennem at kunne bevare disse Skibe i længere Tid og derved økonomisere paa Nybygningskontoen.

Paa denne Indstilling resolverede Kongen under 9. December s. A.: „Kollegiet har med det fordersonste at indkomme med en Plan samt Tegning med Overslag og Stedet til en ny Doks Indretning, hvor Orlogsskibe og Fregatter kan faa Hovedreparation, som skal bekostes af Søetatens Fond eller ved Laan, som af Søetaten forrentes og i sin Tid betales.“

Foranlediget heraf indsendte Kollegiet den 17. April 1792 en Forestilling, bilagt med alle de siden 1780 faldne Udtalelser om Spørgsmaalet, og udtalte, at det hverken kunde foreslaa noget andet Sted end gamle Dok, eller anden Fremgangsmaade i Arbejdet end først at slaa en Dæmning til Vandets Udpumpning og Grundens Undersøgning for derefter at kunne bedømme, til hvor svære Skibe den kunde indrettes, hvorpaa den større eller mindre Bekostning beroede. Omkostningerne ved Dæmningen ansloges nu til ca. 24,000 Rdl., og Udgifterne foresloges udredet ekstra af Finanserne, da Søetatens Fonds ikke kunde bære denne extra Udgift.

Herpaa resolverede Kongen under 14. Septbr. s. A. kort og godt, at Sagen skulde udsættes indtil videre.

Men i denne Genskabningstid for Flaaden, særlig efter at Kronprins FREDERIK (senere FREDERIK VI) var blevet Præsident i Admiralitets- og Kommissariats Kollegiet, maatte Trangen til endnu en Dok gøre sig gældende, og under 6. November 1794 tilskrev Kollegiet Konstruktions-Kommissionen følgende Skrivelse, af hvilken det meste skal anføres, da den giver et godt Billede af hele Dokspørgsmaalet gennem den sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede.

„Længe har det været indset, at til at forvise sig Flaadens forsvarlige Vedligeholdelse under paakommende store Ekviperinger var een Dok utilstrækkelig, og ofte har man allerede eftersøgt de bekvemteste Steder for en ny Dok.

Kyndige Mænd have overvejet Beliggenheden, Fordelene og Manglerne af disse paa begge Sider af Strømmen, og standset med deres Tanker, enten ved gamle Dok paa den ene eller Pramlaugs-Pladsen paa den anden Side. De have været af ulige Meninger i Henseende til Fordelene ved hver af Stederne.

Det kan ej nægtes, at sidste Sted har — naar ej henses til første Bekostning — store Fordele ved den megen Rummelighed, der kan faas til Tømmeroplag, og Muligheden af at bringe Dokken til en anselig Dybde. Første Sted er i Centrum af Holmens Virksomhed, afgiver altsaa megen Letthed for Arbejdets Bestyrelse, Dokningen — men her har man ikke troet at kunne bringe Dokken til den for alle Skibe fornødne Dybgaaende.

Kollegium, som nu atter, ved at hense til Hovedreparationernes Langsomhed og Fordelene ved at kunne hovedreparere de store og kostbare Fregatter, er opmærksom paa Nødvendigheden af endnu en Dok — ikke indskrænket til enkelte Skibes Brug, men brugbar til den hele Flaade fra de største af — og ønsker at give den muligste Varighed, vil derfor, at den skal bygges af Sten og saaledes: at den ikke alene svarer i Rummelighed til de nærværende største Skibe, men ogsaa, saavidt mulig, til den Størrelse af Skibe, man med Rimelighed i Fremtiden kunde formode.

Ifølge heraf paalægges Konstruktions-Kommissionen — hvortil de Herr. Obrister PEYMANN og LØNBORG anmodes at ville forene sig — samt Overekvipagemester KIERULFF og Løjtnant HØYER at gennemgaa medfølgende og i Konstruktions-Kommissionen befindende Dokumenter, undersøge det lokale, hvor Efterretninger mangle, for at kunne med den Nøjagtighed og Udførlighed, som Kollegium stoler paa, besvare følgende Punkter:

- 1) Hvad Dybde og Størrelse udfordres, og hvilket Sted af de ved Konstruktions-Kommissionen ifølge dens Rapport af 1780 undersøgte, anses i Henseende til Grundens Beskaffenhed den tilraadeligste til en Dok for de største Tre-Dækkere, saaledes at samme kan indgaa uden at lade (foretage) formegen Læmpning, naar de blive meget kølbrudte; eller vides andre Steder? hvilke ere de da?
- 2) Hvilket er Stedet med Hensyn til Plads for det daglig brugende Skibstømmer og for Nærheden af Haandværkere?
- 3) Hvilket er Stedet for den saa nødvendige Ordens og Opsigts Vedligeholdelse, for Materialernes hurtigste Tilførsel og Arbejdets bedste Drift?
- 4) Hvor vilde Skibene faa kortest — Strøm, Grunde, Distance og andre Vanskeligheder tilsammentagne — at forhales til Dokning?
- 5) Hvor kan Løbet til Dokken med mest Sikkerhed holdes rent for Tiludring?
- 6) Hvor kan Arbejdet med mest forudselig Vished — fradraget de Hindringer, som under al Arbejde maa bestrides — bringes til Soliditet og Varighed?
- 7) Paa hvilket Sted kan Arbejdet i kortest Tid fuldføres og Anlægget be- drives med største Økonomi?

- 8) Naar ovenanførte Betingelser skal iagttages, hvor er da Massen af Fordele overvejende mod Massen af Vanskeligheder for det første Anlæg — og hvor er den det for Fremtiden?
- — — — —

Det staar Kommissionen frit for at kalde de Mestre for sig, som kan meddele den Oplysning.

FREDERIK C. P.

FONTENAY, SCHINDEL, KAAS, KNUTH, MATHIESEN".

Kommissionen gik nu igang med Arbejdet, og under dette er det, at Premierløjtnant HØYER med saa stor Dygtighed og Grundighed samlede alle de Oplysninger, som det var muligt at skaffe tilveje om Dokken paa Bremerholm, idet saavel Søetatens som Landetatens Arkiv blev stillet til hans Raadighed.

Efter at have erhvervet disse Oplysninger og efter foreløbige Overvejelser anmodede Kommissionen Kollegiet om, at der maatte blive gravet en Brønd til 30 Fods Dybde paa Pramlaugets Plads; men Dagen efter, d. 12. Marts 1795, modtog Kommissionen følgende Skrivelse fra Kollegiet:

„Forinden Kollegiet kan opfylde Kommissionens Forlangende af G. D. om en Brønds Gravning paa Pramlaugets Plads, behøver man af Kommissionen bestemt besvaret det Spørgsmaal: hvorvidt Stedet paa Gammelholm, hvor gamle Dok var begyndt, kan anses bekvemt til at opfylde de forhen givne nødvendige Betingelser for en ny Doks Anlæg,“ — — — og Svaret snarest mulig indsendt.

Den 17. Marts indgav Kommissionen sin Besvarelse af det sidst forlangte Spørgsmaal, under den Form at besvare de 7 første Punkter i Kommissoriet af 6. November 1794, hvoraf det første Punkt skal gengives fuldt ud:

„I Aaret 1681 var Slusen af gamle Dok udgravet til 24 Fods Dybde under V. L., man mødte intet Quelle, som jo et Vandværk godt holdt ude.

I Aaret 1682 stod gamle Dok selv over 4 Maaneder læns til en Dybde af 20 Fod under V. L.; i en vis Del af denne Tid var den læns til 24 Fods Dybde under samme. Vi have klare Ord for, at man da intet Quel fornam, hverken i Bunden eller Siderne af Dokken.

Dels fra de gamle Efterretninger, men fornemlig fra Grundboringerne gjorte Anno 1750 slutte vi, at Grunden ved 24 Fod Dybde er Kalksten og saaledes formodentlig over den hele omtalte Plads.

Ved at sammentage alle Efterretninger, som vi have kunnet finde fra hine Tider, anse vi det mest rimelig: at den gamle Dok blev forladt i Aaret

1691, fordi dels var Dæmningen slet lagt, dels var Slusen utæt formedelst en med Grunden upassende Bygningsmaade og kunde formodentlig ej hjælpes uden at ombygge samme.

Fra disse Data dømme vi, at det er højst mulig, der dette Sted kan anlægges en Dok med 19 à 20 Fod Vand over Slusedrømplen, naar kuns ved Dæmningen ikke mødes uformodede Vanskeligheder. Under samme Betingelse vide vi ej heller intet imod Probabiliteten at kunne gaa noget dybere om behøves."

Alle de andre Punkter besvaredes til Fordel for en Doks Anlæg paa gamle Doks Plads.

Til Pkt. 5 gør de den Bemærkning, at Erfaringen viser, at Dybden i Havnen tæt udenfor gamle Dok conserverer sig til 19 à 20 Fod uden Opmudring.

Derefter modtog Kommissionen følgende Skrivelse fra Kollegiet, dateret 13. April 1795: „Ved de af Kommissionen indsendte Betænkninger om Stedet til en ny Doks Anlæg, anser Kollegium dets Spørgsmaal derom fyldestgørende besvaret.

Man har altsaa paa nærværende Tid intet mere at anmode Kommissionen om, og derfor ophæves samme."

Kort forinden Kommissionen opløstes, fik den Ordre til at beskæftige sig med en anden Løsning af Spørgsmaalet, idet den svenske Oberst ANCKERSVÅRD, Direktør for Dokken i Carlskrona, havde indsendt et Forslag til Anlæg af en Dok paa gamle Doks Plads; om han har været opfordret dertil af Kollegiet, kan ikke afgøres. Dette foranledigede imidlertid Løjtnant HØYER til i en Skrivelse til Kollegiet af 3. April at protestere mod, at et saadant Arbejde blev overdraget til en fremmed Mand, medens Landets egne Sønner burde have Fortrinsret, og formener som vandbygningskyndig at maatte blive en af dem, og beder sig da fritaget for al anden Tjeneste for at kunne paa bedste Maade derved anvende sine Kundskaber.

Resultatet heraf blev, at Kollegiet samme Dag, det ophævede Dok-Kommissionen, beordrede Løjtn. HØYER til at anstille Undersøgelser og Boringer i gamle Dok, hvorom HØYER indsendte sin Beretning d. 1. August s. A.

Dengang blev der ikke foretaget videre i Sagen, sikkert foraarsaget ved den store Ildebrand d. 5.—7. Juni 1795, der naturligvis maatte foranledige en stor Del ekstra Udgifter for Søetaten; men allerede i 1796 gav Kollegiet Kaptajnlojtnant HØYER Ordre til at forfatte en Plan med Overslag over Udgifterne til en Doks Anlæg paa Gammelholm, i hvilken Anledning han blev fritaget for sin Tjeneste som 1. Lærer i Navigation paa Kadetskolen (vgl. Resol. ^{18/8} 1796).

Den 6. April 1800 indsendte HØYER sit fuldt udarbejdede Forslag, der gik ud paa at slaa en Dæmning, læns-pumpe og derefter undersøge Bوندens Beskaffenhed, og, saafremt man fik Sikkerhed for, at der kunde bygges en Dok, at der da skulde bygges en saadan, der kunde tage de største Skibe og at bygge den af Sten for den større Varighed og for den større Bekvemmelighed i at erholde Materialet, end naar den byggedes af Træ.

I sin Indstilling til Kongen om Sagen foreslog Kollegiet, at en Kommission maatte blive nedsat, under hvis Direktion Arbejdet skulde udføres med Kaptajnløjtnant HØYERS præliminære Forslag som Grundlag.

Under 2. Maj 1800 approberede Kongen Forslaget og befalede Generalmajor PEYMANN, Kontreadmiral WLEUGEL og Oberst LØNBORG at undersøge Sagen og afgive deres Betænkning om den, og naar Kongen endelig havde resolveret Dæmningens Paabegyndelse, skulde de tre nævnte have Overledelsen af Arbejdet, medens Kaptajnløjtnant HØYER vilde blive befalet til under dem at have den specielle Inspektion. Iøvrigt skulde de være bemyndigede til at raadføre sig i denne Sag med hvem, de fandt for godt. —

Efter et halvt Aarhundredes Overvejelser om det hensigtsmæssigste Sted for en ny Doks Anlæg var Resultatet, at dette skulde ske paa den gamle Doks Plads paa Bremerholm.

Den 31. Juli s. A. blev Finans-Kollegiet anmodet om Penge til Dæmningens Bekostning, som var beregnet til 30 à 35,000 Rdl., saaledes at Arbejdet kunde paabegyndes i 1801; men der ses ikke at være indkommet noget Svar fra Finans-Kollegiet — derimod kom Englændernes første Angreb i 1801.

Den 13. April 1801 forespurgte HØYER, om Arbejdet ved gamle Dok skulde genoptages, hvorpaa blev decideret: „dette maa for det første udsættes“. — Grunden hertil har ganske sikkert været, at der ikke var Penge til en ny Dok, da der blev sat al mulig Kraft paa Flaadens Færdigbyggelse; men der er sikkert ogsaa et andet Moment, som har spillet ind her. I Begyndelsen af Aaret 1801 fremkom Fabrikmester HOHLENBERG med sin Plan for Flaadebygningen, hvis Hovedformaal var at bygge Linieskibene saa billige, at man i Stedet for at hovedreparere Skibene, byggede ny, og saa var een Dok tilstrækkelig til at renholde de store Skibe, og Christianshavns Dokken var jo efter den nylig foretagne Reparation i god Stand. —

Efter det andet Angreb af Englænderne i 1807 med paafølgende Bortførelse af Flaaden var naturligvis enhver Tanke om Bygning af en Dok foruden den paa Christianshavn foreløbig udelukket, og i den første halve Snes Aar efter Fredens Slutning maatte alt Arbejde koncentreres om at bringe *Holmen* paa Fode efter dens fuldstændige Forfald under Krigen. Men efter

at dette var udført paa en saa glimrende Maade af Kontreadmiral J. C. KRIEGER, fik man Mod til at tænke paa andre Opgaver, og en af de første af disse blev Anlægget af en ny Dok.

Som foran omtalt var Tilstanden af Dokken paa Christianshavn i sidste Halvdel af Tyverne ikke god, hvilket foranledigede Holmens daværende Chef, Kommandør C. A. ROTHE, til under 2. December 1826 at indsende følgende Skrivelse til Kollegiet:

„Naar Slutning drages fra Tilstanden af de Dele af Dokken, som ligger frem for Øjet, og naar sluttet om Tilstanden af de ikke for Dagen liggende Dele fra den, i hvilken de forhen er sete, og endelig sluttet fra den almindelige Erfaring om Træs og Jerns Forgængelighed, saa maa den Slutning følge: at Tiden nærmer sig, da denne fra sin Begyndelse uheldige Bygning, vil behøve en fundamental Fornyelse; men jeg formener, at ligesaa vidst som vi skylder Pris og Tak til de Mænd, som for et Aarhundrede siden skaffede Dokken, som nu haves, ligesaa vist ville vi fortjene Dadel af Efterkommerne ved nu at anvende en stor Bekostning paa for dem at vedligeholde en saa svag og forgængelig Ting som en Træ-Dokke, istedetfor ved en ikkun lidet større Bekostning, naar Aarhundredets Erfaring og Fremgang i Kunst og Videnskab var nyttet, at efterlade dem, een Tiden, og de en Træ-Dokke uundgaaelig underkastede Uheld, trodsende Dokke, bygget af Sten; ligesom vi og vilde fortjene deres Dadel ved at have anvendt saadan Bekostning paa en Dokkes Anlæg paa et for Holmen ubejligt og fra den afsondret Sted, saafremt et bejligt Sted inden for Holmens Enemærker kunde være fundet; derfor i det jeg antager, at Dokke skal haves, antager at den forestaaende nødvendige fundamentale Fornyelse af nuhavende Dokke vil koste ikkun lidet mindre end en ny Dokke, bygget af Sten, og antager at omtrent 10 Aar vil behøves til at udføre Arbejdet, formener jeg, at det er paa Tiden og ikke længere bør udsættes at begynde dette betydelige Arbejde, ved at overveje: Hvor skal Dokken være? — og ved hvilke Midler skal den fremkomme?

Disse Overvejelser vil kræve meget Arbejde og medtage megen Tid, de vil kræve megen Videnskab og megen Selvtænken, hvor Erfaring ikke haves til Vejviser. —

Til at blive dem paadraget veed jeg ikkun at foreslaa: Kaptajn SCHIFTER, Kaptajn P. M. TUXEN og Konduktør, Pælebukkermeister KOLBYE, og foreslaar derfor underdanig herved, at disse tre Mænd maatte beordres at sammentræde for undersøgende at overveje og afgive Betænkning:

- 1) Om og hvor paa Nyholm findes Sted, hvor Anlæg af en Dokke for Flaadens største Kalibre Skibe sandsynlig vil kunne udføres.

- 2) Om Forholdet imellem den formodede omtrentlige Bekostning af et saadan Anlæg paa Nyeholm, og Bekostningen af den nuhavende Dokkes fundamentale Istandsættelse og Bygning af Sten, som og Forholdet mellem Bekostningen af Dokke-Anlæg paa Nyeholm og den formodede omtrentlige Bekostning af en saadan Dokke, bygget paa Ruinen af gamle Dokke paa Gammelholm. —

Dette undersøgt og overvejet vil lede til videre Bestemmelse og derefter Forslag til Bygning, Materialers Anskaffelse og Arbejdets Udførelse.

Holmens Equipage & Commando-Kontor 2. December 1826. ROTHE“.

Kollegiet billigede Forslaget, men ønskede blot, at Kommandør JOHANNSEN skulde tiltræde Kommissionen, og under 8. December 1826 fik de nævnte fire Mænd Ordre til Kommissionsarbejdet.

Det var fire dygtige Mænd, Opgaven blev paalagt, og de udførte ogsaa et Arbejde, som i alt væsentlig blev Grundlaget for den Dok, som nu findes paa Nyholm, skønt der forløb c. 30 Aar, inden den blev bygget.

Det første og vigtigste Spørgsmaal, der skulde afgøres, var Stedet for Dokkens Anbringelse, og herom indsendte Kommissionen d. 5. Marts 1827 følgende Betænkning:

„ . . . Fortidens Erfaringer give ikke noget opmuntrende Resultat i denne Henseende.

De Grundboringer, som til forskellige Tider og paa forskellige Steder her i Havnen ere foretagne, have vist Grunden af en saa ufordelagtig Beskaffenhed, at man næppe tør love sig noget Sted, hvor der ej vil møde betydelige Vanskeligheder.

Ved Bygningen af Dokken paa Christianshavn fik man at bestille med en Grund, som man næppe skulde ønske endnu engang at tage fat paa. Ler, Sten og Grus om hinanden, gennemskaaret af en Mængde Quel, som brød frem ved hver en Pæl, man forsøgte at nedramme.

Den saakaldte gamle Dokke paa Gammelholm er unægtelig af de forskellige i ældre Tider undersøgte Steder det, hvorom man har den fuldstændigste Kundskab.

Afdøde Kaptajn HØYER, som med granskende Opmærksomhed og nøje Sagkundskab har overvejet alle Data fra Fortiden, saavel om dette som om de andre Steder i Havnen, hvor Grunden er bleven undersøgt, ansaa gamle Dokkes Plads som det Sted, der fortrinlig giver Haab om en quælfri Grund; men desuagtet troede han det dog mulig, at Grunden efter Vandets Udpumpning og Jordfyldningens Udgravning, kunde findes utjenlig til en Dokkes Anlæg. — Han indgav under 6. April 1800 et detailleret Forslag til Bygning

af en Dokke paa dette Sted, men betragtede dog dette Udkast som aldeles konditionelt, da Dokkens Bygningsmaade ganske vil bero paa, hvorledes Grundens Beskaffenhed findes efter Udgravningen.

Det samme erklærede den Kommission, som blev nedsat for at dømme Kaptajn HØYERS Arbejde, og den foreslog under 12. Juli 1800, at en Dæmning maatte slaas, paa det at Udpumpningen og den nøjere Undersøgelse kunde foretages.

Hviler der en saadan Usikkerhed over Beskaffenheden af en Grund, der engang har været blottet indtil 25 Fod à 26 Fod under daglig Vande, omtrent i 1^{1/2} Aar har været holdt læns, og hvor betydelige Arbejder har været foretagne til en Dokkes Bygning, saa kan man ikke forvente uden betydelige Bekostninger at erholde tilstrækkelig Kundskab om Beskaffenheden af Grunden paa noget andet Sted af Havnen.

Paa intet andet Sted vilde man lettere komme til denne Kundskab end ved gamle Dokke; thi det er af HØYERS Undersøgelse bleven rimeligt, at en forsvarlig Dæmning kan slaas i den smalle Kanal, som udgjorde Slusepartiet for den paabegyndte Dokke.

Den nærliggende Dampmaskine afgav et fortræffeligt Middel til at iværksætte den første Læns-pumpning med mindste Bekostning, og Udgravningen af den Grund, hvormed gamle Dokke Tid efter anden har fyldt sig, vil næppe medføre nogen Vanskelighed.

Fra dette Synspunkt betragtet vilde gamle Dokkes Plads vist være det fortrinligste Sted, man kunde vælge til en Dokkes Anlæg, og efter alt, hvad kjendes, er der Sandsynlighed for, at Arbejdet samme Sted vilde kunde lykkes og udføres med mindste Bekostning, saafremt ej flere Vanskeligheder møder, end dem man allerede kjender. Dog vilde den mulige Besparelse ved selve Dokkebygningen paa dette Sted tildels, om ikke ganske, hæves derved, at det blev nødvendigt at nedrive Bødkerværkstedet, Søkort-Arkivet og den saakaldte Tronkebygning eller Tjæremagasinet, som da paa andet Sted maatte opføres.

Men ved et saa vigtigt og bekosteligt Arbejde, som en Dokke, der bør bygges for Aarhundreder, maa man tillige, saa meget som muligt, tage Hensyn til, at Beliggenheden er bekvem og hensigtsmæssig, og dette er langt fra at være Tilfældet med gamle Dokke.

Dens betydelige Afstand fra Flaadens Oplagssted vilde foranledige be-
kostelige og tidsspildende Forhalinge isærdeleshed For- og Efteraar, da Vejr og Strøm ofte vanskeliggør og undertiden ganske forbyder Forhalingen. Det samme er Tilfældet med Transporten af de Materialier, som skulle anvendes ved Reparationerne.

Dokkens Beliggenhed tæt ved Farvandet, hvor Strømmen løber stærkest, er ofte meget generende ved Ind- og Udhaling af Dokken, og gør denne undertiden umulig. Varpegodset lider meget betydeligt, naar Skibet ligger tværs paa Strømmen, og denne løber nogen Fart.

En anden vigtig Omstændighed taler imod et Dokke-Anlæg paa Gammelholm; dersom nemlig i Fremtiden Statens eller Stadens Tarv skulde lede til Forlæggelsen af hele det kgl. Værft til Nyeholm, da vilde det i høj Grad være generende for Dispositionen over Gammelholm, naar et Stykke deraf var indtaget til Dokkeplads og forbunden med nye Bekostninger, naar den da maatte aflukkes ligesom Dokken paa Christianshavn og gives sin særegne Inspektion.

Dokken paa Christianshavn har med Hensyn til Beliggenheden det samme imod sig som en Dok paa Gammelholm.

At bygge en forsvarlig Stendok til Flaadens sværeste Skibe paa nuværende Dokkes Plads, vilde udfordre en meget udstrakt og bekostelig Dæmning, da Bolværkernes forældede Tilstand ej tillader nu, som forhen, at slaa den mellem Dokkens Hoveder. Den totale Optagelse af alt nu der eksisterende Tømmerværk vilde være fornøden.

Dette Arbejde vilde sikkerligen koste betydelig mere, end Udgravningen og Lænsumpningen af gamle Dokke, og dersom man derefter skulde finde Grunden uskikket til en Sten-Dokkes Anlæg, hvilket der, af hvad man kender til dens Beskaffenhed, er Grund til at befrygte, saa havde man tilintetgjort et Værk, der vel i Nødsfald, dog ikke uden betydelige Bekostninger, vil kunne vedligeholdes i flere Aar, og som det ikke vilde være raadeligt at sætte ud af brugbar Stand, saalænge man ej med Sikkerhed kan forudse, hvad Tid man vil kunne have en ny og forsvarlig Dokke færdig. —

Desuden har man i Dokken paa Christianshavn et Grundlag, der rimelig kunde komme til Nytte ved en Dokkes Anlæg for mindre Krigsskibe, om det eengang i Tiden blev besluttet at anlægge en saadan, og skulde dette ikke blive Tilfældet, da var det vel rimeligt, at den i private Hænder kunde indrettes til Koffardie-Dok, hvortil her ofte har vist sig og aarlig viser sig at være den største Trang.

Hensigtsmæssigere og langt fordelagtigere end at bygge paa noget af de anførte Steder, vilde det vistnok være, at et Dokke-Anlæg foretages paa Nyeholm og saa nær den egentlige Arbejdsplads som mulig. —

Tanken har eengang været henvendt til Terrainet bag Christiansholm, men dels havde de der foretagne Grund-Boringer ikke givet synderlig Haab om nogen til Anlægget tjenlig Grund, dels er dette Sted temmelig afsondret fra Flaadens Leje og Tømmer Oplagsstederne; der maatte opmudres et ikke

ubetydeligt Løb fra Flaadens Leje hen til Dokken, hvorved tillige de tilgrænsende Bolværker maatte omslaas for de dybere Kanaler.

Paa selve Nyholm eller dens indhegnede og opfyldte Terrain, er der intet Sted, som kunde afgive en passende Plads for en Dokke uden at forstyrre en Del af de øvrige derværende Indretninger af Bygninger, Tømmer-Oplag etc; desuden er Grunden ved de mangfoldige Forandringer, som Nyholm fra de ældste til de nyeste Tider er undergaaet, saa couperet af gammelt Pæleværk og tillige opfyldt med saa hæterogene Materier, at Udgravningen for et Dokke-Anlæg der vilde møde uendelige Vanskeligheder, selv med Opførelsen af de største Bekostninger paa Dæmninger og andre præliminære Arbejder.

Det samme gjelder tildels ogsaa om den øvrige under Nyholm hørende Plads.

Vi formene derfor, at man hellere maa søge Stedet for et nyt Dokke-Anlæg aldeles udenfor de opfyldte Pladser, og vi skønne ikke rettere, end den hensigtsmæssigste og bekvemmeste Plads vil være tæt nordenfor Ankerøen udfor nordre Ende af Langøen paa den nu overflydte flade Grund, saaledes at en Kanal af passende Bredde beholdtes mellem Ankerøen og den nye Doks Plads, men denne enten gjordes landfast med Langøen eller adskiltes fra den med en smal Kanal med en Bro over, som nærmere kunde bestemmes. De mange Fordele for Dokkens Brug, som denne Plads frembyder, saasom: Nærheden af de øvrige Arbejdssteder og Tømmeroplagene; den højst bekvemme Forhaling med Skibene til og fra Dokken, hvis Indløb blev ligefor og tæt ved Flaadens Leje; den bekvemme og rummelige Arbejdsplads for Reparationer i Dokken, som den nordre Ende af Langøen vil kunne afgive, naar de forældede Masteskure borttages osv., gør denne Plads fremfor nogen anden i Henseende til ypperlig Beliggenhed anbefalelig til Anlægget af en Dokke, og vi tro derfor, at den paa det nøjeste bør undersøges."

Kommissionen udtaler derefter, at der ingen anden Maade kendes til at undersøge Grundens Beskaffenhed end ved Boringer; men belært af Erfaringen fra Boringerne i 1783—86 bag Christiansholm foreslaar den følgende Fremgangsmaade:

„Vi formene derfor, at det vilde være hensigtsmæssigst først at foretage en Opmudring paa nævnte Sted, indtil omtrent en Dybde af 18 Fod over den Strækning af Grunden, hvorpaa selve Dok-Bygningen skulde opføres og derfra med aftagende Dybde til begge Sider og begge Ender, saavidt som den ydre Rad Dæmningspæle vil komme til at gaa i den Udstrækning som medfølgende Plan udviser.

Naar denne Opmudring var foretaget, eller hellere for at vinde Tid, efterhaanden som den foretages, kunde Grundboring iværksættes, hvilken da kunde udføres med langt mindre Bekostning og langt større Sikkerhed, end om der ej blev opmudret, fordi man da kun havde nødig at bore 10 à 12 Fod ned i Grunden istedetfor der ellers maatte bores 20—24 Fod under Grundens nuværende Overflade.

Dersom Udfaldet af Undersøgelserne viste, at intet Dok-Anlæg paa dette Sted kunde forventes at reussere, saa havde maaske Opmudring og Grundboring tilsammen ikke kostet mere, end Grundboring alene vilde have kostet, om den var bleven foretaget uden at opmudre.

Gav derimod Undersøgelsen Haab om, at Dok-Arbejdet kunde udføres med Held, saa var den foretagne Opmudring til væsentlig Fordel for Arbejdets Fremme; thi dels maatte i alle Tilfælde nogen Opmudring finde Sted, inden Dæmning kunde slaas, dels viste Opmudringen til den større Dybde i Midten straks, hvor dybt det vilde være nødvendigt at mudre paa Siderne, hvor Dæmningen skulde slaas, og endelig havde man da, efter fuldendt Inddæmning og Lænsumpning, saa meget mindre at udgrave paa selve Dokkens Plads.

Opmudringen vilde i intet Tilfælde være aldeles spildt; thi om Undersøgelserne endog skulde lede til et saadant Resultat, at man fandt det betænkeligt at inddæmme og lænsumpne denne Plads, havde man endnu den Resource at kunne bygge en Dok i Kasse ligesom den i Toulon, hvilket ikke kan ske paa noget af de andre Steder.

Man tør imidlertid med temmelig Sandsynlighed antage, at Dokarbejdet paa det opgivne Sted vil kunne foretages, da Grunden maatte være af meget maadelig Beskaffenhed, om det skulde blive umuligt at gøre Anlægget.

Vandbygningskunsten har i de senere Tider gjort saa betydelige Fremskridt, at man nu ved bedre at hjælpe sig, selv i de vanskelige Tilfælde, og det er derhos sjældent, at et saadant Arbejde aldeles er mislykket.

Arbejdet ved gamle Doks Bygning viser, at Kunsten dengang hos os var i sin Barndom, og det vilde dog uden Tvivl have lykkedes, om man havde brugt en noget forsvarligere Fremgangsmaade, især med Dæmningen.

Dokken paa Christianshavn er bygget med Sagkundskab og Flid og lykkedes, uagtet Grundens Beskaffenhed er saadan, at man næppe noget Sted i Havnen vil finde den slettere.

Paa Grund af foranførte og efter nøjeste Overvejelse af alle Omstændigheder tillade vi os at foreslaa:

at Opmudringen paa det angivne Sted snarest mulig maa paabegyndes efter vor Anvisning og drives med muligste Kraft, samt

at Grundboring foretages efterhaanden, som Opmudringen tillader det. —

Ballastøen, som kommer til at indesluttet af Dokkens Terrain, maatte under Opmudringsarbejdet aldeles borttages; den er nu af liden Vigtighed, da Skibene herefter gives Jern-Ballast, som andet Sted kan oplægges.

Hvad den betydelige Dæmning angaar, som udfordres til at indeslutte den anbefalede Plads, da udgør dens Bekostning vist en væsentlig Del af det hele; men den yderste Rad Pæle kan slaas paa noget grundere Vande end Uddybningen for selve Dokken og saa langt ude, at den kommer til at begrænse hele Dokkens omgivende Terrain og saaledes danne dettes Bolværk.

Til Dæmningens Fyldning kan for største Delen bruges almindelig Blaaler, hvoraf noget maaske vil findes paa Stedet selv, og en Del vil kunne ventes fra Opmudringen. Denne Dæmning behøves siden kun at optages i Dokkens Indløb, da den øvrige Del deraf bliver staaende som Begrænsning for det Dokken omgivende Terrain.

Den indre Rad Dæmningspæle kunde optages eller afkappes, og Fyldningen kontinueres til Dokkens faste Sidemure."

Overekvipagemesteren indsendte Forslaget d. 10. April med Anmodning om straks at maatte begynde paa Opmudringen; men da Kollegiet mente, at saa vigtigt et Værk ikke kunde paabegyndes uden kgl. Sanktion og derom ikke kunde nedlægges allerunderdanigst Forestilling, førend der var givet Tegning til Anlægget og Overslag paa Bekostningen med Oplysning om, i hvilket Tidsrum Arbejdet kunde udføres, naar man havde alle fornødne Midler, og paa hvor mange Aar, det kunde fordeles, om det var nødvendigt at vinde Tid ved Midlernes Tilvejebringelse, saa tilkendegav Kollegiet Overekvipagemesteren dette under 1. Maj s. A. med Paadrag for Kommissionen tillige at oplyse, hvad Forskel det vilde gøre i Bekostning, om den gamle Dok paa Gammelholm blev valgt til Anlægget.

Den 4. Maj 1829 indsendte Kommissionen sit fuldt udarbejdede Forslag, bilagt Overslag og Tegninger. For Stedets Vedkommende afveg dette Forslag fra Forslaget af 5. Marts 1827 deri, at det efter nogen Overvejelse blev fundet hensigtsmæssigere i Stedet for at anlægge Dokpladsen isoleret, eller ved en Kanal afsondret fra Ankerøen, hellere at anlægge Dokpladsen i umiddelbar Forbindelse med Ankerøen og derhos udvide denne, saa at begge kom til at udgøre een sammenhængende Ø.

Angaaende Bekostningen fremsætter Kommissionen:

- 1) Naar Dokkens Bund bliver af Tømmerværk med Mur mellem Lagene, vil Bekostningen blive 906,136 Rbd. r. S. og desuden regnes 93,864 Rbd. til uforudsete Udgifter, ialt 1,000,000 Rbd. r. S.
- 2) Naar Dokken gives Stenbund og Fundament som de nyeste engelske Dokker, vil Bekostningen blive 1,188,455 Rbd. r. S. foruden c. 100,000 Rbd. til uforudsete Udgifter.
- 3) Omkostningerne ved at bygge en Dok paa den gamle Doks Grund paa Gammelholm vil beløbe sig til 1,051,278 Rbd. r. S., hvorhos endvidere er regnet c. 100,000 Rbd. til uforudsete Udgifter.

Endskønt den Bygningsmaade, hvorpaa Overslaget Nr. 2 er grundet, er den solideste, tror Kommissionen dog, at den bør frafalde, da den forøgede Bekostning er saa stor, og da der ikke er Grund til at tvivle om, at den i Overslaget Nr. 1 beregnede Bygningsmaade vil give en sikker og varig Dokke-Bund.

Under 23. Maj 1829 indsendte Overekvipagemesteren Forslaget, hvortil han intet havde at bemærke, til Kollegiet, kun varmt anbefalende Forslagets hurtigst mulige Iværksættelse og udtalte bl. a.:

„De Grunde som i Aaret 1800 talte for og foranledigede Bestemmelsen til et nyt Dokanlæg foruden det paa Christianshavn, mener jeg, uagtet Flaadens Formindskelse, endnu at tale for Nødvendigheden af 2 Dokker, da den udvidede Brug af Dok til Vedligeholdelse af saavel mindre som større Skibe med den upaatvivlelig derved forlængede Varighed ikke vil kunne have ved mindre end 2 Dokker; og da det vel kan antages, at det nu er vanskeligere end i Fortiden, og vil maaske blive det mere og mere, at skaffe Tømmer af solid og varig Beskaffenhed til Flaadens Skibes Bygning, saa maa vist ethvert andet Middel til at forlænge deres Varighed anses nødvendig, nu da endog de mægtigste og vigtigste Stater erkende, at det ikkun ved Anvendelsen af ethvert Middel til at forlænge Krigsskibenes Varighed er mulig at tilvejebringe Bekostningen af en til Statens Frelse og Fordel passende Sømagt.

Henses og til det Antal Dokker, som andre Sømagter have ved deres Værfter, og som i den senere Tid paa mange Steder forøges, saa vil det findes, at i Forhold til Skibenes Antal, er 2 Dokker ikke meget for vor Sømagt“, og Kommandør ROTHE slutter med at udtale: „at det for at bringe Flaaden til det bestemte Antal tjenstdygtige Skibe og siden at vedligeholde dette Antal er nødvendigt, at Bygning af den foreslagne Dokke paa Nyholm nu straks paabegyndes, og at imedens denne bygges, Dokken paa Christianshavn søges saavidt mulig vedligeholdt ved lette Reparationer, og at det imidlertid overvejes og bestemmes, hvad med denne Dok bør foretages i Fremtiden til muligste Gavn for Marinen.“

Under 17. August 1830 indsendte Kollegiet til Kongen en Forestilling om Sagen, hvilken efter et kort Referat om Udviklingen slutter saaledes:

„Da Søetaten ikke har Midler til Bestridelsen af en saa betydelig ekstraordinær Udgift som den her omhandlede og dertil altsaa maatte afgives Ekstrafonds, saa drister Kollegiet sig ikke til at gøre nogen allerunderdanigst Indstilling desangaaende, i hvor gavnligt det end vilde være for Marinen at faa en ny Dokke; men tillader sig alene i allerdybeste Underdanighed at forelægge Sagen, for om det allernaadigst maatte behage Deres Majestæt at give nogen Befaling i denne Anledning.“

Men Kongen gav ikke nogen Resolution, hvilket ikke kan forundre, naar det erindres, at Admiral STEEN BILLE dengang var paa sin Magts Tinde, 1. Deputeret i Kollegiet og som saadan Referendar til Kongen for Marinens Anliggender. Som ovenfor anført ansaa Kollegiet det for umuligt at afholde Udgifterne af Marinens ordinære Fonds, og skulde Riget være istand til at yde ekstraordinære Bevillinger til Marinen, har Admiral BILLE sikkert anset dem for bedre anvendt til at bringe Flaaden op til dens reglementerede Styrke, hvilken den ikke paa det Tidspunkt endnu havde naaet. —

Da Christianshavn-Dokkens Tilstand i Aaret 1834 var en saadan, at man maatte overveje en Hovedreparation af den, fik Fabrikmesteren og Inspektionsofficeren ved Dokken Ordre til at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse, og under 1. November d. A. indsendte de en Erklæring, der gik ud paa:

En Hovedreparation af Dokken med Dæmning vil koste mellem 3 og 400,000 Rbd. Naar en saa betydelig Bekostning skulde anses hensigtsmæssig anvendt, maatte det billigen fordres, at man da erholdt en fuldkommen formaalstjenlig og forsvarlig Linieskibs-Dok. Men den nuværende Dok har den Ufuldkommenhed, at den ikkun tillader Skibe af 16 Fods Dybgaaende at indsættes.

Vigtigheden af især i Krigstid at kunne indsætte et fra Ekspedition kommende Linieskib uden altfor lang Forberedelse, altsaa med saa meget af sit Gods inde som muligt, er saa stor, at der vistnok fortjener at gøres særdeles Opofrelse for at naa dette Maal.

Da en ny Sten-Dok med 18 Fods Dybde vil koste c. 900,000 Rbd., formenes, at det vil være hensigtsmæssigere at anvende de til en Hovedreparation nødvendige Penge til en ny Dok, og at beholde den gamle Dok saalænge som mulig for mindre Skibe, hvortil der hyppig vil være Trang, saavel som til Brug for fremmede Skibe, især Dampskibe.

Foranlediget heraf udtalte Kollegiet i Forestillingen til Kongen om Arbejdsplanen for Holmen for Aaret 1835:

„Ved denne Lejlighed tillader Kollegiet sig at nævne 2 Arbejder, om hvis Udførelse der tidligere har været ventileret, men som ikke kunde bestrides af de for Søetaten reglementerede Fonds, nemlig en ny Dok og Christiansøs hensigtsmæssige Fortifikation.

Ved Kollegiets Forestilling af 17. August 1830 modtog Deres Majestæt Planen til en ny Doks Anlæg ved Nyholm med Beregning over den ved Udførelsen forbundne Bekostning. Senere har et Eftersyn paa den nærværende Dok yderligere bekræftet, hvad forhen derom var anført, at det nemlig maa anses af megen Vigtighed for Søetaten, at der saasart som nogenlunde mulig skrives til Begyndelsen af dette Værk, til hvis Fuldførelse der naturligvis vil medgaa flere Aar.“

Herpaa resolverede Kongen: „Om en ny Doks Anlæg ved Nyholm og om Fæstningen Christiansøs hensigtsmæssige Fortifikation ville Vi nærmere herom rescribere Vort Kollegium.“

Men der blev ikke reskriberet noget; Kong FREDERIK VI døde, og ved Tronskiftet har Kollegiet vel nok gjort sig Haab om at kunne faa denne Sag fremmet; thi i Forestillingen om Holmens Arbejdsplan for Aaret 1841 anførtes, at Overekvipagemesteren havde indberettet, at Dokken havde vist en Svagthed og andraget paa Tilvejebringelsen af en ny Dok, „og Kollegiet har troet at burde nævne denne Sag med Hensyn til, at det ved kgl. Resol. af 10. Jan. 1835 blev tilkendegivet, at der om en ny Doks Anlæg ved Nyholm, hvortil under 17. August 1830 allerunderdanigst vare forelagt en Plan, kunde ventes nærmere allerhøjeste Bestemmelse.“

Herpaa resolverede Kongen under 29. Marts 1841: „Arbejdet med en ny Dok vil være at udsætte, indtil Vi derom meddeler Vor nærmere Resolution, og har Vi paadraget Vor Generaladjutant af Søværnet at tilstille Kollegiet de i sin Tid indkomne Planer og Forslag i saa Henseende, for at Kollegiet dermed kan gøre sig bekendt.“

Men Aarene gik, uden at der kom nogen Resolution om det Spørgsmaal fra Kongen, og imidlertid var Christianshavn-Dokkens Tilstand blevet saadan, at den maatte have en større Reparation, i hvilken Anledning Kollegiet d. 24. April 1844 tilskrev Finansdeputationen om, hvorvidt Bekostningen af den nuværende Doks Reparation, der ansloges til 72 à 100,000 Rbd. kunde ventes ekstraordinært udredet af Finanserne i Aarene 1846 og 47 eller 1847 og 48. I sin Forestilling om denne Sag til Kongen, bragte Finansdeputationen det Spørgsmaal paa Bane, om ikke denne betydelige Bekostning kunde bespares, og den gamle Dok i sin Tid afhændes til Private, naar en ny Dok,

hvis Bekostning var anslaaet til 1,000,000 Rbd. kunde bygges. Foranlediget heraf reskriberede Kongen d. 29. December 1844 at afgive Betænkning:

- 1) Om Reparationen af den nuværende Dok anses for nødvendig;
- 2) Om Bekostningens Beløb og i hvilke Aar dette blev at fordele;
- 3) Om den eventualiter til en ny Dok udsete Plads, og
- 4) Om Bekostningen ved Bygningen af en ny Dok, samt i hvilken Tid dette Arbejde kunde ventes udført.

Under 24. April 1845 indsendte Kollegiet en omfattende Besvarelse af de ovennævnte Punkter, hvoraf Hovedresultatet var:

- at det var ønskeligt for Marinen at have to Dokke;
- at Dokken paa Christianshavn var for god til at forfalde, og
- at det vilde tage 8 à 9 Aar, inden en ny Dok blev færdig.

Kollegiet foreslog derfor at reparere Dokken paa Christianshavn efter et af Løjtnant N. E. TUXEN og Konduktør KOLBYE i Aaret 1843 udarbejdet Forslag, dels for at være sikker paa at have en god Dok til Disposition i de 8 à 9 Aar, som det vilde tage at bygge den nye Dok; dels for derefter at have 2 Dokke, hvortil der vilde være god Trang for de mindre Skibe, særlig for de opkommende Dampskibe, og desuden ogsaa for at kunne hjælpe den private Skibsfart.

Under 8. Maj 1845 resolverede Kongen: „Efter at have taget i nøjeste Overvejelse, hvad Vort Admiralitets- og Kommissariats Kollegium i Betænkning af 24. f. M. har yttret angaaende Reparationen af den nuværende Dokke, Bygningen af en ny Dokke, samt betræffende Marineetablissementets Flytning fra Gammelholm til Nyholm resolverer vi herved allernaadigst som følger:

- 1) Da vi anse Reparationen af den nuværende Dokke paatrængende nødvendig, saa bemyndige Vi Vort Kollegium til at korrespondere med Finantserne om at udrede de til Reparationen nødvendige Midler i Aarene 1846 og 1847.
- 2) Ligesom det, med Hensyn til de store Bekostninger, vil være nødvendigt at udsætte Anlægget af en ny Dokke til den gamle er repareret, saaledes maatte af samme Grund Arbejdet ogsaa fordeles paa flere Aar“.

Anlægget af en ny Dok var hermed besluttet og skulde antagelig have været paabegyndt i 1848, men saa kom Treaarskrigen og hindrede paany dets Paabegyndelse.

GAMMELHOLMS OVERFLYTNING TIL NYHOLM

Spørgsmaalet om Gammelholms Overflytning til Nyholm spillede en fremtrædende Rolle i hele Tidsrummet 1814—48; det havde været fremme før, men uden at faa nogen indgaaende Drøftelse, hvoraf et Resultat kunde opnaas. For Fuldstændigheds Skyld skal dets Udvikling fra første Begyndelse, saavidt Kundskab derom har kunnet erhverves, gives her.

Skal man besvare Spørgsmaalet, naar Tanken om Overflytning af Flaadens Værft til den østlige Side af Havnen først er opstaaet, kan man ikke forbigaa den af Præsident, Historiker og Retslærd PEDER HANSEN REESEN (f. 1625, d. 1688) i Aaret 1674 fremsatte Plan, der gaar ud paa — som vedføjede Kort viser — at flytte Flaadens daværende Værft paa Bremerholm over til den nordlige Del af det nuværende Flaadens Leje, medens Flaaden oplægges langs hele Strømmen, og Bremerholm saavel som hele Arealet fra Christianshavn ud til det nyanlagte Værft bebygges.

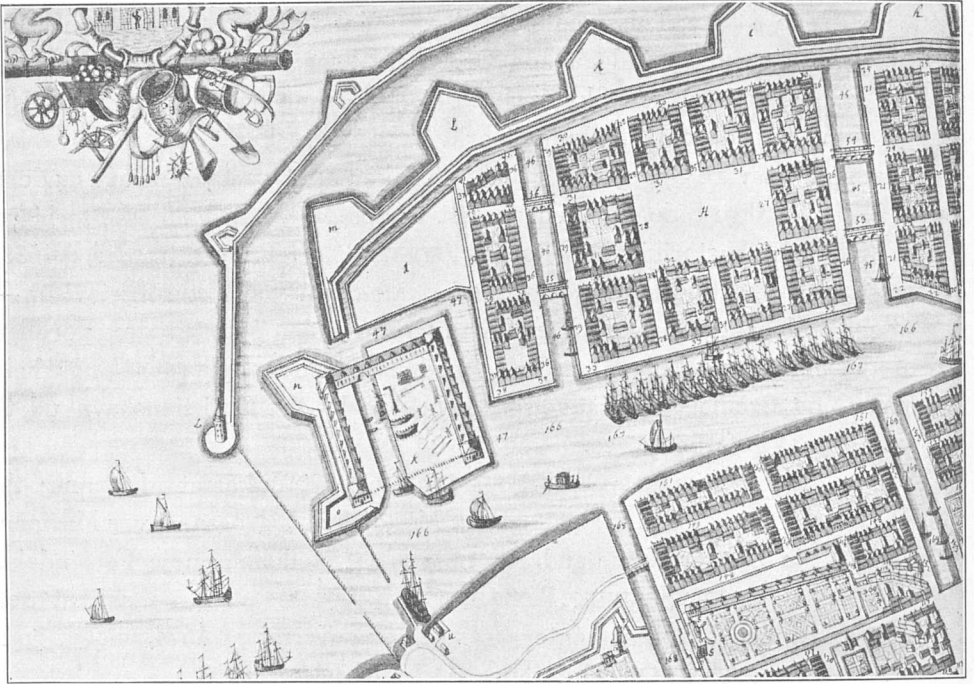
Denne Plan er tilegnet GRIFFENFELD og sikkert udkastet af denne; thi som Rigskansler udstrakte GRIFFENFELDS Myndighed sig ogsaa over Marinen, og igennem sin Broder Kommandør SCHUMACHER stod han i nøje Forbindelse med Admiralitetet — HENDRIK BJELKE, CORT ADELER m. fl. — saa at den Ordning, Marinens Etablissementer indtager paa Kortet af 1674, meget godt kan tilskrives GRIFFENFELDS Opfattelse og Indflydelse.

Planen kom ikke til Udførelse, og Forholdene udviklede sig saaledes, at Flaadens Oplagsplads maatte forlægges til det Sted, som af REESEN var paa-tænkt til Værftet, men mærkeligt nok formede Skæbnen det saaledes, at c. 20 Aar senere laa Flaadens Skibbyggeri meget nær paa det Sted, hvor REESEN havde anbragt det; man kan sige, at REESENS Værft blot var drejet 90° om sit nordøstlige Hjørne.

Spørgsmaalet bliver dernæst, om der er nogen Forbindelse mellem REESENS Plan og Admiral SPANS Anlæg af Beddingerne paa den nydannede Ø *Nyholm* kun 16 Aar senere. Det er ikke lykkedes mig at finde nogen Forbindelse derimellem; det er de daarlige Afløbningsforhold fra Beddingerne paa Bremerholm, der bevæger Admiral SPAN til at faa et Par Linieskibsbeddinger anbragt paa Nyholm, men nogen Overflytning af Bremerholm til den østlige Side af Farvandet var der absolut ikke Tale om, dertil var der ikke Plads nok paa den nyskabte lille Ø.

Et lignende Forhold gør sig gældende ved Greve DANNEKJOLDS Anlæg

af det udvidede Nyholm. Hans Tanker hermed er først og fremmest en saa hurtig Udrustning af Flaaden som mulig, naar det kræves; derfor flytter han Artillerimateriellet fra Tøjhuset til Christiansholm og lægger Takkelagehusene nærmere ved den oplagte Flaade. En anden Bevæggrund for Magasinernes



Udsnit af Plan i REESENS Atlas; Plankort over København 1674. Tab. X. Kgl. Bibliotek.

Anbringelse er Sikring mod Brandfare efter Erfaringerne fra den store Brand i Aaret 1728; derfor spreder han Magasinerne og skiller dem fra Nyholm, hvor alt Tømmeroplaget skal være. Da Bygningen af Skibsskrogene nu engang er installeret paa Nyholm, saa fuldstændiggør han Betingelserne herfor, men heller ikke mere. Alt Haandværkerarbejde: Ankersmedie, Rebslageri, Bødker, Drejer, Snedker, Billedhuggeri m. m. forbliver paa Gammelholm, og hans Opførelse af det store Hovedmagasin, Søkadetakademiet m. m. beviser tydeligt, at han ikke nærer nogen Plan om at flytte det egentlige Værft med Hoved-administrationen over paa den østlige Side af Farvandet. Anlægget af Dokken paa Christianshavn ligeoverfor den gamle Dok paa Bremerholm tyder ogsaa paa, at der ikke er nogen Tendens til at lægge Værftet længere ud; man kan snarere sige, at DANNEKJOLD koncentrerer *Holmen* omkring Linien: Reberbanen — Dokken. DANNEKJOLDS Plan om Kallebodernes Uddybning

har sikkert ogsaa afholdt hans Tanker fra at søge en Forlægning af Orlogsværftet nordefter.

Men efterhaanden som Etablissementerne paa det udvidede Nyholm voksede op, maatte Værftets Virksomheder paa begge Sider af Strømmen forvolde Vanskeligheder og Spørgsmaalet om deres Sammen dragging opstaa.

Uden at kunne give sort paa hvidt for det, synes det første Gang at være fremkommet i Reorganisations-Kommissionen af 10. December 1779. Der staar ikke noget om det i dens Betænkning, men Admiral C. F. KAAS, som vel ikke havde været Medlem af den, men deltaget i dens Forhandlinger og umiddelbart efter dens Afslutning blev udnævnt til Holmens Chef, gør sig til Talsmand for, at den nye Dok, som man agtede at bygge, skulde anlægges ved Nyholm og fik forpurret, at den blev anlagt paa den gamle Doks Plads paa Gammelholm, saaledes som Konstruktions-Kommissionen og en særlig derom nedsat Kommission havde anbefalet; og i en Beretning om sin Virksomhed som Holmens Chef udtaler han (T. f. S. 1843 S. 138): „Saaledes er der ogsaa begyndt paa Indpælingen og Bulværkerne til det betydelige Stykke, hvormed Langøen skal forstørres. Fuldførelsen heraf vil virke til Indførelsen af den Orden og de besparende Indretninger, som man har for Øje, men hvortil udkræves en større og bekvemmere Plads, end man hidtil har haft at raade over“.

Meningen med denne Udtalelse maa være, at han hermed har tænkt paa en Overflytning af Gammelholm til Nyholm. Admiral KAAS faar som sagt forpurret Anlægget af en ny Dok paa gamle Doks Plads og paalægger Konstruktions-Kommissionen at undersøge, om der ikke var Muligheder for at anlægge den ny Dok ved Nyholm. Kommissionen udtaler derefter i sin Betænkning af 9. Februar 1786: „Saafremt man ikke vilde lade det komme an paa Omkostningerne, ansaa den Stedet bag Christiansholm for det bedste, da der var Plads til flere Dokke, *allerhelst da det var at ønske, at alle ny Indretninger, som herefter skulde anlægges, kunde blive samlede paa Nyholm, paa den østre Side af Farvandet*“.

Det er første Gang, man ser Tanken officielt fremsat; men et saa vigtigt Spørgsmaal i hele Marinens Organisation maa naturligt fremkalde delte Meninger, og der danner sig to Lejre, hvoraf den ene vil have Gammelholm flyttet over til Nyholm, den anden ikke. Til den første hører Kommandør WINTERFELDT, som i Aaret 1795 atter drager Spørgsmaalet frem i Anledning af fornyede Overvejelser om en ny Doks Anlæg; sit Indlæg i Diskussionen, dateret 21. Januar 1795, slutter han saaledes:

„ . . . Saa meget fremmede end rose vore Indretninger paa Holmen, og

saa ypperlige de end ere, saa føles det dog, saavel i Ekviperingstid som paa andre Tider, at baade raa Materialiers og forfærdigede Tings Overførelse fra den ene Holm til den anden, tværs over Havnen, ofte imod stærk Strøm og haardt Vejr, foraarsager Forsinkelser i Arbejdet, flere Folks Anvendelse og større Bekostning.

Gammelholm ligger paa den ene Side af Farvandet og Dokken paa den anden, og private Folks Værfter afbryder Samkvemmet mellem dette sidste Sted og Nyholm. Mig tykkes derfor, at alt nyt, eller i det mindste alt det, som er af Betydenhed, burde anlægges paa den østre Side af Havnen“.

Men til den Lejr, som ikke vilde have Gammelholm flyttet over til Nyholm, hører Kollegiet, som i Aaret 1795 skarpt afskar Diskussionen om at undersøge Forholdene for en ny Doks Anlæg paa Nyholm og faar kgl. Resol. paa dens Anlæg paa Gammelholm.

Havde Kollegiet anset Gammelholms Overflytning til Nyholm for formaals-tjenlig, havde den haft en meget gunstig Lejlighed efter Branden i 1795; da var Udvidelsen af Nyholm Øen saa nær Fuldendelsen og Opfyldningen bag Langøen saa vidt fremskredet, at Overflytning kunde have fundet Sted; men i Stedet for byggede Kollegiet Hovedmagasinet op i en endnu bedre Skikkelse end forhen, hvorved det tilkendegav sin Villie om, at det ikke agtede at foretage noget i Retning af at ændre Forholdet mellem de to Værfter, og i Aaret 1800 faar Kollegiet kgl. Approb. paa, at en ny Dok skal anlægges paa Gammelholm.

Dernæst ser man enkelte Steder Hentydning til, at en Plan om at flytte Reberbanen med Garnhus og Tjæremagasinet samt Takkelloftet ud paa Langøen øst for Takkelagehusene i Aaret 1801 skulde være et Tegn paa, at Styrelsen paa den Tid paatænkte en Overflytning af Gammelholm til Nyholm; men det er ikke rigtigt; denne paatænkte Flytning af Reberbanen var foraarsaget ved, at Overekvipagemesteren insisterede paa Nødvendigheden af et Fademagasin. I Skr. Nr. 1656 af 18. Sept. 1801 indrømmede Kollegiet Rigtigheden heraf, men benyttede Lejligheden til at fremsætte Tanken, om ikke Reberbanen og Takkelloftet var rigtigere og mere betrygget mod Brandfare, samt bekvemmere i Henseende til Produkters Transport, placeret paa Langøen, parallel med Takkelagehusene, ved hvilken Forlægning den Fordel maatte iagttages, at Spinderiet og Slaaningen blev adskilt, og at Hampe- og Garnmagasinerne var adskilt fra Banen.

Reberbanen paa Gammelholm foresloges derimod til Fademagasin og Chalouppeskur, for at det under Spantelloftet paa Nyholm værende Fartøjsskur kunde blive stillet til Skibbyggeriets Brug som et overdækket Arbejdssted.

Men Forslaget om Reberbanens Flytning blev fraraadet af en derom nedsat Kommission, „formedelst Tilfælde af fjendtligt Overfald“; derimod foreslog Kommissionen at flytte Takkelloftet ud til Takkelagehusene, hvorved saavel Tid som Omkostninger vilde spares. Kollegiet bifaldt Forslaget, men i saa Fald maatte der bygges en tredje Etage paa Takkelagehusene. Efter at have modtaget Overslag over Omkostningerne herved blev Sagen henlagt (Decisionsbog 1801 Nr. 3 Sag Nr. 4481 af 23. November).

Flytningen af Reberbanen blev ikke til noget, men i de nærmest paafølgende Aar flyttede Kollegiet de brandfarligste Værksteder, saasom Snedkerværkstedet, Drejerværkstedet og Bødkerværkstedet, ud paa Nyholm eller Bodenhoffs Plads for at formindske Faren ved Ildsvaade paa Gammelholm.

Men kunde Spørgsmaalet rejses, medens Danmark-Norge endnu var en Sømagt af Betydning, maatte det efter Tabet af Norge, hvor Danmark kun kunde holde en forholdsvis ringe Flaade, synes aldeles umuligt vedblivende at holde et Værft, der allerede af DE THURAH i „Hafnia Hodierna“ i 1746 og af Kommandørkaptajn M. LÜTKEN i Aaret 1840 (T. f. S. 1840 S. 95) betegnedes som det største i Europa, og faktisk stod dette Spørgsmaal paa Dagsordenen gennem hele det her omhandlede Tidsrum; men Sagen var ikke saa lige til, som det efterfølgende vil vise.

Overvejelserne under Reduktionen.

Reduktionskommissionen slutter sin første Betænkning af 16. Marts 1814 med følgende Udtalelse:

„Dersom disse Forslag finder Hs. Majestæts Bifald, vil det være indlysende, at Wærfvernes Terrain er større end vil fornødiges for den bestemte Søstyrke og Personale“, hvilken Udtalelse Kollegiet tiltræder.

Som anført i 1. Del, S. 9 kom der ingen kgl. Resol. paa denne Betænkning, men c. fem Fjerdingaar efter fik Kommissionen Ordre til at komme med en ny Betænkning, og i denne foreslaas, at Bodenhoffs Plads bortlejes til privat Brug, hvilket Forslag Kollegiet tiltræder og faar kgl. Approbation paa d. 1. September 1815, og dermed har Kollegiet faaet den Indskrænkning af Værfterne, som det fandt passende efter Forholdene.

Men Kongen vilde videre; i Reskript af 13. November 1815, hvori der fremsættes Forslag til yderligere Indskrænkninger, staar under Pkt. 3: „de paa Holmen ledigværende Magasiner kunde vel rettest være at bortleje“. Men det vilde Kollegiet efter at have indhentet Overekvipagemesterens Udtalelse ikke gaa med til, hvilket det i sit Svar af 21. December 1815 motiverer med,

„at ved en saadan Bortlejelse ville, om end ikke den paa Holmen indførte Orden derved i det hele forstyrredes, private Folk faa en Adgang til Holmen, som kunde have skadelige Følger for den kgl. Interesse, og vi tør derfor ikke foreslaa nogen Bortlejelse af disse Magasiner, hvortil vi forøvrigt heller ikke formode, at der under de nuværende Omstændigheder vil findes Lysthavende, da vi endnu ikke have kunnet faa det saakaldte Bryghus udlejet, uagtet det ligger aldeles isoleret og bekvemt til Handelsoplag. —

Derimod vil, naar den paa Gammelholm staaende Fregatbygning er afløben, og det øvrige Skibbyggeriet vedkommende, saaledes som allerunderdanigst forommeldt er henlagt til Nyholm, en Del af Gammelholm kunne bortlejes til Skibsværft, og vi ere af den Formening, at man for det første vil kunne bortleje det Stykke, som strækker sig fra Nyhavn til Banegraven, og som kan aflukkes saaledes, at derfra intet utilladeligt Samkvem kan haves med den øvrige Del af Holmen“.

Som Svar herpaa udtaler Kongen i Reskript af 22. Januar 1816: „Da Vi ikke tro, at den af Kollegiet foreslaaede Bortlejelse af en Del af Gammelholm kan for Tiden ske paa nogen væsentlig fordelagtig Maade, ville Vi indtil videre have saadant udsat, og kan Sagen efter et Aars Forløb paany foredrages Os. Derimod vinder det aldeles Vort Bifald, at de i Forslaget nævnte Værfter og Bradbænksarbejdet straks forflyttes fra Gammelholm til Nyholm, og da Vi tro, *at det vilde være til stor Gavn for Vor Tjeneste, om Holmens samtlige Værfter og Magasiner alle vare koncentrerede paa Nyholm ønsker Vi, at Vort Kollegium bringer et saadant i Forslag, naar det i Tiden lader sig gøre*“.

Her er for første Gang Tanken om at overflytte hele Gammelholm til Nyholm officielt fremsat.

Uagtet Kongen havde sagt, at Spørgsmaalet om Værfternes Koncentration paa Nyholm først skulde bringes i Forslag, naar Tiden var moden dertil, gik Kollegiet straks igang med at undersøge Spørgsmaalet og udbad sig derefter i Skr. af 21. Juni 1816 Overekvipagemesteren, Kontreadmiral J. C. KRIEGER'S Betænkning om, hvorledes Holmens samtlige Værksteder og Magasiner kunde koncentreres paa Nyholm successive og paa en saadan Maade, at Udgifterne derved ikke blev for trykkende for Søetatens Fonds eller for store i Forhold til den Gavn, der kunde vindes ved Forandringerne.

I Skr. af 29. Marts 1817 giver Overekvipagemesteren sin Betænkning under Form af at besvare følgende Spørgsmaal:

- 1) Hvilke af de paa Gammelholm værende Bygninger og Etablissementer er det absolut nødvendigt at henlægge til Nyholm, naar Søetaten aldeles skulde aftræde Gammelholm?

- 2) Hvad maatte der især tages Hensyn til ved Forlæggelsen, naar det hele skulde svare til Hensigten?
- 3) Kan nogen af de paa Nyholm værende Bygninger m. m. ved Indskrænkninger og Forandringer komme til at tjene i de paa Gammelholm nuværendes Sted, og hvorledes er Nyholm, forsaavidt saadan ikke kan ske, istand til at modtage de Bygninger m. m., som der skulde etableres?

Overekvipagemesteren kommer til det Resultat, at der for Øjeblikket ikke er Plads paa Nyholm, og at der vil hengaa 20 à 30 Aar, før den Del af Mudderøen, som endnu ikke er opfyldt, vil være egnet til Bebyggelse, og skal Søetaten aftræde Gammelholm, maa den derfor have Bodenhoffs Plads i Stedet. Til denne maatte fersk Vand indledes, og Kørselskommunikation maatte tilvejebringes ved Anlæggelse af faste Vindebroer fra Bodenhoffs Plads til Christiansholm, derfra til Langøen og fra denne til den egentlige Nyholm.

Til Bodenhoffs Plads maatte de fleste Værksteder overføres, medens Reberbanen med Garnhus og Hampemagasin maatte anlægges parallelt med Takkelagehusene paa Langøen, det eneste Sted, hvor der var tilstrækkelig Længde, medens Garnhus og Hampemagasin maatte bygges ved Enderne af Banen ud til Vandet, der maatte opmudres saaledes, at Hampeskibene kunde sejle lige til Magasinet.

Mastehusene vilde det da blive rettest at forlægge til Nordenden af Bodenhoffs Plads.

Betænkningen slutter med følgende Udtalelse:

„Saaledes har jeg nu underdanig fremsat mine Tanker om Maaden, hvorpaa den intenderede Forlæggelse kunde iværksættes. Det ses heraf, at betydelige Anlæg maatte gøres, og en Del Bygninger i Lighed med Søetatens nuværende store og meget vigtige opføres. At de dermed forbundne Udgifter ikke kunne udredes af Søetatens Fonds, tror jeg at være udenfor al Tvivl, og at om deres Udredelse af Statskassen, endog successive, var mulig uden at blive trykkende, saa kan jeg dog ej andet end at anse saadanne Udgifter altfor store i Forhold til den Gavn, der kunde flyde af Forandringerne.

Altsaa i hvor ønskeligt det var, at de kgl. Værfter havde den attraaede Sammenhæng — maa jeg finde det aldeles stridende mod de Pligter, jeg skylder Konge og Fædreland at tilraade en saadan Forandring. Jeg tør kun i denne Henseende henholde mig til mit Forslag af 11. December 1815 om en Del af Gammelholms Bortforpagtning, bemærkende dog, at endog dettes Udførelse udfordrer en Udgift for at faa Tagene til Mastehusene løftede og til Plankeværks Opførelse paa Baadebyggerpladsen, saaledes som det er vist paa det ved bemeldte Forslag fulgte Kort.“ —

Efter at Kollegiet i Reskript af 28. Februar 1817 havde faaet en Paa-mindelse af Kongen om at fremkomme med det i Reskript af 22. Januar 1816 forlangte Forslag, indgav Kollegiet d. 24. April 1817 en Forestilling, der i Overensstemmelse med Overekvipagemesterens Betænkning i Hovedsagen gik ud paa:

at Kollegiet fremdeles er af den Formening, at den Del af Gammelholm, som ligger mellem Banegraven og Nyhavn, er undværlig og kan bortlejes; men udtaler dog samtidig, at dette ikke kan ske, førend Tagene over Mastehusene paa Nyholm bliver løftede og Lokalet derved gjort tilstrækkelig rummeligt, og det har man ikke haft Pengemidler til;

at der ikke haves Penge til den successive Overflytning af Værkstederne til Nyholm, da der skal bygges nye Huse til alt, hvad der skal flyttes, eftersom de paa Nyholm værende Bygninger alle ere fuldt optagne; dertil kommer at Bunden paa Mudderøen endnu ikke er fast nok til at bygge sværere Bygninger derpaa, og „hvor ønskeligt det end maatte være, om man, ved at samle alt til det kgl. Værft henhørende paa Nyholm, Christiansholm og Bodenhoffs Plads, kunde forlade Gammelholm, tro vi dog ikke under nærværende Omstændigheder og paa Grund af det foranførte at burde foreslaa Iværksættelsen af samme.“

I sin Resolution herpaa af 18. Juni 1817 udtaler Kongen, at han er enig med Kollegiet i, at Koncentrationen af Værkstederne paa Nyholm for Tiden ikke lader sig udføre, „men da Vi ikke destomindre finde de Fordele, som vilde følge af, at alle til Vort Skibbyggeri hørende Etablissementer vare samlede, altfor vigtige til, at denne Idé maatte tabes af Sigte, er det Vor aller-naadigste Villie, at Kollegiet successive som Etatens Fonds og øvrige Omstændigheder gør det muligt, lader et Værksted eller et Magasin efter andet flytte fra Gammelholm til Nyholm, og vilde Vi ved hvert Aars Udgang fra Kollegiet modtage Rapport om, hvad der er iværksat til denne Vor Hensigts Opnaaelse, og hvad der i det paafølgende Aar maatte kunne foretages til sammes Fremme, og endelig maa det indmeldes, naar den Del af Gammelholm, som forhen til Bortforpagtning er proponeret, af Søetaten er gjort ryddelig, for at Vi da nærmere kunne resolve, hvad videre maatte blive at iagttage.“

I Henhold hertil undersøgte Kollegiet, hvad det vilde koste at faa Masteværftet overflyttet fra Gammelholm til Nyholm, og en af Overekvipagemesteren nedsat Kommission bestaaende af Værftets Embedsmænd samt Professor MALLING kom til det Resultat, at det vilde koste 59,818 Rbd. N.V.

I Forestilling af 5. Marts 1818 udtaler Kollegiet, at det vil være uoverkommeligt for Etatens Fonds at udrede den ovennævnte Sum til Masteværftets Overflytning til Nyholm paa en Tid, da man har Møje med at faa Holmens allernødvendigste Udgifter bestridte af Etatens Fonds og tilføjer: — — „Bekostningen vilde langt overstige den Fordel, Marinen under nuværende Omstændigheder kunde have af at faa Mastemagerpladsen paa Gammelholm ryddeliggjort og bortlejet. Det er bekendt, at de allerede eksisterende private Skibsværfter, formedelst den almindelige Standsning i Handelen, lidet eller intet Arbejde have, og det kan altsaa ikke ventes, at der vilde findes Lysthavende til noget nyt Værft, ligesom det heller ikke vilde være rigtigt fra det Offentliges Side, ved at frembyde et saadan, at bidrage til de andres Undergang.

Efter denne Fremstilling skulde vi i allerdybeste Underdanighed foreslaa: om den forhen proponerede Forlæggelse af Masteværftet til Nyholm indtil videre maa udsættes, og dette Værft imidlertid forblive paa Gammelholm uforandret.

Og skulde vi ikke unnlade ved denne Lejlighed tillige at bemærke, at det formedelst Etatens indskrænkede Fonds ikke endnu har været os muligt at føje nogen Anstalt til de øvrige Værksteders eller Magasiners Forlæggelse fra Gammel- til Nyholm.“

Herpaa resolverede Kongen under 22. April 1818: „Efter de af Vort Kollegium fremsatte Grunde udsættes indtil videre Forlæggelsen af Masteværftet, og forbliver det imidlertid uforandret paa Gammelholm; men Vi forvente med dette Aars Udgang atter Rapport fra Kollegiet om, hvorvidt Forlægningen fra Gammel- til Nyholm overensstemmende med Vor Resolution af 18. Juni f. A. kan i næste Aar foretages eller begyndes, eller om det endnu længere maa udsættes.“

Hermed var Sagen afgjort for denne Gang, men Bestemmelsen om Gammelholms Overflytning til Nyholm var fastslaaet ved den kgl. Resol. af 18. Juni 1817, og ved Sagens senere Behandlinger er det altid denne Dato, der refereres til som den afgørende i Spørgsmaalet.

Kommissionen af 29. September 1831.

Derefter høres ikke noget til Sagen før i Aaret 1827, da Kollegiet, paa Overekvipagemesterens Forslag om at opføre et nyt Snedkerværksted, i Skr. af 29. December s. A. udbeder sig Tegning og Overslag til Opførelsen af et saadant paa Nyholm.

Ved Tegningens Indsendelse udtaler Overekvipagemesteren, at med en ringe Udvidelse af Bygningen kunde man faa Plads til Billedhuggerværkstedet og paa denne Maade paabegynde Realisationen af samtlige Værksteders Overflyttelse fra Gammelholm til Nyholm, som befalet i kgl. Resol. af 18. Juni 1817.

Dermed kommer man ind paa Forhandlinger om Sagen, hvilket resulterer i, at Overekvipagemesteren, Kommandør C. A. ROTHE, i Skr. af 15. Sept. 1831 foreslaar Kollegiet, at det maa paadrages en Kommission at forfatte en samlet Plan til den i sin Tid befalede Forflyttelse af Magasiner og Værksteder fra Gammelholm til Nyholm, for at ikke nogen enkelt Del af denne Forflyttelse skal blive udført paa en Maade, som maaske senere kunde blive til Hinder for det hele.

Kollegiet giver sit Samtykke, og under 29. September 1831 nedsætter Overekvipagemesteren en Kommission bestaaende af begge Holmens Ekvipagemestre, Tøjmasteren, Takkelmesteren, Konduktør KOLBYE samt Søetatens Bygmester, Professor MALLING, for „at overveje hvorledes alle de for Flaaden nødvendige Værksteder, Magasiner m. m. mest hensigtsmæssig kunde anlægges paa Nyholm og Christiansholm, saaledes at de paa Gammelholm etablerede kunne forlades, og derpaa at begrunde og forfatte en Plan til, hvorledes de paa Nyholm værende Bygninger dertil ere at afbenytte, samt hvor og hvorledes ny Bygninger behøver at anlægges.“

Det vil ses, at Opgaven denne Gang er noget forandret fra Aaret 1817, da Kontreadmiral J. C. KRIEGER udarbejdede sit Projekt om Overflytningen, idet Mudderøen nu er opfyldt og Arealet østenfor Christiansholmene godt igang med at blive opfyldt, saaledes at Bodenoffs Plads ikke mere behøver at tages med i Betragtning, hvorved Udstrækningen af det nye Værft betydeligt formindskes.

Men forinden Kommissionens Betænkning behandles, skal et Spørgsmaal omtales, som altid havde spillet en stor Rolle for Nyholm som Værft, nemlig:

Vandforsyningen. I Aaret 1745 mente Overekvipagemesteren, Kaptajn SCHUMACHER, at det kunde være gørligt at faa en Brønd paa Nyholm og havde begyndt at grave med det Resultat, at der var Udsigt til, at Foretagendet kunde lykkes. Han udbad sig da Tilladelse til at opmure Brønden, for at der derefter kunde blive boret, hvilket blev approberet ved kgl. Resol. af 16. Juni 1745. Forsøget blev gjort men uden Held, og det synes, som om det ikke er blevet gentaget, hvorimod man slog ind paa Bygningen af Vandfartøjer af forskellige Former til at forsyne Nyholm med Vand, og en Vandcisterne blev anlagt ved Hovedvagten.

Havde Vandforsyning været nødvendig til Datidens Værft, vilde den blive det i endnu højere Grad, saafremt alle Holmens Værksteder med Damp-

maskine skulde flyttes over paa Nyholm, og man ser derfor ogsaa, at Kollegiet i sin Kontrakt med Firmaet HAMBRO & Søn om Salget af Bodenhoffs Plads sætter som en Betingelse Retten til at føre en Vandlekning gennem Pladsen til Nyholm.

Saa synes der pludselig at skulle komme en gunstig Løsning af Spørgsmaalet, da det kgl. Videnskabernes Selskab d. 21. Maj 1831 ansøgte Kollegiet om Tilladelse til at gøre Forsøg paa Nyholm med at erholde artesiske Brønde i København, da Stedet forenede de fleste Fordele for et første Forsøg. Tilladelsen blev givet med Glæde, og Boringerne paabegyndtes d. 7. Juni 1831 midt paa Vejen udfør det nuværende Lanternemagasin. Om denne Brønd skriver DAHLERUP i „Tilbageblik 1834“: „Dette Foretagende er af højeste Vigtighed for Marinen, som, naar det er lykkedes, erholder en uudtømmelig Kilde til Skibenes Forsyning med fersk Vand lige ved Haanden; medens denne uundværlige Artikel maa hentes temmelig langt borte og med ikke ubetydelig Bekostning.“ Forsøget gav imidlertid ikke det ønskede Resultat, trods det fortsattes igennem 13 Aar, idet det afsluttedes d. 3. November 1844, hvor man var naaet til en Dybde af 596 Fod 4 Tom. (se SCHOUW: Dansk Ugeskrift 2. Række Bd. II S. 377—88); men dets Begyndelse har sikkert bidraget til at sætte Bevægelse i Spørgsmaalet om Gammelholms Overflytning til Nyholm.

Kommissionen af 29. September 1831 indgav sin Betænkning d. 31. August 1832; da dens Forslag ikke blev udført, skal kun dets Hovedprinciper anføres samt enkelte særlige Bemærkninger.

I Henseende til Placeringen af de til Opførelse nødvendige Bygninger toges Hensyn til følgende Grundbestemmelser:

- 1) At det hele Etablissement saavidt mulig koncentreredes for at lette Kommunikationen og Opsynet.
- 2) At Anlægget udførtes med fornødent Hensyn til mulig mødende ulykkelige Tilfælde, og at ethvert Værksted eller Oplag blev saa nær som mulig ved de Steder, hvor de mest behøvedes.
- 3) At alle Oplagssteder blev saa nær som mulig ved Kanalerne.

Som Følge heraf foresloges Smedien med Dampmaskine, Tømmer-Oplagene, Baadebyggeriet og Spaanehaven anlagt paa Nyholm, og at der ved Hovedvagten maatte indrettes de fornødne Arrestant Værelser.

„Da der foruden disse Anlæg næppe vil kunne anbringes flere paa selve Nyholm, uden at det ene kommer til at genere det andet, eller Bygningernes Nærhed ved hinanden blive uforsvarlige i Tilfælde af Ildsvaade, saa maa til

de øvrige Bygninger fornemmelig søges Plads paa den saakaldte Opmudringsø, der nærmest grænser til Nyholm og har en betydelig Udstrækning.

Denne Øe, som nu snart kan være færdig fra Opmudringsvæsenet, og maatte være det ganske, forinden de der til Opførelse betænkte Bygninger blive opførte, svarer da ikke længer til sit Navn. Kommissionen foreslaar desaaarsag, at den hidtil værende Opmudringsø tilligemed den i Forbindelse dermed værende saakaldte Langø gives Navnet *Frederiksholm* i Analogie med den tilsvarende Christiansholm, og tillader sig i det følgende at benævne den saaledes.

Endvidere foreslaar Kommissionen, at den Øe, hvorpaa Arsenalet og Kuglegaarden ligger, tilligemed det Terrain østen for samme, der nu er under Opfyldning, herefter benævnes under eet med Navnet *Arsenaløen*.

Det hele samlede Etablissement vil da komme til at bestaa af: Nyholm, Frederiksholm, Arsenaløen, Christiansholm, og Ankerøen."

Det er ikke lykkedes at finde nogen Resolution med Bekræftelse paa Forslaget om Benævnelserne paa de forskellige Øer; men det maa stiltiende være blevet godkendt, thi fra den Tid anvendtes de foreslaaede Benævnelser i den tjenstlige Korrespondance.

Paa *Ankerøen* vilde Kommissionen anbringe Drejerværkstedet enten i den derværende Bygning eller, saafremt den projekterede Dok blev anlagt der, da i Forbindelse med de ved denne opførte Bygninger, saaledes at Maskinen til Dokkens Lænsumpning tillige kunde benyttes til at drive Drejerværkstedets forskellige Indretninger.

Paa *Frederiksholm* tænktes Reberbanen med Garnhus og Hampemagasin anlagt parallel med Takkelagehusene og forresten alle de øvrige Værksteder, de fleste paa Sydsiden af Øen, parallelt liggende med Gavlen ud mod Kanalen. Som det bekvemmeste Sted for Masteværft og Mastearbejds-kure ansaa Øens nordre Ende og østen for Opmudringsvæsenets Plads at være.

Med Hensyn til Forsyning med fersk Vand, ansaa Kommissionen det for nødvendigt at nedlægge Vandrender til henimod Hovedvagten, enten fra den artesiske Brønd, om Foretagendet skulde lykkes, eller i modsat Fald fra Christianshavn over Bodenoffs Plads, Arsenaløen og Frederiksholm.

Med Hensyn til Boliger formenter Kommissionen, at det var ønskeligt, at Ekvipagemesteren havde sin Bolig paa Nyholm for at kunne være tilstede tidlig og silde, om noget forefaldt, som fordrede hans Nærværelse udenfor Arbejdstiden. Hertil ansaa Kommissionen den daværende Kontorbygning ved Kongeporten for hensigtsmæssig og bedst beliggende.

For Overekvipagemesteren havde den ikke paatænkt nogen Bolig, da den

ansaa det for bekvemmere, at han boede i Byen, i Nærheden af Holmen, idet den ansaa det for tilstrækkeligt, at Ekvipagemesteren, som er overdraget Arbejdets almindelige Detail, havde sin Bolig paa Holmen.

Ligeledes havde Kommissionen ikke paatænkt nogen Bygning paa Holmen til Admiralitetet, da den forment det hensigtsmæssigere, at dette laa udenfor Holmen, dels formedelst dennes afsides Beliggenhed, dels fordi mange Personer har Forretninger i Admiralitetet, som ikke vil kunne tilstedes uindskrænket Adgang til Holmen. —

Overekvipagemesteren indsendte Betænkningen til Kollegiet med Forslag om, at det maatte blive overdraget Søetatens Bygmester at beregne den omtrentlige Bekostning af Planens Udførelse, saaledes at de nye Bygningers Opførelse beregnedes hver for sig.

Kollegiet bifaldt Forslaget og tilskrev Professor MALLING derom, men der kom, som det fremgaar af en Notits paa Koncepten til Skrivelsen, aldrig nogen Besvarelse fra Professoren.

Derimod syntes Kollegiet nu at være bestemt paa at gøre Forberedelser til at iværksætte Overflytningen, sikkert paavirket af, at Admiral BILLE i April 1833 var afgaaet ved Døden og Overekvipagemesteren, Kommandør C. A. ROTHE, indtraadt i Kollegiet. Under 20. Maj 1833 tilskrev dette den ny Overekvipagemester: „. . . Endelig henledes Hr. Kommandørens Opmærksomhed paa den allerhøjest bestemte Henflytning af hele Etablissementet til Nyholm, hvoraf følger, at ingen betydelig eller kostbar Reparation af Bygninger eller andet paa Gammelholm vil være at udføre, forinden det er overvejet og betænkt, om Anbringelsen deraf paa Nyholm maatte være at anse som hensigtsmæssigere.“

Aaret efter gik Kollegiet et Skridt videre, idet det under 29. Maj 1834 tilskrev Overekvipagemesteren, at det ønskede endnu i Aar at flytte Mastværftet med hvad dertil hørte over til Nyholm paa den i Kommissions-Betænkningen af 31. August 1832 foreslaaede Plads paa NO Enden af Frederiksholm.

Under 7. August indsendte Overekvipagemesteren det forlangte Overslag, men paa Grund af Udgiftens Størrelse meddelte Kollegiet Overekvipagemesteren, at Flytningen vilde blive at udsætte for det Aar, men man skulde være belavet paa Forslagets Iværksættelse, saasnart Omstændighederne nogenlunde vilde tillade det. —

**Kaptajn L. de Conincks Forslag til Værfternes Sammendragning
af 31. August 1836.**

Inden Kollegiet fandt Omstændighederne tilladelige for Gammelholms Fraflytning, og inden Professor MALLING havde udtalt sig om Bekostningen derved, indsendte daværende Kaptajn L. DE CONINCK til Kollegiet et „Forslag til Anlæg paa Nyholm af alle Flaadens Bygninger“ tilligemed Overslag saavel over Besparelserne ved Gammelholms Fraflytning, som ogsaa hvad Overflytningen til Nyholm vilde koste, idet han søgte at paavise det fordelagtige ved Planens Realisation. Han motiverede sit Forslag med følgende Indledning:

„At flytte Værkstederne og Magasinerne paa Gammelholm ud paa Nyholm, saa at der kun blev eet Værft, hvor alting fandtes samlet og koncentreret, istedetfor at det nu er paa tvende, hvis Længde af Bulværker udgør over en dansk Mil, er allerede betænkt for c. 30 Aar siden; men der var dengang saavel som senere uovervindelige Hindringer for Iværksættelsen af denne for Marinen saa højt gavnlige Plan, baade hvad der angaar Økonomien saavel som Tjenesten. —

Nyholm maatte saagodt som omskabes fra ny, hvilket har medtaget betydelige Summer af de Ressourcer, Marinen havde at disponere over; og naar man ser de store Resultater, der ligger klart for enhver Øjne, saa bliver det for den uindviede en Gaade, hvorledes alt dette er tilvejebragt og vidner om den store Økonomi, Orden og Indsigt, som Bestyrelsen i alle dens Grene er gaaet frem med, der til alle Tider maa omtales med Hæder af Enhver, der upartisk vil skrive om Marinens Historie; men havde det endog været Tilfældet, at der intet havde været ivejen fra den finansielle Side, saa havde det dog været en Umulighed formedelst Mangel paa Plads, da Øerne Frederiksholm og Arsenaløen først maatte bringes til den Størrelse, de nu have, hvorved der er fremkommet et Fladeindhold, der er ligesaa stort om ikke større end noget andet Værfts i England eller Frankrig. —

Tiden til denne ommeldte Plans Udførelse er først kommen nu, da Flaaden, lig en anden Phønix, er opstaaet af sin Aske, om ej saa mægtig, saa langt bedre og skønnere. Tillige er Tiden nær forhaanden, at der ej skal skabes som hidtil, men at alt kun skal vedligeholdes. Ved at deltage i flere Samtaler med flere Mænd, der føle varmt for Marinen, er jeg bleven bekendt med endel Anskuelser angaaende dette mit underdanigste Forslag, hvilket har foranlediget mig til at nedskrive endel Bemærkninger, og ved nøjere at efterlæse og tænke over disse, har jeg følt en Trang til vidtløftigere at udarbejde dem. — Efter den mig givne Tilladelse vover jeg

underdanigst at indsende til det høje Kollegium Resultatet af mine Overvejelser. —

Gavnigheden for Tjenesten at have alle Magasiner og Værksteder samlede paa eet Værft er for indlysende til, at det behøver videre at omtales; men det vorder mig naadigst tilladt at berøre Besparelsen, der vil finde Sted i Udgifterne, hvilket lavt anslaaet, vilde beløbe sig for Søetaten til c. 16,000 Rbd. aarlig.

En Indvending mod, at alting forenes paa Nyholm, har jeg hørt, og det er denne: „at Nyholm er mere udsat for Virkningerne af et Bombardement fra Søsiden“. Dette kan ikke nægtes; men det største og vigtigste Oplag har altid været paa Nyholm, saasom: Tømmeroplag, Arsenalet, Takkelagen og selve Flaaden. Dog, hvad den sidste angaar, da vil den ligesaa godt kunne hales op ad Strømmen, om Gammelholm tilhørte Private; desuden kan man vel med Rimelighed antage, at i Tilfælde af Krig vilde Flaaden være ekviperet, og da vilde der saa godt som intet befindes paa Nyholm. —

Tidligere Erfaringer have bevist, at et Bombardement fra Søsiden ikke er farligt; isærdeleshed vilde det nu være Tilfældet, da Artilleriet har opnaaet en saa høj Grad af Fuldkommenhed ved Bombekanoner, hvorved Kanonbaadene ere blevne til et formidabelt Defensionsmiddel for København, — ikke at tale om, at naar der engang bliver et Batteri ved Prøvestenen, da kan man næsten med Vished paastaa, at et Søbombardement vilde være frugtesløst. Kanonbaadene kunne da med Tryghed ligge paa den søndre Del af Middelgrunden og fordrive ethvert Forsøg paa at bombardere fra Hollænderdybet.

Naar Trekroners Batteri bliver monteret med Bombekanoner, da vil dette i Forening med Kanonbaadene aldeles sikre for et Bombardement nord fra. Mellem dette sidste Batteri og Prøvestens-Batteri — naar det engang bliver færdigt — vil det ikke kunne tænke sig, at Skibe kunne opholde sig, i Særdeleshed hvis Kanonbaadene posteredes langs Kanten af Landgrunden, midt mellem begge Batterierne. —

Endelig maa jeg underdanigst gøre opmærksom paa, at jeg har gjort mig bekendt med tidligere Forslag denne Sag vedkommende, og at jeg, efter at have raadført mig med endel af Marinens og Holmens Officerer samt Holmens Haandværksmestre, har erholdt en Mængde grundede Oplysninger, hvilke jeg har endmere benyttet til dette mit underdanigste Forslag. — Hvorvidt jeg har været heldig, maa jeg overlade kyndigere Mænd at bedømme.“

Angaaende Planen for Værksteders og Institutioners Anbringelse skal her kun anføres Forskellen fra Kommissionens af 1831.

Det væsentligste Moment i DE CONINCKS Forslag er at faa den nordre Arsenalbygning to Etager og den hele dertil stødende nordre Fløjbygning anvendt til Fade- og Vandkassomagasin, samt Sejlmagasin, Sejlmagerværksted og Sejlørrings-Loft, idet han gaar ud fra, at naar hele Arsenalet var tilstrækkeligt til en Flaade paa 20 Linieskibe og 16 Fregatter, maa Halvdelen af det være tilstrækkelig til en Flaade paa 6 Linieskibe og 8 Fregatter. Paa dette Spørgsmaal blev han imidlertid stærkt angrebet og ikke uden Grund.

Mastarbejdshusene anbringer han paa samme Sted som allerede foreslaaet i 1817, nemlig i de sydlige Rundholtsskure paa Frederiksholm.

Arsenaløen, hvis Opfyldning er stærkt fremskredet, udnytter han lidt mere og lægger, foruden et Rappertskur, Bødkerværkstedet med Tilbehør der.

Snedkerværkstedet lægges paa Nyholms Sydostside.

Angaaende Forsyning med fersk Vand mener han, at det bliver alt for dyrt at føre Vandledninger fra Christianshavn helt ud til Nordenden af Nyholm. Saafremt den artesiske Brøndboring ikke lykkes, vil han anlægge et Par murede Cisterner, saaledes at de dels let kan fyldes fra Vandbaad, dels skal optage Regnvandet fra Tagene paa Takkelagehusene.

Hvad Boligspørgsmaalet angaar, kommer han med en hel ny Løsning, idet han foreslaar, at i det daværende Søkadetakademi paa Hjørnet af Bredgade og Toldbodvej skal saavel Kollegiet med Kontorer som Overekvipagemesteren med sit Kommandokontor samt hans Bolig installeres; han skriver om Stedet:

„Fra Altanen, der er opført paa Taget, kan have en temmelig fri Udsigt over Rheden, naar Toppen af nogle Træer, der staar paa S. O. Hukken af Kastelsvolden, blive kappede. Der kunde i saa Fald telegraferes eller signaleres med Trekroners Batteri og med Skibene, hvorved Rapporter kunde med Hurtighed indgives og Ordre udstedes. Blev det ligeledes Tilfældet, at nogle Træer blev kappede paa N. O. Hukken af Kastelsvolden, vilde der være en aldeles fri Udsigt over Farvandet nordefter“.

Søkadet-Akademiet vil han enten anbringe i et privat Hus i Byen, som han mener egnet dertil, eller mulig i den nuværende Kollegie Bygning, hvorved denne blev anvendt efter sin oprindelige Bestemmelse af 4. Marts 1746, nemlig til Søkadet-Akademie.

Der er særlig to Punkter at lægge Mærke til ved DE CONINCKS Forslag.

Det ene Punkt angaar Omkostningerne ved de to Værfters Bolværker. Han kommer til det Resultat, at der paa

Nyholm er ialt 8548 Alen
paa Gammelholm - — 4501 —

Tilsammen: 13049 Alen

5 à 600,000 Rbd., ligesom ogsaa at den aarlige Besparelse derved ikke kunde regnes højere end til henimod 9000 Rbd.; da disse er Renten af 225,000 Rbd., maatte der for Gammelholm i det mindste erholdes 300,000 Rbd., for at *Flytningen ikke skulde medføre forøgede Udgifter*, en Sum, der under daværende Konjunkturer ikke kunde forventes. Desuden vilde Flytningen medføre følgende Tab for Marinen:

Hovedmagasinet og Takkelvæsenet vilde indskrænkes til et betydeligt mindre Rum og miste Lokaler, som vel ikke var absolut nødvendige, men som dog vilde savnes ved mange Lejligheder.

Artilleriet vilde ved at følge Kapt. DE CONINCKS Forslag faa et mindre hensigtsmæssigt og mindre bekvemt Lokale.

Holmen vilde miste det store Lokale over Vejerboden, hvilket foruden den Afbenyttelse, Sejlmageren gjorde deraf, ved mange Lejligheder var Holmen til Gavn.

Holmen vilde miste to gode Beddinger, som vel ikke var absolut nødvendige, men som vilde kunne komme til god Nytte, naar det blev mere almindeligt at hale de mindre Skibe paa Land i Stedet for at kølhale dem.

Overekvipagemesteren udtalte i sin Kommissionens ledsagende Betænkning: „Kommissionens Beretning indeholder alle de Oplysninger, som ved Sagens nøjeste Overvejelse og ved meget møjsommeligt Arbejde kunde fremskaffes, og da jeg finder Beretningen i det hele affattet med den Sagkundskab, der kunde ventes af hine med Lokaliteterne og Forholdene vel bekendte Mænd, samt da Beretningen derhos giver et Resumé, hvorved videre Udvikling eller en Fremstilling ved mig formentlig vilde være overflødig Gentagelse, skal jeg ikkun tillade mig at berøre nogle faa Poster, om hvilke min Mening er afvigende fra Kommissionens“ — og som bestod i, at han i Anbringelsen af Bygningerne i de fleste Tilfælde foretrak Planen af 1831.

Den 23. August 1838 blev saavel Kommissionens som Kapt. DE CONINCKS Forslag forelagt Kongen sammen med Kollegiets Forestilling, i hvilken det udtalte om DE CONINCKS Forslag:

„Om end Collegiet havde eller kunde faa en saadan Summa til Raadighed, turde det dog findes betænkeligt at give allerunderd. Forslag om at anvende samme til det Øjemed, saalænge Flaaden ikke er fuldtallig og ikke komplet forsynet med Kanoner og Haandgevær, saalænge Marinen ingen Dampskibe ejer, og Holmen ikke har tilstrækkeligt Forraad af Egetømmer m. m. til Flaadens Komplettering og Vedligeholdelse.

. . . men som Forarbejde betragtet, er Forslaget dog langtfra at være uden Værdi, og Kaptajn DE CONINCKS har ialtfald den Fortjeneste, at han om

denne for Søetaten vigtige Sag har fremkaldt en fuldstændig Undersøgelse, som vi forhen savnede, men som vil være til væsentlig Nytte for dem, der i sin Tid opleve Fraflytningen."

Kollegiet anbefalede DE CONINCK til en Gratifikation, og Kommissionen til Anerkendelse af dens dygtige Arbejde, hvilke begge Dele blev tilstaaet, idet DE CONINCK fik udbetalt 300 Rbd. Sedler, foruden at han i Aaret 1836 havde faaet udbetalt 100 Rbd. Men i selve Sagen faldt der ingen Resolution. Kong FREDERIK VI døde Aaret efter, og den paafølgende Tid optoges mest af Indskrænkninger i de militære Udgifter, hvorfor der ikke var Stemmning for at eksperimentere med et saa økonomisk tvivlsomt Foretagende som Gammelholms Overflytning til Nyholm, medens Interesserne mere gik i Retning af at faa en ny Dok.

Kommissionen af 12. Juli 1845.

Hidtil havde Spørgsmaalet om Gammelholms Overflytning til Nyholm kun været set fra Marinens Synspunkt, senest som en for denne heldig økonomisk Foranstaltning, men nu kom der et andet Moment ind i Sagen.

Paa Grund af Forretningslivets Fremgang og Befolkningens derved voksende Velstand blev der Trang til bedre Beboelseslejligheder samt til flere Forretnings- og Institutions-Bygninger; men denne Trang var meget vanskelig at afhjælpe, da Pladsen indenfor Voldene var optaget, og Demarkationsservituten udenfor Voldene, hvilken paa det Tidspunkt gik til Falkoneralleen og Jagtvejen, lagde Hindringer i Vejen for en formaalstjenlig Bebyggelse.

Man maatte da søge at faa noget af den optagne Plads indenfor Voldene disponibel, og her frembød sig et godt Objekt i *Gammelholm* (og botanisk Have) paa Grund af dens Beliggenhed mellem Byens Centrum, Kongens Nytorv og Havnen, vel egnet saavel til gode Beboelseslejligheder som til Forretningslokaler samt Kaj-Anlæg for den paany opvoksende Skibsfart.

Foranlediget ved en Artikel i T. f. S. 1840 af Kommandørkaptajn M. LÜTKEN om Besparelser i Marinen, gav Kommissionen af 1836 i samme Aargang af Tidsskriftet en ret udtømmende Redegørelse af sit Forslag, og det bevægede Professor i Arkitektur G. F. HETSCH, vistnok paavirket af Søetatens Bygmester Professor MALLING, til i 1844 at udgive „en Plan til Gammelholms Afbenyttelse“ (Dansk Ugeskrift 2. Række S. 117 med Tillæg af 1845) med tilhørende Forklaring, hvoraf ovenstaaende er uddraget.

Denne Plan vandt saamegen Tilslutning, at Etatsraad TRESCHOW, Kommandørkaptajn DAHLERUP m. fl. indgav et Andragende til Kongen, hvori

de fremstillede det nærværende Tidspunkt som fordelagtigt for den omhandlede Plans Udførelse, og under 29. December 1844 reskriberede Kongen Kollegiet:

(Pkt. 5) „I Forbindelse med den for Vor Marine saa vigtige Sag (en ny Doks Anlæg) har Finansdeputationen omtalt det forhen under Overvejelse tagne Forslag til Marineetablissementets Flytning fra Gammelholm til Nyholm, hvorom en Kommission under 26. Juli 1837 har afgivet Betænkning, og i det vedlagte til Os indkomne Andragende fra Etatsraad TRESCHOW, Kommandørkaptajn DAHLERUP m. fl. i Anledning af et Projekt fra Prof. HETSCH om Gammelholms Anvendelse til Byggeplads m. m. er nærværende Tidspunkt fremstillet som fordelagtigt for den omhandlede Plans Udførelse. Vi ville derfor allernaadigst, at Vort Admiralitets- og Kommissariats Kollegium afgiver allerunderdanigst Formening:

om det er ønskeligt for Marinen, at en saadan Flytning af Værftet og Marineetablissementet fra Gammelholm til Nyholm finder Sted;

om Kommissionsforslaget af 26. Juli 1837 i saa Fald kunde følges, eller hvilke væsentlige Forandringer deri maatte tillades;

om Bekostningen ved denne Flytning;

om den Sum, til hvilken Bygningerne og Grunden paa Gammelholm kunde ventes udbragt,

og vil hermed alle de Hensyn være at overveje, som Flåadens Tarv og Værftets hensigtsmæssigste Indretning maatte udkræve.“

Kollegiets Svar blev givet i Forestilling af 24. April 1845 og indledes med: „Det har allerede i en lang Række af Aar fra flere Sider været erkendt, at det vilde være gavnligt for Marinen, om alle de til dens Skibsværft hørende Magasiner, Værksteder og Anlæg kunde samles paa Nyholm, og altsaa Gammelholm aldeles forlades.

Efter Reduktionen i Aaret 1815 gav højsalig Kong FREDERIK VI Kollegiet oftere Lejlighed til at ytre sig herom, og det var, efter hvad man kan se af det passerede, især Mangel paa de fornødne Pengemidler, der var til Hinder for Iværksættelsen.

De supponerede Fordele ved Forandringen vare:

at Bestyrelses- og Opsyns Personalet, følgelig tillige Lønnings-Udgifterne, vilde blive mindre;

at Materialerne var mere samlede og i Nærheden af de Steder, hvor de tages i Brug;

at Risikoen og Bekostningen ved Materialtransporten mellem Holmene bortfaldt, og endelig

at man under gunstigere Konjunkturer for Handel og Skibsfart kunde af Gammelholm med derpaa værende Bygninger have en betydelig Indtægtskilde for Marinen."

Derefter besvarede Kollegiet i en lang Udvikling de stillede Spørgsmaal, som i Hovedtrækkene gik ud paa:

Kollegiet maa erklære sig derhen, at det er ønskeligt for Marinen at faa dens hele Etablissement samlet paa Nyholm, naar Iværksættelsen sker saaledes, at derved ej alene ikke opstaar noget pekuniært Tab for Marinen, men at den mulige Fordel, som derved maatte være at opnaa, kommer Marinen tilgode. Det forudsættes herved som en afgjort Nødvendighed, at de betænkte nye Bygninger opføres af Grundmur og i det hele af en saadan Soliditet, som af Kommissionen foreslaaet, da ellers Besparelsen ved Overflytningen vilde formindskes altfor betydelig; dels fordi de mindre solide Bygninger paa Nyholm, hvor de ere saa meget udsatte for Vinden og Vejrligets Paavirkning, vilde blive kostbare at vedligeholde; dels fordi Nyholm ved sin afsondrede Beliggenhed ikke kan faa hurtig Hjælp fra Brandvæsenet i Tilfælde af Ildsvaade.

Kommissionens Forslag var saa grundigt udarbejdet, at det i det væsentligste kunde følges med en naturlig Revision, og desuden var der kommet Fordringer til, som Kommissionen ikke kendte paa den Tid, den afgav sin Betænkning, f. Eks. Oprettelsen af et Maskinværksted, saa at Holmen selv vilde blive istand til i det mindste at udføre de Reparationsarbejder, der forefaldt ved Dampskibenes Reparationer.

Opnaaelsen af Forbedringer, som den ovenfor antydede, og alt hvad iøvrigt ved en Revision af Planen maatte være til Gavn for Værftet og Flaaden, burde efter Kollegiets Mening være et Hovedformaal ved Gammelholms Salg, da Etaten ikke kunde være tjent med at forlade en saa fortrinlig beliggende Plads og underkastes den deraf flydende Sinkelse i nyttige Arbejders Fremskriden uden sikker Udsigt til i andre Henseender at forbedre sin Stilling.

Med Hensyn til Bekostningen mente Kollegiet, i Tillid til Kommissionsmedlemmernes Dygtighed og Indsigt, at dens Beregning af Omkostningerne til de fornødne Indretninger og Bygninger paa Nyholm i Stedet for de tilsvarende paa Gammelholm til c. 514,000 Rbd. kunde lægges til Grundlag; men idet dertil maatte føjes c. 200,000 Rbd. til Bygning af to Beddinger, Oprettelse af et Maskinværksted, samt til Flytning, vilde det antage, at den hele Forandring kunde iværksættes for c. 714,000 Rbd.

Med meget Forbehold anslog Kollegiet at kunne udbringe en Sum af

c. 900,000 Rbd. for Salget af Gammelholm med paastaaende Bygninger, og kunde en saadan Sum opnaas, mente Kollegiet, at det maatte tilraade Salget af Gammelholm, da man saa vilde faa Midler til ej alene at indrette sig hensigtsmæssig paa Nyholm, men ogsaa fik noget tilovers til Materiel og Vaaben-Forraadets Komplettering, hvilket højlig behøvedes.

Med Hensyn til Flaadens Tarv maatte Kollegiet henlede Opmærksomheden paa, at naar saaledes hele Flaadens Etablissement med Værksteder og Magasiner blev samlet paa Nyholm, vilde den erkendte Trang til et Udenværk til Beskyttelse mod Bombardement af denne mest udsatte og befæstede Pynt af Kjøbenhavn blive endnu større.

Paa denne Forestilling resolverede Kongen under 8. Maj 1845:

„Det finder Vor allernaadigste Bifald, at Flytningen af Søetatens Værft og Etablissement fra Gammelholm til Nyholm saavidt mulig forberedes og udføres; dog at først og fremmest den af Commissionen i Aaret 1837 ud-kastede Plan undergaar en nærmere Revision, for at Flytningen i alle Maader kan komme Marinen tilgode. En definitiv Plan bliver derpaa at forelægge Os til Approbation.

Vi forbeholde Os derefter at lade Embedsmænd af Vort Admiralitets- og Kommissariatskollegium samt af Finantserne, saavel som nogle Mænd paa Kjøbenhavn Kommunes Vegne sammentræde for at regulere Planen til Gammelholms Afhændelse.“

I Henhold hertil nedsatte Kollegiet under 12. Juli s. A. en Kommission bestaaende af:

„Kontreadmiral, Fabrikmester SCHIFTER,
 Kommandør M. LÜTKEN,
 Kommandørkaptajn H. B. DAHLERUP,
 — Ekvipagemester S. L. TUXEN,
 — GANDIL,
 Kaptajn, Tøjmester MICHELSEN,
 — Takkelmester BRAËM,
 Premierløjtnant N. E. TUXEN,
 — O. SUENSON og
 Professor, Bygmester MALLING

til at behandle Spørgsmaalet og i sin Tid at tilstille Kollegiet Resultatet af dens Forhandlinger ledsaget af Overslag og Tegninger til de nødvendige nye Bygninger og Anlæg m. v. i hvilken Henseende bemærkes, at Husbygningerne blive at beregne til Opførelse af Grundmur.

I Kommissionens Overvejelser om, hvad der behøves anlagt paa Nyholm i Stedet for det, der forlades paa Gammelholm, ønskes optaget et under Behandling værende Spørgsmaal om Anlæg af et Maskin-Værksted, hvilket Spørgsmaals foreløbige Behandling i Forbindelse med flere Genstande er overdraget en under 25. November 1843 udnævnt Kommission under Kontre-admiral SCHIFTERS Forsæde. Tillige bedes bemærket, at Overekvipagemesteren har anset Anlæg af 2 nye Beddinger nødvendig til Erstatning for de to, som mistes ved Gammelholms Fraflytning, men ikke var berørt i den tidligere Plan.

Den Assistance, der behøves til Affattelse af Overslag og Tegninger er Kommissionen bemyndiget til at begære af Reparations-Entreprenøren for Holmens Bygninger, Kaptajn og Murmester SIBBERN, saavelsom af Konduktør KOLBYE og øvrige Mestre ved Holmen, i hvilken Henseende Overekvipagemesteren er herfra tilskrevet det fornødne."

Kommissionen naaede ikke at fuldende sit Arbejde, inden Krigen udbrød i 1848.

SEJLDUGS-FABRIKATIONEN

Medens, som tidligere anført, det meste af det til Skibene hørende Materiel tilvejebragtes paa Holmen, var det paa et enkelt Omraade ikke Tilfældet, og det endda paa et for Sejlskibenes Vedkommende meget vigtigt Felt, nemlig Fremdrivningsmidlet: *Sejlduget*. Fremstillingen af det til den danske Marine anvendte Sejldug er foregaaet under forskellige Former, men endte dog paa Holmen, saaledes som der her kort skal gøres Rede for.

Privat Industri.

I ældre Tider tilvirkedes den bedste Sejldug i Holland, og derfra har Marinen sikkert faaet det meste af sin Sejldug, indtil man fik oprettet leveringsdygtige Sejldugs-Fabrikker her i Landet. Endnu i CHRISTIAN V's Tid har Marinen faaet en Del af sin Sejldug fra Holland; men i Slutningen af det 17. Aarhundrede oprettedes en Sejldugs-Fabrik i Køge, og fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede var denne Fabrik Hovedleverandør til Marinen; den indehavdes da af Postmester RASMUSSEN, som var Søn af Fabrikens Grundlægger.

Monopoliseret privat Industri.

Da denne Fabrik imidlertid ikke kunde levere alt det Sejldug, som Flaaden behøvede, endstige forsyne andre Aftagere i Landet, modtog Greve DANNE-SKJOLD SAMSØE et Tilbud fra Sejldugs-Fabrikeren JOHAN PLUMP i Hamborg om at oprette en Sejldugs-Fabrik her i Landet paa Betingelse af, at der i et Tidsrum af 20 Aar ikke maatte oprettes eller indføres en lignende Fabrik, og at han maatte faa Monopol paa al Sejldugs-Fabrikation her i Landet, saasnt han var leveringsdygtig. Desuden en hel Del Detailbestemmelser, deriblandt at Fabriken *alene skulde staa under Søetatens Generalkommissariat*, som skulde tilse, at JOHAN PLUMP opfyldte sine Kontrakts-Bestemmelser.

I Slutningen af sin Indstilling om Sagen til Kongen udtaler Greven:

„— — — Saa have vi os derom Eders kgl. Majestæts allernaadigste skriftlige Resolution allerunderdanigst skulle udbede Desligeste som vi (saavidt til dette Collegii Departement henhører) ikke finde noget at erindre ved forestaaende JOHAN PLUMPES begjerte Konditioner til en Sejldugs-Fabriks Indretning i Eders Majestæts Land; men langt mere skulde holde det for en stor Herlighed, at fra saadan indenlandsk Fabrik kunde have al den til Eders

Majestæts Flaades Vedligeholdelse behøvende Sejldug og endvidere bringes i fuldkommen Stand til Fournissement af den i Eders Majestæts Lande og Riger forbrugende Sejldug, hvorved Pengene, som nu gaa ud til fremmede Fabriker kunne blive i Landet og mange fattige Folk have Lejlighed til at arbejde sig deres nødtørftige Føde og Underholdning, saa indstilles o. s. v. — —“

Indstillingen fik kgl. Approbation d. 14. Januar 1733.

JOHAN PLUMP erhvervede sig den Grund beliggende udenfor Staden mellem Nørre- og Vesterport, som Kong CHRISTIAN V ved Gavebrev af 19. Maj 1699 havde skænket til Regiments-Kvartermester WODROFF, med Ret til at oprette Møller og betjene sig af den saakaldte St. Jørgens Søs Vand og opføre sin Fabrik derpaa.

Fabriken kunde imidlertid ikke bringes til en saadan Ydedygtighed, at den kunde levere Sejldug til andre end Flaaden, og Ejeren manglede Penge og kunde ikke forskaaffe sig en Stampemølle, hvorfor Sejlduget ikke var af saa god Kvalitet som ønskeligt, og da der samtidig var Udførselsforbud for Sejldug fra Holland, maatte Kollegiet gøre noget for at faa Forholdene forbedrede. Efter længere Tids Forhandlinger lykkedes det at faa Sejldugsfabriken overdraget fra Ejeren, JOHAN PLUMP, Søn af den førnævnte JOHAN PLUMP, som var afgaaet ved Døden i 1745, til et Interessentskab, bestaaende af Agenterne JOHAN FRIDERICH WEVER, JOOST VON HEMMER og ANDREAS BIØRN, paa nærlig samme Betingelser som JOHAN PLUMPS og desuden, at de fik fornyet Gavebrev paa den Wodroffske Gaard med Ret til at opføre en Vandmølle, som skulde indrettes saavel til Kornmaling som Stampning og andet Brug og dertil faa Vandløb fra St. Jørgens Sø.

Interessenterne skulde levere Sejlduget til samme Pris som forhen, 14 Rdl. pr. Rulle hvid Sejldug, 52 Alen lang og 28 à 29 Tom. bred, og graa Sejldug til Presenninger m. m. for 8 Rdl. 64 Skill. pr. Rulle, 52 Alen lang og 29 à 30 Tom. bred.

Ved kgl. Resol. af 15. Februar 1748 blev der givet Approbation paa ovennævnte, og Gavebrevet paa WODROFFS Gaard til Interessenterne blev fornyet. Denne Fabriks Virksomhed vil fremgaa af nedenstaaende Udvikling.

Statsdrift.

Den 16. Maj 1799 indgav Kollegiet følgende Forestilling til Kongen:

„Sejldugs-Fabrikkernes Utilstrækkelighed og Ufuldkommenhed i de danske Stater have periodisk været mere og mindre følelig for Sæetaten.

Paa nærværende Tid er der 3 slige Fabrikker, nemlig: een her ved Staden,

een i Flensborg og een ved Drammen; men ikkun den her ved Staden har vist, at den kunde forarbejde Sejlduger tjenlige til Brug for Flaaden, og saalænge at den for nogle Aar siden nedlagte Wodroffske Fabrik endnu eksisterede, blev Søetaten fra disse to Fabrikker nogenlunde forsynet med de fornødne Kvantiteter; men denne Wodroffske Fabrik ophørte at virke i Aaret 1785 og dermed Leverancen — dermed Fliden og Flittigheden hos den endnu eksisterende Brænøiske Fabrik.

Imidlertid havde man Akkord med denne sidste om Sejldug til Flaaden, og længe haabede man, at dog egen Fordel skulde drive Fabrikken til at opfylde sine Forbindtigheder — længe holdt man sig fra at forskrive fra Holland de Sejlduger, som Flaaden saa højlig trængte til. — Man søgte derimod igennem Kommerce-Kollegium flere til at anlægge Sejldugfabrikker i de danske Stater — man tilbød dem Hamp paa Kredit af Holmens Magasiner — Afsetning til Holmen af deres Sejlduger; i Aar har dette været forgæves. Flaaden begyndte at mangle de nødvendige Sejlduge og skulde den fries for ganske at mangle, saa maatte i sidst afvigte Aar forskrives fra Holland 1500 Ruller Dug og iaar 2850 Ruller; blot ved disse to Aars Anskaffelse af fremmed Sejlduge har Danmarks Arbejderklasse tabt 68,420 Rdl., og endnu svæver man i Uvished om at erholde de i sidstnævnte Aar forskrevne 2850 Ruller formedelst Urolighederne i Holland.

Kollegiet har derfor i sin Nød paalagt Over-Ekvipagemesteren at fremkomme med et Forslag til Anlæg af en Fabrik for kgl. Regning; men da han ikke paa Holmen dertil kan finde en Plads, har vi fra anden Haand faaet en Plan angaaende en aarlig Produktion til Flaaden af 1000 Ruller Sejlduge. Forslaget gaar ud paa at anlægge Fabrikken paa Nyboders Materialgaard, der ligger ved Nyboders Huse, og derved at bidrage til huslig Virksomhed hos Nyboders Fruentimmere har været den anden Hoved Genstand for dette Forslag, og Forfatteren formener, at Nyboders Inspektør allerbedst egnede sig til samtidig at bestyre Fabrikken.

Planen viser, at en Kapital paa 30,599 Rdl. er nødvendig, heri er indbefattet 14,500 Rdl. til de manglende Bygningers Opførelse og Indretninger; Søetatens Bygmester har gennemgaaet Overslagene og godkendt dem.

Kollegium, som af Nødvendighed maa have en Fabrik anlagt for kgl. Regning til Søetatens Fornødenheder for at sikre Flaaden for Mangel af denne Artikel, har derfor afsendt Hof-Fontainemester FRIIS til Holland, dels for at engagere duelige Sejldugsvævere, og dels for at erhverve Kundskaber om de i Holland anvendte Apparater m. m. til Sejldugsvævning, og vi indstille i alledybteste Underdanighed:

- a) Om Tilladelse til at anlægge en Sejldugsfabrik for Søetaten paa Nyboders Materialgaard.
- b) At de fornødne Bygninger til Væveri og Garnmagasin, og Indretninger i de nærværende Bygninger til Hægleri, Garn-Kaagning etc. maa foranstaltes efter Søetatens Bygmestres Overslag, samt at en Stampemølle maa bygges.
- c) At Hof-Fontainemester PETER FRIIS maa ansættes til Inspektør her og tillige for Nyboder.
- d) At Nyboders nuværende Inspektør GEMSØE afskediges og afleverer Embede og Bolig ultimo Juli d. A. til FRIIS.
- e) Ved saaledes at lægge Beslag paa Nyboders Materialgaard tabe Entreprenørerne for Nyboders Reparation den Plads, som de tidligere har haft Raadighed over, men et bekvemt Sted kan anvises dem i Kokkegade paa to faldefærdige Bygningers Plads.
- f) At Entreprenørerne af Nyboders Reparation tilstaa 500 Rdl. for paa den ledige Plads i Kokkegaden at indrette og vedligeholde den behøvende Materialgaard med de fornødne Bygninger istedetfor den Plads og de Værksteder, som de miste ved den nærværende Materialgaards Anvendelse til Sejldugsfabrik.

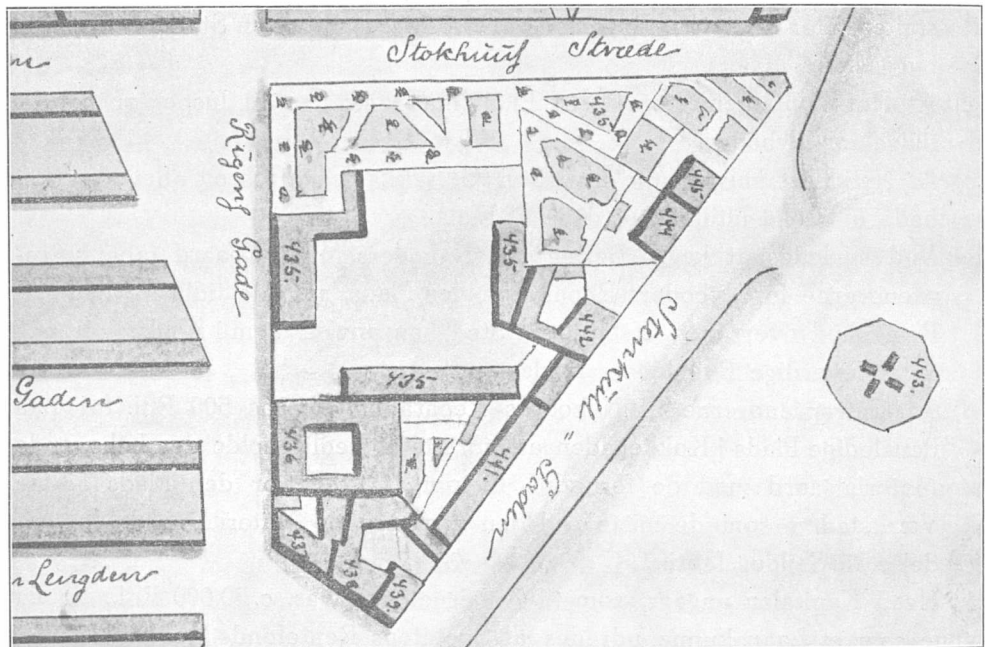
Hvad Kapitalen angaar, som til Anlægget behøves, c. 30,000 Rdl., da vil denne som et Laan kunne udredes af Søetatens Rentefonds Renter, og ved en separat Rigtighedsholdelse over Udgifter og Produktion bliver paa Kapitalen at afbetale, hvad Fabrikken aarlig fortjener foruden Renter“.

Herpaa blev der givet kgl. Approbation d. 17. Maj s. A., og Fabriken blev anlagt paa den gamle Materialgaards Plads, mellem Stokhusstræde, Rigensgade, Stenkulsgade (nu Østervoldgade) og Grønlandstorvet. Hele Komplekset omfattede den gamle Materialgaard, som allerede findes i det 17. Aarhundredes Matrikul, og som var fælles for Hær og Flaade indtil Slutningen af det 17. Aarhundrede, da Fæstningens Materialgaard blev bygget ved Frederiksholms Kanal ligeoverfor det gamle Bryghus. —

Ved Flaadens Formindskelse efter Krigen havde Fabriken ikke saa meget Arbejde, som den oprindelig var anlagt til, hvorfor Kollegiet foreslog at udvide dens Virksomhed til at væve Lærred til det faste Mandskabs Linned, Køjetøj og Hospitals Inventarium, samt Lærred, Hør, Hamp og Garn til Fængslerne, Arbejdshuse, Fattigvæsenet, og andre Stiftelser under Københavns Forsørgelsesvæsen, hvilket fik kgl. Approb. d. 24. November 1822.

Oprindelig fik Fabriken sine Sejlduge betalt med gangbare Priser paa Hamp; derved fremkom et Overskud for Fabriken, af hvilket først Bekost-

ningen ved Anlægget blev refunderet, og senere en Sum blev oplagt. Men fra Aaret 1824 foranstaltede Kollegiet, at Priserne beregnedes saaledes, at Fabriken, der hidtil var anset som et Værksted for Søetaten, kunde balancere. —



Nyboders Materialgaard. Senere Sejldugsfabrik.

Udsnit af GEDES Kort fra 1757. — Kgl. Bibliotek.

Ved Fabriken forfærdigedes Sejlduget i 9 forskellige Grader af Finhed; den sværeste eller groveste Slags førte Karakteren Nr. 1, og saaledes de mindre svære Sorter efter Talordenen indtil Nr. 9, som var den letteste eller fineste Dug. Efter Reglement af 28. Maj 1827 forfærdigedes Skibenes Sejl af de i omstaaende Tabel anførte Klasser Dug.

I Oktober 1831 døde Fabrikør Justitsraad FRIIS, hvorefter hans Søn, som et Aarstid iforvejen var rejst udenlands for at sætte sig ind i Fabrikationen, ansattes i Faderens Embede, og da Sønnen døde i April 1832, blev Fabriken foreløbig bestyret af Inspektionsofficeren ved Reberbanen, Kaptajn N. H. TUXEN, under Overtilsyn af Kommissariatssekretær N. WIBORG. Men kort Tid efter blev cand. polyt. E. R. GROVE ansat som Elev ved Fabriken og Volontør ved Flaadens hydrauliske og mekaniske Fag, og i Aaret 1834 blev der tilstaaet ham Understøttelse til 2 Aars Udenlandsrejse for at gøre sig bekendt med de Fremskridt, som i Udlandet var gjort med Sejl- og Lærreds-Fabrikationen,

	Linie- skib	Fregat	Korvet	Brig
Undersejl.....	1	2	3	4
Mærsejl.....	2	3	4	5
Krydssejl.....	3	4	5	—
Bramsejl.....	6	6	7	7
Boven Krydssejl.....	7	7	8	—
Boven Bramsejl.....	8	8	9	9
Bov. Boven Krydssejl.....	8	8	9	—
Bov. Bov. Bramsejl.....	—	9	9	9
Fokke- og Store Stagsejl.....	1	2	3	4
Mesans Stagsejl.....	1	2	3	4
Storm-Mesan.....	1	2	3	4
Bom-Mesan.....	5	5	6	5
Gaffel Abe.....	3	4	5	—
Fore-Stænge-Stagsejl.....	5	5	6	6
Store-Stænge-Stagsejl.....	6	6	7	7
Abe.....	6	6	7	—
Daglig-Klyver.....	6	6	7	7
Stor-Klyver.....	6	6	7	—
Kryds-Stænge-Stagsejl.....	7	7	8	—
Bram-Stagsejl.....	7	7	8	9
Jager.....	8	8	9	9
Boven-Bram-Stagsejl.....	9	9	9	9
Boven-Kryds-Stængestagsejl.....	9	9	9	—
Gaffel-Topsejl.....	8	8	9	9
Fokke- og Mærse-Læsejl.....	6	6	7	7
Bram-Læsejl.....	8	8	9	9
Boven-Bram-Læsejl.....	—	9	9	9
Sol- og Fartøjssejl.....	8	8	8	8

saavelsom ogsaa i det hydrauliske og mekaniske Fag; Udgiften afholdtes af Sejldugs-Fabrikens Midler. Fra April 1837 ansattes GROVE som Fabrikør ved Sejldugsfabriken under Admiralitetssekretær WIBORGS Overtilsyn.

Ved Udgangen af Aaret 1840 havde Fabriken opsparet en Kapitalformue paa 22,000 Rdl.

Grundet paa de Bestræbelser, der fra Finansernes Side blev udfoldet fra Slutningen af FREDERIK VI's Regering for at nedbringe Statens Udgifter, re-skriberede Kong CHRISTIAN VIII Admiralitetet under 17. Marts 1840, at det

skulde erklære sig, om ikke Fabrikationen af Sejldug straks kunde overdrages til Private eller at fremkomme med Forslag om, at dette Spørgsmaal blev drøftet af kyndige Mænd.

Under 9. April indgav Kollegiet derefter Forslag om, at der maatte blive nedsat en Kommission af kyndige Mænd til at undersøge Spørgsmaalet i alle dets Detailler, og 13. April 1840 nedsattes en saadan bestaaende af:

Konferensraad JONAS COLLIN, Deputeret i Finanserne og Rentekammeret,
Kommandør CHR. WULFF,
Etatsraad GOTTFRIED GARLIEB, Kommitteret i General-Toldkammer og
Commerce-Kollegiet,
Kaptajn FREDERIK AUGUST PALUDAN,
Tøjmaster, Kaptajnløjtnant, OVE W. MICHELSEN,
Gross. og Direktør WILLIAM FREDERIK DUNTZFELT og
Gross. ANDREAS HANSEN,

der fik følgende Kommissorium til Rettesnor:

„Da vi efter Vort Admiralitets- og Kommissariats-Collegiums Indstilling have besluttet, at en Kommission skal nedsættes for at overveje: om og hvorvidt Fabrikationen af Sejldug til Marinen kunde overdrages til private, er det Vor Villie, at I rette Eder Lejlighed efter at sammentræde i dette Øjemed, hvorved I ville have at gøre Eder nøje bekendt, ej alene med den ved Vor Søetat værende kgl. Sejldugsfabrik og de Fordringer, der gøres paa forsvarlige Sejlduge til Marinen, men ogsaa saavidt mulig med de private Fabrikkers Beskaffenhed og Arbejdsmaade samt Omfanget af deres Bedrift; derhos at give disse sidstnævnte Fabrikkers Ejere Anledning til at fremlægge deres Produkter til Sammenligning i Henseende til Bonitet og Pris; at anstille saadanne Sammenligningsprøver, som paa en afgørende Maade lægger for Dagen, hvorledes alle de omhandlede Fabrikkers Produkter forholder sig til hverandre i Styrke og øvrig Beskaffenhed, og endelig at afgive en efter alt dette motiveret Betænkning: om hvorvidt og hvorledes de private Fabrikker maatte kunne overtage Marinens Forsynelse med Sejlduge til rimelige Priser, med behørig Garanti for Varens Soliditet, eller:

om det under nuværende Omstændigheder maatte findes hensigtsmæssigere indtil videre at opretholde den kgl. Fabrik.

I have ogsaa at yttre Eder over det ved sidstnævnte Fabrik forfærdigede Lærred til det faste Mandskabs Munderingslinned, hvorvidt det i Henseende til Bonitet og Pris er at foretrække for anden indenlandske Lærreder.

Kommissionen bemyndiges til at tilkalde andre kyndige Mænd, af hvilke den tror at kunne erholde Oplysninger.

Resultatet af Kommissionens Forhandlinger forelægges Os i sin Tid gennem Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegium. Hermed ske Vor Villie o. s. v.

CHRISTIAN R."

Kommissionen afgav sin Betænkning i Foraaret 1841 med følgende Hovedresultater:

at den paa den kgl. Fabrik forfærdigede Sejldug i det hele var af meget bedre Bonitet og billigere i Pris end den paa de indenlandske private Fabrikker;

at den kgl. Fabriks Sejldug var fuld saa god i Styrke og ligesaa billig i Pris som den russiske Orlogsdug; men

at den stod tilbage for den engelske Dug i Bonitet og var forholdsmæssig dyrere end denne.

Fordelen ved de engelske Sejl, som var af Hør, formentes at skyldes, at disse var forfærdigede af maskinspunden Garn.

Spørgsmaalet maatte altsaa være, om man skulde beholde Fabriken eller anskaffe engelsk Sejldug; men da dette var af Hør, og man ikke vidste, om saadanne Sejl var ligesaa varige og stærke som Sejl af Hamp, og man desuden ved at købe Sejlduget i Udlandet ikke havde den Kontrol over Fabrikationen som ved egen Fabrik, og der var Udsigt til at faa Maskinspinderi igang her i Landet, indstillede Kommissionen:

„at den kgl. Sejldugsfabrik forbliver i Funktion i 3 à 4 Aar endnu, i hvilket Tidsrum der paa de kgl. Skibe anstilles sammenlignende Prøver mellem eget og bedste engelske Sejldug; og efter Udfaldet af disse Forsøg afgøres, om vore Sejl fremtidig skal fremstilles af Hamp eller Hør;

at efter de i samme Tidsrum erholdte Erfaringer om Fabrikatet fra Maskinspinderierne her i Landet maa det afgøres, om Sejlduget fremdeles skal fabrikeres her i Landet, og om den kgl. Fabrik i saa Fald bør vedblive, eller om Marinen skal forsynes med fremmede Duge.

Det Munderingslærred, der forfærdiges ved Fabriken, er af Kommissionen befunden at være godt og billigt."

Om Fabriken Bestyrelse udtalte Kommissionen sig paa en meget fordelagtig Maade.

Paa Kollegiets Indstilling af 29. April 1841 angaaende Kommissionens Betænkning resolverede Kongen under 17. Maj s. A.:

„1) Søetatens Sejldugsfabrik skal forblive i Virksomhed i 3 à 4 Aar.

2) Paa de af Vore Krigsskibe, som afgaa til de tropiske Farvande, skal der anstilles sammenlignende Forsøg mellem Sejl af Dug fra denne Fabrik og fra de bedste engelske Fabriker, hvor Sejldug forfærdiges af Hør.

- 3) Udfaldet af disse Forsøg bør afgøre, om Marinens Sejldug skulle vedblive at forfærdiges af Hamp eller Hør.
- 4) Efter de Erfaringer, som i Fremtiden erhverves om Fabrikatet fra de forventede Maskinspinderier her i Landet, bliver det at afgøre, hvorledes Sejldugsfabriken bør indrettes, for at dens Produkter, om mulig, kunne blive ligesaa gode og ligesaa billige som de engelske.
- 5) Kommissionens Forslag om de her forfærdigede Sejldugs Udvaskning bifaldes.
- 6) Saalænge Sejldugsfabriken vedvarer, skal den med Fabriken forbundne Lærredsfabrik forblive i Drift;
- 7) Fabriken's Obligationsfond 22,000 Rdl., der er afgivet til Finanserne som Depositum, vedbliver at være Marinen forbeholden, indtil endelig Bestemmelse er truffen om Sejldugsfabrikens forandrede Indretning eller dens Ophævelse.
- 8) Udtog af Kommissionens Betænkning bliver ved Trykken at bekendtgøre, hvorved iagttages, at de specielle Angivelser om den relative Værd af de indenlandske private Fabrikers Varers Forhold til Sejldugsfabrikens ikke offentliggøres.

Fornævnte Kommission, der fra nu af ophæves, bliver at tilkendegive Vor allerhøjeste Tilfredshed for den Nøjagtighed og Omhu, hvormed den har udført det den overdragne Hverv.

Endelig vilde Vi allernaadigst have Admiralitetscommissair WIBORG tilkendegivet Vor allerhøjeste Tilfredshed for den Iver og Nidkærhed, hvormed han hidtil har ledet Fabriken's Virksomhed."

Fabriken fortsatte sin Virksomhed samtidig med, at der ombord i de udrustede Skibe anstilledes sammenlignende Prøver med engelsk og dansk Sejldug. Disse Prøver blev imidlertid udført paa en saadan Maade, at noget bestemt Resultat ikke opnaaedes; i Almindelighed fandt man de engelske Sejl blødere og derfor lettere at behandle end de danske, men om Styrke og Varigheds Forholdene fik man ikke noget bestemt Resultat.

Derimod var man heldigere paa et andet Omraade; efter at det ved Rejser i Udlandet var bragt i Erfaring, at de udenlandske Fabrikker kunde præstere langt mere Arbejde med samme Folketal end den danske, indkaldtes i Aaret 1844 to dygtige Vævere fra Dundee; disse kasserede det meste af Fabriken's Værktøjer og Maskiner, i Stedet for hvilke der anskaffedes ny; men Resultatet blev ogsaa, at en Arbejder kunde frembringe 3 Gange saa meget som forhen uden forøget Anstrengelse, hvorved Arbejdslønnen kunde

nedsættes til omtrent $\frac{2}{3}$ af, hvad den tidligere havde været, saaledes at den var ringere end i de engelske og skotske Væverier.

At man i Marinen var tilfreds med Sejldugsfabrikens Virksomhed fremgaar af en Udtalelse af Overekvipagemesteren, som paa givne Foranledning ytrede sig saaledes:

„— — — at der dog ikke er Grund til at foreskrive saadan Dug fra England, da nu her kan faas maskinspundet Hørgarn, og det vistnok maa erkendes, at Vævningen og den øvrige Behandling af Sejlduge ved Fabrikken i Nyboder er ligesaa fuldkommen som ved de engelske eller hvilkesomhelst andre udenlandske Fabrikker.“

I Henhold til den kgl. Resol. af 17. Maj 1841 skulde Kollegiet efter 3 à 4 Aars Forløb fremkomme med fornyet Indstilling om Sejldugsfabrikens fremtidige Forhold, men for at kunne medtage de sidste Resultater af de sammenlignende Prøver med et engelsk og dansk Sejldug, samt Resultaterne af de engelske Væveres Omordning af Fabrikens Arbejdsmetoder, indsendte det først sin Indstilling d. 19. Marts 1846.

Efter at have gjort Rede for Fabrikens Udvikling siden 1841, hvoraf foranstaaende er taget, sluttede Kollegiet med at udtale:

„Vigtige Grunde taler for, at Marinen selv maa holde forskellige Værksteder, saasom Reberbane, Smedier m. fl., nemlig at det er af Vigtighed for Ds. Majestæts Tjeneste, at de kgl. Skibe forsynes med alt fornødent Redskab af den bedste Kvalitet, der er at erholde, og at man ikke har saa stor Betryggelse for at opnaa dette, naar de paagældende Ting ordineres fra andre, som naar de forfærdiges her under paalideligt Tilsyn og Kontrol, og alt dette gælder i fuld Maade om Sejldug, der netop er et Produkt, som efter paalidelig Beretning skal kunne forfærdiges af mindre godt Materiale og have samme Udseende, som om det var af bedste Slags, saa at det ej er muligt at opdage Forskellen før ved Brug, hvorved der saamange Omstændigheder kunne paaberaabes, at Manglen er vanskelig at bevise.“

I Betragtning heraf, og da der efter de foran oplyste Omstændigheder er al Anledning til at antage, at Sejldugsfabrikken vil kunne levere Sejlduge ligesaa gode og billige som de bedste engelske, maa Kollegiet vedblive den allerede i Forestilling af 29. April 1841 udtalte Formening, at det er i Marinens Interesse, at denne Fabrik bliver opretholdt.“

Under 25. Marts s. A. resolverede Kongen herpaa:

„1) Vi bifalde, at Søetatens Sejldugsfabrik fremdeles maa forblive i Drift paa den af Kollegiet antydede Maade, samt at den dermed i Forbindelse staaende Lærredsfabrikation ligeledes vedbliver indtil videre.“

- 2) Forinden 3 Aars Forløb skal Kollegiet gentage sin Indberetning om Fabrikkenes Drift og oplyse dens Gavnlighed for Etaten, hvorefter endelig Bestemmelse om dens Vedligeholdelse kan forventes.

I denne Mellemtid vilde de befalede sammenlignende Forsøg mellem dansk og engelsk Sejldug af Hamp eller Hør og om disse forskellige Sejldugs respektive Varighed, hvilke Forsøg kun ufuldstændigen ere foretagne, være at anstille og Resultatet derefter at indberette.

- 3) Den omhandlede Kapital af 22,000 Rbd. forbliver som Depositum hos Finanserne; men Admiralitetet kan korrespondere med Finansdeputationen om Anvendelsen af de oplagte og løbende Renter til Sejldugsfabrikkenes bedste."

Da de 3 Aar nærmede sig deres Udgang, indstillede Marineministeriet under 16. Oktober 1848:

„Da det som almindeligt Princip maa anses utilraadeligt at drive Fabrikker for Statens Regning, saa har man ogsaa forlængst været betænkt paa at ophæve Søetatens ved Nyboder beliggende Sejldugsfabrik. Denne Ophævelse er imidlertid bleven opsat i de senere Tider fra 3 til 3 Aar ved allerhøjeste Resolution, mest med Hensyn til den Husflid og Fortjeneste, som Spindingen fremkaldte blandt Familierne i Nyboder. Dette Hensyn falder imidlertid bort nu, da Sejldug fabrikeres af Hør, og denne til højeste Fuldkommenhed spindes paa det herværende Maskin-Hørspinderi.

Der synes saaledes nu intet ivejen for til 1. Januar 1849, da Fabrikkenes allernaadigst bestemte Bestaaelses Periode atter udløber, aldeles at ophæve den og i dens Sted at anlægge et Værksted for Vævningen af Søetatens Sejlduge, hvorved man da beholdt samme Sikkerhed som hidtil for disses Paa-lidelighed og ophævede den nu bestaaende Afsondring fra alle Etatens øvrige Værksteder. Da en saadan Foranstaltning vilde medføre en aarlig Besparelse, der efterhaanden vil stige, eftersom de Pensioner, der maa anses billigt at tilstaa det ved Sejldugsfabrikken ansatte Personel, bortfalder, saa maa jeg formene det hensigtsmæssigt, at denne Foranstaltning iværksættes.

Det Værksted, der skulde oprettes, vilde formentlig hensigtsmæssigt, dels for Kontrollens Skyld og dels for Nærheden ved Magasinerne osv., kunne indrettes paa Holmen, hvor passende Lokaler dertil vil kunne tilvejebringes. Tilsynet dermed kunde passende overdrages Inspektionsofficeren ved Reberbanen."

Derefter gøres der Rede for, hvad Omkostningerne ved Etableringen af

et Sejldugsvæveri vil koste, samt hvilke Embedsmænd og Arbejdere der ville blive at afskedige, hvorefter der indstilles:

„At Søetatens Sejldugsfabrik fra 1. Januar 1849 maa ophæves, og i dens Sted anlægges paa Gammelholm et Værksted til Vævning af Søetatens Sejldug under Tilsyn af Inspektionsofficeren ved Reberbanen, og at Udgifterne ved dette Anlæg, c. 4800 Rdl. ekstraordinært maa udredes af Finanserne.

At Pensionerne til det afgaaende Personale maa udredes af den aftagende Pensionsliste.

At den Sejldugs-Fabrikken tilhørende Kapitalformue af 22,000 Rdl. definitivt maa overdrages Finanserne mod at disse overtager Udredelsen dels af de Bekostninger, som mulige Forbedringer og Forandringer ved det ny Værksted i Tiden maatte foranledige, og dels af Pensioner til gamle faste Folk, som maatte komme til at afgaa derfra.“

Den 17. Oktober 1848 approberede Kongen Forslaget, og dermed indgik Sejldugs-Fabrikationen som et Led i *Holmens* øvrige Fabriksvirksomhed, der fra det Tidspunkt omfattede alt til et Sejlkrigsskib hørende Materiel: Skibsskrog, Ankre og Ankerkæder, Master og Rundholter, Tovværk, Blokke, Sejl og Flage, Fartøjmateriel og Rapperter, alt — undtagen Kanoner, Haandvaaben og Ammunition.



MATERIELLETS VEDLIGEHOELSE.

Medens det er utvivlsomt, at den danske Krigsskibbygningskunst fra sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede stod paa et højt Standpunkt, særlig grundet paa Fabrikmestrene HENRIK GERNER, HOHLENBERG og SCHIFTERS Dygtighed, er det ligesaa utvivlsomt, at man i Danmark ved Begyndelsen af det 19. Aarhundrede stod tilbage i Retning af Bestræbelser for at bidrage til Skibenes Bevaring, hvilken Mangel først sent blev afhjulpet.

Grunden hertil kan maaske for en Del søges i, at man fra Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, efter Englændernes første Angreb i 1801, har haft Tanken altfor meget henvendt paa saa hurtigt som muligt at forøge Flaademateriellet og, efter at Flaaden var væk i 1807, derpaa saa hurtigt som muligt at skabe en ny Flaade, at man ikke har skænket Materiellets Bevaring tilstrækkelig Opmærksomhed.

Men Besværlighederne ved at skaffe det nødvendige Tømmer, der blev større Aar for Aar, idet der til Nybygning af Nationernes Flaader medgik mere Træ end Skovenes aarlige Tilvækst, nødvendiggjorde Forholdsregler for at bevare det, man havde, og det er de hos os tagne Forholdsregler, der gik ud paa at forøge Skibsmateriellets Levealder mest mulig, der er Genstand for dette Kapitel, hvorover der kunde staa som Motto: *Nød lærer nøgen Kvinde at spinde.*

TØMMERET.

Tømmerleverancerne. Tilvejebringelsen af Tømmeret, *Tømmerleverancerne*, har altid været et ømt Punkt i Marinens Historie, saaledes at man kan sige, at hvert Aarhundrede har haft sin større Tømmerskandale.

I det 17. Aarhundrede er det Rigshofmester CORFITZ ULFELDT, der i fremtrædende Grad gør sig skyldig i Besvigelser ved Tømmerleverancerne til Bremerholm, hvorom H. D. LIND giver en fyldig Redegørelse (Fr. III. S. 9—14), hvortil henvises. Sin uhæderlige Virksomhed drev han derved, at medens tidligere Rigshofmesteren og begge Renteskrivere skrev under paa Leverance-

sedlerne, indførte CORFITZ ULFELDT, at han alene underskrev, og desuden brugte han uhæderlige Folk til Besigtigelserne. CORFITZ ULFELDT'S Skæbne er velkendt. —

I det 18. Aarhundrede blev Bebrejdelsen for uredelige Tømmerleverancer rettet mod Holmens Chef og Fabrikmester, Admiral O. JUDICHÆR, hvorefter der i Admiralerne RABEN og TROYELS Anklageskrift af 25. Oktober 1725 mod den daværende Marinestyrelse staar under Pkt. 10:

„I Tømmerets og andre Materialers Indkøb er Kongens Tjeneste i mange Maader bleven fornærmet og mishandlet eller ilde gjort; det købes ingen Tid fra første Haand, ikke heller det, der er fornødent, men hele Skibsladninger mest Vrag, middel Vrag, og smaat eller gammel forgroet Tømmer, hvoriblandt mestendel hel lidet duer til de under Hænder havende Bygninger; det øvrige henslænges paa Holmen og bliver der liggende, til det forraadner, inden det kommer til nytte, om ikke Tømmermændene imidlertid hugger det op til Ros, hvorefter der udsælbes daglig af begge Holmene og i Byrder og Pramme en utrolig Kvantitet. Hvor der nu kommer saa slet Tømmer i et Skib, er det ikkun spildt Omkostning, eftersom det inden faa Aar forgaar! Da der dog til Skibbygninger intet Vrag burde købes, men altid godt og sundt Tømmer; de andre Sorter af Materialier er ogsaa bekendt ligesaa lidt at købes fra første Haand, som det sker i rette Tid, men der er i Krigen biet til den yderste Mangel, da Købmænd her i Byen har solgt Eders Majestæt deres Varer for hvad Pris de ville, og Vi ville ønske, at Eders Majestæt endda maatte have faaet gode Købmænds Varer, men naar derom bliver inquireret, vil deri findes stor Underslæb, som derhos ved en negligeret Besigtelse og anden Omgang mere er favoriseret end forekommet.“ — Som bekendt blev JUDICHÆR afskediget paa Grundlag af denne som de andre imod ham rettede Beskyldninger, om retfærdigt eller ej, skal der ikke kommes nærmere ind paa her. —

Paa Holmen havde man efter Krigen 1814—18 i længere Tid været utilfreds med det til Skibbyggeriet leverede Tømmer, som foranstaltedes anskaffet af Kollegiets Kommissariats-Kontor, hvis Chef paa det Tidspunkt var Kommissariatssekretær NIELS WIBORG, dels ved Hugst i Landets egne Skove, særlig i Holsten, dels ved Indkøb fra Leverandører i Udlandet.

Saasnart Kommandør C. A. ROTHE var blevet Overekvipagemester i 1824, tog han fat paa Spørgsmaalet, hvilket førte til det andet voldsomme Sammenstød mellem ham og Kollegiet (det første Sammenstød, angaaende det indkøbte Agterskib, findes omtalt i 1. Bd. S. 110—130). Lejligheden dertil fik han ved, at Kollegiet forlangte en Betænkning af ham om Indskrænkninger ved Holmen, hvilken han indgav d. 21. Oktober 1824 og udtalte bl. a. heri:

„— — — Det Egetræ, som anvendes til det danske Skibbyggeri, er for en Del af ringere Kvalitet end det, som en Del andre Nationer bruger, men det er en Følge af, at det maa søges i Regioner, hvor Træet ikke er anderledes at faa, og en Følge af Skovenes Forringelse. — — Holmen har en overflødig Beholdning af mindre vigtige Tømmer-Pjecer, ligesom af saakaldet ufaçonneret Tømmer; dette er uden Tvivl Følgen af den maaske til Umulighed grænsende Vanskelighed af at erholde udvalgte, vel assorterede Pjecer udsøgte af Købmændenes hele Forraad; det maa derfor med Hensyn til, hvad der for Leverandørernes Regning hidsendes, anses, at den højst mulige Nedsættelse i Imodtagelsen af uvigtigt Pjece, hvoraf Holmen har Overflod eller sjelden Anvendelse, vilde lede til Besparelse. Det formenes, at Tilladelse til ved Besigtelse af Egeplanker at afskære af Enderne, endog ikkun 3 à 4 Tommer, ville sikre for Imodtagelse af Planker, hvis Fejl ofte vanskelig opdages ved den nu brugelige Hægning med Jern i Enderne.“

Angaaende det sidste Punkt udtalte Kollegiet, at det ikke kunde bifalde Afskæring af 3 à 4 Tommer af Egeplankernes Ender, da det vilde forøge Plankernes Pris, og derved gav det sig en Blottelse i denne meget indviklede og omfangsrige Sag, der strakte sig over 5 Aar, hvor flere af de vigtigste Dokumenter synes at være skaffede afvejen; thi naar Kollegiet ikke vilde tillade en ordentlig Undersøgelse af Tømmeret, var det jo umuligt at sikre sig mod Modtagelsen af daarligt Træ.

Resultatet af disse Meningsudvekslinger blev, at der nedsattes en Kommission til at overveje Sagen, og Følgen blev, at der blev udstedt nye Regler for Tømmerets Modtagelse og Henstuvning, og ved kgl. Resol. af 20. August 1825 blev der ansat en skibbygningskyndig Opsynsmand til at tage Vare paa Tømmeret fra Udlosningen, og som kunde give Skibbyggerne saglig Vejledning ved Udvælgelsen af det til de forefaldende Arbejder mest økonomiske Tømmer.

Med Begrundelse i det større Arbejde, der krævedes af Fabrikmesteren og Skibbygmesteren i at udsøge det til det foreliggende Arbejde bedre skikkede Træ, forøgede Kollegiet de Doucører, som var fastsatte for de nævnte Personer ved Nybygninger, dog kun for Linieskibe og de store Fregatter.

Disse Foranstaltninger bragte imidlertid ikke den ønskede Ro i Sagen; Kommandør ROTHE udtalte sig mod Kollegiets Tømmer-Foranstaltninger i meget kraftige Udtryk, hvoraf nogle nedenfor skal blive refereret, uden at Kollegiet lod sig foranledige til alvorlig Indskriden. Men ved Fastsættelsen af Arbejdsplanen for Holmen for Aaret 1828 kom Sagen ind i et akut Stadium. Kommandør ROTHE havde fremsat et Forslag, som Kollegiet ændrede i forskellige

Henseender, hvilket foranledigede Kommandør ROTHE til at svare i Skr. af 1. November 1827, at der ikke var Arbejdskraft nok paa Holmen til at udføre det af Kollegiet befalede Arbejde og udtalte bl. a.: „— — I den Hensigt er det, at jeg herved tillader mig underdanig at forelægge i Genpart en ved Tidsomstændighederne foranlediget Promemoria af Fabrikmesteren til mig, af hvilken ses to forskellige Skibbygmestres Anvendelse og Vurdering af Tømmeret, som haves, hvilken Vurdering af ved Kyndighed og Redelighed i denne Henseende kompetente Dommere vil for det høje Collegium have mere Værd end anden, mulig ofte grundet i Ukyndigheds Egoisme, om ikke i værre. — —“

Kollegiet fik imidlertid kgl. Approb. paa sit Forslag, hvilket blev meddelt Kommandør ROTHE, og i Skr. af 29. Dec. 1827 imødegik Kollegiet hans Indvendinger og bad ham nærmere motivere dem.

Den 4. Marts 1828 indsendte Kommandør ROTHE sit Svar, ledsaget af en Betænkning fra Fabrikmester SCHIFTER om Tømmerleverancerne, og udtalte tilsidst: „— — Det høje Collegium vil ikke kunne med Mishag anse Ytringen af Ønsket, at det store Tab, som Tjenesten lider ved spildt Haandværkskraft paa Forsøg med Anvendelsen af slet Skibbygningstømmer, maatte forringes saa vidt muligt, og Højsamme vil derfor uden Mishag modtage den herhen sigtende underdanige Ytring af min Formening, at dette Tab for en stor Del foranlediges ved, at nogle af de til Skovhugst eller Tømmerhandel udsendte Individer, hjemsende fra Udlandet meget store Partier Tømmer, som ved Besigtelse her findes at være af sletteste Beskaffenhed, hvilket Tømmer desuagtet, fordi at det allerede er købt for kgl. Regning, skal af Holmen modtages og søges anvendt til Skibbyggeriet, og virkelig for en stor Del anvendes dertil, fordi at Anordningerne for Besigtelse og for Anvendelse af saadant Tømmer lede til at anse Anvendelsen deraf som ønsket og som anbefalelig. Ogsaa bidrager til at forøge Holmens rige Forsyning med slet Tømmer det, at Tømmer af sletteste Beskaffenhed, presenteret af saavel inden- som udenlandske Leverandører, under visse Omstændigheder skal modtages.

Naar tilligemed ovenomhandlede Tab ved spildt Haandværkerkraft paa Anvendelse af slet Tømmer betragtes Bekostningen af Indkøbet, Transport, Losning og Besigtelse, Opstabling, Udtagelse, Ombesigtelse og deraf flydende Omtransportering og Opstabling, som og betragtet det derved frembragte uhyre Materialforbrug, saa vil det vistnok findes, at dette slette Tømmer er dyrekøbt, og naar saa henses til det i sin Tid langt føleligere og sørgeligere Tab, som Nutids og Fortids Erfaring har lært her, ligesom i ethvert andet Lands Marine, uudeblivelig at følge Anvendelsen af slet Tømmer til Bygning af

Krigsskibe, saa maa ethvert Middel til i Tide at modarbejde det vist være værd at betragte og at overveje. ROTHE“.

Kollegiet kunde ikke se andet i Kommandør ROTHES Svar af 4. Marts end en ugrundet Opposition mod Kollegiets Foranstaltninger og fandt sig nu foranlediget til i en Skr. af 11. Marts at gøre ham opmærksom paa det fejlagtige fra hans Side, og efter Kollegiets egen Mening var dets Skrivelse affattet i en meget urban Tone. Men saaledes opfattede ROTHE den ikke, og hans Svar faldt øjeblikkelig to Dage efter, den 13. Marts:

„Ved det høje Collegii Skrivelse til mig af 11. ds. beskyldes og irettesættes jeg for at have opstillet ikke forhaandenværende Vanskeligheder; fremdeles beskyldes jeg om Hjemsendelse af meget store Partier Tømmer, som her er fundne af sletteste Beskaffenhed, at have for det høje Collegium anført Urigtighed.

Disse haarde Beskyldninger sætte mig i den haarde Nødvendighed — støttende om behøves ved den Krigsartikelbrevet for Landtjenesten § 702 allernaadigst givne Rettighed — for det høje Collegium underdanig herved at erklære og paastaa, at ovennævnte i det høje Collegii Skrivelse mod mig gjorde Beskyldninger ikke ere grundede i Sandhed.

ROTHE.“

En saadan Beskyldning for Usandhed i sine tjenstlige Skrivelser kunde Kollegiet ikke godt lade gaa upaaagtet hen og indhentede Generalauditørens Betænkning om, hvad der maatte være at foretage, eller paa hvilken Maade man burde foreslaa Kongen at behandle Sagen, saaledes at Kollegiets Værdighed ingen Skaar led.

Generalauditørens Svar gik ud paa, at med Hensyn til Skr. af 4. Marts var de deri rejste Spørgsmaal en Administrationssag, hvori intet var, som egnede sig til en Afgørelse ved en Krigsret.

Med Hensyn til Skrivelsen af 13. Marts udtalte Generalauditøren, at vel var Udtrykkene deri upassende og respektstridige, men mente dog ikke at de var af den Art, at det var nødvendigt at nedsætte en Generalkrigsret, hvorved Udtrykkene vilde erholde en større Vigtighed, end de fortjente.

Derimod mente Generalauditøren, at den mest passende Maade at afgøre Sagen paa vilde være at forelægge den for Majestæten og at henstille til denne at tilkendegive sit Mishag med Kammerherre ROTHES Adfærd.

I to meget omfangsrige Forestillinger af 24. April og 28. August 1828 — hvorfra det meste af Oplysningerne i denne Sag er taget — blev hele Sagen, begyndende med Kommandør ROTHES Skr. af 21. Oktober 1824 og sluttende med Generalauditørens Betænkning, indberettet til Kongen. I Skr. af 24. April

havde Collegiet bl. a. skrevet „ — — det er ikke mindst en tvingende Nødvendighed for Collegiet at se Ende paa den Række af fornærmelige Udeladelser, Kammerherre ROTHE har tilladt sig mod samme i Anledning af Tømmervæsenet og at faa udryddet den ikke mindre fornærmelige Tvivl han, efter al Sandsynlighed ved sin idelige Raaben paa Slethed og Kassation, har opvakt hos sine nærmeste Underhavende om Collegiets Villie til at skaffe det bedste, som er at faa, og til at søge de bedste Handelspladser. — —“

Som Eksempler paa de af Kommandør ROTHE brugte Udtryk anfører Collegiet i Slutningen af sin Forestilling af 28. August: „ — — at en Foranstaltning, som Collegiet har fundet nødvendig, er: „„brydende paa Orden og militair Disciplin““, og „„at den er ligesaa fornærmende som unødvendig““, og at „„dets (Collegiets) Resolutioner er grundet i Forestillingen af Ukyndighed og Uredelighed, og i falsk Forestilling““. — —“

Kongens Afgørelse i Sagen faldt ved Rescript af 29. September 1828 og lød: „I Anledning af Collegiets 2 allerunderdanigste Forestillinger af 24. April og 28. August d. A. betræffende Tømmerleverancerne og Holmens Skibbyggeri tilkendegive Vi herved, at vi misbilliger Overekvipagemesteren, Commandør ROTHES Skrivemaade, saavel som de af ham brugte Udeladelser.

Forøvrigt er det Vor Villie, at saavel Overekvipagemesteren, Commandør ROTHE, som Fabrikmester SCHIFTER have at indsende de Forslage, de maatte kunne gøre til at skaffe bedre Tømmer til Holmen, eller om de formene at kunne foreslaa nogen Forandring i Besigtigelserne, dog saaledes at alt indsendes til Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegium, som derefter har med sin Betænkning at forelægge Os Sagen.

Skulde det Tilfælde virkelig være forhaanden, at der mangler Tømmer og Arbejdere paa Vore Holme til at fuldføre det Arbejde, Vi have befalet, da har Collegiet at indkomme med nærmere Forslag enten til Indskrænkning af Bygningsarbejdet, eller hvad andre Midler samme i saa Henseende maatte anse fornødent at foreslaa — —“

De to af Kongen fra Kommandør ROTHE og Fabrikmester SCHIFTER beordrede Forslag til at skaffe bedre Tømmer til Holmen indeholdt, hvad selve Sagen angaar, de samme Synspunkter og kom til at danne Grundlaget for en Del af den Udvikling, som Spørgsmaalet om Skibsmateriellets Bevaring kom til at undergaa i det her omhandlede Tidsrum. Men medens Fabrikmesterens Forslag holdt sig til det rent saglige, formede ROTHES Forslag sig som et voldsomt Angreb paa Collegiets Administration, hvorfor de to Forslag skal behandles hver for sig.

Kommandør Rothes Forslag. Efter at være blevet gjort bekendt med den

kgl. Resolution henstillede Kommandør ROTHE til Kollegiet, om han maatte faa Tilladelse til at søge nærmere Oplysning om, hvorledes Tømmeranskaffelserne gik for sig i Kollegiet, eller om der maatte blive nedsat en Kommission, hvoraf han skulde være Medlem, til at undersøge Spørgsmaalet og gøre Forslag til bedre Vej og Maade til Tømmeranskaffelser herefter.

Kollegiet fandt det yderst krænkende for dets Værdighed, at en det underordnet Officer vilde have Tilladelse til at anstille Undersøgelser om Kollegiets Handlinger, og fandt det desuden ganske overflødig, da Kommandør ROTHE fra sit toaarige Medlemskab af Kollegiet maatte have fuldt Kendskab til Kollegiets Handlemaade i denne Sag. Kollegiet vilde derfor ikke foretage andet i Sagen end at indsende den til Kongen og udbede sig Majestættens Decision i den.

Under 7. Januar 1829 resolverede Kongen, at Kommandør ROTHE „skulde indgive sit Forslag til bedre Tømmeranskaffelser grundet paa den Kundskab, han selv maatte være i Besiddelse af, hvorefter Vi da forbeholde Os i sin Tid nærmere at bestemme, om der maatte være Anledning til at meddele ham de attraaede Oplysninger“.

Under 17. Januar s. A. indsendte Kommandør ROTHE sit Forslag til bedre Tømmeranskaffelser. Først udtaler han, at det ikke saa meget er hans eget Skøn, men nok saa meget kyndige Folks Udtalelser, der gaar ud paa, at Holmen for en stor Del forsynes med Tømmer af slet Beskaffenhed. Om Aarsagen til disse Forhold anfører han:

„— — Saaledes antager jeg Aarsag at være, at de, saavel i Riget som i Udlandet til at udsøge og modtage Tømmer og Planker, udsendte mangler for en Del enten fornøden Kyndighed eller og Redelighed, dog forud antaget at det er dem paadraget at udsøge og modtage godt Materiale.

Af det Slags Materiale, som købes i Østersøen, hvor Vragning finder Sted, anskaffes saa lidet af bedste Slags, at det i Forhold til det hele kan kaldes Intet, men det anskaffede er af Mærket Vrag eller Vrag's Vrag. Det maa derfor antages, at enten ordineres fra disse Steder ikke bedste Slags (mærket Kron), eller og at Ordinationen og Udsøgelsen ikke sker i rette Tid, men at Udsøgning til Deres Majestæts Tjeneste ikke finder Sted, førend efter at Forraadene paa disse Steder er gennemsøgte til andre Nationers Behov og Varerne af bedste Slags afhændede.

At den Deres Majestæts Tjeneste vist i flere Henseender gavnlige Kontrol med Anskaffelsernes Forsvarlighed, som af dygtig og edelig Kommissariats Sekretær kunde ventes, nu ikke finder Sted, fordi at denne Betjent nu tillige, paa Kollegiets Vegne og efter sammes Ordre, er Anskaffer, og da paa samme

Tid Deres Majestæts Admiralitets- og Commissariats Collegium udtrykkelig erklærer at mangle Tillid til den Dom om det anskaffede, som afgives af rette vedkommende Bedømmere ved Holmen — —“

For at ophæve disse Mangler foreslaar Kommandør ROTHE:

„ — — At de af Deres Majestæts Admiralitets og Commissariats Collegium befalede Anskaffelser af Tømmer og Planker m. m. ikke herefter maa besørges paa Collegiets Vegne ved Commissariats Secretairen, men at dertil maa, saaledes som forhen har været, ansættes en kyndig og redelig Mand, som Anskaffelsen af det behørigte Materiale til Holmen og Flaaden, efter Collegiets Befaling og paa dets Vegne, blev paaliggende, og denne Forretning saaledes var Commissariatets Secretair og Commissariats Kontor aldeles fraskilt.

At bedre Midler end hidtil maatte anvendes til at faa Kundskab om Tømmerforraadene og Tømmerhandlen med alt dermed i Forbindelse værende paa de Steder, hvor nu kjøbes betydelige Partier Tømmer og Planker som og paa andre Steder, hvorfra Forsyning kunne ventes, og at til den Ende herefter, ikke saaledes som nu, sendes Mænd til Tømmeranskaffelse, for en Deel af ringeste Klasse, og som alene efter Commissariats Secretairens Behag kunne vedblive denne indbringende Forretning i en Række af Aar, hvad enten det af dem udsøgte og hjemsendte befindes slet eller godt, eller ogsaa efter hans Behag tages bort fra dem, men at derimod kyndige Mænd, af hvis Stilling og dermed følgende Æresfølelse kan ventes mere Interesse for Sagen end hos de hidtil sendte, herefter betroes denne Forretning. Om saadanne Mænd ikke findes, tror jeg, at de kan findes blandt Marinens, og i saa Fald, da det vilde være rimeligt fortrinligt at søge Officerer til saadan Sendelse imellem dem, som have deltaget i Holmens Tømmerbesigtigelse, at Overekvipagemesterens Forslag maatte tages i Betragtning ved Valget.

At de i Udlandet gørende Bestillinger og deraf følgende Modtagelser herefter maa ske i rigtig og betimelig Tid.

At paalideligere Undersøgelser, end hidtil er gjort, om hvad Skibstømmer der er at finde i Landets egne kongelige og private Skove, nu maatte foretages med al mulig Vejledning dertil af Forstvæsenet, som og at Bestyrelsen af Landets Forstvæsen maatte bringes til at anse Kultur og Konservation af Egetræ til Skibstømmer som en Riget højst vigtig Sag“.

Om Holmens Tømmerbesigtigelsesvæsen udtalte Kommandør ROTHE, at der paa Grundlag af en Kommission i 1825 blev udarbejdet et Forslag til bedre Orden ved Modtagelse, Forvaltning og Anvendelse til Skibbyggeriet med dertil hørende af Holmens Tømmermateriale. Paa Grundlag heraf udstedte Kollegiet i September 1825 en Anordning om Tømmers Modtagelse

ved Holmen, som i enkelte Punkter afveg fra Forslaget, og senere udstedte Kollegiet Tillæg til Anordningen af September 1825, hvilke nævnte Afvigelser fra det oprindelige Kommissions-Forslag Kommandør ROTHE ansaa for skadelige for Tjenesten og derfor ønskede rettet.

Kollegiet tilstillede Kongen ROTHES Svar, hvorefter Kongen resolverede den 11. Februar, at det skulde sendes Generalauditøren til Udtalelse.

Generalauditør P. MØLLER bedømte Sagen fra to Synspunkter: Realiteten og Formen. Hvad det første angik, besvarede han det meget kort derhen, at Kommandør ROTHE saavel ifølge sin Stilling som ifølge den særlige kgl. Ordre var berettiget til at kritisere Kollegiets Handlinger, saafremt det efter hans Overbevisning foretog sig noget, der var urigtigt. Om det andet Punkt gav han en fyldigere Redegørelse, der lød:

„— — Hvad dernæst Sagens Form angaar, da formener jeg, at Spørgsmaalet maa blive, om Kammerherre ROTHE har, ved at paaanke de Mangler han troede at finde ved den nuværende Indretning, i sin Skrivemaade brugt den Beskedenhed, han skylder det Collegium, han sorterer under, samt om han ikke har tilladt sig upassende Udtryk mod de under samme staaende Embedsmænd. —

At Kammerherrens Skrivemaade i det Hele er om ikke fornærmelig saa dog stødende, vilde man vel kunne undskylde dermed, at han muligens ikke kan skrive anderledes, samt at man i denne Sag, hvor han er opfordret til at skrive, mere maa se paa Hensigten end Udtrykkene; men naar han uden Nødvendighed tillader sig Udtryk, der indeholde en Slags Dadel mod den nu brugelige Fremgangsmaade, eller hvorved kunde kastes en Skygge paa vedkommende Embedsmands Handlemaade, saa kan saadant efter mine Tanker ikke undskyldes. —

Jeg skal i saa Henseende bemærke, at foruden det kan anses tvetydigt, hvad Kammerherren har ment ved de forhen omhandlede Ord: *dog forud antaget, at det er de udsendte Mænd paadraget at udsøge og modtage ikkun godt Materiale*, saa maa jeg især ansee den Tirade: at der for Fremtiden ikke, saaledes som nu, skulle til Tømmeranskaffelse udsendes Mænd, tildels af ringeste Kvalitet, og som alene efter Commissariats Secretairens Behag kunne vedblive denne indbringende Forretning i flere Aar, hvad enten det af dem udsøgte og hjemsendte befindes slet eller godt, eller og efter hans Behag tages bort fra dem, for højst upassende. —

Vel synes det, at Kammerherre ROTHES nærmeste Hensigt med denne Udeladelse har været at dadle Commissariats Sekretairens Embedsførelse,

eller i det mindste at sige ham en Ubehagelighed, men mig forekommer det, at Bebrejdelsen, som skal ligge deri, ligeledes træffer Collegiet. —

Endskønt jeg nemlig ikke anser det ulovligt, at et Collegium overlader Detaillen i et hvert Fag til den Contorchef, som forestaar samme, dog naturligvis under fornøden Control, saa synes Kammerherre ROTHE dog at være af anden Mening, og hans Ord kan næppe forstaas anderledes, end at Collegiet overlader Commissariats Secretairen alt for megen Myndighed i Henseende til de udnævnte Mænds Udnævnelse og Afskedigelse, idet han siger: *at de efter hans Behag kunde vedblive Forretningen, hvordan de end handlede, eller og efter hans Behag tages bort derfra.* — At debitere, at en underordnet Embedsmand kan handle paa egen Haand uden Collegiets Autorisation, er efter mine Tanker en Fornærmelse mod Collegiet, og at sige, at denne Embedsmand handler vilkaarligen, er at kaste en Skygge paa hans Embedsførelse. —

Hvortil kommer endnu, at det fremførte Assertum ikke forholder sig rigtigt, da de Folk, der bruges ved Udsøgningen, sendes og kaldes med Collegiets Approbation, efter Forslag af vedkommende Embedsmand, hvorom Kammerherre ROTHE, der selv i nogen Tid har været Deputeret, ikke kan præsumeres at være uvidende. —

Endskønt de her omhandlede Udeladelser ikke kan siges at indeholde nogen bestemt Beskyldning om uredelig Embedsførelse, saa ere de dog vistnok højst upassende og fornærmelige, og Kammerherre ROTHE fortjener derfor at ansees. —

Da disse Udeladelser ere fremførte i en til Drs. Majestæt directe indgiven Forestilling, mener jeg, at Sagen og rigtigen afgjøres ved Drs. Majestæts allerhøjeste Resolution. —

Jeg skulde derfor i denne Sagens Punct formene:

at Kammerherre ROTHE bør tilkendegives Drs. Majestæts allerhøjeste Mishag med den af ham i hans Forslag af 17. Januar sidstleden brugte upassende Skrivemaade, og i Særdeleshed med de af ham brugte ligesaa urigtige som fornærmelige Udeladelser mod Admiralitetets og Commissariats Collegii Foranstaltninger, betræffende de til Tømmer-Udsøgning udsendte Mænds Antagelse og Entledigelse, samt Commissariats Secretairens Embedsførelse i den Henseende, med alvorlig Advarsel for Fremtiden at afholde sig fra lignende Forhold. —

Denne min allerunderdanigste Formening indstilles saaledes til Drs. Majestæts allerhøjeste Godtbefindende.

Kbhvn. d. 25. Februar 1829.

Allerunderdanigst
P. MØLLER."

I sin Indstilling til Kongen om Sagen udtalte Kollegiet, at det med al Agtelse for Generalauditøren ikke ganske kunde dele hans Opfattelse af Sagen og mente, at Kommandør ROTHE saavel realiter som formelt havde forset sig mod Kollegiet, imødegik ROTHES Anklagepunkter Punkt for Punkt og sluttede saaledes:

„Angaaende Sagens Afgjørelses Maade maa Collegiet, forinden det ytrer sig nærmere herover, anmærke: at det ikke er første Gang, at Kammerherre ROTHE angriber Collegiet, men at han derimod nu omtrent i 2 Aar, som Drs. Majst. ogsaa er vidende om, har ved flere Lejligheder traadt op imod Collegiet med Daddel over dets Foranstaltninger, og brugt Udtryk, som han ikke kunde undgaa at ansees for efter Krigsartiklerne, om han var blevet tiltalt, alt uden at Collegiet er istand til at forklare videre om Anledningen dertil, end at dette hans utilbørlige Forhold tog sin Begyndelse strax efter, at Deres Majst. havde resolveret, at Krigsskibene skulde have smalle Agterspeil, og at Fregatten *Minerva* skulde sendes til Middelhavet og ikke *Freja*, som Commandøren ønskede. De ved Collegiets Forestilling af 24. April og 28. August f. A. fremlagte Documenter oplyse tilstrækkeligt, hvad han til den Tid havde tilladt sig imod Collegiet, de bevise tillige, at Collegiet i hele Aaret 1827 forgæves forsøgte ved høflige Svar paa hans usømmelige Breve at vække hans Opmærksomhed, og at man først, da han i et Brev af 4. Marts 1828 var gaaet alt for vidt, tilskrev ham alvorligt, uden dog at vise ham tilrette efter Fortjeneste, men at alt dette ikke havde anden Følge end den, at han endnu værre end før forløb sig imod Collegiet. Under hans heftige Daddel af Tømmeret har han ei engang givet Vink om, hvorledes noget bedre kunde erholdes; Collegiet har overladt ham at foreslaa bedre Folk til Udsøgning, og han har ingen opgivet; Collegiet har anmodet ham om at oplyse, hvorfra andre Nationer fik det gode Tømmer, han paastod, de vare i Besiddelse af, og han har Intet oplyst. Som Exempel paa hans til Chicane grændsende Fremgangsmaade kan Collegiet ikke lade være uanmærket, at han i sin Tid begærte Forholdsordre om, hvad der vedkom Fabrikmesteren af Drs. Majst. allerhøieste Resolution af 9. Juni 1827, uagtet dette var klart nok i Resolutionen selv, og derimod forrige Aar lod paa egen Haand gjøre saadanne Udhugninger paa flere af de nybyggede Skibe i Flaadens Leje, som Collegiet ei engang vilde have dristet sig selv til at anordne uden allerhøieste Autorisation. Den passerede Correspondance om bemeldte Udhugning vedlægges under Nr. 5. — Lægges nu til alt Foregaaende hans Forhold i nærværende Sag, hvor han, istedetfor som var befalet ikkun at indsamle de Forslage, han maatte kunne gjøre til bedre Tømmer-Anskaffelse m. m., indsender et Document, som for

den største Deel kun er Forslag af Navn, men for Resten et ugrundet Klageskrift over en væsentlig Deel af Collegii Forretningsførelse, og efter saadan Klage endnu selv tilstaar, at han ikke kender, hvad der er det allersimpleste ved disse Forretninger; saa forekommer det Collegiet, at man snarere skulde vente et saadant Forhold af en erklæret Modstander, der ikke stod i noget Embedsforhold til Collegiet, end af en Embedsmand, som er beskikket til Hjælp for Collegiet i Udførelsen af Drs. Majst. Tieneste, og som ifølge Krigsartikler og Instruction skal i alle Maader være Collegio subordineret. —

Efter den Publicitet denne Sag har faaet og med Hensyn til de Følger, det kan lede til i Marinen og ved Holmen, at en ellers saa anset Officer som Commandeur ROTHE giver aabenbart Exempel paa Stridighed og Mangel af god Villie imod Collegiet og dets Foranstaltninger, maa man baade for Tienestens Skyld og for at den Værdighed, hvormed Drs. Majst. har beklædt Collegiet, kan opretholdes, ansee det nødvendigt, at Sagen endes og afgøres saaledes, at Commandeur ROTHE erfarer Drs. Majst. allerhøjeste Mishag med hans hele, saavel i nærværende som i de tidligere Forestillinger, betegnede fornærmelige Adfærd imod Collegiet, og at Collegiet sikres for videre Angreb fra hans Side i Fremtiden. Maaden og Middelene til Afgjørelsen maa Collegiet som den fornærmede Part i alderdybeste Underdanighed indstille til Drs. Majstæts Visdom at bestemme.“ —

Den 20. Januar 1829 indsendte Kommissariats-Sekretær N. WIBORG skriftlig Anmodning til Kollegiet om, saafremt hans Sag ikke blev afgjort sammen med Kollegiets, da at maatte anlægge Søgmaal mod Kommandør ROTHE for hans Angreb og Udfald paa Kommissariats-Sekretæren og hans Embedsforhold; at han i saa Tilfælde maatte benytte de i hans Kontor eller i Søetatens Arkiv foreliggende Dokumenter i Sagen, og at han maatte antage en Sagfører paa Kollegiets Regning. Kollegiet anbefalede i sin Indstilling denne Ansøgning.

Kongens Resolution i Sagen faldt d. 29. April 1829 og lød:

„Overekvipagemesteren, Kammerherre Commandeur ROTHE tilkiendegive Vi herved Vort allerhøjeste Mishag med den af ham i hans Forslag af 17. Januar d. A. brugte upassende Skrivemaade og i Særdeleshed med de af ham brugte ligesaa urigtige som fornærmelige Udeladelser imod Vort Admiralitets og Commissariats Collegii Foranstaltninger, betræffende de til Tømmer-Udsøgning udnævnte Mænds Antagelse og Entledigelse samt Commissariats Sekretærens Embedsførelse i den Henseende, med alvorlig Advarsel for Fremtiden at afholde sig fra lignende Forhold. —

Denne Vor allerhøieste Resolution har Vort Collegium at communicere Overekvipagemesteren til allerunderdanigst Efterretning. —

I Henseende til Commissariats Sekretairens Ansøgning om Tilladelse at sagsøge Overekvipagemesteren, for saaledes at skaffe sig Fyldestgørelse for de imod ham anførte Beskyldninger, da finder Vi, at bemeldte Commissariats Sekretair har ved Vor foranførte Resolution faaet al den Fyldestgørelse, han som Embedsmand behøver; men skulde han desuagtet vedblive sin forannævnte Begiæring, kan det ikke nægtes ham at sagsøge Overekvipagemesteren, og i saa Fald bør han meddeles beneficium processus gratuiti, samt de Oplysninger til sit Forsvar, som Vort Collegium er i Besiddelse af. — Dette tilkendegiver Vi til allerunderdanigst Efterretning. —

Kbhvn. d. 29. April 1829.

FREDERIK R.“

Som det ses, fulgte Kongen Generalauditørens Indstilling og reprimanderede Kommandør ROTHE kun for hans formelle Fejl, og som det nedenfor vil ses, blev hele Tømmerleverance Spørgsmaalet ændret i Overensstemmelse med Kommandør ROTHES og Fabrikmester SCHIFTERS Forslag.

De to alvorlige Reprimander for usømmelig Optræden mod sine Overordnede, som Kammerherre, Generaladjutant Kommandør C. A. ROTHE havde faaet under sin Tjeneste i Marinens vigtigste Post, Overekvipagemester-Stillingen, hindrede ikke, at han ved Admiral STEEN BILLES Død i 1833 blev genindsat i sin Plads som Deputeret i Kollegiet og samtidigt avancerede til Kontreadmiral; i Realiteten havde han jo faaet Ret i sin Kritik af Kollegiet, og ROTHE var, som Kollegiet selv havde udtalt, en i sin Tid højt anset Officer.

Modparten i Sagen, Kommissariats-Sekretær WIBORG, blev ved BILLES Død ogsaa forfremmet, idet han blev tilforordnet Kollegiet som Assessor auscultans, og ved ROTHES Død Aaret efter udnævnt til 2. civil Deputeret i Admiralitet- og Kommissariats-Kollegiet med den særlige Bestemmelse: „at skal han i Collegiet i Særdeleshed deltage i Bestyrelsen af Anskaffelsesvæsenet og hvad dertil hører.“ Om denne Ordning af Kollegiet skriver den samtidige Kommandør H. G. GARDE (Hist. Tidskr. 3. Rk. 5. Bd. 1866—67 S. 171):

„Det antages i Almindelighed, at Kongen dannede denne Administration efter BILLES sidste Raad, og at Hensigten hermed var at støtte den ædle, men altfor blide HOLSTEN ved ROTHES kraftige og mandige Karakter, medens WIBORGS Ophøjelse skulde være en Modvægt mod ROTHE. Denne var nemlig som Holmens Overekvipagemester i BILLES sidste Leveaar kommet i en ulykkelig Opposition imod ham, især foranlediget ved en Strid mellem Fabrikmester SCHIFTER og Kommissariats-Sekretær WIBORG om Tømmerleverancerne, hvori ROTHE delte den førstes, BILLE den sidstes Mening“ . . . , og samme Sted (S. 195) skriver H. G. GARDE: „— — — Efter SCHØNHEYDERS Udtrædelse (af Kollegiet

i 1847) blev Kontreadmiral SCHIFTER som 2. Militærdeputeret HOLSTENS Medhjælper, og saaledes blev SCHIFTER og WIBORG, der tidligere havde givet Anledning til den for Marinen beklagelige Tvist mellem BILLE og ROTHE, nu Colleger i dennes Overstyrelse. Da Collegiet efter Marineministeriets Opretelse allerede Aaret efter blev hævet, var der ikke tilstrækkelig Tid til at erfare, hvorvidt deres tidligere Uoverensstemmelse endnu virkede skadeligt."

Af H. G. GARDES anførte Udtalelser maa det fremgaa, hvad der ogsaa er det naturligeste, at det er Fabrikmester SCHIFTER, der har rejst Bevægelsen, og at ROTHE, overbevist om det rigtige i Sagen, loyalt har støttet sin underordnede og samtidig har benyttet det som en for ham kærkommen Lejlighed til et Angreb paa Kollegiet, hvorfra Admiral BILLE havde faaet ham fjernet, fordi ROTHE opponerede mod BILLES Administration, særlig i Spørgsmaalet om Udrustningerne.

Fabrikmester Schifters Forslag. Ifølge Reskript af 29. September 1828 indgav Fabrikmester SCHIFTER d. 13. December s. A. sit Forslag om at skaffe bedre Tømmer til Holmen, hvilket han mente maatte besvares i to Hoved-Dele:

a) Kan der fra de Markeder, hvorfra Holmen nu forsynes med Tømmer, erholdes bedre end det, som nu for Tiden faas?

b) Er det nødvendigt paa Grund af disses Tilstand at søge nye, og hvilke kunne da disse blive?

Først udtaler SCHIFTER sine Anskuelser om Tømmersorterne fra de forskellige Egne af Europa, begrundet paa Erfaringer fra Tjenesterejser i Udlandet i det omhandlede Øjemed, og anfører herom:

„— — — Landets egne Skove have hidtil været det kgl. Skibbyggeris bedste Ressource saavel med Hensyn til den fortrinlige Bonitet af Træet, sammenlignet med det Østersøiske, som med Hensyn til de sjældne Dannelser, de saa ofte afgive. De senere Aars Leverancer have imidlertid vist, at Skovene ogsaa indeholde meget daarligt Træ; men det burde nærmere undersøges, hvilke Ressourcer vore Egeskove kunne yde ved skibbygningskyndige Mænd under Officerers Ledelse. — — — Det er dog ikke at formode, at Landets Egeskove, uden aldeles at ødelægges, kunne afgive mere end en Del af det, som behøves; men af denne Dels Størrelse vil den Kvantitet afhænge, som nødvendigen maa drages fra Udlandet.

Det østersøiske Egetømmer anses, næst det rhinske, for det sletteste paa Grund af dets løse og uvarige Natur og anvendes ikke paa de kgl. Værfter i England.

Det russiske Egetømmer fra Riga er forkasteligt.

Det østpreussiske fra Memel er ikke meget bedre.

Det vestpreussiske Tømmer fra Danzig er det bedste, der leveres fra Østersøen; men i England anses det for ubrugeligt, hvorimod der anskaffes store Partier af Egeplanker fra Danzig.

Pommerske (Stettiner og Demminer) Planker ønskes ikke.

Paa Grundlag af disse Erfaringer formener jeg allerunderdanigst at burde tilraade:

- at* Kundskab om, hvad Landets Egeskove kunne afgive for Skibbyggeriet, maa søges ved skibbygningskyndige Mænd under Officerers Styrelse;
- at* der ikke søges Tømmer fra Rusland, førend man ved, om det kan faas bedre end det i 1828 leverede;
- at* det samme maa gjælde for Tømmer og Planker fra Østersøen;
- at* Danzig bliver det eneste Sted, Marinen i Fremtiden søger for Anskaffelser af Egeplanker fra Østersøen, fordi Vragningen der er saa god, at man kan købe efter de der paasatte Vragmærker;
- at* alt det Tømmer, som kan faas i Danzig, bør søges fremfor andet østersøisk Tømmer;
- at* Stettiner og Demminer Tømmer ikke bør søges uden ved meget paalidelige Mænds Nærværelse paa Stedet."

Angaaende det under a) stillede Spørgsmaal, om Muligheden af at faa bedre Tømmer end hidtil fra de nuværende Markeder, udtaler Fabrikmesteren derefter:

„— — — Hvad Østersøens Markeder i det hele kan fornere, og hvorvidt de nu for Tiden kan fornere bedre Tømmer og Planker end det, som i de senere Aar er kommet til Holmen, er for mig og enhver Mand udenfor selve Stederne umuligt at sige. Udsagn fra Leverandører er efter min Mening ikke tilstrækkelige Beviser. Kundskaben herom maa have fra udsendte Mænd, der ikke blot have Følelse for Staten og Tingen, men hvis Stilling tillige er saadan, at de kan have eller forskaffe sig Adgang til enhver Connexion og Vej, hvorved Kundskab kan erholdes. Dette sidste er ikke Tilfældet med de Mænd, der udsendes for den danske Marine. Disses Stilling er for lav til, at de paa Stederne kunne optages ved Siden af andre Nationers derværende Officerer eller Mænd, der kunne sættes i Lighed med disse.

Som yderst vigtigt, og jeg føler mig foreløbigt overbevist derom gavnligt for Deres Majestæts Tjeneste, tillader jeg mig at foreslaa: at Tømmerudsøgelserne og Imodtagelserne i Østersøen maa komme til at staa under Officerers Styrelse. Jeg tager ikke i ringeste Betænkelighed at nedlægge allerunderdanigst for Deres Majestæt den bestemte Formening: at en Officer, der i to eller tre Aar har forrettet Tjeneste ved Nyholms Tømmerbesigtelse med den

Opmærksomhed og Nidkærhed for Tjenesten, som Æresfølelse forenet med Oplysning stedse giver, vil kunne være en vellykket Styrer og Raadgiver for underhavende praktiske Mænd, der for en Del endog hører til Haandværkernes underste Klasser. Jeg tør foreløbig sige, at man derved vil undgaa Hidsendelsen af Materiale, hvis Antagelse paa Stederne, om der ikke gives andre mig ubekendte Undskyldninger for Vedkommende, mildest dømt kun kan have sin Grund i en Mangel paa Kyndighed, der kan komme til at hvile bekesteligen paa Staten.

Skovhuggernes Kyndighed kan, efter min Formening, bedst sluttet efter Beskaffenheden af det Materiel, som efter deres frivillige Bedømmelse hidsendes. Er denne Formening rigtig, saa har i de sidste Par Aar nogle af de ældste Skovhuggere vist, at de ikke agte paa, hvad der skal forstaas ved dygtigt og middelvrags Tømmer; thi ellers kunde de ikke hidsende det saaledes, at Besigtigelseskommissionen maa føre bestemt Klage over det.

Ved Officerer vilde man kunne erholde en Oplysning om Østersøens Markeders Tilstand, der ikke kan forventes fra Fremmede med den Oprigtighed, der skal indgyde Tillid; og som heller ikke kan forventes af udsendte Mænd, hvis saavel Stilling som Fremgangsmaade kan fjerne dem fra Oplysningens Kilder, og som, om end de kunne nærme sig disse, kun have liden Evne til at give mundtlig og næsten ingen til at give skriftlig Underretning om, hvad de have erfaret; af hvilke det desuden er at befrygte, at de give Forklaringen med den Ængstelighed og Forbeholdenhed, der i Almindelighed findes hos simple og uoplyste Mennesker, naar de ikke vide, om de personlig vil vinde eller tabe ved Oprigtighed.

Dersom det ved udsendte Officerer, som ved Besigtelsestjenesten paa Nyholm har haft Lejlighed til at kende Tømmers Egenskaber, som derved og ved den daglige Beskuelse af Skibbygningerne have Kundskab om, hvad der fra Dannelsens og Dimensionernes Side er vigtigt eller uvigtigt, skulde findes, at Østersøens Markeder ikke kan fornere fuldkomment godt og varigt Materiel — gode Danziger Egeplanker og i det hele godt Fyrremateriale antager jeg efter min Erfaring at maatte kunne erholdes — ved de samme Fremgangsmaader og til de samme Priser, som andre Nationer give for det bedste, saa ved jeg intet andet tilbage, da det nok ikke kan antages, at Marinen kan undgaa at gæste Østersøen for Egetømmer, end at tilraade, at Bestræbelserne paa selve Stederne gaar ud paa at undgaa det sletteste. Dette tør man sikkert love sig, naar Officerer anfortros Styrelsen. — — I hvor rigtigt det end kan synes at være at søge vedligeholdt en Konkurrence af private Leverandører, kan det dog paa Grund af det Tab og den Ulejlighed, Igennem-

vragningen og Opdyngelsen her af store Masser af daarligt Materiel medfører, efter min allerunderdanigste Formening blive Spørgsmaal, om det ikke vilde være fordelagtigere for Deres Majestæts Tjeneste, at de tilbudte Partier gennemvragedes paa Stederne, ved dertil udsendte paalidelige Mænd“.

Hvad det foran under b) anførte Forhold: om at søge nye og da hvilke Markeder, udtaler Fabrikmesteren:

„Af Markeder udenfor Østersøen er Hamborg det nærmeste. Om dette maa jeg aldeles henholde mig til det, som jeg har sagt om det Stettiner.

Om Rhinens Tømmer skal anføres, at man i den engelske Marine, efter nogle Leverancer til Forsøg, fandt det saa slet, at man straks ophørte med videre Anskaffelse og Brug.

Fra den hollandske Marine: Den rhinske Eg er en meget fejlfuld og uvarig Træsart; en af dens Hovedfejl er, at den er meget løs og porøs, saa at den, især naar dens indvendige Dele blottes og tørres, flærer og opskærer overordentlig. Den største Del af dette Træ er meget marvskørt og kalvet.

Den italienske Eg, formentlig fra de pavelige Stater, som bruges i den engelske Marine, er en meget skøn Træsart til Skibbyggeri og anses, næst den engelske, for den bedste europæiske.

Den albaniske Eg, hvoraf en stor Mængde saavel i Tømmer som Planker bruges i den engelske Marine, er ligeledes et meget godt Skibbygningsmateriale.

Af de Lande udenfor Europa, hvis Frembringelse af Egemateriale er mig bekendt, er Sierra Leona maaske det eneste, hvortil den danske Marine kunde faa Adgang.

Om hvorvidt de sidstnævnte europæiske Landes Produktioner kan erholdes til Deres Majestæts Tjenestes Brug; om hvorvidt der er Mulighed for at afbenytte Sierra Leonas eller andre Markeder udenfor Europa, saavel som den mest hensigtssvarende Afbenyttelse af de nærmere beliggende, kan jeg som ubekendt med alt, hvad der angaar Bestyrelsen af Ordinationen og Indkjøbene, intet sige eller foreslaa“.

Angaaende Bestemmelserne for Tømmerbesigtelse, som det ogsaa var befalet Fabrikmesteren at udtale sig om, mente han, at de i 1825 udstedte Bestemmelser, paa Grund af de siden den Tid indhøstede Erfaringer, burde underkastes en ny Kommissionsbehandling. — —

I sin befalede Betænkning om Fabrikmesterens Forslag gaar Kollegiet stærkt imod hans Udtalelser om det hidtil anskaffede Tømmer og mener, at Holmens Besigtelse har været for streng; men Kollegiet erkender „at det maa være af Vigtighed for Deres Majestæt at faa den størst mulige Vished om Beskaffenheden af det Tømmer, hvoraf Deres Majestæts Krigsskibe bygges;

det er ogsaa for Collegiet af Vigtighed, og det er ikke mindre trængende Nødvendighed for Collegiet at se Ende paa den Række fornærmelige Udeladelser, Kammerherre ROTHE har tilladt sig imod samme i Anledning af Tømmervæsenet, og at faa udryddet den ikke mindre fornærmelige Tvivl, han efter al Sandsynlighed har, ved sin idelige Raaben paa Slethed og Kassation, opvakt hos sine nærmeste Underhavende om Collegiets Villie til at skaffe det bedste, som er at faa og til at søge de bedste Handelspladser.

Collegiet nærer derfor det Ønske, at der maatte nedsættes en Commission bestaaende af Forstmænd og andre indsigtfulde, af Holmen ganske uafhængige Mænd, som kunde undersøge det kasserede Tømmer og give Betænkning baade om dets Beskaffenhed i og for sig selv, og om hvorvidt det, som Holmen nu udgiver for væsentlige Fejl ved Tømmer, virkelig er Fejl".

Angaaende Spørgsmaalet om at lade Officerer foretage Undersøgelser eller Udsøgninger i de danske Skove eller i Udlandet, gør Kollegiet rede for, at det ikke er noget nyt, idet det har været praktiseret før, men atter opgivet; Kollegiet har dog ikke noget imod at prøve det igen og indstiller derfor:

- 1) Om det allernaadigst maa blive Kollegiet tilladt for det første til Forsøg at sende Officerer til at forestaa Udsøgning af Træer og videre Skovarbejde.
- 2) Om en Kommission bestaaende af Forstmænd og andre indsigtfulde, af Holmen uafhængige Mænd maa enten ved umiddelbar allerhøjeste Foranstaltning eller efter nærmere allerunderdanigst Forslag af Kollegiet blive nedsat til at undersøge og give Betænkning om det af Holmens Besigtelses-Kommission kasserede Egetømmer, som endnu forefindes.
- 3) Om Kollegiet maa blive allernaadigst bemyndiget til at sende enten Kommandør JOHANSEN eller Kaptajn SCHIFTER til Danzig for at anskaffe et passende Parti Egetømmer samt Barkholter og Planker af Krongods fra Vestpreussen.
- 4, 5 og 6) Detaillerspørgsmaal om Besigtelsesvæsenet og Tømmeranvendelse, samt at Kaptajn SCHIFTER skal opgive Navnene paa de Mænd, som har vist sig uduelige i Tømmerbedømmelserne.

Under 11. Februar 1829 approberede Kongen alle de af Kollegiet foreslaaede 6 Punkter, men forbeholdt sig selv at bestemme, hvilke Medlemmer den foreslaaede Kommission skulde bestaa af og bestemte, at det skulde være Fabrikmester SCHIFTER, som skulde sendes til Danzig.

I Henhold til derom modtaget Ordre rejste Fabrikmester SCHIFTER til Danzig og opholdt sig der i henvend et halvt Aar for at gøre Indkøb af Tøm-

mer og i det hele taget at gøre sig bekendt med Leverancemulighederne i de Egne. Endskønt han ikke fandt dueligt Tømmer efter Forventning og maatte erkende, at Englænderne havde opgivet Markedet i Danzig for et Par Aar siden, udtalte Kollegiet dog i sin Indstilling om Resultaterne af hans Mission, at han havde anvendt megen Flid og Umage for at udføre det ham overdragne Hverv.

Da Danzig, efter de af Fabrikmesteren indhentede Oplysninger, ikke mere kunde anses som det eneste Sted i Østersøen, Marinen i Fremtiden skulde søge for Anskaffelse af Planker og Tømmer, maatte den fremdeles som forhen, holde sig til de for Marinen tilgængelige Steder, hvor brugbart Materiale var at faa, og Kollegiet udtaler om dette Spørgsmaal:

„Collegiet ved i den Henseende ikke andet at foreslaa end: at Tømmer Anskaffelsen indrettes saaledes, at man opnaar den størst mulige Sikkerhed for, at det bedste, som er at tilvejebringe, virkelig erholdes, hvorved man da her, ligesom hos andre Nationer, maa se sig fyldestgjort.

Som Deres Majestæt allernaadigst er vidende om, har man i omtrent 30 Aar brugt Underofficerer og Tømmermænd til at forestaa Skovning og Besigtelse saavel her i Landet som hos Fremmede. Disse Folk kunne, som Erfaring ogsaa har vist, besørge Forretningerne tilbørlig; — men jo mere vanskeligt det bliver at skaffe godt Skibstømmer, desmere vigtigt og nødvendigt er det at kunne faa Kundskab om Handlens Tilstand paa de forskellige Steder, og det lader sig ikke nægte, at man i den Henseende kan forlade sig mere paa, hvad der berettes af en Officer med god Konduite end af den simplere Mand, der fornemlig kun holder sig til sit Arbejde, hvilket under sædvanlige Omstændigheder ogsaa er det rigtigste“ — — — og for at imødegaa den større Udgift, som Udsendelsen af Officerer vilde forvolde, foreslog Kollegiet at afskaffe Besigtelsen paa Holmen af det Træ, som var akcepteret af en Officer.

Under 18. April 1830 resolverede Kongen:

„Vi approbere, at Collegiet maa indtil videre og saa vidt muligt lade Tømmermaterialet for Skibbyggeriet antage, saavel indenlands som hos Fremmede, ved udsendte Officerer med underhavende Mænd fra Skibbyggeriet.

Vi bifalde, at den sædvanlige Besigtelse for det Materiale, som antages enten i Vore Skove eller hos private Leverandører, maa bortfalde, naar det er antaget af Officerer, der have dygtige Haandværkere under sig, og denne Besigtelse altsaa blot vedbliver for, hvad Kollegiet maatte være nødsaget til at antage alene ved udsendte Haandværkere samt for det, der kasseres under Øksen.“ — —

Havde Kommandør ROTHE og Fabrikmester SCHIFTER lidt et absolut Nederlag paa det i 1. Del af dette Værk behandlede Spørgsmaal om det indknebne Agterskib, gik de i Spørgsmaalet om Tømmerleverancerne fuldstændig af med Sejren. Besigtelse og Modtagelse af Tømmer blev taget bort fra Kollegiet, og denne Ordning varede i mange Aar.

Tømmer-Kommissionen. Ved Reskript af 22. April 1829 nedsatte Kongen en Kommission bestaaende af følgende Medlemmer:

Hofjægermester, Overførster FREDERIK VILH. POULSEN,
Major FREDERIK ERNST V. PRANGEN af Ingeniørkorpset,
Forstraad JACOB LUDVIG RECH, Skovrider,
Tømmermester F. PETERSEN, Kompagnistræde Nr. 66 og
Tømmermester H. THYBERG, Dr. Tvergade Nr. 349.

Kommissoriet af 2. Maj s. A. paalægger Kommissionen at undersøge ikke alene Tømmeret paa Holmen, men ogsaa det som er anbragt i de under Bygning værende Skibe, dog uden at udhugge eller bore, og bemyndiger den til at tilkalde, hvem den ønsker.

Under 11. Juni s. A. indsendte Kommissionen sin Betænkning, hvori den fremsatte som Hovedresultat af sine Undersøgelser:

- „1) Det undersøgte Tømmer er i det Hele taget af saadan Beskaffenhed, at det tilkommer de Karakterer, det har faaet ved Holmens Besigtelse. Ved de faa Stykker, hvor Commissionens Dom er afvigende fra Holmens, er Overgangen imellem det bedre og slettere saaledes, at Tvivl lettelig kan finde Sted. —
- 2) Tømmeret fra Riga finder Commissionen at være af en løs og porøs Natur. Tømmeret fra Triest er bedre.
- 3) Det i Skibene anvendte Tømmer kunde ikke nøiagtig undersøges, dog formener Commissionen, at det nødvendige Udvalg er truffet, og at det behørigt er iagttaget med Hensyn til de mere eller mindre for Bedærvelse udsatte Steder. —
Meget af „Holmens Brugs“ Tømmerets Anvendelse i formindskede Dimensioner finder Commissionen at gjøre dette maadeligere Tømmer forholdsvist kostbarere, og den formener derfor, at man kunde hellere betale noget mere for godt og sundt, imod at antage saa meget mindre af det Slette. —
- 4) Den største Fejl ved det anvendte Tømmer finder Commissionen at være dets fugtige Tilstand. —

- 5) For en udelukkende Anvendelse af gode Materialier vilde en omhyggeligere Undersøgelse af Materiellet i Skovene eller ved private Leverandører være meget vigtig, og derved spares Bekostning paa slette Materialers Tildannelse og Fremkomst.
- 6) Udsortering af det for Skibbyggeriet ubrugelige „Holmens Brugs Tømmer“ vilde forebygge Misgreb ved Udvalg imellem saa slet Materiale. Nogen Forandring i Classificationen af Tømmeret vilde derfor være gavnlig.
- 7) Tømmerets Udtørring i flere Aar under aabne Skure og Tage over Beddingerne vilde væsentligen bidrage til Skibenes Varighed. Sluttelig haaber Commissionen, at Deres Majestæt vil tage Hensyn paa, at Bedømmelsen af det *tvivlsomme Tømmer* selv for den mest øvede er vanskelig.

I en Skrivelse til Kollegiet af samme Dato, som Rapporten til Drs. Maj., afgiver Commissionen sin Erklæring i Anledning af Fabrikmesterens Anke over 4 af de ældre Skovhuggere. Ifølge denne Erklæring er der intet at drage disse Mænd til Ansvar for. — —“

I den Betænkning, som Kongen havde befalet Kollegiet at indsende sammen med Kommissionens, udtalte dette en ret skarp Kritik af dennes Virksomhed, bl. a. at det meste af det, som Kommissionen havde fremsat, ikke var nyt for Kollegiet, og angaaende Pkt. 7 siges: „— — Skure over Tømmerstablerne og Tage over Beddingerne, som Kommissionen har anbefalet under Pkt. 7, er af de Genstande, Kollegiet længe har haft under Overvejelse, men hidtil ikke har kunnet bringe i Forslag af Mangel paa Midler. Tegning og Overslag til begge Dele har imidlertid været paatænkt paa Holmen, førend Kommissionen blev etableret, og vil til sin Tid blive Deres Majestæt forelagt“.

Under 5. August 1829 resolverede Kongen i Sagen:

„ — — 2) Det Tømmer, som faar Karakter af „Holmens Brug“ maa Kollegiet paase ikke bruges til Skibbyggeriet, da dertil kun maa anvendes gode Materialer.

3) Da det er højst vigtigt, at hensigtssvarende Maader anvendes til at opbevare Tømmeret, saavel førend det forbruges som under Forarbejdningen, bør der straks tænkes paa at bygge Skure over Tømmerstablerne og Tage over Beddingerne, om Skibbyggeriet endog skulde standses noget i dets Fremme derved, og derfor forvente Vi Tegning og Overslag til begge Dele snarest mulig foretaget samt Forslag til, hvorledes Udgifterne til disse Skure og Tage paa den mest økonomiske Maade kan udredes“.

Som ovenfor anført, var Kollegiet meget kritisk overfor Kommissionen, og ZAHRTMANN siger om den (T. f. S. 1837 S. 221), at det var den forunderligste Kommission, som nogensinde var blevet nedsat i Marinen; men den gjorde sin gode Gavn, thi den foranledigede at to saa gode Foran-

staltninger som Skure over Tømmerstablerne og Tage over Skibene straks blev ført ud i Livet, „selv om Skibbyggeriet derved noget skulde standses“, hvilket sikkert ikke har været efter Admiral BILLES Ønske.

Skure over Tømmerstablerne. Det havde altid været anerkendt, at Tømmeret konserveredes bedst i Land under Tag; men Bekostningen og Mangel paa Plads til at opføre saadanne havde hidtil forhindret den fuldstændige Indførelse af denne højst gavnlige Opbevaringsmaade i den danske Marine. Allerede Reorganisations-Kommissionen af 10. December 1779 havde behandlet Spørgsmaalet og foreslaaet Opførelsen af Skure over det kostbareste Egetømmer, hvilket dog først blev udført i 1798, og Kommissionen af 29. December 1801 havde indtrængende anbefalet Skærme over alt Tømmer for at bevare det mod Fugtighed, samt altid at have liggende et Tømmerforbrug for 3 Aar, saa at man ikke blev nødsaget til at bruge friskt Træ til Skibbygning.

Hvad Plankerne angaar, havde man allerede fra tidligere Tider disse anbragt i Stabler, og i Aarene 1825—28 fik disse ved en Omordning Fundamenter, som kunde forhindre Jordens Fugtighed i at trænge op i Træet.

I 1827 blev Fabrikmester SCHIFTER sendt til Holland og England for at studere Spørgsmaalet om Skibenes bedst mulige Bevaring, og paa Grundlag af hans Rapport herom samt de Erfaringer, Kommissionen kunde samle ved at gennemgaa alt om de omhandlede Spørgsmaal i vore egne Arkiver, udtalte Konstruktions-Kommissionen i en Betænkning af 28. Sept. 1828, at den varmt maatte anbefale Opførelsen af Skure over Plankestablerne, motiveret med, at:

„— — paa det lettere erholdelige, mindre kostbare og derfor tilsyneladende mindre vigtige Tømmers Opbevaring bør ikke henvendes mindre Opmærksomhed (end paa det svære); thi det udgør ved sin Mængde en betydelig ja vel endog den betydeligste Del af Beholdningen, saavel i Masse som i Bekostning. Det anvendes i enhver Part af Skibskroppen og i saa nøje Berøring og Forening med det stykkevis kostbarere og sjældnere, saa at det enes Bedærv eller Mangel paa Samhold medfører det andets. Det er derfor en for Skibskroppens Varighed og Styrke højst vigtig Betingelse, at alle dens partielle Dele ere lige gode og varige; men dette kan de ikke være, naar de ikke indsættes i Skroget i lige sund og tør Tilstand. Kommissionen maa derfor tilraade den nu ved de engelske Orlogsværfter brugelige Fremgangsmaade at opbevare alt Egetømmer under Tag“.

Desuden formente Kommissionen, at det Tømmer, som var over 12 Tommer i Kant, samt Barkholter og Planker over 5 Tommers Tykkelse, burde henligge under Tag allermindst i 2 Aar og helst i 3 Aar, inden de toges i Brug. For

Tømmer af mindre Førlighed og tyndere Planker end de ovennævnte antoges 2 Aar at være tilstrækkelig.

Efter at Tømmerkommissionen havde anbefalet Opførelsen af Skure over Plankestablerne, og den kgl. Resol. af 5. August 1829 havde bifaldet det, blev Tegninger og Overslag over saadanne udarbejdet, og i sin Forestilling om Sagen til Kongen udtalte Kollegiet, at naar de blev opførte i Løbet af 4 à 6 Aar, kunde Udgiften bestrides af Søetatens ordinære Fonds. Dette fik kgl. Approb. d. 30. August 1829, og derefter blev Skærmene over Plankestablerne opførte, men der hengik ti Aar, før Opførelsen var fuldendt. —

FORHOLDSREGLER UNDER SKIBETS BYGNING.

Skrogets Tørring paa Stabelen. I Juli 1818 løb den først byggede Korvet *Diana* af Stabelen, og d. 1. September s. A. blev den sendt paa et to-aars Togt til Vestindien og igen fra Sept. 1821 til Sept. 1822. Da den efter sidste Togt blev sat i Dok for at repareres, viste den en saa udstrakt Forraadnelse i Indtømmerne, at Konstruktions-Kommissionen efter indgaaende Besigtelse fandt, at den nødvendige Reparation vilde blive saa kostbar, at det ikke vilde kunne betale sig at udføre den og indstillede, at Korvetten kasseredes.

I sin Forestilling til Kongen om Sagen skrev Kollegiet: „I hvor beklageligt det end nu er at maatte tilintetgøre et Krigsskib, som for lidet over 4 Aar siden løb af Stabelen, og som efter det Materiale, hvoraf det er bygget, lovede en meget større Varighed, saa bør Collegium dog, da man ej engang kan være vis paa at frelse Skibet ved den meget bekostlige Istandsættelse, tiltræde Commissionens Forslag om dets Cassation.

Aarsagen til denne hurtige saa godt som totale Opløsning af dette Skrog, antager Commissionen at være dets Ophold i varme Climater straks efter, at det var bygget af nyt, (ikke tilstrækkelig tørret) Tømmer, og dette har vistnok megen Sandsynlighed.“ —

Under 28. November 1822 approberede Kongen Korvetten *Dianas* Cassation og resolverede desuden:

„Endvidere er det Vor Villie, at følgende for Fremtiden paa det nøjagtigste observeres, nemlig; at intet af Vore Skibe løber af Stabelen, forinden det under en ikke for hurtig Bygning har faaet den fornødne Vindtørring; og at intet nybygget Skib afsendes herfra paa Ekspedition til Indierne.

Endelig paalægger Vi Vort Collegium iøvrigt at tage alle Forholdsregler, hvorved samme tror, at et saadant Uheld ved for tidlig Fordærvelse, som den der nu er hædet Corvetten *Diana*, kan forhindres.“

Uden at kunne give sort paa hvidt for det, kan man sikkert gaa ud fra, at det er Korvetten *Dianas* Tilfælde, der har givet Anledning til det foran behandlede Spørgsmaal om Tømmerleverancerne; men det ses ikke, at Kollegiet har foretaget videre Skridt i den Retning, før det i 1827 sendte Fabrikmesteren til Udlandet for at studere Spørgsmaalet. Paa Grundlag af Fabrikmesterens Rapport foreslog Konstruktions-Kommissionen i sin Betænkning af 30. September 1828 (K. K. Pr. No. 67 S. 62—64): „at Tiden for Orlogsskibenes Henstand paa Stabelen kunde i Fremtiden passende fastsættes til 4 Aar; for Fregatter og Korvetter med Skanse og Bak til 3 Aar, og for Korvetter uden Skanse og Bak samt Brigger til 2^{1/2} à 3 Aar.

Desuden foreslog Kommissionen en bestemt Fremgangsmaade for Arbejdets Fremadskriden for hvert Aar, samt at Tømmeret som Regel burde ligge 3 Maaneder under Skur, efter at det var tilhugget, inden det blev anbragt paa Plads.

Under 23. Marts 1829 tilskrev Kollegiet Overekvipagemesteren i den Anledning:

„— — — Kommissionens Forslag om Tiden til Skibenes Henstand paa Stabelen og den Orden, i hvilken Materialerne bør samles, tilhugges og anbringes paa Plads m. v. bifaldes og anbefales som almindelige Regler til lagttagelse i Fremtiden, for saa vidt det kan bestaa med, hvad der efter Materialeforraadet og øvrige Omstændigheder er bestemt eller i Fremtiden bestemmes om Arbejdsdriften, saa at man vel efterhaanden søger at nærme sig til disse Reglers Overholdelse, men derfor ikke standser noget Arbejde, naar det ellers paa den Maade, som hidtil er anset forsvarlig, kan fremmes.“

Tage over Beddingerne. Om dette Spørgsmaal udtalte Konstruktions-Kommissionen i sin Betænkning af 30. September 1828 (K. K. Pr. Nr. 67 S. 73) paa Grundlag af Fabrikmesterens Rapport af 7. Januar 1828:

„Nytten af Skibes Bygning under Skur har været kendt af Venetianerne for mere end et Aarhundrede siden. I Sverrig har man for mere end halvtredsindstyve Aar siden bygget Skur over Dokke og Beddinger. Fransk-mændene have omtrent ligesaa længe gjort Brug deraf og har stedse formeret Antallet. Siden Aaret 1814 har man i England bygget Skure over alle Beddinger og Dokker paa enkelte af de sidste nær for at kunne dokke Skibe med Master inde. I Holland har man gjort det samme.

At ingen Nation, som har haft Skure, har afskaffet dem, men stedse formeret deres Antal, er et tydeligt Bevis for, at man har fundet dem at afgive bemærkelige Fordele, om hvilke desuden kan sluttes, naar man henser til, at Bygning under aaben Himmel har følgende evidente Mangler:

at Haandværkerne udsættes altfor meget for Vejrligets Paavirkning og blive for tidligt utjenstdygtige;

at de Fordele, man med Bekostning og Omhyggelighed har søgt at vinde ved at tørre Træet forinden dets Anvendelse, næsten tabes — mere eller mindre, afhængig af den Aarstid, hvori Skibets Fyldning med Indtømmer er tilendebragt; det er især Forskibet, der lider, da den største Del af Fugtigheden søger dertil formedelst Skibets inklinerede Stilling paa Beddingen.

Fordele ved Skurene ere foruden Træets bedre Tørring: at Haandværkerne, værnede for Regn, Sne og Solhede vel ogsaa tildels for Blæst og Kulde, kan ugenerede og stadigt fortsætte deres Arbejde, Tilfælde af streng Kulde undtagen, saa vil der blive en bestemt Besparelse i Arbejds løn. Haandværkernes Helbred vil lide mindre, saa at Conservationen af flere duelige Arbejdere, der i vort raa, fugtige og kolde Klimat for tidlig blive svagelige, ja vel endog utjenstdygtige, vil blive en Velgerning for disse med Familier. —

Paa Grund af det her anførte maa Commissionen tilraade, at Beddingerne paa Holmen successive blive dækkede med Skure af saadan Størrelse, at de foruden at være rummelige og bekvemme Bygningsskure tillige have den Udstrækning, at de kunne tjene som Arbejdsskure for Haandværkerne ved Bygningerne og til Opbevaringssted for tilhugne Materialer, som skulle henligge til Tørring, og hvortil ellers maatte have andre Opbevaringssteder.

Omkostningen ved Opførelsen af Skure over Beddingerne vil rigelig opvejes ved den opnaaede Forlængelse af Skibenes Levealder.“ —

Foranlediget af denne Betænkning fik den paa Studierejse i Frankrig værende Premierløjtnant J. HANSEN (døde i Toulon d. 23. Marts 1830) Ordre til at undersøge Spørgsmaalet om, hvorledes man i Frankrig bar sig ad med at konservere Træet under Skibenes Bygning, og fra hans Rapport af 11. Juni 1829 (K. K. Pr. Nr. 67 S. 202) er nedenstaaende Oplysninger tagne.

„— — — Man følger i Frankrig saavidt muligt det Princip at bringe alt, hvad der bygges af Træ, under Tag, saavel under Udførelsen som siden for at opbevare det. Skure eller Tage opføres over Skibene paa Stabelen, og i oplagt Tilstand ere de alle bedækket med Tage. To forskellige Maader bruges for at beskytte et Skib under Bygning imod Vejrligets Paavirkninger, enten ved et fast rummeligt Skur opført paa selve Beddingen, eller ved et amovibelt (aftageligt) Tag, som, saasnart Skibet er i Spanter, bliver bygget over det, og som hviler paa Spanterne paa saadan en Maade, at det ikke forhindrer Fuldførelsen af Bygningen. Dette Tag forbliver paa Skibet baade under og efter Afløbningen og tjener saaledes til Bedækning for det under Oplag.

Da de faste Skure over Beddingerne blev indførte, brugte man dem som Værn mod Vejrliget for at beskytte Bygningen, indtil den blev fuldendt, hvorpaa man satte dem i Vandet og begyndte atter en ny. Men den Udstrækning i Varighed, som Skibet derved fik, fandt man senere opnaaedes ligesaa vel ved de amovible Tage og med ringere Bekostning. De faste Skure blev derfor ikke forladte, men man besluttede at bruge dem til deri at bygge og opbevare Skibe, som ikke skulde løbe af Stabelen, førend Krig og nødvendige Omstændigheder fordrede det. Denne Maade at afbenytte dem paa, ansaa man endog saa fordelagtig, at Regeringen i Aaret 1824 bestemte, at af de 40 Linieskibe og 50 Fregatter, som allerede tidligere var fastsatte at skulle udgøre Anno 1830 Frankrigs Søstyrke, skulde den halve Del, nemlig 20 Linieskibe og 25 Fregatter, bygges og opbevares paa Beddingerne under faste Skure. Dette gav Anledning til, at en stor Mængde saadanne Skure blev opførte; dog blev Antallet ikke komplet, da de store Omkostninger i Forbindelse med andre Meninger forsinkede Udførelsen.

De Maader, hvorpaa Skure eller Tage afbenyttes for at beskytte Skibene paa Stabelen mod Vejrligets Paavirkninger, lader sig altsaa inddele i tre forskellige Systemer, og jeg skal tage mig den Frihed at fremsætte for ethvert især de Fordele, som de synes at medføre.

1) Under et fast Skur over Beddingen at bygge et Skib og siden at lade det blive staaende derunder har den Fordel at udstrække dets Varighed til en meget lang Tid, naar tillige sørges for, at det nødvendige Lufttræk tilvejebringes i selve Skibet ved at lade nogle Gange af den udenbords Klædning være borte og ved at holde Lugerne aabne; men man har endnu ikke Erfaring nok for at kunne angive i Tal, hvad man heraf kan vente sig.

2) Under et fast Skur over Beddingen at fuldføre et Skibs Bygning og derpaa at lade det løbe af Stabelen medfører, naar det derpaa bedækkes med Tag en Forøgelse i Varigheden af $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$ af den Alder, det ellers vilde have opnaaet. Man regner her i Frankrig, at Varigheden af et Skib i Aktivitet eller oplagt uden de omtalte Bevaringsmidler strækker sig til 12 Aar, efter at det er løbet af. —

3) At bygge under et amovibelt Tag, som siden vedbliver at være over Skibet, indtil det armeres, udstrækker ligesom Nr. 2 Varigheden til $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{3}$ længere, men har den Fordel at være meget mindre bekosteligt. De faste Skure, som befandtes i Cherbourg over 4 Beddinge, have hver kostet 400,000 Frcs. Et amovibelt Tag, saaledes som jeg nærmere skal gøre mig den Frihed at beskrive det, koster for et 74-Kanonskib ialt 16,240 Frcs. Antages endog til Fordel for de faste Skure, at de kunde bygges for en Del ringere end de

meget solide Skure i Cherbourg, og at de i en Række af Aar ingen Reparationer behøve, saa er Fordelen i Bekostningen dog stor nok, hvorfor de franske nu benytte amovible Tage til alle de Skibe, som efter fuldendt Bygning skulle sættes i Vandet, og kun de faste Skure for derunder at opbevare det fuldt byggede Skib". — —

Derefter giver Premierløjtnant HANSEN en detailleret Beskrivelse af det amovible Tag, som bestod af to Dele, en *øvre*, som fulgte med Skibet ved Afløbningen, og en *nedre* Del, hvis ydre Side hvilede paa Støtter paa Beddingen, og hvis Bestemmelse var at beskytte den underste Del af Skibet under Bygningen; denne Del af det amovible Tag borttoges inden Afløbningen.

Denne Form for Skibenes Beskyttelse under Bygning besluttede Kollegiet, særlig af økonomiske Grunde, at anvende hos os, til trods for at Konstruktions-Kommissionen udtalte sig stærkt til Gunst for de hele Skure (K. K. Pr. Nr. 66 S. 323), og efter at Kongen ved Resol. af 5. August 1829 havde bestemt, at der straks skulde tænkes paa at anbringe Tage over Skibene, indsendte Kollegiet under 18. Marts 1830 Forslag med Tegning til et amovibelt Tag som Forsøg over Nybygningen Nr. 25 (Linieskibet Skjold), hvilket fik kgl. Approb. d. 10. April s. A.

Da Forsøget faldt tilfredsstillende ud, fik alle efterfølgende Nybygninger amovibelt Tag over sig paa Beddingen.

Kobberforhudning og Kobberforboltning. Tanken om at beskytte Træskibenes Bund mod Havdyrenes Angreb er gammel, hvorom en engelsk Forfatter skriver (T. f. S. 1888 S. 285):

„Vigtigheden af at bevare Skibenes Bund for den Skade, for hvilken de ere udsatte ved Sødyr, og det Tab af Fart, som foranlediges ved Udvikling af Vandplanter, har til forskellige Tider tiltrukket sig særlig Opmærksomhed, og forskellige Forsøg ere gjorte for at forhindre eller formindske disse Ulemper navnlig mod Angreb af Orm. Allerede i 1553 havde Spanierne anvendt en Metalforhudning.

I England prøvede man under KARL II paa at forhude Skibene med Bly, hvilket derefter blev anvendt gennem et langt Tidsrum; men det bløde Metal kunde ikke modstaa Vandets Indvirkning, og efter at det ved nøjagtige Forsøg i 1770 havde vist sig, at Blyet efter nogen Tids Forløb var aldeles opslidt paa nær en Del af Stævnen og et Parti omkring Roret, gik man bort fra denne Forhudningsmaade“.

Den hurtige Ødelæggelse, som de i Vestindien stationerede Fregatter var underkastet, bevirkede, at Admiralitetet tog Sagen op til alvorlig Behandling, og under 21. Oktober 1761 beordrede Admiralitetet, at Fregatten *Alarm* skulde

beklædes med tynde Kobberplader. Dette første Forsøg faldt dog ikke heldigt ud, da den galvaniske Virkning af Kobber, Vand og Jern bevirkede, at alle Jernbolte under Vandet fortæredes. Man prøvede paa forskellige Maader at undgaa denne Ulempe, men uden gunstigt Resultat, indtil man i 1783 fandt paa at anvende Kobber eller Metalbolte, først i mindre Skibe, men kort efter i alle Klasser af Skibe (Kgl. Resol. 16. Febr. 1821).

Herhjemme træffer man det første Spor til at beskytte Skibsbunden med Kobber i Aaret 1618, under CHRISTIAN IV., idet der i Rentemester-Regnskaberne (23. Oktober 1618 S. 562) staar anført: „Blytækker betalt for Arbejde paa de tvende ostindiske Skibe og beslaget Kølen ved Roret med Kobber. — —“

Siden vides denne Fremgangsmaade ikke at være benyttet i større Udstrækning, før det ved kgl. Resol. af 27. Februar 1789 bestemtes, at der i Lighed med de svenske Fregatter skulde anbringes Kobberforhudning paa de til Bygning i det kommende Aar bestemte to 40-Kanons og én 24-Kanons Fregatter, som fik Navnene *Havfruen*, *Thetis* og *Triton*, og sidstnævnte Skib blev det første kobberforhudede Skib i den danske Marine. Kobberet anbragtes paa en med Kobberspiger paasat Træhud for at undgaa Jernsygen. Aarsagen til, at man gik til denne betydelige Forøgelse af Omkostningerne ved et Skibs Bygning, var væsentlig den, at vore Fregatter ikke skulde staa tilbage i Fart for andre Nationers Fregatter.

Træhuden var naturligvis ligesaa lidt i Stand til at forhindre Jernboltens Fortæring, som man kaldte „Jernsygen“, som de andre Midler, der var forsøgt, og Anvendelsen af Kobberforhudning fik ikke nogen stor Udstrækning. Men saa kom den senere Fabrikmester HOHLENBERG hjem fra sine Studierejser i Udlandet medbringende Erfaring om, at man saavel i England som i Frankrig var overgaaet til Kobberforboltning af Skibe med Kobberforhudning for at undgaa Jernsygen. Hans ivrige Forfægtning af det rigtige i denne Sag bevirkede paa Kollegiets Forestilling en kgl. Resol. af 12. December 1794, hvorved bestemtes, „at Vore herefter byggende Orlogsskibe, Fregatter og mindre Krigsskibe skal kobberbefæstes, og Begyndelsen dermed ske med det nu paa Stabelen staaende 80 Kanonskib (*Waldemar*), samt Kobberboltene dertil gives 1^{1/2} større Førlighed end Jernboltene“.

Imidlertid viste det sig, at denne Foranstaltning vilde blive 12 Gange saa dyr, som oprindeligt anslaaet, paa Grund af Udførselsforbud for Kobber fra England, hvorfor det ved kgl. Resol. af 27. April 1797 blev bestemt, at der i de to paa Stabelen staaende Liniesskibe, *Waldemar* og *Norge*, kun skulde anvendes Kobberbolte paa de Steder, hvor Boltene ikke let kunde skiftes,

nemlig i Kølen og Stævnen, for Resten Jernbolte, og Kobberet skulde anbringes paa en Egehud.

Dette Forhold varede til Aaret 1810, da det blev vedtaget, at for Fremtiden skulde Fregatter og Brigger kobberforboltes helt igennem under Vandet, begyndende med *Najaden* (1811), idet Konstruktions-Kommissionen oplyste, at naar Kobberboltens Værdi ved Ophugningen beregnedes, var Pengeudgiften mindre, naar der byggedes med Kobberbolte, end naar Skibet fik Jernbolte og Egehud m. v. for kun i nogle faa Aar at kunne taale Kobberhuden.

Da Kølen til det første Linieskib, *Dronning Maria*, efter Krigen skulde lægges, tog Overekvipagemesteren Spørgsmaalet om Kobberforboltning for dette, op til indgaaende Behandling og anbefalede varmt, at Linieskibet blev kobberforboltet overalt under øverste Vandlinie, fordi:

„Jernboltene i faa Aar forruste og gør Skibet jernsygt og lækt;

Jernsygen svækker Skibskroppens Sammenhæng og er derved en væsentlig Aarsag til Kølbydning;

det med Kobberbolte forsynede Skib har ikke anden Grænse for sin Tjenestedygtighedstid i Flaadens Leje end den, Tømmerets naturlige Beskaffenhed giver Anledning til;

det kobberforboltede Skib — naar det tillige er kobberforhudet — behøver ikke mere end een Dokning i de første 10 à 11 Aar og er dog, fremfor det jernforboltede Skib, stedse klart til en hurtig Udrustning“.

Hidtil havde det været Skik og Brug, at Kobberhuden først paasattes, naar Skibet skulde paa Ekspedition, og saa betaltes Udgiften hertil af Udrustningsomkostningerne; men nu foreslog Overekvipagemesteren, at Skibet straks ved Pudernes Aftagelse efter Afløbningen skulde kobbres til letteste Vandlinie, og den resterende Del til øverste Vandlinie paasættes, naar Skibet skulde paa sin første Ekspedition.

Paa Kollegiets Indstilling resolverede Kongen under 16. December 1821: „At Linieskibene herefter bygges med Kobberbolte i den Del af Kroppen, som komme under Vandet ved højeste Dybgaaende.

At Linieskibene maa ligesom de mindre Skibe betænkes med Kobberhud; men at det maa overlades Kollegiet nærmere i sin Tid at bestemme efter Omstændighederne for ethvert Skib, om det ved Pudernes Aftagelse skal kobberforhudes til letteste Vandlinie, eller om hele Huden først anlægges i Tilfælde af Ekspedition“.

Hermed var Spørgsmaalet om Kobberforhudning og Kobberforboltning bragt til sin endelige Afslutning og gennemførtes siden efter for alle Træskibe, saavel Sejl- som Dampskibe, og i 1833 ogsaa for de ny Bombekanonfartøjer.

Reglen blev, at Kobberet anbragtes straks efter Skibets Afløbning til letteste Vandlinie, og først naar det skulde paa Ekspedition, blev Skibet kobberforhudet til øverste Vandlinie.

Zinkforhudning og Zinkforboltning. Da Kobbringen af Skibene var en dyr Foranstaltning, havde man i Frankrig allerede i Aaret 1782 anstillet Forsøg med at erstatte Kobberet med Zink til Beklædning af Skibsbunden, idet Zinkhudens Bekostning kun vilde blive $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{3}$ af Kobberhudens, og Forsøgene fortsattes under den kejserlige Regering, men uden gunstigt Resultat, sandsynligvis fordi Fabrikationen endnu var paa Begyndelsesstadiet.

Efter at Zinkfabrikationen var blevet forbedret, tog man Sagen op til ny Behandling, særlig i Holland, der havde Tinminer indenfor Landets Grænser, og i 1816 lod den hollandske Regering Korvetten *Ajax* forhude med Kobber paa den ene og Zink paa den anden Side, derpaa sendt en Tur til Vestindien og derefter nøjagtig undersøgt ved Hjemkomsten. Hollandske Redere anstillede ret udstrakte Forsøg med Forzinkning af deres Skibe.

Herhjemme gjorde Handelshuset ANDRESEN & SCHMIDT i 1817—18 Forsøg med et Skib, som efter at være zinkbeklædt sendtes til Middelhavet, og efter endt Togt blev nøje undersøgt og fundet fuldstændig uskadt, hvorefter flere Redere erklærede at ville gøre det samme.

For Marinens Vedkommende var det Admiral O. LÜTKEN, som særlig interesserede sig for dette Spørgsmaal, fulgte dets Udvikling og gav Kollegiet Underretning om alt, hvad der skete paa dette Omraade.

I Skrivelse af 5. Marts 1816 beordrede Kollegiet Konstruktions-Kommissionen til at tage Spørgsmaalet op til Behandling; der blev indkøbt Plader og Bolte til Forsøg, som bl. a. blev anbragt paa Bolværker i Flaadens Leje, og i Aaret 1818 blev Skonnerten *Atalante* forsynet med Zinkhud, hvorefter den i 1819 og 1820 var Stationsskib paa Elben.

Resultatet af de anstillede Forsøg sammenfattede Kommissionen i sin Betænkning af 11. Marts 1822 at være:

at de hidtil den bekendte Zinkbolte og Spiger ikke have det tilbørlige enten Hold, Stivhed eller den kemiske Modstand mod Angrebet af Syrer, de ere udsatte for, til at betroes Sammensætningen af Skibes Krop; men at de dertil ere dels for skøre, dels for bøjelige dels for meget underkastet Corrosion;

at de hidtil den bekendte Zinkplader foruden ikke ubetydelig Ansætning af Græs og Conkylier, de ere underkastede, der fordrer oftere Kølhaling, tillige formedelst den Skørhed, der gør dem uanbringelige i koldt Vejr, saavel som det betydelige Tab af dem paa lange Rejser, der, formedelst

Hullernes Corrosion ved Spigerhovederne af hvilket som helst Metal, har Sted — giver liden Grund til at møde Anbefaling;
at Zinkens Anvendelse paa Skibe, endog i Nederlandene, hvor det er et indenlandsk Produkt, ikke er bleven antaget i den kgl. Marine og endog er afskaffet uden Undtagelse ved Handelsskibene; endelig
at den til Skibenes længere Levealder saa nødvendige Kobberforboltning, sammenholdt med den Erfaring af Zinkens hastige Corrosion, der er bekendt fra den galvaniske Støtte, ingen Grund giver for, men vel megen imod at anbefale Zinkforhudning" — og dermed faldt Sagen bort. (K.K.Pr.No.61,62,63).

FORHOLDSREGLER UNDER SKIBETS OPLÆGNING.

Skibenes Oplægning i N. og S. Ved Skibenes Oplægning i Flaadens Leje i Øst og Vest i Aaret 1744 fik man snart Øje for, at deres Stilling tværs paa Strømmen ikke var særlig heldig paa Grund af Mudderopsamling ved Skibene, og ved kgl. Resol. af 9. Februar 1747 bestemtes, at de oplagte Skibe det ene Aar skulde ligge med Stævnen mod Øst og det andet Aar mod Vest. Om denne Bestemmelse er blevet ført ud i Praksis, er et Tvivlsspørgsmaal; jeg har ikke truffet paa nogen Bekræftelse af det, og Fabrikmester HOHLENBERGS Forslag til Omlægning af Skibene viser, at i en Aarrække havde en saadan Omlægning ikke fundet Sted.

I ethvert Tilfælde var Forholdene i 1780'erne blevet saadanne, at Fabrikmester HENRIK GERNER tog Spørgsmaalet op paany og paapegede Nødvendigheden af at lægge Skibene i Nord og Syd, da Havnen saavel som Skibene vilde holde sig meget renere i saa Tilfælde, idet Sønden og Norden Vande, i Stedet for som nu at ansætte Mudder Banker mellem og under Skibene, hvorved Skrogene under Vandet beskadigedes, vilde uden Tvivl selv bidrage til at vedligeholde Havnens Dybde. Men der blev ikke gjort nogen Forandring i Forholdene, idet man gik ud fra med de forbedrede Opmudringsmaskiner at kunne holde Lejet rent.

Men Hensynet til den bedst mulige Konservering af Skibene for Økonomiens Skyld i Slutningen af Aarhundredet bevirkede, at Fabrikmester HOHLENBERG tog Spørgsmaalet op paany, idet han paastod, at ogsaa Overskibet led ved den anvendte Oplægning i Øst og Vest. Ved Skibenes Hovedreparation viste det sig nemlig, at Bougen, saavel hvad Klædning som Indtømmer angik, stadig var værst medtaget, hvilket HOHLENBERG tilskrev „den bekendte opløsende Virkning af Solen, hvis tidlige Sommer-Straaler daglig anfaldet det hele Forskib“, og han fortsætter (Udskrift af en Betænkning

foranlediget ved H. MORANWILLES Forslag om at opsætte Krigsskibene i Remiser paa Land):

„Maa da end stedse et Parti af Skibet være ufordelagtigt stillet i Henseende til Sol og Vinde, saa bliver det dog: ved Betragtning af Bougens Vigtighed; Indtømmernes Førlighed og tætte Stand i samme; det nu saa sjeldne Kruntømmer, som omklæder den, en indlysende Sandhed, at det allermindst bør være Bougen, der som nu er saa direkte stillet, saavel imod den med Foraarets almindelige Vinde indpiskende Regn som Solstraalerne; thi det er ved umiddelbar Afveksling herimellem, Gæring og Forraadnelse frembringes.“

Desuden foreslog HOHLENBERG, at lagdes Skibene med Stævnen i Nord, skulde Bougen beskyttes om Morgenen af et Sejldugsomhæng, som om Middagen skulde skiftes til Agterspejlet, og desuden foreslog han, at i ethvert Tilfælde de bedste og nyeste Skibe i Oplag om Sommeren skulde have Solsejl for at beskytte de sjældne og kostbare Dæksplanker mod Forraadnelse ved Solens og Regnens Indvirkning.

Foranlediget heraf tilskrev Kollegiet, under Kronprinsens Forsæde, den 12. Juni 1802 Overekvipagemesteren:

„at Skibene til deres større Varighed skulle i Flaadens Oplagshavn ligge i Retning af sønder og nord, i Stedet for at de hidtil laa i øster og vester; at saamange af de ny Skibe, som Dybderne ville tillade, straks skulle forlægges saaledes, og at saasart Opmudringsvæsenet kunde i muligste Maade give Assistance dertil, skulde Lejet gøres skikket til den øvrige Del af Flaadens Omlægning.“

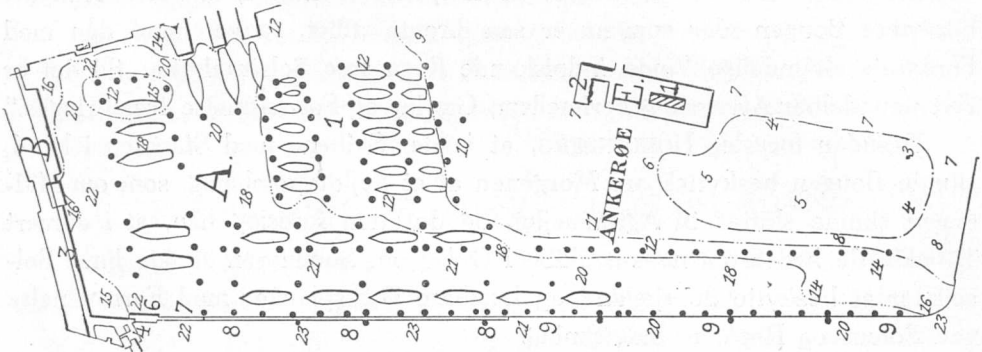
Som Følge heraf blev de senere slagne duc d'Alber rettet efter et saaledes forandret Leje for Flaaden; men selve Planen blev ikke udført, og de Kort eller Plantegninger, hvorefter det hele skulde være sket, formenes at være bortkommet under Krigen, (Koll. Skr. af 7. Januar 1819).

Da man efter Krigen paabegyndte Genopbygningen af Flaaden, var Lejligheden gunstig til efterhaanden at kunne gennemføre Omlægningen, der for den hele Flaade paa en Gang vilde have været en ret bekostelig Affære, og i en Forestilling af 7. Januar 1819 til Kongen udtalte Kollegiet:

„. . . For altsaa ved de i den Henseende nødvendige Foranstaltninger at kunne holde Skridt med Frembringelsen af den befalede Søstyrke have vi under 13. Juni f. A. gennem Overekvipagemesteren paadraget Kommissionen for Københavns Opmudring paany at opmaale Dybderne i Flaadens Leje, optage Kort over samme og give Forslag til den successive nødvendige Opmudring, Forandring med duc d'Alberne samt Skibenes Placering. — Et

saadant Forslag med tilhørende Kort og Beregninger er indkommet og fremlægges herved allerunderdanigst.

Rummet til Skibenes Leje er deri foreslaaet saa indskrænket som mulig for at spare Opmudringsomkostninger, saaledes at ethvert Skib kommer til at ligge bekvemt baade for Kommunikation med Fartøjer og for selv at komme



Flaadens Leje med Skibene oplagt i Nord og Syd. — Søkortarkivet.

ud af Lejet, uden at noget andet Skib behøver at flyttes; de allerede eksisterende duc d'Alber, som passe til det forandrede Leje, ere bibeholdte, og Omskiftningen af de øvrige, saavel som den fornødne Opmudring er beregnet at udføres til Aaret 1830, i hvilket Tidsrum det vil være overkommeligt saavel for Holmen som for Opmudringsvæsenet, naar ellers dette, som formodet, bliver i den Stand, at det dertil kan afgive 2 Trampemaskiner, 2 Søbagger og 1 Hjulmaskine aarlig. Orden og Zierlighed er efter vort skønnende ved den paa Kortet viste Placering af Skibene og duc d'Alberne iagttaget, hvorfor vi med Overekvipagemesteren formene:

at Planen i det hele fortjener Bifald, ligesom vi og anse det for rigtigt, at dens Udførelse, hvad Opmudringen angaar, paabegyndes i Aar, hvorimod duc d'Albernes Omskiftning kan iværksættes, efterhaanden som flere Skibe bliver færdige og øvrige Omstændigheder gør det muligt og hensigtsmæssigt." Kongen approberede Forslaget d. 20. Januar 1819, som derefter blev udført.

Paa ovenstaaende Kort er vist den foreslaaede Form for Oplægning af de 6 Linieskibe og 8 Fregatter langs Flydebroen og den nordlige Del af Lejet, og de mindre Skibe, Korvetter og Brigger, paa det Sted som derefter fik Navn af *Korvettelejet*. —

Om Skibenes Oplægning i N og S udtalte Konstruktions-Kommissionen i sin udførlige Betænkning af 28. September 1828 om alle de forskellige Forholdsregler til Skibenes Bevaring:

„Skibenes Leje N og S anser Kommissionen som en god Forholdsregel. Erfaringen har vist, at Agterskibene ikke forraadne saa meget som Forskibene. Dette formenes at maatte tilskrives dels Skibenes Stilling paa Stabelen, dels at Forskibets Tømmer staa saa nær sammen, hvorimod Agterspejlets, der over Vandet ligger mest horizontal, ere længere fra hinanden og ikke tillukkede indenbords. Det forekommer derfor rigtigt at lade Skibene ligge bestandig med Agterspejlet Syd efter, og at dække over Gallionen og noget ind over Judasørene med et tæt Tag for at conservere saa meget som muligt denne Del af Skibet, hvorpaa saa mange af Rejsningens vigtigste Forstøtninger befæstes.“ (K. K. Pr. Nr. 67 S. 85—86).

Fregatter og andre Skibes Reparation i Dokken. En stor Forbedring ved det mindre Skibsmateriels Vedligeholdelse foraarsagedes ved Bestemmelsen om, at det for Fremtiden skulde ske i Dokken.

Dette Spørgsmaal rejstes af Overekvipagemesteren, Kontreadmiral J. C. KRIEGER, som vilde anvende den nu til mange Tider ledige Dok til de mindre Skibes Reparation og i Skrivelse af 1. Oktober 1821 til Kollegiet udtalte desangaaende (K. K. Pr. Nr. 63 S. 213):

„— — — Langt mere end Orlogsskibe lide ved Dokning, lide Fregatter og mindre Skibe ved at kølhales; thi foruden at Skrogene skades ved at ligge overhivede, blive ogsaa Skibenes Sider gennemtrukne af det i Borde staaende Vand, som maa bortdunste, naar de komme paa ret Kjø. Herved kommer en skadelig Luft i Skibet, Tømmeret betændes, og jeg antager, at man herfra og fra Skibets Brydning under Overhivningen kan udlede Hovedaarsagerne til Fregatternes kortere Varighed i Forhold mod Orlogsskibenes. Desuden kan store Reparationer paa Vandet aldrig ske til Fuldkommenhed, og de ere altid forbundne med betydelig Bekostning og Vanskelighed.

Efter det med Corvetten *Najaden* forefaldne (Grundstødning paa et Skær udfor St. Thomas) behøver den vistnok en betydelig Reparation i Bunden, og om denne ved Kjølhaling skulde foretages, vilde dette nye Skib derved rimeligvis svækkes i den Grad, at det næppe kunde anses dygtigt til nogen lang og vigtig Ekspedition. Repareres det derimod i Dokken, kan det sættes i en til det nye Skib svarende Stand.“

I sin Forestilling til Kongen om Sagen anbefalede Kollegiet denne, og ved Resolution af 16. December 1821 approberede Kongen, at Fregatter, Korvetter og Brigger maatte repareres i Dokken under de af Konstruktionskommissionen anbefalede Forsigtighedsreglers Iagttagelse (se S. 242).

Tag over Skibene. Om Fabrikmester HOHLENBERGS Forslag, at anbringe Solsejl over Skibene i Oplag om Sommeren, er kommet til Udførelse,

har ikke kunnet konstateres; men hans Tanke om at beskytte Skibenes Dæk under Oplag mod Vejrligets Indflydelse fik en langt fuldkomnere Udførelse 30 Aar senere.

Med Kollegiets Antagelse af det amovible Tag over Skibene under Bygning, fulgte det naturlig ogsaa Franskmandenes Fremgangsmaade med at lade Taget følge Skibet under Oplag, og da Forsøget med det amovible Tag over Linieskibet *Skjold* faldt tilfredsstillende ud, blev de tidligere byggede Linieskibe og Fregatter ogsaa forsynet dermed. Saaledes bestemte Kollegiet d. 8. Juni 1837, at et af de to Linieskibe *Dronning Maria* eller *Waldemar* skulde forsynes med Tag; d. 10. Februar 1840 bestemte Kollegiet, at Fregatterne *Rota* og *Bellona* skulde forsynes med Tag, og d. 21. December 1841 bifaldt Kongen paa Kollegiets Indstilling, at to af de ældre Fregatter, som endnu ikke havde faaet Tag, skulde forsynes dermed.

Fra det Tidspunkt kan man regne, at alle vore Orlogsskibe og Fregatter var forsynet med Tag under Oplag.

Hovedreparation. Til Krigsskibenes Vedligeholdelse havde man fra Begyndelsen anvendt den saakaldte *Hovedreparation*, hvorved Skibet saa at sige blev fuldstændig adskilt, for at Tømmeret kunde blive eftersat i de inderste Kroge og daarligt Tømmer erstattet med nyt, hvorved Skibet igen skulde blive fuldt tjenstdygtigt i nogle Aar.

Om Hensigtsmæssigheden af denne Operation, som var fastsat til at skulle foretages ved et Skibs 14. Aar, herskede der delte Meninger, saaledes som det udtaltes i Forestillingen til kgl. Resol. af 28. December 1759:

„Det har fra lang Tid været et i Søetaten antaget Princip, at det til Flaadens Vedligeholdelse var bedst og raadeligst, hvor Tømmer havdes i Overflødighed, samt Tid og Folk, at abandonnere al Hovedreparation, at bygge nye Skibe og vedligeholde de gamle med saadan Reparation, at de kunne tjene i Nødsfald i Nærheden.

Hvor man ikke havde saa rummelige Omstændigheder: at give Hovedreparation med fuld Forløbning.

Men hvor Omstændighederne ikkuns var maadelige, og en Flaade hastig skulde istandsættes: at give Hovedreparation med Forhudning, hvorfra dog skulde undtages de skarpeste Sejlere og Fregatter.

Efter det første Membrum i dette Princip, nemlig at bygge lutter nye Skibe, har man aldrig kunnet gaa frem. — — —“

Ved ovennævnte kgl. Resol. af 28. Dec. 1759 fastsloges Formen for Hovedreparation at være med fuld Forløbning og uden Hud, til en Bekostning af det halve og højst $\frac{5}{8}$ af Bekostningen ved Nybygning.

Denne Fremgangsmaade virkede tilfredsstillende i en Snes Aar, men saa blev Bekostningen af Hovedreparation saa betydelig paa Grund af Vanskeligheden ved at fremskaffe det krumme Tømmer til de gamle Former, at Fabrikmester HENRIK GERNER beviste, at den ikke kunde svare Regning.

Kommissionen af 29. Dec. 1801, som fik Spørgsmaalet om Hovedreparation til Behandling, stod meget tvivlsom overfor Nyttens af den, og kom til det Resultat, at skulde den kunne betale sig, maatte den, paa Grund af den hurtigere Ødelæggelse, som Skibene i de senere Tider havde vist, forarsaget ved for hastig Bygning og af friskt Træ, foretages ved Skibets 10. Aar.

Reduktions-Kommissionens Betænkning af 18. Februar 1814 udtaler om Spørgsmaalet under Pkt. 2: „og da Erfarenheden i den senere Tid har vist, at Hovedreparation ikke har svaret Regning til Bekostningerne, saa gaar Kommissionen ud fra den Sætning, at de intenderede Orlogsskibe ikke skulle hovedrepareres, men blot konserveres ligesom Fregatter med opholdende Reparation.“

I sin Forestilling til Kongen af 28. Marts 1814 om Kommissionsbetænkningen udtaler Kollegiet ad Pkt. 2: „Nyttens af eller Tabet ved Hovedreparation vil hænge af, om det bliver muligt i rette Tid at anskaffe Tømmermateriale, og at Skibene kan blive staaende en passende Tid paa Stabelen; thi naar dette kunde ske, turde det ikke være nødvendigt at lade dem hovedreparere. — Kollegiet skulde derfor indstille, at Spørgsmaalet, om Skibene skulle hovedrepareres eller ikke, maatte paany kommissionaliter undersøges.“

Den kgl. Resol. af 1. September 1815 approberede Kollegiets Forslag; men Spørgsmaalet ses ikke at være taget op til Behandling før i 1828, da Konstruktions-Kommissionen afgav Betænkning om de fra Fabrikmester SCHIFTERS Rejse i 1827 indhøstede Erfaringer om og Forholdsregler til Skibes Bevaring og udtalte om Spørgsmaalet Skibes Reparation (K. K. Pr. Nr. 67 S. 87—91):

„Commissionen antager, støttende sig paa Fortidens Erfaring hos os, og saavidt som andre Nationers er den bekjendt, at det er ikke muligt at gjøre nogen fast og almindelig Antagelse for Skibes Tjenstydgtighedstid. — Den formener derfor, at Fremgangsmaaden ved en Flaades Vedligeholdelse bør være saadan, at Tjenstydgtighedstiden, i hvilken den end for ethvert Skib maatte blive, bliver saa *uafbrudt* som mulig, og saaledes, at man undgaar Foretagelsen af overdrevent store Reparationer, hvis Bekostning nærmer sig den af ny Bygning, om hvilke Commissionen maa være enig med den i Rapporten anførte Engelskmændenes Formening: at de ere uhensigtsmæssige.

Det er derfor vigtigt at søge undgaaet Fremgangsmaader, hvorved Skibene tidligen ikkun kunne være tjenstdygtige under Betingelse og dernæst

enten maa condemneres eller gives Reparationer, hvis Bekostning ikke staar i Forhold til den Forlængelse i Varighed, som derved bevirkes.

Commissionen formener, at dette vil kunne opnaas, naar Skibene i deres første Aaringer gives paa Vandet, med omhyggelig Forfølgelse af al Raadenhed, de Istandsættelser, som de aarlige Eftersyn give Anledning til, saalænge de derved kan holdes tjenstdygtige, og at de til de Epoker, hvor dette ikke kan ske, indsættes i Dok, uden Hensyn til deres Alder og gives de Reparationer, som fordres for at sætte dem i fuldstændig dygtig Stand, saalænge indtil der paa Grund af Alder og Tilstand kan blive Tale om deres Cassation."

Denne Fremgangsmaade blev fulgt, og dermed var Spørgsmaalet om Hovedreparation, som havde været et Stridens Æble i over hundrede Aar, bortfaldet.

RESULTATET AF ANSTRENGELSERNE.

Efter Kong CRISTIAN VIII's Tronbestigning ønskedes der Indskrænkning i de militære Udgifter, hvilket ogsaa blev udført, og i sin omfangsrige Forestilling af 19. November 1840 om dette Emne kom Kollegiet ogsaa ind paa Spørgsmaalet om Skibsmateriellets Levetid, der influerede paa Nybygnings-tempoet, og udtalte:

„— — — I ældre Tider antog man de større Skibe som tjenstdygtige til Brug overalt i 9 Aar; derefter til Brug i Nordsøen i 3 Aar, og i Nærheden i 2 Aar. I opnaaet Alder af 14 Aar fik de en saakaldt Hovedreparation, hvorved de antoges at blive tjenstdygtige til Brug overalt endnu i 6 Aar; til Brug i Nordsøen i 2 à 3 Aar, og i Østersøen i 2 à 3 Aar, altsaa: 15 Aars Dygtighed til Brug overalt, 7 à 8 Aar i Nordsøen, og 2 Aar i Nærheden, **25 Aars Levetid ialt.**

Efter at man fra Begyndelsen af det 19. Aarhundrede havde indført forskellige Forbedringer i Skibbyggeriet, saasom: Anvendelse af Kobberbolte i Stedet for Jernbolte; et strengere Udvalg og bedre Konservering af Tømmer end forhen; en omhyggeligere Arbejdsmaade; hensigtsmæssigere Udluftning af Skibene under Oplag; endelig at overgaa til at bygge Skibene under Tag og at give Skibene i Oplag Tag, antog man at kunne gøre Regning paa en Varighed af Skibene, som Fabrikmester SCHIFTER under Forudsætning af mer eller mindre udstrakt Reparation anslog til: 28 Aar, naar Skibet var bygget og siden holdt under Tag, samt 3 Aar til Reserveskib og 3 til Blokskib, **34 Aar ialt.**

Kollegiet mente, at man paa det Tidspunkt savnede tilstrækkelig Erfaring til at kunne hævde et saa gunstigt Resultat af de indførte Forbed-

ringer ved Skibbyggeriet og antog, at man ikke kunde gaa længere end til at ansætte et Tidsrum af 22—24 Aar for absolut Tjenestedygtighed for et Linieskib eller en Fregat, foruden 4—6 Aar til Togter i Nærheden eller Blokskib.“

Men Tiden viste, at Fabrikmesteren ikke havde regnet for højt, idet de af ham byggede Skibe opnaaede følgende Alder:

Dronning Maria 38 Aar som Linieskib og Fregat og derefter 32 Aar som Logisskib.

Waldemar 36 Aar

Frederik VI 40 Aar (udrustet under Krig i sit 33. Aar)

Skjold og *Dannebrog* kan ikke regnes med, da de fik indsat Maskine.

Det er endda et Spørgsmaal, om Sejllineskibenes Levetid ikke vilde være blevet længere, saafremt Dampens og Jernets Indførelse i Skibbyggeriet ikke havde gjort sin Indflydelse gældende paa deres Levetid.

For Fregatternes Vedkommende var Forholdet endnu bedre.

Freja 34 Aar i Marinen og derefter i en længere Aarrække i Koffardifart.

Rota 40 — - — do. do. do.

Havfruen 39 — - — do. do. do.

Bellona 34 — - —

Om *Havfruen* vides, at den i 1880, 55 Aar gammel, gjorde en Rejse paa 81 Dage fra England til Adelaide i Australien, en Rejse hurtigere end de bedste Sejlere nutildags. —

Den danske Marine kom sent med i Spørgsmaalet om Forholdsregler for at forøge Skibsmateriellets Levetid, og der skulde en Eksplosion til som Kommandør ROTHES „Udeladelser“ mod Kollegiet i Anledning af Tømmerleverancerne for at faa sat rigtig Gang i det. Men da man først havde taget fat, blev der gaaet grundigt til Værks, saaledes at den danske Marine ved Træskibsperiodens Afslutning stod lige saa højt herhjemme paa dette Omraade som i den øvrige Krigsskibbygningskunst.



TRYKFEJL

- S. 6 2. Stk. 1. L. . . . Landdrot, læs: Landdrost.
S. 22 Anm. 2. L. . . . betegner Teksten, læs: betegnes i Teksten.
S. 36 3. Stk. 2. L. . . . Fabrikmester BARBÉS, læs: Konstruktør BARBÉS.
S. 74 3. Stk. 1. L. . . . Have, læs: Urtehave.
S. 91 1. Stk. 4. L. . . . 1577, læs: 1677.
S. 128 1. Stk. 2. L. . . . da alle de nedbrændte ikke blev, læs: da ikke
alle de nedbrændte Bygninger blev.
-

