



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG



ÅRBOG 1968

ÅRBOG

1968

Omslagsbilledet: Portræt af agent Andreas Bjørn, miniature af ukendt kunstner. Frederiksborgmuseet. Farveklicheen venligst udlånt af A/S Burmeister & Wain.

Cover: Portrait of Andreas Bjorn. Miniature by unknown artist. Courtesy of The Museum of National History at Frederiksborg Castle.

ÅRBOG

1968

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ARBOG

1968 (bind 27 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er Bellicoat fra Viggo Borch. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Agent Andreas Bjørn, købmand og skibsværftsejer (<i>Andreas Bjørn, Merchant and Shipyard Owner</i>)	7
P. A. Gruelund, fhv. statslods, kaptajn: Puggaard-fregattens ankomst (<i>A Puggaard Company Frigate Comes Home</i>) .	43
H. Hemmingsen: Svendborgskippere jeg har kendt (<i>Some Skippers of Svendborg</i>)	53
Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil.: Maritime kuriosa og souvenirs (<i>Maritime Curios and Souvenirs</i>) .	82
Maritime småartikler (<i>Maritime Notes</i>)	121

Museets protektor, komité og personale	133
Museets beretning og driftsregnskab for 1967-68	135
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“s beretning 1967 og 1968 og regnskab 1967	145
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	154

*Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, s. 193 ff.,
til 1962-66 i årbog 1966, s. 342 ff.*

AGENT ANDREAS BJØRN KØBMAND OG SKIBSVÆRFTSEJER

Af

KNUD KLEM

Som et apropos til byen Christianshavns 350 års jubilæum i 1968 giver forfatteren en redegørelse for det første betydelige danske private skibsværft, agent Andreas Bjørns værft i Strandgade på Christianshavn, beliggende på det areal, som i vore dage kaldes Grønlandske Handels, Krøyers og Wilders pladser. Afhandlingen er vedføjet en liste over 34 skibe af Bjørns nybygninger, som det har været muligt at identificere samt 4 fortømringer.

AT DER i hovedstaden, købmændenes havn, udviklet som den var især i kraft af sin havn, allerede tidligt har været drevet skibsbyggeri, er der næppe tvivl om, men hvor omfattende skibsbyggeriet har været véd vi kun lidt om. Fra Frederik II's tid er der bestemmelser om de daglige lønninger for skibsbygmestre og deres svende i København,¹ og ved forordning af 10. april 1631 tillader Christian IV hovedstadens borgmestre og råd at antage fra udlandet en skibstømrermester med svende, som får 6 års frihed for al kongelig og borgerlig skat og tyng, dog at de kun måtte befatte sig med skibsbyggernæringen, og deres hustruer, hvad de „udi husene med spinden, væven eller deslige manufakturer kunne fortjene“.²

Orlogsflåden begynder at udvikle sig allerede under kong Hans, men hans skibe byggedes i stor udstrækning andetsteds, bl. a. på Slotø i Nakskov fjord.³

Flåden fik som bekendt siden sin skibsbygningsvirksomhed på Bremerholm, oprindelig en mindre holm, hvis navn muligvis skyldes handelsmænd fra Bremen, der i sildetiden havde deres boder der, som Erich Pontoppidan mener i „Origines Hafniensis“, eller som

måske snarere er opkaldt efter de bremiske skibsbyggere, som kong Hans indkaldte til sit skibsværft. Sejlløbet „dybet“ (jfr. Dybensgade) opfyldtes under Christian III, hvorved holmen blev landfast med byen, og her skabtes under denne og de følgende konger et hjemsted for flåden og dens skibsbygning. 1563 rejstes ankersmedien, i 1619 ombygget til Holmens kirke, og under Christian III og Frederik II opførtes den lange reberbane og sejlluset, hvoraf der endnu er bevaret en rest i Kunstakademiets billedhuggeratelier på Charlottenborg. Som bekendt udvikledes skibsbyggeriet her stærkt under Christian IV, der i særlig grad blev flådens konge, samtidig med at han ved sin store interesse for udviklingen af Københavns havneområde skabte grundlaget for den koffardifart, som voksede op i 1600- og 1700-tallet i hovedstaden, der i overensstemmelse med de rådende handelsprincipper i merkantilismens periode begunstigedes på de øvrige byers bekostning.

Her skal dog ikke tales om orlogsmarinens skibsbygning, men om et storstilet privat foretagende. Den søhandel, som i 1500- og 1600-tallet fra en spæd begyndelse udvikledes til et højt stadi i 1700-tallet, havde oprindelig ikke gode virkemidler, hvad havneforhold angår. Dog var sejlløbet på Amagersiden ud for Slotsholmen et naturligt vinterleje for de større skibe, som nu anvendtes, og her lå fra Christian III's tid den såkaldte Grønnegårds havn. Dens placering er angivet på det bekendte stik af København, set fra søsiden, som findes i Braunius: *Theatrum urbium* fra 1587. Der findes ganske vist ikke på stikket antydninger af bolværksanlæg, men af de nedennævnte bemærkninger ved vi, at der har været sådanne. På stikket markerer de tre skibe det sted, hvor skibe med et vist dybgående lod sig anbringe. En tilsvarende koncentration af skibe ses samme sted på det bekendte van Wijks stik fra 1611, der dog især er en forherligelse af Christian IV's etableringer til gavn for orlogsflåden med Bremerholm i stikkets højre side og tøjhus- og proviantgårdshavnen til venstre.

Hvad flådens skibsbygning angår, bør det dog bemærkes, at også arealerne ved Grønnegårds havn blev anvendt, idet skotten David Balfour her byggede skibe for Christian IV. Hans virksomhed strakte



København set fra søsiden 1587. Efter stik af Braunius i „Theatrum urbium“. Til venstre skibe forankret ud for Grønnegårds havn. I midten Københavns slot. Til højre herfor indsejlingen til Gammelbodehavn (Holmens Kanal) med forankrede fartøjer samt smedien på Bremerholm, som i 1619 blev ombygget til Holmens kirke. I højre forgrund den stensatte vej til færgestedet, hvorfra overfarten mellem Amager og Slotsholmen fandt sted.

Copenhagen from the sea 1587. Print by Braunius in "Theatrum urbium". To the left ships at anchor in the "Grønnegård"-harbour. In the centre the royal palace. To the right ships moored in the "Gammelbodehavn" and the old forge of the naval dockyard of Bremerholm, which from 1619 became the "Holmens Church". In the foreground the landing bridge for the ferry between Copenhagen and the isle of Amager.

sig endog over en længere periode. Kongen har øjensynlig i perioder ikke været tilfreds med ham, da han indsatte ham som fange på Dragsholm. Ved brev af 13. juni 1616 til Oluf Rosensparre udtaler kongen: „Vider at vi nådigst har bevilget, at David Balfour, skibbygger, som en tid lang har været indsat der på vort slot Dragsholm, må nu samme sit fængsel blive entlediget. Thi beder vi Eder og ville, at I hannem af samme hans fængsel udlader og hannem tilsiger, at han sig straks til vor købstad København begiver“.⁴ Han fortsatte derefter sit skibsbyggeri, dog ikke uden problemer. I 1635 opstod der nogen „irring“ mellem borgmester og råd i København på den ene side og David Balfour på den anden vedrørende Grønnegårds havn. Balfour mente, „at samme havn strækker sig neden for fortovet af hans gård og derfor sig den tilholder efter de breve han derpå haver“. Kansleren Chr. Friis og statholderen Frans Rantzau fik derfor befaling til at indstævne parterne og derefter skriftligt erklære sig til Kongen derom.⁵ Stridsspørgsmålet stod dog stadig åbent, for i kgl. brev af 4. maj 1635 siges det, at Balfour „haver længere udpælet end hans brev om formelder, og indtaget Strandgaden, som afridsene udviser at skulle være fri, som kan erfares af de huse, som bygt er, og den agevej som går de huse forbi“.⁶

Ved grundlæggelsen af Christianshavn i 1618 blev mulighederne for en fortsat udvikling lagt. Denne bys anlæggelse havde to hovedformål, dels at skabe grundlag for stærkt påkrævede fæstningsanlæg, som kunne beskytte hovedstaden fra søsiden, hvor byen hidtil havde været ganske blotlagt, men ikke mindre ønskede kongen at lade Christianshavn udvikle sig til en handelsstad med særlige muligheder for søhandel. Byen anlagdes efter renæssancens princip med et system af lige gader i skakbræt-mønster og med kanalerne ved Overgaderne, der efter hollandsk mønster skulle danne basis for opførelse af købmandshuse med kajgader foran til betjening af købmændenes skibe.

Især blev det dog Strandgade, som fik betydning, men da der måtte foretages store opfyldningsarbejder, fordi det hele var påbegyndt i det bare vand, gik det kun langsomt. Det første hus blev her Mikkel Vibes gård, Strandgade 30-32. Naboejendommen, Sivert Grubbes gård, op-

førtes omtrent samtidig. I Christian IV's tid og i det følgende århundrede fulgte de fleste af gadens huse på landsiden, mens grundene mod havnen i lang tid var ubebyggede, uagtet beboerne ved byens privilegier i 1639 fik frihed til „alene at nyde de havne, de enten allerede har gravet, eller herefter gravendes vorder ud for deres fortov“, netop det standpunkt som Balfour havde fastholdt.

Foruden de private grundejeres huse blev Strandgade hjemstedet for en række af de handelskompagnier, som opstod i den følgende tid, på sydsiden af Torvegade Vestindisk-Guineisk Kompagni og nord for denne det Ostindiske, senere Asiatisk Kompagni samt flådens nye dok, der færdiggjordes i 1739 som nabo til Asiatisk Kompagni. I direkte forbindelse rakte de opfyldte arealer kun til kanalen ved nuværende Wilders plads. Længere ude på et vandareal udfor nuværende Nyhavn og Kvæsthusbroen havde kaptajn J. G. Motzmann i 1695 fået tilladelse til at foretage en opfyldning. Det gik kun langsomt med udførelsen af dette arbejde, og arealet blev da 1723 købt af Søetaten, der fuldførte opfyldningen og kaldte stedet Christiansholm. Denne holm indgik i det nye orlogsværft, der fra slutningen af 1600-tallet var blevet anlagt herude, idet Bremerholm ikke længere strakte til. Flådens leje blev anlagt i 1680-erne, og der blev anlagt beddinger, bradbænke m. m., således at lineskibet „Dannebrog“ i 1692 kunne løbe af stabelen som det første skib bygget på Nyholm.

Det område, der i vore dage kaldes Wilders, Krøyers og Grønlandske Handels plads var altså endnu et vandareal. Her kom Andreas Bjørn til at udfolde sit initiativ.

Andreas Bjørn var født i Skelskør i 1703 som søn af Mads Andersen Bjørn og Karen Pedersdatter. Han tog i 1730 borgerskab som købmand i København og giftede sig i 1733 med Karen Arildsdatter Hansen. Han gav sig især af med tømmerhandel og havde i de første år sin tømmerplads ved Toldboden, indtil han i 1735 afstod den til den kongelige savmølle. Søetatens resolutionsprotokoller fortæller om hans store leverancer af tømmer til flåden. Snart efter følger i stor udstrækning også leverancer af fedevarer og kanoner til Søetaten, ligesom han i 1739 tog sig på at forsyne landetaten med kanoner, som

han indforskrev fra Sverige. Han overtog ligeledes store leverancer, som skulle benyttes til den årlige tribut til de nordafrikanske sørøverstater. Gennem disse leverancer til staten skabte han sig en betydelig formue, men dertil drev han købmandskab og rederivirksomhed i stor stil, og han var i stor udstrækning deltager i kompagnihandel.

I Suhms samlinger anføres i anledning af Andreas Bjørns død, at han var „entreprenant i købmandskab, var snart et lem af alle compagnier, begyndte den stærke handel på Vestindien, da i stæden for et skib årligt tilforn, nu går vel et helt dusin derhen årligt“.⁷ Han synes derimod ikke at have været aktionær i Asiatisk Kompagni, idet han savnes i aktionærlisterne i kompagniets generalforsamlingsprotokoller.

Selvom Andreas Bjørn var særdeles virksom i vestindiehandelen, deltog dog en del andre heri. Vestindiehandelen havde været drevet i adskillige år, dog med meget afvekslende held. Nye muligheder frembød sig ved Vestindisk-Guineisk Kompagnis erhvervelse af St. Croix ved køb fra Frankrig i 1733, men kompagniet stod dog på svage fødder. I 1747 optoges en del nye interessenter bl. a. købmændene Just Fabritius, Frederik Wewer og Joost van Hemert, men navnlig blev dog Andreas Bjørn en ivrig deltager. Han havde dog også sin opmærksomhed henledt på andre interesseområder. Fredsslutningen med Algier i 1746 medførte oprettelsen af Det almindelige Handelskompagni. Planen hertil blev lagt af admiral Fr. Suhm, borgmester Holmstedt og Andreas Bjørn. Det drev handel på Vesterledet, Middelhavet og Levanten. Det overtog senere, i 1750, den Grønlandske Handel efter Jacob Severin og drev hvalfangst i de nordlige egne af Atlanten, og i 1763 fik det også den islandske og finmarkske monopolhandel overdraget for 10 år. I øvrigt var Andreas Bjørn også interesseret i den islandske handel, som han deltog i som participant i det islandske kompagni. Om det almindelige Handelskompagni anføres hos Suhm som udtryk for majestættens interesse for stiftelsen af kompagniet: „Den 4. sept. (1747) blev kongen og dronningen salvede i Frederiksborg slotskirke med stor pragt og herlighed. På det at der skulle være ekspeditioner og ting, som skulle have den ære at føre

datum af samme dag, blev i blandt andet oktrojen for det almindelige handelskompagni samme 4. sept. underskrevet ... Hans Majestæt fandt selv behag deri, at det skulle underskrives salvingsdagen, hvorfor dermed således blev hastet, at det kom ind om onsdagen, igjennemgået af Oeconomicollegio og conseillet om torsdagen, de andre dage renskreven, og om mandagen underskrevet. Dette nye kompagni, som alle ny indretninger haver sin jalousie fornemmelig af groshandlerne“. Iøvrigt havde det nok været klogere at have lidt mindre hast med etableringen af selskabet. Det havde et uhyre omfattende virksomhedsområde og blev aldrig vellykket. Samtiden var dog ved dets start overmåde begejstret, og aktietegningen gik strygende. Apoteker Seidelin fortæller, at han priste sig lykkelig ved at kunne erhverve to aktier, men føjer til: „det var det ulykkeligste interessentskab, thi kompagniets handel blev meget dårligen eller uredeligen administreret, og man fik i nogle og tyve år aldrig en skilling i udbytte“.⁸ Det fik Andreas Bjørn dog intet medansvar for, da han døde et par år efter kompagniets start.

Et par år efter sin etablering i hovedstaden slog Andreas Bjørn sig ned på Christianshavn. Ved skøder af 7. juli 1732 og 22. juni 1733⁹ erhvervede han en plads i karreen mellem Kongensgade (d. v. s. Wildersgade), Bådsmandsstræde, Overgaden neden Vandet og Kanal-gaden. Her opførte han sin bolig, en to etagers bygning med to kviste og af 8 grundmurede fag med to opgange med tilhørende have med frugttræer og lysthus, og hvortil desuden hørte en tømmerplads. På den anden side af Bådsmandsstræde på hjørnet af Overgaden neden Vandet havde han sit pakhus.

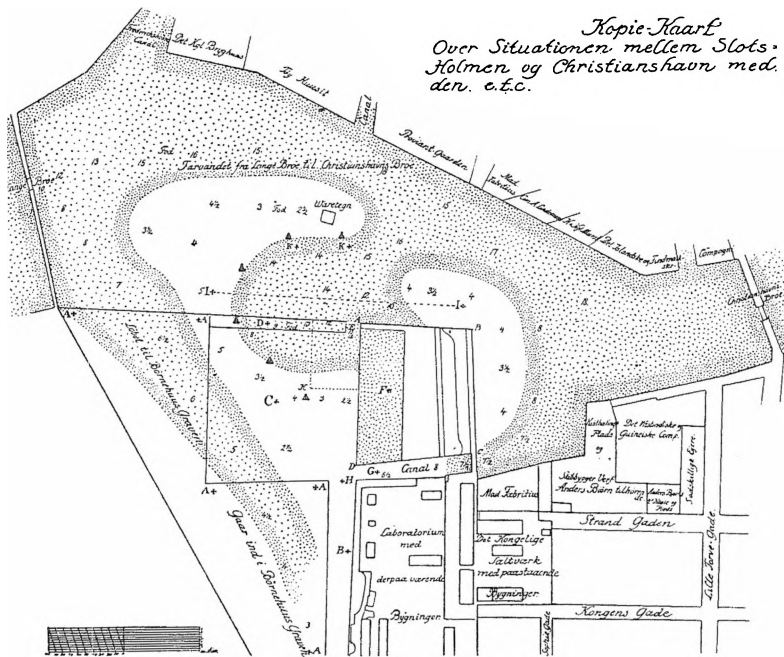
Bjørn har utvivlsomt tidligt haft for øje, at virksomheden som tømmerhandler også gav basis for skibsbyggeri, og at et sådant lod sig etablere på det tilgrænsende vandareal mellem hans ejendom og Christiansholm. Gennem sin forretningsvirksomhed stod han sig godt med myndighederne, og forhandlinger om disse planer førte hurtigt til et positivt resultat. Den kongelige bevilling herom udstedtes af Christian VI og er dateret 18. juli 1735. Ved denne bekræftedes det, at Andreas Bjørn, „for egen bekostning må lade indpæle med bol-

værk den grund fra kanalens begyndelse af, som er hjørnet lige før de såkaldede Kløckers pakhuse indtil på faste landet mod savmøllen ved enden af Børnehusgraven og derfra i linie til det inderste hjørne af Motzmans plads (Christiansholm) mod volden, på den anden side langs dybet fra hjørnet af førberørte pakhuse ligeledes indtil Motzmans plads, imod at samme skal tilhøre hannem og arvinger, eller hvem som dertil af ham lovlig berettiges; og må han eller de bebygge og benytte den som de bedst vide og kunne, samt beholde den fri for alle afgifter tyve år fra den tid at regne at bemeldte grund forsvarligen er opfyldt og istandsat“.¹⁰

En opfyldning var naturligvis besværlig og tog sin tid, skønt han overtog en del af fylden hertil fra Søetatens nærliggende dok, hvor anlægsarbejdet netop var påbegyndt. Havnekommissionen hjalp ham med at bevilge en „indlukning til en af siderne mod søen for de anliggende kanaler, som indskæres på samme måde som ved Asiatisk Kompagnis værft“, og han fik også tilladelse til at anlægge en bro fra Strandgade over til det kommende skibsværft. Det skulle dog ske for hans egen regning og under forudsætning af, at „når solicitanten ved anlægningen observerer, at åbningen med behørig faldeklapper kommer i midten af broen, så stor at fartøjer til og fra Børnehusgraven kan passere og underholde samme efterdags med reparation, men i henseende hans forlangende at oppebære bropenge for gennemgående fartøjer henvises han til Hans Kongelig Majestæt selv“. Hvorvidt han opnåede denne ret melder historien intet om. Der er stadig en bro på dette sted, dog ikke den samme. Den nuværende, der formentlig erstattede Bjørns bro, er bygget i 1903 og ejes stadig af ejerne af Wilders Plads.

Ved udfyldningsarbejderne fik han assistance af Søetaten, der lånte ham en muddermaskine, og kongelig skibsbygmester Poul Brock udførte tegningerne til indretning af det nye skibsværft. Som adskillige andre detaillere forelagdes disse tegninger for kongen, der godkendte dem ved resolution af 27. april 1742, på hvilket tidspunkt skibsværftet dog allerede var i drift.

Kort tid efter at det nye værft på Bjørnsholm, som stedet nu jævn-



Arealerne i Strandgade efter en tegning fra 1747 i havnevæsenets arkiv. Til højre Andreas Bjørns værft samt Vestindisk-Guineisk Kompagnis plads.

The Strandgade areas. To the right Andreas Bjørn's shipyard and the yard of the Westindian-Guinean Company.

ligt kaldtes, var anlagt, overtog Andreas Bjørn ligeledes skibsværftet ved Grønnegårds havn, utvivlsomt netop det sted, hvor David Balfour i sin tid havde bygget skibe for Christian IV, og hvor siden Jonas Trelund i 1670-erne havde gjort et mislykket forsøg på at etablere et skibsbyggeri. Blandt de senere ejere af denne plads var den bekendte handelsmand Abraham Lehn og efter ham igen seigneur Oluf Lange. Nu købte Andreas Bjørn ejendommen ved tvangsauktion i 1743. Af auktionsskødet¹¹ fremgår det, at værftet omfattede våningshus, pakhus, smedehus, adskillige skure og flere kraner. Bjørn må altså have følt sig meget engageret i skibsbyggeri, eller måske det snarere var behovet for skibe til den netop nu så stærkt ekspanderende vestindie-

fart, der drev ham. Et konsortium af københavnske storhandelsmænd udredede i 1743 fem fartøjer til Vestindien. Blandt disse var Andreas Bjørn. Vestindisk-Guineisk Kompagni havde i 1728 købt nabogrunden til værftet, og her opførtes i de følgende år et stort sukkerraffinaderi, hvor det sukker, som hjembragtes fra Vestindien, blev behandlet. Kompagniet residerede iøvrigt på Slotsholmen som nabo til slottet, men kongen afkøbte kompagniet denne plads på grund af planerne om opførelsen af Christiansborg slot, og kompagniet flyttede da over i Abraham Lehns, nu altså Andreas Bjørns nærhed. En tegning i havnevæsenets arkiv fra 1747 viser tilstanden mens Bjørn ejede værftet her. I 1748 solgte han, der nu var participant i kompagniet, imidlertid værftet til kompagniet, der derefter i Strandgadearealerne havde hele sit etablissement, omfattende såvel sukkerraffinaderi som kompagnikontor og værft. Den korte ejertid her må være et udtryk for de vestindiske interesser, som Bjørn her havde plejet med det formål at skaffe Vestindisk-Guineisk Kompagni et varigt samlet domicil. I hvert fald blev det resultatet.

Men vi vender tilbage til Bjørnsholm ved Strandgades modsatte ende. Her var det Bjørn gjorde sin store indsats. Da værftet forlængst er borte, er det vanskeligt at gøre sig en klar forestilling om dets indretning. Vi har dog et par gode samtidige kilder, der giver oplysninger. I 1743 optog Bjørn et lån på 6.000 rdlr. hos gehejmeråd Frederik Raben, der ifølge Københavns bytings obligationsprotokol 1743 under 17. juni fol. 188-89 fik 1. prioritets panteret i „en mig nu tilhørende kølhaleplads, jordfri grund og ejendom, liggende her udi Christianshavn i Strandgade med påstående kran og alt dertil hørende inventarium tilligemed det på pladsen stående smedehus på 5 fag af tømmer og brædder tilhængt, derudi 2^{de} smedeesser, loft over gården, indelukket med 6 fag plankeværk og en låge, pladsen indhegnet med 56 fag plankeværk afdelt udi 3^{de} parter, samt pladsens tilhørende bolværker til vandet, som det nu forefindes og herefter kan vorde bygt og medforbedret; bemeldte plads grund strækker sig i længde og bredde efter stadskonduktør Sr. Balles alenmål og vedtegnede figur af dato 10. juni 1743“. Det havde unægtelig været rart, om Sr. Balles omtalte



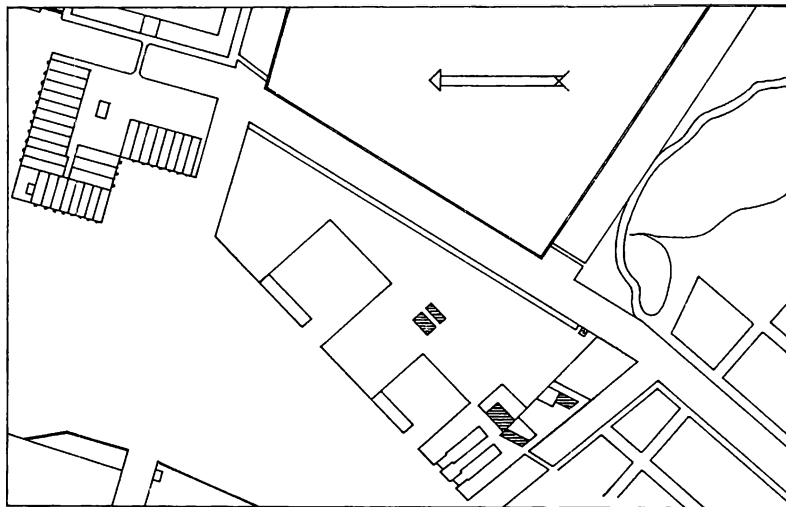
Prospekt af Christianshavn o. 1750. Stik af Bartholemy Rocque. Til venstre ses det gamle Grønnegårds skibsværft, som ejedes af Andreas Bjørn 1743-48. Bagved hæver sig Frederiks tyske kirke, senere kaldet Christianskirken.

View of Christianshavn ab. 1750. Left, the old Grønnegaard shipyard, which from 1743-48 was owned by Andreas Bjørn.

„figur“ havde været bevaret og ikke mindre, om skibsbygmester Brocks tegning eksisterede. Desværre har det ikke været mig muligt at finde disse planer. Derimod findes den såkaldte „Danneskjolds dessein“ med plan over et forslag til indretning af Nyholm. Den er udgået af et samarbejde mellem flådens chef grev Danneskjold-Samsø og admiral Fr. Suhm og fik i sin endelige form approbation af Christian VI d. 25. jan. 1745 og konfirmeredes efter tronskiftet af Frederik V 18. aug. 1746. På side 19 ses et udsnit af denne tegning, der medtager det område, hvorpå Andreas Bjørns plads er beliggende. Den viser de temmelig omfattende havneanlæg, der hørte til Bjørns etablisement. Nederst til højre iagttages de to byggebeddinger med to bygninger liggende bag ved. Endvidere har vi et prospekt af værftet fra 1741 bevaret i et stik af C. Vosbein. Her ses de to byggebeddinger (bankestokke) i anvendelse under bygning af fregatten „Enigheden“ til højre og orlogsskibet „Københavns Slot“ til venstre. Foran i billedets midte er et skib under kølhaling, og i havnebassinerne til venstre

5-6 skibe under udrustning eller reparation. På værftet er der stor travlhed med skibstømrere i arbejde med udsavning eller tilhugning af planker og henbæring af planker til bordlægningen af „København Slot“. I baggrunden domineres billedet af tre bygninger. De to længst til højre kan kun være dem, der er markerede på Danneskjolds dessein. At Vosbeins fremstilling på dette punkt ikke er så ueffen, kan vi overbevise os om ved at begive os ud på stedet. De to bygninger ligger der stadig. Den stateligste af dem findes umiddelbart til højre, når man har passeret broen, en smuk murstensbygning af samme karakter som gengivet hos Vosbein. Den næste bygning forekommer med sin murstensfacade mod gaden helt ulig Vosbeins bindingsværkshus, men det skyldes, at gadefacaden er skalmuret i forrige århundrede. Ind mod gården finder man stadig bindingsværket. Også den mindre bygning på arealet bagved ved kanalen er bevaret. Måske var det smedemesterens bolig. Vosbeins tredie bygning til venstre kan ikke identificeres, men er formentlig smedien. Den er mærkværdigvis ikke medtaget hos Danneskjold og har måske været en simpel bygning.

Som allerede berørt nød Bjørn megen støtte fra statens side. Foruden den nævnte skattefrihed i 20 år fik han en kongelig ducør, han fik toldfrihed for alt det tømmer og jern, han havde behov for til pladsens forsyning med bolværker, og i 1735 blev han af hensyn til sine leverancer til kongen fritaget for borgerlig tyngde. I 1745, mens han ejede begge værfter, klagede hans smedemestre over den konkurrence, byens smede udsatte dem for. Bjørn havde bygget boliger på værfterne for tre smedemestre, der iøvrigt alle var medlemmer af smedelavet, og som han havde som faste folk for altid at have håndværkere ved hånden til nybygninger eller reparationer, men smedene „graveres i deres næring af de smede som bor udi byen så og af fuskere, og at på værvene desforuden indpractiseres udenlandske søm til deres fornærmelse“. Da lavsanliggendet altid var alvorlige affærer, behandles sagen indgående og gik til magistratens udtalelse, men magistraten var begejstret for Bjørns initiativ, og Bjørn har jo nok også haft god kontakt med byens styre. Hans virksomhed var „den første parteculier skibbygger fabrique, som her har været anlagt; der har vel



Bjørnsholm. Udsnit af den søndre del af Danneskjolds „dessein“ 1745, der omfatter værftsanlæggene på Bjørnsholm.

The shipyard of Andreas Bjørn. From the so called Danneskjold-dessein of 1745.

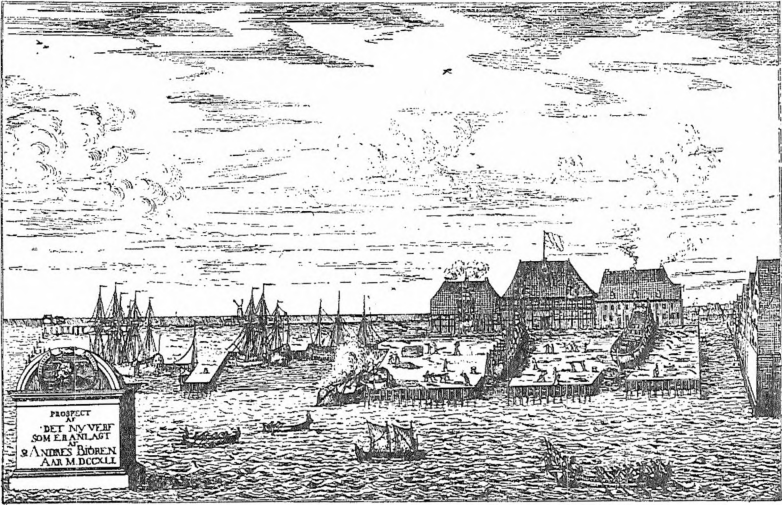
tilforn været visse fortømringsstæder, men ikke noget almindeligt skibbygger-værft af sådan bekvemhed eller vigtig importance og indretning som dette med stor møje, flid og bekostning af Andreas Bjørn indrettede“. Man burde derfor ikke skade „et så stort og for publico nyttigt værk“, hvor så mange fattige folk fik deres underhold; desuden beholdtes nu anselige penge her i landet, som tidligere var gået til udlandet, og man kunne sikre sig den fornødne kvalitet og de rette mål og størrelser, der passer til det, der bliver bestilt og skal forbruges. Kommecekollegiet fulgte magistratens synspunkt, og ved den kongelige resolution, for den slags detaillier skulle majestæten selv tage stilling til, fik Andreas Bjørns smede derfor eneretten på alt arbejde på værfterne. For at underslæb kunne forekommes og de på værfterne slagne søm og spigre kunne skelnes fra andet arbejde, skulle værfternes smede slå deres navn og mærke på hovederne, og Andreas Bjørn forpligtedes iøvrigt til at sørge for arbejdets forsvarlighed til billige priser.¹²

I 1741 løb det første skib af stabelen på Andreas Bjørns plads. Det var den forannævnte fregat „Enigheden“, der førte 22 kanoner og målte 74 kommercelæster (ca. 150 reg. tons). Kort tid efter, den 30. nov. samme år, afløb orlogsskibet „Københavns Slot“. Det var på 116 læster og førte 44 kanoner. Det var en stor begivenhed, der af lejlighedsdigteren, proviantskriver ved Holmen Morten Seehuus forevigedes i et mere velmenende end fremragende æredigt, hvori det bl. a. hed:

„Se, Kongens Borger-Bjørn, dog uden Bjørne-Nykker,
 En Bjørn, som hjælper til og Ingen undertrykker,
 En Bjørn, som Landets Vel i Kongens Gjærning ser,
 En Bjørn, som slet Gevinst i Hjertet kun beler“.

Endnu i 1741 kan Bjørn til Kommercekollegiet indsende tegning til det tredje skib, hvis bygning da var begyndt.¹³ Det var fregatten „Dokken“, der erhvervedes af Asiatisk Kompagni. Til samme selskab solgtes i 1744 byggenummer 4, fregatten „København“, 208 læster og førende 48 kanoner, for en sum af 30.000 rdlr., og hvis afløb også forevigedes i et lejlighedsdigt af Morten Seehuus, samt fregatten „Christiansborg“, omdøbt til „Trankebar“. Asiatisk Kompagni havde sit eget værft, som blev indrettet hurtigt efter kompagniets stiftelse i 1732, og hvor dets byggenummer 1, fregatten „Kongen af Danmark“, færdigbyggedes i 1735, men skønt flere af kompagniets nybygninger i de følgende år udgik fra kompagniets eget værft, kunne Asiatisk Kompagni ikke forsyne sig tilstrækkeligt med egne skibe, hvorfor man dels måtte indkøbe skibe fra udlandet, dels anvende Andreas Bjørns skibsværft, som ved sine leverancer såvel til vort førende handelskompagni som til Søetaten straks viste sig at være et værft med et godt renommé.

Det angives, at Andreas Bjørn i løbet af mindre end 10 år ialt byggede et halvt hundrede skibe, men da der ikke findes samlede lister over hans nybygninger fra samtiden, er det ikke muligt at konstatere, om dette tal er rigtigt. Gennem studier især i Rigsarkivet og Københavns Stadsarkiv, hvor der begge steder er bevaret officielle opgivelser om skibsbyggeriet i Danmark, har det været muligt at finde



Prospekt af St. Andreas Bjørns skibsværft på Bjørnsholm efter stik af C. Vosbein 1741.

View of Andreas Bjørn's shipyard. Print by C. Vosbein 1741.

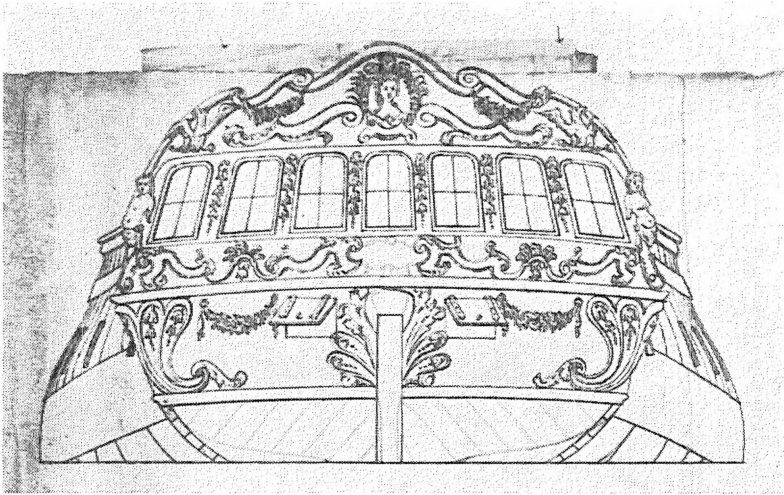
frem til et betydeligt antal, som findes anført i omstående liste over Andreas Bjørns nybygninger. Hvad han måtte have bygget af skibe udover de anførte, er utvivlsomt ligeledes at finde i de angivne kilder, men da der ofte savnes oplysninger om byggestedet, er det desværre ikke muligt at finde frem til dem. Der foreligger desuden oplysning om 4 fortømringer på Bjørns værft, der muligvis er medregnet blandt de 50 byggerier, hvorved tallet af identificerede skibe stiger til 38.

Skibsbygmestrenes navne er i nogle tilfælde anført. Det vil af listen ses, at skibsbygmester Jakob Rasmussen Lund er opgivet som skibsbygmester for galioten „Jomfru Birgitte“ 1744 og galioten „Emanuel“ i 1747. Lund har utvivlsomt været ansat som skibsbygmester på Bjørns værft. Begge de anførte fartøjer er mindre skibe. Som skibsbygmestre for større fartøjer er opgivet Søetatens folk, især skibsbygmester Poul Brock, der, som man vil erindre, også var betroet udførelsen af tegningerne til værftsanlægget på Bjørnsholm. Brocks navn er anført ved fregatten „København“ 1743, fregatten „Neptunus“ 1744, fregatten

„Prinsesse Sophia Magdalena“ 1747 og brigantinen „Frederiksborg Slot“ 1747, skibsbygmester Anders Eskildsens ved galioten „Fortuna“ 1743, mens kgl. overskibsbygmester Andreas Thuresen tog sig af fregatten „Jægersborg“ 1747. Disse opgivelser er dog ikke noget bevis for, at disse folk også har udført konstruktionstegningerne. Asiatisk Kompagni fik sine fregatter konstrueret af de skiftende fabrikmestre på Holmen; Diderik de Thurah var overfabrikmester i den periode Andreas Bjørns værft var i virksomhed, men hans navn ses dog ikke at være anført i forbindelse med Bjørns skibe. Det er vel derfor sandsynligt, at de anførte skibsbygmestre også var skibenes konstruktører. Deres opgave har været at levere tegningerne, men Bjørns egne mestre har forestået skibenes bygning. Da skibsbygningskunsten på dette tidspunkt endnu ikke var stærkt videnskabeligt underbygget, har det utvivlsomt været nødvendigt for Andreas Bjørn at søge til Holmens folk for at få de bedst kvalificerede fagfolk, der også var egnede til at give værftet renommé. Dog er som konstruktør af hækbåden „Svanholm“, der med sine 108 læster var en med fregatter jævnstillet skibstype, anført Jens Sørensen, der næppe var knyttet til Søetaten. Det må understreges, at skibsbygmestrene for hovedparten af de på listen anførte skibe ikke er opgivet, således at vi savner fyldige oplysninger om hans tekniske medarbejdere.

Udover Søetaten og Asiatisk Kompagni findes både Vestindisk-Guineisk Kompagni og Det kgl. octr. almindelige Handelskompagni blandt aftagerne af Bjørns skibe, en naturlig følge af Andreas Bjørns tilknytning til disse kompagnier. Adskillige af skibene blev bygget til ham selv.

I 1743 leverede Bjørn 4 galioter til Søetaten. Da flåden ikke var i stand til at betale dem kontant, fik han en obligation på 15.700 rdlr., og i det følgende år, da betalingen blev udsat, tilstodes ham i stedet rente af beløbet. Iøvrigt havde han mange forretninger med Søetaten udover skibsbyggeriet og de foran omtalte tømmer- og viktualieleverancer. Han assisteres med flådens muddermaskine i 1735, overlades „en portion af Dokkens pumpevand“ i 1740, en leverance til værftet som tilsyneladende bibeholdes endnu i mange år efter Bjørns

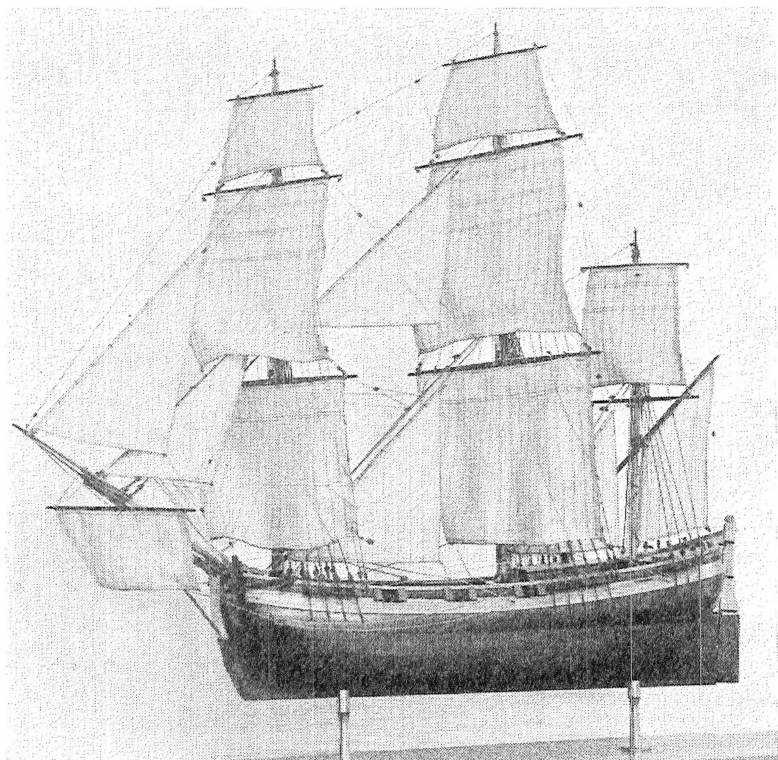


Tegning af agterspejlsdekoration til fregatten „Enigheden“, bygget 1741 som det første skib, der udgik fra Andreas Bjørns værft. Original i RA. (Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 503:60).

Stern of the frigate "Enigheden", built 1741, the first ship delivered by Andreas Bjørn.

tid, assisteres ved en stabelafløbning i 1741 – formentlig „Københavns Slot“s –, får sin dunkraft repareret på Holmen, låner kanoner, kugler og krudt samt ballastjern. I 1748 fik han tilladelse til at lade orlogskaptajn Wigant føre et af sine skibe til Middelhavet. I 1745 overlod Søetaten ham fregatten „Hekla“ til en rejse „om de West“. Det følgende år fik han overladt fregatterne „Vesuvius“ og „Etna“. For disse tre lån skulle han ialt udrede 17.000 rdlr. I 1746 købte Søetaten kofardiskibet „Fortuna“ af ham for en sum af 15.000 rdlr. at betale over tre år. Samme år solgte flåden ham en hollandsk hukkert, som var blevet opbragt ved Island.

I den omstående liste over Andreas Bjørns nybygninger og fortømninger er meddelt de oplysninger om skibenes skæbne, som fremgår af Handels- og Søfartsmuseets kartoteker. De giver et ganske godt overblik over hans egne interesser og den forbindelse han havde med kompagnierne, især Vestindisk-Guineisk Kompagni og Det almindelige



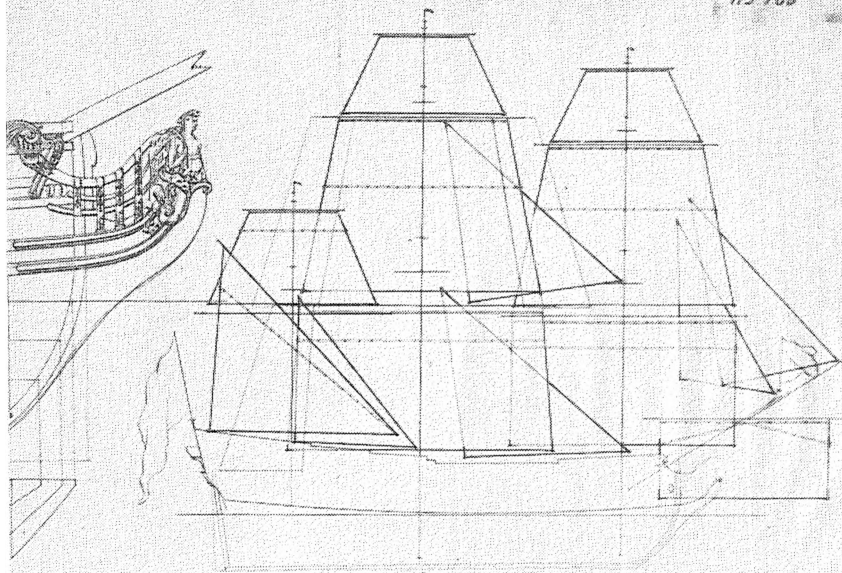
Galioten „Fortuna“. Konstrueret af skibsbygmester A. Eskildsen og bygget på Andreas Bjørns værft 1743 til den danske marine (se listen nr. 6). Model i skala 1:48 udført af toldkontrollør A. Nissen, Varde. Handels- og Søfartsmus.

The galliot "Fortuna", designed by A. Eskildsen and built at the Bjørn shipyard 1743 for the Royal Danish Navy. Model in scale 1:48.

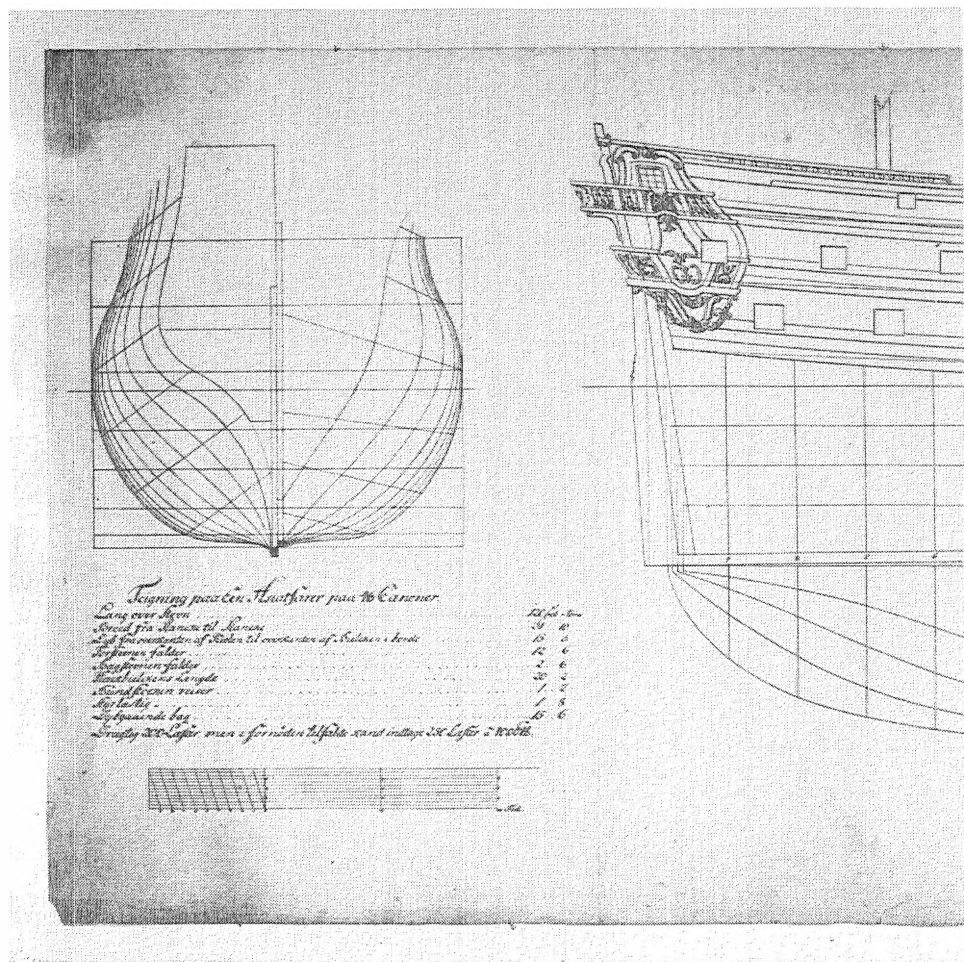
Handelskompagni. Et særligt langt livsløb fik hukkerten „Jubelfesten“, senere (fra 1804) kaldet „Den nye Jubelfest“. Den var bygget kort tid før Bjørns død. Dens bygning står måske i forbindelse med hans islandske interesser.

Andreas Bjørn var selvsagt en fremtrædende personlighed inden for den københavnske købmandsstand. Han skænkede Børsen Neptun- og Merkurstatuerne, der endnu pryder børsrampen, begge udført af Joh. Christoph Petzold. I 1747 oprettedes „De danske Aktørers

HS 703

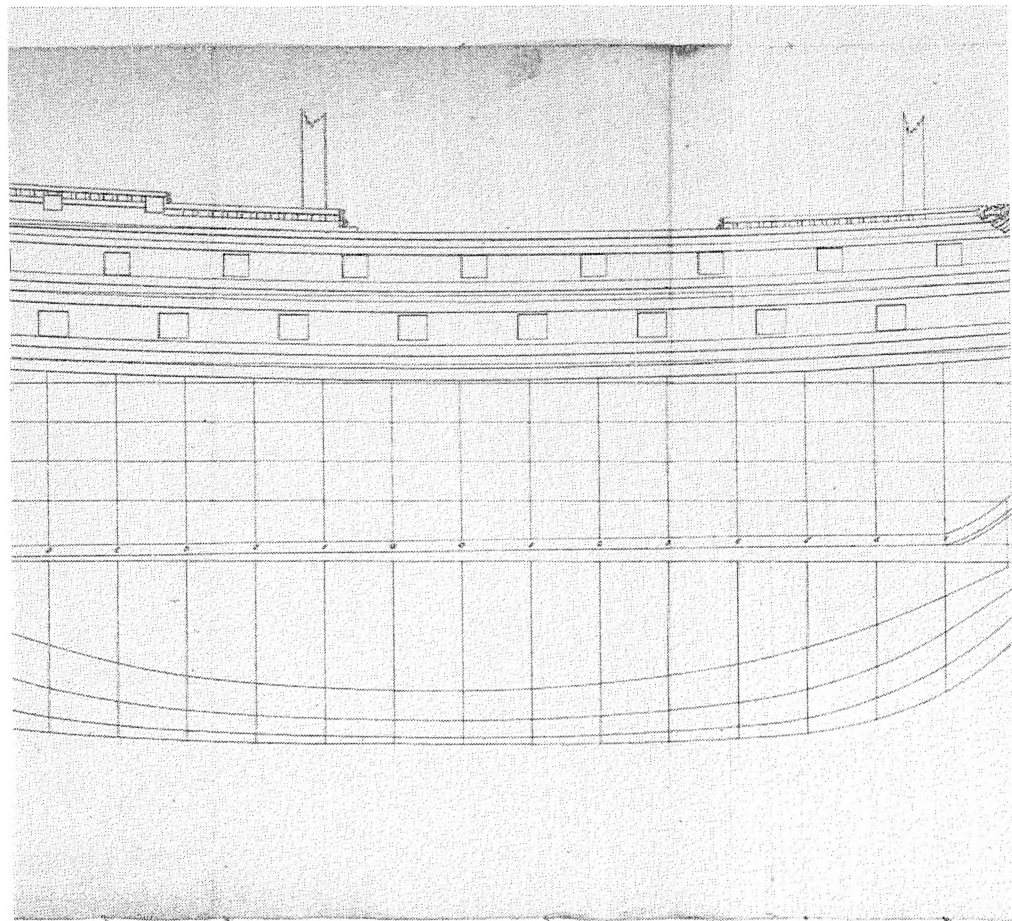


Name	Kantens		Kantens		Kantens		Name	Länge	Breite	Fläche	Kantens		
	1	2	1	2	1	2					1	2	3
1. Mast	100	100	100	100	100	100	1. Mast	100	100	100	100	100	100
2. Mast	80	80	80	80	80	80	2. Mast	80	80	80	80	80	80
3. Mast	60	60	60	60	60	60	3. Mast	60	60	60	60	60	60
4. Mast	40	40	40	40	40	40	4. Mast	40	40	40	40	40	40
5. Mast	20	20	20	20	20	20	5. Mast	20	20	20	20	20	20
6. Mast	10	10	10	10	10	10	6. Mast	10	10	10	10	10	10
7. Mast	5	5	5	5	5	5	7. Mast	5	5	5	5	5	5
8. Mast	2	2	2	2	2	2	8. Mast	2	2	2	2	2	2
9. Mast	1	1	1	1	1	1	9. Mast	1	1	1	1	1	1
10. Mast	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	10. Mast	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5



Konstruktions tegninger til fregatten „København“. Andreas Bjørns byggenummer 4. Udført af kgl. skibsbygmester Poul Brock 1743. Original i RA. (Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 598:60).

Sheer-draughts of the frigate "København". Andreas Bjørn building number 4. Made by the Royal Danish shipbuilder Poul Brock, 1743.



Komediehus“, som fik overdraget den gamle tjæreplads ved Gjethuset ved Kongens Nytorv til opførelse af en ny teaterbygning. Denne plads havde tidligere været anvendt til et lignende formål, idet den 1719–22 blev benyttet af teatermester Capiou og von Quoten som skueplads.¹⁴ I det nye teaters direktion, der både kunstnerisk og økonomisk skulle have ledelsen af teatret og forestå opførelsen af komediehuset, indtrådte Andreas Bjørn, muligvis, som anført af P. Hansen, efter tilskyndelse af Ludvig Holberg, der ikke selv officielt ville knyttes til teatret.¹⁵

Det kongelige Skydeselskab holdt i 1747 sine sammenkomster på Bjørns plads. Kong Frederik V kom derud ved fugleskydningen den 4. juli og skød to gange til papegøjen. Ved denne lejlighed, siger historikeren G. L. Baden, spiste kongen derude. De 136 skytter indtog deres måltid i lokalet ved siden af. „Selskabet fik lov til at indlades for Hans Majestæts taffel og drikke kongens og hans høje huses skål, som kongen igen besvarede med at udtømme sit glas på selskabets velgående“.¹⁶

Kong Frederik befandt sig godt ved den slags lejligheder. Den mere respektløse forfatterinde Charlotte Dorothea Biehl har givet følgende nøgterne kommentar til kongens samvær med det beundrende folk: „thi han som sadte sin sände lyksalighed i at være elsket blev derved bevæget til at søge sine borgeres selskab ved alle begivenheder han kunne såsom fugle skydningen, asiatiske vahres beskuelse, skibes udløb på Bjørns plads og deslige, og ved alle disse lejligheder blev overmåde stærk drukken“.¹⁷

Papegøjeskydningen i 1747 kostede Andreas Bjørn en sum af 1.300 rdlr., og det var da også kun rimeligt, at han til løn for denne og andre tjenester udnævntes til kongelig agent i sept. 1747.

I dec. 1740 døde Andreas Bjørns hustru, formentlig i barselseng, og da han det følgende år giftede sig igen, måtte han skifte med sine børn. Der var fire sønner i ægteskabet, der ved tidspunktet for det nye ægteskabs indgåelse var i alderen fra $\frac{3}{4}$ til 7 år. Mødrenearven var på 14.000 rdlr., således at der blev 3.500 rdlr. til hver. Pengene blev dog stående som pant i ejendommene, og Bjørn skulle ikke svare

børnene rente „eftersom den til mine børns education og opdragelse anvendes“.18 Hans anden hustru var Margrethe Lentz, datter af hofbager Jochum Lentz. Brylluppet fandt sted den 27. sept. 1741. Udover et lejlighedsdigt af den førnævnte Morten Seehuus er fra denne fest bevaret et gratulationsdigt „opsat i fremmed navn“, skrevet af den senere så bekendte professor ved Sorø Akademi C. F. Wadskiær, der i disse år levede fra hånden og i munden som studiosus i København og ernærede sig ved at skrive bryllups- og begravelsespoesier, der i ustandselig strøm udgik fra hans „digterofficin“. Det her gengivne titelblad viser tidens kuriøse udtryksform. Digtets indhold er ikke mindre kuriøst, idet det i sin indledning som modsætning til det dydsirede ægtepars moralske holdning gengiver Saxos skildring af en af den i høj grad ikke dydsirede Svend Estridsøns mange erotiske eskapader, hvor han i skikkelse af en „Bjørn“ forfører en svensk pige, som føder ham en søn, der efter faderen kaldes Bjørn, men som iøvrigt i modsætning til denne blev fuld af dyder. Digtet slutter med en henvendelse til de nygifte:

„Til Lykke da I Dydens Børn,
 Dyd-Ædle Jomfrue! Ædle Bjørn!
 og stræber at fuldføre
 Den anden Post i Fabelen
 At vi hos Eder snart til en
 Vel-artet søn maa høre.

En Søn, som ret i Alting maa
 Sin brave Fader slegte paa,
 og ham saa liig i Dyder,
 Som hiin sin Fader u-liig var
 (Skiønt han ham ogsaa lignet har)
 Som Fabelen den lyder“.

Det er sandsynligt, at „det højanselige og talrige“ bryllupsselskab gouterede den lidt grove spøg. I hvert fald lod forfatteren „efter adskilliges forlangende“ sangen udkomme i et nyt oplag, trykt i det Ber-

GRATULATION

Til

Høj = Adle og Høy = fornemme

Mr. Andreas Bjørn,

Widt = renommerede NEGOTIANT og Handels =
Mand paa Christianshavn,

Og

Gud = elskende og End = Adle

Høimfrue

**Høimfr. Margaretha
Lentz,**

Som i en Høy = anseelig og Tall = riig Forsamling blev
celebreret paa bemielde Christianshavn den 27 Sept. 1741.

Opsatt i fremmed Navn

af

C. F. WADSKIÆR,

Og nu efter adskilliges Forlangende anden Gang
oplagt.

Kiøbenhavn,

Trykt hos Ernst Henrich Berling. 1742.

Gratulationsdigt ved Andreas Bjørns bryllup med Margrethe Lentz 27. sept. 1741, forfattet af C. F. Wadskiær, 2. oplag, trykt 1742 i det Berlingske bogtrykkeri.

Poem of congratulation on the wedding of Andreas Bjørn and Margrethe Lentz Sept. 27, 1741, written by C. F. Wadskiær, a well known occasional poet of the time.

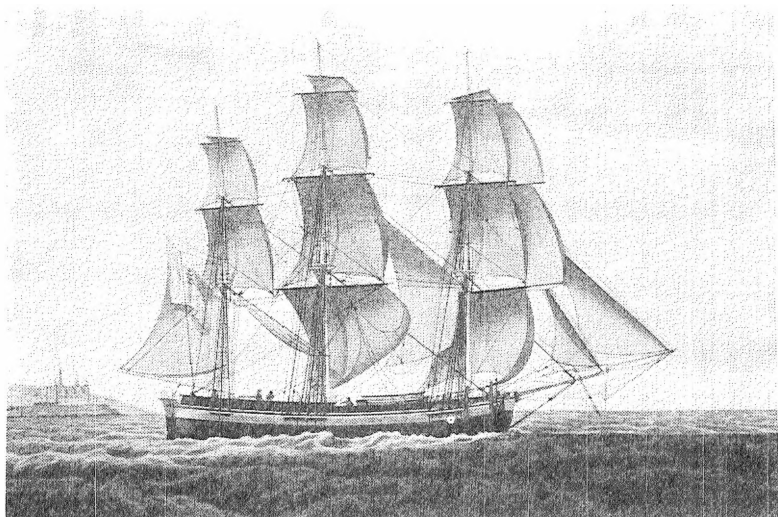
lingske bogtrykkeri, som det fremgår af titelbladet. Iøvrigt gik poetens ønske om en femte søn i bjørneflokket ikke i opfyldelse. I ægteskabet blev kun født een datter, Karen Bjørn, der senere giftede sig med den bekendte jurist og kollegieembedsmand Tyge Rothe.

Digtet fremtræder også som historisk kilde, idet det oplyser, at til bryllupsfesten var hjemkommet fem af Bjørns skibe, der navngives: „Amagerbonden“, „Jomfru Wilhelmine“, „Sankt Peter“, „Sankt Michael“ og „Sankt Daniel“. Det angives udtrykkeligt, at det kun drejede sig om en del af hans flåde. Det er ikke oplyst, om disse skibe var bygget på hans eget værft. Fra anden kilde meddeles, at Bjørn i 1744 på auktion købte en galiot „Sankt Andreas“ på 60 læster. Den omdøbtes til „Sankt Michael“, hvorfor det ovennævnte skib af samme navn sandsynligvis var forlist eller solgt, om ikke årstallet 1744 da er forkert angivet.

Andreas Bjørn var efterhånden blevet en holden mand, og da Københavns magistrat i plakat af 15. sept. 1749 udstedte opfordring til lysthavende om at tegne sig for byggegrunde på Amalienborg, var Andreas Bjørn blandt de 24 reflektanter, men da han døde fire måneder senere, fik han selv ikke glæde af disse planer.¹⁹ På Geddes kort over København 1757 står imidlertid „afgangne agent Bjørns enkefrue“ anført som ejer af nr. 321 i Amaliegade i St. Annæ øster kvarter.

I 1748 afhændede Andreas Bjørn den nordlige del af Bjørnsholm til Det almindelige Handelskompagni. Som nævnt var han ligesom kompagniet stærkt interesseret i den nordatlantiske handel. Han var iøvrigt ikke bange for at ofre noget på disse interesser. Ved hans død den 27. jan. 1750 lå således to skibe færdige, som han på hans bekostning skulle have foretaget opdagelsesrejser på Grønland.²⁰ Efter tidspunktet og skibstypen at dømme var den ene af disse sandsynligvis hukkerten „Frederiksberg“, listen nr. 33.

Opgørelsen af Andreas Bjørns bo har utvivlsomt været omfattende. Det privilegium til at holde tømmerplads på sit skibsværft, som han havde erhvervet, da han i 1735 afstod sin plads ved Toldboden til den kongelige savmølle, afkøbte staten nu hans enke for en sum af 893 rdlr. 4 mk. 8 sk. Rebslager Appleby havde leveret Bjørn større kvanta tovværk, som Bjørn havde videregivet som algersk present. Appleby



3-mastet galiot „Den Nye Jubelfest“ af København, ført af kaptajn Boy Bohn (1818–23). Galioten, oprindelig betegnet som hukkert, hed indtil 1804 „Jubelfesten“; den var bygget på Bjørns værft 1749 (se listen nr. 34). – Farvelagt tegning af Jacob Petersen, gengivet med venlig tilladelse af ejeren, arkitekt M. A. A. Acton Bjørn, København.

Galiot "Den Nye Jubelfest" of Copenhagen, built by Andreas Bjørn in 1749. – Water colour drawing by Jacob Petersen, ab. 1818–23.

havde derfor en sum af 5.975 rdlr. 2 mk. 6 sk. tilgode hos Bjørn. Beløbet anmodede han nu om at få udbetalt fra kommercefonden,²¹ men Bjørn havde selv store beløb tilgode hos staten for algerske presenter. Diverse våbenleverancer hertil for 1747–49 opgjordes til 103.193 rdlr. 37 sk. Af dem havde han fået udbetalt 91.996 rdlr. 33 sk. Hans tilgodehavende på 11.197 rdlr. 4 sk. blev betalt dels i kontanter, dels i naturalier.²² Når man dernæst tager hans store tømmerleverancer og leverancerne af viktualier til såvel søetat som landetat i betragtning, får man et begreb om hans omfattende forretninger.

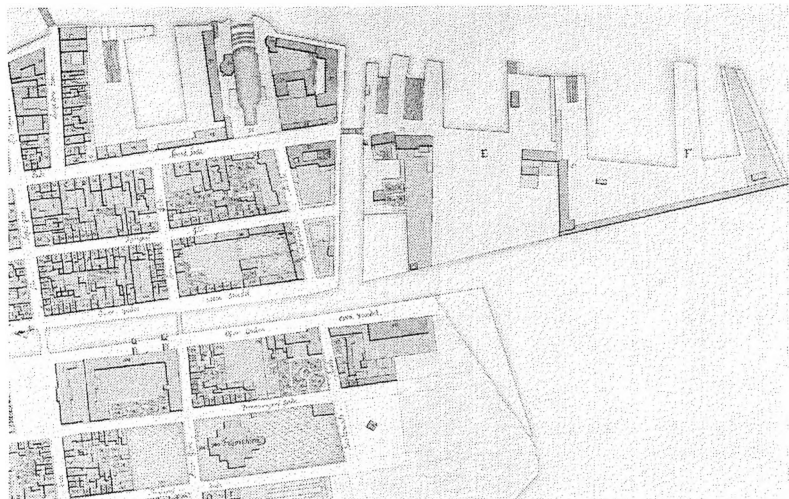
Vigtigst var det naturligvis at få afhændet de betydelige værftsanlæg, som endnu var tilbage efter salget til Det almindelige Handelskompagni. Hermed hengik der endnu nogle år. I 1756 giftede Margrethe Lentz sig med købmand Emanuel Thygesen, og da hun

allerede døde i 1758, stod denne som ejer af værftet. Thygesen havde oparbejdet en betydelig handelsvirksomhed i København især med levnedsmidler til Frankrig, men i 1756, samtidig med indgåelsen af ægteskabet, afstod han forretningen til Niels Ryberg, der var i kompagni med hans brorsøn Tyge Jesper Thygesen. Han havde dog også store interesser som godsejer, idet han havde købt Matstrup og Skovgård samt Mindstrup i Hvejsel sogn, Nørvang herred i Vejle amt, af hvilket sidste han i 1759 fik oprettet et stamhus, som fik kongelig konfirmation 11. juli 1766.

På dette tidspunkt var også skibsværftet afhændet. Det blev ved skøde af 14. juni 1761 købt af mægler Carl Wilder,²³ der i det følgende år af Frederik V fik privilegium på en smedie på værftet. Salget gav anledning til en opmåling af pladsen, for hvilken der foreligger et målebrev af 24. juli 1761. Da Carl Wilder snart efter døde, overdrog enken Anna Maria salig Wilders ved skøde af 3. sept. 1766 værftet til sin søn Lars Wilder, der indtil 1803 drev skibsbyggeri her, og efter hvem stedet kaldes Wilders plads. Der foreligger en kontrakt af 23. aug. 1797 mellem Lars Wilder og skibsbygmester Lars Jørgensen Humle, der altså i Wilders sidste år var leder af skibsbyggeriet. Wilder solgte imidlertid i 1803 værftet til Asiatisk Kompagni, der dog kun benyttede en del af bygningerne og ved kontrakt af 25. juli 1803 udlejede resten til Humle for en periode af 9 år.

Den nordlige del af Bjørnsholm, Almindelige Handelskompagnis plads, deltes i 1781. Handelskompagniet var nogle år forinden ophørt med sin virksomhed, der blev overtaget af staten. Den statslige administration af handelen på nordlandene overtog da i 1781 det område, der endnu hedder Grønlandske Handels plads. Resten solgtes i 1805 til skibskaptajn Hans Krøyer til anvendelse for et skibsværft. Efter ham kaldes pladsen endnu Krøyers plads. I moderne tid har her Københavns Flydedok og Skibsværft og efter det Burmeister & Wain arbejdet. De gamle navne holder dog ved. Man taler endnu om Krøyers og Wilders pladser uanset at disse såvel som Grønlandske Handels plads skylder Andreas Bjørns initiativ deres tilblivelse.

Andreas Bjørns bolig på hjørnet af Bådsmadsstræde fulgte ikke



Detaille af stadskonduktør Geddes kort over Christianshavn 1757. Områderne E og F er Andreas Bjørns skibsværft. Bjørns bolig ligger på hjørnet af kanal-gaden og Strandgade vis à vis værftet, pakhuset på hjørnet af Bådsmandsstræde og Overgaden neden Vandet. F er den nordlige del, som i 1748 afhændedes til Det almindelige Handelskompagni. Den opdeltes i 1805 i Kgl. grønlandske Handels plads og Krøyers plads. E solgtes i 1761 af boet til mægler Carl Wilder.

Detail of Gedde's map of Christianshavn 1757. The areas E and F are the shipyard of Andreas Bjørn. His residence was at the corner of the canal-street and Strandgade opposite the shipyard, his warehouse at the corner of Bådsmandsstræde and Overgaden neden Vandet. F was in 1748 sold to the General Trading Company. In 1805 this area was divided up in two parts: The Royal Danish Greenland Company and the Krøyer's wharf. In 1761 the area E was taken over by the broker Carl Wilder.

med i salget til de nyere værfter. I 1766 tilskødedes den grosserer William Chippendale. Senere ejere i århundredet var så bekendte folk som Christopher MacEvoi, Charles Selbye, John Duncan, Niels Lunde Reiersen, Selbye & Co., og Christmas, Ter Borch & Co. De har alle skrevet deres navne i dansk handels historie i den florissante tid.²⁴

1834 anlagde den bekendte ankersmed Hans Caspersen sit jernstøberi her. Han oprettede i 1839 firmaet „H. Caspersen og Sønner“, som imidlertid gik fallit i 1860.

NOTER

Anvendte forkortelser: RA. = Rigsarkivet, LA Sj. = Landsarkivet for Sjælland m.m.

- ¹ *Nielsen, O.*: Københavns Diplomatarium, bd. II, nr. 547.
- ² Smst. III, nr. 117.
- ³ Marius Hansen i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948, 20 ff.
- ⁴ *Nielsen, O.*: Anf. skrift V. 25.
- ⁵ Smst. V. 127.
- ⁶ Smst. V. 166 f.
- ⁷ Langfeldts anekdoter i Suhms Nye Samlinger, III, 1794, anført under 27. jan. 1750.
- ⁸ *Bruun, Carl*: Kjøbenhavn, III, 1901, 38.
- ⁹ LA Sj. gl. matrikel register. Christianshavns Kvarter 1759.
- ¹⁰ RA. Ostind. og Asiat. Komp. nr. 206 b. Diverse dokumenter 1681-ca. 1839.
- ¹¹ LA Sj. Københavns byting skb. 1742-43, 350 f. og *Mogens Lebech*: Gamle Skibe - gamle Huse, Kbh. 1959, 72.
- ¹² RA. Kommercekollegiets danske og norske privilegieprotokol A 1736-1747.
- ¹³ RA. Kommercekollegiets journal 1741, nr. 502.
- ¹⁴ *Nystrøm, Eiler*: Den danske Komedies Oprindelse, Kbh. 1918, 66.
- ¹⁵ *Hansen, P.*: Den danske Skueplads, I, 1896, 165.
- ¹⁶ *Baden, G. L.*: Kong Frederik den Femtes Regeringsaarbog. Kbh. 1832, 17 f.
- ¹⁷ Hist. Tidsskrift 3. Rk. IV, 229.
- ¹⁸ LA Sj. Københavns bytings obligationsprotokol 1741, fol. 24, dateret 22. sept. 1741
- ¹⁹ *Carl Bruun*, anf. skrift III, 92.
- ²⁰ *Grove, Gerhard L.*: Kjøbenhavns Havn, Kbh. 1908, 30.
- ²¹ RA. Kommercekollegiets tyske resolutioner 1750, nr. 1056.
- ²² RA. Kommercekollegiets tyske resolutioner 1751, nr. 1155.
- ²³ Om dette og det følgende: RA. Ostind. og Asiat. Komp. nr. 206 b. Diverse dokumenter 1681-ca. 1839.
- ²⁴ LA Sj. Pantebøger 12-14, 16, 18 og 20. Diverse folionumre.

LISTE OVER SKIBE
BYGGEDE PÅ ANDREAS BJØRNS
SKIBSVÆRFT

1. *Fregatten „Enigheden“*
74 læster; 83' l., 22' br., 12' 11" dyb; målebrev 4/7 1741; bilbrev 19/3 1742.
Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 503:60.

I 1747 var kaptajnen Hans Jørgen Smith. Ruller til Vestindien: 13/3 1761, kapt. Jens Rogge, 29/12 1761, kapt. Jens Rogge, 17/12 1762, kapt. Diderik Rogge, 29/5 1764, kapt. Diderik Rogge.

2. *Orlogsskibet „Københavns Slot“*

44 kan. Afløb 30/11 1741.

3. *Fregatten „Dokken“*

158 læster, 1742. Reder: Asiat. Komp.

Under kapt. Niels Haagensen Due foretog skibet følgende rejser:

Ostindiefart 1742-43. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 765.

Ostindiefart 1745-46. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 767.

Ostindiefart 1747-49. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 668, 770.

Ostindiefart. Forsvandt på hjemturen 1751 på rejse fra Kap det gode Håb.

4. *Fregatten „København“*

208 læster, 48 kan.; 121' l., 31' 10" br., 15' 3" dybt; målebrev 23/7 1743, bilbrev 24/7 1743. Kgl. skibsbygmester Poul Brock. Ved skibets afløb skrev proviantskriver Morten Seehuus et lejlighedsdigt: „Nyt, ja godt Nyt for Kiøbenhavn, da Kong Christian den Siette glæder sig ved det nye-opbygte Skib opnevnet „Kiøbenhavn“, som i Dag den ... Dec. 1742 udgaaer af sin Stabel“.

Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 598-99:60 (snit, vandlinieplaner, sidetegning, spanterids + dimensioner af master, rundholter og sejl). På en af tegningerne er anført: „Efter denne tegning er tvende skibe bygget, det ene på hr. agent Biørns plads førende af capitain Passe, farende på China, kaldet „Kiøbenhavn“, det andet på compagniet ... førende af capitain Sommer og for på Ostindien, kaldet „Lowisa“.“

Redere: Andreas Bjørn, i 1744 solgt til Asiat. Komp. for 30.000 rdlr.

Kinafart 1745-46. Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 887.

Ostindiefart 1755-58. Kapt. Rasmus Alling, Asiat. Komp.'s arkiv i RA, skibsprot. 781.

5. *Fregatten „Neptunus“*

52 læster; 72 3/4' l., 20' br., 10' d.; målebrev 5/8 1743 og 17/4 1744; bilbrev 20/4 1744. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.

Kaptajner: i 1743 Oluf Jonsen Walløe,

i 1747 Jørgen Jensen Mørch.

15/6 1748 får D. Chr. Rumohr tilladelse til at føre skibet, som sprang læk i Nordsøen. Repareret i Bergen. Afsejlet til Lissabon 24/4 1749.

Reder: Andreas Bjørn, siden 1748 formentlig Alm. Handelskomp.

6. *Galioten „Fortuna“*
75 læster; 10 kan., 1743. Skibsbygmester A. Eskildsen.
Leveret til Søetaten sammen med nr. 7-9. Ved købet af disse modtog Andreas Bjørn en obligation på 15.700 rdlr. Udgif af flådens tal 1747.
Tegninger på Handels- og Søfartsmuseet, mus.-nr. 376-79:60, samt en model i skala 1:48.
7. *Galioten „Neptunus“*
12 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6). Udgif af flådens tal 1752.
8. *Galioten „Læsø“*
10 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6).
9. *Galioten „Anholt“*
8 kan.; 1743. Leveret til Søetaten (se nr. 6). Udgif af flådens tal 1747.
10. *Galioten „Jomfru Birgitte“*
19 læster; 53 $\frac{3}{4}$ ' l., 16' 6" br., 7 $\frac{1}{2}$ ' d.; skibsbygmester Jacob Rasmussen Lund; bilbrev 13/7 1744; målebrev 18/7 1744.
Kaptajn i 1744: Augustinus Kiærulf, København; reder: købmand Jens Gregersen Klitgaard.
11. *Fregatten „Christiansborg“*
Solgt 1744 til Asiat. Komp., der omdøbte skibet til „Trankebar“ og sendte fregatten på ostindietogt under kapt. Meyert Jansen. Søpas i København 25/9 1744. Kom til Trankebar 10/7 1745, derfra 21/10 1745 til Sumatra. Ankom igen til Trankebar 31/12 1745. Indtog en ladning af heste, arrak og silke, der beløb sig til 118.000 rdlr. Afsejlede fra Trankebar 27/1 1746. Siden blev intet hørt til skib og mandskab.
12. *Koffardiskibet „Fortuna“*
77 læster; 125' 6" l., 26' 3" br., 12' 9" d.
Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinieplaner og spanterids, dat. København 8/11 1744. Usign. Påskrift: solgt til kongen for 7.000 rdlr. Mus.-nr. 505:60.
13. *Tremastet galiot*
Unavngivet; 50 læster à 6000 \mathfrak{R} ; 81' l., 21' br., 11' 6" d.
Konstruktionstegninger i Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinieplaner, spanterids. Usign. og udat. Mus.-nr. 385:60.
14. *Byssen „Fortuna“*
26 læster.

15. *Fregatten „Kronprinsens Ønske“*

97 læster. 16 kan. Målebrev 20/9 1745. Bilbrev 11/10 1745. Reder: Vest-Guin. Komp.

Fra København 1746 til Guinea og Vestindien. Kapt. Abraham Jensen Seyerøe. Kom til Vestindien maj 1747 med 195 slaver. Hjemkomsten samme år. Søpas 13/9 1748 til Guinea og Vestindien. Kapt. Abr. Jensen Seyerøe. Søpas 2/10 1750 til Guinea og Vestindien. Kapt. Ole Reinholt. Fra Guinea 7/1 1752 med 328 slaver og ankom i marts 1752 til Vestindien med 224 slaver. Søpas 9/11 1753. Kapt. Joh. Fr. Knudsen. Kom jan. 1755 til Vestindien. Under rejsen overtoges føringen af Ole Reinholt. Fra St. Thomas 23/7 1755. Hjemkom 28/10 1755. Skibet var da tilligemed al kompagniets anden ejendom overgået til kongeligt eje. Det fik 1756 fra Søtøjhuset udleveret 18 jernkanoner. Søpas til Guinea 10/7 1756. Kapt. Johan Fr. Knudsen. Søpas til Guinea 24/8 1761. Kapt. Valentin Schönfeldt. I Guinea 13/2 1762. Søpas 5/3 til Christiansborg på Guineakysten. Kapt. Schönfeldt. Styrmand var Grundt, obermester (skibslæge) Hegler. 1/6 1762 ekspederedes 318 negre, hvoraf halvdelen var syge eller ringe. Grundt klagede, men guvernøren sagde, at hvis han ikke ville modtage, kunne han lade være. „Landet“s overmester kom da om bord i stedet for Hegler. Efter 9 ugers og 2 dages sejlads kom skibet til St. Croix med 295 negre, altså med et tab af 23 negre. Overstyrmanden betegnes som „ikke rigtig i hovedet“. Der var intet sukker at få til retursejladsen. Hjemkom 1763.

Skibet udgik påny i juni 1764 til Guinea og Vestindien, ført af kapt. Johs. Grundt. Hjemkom 25/8 1765.

Efter ny hjemkomst fra en vestindierejse i okt. 1768 sattes skibet i jan. 1769 til auktion i Kbh. og overlodes ved kgl. resolution af 25/4 1769 til agent Andreas Bodenhoff for 4550 rdlr. Skibet måltet senere til 106 læster

Rulle til St. Croix 29/12 1780. Kapt. Mads Krøyer, født på Langeland, borgerskab i Kbh. 24/5 1762. Overstyrmand Peder Hansen Riis, født i Stollig ved Åbenrå. Det førtes 1779–81 af Mads Krøyer, i 1784 af Peter Hansen Riis.

16. *Fregatten „Rigernes Ønske“*

119 læster. 1745.

Et skib af samme navn på 155 læster, bygget i Kbh., anført som købt af Alm. Handelskomp. i 1748, må være dette. Det førtes i 1767 af Peder Anders Simonsen. Hjemkom „fra strædet“ d. 10/7 1767 og afgik derefter til Riga.

17. *Fregatten „Postillon“*

61 læster; bilbrev 22/9 1745. Målebrev 3/11 1745. Kapt. i 1761: Jens Michelsen.

Det er muligvis det samme skib, der i 1767 købtes af Guineisk Komp. Udgik til Guinea 8/10 1779, ført af Henrich Jensen Lind.

18. *Fregatten „Jægerspris“*

99 læster. 24 kan. 90' l., 23' 10" br.

Alløb 8/12 1745. Reder: Andreas Bjørn. Vestindierejse 1746. Kapt. Chr. Fr. Meckelberg, der af Søetaten 25/3 1746 fik tilladelse til at føre en købmand Bjørn tilhørende koffardifregat til Vestindien og må under denne tjeneste beholde fuld gage. Skibet afgik 18/7 1747 fra St. Thomas for hjemadgående, men forulykkede øjensynligt, da man aldrig siden hørte noget til skibet. 3/2 1748 fik kaptajnens enke tilladelse til at nyde sin mands avance, indtil der er indløbet efterretning om skibet i indtil 2 år. 1/10 1750 søger enken om pension. Sagen henvises til krigskancelliet. 7/4 1753 tillægges der enken 50 rdlr. i pension.

Konstruktionstegninger på Handels- og Søfartsmuseet: sidetegning, vandlinjeplaner, spanterids, spejlornamenter. Mus.-nr. 508:60.

19. *Fregatten „Jægersborg“*

95 læster. 20 kan. 91' l., 24' 6" br., 11' d. Målebrev 12/12 1746. Bilbrev 8/7 1747. Kgl. overskibsbygmester: Andreas Thuresen. Reder: Vestind.-Guin. Komp.

Søpas 12/5 1747 til Guinea og Vestindien under kapt. Jacob Gude, der døde undervejs 24/4 1748, hvorefter overstyrmand Ole Erichsen blev kaptajn. Anden styrmand Peder Andersen Belling blev derefter overstyrmand, men viste sig snart at være sindssyg, hvilket gav anledning til mange besværligheder, der er omtalt af prof., dr. phil. Georg Nørregård i hans afhandling i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1956, s. 75 ff. Skibet havde fra Guinea medbragt 334 slaver, men 208 døde under overfarten. Skibet ankom til København 8/7 1749 med et tab af 52.181 pund sukker af den i Vestindien indtagne ladning på 438.250 pund.

Søpas til Guinea og Vestindien 26/9 1749. Kapt. Jens Hansen. Kom febr. 1751 til Vestindien med 269 slaver. Ole Erichsen var da påny fungerende kaptajn. Hjemkom 11/10 1751.

Søpas til Guinea og Vestindien 21/7 1782. Kapt. Jens Rasmussen Knie. Fra Guinea med 312 slaver, hvoraf 81 døde på rejsen. Kom aug. 1753 til Vestindien med 231 slaver. Hjemkom 9/6 1754.

Efter kongens overtagelse i 1754 af kompagniets aktiver og passiver skænkedes „Jægersborg“ 13/11 1754 til Det alm. Handelskomp.

Fra Helsingør til Vestindien 5/5 1755 sammen med „Emanuel“ og orlogsfregatterne „Christiansborg“ og „Dokken“. Fra St. Thomas 24/11 1755 under midlert. kaptajn Cordt Gylves Orm. På hjemrejsen tog den fejl af vejen og indkom 14/1 1756 til Tenby i Bristol-kanalen i stedet for den eng. Kanal. Afsejlede 6/8 1756 fra Tenby „i god stand“, ført af kapt. G. Kragh. Rulle til Guinea 30/7 1757. Styrmand Corfitz Olivarius døde på rejsen d. 1/5 1758. Fra Guinea 4/6 1758. Hjemkom til Kbh. 12/9 1759.

Det er formentlig det samme skib som i 1776 købtes af Andreas Boden-

hoff, der lod det forfømre, hvorefter det målte 100 1/2 læster. Bodenhoff anvendte skibet i rejser på Island, Vestindien og Middelhavet: 1779 kaptajn Søren Hansen Busch. Rejse fra Kbh. til Island og derfra til Livorno i Middelhavet. 1781: Samme kaptajn sejlet til Viborg.

20. *Fregatten „Prinsesse Sophia Magdalena“*

96 læster; 93' l., 24' 4" br., 12' d.; målebrev 17/2 1747. Bilbrev 1/5 1747. Kgl. skibsbygmester Poul Brock. Reder: Vest-Guin. Komp. („Hs. Maj. kongen og en del af hans ministre“).

Søpas til Guinea og Vestindien 12/5 1747. Kapt. Andreas Thorsen. Kom på hjemfærden til Norge marts 1749. Søpas til Guinea og Vestindien 18/7 1749. Kapt. Jens Rasmussen Knie. Ankom i juli 1750 til Vestindien med 80 slaver. Søpas til Guinea og Vestindien 1752. Kapt. P. C. Samsøe. Afgik fra Guinea 29/7 1752 med 307 slaver. Rulle til St. Croix 14/10 1756. Kapt. Hans Krogh. Rulle til St. Thomas 20/12 1762. Kapt. Jens Abbell.

21. *Galioten „Emanuel“*

66 læster; 77' 3" l., 22' 2" br., 10' 4" d. Bilbrev 1/5 1747. Målebrev 1/5 1747.

Skibsbygmester Jakob Rasmussen Lund. Reder: Jens Larsen m. fl.

22. *Hækbåden „Svanholm“*

108 læster; 96' l., 24' 10" br., 11 1/2' d. Målebrev 5/5 1747. Bilbrev 21/6 1747.

Skibsbygmester Jens Sørensen. Reder: Andreas Bjørn m. fl. Kaptajner, i 1747: Joen Jacobsen, i 1749: Augustinus Valentin Kierulf.

23. *Fregatten „Sorgenfri“*

92 læster. Bygget 1747.

Reder: Vest-Guin. Komp.

Fra Kbh. 1747 til Guinea. Kapt. Dirch Boysen. Kom nov. 1747 til Vestindien med 274 slaver. Hjemkom til Kbh. 5/5 1748.

Søpas til Guinea og Vestindien 13/9 1748. Kapt. Dirch Boysen. Kom juni 1749 til Vestindien med 235 slaver.

Søpas til Guinea og Vestindien 26/6 1750. Kapt. Peter Krog Collin. Kom juli 1751 til Vestindien med 133 slaver. Afgik fra St. Thomas 2/9 1751. Skibet forsvandt sporløst på hjemrejsen. Til trøst for kompagniet ved dette tab købte kongen af sin livtjener Horstmann fregatten „Patientia“, 70 læster, og skænkede fregatten til kompagniet (se Handels- og Søfartsmuseets årbog 1950, 23 ff.).

24. *Brigantinen (snauen) „Frederiksborg Slot“*

25 læster; 55' l., 15' 6" br., 7' 10" d.; bilbrev 13/11 1747. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.

1749 er Andreas Dideriksen kaptajn. Konstruktionstegninger i Handels-

og Søfartsmuseet: sejltegnning + dim. Udat. og usign. Mus.-nr. 507:60. „Beregning over Skibet „Friederichsborg“ naar dets Corpora under Vandet skiaeres udi Planer paa een Fods distance imellem hver Paralel“. Vandlinier med tabel. Udat. og usign. Mus.-nr. 506:60.

25. *Koffardiskibet „Fredensborg“*

Armeret. Bygget 1748?

Iflg. Topsøe-Jensen, II 623 fik kaptajnløjtnant i Søetaten Simon Hooglandt 4/10 1748 tilladelse til for Økonomi- og Kommercekollegiet at overføre de til Algier destinerede presenter med det agent Bjørn tilhørende, armerede koffardiskib „Fredensborg“. Skibet strandede 21/12 1748 på øen Walsø nord for Trondhjem, ved hvilken lejlighed styrmanden, løjtnant A. A. Arenfeldt og tre mand mistede livet. Skibet blev vrage, ladningen og kanonerne blev bjerget.

Det må formodes, at skibet er bygget på Andreas Bjørns værft.

26. *Fregatten „Fredensborg“ („Fredensborg Slot“? „Frederiksborg“?).*

280 læster; 50 kan.

Bygget 1749. Kgl. skibsbygmester Poul Brock.

Reder: Andreas Bjørn m. fl.

Førtes i 1749 med Søetatens tilladelse af kaptajnløjtnant Simon Hooglandt. Skibet anløb Marokko og derefter Algier for at lykønske en ny dey i anledning af hans regeringstiltrædelse og aflevere presenter; derfra til Cadix, hvor han med Bjørns tilladelse solgte skibet for 42000 (46000?) stk. von achten og rejste hjem.

Konstruktionstegning i Handels- og Søfartsmuseet (sidetegning med ornamenter, vandlinieplaner, spanterids og spejl og navn: Fridericksborg Slot), mus.-nr. 992:60. Tegningen bærer flg. påskrift: „Et Skib paa 50 Canoner blev Solt første Reise af Herr Agent Biørn til Spanien udi Aaret 1750 for 46000 Støck von Acten førende af Kongens Siøe Capitain Hoogland. Bygt af Mr Brock“. Usikkerhed med navnet. På tegningen står anført „Frederiksborg Slot“. Topsøe-Jensen, II, 623 taler om „Fredensborg“.

27. *Fregatten „Landets Ønske“*

55 læster.

Søsat 1747.

Reder: Det alm. Handelskomp.

1749 var Jens Michelsen kaptajn.

1750 døde Jens Jacobsen som kaptajn på skibet. Til Guinea 1755. Styrmand Søren Jensen Fjellerup døde på rejsen. Fra Guinea 27/10 1756. Hjemkom til Kbh. 5/9 1757.

28. *Hukkerten „Frydenlund“*

37 læster.

Søsat marts 1748. 1749 var Niels Jensen kaptajn.

29. „Prinsesse Wilhelmine Caroline“
52 læster. Bygget 1749.
Reder: Vest.-Guin. Komp.
1749 var Christian Høyer kaptajn. Søpas 2/7 1751 til Guinea og Vestindien. Kapt. Nicolaj Høyer.
Fra Guinea 1752 med 203 slaver. Kom juni 1752 til Vestindien med 181 slaver. På hjemrejsen fra Vestindien forliste skibet 5/11 1752 på Jyllands vestkyst.
30. *Hukkerten „Mercurius“*
31 læster.
Bygget 1749.
Reder: Det alm. Handelskomp.
1749 var Peder Elsman kaptajn. Søpas til Guinea og Vestindien 2/7 1751. Kapt. Jens Hansen. Sejlede sammen med „Prinsesse Wilhelmine Caroline“.
Fra Kbh. til Vestindien 1754. Styrmand Jens Cronland døde på rejsen.
31. „Hertuginde af Helburghausen“
33 læster.
Bygget 1749. 1749 var Hans Dirchs kaptajn.
32. „Frederikshaab“
135 læster.
Bygget 1749. Bilbrev 13/4 1750. Reder: Det alm. Handelskomp., der købte skibet af agent Bjørns dødsbo for 11632 rdlr.
1749 var Andreas Dirchs kaptajn. Det alm. Handelskomp., der havde overtaget Grønlands besejling efter Jacob Severin, anvendte skibet til hvalfangst med en besætning på 46 mand. På Handels- og Søfartsmuseet findes en sejltegnning af et skib „Frederikshaab“ betegnet „Gamle Grønlandsfarer“. Det er muligvis dette skib. Mus.-nr. 197:60.
33. *Hukkerten „Frederiksberg“*
35 læster.
Bygget 1749. 1749 var Ole Christensen Kraft kaptajn.
34. *Hukkerten „Jubelfesten“*, efter 1804 kaldet „Den nye Jubelfest“.
Opr. betegnet 3-m. hukkert, fra 1790 tremastet galiot. Bygget 1749.
60 kommercelæster. Originalt bilbrev 16/3 1750.
Gennem årene anført med følgende størrelse: 55, 57 1/2, 60 og 64 læster.
Skibet blev fortømt i 1774.
Skipperne: 1749: Jacob Gelmyden,
1750: Niels Sørensen Mariager,
1780, 1784, 1789, 1790, 1793, 1795, 1797: Jens Nielsen Mariager,

1801, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1808, 1809: Boy Hendricksen,
 1810, 1811, 1812, 1815, 1816: Jørgen Bonitz,
 1818: Boy Bohn.

Redere: 1750: G. K. C. Hansen, dernæst anført Aug. Wilh. Hansen, formentlig den samme som de følgende: 1764: Justitsråd Hansen (købt 1764), 1784: Etatsråd Hansen, 1793: Konferensråd Hansen.
 1797: Skipperen Jens Nielsen Mariager med interessenter.
 1799: Skøde fra N. Schiøtt til justitsråd Hartvig Frisch på 1/4,
 1799: do. fra H. Hagen til Frisch på 1/4,
 1799: do. fra J. Schoustrup til Frisch på 1/4,
 1799: do. fra Ingeborg Mariager til Frisch på 1/4.
 Jens Nielsen Mariager må således være død i perioden 1797-99.
 1803, 1804, 1810: Justitsråd Hartvig Frisch.
 I 1816 tilfaldt skibet ved arv grosserer Th. Frisch og frøken Sophie Frisch.
 1818: Theodor og Sophia Frisch.

Rejser: 1767, 1779, 1780, 1781, 1784, 1789, 1790, 1793, 1795: Færøerne.
 1797: til Amsterdam og videre.
 1801, 1803: Island.
 1804: Finmarken.
 1804: Cette.
 1804: Lissabon.
 1805, 1806, 1807: København-Finmarken.
 1810: Færøerne.
 1818: St. Petersborg til Barcelona, Marseille m. v.
 1820: St. Petersborg til Corunna, Ferrol og Middelhavet.
 1821: fra København til Bergen, Middelhavet og videre.
 1822: til St. Petersborg, St. Malo, Middelhavet og videre.

På denne sidste rejse må skibet være forlist, eftersom det meddeles, at det i 1823 blev solgt som vrug i St. Malo.

FORTØMRINGER UDFØRT PÅ ANDREAS BJØRNS VÆRFT

35. *Skibet „Amagerbonden“.*
 45 læster.
 Bygget i Holland.
 Fortømret i 1744.

Som skipper anføres Boye Boyesen. Skibet, der næppe kan være det samme som det på side 28 nævnte, foretog i 1747 en rejse med tømmer fra København til Lissabon og derfra videre.

36. „*Wilhelmine Galley*“.

85 læster.

Bygget i New England.

Fortømret i 1745.

37. *Skibet „Printz Royal“ af København.*

Forbygget og gjort større i 1746.

I 1746 nævnes et skib af samme navn på 45 læster som hjemmehørende i Altona med Jacob Robin som reder. Det drejer sig muligvis om samme skib, som efter fortømringen er solgt til Altona.

38. *Jagten „Røde Rose“ af København.*

7 læster.

Bygget på Fyn.

Fortømret i 1746.

Som skipper i 1746 er anført Hans Wægersløw.

ANDREAS BJØRN MERCHANT AND SHIPYARD OWNER

Summary

Copenhagen means “the merchants’ harbour” and ships have been built there right from olden times, particularly ships for the fleet, first on Gammelholm in the old quarter of the city and later at Nyholm, a new naval dockyard established on Christianshavn.

This part of Copenhagen was founded in 1618 on a system of canals after the pattern of Dutch towns. In Strandgade, the street which runs along the shore opposite the mainland, various privately owned shipyards were established, in particular those belonging to such large trading companies as the Asiatic Company and the West Indian-Guinea Company.

The most important completely privately owned shipyard was that belonging to Andreas Bjørn. He was born in 1703 in the town of Skelskør on Zealand. In 1730 he was granted a licence to trade as merchant in Copenhagen. He dealt especially in timber but was soon getting large contracts from the army and navy and orders for goods to make up the annual tribute paid to the pirate states of the Barbary Coast. He was an energetic partner in various companies, in particular the West Indian-Guinea Company. In 1733 he bought a piece of land on Christianshavn, at the north east end of Strandgade,

and in 1735 he acquired a stretch of water next to it with permission to fill it in. Here he established a large shipyard, Bjørnsholm, built after a plan by Poul Brock, naval architect, which was the first really big privately owned shipyard in Copenhagen. In 1741 he launched his first ship, the „Enigheden“, a frigate of 74 commercial lasts and with 22 cannon. From then until his death in 1750 he is said to have built about fifty ships. Most of them were large frigates for the big trading companies—the Asiatic Company, the West Indian-Guinea Company and the General Trading Company—but he also built his own ships and some for the Royal Danish Navy. He had a large staff of naval architects, smiths and shipwrights. His vessels were often designed by architects to the Royal Navy. It has not been possible to identify them all but research in the Record Office, the City Archive of Copenhagen and other places has enabled the present writer to compile a list of 38 vessels which he includes in his article.

Andreas Bjørn was one of the outstanding worthies of his time. He presented statues of Mercury and Neptune to the Bourse, was one of the managers of the theatre opened in Kongens Nytorv in 1747, and in the same year the Royal Rifle Club held its meetings and shot the popinjay in his shipyard. He gained the favour of Frederick V and in 1747 he was appointed accredited agent. In 1748 he disposed of the northern part of Bjørnsholm to The General Trading Company, and after his death in 1750 the rest of the yard was sold. Here Carl and Lars Wilder, father and son, started their shipbuilding yard. The northern part of Bjørn's former yard, which the trading company had acquired, was later divided between the Greenland Trading Company and Captain Hans Krøyer. Today these parts of the town are known as Wilders Wharf, Krøyers Wharf and Greenland Trading Wharf. Andreas Bjørn's name has disappeared, though he was the one who started it all by building Bjørnsholm.

PUGGAARD-FREGATTENS ANKOMST

Af

P. A. GRUELUND

Kort før sin død i 1966 skrev fhv. statslods, kaptajn P. A. Gruelund, hvis omfangsrige samlinger til dansk sejskibssøfarts historie Handels- og Søfartsmuseet har erhvervet, nedenstående artikel, hvori han giver et på virkeligheden bygget stemningsbillede fra Københavns havn i forrige århundrede, når en af de store fregatter, der tilhorte rederiet H. Puggaard & Co., kom hjem efter en lang rejse. Firmaet var i perioden 1820'erne-1870'erne et af de store sejskibsrederier i hovedstaden. Flere af dets skibe var tidligere orlogsfregatter, som det havde købt af Marinen og ladet ombygge til fragtfart, f. eks. „Freja“ (bygget 1819), „Najaden“ (1820), „Rota“ (1822), „Havfruen“ (1825) og „Tordenskjold“ (1851).

DET VAR en hel begivenhed, når én af de store, stolte Puggaard-fregatter for snart hundrede år siden kom hjem til København fra en rejse til den anden side af globen. Man var allerede fra Helsingør vidende om fregattens opsejling, thi ud for Helsingør havde en kadrejerbåd solgt fregatten nogle „ankerstokke“ og noget smør, med hvilket mandskabet havde delikateret sig. Dette var ellers travlt beskæftiget med at give malingen den sidste afvaskning, alt dirrede af liv og „hurry“, og gud nåde den, der arbejdede med sneglens fart.

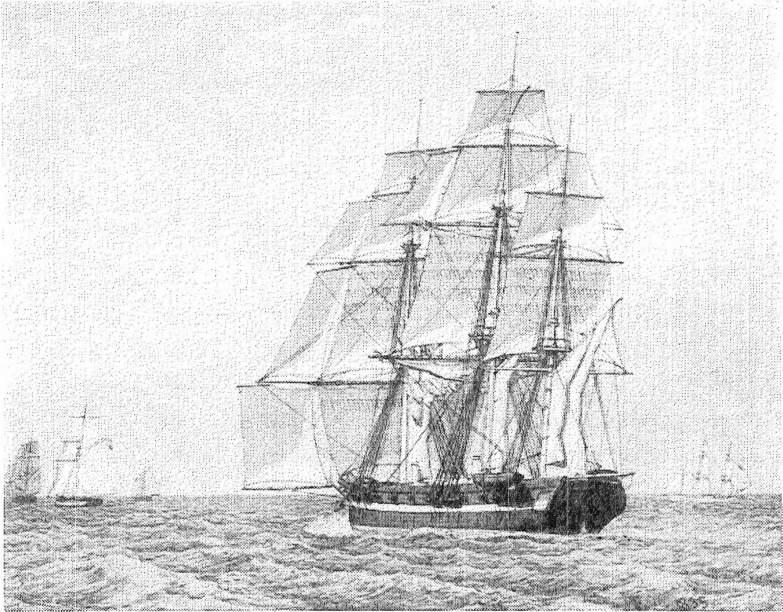
Det var om sommeren, en søndag formiddag, solen skinnede og søbrisen satte ind. Man har fra land været vidne til, at en Puggaard-fregat tog lods ved Stubben, og den kommer nu sejlene ned mod København, styrende efter Trekroner med en albatros' elegante flugt og hyllet i hvidt som en åbenbaring af skønhed og kraft.

Den djærve kaptajn holder røjler og læsejl i top, til Stubben er

passeret. Efter den lange rejse er alt „ship shape in Bristol fashion“, i tip-top orden. Malingen pletfri, dækkene sandskurede, hvide, riggingen nylig lapsalvet, vævlingerne afrettede. Røjltoppene har fået den sidste hvidlakering, master og rundholter er nyskrabede og oliede. Skroget over vandlinien og portmalingen har fået en lille opfriskning, og den irrede kobberforhudning, der på grund af skibets krængning let kommer til syne, snor sig som en snog langs vandlinien. Drengene har givet messingene den sidste polering med olie og trippelse. Al skamfiling, skålinger og lusplattung er fjernet, og skibmandsarbejdet udført til fuldkommenhed.

Kaptajnen er en høj, kraftig mand med patriarkskæg og ørenringe. Han er i fineste dress: skødefrakke med kantebånd, silkecylinderhat, kalvekrøs og fjederstøvler. Den måde, som han spankulerer rundt på agterdækket på, giver indtryk af en mand af kosmopolitisk type, der har ubegrænset tillid til sig selv og stor respekt for sin håndtering. Han, den værdige hersker over 28 sjæle, har alle de gamle ostindiefareres store beslutsomhed og gode egenskaber. Begrebet „large“ passer på ham. I dag vandrer han i ophøjet ensomhed frem og tilbage på agterdækket, veltilfreds over den hurtige rejse og af og til henvendende sig til lodsens. Med nonchalant og sikkerhed giver han sine ordrer. Hans guldørenringe funkler i solskinet. Under de buskede øjenbryn stråler et par øjne, som ser de mindste enkeltheder og som betragter arbejdets gang og skibets manøvrer og bevægelser med tilfredshed. Ordrene falder korte og knappe, men fyndige.

Sammen med lodsens har han udset sig en ankerplads på inderredens, men holder stadig på til det sidste med sejlføringens. Ordrene svirrer gennem luften, gentagelser fra styrmændene, da man bjærger sejl: „Hal væk, gutter! Lad det gå lidt villigt. Giv op fore- og storerøjl!“ Folkene springer som forsinkede lyn til fald, givtove, nedhalere, gårdinger og braser. Kaptajnen noterer med tilfredshed arbejdstempoet, men giver dem yderligere et „shake up“: „Rap jer Manne, rap jer. Pil musselinet af hende!“ Klynger af sømænd med ørenringe og solbrunede og vejrbitte lægger snart kræfterne i nedhalere, givtove og gårdinger, snart i braserne. Der er liv, fart og flugt over sceneriet,



I 1834 malede C. W. Eckersberg et billede af orlogskorvetten „Naiaden“ (bygget 1820) på togt som kadetskib, idet den sætter læsejl, mens den sejler for vinden. „Naiaden“, der flere gange havde været på togt til Vestindien, derefter i mange år kadetskib og til sidst vagtskib i Sundet ved Helsingør, blev udrangeret af flåden 1852 og købt af handelshuset H. Puggaard & Co. Den brændte 1865 i Sydatlanten ved selvantændelse i kullasten. – Tegning af Eckersberg 1835 (efter maleriet).

The Danish naval corvette "Naiaden" (built in 1820) setting studding-sails. In 1852 the ship was sold to the shipping-firm of H. Puggaard & Co. in Copenhagen. – Drawing by C. W. Eckersberg, 1835.

rackers og blokkes klagen og skrigen af mangel på fedt, som man selv har spist på rejsen; raslende skøder, tovværk og lyden af flaprende sejl svirrer gennem luften helt over på Smedelinien, Kastelspynten og strandkanten. Under gaffelen smælder et nyt dannebrogflag for den friske brise.

Med umiskendelig dygtighed og stor frejdighed, som til fulde røber, at kaptajnen kender skibets manøvreerne, laves op, og småbølgerne

boltrer sig vilt rundt stævnen. Man stryger klods agten om frugtklipperen „Nadeschda“ af København, som på rejse fra Smyrna til St. Petersburg med sydfrugter er inde for at proviantere, – så tæt runder man frugt-farerens agterskib i en yndefuld kurve, at en mand fra fregatten kan springe over på „Nadeschda“'s agterskib.

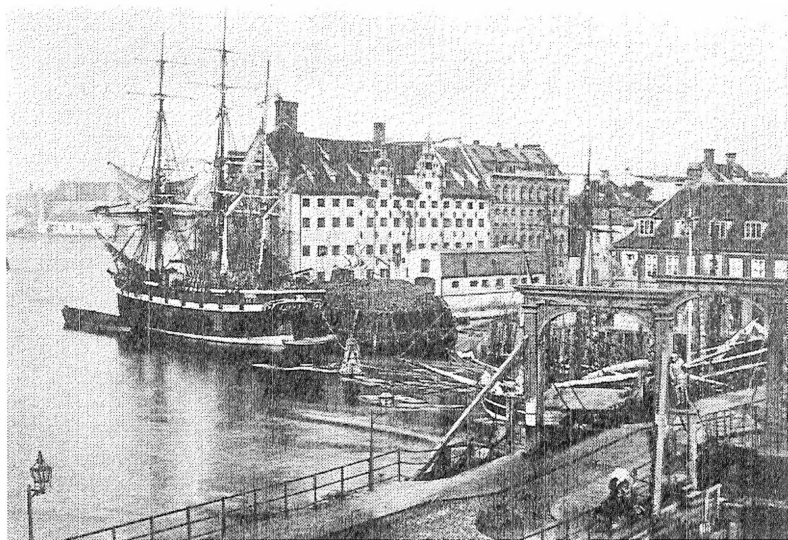
Man har nu bjærget sejl, så fregatten kun løber for begge sine enkelte mærssejl og klyvere, luver til vindøjet, bjærger klyveren, og med storemærssejl braset bak tjækkes farten af. Lodsens står forude, og træfsikkert lader man ankeret rasle i bund for første gang efter den lange rejse fra den anden side af kloden.

Ordre gives til at gå til vejs at gøre sejl fast. Med hænder og fødder galoperer de kække „sailor boys“ op ad vævlingerne på alle tre toppe, kæntrende sig over mærs og saling, og det går „én op og to i mente“ mod bramsaling og røjlgoods for at være den første. Ræerne trimmes, efter at sejlene er gjort pænt fast. Læsejlsbomme rigges ind, tovværket opkvejles sirligt om klamper og kofilnagler. Også heroppe fra skinner alt pænt og velholdt. Selv dækket med de begede nåder imellem plankerne tager sig ud som indlagt citrontræ, der fornylig har fået af „bibler og salmebøger“. Smedelinien, Kastelspynten og Toldboden er befolket af en strøm af søndagsklædte mennesker, der glæder sig over det imponerende skue af Puggaard-fregatten. Alles øjne er rettet mod den anduvende fregat, som nu gør havn. En følelse af stolthed blandet med eventyrlyst betager deres indre. Sceneriet suggererer folket til stor begejstring, som giver sig udtryk i hurraråb og øredøvende klapsalver, der høres langt op på Toldbodvej.

I spænding venter man på, at skibet skal komme så nær, at man kan læse navnet på det og se søfolkene, hvorledes deres udseende er præget af klimaforandring, anstrengelser eller måske sygdom. Man er spændt på at høre, hvilke nyheder de har at bringe fra en anden verdensdel.

På Trekroner ser man begejstrede soldater hænge ud over brystværnet. Som en velkomsthilsen råbes der hurra.

Inde på Toldboden står gamle kaptajner, styrmænd, clerker og sjovere og diskuterer rejsens længde, fragtens størrelse og – om der er



Københavns havn med Christian IV's gamle Knippelsbro i 1850'erne. Et af Puggaards skibe, bark „Johannes Hage“, ligger ud for firmaets sukkerraffinaderi „Phønix“ ved udmundingen af den i 1866 opfyldte Børsgrav. Barken var bygget 1841 i Naskov til rederiet. Den sejlede bl. a. på Mellem- og Sydamerika og Mauritius. Under guld-rushen annoncerede rederiet 1849, at det ville udruste den til en rejse rundt Kap Horn til Kalifornien med danske guldgravere. — Ældre foto.

Part of Copenhagen harbour in the 1850s, with H. Puggaard & Co.'s bark the „Johannes Hage“ lying at the firm's pier outside its sugar-refinery „Phønix“.

en skilling at tjene. Med spændt opmærksomhed og kendermine har de første givet agt på hver af skibets bevægelser og manøvrer. Man sejlede dengang som nu bedst på land og var mere end villig med kommentarer og kritik over denne eller hin manøvre, som kunne eller skulle have været anderledes. Kritiske øjne vogter skibets mindste bevægelser, man bemærker de enkelte småting, som den uindviede ikke ser, de ting, som sætter præg på skibet: pænt fastgjorte sejl, ræerne brasert firkant til tomme nøjagtighed, nydeligt minutiøst opkvejlende braser, nedhalere, givtove og gårdinger, teaktræet lakeret, vævlingerne afrettede, alt løbende gods tot.

Nysgerrige kontordreng på Toldboden hænger ud af kontorvinduerne for om én af dem muligt kunne tjene en lille ekstraskilling ved at være den første til at overbringe nyheden om fregattens ankomst til rederen.

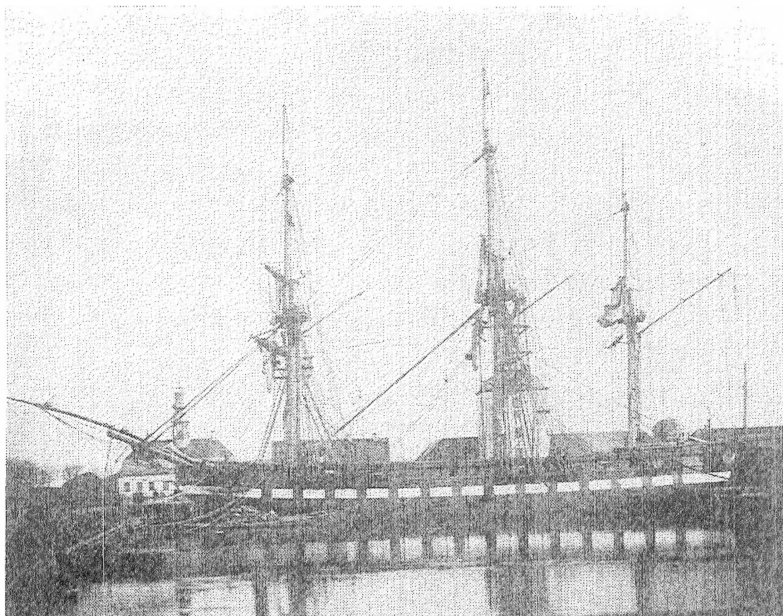
„Landhajerne“ fra Christianshavn og Nyhavn vejrer „business“ og gnider sig i hænderne, parate til at ofre sømanden „nogle få dages borgerligt velvære“ mod samtidigt at få lov til at lette ham for hans surt erhvervede penge, inden han sælger sig selv til den næste skipper.

Alt er nu i orden, Puggaard-fregatten „safe in port“. Den har nu, efter sin sejlads fra den anden side af globen, løst en opgave, de færreste udenforstående gør sig begreb om. Den store langvejsfarer ligger nu ubevægeligt opsvajet for sit anker med det puggaardske kontorflag i top.

Styrmanden råber: „Skej ud overalt – Kaffe!“ I kabyssen, som står på dækket, er alt i dag i den punktligste orden, solide malmmortere og fortinnet kobbertøj er sirligt ophængt eller stillet mellem lige så skinnende husgeråd. Ud af kabyssen stikker kineserkokken sit okkergule fjæs, da styrmanden råber til ham om at komme agter ud med kaffe til kaptajnen og lodsens. „Ai-ai Sa'h“ svarer chinamanden og adlyder ordren.

Kaptajnsiggen sættes i vandet og bemandedes med fire håndfaste roere samt 2. styrmand, der skal tilse, at båden kommer tilbage. Kort efter kaffetid går „den gamle“ og lodsens i båden, som i dagens anledning er forsynet med plydshynder og messing-yoke med styreliner, på hvis ene ende er tyrkiske knobe, smukt tilspidsede i den anden ende, indsyede i lærred og hvidmalede. „Den gamle“ og lodsens landsættes på Toldboden, det sted, hvor i reglen en kinafarer første gang betræder fædrelandets jord efter en jordomrejse. Kendte ansigter ønsker den statelige kaptajn „goddag og velkommen“, og i hestekøretøj forsvinder han ad byen til, medens styrmanden roer ombord igen.

Landlov er der selvsagt ikke tale om for folkene, men man nyder det smukke skue ind over byen, medens man ryger piben og glæder sig til afmønstringen i morgen. Det er en behagelighed at tænke på, at skibets dæk ikke længere skal danne grænsen for de daglige spad-



Orlogsfregatten „Tordenskjold“, søsat 1852, var et af de sidste træskibe i den danske flåde. 1862 fik den indsat dampmaskine og skrue. 1870–72 blev den sendt på togt til østasiatiske farvande for at udlægge et telegrafkabel mellem Kina og Japan for Store Nordiske Telegrafsekskab. På billedet, et foto fra 1870, ses den ud for Holmen, mens den fylder kul før kinarejsen. Efter hjemkomsten blev den af Marinen solgt til H. Puggaard & Co. Den gik på Ostindien. 1882 solgtes den til Norge.

The Danish naval frigate "Tordenskjold" bunkering in 1870 before going out to the East to lay a telegraph cable between China and Japan for the Great Northern Telegraph Co. Later it was sold to H. Puggaard & Co.

sereture. Hvor gode kammerater man end kan finde ombord, bliver man dog til sidst ked af dag ud og dag ind at være på det samme snævre rum med de samme mennesker, som man dog ikke står i nærmere forhold til; man bliver før eller siden ked af det tvingende samliv, man må finde sig i på de lange sørejser, og som er så forskelligt fra livet på landjorden, hvor der stadig veksles med strømme af nye ansigter.

Efter skaffetid nyder mandskabet nede på banjerne i lukafet „bondenatten“ i fulde drag efter 4½ måneds vagt om vagt. I deres hængekøjer på banjerne indånder de unge sømænd den lumre „banjeluft“, den, de senere som marinesoldater med stor velbehag skulle indånde i de store orlogsfregatter. Under den faste søvn blæser man som hvaler og haler havtorsk i land, men udover disse lyde brydes stilheden om bord i fregatten kun af skibsklokkens dybe, malmlfulde toner, der kan høres over hele skibet og langt ind over land, når ankervagten hver halve time slår glas og tilkendegiver, at han holder sig årvågen på sin post.

Næste morgen efter kaffe tørnes til, og mandskabet går i gang med at slå sejl fra. Midt på formiddagen kommer „den gamle“ ombord med en lods, og slæbedamperen „El Ole“, tilhørende C. K. Hansen, kommer langs siden for at slæbe skibet til lossepladsen.

Man går straks i gang med at rigge klyverbom ind og kaje under-ræer, derefter med at hive ankeret ind. Pallerne klapper i fregattens primitive hivegrejer. Efter at ankeret er lettet, slæbes skibet gennem Bomløbet, som har været vidne til at de tunge kinafarere varpedes ud fod for fod, hvor man nu glider frem for dampkraft og med et par skrueslag, og en lille rordrejning forandrer skibets kurs. Kort efter kommer man igennem Knippelsbro og ind til rafinaderiet „Phønix“, hvor skibet fortøjes.

Dækket bliver klaret op og skibet pumpet læns til tonerne af den gamle „shanty“:

The winds were foul, the trip was long.

kor: *Leave her John-ny, leave her.*

Before we go we'll sing a song.

kor: *It's time for us to leave her.*

We'll sing, oh may we never be –

Leave her John-ny, leave her –

On a leaky ship the like of she.

It's time for us to leave her.

The sails are furled, our work is done,
Leave her John-ny, leave her –
 And now on shore we will have our fun.
It's time for us to leave her.

The work was hard, the voyage was long, –
Leave her John-ny, leave her –
 The seas were high, the gales were strong.
It's time for us to leave her.

Our Capt'n's name is Henry Skinner.
Leave her John-ny, leave her –
 That's why we got "salt horse" for dinner.
It's time for us to leave her.

Our Capt'n is a very good man, –
Leave her John-ny, leave her –
 But the mate isn't worth an old tin can.
It's time for us to leave her.

Make her fast and pack your gear, –
Leave her John-ny, leave her –
 And leave her tied to the "Phønix Pier".
It's time for us to leave her.

Oh don't you hear „the old man“ say –
Leave her John-ny, leave her –
 To-morrow you can draw your pay.
It's time for us to leave her.

Oh the times were hard and the wages low–
Leave her John-ny, leave her –
 I'll pack my bag and go below.
It's time for us to leave her.

Oh leave her John-ny and come on shore.
Leave her John-ny, leave her –

And spend your money as you did before.
It's time for us to leave her.

Nu er befrielsens time slået, og alle har i „shantien“ fået deres skudsmål. Fra den rigt tatoverede, brunede, fuldskæggede besætnings brystkasser stiger et langt befrielsens suk: „Three Cheers for the Cap'n – Hep-hep-hurra“, og én gang til suset fra Vesterhavet og så de sidste „three groans“, de sidste tre klagende hyl, som ikke kan beskrives, men må høres, det sidste farvel:

„Three Cheers for the Cap'n,
 Hep-hep-hurra –
 Hu-r-rah-æææh“.

A PUGGAARD COMPANY FRIGATE COMES HOME

Summary

One of the largest owners of sailing ships in Copenhagen during the 1820's-1870's was the company of H. Puggaard, whose vessels chiefly carried grain from Denmark and brought back colonial produce such as sugar and coffee from distant lands to Denmark. A number of the company's big sailing ships were former men-of-war purchased from the Danish navy and converted to cargo vessels.

The writer gives a realistic picture of one of these proud frigates homecoming after a long voyage. He describes its entering the harbour of Copenhagen, the crew handling the sails on the orders of the captain or the mate, then the anchoring in the inner roads. A crowd of knowledgeable spectators on the quayside watch the various manoeuvres with critical and interested eye and the harbour sharks rub their hands at the thought of the money they will take off the crew after they have been paid off.

After the sails have been furled and everything shipshape aboard the captain is rowed ashore in his gig.

The next day the frigate is towed to the quay outside the Phoenix sugar refinery belonging to the company, where it is tied up. Finally it is pumped dry to the strains of the old English shanty "Leave her, Johnny, leave her", and the crew, glad to be home again, give three cheers for the captain.

The voyage is over.

SVENDBORGSKIPPERE

JEG HAR KENDT

Af

H. HEMMINGSEN

I årbog 1967 fortalte forfatteren med megen lune nogle erindringer om livet ombord i sydfynske skonnerter i 1920'rne. Her fortsætter han sine beretninger ved at fortælle nogle træk om forskellige skippere og søfolk, han har mødt i sin sejltid, om hvordan han selv blev anset for at være en ulykkesfugl, en såkaldt „Jonas“, samt om 3-mastet skonnert „Urda“ af Svendborgs forlis.

FOR DEN der gennem en stor del af sin ungdom har været beskæftiget i sejlskibsfarten, er det uundgåeligt, at indtrykkene fra hin tid forankrer sig i erindringen og periodevis trænger sig så stærkt på, at de ligefrem kræver at blive nedfældet på papiret.

Indtrykkene er brogede og mangfoldige og må nødvendigvis blive en blanding rækkende fra det sørgmuntre over det strabadserende og til det dybt tragiske.

De svendborgskippere var naturligvis forskellige af gemyt og sind med en individualitet spændende så vidt som, for nu at bruge en maritim sammenligning, fra barkentinen „Ignatz Breum“ med den høje rig, der var et af de få fartøjer hjemmehørende ved toldstedet, som kunne føre skysejl, og til den mindste jagt eller galease i grise-farten mellem øerne.

Men ét særpræg var fælles for dem, og det var deres indstilling til skibskostens kvantiteter og ikke mindst kvaliteter. Mellem de arbejdsmæssige krav, der stilledes til besætningerne, og de rent materielle goder, eller måske rettere mangel på samme og som jo var en del af hyren, var der et svælg, der i hine tider måtte føles som en afgrund,

hvorover ingen broslagning var mulig. Men havde vi, der dengang havde vor arbejdsplads i skibene med de høje ræer, sat tilværelsen og livet ombord under lup, havde det hele været en skræmmende affære.

Derfor tog vi, så ofte det var os muligt, vor tilflugt til romantikken og drømmene, som gav os en fornemmelse af, hvad vi kunne få ud af det – et smukt, et vidunderligt, men også et barskt mysterium. Vi mennesker er jo som oftest mest galgenhumoristiske, når vi befinder os i belastende og vanskelige situationer. Og dem var der rigeligt af i de nu efterhånden fjerne tiders sejlskibe.

Vi drømte os til, at den evindelige klipfisk, der aldrig var helt fri for at have en tanke, var en gang kogt laks med hollandaisesauce, og boghvedegrøden tog skikkelse af spændende desserter fremstillet af en slægtning til hin berømmelige Escoffier – et slægtskab det dog lå sejlskibskokken uendelig fjernt at påberåbe sig.

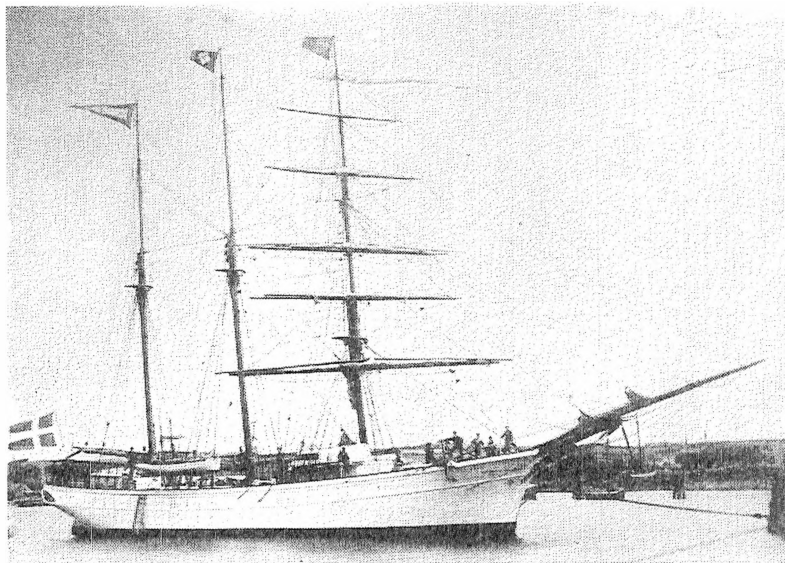
På sådanne dage, hvor sliddet på dæk og i højderne krævede en slags modvægt, blev lukaerne til lysende madtemppler og den der havde bakstørnen måtte affinde sig med at blive anskuet som en kjoleklædt serveringskunstner.

I disse korte øjeblikke tog vor forestillingsevne brodden af den barske virkelighed, der jo selvfølgelig var en helt anden, hvilket med al ønskelig tydelighed vil fremgå af det følgende.

Jeg var en Jonas

At der i sejlskibstiden ikke skulle så forfærdelig meget til at blive stemplet og anset som en ulykkesfugl – en Jonas – giver følgende erindringsbillede fra en thurinerskonnert for 40 år siden et indtryk af. Overtro, mistro og fordomme eksisterede i rigt mål i tidligere tiders sejlskibe, og hvor mærkværdigt det end kan forekomme, er dette ikke en beretning far forrige, men fra dette århundrede og viser, at overtroen blandt sejlskibskaptajner har eksisteret helt op i vor tid. Det er ikke den store dramatik, men almindelige dagligdags hændelser, der ligger til grund, men alligevel nok en omtale værd.

Det bemærkelsesværdige ved beretningen er, at den kun rækker ca.



Barkentine „Ignatz Breum“ af Svendborg, bygget 1884 på Jørgen Ring Andersens skibsværft i Svendborg, 232 brt. Var et af de få Svendborg-skibe, der kunne føre skysejl. Senere ombygget til 3-mastet bramsejlskonnert. Forlist på Englands kyst 1913. — Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund (F. Holm-Petersen).

The "Ignatz Breum", a barkentine of Svendborg, 232 gross tons, built at Svendborg in 1884 and wrecked off the English coast in 1913.

40 år tilbage. Der lever jo nok ikke så forfærdelig mange Jonas'er, men forfatteren har altså haft den tvivlsomme fornøjelse at have været en af dem.

Da jeg i sidste halvdel af 20'erne i en ubændig trang til at have et sejlskibsdæk under fødderne lod mig forhyre i en af de største skonnerter, der er bygget på Thurø, kom jeg ikke blot ud for opgaver, der stillede de største krav til mig, som på det tidspunkt knapt var fyldt sytten år, men jeg blev tillige hvirvlet ind i begivenheder, hvis troværdighed søens folk af idag nok ville stille sig meget tvivlende overfor.

– Jeg blev en Jonas!

I min nu efterhånden let gulnede søfartsbog kan jeg idag læse følgende nøgterne oplysninger:

- Mandens stilling ombord: Kok og ungmand.
- Hvorhen skibet er bestemt: Memel o. v.
og desuden med vedtegningen: Udenfor indskrænket fart.

Skipperen i skonnerten var en vaskeægte thuriner og med opfattelser og meninger lidt udover det almindelige, hvilket jeg efterhånden skal komme nærmere ind på.

Jeg vil dog ikke tro, han står som prototypen på den dejlige sydfyenske ø's engang så talrige sejlskibsførere, hvoraf de fleste nu så mange år efter disse begivenheder forlængst har givet møde for *chefen den høje*. Det har han trods alt nok været for særpræget til. Dog er jeg ikke helt sikker på, at han ikke har haft en eller flere meningsfæller blandt de gode sejlskibskaptajner fra det sydfyenske øhav.

Da der både på Thurø og i Svendborg kan tænkes at leve efterkommere af denne på sin vis djærve deepwatersailor, skal jeg her dølge hans navn og nøjes med efter bedste hukommelse at give en karakteristik af en af hin tids skippere. Men jeg kan da røbe, at skonnerten var på 500 brt. og søsat i 1920 fra skibsbygmester Martin Jørgensens træskibsværft på Thurø. Den blev rigget som 4-mst. sletskonnert og fik først i 1930 indlagt hjælpemotor.

I 1943, da den under engelsk flag var i fart udenfor spærringen, totalforliste den udfor Belfast.

Skipperen var stor og respektindgydende med næver på størrelse med et par veldimensionerede skinker og ikke bange for at bruge dem. Orden ombord var et enkelt af hans mange ufravigelige krav og enhver var på det rene med, at intet undgik hans skarpe blik, hvorfor alle med sig selv havde vedtaget, at man ligeså godt med det gode kunne indstille sig på at leve op til bemeldte krav, der blandt andet omfattede pinlig orden og renlighed overalt.

Et par af folkene forude havde mere end en gang stiftet ubehageligt bekendtskab med *skinkerne*. Men det var også det nærmeste, man i det skib kom de på den gode danske gris så eftertragtede ekstremiteter.

Kabyssen ombord skulle vise sig fortrinsvis at blive mit arbejdsområde, men jeg måtte desuden, det havde jeg jo forpligtet mig til ved forhyringen, når tiden tillod mig det, tage rortørn og være med i arbejdet på dækket og ved sejlenes regering og iøvrigt hvor det tiltrængtes. Lad mig straks sige, at skipperen og styrmanden helt og fuldt afgjorde, om tiden tillod mig dette eller hint. Så i den retning kunne jeg have sparet mig eventuelle bekymringer.

Jeg skulle utallige gange komme ud for at måtte konstatere, at jeg få sekunder efter at have været langt inde i madkunstens mysterier pludselig befandt mig ude på dækket i færd med at hale væk på et eller andet. Det korte interval mellem de to sysler må jeg udelukkende tilskrive enten skipper eller styrmand al æren for.

Min forgænger i det betydningsfulde job, jeg havde påtaget mig, havde, efter hvad der blev mig fortalt, tilhørt en noget ældre aldersgruppe end min ringhed og havde af en eller anden mærkelig grund haft held til at unddrage sig alt arbejde udenfor kabyssen. Så der var meget, der skulle indhentes. Og det faldt altså nu i min lod. – Og det ganske uforskyldt – som gamle fader Holberg lader Jeppe sige.

Kabyssen var, som i skonnerter på den tid, lille og trang og med et komfur af de mindste, jeg nogentid skulle komme til at sejle sammen med. Kogegrejterne var forøvrigt højst mangelfulde. Et par revnede gryder og kasseroller, en stegepande og bagest på komfuret en forsenket vandgryde og så forresten en diminutiv bageovn, der efterhånden skulle vise sig at blive et smertensbarn. Dette var stort set kon-ditionerne, hvorunder jeg skulle udøve min mangelfulde kogekunst.

Der var seks mand i lukafet og skipper og styrmand i lokaliteterne agter. Jeg selv havde fået anvist en køje i den såkaldte messe, der lå klemmt inde mellem skipperens salon og styrmandens kammer. Det siger sig selv, at det på den måde var så som så med mit privatliv under de korte frivagter, der var mig tilmålt, og min placering rent

mandskabsmæssigt under det meste af min tid i skonnerten blev således ikke så lidt problemfyldt. Skipperen holdt nemlig af en eller anden besynderlig grund fast ved, at han ikke ønskede, jeg havde noget som helst samkvem med folkene forude. At jeg ikke accepteredes af de to officerer som *deres* ligemand, siger jo sig selv. Dertil var jeg for det første alt for ung og for det andet slet ikke i besiddelse af kvalifikationer, der kunne betinge noget sådant.

Derfor blev det meste af min tid i dette fartøj i høj grad til ikke så lidt af en *sømands enegang*.

Det er klart, at mine interesser og trangen til fællesskabsfølelse ganske naturligt rettede sig imod mine ligestillede kammerater i lukafet forude, med hvem jeg bestandig måtte stjæle mig til at have kontakt.

Hellere end gerne havde jeg ombyttet min køje i messen, hvor jeg altid følte mig overvåget og ikke uden grund, med en i lukafet under bakken.

En plumkage skulle på et senere tidspunkt blive den indirekte årsag til, at jeg nåede mine ønskers mål.

Vi befandt os jo i en tid, hvor hyremuligheder ikke hang på træerne og hvor den, der havde valgt søen som arbejdsområde, måtte gøre gode miner til mangt og meget, der i vore dage ville være utænkeligt. Ad mange kanaler kunne bedømmelsen af et besætningsmedlems evne til at begå sig nå frem til andre førere af sejlskibe, og at komme i misry var en uheldig ting, der let kunne spærre vejen til hyre i andre skonnerter, og noget sådant udsatte man sig nødigt for. Frygten for korporlig overlast var desuden almindelig og, det skal der ikke lægges skjul på, også velbegrundet. Sådanne forhold skal dog ikke her gøres til genstand for en nærmere omtale. Blødsødenhed var jo ikke et fremherskende træk. Man var indstillet på, at livet i datidens skibe var en blanding af godt, ondt og en hel del mere, og som det jo så ofte går, er det også fra den tid overvejende de lyse timer, der tæller, selv om strabadser og det mindre gode selvfølgelig ikke er glemt. Var det tilfældet, var det jo ikke muligt at tegne et sandfærdigt billede af tiden.



Der findes ikke mange interiører af kabysserne på de gamle sejskibe. B. A. Wikström har her tegnet det snævre, upraktiske rum, hvor unge søfolk er i færd med at skrælle kartofler og røre i gryderne. På den i artiklen omtalte thurinerskonnert har forholdene sikkert været endnu mere indskrænkede. – Træsnit i Ny Ill. Tidning 1882.

Interior of the galley on board a sailing-ship. Woodcut from 1882.

I dag, hvor man har det hele på afstand, dukker fra erindringen mange situationer frem, som jo nok på en vis måde er farvet af de mellemliggende år, men som det godt kan være interessant at anskue fra en anden vinkel, end da man havde problemerne tæt inde på livet.

Proviaenteringen forud for en rejse var en enkelt overstået affære på de tider. Kartoffler, meget lidt grøntsager, en okseforfjerding, salt flæsk, corned beef, boiled beef, nogle rugbrød, en sæk rugmel, et par sække hvedemel og næsten uoverskuelige mængder klipfisk som noget meget vigtigt, og så var den proviantering stort set overstået. Friske

æg var en utænkelig luksus, man klarede sig med æggepulver og præserveret mælk. Kalorier i tilstrækkelig mængde blev der ikke tænkt meget på, og moderne ernæringsekspertter ville nok have grebet sig til hovedet mere end en gang. Men dem var der ikke rigtig tænkt på den gang.

Da skonnertens beholdning af rugbrød begyndte at svinde i betænkelig grad, måtte jeg en dag se i øjnene, at en komplettering var forestående, og jeg gjorde mig ganske naturligt mine tanker om, hvorledes en sådan skulle foregå. Jeg var ikke i tvivl om, at jeg gjorde klogt i ikke at overse dette problem. Og en skønne dag blev jeg stillet direkte overfor det, idet skipperen lod mig vide, at jeg nu kunne begynde at forberede mig på fremstillingen af dette helt uundværlige levnedsmiddel.

Jeg ransagede min hukommelse for at genkalde mig, om en og anden af mine søfarende bekendte i hjembyen havde været inde på problemet. Men forgæves. – Der foresvævede mig absolut intet om det. Men jeg mente dog at have læst om, at der ihvertfald skulle bruges noget, der hed surdej. Men hvordan fik jeg da fat i dette? Der var jo ingen bager lige henne om hjørnet. – Bager! – Da gik det med al sin gru op for mig, at bageren, det *var* jo mig. Mig syttenårige yngling, der ikke på det tidspunkt havde skygge af begreb om brødfremstilling.

Ad hvilke kanaler den idé kom til mig, at jeg, hvis jeg tog et par håndfulde rugmel, lavede en dej og anbragte den bag på det varme komfur, måtte kunne få held til at få massen til at syrne, aner jeg idag intet om. Men jeg håbede inderligt, at dette måtte være løsningen på problemet. Det blev til et kapløb med den hastigt svindeende rugbrødsbeholdning, og i et par dage befandt jeg mig i en næsten ulidelig spænding. Så konstaterede jeg til min grænseløse fryd, at dejklumpen var vokset til det tredobbelte format, og at den tilmed både lugtede og smagte surt. Da følte jeg, som havde jeg udklækket et columbusæg.

Forventning og spænding fyldte den trange kabys, da jeg gik i gang med at ælte rugmel med et efter min mening passende kvan-

tum vand og et par håndfulde af den selvfremstillede surdej. – Ville det lykkes for mig, eller skulle jeg til både skam og spe og det, der var værre, alene stå med ansvaret for, at der en af de nærmeste dage ikke fandtes rugbrød ombord? Jeg turde næppe tænke tanken til ende.

Jeg fyrede op under ovnen og tog med stor forventning plads på den lille bænk i kabyssen. Men kun for et øjeblik. Brødene måtte jo *slås op*, som jeg siden hen har erfaret, at det hedder i fagsproget. Jeg har tidligere været inde på, at kabyssen i en skønnert var meget lille og trang, og den fornemmelse blev i uhyggelig grad forstærket, efter at brødene til min usigelige lettelse begyndte at hæve. Men jeg havde været villig til at fortrække ud på dækket bare for at give plads for mine brød, hvoraf så meget afhang.

Min stolthed kendte ingen grænser, da de prøvebrød, jeg havde placeret på pladen, begyndte at antage former, der næsten var en professionel bager værdig. Men pladsforholdene taget i betragtning følte jeg mig reduceret til noget småt og betydningsløst i forhold til de nu svulmende rugbrød, der næsten truede med at sprænge den i forvejen trange lokalitet. – Hurra! Det var ganske øjensynligt lykkedes. Men ville brødene nu også være af den ønskede størrelse, når de nu snart skulle udsættes for ovnens temperatur, som jeg ikke anede så forfærdelig meget om, men som jeg omsider fandt passende til at indføre brødene i.

Pludselig fyldtes kabyssen med en tung og kvælende røg. Skonnerten var begyndt at krydse op imod vinden, hvilket bevirkede, at vinden blev presset ind i kabyssens skorstensrør. I hast måtte jeg ud og skifte om på røghatten og det gentog sig adskillige gange. Hver gang skonnerten vendte, var den gal. I dette fartøj viste man ikke kokken det skyldige hensyn at varsko ham for vending, et varsko, der ellers var almindeligt i de fleste sejlskibe.

Mine første rugbrød blev til under højst forskellige vanskeligheder. Ikke alene havde jeg haft dejen at slås med, også ovnen gjorde knuder, og dertil kom altså de meget uheldige sejلمانøvrer, der blæste min kabys fuld af røg.

Jeg kan ikke nu de mange år efter genkalde mig, hvor længe mine rugbrød befandt sig i ovnen. Men jeg erindrer tydeligt, at heldet havde været med mig, da jeg omsider fandt det betimeligt at udtage dem af ovnen – og med hvilken stolthed. For mine undrende øjne åbenbarede sig fire tilsyneladende helt normale rugbrød. Dampende og udsendende en i mine næsebor næsten himmelsk duft lå de der og gav mig en ovenud tilfredsstillende belønning for alt mit slid. Da følte jeg, at jeg måtte være en af guderne særlig begunstiget.

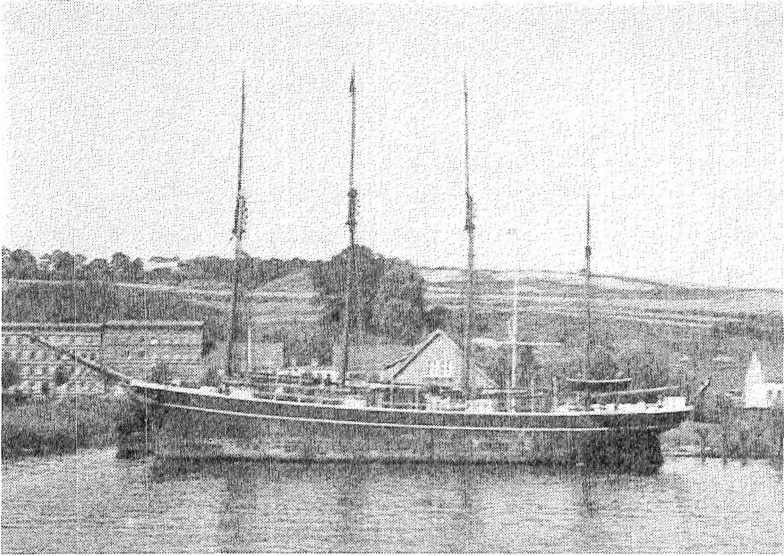
Om nu skipper også ville deltage i min lovprisning.

Jeg fik nu travlt med at slå resten af dejen op, og også disse brød lykkedes. Da brød jeg ud i høje jubelråb, der hidkaldte mine på dækket arbejdende kammerater. Deltagende spurgte de til mit velbefindende, mens jeg for alle kundgjorde det store under. Hovedrystende begav de sig igen til deres arbejde sikre på, at jeg nok i min varme kabys havde været genstand for et hedeslag – og det her på højde med Øland og tilmed i november måned.

– Det var noget af det mærkeligste, der endnu var hændt på denne rejse!

Resten af dagen stod min kabys på gloende pæle, og selv ikke styrmandens ordre til mig om at være med til at bjærge forsejlene kunne dæmpe mit helt ustyrlige humør.

Da jeg den følgende dag tog hul på den nye beholdning af rugbrød af eget fabrikat og overlod det første til lukafet, mens jeg skar et andet op til messen, havde jeg den store tilfredsstillelse, at der begge steder praktisk taget blev spist op. Større anerkendelse kunne jeg ikke ønske mig, og i flere dage følte jeg mig som selveste opfinderen af det mellemgrove rugbrød. Jeg ved ikke, om skipperens forkærlighed og trang til finere bagværk var blevet forstærket ved at se resultatet af min fermhed ved bageovnen. Allerede længe havde jeg været klar over, at han var en uforbederlig ynder af kager og andet sødt brød. I havn var det en af mine faste opgaver daglig at sørge for forsyninger hos den nærmeste bager. Utallige er de kager, jeg har båret ombord og serveret til hans eftermiddagskaffe, som han altid indtog i sin private salon. Han aftvang mig absolut tavshed om



4-mastet skonnert „Ruth“ af Thurø, et af de større sejlskibe, der var hjemmehørende ved Svendborgsund. Den byggedes 1920 af Martin Jørgensen, Thurø, og målte 321 brt. 1930 fik skonnerten indsat hjælpemotor. Den forliste 1943 på Irlands kyst. – Fot. H. Szymanski.

A 4-masted schooner, the "Ruth" of Thurø, 321 gross tons, built in 1920 and wrecked off the Irish coast in 1943.

denne hans last og det er først nu de mange år efter, jeg røber hans svaghed, hvilket jeg nok tør regne med hans tilgivelse for, om han da ellers fortsat måtte være i live.

I søen kunne han blive grebet af en ustyrlig trang til at delikatere sig med plumkage og helst spækket med rosiner og sukat. Disse ingredienser opbevarede han i salonen omhyggeligt under lås og slå. Hans trang til kager steg proportionalt med vejrforholdene. Under en storm, hvor himmel og hav næsten stod i et, kunne han føle en helt ubetvingelig trang til at frådse i wienerbrød og kager. Af gode grunde kunne dette ikke lade sig gøre. Men en plumkage lå altid indenfor mulighedernes rækkevidde, og han var selv mand for at fremstille denne delikatesse. Også kabyssen var på sådanne dage underlagt hans

kommando. Mens skonnerten tumlede sig i søen og red for klosrebede sejl, huserede han i den lille kabys og lærte mig, hvordan dejen til en plumkage skulle røres. Denne brave thurinerskipper havde i sig alle betingelser for at være blevet en kapacitet indenfor konditorfaget. Også denne side af bagingens kunst fik jeg lært, og han endte med at sætte overordentlig pris på min specielle form for plumkage. Helst skulle den være fed, drivende af smør og tung af allehånde tørrede frugter. Men samme kage skulle blive årsag til, at min trængselstid som *Jonas* skulle indledes. Selv en specialist kan en enkelt gang fejle, men det synspunkt kunne skipperen under ingen omstændigheder acceptere.

Men før jeg når frem til den begivenhed, der gjorde mig til *Jonas* i skipperens øjne, er jeg ubeskeden nok til at fastslå, at jeg i denne skonnert fik lagt grundlaget for en rutine i bagerfaget, dog indenfor et afgrænset område, som jeg siden med mellemrum har dyrket med megen flid. Dog er det hovedsagelig plumkage, jeg giver mig i lag med. Jeg har givet den navnet *skonnertkage*, og opskriften har efterhånden fundet vej videnom. Rugbrødsbaging kaster jeg mig af nærliggende grunde sjældnere ud i. Min begejstring over et vellykket resultat vil alligevel ikke kunne måles med den, jeg følte allerførste gang, ligesom vidnerne til min stolthed hin novembermåned udfor Øland jo nu er spredt for alle haves vinde.

Den gode skippers heftighed og brusende temperament fik netop et af sine voldsomste udbrud i forbindelse med omtalte kage. Som regel havde jeg held med mig, når jeg fik ordre til at fremstille en ny. Men af en uopklaret grund mislykkedes den en dag. Jeg havde just vendt den af formen og frembar den med vanlig stolthed. Men enten havde den ikke kunnet tåle temperaturforandringen på vejen fra kabyssen til messen, eller måske havde mit øjemål, da jeg tilsatte bagepulveret, snydt mig. Ihvertfald skete der det fatale, at kagen, netop da jeg placerede den på bordet foran skipperen, gav et næsten lydeligt suk fra sig og faldt sammen.

Luften i messen var med ét ladet med en uheldssvanger stemning. Skipperen så vildt ud af øjnene, og han så ud, som sank en verden i grus for ham.

Forventningen om en lækker kage til kaffen var med ét bristet, og jeg er nu så mange år efter blevet klar over, at end ikke en storm af vindstyrke otte kunne have bragt den gode skipper i tilnærmelsesvis så stor affekt som den sammenfaldne kage på en ellers fredelig eftermiddag, hvor sejlene stod velfyldte og loggen snurrede i sin line langt agterude.

Skipper rejste sig, så olmt på mig og fremstammede med brudt stemme:

– Vær så venlig at gå tilbage til din kabys og kom ikke mere over halvdækket idag!

Samme aften fjernede jeg efter skippers ønske mit tøj fra messen og fortrak hen i lukafet, hvor jeg endelig kunne indrette mig i den så længe attråede køje.

Mine dage agter var talte, og jeg havde et begrundet indtryk af, at jeg fra og med den dag kun lige akkurat var tålt ombord. Skipperens tiltro til mine evner som baker havde lidt et uopretteligt knæk, og resten af min tid i skonnerten kunne jeg helt og fuldt koncentrere mig om kabysarbejdet – minus bagningen.

Det blev mig forbudt på det strengeste så meget som at røre et fald eller et sejl, og min assistance, når sejl skulle sættes eller bjærges, blev der ikke mere regnet med.

Jeg var af skipperen stemplet som en Jonas, og jeg havde en bestemt formodning om, at også styrmanden delte skipperens opfattelse på det punkt.

Denne forsmædelige stempling var foranlediget af det lille og i mine øjne absolut tilgivelige uheld med plumkagen.

Men det skulle blive værre endnu.

I salonen agter hang skibets kronometer, der hidtil havde fungeret upåklageligt. Instrumentet var Den Gamles stolthed, idet det stammede fra hans fars tid som fører af skonnerten. Af uforklarlige årsager gik det en dag i stå, og end ikke det gammelkendte trick med at ryste det og banke på det kunne formå det til at fungere igen. Efter forgæves anstrengelser lod skipperen til sin styrmand en bemærkning falde om, at det gode kronometers upålidelighed vel sagtens skyldtes

den f kok, der jo uheldigvis havde sin gang her og som ikke engang kunne få en plumkage til at holde hævnning.

Min tilstedeværelse lagde ingen dæmper på hans overbevisning om, at der måtte være en forbindelse mellem kronometerets passivitet og min person.

Jeg forholdt mig klogeligt tavs overfor hans insinuationer og tog med tilkæmpet ro af bordet. Men jeg følte hans blikke, der som forgiftede pile borede sig ind i min ryg. Sådan følte jeg det ihvertfald. Efter disse bemærkninger fulgte en kort ildevarslende tavshed, indtil skipperen med satanisk sarkasme afleverede følgende på sit syngende ømål:

– Det ser nok u’ te’, styrmand, at vi igen har fået en Jonas ombord!

Denne bemærkning lod mig ane, at jeg havde haft en eller flere lidelsesfæller som forgængere. Men det var mig ingen særlig trøst. Derimod tror jeg nok, jeg var en lille smule rystet over dette udslag af overtro.

Nu fortsatte skipperen henvendt til styrmanden:

– Men ka’ ha’ ø’elægge kronometeret, ka’ ha’ vel osse få det til at gå igen!

– Je’ venter, a’ det er i orden en af de allernærmeste dage!

De sidste ord, der nok var henvendt til mig, lød i mine øren som en ordre. Og efter frokost næste dag var der en bar plet på skottet, hvor kronometeret havde hængt. Jeg havde besluttet mig til at skille det ad og rense delene i petroleum.

I kabyssen foretog jeg operationen, som jeg med liv og sjæl kastede mig ud i, mens jeg fremmumlede bønner, der af vinden bares ud over de skumtoppede søer.

Alle guder syntes at være med mig. Jeg klarede det pænt. Der blev kun en lille fjeder og to bittesmå hjul tilovers, men alligevel ville kronometeret ikke gå.

Reservekronometeret, thi et sådant fandtes ombord, blev taget frem og hængt op. Det „forheksede“, som skipper kaldte det, blev stuvet af vejen i behørig afstand fra det nye, og livet ombord gik sin forholdsvis vante gang. Men skipperens mistro til den nye Jonas havde fået ny næring og han lagde aldrig skjul på det.



Vinterbillede fra Pilekrogen i Svendborgsund ud for Troense, set mod Thurø. Flere sejlskibe er oplagt for vinteren. – Ældre foto (Jens Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet).

Svendborg Sound in the old days, with ships laid up for the winter in "Pilekrogen".

Om begivenheden med det famøse kronometer blev indført i skibets journal, lykkedes det mig aldrig at få opklaret. Men jeg vil tro, at visse betænkeligheder og en smule sund fornuft havde fået overtaget over lysten til at sætte overtroen på prent.

Da vi et par måneder efter ankom til Københavns Red, havde jeg i god tid forinden sagt min måned op. Jeg havde fået nok af at være Jonas.

Uden fortrydelse fra min side, og sikkert også fra skipperens, mønstrede jeg af og lod begivenhederne i denne gode thurinerskonnert bundfælde sig i erindringen. Men jeg har ofte taget dem frem.

Mindet om en særpræget skipper blev efterladt hos mig og har givet anledning til denne beretning.

Boghvedeskipperen

Bag denne betegnelse gemmer sig en af de mange sejlskibsførere fra den store tid, jeg har kendt personligt.

I året 1928, hvorfra beskrivelsen stammer, var der endnu adskillige fartøjer hjemskrevet i Troense på Tåsinge.

I den lune ankerkrog, Pilekrogen, lod de efter kortere eller længere rejser ankeret gå i den arrede bund. Det er utallige sejlskibe, der gennem tiderne har benyttet denne sikre ankerplads, som jo så at sige lå lige uden for hjemmets dør, hvor hustru og børn det meste af året måtte nøjes med at lade tankerne gå ud over havene til familiefaderen. For børnene kunne det tit knibe en del med at kende deres fædrene ophav, når han i sjældne perioder tog sig stunder til at aflægge familien nogle få dages besøg.

Et af de fartøjer, der sidst i 20'rne var hjemmehørende i Troense, var forenagterskonnernten „Mercurius“, hvis skipper på det tidspunkt var en mand midt i tresserne, men adræt som få og med tidligere tiders skippermentalitet i behold. Særpræget var han og det gav sig eksempelvis udslag i, at han konsekvent aldrig, når han i havn havde ærinde i land hos enten mægler eller skibshandler, spadserede i land fra sit skib.

Han ville *vrikkes* i land. Ikke noget med at blive roet. Den, der kan kunsten at vrikke en jolle, kan sætte sig ind i de vanskeligheder denne disciplin kan volde en nybegynder. Der skal en ganske særlig teknik til at få åren til at blive i åregangen og stor øvelse i at få fartøjet til at bevæge sig med den tilstrækkelige fart og i den rigtige retning.

Når „Mercurius“'s skipper, altid i sit stiveste puds, havde taget plads på den forreste tofte i jollen med ryggen mod sejlrretningen og givet signal til afgang, begyndte kvalerne for den uerfarne jollegast, der for første gang skulle håndtere den genstridige åre og få den til at arbejde sammen med den slingrende jolle.

Jeg gjorde nogle rejser med denne lille skonnernt, der ikke mere eksisterer, og vi havde fået en ny mand, hvis første opgave var at bringe skipperen i land en formiddag. I den sikre forvisning om, at

enhver, der havde valgt søen som sin arbejdsplads, var i stand til at vrikke en jolle, havde skipperen givet den nye mand ordre til at gøre jollen klar, idet han agtede sig i land i forskellige ærinder. Som en admiral, der går fra borde, var skipperen entret over lønningen og havde taget plads i jollen.

Det slog mig, der fulgte begivenhederne fra dækket, at der egentlig kun manglede falderebet og bådsmandspiben for at fuldende billedet af admiralens sortie.

Min kammerat stod klar ved åren, synlig nervøs, og så begyndte en forestilling, der først lod et forundringens skær gå over skipperens åsyn, men som snart afløstes af irritation og derefter åbenlys vrede. Manden ved åren var overhovedet ikke i stand til at vrikke en jolle. Denne dansede et par omgange i havnebassinets og drev så tilbage mod skibssiden, hvor den tørnede, så skipperen fo'r fremefter og gled ned ad toften.

Da han atter fandt sit sæde, foreslog han med sarkasme og kulde i stemmen sit nye besætningsmedlem, om tiden nu ikke var inde til at komme afsted.

Om det nu var desperation eller såret stolthed, der fik min kammerat til at få lidt hold på sagerne, får stå hen i det uvisse. Men ihvertfald gled jollen under hans fornyede anstrengelser med åren bort fra skibssiden og bevægede sig mod den fjerne havnemole.

Hvor skipperen ville blive sat i land, var det for mig meget vanskeligt at afgøre, da jollen bevægede sig skiftevis i flere retninger.

Efter ca. et kvarters forløb kunne jeg dog konstatere, at skipperen var bragt nogenlunde velbeholden frem. I det fjerne kunne jeg se ham stå på kajen ivrigt fægtende med armene. Det havde åbenbart været en forsmædelig oplevelse for ham at blive bragt i land på denne måde, han, der selv med lukkede øjne kunne have vrikket jollen ind i løbet af få minutter. Da han en times tid senere vendte tilbage, stod han selv ved åren, mens min kammerat lidt slukøret sad som en slags passager på den forreste tofte.

Han fortalte mig senere, at han undervejs havde modtaget indgående instruktioner i den svære vrikkekunst, som han snart blev i

stand til at mestre uden dog nogensinde at nærme sig skipperens fuldkommenhed på dette felt.

I flere dage græmmede den gode skipper sig og lod flere bemærkninger falde om, at den nye mand nok ikke var sin hyre værd.

Han skulle have 19 kroner om måneden.

Jeg selv var i løbet af de par måneder, jeg havde været ombord, kommet op på 27 kroner.

Med en samlet hyreudgift på 46 kroner om måneden var vi to mand, der udgjorde besætningen, ihvertfald ikke skyld i, hvis skonnerten ikke var i stand til at sejle nogle penge hjem til skipperen og eventuelle parthavere.

Kosten ombord i „Mercurius“ var en besynderlig affære, og jeg tror aldrig, jeg har kendt en skipper med så spartanske krav til sine egne daglige fornødenheder. Sin egen enkle levevis forventede han som en selvfølge, at også hans besætning gav sig ind under.

De fleste fynboer plejer at benægte ethvert kendskab til boghvedegrød. Men de mængder, der blev konsumeret i denne gode skonnert, kunne ihvertfald trække gennemsnitsforbruget pr. individ betydeligt i vejret.

Da jeg mønstrede i Kerteminde, hvor vi lå for at laste, var jeg på et tidspunkt overbevist om, at lasten skulle bestå af ovennævnte fynske grynspecialitet. Men det viste sig snart, at jeg tog skammeligt fejl og at det såmænd blot var proviantering, der var tale om. Jeg opgav snart at tælle sækkene, der hobede sig foruroligende op.

Kostplanen ombord var uhyre enkel og nok medvirkende til, at ingen opnåede blot det beskedneste jubilæum i skibet, vistnok til skipperens store undren, da han selv syntes at sætte stor pris på kosten.

Det kræver ikke nogen større ransagelse af min hukommelse at nævne den kost, der bestandig gik igen. Den bestod foruden af boghvedegrøden af en ret, som skipperen kaldte *brødfinker* og som jeg senere skal beskrive nærmere.

Afvekslingen i kosten, hvis man kan tale om afveksling, var grynsuppe, hvis hovedbestanddel var de evindelige boghvedegryn.

Hvis nogen måtte være i tvivl om, hvorledes boghvedegrød kan varieres, skal jeg her give en anvisning på det. I „Mercurius“ foregik det på den måde, at der blev kogt en kæmpegyrdefuld så stor, at den rigeligt kunne slå til til mindst tolv personer. Den første dag blev den spist varm med fortyndet skummetmælk til. Så gled den ned, omend med besvær.

Næste dag blev den serveret udskåret i terninger og overhældt med enten varm mælk eller øl. På det tidspunkt var interessen for retten allerede dalende, undtagen hos skipperen, der med synligt velbehag forsynede sig. På trediedagen var der endnu en god rest igen og nu blev grøden, stadigvæk skåret ud i terninger, braset op på panden i margarine og med rugbrød til. Da havde skipperen traktementet helt for sig selv. Vi andre orkede simpelthen ikke mere at få en bid af den nu næsten mørkeblå substans ned.

Retten *bredfinker*, som jeg har lovet at beskrive nærmere, var et mareridt. Den bestod af kogte ko- eller svinelunger, der, når de var kolde, blev skåret i fingertykke skiver og stegt på panden. Lugten var næsten ulidelig og smagen helt ubeskrivelig rædselsfuld.

Der blev tilberedt så rigeligt, at der foruden til middag var pålæg til et par dage eller tre og der var praktisk taget ingen grænser for denne rets variationsmuligheder.

Mens min kammerat og jeg var yderst tilbageholdende med at lange til fadet med de ækle lungeskiver, der var fyldt med årer og luftpiber, ligefrem frådsede den gode skipper i også denne specialitet. Han spiste dem med peber og salt, med rå løg, og jeg erindrer endog at have set ham dænge dem til med sur sennep.

Jeg tror, han fik alle disse lunger gratis hos de lokale slagtere, så det kan ikke have været store beløb, han har anvendt til kosten ombord. Hvad der ikke blev spist som ferskt tilberedt, blev saltet ned, og til besætningens store fortrydelse var der aldrig mangel på råmateriale til fremstilling af en gang bredfinker.

Sådan var kostforholdene for søens folk i mange småskibe for ca. 40 år siden, og de afveg ikke så forfærdelig meget fra det her beskrevne et godt stykke op i fyrerne.

Den traditionelle saltfjerding manglede heller ikke i „Mercurius“, men der befandt sig ingen behagelige overraskelser i denne, den tids *køleskab*. Pladsen i den var som oftest optaget af de omtalte lunger, og vi, der udgjorde besætningen, bevægede os i store buer udenom denne og kunne ikke dele skipperens begejstring for dens indhold.

I „Mercurius“ var der ingen kabys. Kosten blev tilberedt i skipperens kahyt agter, hvor man havde at indfinde sig på de fastsatte tider. Syntes man ikke om kosten, var fristelsen til at forgribe sig på saltfjerdningens indhold ikke tillokkende, og synet af en kødsæk måtte vi give afkald på.

En bestandig sultfølelse gjorde sig gældende, og al ekstravagance måtte afholdes af vores beskedne hyre, der jo ikke rakte langt.

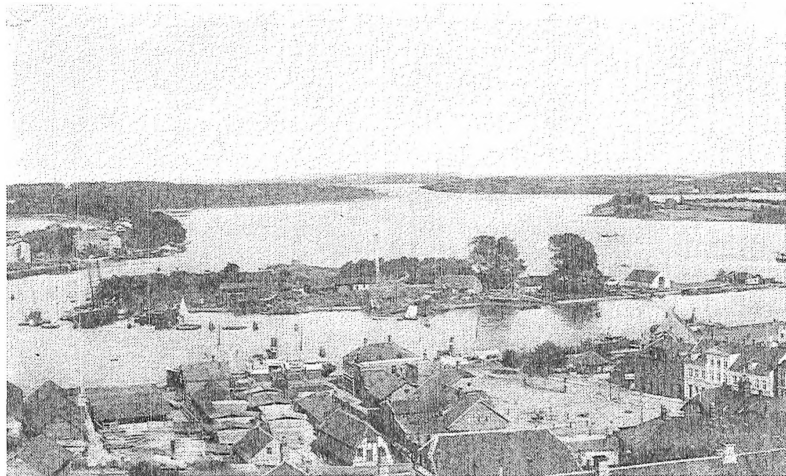
En svendborgskonnert og dens skæbne

Da tremastet skonnert „Urda“, et kønt lille fartøj på 99 brt., i 1922 løb af stabelen på J. Ring-Andersens træskibsværft i Svendborg, skete det under de sædvanlige festlige former, hvorunder et løbegilde i hin tid foregik.

Bygmester og reder med damer var tilstede, som det hørte sig til, og værftets arbejdere med dem gav fartøjet et rungende hurra, da det for første gang tog vandet, hvor det lå og vuggede som en ung svane. Skonnerten var jagtbygget og blev rigget som slettopper med fokkerå og spidser.

Der var absolut intet i forløbet under søsætningen, der tydede på tragedie. Det skulle først nogle år senere vise sig.

Værftets teknikere og tegnere havde under iagttagelse af deplacementsberegninger, sejlareal og centreringspunkter skabt fartøjet på tegnebordet, og derefter var skibstømmerne gået i gang med det praktiske arbejde. Tømmeret, der var det sædvanlige gode og gedigne svære egetømmer, var blevet kogt i svedekasserne og derefter formet i overensstemmelse med de tegninger, der lå til grund for fartøjets tilblivelse. Praktisk erfaring og teknisk kunnen havde skibstømmerne



Udsigt over Svendborg med havnen og Frederiksholm („Holmen“) med træskibsværft og t. h. vagervæsnets hus. Nu er øen landfast, og her ligger J. Ring Andersens skibsværft og Svendborg Skibsværft. I baggrunden Svendborgsund mellem Thurø og Tåsinge. – Foto fra århundredskiftet.

The town of Svendborg and the island of Frederiksholm, with shipyard, ab. 1900.

lagt i arbejdet, og resultatet var blevet et smukt lille fartøj, der nu snart skulle møde havets barske vilkår.

„Urda“ var blot et enkelt led i en række af skonnerter, der var blevet til på dette gamle værft – vel nok et af de mest produktive i det sydfynske øhav gennem hele sejlskibsperioden.

Ved udrustningskajen blev det i de næstfølgende måneder forsynet med alt det nødvendige til langfartssejlsads, og som det allersidste kom sejlmagerne og gav fartøjet ‘vinger’ – de store sejl, der skulle bære det frem over verdenshavene og som skulle kunne stå for manganen en rygende piber i den barske Nordatlant, hvor skonnerten i dens første leveår fik sit virkeområde i farten mellem Spanien og Newfoundland. Det var hovedsagelig salt og fisk, der blev de vekslende laster frem til 1928, hvor „Urda“ sejlede som rent sejlskib uden hjælpemotor.

Hverken skipper eller besætning bemærkede i disse år, at der var noget forkert ved skibets metacenterhøjde eller centreringpunkt. Det

skulle først vise sig efter, at skonnerten i slutningen af 1928 fik indlagt hjælpemotor og hovedsagelig kom til at gå i træfart på Østersøen. De høje dækslaster, som den ikke var bygget til, gav skonnerten en katastrofal sårbarhed, idet dens metacenterhøjde blev negativ, hvilket må forstås på den måde, at skonnertens stabilitet med dækslast ombord blev af negativ karakter, når den lå på ret køl, således at den kun havde mulighed for at finde sit balancepunkt med slagside til enten styrbord eller bagbord, eller, som det senere skulle vise sig, med bunden i vejret.

I årene op til 1928 sejlede „Urda“ på Færøerne, Island, Spanien og som nævnt Newfoundland. Dens fører gennem hele dens tilværelse var kaptajn Rasmus Petersen af Svendborg, og den disponeredes af et rederi bestyret af C. R. Andersen, Brydekilde ved Svendborg.

I slutningen af 1928 var de lange rejsers tid forbi for skonnerten. Konkurrencen med damp- og motorskibe satte for alvor ind. „Urda“ fik indlagt hjælpemotor og blev som så mange andre af de sydfynske skonnerter i disse år degraderet til træslæber i østersøfarten. Men dens fører vedblev at være Rasmus Petersen, en tætbygget og udpræget sejlskibsmand, der lige fra „Urda“'s første færd havde følt sig ét med denne lille velbyggede skonnert. Han var mærket af alt det vejr, de store have havde fundet for godt at byde et så forholdsvis lille fartøj. Det var jo i de tider, da, som man siger, skibene var af træ og mændene i dem af jern. Og det var ikke blot en overfladisk talemåde.

Efter 1928 blev det nødvendigt, for at gøre skonnertens rejser rentable, at laste den med en uforholdsmæssig høj dækslast. Otte fod og til tider derover var ret almindeligt og dette var helt i overkanten af hvad et så lille fartøj, der slet ikke var bygget dertil, kunne tåle. Men det var simpelthen en nødvendighed at pine mest muligt ind i disse relativt små skibe for at der kunne blive et blot minimalt overskud til skipperen og de øvrige parthavere.

En episode, der just var affødt af disse forhold og som gav et alvorligt forvarsel om den katastrofe, der senere skulle ramme „Urda“, indtraf i begyndelsen af 1929.



3-mastet skonnert „Urda“ af Svendborg, bygget 1922 hos J. Ring Andersen, Svendborg, 99 brt., liggende i engelsk havn. Den forsvandt spurløst 1936 i Nordsøen på rejse Viborg (Finland) – Esbjerg med trælast. Forfatteren fortæller i artiklen om dens tragiske skæbne. – Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

A 3-masted schooner, the "Urda" of Svendborg, 99 gross tons, built at Svendborg in 1922 and lost in the North Sea in 1936.

„Urda“ havde lastet træ i Makslahti, en plads dybt inde i bunden af den finske bugt, og herom har et tidligere besætningsmedlem fra denne rejse berettet, at dækslasten netop var de fatale otte fod, hvilket gav anledning til visse betænkeligheder hos skipperen og skibets

styrmand, idet der således var flere standards træ på dækket end der var i lasten. Hertil kom, at en ikke ubetydelig del af dækslasten bestod af svært tømmer, der var tungt som jern og syntes at være kommet friskt fra skoven.

Kort efter afsejlingen fra Makslahti fik „Urda“ slagside til styrbord, hvorfor det blev nødvendigt at gå til ankers i læ af nogle øer i den finske bugt, hvorefter alle mand blev sat til at stuve dækslasten om.

I en dag eller to sled besætningen med at flytte træ fra styrbord til bagbord, og skonnerten kom efterhånden så nogenlunde på ret køl. Pludselig, efter at dette arbejde var tilendebragt, væltede skonnerten imidlertid over og fik en langt betydeligere slagside til bagbord.

Skipperen opgav herefter at få skibet rettet op og det besluttedes at afgå for små sejl. På det meste af rejsen ned gennem Østersøen mødte skonnerten vestlige vinde, der i betydelig grad øgede slagsiden, som heller ikke blev mindsket efterhånden som dækslasten i bagbords side blev mere og mere gennemtrængt af søvand. Det blev i det hele taget en uheldig rejse, idet motorens kobling, ved at skruen havde tørnet en træstamme, var blevet beskadiget således, at rejsen trak længere ud end beregnet og derfor ikke gav det overskud, man havde ventet netop på baggrund af den store dækslast.

At man på en anden vis havde været heldig med denne rejse, idet skonnertens tyngdepunkt i den foreliggende situation var placeret *over* opdriftspunktet, således at dens naturlige ligevægtsstilling var med bunden i vejret, havde ingen ombord haft anelse om på denne rejse.

I de næstfølgende år, efter at skonnertens sårbarhed på det beskrevne punkt er blevet åbenbar, synes der ikke at være opstået farlige situationer af omtalte karakter. „Urda“ sejler i sin nye fart med dækslaster, der ikke giver anledning til at forrykke dens metacenterhøjde. Men den sejler også frem mod katastrofen.

„Urda“ totalforliser i efteråret 1936.

Skonnerten er den 25. september afsejlet fra Viborg i Finland med en last træ til Esbjerg. Efter at have passeret Skagen den 3. oktober,

hvor den observeres af tremastet skonnert „Dannebrog“, hvis fører var kaptajn Bondo af Svendborg, forsvinder den uden spor med hele sin besætning.

Man ved fra „Dannebrog“'s skibsjournal, at der i det pågældende tidspunkt var svære storme i området.

Ingen kan naturligvis vide med sikkerhed, hvordan begivenhederne har udviklet sig. Men at hændelsesforløbet har været dramatisk og altså også blev skæbnesvangert for skonnerten og dens besætning, blev snart en tragisk kendsgerning.

Alle betingelser for en katastrofe har været til stede, når man tager de forud omtalte forhold vedrørende skonnertens manglende sødygtighed i betragtning.

„Dannebrog“'s skibsjournal om de vejrmæssige forhold i området kan give grund til at formode, at en næsten uendelig række af stormsøer har ramt det sårbare fartøj. Som et hjælpeløst offer for vejr og vinde har det redet klyverbommen i søen og rullet lønningerne under.

Det har blæst med stormende kuling, søen har været stejl og brydende, og „Urda“ har slæbt bommene i søen, der med kortere og kortere mellemrum har brækket ind over. Antagelig har skipperen foreslået sin styrmand at bjærge stagsejl og storsejl, og delvis frigjort for sit sejlpres er skonnerten rystende af kampiver sprunget ind i natten, mens skipperen har været hos rorgængereren for at våge over sit fartøj, og alt disponibelt mandskab har været ved pumpen for at gøre skibet slingrelæns.

Frem og tilbage på halvdækket har skipperen vandret, standsende op ved luv mesanrig lyttende efter hver uvant lyd, håbende på at vejret skal bedage sig. Han har taget alle skibets bevægelser til sig. Med et sanseløst brøl er „Urda“ gået gennem hav og tæt mørke tumlende ind i hundevagten.

Søen bryder nu ustandselig ind over begge lønninger og bordfylder skibet, hvorefter vandet vælter ned i kahyt og lukaf. Hver halve time har man i mindst tyve minutter måttet pumpe for livet.

Som en jaget sæl springer skonnerten i skyer af skum og iskoldt vand, indtil en hushøj sø løfter dens agterende og krænger den over

til ruftaget, mens skibet i skumbrølende styrke sætter boven under helt hen til fokkemasten.

Dækslasten er forlængst gået, og søerne raserer dækket, knuser luger, skylight's og alt opstående. Så springer vinden i sydvest i frådende byger, der krænger skonnerten over til vantet. Lavinier af vand rejser sig over skibet, der ruller rundt og begravnes i enorme vandmasser.

I et fog af brod og sø raver fartøjet stønnende og læk. En voldsom brækker går over, og master, gafler og hvad der endnu er tilbage af opstående bryder ned og dundrer mod skibssiden. Så taber skonnerten fart, falder af og driver hjælpeløs med riggen slæbende efter sig. „Urda“ stønner i dødsangst og alle ombord er klare over, at alt er ved at være forbi.

Så finder „Urda“ sit katastrofale ligevægtpunkt, vælter rundt, og ingen chance for skib og mandskab eksisterer mere.

Orkanagtige byger fejer hen over stedet, hvor „Urda“ er gået ned, og sletter alle spor.

Skagerak har kastet masken.

— — —

Den 29. oktober observerer svenske fiskere udfør Hanstholm vraget af en skonnert, hvis navn de mener at kunne tyde som „Urda“. Den lå da med bunden i vejret, den naturlige ligevægtsstilling, hvorfra den aldrig mere skulle rette sig op.

Noget spor af besætningen fandt man aldrig.

I 14 år fik denne lille kønne skonnert, en af de mest velsejlende før de høje dækslasters tid, lov til at pløje verdenshavene. Konkurrencen fra damp og motor slog den ud og tvang den ind i en fart, hvortil den ikke var bygget og som blev skæbnesvanger for skibet og dens besætning.

Dens jagtbyggede skrog med det flade spejl var en fryd at skue for enhver gammel sejlskibsmand. Kun få gange fik den i dens relative korte levetid lejlighed til at spejle sin kønne rig i det blå Svendborgsund. Den blev en sjælden gæst i hjemstedshavnen, beskæftiget som den i flere år var i langfarten. Mangen storm red den af i den barske

og rygende Atlant. Det må derfor føles dobbelt tragisk, at den skulle møde sin skæbne i et farvand så nær de danske kyster.

Tabet af besætningen var tungt for hver enkelt pårørende, og skipperens kone og deres to småpiger begræd tabet af en af de stouteste sejskibskaptajner, der i den forgangne sejskibstid har be-trådt et skibsdæk.

Hjemme i Svendborg på få og korte besøg længtes han bestandig mod havet og de vide horisonter og var vist egentlig kun hjemme i sit elskede fartøj – tremastet slettopskonnert „Urda“ af Svendborg.

Skipperne og søfolk fra de sydfyenske sejskibe, som denne beretning omhandler, var en broget mangfoldighed med en mentalitet, der er så godt som forsvunden. Har man kendt dem, levet iblandt dem, arbejdet sammen med dem og taget noget af deres sind til sig, har man i sit eget sind oplagret værdier for livet. Sådanne værdier er som en åben bog, man aldrig kan blive færdig med at læse og fordybe sig i.

Karaktertræk og små særheder, der er trukket frem i denne be-retning om blot nogle enkelte af dem, må ikke opfattes som brod eller spidsfindigheder. De gode skipperes opfattelse af mangt og meget, spændende fra en selvfølgelig nøjsomhed med, hvad de fleste af dem syntes tilstrækkelig til livets opretholdelse, og nogles bevægelser på overtroens overdrev, må sikkert ses på traditionelle baggrunde.

At en og anden udså sig en „Jonas“, har nok kun tjent til at give afløb for irritation over dette eller hint, der brød den rytme, de gerne så som et led i dagligdagen ombord. Menneskene har vel til alle tider haft behov for at afreagere. Måden er blot forskellig og vil bestandig skifte. At albatrosserne, disse havets vagter og skibenes tro følgesvende i farvandet omkring Kap Horn, var i stand til at sove under flugten var jo også en almindelig tro blandt tidligere tiders søfolk.

I denne beretning har det ikke været hensigten og heller ikke muligt under hensyn til pladsen at give et udtømmende billede af livet, mæn-dene og skibene fra en interessant periode i vor skibsfart. Det er kun

blevet til det, der var tænkt, strejftog og hændelsesforløb spændende fra arbejdet i en snæver kabys under besværlige forhold og til en beskrivelse af den helt store tragedie i en kamp med elementerne.

Hensigten fra forfatterens side har været at riste en minderune om nogle enkelte skonnerter – 4-mastet sk. „Ruth“, forenagterskonnert „Mercurius“ og 3-mastet sk. „Urda“, og ikke mindst menneskene fra disse fartøjer, som han alle har haft et personligt tilhørsforhold til.

Et tårn af sejl jeg skuer i det fjerne,
 et fartøj under sejl står sundet ind,
 og kølvandsstriben lyser som en stjerne
 – en svendborgskonnert styrer *bidevind*.

Ved Thurø Rev, hvor søen skumklædt bryder,
 går skonnerten med ynde over stag,
 da ses, hvad mangt et sømandshjerte fryder,
 højt under gaffelen vort gamle flag.

En skipper søger havn, snart er han inde,
 han ser, mesan og fok af vind står spændt,
 og takker Gud for alle gode vinde
 og for den lange rejse, der er endt.

Men ak, det var et drømmesyn – en iling,
 forsvundet er den kønne skonnertbrig
 dens høje rejsning og dens svaje giling,
 og sundet aldrig spejle skal dens rig.

Hvad gavner det, at vind og storme raser,
 for godt er nu al gods skudt op i kvejl,
 og ingen ræer mere firkant braser,
 ej vinden fylder mer' de hvide sejl.

Hvor er I nu, I havets stolte svaner,
 oh, kom tilbage, kom, blot for en stund
 fra Nordatlantens stormomsuste baner
 – kast ankeret påny i Svendborgsund.

SOME SKIPPERS OF SVENDBORG

Summary

The author of this article sailed in the twenties aboard some of the last sailing ships of the seafaring coast near Svendborg and gives us some reminiscences of the period. He describes the primitive conditions on board and some of his old captains who may have been characters in their own way but were very clever seamen.

As a young man the author signed on as cook on board one of these schooners. His knowledge of cooking and baking was practically non-existent. He came to be regarded as a Jonah, a bird of ill omen, by the captain and the mate when, inexperienced as he was, a plum cake he baked for the captain did not turn out right and the ship's chronometer stopped. He signed off after only the one voyage as he could not bear to be thought of as a Jonah.

The skipper of the "Mercurius" of Troense, which he sailed with later, was very mean so the food on board was even more monotonous and worse than on the other ships of the region. On these small sailing ships every penny counted if they were to make even a small profit. The pay was bad, the crews small and their living conditions incredibly primitive by present-day standards. Nevertheless their skippers had style, especially when they were rowed or sculled ashore in all their finery.

The last chapter tells of the wreck of the "Urda", a three masted schooner of Svendborg. She sailed well but there was a fault in her construction and the metacentre was too high. A too high deck-cargo of timber made her list easily. During her last voyage, with a cargo of timber from Viborg in Finland to Esbjerg, in September-October 1936, she disappeared in the North Sea, presumably capsized. Later a wreck was seen upside down off the coast of Jutland which was probably the "Urda". No trace was ever found of her crew.

MARITIME KURIOSA OG SOUVENIRS

Sømandens hjembragte ting fra fjern og nær

Af

HENNING HENNINGSEN

Ligesom vor tids moderne turister gør det, bragte søfolk i ældre tid gerne både morsomme, sjældne og praktiske souvenirs med fra fremmede lande, dels som personlige gaver, dels til brug i hjemmene. Selv om det nok kan siges at være dristigt på nuværende tidspunkt at give en oversigt over sømandens hjembragte ting og sager, dels fordi området er så omfattende, dels fordi der findes så få forarbejder, har museumsinspektør Henning Henningsen dog vovet forsøget her, i det håb at andre vil tage tråden op og udfylde de mange huller i stoffet.

DET DER især præger typiske sømandshjem fra sejskibstiden, er alle de genstande fra fremmede egne, som er samlet i dem, praktiske brugsting såvel som dekorative pynteting. Johannes Olsen giver følgende karakteristiske beskrivelse af et skipperhjem fra Svendborgegnen i slutningen af 1800-tallet:¹

„Kommer man ind i et sømandshjem, ser man straks dets særpræg: skibsbilleder på væggene, kinesisk porcelæn, kobber- og messingsager fra fjerne lande, laksager fra Østen, tekstilier fra Indien, Persien, Tyrkiet og flere steder, mærkelige fajancer, våben og meget mere fra al jordens lande, ikke at forglemme de morsomme engelske porcelæns-hunde med forgyldte eller violette pletter. De holder vagt på kommoder og skabe over sjældne konkylier og mange andre genstande, som fatter har hjemført til kone og børn efter hyppigt langt ventetid“.

I ældre tid var det først og fremmest søfolk, der havde en chance for at komme udenlands, mens folkets store flertal måtte blive hjemme. Det var derfor især søens folk, som tog ting med hjem fra den store verden. Trangen til at medbringe turistvarer er ikke blot en moderne foreteelse, – den har man haft til alle tider. Det kuriøse, det fremmedartede har altid interesseret menneskenes børn. For langvejsfarerne var de hjembragte ting minder fra lange rejser, for landkrabberne bragte de bud om eventyr og oplevelser og gav fantasien spillerum.

I 1500-, 1600- og 1700-tallet havde mange fyrster i og uden for Europa deres private museer, „kunstkamre“ eller „raritetskabinetter“, som indeholdt en broget blanding af kunstgenstande, juveler og ædle stene, snurrepiberier, naturhistoriske ting, antikviteter, etnografiske genstande, – oftest med det sjældne og kuriøse som den ledende tråd i hele opbygningen. Til en del af genstandene knyttede der sig magisk tro: nogle var gode for elskovskraft og sundhed, andre bragte lykke, atter andre var ufejlbarlige mod gift osv.

Også de danske konger havde deres kunstkammer på Københavns slot. Gennemgår vi indholdet af denne ejendommelige, men tidstypiske samling, som det kommer til orde i det ældste inventarium fra 1673–74,² vil vi finde mange morsomme ting, som tydeligt nok er hjembragt af søfolk og lige så godt kunne findes i ethvert skipperhjem. Eksempelvis kan nævnes: hvalfisketænder; en stok af hvalfiskeribben; snuden af en sværdfisk; rygbenene og kæften af en haj; adskillige hvide, røde og sorte søvækster; koraller; konkylier; skildpaddeskjolde; en ostindisk slangehud; udstoppede krokodiller; strudsæg; indianske kokosnødder, nogle udskårne; flasker af kokosnød; kalabasser; krystaller; grønlænderdragt; grønlænderkajak; våben fra Ostindien; malayiske våben; kinesiske vifter, lakæsker, malede billeder og porcellæns-ting; japanske rustninger.

Disse ting, der er havnet på slottet, kan være kommet via mellemhandlere til kongens opkøbere, men der kan næppe være tvivl om, at de fleste er bragt på danske skibe fra fjerne lande herop. Netop i 1600-tallet oplevede landet en ret voldsom ekspansion af skibsfarten, Østens eventyrlande åbnede sig, danske skibe tog på hvalfangst, andre sejlede

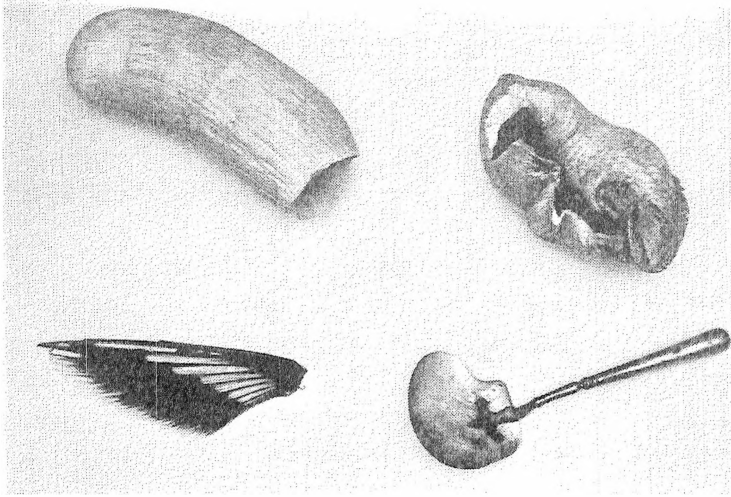
til Afrika og Vestindien. Overalt var der sjove og spændende ting og sager, som egnede sig til at tage med hjem og forære eller sælge til majestæten.

De fremmede folk fandt hurtigt ud af, at europæerne var ivrige efter at tiltuske sig deres sager, og en mer eller mindre organiseret fabrikation af og handel med turistvarer opstod tidligt. Kineserne havde f. eks. fra gammel tid en kunstindustri af allerhøjeste kvalitet, fremfor alt af porcellæn og laksager, malede og tuschtegnede billeder, silketøjer, møbler osv., og da de europæiske sømagter i 1700-tallet begyndte at sejle på Kanton, var der her basis for en betydelig souvenir-industri, som arbejdede for europæiske søfolk og deres smag og behov.

Også andre steder lærte man hurtigt at betjene turisterne, altså søfolkene. Når kinafarerne passerede Sundastrædet, kom de indfødte ud fra Anjer i deres prauer og tilbød ikke alene „forfriskninger“ som frugt og fjerkræ, men også spanskørstokke, koraller, små skibsmodeller, levende aber osv., som digteren Poul Martin Møller bevidner fra 1820.³ Selv i Grønland fremstillede eskimoerne i tusindvis af tobakspunge af sælskind, som de solgte til hvalfangerne.⁴

Efterhånden som søfarten tog til, blev efterspørgselen efter souvenirs større og større. Typisk er således en beskrivelse fra Singapore i 1860'erne, hvor kinesiske købmænd kom ud til sejskibene i pramme med billige og kunstfærdige ting:⁵ „Fra nogle af fartøjerne falbødes udvalg af de koraller, søplanter og konkylier, hvoraf her findes en stor rigdom, andre bragte småæsker eller smågenstande, sammensatte af eller indlagte med elfenben, perlemoder og sølv, og desuden alle mulige kinesiske silketøjer og nipssager . . . Man bragte os også hele samlinger af sommerfugle og et ikke ringe udvalg levende fugle, der overgik hverandre i dejlige farver. Blandt papegøjerne genså vi den hvidgule kakadue og den i grønt og rødt strålende loris. Den sjældneste af de papegøjer, der falbødes, var den javanesiske bea, der skal have en ganske forunderlig lethed ved at tilegne sig ord og melodier“.

Intet under, at søfolkene ikke kunne stå for alle disse dejlige ting. Skibsdrengen, der første gang var ude, ville gerne have en billig gave med hjem til forældre og søskende, og de voksne sømænd til deres



Zoologiske kuriosa: hvaltand (17 cm lang); den ejendommeligt formede hval-
øreknohle (14 cm l.); en tørret vinge eller finne af en flyvefisk, brugt som
bogmærke (15 cm l.); lagkageske, bestående af et stykke perlemor, monteret
på sølvskaft (19 cm l.). – Handels- og Søfartsmuseet.

*Zoological curiosa: whale-tooth, ossicles of the ear of a whale, fin of flying fish,
cake-slice with silver handle and blade of mother-of-pearl.*

kæreste eller kone. Når de kom hjem, var det en fryd at pakke deres skibskister og bylter op.

For ikke så få hændte det ganske vist, at de undervejs skilte sig af med hvad de havde købt. De var måske på hjemrejsen havnet i en knejpe og havde solgt et eller andet godt stykke for drikkevarer, – tørstige var de altid, og pengene var små. Verdenskendt for sin samling af rariteter erhvervet fra søfolk var Charlie Browns Pub i London (tæt ved den danske sømandskirke); også madam Hansens værtshus og logihus ved Altonas waterfront var et helt museum, fyldt med hjembragte sager. Lignende steder fandtes i alverdens havnebyer. – Eller søfolkene havde truffet en dejlig tøs undervejs, som de havde foræret de ting, der ellers var bestemt til kæresten derhjemme.

Det kan også være, at de var blevet snappet af toldvæsnet og havde fået konfiskeret nogle af gaverne. Der fortælles mange historier om,

hvorledes det var en hel sport for søfolkene at snyde tolderne, f. eks. ved at gemme tingene i deres høje hat eller ved at rulle dem ind i sejlene; kostbare stoffer blev vikledede om den bare krop under skjorten, så de formodede naive toldere ikke opdagede dem – hvad de alligevel ofte gjorde. Det var nu mest tobak, tolderne var ude efter; de fleste af de medbragte ting var selvfølgelig af ringe værd og derfor toldfri.

Så stod da de mange fremmede ting derhjemme i stuen i de pynkelige skipper- og matroshjem, eller de lå i kister og hang i skabe. Sammen med de frivagtsarbejder, de selv havde lavet ombord på de lange rejser: skibsmodeller, flaskeskibe, tovværksarbejder, scrimshaw (arbejder i hvalben) osv., gav de hjemmene den maritime karakter, som vi finder så charmerende, og som blev understreget af nautiske instrumenter: sekstant, kikkert, sladrekompass, skibsbarometer m. v.

I det følgende skal der gives en oversigt over genstande af forskellig art, som søfolk har bragt hjem, især i sejskibstidens sidste århundrede. Det siger sig selv, at den langtfra kan blive udtømmende, for i virkeligheden var der ingen andre grænser for, hvad man kunne have med hjem, end omfanget, vægten og kostbarheden.⁶ Mange af tingene er selvfølgelig almindelige souvenirs, som ikke blot søfolkene, men også andre rejsende kunne tænkes at købe. Det er naturligt, at tingene er præget af det til enhver tid gældende stilideal og også af sømandstandens smag, der sjældent er dikteret af de æstetiske og forfinede krav, som gælder i de såkaldt „dannede“ kredse i samfundet. Når den i senere tider så forkætrede „klunkestil“ er så fremherskende inden for sømandssouvenirs, skyldes det dels, at det meste af det bevarede netop er købt i denne tid, dels at det måske mere end andre tiders kunstprodukter talte til den jævne smag, som gerne foretrækker det overlæssede og brogede, let sentimentale fremfor det enkle.

Fødevarer o. lign.

Først og fremmest tog søfolkene ofte ting med til det daglige forbrug, specielt fødevarer og nydelsesmidler. Sådanne blev især købt, hvor de var særlig gode, eller hvor de blev specielt fremstillet. Kaffe,

te, gryn, mel købtes f. eks. i London eller Hamborg. Fra Frankrig medtog man vin, champagne (med flasker i flettede kurve), cognac; fra Spanien malagavin; fra Vestindien rom; fra Holland genever i stenkrukker. Ingefærsyltetøj i blåmalede krukker kom bl. a. fra England, syltede frugter fra Kina, "Turkish Delight" (en slags hvid konfekt af mandler, honning, flormelis o. m.) fra Tyrkiet og Grækenland, karry i dåser fra Indien, honningkager fra Holland, sukker (også i sukkertopform), kandiserede frugter, konfekt m. v. fra tyske, engelske og amerikanske havnebyer. I Leith, hvor marstalleren Alfred Hansen havde slået sig ned som købmand og skibshandler, købte søfolkene fra de mange danske skonnerter skotsk whisky og skotske kiks i smukke kiksdaaser af blik med motiver af byer og slotte i Skotland.

Fra Riga hjembragtes den berømte russiske balsam („Riga-balsam“), et lægemiddel, som var højt skattet og hvis helbredende evne over for mangelhænde legemlige skader aldeles ikke blev betvivlet. Den købtes i små stenkrukker. En lige så strålende nimbus stod der om det østasiatiske „Tiger-Balm“, en salve som man hjembragte fra Hongkong eller Singapore, og det amerikanske produkt „Florida Water“, en slags Eau de Cologne eller hårvand, som solgtes i smukke flasker med farveglade billeder af fugle og blomster. Når søfolkene kom til havne i den mexikanske golf, var de meget ivrige efter at købe dette Florida-vand, som deres kærester og koner var helt vilde efter. Selv kadrejerne på Helsingør red solgte produktet.

Parfume nævnes sjældent, selv om en flaske vel har været taget med af og til til sømandens udvalgte. I Bombay har mange f. eks. nok ladet sig friste af den østerlandske parfume.

Af andre toiletartikler nævnes sæbe, både parfumeret fransk sæbe og mere robust russisk sæbe.

Tøj og beklædning

Almindelig beklædning for mænd og kvinder blev ofte indkøbt i London, hvor man også skaffede sig uldne kjolestoffer o. lign. I Skotland købte man skotske uldstoffer, halstørklæder, kulørte skørter. Ofte

handlede søfolkene i bestemte butikker i fremmede byer, hvor de tit kom, og hvor de blev behandlet godt og fik ting af kvalitet. F. eks. købtes hatte fortrinsvis i en forretning i Gent og skotøj et bestemt sted i London. Kaptajnerne fik undertiden en indkøbsseddel med fra rederen på private ting, f. eks. snørliv, franske handsker, sko og støvler af fint blødt læder, sidste mode i parasoller, spindelvævstynde strømper osv. til rederfruen og -døtrene, hatte, broderede veste o. lign. til rederen selv. I Østen kunne man få syet udmærket tøj lynhurtigt; skrædderen tog mål den ene dag, og næste dag var habitten færdig. For søfolk i den kortere fart var engelsk konfektion absolut foretrukket.

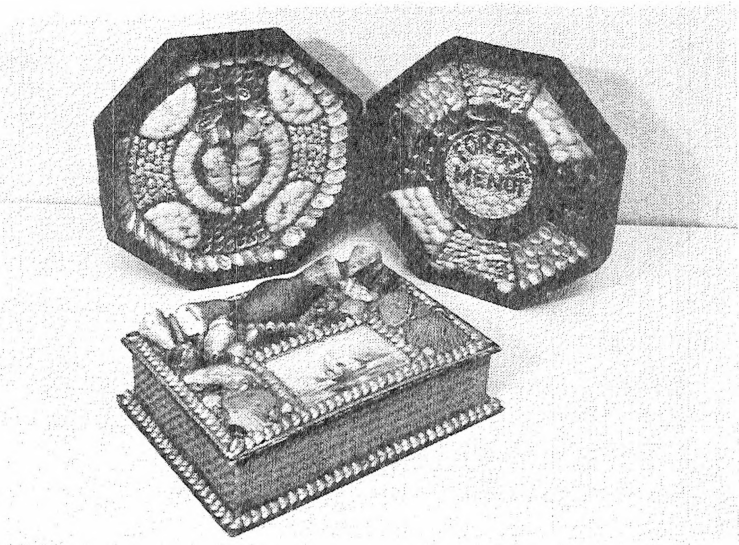
I Frankrig som i Østen købtes silketøj. Silkesjaler kunne fås i London eller i fjerne lande som Indien og Kina; også på St. Thomas solgtes sjaler. Broderede kjoler, duge, lommestørklæder og sengetæpper fik man især på Madeira og Tenerife, og i Kalikut (Indien) guld-broderede duge.

Pelsværk og skind hjembragtes også fortrinsvis fra bestemte steder: fåreskind f. eks. fra Tyrkiet, odderskind og lamaskind (til kåber) fra Sydamerika, sæl- og isbjørneskind fra Grønland, gedeskind fra Nordafrika. Fra Grønland medførte søfolk både skind og dun, som de forsøgte at smugle i land i København.

Zoologiske genstande

En meget stor og yndet gruppe var uvante og besynderlige ting fra naturens verden, især zoologiske mærkværdigheder.

En masse udstoppede dyr købtes rundt omkring og blev taget med hjem for at give stuerne et eksotisk eller arktisk præg. Fra Sydamerika kom f. eks. kolibrier og andre tropefugle, leguaner, varaner (kæmpefirben), alligatorer, slanger, bæltedyr; fra Østen: skældyr (Burma), desmerdyr eller rikki-tikki-tavi med en slange slynget om kroppen (Indien), slanger, opkvejlet som tovværk, slangeskind; fra Afrika: krokodiller, aber; fra Grønland: sneugler, isbjørneskind med åbne, frygtindgydende gab og med store kløer; fra verdenshavene: flyvefisk



Af havets rigdom på forskelligt formede og farvede skaller, sneglehuse, konkylier og koraller kunne der fremstilles mange sjove – flere vil sige smagløse – ting. Foroven en ottekantet æske med skallemosaik, til venstre et hjerte, til højre ordene „Forget me not“, – velegnet til kærestegave. Forne den et skrin, overdådigt besat med skaller og ovenikøbet et prospekt med et skib. – Vestfold Fylkesmuseum, Tønsberg (Norge).

Box decorated with small shells in the pattern of a heart and "Forget me not". Casket with lid decorated with shells.

(som sømanden i reglen selv udstoppede ved at lægge lidt pibetobak eller en havanacigar ind i dem), djævlefisk, andre ejendommelige fisk, – blandt disse den ballonformede pindsvinefisk, som de indfødte i Vestindien solgte tørret og udstoppet med tørt græs. Søfolkene konserverede den på en anden måde, idet de hængte den op ved halen under klyverbomsnokken (hvorfra duften af kadaveret ikke generede skibet); efter nogle uger var al indmaden forsvundet ud gennem fiskens mund, og der var kun det tørre, udspilede skind med rejste pigge tilbage. Stillet i en urtepotte derhjemme kunne fisken illudere perfekt som kaktus. – Fremdeles albatrosser, søpapegøjer og andre havfugle. Insektet „den vandrende pind“, en pindeagtig lang grøn

fyr, kunne sættes op som vægdekoration, anbragt på et lakeret stykke mahognitræ (Sydamerika).

Søfolk, der sejlede i Rio Grande-farten, tog undertiden et par store kohorn, polerede og monterede på mahogniplade og med sølvbeslag, med fra de store slagterier i Pelotas (Sydbrasil).

Levende dyr falbødes også i tropiske egne: skildpadder, papegøjer, kanariefugle, aber, hunde, guldfisk, slørhaler (fra Kina). Mange af disse dyr fra de varme lande kom dog aldrig hjem, fordi de døde, når de kom i koldere egne. – Fuglene sad i bure af fletværk eller metaltråde.

I Sydafrika købtes store udpustede strudsæg, som fandtes i hvide og gullige farvetoner. En kunstner i Kapstaden skaffede sig en hel levevej ved at dekorere dem, f. eks. med skibe, landskaber, blomster, fjer o. lign. Hjemme blev de ophængt i en snor fra loftet eller i net, da de jo var skrøbelige. De kunne også lægges på ovnpladen.

Mærkelige fuglereder, f. eks. af væverfuglen (Afrika, Sydasiens), blev medtaget, og ofte fuglefjer, f. eks. strålende fjer af tropefugle, sat sammen til eventyrblomster; disse kunne opbevares under en glasklokke, så de ikke led skade. Sommerfuglevinger i de mest betagende og skinnende farver, sammensat i mønstre og lagt under glas, f. eks. som bakker, kunne man købe i Sydamerika, især i Rio Janeiro. Efter sigende skal en „strandet“ dansk sømand have begyndt med fremstillingen af disse sommerfuglebakker, hvorved han skabte sig en god levevej.

Strudsfjer hjemførtes fra Sydafrika, gemt i lukkede blikfutteraler, for at de ikke skulle knække. De var meget kærkomne hos det svage køn, da moden en tidlang krævede dem som besætning på de store møllejulshatte.

Elefanttænder var dyre. I Afrika og Indien kunne man få dem udskårne med figurer og dekorationer. Af dyretænder kunne man få halskæder, f. eks. fra Afrika. Flodhestetænder med furer var morsomme at have. Af flodhestens tykke hud lavede man flodhestepiske, omviklet med messingtråd.

De fleste zoologiske vidundere kom vel nok fra havet; en del af

dem var købt, men mange stammede fra egen fangst ombord. Der var f. eks. tørrede flyvefiskevinger, som man kunne bruge som bogmærker; opspærrede hajgab med de mange rækker skarpe, trekantede tænder; af hajens rygrad kunne laves stokke, når en tyk ståltråd sattes ned gennem leddene; de kunne f. eks. købes på Molukkerne eller i Barbados, men søfolkene lavede dem også selv, måske med et albatrosnæb som håndtag. Endvidere „savrocketænder“, savrokkens lange „næb“ med en række hvide, pindeagtige tænder på hver kant; undertiden var næbbene bemalet med prospekter (Stillehavet); sværdfiskens meterlange sværd; rygskjold af havskildpadder. Af mindre skildpadder kunne der laves musikinstrumenter (Marokko).

Af hvalen var de store klumpede hvaltænder og også de mærkeligt formede hvaløreknogler afholdt. Stykker af hvalbarder, med vedhængende stride hår og ofte dekoreret med indskårne eller indridsede ornament, skibe m. m., kunne købes eller selv laves på hvalfangerskibe, – det såkaldte scrimshaw.⁷ Hvalfangerne tog ofte hvalens halsknogler, der kunne bruges som små taburetter, og hvalribben eller -kæbeben med hjem; de sidste kunne anbringes som portaler til indgangen til haven, eller de kunne saves i stykker og tjene som gærdestolper (jfr. de vestslesvigske hvalfangerøer).

Spadserestokke blev drejet af hvalben. I Archangelsk kunne man omkr. 1850 købe stokke, lavet af fundne mammutknogler og med sort knap.

Vanskeligere var det at få fat på en af de sjældne, lange, snoede narhvalstænder, som repræsenterede en stor handelsværdi. Derimod var et hvalroskranium med to krumme, lange tænder nemmere at erhverve (Grønland).

Fra havets dyb kom mange mærkelige og maleriske ting, f. eks. skaller af søpindsvin, snegle og muslinger. Disse skaller kunne sammensættes på kunstfærdige – omend ikke måske særlig smagfulde – rammer, småankre og andre figurer; de kunne pryde æsker og albumbind. Af muslingernes perlemor kunne der laves skeer, monteret f. eks. med sølvskaft. Fra Sydhavsøerne udførtes ladninger af perlemorskaller til f. eks. Hamborg, hvor de blev forarbejdet.

Forskellige skaller i varierende farver kunne komponeres sammen til store makart-buketter, som lignede blomsteropsatser. De blev anbragt under en glaskuppel. Især i Spanien skal man have været mestre i at lave dem. På sin vis svarer de til de kunstige blomsterdekorationer af glas og stof, som sømændene købte i Frankrig og Italien.

Nogle kom også hjem med en posefuld af de små nydelige sneglehuse, som under navnet kauris brugtes som penge langs Afrikas kyster. De kunne bruges som knapper i kakitøj og var en tidlang ligefrem statussymbol for sømanden, der havde sejlet på varmen.

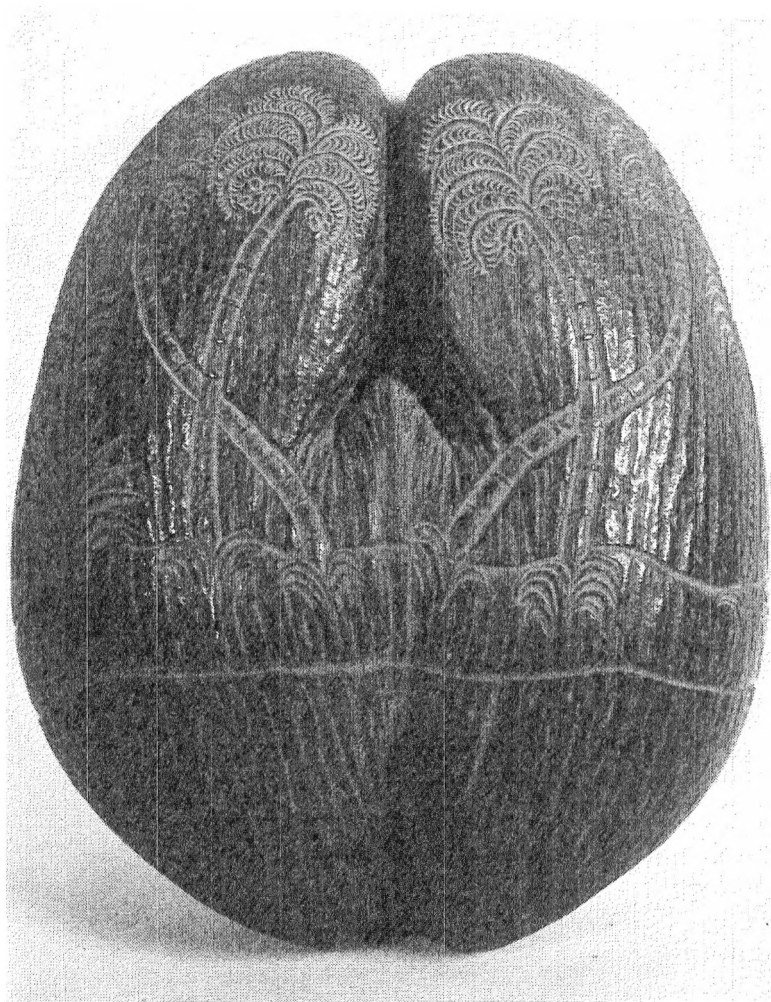
Konkylier, der susede som verdenshavens brusen, når man holdt dem op for ørerne, fandtes i alle hjem; de kunne, smukt polerede og dekorerede, lægges på nipshylden, eller kunne kante bedene i haven. De blev i ældre tid brugt som udfyldning og understøttelse i vestindiefarernes last af sukkerfade, så de kom til Europa i store mængder.

Korallerne, der bl. a. kom fra Middelhavet, Afrikas kyst og de vestindiske øer, nød også stor yndest. Af småstumper af de almindelige røde koraller kunne der laves halskæder, og af de hvide koraller, som lignede lidt hen efter blomkål, brocher. Viftekorallernes grene, der mindede om blomsterblade med et fint årenet, var af stor dekorativ virkning. En særlig nimbus havde den sorte koral i vifteform med blad og rod, fastvokset til en sten, som bibeholdtes som fodstykke (Vestindien).

På Sydhavsøerne og andetsteds kunne man få ægte perler hos perledykkerne og de handlende. Sømændenes hustruer og døtre kunne

Handels- og Søfartsmuseets eksemplar af den sjældne „havkokosnød“ eller „Seychel-nød“ er forsynet med en nydelig udskåret fremstilling af palmer og planter. Nødden, der er nyreformet, kommer fra en palme, som kun vokser på Seychellerne (Indiske hav). I ældre tid troede man bl. a., at den reagerede mod gift, så fyrster lod lave kostbart indfattede drikkeskåle af den. Højde 31 cm, bredde 26 cm.

“Sea coconut” or “Seychelles nut”, the fruit of a palm which is only to be found in the Seychelles. In former times its shell was often used by princes as a drinking cup as it was thought to react to poison.



fint bruge de medbragte små konkylier og muslingeskaller. Med gul tråd syede de f. eks. blomstermotiver på et sort stykke fløjl; selve blomsterhovederne sammensatte de af forskelligtfarvede skaller, som blev limet på stoffet. Det hele blev f. eks. hæftet på bagsiden af en væghylde, og på denne opstilledes nips og fajance.

Botaniske mærkværdigheder

Planteverdenen frembragte også mange vidundere. Mange søfolk hjemførte flasker med tang fra det gådefulde Sargassohav eller andre søplanter, de selv havde fisket op. Havalger (kelpgræs), opfisket i Kap Horn-området, var et håndgribeligt minde om den besværlige fart rundt Hornet.

Mere afveksling frembød dog landjordens planter og træer. Bekendt er de i sin tid så yndede „sølvblade“ (silver leaves) af en busk af nerium-familien, som vokser på Taffelbjerget; de er lancetformede og har søvlglinsende dun. I Kapstaden bemalede man dem med prospekter af Taffelbjerget, forskellige flag og også med fremstillinger af sømandens skib på Taffelbayen, altså et miniatyreskibsportræt. De kunne bruges som bogmærker eller monteres i en lille ramme og hænges på væggen.

Kalabasser hjemførtes fra Afrika og Sydamerika; de er tørre, hårde krukke- eller flaskelignende frugter, der kunne anvendes til opbevaring af flydende ting. De indfødte i Afrika flækkede dem, betrak dem med skind og satte en streng på, så de kunne bruges som musikinstrument.

Meget populær var den stenhårde kokosnød. Når den var tømt, kunne den poleres og dekoreres med udskæring eller bemaling; den øverste del kunne saves af og sættes fast med små messinghængsler, så havde man en fin dåse, f. eks. til tobak. Man lavede også drikkebægre eller puncheskeer af nødden. Kokospalmen vokser overalt i troperne.

En særlig glans hvilede der over „havkokosnødderne“ eller „Seychel-nødderne“, som man kunne være så heldig at fiske op i indiske

farvande, hvor de flød rundt. Almindeligvis blev de vel købt af de indfødte. De stammer fra en palme *Lodoicea maldivia*, der kun vokser ét sted, nemlig i en dal på en af Seychelerne. De er ret store og har form som en nyre; den indtørrede kerne ligger løs i dem, så de rasler, når man ryster dem. De indfødte indskar ornamenten med palmer osv. i den hårde, sortbrune skal. Adskillig overtro har været knyttet til disse sjældne nødder; man påstod i ældre tid, at spisningen af kernen fremmede kønsdriften, og at skallen reagerede mod gift. Af den grund brugte indiske og senere europæiske fyrster dem som drikkebægre, indfattet i kostbare ædle metaller.⁸ På Kunstkammeret i København havde kongen „en indiansk nød, som kaldes *Cocus Maldivensis*“; det er formentlig en af disse Seychel- nødder.

Mange ejendommeligt formede eller særlig hårde frugter kunne være sjove at vise familie og venner, f. eks. de jernhårde stenfrugter fra Australien.

I Indien og på Molukkerne lavede man æsker, figurer og skibsmodeller af kryddernellikens små søm-agtige frugter; deres aromatiske krydderduft holder sig i århundreder.

Fra Kina og Japan medtog man bambusstænger, som kunne anvendes til stokke eller fiskestænger.

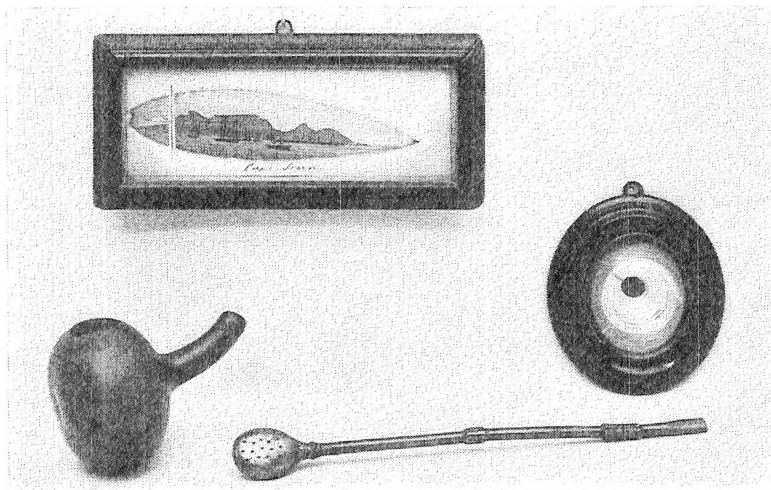
Flere steder solgtes stokke af sort ibenholt.

Mange kaptajner tog træ med hjem, f. eks. teak fra Østen og mahogni fra Cuba, og lod lave møbler deraf.

Af følelsesmæssig karakter er tørrede og pressede blomster, hjembragt fra berømte steder, især grave. Flere søfolk plukkede således blomster på Napoleons (tomme) grav på St. Helena og tog dem med til minde. Forøvrigt solgte bumbådsmændene på St. Helenas red dem også til skibene, så der må have været forretning deri. Andre, der var interesserede i oldtiden, hjemførte f. eks. en laurbærkvist fra Cæsars grav (i Rom?).

Sten og mineraler

Mineralogiske og geologiske genstande spillede knap så stor en rolle for sømanden. Stumper af drypsten fra grotter i kalkbjerger, for-



Foroven et indrammet sølvblad (silver leaf) med påmalet prospekt af Kapstaden; hjembragt 1894 (bladets længde 14 cm). Til højre et „øje“ af hvide glastråde, snoet i en cirkel og monteret på blått papir; hjembragt fra St. Petersburg 1838 (lysmål 5.5×4.5 cm). Forneden en let dekoreret sydamerikansk matebeholder, en lille hul kalabas, 7 cm i diameter, hvis stilk danner håndtag, og med den tilhørende „bombilla“ (af messing, delvis forsølvet), et sugerør til at suge den stimulerende drik op med (23 cm lang). – Handels- og Søfartsmuseet.

“Silver leaf” from Cape Town, 1890’s, eye made of spun-glass (St. Petersburg 1838), South American mate-cup (calabash), and suction spoon (bombilla).

stenede blade o. lign. var dog værd at tage med som de naturens vidundere de var. På Fiji-øerne fik han lava-lava, formentlige fantasi-fuldt formede, metalskinnende lavastykker fra øernes vulkanske natur.

Fra Martinique hjemførte han flasker med lava fra vulkanen Mont Pelées frygtelige udbrud 1902.

Mange steder kunne han købe krystaller i de skønneste farver, ofte monteret på et lille bræt. Det var vel mest halvædelstene, for rigtige ædelstene havde sikkert en pris, der var for høj for ham.

I Chile kunne sømanden købe flasker med forskelligtfarvet salpeter, som var arrangeret i mønstre med stjerner og hjerter. Dette minder om de flasker med flere lag af sand i varierende kulører, sømændene



Flaske af hvidt glas, fyldt med flere lag sand. På et indsat stykke papir er der tegnet ornamenter og en bjergkyst med skibe. – Vestfold Fylkesmuseum, Tønsberg.

Bottle containing layers of different coloured sand from various parts of the world.

selv kunne fylde op de forskellige steder, de kom, og forsyne med små sedler, som angav, hvor hvert lag kom fra, og med tegnede ornamenter og skibe.⁹ Muligvis kan man have købt sådanne flasker i fremmede havne.

Etnografiske genstande

De fremmede folkeslags redskaber, våben, klædedragter, skulptur osv. udøvede en stor tiltrækning på søfolkene, og mange ting af etnografisk art gik med dem hjem til Europa.

Først og fremmest våben: fra Sydhavsøerne buer og bambuspile, brændt i spidsen, så de blev hårde som stål; køller af træ med udskårne hoveder; skjolde; fra Australien boomeranger; fra Indonesien og Indien dolke og kris'er i skeder, ofte af sølv; det løb én koldt ned ad ryggen, når sælgeren forsikrede, at rillerne i dem var til gift. Fra Japan medtog man sværd og spyd, måske et harnisk; fra Afrika spyd og skjolde, f. eks. fra Kongo; buer og forgiftede pile af rødt hårdt træ fra Niger og Gambia; fra muhamedanske lande krumsabler med ciseleringer og i smukke skeder; dolke i svære læderskeder; arabiske muskedonnere; krudthorn af messing eller udskårne i træ; fra Sydamerika indianervåben, specielt de 2–3 m lange pusterør med lange tændstiktynde pile, efter sigende dyppet i curare-gift (Amazonas, Ecuador); gaucho-dolke i sølvskeder; fra Grønland harpunspidser af ben.

Af særlig uhyggelig og lokkende karakter var de indskrumpede menneskehoveder, som hovedjægerne på Ny Guinea og især i Ecuador kunne levere; disse tsan-tsas, der ikke var større end en knytnæve, var meget svære at få fat på, og hvis en sømand havde været så heldig at erhverve en, holdt han den i reglen nedlåst i sin skuffe som den dybeste hemmelighed. En del af dem var dog dygtige forfalskninger, lavet af abehoveder.

Af dragtdele nævnes negerhatte af strå i forskellige farver, hvide hatte fra Ecuador, de såkaldte Panamá-hatte, og kulihatte fra Østen, spidsformede hatte af palmefiber, med indvendige broderier (Saigon),

fez'er fra Tyrkiet og Nordafrika, strikkede Puno-huer med øreklapper fra Perú. Stor undren og medfølelse vakte kvindesko, tit så små som tændstikæsker, fra Kina, men også snabelsko med pomponer fra Grækenland og haremstøfler fra muhamedanske lande talte til fantasien. Fra Østen kom silkekimonoer og -dragter, og fra Sydamerika ponchoer, firkantede vævede kapper med en slids i midten til at stikke hovedet igennem.

Batikstoffer (Bali) var yndede kuriositeter.

I fletværk (palmefiber, bambus, græs, pil) kunne man lave morsomme ting, hele små kunstværker som forskellige fisk eller runde sole med grinende ansigter; i Indonesien romantiske kystpartier med skibe under sejl.

Af brugsredskaber kan nævnes et udvalg: lerkrukker og -varer fra mange lande, bl. a. glaserede olivenoliekrukker fra Middelhavsegnene og uglaserede vandkølere med stor og lille tud fra Spanien; i Østen (f. eks. Vietnam, Thailand) havde man kæmpestore lerkrukker til ferskvand, med relieffer af østerlandske motiver: tempeldanserinder, Buddhaer; flere sådanne krukker er havnet hjemme som havedekorationer. Fremdeles flettede kurve, som kunne fås overalt i hvert lands særlige type; husholdningsredskaber fra neger- og andre kulturer; kanoårer af tungt træ og dekorerede, fra Sydhavsøerne; bronze-, messing- og kobberkrukker, -skåle osv. fra forskellige verdensdele, bl. a. fint ciselerede muhamedanske messinggenstande; gongonger fra Kina; kobbersamovarer fra Rusland; lystager fra Orienten; sølvsager fra bl. a. Ceylon; røgelseskar af bronze fra Korea; metalspejle fra Bangkok (med indskrift der ønsker „et godt helbred og et langt liv“); tusch fra Kina og Japan.

Fra Sydamerikas østkyst (Argentina, Uruguay) hjembragtes matebeholdere, små dekorerede calabasser i flettede kurve eller i læderholdere, og de tilhørende bombillas, rør af sølv med et hult skeblad med huller i begge sider; i calabassen hældtes kogende vand på yerba-bladene, og drikken mate sugedes op gennem bombilla'en. Af andre gaucho-ting kan nævnes boleadores, læderremme med kugler til indfangning af dyr, lassouer, sølvspor, ridepiske.

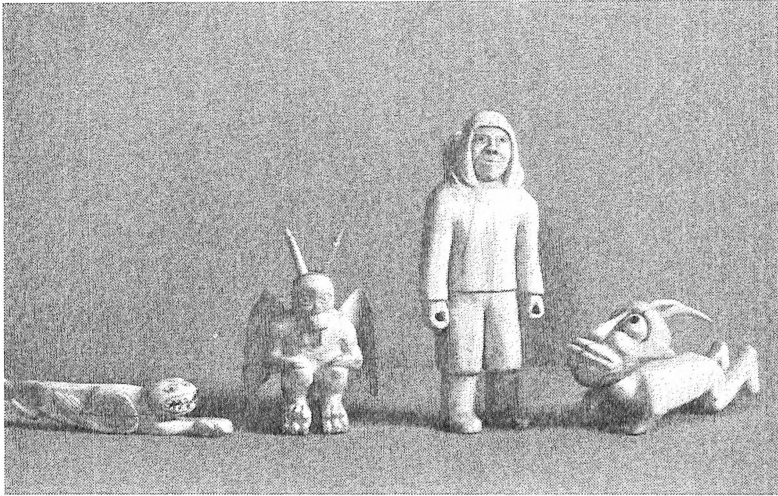
Musikinstrumenter kunne fås overalt: urskovstrømmer fra Afrika og Brasilien, frugter med raslende kerner fra Afrika, fløjter fra Sydamerika og muhamedanske lande, kastagnetter og guitarer fra spanske lande, osv. Strengeinstrumenter af kalabasser og skildpaddeskjolde er allerede nævnt.

Fra Afrika og Vestindien hjemførtes negerskulpturer, både verdslige og religiøse; i det hele taget var gudebilleder eftertragtede. Fra Østen kom talrige buddhafigurer i metal eller træ, fra Sydhavsøerne totemfigurer og gudebilleder, fra Afrika og Sydamerika dansemasker af træ eller af læder, brugt under religiøse fester. Fetisher og amuletter af forskellig slags erhvervedes f. eks. blandt Afrikas negre og Grønlands eskimoer. Eskimoernes fantasifulde tupilakker, udskåret i hvalrostand og forestillende ånder og overjordiske magter, var og er stadig meget afholdte.¹⁰ På Elfenbenskysten kunne man være heldig at få f. eks. smukke elfenbenskulpturer af negerkvinder, skåret i Centralafrika og bragt med ned til kysten af handelskaravaner.

Negrene i Vestindien var især dygtige til at lave smykker, ørenvedhæng, pandebånd, halskæder, tasker af frugtkerner, f. eks. af johannesbrødrugter. Indianerne lavede tasker med perlebroderi.

Figurer som udskårne ibenholtselefanter med løftede snabler og hvide tånegle og stødtænder købte man bl. a. i Indien, og mange slags mesterligt udskårne figurer af folketyper m. v. i elfenben, det røde rosentræ og jade i Kina, Japan og Indien. Fra Rusland hjembragtes træfigurer af folketyper og dyr, f. eks. heste og bjørne. Mere enkle var de lerkameler, man kunne erhverve i Ægypten, og sjove tyrefigurer i sort eller lyst ler fra Perú, fremstillet i pottemagerbyen Pucará ved Titicacasøen. Fra det østlige Sydamerika fik man ravne, formet af store kohorn, med langt næb og vinger.

Til kunstgenstandene må regnes de indiske miniaturemalerier i olie på glimmer („marieglas“) og de kinesiske malerier i en slags dækfarve på rispapir, forestillende folketyper i brogede dragter, scener af folkelivet, køretøjer, skibe, blomster, fugle og fisk. De samledes i albums, kaldet „risbøger“, med perlemorsindlæg i det lakerede bind. Både fra Kina og Japan hjemførtes kakemonoer, lange papirsuller



En lille samling prøver på grønlandske *tupilakker*, mesterligt udskårne figurer i hvalrostand. I reglen forestiller de gådefulde overjordiske magter og onde ånder. Grønlænderens højde er 12 cm. — Handels- og Søfartsmuseet.

A collection of Greenlandic "tupilaks", figures carved in walrus tooth and representing evil spirits and monsters.

med tegninger i tusch og farver af landskaber, Fujjama, heste, fugle, fisk osv. Disse brugtes ofte som kaptajnsgaver. Fra Kina medtog man vifter af bemalet papir eller udskåret i fint gennembrudt arbejde i tynde elfenbensplader.

Her kunne man også købe modeller af små husbåde, ligeledes udskåret af elfenben, med runde lygter, klokker, flag på stænger, blomster i pletter og figurer, dels mandskab ved styreåre og stager, dels et fornemt selskab samlet om tebordet agter; figurerne, der ofte er bemalede, forestiller f. eks. en høj mandarin med sine konkubiner og tjenere. Af en anden art end disse såkaldte „Pearl-river boats“ er en kinesisk skibsmodel, hjemført på en dansk kinafarer omkring 1800 og nu på Handels- og Søfartsmuseet; det er et legetøjskib, fremstillet af karton og papir og forsynet med et urværk, så det kunne sejle hen over bordpladen, når det blev trukket op; samtidig bevægede dukkerne ombord deres hoveder og arme. I Hongkong fik man udmærkede mo-

deller af djunker, i Shanghai af husbåde, udskåret i ét stykke bambus, i Sydøstasien modeller af de indfødtes fartøjer, f. eks. i Vietnam djunketypen fra Tonkinbugten, i Thailand „river-boats“ af teaktræ med figurer ved styreåren, på Ceylon katamaraner med udliggere. I Mombasa kunne man købe meget fint udførte dhowmodeller, bygget på spant, og i Perú solgtes modeller af de ejendommelige totorasivbåde, som brugtes på Titicacasøen og ved Stillehavskysten.

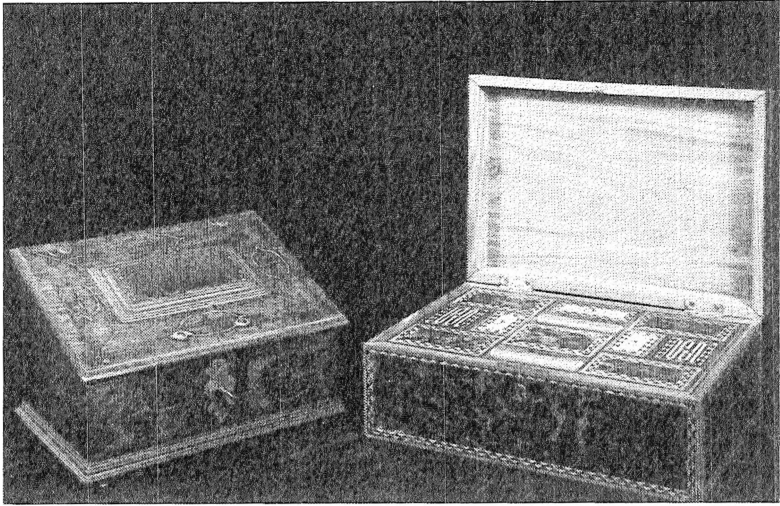
De indiske skibsmodeller af kryddernelliker er allerede omtalt. I Grønland lavede eskimoerne både kajak- og konebådsmodeller af skind uden på et træskelet og forsynet med udskårne dukker; kajakmændene har harpun, åre, line og svømmeblære som i virkeligheden.

I Frankrig og Italien fremstillede man skrøbelige, men fine skibsmodeller, „glasskibe“, lavet af glasperler og tynde glastråde, med små glasfigurer som mandskab.

Møbler og husgeråd

Det var vel navnlig kaptajner og styrmænd, som kunne tillade sig at tage møbler og ting til husholdningen med hjem. De fyldte i reglen så meget, at den jævne sømand ikke fik lov til at tage plads op dermed, og de var også ret dyre. Undertiden havde skipperen selvfølgelig bestillinger med fra sin reder om at hjemtage dette eller hint til ham, både møbler og f. eks. venetianske lysekroner, spejle o. lign., og også forøvrigt porcellæn, fajance, tøj og stoffer, vin, krydderier m. m. m.

Standure (“grandfather’s clocks”), undertiden med bevægelige små skibe på skiven, købtes først og fremmest i England. I sidste del af 1800-tallet kom der en masse amerikanske vægure, med malede landskaber eller blomster på glasset, ind i landet. Kurvestole solgtes bl. a. på Madeira, gyngestole i Amerika; træbøtter med låg i Rusland; kamfertræskister, de ældre meget fornemme, ganske glatte og med beslag, hjørner, lås og håndtag af messing, de nyere efter mere europæisk smag, tit overlæsset med reliefudskæringer og med perle-



Hjembragte syskrin. Til venstre et 1700-tals nøddetræsskrin med smukt indlagte stjernemønstre i intarsia; på det skrå låg en nålepude betrukket med hestehår. Skrinet har tilhørt kaptajn i Vestindisk-Guineisk Kompagni Bernt Mørch, som døde på Guinea-kysten 1777 (19 cm højt, 20 bredt, 28 langt). Til højre et skrin med finering af skildpaddeskal og med mange små rum, hvis låg er belagt med skildpadde og elfenben; øverste del kan løftes op (13.5 cm højt, 23 bredt, 34 langt). — Handels- og Søfartsmuseet.

Workbox with beautifully inlaid intarsia work (18th century). Workbox covered in tortoiseshell.

mors- eller sølvindlæg, i Kina (Hongkong); arabiske sandeltræskister i Mombasa; spejle i smukke, forgyldte rammer af træ eller metal i Italien; lakerede skærme i Kina og Japan; ægte håndknyttede tæpper f. eks. i Smyrna (anatolske tæpper), Indien og Kina; læderpuder med mønstre i flettede, kulørte læderstrimler eller med syning af guldtråde fra Marokko („marokkineri“).

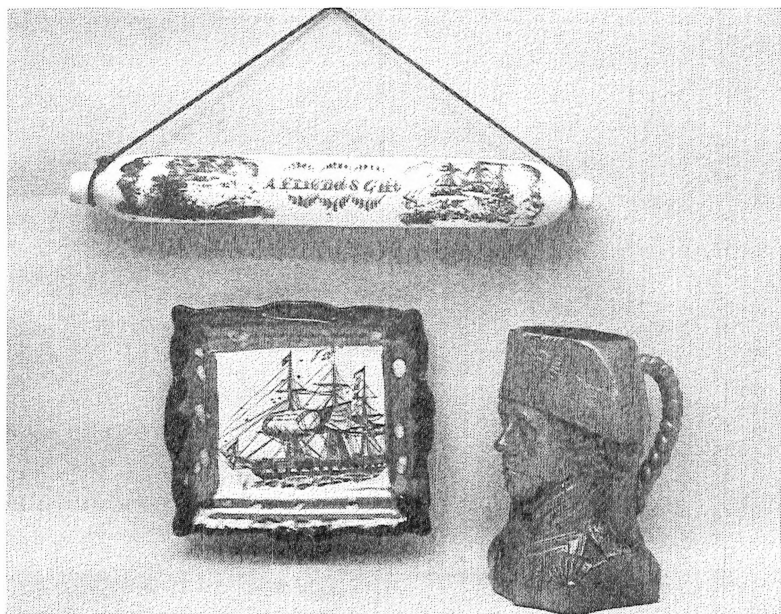
Skrin og æsker kunne man få overalt i forskellig udførelse. Bekendt er de engelske kaptajnsskriveskrin, af smukt nøddetræ med messinghængsler og indrettet således, at de, når man lukkede dem op, dannede en skrå flade med plads til at skrive på; de havde rum til penne og papir, blækhus og sandstrøbøse. En stor gruppe var de specielle sy-

skrin eller -æsker, ligeledes af træ, ofte med intarsia, indlagte mønstre og billeder af træsorter i andre farver, eller af skildpadde; i Kina fik man sådanne skrin af poleret sort eller lakeret træ med indlagte perlemorsfigurer. Indeni var der utallige små rum til tråd og sygrejer, knapper o. lign., og i lågene sad elfenbensknapper. Af mere maritim karakter var de æsker besat med sneglehuse, muslinger, stumper af spejlglas, som kunne købes i alle havnebyer. I Kina kunne man få alle slags større og mindre sorte lakæsker til forskelligt brug, med tegninger af guld eller indlagt i perlemor. I Indien solgtes bøffelhornsskrin og elfenbensæsker. Fra Nordrusland medtog søfolkene de såkaldte Archangelsk-skrin, skåret i ben.¹¹

Fliser og fajancer

I mange skipper- og sømandshjem i forskellige egne af Danmark har man anvendt de festlige hollandske blå eller mangane fliser til beklædning af vægge. Uden tvivl er disse fliser blevet medtaget fra hollandske havne af danske skibe, måske som ballast og i større mængder gennem længere tidsrum, især i 1700- og i begyndelsen af 1800-tallet.¹²

Noget af det mest typiske, sømænd bragte med hjem, var engelske fajancer til husholdningen; man taler ligefrem om „engelsk sømandsfajance“.¹³ Det drejer sig om kopper, krus, mugger, kander, fade, skåle, boller, krukker, smørdåser, tobaksdåser, terriner med låg, tallerkner osv. De ældste stykker af den slags (fra 1700-tallets midte og senere) er oftest cremefarvet i glasuren og dekoreret med „transfer prints“, overføringsbilleder efter kobberstik og senere efter træsnit; koloreringen er mest ret sparsom. Motiverne er oftest maritime: søfartssymboler, kompasser, skibe, Neptun, sømænd og deres piger. Senere bliver fajancerne mere hvide i glasuren, men til gengæld mere broget bemalet. Ganske typisk for en stor gruppe af dem er den rød-lilla marmorerede bemaling med lustre (metalgans). De overførte træsnit forestiller scener af sømandslivet som f. eks. sømandens farvel til sin pige, hjemkomsten osv., og der er prospekter. Billederne går



Prøver på engelsk sømandsfajance på Handels- og Søfartsmuseet. Foruden til venstre en „skilderiplatte“ med fremstilling i transfer-print af en engelsk orlogsfregat og med lyserød lustrefarve og guld på rammen (19 × 21.5 cm). Til højre et drikkekrus i form som en buste af admiral Nelson, med brunokker glasur (højde 19.5 cm). Foroven er ophængt en „rolling-pin“ af mælkehvidt glas med påmalede linieskibe – farven er noget afslidt – og teksten „A Friends Gift“ (længde 41.5 cm).

Rolling-pin of white glass; earthenware plaque with transfer print and lustre; a Nelson mug of brown ochre glaze—all from England.

igen og igen; særlig typisk er billedet af den første engelske jernbro (over River Wear). I reglen er der også let sentimentale, meget romantisk prægede vers på fajancerne, mange af disse også gengangere. Nogle af fajancerne kan efter god gammel skik være drilagtige; i ølkrusene er der f. eks. ofte indvendig en livagtigt udseende frø, som først kommer tilsyne, når øllet er drukket; den udspyr de sidste dråber af sit gab. Og der kan være fiksérvers, som skal læses på en bestemt måde, f. eks. først op, så ned, for at kunne give mening. Yndet er de

morsomme Toby-jugs, hvor kanden danner en lille siddende mandsperson med trekantet hat, eller en buste, f. eks. af Lord Nelson.

Disse fajancer, hvis mangfoldighed ikke kan beskrives her, blev først og fremmest lavet af pottemagerværksteder i Staffordshire nord for Birmingham. En del boller er typiske kaptajngaver, der bærer billeder af et bestemt skib og en indskrift, der ønsker „success“ til skibet og dets kaptajn. De blev foræret af forretningsfolk, skibsmæglere osv. til de kaptajner, der benyttede deres tjeneste.¹⁴

Til denne gruppe slutter sig ting af mere dekorationsmæssig art, f. eks. vægplatter som flade firkantede tallerkner, med skibs- eller landskabsbilleder; figurer af sømænd („sailor boys“), deres piger, kærestepar, hyrder med deres dyr, can-can-dansende piger med sorte strømper og tarlatanskørter; populære skikkelser som hertugen af Wellington, Nelson (en yndet figurgruppe viser ham udåndende i armene på sine søofficerer), general Gordon, Queen Victoria og hendes prinsgemal, bygninger, heste med ryttere, m. m. m. Og så de bekendte hunde ikke at forglemme, især puddelhunde. Disse „engelske hunde“ kaldtes i England „China dogs“; de er i virkeligheden en lokalisering af de kinesiske Fo-hunde af porcellæn. De optræder altid parvis, vendt mod hinanden, og kan være hvide eller sorte; de har en gylden lænke, og snuderne er sorte eller forgyldte. Til dem knytter der sig forskellige traditioner af let tvivlsom karakter – traditioner som dog er ganske ubevislige, men som måske har miskrediteret de egentlig ganske fornøjelige, trofaste „klunkehunde“. Man fortæller f. eks., at de blev solgt til sømændene i engelske havnebyer af uartige piger, som ikke måtte tage betaling for deres villighed, men nok måtte sælge figurerne til overpris som dækning for ydede tjenester. Det berettes som bekendt også, at sømandshustruerne, der fik dem af deres mænd, havde dem stående i vinduet, og når manden var hjemme, vendte hustruen dem med ryggen udad, så den eventuelle elsker var advaret mod at komme på besøg så længe.¹⁵ I senere tid fremstillede i England „Blue China“-stel i fajance – tydelig nok en efterligning af kinesisk porcellæn –, og „Bosphorus“-stel i brun fajance (firmaet J. Marshall).

Der er en del stykker, som ikke falder helt ind under de her om-

talte grupper, hverken i motiv, udførelse eller farver. Sagen var den, at der naturligvis blev lavet fajancer og figurer andre steder end i England. Også f. eks. Holland (bl. a. Delft), Frankrig og Tyskland, ja endda hjemlige danske fabrikker var leveringsdygtige, enten med efterligninger eller med selvstændige stykker. En del drikkekrus med tinlåg blev f. eks. fremstillet i Hannoversch-Münden, og forsynet med en indskrift som „Søefartens Skaal“ var de nok værd at bringe med hjem.¹⁶

Hele fajancefremstillingen er selvfølgelig påvirket af den kinesiske porcellænsfabrikation. Da farten på Kina kom igang i 1700-tallets første del, medtog kaptajner og søfolk store mængder af det såkaldte „ostindiske porcellæn“: spisestel, kopper, spølkummer, boller, krukker til krydderier og te, figurer, – og det var disse, der blev efterlignet i Europa og fik et ganske bestemt særpræg.

Af en noget anden art er de såkaldte „rolling-pins“ (kageruller). De er lavet (i Bristol) af glas, hvidt, blåligt eller endda sort, med påmalede blomster og indskrifter („A Friend's Gift“), eller for de sortes vedkommende med indslebne mønstre og bogstaver. De er lange og smalle, med en knop i hver ende til en ophængningssnor. Hullet i den ene ende (fra glaspustningen) har sikkert givet anledning til den tro, at de brugtes som saltbeholdere, eller at sømændene kunne lægge et brev i dem og bruge dem som flaskepost i havsnød. Hjemme anvendtes de til pynt eller til håndklædeholdere. Forøvrigt fremstilledes de også i hvid fajance (i Sunderland). Nogle har været typiske kaptajns-gaver („Present from Newcastle“).

I mange lande, både i Tyskland, Frankrig, England og Middelhavslandene, kunne man købe modeller af kirker eller af slotte med tårne og tinder og forsynet med små glaseruder. Når man satte levende lys i dem, skinnede det ud gennem disse. De var af lertøj eller porcellæn, men kunne også være af pap-maché som f. eks. den model af Strassborgs domkirke, man kunne købe i franske havne.

Blomstervaser var til salg overalt. I Østen købte søfolk gerne et vasepar, formet som fisk med halerne vendende modsat vej; i gabet på dem satte de „sweet potato“, en slyngplante.

Brugsgenstande, nips og legetøj

En stor mængde smykker, små brugsgenstande, nips og legetøj blev også købt i udlandet som gaver til familien.

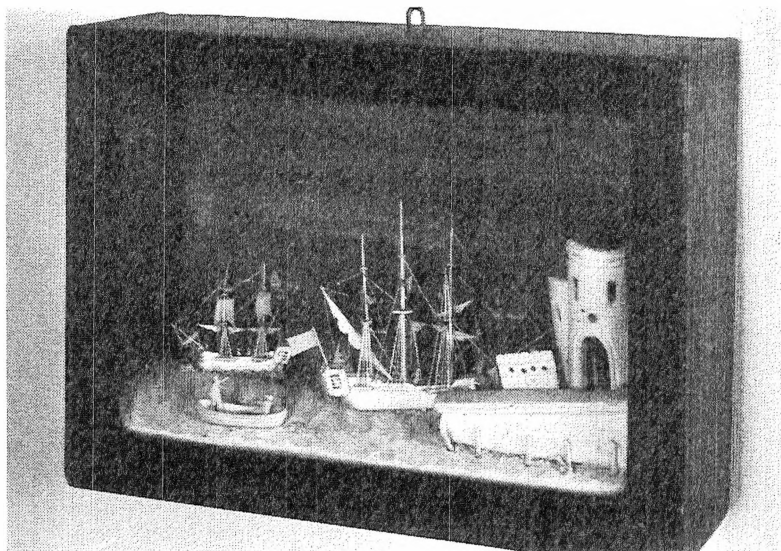
Med hensyn til smykker bød alverdens lande et rigt udvalg i brocher, kameer, ringe, ørensmykker, medailloner, berlokker, vedhæng, kæder, armringe m. m., fremstillet af forskelligt materiale, lige fra de indfødtes frugtkerner (f. eks. i Vestindien) og simpelt glas til fint udførte genstande af guld, sølv, elfenben, rav, ædelsten, perler osv. Undertiden havde smykkerne maritime symboler som skibe, ankre, delfiner osv.

Indonesien var velkendt for sine smukke sølvfiligranarbejder, specielt Celebes (Macassar). Her fik man f. eks. smukke armbånd af skildpadde med påsat filigranudsmykning. Også fra Ceylon og Nordafrika (Marokko) hjemførtes sølvarbejder i delikat udførelse. Hvad skipperne ellers havde med af sølv var mest spiseskeer. De fleste af disse var de såkaldte „Riga-“ eller „Königsbergskeer“, typiske kaptajns-gaver, foræret af mæglere og firmaer specielt i Østersøbyerne Riga, Königsberg, Danzig og Pillau.¹⁷

Mønter blev også hyppigt taget med som gaver. Der var altid ivrige møntsamlere blandt drengene derhjemme, som var henrykte for en kinesisk mønt med firkantet hul i eller for andre fremmede pengestykker med ukendt skrift på.

Af brugsgenstande var især knive elskede, hvadenten det var engelske Sheffield- eller svaneknive, amerikanske foldeknive, finske skedeknive med hestehoved på skaftet, færøske grindeknive med indlagte benornamenter eller sydamerikanske gauchodolke i sølvskede. Også lommeure blev købt i udlandet, men selvfølgelig skulle man passe på ikke at lade sig overtale af gadesælgere, der enten falbød noget billigt juks eller måske endda tyvekoster. Ure skulle købes i hæderlige forretninger, f. eks. i London eller Hamborg.

Rygeutensilier var en kærkommen gave til mandlige familiemedlemmer eller venner. Først og fremmest tobakken selv – helst fra fremstillingslandene, f. eks. Havana eller Virginia, eller anerkendte tobakslande som f. eks. Holland (pibetobak og cigarer), Spanien eller



Havnescene med det så yndede motiv af idealkyst fra Middelhavet, minutøst udskåret i elfenben og monteret i en trækasse med glasforside og blå baggrund med påmalede måger. Formentlig fremstillet i 1700-tallets første halvdel eller midte. Lysmål 8,5 × 13,5 cm. – Handels- og Søfartsmuseet.

Harbour scene, a Mediterranean motif, carved in ivory, 18th century.

Rusland (de nymodens cigaretter, de russiske med langt papmundstykke). Men også hollandske eller engelske kridtpiber, tyske lange piber med porcellænshoved, merskumpiber med ravrør, engelske briarpiber osv. Tobakspunge af sælskind er nævnt, ligeledes tobaksdåser af fajance eller kokosnød. I Rusland købte man drejede, udskårne og blankpolerede dåser, „russerbikse“, med knap i låget; tit var de, ligesom de drejede St. Petersborg-træskåle i forskellige størrelser, pyntet med bemaling af blomster og blade.

Kamme kunne man købe hjem til kvinderne mange steder. Flottest var de høje spanske kamme med sølvbeslag.

Til konen tog sømanden „syklemmer“ med, drejet og udskåret i træ eller støbt i jern. De var praktiske til at holde stoffet fast, når det blev syet. Ofte var de formet som fugle.

Af nips var der et enormt stort opbud. Her kan kun nævnes et lille udvalg. Overalt kunne man f. eks. få glaskugler, klare eller kulørte eller med snoede glastråde i, til at hænge op eller lægge på Amagerhylden. Der kendes glaskugler i strudseægform og -format med f. eks. religiøse billeder, til at hænge op under loftet i en dertil hørende roset. Elsket var kugler eller flasker med klart vand og med små hvide fnug indeni, samt en figur, en snemand eller en bygning; når man vendte dem om, dryssede fnuggene ned som snevejr.

I Rusland købte man vodkakarafler, formet som et kirketårn, hvis prop var løgkuppelen. Siderne var bemalet med skæggede russermænd. Her kunne man også få tynde glastråde, snoet ligesom en lok af hvidt hår og sat på blåt papir, så det så ud som et øje med pupil.

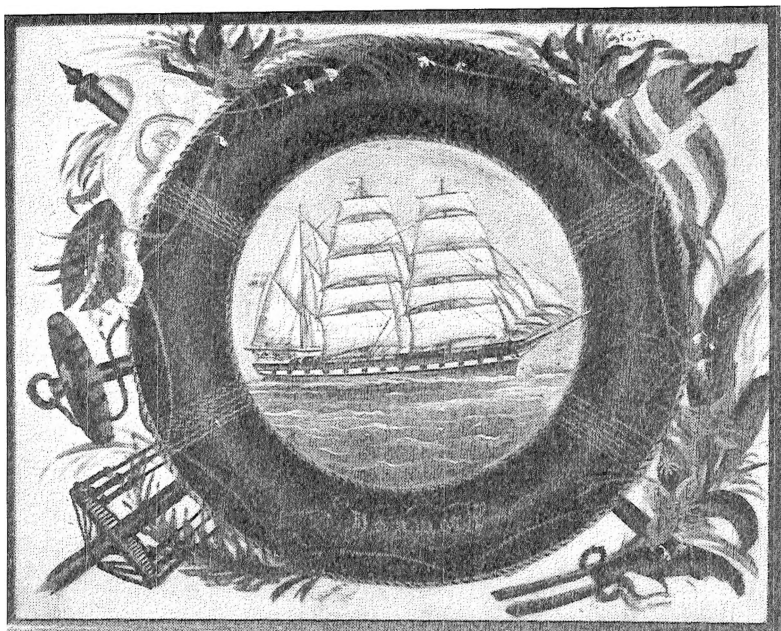
Fra Orienten, f. eks. fra Tyrkiet, hjembragte man de langagtige marmorkugler, som lignede hønseæg i form og størrelse. De var egentlig håndkølere, som man holdt i hænderne for at afkøle dem, når heden blev for stærk.

Det legetøj, man tog hjem til ungerne, var vel i de fleste tilfælde Nürnbergerkram fra Tyskland. Et yndet stykke legetøj var de russiske trææg, malet hver for sig i én stærk farve. De var drejede og delt på midten, og tog man det yderste fra hinanden, fandt man et lidt mindre indeni, og i dette var der igen et mindre. Ialt kunne der være en halv snes æg, det ene mindre end det andet. På samme måde kunne man få æsker, som var sat ind i hinanden.

Et stort udbud af dukker stod til rådighed i de forskellige lande. I reglen var de ikklædt folkedragter eller stedets karakteristiske dragt. I Japan fik man f. eks. små damer i kimono og med vifte; i Palmas (Gran Canaria) kæmpestore dukkebørn; i Thailand danserinder, lavet af stof og thaisilke.

Kina leverede allehånde puslespil og selskabsspil. Af særlig høj kvalitet var skakbrætter med felter af perlemor og ibenholt og med fint udskårne brikker. Skrabnæsespil og mah-jong er eksempler på kinesiske spil.

Af nipsagtig karakter var f. eks. små havnescener, med kyst, huse, træer, folk og skibe, skåret ud af elfenben og anbragt i en lille kasse



En ret usædvanlig form for skibsportræt viser dette oliemaleri på mælkevidt glas. Det forestiller bark „Danmark“ af København (J. F. Dessauer), bygget 1892. Skibet er anbragt i en grøn redningskrans, omgivet af blomster- og planteornamenter og maritime symboler. Bl. a. er rederiets kontorflag malet til venstre. Mål: 19.5 × 24 cm. Handels- og Søfartsmuseet.

Ship portrait of the "Danmark", a bark of Copenhagen, painted on milky-white glass about 1900.

med glas for, eller panoramaer af byer i malet pap og opstillet som på en teaterscene med kulisser og bagstykke, så der fremkom en perspektivisk virkning; af mos var der lavet græs og træer. Undertiden var sådanne prospekter ren fantasi, undertiden forestillede de bestemte egne og byer.

Skal man dømme ud fra det overleverede materiale, havde sømanden kun ringe mulighed for at erhverve sig pornografiske ting, men det er selvsagt vanskeligt at komme til bunds i dette emne. I muhamedanske lande kunne han købe billeder af haremskønheder og

intime scener, og i Østen elskovsbøger med dristige tegninger. Fra Kina kendes små runde lerplader, på hvis ene side er modelleret og malet et ansigt som en grinende maske og på bagsiden særdeles ob-scøne og virkelighedstro relieffer af mænd og kvinder i forskellige stillinger under kønsakten. I Orientens basarer eller souk'er falbødes små dåser med ambra, et blålilla salveagtigt stof, som fremmede elskovslysten.

Billeder

En meget stor artikel, som især kaptajner tog med hjem til sig selv og deres redere, var portrætter af deres skib („kaptajnsbilleder“, „kadrejbilleder“).¹⁸ I de større havne i Europa, Nordamerika og også andetsteds som f. eks. i Kina (spec. Hongkong) sad der mer eller mindre professionelle småkunstnere, som for en billig penge leverede skibsportrætter. De fleste af disse er akvareller eller gouacher, men mange er også oliemalerier. En særlig afart er glasbilleder, malet på bagsiden af glasset.¹⁹ De fleste skibsportrætter er meget stereotype.

De ældste skibsportrætter dukkede op ved midten af 1700-tallet, og genren holdt sig, indtil fotograferingen slog den ud. Kunstnerne blev afløst af erhvervsfotografer, som optog billeder af skibene og også gruppebilleder af mandskabet samlet på dækket, ofte med en af skibets redningskranse som samlende midtpunkt.

Andre fotografer gik rundt på knejperne og fotograferede sømændene med deres piger.

Kineserne var storproducenter af skibsbilleder i sidste halvdel af 1800-tallet. I reglen er disse „kinesermalerier“ malet på meget tyndt lærred og med dårlige farver; de har tit en rødlig aftenhimmel som baggrund. Før den tid malede kineserne især mange topografiske billeder til europæiske søfolk, f. eks. af Bocca Tigris ved indsejlingen til Perlefloden, af den portugisiske koloni Macao, af Whampoa med de oplagte kinafarere, af faktorerne i Kanton; senere af Hongkong fra søsiden. Disse billeder er dels olie- eller glasmalerier, dels gouacher på rispapir. Men samtidig imødekom de kundernes ønsker ved at male billeder af steder, de ikke selv havde set, f. eks. St. Helena,



Kaptajn J. F. Møller, oliemaleri, signeret C. R. 1867. Portrættet er indsat i en håndskåren kinesisk ramme i gennembrudt arbejde i et meget kompliceret mønster, med blomstermotiver, kinesere i forskellige stillinger, foroven et tempel med svungne tage; som hjørnemotiv er brugt fugle. Enkelte stykker af det skrøbelige snitværk er afbrækket. Lysmål: 48 × 39 cm. – Handels- og Søfartsmuseet. – Fot. Piotr Friedrich.

Portrait of Captain J. F. Møller, 1867, in a frame of intricate Chinese open work.

Ascension, Kapstaden, Valparaiso, ja endda Venezia. Som forlæg har de uden tvivl brugt kobberstik eller malerier af disse steder.

De kinesiske billeder blev tit leveret i rammer, håndskårne med fine ornamenter i kinesiske træsorter, undertiden i kunstfærdigt gennembrudt arbejde. Snedkermæssigt set er de meget fine i deres sammenføjninger. Broderier med skibsportrætter ("silk-pictures") udførtes specielt i New York af Thomas Willes. De blev undertiden efterlignet af sømændene ombord som frivagtsarbejde.

Kineserne gav sig også af med maling af portrætter af europæiske søfolk, mest kaptajner, og i 1700-tallet var der i Kanton værksteder, hvor "face-makers" modellerede små og større portrætfigurer og -buster i en slags gips, meget realistiske og ret betagende.²⁰

Morsomt er det, at kineserne også var leveringsdygtige i katolske helgenbilleder efter europæiske forbilleder.

Skibsbilleder malet på silke fremstilledes allerede i 1700-tallet i Japan og laves stadig.

I andre lande leveredes rammer, besat med sneglehuse eller muslingeskaller. I Sydamerika forsynede man de indrammede billeder med en indvendig kant af brogede og metalskinnende sommerfuglevinger. I slutningen af 1800-tallet fremkom i Europa de kendte rammer, formet og malet som en redningskrans. Heri anbragtes et foto af sømanden eller hans skib, med navn, hjemsted, flag og rederiflag malet på rammen. Også rammer med fløjlsplægning var en tidlang meget afholdt. I det hele taget svælgede man i fantasifulde rammer efter tidens smag.

Fra slutningen af 1800-tallet og op mod vor tid spillede prospektkort en stor rolle. De kunne købes overalt, var ofte meget farvestrålende, og de var nemmere at skrive for sømanden end et langt brev. Samtidig fortalte de dem derhjemme om de fremmede steder, han kom til. De blev samlet i tykke prospektkortalbums.

Antikviteter

Ganske morsomt er det, at mange søfolk også tog oldsager med hjem, f. eks. marmorstumper, potteskår, gamle irrede mønter o. lign.

fra besøg i Pompeji, på Akropolis eller i Ægypten. Fra Perú medtog de krukker fra præ-inkatid ("huacas").

Da man i 1830'erne ville oprette et museum i Arendal, opfordredes kaptajnerne på de stedlige skibe til at tage genstande med hjem til dette, og de tog villigt ikke blot rariteter fra Kina, Amerika og Stillehavssøerne med, men også klassiske antikviteter som græske og romerske keramiklamper, mumieklæder fra Ægypten, græske amforaer, skulpturgrupper i terrakotta, marmorbrokker og -fragmenter fra Karthagos ruiner, hoveder af statuer, ja endda en fod af en figur fra Milo.²¹

Til sidst et par ord om hvordan sømændene fik fat på de mange forskellige ting.

I civiliserede lande er det naturligt, at de fleste blev købt normalt i butikker i havnekvartererne, vel oftest til faste priser. Men på kajerne var der også tit gadehandlere, som tilbød ting ekstra billigt, uden at dette dog hindrede køberne i at prutte dem kraftigt ned i pris. De ofte meget godtroende søfolk tog sig ikke altid i agt og opdagede undertiden for sent, at det var noget bras, de havde købt. Måske er det fra den tid, det efter al sandsynlighed eneste danske ord i arabisk er kommet ind i dette sprog, nemlig „billiski“ (tryk på -li-), som danske turister endnu kan høre hos gadehandlere f. eks. i Marokko, og som simpelthen er en tillempet form for „billigt skidt“. Mere risikabelt var det at købe tyvekoster som ure, ringe, smykker, fra for-dægtige fyre i havneknejper og mørke gange.

Byttehandler kunne være ganske legitime selv i civiliserede lande og var sikkert meget almindelige i ældre tid. F. eks. fortælles, at skipperne fra Tåsinge byttede lam og grise i England mod engelsk sømandsfajance, og søfolk der kom fra varme lande kunne altid få byttet deres levende papegøjer og aber i forretninger f. eks. i Frankrig.

Overalt, i europæiske og fremmede havne, sværmede en flok kudrejer- eller bumbåde ud til skibene for at sælge ikke bare fødevarer, men også andre af landets produkter og kuriositeter. De opslog deres enkle butikker på dækket med mange fristende ting. Da søfolkene i

reglen ingen kontanter havde på sig – det var jo ikke nødvendigt i det pengeløse samfund ombord – tog de handlende gerne mod andre ting, enten noget fra skibet som en ende tov, en line, lidt varer fra lasten eller lign., som besætningen „lånte“, eller de byttede med søfolkernes personlige ejendele såsom skjorter, gamle bukser, skotøj, lommeknive o. s. fr., med lidt tobak eller f. eks. med deres kakao-ration, som de fik udleveret efter kostplanen i små pakker. Råbet „tjænse for tjænse“ (= change, bytte) klang overalt i verdens havne. Rarest var det, om byttehandelen var til begges tilfredshed, men det må siges, at man gensidig forsøgte at snyde hinanden, selv om det oftest var sælgeren, der vandt ved byttet.

Når man kom til primitive samfund, gik alt pr. bytte, således f. eks. langs Afrikas kyster og på floderne. Sømændene var indstillet på denne tuskhandel med negrene. I England købte de f. eks. brugte lommeure, helst så store som muligt; de behøvede ikke at gå nøjagtigt, blot de kunne tikke højt. De købte måske også et lille lager af spejle, og på turen ned var de i frivagten travlt beskæftigede med at sno blankpudset kobbertråd til ankel- og armringe til negerkvinderne. Alle disse ting var gode at bytte med. Negrene ville også gerne have gamle skydevåben, men det forbød de fleste rederier. For gamle skjorter, bukser, veste og dongeritøj kunne sømændene tilbytte sig mange gode ting.²²

Denne tuskhandel er simpelthen en rest af gamle tiders almindelige handel med indfødte. Da Columbus i 1492 kom til Vestindien, byttede han røde huer, glasperler, bjælder, spejle, armbånd, silkebånd osv. mod papegøjer, spyd, guldsmykker o. lign.²³ Og da Altona-galeasen „Charlotte Sophie“ i 1805 gik til Senegal for at handle, medførte man foruden drikkevarer kasser med kulørte lærreder og tøj til negerinderne, kasserede gamle sabler, geværer, bajonetter og dolke, nürnberg-gegetøj, spejle, sy- og stoppenåle og alle slags nips, gamle sko og støvler, samt nogle kasserede trekantede officershatter. For disse varer fik man elefanttænder, strudsfjer og sække med gummi arabicum.²⁴

Mange af de omtalte "sailor's gifts" får os nu til at trække på smilebåndet, fordi de er håbløst ude af takt med vor tids smag, men en del af dem er sandelig ved at komme til ære og værdighed igen i vor antikvitetslungrende epoke. Det gælder for blot at tage et eksempel de engelske hunde, som for få år siden blev smidt bort i store mængder, mens de nu næsten ikke er til at opdrive af ivrige samlere.

Men der vil stadig være masser af souvenirs, som købes af søfolk og turister i vore rejseglade tider. Smagen og moden skifter, men trangen til at omgive sig med sjove ting og sager fra det fremmede bunder dybt i det menneskelige sind.

NOTER

- ¹ *Johs. Olsen*: Den sydfynske Sejlskibsfarts Historie (København 1932), 112.
- ² *H. C. Bering Lüsberg*: Kunstskammeret, dets Stiftelse og ældste Historie (Kbh. 1897), 153 ff.; om kunstkamre i udlandet og deres indhold se *Eugen von Philippovich*: Kuriositäten – Antiquitäten (Braunschweig 1966).
- ³ *Poul Martin Møllers* Optegnelser fra Kinarejsen, i Skrifter i Udvalg II (Kbh. 1930), 42.
- ⁴ En islandsk Eventyrer *Arni Magnússons* Optegnelser, Memoirer og Breve XXVIII (Kbh. 1918), 13.
- ⁵ Illustreret Tidsskrift for de nyeste Rejsebeskrivelser I (Kbh. 1869), 153 f.
- ⁶ Stoffet til det følgende er dels taget fra en lang række uden- og indenlandske sømandsmemoirer og -rejsebeskrivelser, dels efter genstande, som findes på søfartsmuseer og i privat eje. Emnet har ikke været behandlet i sin helhed før; en del stof findes f. eks. i *Hans Jürgen Hansen* (red.): Kunstgeschichte der Seefahrt (Oldenburg 1966) og i *Gervis Frere-Cook* (red.): The Decorative Arts of the Mariner (London 1966). En særlig tak skylder jeg fylkeskonservator *Erling Eriksen*, Vestfold Fylkesmuseum, Tønsberg, museumsleder *Poul Fredholm*, Tåsinge, og kontorchef, kaptajn *Kaj Lund*, København, med hvem jeg har drøftet emnet, og ikke mindst forfatteren *F. Holm-Petersen*, skaberen af Søfartsmuseet i Troense, som dels har tilvejebragt vel nok den største samling hjembragte ting i Danmark, dels har stillet sin store viden til rådighed og givet mig talrige oplysninger og henvisninger.
- ⁷ Jfr. *Edouard A. Stackpole*: Scrimshaw at Mystic Seaport (Mystic, Conn. 1958).
- ⁸ Se *Philippovich*: Anf. værk 499 ff.
- ⁹ The Annual Dog Watch 12 (Melbourne 1955), 30. – Sådanne flasker findes f. eks. på Vestfold Fylkesmuseum i Tønsberg og på Stavanger Sjøfartsmuseum.

- ¹⁰ *Philippovich*: Anf. værk 411 ff.
- ¹¹ *Hildamaria Schwindrazheim* i Schleswig-Holstein und der Norden (Festschrift Olaf Kloose, Neumünster 1968), 138 ff.
- ¹² *Sig. Schoubye*: Skibsmotiver på hollandske vægfliser, i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1954, 37 ff.; *Dick Luiting*: Handels- og Søfartsmuseets flisesamling, sst. 1957, 41 ff.
- ¹³ *Rut Liedgren*: Sailor's Gifts, i Fataburen 1950, 25 ff. – *Else-Marie Boyhus*: Nordengelsk fajance med lyserød lustreglasur, i Arv og Eje (1967), 48 ff. Sømandsfajancerne er her kun behandlet i oversigtsform, da der foreligger forholdsvis meget litteratur, især på engelsk, derom.
- ¹⁴ *Henning Henningsen*: Kaptajns-gaver, i museets årbog 1964, 132 ff.
- ¹⁵ Om hele genren se *Rut Liedgren*: Staffordshire figurer (Stockholm 1958).
- ¹⁶ *Sig. Schoubye*: Om ølkrusene fra Hannoversch-Münden, i Arv og Eje 1965, 81 ff.
- ¹⁷ *Henning Henningsen* i museets årbog 1964, 132 ff.
- ¹⁸ *F. Holm-Petersen*: Skibsportrætmalere (Odense 1967). – I nærværende artikel gives kun en kortfattet oversigt over genren.
- ¹⁹ *J. van Beylen*: Vlaamse maritieme achterglasschilderijen, i Mededelingen van de Marine Academie van België XI (1958–59), 185 ff., XII (1960), 89 ff.; *Henning Henningsen*: Handels- og Søfartsmuseets glasmalerier, i museets årbog 1963, 73 ff.
- ²⁰ Jfr. *Henning Henningsen*: Kinesiske „ansigtsmagere“, i museets årbog 1959, 131 ff.; *C. A. Burland & W. Forman*: So sahen sie uns (Wien & München 1968).
- ²¹ Aust-Agder-Arv 1960 (Arendal 1961), 9 ff.
- ²² Meddelt af byarkivar, fhv. maskinmester *S. K. Petersen*, Helsingør.
- ²³ *Rinaldo Caddeo*: Columbus' Skibsjournal 1492–93 (Kbh. 1942), 64 ff.
- ²⁴ Kapt. *J. H. Ginges* håndskrevne optegnelser på Handels- og Søfartsmuseet (mus.-nr. 33–36:40).

MARITIME CURIOS AND SOUVENIRS

Summary

A typical feature of most sailors' homes in the days of sail were the many objects brought home from far and near either as presents or as souvenirs. Seamen have always been interested in curious and unusual objects. In ancient times when kings and princes had treasure chambers they always contained many objects of a zoological, botanical, artistic and ethnographical nature brought home by sailors. It was mostly the strange and curious which predominated.

It is quite impossible to list the thousand and one things sailors picked up on their travels. If we divide them under various headings it is easier to get a general picture.

Foodstuffs and stimulants: food and drink, both usual and more out-of-the-way products, spices and other specialities. Health cures such as Riga balsam and toilet articles (soap, Florida water).

Clothes and fabrics: various materials bought in the land where they were produced, e.g. wool from Scotland, silk from China etc. Often sailors bought their hats, shoes etc. in certain shops in certain cities. Embroidered cloths and dresses, for example, in Madeira. Skins in many lands, from Greenland to South America.

Zoologica: all kinds of stuffed animals, birds and fish; live animals; ostrich eggs and feathers from South Africa; the feathers of tropical birds, patterns of butterflies' wings. The tusks of elephant (ivory), hippopotamus, whale and narwhal. Walrus skulls, shark's jaws, sawfish teeth, turtle shells, the wings of flying fish. All sorts of shells – snails, mussels (mother-of-pearl), sea urchins; conches and corals.

Botanica: seaweed from the Sargasso Sea; "silver leaves" from Cape Town; calabashes; coconuts; the rare Seychelles nuts which only grow on those islands; bamboo.

Mineralogica: fragments of stalactites, petrified leaves; pieces of lava; crystals. Bottles filled with different coloured sand from many countries; from Chile bottles with saltpetre.

Ethnographica: an innumerable amount of weapons, costumes, hats and footwear of foreign lands. Articles of everyday use made of clay, wood, metal. Musical instruments. Pieces of jewellery. Statues from all over the world, particularly figures of gods. Carved ivory. Miniatures painted on mica (from India) and on rice paper (from China). Kakemonos. Ship models of ivory, cloves, glass. Models of Eskimo kajaks and umiaks.

Furniture and domestic utensils: all kinds of furniture from grandfather clocks from England to camphor-wood chests from China, wicker chairs from Madeira, wooden tubs from Russia and carpets from Turkey. Caskets and boxes from many lands with intarsia work, lacquered or inlaid with mother-of-pearl or tortoiseshell, ivory, or small shells.

Faience: in early times many tiles were brought back from Holland as ballast. English "sailor's gifts", particularly from Staffordshire, were extremely popular: mugs, cups, bowls, jugs, caddies, with transfer prints of verses and pictures and often ornamented with lustre colour. Small figures: for example the "English dogs" which always came in pairs. Also faience from Holland, Germany and France. These European goods were copies of the porcelain which was brought home from China, particularly during the eighteenth century. There were also rolling pins from England made of glass and models of churches and castles intended for putting candles in.

Articles for every day use, bric-à-brac, toys: jewellery of all kinds, silver spoons (often "captains' gifts", presented to captains by business connections in the Baltic), coins. Pen knives, watches, combs, smoking kit (pipes, tobacco pouches and jars). Glass balls, some of them with snowstorms in them; bottles

of vodka shaped like a Russian church with onion-shaped cupola. Wooden eggs from Russia which contained a series of eggs inside, each one smaller than the last. Chess sets from China and other games. Dolls in national costume. Tiny three dimensional landscapes in glass-fronted boxes.

Pictures: above all ship's portraits. From about 1750 these were painted by artists in ports all over the world, in water colours, oils and as underglass-paintings. Later photographs of ships became more popular. Chinese artists constructed topographical prospects not only of Canton and Hongkong but of places they had never seen, such as Cape-Town, Valparaiso, and Venice. They also made plaster figures and painted portraits of captains and seamen. Many of the pictures had elaborate frames, either carved, inlaid, or decorated with small shells etc.

Antiquities: there were captains who brought home antiquities from Egypt, the Acropolis, Pompeii, Peru and other places.

In civilized countries all these things were usually bought in shops. In the cafes and on the quaysides cheap and badly made goods could often be acquired, sometimes they were stolen goods. In the harbours of Europe and all over the globe bumboats would come out to ships and tempt seamen with foodstuffs and local specialities and curiosities. They either accepted money or exchanged them for things the crew had "borrowed" from the ship or its cargo, or for old shirts, trousers etc. Among primitive peoples barter was most usual. Sailors acquired what they wanted in exchange for old clothing, second-hand watches, bracelets and anklets which they had made themselves out of copper wire, etc. For centuries this was how trading had been done with the natives.

Til vore medlemmer og læsere

Handels- og Søfartsmuseet har i tidens løb samlet en del af de i ovenstående artikel omtalte sømandskuriosa, men desværre ikke systematisk. De har, for at sige det ærligt, både her og i de fleste andre søfartsmuseer været noget negligerede, idet man simpelthen ikke har taget dem seriøst nok. Vi vil gerne lave en permanent udstilling af hjembragte genstande (og forøvrigt også af frivagtsarbejder), og vi opfordrer vore læsere og venner, hvis de har sådanne ting, at forære os dem til dette formål. Vi savner f. eks. blomsteropsatser af skaller og muslinger, flasker med sand, russeræg, mange af havets mærkværdigheder, etnografiske ting, for blot at nævne noget. Men alle genstande af den ovenomtalte art er særdeles kærkomne.

MARITIME SMÅARTIKLER

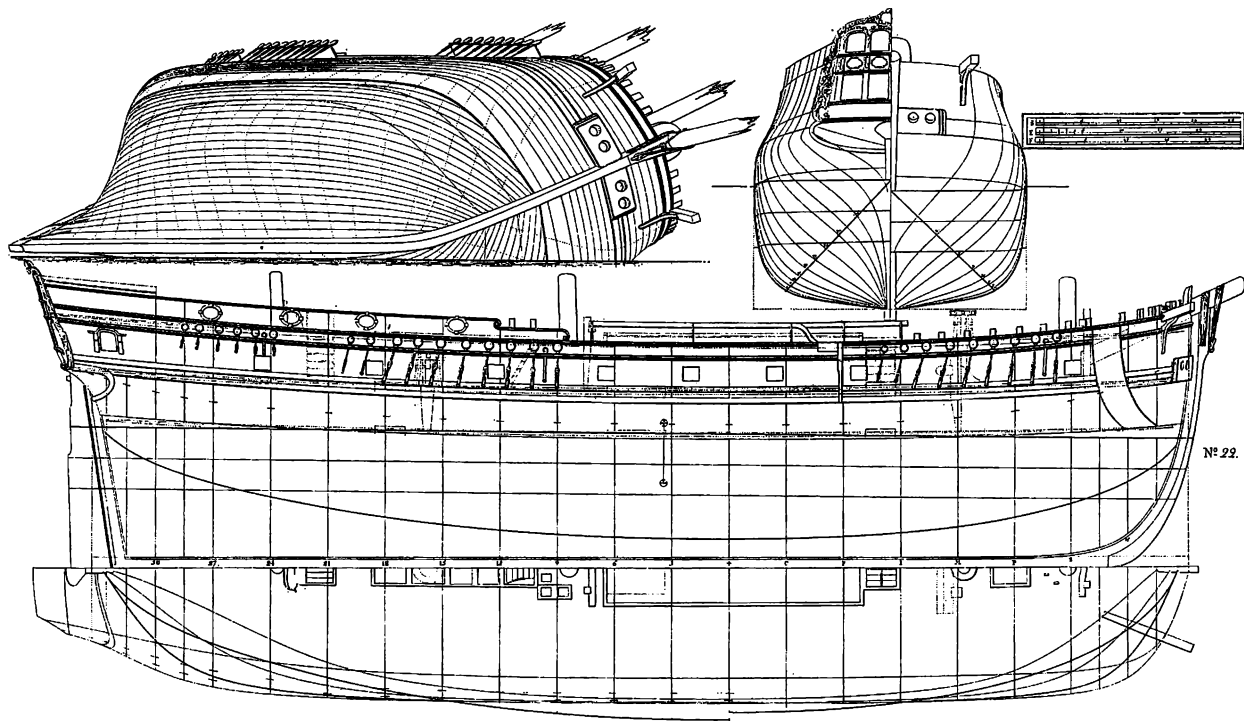
ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA 1768

I år fejrer Sverige 200-året for udgivelsen af dets fornemste maritime værk, den fremragende skibskonstruktør Fredrik Henrik af Chapmans imponerende plancheværk, hvis latinske titel klinger som en fanfare: *Architectura Navalis Mercatoria* (på dansk nærmest: Handelsflådens skibsbyggeri). Plancherne måler 55 × 82 cm og er stukket i kobber, tildels af ham selv. De originale plader findes endnu i Statens sjøhistoriska Museums eje. Værket var trykt i et ret lille oplag, men alligevel gik dets ry over hele Europa som datidens bedste arbejde om skibskonstruktion, beregnet på at give alverdens skibsbyggere inspiration og videnskabeligt udregnede facts.

Værket indeholder foruden en flot titelplanche med prospekt af Stockholm og indholdstavler på svensk, engelsk og fransk ialt 62 plancher med standard-tegninger til 154 fartøjer af de forskellige typer og størrelser, såsom fregatter, hækbåde, pinker, hukkerter, katte, barker, fløjter, galeoter, skonnerter, jagter, lystfartøjer, kaperskibe, skibsbåde, slupper, joller m. v. Chapman holder sig trods titlen ikke til handelsskibe alene, men medtager også nogle orlogsskibe. Til dem alle er der linietegning, dæksplan og spanterids, og der er flere tegninger til gallions- og agterspejlsornamenter, samt enkelte perspektiviske tegninger. Sejl- eller rettere rigningstegningerne, ialt 24, er samlet på den sidste planche. En anden planche viser forskellige metoder for søsætning, og på en halv snes af tavlerne er der opmålinger af eksisterende fremmede krigs- og handelsskibe.

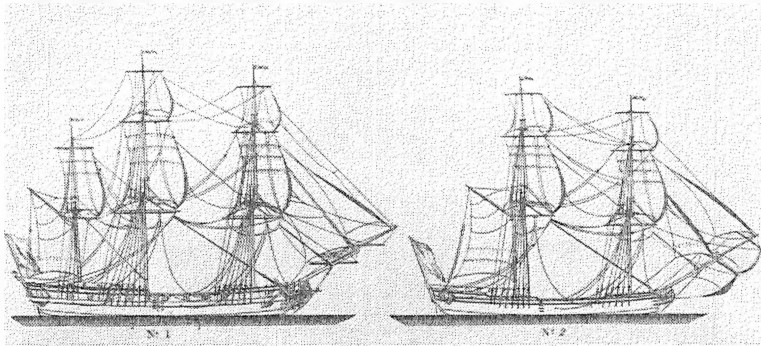
Den nødvendige kommentar til tegningerne skulle have været udsendt samtidig med værket, men først i 1775 kom den beskrivende tekst, dog kun nogle få sider som et af kapitlerne i et andet af Chapmans berømte arbejder, „*Tractat om skepps-byggeriet*“. Men hele dette stærkt teoretiske værk redegør for de ideer, som var kommet til udtryk i tegningerne. Han behandler så vigtige spørgsmål som udregning af skibets tyngdepunkt og metacenter, dets deplacement og stabilitet, skrogets ideelle form, sejlenes virkningspunkt osv. En moderne læser forbavses over Chapmans selvstændige tænkning og avancerede viden. Blot for at nævne et eksempel får man således en beskrivelse af model-tankforsøg med forskellige skrogformer for at måle deres modstand i vandet. Vel var han ikke den første, der havde eksperimenteret med dette – han nævner selv franskmændene Camus og englænderen Murray – men hans teoretiske redegørelse for forsøgene virker meget originale.

Chapman var af engelsk herkomst og var født i Göteborg 1721. Han blev uddannet som praktisk skibsbygger, foretog studierejser til skibsværfter i Eng-



Tegning til en „kat“ med fregattakling, 146' lang, $36\frac{1}{3}'$ bred, 19' dyb, 348 svære læster; anslået byggeudgift 60.752 daler svensk mønt. Tavle 16 i Architectura Navalis Mercatoria. – Handels- og Søfartsmuseet.

Draught of a "cat"-ship with frigate rigging, 146 feet long, $36\frac{1}{3}$ Swedish lasts. Plate 16 in the Swedish naval architect F. H. af Chapman's famous work "Architectura Navalis Mercatoria" (1768).



Rigningstegning til en fregat og en snaubrig. Udsnit af tavle 62 i Chapman's *Architectura Navalis Mercatoria* (1768).

Rigging of a frigate and a snow, from Chapman's "Architectura Navalis Mercatoria".

land, Holland og Frankrig og studerede matematik. I 1757 blev han, 36 år gammel, underskibsbygmester ved den svenske orlogsflåde. Få år senere udnævntes han til overskibsbygmester, og han endte som værftsadmiral i Karlskrona. Her er endnu hans landsted *Skärva* bevaret, en yndefuld bygning i klassicistisk stil. Fra det lille vindue i hans arbejdsværelse, „kajutan“, kunne han se tværs over skærgården til sin elskede arbejdsplads, marineværftet.

Ret tidligt anlagde han et videnskabeligt teoretisk synspunkt på skibsbyggeriet, og hans mangeårige system med problemerne gav sig udtryk i en række lærde afhandlinger og bøger, af hvilke *Architectura Navalis Mercatoria* er den mest kendte, og den som øvede størst indflydelse langt ud over Sveriges grænser.

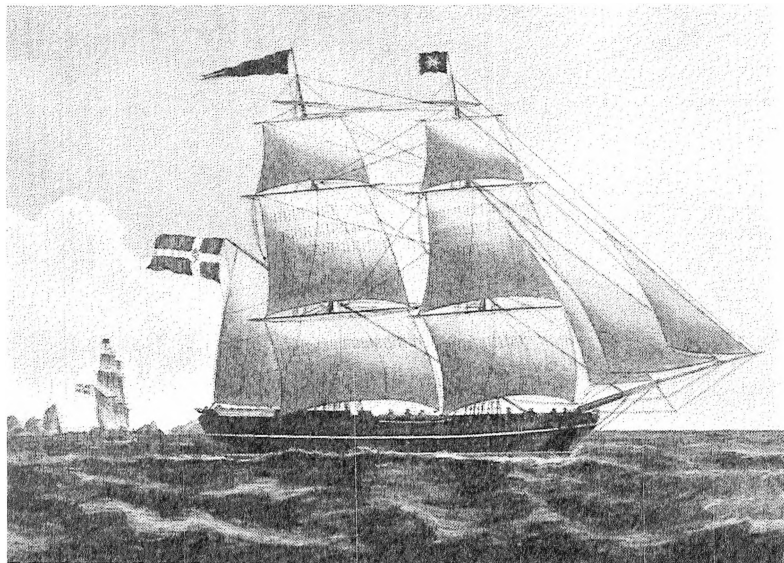
Chapman, der blev adlet 1772, døde højt bedaget i 1808. Fra dansk side er der al grund til at ære hans minde nu i 200-året for udgivelsen af hans storværk, som også vakte opmærksomhed hos vore førende skibskonstruktører.

Henning Henningsen

PETER F. HEERING

I indeværende år holder firmaet Peter F. Heering 150 års jubilæum, og det vil derfor være rimeligt her at bringe en omtale af den gamle handelsmand og reder, der stiftede firmaet, og hvis navn det stadig bærer.

Heering blev født i Roskilde i 1792. Som 14-årig kom han i lære hos urtekræmmer Carstensen i Laksegade i København. Efter udstået 7-årig læretid var han et år hos sin læremester, derefter i tre år hos en grosserer på



Brig „Thorvald“ af København, 1845. Kaptajn C. U. Olsen. Reder Peter F. Heering. Bygget i Svaneke 1838. 73 kommercelæster. Totalt forlist ved Løkken 1865. Kopi efter original af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet. – Kbh. Foto-Service.

Brig "Thorvald" of Copenhagen 1845. Capt. C. U. Olsen. Owner Peter F. Heering. Built in Svaneke 1838. 73 lasts. Total loss 1865. Water colour by Jacob Petersen (copy).

Christianshavn, men 1. dec. 1818 åbnede han sin egen urtekrambutik på hjørnet af Admiralgade og Boldhusgade. Han drev her almindelig urtekramhandel, men begyndte tidligt at handle også udenfor København, især på Bornholm. Madam Carstensen havde givet ham en hemmelig opskrift på kirsebærlikør, og likøren blev siden firmaets hovedartikel. I 1838 købte han søkaptajn Hans Pedersen Koføeds smukke nyklassiske ejendom i Overgaden neden Vandet 11. I denne særdeles vel vedligeholdte ejendom har firmaet stadig til huse.

Peter F. Heering. Lithografi efter fotografi. I. W. Tegner & Kittendorffs lith. Institut. Handels- og Søfartsmuseet.

Peter F. Heering. Litho from photo.



P. Hottel

I 1832 begyndte Heering rederivirksomhed med skonnerten „Arnold“, 46½ kommercelæster. Efterhånden fik han en flåde på en halv snes sejlskibe: skonnerter og brigger samt et par slupper. De sidstnævnte var naturligvis de mindste. Skonnerterne og briggerne målte fra ca. 50 til op mod 100 kommercelæster. Hans største skib blev flådens sidste, barken „Svanen“ på 138½ læster, bygget i 1858.

Som nævnt handlede Heering i begyndelsen meget på Bornholm, og her fik han sine skibe byggede, især i Svaneke. Han ville være sin egen bygherre og lod sig ikke nøje med at opkøbe ældre fartøjer. Hans skibe fór viden om. Slupperne brugtes til havkalfiskeri under Island, men de større skibe fór på alverdens have, især vel på Middelhavet efter sydfrugter og salt, og skibene gik også på Østersøen og Nordamerika. De gik ud med landbrugsprodukter og Heerings Cherry Brandy og kom hjem med trælast og tovværk fra Østersøen og kaffe med meget mere fra de oversøiske pladser.

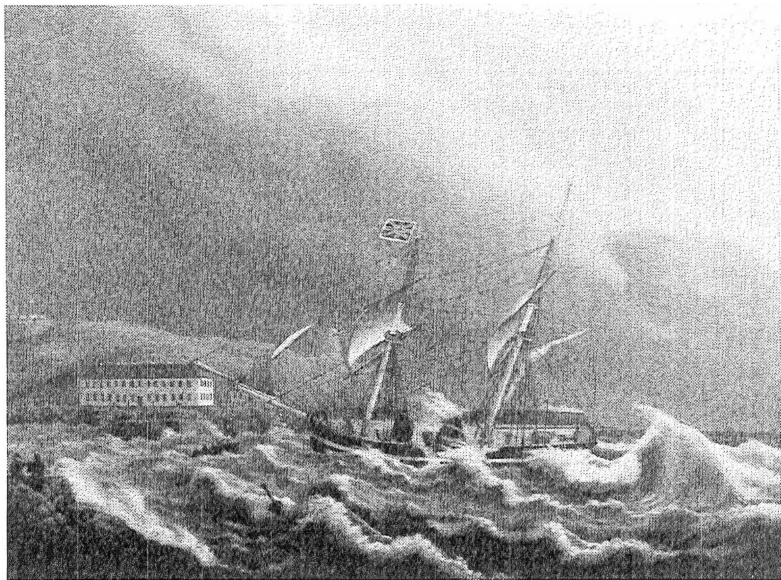
I museets samlinger er ophængt det smukke litografiske portræt af Peter F. Heering, udført (efter fotografi) af Tegner & Kittendorffs litografiske institut, samt to skibsbilleder udført af Jacob Petersen, det ene af skonnerten „Skjold“, bygget i Svaneke i 1840, 59½ kommercelæster. Det forliste totalt 2. okt. 1852 på den svenske kyst. Det andet er det her gengivne, der dog er en kopi af originalen i firmaets eje. Det forestiller briggen „Thorvald“, 73 kommercelæster, bygget 1838, ligeledes i Svaneke. Det fik en tilsvarende skæbne, idet det forliste 6. juni 1865 ved Løkken på rejse fra Newcastle til Västervik med kul. Det skyldes firmaets interesse, at museet i sin samling kan bevare disse minder om Peter Heerings rederivirksomhed. Efterhånden mindskedes Heerings flåde. Konkurrencen med dampskibene gjorde sig gældende, og da Peter F. Heering døde i 1875, var kun briggerne „Frode“ og „Flink“ tilbage. De solgtes af boet i 1875 og 1876 til Assens.

Det er dog værd at lægge mærke til, at firmaet i 1957 påny optog rederivirksomhed under rederinavnet Cherry Heering Line. I skibslisten for 1967 er opført „Heering Christel“, 9122 BRT, 1957, „Heering Rose“ 4581 BRT, 1962 og „Heering Susan“ 11639 BRT fra 1966, af hvilke „Heering Rose“ er bygget på Helsingør Skibsværft. Som man ser er det tonnagestørrelser, der i overensstemmelse med den skete udvikling er langt større end den gamle reders sejlskibe. De moderne skibe fører som kontorflag en variant af Peter F. Heerings rederiflag, den syvttakkede, hvide stjerne på blå bund, som ses på billedet af briggen „Thorvald“.

Knud Klem

EN JULESTRANDING PÅ CHRISTIANSØ

Den 4. oktober 1833 passerede briggen „Ann“ af Leith Helsingør på rejse fra Leith til St. Petersburg med en ladning kul. Kaptajnen, J. Mason, gik i land for at klarere, dvs. betale øresundstold, og skibet fortsatte til bestemmelsesstedet. Det var på en måde et farligt vovestykke at sejle til Rusland så sent



Brig „Ann“ af Leith forliser d. 20. dec. 1833 på Christiansø. — Maleri af Jacob Petersen på Handels- og Søfartsmuseet.

The brig "Ann" of Leith wrecked on the Danish island of Christiansø in the Baltic, on Dec. 20, 1833.

på året; i reglen sørgede skibene for at vende hjem i god tid for ikke at blive overrasket af efterårs- og vinterstormene i Østersøen og af isgang i den Botniske bugt. Imidlertid må „Ann“ have nået St. Petersburg i god behold og have fået udlosset sin last af skotske stenkul; formodentlig har den indtaget en returladning af russisk korn. Men på hjemvejen gik det galt, som ovenstående billede melder. „Ann“ strandede i stormvejret d. 20. dec. 1833 på Christiansø.

De nærmere omstændigheder søger vi forgæves oplyst i datidens presse; forliset har som så mange andre begivenheder i datiden ikke fundet omtale i de små, meget magre aviser. Til gengæld har Jacob Petersen malet et billede, som viser den dramatiske hændelse. Selv om han ikke personligt har været til stede, må han have fået en levende øjenvindeskildring at arbejde efter.

Scenen er taget fra det sydligste punkt af den langagtige, lille ø Frederikø, som ligger vest for Christiansø, adskilt fra denne ved et smalt sund, der danner en lille naturhavn, som er en god, beskyttet nødhavn. Under indsejlingen i dette sund sydfra er „Ann“, måske for at undgå det blinde skær Snarken, syd for Frederikø, løbet på en anden af klipperne og er kæntrret

over mod bagbord. Søen slår op over skroget, skibsjollen, der har stået på storlugen, har revet sig løs og har knust skanseklædningen. Fra land, hvor folk har samlet sig – herrerne med høje hatte trods stormen – har man sendt en båd ud til undsætning, og besætningen redder sig ned i den ved at klatre ud på bovsprydet og derfra lade sig falde ned.

Det store hus på billedet er tydeligt nok „Gaden“, kasernebygningerne på Christiansø som endnu står. Bag den hæver sig fæstningstårnet Storetårn med det i 1805 indrettede spejlfyr og med et stort splitflag. Yderst ude ses møllen som en spøgelsesagtig fremtoning. De stenbyggede mure og bastioner omkring øen er antydet. Det hele er dog noget fortegnet, og man forstår, at kunstneren aldrig har været på stedet. Selv om Christiansø er en klippeø, er den dog ikke helt så mægtig en bjergknold som billedet viser. Dens højeste punkt Møllebakken er kun beskedne 22 m højt. *Henning Henningsen*

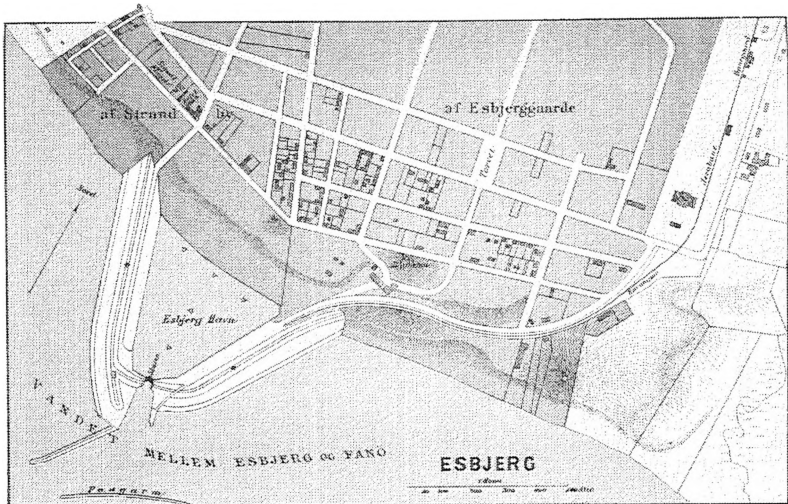
DOKHAVNEN I ESBJERG

Gennem århundreder har farvandet ud for det sydvestlige Danmark haft stor betydning for søfarten. Vikingetidens og middelalderens handel udgik for en stor del fra Ribe; senere blev Fanø med Nordby og Sønderho det dominerende søfartscentrum i området. Men efterhånden som skibene blev større, dalede



Parti af Dokhavnen i Esbjerg 1902. T. h. vandtårnet og yderst t. v. toldkammerbygningen, begge opført 1897. – Efter gl. prospektkort.

The dock harbour of Esbjerg, 1902.



Dokhavnen i Esbjerg efter dens fuldførelse 1878. Byens regelmæssige gadenet ses under anlæg. Jernbaneforbindelsen åbnedes 1874. – Litograferet plan i J. P. Traps Danmark VI (København 1879).

Map of Esbjerg 1879, with the dock harbour, completed in 1878.

farvandets betydning for søfarten på grund af den lave vandstand og af manglen på egentlige havneanlæg på vestkysten.

En stærk forøgelse af behovet for en havn fremkom særligt tydeligt, da Danmark mistede hertugdømmerne ved krigen 1864. Hermed var man nu nødsaget til at udføre varerne til handelscentret i Hamborg over fremmede områder, hvilket naturligvis medførte en fordyrelse. Eksporten af landbrugsvarer til England spillede en væsentlig rolle og led under manglen på ordentlige havneanlæg. I 1850'erne havde der været en regelmæssig dampskibsforbindelse til England fra Hjerting. Men efter 1864 erkendte man, at det var nødvendigt at oprette en ny havn. Indenrigsminister Tillisch forelagde derfor 1865 et lovforslag om bygningen af en havn ved Strandby. Forslaget blev stemt ned, men et nyt blev forelagt 1868 af indenrigsminister Estrup. Dette forslag blev vedtaget, og man besluttede at havnen skulle opføres på et sted syd for Hjerting, hvor Fanø gav læ, og afstanden til det sejlbare Grådyb var kortest mulig. Den 24. april 1868 blev loven stadfæstet af Christian IX, således at Esbjerg i år kan fejre 100 års havnejubilæum.

Anlægsarbejdet på havnen påbegyndtes samme år om efteråret. Det skete efter et projekt, der var udarbejdet af civilingeniør C. Bruun og vandbygningsdirektør Carlsen. På grund af tidevandet byggedes havnen som dokhavn, den eneste af sin art i Danmark. Til grund for projektet lå flere tidligere

undersøgelser og forslag, der for en stor del stammede fra den hollandske ingeniør J. A. Beyerinck. Hele 10 år tog det at bringe projektet til virkelighed. Følgerne af visse personlige stridigheder var, at havneanlægget først kunne erklæres færdigt i 1878. Det første skib anløb dog havnen allerede i 1873. I det siden da forløbne århundrede er der foretaget stadige ombygninger og store udvidelser af Esbjerg havn, og idag andrager den samlede kajlængde næsten 8 km, fordelt på forskellige bassiner, Forhavnen, Dokhavnen, Færgehavnen, Trafikhavnen og Fiskerihavnen.

Som nødhavn har havnen i Esbjerg stor betydning. Den kan besejles selv i de strengeste isvintre, og isen frembyder ingen fare eller hindring for fiskeriet fra Esbjerg. Ganske vist danner der sig is i farvandet, men de kraftige tidevandsstrømme brækker til stadighed isen i stykker og fører den til havs.

Svend Jørgensen

SKÅNEMARKEDET

Om den tidlige middelalders omfattende sildefiskeri i Øresund fortæller Saxo, at silden kunne stå så tæt, at bådene sad fast og knap kunne drives frem med årerne, mens man uden garn kunne øse fiskene ind med de bare hænder. En tysk kronikør fra samme tid, Arnold af Lübeck, skrev ikke uden misundelse over den betragtelige indkomst, danskerne havde af silden, „dette lille dyr, som danskerne ved Guds gavmildhed har gratis, mens købmændene fra de omboende folk, der iler med deres guld og sølv og kostbarheder, må betale den dyrt, med det bedste de ejer, ja, mangan gang i skibbrud endog med deres liv“.

Forudsætningen for udnyttelsen af de rige sildefangster var, at silden ved ned-saltning blev til en eksportvare, som der var stort behov for på grund af kirkens krav om fastedage. Saltet leveredes af lybekkerne, og i forbindelse med de store sildefiskerier opstod der da i sildetiden et stort marked, det såkaldte Skåne-marked. Det blev i det 13. og 14. århundrede en af de vigtigste pladser for om-ladning og omsætning af baltiske og vesteuropæiske varer, og det betød sam-tidig en gennemgribende omlægning af handelsvejene. Som navnet antyder, var skuepladsen for denne store vareudveksling i middelalderen beliggende i Skåne, specielt Skanør og Falsterbo, hvor de fleste deltagende nationer fik deres faste pladser, deres såkaldte fed.

Fra Lübecks grundlæggelse i 1143 var det denne bys hensigt at bevare sin nøglestilling i den nordeuropæiske handel. Flere gange i løbet af middelalderen indtog lybekkerne København for på den måde at sikre sig herredømmet, men selv da Lübeck ved det store hanseforbund 1368 og ved Stralsundfreden 1370 endelig gjorde sig til herre over Øresund, kunne det alligevel ikke forhindre, at de engelske og hollandske skibe sejlede forbi direkte til de vigtigste udskibnings-havne for de baltiske produkter, Danzig, Königsberg, Riga og Reval.

På denne tid dukkede nemlig nye varer op, særlig korn og tømmer, tjære og



Eksempler på fund fra Skånemarkedet: bræt, formentlig del af bundstykke (eller låg) af sildetønde, med indskåret „R“, største længde 44,3 cm, største bredde 16,7 cm og tykkelse 1,5 cm; rebstykke, 2-løbet, længde ca. 16 cm, tykkelse ca. 2,5 cm; del af stjerterpote af rødt ler med indvendig brunlig glasering, ensartet tykkelse 0,4 cm, stykkets største mål 11,7 × 14,8 cm; mundingsstykke af kande, Siegburg-keramik (rhinsk stentøj) med udvendig brunlig glasering, ensartet tykkelse 0,3 cm, bruddets største mål 13,4 × 8,5 cm.

Fragment of a herring barrel, piece of rope and fragments of pottery. Finds from the medieval market held at Skåne, near Falsterbo, where the big herring catches of the Sound were landed.

andre træprodukter fra Polen og Balticum og salt fra Frankrig og Portugal. Disse varer var for dyre at omlade på Skånemarkedet endsige at bringe over land mellem Lübeck og Hamborg. Da Danmark omsider igen blev herre over Skånemarkedet, fortsatte de store vesteuropæiske magters skibe derfor med at sejle forbi, og det omfattende østersøiske handelscentrum gik i opløsning, samtidig med at det hollandske sildefiskeri i Nordsøen alvorligt truede det danske sildefiskeri i Øresund. Erstatningen for denne store nationale indkomst blev Erik af Pommerns indførelse af Øresundstolden i 1429.

Fra tiden omkring Skånemarkedet har man gjort talrige fund i Skåneørets sandjord. Det var fortrinsvis på stranden dér, de forskellige fed blev anlagt. Ved venlig imødekommenhed fra Falsterbo Museum, ved intendent, fil. lic. Claes Hommerberg, er det lykkedes Handels- og Søfartsmuseet at erhverve nogle interessante prøver på disse fund. Det drejer sig om rester af silde-tønder, et stykke reb, keramik samt eksempler på såkaldte „sannhullapenge“, borgerkrigsmønter med minimalt sølvindhold og med svage spor af utydelig prægning.

Svend Jørgensen

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

Museets samlinger forøges ikke alene gennem indkøb, men tillige i høj grad ved gaver indsendt fra firmaer, navnlig naturligvis fra rederier og handelsforetagender, samt fra privatpersoner.

Museets samlinger omfatter:

Skibsmodeller og andre modeller, bl.a. skibsmaskiner.
Skibsornamentik, f.eks. gallionsfigurer.

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier.
Billeder af genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømmer- og bådbyggerredskaber, sejlmagersager.
Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler, dagbøger, breve, søfartsbøger osv.

I det hele taget alt, som har forbindelse med handelens og skibsfartens historie, herunder skibmandsarbejde, skibsbygning, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen, toldvæsen, lodsvæsen, livet ombord og i land osv.

Gaver eller deposita

eller tilbud om salg af genstande, der falder ind under museets interesseområde, modtages med taknemlighed.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

3000 Helsingør - Tlf. (03) 21 06 85

MUSEETS PROTEKTOR

Hans Majestæt Kong Frederik IX

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM*, R¹., formand

Direktør J. A. KØRBING*, K¹., DM., næstformand

Skibsreder O. AMSINCK, R¹.

Kommandørkaptajn ERIK BORG, R¹.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. h.c. H. P. CHRISTENSEN, S. K., DM.

Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. GLOB*

Kontorchef ERIK HØGSTROM

Skibsreder E. B. KROMANN, R¹.

Skibsreder A. MÆRSK MCKINNEY MØLLER, R.

Direktør, cand. jur. K. H. OLDENDOW, K., DM.

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K.

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale:

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM

Museumsinspektør: dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Museumsassistent: SVEND JØRGENSEN

Konservator: CHR. NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Kontorassistent: Fru BERIT NIELSEN

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR
REGNSKABSÅRET 1967-68

DEN VIGTIGSTE ERHVERVELSE til samlingerne er P. C. Skovgaards portræt af skibsreder Schade, som er skænket museet af Ny Carlsbergfondet og selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. Skovgaard er jo mest kendt som landskabsmaler, men der foreligger også en række portrætmalerier fra hans hånd, og blandt disse er portrættet af skibsreder Schade fra 1839 utvivlsomt et af de betydeligste. Fremstillingen af den elegante unge skibsreder i sin lidt lapsede påklædning er interessant, ligesom billedets farvevirkning og dets perspektiv påkalder opmærksomheden.

Hvad de øvrige gaver angår henvises til omstående gaveliste, der både omfatter museumsgenstande, tilvæksten til arkiv, fotografisamling og bibliotek. Bibliotekstilvæksten er væsentlig mere omfattende end erhvervelse ved gave. Som hidtil er ved køb erhvervet adskillig faglitteratur, ligesom biblioteket er forøget ved hjælp af museets mange bytteforbindelser. Også fotografisamlingen er vokset gennem køb. Hvad museumsgenstande angår, er ved køb erhvervet en styrbords sidelanterne i messing og kobber, fremstillet i Aberdeen, en gouache af Chappel, Goole: barkentinen „Elisabeth“ af Marstal, to illumineerede kobberstik med fremstillinger af Trankebar med fæstningen Danborg, udført o. 1750 af Matthæus Seutter, samt nogle „Skibs-Articler saavel for Ober- og Under-Officerer, som for alle og eenhver, gemeene og andre, der fare paa de Coffardi-Skibe, som seile til Vest-Indien og Guinea . . .“, Kbh. 1758, udstedt til snauen „Maria Dorothea“ af Kbh., kapt. Andreas Hansen Laalle, 1/11 1774 af vaterskout Jens Kliim.

En række småarbejder med nyophængninger er foretaget i museet,

hvoraf skal fremhæves en ny opstilling af en samling smukke, træskårne figurer af grønlandske folketyper, udført af den talentfulde grønlandske træskærer Johannes Kreutzmann. Museets arkiv er benyttet af studerende, ligesom talrige skriftlige forespørgsler vedrørende søhistoriske emner er besvaret. Udlån er sket fra museets håndbibliotek især gennem folkebibliotekerne. Museet har assisteret med oplysninger til brug for modelbyggere, herunder fremstillere af kirkeskibsmodeller. Der er sket TV-optagelser i museet til brug for en TV-udsendelse om Kinarejser. Fra museets samlinger er sket udlån til brug for en udstilling i anledning af byen Københavns 800-års jubilæum. 6 civile værnepligtige fra Gribskov-lejren har assisteret i museet ved forskellige arkiv- og biblioteksarbejder. Museumsdirektør Klem og museumsinspektør Henningsen har holdt foredrag om emner i museet samt leveret søhistoriske bidrag til tidsskrifter og bogværker, herunder bl. a. bidrag til et festskrift til Dr. Olaf Klose ved Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek i anledning af Dr. Kloses 65 års dag. Den nordiske maritim-historiske arbejdsgruppe, hvori museet er deltager, har foretaget etnologiske undersøgelser i Sydnorge på strækningen fra Mandal til Haugesund. Kampagnen afsluttedes med et symposium sammen med kolleger fra svenske og norske søfartsmuseer og universitetsinstitutioner, der afholdtes i august 1967 på Utstein kloster ved Stavanger. I fællesskab med selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har museet udgivet sin årbog 1967, ligesom museet i serien Søhistoriske Skrifter har udsendt bind 6: Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650–1700. Desuden er udgivet en „Søhistorisk Billedbog“ med gengivelser af et repræsentativt udvalg af genstande i museet. For tilskud til udsendelsen af disse sidstnævnte skrifter takker museet Statens almindelige Videnskabsfond samt en række bidragsydere, der jævnligt har støttet museet: Tuborgfondet, Otto Mønstedts Fond, rederiet A. P. Møller samt selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. Museet udtaler tillige sin erkendtlige tak til de givere, der har betænkt museet med gaver såvel i form af museumsgenstande som gennem pengegaver. Hvad de sidstnævnte ydelser angår henvises til omstående regnskab.



Skibsreder August Schade ud for Kronborg. Portræt, malet af P. C. Skovgaard 1839. Gave til Handels- og Søfartsmuseet fra Ny Carlsbergfondet og Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. – Lysmål: 44 × 31 cm.

Portrait of the shipowner August Schade. Oil-painting by P. C. Skovgaard, 1839.

Museumsbesøget omfattede 82.033 personer, hvorved museet desværre må konstatere en tilbagegang svarende til den almindelige tilbagegang i turistbesøget i Danmark.

GAVELISTE 1967-68

Modeller

Prokurist K. Eckardt (islandsk dæksfartøj o. 1880), havnemester E. Gotfredsen (kinesisk sampan).

Maleri

Ny Carlsbergfondet og Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ (P. C. Skovgaards portræt af skibsreder Schade, 1839).

Farvelagte tegninger m. m.

Apoteker J. Ustrup Christensen (S/S „Dania“), museumsassistent Svend Jørgensen (S/S „Arcturus“), M. S. Brinch (skonnert „Sophie“), kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan (litografi), museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen (nytryk af stik fra Charlotte Amalie samt af den vestindiske salgskonvention 1916) samt arkitekt E. Kirk (nytryk af stik fra Dansk Vestindien).

Arkivalier (manuskripter, konstruktionstegninger m. v.)

Bureau Veritas, maskinmester A. H. Christiansen, direktør Hans C. Christiansen, lods Hans Duhn, maskinmester Erik Fencker, havnefoged Poul Fihl Jensen, Frilandsmuseet, lrs. Franz Giersing, Gunner Henningsen, fyringenør A. Skov Knudsen, Anker Krarup, kapt. P. C. Mouritzen, museumsdirektør B. v. Munthe af Morgenstjerne, prokurist Sv. Møller, overbibliotekar Torben Nielsen, overlærer Svend B. Olesen, tøndelægger Hans Pedersen, maskinfabrikant Carl Petersen, Holger Munchaus Petersen, maskinmester S. K. Petersen, kursusleder Stig Rolvsen, Universitetets medicinsk-historiske Museum, Universitetsbiblioteket samt intendent, fil. dr. Sigurd Wallin.

Diverse

Fyrforvalter A. Albertsen (logflynder), skibsbygmester Ring Andersen (kædestopper), styrmand Øjvind Brink (lerkrukke), rederiet C. K. Hansen (diverse landkort), Gunner Henningsen (askebøger med rederi-monogram), frk. Maria Emilie Larsen (kviksølvbarometer), E. B. Teistrup (kompas), lods Bent Wegeberg (lertøj, tørkompass) samt testamentarisk fra en anonym giver modtaget

gennem redaktør Aage Mogensen (skibsklaver fra o. 1850-60, fabrikat Horning & Møller).

Fotografier

Berlingske Tidendes Arkiv, fru Kirsten Bie, grosserer Viggo Bolinder, boghandler Kai Brammer, styrmænd Øjvind Brink, Burmeister & Wain A/S, overkontrollør Aage Dahl, programchef Piet van Deurs, Foreningen til Søfartens Fremme, Frederikshavns Værft og Tørdok A/S, havnefoged Emil Gotfredsen, skibsinspektør G. J. A. Hansen, lærer Søren L. Manø Hansen, fru Birthe Helweg-Møller, kaptajn F. K. Klebingat, Anker Krarup, Rechtsanwalt, Dr. jur. Hugo Krohn, reklamechef Per Malmquist, Nakskov Skibsværft A/S, Odense Staalskibsværft A/S, Erling Pade, kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan, A. Poulsen, kaptajn Antoni Strzelbicki, Mr. Norman L. H. Thompson, auditor T. Topsøe-Jensen, civilingeniør H. K. Wright, major Th. C. von Zeilau, Aalborg Værft A/S samt Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S.

Biblioteket

Skibskonstruktør Otto Benzon, boghandler K. Brinch-Fischer, Bureau Veritas, Burmeister & Wain A/S, Compagnie des Messageries Maritimes, Crown Publisher, New York, Det danske Redningsvæsen, Dansk Esso A/S, Foreningen til gamle Skibes Bevaring, Det Forenede Dampskibs Selskab, Franz Furler, Schweiz, Göteborgs historiska Museum, Mr. H. Hacquebord, Holland, lektor Poul Hansen, forfatteren Thorkild Hansen, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, Institute of Public Administration, New York, museumsleder H. Jacobsen, Københavns Havnevæsen, Rederiet J. Lauritzen, The Port of London Authority, Løvens kemiske Fabrik, Mr. P. R. V. Marsden, London, Medisinsk-historisk Bibliotek, Oslo, museumschef Osv. Melbye, kapt. P. C. Mouritzen, Mobil Oil, Rederiet A. P. Møller, fotograf Müller, Nakskov Skibsværft A/S, Norske Veritas, overlærer Svend B. Olesen, museumsdirektør Lauritz Pettersen, sygeplejerske Inger Preisler, skibsreder Victor Samuelson, Professor Schadewaldt, Düsseldorf, apoteker Aage Schæffer, ingeniør Svend Thorsøe, N. H. Tuastad, Haugesund, og Det Østasiatiske Kompagni.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1967-31. MARTS 1968

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer m. m.	338.504,83	
Rengøring	20.891,22	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	16.924,94	
Kørsel og transport	1.219,80	
Assurancer	5.231,87	384.272,66

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger	29.323,35	
Etnologiske undersøgelser	8.850,42	
Søhistoriske Skrifter	19.552,66	57.726,43
		<hr/>
	Kr.	441.999,09

Indtægter

Indtægt ved forevisning	85.737,49	
Statens tilskud	244.770,48	
Private bidrag ifølge specifikation	26.483,43	
Renter	1.060,20	
Salg af Søhistoriske Skrifter m. v.	3.697,49	
Modtagne bidrag til særpagaver, hvor udgifterne er afholdt	39.500,00	
Underskud overført til kapitalkonto	40.750,00	
		<hr/>
	Kr.	441.999,09

Specifikation af private bidrag i 1967/68:

Danmarks Rederiforening	5.000,00
Dansk Esso A/S	1.000,00
De danske Sukkerfabrikker A/S	200,00
Det Forenede Dampskibs Selskab A/S	1.000,00
A/S Dampskibsselskabet D. F. K.	100,00
Erik Helleskov	133,43
Helsingør Kommune	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Rederiet Holm & Wonsild	500,00
Kraks Legat	5.000,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S	1.000,00
Rederiet A. P. Møller	5.000,00
Dampskibsaktieselskabet Progress	500,00
Det store Nordiske Telegraf-Selskab	200,00
Skibsreder Hans Svenningsen	250,00
A. E. Sørensens rederi	100,00
Det Østasiatiske Kompagni A/S	1.000,00
	<hr/>
	Kr. 26.483,43

De efter 1. april 1968 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1968

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo pr. 1. april 1967	2.203.390,45	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1967/68	29.323,35	
Modtagne genstande m. m. i 1967/68	3.410,00	2.236.123,80
		<hr/>

Likvide midler:

Kassebeholdning	59,15	
Landmandsbanken	14.442,62	14.501,77

Udestående fordringer 6.870,03

Beholdning af kataloger og bøger 64.483,96

Inventar og indretning af lokaler:

Anskaffelsessum	23.479,16	
Afskrivninger pr. 31. marts 1968	19.271,97	4.207,19
		<hr/>
		Kr. 2.326.186,75

*Passiver**Diverse kreditorer:*

Restgæld på indkøbte museumsgenst.	10.800,00	
Restgæld på Søhist. Billedbog	58.483,96	
Omkostninger	2.200,00	71.483,96
		<hr/>

<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifter endnu ikke er afholdt</i>		52.000,00
--	--	-----------

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1967	2.210.719,44	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1967/68	29.323,35	
Modtagne genstande m. m. i 1967/68	3.410,00	
		<hr/>
	2.243.452,79	
Underskud	40.750,00	2.202.702,79
		<hr/>
		Kr. 2.326.186,75
		<hr/>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 17. juni 1968

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Tegn venligst nye medlemmer –

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. – Indmeldelse modtages på museet (tlf. (03) 21 06 85). – Selskabets girokonto 5 90 00.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Gratis adgang til Orlogsmuseet i Nikolaj kirke, Kbh.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 3.50, 1957–60 pr. stk. kr. 5.–, 1961–64 pr. stk. kr. 7.50, 1967 kr. 10.–. 1942 og 1965–66 er udsolgt. Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 25.– årligt for personer, kr. 150.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 300.– én gang for alle.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING FOR

1967 OG 1968

SELSKABETS GENERALFORSAMLING i 1967 afholdtes fredag d. 18. aug. i Kongens Kammer på Kronborg slot. Dirigent var direktør H. Westergaard.

I sin beretning omtalte formanden, afdelingschef J. Worm, at selskabet i årets løb havde haft den glæde at modtage skibsfører H. L. Barfoeds legat på 100.000 kr. Det omfatter nogle obligationer og aktier samt et kontant pengebeløb, der runder legatet op til den nævnte sum. Ifølge testamentets bestemmelser kan selskabets bestyrelse „disponere over legatkapitalen til fremme af museets formål og tradition, alt med billigelse og behørig samtykke af en af de signerede executorer . . . Beløbene og påløbne renter må udelukkende anvendes til nævnte formål“. Selskabet er taknemlig for dette legat, og bestyrelsen er foreløbig indstillet på at lade kapitalen være urørt og anvende renten til museets formål.

I løbet af 1967 har selskabet skænket museet et sjældent kobberstik af Kronborg slot fra 1658, en tegning af F. C. Willerup fra 1791 med udkast til en skydeskive for ekvipagemester i Asiatisk Kompagni, kaptajn I. H. Haste, samt en samling konstruktionstegninger af skibstyper fra 1700-tallets første halvdel, udført af den hollandske marine-maler og skibskonstruktør Adam Silo, der var født i 1674 og som skibsbygger i Zaandam nær Amsterdam havde vejledet czar Peter den Store, da denne under pseudonymet Peter Michailov havde studeret skibsbygning på Mijtheer Kalf's skibsværft. Den nævnte samling skibstegninger er værdifulde ved deres høje alder og ved at repræsentere en meget tidlig form for konstruktionstegninger til skibe.

Formanden nævnte, at selskabet havde udgivet årbog 1966, som desuden var udkommet i en særudgave „Maritime Studier“, der fremtrådte som et festskrift til museumsdirektør Klem i anledning af den 65 års fødselsdag.

Ved valgene genvalgte de tre afgående bestyrelsesmedlemmer, overretssagfører V. Falbe-Hansen, direktør, civiling. J. M. Barfoed og fyrdirektør J. Legind samt revisorerne, statsaut. revisor A. Engell-Nielsen og statsaut. revisor Eigil Bruhn.

Under punkt eventuelt diskuteredes museets anvendelse i skolens undervisning. Generalforsamlingen efterfulgtes af en rundgang i museets samlinger.

Generalforsamlingen i 1968 afholdtes fredag den 23. aug., ligeledes i Kongens Kammer. Dirigent var pastor Fr. V. Eilschou-Holm.

Formanden indledte sin beretning med mindeord over overretssagfører V. Falbe-Hansen, der kort forinden var afgået ved døden i en alder af 93 år. Overretssagfører Falbe-Hansen havde været virksom ved selskabets start i 1940 og havde været næstformand siden stiftelsen. Han havde udvist en stor interesse for museets og selskabets anliggender og var bekendt for sin store kulturelle interesse, der havde givet sig udtryk i hans deltagelse i en række andre museers vennekasser, hvor han enten var bestyrelsesmedlem eller formand.

Selskabets ydelser til museet havde formet sig som en række bevilinger, der var foranlediget af museets øjeblikkelige, vanskelige økonomiske situation. Sammen med Ny Carlsbergfondet havde selskabet skænket museet P. C. Skovgaards portrætmaleri af skibsfører Schade. Til støtte for udgivelsen af „Søhistorisk Billedbog“ havde selskabet bevilget ialt 20.000 kr. fordelt på årene 1967 og 1968, ligesom bestyrelsen havde givet tilsagn om at yde museet ca. 5.000 kr. til udsendelse af en ny udgave af museets engelske vejleder, der var ved at være udsolgt.

I debatten i forbindelse med formandens beretning drøftedes museets økonomiske anliggender, dets anvendelse i skolens undervisning samt årbogen, idet der fra en enkelt side var ytret ønske om at år-

bogen ikke udsendtes årligt, men med længere mellemrum, således at selskabets midler i større udstrækning kunne komme museet til gode. Der var en overvejende stemning for en årlig udsendelse, dels fordi denne var af betydning for museet, og dels fordi den var nødvendig for fastholdelse af selskabets medlemmer, hvorimod der var stemning for indskrænkning af bogens omfang, især hvad angår beretninger og medlemsliste.

Debatten var ligeledes præget af bestyrelsens forslag om forhøjelse af kontingenterne. Flere ønskede større forhøjelser, men man vedtog dog enstemmigt med alle stemmer at følge bestyrelsens forslag om forhøjelse af årskontingentet for personer fra 15 kr. til 25 kr. og for institutioner fra 100 kr. til 150 kr., ligesom kontingentet for livsvarigt medlemsskab fastsattes til 300 kr. i stedet for 200 kr.

Generalforsamlingen genvalgte de afgående bestyrelsesmedlemmer, direktør Ernst v. Kauffmann, borgmester Sigurd Schytz og formanden, ligesom de ovennævnte revisorer genvalgtes.

Under rundgangen i museet efter generalforsamlingen studerede medlemmerne især den nyindrettede udstilling af sømandskuriosa og frivagtsarbejder m. m.

Da generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig for vedtagelse af lovændringer, blev der d. 1. okt. i Handelsministeriets mødesal i Slots-holmsgade i København afholdt ekstraordinær generalforsamling, hvor de ovennævnte kontingentsatser påny vedtoges og således nu er gældende.

Selskabets medlemstal var 1. oktober 1968 144 livsvarige og 1283 årsmedlemmer, ialt 1427 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1967

Udgifter

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:		
Udgivelse af årbog 1967	37.612,84	
÷ salg af årbøger og særtryk	3.226,32	
annoncer og tilsk. til årbog	12.281,82	
	15.508,14	22.104,70
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		
		6.500,00
Diverse omkostninger:		
Porto, fragt m. v.	3.907,77	
Kontorhold	2.523,52	
Revision og regnskabsassistance for 1966	1.400,00	
Diverse udgifter	1.156,77	
	1.156,77	8.988,06
Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9		
		1.200,00
	Kr.	38.792,76

Indtægter

Kontingent fra 958 årsbetalende medl.	22.689,92	
Kontingent og bidrag fra 6 livsv. medl.	1.200,00	
	1.200,00	23.889,92
Renter af bank, postgiro og obligationer		7.719,03
Underskud overført til kapitalkonto . . .		7.183,81
	Kr.	38.729,76

STATUS PR. 1. JANUAR 1968

*Aktiver**Likvide midler:*

Kassebeholdning	1.493,29	
Den da. Landmandsbank, Helsingør, checkkonto 11130-6	17.596,10	
Postgiro	1.043,66	20.133,05

Debitorer:

Tilgodehavende for annoncer og tilskud til årbog . .	4.670,00
--	----------

Obligationer:

Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditforening 15. s. 4. a. à 70 1/4	7.025,00	
Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditforening 18. s. 1998 à 72 1/4	7.225,00	
Kr. 42.000 7 % Østift. Kreditforening 16. s. 4. a. à 69 3/4	29.295,00	
Kr. 43.000 7 % Københ. Kreditforening 15. s. 1. a. à 68 3/4	29.562,50	73.107,50
		<hr/>
	Kr.	97.910,55

Passiver

Diverse kreditorer		461,60
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:		
Saldo pr. 1. januar 1967		18.000,00
<i>Reservefond:</i>		
Saldo pr. 1. januar 1967	31.347,12	
Henlagt ifølge driftsregnskab	<u>1.200,00</u>	32.547,12
<i>Kapitalkonto:</i>		
Saldo pr. 1. januar 1967	58.530,64	
-÷ kursregulering m. v. af obligationer	<u>4.445,00</u>	
	54.085,64	
-÷ underskud ifølge driftsregnskab . . .	<u>7.183,81</u>	46.901,83
		<u>Kr. 97.910,55</u>

JENS M. BARFOED

V. FALBE-HANSEN

ERNST V. KAUFFMANN

KNUD KLEM

AXEL LEGIND

SIGURD SCHYTZ

J. WORM

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 17. juni 1968

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER
HARALD LÆSSØE BARFOED'S LEGAT

DRIFTSREGNSKAB FOR 1. MARTS-31. DECEMBER 1967

Udgifter

Overført til kursreguleringsfond	825,00
Overskud, der overføres til næste år	5.643,33
	<hr/>
Kr.	6.468,33

Indtægter

Renter af obligationer	3.083,33
Udbytte af aktier	2.560,00
Kursgevinst på udtrukne obligationer:	
Udtrukket 5 % Østift. Kreditforening	2.000,00
÷ kursværdi pr. 1. marts 1967	1.175,00
	<hr/>
Kr.	6.468,33

STATUS PR. 1. JANUAR 1968

*Aktiver**Likvide midler:*

Den Danske Landmandsbank, Helsingør, bankbog . .	9.346,58
--	----------

Værdipapirer:

Obligationer til kursværdi pr. 1. marts 1967:

kr. 9.000,00 5 % Østift. Kreditf. 16.2.	5.310,00	
kr. 33.700,00 5 % Østift. Kreditf. 16.3.	19.798,75	
kr. 8.000,00 5 % Jydsk Hypotekf. 8. .	7.280,00	
kr. 1.000,00 5 % Jydsk Hypotekf. 9. .	650,00	
kr. 1.000,00 5 % Jydsk Hypotekf. 11.	597,50	
kr. 5.000,00 5 % Grundej. Hypotekf. 8.	3.037,50	
kr. 1.000,00 5 % Grundej. Hypotekf. 7.	620,00	
kr. 16.000,00 4½ % Husm. Hypotekf. 3.	9.760,00	
kr. 2.000,00 5 % Dan. Statslån S. 2007	1.300,00	48.353,75

(kursværdi pr. 1. januar 1968 kr. 47.143,25)

Aktier til kursværdi pr. 1. marts 1967:

kr. 25.600,00 De Foren. Papirfabrikker	48.768,00
(kursværdi pr. 1. januar 1968 kr. 38.528,00)	
	<u>Kr. 106.468,33</u>

*Passiver**Kapitalkonto:*

Legat ifølge testamente	100.000,00
Kursreguleringsfond	825,00

Gevinst og tabskonto:

Overskud ifølge driftsregnskab	5.643,33
	<u>Kr. 106.468,33</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 17. juni 1968

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, R¹., formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN†, R., DM., næstformand.
Bankdirektør ERNST V. KAUFFMANN, R., DM.
Direktør, civiling. JENS M. BARFOED, R.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Fyrdirektør, kommandørkaptajn AXEL LEGIND, K., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. oktober 1967 til 1. august 1968)

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Larsen, Preben, direktør, Helsingør.
Nyholm-Poulsen, H., direktør, Hellerup.
Topsøe-Jensen, Hans, retspræsident, København.
Topsøe-Jensen, T., auditor, Rungsted Kyst.

ARSMEDLEMMER

Andersen, Harry, skibsfører, Rødvig.
Banemann, Bjarne, salgschauffør, København.
Bjørn-Hansen, Egil, skipsmegler, Oslo, Norge.
Clausen, Jørgen, styrmand, Sundby.
Dam, C. P., skibsingeniør, Helsingør.
Echwald, Albert, Godthåb, Grønland.
Ekström, J., ingeniør, København.
Fougt, Henning, stud. med. vet., Brønshøj.
Frincke, Georg A., sekretær, København.
Hansen, Ole V., regnskabschef, København.
Hansfort, Lars, læge, Helsingør.
Hirsch, Alfred, maskinmester, København.
Hvitsted, S., fuldmægtig, Lyngby.
Hørning, K. J., skibsinspektør, Holte.
Iversen, Jens, skoleelev, Nykøbing F.

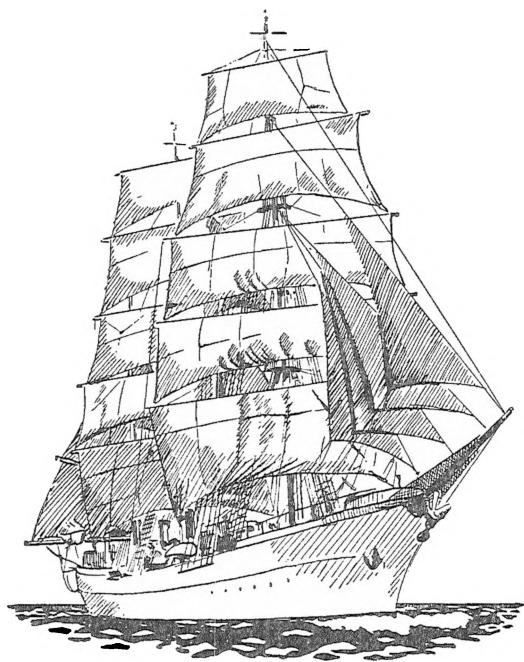
- Iversen, L., skibsmægler, Thisted.
 Jakobsen, Steen Vagn, repræsentant, Hørsholm.
 Jans, Svend, Dragør.
 Jensen, Axel V., Gentofte.
 Jensen, Heinrich, skræddermester, Slagelse.
 Jensen, Jan, Dragør.
 Jensen, Tage, motorvognsfører, Thisted.
 Jessen, Vincent, akademiingeniør, Hørsholm.
 Johansen, Martin, afdelingsleder, dr. phil., Helsingør.
 Johansen, Ove, installatør, Svendborg.
 Jørgensen, Niels Peter, overbetjent, Kastrup.
 Kirketerp, Niels, stud. mag., København.
 Kofoed, C. C. F., styrmand, Snekkersten.
 Krabbe, Emil, Dragør.
 Kaas, Einar, overlærer, Køge.
 Larsen, H. T., skibsfører, København.
 Larsen, Jørgen, translatør, Helsingør.
 Larsen, Svend B., biografleder, Helsingør.
 Lass, I. C., styrmand, Helsingør.
 Laursen, Carlo, Mariager.
 Levinsky, Bent, fotograf, Helsingør.
 Linderoth, Helge F., bokbindare, Hälsingborg, Sverige.
 Madsen, Bent, stud. mag., Brønshøj.
 Madsen, John, brandmand, Helsingør.
 Maskinmestrenes Forening, København.
 Michaelsen, A., lærer, Vojens.
 Nielsen, Anders J., lodsformand, Ørsted.
 Pedersen, Leo A. H., stevedor, Korsør.
 Pedersen, P. K., kaptajn, Dragør.
 Pedersen, V. Berg, lærer, Hvidovre.
 Petersen, Jan Ungstrup, skibsiingeniør, Bullerup pr. Agedrup.
 Plum, Bodil, Charlottenlund.
 Rasmussen, P. Werner, bådebygmester, Humlebæk.
 Rolin, Magna, sjuksköterska, Malmö S, Sverige.
 Ruud, Arnt, redaktør, Drammen, Norge.
 Skyth-Larsen, Leif, smedemester, Lyngby.
 Stelling, Rasmus, Hamburg, Tyskland.
 Stenfeldt-Jensen, Jørn, lærlingemester, Nørresundby.
 Stephensen, Karl, stud. jur., Charlottenlund.
 Syska, Felix, Espergærde.
 Teglers, Jørgen, stud. mag., København.
 Teglers, Orla, læge, Maribo.
 Vørsel, Børge, trafikinspektør, Hellerup.
 Zachariassen, Lars, disponent, Kgs. Lyngby.

TAKKET VÆRE den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes i væsentlig grad at få dækket de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Sophus Berendsen A/S
Botved Boats A/S
BP Olie-Kompagniet A/S
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Den danske Landmandsbank A/S
Dansk Esso A/S
Det danske Staalvalseværk A/S
Frederikshavns Værft og Tørdok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Frihavns-Aktieselskab
Københavns Havnevæsen
LB-Færgen, Linjebus International AB.
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf.
Fa. E. Nobel
Nordhavns-Værftet A/S
Nordisk Kabel- og Traadfabriker A/S

Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Randers Rebslaaeri
J. Ring-Andersens Træskibsværft
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Absalon Skandinavien
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Staalværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
GW Ventilation A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S



DE SAMARDEJDENDE FORSIKRINGS-AKTIESELSKABER

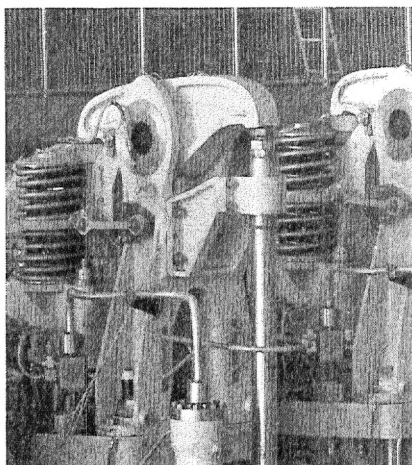
ABSALON SKANDINAVIA



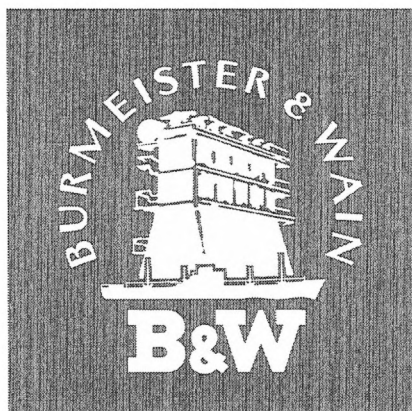
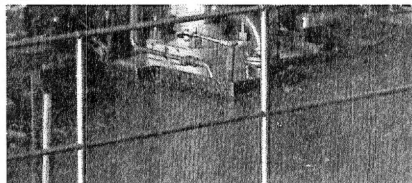


i tanken

**BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION**



BURMEISTER & WAIN







250 millioner kroner på højkant for dansk erhvervsliv

*Esso har bestilt
2 giganttankbåde
hos Odense Staaalskibsværft*

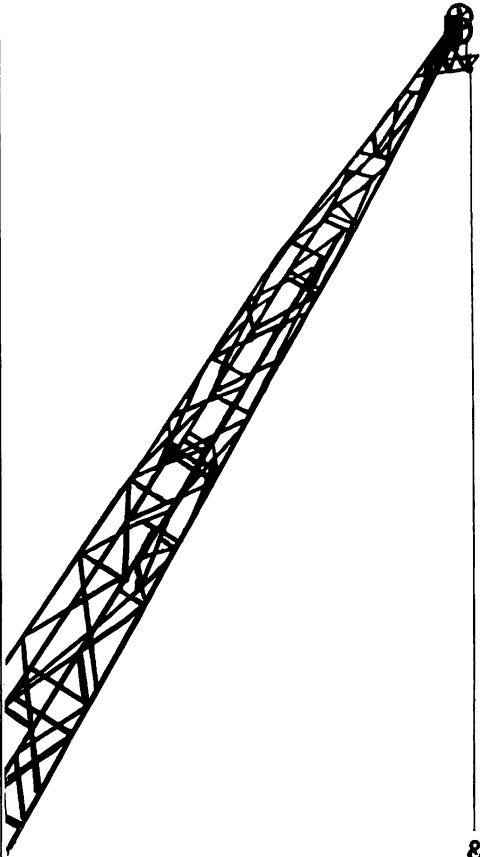
Aldrig før er der i Europa blevet bygget så store skibe.

Hvert af dem er på 240.000 tons dødvægt og har en længde på 335 meter - mere end tre gange højden på Københavns rådhus. Når de nye tankbåde er leveret - i 1970 - vil de med en marchhastighed af 15 knob fragte råolie fra olieområderne i Den Persiske Golf til europæiske Esso raffinaderier.

Ved at afgive ordren til værftet i Odense opnår Esso to ting:

at støtte den danske industri, hvori Esso selv har sine funktioner ... og at sikre selskabet nødvendig tonnage af den kvalitet, der for hele verden kendetegner dansk produktion.



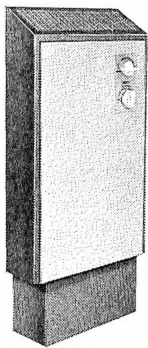
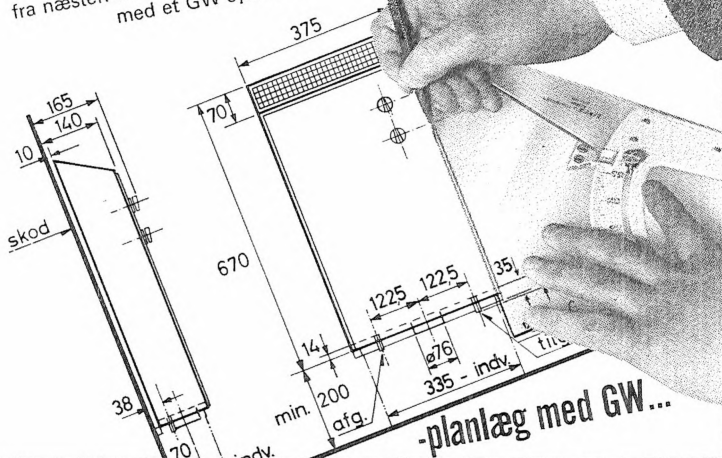


FREDERIKSHAVN VÆRFT & TØRDOK_A/S

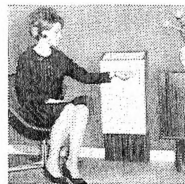
GW

Marine Air-Conditioning system

- får større og større udbredelse.
I dag sejler over 750 skibe
fra næsten alle maritime nationer
med et GW system...



GW medium press system giver største ventilationskomfort med alle muligheder for individuel regulering af luftmængder og temperatur. GW medium press systemer leveres: Som Volume Control med regulering af den samlede luftmængde, som Volume Control med eftervarmning, og som Dual Pipe (luftblandningssystem). GW Single Pipe medium press system, har units med eftervarme enten for varmt vand el. elektricitet. Systemet kan udvides til 100% termostatisk kontrol.

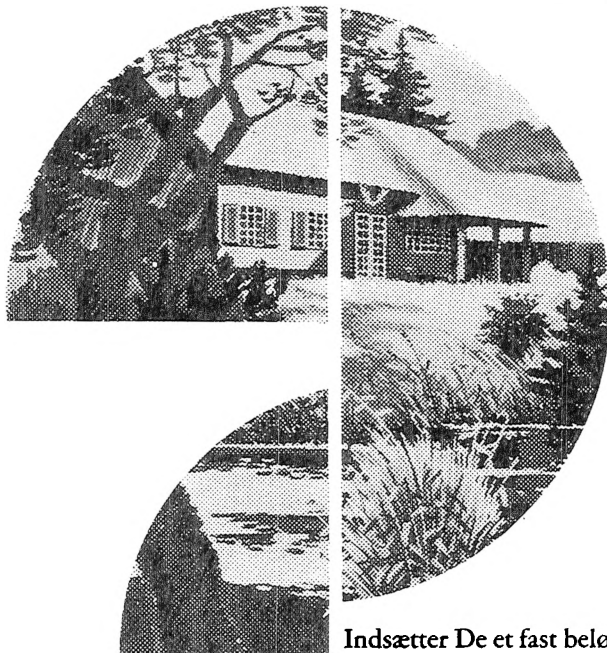


GW luftkonditioneringsunits er tilpasset moderne arkitektoniske krav

GW VENTILATION A/S

Hausers Plads 20 1127 Kbh. K Tlf. (0154) MI 8840 Telex 5938

-drømmer De om et „fristed“....



Indsætter De et fast beløb hver måned (mindst 50 kr.), kan De efter 12 måneder låne lige så meget, som De har sparet op, og efter 24 måneder det dobbelte - dog højst 15.000 kr.

Kom ind og få alle oplysninger om
OPSPARINGSLÅN
HANDELSBANKEN
-altid med i billedet



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



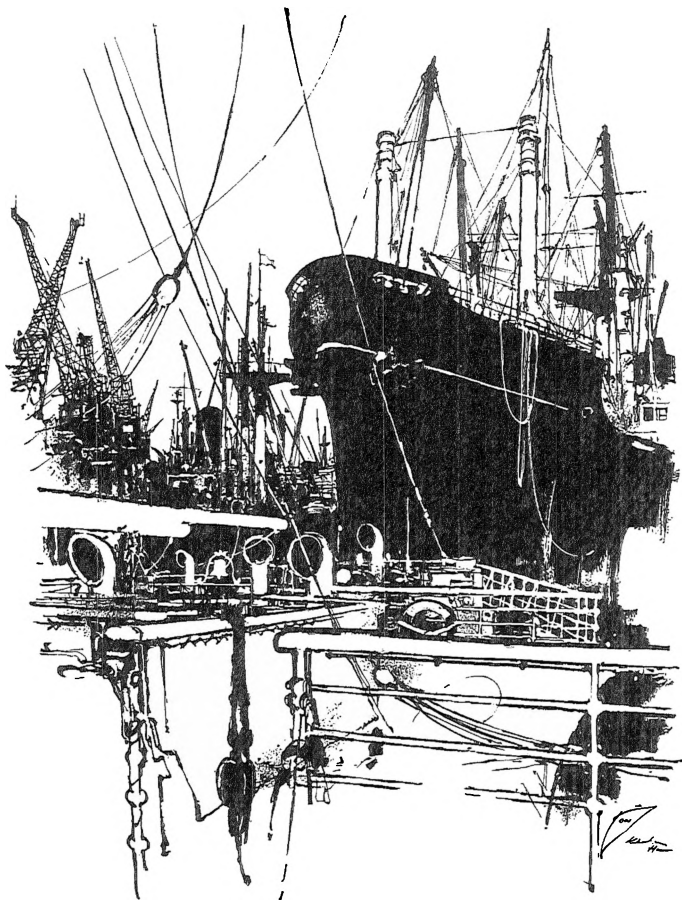
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

Tlf.: (01) 15 83 02 . Telex 5945 . Telegramadresse: Frihavnen, København



KØBENHAVNS HAVN

Internationalt
Roll-on/Roll-off og Container Center

FRIHAVN

**VI
ER TIL
FOR
DEM**



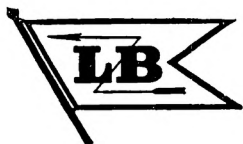
LANDMANDSBANKEN



**JERN
STÅL
CEMENT
LECA**

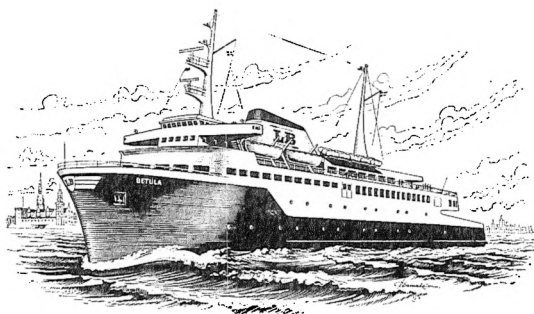
**LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCK A/S · KØBENHAVN · K**

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET

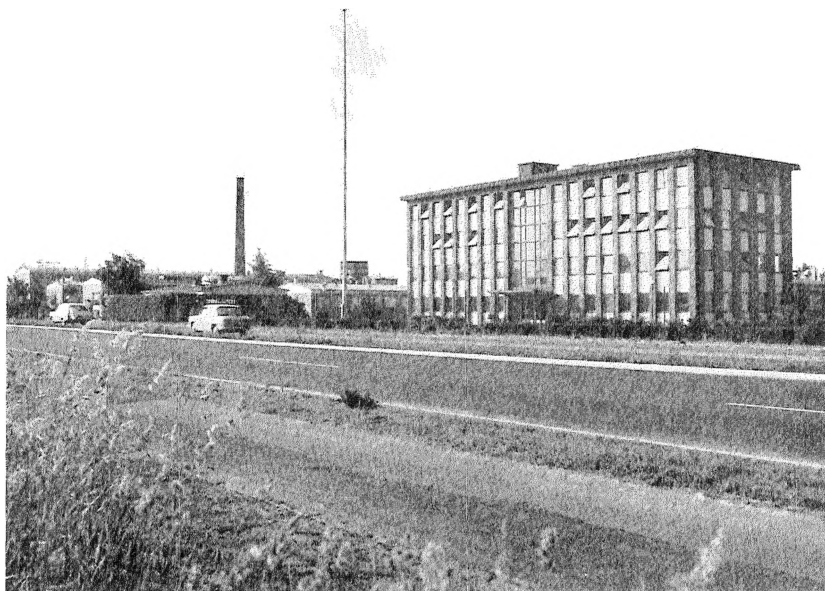


- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 5358



ANTIBIOTIKA

HEPARIN

ENZYMER

HORMONER

DIURETIKA

SYNTETIKA

LØVENS KEMISKE FABRIK - KØBENHAVN





TELEGRAM ADR.:
MARSTRANDS

TELEFON NR.
(03) • 21 00 01

PROVIANT-SPEDITION-KLARERING

Strandgade 69-71-73 (over for toldboden)

Postbox nr. 1

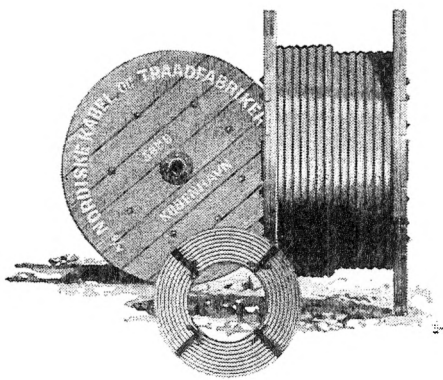
HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFTF. A/S

er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør
i sundtoldstiden

NIKT LEDNINGER OG KABLER





TOBAKSVARER
I 160 ÅR

NORDHAVNS-VÆRFTET
AKTIESELSKAB

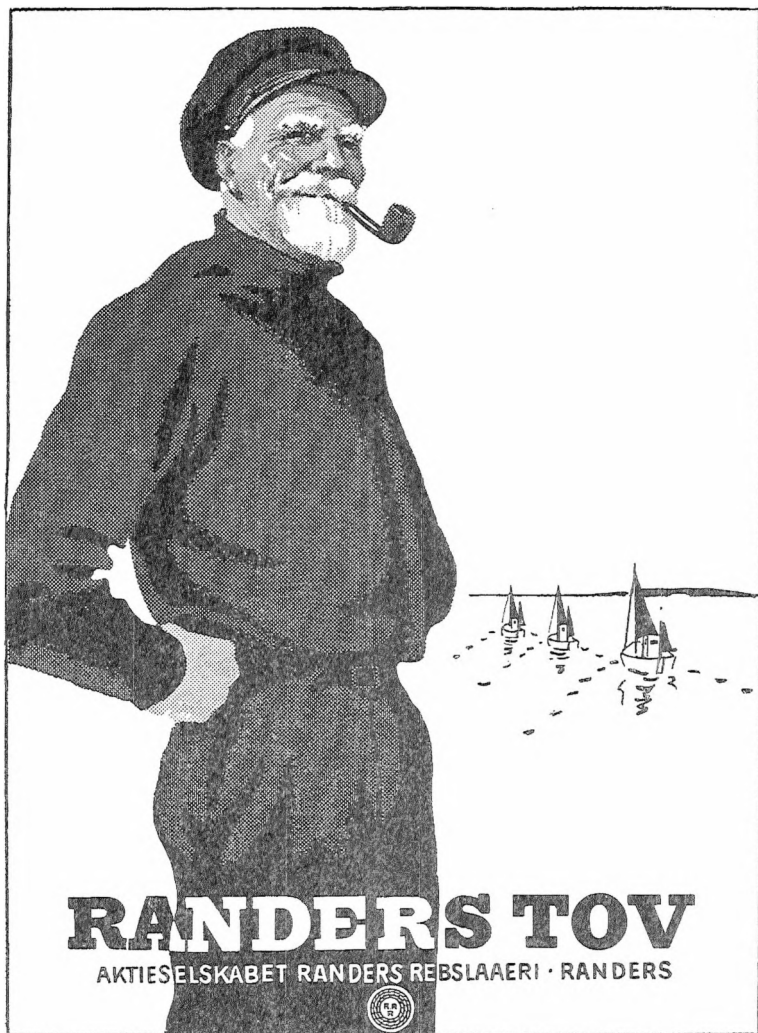
Løn på konto

En lønningskonto er den moderne og rationelle form for lønudbetaling. Uden besvær for arbejdsgiver eller medarbejder overføres lønnen fra firmaets bank til funktionærens egen bankafdeling. Lønningskontoen giver klare fordele både for firmaet og funktionæren, især hvis den kombineres med en konto i Privatbanken!

Alle får det lettere med en

LØNNINGS
KONTO i

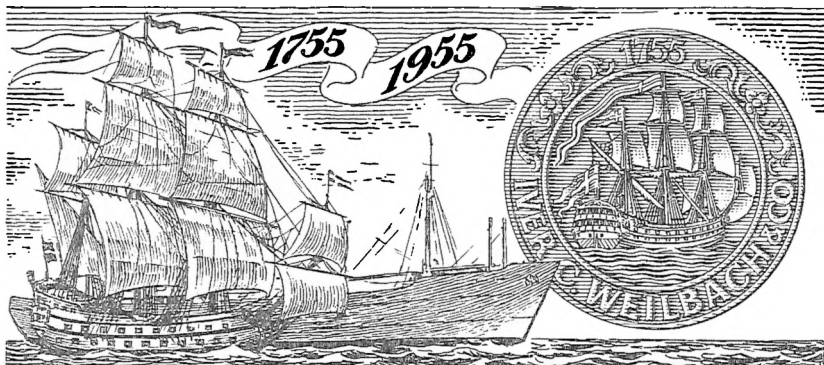
PRIVATBANKEN



RANDERS TOV

AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS





VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT

Jørgen C. Weilbach & Co. A/S
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30 1256 KØBENHAVN K TLF. M1 *5927

TELEX: 2709

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S



AARHUS OLIEFABRIK A/S

AARHUS