



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>



ÅRBOG 1975

ÅRBOG

1975

Omslagets forside: Billedhuggeren H. J. Møen med en dobbelt gallionsfigur.
Ubetegnet fotografi fra 1850erne.

*Cover: The carver H. J. Møen (1802-81) with a double figure-head. Photo from
the 1850's.*

ÅRBOG

1975

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
(DANISH MARITIME MUSEUM)
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ARBOG

1975 (bind 34 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri A/S, København. Klicheerne er udført hos Christoffersen + Co Reproduktionsanstalt, København. Papiret er Gold Star Cote fra Havreholms Papirfabriks Udsalg A/S. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. Kortskitserne er tegnet af topograf fru Tove Henningsen, Holte. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af HENNING HENNINGSEN og HANNE POULSEN

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

Henning Henningsen, museumsdirektør, dr.phil.: Betragtninger ved Handels- og Søfartsmuseets fødselsdag (<i>The Danish Maritime Museum: The First Sixty Years</i>)	7
Asta Bredsdorff, fhv. seminarielektor, cand.mag.: Fregatten „Charlotte Amalia“s mærkelige skæbne (<i>The Remarkable Fate of the Frigate "Charlotte Amalia"</i>)	22
Hanne Poulsen, museumsinspektør, mag.art.: Danske gallionsfigurer efter 1850. Gallionsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen (<i>Danish Figureheads after 1850. Two Carvers: H. J. Møen and W. E. Møen</i>)	42
Georg Nørregård, professor, dr.phil.: Forsyninger til en kinafart (<i>Provisions for a Chinaman</i>)	84
K. Mullertz, kaptajn: Islandsskonnerterne (<i>Iceland Schooners</i>)	93
<hr/>	
Museets protektor, komité og personale	134
Museets beretning og regnskab for 1974-75	135
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1974-75	147

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966 og til 1967-71 i årbog 1971. Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1976.

BETRAGTNINGER VED HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS FØDSELSDAG

Status og fremtidssøsker

DEN 1. august 1975 var det Handels- og Søfartsmuseets 60 års fødselsdag, idet det åbnede for publikum i 1915. Selv om museet ikke fejrede dagen, kan det dog måske være på sin plads at ridse nogle linjer op og gøre status for de ti år, der er gået siden 50 års jubilæet i 1965. Museets tidligere chef, museumsdirektør Knud Klem, har skildret dets ældre historie i større oversigter i årbog 1949 og 1965, og desuden giver de mange årsberetninger, som er trykt i årbøgerne, mulighed for den, der måtte være interesseret i emnet, til at følge museet år for år. Det ligger dog i sagens natur, at officielle rapporter kun kan give en oversigtsmæssig og meget forkortet version af, hvad der sker på et museum, dets små og store problemer, dets glæder og sorger, dagliglivets hændelser, personalets fremtidsvisioner og idealer, den barske virkeligheds bremsende virkning osv. Et museum er i høj grad en levende organisme, bestående af medarbejderstab og styrelse og påvirket af velvilje og kritik fra interesserede kredse, fra forbrugere (dvs. folk der søger oplysninger af forskellig art) og tusinder af museumsgæster, som mer eller mindre „umælende“ sluses gennem museets udstillinger. Ligesom omverdenen udenfor ændrer sig under tidernes gang, således skifter museer også ideer og idealer, planer og teknik, mål og midler.

En effektiv bremse for museernes muligheder for at realisere alt det skønne og det gode de vil, er de i reglen aldrig i tilstrækkelig mængde forhåndenværende pengemidler. Når man derfor skal gøre status over et museum, er det ikke nok at dømme det efter dets gerninger, men også efter dets muligheder. Hvis disse var ubegrænsede, ville vi uden tvivl verden over få en række meget bedre museer end vi har, for museumsfolk er normalt opfyldt af masser af gode ideer og planer og drømmer alle om at gøre deres museer bedre. På den anden side var faren for, at nogle museer i farten ville løbe løbsk, sikkert også tilstede. Imidlertid foreligger denne risiko som bekendt ikke, idet alle museer må sætte tæring efter næring og ofte nøjes med det næstbedste eller måske det som er ringere.

Ser vi tilbage på de sidste ti år i Handels- og Søfartsmuseets liv, må vi sige, at de i det store og hele har været tilfredsstillende. Vi har haft en jævnt flydende tilgang af genstande, hvoriblandt ovenikøbet flere bemærkelsesværdige. Jeg nævner først og fremmest erhvervelsen af Ib Andersens tropetegninger og i flæng skibsklokken fra „Constantia Maria“, altersættet fra Asiatisk Kompagni 1781-82, sørøverkanonen fra „Faders Minde“, konebåden og kajakken fra Nanortalik (deponeret af kong Frederik IX og dronning Ingrid), salonen fra isbryderen „Storebjørn“ (som vi håber engang at kunne få bygget op i museet), flere fine modeller — og en lang række tegninger, malerier, arkivalier og genstande af forskelligste art. Man kan læse om dem i årbøgerne 1966-75. En varm tak skal atter lyde til de mange fonds, institutioner, firmaer og privatpersoner, som har vist deres interesse og venskab ved at give os disse ting.

Det er en kendsgerning, at de færreste museer i dag er i stand til at købe ret mange museumsgenstande for deres egne sparsomme midler. Med den himmelflugt, priserne på alle slags antikviteter har taget de sidste år, er det kun muligt at gøre indkøb til et museum ved hjælp af bevillinger udefra. Handels- og Søfartsmuseet har derfor de sidste år været særdeles tilbageholdende med at begære noget, som ikke har været helt nødvendigt for det. Heldigvis eksisterer Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner som en aldrig svigtende trøst, og fra forskellige fonds har vi, når det kneb, også fået god hjælp.

Det er en lykke for os, at vi fra gammel tid har en så værdifuld og omfattende samling af modeller, billeder og genstande, at vi kun sjældent føler os tvungne til, koste hvad det vil, at gøre større indkøb af den art. Hertil kommer, at de kostbarheder, der udbydes, ofte er en slags kuriositeter eller specialiteter, og selv om intet museum kan undvære sådanne, der giver farve og spænding i udstillingerne, er det dog for vort vedkommende lige så meget de dagligdags genstande, der har interesse. De bliver sjældent udbudt på auktioner, ja kan forøvrigt tit være vanskelige for ikke at sige umulige at få fat på.

I virkeligheden har vi i de senere år så småt måttet ændre vor anskaffelsespolitik. Dette skyldes ikke alene, at en vis mætningsfornemmelse har gjort sig gældende, men også at andre opgaver med stigende styrke trænger sig på. En af de vigtigste er vedligeholdelsen af den store mængde modeller og især billeder vi har. Konserveringen og bevarelsen heraf vil betyde store problemer og store udgifter i de kommende år.



Siden Handels- og Søfartsmuseet åbnedes for publikum i 1915, har det haft til huse på Kronborg. I folkemunde nævnes det af og til stadig som „Kronborg-museet“, en falsk betegnelse der på det stærkeste må advares imod. Der findes vel næppe et skønnere sted end sundtoldens gamle festlige renæssanceslot på pynten ved Øresund, men det kan ikke nægtes, at det er lidet egnet til museumsbrug.

Luftfoto på Handels- og Søfartsmuseet.

Since 1915 when the Danish Maritime Museum was opened to the public it has been located in Kronborg Castle, the castle of the Sound Dues and also the "Hamlet Castle". It goes back to the 1420's and was rebuilt as a royal Renaissance castle in the 1570-80's. A beautiful place, but as a museum building it certainly has its drawbacks.

Det er klart, at et vist forfald af de mindre robuste ting stadig foregår, omend heldigvis langsomt. Vore efterkommere vil få hænderne fulde med at bevare tingene, og der må afsættes stadig større pengemidler dertil. Et andet problem vil blive at forbedre opbevaringsteknikken i de overfyldte magasiner. På grund af plads- og pengemangel er vi langt tilbage på dette område.

Museets daglige arbejde foregår, som det ofte har været fremført, for

størstedelens vedkommende bag kulisserne. Den permanente udstilling, som for de besøgende naturligt nok tegner museet, får ofte lov til at stå ret uændret i lang tid, men den virkelige museumsgerning, ikke blot det administrative, repræsentative, bogholderimæssige, sekretariale, ekspeditions-mæssige o.lgn. „slavearbejde“, men også det særdeles vigtige videnskabelige arbejde er det, vi beskæftiger os med det meste af tiden, og som betyder mest for os. Behandlingen og katalogiseringen af det indkomne materiale tager så lang tid, at vi ikke kan følge med; à jourføring og udvidelse af kartoteker og fotosamling, indkøb og registrering af bøger ligeså. Hertil kommer det stadig voksende servicearbejde: besvarelse af utallige henvendelser fra ind- og udland, ved personlige besøg, pr. telefon og ved korrespondance. Dette er vel nok den største byrde for museets medarbejdere, i hvert fald den mest tidsrøvende. Her mærker vi tydeligst, hvor lille en medarbejderstab vi har, og hvor fortvivlende lidt vi når i det daglige. Men vi er — selvfølgelig — til for kunderne, og vi prøver at give så fyldestgørende og gode svar på de mange forespørgsler som muligt. Heldigvis har vi gennem mange år opbygget fyldige registre og kartoteker, bl.a. ved systematiske udskrivninger af en lang række arkivalier i forskellige arkiver, og vi har ved siden af arvet eller købt materiale og fotos fra private samlere (A. Rosendahl, Jens Malling og P. A. Gruelund for at nævne de vigtigste), så vi hurtigt kan finde frem til det relevante stof.

En ikke uvigtig del af vor hjælp udadtil har været at vejlede ejere af gamle sejlskibe i at restaurere dem på korrekt vis. Det er museets konservator, der med sin faglige viden har virket som konsulent. Selv om også dette tager særdeles megen tid, hører det dog efter vort skøn med til museets arbejde, idet vi selvfølgelig ikke kun er interesseret i, hvad der opbevares inden for Kronborgs snævre mure, men opfatter hele den danske søfart som vort interesseområde.

En anden tidsrøvende faktor i medarbejdernes tilværelse er arrangementer af særudstillinger. Af sådanne har vi afholdt flere de sidste år. Man kan nok sige, at tanken om særudstillinger er lidt af en byrde for den internationale museumsverden. Tidens modeidé er udstillinger for at få publikum i tale. Selv de mindste museer føler sig forpligtet til at lave særudstillinger, ofte den ene i hælene på den anden, med det selvfølgelig resultat, at publikum (og pressen) efterhånden er ved at blive træt af dem. Særudstillinger skal nemlig helst have en mening og en idé; de skal byde på noget særligt, og de skal have en vis

fylde, for at folk har tilstrækkelig interesse i at besøge dem. For ofte er publikum blevet overvældet af det enorme tilbud af særudstillinger og er blevet skuffet over små og intetsigende fremvisninger, så de synes de har spildt tid ved at gå hen og se dem. Udstillingstanken er god nok, men den er blevet misbrugt, så man i farten har glemt, at et museums permanente opstilling dog alligevel er vigtigst. Sandheden er vel den, når man ser nøgternt på sagen, at kun de færreste museer har penge, mandskab, lokaler og materiale nok til at skabe en god særudstilling. Det koster nemlig mange penge at lave en sådan (arrangement, transport, forsikringer, opstilling, tekster, katalog), og det tager en uanet masse tid at arrangere den. Tilmed lider genstandene ofte under transporten.

Vi ejer i vore magasiner så meget materiale, at vi i hvert fald indtil nu ikke har behovet at låne ret meget udefra til vore særudstillinger. De har, synes vi selv, været af et rimeligt omfang, selv om de på grund af de beskedne pengemidler, der har stået til rådighed, ikke har været så omfattende, som vi kunne have ønsket os. Om antallet af museums-gæster i almindelighed er forøget i væsentlig grad på grund af særudstillingerne, kan vi ikke fastslå. Der skal, tør vi sige efter mange års erfaringer, meget til for at lokke folk, som ikke i forvejen er museums-„mindede“, ind i et museum. I reglen er det kun den lokale presse, man kan få til at omtale særudstillinger, derimod hverken hovedstadspressen eller fjernsynet, simpelthen fordi der er for mange af dem.

Desværre har museet ingen specielle lokaler til sådanne udstillinger, så vi er derfor tvunget til at rydde rum i den stående udstilling for at skaffe plads dertil.

Lad os tilføje, at en af grundene til, at vore særudstillinger har været så billige, er den, at vi blandt de dygtige civile værnepligtige, der i vekslende antal har været beskæftiget hos os, har haft flere arkitektud-dannede, som med iver er gået op i de praktiske arrangementer.

Besøgstallet på museet har gennemløbet en mærkelig kurve. I 1964-65 havde museet det største antal gæster, det nogensinde har haft, nemlig 108.716. Derefter gik det brat ned til 67.113 i 1969-70. Siden da har det været i langsom stigning og lå i 1974-75 på 87.138. Lignende be-vægelser har andre museer kunnet konstatere. Selv om årsagerne hertil aldrig er klarlagt ved en undersøgelse, som også ville være vanskelig, for ikke at sige umulig, kan man fastslå, at det internationale turistbesøg i landet selvfølgelig spiller en meget stor rolle. En stor del af de fremmede gæster i Danmark besøger naturligt nok Kronborg, som er en

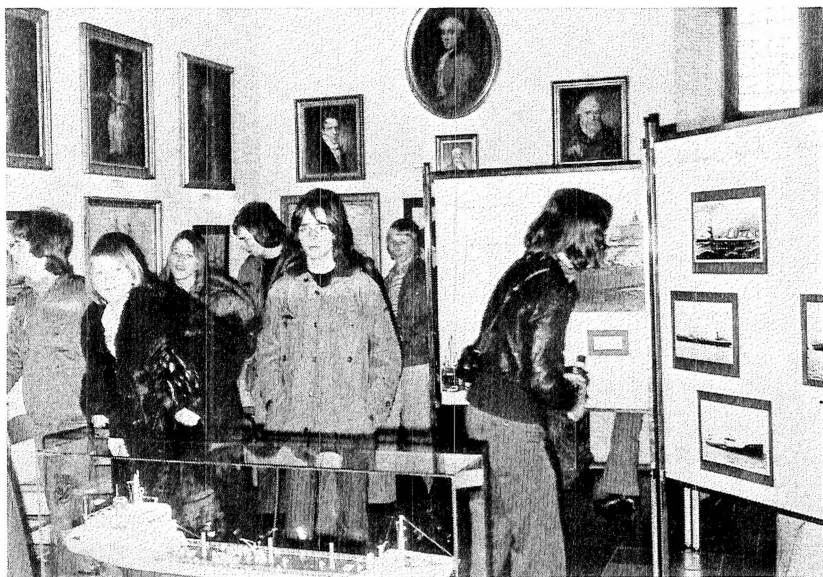
seværdighed af international rang, og en vis brøkdæl af disse finder vej ind i museet. Vejret betyder ikke så lidt: en altfor varm sommer lokker ikke så mange indenfor som en kølig. Men der kan også være andre grunde. I hvert fald er det uhyre svært at friste store folkemængder til at gå på museum, hvis de ikke i forvejen føler sig tilskyndede hertil.

Inden for museets stab er der sket en del forandringer i det sidste tiår. Knud Klem, der i 43 år havde ledet museet, trak sig tilbage til nytår 1971 og blev efterfulgt af undertegnede, som siden 1948 havde været museets inspektør. Som ny inspektør blev mag. art. fru Hanne Poulsen ansat. Museumsassistent Svend Jørgensen blev efterfulgt af Erik Dannesboe. Som bogholder er nyttilkommen fru Kaya Hansen, som kustoder Sven Johannessen og Henning Jørgensen og som ekstrakustode B. Reinholdt Nielsen. Af den gamle medarbejderstab er nu tilbage konservator Christian Nielsen, sekretær fru Johnna Hendriksen og arkivassistent fru Elisabeth Henningsen. Vi har endvidere i samarbejde med udstationeringskontoret i Tåstrup regelmæssigt beskæftiget 3-4 civile værnepligtige ad gangen. De har været en værdifuld hjælp på mange områder. Jeg føler trang til at takke mine medarbejdere for godt samarbejde, god hjælp og godt arbejdsklima.

Da museets høje protektor, Hans Majestæt Kong Frederik IX, afgik ved døden i januar 1972, var det en stor glæde for museet, at Hendes Majestæt Dronning Margrethe II med sin velkendte levende interesse for museumsvesen var villig til at overtage protektoratet efter sin fader.

Inden for komiteen er der ligeledes sket ændringer ved udtræden og dødsfald i de sidste år. Vi savner personer som dir. J. A. Kørbing, skibsreder O. Amsinck, orlogskaptajn P. Holck, kommandørkaptajn Erik Borg, kontorchef H. E. Holten, skibsreder E. B. Kromann, skibsreder A. E. Sørensen, skibsreder Mærsk McKinney Møller, dir. K. H. Oldendow og borgmester Sigurd Schytz. Som nyvalgte er indtrådt dir. Tage G. Sørensen, overlærer E. Gether Sørensen, dir. Svend Storm-Jørgensen, skibsreder William Heering, skibsreder, kapt. H. K. Jensen, dir. Jens Degerbøl og vicedirektør Jens Fynbo. Afdelingschef i Handelsministeriet J. Worm er stadig formand for komiteen, og ekspeditionssekretær E. Assens, samme ministerium, dens sekretær. Museets daglige ledelse er glad for den interesse og forståelse, komiteens medlemmer altid har vist over for medarbejderstaben og over for museets arbejde og planer.

Også inden for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse er der sket forandringer. Afdelingschef J. Worm, der har trukket



Interesserede skoleelever beser museets særudstilling „Dansk tankskibsfart 1890–1975“, der ved hj. af modeller og plancher belyser dette emne. Da museet ikke råder over specielle udstillingslokaler, har det måttet rydde gulvet i afdelingen for den florissante handelsperiode for at få plads til monter og skærme. På væggene sidder billederne fra den permanente udstilling tilbage. Fot. Poul Jægerholt.

School children visiting a special exhibition on Danish tanker shipping at the Danish Maritime Museum. The museum has no facilities for special arrangements and is, therefore, forced to clear the permanent exhibition in order to find room for such displays.

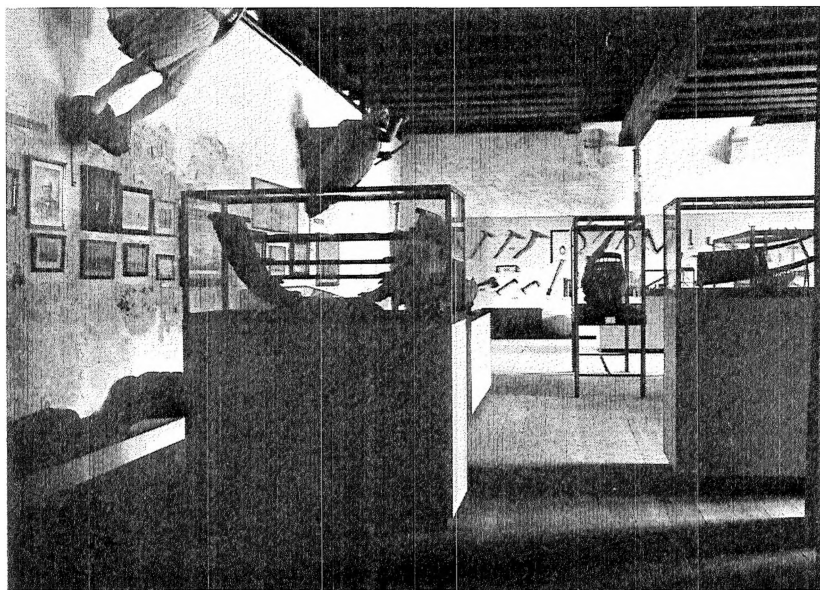
sig tilbage som formand, er blevet efterfulgt af fhv. museumsdirektør Knud Klem, og i stedet for de afdøde medlemmer ORS V. Falbe-Hansen, dir. Ernst v. Kauffmann, borgmester Sigurd Schytz og fyrdirektør Axel Legind er indtrådt skibsreder Niels Hahn-Petersen, kommandørkaptajn J. Teisen, arkitekt Mikael Sinding og borgmester Ove Thelin, ligesom undertegnede har overtaget sekretær- og kassererposten. På museets vegne skal bestyrelsen her takkes for godt samarbejde og lydhørhed over for de fremsatte ønsker om gaver og anden hjælp. Der er grund til at erindre, at afdøde skibsfører H. L. Barfoed i 1967 i sit testamente overlod Venneselskabet et legat på kr. 100.000. Det har været til stor gavn og glæde for museet, som via Venneselskabet i høj grad har

nydt godt af afkastningerne, der er brugt til gaver, konservering, hjælp til udstillinger osv.

Museets årbog, som finansieres af Venneselskabet, er af stor værdi for museet. Den er udkommet regelmæssigt siden 1942, og vi tør vel nok påstå, at de 34 bind, den nu tæller, danner et ganske godt maritimt bibliotek med de hundreder af artikler, den har bragt, dækkende de mest forskellige emner inden for søfarten. Årbogen når som medlemslevering og i bytteforbindelser praktisk talt ud over hele jorden og hjælper med til at vise museets ansigt udadtil. Redaktionen omfatter den med stor kærlighed og ofrer ikke så lidt af sin sparsomme fritid på den. Tit kan det være svært at holde den redaktionelle balance mellem artikler, som er almentinteresserede, og nogle, som mere henvender sig til specialister. Men redaktionens muligheder er ret begrænsede, idet det ikke altid er nemt at fremskaffe egnet stof. En tak skal lyde til de forfattere, som har glædet os med deres bidrag. Gid flere vil følge deres eksempel! Og ligeledes tak til læserne for deres tålmodighed og for ros – og ris.

Museets ledelse har altid lagt stor vægt på at fremme forbindelserne med beslægtede museer, ikke blot i Danmark, men også i det øvrige Norden og langt uden for Skandinavien. Søfarten er international og stopper ikke ved nationalgrænserne. Hvert andet år samles de nordiske søfartsmuseer til arbejds møder skiftevis hos hinanden. Det første fandt sted på vort initiativ 1965. Museet har længe været medlem af International Association of Transport Museums (inden for ICOM) og har i de senere år været aktivt medvirkende ved oprettelsen af International Congress of Maritime Museums, hvis mål er en sammenslutning af alle søfartsmuseer over hele verden. At museet desuden opretholder særlige forbindelser, både museums mæssigt og personligt, til de gamle besiddelser i Dansk Vestindien og Dansk Guinea (nu Ghana), nævnes for en fuldstændigheds skyld.

Museet er en selvstændig institution, hvis højeste myndighed er Handelsministeriet. Det får sine lønningsudgifter, som år for år udgør en stadig stigende procentdel af dets udgifter, dækket af staten. Denne ordning er helt vital for museet, og det ville være en katastrofe for det, om beløbet blev nedskåret, idet det ville betyde en reduktion af det i forvejen for lille personale. Hvad der ud over lønningerne skal skaffes til den daglige drift i videste forstand, fremkommer dels ved entréindtægterne, dels ved private gaver og ved salg af bøger, postkort, souvenirs o.lgn. Billetpriserne er fornylig blevet sat op, men alligevel ligger vi



Kronborg slot har en charmerende historisk atmosfære, men er ikke særlig velegnet til museumsbrug. Det største problem er, at der endnu ikke er indlagt elektrisk lys i bygningen, hvorfor rummene, f.eks. den her viste skibsbygningssal, virker meget mørke, såsnart det ikke er solskin udenfor. Rummet (23 × 14 m) er øverste del af en sal i det vestlige hus af Erik af Pommerns borg Krogen fra 1420'rne, med ca. 4 m tykke mure og kun få vinduer. Muren t.v. er gennemtrængt af fugt fra jordvolden udenfor. Fot. Erik Dannesboe.

Kronborg Castle is not very suited for museum purposes. There are no electrical installations, and some of the rooms are rather dark, for instance this hall from the 1420's, with walls about 12 feet thick and few windows.

stadig i den billigste ende. I de senere år har vi haft en pæn lille ekstraindtægt ved salg af de årlige kompasplatter, som vi takket være et samarbejde med D/S Øresund har kunnet forhandle i et mindre antal eksemplarer.

Museet takker staten og alle private givere for den gennem årene ydede hjælp og bistand til dets arbejde. Det ser deri en anerkendelse af dets arbejde og en opmuntring for yderligere anstrengelser.

Selv om vi ikke har lov til at være utilfredse med det sidste tiår i det store og hele, heller ikke sammenlignet med de foregående år, kan det ikke nægtes, at vi sommetider kan have en ubehagelig indre fornemmelse

af, at vi på en måde er gået lidt i stå og ligesom ikke rigtig kan komme videre under de nuværende omstændigheder. Dette skyldes ikke alderdom, men simpelthen, at vi ikke kan undlade at tænke på alle de ønsker, der ikke er gået i opfyldelse, og de fremtidsdrømme, vi har. Vi ved særdeles vel, at det er urealistisk at forestille os, at vi kan få dem alle opfyldt i vor tid, hvor der er lagt en økonomisk dæmper på samfundets aktiviteter, men vi synes alligevel, at 60 års jubilæet er en passende anledning til i hvert fald at komme frem med dem, så vore venner kan få et lille indblik i vore bekvæmligheder og visioner.

Vort største problem er det, som vi har levet med i 60 år, og som efterhånden næsten er blevet uudholdeligt, nemlig at der ikke er indlagt elektrisk lys på Kronborg og som følge heraf ikke i museets udstillingsrum. Vi benytter enhver lejlighed til at fortælle om det i det håb, at der dog engang må kunne gøres noget ved det. Vi véd, at det er et pengespørgsmål, og at vi ikke selv kan løse det. En kendsgerning er det, som enhver vil kunne forstå, at man i vore dage ikke kan drive et ordentligt museum uden lys. En solrig sommerdag går det fint, for da er selv de dunkleste kroge ikke helt mørke. Men så snart det er overskyet, ikke mindst om vinteren, ligger mørket som en dyne over det hele, og alle museets dejlige genstande, modeller og billeder kan næppe skelnes. Selv om en vis historisk atmosfære klæder et gammelt slot som Kronborg, er der dog grænser for, hvor stort mørke man kan acceptere, når man er kommet for at se og studere museet. Vi synes ligefrem ikke, vi kan være bekendt at lade folk betale billet, når de ikke får noget ud af besøget. Vi har derfor måttet anskaffe flere stavlygter, som udlånes til særligt interesserede museumsgæster, så de dog ikke skal gå helt forgæves. I virkeligheden er dette en falliterklæring, og selv om vi spøger lidt med det, er det dog ret beset chokerende.

Museets permanente udstilling, som gennemgående er ordnet kronologisk med enkelte særafdelinger (f.eks. for skibsbygning, navigation og fyrvæsen) må efterhånden forekomme meget traditionel og gammeldags, for ikke at sige forældet. Selv om de fleste besøgende formentlig ikke gør sig tanker herom og med rette mest hæfter sig ved de mange gode ting vi har, synes vi selv dog, at museet kunne trænge til en ansigtsløftning ved en nyopstilling. Vi er fuldt og fast overbevist om, at i hvert fald visse linjer i dansk søfarts historie ville kunne belyses meget bedre og mere spændende, hvis vi brød med kronologien og indrettede dele af udstillingerne efter bestemte sagområder. F.eks. kunne man forestille

sig grupper som: søfarten gennem de danske farvande, især den gamle rute for verdenssøfarten Skagerak-Kattegat-Sundet (sildefiskerierne i middelalderen, øresundstoldens historie, søopmåling, sømærker og fyrbelysning, havne og søfartscentre langs ruten, værftskoncentrationen i området osv.); dansk søfart over verdenshavene (vikingernes togter, kompagnifarten, tidligere danske besiddelser, forskellige sejskibstrader, moderne rutefart); livet om bord og i land (et område, vi ligesom de fleste andre søfartsmuseer har forsømt i uhyggelig grad); skibsbygning og skibsarkitektur; skibstypernes udvikling (den nyere afdeling trænger stærkt til at moderniseres); skibets betjening (manøvrering af sejl og ror, navigation osv.); skibet som transportmiddel (havneanlæg, ladning og losning, stuvning; forskellige slags last), osv. I årevis har vi syslet med disse og lignende planer, men vi har ikke mod til at begynde med dem, så længe der ikke er lys i lokalene.

Det er klart, at en gammel „knokkel“ som Kronborg, der ikke er bygget til museumsbrug men til kongebolig i overensstemmelse med tidligere tiders boligidealer, ikke er helt velegnet som museumsbygning. Der må hele tiden tages hensyn til rummenes størrelse og karakter og til slottets særlige atmosfære. En nybygning med alle faciliteter ville selvfølgelig på mange måder være lettere at indrette og få til at fungere. Men på den anden side: hvem ville for alvor tænke på at flytte søfartsmuseet ud fra sundtoldens gamle slot med den historiske stemning, den skønne arkitektur og den enestående beliggenhed? Museets medarbejdere elsker slottet og ville gerne bære over med dets mangler, først og fremmest hvis vi kunne få elektrisk lys. Vi må imidlertid erkende, at dette ikke helt er nok: de dårlige pladsforhold bliver mere og mere til et påtrængende problem jo længere tiden går. Vi mener ikke, at museets udstillingsareal bør gøres større — museet er stort nok til at man nemt løber sig træt i det — men magasinforholdene er som omtalt efterhånden helt fortvivlende. Selv om vi i de sidste år har moderniseret rummene med stålskabe og -reoler, er de dog for små, for uegnede, for fugtige og for urationelle. Inden længe må vi se os om efter rum uden for slottet. Et stort problem, som må løses, er at få passende skabe til skånsom opbevarelse af vor store samling af konstruktionstegninger, så de ikke går til; nu ligger de sammenrullet i paprør, hvad de ikke har godt af. Endvidere kræver vore tusinder af søkort, arkivalier, uindrammede grafiske blade, tegninger o.lgn. moderne skabe til forsvarlig anbringelse. Vore 3-4000 indrammede billeder står sammenstuvet i træskabe: de er svære at komme

til, og risikoen for at de lider overlast er til stede, hver gang de tages ud og sættes ind. Vort mål er engang at få skydevægge, som de kan hænges op på, som det er tilfældet i mange andre museer, men det vil foruden udgifterne kræve langt mere plads, end vi for tiden har.

Særlig slemt står det til med biblioteket, som er tæt opstillet i et mørkt og på visse tider af året fugtigt rum. Selv på en sommerdag kan bøgerne ikke findes frem uden brug af lygte.

Det ville også som allerede omtalt være rart, om museet havde et specielt lokale eller to til særudstillinger, så vi ikke hver gang skal rydde rum, der er i brug i den faste udstilling. Vi har ligeledes hårdt brug for et lokale til skoleundervisning, foredrag, møder, lysbilledforevisninger. Det er tidens løsen, at museerne skal gå aktivt ind i skoleundervisningen, hvad vi er helt indforstået med, da vi af erfaring ved, at museet er vel-egnet hertil. Der er forlængst udarbejdet opgaver for skoleklasser i museet, men vi kan ikke anbringe de mange elever, som besøger os, noget sted, og vi har heller ingen, som kan vejlede dem. Vi savner som de fleste andre museer en museumspædagog til at tage sig af dette meget vigtige arbejde, og vi ved, at et sådant ønske næppe kan opfyldes. Som følge deraf er det som man forstår yderst begrænset, hvad vi kan gøre i skolens tjeneste.

Vort tidligere omtalte maritime bibliotek er vokset til ca. 20.000 bind. Det har status som udlånsbibliotek (dog uden at modtage tilskud hertil) og låner speciallitteratur ud til folkebiblioteker gennem Bibliotekscentralen. I kraft af dets størrelse og funktion burde det være under en uddannet bibliotekar, der kunne tage sig af indkøb og katalogisering, udlån, udskrivning af henvisningskort osv. Vi har klaret os igennem de senere år, fordi en ven af museet, Inger Preisler, har stillet sin arbejdskraft til rådighed og har taget sig af biblioteket uden vederlag. Det er vi taknemmelig for, men alle kan forstå, at vi ikke kan blive ved med at fortsætte således. Det behøver næppe at omtales, at alle andre større søfartsmuseer har en uddannet bibliotekar, kun ikke vi.

Fra 1964 og nogle år frem har flere af museets folk i forbindelse med svenske og norske kolleger foretaget etnologiske undersøgelsesrejser langs de skandinaviske kyster og har gjort maritime optegnelser, fotograferet, skitseret og indsamlet redskaber, konstruktionstegninger m.m. Af mangel på personale og penge har vi ikke kunnet fortsætte med disse og lignende undersøgelser. Det beklager vi, da vi mener, at en sådan indsamling af stof er særdeles vigtig, ikke mindst fordi samfundet forandres så hurtigt,



Handels- og Søfartsmuseets ca. 20.000 bind store maritime bibliotek er anbragt i et mørkt og på visse årstider altfor fugtigt rum i nordfløjens stueetage på Kronborg. Selv på lyse sommerdage må man benytte sig af en lygte for at finde frem til bøgerne. Fot. Erik Dannesboe.

The museum library (about 20,000 vols.) is housed in a dark room in Kronborg. Even on summer days a torch is necessary for finding the books. A perfect Hamlet atmosphere but unsatisfactory in A.D. 1975!

at alle minder om ældre tiders forhold hurtigt og uigenkaldeligt forsvinder.

Fra forskellige myndigheder får vi af og til spørgeskemaer, hvor vi skal meddele, hvor stor en procentdel af vort arbejde der er musealt, og hvor mange procent der er videnskabeligt arbejde. Som helhed må vi tilstå, at det ligger ret tungt med den videnskabelige side af vor gerning, idet vi på grund af de omfattende daglige gøremål simpelthen ikke har tid til at arbejde videnskabeligt. Selv om det hverken i museets vedtægter eller andetsteds siges, at vi er en videnskabelig institution, mener vi dog, at vi ligesom andre tilsvarende museer må være det, og alle går simpelthen også ud fra, at vi er det. Men vi må tilstå, at vi kun har få muligheder derfor. Stort set er det videnskabelige forsknings- og skrivearbejde vi gør, noget der foregår hjemme ved vort skrivebord om aftenen. En aflastning i det daglige arbejde er det eneste som vil kunne give os

den tid, der er nødvendig til at forske i vore egne samlinger, i de større arkiver og biblioteker og til at drive den videnskab, der i virkeligheden er en forudsætning for vort museumsarbejde. —

Vi har benyttet museets 60 års dag til åbenhjertigt at redegøre for en del af det, vi kæmper med og tænker på til daglig, fordi vi mener det kan være af værdi for vore venner at få et indblik deri. Vi er klar over, at ikke alle problemer kan løses og alle ønsker opfyldes lige med det samme, men vi håber at kunne opleve i vor tid, at ihvertfald nogle forbedringer må kunne noteres.

Henning Henningsen

THE DANISH MARITIME MUSEUM: THE FIRST SIXTY YEARS

Summary

The Danish Maritime Museum, the central museum of Danish merchant shipping, was founded in 1914 and opened to the public on the 1st August 1915 in the castle of Kronborg. Known all over the world as Elsinore, the setting for Shakespeare's Hamlet, the castle was built on a headland at the narrowest point of the Sound because in 1429 the Danish king, Eric of Pommerania, introduced the Sound Dues. This was a tax which had to be paid by all vessels passing through these straits which were so vital to world trade. The first castle, a Gothic building of brick called "The Hook", was built in the 1420's, but this was replaced in the 1570-80's by a splendid Renaissance castle erected by Frederik II. The Sound Dues remained in force right until 1857 and both the castle and town of Helsingør, with its many historic buildings, today still bear witness to the great days of the past.

Kronborg is probably one of the finest and most beautifully situated buildings in the world. With the fascinating atmosphere of history surrounding it it is visited by some 500,000 people from all over the world every year. In view of the important role it has played in the history of international shipping it is a most suitable place for a maritime museum. But it goes without saying that a building which is over five hundred years old hardly provides the ideal premises for a modern museum.

In his article on the occasion of the sixtieth anniversary of the museum the writer, who is Curator of the Museum, points out some of the disadvantages the castle has as a museum. The worst problem is the lack of electric light. It was never installed because it was originally considered to be a fire hazard. This means that many of the rooms are rather dark, unless the sun is shining. As a consequence it is impossible to arrange any completely satisfactory permanent exhibition which would enable the museum's many valuable possessions, among them more than two hundred fine ship models and numerous pictures and other

objects, to be displayed as they should be. Nor are the store and archive rooms or the library ideal for their purpose. Unfortunately, too, the sea air both inside and outside the castle is often somewhat damp and does nothing to improve the condition of books and exhibits. Another disadvantage is that the museum has no rooms where it can mount special exhibitions or give lectures to school children.

Like most other museums in the world the Maritime Museum is understaffed and is therefore unable to undertake the great amount of work which remains to be done, particularly in the field of maritime ethnology. That it would also like more funds for research and publications, and the purchase and conservation of exhibits goes without saying.

Nevertheless in spite of all these wishes and dreams of improvement in the future the staff enjoy their work in the sixty year old museum and are proud of its many international contacts and the position it holds among the maritime museums of the world.

FREGATTEN „CHARLOTTE AMALIA“S MÆRKEDELIGE SKÆBNE

Af

ASTA BREDSORFF

En stor dansk guineafarer „Charlotte Amalia“ overmandes 1683 af et lille engelsk sørøverskib ved Sierra Leone i Vestafrika. Boucaniererne omdøber det til „Bachelor's Delight“, brænder deres eget skib og drager videre på togt til Stillehavet med det danske skib. Forfatterinden giver en spændende beskrivelse af dets eventyrlige fart som sørøverskib på jagt efter spanske skibe. Nogle af datidens berømte boucanierer, fremfor alt William Dampier, var med på togtet og har omtalt det i deres erindringer.

VED midten af det syttende århundrede begyndte Danmark at interessere sig for handel på Guinea. Det første handelsfartøj vi kender noget til afgår 1649 til øen São Tomé i Guineabugten. I 1654 udsendes „Neldebladet“, der vender hjem med en rig ladning sukker, elfenben, palmeolie og guld. Fra da af sejler ikke så få skibe ud fra Danmark, efterhånden på den såkaldte trekant rute: fra Danmark til Guinea, hvor handelsvarer ombyttes med slaver; så tværs over Atlanten til de Vestindiske øer, hvor slaverne sælges med stor fortjeneste, og lasten fyldes med sukker og rom fra plantagerne; og endelig hjem igen til de lange kajer i København.

I 1659 købes et stykke jord ved Cabo Corso og en dansk fæstning Frederiksborg opføres, og 1661 påbegynder man opførelsen af endnu en fæstning Christiansborg. Hermed havde Danmark sikret sig en god plads på Guineakysten med de mange muligheder for indbringende handel.

I 1697 udkom i København en bog skrevet af Erik Tillemann, en mand der havde været ansat som løjtnant ved fæstningen Christiansborg og havde et godt kendskab til Guinea. Bogen fik den såre beskedne titel: „En liden enfoldig Beretning om det Landskab Guinea og dets Beskaffenhed langs ved Søe-Kanten“. Bogen giver en lang række anvisninger for sejlads i farvandene langs Guineas kyst som f.eks. denne for farvandet ud for floden Sierra Leone: „Naar Landet søges paa 9 gr. 12 min:

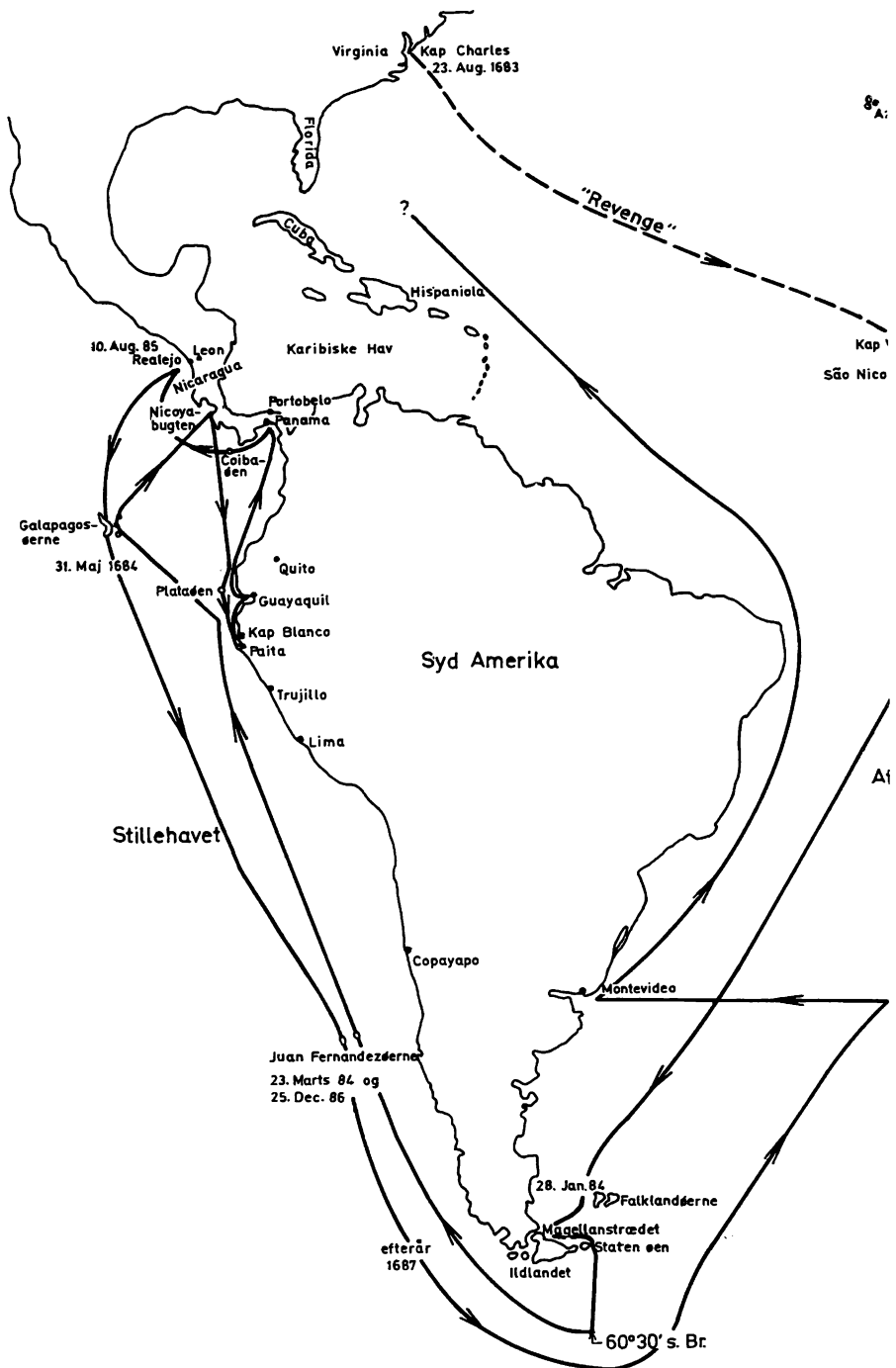
kommer mand ved de fire Eylande eller Øer og løber Synden an oc begge de Flooders Grunde som ligge Norden for Rio Sierra Liona, heel vel forbi. Der efter seer mand strax det høje Land af Sierra Liona, og løber lige an paa dend Synderste Kant ved hvilken der ligge tvende Klipper hvor der kand sees Brenning paa. Naar man er dennem forbi løber mand tedt ud med Landet og faar meget slet Vand af en Banke som skyder fra Nord-Kanten der af hvor efter vel maa gives Agt eftersom tilforn ofte ere komne Skibe paa samme Banke til Skade. Og naar mand saa løber alt et lidet bedre ind seer mand en stor Indvig med høit Vande som en staaende Flood hvilken mand og løber forbi og kommer saa strax i en Bugt med rødt Sand-Grund ved Strand-Bredden ungefer af et par Skibs-Længder og strax derhos er Vand-Platsen hvor mand sætter paa 13 og 12 Favne god Grund; Og kand mand og der ligge sikker for alle Vinde, Storm og U-Væir.“

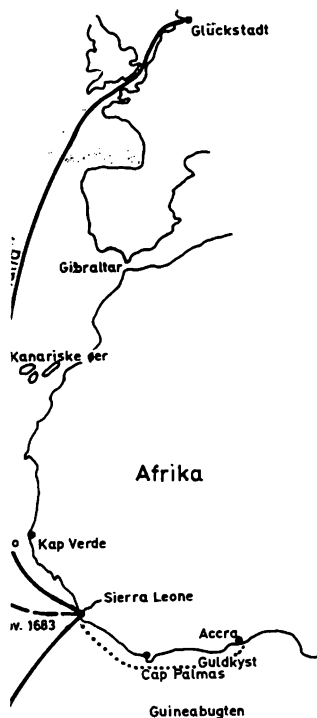
Det var netop i dette Farvand ved Sierra Leone at en dramatisk begivenhed fandt sted. Herom fortæller Tillemann: „Mand kand og ikke her i ringeste maader troe nogen fremmet Flag, saa som mesten altid for det kaastelige Vands og gode Indløbs Skyld findes Skibe i Floden, baade af onde og gode. Thi mand haver visse Exempler, at fordi her haver fattets et vaagende Øye er een og anden kommen i Fortred, ja, haver mist baade Skib og Gods. Hvilket og . . . den forfarne og her af Norden ældste Guinees-Farer Thomas Thorsøn fra Glückstad med Dansk Commision er hendet, i det at hans Fregatte Charlotta Amalia, med sex og tredive Stykker og Folk vel besat blev hannem af en liden Engelsk Søe-Røvere med fire Stykker udi et Øjeblik heel behændelig fratagen, alleneste fordi hand ikke hafde et vaaget Øje derhos. Med hvilken Fregatte samme Engelske Søe-Røvere siden gjorde megen stor Skade paa den gandske Cust; Og bleve de omsider fire i Sælskab, hvilke forarsagede Handelen en stor Afbræk indtil dend Engelske Com-mendeur Killegrew efter Ordre kom til Gvinea og dennem derfra til den Ø St. Thomas udi Vestindien stedse forfuldte, hvor de fleste komme i Brand og endelig alle tilsammen blev ødelagdt“.

En ganske spændende lille sørøverhistorie — men mon det dog kan passe? At et lille sørøverskib med 4 kanoner skulle kunne overmande en fregat med 36 kanoner og med en talrig besætning lyder nærmest som en god skipperløgn.

Historien har sin rigtighed.

Vi har nemlig en beretning om overfaldet i Sierra Leone floden





avet

Skitse over guineafareren „Charlotte Amalia“s rejse til Sierra Leone, hvor den blev taget af sørøverskibet „Revenge“ 1683 og omdøbt til „Bachelor's Delight“, hvorefter den sejlede videre som sørøver.

Sketch of the voyage of the Danish Guinea frigate "Charlotte Amalia" 1683. Off Sierra Leone it was captured by a small English pirate vessel the "Revenge". As the "Bachelor's Delight" it carried on in the Pacific as a pirate.

fortalt af en af søroverne. Og vi kan sige ikke så helt lidt om „Charlotte Amalia“'s videre skæbne.

Den 23. august 1683 afsejlede søroverskibet „Revenge“ fra Cape Charles i Virginia med 52 mand ombord. Det var bestykket med 8 kanoner. Kaptajnen hed John Cook, styrmanden Ambrose Cowley, en af kvartermestrene Edward Davis, og en af skibslægerne Lionel Wafer. Desuden var der en ret usædvanlig personlighed ombord, muligvis som styrmandsmath, en ca. 30-årig sørover ved navn William Dampier. På grund af hans flittige og omhyggelige naturhistoriske optegnelser fra rejsen og hans fængslende dagbøger er han langt den bedst kendte af disse mænd. Sammen med Cook og Wafer havde han i 1680 været på et dristigt togt tværs over Panamatangen. Her havde den lille styrke på ca. 300 mand kapret spanske skibe i Stillehavet og sejlede med disse hærgende og plyndrende langs den sydamerikanske kyst lige fra Juan Fernandez øerne i syd til Nicoyabugten ved Costa Rica. Til sidst delte søroverne sig i to hold, hvoraf det ene søgte hjem over Panamatangen, mens det andet sejlede syd om Kap Horn. Udbyttet havde imidlertid ikke rigtig svaret til forventningerne og nu ville man igen forsøge lykken. Om denne nye rejse, der startede hin augustdag i 1683, ved vi særdeles god besked, idet Dampier, Cowley og Wafer alle tre har skrevet beretninger derom.

Fra Virginia sætter søroverne kurs imod Kap Verde øerne; på vejen løber de ind i en voldsom cyklon, der varer en hel uge, og snart efter erobrer de en hollandsk smughandler, som på trods af det hollandsk ostindiske selskabs handelsmonopol er på vej til Virginia med slaver. Wafer skildrer ikke uden ironi, hvordan søroverne fratager kaptajnen 6 tønder vin foruden en del levnedsmidler og citroner, idet de fortæller ham, at de „lige så godt kan bestjæle ham, som han kongen, idet han jo agtede at forholde kongen den pligtige told“. Så får hollænderen lov at sejle.

I september anløber de øen Sal, en af de Kap Verdiske øer, hvor der kun bor 5-6 mennesker. 'Guvernøren' kommer ud til dem nærmest klædt i laser og forærer dem nogle magre geder. Det var tre år siden det sidste skib havde været der. Man køber 40 skæpper salt for nogle gamle klæder og sejler videre til São Nicolau, hvor portugiserne har både marker og vingårde. Her kølhales „Revenge“, bunden skræbes fri for al begroning og smøres med tælle, så skibet kan sejle des hurtigere, når man nu begynder at se sig om efter priser. Så snart de har taget

vand ombord, fortsættes sejladsen, nu med skarpt udkig efter et bedre skib, stort nok til at sejle syd om Kap Horn og op i Stillehavet og med kanoner nok til at man kan give sig i lag med de spanske skibe der. Da „Revenge“ når São Tiago, opdager sørøverne en stor hollandsk ostindiefarer, som Cowley hævder har 50 kanoner og en besætning på 400 mand, men det er måske nok overdrevet. I hvert fald er mange af folkene gået i land. Kaptajnen er imidlertid på sin post, aner straks at det er sørøvere og træffer omgående sine forholdsregler. Ved hjælp af et spring på ankertovet får han vendt breddesiden til, de nederste kanonporte lukkes op, kanonerne køres ud, og da „Revenge“ runder den sidste pynt for at løbe ind på redan, myldrer det på hollænderens dæk med bevæbnede mænd, og de første kanonskud plasker allerede omkring sørøverne. De vender da om og forlader øen lige så hastigt som de var kommet.

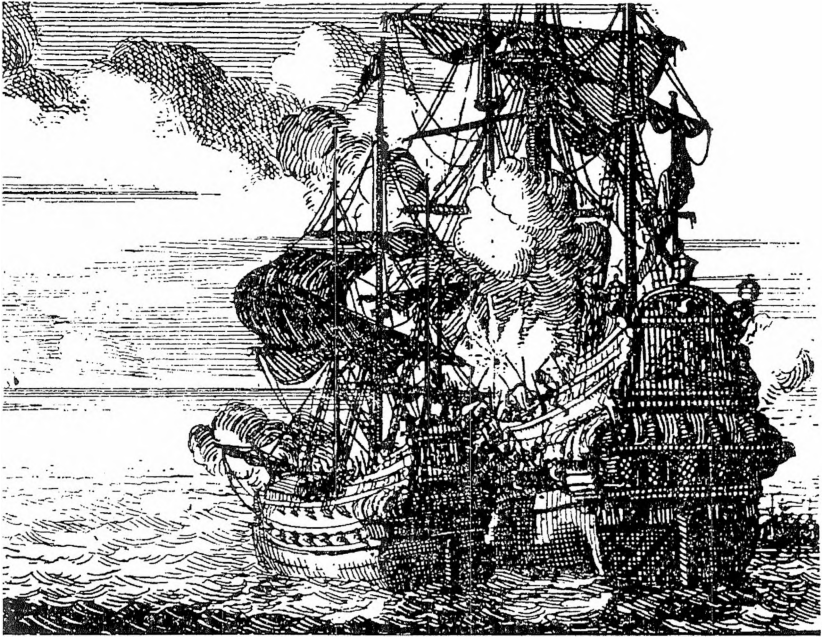
Man kunne ønske at kaptajn Thomas Adrian Thorsen ombord i det danske skib „Charlotte Amalia“ havde været lige så årvågen. Om dette skib ved vi at det var udrustet med 36 kanoner og havde en talrig besætning. Thorsen var på den tid den ældste Guineafarer inden for det danske rige og havde gjort i hvert fald en tidligere rejse fra Glückstadt til Elfenbens-, Slave-, og Guldkysten. Nu nærmede han sig Sierra Leones munding efter en god rejse. Et lille stykke inden for flodmundingen lå, som Tillemann beretter, et glimrende vandingssted, og det var Thorsens hensigt at fylde vandtønderne her, inden han begav sig ud på det sidste stykke vej rundt om Kap Palmas og ind i Guinea-bugten.

I november ligger nu „Revenge“ for anker ud for Sierra Leone, og ved dag gry ser man et prægtigt skib sejle forbi vestude. Det bærer dansk flag. Sørøvermandskabet kaldes op, man haler ankeret ind i en fart og sætter alle sejl. Men til ingen nytte. Skibet forude sejler fra dem, man kan lige så godt opgive forfølgelsen. Men pludselig jubler alle sørøverne. Det danske skib er gået over stag og står nu ind i floden. Fælden er klappet i, sørøverne får alligevel deres chance. De følger i kølvandet på danskeren. Nogle af folkene i „Revenge“ er meget utålmodige. Så snart kanonerne kan række, opfordrer de kaptajnen til at affyre en bredside på 4 kanoner mod danskeren. Den mere sindige styrmand Cowley gør opmærksom på, at danskeren har 36 kanoner og tilsyneladende også flere folk end „Revenge“. Her gælder det om at bruge list. Formodentlig har „Revenge“ ført engelsk flag og ser altså ud som et almindeligt handelsfartøj. De få kanoner bidrager også til at

afvæbne enhver mistanke, og for yderligere at give det udseende af at man er fredelige handlende, giver Cowley ordre til at 30 mand skal gå nedenunder og holde sig parat med skudklare våben. Han venter nu til „Charlotte Amalia“ har kastet anker og løber så op på siden af hende. Thorsen er omsider blevet mistænksom og gør hastigt skibet kampklart, men det er allerede for sent. Søroverne er nu på siden af ham, „Revenge“ har allerede fået entrehager gjort fast i danskeren. Cowley stamper i dækket, og på dette aftalte tegn myldrer de bevæbnede sørovere op på dækket og border den fremmede. Danskerne er blevet overrumplet, og kampen har næppe varet længe. Kaptajn Thorsen må overgive sig. Cowley fortæller, at søroverne kun havde fem døde og sårede. Om de danske tab hører vi ikke, men de har sikkert været noget større.

Da søroverne får undersøgt „Charlotte Amalia“ er de begejstrede. Et ualmindeligt dejligt skib har de fået, næsten uskadt af kampen, og da man får tid at undersøge lasten, viser det sig at der er rigelig proviant ombord, og til deres ublandede glæde masser af brændevin. Ganske vist var søroverne ikke nogen lovløse bande. Inden afsejlingen havde alle måttet underskrive visse fælles regler, bl.a. en der stærkt begrænsede drikkeriet ombord. Ligeledes var der nøje fastsat regler for fordeling af byttet og udbetaling af hvad man kunne kalde „forsikringspræmier“ til dem der mistede et øje, en hånd eller et ben i kampene.

Hvis nogen af danskerne i forståelig harme har skældt ud over de fordømte sørovere, er de sikkert blevet belært om at „Revenge“s mandskab aldeles ikke var sørovere, men boucanierer. Forskellen er nok temmelig hårtrukken, men boucaniererne hævdede at deres skibe i virkeligheden var kaperskibe, og kaperi var dengang anerkendt af de europæiske nationer. Hertil må man bemærke, for det første at der 1683 ikke herskede krigstilstand imellem England og Danmark, så kapring af et dansk skib som „Charlotte Amalia“ var aldeles ikke tilladt, og for det andet er det nok rigtigt at boucanierernes kaptajner som regel havde kaperbrev, men brevenes juridiske gyldighed skulle man ikke forske for meget i. På de caribiske øer hvor boucaniererne mest holdt til, rådede dengang ret lovløse tilstande, og øernes guvernører synes at have været villige til at udstede kaperbrev for betaling, eller forventet efterbetaling. Boucaniererne selv var allehånde: eventyrere, undvegne landarbejdere fra de vestindiske plantager, tidligere soldater; men man finder også adelsmænd og lærde folk. Cowley hævdede selv at være i besiddelse af en grad



Sørøvere entrer et spansk skib. Udsnit af stik i Jan Erasmus Reyning: *Zeer aanmerkelijke Reysen* (Amsterdam 1691), afbildet i Erik Kjersgaards udgave af A. O. Exquemelin: *Bogen om de amerikanske sørøvere* (Kbh. 1974).

Pirates boarding a Spanish ship (1691).

fra Cambridge, og skibslægen Wafer fortæller at en af hans kammerater på turen over Panamatangen havde sit græske Ny Testamente med, som han læste op af og oversatte på stående fod. Det siges også at have været skik at læse et kapitel af Bibelen højt og synge nogle salmer, inden man gav sig til at spise.

Navnet boucanier afledes af fransk „boucan“, som var en rist der benyttedes ved røgning af „viande boucanée“ eller tørret kød, en form for proviant der kunne holde sig længe i lasten. Selv kaldte boucaniererne sig hellere „Brethren of the Coast“, dvs. kystens brødre. De opfattede sig selv som et lav på linie med andre håndværkslav, og det var skik iblandt dem at tiltale hinanden som broder.

Cowley nævner ikke hvad man gjorde ved danskerne fra „Charlotte Amalia“. Skal man dømme efter lignende episoder andre steder, er

de formodentlig først blevet tvunget til at kølhale og skure „Charlotte Amalia“s bund — vi ved i hvert fald at dette blev gjort før sørøverne drog videre. Dernæst har man vel sat dem til at bære vand ombord. Tillemann giver en ret indgående skildring af vandingsstedet: „Det er smukt der at see hvorledis en Deel høie Sø-Oficerer som der have taget Vand deres Navne i dend haarde Steen have udhugget iblant hvilke og findes dend vidtberømte Hr: Admiral Ruyters, Robbert Holms, og dend navnkundige Sø-Røveres Claus Compans som her i sin Tiid skal have haft sit visse Tilhold og retirade, med mange andre fleres Navne. Og strax der hos staar ogsaa et meget stort Træ i Runden over sexten Favne tykt (hvilket siunes vel utroligt) hvor udi og en Deel Navne til en Hukommelse findis udskaaen.“

Og her har danskerne formodentlig slidt med at fylde tønderne og trille dem ned til stranden, ro dem ud til skibet og stuve dem i lasten. Og hvad er der så blevet af dem? Har de fået overladt et par både, så de kunne opsøge den nærmeste europæiske fæstning, eller er de blevet efterladt på stranden for at afvente et andet skibs ankomst? Vi ved det ikke. Wafer angiver kun at sørøverne brænder deres gamle skib „Revenge“ her i Sierra Leone, så det har danskerne i hvert fald ikke fået.

Nær det sted hvor man havde kastet anker, var der bag skoven en ret stor negerlandsby med mange små huse og et stort hus midt i landsbyen, hvor høvdingene modtager fremmede og trakterer med palmevin. Sørøverne besøger daglig landsbyen og handler med de indfødte. „Charlotte Amalia“ havde jo et rigt udvalg handelsvarer ombord, og i løbet af de 3-4 døgn skibet ligger ved vandingsstedet køber de bananer, sukkerrør, palmevin, høns, honning og en hel del ris.

„Charlotte Amalia“ var jo opkaldt efter Christian V's dronning, men navnet passede ikke rigtigt sørøverne, og skibet fik straks et nyt og mere passende navn: „Bachelor's Delight“, dvs. ungkarlens fryd.

Midt i november forlader „Bachelor's Delight“ Sierra Leone, og snart efter tages en ny prise, et skib tilhørende hertugen af Brandenburg. Muligvis erobres der endnu flere — det ville stemme med Tillemanns oplysninger, og da man gerne ville give det udseende af at man ikke var sørøvere, omtales langt fra alle priser. Således omtales „Charlotte Amalia“s erobring kun af Ambrose Cowley; han har muligvis følt sig sikker fordi han hævdede at han var blevet tvunget til at tage med som styrmand og ikke anede at „Revenge“ var et sørøverskib før de var

i rum sø. Dampier nævner overhovedet ikke den danske prise — det var jo også et klart tilfælde af sørøveri, og sørøvere hængte man.

Nu sættes kursen imod Kap Horn. Vejret er meget varmt, flere er syge af feber efter det usunde klima ved Sierra Leone, men kun en mand, en af de to skibslæger, dør. Der er næsten vindstille, og man får tiden til at gå med at fiske hajer, som man spiser kogt i eddike. Cowley omtaler en ubeboet ø, som han opdagede på 47° sydlig bredde vest for deres kurs — „et meget bekvemt sted hvor skibe kan tage vand og brænde ombord, og den har en fortrinlig havn, hvor 1000 skibe kan ligge i sikkerhed“. Han gav den navnet Pepys Island efter den kendte dagbogsforfatter og sekretær i admiralitetet Samuel Pepys. Øen spøjte længe på engelske søkort, og selv lige ved 100 år senere kigger kaptajn James Cook efter den, dog med den bemærkning at Cowley må have tænkt på en af Falklandsøerne, som han har fået galt anbragt.

Den 28. januar 1684 passerer „Bachelor's Delight“ de øde Falklandsøer, tilsyneladende helt uden træer og vand. Man sejler igennem umådelige stimer af bittesmå lyserøde hummere, der dækker havet over et område på flere sømil. Det havde været kaptajnens tanke at sejle igennem Magellanstrædet, men da der blæser en stiv vestenvind må man opgive denne plan og søge øst om Staten øen mod Kap Horn.

Den 14. februar er det St. Valentine's Day, den dag man i England ifølge gammel skik udvælger sig en kæreste, hvis ridder man i det følgende år skal være. Da man den dag på bredde 57° ligger ud for Kap Horn og i dagens anledning giver sig til at tale om kvinder og kærester, ryger der en vældig storm op, som varer måneden ud og driver dem ned til 60° 30' sydlig bredde. Heraf, skriver Cowley, „sluttede vi at det at tale om kvindfolk til søs var meget uheldigt og den direkte anledning til stormen“. Det var forfærdelig koldt, så koldt hævder han, at alle drak 3 liter brændevin på 24 timer uden at få mén deraf.

Rejsen går nu nordover, op i Stillehavet, og her ser de den 19. marts et skib nærme sig fra syd — det viser sig at være et andet sørøverskib „Nicholas“ ført af kaptajn John Eaton. Sammen tager de nu til de ubeboede Juan Fernandez øer, hvor der er mange fede geder, mængder af fisk, godt vand, og tømmer. I 1681 havde Dampier været her på det førømtalte togt, og dengang havde man måttet bryde så hastigt op, da tre spanske skibe nærmede sig, at man havde måttet efterlade en indianer fra Mellemerika. Den arme mand havde boet her helt alene i tre år, men viser sig at have klaret sig udmærket. Sin kniv havde han

lavet til fil og dermed savet sit bøsseleeb over og hamret jernet ud til fiskekroge, harpuner og lange knive. Han hilser nu henrykt på sine redningsmænd, hvoraf han kender flere. Søroverne bliver på de ubeboede øer i godt 14 dage, skaffer sig frisk proviant, fylder vandtønderne, bærer skorbugspatienterne i land og giver de syge tid til at komme sig i de sunde omgivelser.

Så sejler man mod NNØ og holder undervejs et skibsråd, som det er boucanierernes skik. Da man nu har to skibe, et med 40 kanoner og et med 26, beslutter man at tage op til Kap Blanco ved Perus nordlige grænse for at forsøge at overrumple den spanske søvflåde på vej til Panama. På vejen erobrer de et spansk skib lastet med tømmer og erfarer af fangerne at spanierne er udmærket klar over at der er søroverskibe i Stillehavet — en slem streg i regningen, da overraskelsesmomentet var meget vigtigt. Forklaringen var den at kaptajn Eaton i Magellanstrædet havde truffet et andet engelsk skib „Cygnet“ (svanungen), der meget passende førtes af en kaptajn Swan. Han var udsendt af en sammenslutning af engelske købmænd for at undersøge mulighederne for at drive lovlig handel langs den spanske Stillehavskyst. For at bevise at han ikke havde noget med søroverne at gøre, havde Swan over for spanierne røbet at Eatons skib sandsynligvis var på jagt efter priser langs kysten.

Cook og Eaton tager nu yderligere tre spanske skibe, alle lastet med mel som vicekongen af Lima havde sendt til præsidenten af Panama med besked om at det er uvist hvornår han kan sende mere, da der er engelske sørovere i farvandet. Ved oplysning om at spanierne er i færd med at befæste byerne langs kysten, opgiver man et planlagt angreb på Trujillo og sejler i stedet ud til de ubeboede Galapagos øer. Dampier, der er naturvidenskabeligt interesseret og på hele sin lange rejse gør omhyggelige notater om alt det nye han ser, omtaler her de mange skildpadder, der jo har givet øerne navn. En del mel bæres i land og anbringes som et reservedepot til senere afhentning. Med det største af melskibene, „Nicholas“, og „Bachelor's Delight“ sejler man nu videre til Nicoyabugten, hvor kaptajn Cook dør og begravnes. Nogle indianere, der havde været lovlig nysgerrige under begravelsen, tages til fange, og da de oplyser at der findes en kvægfarm knap en mil borte, tager 24 sørovere af sted i to både for at skaffe kød. En af indianerne fungerer som vejviser således at de let finder stedet, men da er det allerede ved at blive mørkt. Nogle ønsker nu straks at slagte tre-fire



Boucaniererne eller filibustrene deler deres bytte på en øde ø. Udsnit af stukken vignet på Nicolas de Fers Amerikakort 1705, afb. i Kjersgaards udgave af Exquemelin.

Pirates dividing their loot on an uninhabited island (1705).

okser og tage dem med sig, andre at vente til morgen og skaffe en 30–40 stykker. Da man ikke kan enes, tager halvdelen af mændene hjem med Dampier; men da de andre sent næste eftermiddag endnu ikke er kommet, sendes 10 mand af sted i en kano for at lede efter dem. Det viser sig at være på høje tid. Bevæbnede spaniere havde brændt deres båd og omringet dem, således at de havde måttet ty ud til en enlig klippe en km fra kysten, hvor de nu stod i vand til livet. Var undsætningen kommet blot en time senere var de alle druknet i højvandet.

Ombord i „Bachelor's Delight“ gøres nu kvartermesteren Edward Davis til kaptajn, og et par måneder senere efter flere frugtesløse angreb på spanske byer skilles Davis og Eaton. Tre uger senere mødes de dog igen, og da er Eaton igen villig til at være med, forudsat at man kan enes om at dele det fremtidige bytte ligeligt imellem alle. Men folkene ombord i „Bachelor's Delight“ afslår det. Med Cowley som styrmand sætter Eaton snart efter kursen mod vest tværs over Stillehavet til Guam, som han når den 14. marts 1685. I Ostindien forlader Cowley og flere andre Eaton og sejler hjem med et hollandsk fartøj. De er hjemme i England den 12. oktober 1686.

Imidlertid får „Bachelor's Delight“ snart nyt følgeskab. Det er den før omtalte kaptajn Swan med „Cygnet“, et godt skib på 180 tons med 16 kanoner og en ladning til en værdi af £ 5.000. Handelsrejsen havde været den helt store fiasko. Spanierne ville ikke vide af dem, og Swan's mænd havde nu tvunget ham til at hjælpe en gruppe på 97 boucanierer, der var marcheret over Panamatangen under ledelse af kaptajn Peter Harris. Ved Plata øen sælges Swans varer nu til enhver der vil betale for dem — sørøverne synes at have været særlig interesseret i skydevåben og nogle elegante fløjlskuer, der solgtes for 30 gram guld stykket. Resten af ladningen kastes overbord, så bølgerne dækkes af silketøjer og musselin. Herefter slutter Swan sig til sørøverne (oktober 1684), men på den betingelse at 10 % af udbyttet forbeholdes de engelske købmænd, der har udrustet skibet.

Sammen sejler man nu til Paita og indtager byen uden større vanskelighed, men tilsyneladende også uden større udbytte. Et senere angreb på Guayaquil mislykkes derimod, og det eneste udbytte er tre spanske skibe med ca. 1000 negerslaver ombord, samt et fjerde skib med klæde. De beholder 40 stærke unge slaver, men lader resten løbe da de jo ikke har mulighed for at sælge dem.

På vej nordover opbringer de nytårsdag 1685 den spanske postbåd

fra Panama. Der er ingen vigtige breve ombord, men en årvågen mand har set spanierne kaste noget overbord, og ved at lede finder man en pakke breve afmærket ved en bøjle. Et af brevene er stilet til vicekongen i Lima og beder ham om at fremskynde afrejsen af den spanske sølvflåde der skal til Panama, fordi flåden fra Spanien der skal føre sølvet hjem er løbet ind i Portobelo på nordsiden af Panamatangen. Søroverne jubler, lukker omhyggeligt brevet igen og sender postbåden videre med mange ønsker om en god fart. Imens skynder de sig til Panamabugten for at være rede til deres livs store chance.

Sidst i februar efter at have taget en del mindre priser ligger søroverne ud for det nye Panama — den gamle by var blevet brændt af Henry Morgan i 1673. Dampier fortæller at dengang Morgan kom, vendte alle Panamas kanoner ind mod land, idet man ikke kunne forestille sig fremmede skibe i Stillehavet. Siden var der blevet bygget en ny by ca. 6 km borte omgivet af en høj stenmur, som siges at have været så kostbar at opføre at den spanske konge skal have spurgt sine ministre om ikke muren snart var synlig fra hans vinduer i Spanien. I ventetiden forhandler Davis med præsidenten i Panama om en udveksling af fanger. Hvis spanierne nægter at udlevere de engelske fanger, vil man ikke blot øjeblikkelig henrette alle de spanske fanger ombord, men også i fremtiden dræbe alle fanger uden at vise barmhjertighed. Brevet slutter: „De skal vide at vi er de øverstbefalende over hele Sydhavet, så overvej nøje Deres valg, thi vi afventer utålmodigt Deres dom om liv eller død; vælger De døden, skal De visselig få hovederne (af de spanske fanger) senest mandag morgen“ osv. Underskrevet: De Øverstbefalende over Sydhavet. Næste dag udveksles så 2 englændere for 40 spanske fanger.

Mens skibene ligger her ud for Panama, skriver den ulykkelige Swan til en ven i England: „Jeg beder dig forsikre mine arbejdsgivere om at jeg gør alt hvad jeg kan for at varetage deres interesser, og at det jeg nu gør, kunne jeg på ingen måde hindre. Og bed dem om at gøre det de formår hos kongen for mig, thi så snart jeg kan vil jeg overgive mig til kongens retfærdighed, for jeg vil hellere dø end at skulle luske rundt som en vagabond af frygt for døden. . . . Jeg har nogle penge, som jeg ville ønske var i dine hænder, til min kone. Jeg vil, med Guds hjælp, udrette ting som (hvis de skete med min fyrstes billigelse) ville gøre hende til en fin dame; men nu ved jeg ikke, om de lægger mig en strikke om halsen.“

Rygtet om at den årlige spanske sølvflåde nærmede sig Panama må have bredt sig langt omkring, for i de følgende uger synes det ligefrem at myldre over Panamatangen med engelske og franske boucanierer, der omgående kaprer spanske skibe så snart de når havet. Det var også rigdomme, der nok kunne lokke fattige eventyrere til at sætte livet i vove. Dampier meddeler således at skatten som regel beløber sig til 24 millioner piastre foruden købmændenes egne midler. Men sølvflåden lader vente på sig.

Endelig den 28. maj letter en regntåge ud på formiddagen, og man ser den store spanske flåde nærme sig. Spanien har 14 skibe med ialt ca. 3000 mand, dog er 6 af skibene ret små og uden kanoner. Søroverne har kun 10 skibe, det største og bedst udstyrede er „Bachelor's Delight“ med 156 mand og 36 kanoner, mens to af de mindste kun har 8 mand hver; ialt er der 960 sørovere. Søroverne er nok de mest rutinerede i søkamp; men de mangler kanoner, og kampen er for ulige. Spanien jager dem rundt i Panamabugten. Til sidst splittes de for alle vinde, og skønt deres samlede tab siges kun at have været én mand, har de intet opnået ved aktionen. Den spanske flåde ankrer trygt under Panamas store kanoner.

Ved øen Coiba mødes „Bachelor's Delight“ med en del andre skibe, ialt mønstrer søroverne nu 640 mand og 8 skibe, og man aftaler at forsøge et angreb på byen Leon vest for Managua-søen. En lille hærstyrke landsættes ved Realejo og marcherer ind i landet, hvor de ret let erobrer Leon. Man forlanger så en løsesum på 300.000 piastre; men spanierne trækker tiden ud, mens de henter forstærkninger, og til sidst må søroverne trække sig tilbage efter at have stukket byen i brand. De har dog fået en del proviant ud af turen, 500 sække mel, 150 stk. oksekvæg, m.m. Efter denne ekspedition skilles Swan og Davis den 25. august 1685. Dampier, der ønsker at se mere til verden, flytter over til „Cygnet“ hos Swan, og de sejler nu tværs over Stillehavet til Guam. Den ulykkelige Swan, der ikke tør vende hjem til England, slår sig ned på Mindanao og myrdes her. Dampier når efter de mest utrolige strabadser hjem til England i september 1691.

„Bachelor's Delight“ sejler sydover langs Sydamerikas kyst i følge med tre andre skibe, en søroverstyrke på 340 mand. Tilbage af vore gamle bekendte er nu kun kaptajnen Davis og skibslægen Wafer. Wafer har sikkert haft fuldt op at gøre i den første tid, idet det viser sig at mandskabet er blevet smittet af tyfus — på et tidspunkt er der 130 mand



Den bekendte boucanier William Dampier, som spiller en vigtig rolle i de i artiklen nævnte begivenheder, blev berømt på grund af sin spændende bog „A New Voyage Round the World“ (1697), i hvilken han frimodigt beskrev sit eventyrlige liv som sørøver. Året efter blev han udnævnt til kommandør på det engelske orlogsskib „Roebuck“, og senere foretog og skildrede han flere betydningsfulde opdagelsesrejser. Portrætstik efter maleri af T. Murray.

Portrait of the famous explorer William Dampier (1652–1715) who wrote a book about his experiences as a buccaneer.

syge, deriblandt kaptajnen, og mange dør. Wafer fortæller, at på vejen sydover ser de på $27^{\circ} 20'$ sydlig bredde ca. 1500 sømil vest for Copayapo på den chilenske kyst en lille sandet ø lige i nærheden; og vest for den et langt stykke temmelig højt land, der strakte sig mod nordvest så langt de kunne se, og hvorfra store mængder fugle kom flyvende. Der ligger imidlertid hverken ø eller land på den opgivne position, og man formoder at de 1500 sømil er en fejlagtig angivelse, således at det man faktisk så fra „Charlotte Amalia“s dæk var Påskeøen.

Julen 1686 tilbringer Davis på Juan Fernandez øerne, og det næste år hærger sørøverne videre langs kysten, dog stadig uden at gøre det helt store kup. Endelig sejler de ud på efteråret 1687 mod Kap Horn. Det gode gamle danske skib klarer de voldsomme storme, og baner sig vej imellem store isbjerge, nogle opgives at have været 4–500 fod høje. Skibet kommer alt for langt østover: de tror at de kun er 300 sømil fra Sydamerikas østkyst, mens det i virkeligheden er nærmere 1500. Proviant og vand er ved at slippe op, og boucaniererne er på nippet til mytteri. Man enes dog om at holde ud i endnu to dage, og da de er gået, ser de en stor sværm græshopper komme flyvende, hvilket tyder på at der er land i nærheden. Endelig får de landkending ved Montevideo. Her jager de søløver og finder en del strudsæg i sandet. Og i foråret 1688 efter fem års strabadser er de tilbage i Cariben, hvor ethvert spor af „Charlotte Amalia“ forsvinder.

Davis og Wafer anholdes i juni det år i Virginia, mens de ros i en åben båd af en neger. Man mistænker dem for at være sørøvere, men de nægter naturligvis at være skyldige. De holdes da fængslet et par år og klarede til sidst frisag, hvilket forekommer utroligt, når man hører hvad der fandtes i deres gemmer: hos Davis tre poser fyldt med spanske penge, 142 pund sølvstumper, 4 par silkestrømper, noget urent linned, og to papirbøger (formentlig dagbøger); Wafer havde 37 sølv-tallerkener i en pose, to skåle og syv fade, nogle stumper af sølvbægre, og en del sølvkniplinger. Sølvet vejede tilsammen 74 pund. Desuden havde han tre poser spanske pengestykker, ca. 1100 dollars ialt. Endvidere en kiste indeholdende et stykke klæde og noget mere sølvtøj, ialt 84 pund. Negeren fortalte, at de var sørøvere og havde sejlet sammen i ni år, mens Wafer og Davis hævder at de aldrig har set hinanden før! Sølvet og de spanske penge har de fået ved at drive lovlig handel på Jamaica, hvor de havde boet. To år senere får Wafer lov til at vende hjem til England, formentlig frigivet af mangel på beviser.

Ja, det var historien om „Charlotte Amalia“.

Der er dog en vanskelighed, hvor meget vægt man så skal tillægge den. I det s. 23 citerede stykke af Tillemann har jeg med vilje udeladt datoen. Han angiver nemlig, at overfaldet på „Charlotte Amalia“ fandt sted i 1693. Den anden historie om sørøverskibet „Revenge“s kapring af et prægtigt dansk skib er dateret til november 1683, og da denne dato er led i en lang række nøje angivne datoer bevidnet af flere personer, må den stå fast.

Der er imidlertid adskillige grunde til at mene, at Tillemann må have taget fejl, eller at det simpelthen drejer sig om en trykfejl. For det første er det næppe sandsynligt at der med 10 års mellemrum er sket to ens overfald på danske skibe netop i Sierra Leone flodens munding. For det andet passer antallet af kanoner udmærket. Vi ved at „Charlotte Amalia“ var bestykket med 36 kanoner, og dette tal anføres korrekt hos Cowley. Ifølge Cowley havde „Revenge“ 8 kanoner; ifølge Tillemann havde sørøverne kun 4 kanoner. Men det er tankevækkende at „Bachelor's Delight“ flere gange angives at have 40 kanoner, hvilket ville passe fortræffeligt, hvis sørøverne har gjort sig den ulejlighed at flytte „Revenge“s fire kanoner over til „Charlotte Amalia“s 36. I hvert tilfælde er styrkeforholdet rigtigt, og både Tillemann og Cowley kalder „Revenge“ et lille skib.

For det tredje angiver Cowley at det kaprede danske fartøj var et nyt skib. Den første gang „Charlotte Amalia“ omtales i danske kilder er i 1682, da Thomas Thorsen førte det til Guinea. Hvis vi tør regne med at det var skibets første tur, ville det passe meget godt at skibet kaldes nyt i 1683. Endvidere ved vi at Thorsen den 23/6 1683 får søpas til at føre „Charlotte Amalia“ på endnu en tur til Guinea, den tur der skulle blive så skæbnesvanger for skibet; og i Rigsarkivet findes et brev fra den økonomiske bagmand Moses Henriques dateret 20/7 1683, hvori det hedder at kaptajn Thorsen endnu ligger og venter på vind. Han er da formodentlig sejlet fra Danmark sidst i juli måned, og det kunne passe meget godt med at „Charlotte Amalia“ ligger ud for Sierra Leone i november måned, navnlig hvis man allerede på nedturen var standset et eller flere steder for at købe slaver. Dette sidste støttes på en oplysning hos Cowley om at sørøverne fandt 60 sorte piger ombord i den danske prise. Endelig nævnes „Charlotte Amalia“ ikke i danske kilder efter 1683.

Alt i alt mener jeg ikke der kan være tvivl om, at de engelske sø-

røvere kan fortælle os ikke så helt lidt om fregatten „Charlotte Amalia“'s mærkelige skæbne.

LITTERATUR

E. Tillemann: En liden enfoldig Beretning om det Landskab Guinea. (København 1697).

William Dampier: A New Voyage Round the World. 1697.

Ambrose Cowley: A Voyage Round the Globe.

Lionel Wafer: A New Voyage and Description of the Isthmus of America.

THE REMARKABLE FATE OF THE FRIGATE "CHARLOTTE AMALIA"

Summary

In the middle of the 17th century Denmark began to trade with the Africans of the Guinea Coast and Danish forts were erected there in 1659 and 61. In 1697 Erik Tillemann, who had served as lieutenant there, published a book in Copenhagen with a description of Guinea. In this volume he mentions Captain Thomas Thorsen, from the then Danish town of Glückstadt, who lost his big frigate, the "Charlotte Amalia" armed with 36 guns in a surprise attack by a small English pirate vessel with only 4 guns in the mouth of the Sierra Leone River.

It is not a likely tale—but as the pirates have told the rest of the story we can follow the "Charlotte Amalia" on her remarkable voyage.

In August 1683 the pirate ship "Revenge" sailed from Virginia with 52 men on board and 8 guns. The captain was John Cook. Ambrose Cowley was master, Edward Davis quartermaster, and one of the doctors was Lionel Wafer. But the man who was to become most famous was William Dampier. Cowley, Wafer, and Dampier have all three written journals describing the voyage, though Cowley is the only one to mention the seizing of the Danish ship—he may have felt it safe to do so since he maintained that he had no idea that the "Revenge" was a pirate until they were at sea. Dampier is tactfully silent about the capture of the Danish prize, for pirates were hanged in those days and this was a manifest act of piracy.

After taking the "Charlotte Amalia" the pirates renamed her the "Bachelor's Delight" and sailed for the Strait of Magellan. On the way Cowley claimed to have discovered an uninhabited island, west of their course, in latitude 47° S. He named it Pepys' Island, but it was never seen again. Contrary winds force them to round Cape Horn instead of going through the Strait, and in the South Pacific they meet another pirate, the "Nicholas", captain John Eaton. The two ships join company and sail north along the coast taking Spanish prizes, but find that their presence has been betrayed by Captain Swan of the "Cygnet", who is endeavouring to open normal trade relations with the Spaniards in South

America. Captain Cook dies, and Davis is elected captain. Soon after the two ships part company and Eaton crosses the Pacific with Cowley as mate. However, the "Cygnet" now joins company with the pirates, and together they settle down to wait for the great Spanish silver fleet in the Gulf of Panama. Here they are joined by crowds of buccaneers who have crossed the Isthmus, but in the subsequent fight with the Spanish fleet the pirates are worsted. After many adventures Dampier moves over to the "Cygnet", which sails across the Pacific, and he returns to England in 1691.

Captain Davis takes the "Bachelor's Delight" south and mentions a small sandy island he discovered 500 leagues due east from Copayapo; it, too, was never seen again. In the autumn of 1687 he finally sails for the Horn, where the good old Danish ship is lashed by gales and surrounded by huge icebergs. Next spring they reach the Caribbean, and here we finally lose track of the "Charlotte Amalia".

There, is, however, one difficulty. If we are to believe Tillemann the "Charlotte Amalia" was captured in 1693, whereas the "Revenge" captured its Danish prize in November 1683, and as the latter date fits in which the journals of Cowley, Dampier, and Wafer, it must be correct. There are several reasons for assuming that Tillemann has made a mistake, or it may be simply a printer's error. 1) It is hardly likely that two Danish ships would be taken by English pirates in the same place and in identical circumstances, one in 1683 and one exactly ten years later. 2) The "Charlotte Amalia" had 36 guns and this number is correctly given by Cowley. According to him the "Revenge" had 8 guns, according to Tillemann the pirate had only 4. But it is suggestive that the "Bachelor's Delight" is said to have had 40 guns, which is $36 + 4$. 3) Cowley states that the Danish ship was a new one. The "Charlotte Amalia" is first mentioned in Danish sources in 1682. 4) On June 23rd 1683 Captain Thorsen obtained a permit to take the "Charlotte Amalia" to Guinea, and a letter in the Danish Rigsarkiv (Record Office) dated 20th July 1683, shows that he is merely waiting for a fair wind, which would fit in very well with his ship entering the Sierra Leone in November.

DANSKE GALLIONSFIGURER

EFTER 1850

Gallionsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen

Af

HANNE POULSEN

Som en fortsættelse af artiklen i årbog 1974 om danske gallionsfigurer og anden skibsornamentik skildres her de danske gallionsfigurers historie efter 1850. Ud fra en hidtil ukendt samling fotografier af gallionsfigurer og suppleret med traditionsstof som erindringer, breve og arkivalier, fremstår som et tyngdepunkt i artiklen den indsats, der blev øvet af billedhuggerne H. J. og W. E. Møen, der i årene fra o. 1855 og frem mod århundredskiftet udførte en stor del af de gallionsfigurer, der i dette tidsrum blev sat på danske skibe.

HOVEDPARTEN af de henimod hundrede gallionsfigurer, der findes i danske samlinger, offentlige og private, stammer fra sidste halvdel af 1800 årene. De har smykket skibe, der er strandet på danske kyster eller ophugget her i landet efter 1850, mange i 1880erne og goerne, adskillige endda i vort eget århundrede. Til trods herfor er det en almindelig og delvis rigtig opfattelse, at den skik at forsyne skibene med gallionsfigurer havde haft sin blomstringstid før 1850 og herefter gradvis ophørte.

De prægtige og ofte overdimensionerede gallionsornamenter på flådens største skibe var med et ændret syn på et orlogsskibs hensigtsmæssige konstruktion og overgangen til damp endeligt gået af mode omkring 1850, men den skik at sætte en figur på gallionen, der tidligere havde været forbeholdt flådens, kompagniernes og de store private købmænds skibe, blev nu optaget af provinsens nye redere, købmænd og skippere og deres medredere.

Vil man skaffe sig et overblik over, hvor almindeligt det var i Danmark i sidste halvdel af 1800 årene at forsyne sit skib med en skulpturelt udformet stævnprydelse, findes i skibsregistreringsprotokollerne et brugbart materiale. I forbindelse med den store skibsmålings- og registreringsreform i 1867 blev fra dette år alle danske skibe over 10 tons og

adskillige under antegnet i et centralregister. De fik bogført deres data sammen med en kort beskrivelse af skrog og drægtighed; førere og redere angaves i det omfang, de var kendt, og løbende tilføjedes meddelelser om havari og forlis. Beskrivelsen af skroget dækkede antallet af master, de væsentligste dimensioner, formen på for- og agterskib samt et par ord om selve byggemåden, om skibet var bygget i klink eller på krael og hvilken træsort, der var anvendt. Det opstillede skema er udfyldt i tolddistrikterne ud fra de indsendte bil- og målebrev og skibets øvrige papirer. Da registreringen startede i 1867, var mange af de skibe, der var bygget i 1840erne og 50erne endnu under sejl. Den ældste del af protokollerne, hvor registreringen slutter i 1890erne, er benyttet ved udarbejdelsen af denne artikel. Trods sine nødtørftige og ofte mangelfulde, undertiden direkte fejlagtige oplysninger lader det ældre skibsregister med sine omkring 5000 registrerede fartøjer sig bruge til en primitiv form for statistik, hvis aktuelle formål det er at belyse, hvor stor en procentdel af danske skibe inden for den behandlede periode der havde stævnprydelse. Skibsregistrets oplysninger kan desuden i et vist omfang korrigeres eller suppleres ved en jævnføring med det samtidige billedmateriale og traditionsstof. Hvor registrets besvarelse af spørgsmålet om forskibets form bekræfter, at stævnen er udsmykket, er gerne tilføjet en bemærkning om denne udsmyknings art, om den var en „krølle“, hvilket var det almindeligste, et skjold, en menneskelig figur eller et dyr. Dernæst får vi at vide, hvilken type skibe der blev ornamenteret, hvor i Danmark de var bygget og af hvem. De til de dansk vestindiske øer hjemskrevne fartøjer er regnet som danske, ligesom skibe hjemmehørende i hertugdømmerne før 1864. Mange af de skibe, der var udstyret med gallionsfigur, var bygget i udlandet for danske redere eller, som de fleste, indført hertil som second hand tonnage, hvis de da ikke i bogstaveligste forstand var strandet på en dansk kyst og måtte sælges til den højstbydende.

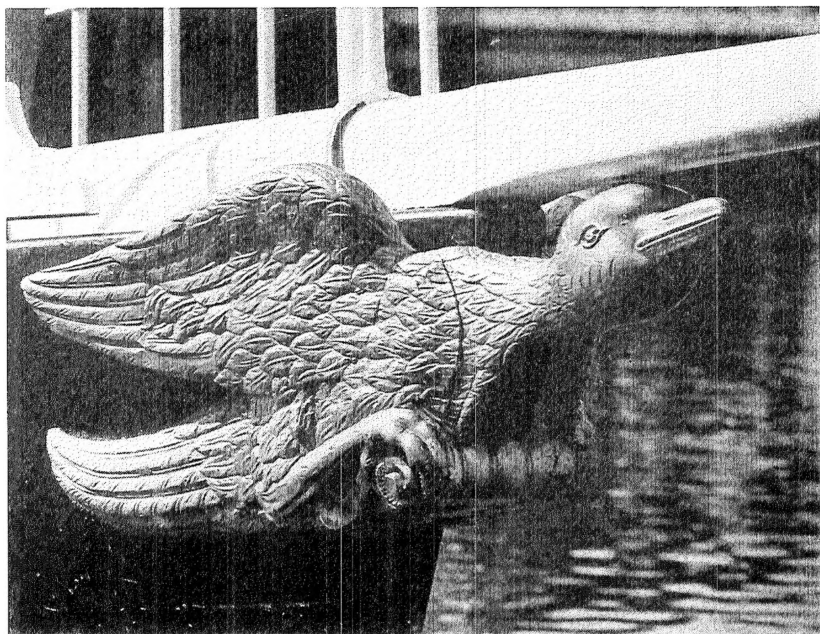
Materialet, og det vil i denne forbindelse sige de skibe, der er forsynet med gallionsfigur eller anden mere betydelig udsmykning på forskibet, er fordelt over tomastede, op mod år 1900 tremastede, skonnerter, skonnertribriger, brigger og barker. Af disse skibstyper var i det behandlede tidsrum flest tomastede skonnerter udstyret med figur. Fuldskibene var så fåtallige, at de ikke kunne præge billedet. Enkelte, fra Tyskland indførte, everter var forsynet med en skulpturel udsmykning af forskibet, hvorimod danskbyggede både og fladbundede lastfartøjer ikke havde

gallion og figur. Færgemand Fabricius' åbne båd „Ane“ af Søby på Ærø (forlist 1872) var med sine 1,95 tons et af de mindste registrerede fartøjer, men den samvittighedsfulde registrator bemærker om bådens forskib: ingen gallionsfigur. Til materialet kommer yderligere flere eksempler på skibet uden gallion, hvis vulingsknæ er udformet som en søslange eller krokodille. Efter skibsregistrets oplysninger lader disse sig ikke med sikkerhed udskille fra de øvrige figurer på gallion og skæg.

Når man nu tæller, hvor mange af de indregistrerede skibe der i sidste halvdel af forrige århundrede har båret en figur eller et udskåret stævnormament, vil de fleste sikkert overraskes over, at tallet er så lavt, sammenholdt med det store antal ornamenter og figurer, der trods alt er bevaret. Kun mellem 7 og 8 af hver hundrede danske skibe har i tidsrummet 1860–1890 efter skibsregistrets oplysninger haft en egentlig gallionsfigur, herunder medregnet våbenskjold, når dette er blevet særskilt bemærket i skibsregistret. Af dette lille antal på 7–8 procent er over halvdelen bygget i udlandet. Af det samlede antal skibe er tallet omvendt, ca. 60 procent af den indregistrerede tonnage er bygget i Danmark. Ved udlandet skal ofte forstås England og Tyskland, men også skibe bygget i Sverige, Norge og USA har spillet en rolle i dansk skibsfart. Til gengæld for det relativt ringe antal gallionsfigurer har der, stadig udledt af skibsregistrets oplysninger, været ca. en halv gang så mange krøller på de danskbyggede skibe som på den indførte tonnage.

Oplysninger om byggemåden og det til skibet anvendte materiale, træ eller jern, slutter sig til beskrivelsen. Gallionsfiguren sad ofte på skibet med den middelfyldige bov, skroget var bygget på kravel og oftest af eg. Senere i perioden ses en forskydning i placeringen, figuren sættes med forkærlighed på den nu moderne hule, fremskudte stævn, klipperstævnen, for ligesom at understrege skrogets elegante linier. Adskillige jernskibe, de første bygget i England, flere senere på B&W og i Helsingør, havde gallionsfigur. De var klinkbyggede og mange af dem, for eksempel de danske hjulskibe, havde en langt fremskydende klipperstævn, hvorpå figuren kunne nittes fast uden hensyn til forskibets konstruktion, vægt og funktion.

Det ornamenterede fartøjs agterskib beskrives almindeligt som hækbygget med elliptisk eller halvrundt spejl. Der falder aldrig en bemærkning om den ganske vist sparsomme ornamentering af spejlet, der næsten altid var at finde. Foruden navnebrættet eller -brætterne, for der var gerne to, hvor hjemstedet så var skåret på det sidste, løb der



Den forgyldte gallionsfigur på hjulskibet „Hjejlen“, bygget hos Baumgarten & Burmeister 1860–61. Hedefuglen hjejlen er efter værftets regnskabsbog skåret af billedhugger Møen. Hans Jørgensen fot.

The golden plover (Danish: hjejlen), bird of the Jutland heaths, as the gilt figure-head for the still existing paddle-steamer "Hjejlen", built by Baumgarten & Burmeister 1860–61 for service on the Silkeborg lakes. According to the account book of the yard a carver named Møen made the figure-head and other ornaments.

ofte en kurvehankebue over spejlet, og på hver side af navnet var en roset, måske et minde om ældre skibstypers små vinduer og lufthuller i spejlet. En udskåret løvværksranke på skægget blev ikke sjældent gentaget på agterspejlets hakkebræt, og stadig kunne man på et og andet spejl se en billedfremstilling i relief, oftest med et motiv valgt i relation til skibets navn.

Var det nu de samme skibsbygmestre, der var glade for brugen af gallionsfigurer, eller blev skikken spredt og helt tilfældigt brugt? Også dette spørgsmål kan besvares ved en bearbejdning af skibsregistrets oplysninger. Hvis man noterer de skibsbygmestre, der i tiden ca. 1860–1890 har bygget fem eller flere skibe med gallionsfigur, herunder også



Kvindelig halvfigur udført i 1850erne, sandsynligvis af H. J. Møen. Samtidigt ubetegnet foto.

Female half-length figure from the 1850's, probably carved by H. J. Møen. Contemporary photo.

medregnet en skjoldfigur, tegner navne og steder de egne, hvis skibsfart netop i det pågældende tidsrum blev verdensomspændende, båret oppe af entusiastiske partredere. Disse var søfolk og landboere, håndværkere og købmænd.

På Bornholm synes der at have været tradition for at sætte gallions-



Ubetegnet foto af pigefigur udført i 1850'erne, sandsynligvis af H. J. Møen.
Fotografiet stemplet S. Sørensen, St. Kongensgade 48.

Female figure-head: a girl from the 1850's. Probably carved by H. J. Møen.

figur på skibene. I Rønne byggede S. P. Bech fire skibe med gallionsfigur i årene 1860–1878, men med i registret er også et skib med figur han byggede i Sandvig i 1841. Også i Svaneke, Neksø og Allinge blev bygget skibe med gallionsfigurer.

I Helsingør hos J. Hansen Løve og Søn blev fra 1840'erne bygget skibe

med gallionsfigur, i årene 1852–1875 fire skibe. Også på nabopladsen hos Rohmann og Barfoed så et par skibe med gallionsfigurer dagens lys. I Korsør blev bygget fem skibe 1867–1873 med gallionsfigurer og i Nyborg fire skibe.

Tyngdepunktet ligger ganske klart på Fyn, især Sydfyn og de sydfynske øer og Langeland. Her var først og fremmest Sophus E. Boas i Rudkøbing glad for at sætte figurer på sine skibe, tolv gange løb et på denne måde ornamenteret skib af stabelen jævnt fordelt over årene 1865–1878.

I Fåborg var R. Dyreborg den første betydelige skibsbygger. Hans første skib med gallionsfigur er noteret fra 1841 og hans enke står for det sidste i 1876. Han afløses af Rasmus Møller, hvis sidste figursmykkede skib efter registreringen er fra 1888. Hans Lind Hansen fra Skibhusene ved Odense søsatte ni skibe med gallionsfigurer i løbet af årene 1858–1875 og 1885.

H. Illum byggede sine skibe på værftet Sølyst, Skrillinge mark lige syd for Middelfart. Her var gallionsfigur på skibe bygget i 1861, 1866, 1867, 1868, 1870, 1871, 1874 og 1879. På Frederiksoen ved Svendborg blev syv af J. Ring Andersens skibe fra 1871–1892 forsynet med gallionsfigur.

Også i Troense og på Thurø lod man ikke sjældent skroget slutte i en krølle eller en gallionsfigur, for den såkaldte thuriner-skonnert havde klipperstævn, der indbød til en dekorativ afslutning. Af skibsbygmestrene her havde især C. R. Møller lyst og interesse i at lade kunderne ofre den merpris en figur kostede. Marstal-skonnerten med det store spring og det fyldige, oprette forskib krævede ingen gallion og figur hverken af hensyn til konstruktionen eller af æstetiske grunde. I 1866 satte ganske vist skibsbygmester Bager i Marstal en engel foran på skonnerten „Alpha“, men siden synes de lokalt byggede skibe ikke at være blevet forsynet med stævnfigur. Bager havde absolut sans for det dekorative, på skonnerten „Vega“ blev et løvehoved i relief anbragt på spejlet, midt i hver af de to traditionelle rosetter.

Fanøs store sejlskibsepoke begyndte sent. Mange skibe var second-hand tonnage, altså købt brugt, og en del blev bestilt i udlandet. Også på øen blev der dog bygget skibe, de var som de indkøbte fartøjer af en for samtiden stor drægtighed og bygget med klipperstævn, for at farten kunne betale sig med hensyn til lasteevne og hurtighed. Sonnichsen i Sønderho og Abrahamsen i Nordby satte hver figurer på tre skibe inden



Blyantstegning af gallionsfigur for korvetten „Galathea“, søsat 1831. Ifølge påskrift tegnet af I. D. Petersen efter H. M. Bissens skitse. Efter traditionen blev figuren skåret af H. J. Møen, dengang billedhuggersvend på Holmen. Handels- og Søfartsmuseet.

Pencil drawing of a figure-head for the corvette "Galathea" launched 1831. The inscription says that it was drawn by I. D. Petersen from a sketch by H. W. Bissen. According to tradition the figure-head was made by H. J. Møen, then a journeyman carver at the naval dockyard of Holmen. Danish Maritime Museum.

for årene 1864–1886, men skibsbyggeriet var på Fanø i sidste halvdel af 1800 årene fordelt på mange hænder.

Til tallet af gallionsfigurer kommer at fra disse samme mestres pladser udgik desuden et forholdsvis stort antal skibe med volutornamenter og smukt udskåret løvværk på skæg og forskib.

I København havde en skibskonstruktør som E. P. Bonnesen selv tegnet gallionsfigurer, der skulle afslutte hans smukke konstruktioner. Hans læremester var Eckersbergs gode ven Peter Jørgensen. Mindst tre af E. P. Bonnesens skibe med gallionsfigurer sejlede endnu i 1860erne.

I København og de fleste større byer med skibsbyggeri var den skik at sætte gallionsfigur på skibene ganske tydeligt på retur efter århundredets midte, og dette samstemmer med at det jo var en ganske ringe del af den under dansk flag registrerede sejl- og dampskibstonnage, der var forsynet med figur.

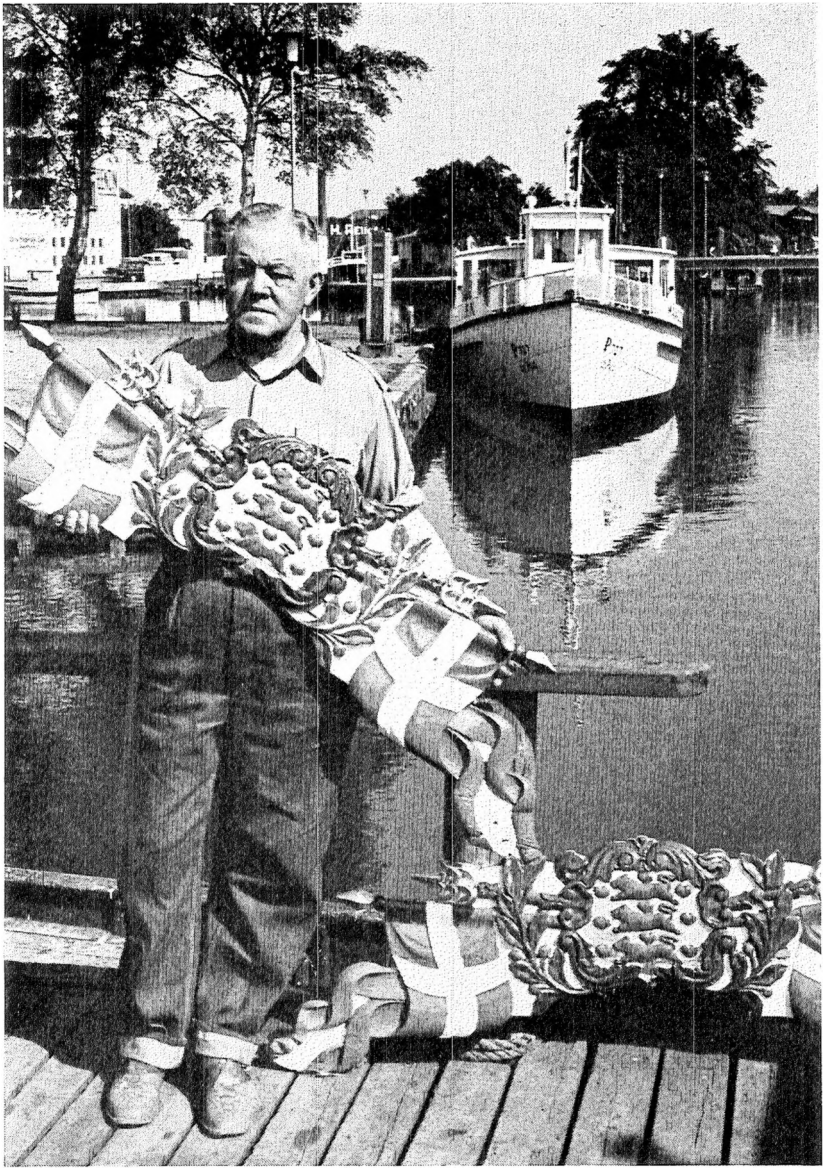
Gallionsfigurerne var sjældent kunstværker i egentlig forstand, og deres tilstedeværelse havde ingen indflydelse på skibets egenskaber som sejl- og lastfartøj, derfor rummer skibspapirer og andet dokumentarisk materiale ikke svar på spørgsmålet om, hvem der udførte de nævnte gallionsfigurer. Disse håndværkere er dækket af den anonymitet, der kun hæves ved et af de mirakler, som kulturhistorikeren altid håber på og af og til også får lov at opleve. I 1974 fik Handels- og Søfartsmuseet gennem Orlogsmuseet overdraget et atelierbillede af en billedhugger Møen sammen med fjorten fotografier, hovedsagelig gallionsfigurer, der skulle være udført af billedhuggeren i 1860erne. Fotografierne blev givet til museet af efterkommerne af den dame, hos hvem W. E. Møen boede til leje ved sin død.

En videre efterforskning i sagen skulle dog afsløre at to gallionsbilledhuggere, fader og søn, var repræsenteret gennem fotografierne. Billedhuggeren, eller lige så gerne billedskæreren, med sin gallionsfigur kunne ved hjælp af et omtrent samtidigt portrætstik bestemmes til at være Henrik Julius Møen (1802–1881). Portrætstikket er gengivet i Søndagsposten 28. marts 1869 og igen i en artikel i Historiske Meddelelser om København, 1915, om krigergraven på Garnisons Kirkegård.¹ De oprindelige grave for de faldne i 1864 havde H. J. Møen passet uegennyttigt til sin død, hvorefter gravene forfaldt så meget, at man sløjfede dem og samlede de faldnes jordiske levninger i en fællesgrav. I artiklen fortæller den gamle oversergent Victor Krohn om den talentrige billedskærer, som han havde mødt i sit barndomshjem i Nyboder. H. J. Møen var søn af underofficer i Søetaten Niels Henrik Møen, bosat i Krokodillegade, og „efter i nogle år at have været til orlogs blev han ansat som billedskærer i marinen; med stor dygtighed forstod han at udskære de dengang moderne gallionsfigurer til flådens skibe og skal bl.a. have udført gallionsfiguren til korvetten „Galathea“. Som gift og

→

Hjulskibet „Hjejlen“s fører, H. Niebuhr fremviser ornamenterne fra skibets hjulkasser. Som skibets gallionsfigur er de skåret af billedhugger Møen og her sat i stand til skibets 100 års jubilæum. Volutmotiv over rigsvåbnet kunne genfindes på utallige spisestuestole og fortæller lidt om de mindre pretentiøse sider af billedskærerens erhverv. Pressefoto.

The master of the paddle-steamer "Hjejlen" shows one of the paddle box ornaments: the Danish coat of arms, which had been restored for the centenary of the ship. Like the figure-head they are carved by Møen, father or son.



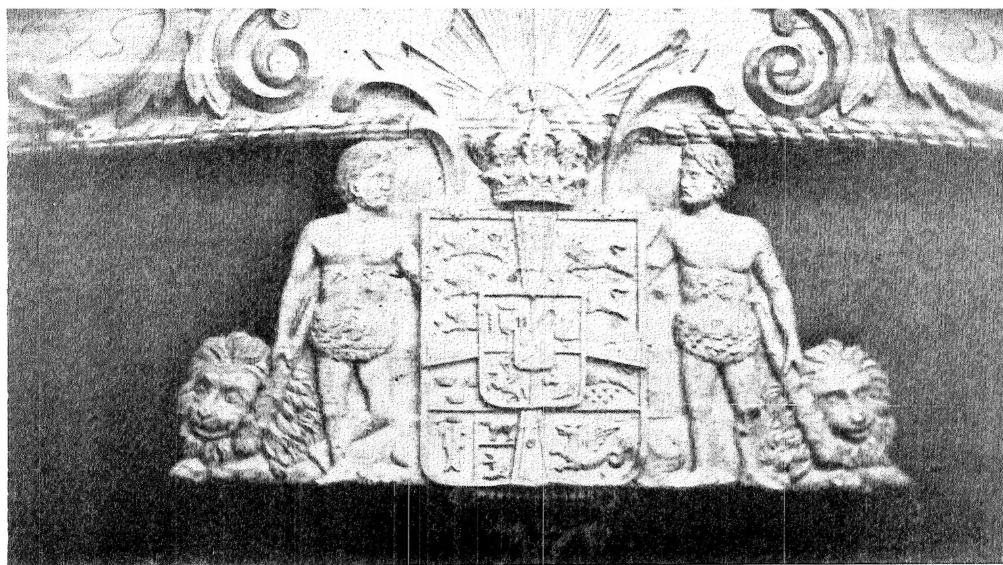
hjemfaren bosatte han sig i det kendte hus nr. 14 på Kastelsvejen, som den dag i dag bærer navnet „Møens Minde“. I det lille nu faldefærdige skur ud til vejen havde han sit værksted, gennem hvis små ruder man kunne se ham stå og arbejde på sine figurer.“

Victor Krohn husker H. J. Møen „som en gammel, temmelig mager mand, der sommer og vinter gik med en lodden hue på hovedet, altid uden overtøj.“ Denne lodne hue med kvast genkendes på vort fotografi. Iført sit stadstøj, mørk frakke med sort fløjlskrave, hvid opretstående flip og hvidt kravebryst sidder billedhuggeren med sin knippel og mejsel. På bænken ved siden af ham står en færdig gallionsfigur, en dobbeltfigur, der viser to børn ved siden af hinanden. Forrest en pige i todelt kjole, hvorunder ses hendes mamelukker og brunelstøvler. På hovedet har hun en lille hat. Drengen, der skimtes bag pigen, er sikkert hendes yngre broder. Han ser ud til endnu at bære blusekjole. Han skyder med bue og pil, mens pigen holder armene samlet foran sig.²

Dobbeltfigurerne er meget sjældne at finde. De forestiller oftest et søskendepar, efter hvem skibet så kan være opkaldt. Møens figur er ikke ret stor og synes at have været beregnet for en tomastet skonnert. Et andet par, broder og søster, jævn gamle med Møens børnemodeller og skåret omkring samme tid, dog måske nogle år før, det vil sige nærmere 1850, er i privat eje i Hamburg.³ Denne figur stammer fra et ukendt skib, men da den er skåret i pitchpine, kunne det tyde på, at dens hjemsted var en nordamerikansk havneby. En figurgruppe med to søstre, døtre af en reder og købmand i Salem, Massachusetts, er at finde i samlingerne i Mystic Seaport, Connecticut, USA.

Dobbelte skibsnavne som „Johanne & Andrea“, „Otto & Olaf“ optræder på skonnerter fra midten af forrige århundrede og kan antyde tilstedeværelsen af en dobbeltfigur som de to unge piger, der ganske vist kun i halvfigur smykkede gallionen på skonnertbriggen „Johanne & Mathilda“ af Oscarshamn, bygget 1869. En gennemgang af 1860ernes skibslistor for København og omegn giver dog ikke en passende navnekombination, som måske kunne fortælle os, til hvilket skib og for hvilken reder H. J. Møen skar den figur, som han var så stolt af, at han lod sig forevige med den. Selvom vi ved, at de har været der, nævnes dobbeltfigurer ikke i den danske hovedskibsregistreringsprotokol, før brig „Sørane“ af Nordby, bygget af Chr. Graff 1874-75, forsynes med „to kvindelige figurer og et flag.“

Et fotografi af en gallionsfigur, signeret af S. Sørensen, St. Kongens-



Agterspejlsornament: rigsvåben og løver under udskåret hakkebræt. Udført af H. J. eller W. E. Møen.

Stern ornament: the Danish coat of arms under the carved taffrail. Made by H. J. or W. E. Møen.

gade 48, og ellers ubetegnet, viser en lille pige iført kjole med livbånd, mamelukker og brunelstøvler. Håret er tilbagestrøget og halvlangt. Hun holder en blomst i sin løftede højre hånd. Som dobbeltfiguren lader denne figur sig efter dragten bestemme til 1850erne.

Som rederens børn kunne optræde parvis, kunne et barn alene være afbildet på gallionen af det skib, der bar dets navn. De enkelte børnefigurer synes, også at dømme efter de meget få bevarede stykker, at have optrådt lige så sjældent som dobbeltfigurerne. I skibsregistret fra 1860erne til o. 1900 er kun optegnet en eneste barnefigur: „en pige“. Den er med i beskrivelsen af skonnertbriggen „Domingo Galari“ af St. Thomas, bygget i Plymouth 1875 som „Little Susie“. Forklaringen må være at figurer af større børn registreres efter køn såsom „kvindelig halvfigur“ og „mandlig helfigur“, for at nævne nogle hyppigt brugte betegnelser. En lille pige, nu på Bornholms museum, der kækt sætter hånden til matroshuen, synes at være fra o. 1900 eller endnu senere.

Endnu en af de fotograferede gallionsfigurer kan dateres til 1850erne. Det er en kvindelig halvfigur i selskabsdragt, hvis halsudskæring og halvlange ærmer er rigt besat med festoner. Hun bærer smykker og har diadem over den løst indbukkede frisure. Venstre arm holder hun foran sig, og i den let løftede højre hånd har hun en halvt sammenfoldet vifte. Dragt og frisure virker en smule historisk, men det var moderne på denne tid. Mon ikke figuren skal forestille en ung frue inden for hovedstadens skibsfartskredse? Den oprette halvfigur har som de øvrige figurer af denne type været placeret på skægget af et forholdsvis stort skib med fyldig bov.

De tre omtalte gallionsfigurer må antages at være udført af H. J. Møen, og arbejdsgiverne har været koffardiflådens redere. I den tidligere citerede artikel nævnte Krohn, at H. J. Møen havde skåret figurer til flåden. Denne oplysning kan verificeres. Orlogsværftets billedhuggere var som håndværkere opført i den faste stoks anden division, første kompagni. I hovedrullen registreret som nr. 19 finder vi, at Henrik Julius Møen fra 1. januar 1821 er antaget som billedhuggerlærling.⁴ Hans mester, i marinens sprog: billedhuggerkvartermand, var Henrik Knudsen Trane (1774-1844). Under ham arbejdede svendene Jacob Peder Holm og Ditlev Anth. Brokmann. En ældre lærling var Johan Peter Helt. Det var disse folk, der udførte det billedskærerarbejde til flådens skibe, som C. W. Eckersberg leverede tegninger og udkast til i 1820erne.

Efter at have stået nederst på listen i seks år blev Møen fra jan. 1827 lønnet som svend og avancerede igen 1834, 1836 og 1840. Som lærling og yngste svend har Møen kun sjældent haft lejlighed til at yde en selvstændig indsats; men når traditionen sætter hans navn i forbindelse med udførelsen af den kvindelige figur til korvetten „Galathea“, søsat 1831, er det nok ikke helt forkert. Galathea, havguden Nereus datter, var en af de sidste helfigurer, der kom til at smykke flådens skibe. Stående i en muslingskal søger gudinden at dække sin nøgne overkrop ved at trække den overflødige stofmængde fra sit draperede skørt frem over ryggen.

Orlogsskibenes ornamentering blev til gennem en flerleddet procedure. Således er den kongeligt approberede tegning af figuren på „Galathea“s gallion signeret af I. D. Petersen, mens oplægget blev leveret af billedhuggeren H. W. Bissen.⁵ Tegner og underkonstruktør på Holmen, I. D. Petersen synes gennem en længere årrække over for Konstruktionskammeret at have været ansvarlig for skibenes ornamentering og for at den



Gallionsfigur udført i Apenrade (nu Åbenrå) 1862 af W. E. Møen, måske til barken „Otto“. I. Caprani, Åbenrå, fot.

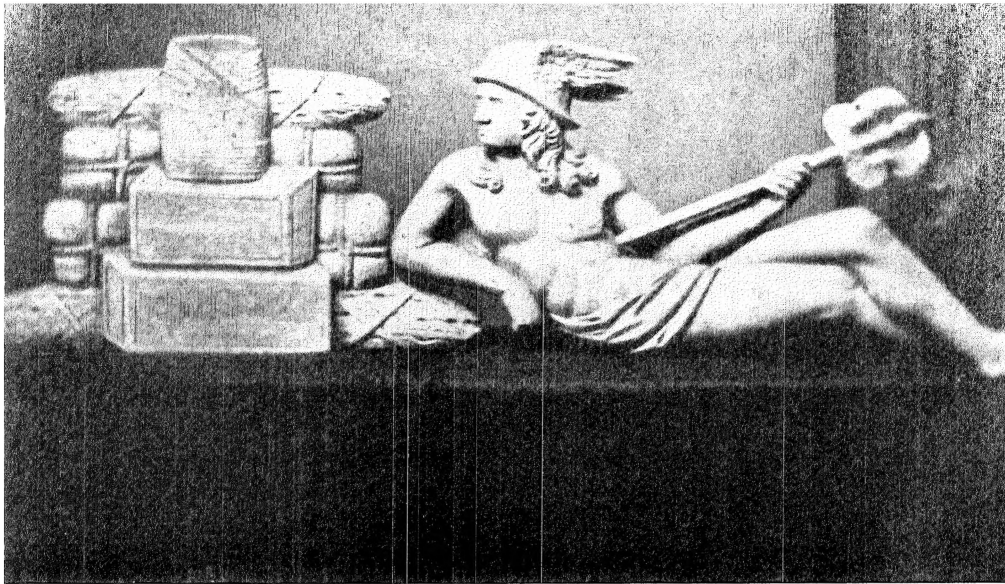
Figure-head made in Apenrade, 1862, by W. E. Møen. From 1861 to 1863 Møen lived in Apenrade (Åbenrå) with his family and according to contemporary letters he executed all orders for shipcarvings given by the local shipyards.

blev udført i overensstemmelse med det enkelte skibs øvrige mål og konstruktion. Senere, i 1840erne, underskrev han sig som billedhugger, men hans rolle her har vel hovedsagelig været som formidler af det praktiske arbejde og som kunstnerisk leder.⁶ I betragtning af sit senere virke

må H. J. Møen have fået nogen øvelse i at skære gallionsfigurer, før han med året 1842 udgår af rullen.

Møen havde som tidligere anført mange talenter og udviste initiativ på mange felter. I folketællingen 1850 angives hans erhverv som bade-entreprenør, og husstanden består, foruden af ham selv, af hustruen Juliane og to børn: William Edelhardt 17 år og Caroline Vilhelmine 14 år. I folketællingerne 1855 og 1860 står H. J. Møen opført som billedhugger. I 1860 er hans kone død og sønnen flyttet hjemmefra. I stedet har den ældre Møen fået en lærling, Fr. Chr. Jørgensen, i sit brød. Huset på den dengang landlige Kastelsvej, som Krohn omtaler, bebor familien allerede i 1850, men først i 1860 står billedhugger Møen som ejer af huset. To akvareller fra 1899 og et par senere fotografier, alle i Københavns Bymuseum, viser huset, der ligger i en have. Det er et tofamilieshus med stueetage og en 1. sals lejlighed under det store karakteristiske mansardtag. Herover yderligere nogle loftværelser. Som en senere søgt salonkeglebane og billardsalon hed stedet „Møens Minde“, indtil huset blev revet ned i 1927.

William Edelhardt Møen blev i 1847 som billedhuggerlærling, 14 år gammel, optaget på Kunstakademiet, han fik halv friplads. Efter årelange afbrydelser var han i 1854 avanceret til modelklassen. Som Bertel Thorvaldsen forsømte undervisningen på Akademiet for at hjælpe faderen i hans værksted, har også William Edelhardt arbejdet for sin fader. Takket være denne praktiske færdighed og faderens anseelse blev sønnens løbebane som skærer af gallionsfigurer og anden skibsornamentik tidligt afstukket. Det er uvist, om det var fader eller søn, der leverede udsmykningen af hjulskibet „Hjejlen“, bygget af Baumgarten & Burmeister 1860–61 til farten på Silkeborgsøerne. For et vederlag på 30 rigsdaler skar efter værftets regnskabsbog en billedhugger Møen et rigsvåben med skråtstillede flag til hver af de to hjulkasser. For fuglefiguren under skibets bovspryd fik han 25 rdl. og for de to navnebrætter 8 rdl.⁷ Gallionsfiguren var hedefuglen hjejlen, og da skibets jernskrog var uden gallion eller skæg, var der tale om en nærmest flakt figur. Fuglen var forgyldt, mens ornamenterne var farvelagt i rødt, hvidt og guld. Tilfældet vil at hjejlen er den eneste danske gallionsfigur fra 1800 årene, der endnu sejler. Tvivl med hensyn til mester råder også over for et ubetegnet fotografi, som med rimelighed synes at måtte placeres blandt de tidligste af de afbildede figurer. Det er en agterspejlsdekoration, et rigsvåben under et hakkebræt med udskåret akantusløv. Før



Agterspejlsornament betegnet „Merkur med handelsvarer, udført i Apenrade 1863“ af W. E. Møen.

Stern ornament: Mercury with merchandise, carved for an unknown ship by W. E. Møen 1863.

yderligere oplysninger om dette stykke måtte komme til veje, kan det ikke afgøres, om mesteren hedder H. J. eller W. E. Møen.

I 1860 var W. E. Møen gift med Emma Esther Adelaide Jacobsen, 19 år gammel, de havde sønnen Arnold født 1859 og døbt i Holmens kirke 30/3 1860. Familien boede i St. Kongensgade 50 F, på fjerdesalen i et side- eller baghus. De står ikke i Vejviseren, boede sikkert elendigt, men var da også i færd med at rejse fra København.⁸

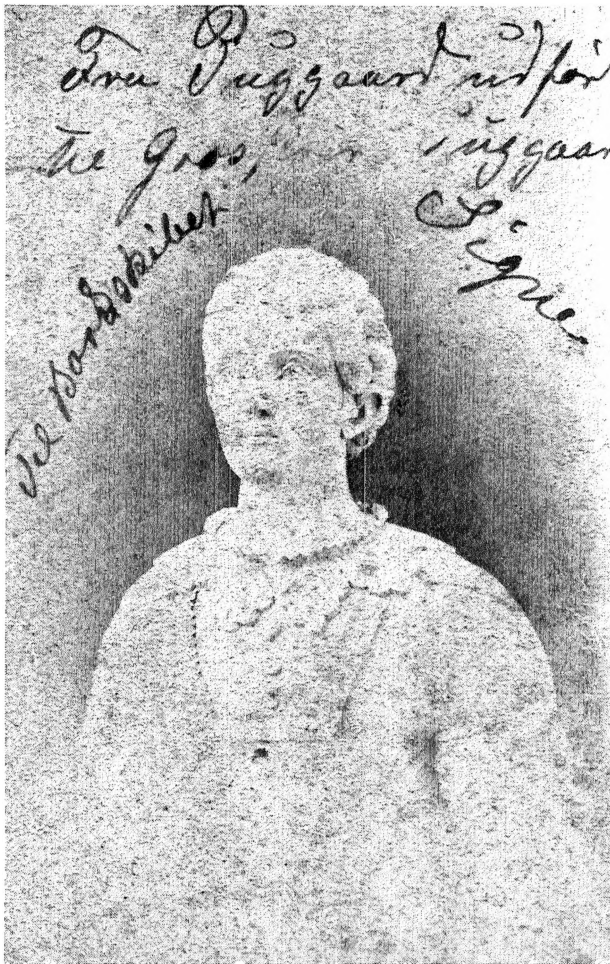
De fleste af de fotografier af gallionsfigurer, vi fik til Søfartsmuseet, er betegnede, og de tidligste af disse viser arbejder udført af W. E. Møen i Åbenrå 1861–63. Ældst er en lille friskulptur, en version af den amerikanske „cigarstore-indian“, en negerdreng iført bladskørt med en rulle skrå balancerende på højre håndflade. Det morsomme og alligevel traditionelle tobaksskilt var bestilt af agent og tobaksfabrikant I. H. Middelheus i Åbenrå, der var berømt for sin skrå. Fra 1862 stammer billedet af en gallionsfigur fotograferet i det frie: en ung sømand i hel



Usigneret visitkortfoto af billedhuggeren W. E. Møen, som han forærede familien Cornett, Åbenrå, i hvis hus han boede til leje med sin familie.

Photo representing the carver W. E. Møen (1833– about 1905). He gave the portrait to his landlord in Åpenrade.

figur med lange bukser, trøje og rund, flad hat med skygge. Han holder en søkikkert i venstre hånd og peger fremad med den højre. Fotografiet er kun betegnet ved sted og år, men man kan forsigtigt gætte på, at figuren har været bestemt for barken „Otto“, bygget af Niels Jacobsen



Kvindelig halvfigur udført af W. E. Møen 1865 til barken „Signe“ af København. Forestiller rederens hustru Signe Puggaard. Fot. Charles Wind, Gothersgade 83.

Female half-length figure made by W. E. Møen for the bark "Signe" of Copenhagen, representing the shipowner's wife Signe Puggaard.

1863. I modsætning til de 10 andre skibe, der blev bygget i Åbenrå i årene 1861–63, og som ikke havde en sådan figur, kan man på et fotografi se, at „Otto“ har haft en gallionsfigur af denne type, uden at identiteten med Møens figur dog kan fastslås.⁹ En figur meget lig denne ses

som gallionsfigur på en farvelagt tegning af bark „F. C. Sieben“ af Åbenrå, bygget 1880 på Paulsens værft. Denne sømand har blå hue og trøje og hvide bukser. Billedet hænger på Åbenrå Museum.

Anonymt er også et agterspejlsornament i højt relief, fotografiet betegnet „Merkur med Handelvare(r,) udført i Apenrade 1863.“ Den halvt liggende mandlige guddom med vingehat og vingestav støtter albuen mod opstablede kasser og vareballe.

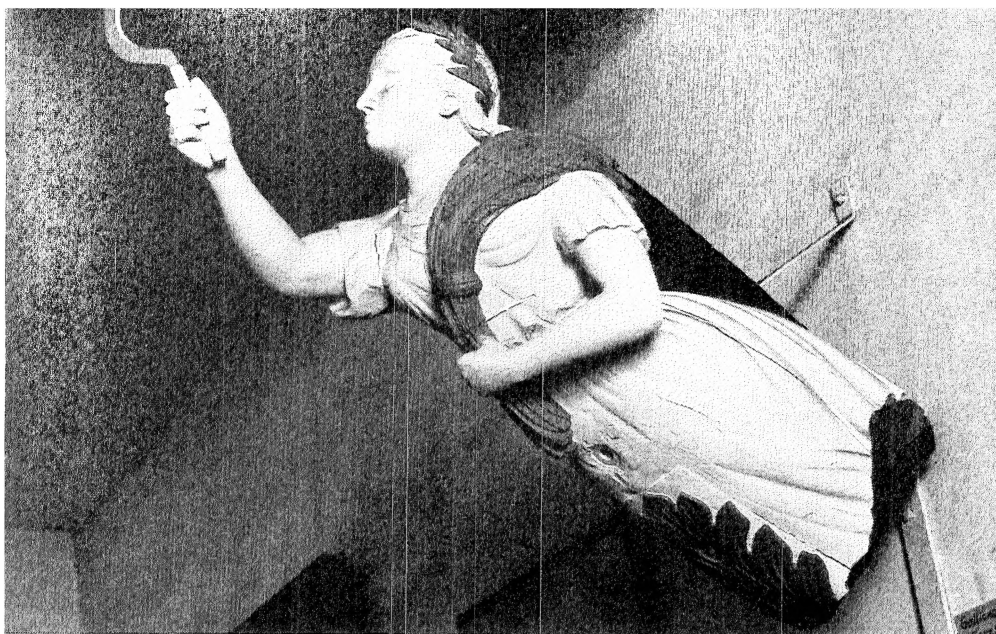
I Åbenrå boede Møens sammen med den unge fru Møens moder hos sejlmager Cornett. Deres datter Ingeborg var lige blevet gift med kaptajn Rasmus Petersen og var med ham ombord på barken „Johanne Marie“ på vej til Kina. Den 4. august 1863 skriver Maria Cornett til sin datter: „ . . . og fru Møens moder har jeres gamle stue . . .“ Også senere i brevet nævnes Møens svigermoder, fru Jacobsen.

Den 21. november skriver Maria Cornett igen til sin datter: „ . . . Møens har det rigtig godt. Han har nu alting ene, og alle er så veltilfredse med hans arbejde. Der er meget stærkt byggeri. Når blot vi må beholde fred, da vore kære konge er død, og en Augustenburgerprins vil gøre sin ret gældende til Slesvig og Holsten . . .“

Maria Cornetts breve er endnu i slægtens eje og mellem dem ligger et lille gulnet fotografi af W. E. Møen. Det viser en mørkhåret slank yngre mand iført mørkt tøj og åbentstående frakke. En sort silkehat har han i hånden.

Fru Cornetts bange anelser gik i opfyldelse. Af den fortsatte korrespondance mellem moder og datter fremgår det, at soldater nu i febr. 1864 er indkvarteret i familiens hus.¹⁰

Møens er vendt tilbage til hovedstaden. Et fotografi af en gallionsfigur: en fyldig yngre dame med en tyk hårfletning lagt rundt om hovedet, bærer påskriften: „Fru Puggaard udført til Grosserer Puggaard. Til Barkskibet Signe.“ Fotografiet viser en halvfigur, hvad beskrivelsen til skibsregistreringsprotokollen bekræfter. „Signe“ ex „Najaden“ blev bygget som fregat på Orlogsværftet 1853. I 1865 blev skibet købt af det nystartede firma „Det københavnske Skibsrederi“ ved H. Puggaard & Co. Man kan ikke undre sig over, at Hans Puggaard efter ombygningen opkaldte det nye firmas første skib efter sin hustru, lodsatteren Casperfine Andresine, kaldet Signe, født 1824. Kommandoen over skibet blev overdraget A. Fr. Andréa, fru Signes broder, der siden 1843 havde sejlet i Puggaards skibe. Skibet blev sat i fart på Mauritius og Ostindien. Først i 1876 blev det omrigget til bark, og når det nævnes som bark på

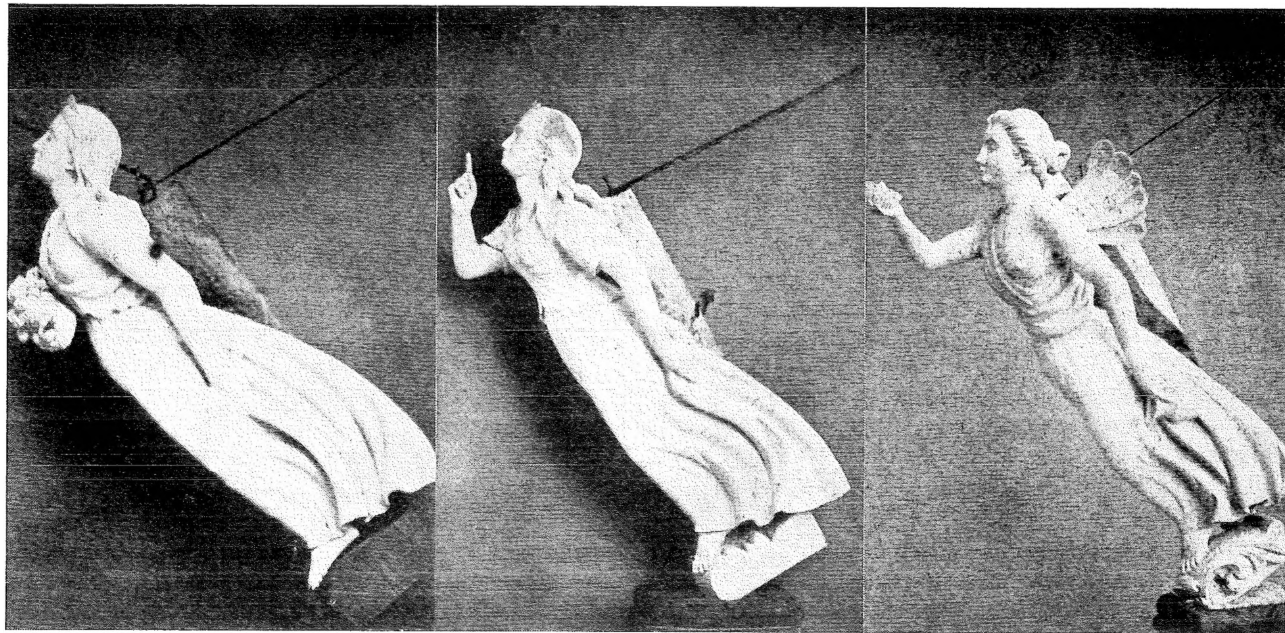


Frugtbarhedsgudinden Ceres skåret af W. E. Møen til barkskibet „Ceres“, bygget i Troense 1866–67 og købt af Kgl. Grønlandske Handel. Et fotografi af gallionsfiguren fandtes mellem W. E. Møens billeder. Er i fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer i årbog 1974, s. 112 nr. 9. Holger Knudsen fot.

Ceres, the goddess of fertility, carved by W. E. Møen for the bark "Ceres", built 1866–67 and bought by the Royal Greenland Trade Department. Danish Maritime Museum.

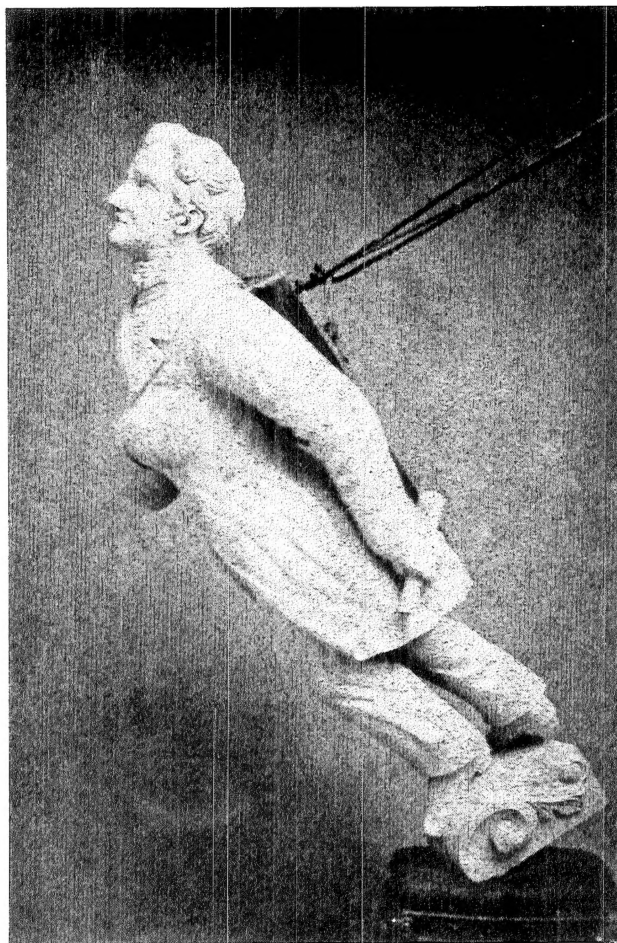
fotografiet skyldes det sandsynligvis, at påskriften er af en senere dato.

Fotografiet betegnet: „Ceres udført til Svendborg 1869“, forestiller en kvindelig trekvartfigur: frugtbarhedsgudinden i den græske mytologi, Ceres, i overensstemmelse med traditionen afbildet i antik kjortel med en segl i hånden og et neg i den venstre arm. Det anførte årstal og sted er også et tegn på, at påskrifterne er udført på et senere tidspunkt, hvor fejlhsuskninger er mulige. Barkskibet „Ceres“ blev bygget i Troense af Th. P. Petersen i 1866–67, og Møen har udført figuren i København inden skibets søsætning. „Ceres“ blev i 1878 købt af Den Kgl. Grønlandske Handel og skibet sejlede på Grønland, indtil det sammen med den endnu ældre bark „Nordlyset“ blev udbudt til salg i 1931, efter i nogle år at have ligget oplagte. Ved skibenes ophugning kom de to gallionsfigurer til Handels- og Søfartsmuseet. Ceres er derved bevaret



Gallionsfigurer til skonnertbrig „Psyche“ og brig „Aster“, begge af Svendborg, samt brig „Freia“ af Middelfart. Figurerne udført 1867–68 af W. E. Møen. Fotografierne af Aster (= stjerne) og Freja signeret af Charles Wind, St. Kongensgade 48.

Figure-heads for the schooner brig “Psyche” and the brigs “Aster” and “Freia”. All built on South Funen and the adjacent islands. The figures were carved by W. E. Møen 1867–68.



Portrætfigur af Jens Wulff, gallionsfigur udført af W. E. Møen til skonnertbrig
„Jens Wulff“ af Fanø, bygget ved Middelfart 1867. Usigneret foto.

*A portrait of Jens Wulff, made by W. E. Møen as a figure-head for the schooner
“Jens Wulff” of Fanø, launched 1867.*

for eftertiden som den eneste af W. E. Møens gallionsfigurer i offentligt eje. Hendes højre arm er fornyet, men det er en beskeden reparation i betragtning af så mange års sejlads i isfyldte farvande under hårdt vejr.

Figuren er på Søfartsmuseet blevet restaureret og seglen er blevet

forsynet med et nyt blad. Det gamle blev fjernet, da det fiskede tovværket.

Omkring samme tid som Ceres udførte Møen gallionsfiguren til skonnertbrig „Psyche“ af Svendborg, bygget i Troense af C. R. Møller. Bilbrevet er dateret 27. sept. 1867. Som det fremgår af det betegnede fotografi, symboliseres skibsnavnet af en vinget kvindefigur i antikt klædebon, bærende vinkande og drikkeskål.

I den græske mytologi er Psyche en personifikation af menneskesjælen. Hun fremstilles i kunsten som en ung kvinde med sommerfuglevinger og sættes ofte sammen med sin elskede, kærlighedens gud Amor. Denne forbindelse møder vi også her. I 1869 søsætter C. R. Møller skonnertbriggen „Amor“ af Svendborg. I begge skibe var købmand R. G. Fog, Svendborg, den største parthaver, i „Psyche“ havde han 5/20 og i „Amor“ 3/6. Skibsbygmester Møller havde også selv part i begge skibe. Skibsregistreringsprotokollen fortæller, at gallionsfiguren på „Amor“ var „en amor“, og mon ikke også W. E. Møen har udført denne figur?

Psyche er en slank helfigur i fodsid dragt, hvorunder den venstre nøgne fod stikker frem. Benets bevægelse antydes tillige ved en let knæbøjning. Hun fik to „søstre“, ja måske fik hun flere, men to af „vore“ fotografier viser gallionsfigurer, der i udformning ligger ganske tæt op ad Psyche. Kun er de ikke forsynet med vinger. Freja, den nordiske gudinde, har det venstre bryst blottet ligesom Psyche, men i modsætning til hende har hun løsthængende hår. I den nedadhængende venstre hånd er en kort gravespade og i den højre holder hun blomster og/eller frugter frem foran brystet. Enkelthederne er svære at skelne på det gamle fotografi. Freja blev udført som gallionsfigur til den tomastede skonnertbrig „Freia“ af Middelfart, bygget i Sølyst ved Middelfart 1868 af H. Illum.

Figuren til „Aster“ er iført et tækeligt kjoleliv, højre hånd holdes manende i vejret og den venstre griber om skørtets folder. Skikkelsens størrelse og holdning er iøvrigt som Psyches og Frejas. Aster betyder stjerne på græsk, så måske har hun båret en, vi kan tænke os forgyldt, stjerne på brystet eller i sit diadem. Hendes skib, briggen „Aster“ af Svendborg, blev bygget på Tåsinge af C. J. Jensen 1868.

Fotografierne af disse fire kvindefigurer udført til sydfynske skibsbyggemestre, er optaget i atelieret St. Kongensgade 48. Signaturen S. Sørensen står bag på fotografiet af Ceres 1867, mens der står Charles

København d 4 August 1871

Herr Capitain Jørgensen Til

W. E. MØEN,

Billedhugger.

Castelsveien N^o 14.

S. H. ERNANSEN

For indført Billedhuggerarbejde
til Skonnert Lars Jørgensen
Galliansfigur med Ornamenter
Sidegallerier og Afterspit
arbejde. Samme maalt
afte forgyldt af Trankebord
efter Accord

100 Rbdr

150 713 2. gla Tim a 3/64 p. 100
Halodecken af Keiden

57 R
3-4-8

104 Rbdr 3 98

2 Kisten Messingstruer
af forskellig størrelse
1 Rbdr 4/8

hvorfor givtes
W. E. Møen

Regning sendt af billedhugger W. E. Møen til en reder for udført billedhuggerarbejde til skonnert „Lars Jørgensen“ af Svendborg, bygget her 1871 af J. Ring Andersen. Orig. i Søfartssamlingerne i Troense.

Bill sent to a shipowner for work executed by W. E. Møen: a male figure-head and stern ornaments for the schooner "Lars Jørgensen" built at Svendborg 1871.

Wind bag på billederne af Freja og Aster. Fotografiet af Psyche er ikke stemplet, men figuren er optaget på samme måde som de øvrige, og står støttet til samme karakteristiske taburet. Dette gælder også for fotografiet af en mandlig helfigur bestemt for skonnertbrig „Jens Wulff“ af Fanø, bygget ved Middelfart af H. Illum 1867 til et partrederi, der bestod af skibets fører H. S. Thygesen m.fl. Hvem Jens Wulff er, har det ikke været muligt at opklare. Men figuren kan karakteriseres som værende en typisk rederfigur, en midaldrende mand med kort, lokket hår, halsbind og lang frakke. En lille sammenskubbet søkikkert har han i den nedhængende venstre hånd, højre hånd er stukket under frakken. Begge ben med bukser og sko er fritskårne. Som de øvrige helfigurer står han på en lille sokkel.

Endnu et billede af en gallionsfigur synes at være optaget i atelieret i St. Kongensgade. Det er et ubetegnet og ustemplet fotografi af en kvindelig figur, en ganske ung pige med barnlige slangekrøller. Figuren forekommer at være noget lavstammet, men nederdelen er lang, så hun må være konfirmeret. Hun holder en blomsterbuket foran sig.

På de sydfynske skibsbyggepladser var man øjensynlig lige så tilfreds med W. E. Møens arbejde, som man havde været det i Åbenrå. Den ene ordre afløste den anden. En kvitteret regning er dateret 4/8 1871.¹¹ Den er udstedt fra adressen Castelsvej nr. 14. Efter vejviseren var Møen og hans familie i 1867 flyttet ind i stueetagen i faderens hus. „For udført billedhuggerarbejde til skonnert(brig) „Lars Jørgensen“: Gallionsfigur med ornament, sidegallerier og agterspejlsarbejde. Samme malet, ægte forgyldt og bronceret efter accord.“ Til den i forvejen fastsatte pris på 100 rdl. kommer halvdelen af rejsen. Dette kunne tyde på at Møen har haft endnu en ordre i arbejde samtidig. Skonnertbriggen blev bygget i Svendborg af J. Ring Andersen og bilbrevet er dateret 26/7 1871. Efter skibsregistrets oplysninger var skibet forsynet med en mandlig figur. Det har været en rederfigur, en sikkert vellignende fremstilling af partrederen Lars Jørgensen, hvem skibet er opkaldt efter. Regningen er stilet til Captain Jørgensen, velsagtens identisk med skibets medreder og første fører Jørgen Jørgensen, Thurø.

På et fotografi af skibet ses også figuren: en mandlig halvfigur, hvid-malet med mørkt hår og detalier trukket op i mørk farve. Højre arm synes løftet.¹² Det på regningen omtalte ornament er en udskåret løv-værksranke. Skibssiden er ganske glat, så det er vanskeligt at forestille sig, hvad Møen forstår ved sidegallerier og udsmykning af samme. Til

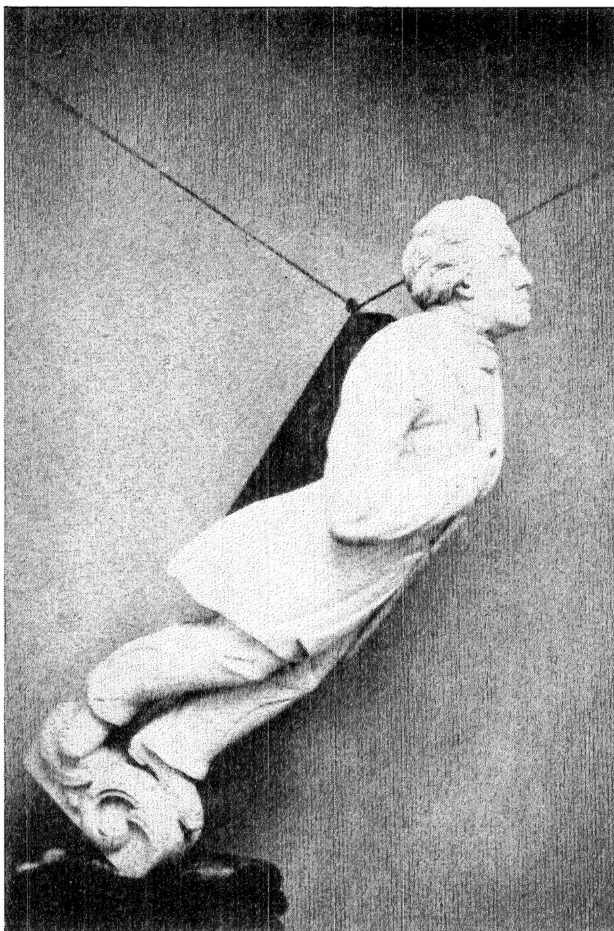


Portrætfoto af grosserer A. Asgeirssons datter Sigridur Louisa. Forlæg for gallionsfigur udført af W. E. Møen for skonnert „S. Louisa“ af Isafjord, Island, bygget i København 1871-72. Usigneret foto.

Portrait of the merchant and shipowner A. Asgeirsson's daughter Sigridur Louisa, used by W. E. Møen as the model for the figure-head for the schooner "S. Louisa" of Isafjord, Iceland, built at Copenhagen 1871-72.

det halvrunde agterspejl har han udskåret navnebrætterne samt et let slynget båndornament i lavt relief. Bronzen og den dyre forgyldning har vel kun været brugt til bogstaverne og til at fremhæve detaljer ved figuren og de øvrige udskæringer.

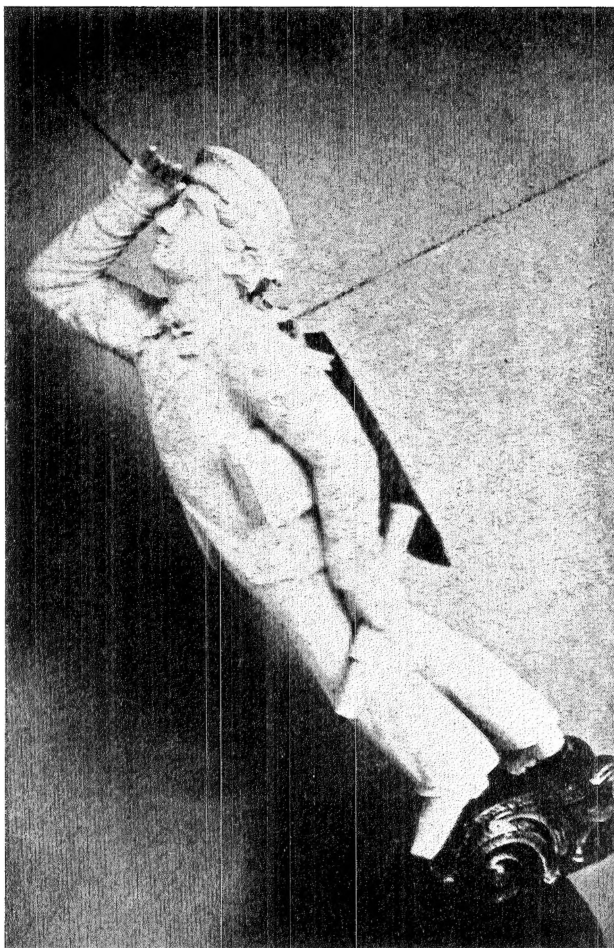
Skibe blev ofte opkaldt efter en reders hustru eller datter, der så også stod model ved udførelsen af skibets eventuelle gallionsfigur. Et fotografi i Møens samling følger sig til denne kategori. Det er et såkaldt visitkortfoto, et brystbillede af en ung kvinde med islandsk kvasthue, glat ulden trøje og om halsen et løst knyttet tørklæde. På billedet har



Portrætfigur af agent Peter Fr. Lagoni, gallionsfigur til skonnertbrig „Agent Lagoni“ af Fåborg, bygget her 1871–72. Usigneret foto.

A portrait figure-head of the merchant Peter Fr. Lagoni placed at the bow of the schooner brig “Agent Lagoni” of Fåborg 1872. Carved by W. E. Møen.

Møen skrevet: „Figur udført til Grosserer Asgeiersen, Island.“ Asgeir Asgeirsson, købmand i Isafjord, havde adskillige skibe, hvoraf dog kun skonnerten „S. Louisa“ efter skibsregistret havde gallionsfigur. Fotografiet af den unge dame blev sendt til Islands Nationalmuseum for nærmere identifikation. Man mener her, at det sandsynligvis drejer sig



Ubetegnet og usigneret foto af gallionsfigur udført af W. E. Møen. Matroshue, bøger og søkikkert tyder på, at figuren forestiller en navigationsskoleelev.

Figure-head made by W. E. Møen for an unknown ship. The figure with its sailor's cap, books and telescope seems to represent a student of a navigation school.

om A. Asgeirssons datter Sigrídur Louisa (1854–1882). Der er stor lighed mellem de billeder af hende, der findes i museets billedarkiv og „vort“ billede. Selvom man ved første øjekast vil vægre sig ved at tro, at fotografiet forestiller en ung pige på kun 17 år, så kan vi dog gå

ud fra, at fotografiet har ligget til grund for udførelsen af figuren til skonnerten „S. Louisa“, bygget af Popp og Michelsen, København, 1871–72. Der har sikkert kun været tale om en buste. Registret siger: „skæg med kvindelig figur.“ I 1872 døde Asgeir Asgeirsson, men hans hustru Sigrídur førte rederiet videre. Skonnerten „Sigrídur“, købt fra Norge, bar ikke gallionsfigur. Aldersgrænsen for kvindelige gallionsfigurer var ikke høj. Ingen kendte kvindelige gallionsfigurer synes at være ældre end „yngre.“

På et fotografi af skonnerbrig „Agent Lagoni“ af Fåborg ses gallionsfiguren tydeligt, en hvidmalet mandlig helfigur hvilende på forreste venstre ben, armen holdt foran brystet og iført frakke, der ligesom blæses let tilbage.¹³ Samme signalement dækker en figur, der er afbildet på et af Møens ubetegnede fotografier og udført efter samme skema som Jens Wulff. „Agent Lagoni“ blev bygget i Fåborg 1871–72 af R. Dyreborg til et partrederi, hvor skibets fører K. N. Mogensen og skibets bygmester tilsammen ejede halvparten. En agent Lagoni var ikke blandt partrederne, så han måtte på anden vis have spillet en ikke ubetydelig rolle for byens skibsfart. Vor figur havde et kraftigt bygget, markant ansigt, og kunne godt ligne en provinsbys matador, så det kunne jo være, at den var identisk med figuren på „Agent Lagoni“. En forespørgsel til Fåborg byhistoriske arkiv blev besvaret bekræftende. Man havde her et fotografi af skonnertbriggen „Agent Lagoni“, hvor man genkendte figuren fra det fremsendte billede. Endvidere var skibets kartotekskort forsynet med bemærkningen „Gallionsfigur: Agent Lagoni“. Et portrætfoto af agenten taget o. 1880 bekræfter portrætligheden.

Lærersønnen Peter Fr. Lagoni var født i Gærup 1808, han tog borgerkab i Fåborg 1839 som købmand. I 1848 blev han optaget i skipperkassen og 1860 blev han udnævnt til agent. I året 1866 skriver Aug. Schrøder i sin bog Meddelelser om Faaborg Kiøbstad følgende for sagen interessante bemærkning: „For nærværende tid er agent P. F. Lagoni byens største købmand, hvis virksomhed foruden handel med landets produkter er omfattende i industriel henseende, . . . Agenten var den første som for nogle år tilbage (i forening med købmand Jacobsen) herfra udskibede tørret havre til Australien, løs indladet i skibet, istedetfor emballeret i sække, hvilket forsøg faldt særdeles godt ud og senere efterfulgtes af andre i ind- og udlandet.“ I 1871 trak Lagoni sig ud af forretningslivet for som det hedder i Faaborg Avis d. 29. april



Gallionsbuste af den daværende konge, Christian IX. Udført af W. E. Møen i 1880erne. Figuren har muligvis ikke været anvendt. Ingen af de skibe, der hed „Christian IX“, havde gallionsfigur. Ubetegnet og usigneret foto.

Portrait bust of the then king, Christian IX. Made by W. E. Møen. It is possible that the figure was never used. None of the ships named "Christian IX" had a figure-head.

1871 „at ombytte det travle byliv med det roligere landliv.“ Han forpagtede herregården Steensgård. Samme år rykkede korn- og foderstoffirmaet J. J. Larsen ind i Lagonis gård, Magazingården, i Strandgade. J. J. Larsen var selv uddannet hos Lagoni, han havde part i skibet og stod i 1886 som korresponderende reder. Takket være de gunstige eksportforhold for korn i 1860erne og senere i 70erne kunne firmaet eks-

pandere, og til denne ekspansion hørte også investeringer i nye skibe, deriblandt „Agent Lagoni“. På denne baggrund virker det ikke overraskende at skibet, der stod færdigt i marts 1872, kom til at bære agentens navn.¹⁴

Figuren på et ubetegnet fotografi kunne kaldes „rederens søn“. Den ganske unge mand eller store dreng er klædt i jakkesæt og sat i positur som de ældre. Med et par bøger under armen og en søkikkert i hånden ser vi for os en lovende elev på navigationsskolen. På hovedet har han en matroshue med bånd bagtil. Højre hånd holder han skyggende op over øjnene.

Et andet ubetegnet fotografi viser en buste af kongen, Christian IX. Man genkender kongens karakteristiske, let ældede træk. Forbillederne og vel også busten må tidsbestemmes til 1880erne. Kongen er barhovedet, har en kappe over skuldrene og bærer storkorset. Denne gallionsfigur synes aldrig at have siddet på et skib. I det mindste havde ingen af de skibe, der bar Christian IX's navn, gallionsfigur.

Op mod 1880erne var der svindende interesse for at sætte gallionsfigurer på skibene. Selv de førhen så interesserede skibsbygger- og rederkredse nøjedes nu med en krølle på gallionen, og den kunne en af skibstømrerne eller en lokal snedker oftest selv klare.

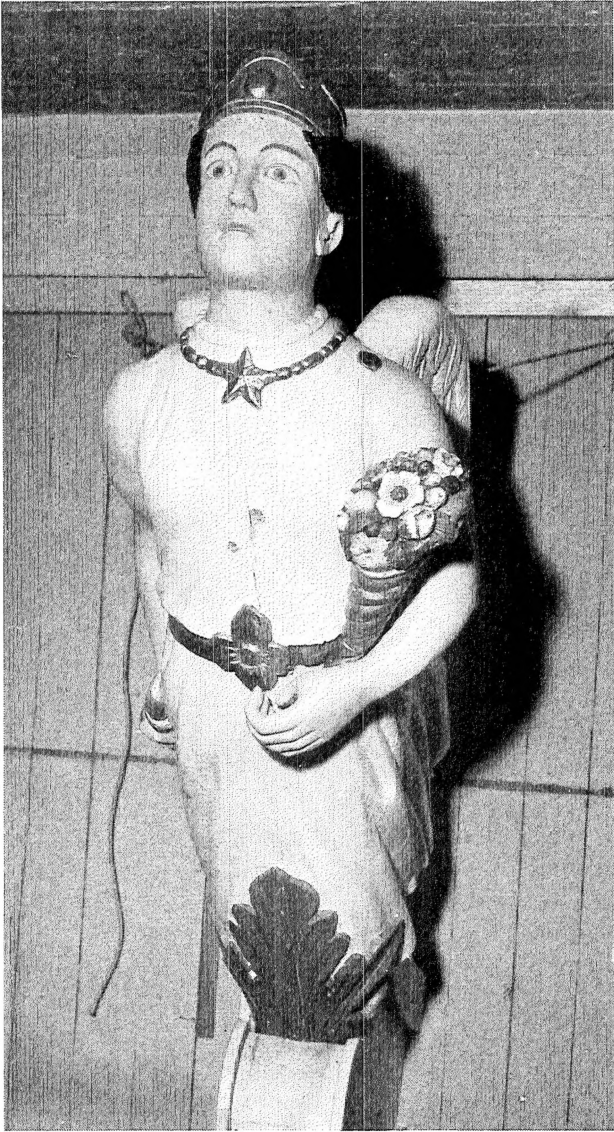
I 1880 boede Møens endnu på Kastelsvejen, hvor gadenummeret nu var ændret til 8. Hans store udkårne skilt med teksten: W. E. MØEN/BILLEDHUGGER under to udkårne delfiner, må have siddet over porten ud mod vejen. Det hænger på Københavns Bymuseum. Efter folketællingens oplysninger havde parret nu 6 børn at forsørge foruden den 77 årige fader. Han døde i januar 1881.

Trods gallionsfigurernes popularitet omtales deres tilblivelse så godt som aldrig i beretninger om værfter og skibsbygning. Et eneste øjebliksbillede er bevaret, det er en episode på J. Ring Andersens værft på

→

Gallionsfigur fra 3mst. skonnert „Fortuna“ af Svendborg, bygget her 1892 af J. Ring Andersen, i hvis mindebog der fortælles en episode omkring figurens tilblivelse ved billedskæreren W. E. Møen. „Fortuna“ blev i 1933 solgt til Sverige, og figuren ejes nu af Götaverken, Göteborg. Götaverken fot.

Figure-head of the "Fortuna", a three-masted schooner of Svendborg, built there in 1892 by J. Ring Andersen. In a book written in memory of the shipbuilding master it is told that W. E. Møen carved the figure-head. In 1933 the "Fortuna" was sold to Sweden and is now owned by Götaverken, Gothenburg.

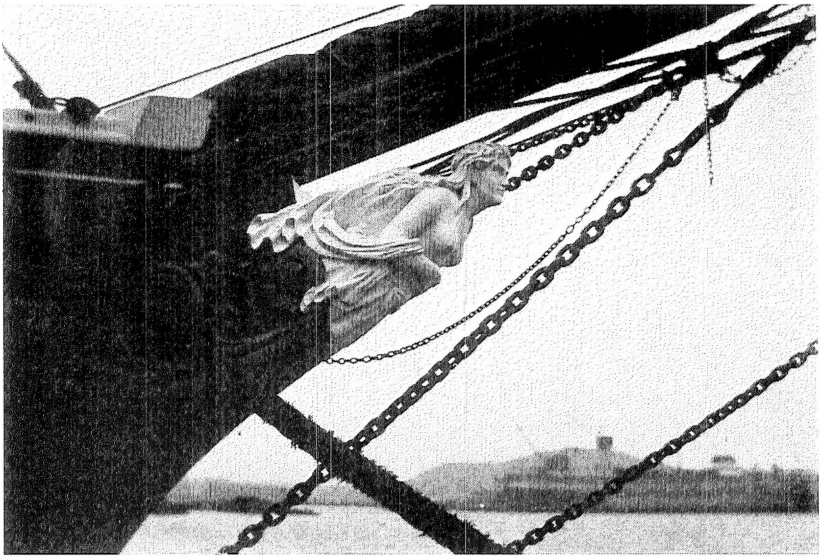


Frederikssøen, Svendborg, hvor folkene arbejdede på den klipperbyggede, tremastede skonnert „Fortuna“.¹⁵ „Den skulle have en slags engel som gallionsfigur, der skulle laves i København af en billedskærer, der hed Møen“, således fortæller den gamle skibstømrer H. J. Rasmussen. Han oplevede hændelsen som læredreng, og han fortsætter: „Billedskæreren kom en dag over på pladsen og ville tale med mester, der imidlertid ikke var tilstede i øjeblikket, hvorfor han kom til at tale med en af folkene. Han fortalte så, at han skulle lave denne figur, og at han havde skrevet til mester om forskellige mål på stævn og deslige, men at mester havde svaret, at det skulle han ikke bryde sig om, han skulle bare lave en abekat, for de havde både økser og høvle endnu. „Men“, sagde Møen, „det er godt nok med at lave en abekat, men man skulle dog gerne være fader til den.“ Imidlertid traf Møen mester, og de må vel være kommet til et resultat, for abekatten kom godt nok, og Niels Mortensen og jeg fik den sat på plads. Den kom til at tage sig meget godt ud.“

Den tremastede topsejlsskonnert blev bygget på J. Ring Andersens værft 1892, og den løb af stabelen d. 15. marts, på 25 års dagen for værftets grundlæggelse. Ring Andersen havde selv en fjerdepart i skibet, og alle kræfter blev sat ind på at fejre jubilæet med en nybygning, der kunne svare til værftets anseelse. Skibets navn var „Fortuna“, og gallionsfiguren skulle være et sindbillede på skibets navn og den lykke, man ønskede, dets færd skulle bringe over rederne.

Denne figur findes i dag i Götaverkens eje i Göteborg. Skonnerten „Fortuna“ blev i 1933 solgt til Sverige; den fik hjælpemotor og sejlede på Østersøen med trælast. Efter et større havari i 1946 med påfølgende reparation sejlede skibet med hjemsted i Oscarshamn i flere år, før gallionsfiguren ved skibets ophugning via Stockholm kom til Göteborg, hvor den i 1959 blev opsat på en af Götaverkens bygninger. Ved den forudgående restaurering af figuren blev tolv malingslag fjernet, hvorefter den blev malet op efter de inderste farvespor.

Fortuna er en kvindelig trekvartfigur med svanevinger på ryggen, klassisk frisure med nakkeknude og diadem og iført en enkel ærmeløs kjole eller kjortel. Hun bærer et bælte med stort spænde og en halsring med en ret stor, forgyldt stjerne. Netop en sådan stjerne som billedhuggeren kan tænkes at have givet Aster som attribut. I den venstre arm har Fortuna et lille overflødigshorn med blomster, og et kort sværd med skede holder hun i den nedhængende højre hånd. I Søfartsmuseets arkiv er et fotografi af skibet under 1. verdenskrig. Mod det



Kvindelig halvfigur på skonnert „Najaden“ af Fåborg, bygget her 1875 af Rasmus Møller. Figuren siges at være skåret af en fransk kunstner. Efter familietraditionen skal Rasmus Møller ellers have købt sine gallionsfigurer i Hamborg. Skibet blev solgt til Sverige 1931. Fot. Leo Bonsdorff, Göteborg.

Half length female figure on "Najaden", a schooner of Faaborg, built there in 1875 by Rasmus Møller. It is said to have been carved by a Frenchman. According to family tradition Rasmus Møller usually bought his figure-heads in Hamburg. The schooner was sold to Sweden in 1931.

mørke skrog med påmalede nationalitetsflag ses den hvidmalede figur. På et andet foto synes den højre arm, der holder våbenet, at være mere løftet.¹⁶ Traditionen fortæller, at den højre arm blev taget af, når søn var hård. Dette træk fortælles om mange gallionsfigurer, og teknisk lod det sig let gøre. Selve figuren blev skåret i een stamme, herhjemme næsten udelukkende i fyrretræ. Arme og attributter, der gik ud fra figuren i en større eller mindre vinkel, blev skåret af en anden træblok og tappet ind i hovedfiguren. Ved at fjerne en nagle kunne de fremstående detaljer i tide bringes i sikkerhed.

Fortunafiguren hører vel ikke til blandt Møens mesterværker, dertil er figurens hovedrejsning og hele holdning for stiv, men det er, såvidt man ved, den eneste danske gallionsfigur, hvortil der er knyttet en historie om et kæresteforhold mellem skibets mandskab og figuren. Det fortælles,

at mandskabet malede en guldring på hendes venstre hånds ringfinger. Venstre arm er senere fornyet ved figurens restaurering, så historien kan ikke verificeres, men den gamle skibsbygmester Ring Andersen er hjemmelsmand, så noget har der nok været om snakken.

Fortuna var den sidste gallionsfigur, man bestilte til Ring Andersens værft. Måske har Møen haft endnu en figur i arbejde samtidig med Fortuna: På et billede af tremastet skonnert „Sylphe“ af Marstal, bygget i Odense 1892, ses skibets gallionsfigur, en kvindelig hvidmalet helfigur, der synes at være forsynet med vinger. Højre hånd er løftet. Figurens stilling og folderne i de lange skorter minder meget om de tilsvarende detaljer på W. E. Møens figurer, så meget at der næppe kun er tale om en tilfældig lighed.¹⁷

Ligesom Maria Cornett skrev, at Møen i 1863 „havde alting ene“ i Åbenrå, synes W. E. Møen uden konkurrence at have været den billedhugger, der leverede figurer til skibe bygget på de sydfynske værfter. Også til københavnske redere har han vel nu og da udført skibsornamenter. Kunne Puggaards rederi bruge ham, var hans arbejde almindeligt godtaget.

Hvordan fader og søn hjemme i huset på Kastelsvej har fordelt arbejdet mellem sig, er umuligt at afgøre. Den gamle Møen har haft sine forbindelser til de københavnske skibsbygmestre, men da det i hovedstaden blev umoderne at sætte figur på skibene, påtog sønnen sig de rejser til provinsens søfartsbyer, der var nødvendige både for at udføre de givne ordrer og for at bringe sig i erindring med hensyn til kommende bestillinger.

Allerede i løbet af 70erne opgav de fleste sydfynske redere at få en figur til deres skib, og den klipperbyggede stævn blev i stedet forsynet med udskåret løvværk og en krølle.

Tiderne blev drøje for en billedhugger, der gennem en menneskealders arbejde i det stille havde opnået en placering som den sene, provinsielle danske gallionsfigurs mester. I 1892 er Møen ifølge Vejviseren flyttet til Classensgade 12, bagbygningen, 2. sal. To år efter finder vi ham i Classensgade nr. 11, i en stuelejlighed i bagbygningen. 1896 bor W. E. Møen ikke mere i København. Han havde i Vassingørød, Lyngesogn i Nordsjælland, lejet sig ind hos en dame fra København, fru Rheinländer, der efter at hun var blevet alene, var flyttet på landet og havde købt et stuehus, hvor hun holdt skole i den ene ende af huset. Husets anden ende blev lejet ud til Møen. Her havde han



Romersk kriger. Gallionsfigur fra barken „Christine“ af Sønderho, bygget 1863 i Triest, Italien, som „Due Fratelli“. Navneskiftet illustrerer, at man ikke mere føler en identitet mellem skibets navn og gallionsfiguren. Hallands Museum, Halmstad, Sverige. Hallands Museum fot.

Roman soldier. Figure-head of the bark "Christine" of Sønderho, built in Trieste in 1863 as the "Due Fratelli". The change of name indicates that there was no longer any feeling of connection between the name of the ship and its figure-head. Hallands Museum, Sweden.

også atelier. Fru Rheinländers datter og børnebørn satte stor pris på billedhugger Møen, men man kender intet til, at han selv havde haft en endog stor familie. Ved W. E. Møens død omkring 1900–1905 overgik hans få ejendele og blandt dem de omtalte fotografier til fru Rheinländer.¹⁸

I Europas og USA's søfartsbyer var gerne et eller flere skibsbilledskærerværksteder knyttet til de private skibsværfter. Bedst kendt herhjemme var brødrene Klindtwordt i Hamburg-Blankenese, der fra 1870erne leverede ornamenter og figurer til C. C. A. Dreyers værft i NeuhoF am Reiherstieg, Hamburg, og til mange andre. Skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg, der i 1870erne og 80erne satte figur på fem skibe, skal efter familietraditionen have købt sine figurer i Hamburg, så måske har også han været kunde hos de kendte billedskærere.

Skonnerten „Najaden“ var det første skib Rasmus Møller satte en figur på, en kvindelig halvfigur. Najaden, den nøgne langhårede kvinde med et ejendommeligt sensuelt og hærget ansigt, skal efter den lokale tradition være skåret af en fransk kunstner. Ved siden af de øvrige sydfynske gallionsfigurer: rederfamiliernes velklædte medlemmer og de tækkelige gudinder, må najaden have virket skamløs og provokerende. Hun er da også blevet foreviget utallige gange, malet og fotograferet.¹⁹

Danmark var efter tabet af hertugdømmernes blomstrende søfartsbyer blevet for lille til at opretholde lokale skibsbilledskærerværksteder. Den simplere skibsornamentik blev udført af lokale snedkere og skibstømrere, og skulle man bruge en figur, blev den bestilt hos billedhugger Møen i København. I provinsbyerne har en billedskærer selvfølgelig også kunnet skære en gallionsfigur efter bestilling. Billedskærer Ancher i Rønne skar i 1880 søhelten Tordenskjold til barken „Tordenskjold“, da skibet fik sit nye navn efter tidligere at have heddet „Bienenkorb“.²⁰

Endnu i 1902 satte man i Odense en gallionsfigur på et skib. Det er en brogetmalet kvindelig helfigur på tremastet bramsejlskonnert „Rise“ af Marstal, bygget i Odense 1902. Denne figur kan være skåret af skibsbygmester Peter Lind-Hansen, født 1861. Han var formand på broderen N. F. Hansens værft i Odense. Ved hans død kunne man læse i Fyns Venstreblad: „Peter Lind-Hansen var en habil billedskærer, og som beskæftigelse udskar han de fine sirlige gallionsfigurer og allegorier til forsiring af skibenes stævn og agterspejl, hertil kommer smukt udførte navnebrædder og lignende.“²¹

Flere store klipperskibe med prægtige gallionsfigurer blev i slutningen



Gallionsfigur fra ukendt skib, 1900–1910, strandet på Bornholm. Bornholms museum. Søren Bjerregaard fot.

Figure-head of an unknown ship, 1900–1910, stranded on Bornholm. Bornholm's Museum.

af 1880erne og goerne købt af Fanø-redere for at blive sat ind i farten til Centralamerika og Brasilien. Der var velskårne kvindelige figurer på barker som „Killeena“, „Else“, „Havilah“ og „Peruvian“. Yndigst var nok den brogetmalede figur på „Erna“ af Nordby, ex „Lyra“.²² Disse skibe var bygget i England, Skotland og Irland.

Det var også et Fanø-skib, barken „Christine“ af Sønderho, der bar den største og mest professionelt udførte gallionsfigur, der i 1800 årenes sidste halvdel har siddet på et dansk handelsskib. Det 394 tons store skib var bygget i Triest 1863. Det hed da „Due Fratelli“ d.e. to små brødre. På en rejse fra Kronstadt til Grangemouth med en trælast strandede „Christine“ den 9. august 1887 på Hallands kyst nær Laxvik. Den hvidmalede gallionsfigur er nu på Hallands Museum. Det er en „romersk“ kriger i overstørrelse: 2.75 m, iført hjælm og harnisk. Med højre fod træder han op på en volutornamenteret sokkel, idet han rækker den venstre arm med oprakt pegefinger i vejret. Hovedets drejning følger den pegende bevægelse. De spændte muskler i lemmer og krop viser bevægelsen, der understreges af den bagudflyvende kappe.

Stort set alle gallionsfigurer, også dem W. E. Møen skar, bærer klædebon, der blæses tilbage. Som en skipper engang bemærkede, var det lidt trist, at det derfor så ud som om skibet altid kun havde vinden imod sig. Den italienske kunstner har med krigerfiguren fra „Christine“ formået at forklare kappens bagudgående bevægelse ved figurens eget spring opad og fremad.²³

Navneskiftet fra „Due Fratelli“ til „Christine“ kan illustrere en anden tendens, der gør sig gældende nu i sejskibstidens og gallionsfigurernes sidste år. Man føler ikke mere en identitet mellem skibets navn og gallionsfiguren, figuren er ikke mere eet med skibet. Barken „Belle of Lagos“ forsynet med en (sikkert sort og dejlig) kvindelig gallionsfigur blev på Fanø omdøbt til „Hans“ — kort og godt. Adskillige andre eksempler kan illustrere samme ændring af en århundredgammel opfattelse.

Endnu skulle der i vort eget århundrede sættes figur på kongefamiliens fartøjer, på skoleskibene, på Grønlandske Handels skibe og enkelte andre, men den danske gallionsfigurs epoke var efter tre hundrede år forbi.

Gallionsfigurer udført af billedhugger W. E. Møen

<i>Byggeår</i>	<i>Skibets navn</i>	<i>Bygmester og byggested</i>
1860-61	H/S „Hjejlen“	Baumgarten & Burmeister, Kbhvn.(?) ¹
1863	bark „Otto“(?) ²	Niels Jacobsen, Åbenrå
1865	bark „Signe“	ombygget i København
1866-67	bark „Ceres“	Th. P. Petersen, Troense
1867	sk.brig „Jens Wulff“	H. Illum, Middelfart
1867	sk.brig. „Psyche“	C. R. Møller, Svendborg
1868	sk.brig. „Freia“	H. Illum, Middelfart
1868	brig „Aster“	C. J. Jensen, Tåsinge
1869	sk.brig „Amor“	C. R. Møller, Svendborg(?) ³
1871	sk.brig „Lars Jørgensen“	J. Ring Andersen, Svendborg
1871-72	skonnert „S. Louisa“	Popp & Michelsen, København
1871-72	sk.brig „Agent Lagoni“	R. Dyreborg, Fåborg
1892	3-mst. skonnert „Fortuna“	J. Ring Andersen, Svendborg

Listen bygger på de identificerede fotografier og på tilfældigt bevaret kildemateriale og må derfor ikke betragtes som dækkende Møens samlede produktion af gallionsfigurer.

¹ Uvist om figuren er udført af H. J. eller W. E. Møen.

² Figur udført af W. E. Møen. Skibsnavnet usikkert.

³ Figuren må antages at være udført af W. E. Møen.

NOTER

¹ Victor Krohn: Krigergraven paa Garnisons Kirkegaard. Historiske Meddelelser om København. 1. rk., bd. 5, 127-140. For henvisning til denne artikel takkes registrator ved Rigsarkivet Bjørn Fabricius.

² For hjælp til tidsbestemmelse af gallionsfigurer efter hår- og dragtmode takker jeg museumsinspektør Hanne Frøsig Dalgård, Nationalmuseet.

³ Gallionsfiguren. Altonaer Museum, Hamburg 1961. Katalog nr. 30. Afbildet.

⁴ RA. Holmens chef: Hovedrulle over Holmens faste Stok.

⁵ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 145 f. To udkast efter Bissen, H&S nr. 2381-2382:49.

⁶ Jvf. H&S årbog 1974, 106-107.

⁷ Mogens Lebech: Hjejlen. Kbhvn. 1961, 87 f.

⁸ Meddelt af overassistent Else Lofthus, Statens Museum for Kunst. Oplysningerne stammer fra materialet indsamlet til Weilbachs Kunstnerleksikon.

⁹ H&S: SR 381:55.

¹⁰ Maria Cornetts breve. Udg. af Holger Jacobsen i Sønderjydske årbøger 1964, 147-163.

- ¹¹ Søfartssamlingerne i Troense, arkivnr. 4568. Jeg takker F. Holm-Petersen for henvisningen.
- ¹² H&S: SR 1021:47.
- ¹³ H&S: SR 1125:48.
- ¹⁴ For de her bragte oplysninger takker jeg lederen af Fåborg Byarkiv, Ole Mortensøn.
- ¹⁵ J. Ring Andersen, En Mindebog. Skibsbygmester Jørgen Ring Andersen. Svendborg 1946, 66-67.
- ¹⁶ H&S: SR 998:47 og SR 786:54.
- ¹⁷ H&S: SR 468:73.
- ¹⁸ Fotografierne er skænket museet af fru Sonja Jyde, København.
- ¹⁹ På H&S maleri af Paul Sinding 1925 samt postkort og flere fotografier.
- ²⁰ Meddelt af Erik Pedersen, Rønne.
- ²¹ Foto af skibet H&S: SR 128:73. Nekrolog af P. A. Gruelund i Fyns Venstreblad 18/5 1947.
- ²² Fotos af de nævnte skibe i H&S's billedarkiv.
- ²³ K. B. Biering: Stävdekorationerna genom tiderna. Galjonsbilder, ornament och namnbräden i Hallands museum. Særtryk af Halland 1963, 76-77, afbildet.

DANISH FIGUREHEADS AFTER 1850

Two Carvers: H. J. Møen and W. E. Møen

Summary

After a new system of measuring and registering tonnage was introduced in 1867 all Danish vessels of more than 10 tons, and some under, were recorded in a central register. In addition to their data there was a short description of each vessel. The writer has made use of the earliest of these records, up to the 1890's. Out of some 5000 ships which were registered she has culled statistics of how many had prow decoration—either a scroll, which was the most common, a coat-of-arms, a human figure or an animal. In the period between 1860 and 1890 only 7-8 % of the vessels registered, according to the details given, had a proper figurehead. The place where the ship was built is also given. A few more foreign than Danish built ships had figureheads. In Denmark Funen with the towns Middelfart, Faaborg and Svendborg, particularly the south of the island and the small islands off it, eg. Thurø, Taasinge and Langeland, showed the greatest fondness for ornamentation. If we note the shipbuilders who built five or more ships with figureheads in the period between 1860-90 personal and place names indicate those parts of Denmark where enthusiastic part-owners of that time sent their shipping all over the world. These part-owners included both sailors and land dwellers, farmers, craftsmen and merchants.

By a fortunate chance The Danish Maritime Museum has acquired fifteen photographs: a studio photograph of a carver with a double figurehead and photographs of both finished figureheads and models for them. Most of them

give place, year or name of vessel and figurehead. The man in the photograph is H. J. Møen of Copenhagen. He was journeyman carver at the naval dockyard from 1821-42, after which he went into business on his own and made figureheads for private owners and shipbuilders. The oldest photographs are undated but from the costume of the figureheads appear to be from the 1850's. Most of the figureheads in the dated photographs were made in the 1860's and 70's for shipowners in South Funen. These were done by W. E. Møen, a son of the carver and sculptor already mentioned. With details given in the register of shipping and contemporary illustrations these photographs give us an idea of the figureheads Danish shipowners liked to commission. There are many portraits of owners' families among Danish figureheads. Next favourites were female mythological figures and classical and Scandinavian goddesses.

One of the figureheads made by Møen (father or son) is still sailing, the golden plover on the paddlesteamer "Hjejlen". This vessel was built by Baumgarten and Burmeister, Copenhagen in 1861 for the passenger service on the Silkeborg Lakes in Jutland. It is still in use there in the summer. Two female figureheads by W. E. Møen, Fortuna and Ceres, still exist, in Sweden and Denmark respectively. Ceres is in the Danish Maritime Museum, Kronborg Castle.

Hitherto disregarded records of the Møens such as memoirs, letters, bills, etc. supplement these photographs and go to make up a picture of the two men who created and continued the ordinary late Danish figurehead until the custom of putting a figure at the prow of a ship died out about 1890. Nowadays only royal vessels, training ships and a few individual vessels have figureheads.

FORSYNINGER TIL EN KINAFART

Af

GEORG NØRREGÅRD

Professor Nørregård har i tidligere årbøger skrevet en række interessante artikler om togter til Afrika og Vestindien (samlet i bogen „Farefulde danske sørejser“, Kbh. 1969). Her skildrer han provianteringen og udrustningen af Asiatisk Kompagnis fregat „Dronning Juliane Maria“, som i 1789 gik til Canton i Kina. Det var ikke små mængder, det drejede sig om, men alt skulle også være nøje gennemtænkt og beregnet, så den lange rejse kunne gennemføres så godt som muligt. Enhver kinaekspedition var et finansielt vovestykke.

DET var langt fra altid, de oversøiske farter i handelskompagniernes tid gav direkte udbytte. De lange sørejser til Danmarks gamle tropekolonier medførte mange farer og tab. Adskillige skibe nåede aldrig tilbage til fædrelandet, og tabet af menneskeliv blandt mandskabet var næsten altid på de længere rejser forfærdende stort.

Imidlertid må det ikke glemmes, at der var mange i hjemlandet, der indirekte fik et godt udbytte af trafikken, dels ved at bygge skibe til rejserne og levere udrustning og forsyninger, dels ved at aftage de hjembragte varer og sælge dem med fortjeneste, undertiden vel endda med en meget god fortjeneste.

Lad os engang betragte, hvad der skulle til af forsyninger til et af de skibe, der var bestemt til det fjerne Østen. Det må i denne forbindelse erindres, at rejserne i sejskibenes tid var meget langvarige, og da de var afhængige af vejr og vind, kunne man aldrig beregne, hvor lang tid der ville gå med at tilbagelægge vejen fra den ene havn til den anden, hvor der var mulighed for at få forsyninger. På vejen ud indtog man aldrig, efter at man havde forladt det dansk-norske monarki, forsyninger fra europæisk havn, med mindre man kom i nødsituationer. Almindeligvis gik man nord om England ud i det åbne Atlanterhav, og når man kom noget sydpå, holdt man sig langt ud fra kontinenterne for ikke at falde i kløerne på barbareskernes sørøvere. Det første sted, hvor der kunne være tale om at søge land for at få vand og levnedsmidler om bord, var de kanariske øer, og som regel fortsatte man helt til de kapverdiske øer, før man søgte havn.

Når man ikke fulgte Afrikas kyst sydpå, og det undgik man af mange grunde helst, men søgte korteste rute, var der i det sydlige Atlanterhav ikke mange muligheder for at hjælpe sig. Øen Ascension var en tør klippe, hvor man næsten kun havde chance for at fange havskildpadder og vilde geder. Kun Sankt Helena tilbød sig med de nødvendige forfriskninger, og lejlighedsvis oplevede man der tørkeperioder, så det kom til at knibe med vandforsyningen og med avlen af de grønsager, der var så nødvendige for de skørbugplagede søfarende.

Når skibene nåede ind på redan ved Kapstaden, kunne alle behov dækkes; men der bød sig den alvorlige vanskelighed, at hollænderne, som indtil Napoleonstiden var herrer der på stedet, i alt fald i perioder afslog hjælp til andre end deres egne skibe, og ret ofte var de ikke venlige af sig over for fremmede. Det skal dog siges, at danskerne var blandt dem, der blev bedst behandlet.

Mange skibe gik sydpå om Afrika uden at søge land, og man havde nu en lang strækning for sig, hvis man styrede mod Ceylon og Forindien eller mod Kina. I sidste tilfælde var der ved de små øer i Sundastrædet rig mulighed for at skaffe sig fornødenheder.

Hele rejsen fra Danmark til Kina kunne i meget gunstige tilfælde gennemføres på et halvt år, men tog for det meste længere tid, og når uheld var ude, kunne der gå over et år på vejen frem. Canton var den by, man søgte til for at handle med kineserne, og normalt tog en rejse fra København til Canton og retur med nogle måneders ophold ved Canton til at losse og lade og reparere skib et par år. I mere besværlige tilfælde kunne en sådan ekspedition tage tre år.

Det blev da nødvendigt, når et skib skulle afgå til Kina, at sørge meget omhyggeligt for dets forsyninger. Mange ting skulle medbringes i sådanne mængder, at de kunne strække til hele rejsen. Det gjaldt f.eks. medicin og beklædningsgenstande. Det påmønstrede mandskab fik før rejsen nogen hyre udbetalt, så de inden afgang kunne forsyne sig, og de fleste ombordværende havde deres skibskister helt godt ekviperet; men til 2-3 års slid rakte det jo ikke altid, og kompagnierne medsendte derfor et lager af skjorter, trøjer og bukser samt strømper, som så kunne udleveres undervejs. Der var også hatte med, som blev nødvendige under tropesolen. Det kan endvidere anføres, at skibene som regel medførte et lager af tobak, som kunne sælges eller uddeles til folkene.

Og så var der jo drikkelser. Vin og spirituosa kunne måske nok erhverves i forsyningshavnene, men såvel de enkelte sømænd som skibet

på kompagniets vegne medbragte altid et godt lager vin og brændevin, som både kunne være til opmuntring i vanskelige situationer, men også tjene som god medicin over for en del af de sygdomme, som de farende folk kunne komme ud for.

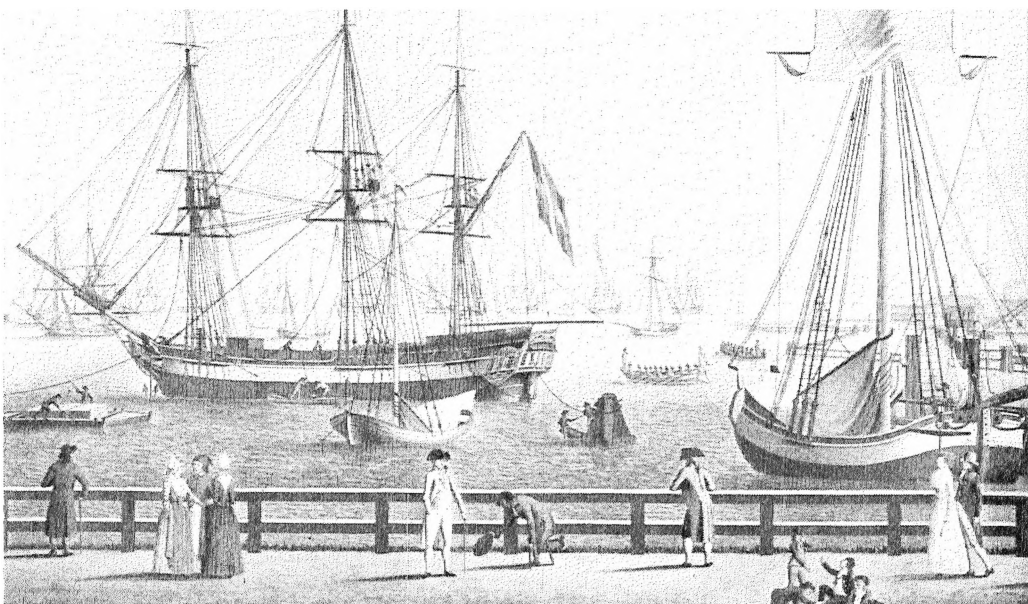
Især skibenes officerer medbragte flaskefoder (drikkevarer); men ud over det, der var bestemt til eget forbrug, medbragte de ofte som føringsgods, de kunne handle med, ret mange flasker ædle drikke. De havde ret til at medtage en hel del føringsgods, medens det var stærkt begrænset, hvad menige medlemmer af besætningen fik lov at medbringe. I disse rettigheder skete der i tidens løb forskellige ændringer.

I det hele taget var klasseforskellen om bord meget udpræget. Til kahytten, hvor de overordnede spiste, blev der indkøbt lækrere ting end til folkene, og når det på de lange rejser ret jævnlig blev nødvendigt med rationeringer, fik kahyttens folk i reglen større rationer end de menige. Det gik jo ikke an, at kaptajn og styrmænd blev afkræftede eller syge af mangel på ordentlig føde.

De skibe, der benyttedes i Kinafarten, var tredækkere, i reglen på størrelse med lineskibe, men efter nutidens begreb små. Til at manøvrere et sådant skib krævedes en besætning på mindst 100 mand, ofte mere, og desuden medførte man jævnlig nogle passagerer.

Alt taget i betragtning var det nødvendigt, at skibene ved afgang fra København blev lastet med forsyninger for mange måneder. Ligeså, når de forlod de havne, de anløb undervejs. Som eksempel kan tages Asiatisk Kompagnis skib „Dronning Juliane Maria“, der ført af kaptajn I. L. Kirksteen forlod København lige før jul 1789. Det menige mandskab beløb sig her til 76 matroser, 5 opløbere og 10 drenge, desuden et dusin overordnede og nogle håndværkere. For dette skib findes en udførlig skibsjournal, der redegør for alt, hvad der blev modtaget om bord. Det er dog selvfølgelig umuligt for eftertiden at se, om der eventuelt skulle være glemt eller fortiet noget.

Det er sandsynligt, at på ét område, nemlig for fersk vand, er ikke alt noteret, endda vandet var det vigtigste af alt. Det blev bragt om bord i transportable tønder eller fade og derefter for det meste styrtet i større fade, læggere eller beholdere. En lægger kunne almindeligvis rumme et par fade fulde. I alt blev der, mens skibet lå i København, kun bragt 40 fade vand om bord, hertil kom rigtignok andre 41 fade i de få dage, skibet lå ved Helsingør og ventede på god vind; men det er muligt, at noget vand blev taget ind før den dag, skibsjournalen begynder.



Skibe under udrustning ved Langelinie 1794. Til venstre føres forsyninger ud på pramme til en fregat, som ligger fortøjet ved havnens rødmaalede duc d'Alber. Til højre indtager en jagt ferskvand fra havnens vandpumper gennem en sejludgslange. — Udsnit af farvelagt tegning af T. E.Lønning. Handels- og Søfartsmuseet.

Fitting-out of ships in the harbour of Copenhagen 1794. Provisions for a frigate are brought out on barges. To the right a yacht filling fresh water from pumps.

Ligesom vandforsyningen blev brødforsyningen indledet straks, da der kom mandskab om bord. I alt blev der 4 gange leveret 200 stk. blødt brød, desuden til kahytten lidt fint brød. Af hårdt brød modtog man 14 sække og 80 oksehoveder fulde. Et oksehoved rummede 2–300 liter. Til brug før og lige efter afrejsen fik man 6 sække grønsager og til senere anvendelse 18 oksehoveder byg, 5 ditto bankebyg, 1 ditto havre, 4 ditto kartofler, 4 ditto „callevasser“ (hvilket vel må betyde græskar), 4 ditto paddy (uafskallet ris), 2 ditto ærter og 1 ditto gulerødder. Endvidere 1 fustage peberrod, 1 ditto persillerod, 1 ditto hvide roer og 1 ditto rødløg, 200 stk. hvidkål, 8 fade surkål og 2 kasser te. Brød kunne let mugne undervejs, så det måtte kasseres; men kartofler, korn og rødder lod sig opbevare i noget længere tid.

Vanskeligere var kødforsyningen. Inden afgang fra Helsingør var

der bragt 4 slagtede okser om bord, samt 1 td. med 12 oksebryster og et fad med 16 ditto, endvidere 24 oksetunger og 22 bundter stokfisk. Ligeledes modtoges 8 halve tønder smør og 24 hollandske oste. Vigtigere på langt sigt var dog de levende dyr; besætningen om bord gjorde faktisk skibet til en mindre Noæ ark. I alt startede man rejsen med en malkeko, 2 stude, 24 små svin, 23 får, 50 gæs, 40 ænder, 22 små høns og 10 kalkuner. Det må have givet liv og uro — og stank.

Til at holde liv i hele denne mængde tjente vel en hel del af det nævnte korn, men også noget hør; der nævnes dog kun 7 sække af det sidste. Efterhånden som dyrene blev slagtet til brug, svandt besætningen jo imidlertid ind, så fodermængden hehøvede måske ikke at være så stor. Enkelte kreaturer døde også undervejs, så man måtte kaste dem over bord og altså sparede foder til dem. Endelig foreligger måske, ligesom for vandet, den mulighed, at noget foder kan være taget om bord, før journalføringen begyndte.

Til at bide hørte også at brænde. Ikke mindre end 8 favne brændsel blev indtaget før afrejsen.

Stor vægt blev som nævnt lagt på drikkelserne. Man fik straks 4 fade skibsøl ud, siden 62 oksehoveder fulde og desuden 19 tønder kahytsøl. Og så var der ikke så lidt vin: 12 kasser gammel fransk vin, 25 kasser rødvin, 3 kasser rhinskvin og 1 kasse muskateller. Dertil 31 fade fransk brændevin, 1 fustage rom og 12 ankre eddike. Til at bruge som foræringer til fremmede kommandanter og kaptajner gav kompagniet 3 kasser platfisk (klipfisk), 16 dunke sild og 12 tønder øl. Endelig må det ikke glemmes, at der også kom en del tobak om bord.

Det tog tre ugers tid at bringe alle de her nævnte forsyninger ud til skibet.

Før afrejsen fandt mønstringen af mandskabet sted i nærværelse af repræsentanter for kompagniet, og det blev fejret ved et særligt gilde, hvortil anskaffedes 1 dyreryg, 1 skinke, 1 kalkun, 1 pd. spækkeflæsk, 1 oksebryst, 4 pd. kalvekød, 2 fede gæs, blomkål og en sæk grønt, 2 fade svedsker, salt og 2 fade fransk brændevin. Vist kunne levemåden om bord være festlig, ikke mindst i kahytten.

Til alt dette kom så materiale til håndværkerne: 8 ruller sejldug og 2 pk. sejl garn til sejlmageren, 2 fade tjære til bådsmændene, 40 planker og 16 tylvter vrugbrædder til tømmermanden samt 12 sække sand til det almindelige bedste. Kanoneren fik til arkeliet 34 td. groft og 2 tdr. fint krudt samt en kasse granater og nogle fængrør.

Hvad herlighederne kostede, foreligger der ikke detaljerede regnskaber for, men så vidt man kan se, kom udrustningen af „Dronning Juliane Maria“ på henved 150.000 rd. kurant. Heri er måske indbefattet betaling også for andre leverancer end dem, som her er anført. Ud over det nævnte beløb må det så erindres, at kompagniet måtte medsende en mængde kontanter til at købe varer for i Kina. Det er helt forkert, når man i moderne tid søger at bilde publikum ind, at europæerne i de tider bedrog de farvede folk i Asien og Afrika ved deres handel. De måtte betale varerne efter de der gældende priser, og resultatet var, at op imod den nyeste tid var Europas klingende mønt i stor mængde vandret til Østen og opdyngtet der. „Dronning Juliane Maria“ medbragte ikke mindre end 93 kister kontanter til en samlet værdi af 582.000 rd. kurant, men kun få eller ingen varer, som kunne sælges til kineserne.

På vejen ud lå skibet en tid ved Staværn i Norge, og her indtoges både en hel del vand, en del fersk kød og noget brød til mandskabet samt hø til kreaturerne, uden at det nu er muligt at se, hvilke mængder det drejede sig om.

I St. Jago på de kapverdiske øer fyldtes også vand på, 2-300 fade, så man gik derfra med i alt 100 læggere og 46 fade fulde. Formentlig var dermed alle opbevaringsmuligheder udnyttet. Af grønsager indtoges her bl.a. 25 sække majs, næsten 300 pamponer (meloner), 6 ananas, nogle pisanger (bananer), noget kål, nogle porrer og løg, af levende dyr 5 stude, 2 får, 23 svin, 15 kalkuner samt en mængde små høns, desuden fersk fisk. Af drikkevarer fik man 54 oksehoveder øl. Til kreaturerne kom lidt hø og pisangtræ.

„Dronning Juliane Maria“ lagde ikke ind ved Kapstaden; men i Sundastrædet købtes en del forfriskninger, frugt, grønsager og fisk fra både, og fra Anjer indtoges så meget vand, at man ved afgangens derfra havde 84 læggere og 11 fade fulde. Desuden købtes på dette sted 127 sække ris, 35 pamponer, 36 jams, 370 agurker, 81 ananas og 1 kurv „patæter“ (kartofler) samt 1 kurv æg. Af dyr erhvervede man 1 bøffel, 3 stude, 1 kalv, 102 ænder, 100 små høns og 12 store skildpadder, alt i levende stand. Til foder indtoges hø og 200 pisangtræer samt 100 bundter paddy (ris), som vist også var beregnet til dyrene. Endvidere indtog man 1 båd brænde.

Nu indtraf der det bemærkelsesværdige, at „Dronning Juliane Maria“, da skibet nærmede sig målet for sin rejse, i det kinesiske hav kom ud for en voldsom storm, der slog skibet til vrag, således at der

ikke kunne være tale om at foretage hjemrejsen med fartøjet. Man købte da i stedet for 60.000 pjastrer (43.529 rd.) et godt, nybygget amerikansk skib „Massachusetts“, og lod det overtage navnet fra det gamle skib, lossede alt, hvad der havde værdi ud af vraget og solgte dette for spotpris. Det nye skib var bygget ved Boston og blev overtaget tomt, så det måtte have alt bragt om bord, både udstyr og ladning, ja selv ballast. Det er som følge heraf muligt at danne sig en forestilling om, hvad der i sin helhed blev fyldt i et af datidens store skibe.

Til ballast medtog det nye skib 20.415 pd. singels (ca. 10 t) og 1007 stk. jern. Til brug for de håndværkere, som fulgte med skibet, stuedes planker, brædder og vragebrædder, kalk, sand og mursten, tjære, sejl, tove og værk (gammelt oplukket tovværk, der bl.a. brugtes til kalfatring), i dette tilfælde i alt 7 oksehoveder værk. Endvidere flere tønder terpentin at bruge mod orm i træværk, harpiks, 8 barkede huder til brug for bådsmanden, 8 katty* galle-galle — en blanding af kalk og linolie — noget tran, 1 td. linolie, 1 ahme lampeolie og 11 kasser hvide, gule eller sorte vokslys. Desuden 1 kasse matrosknive og 1 kiste kompasser.

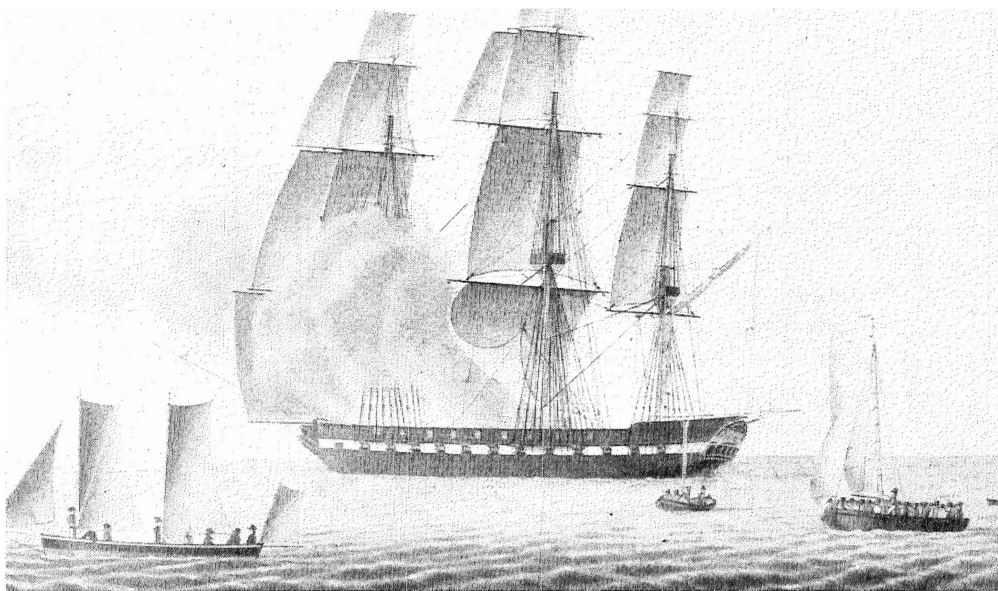
Til skibets forsvar nævnes 18 kanoner, hvortil beregnedes 12 tdr. kanonkrudt. Endvidere 14 geværer, 6 muskedonnere og 10 pistoler, hvortil man fik 4 tdr. fint krudt og 3 kugleforme. Endvidere 10 huggerter. Ikke nogen overvældende bevæbning for så stor en besætning; men i alt fald skibets officerer har vel haft egne våben. Til konstabelens brug fik man også 14 jernstænger og 11 katty sølverglød.

Til beklædning af lastrummet modtoges 1700 flos måtter og 116 bdt. snørerottinger. Endvidere 16.500 plathoveder og 500 hjernejern samt til reparation af tekister 6200 småsøm.

Af vandforsyning havde man ved afrejsen 70 læggere fulde, men der var i alt før afrejsen bragt over 300 fade vand om bord; heraf var jo imidlertid brugt en god del i de to-tre måneder, der gik før afsejlingen.

Af brød kom der ca. 100 sække skibsbrød og 12 kasser kahytsbrød. Videre modtoges ca. 135 sække ris og 45 sække sago, godt 100 kallewasser, 200 katty yams, 351 katty poteter samt en del selleri og gulerødder. Tilsammen forsynede man sig med 14 tdr. smør, over en halv snes tdr. kød og mere igen af flæsk. Man fik også ål til at salte og 2000 æg. Af levende dyr medbragte man 1 so med grise, 13 svin, 140 små høns,

* 1 katty = ca. 1 pund; 100 katty = 1 pikul.



Asiatisk Kompagnis kinafarer, fregatten „Dronning Juliane Maria“ indkom 1790 i havareret tilstand til Kanton. Som erstatning for den købte man den amerikanske fregat „Massachusetts“ på stedet og overførte uden videre navn og skibspapirer på den. I 1796 brændte dette skib, som da tilhørte Blacks Enke og Co. (agent E. Erichsen), i den Bengalske bugt. Mandskabet reddede sig i bådene, som billedet viser, og nåede efter 16 dage Indiens kyst. Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet.

The Danish East India frigate "Dronning Juliane Maria" (ex "Massachusetts") on fire in the Bay of Bengal in August, 1796. The crew rescued themselves in the ship's boats and reached the coast of India 16 days later.

310 kapuner og 82 gæs. Særskilt fik man 2 hønsehuse om bord. Som kreaturfoder havde man 100 pikul paddy, 10 sække svineføde og 30 sække klid.

En del lækkerier var vel især til brug i kahytten; heraf nævnes 1 bojan (krukke) ingefær, 1 bojan soja, 1 bojan lemon asia, 1 bojan bantam asia, 1 bojan ansjoser, 20 katty peber, 4 bøtter stødt kandis og 4 pikul 75 katty puddersukker. Også salt og tobak var man forsynet med.

Til hjemrejsen var der sørget næsten lige så godt for drikkelserne som til udrejsen: 13 fade fransk brændevin, 502 potter gammel fransk vin,

666 flasker rhinskvin samt 4-5 fade arrak og 1-2 fade rom. Dertil 6 tdr. eddike, noget lemonsaft og sirup.

Ladningen bestod af 139 kasser porcellæn og 1 kasse porcellæns-mønstre, 12 kasser silketøj og 1 kasse tvunden silke, ca. 100 kurve kina-rødder samt 100 store bundter og 65.000 stk. nanking, og endelig 9619 kasser te af forskellig størrelse samt 60 kasser teprøver.

Endnu kom så besætningens kister og føringsgods, der nu navnlig for officerernes vedkommende var temmelig omfattende, idet de fra Kina uden tvivl medbragte både porcellæn, te, nanking og silke, og de fleste var også for alle tilfældes skyld forsynede med flaskefoder.

Alt i alt en stor, skøn og værdifuld ladning, der, når den ellers kom hel hjem til København, og det gjorde den i „Dronning Juliane Maria“'s tilfælde, indbragte meget betydelige kapitaler.

Kilde til ovenstående er skibsjournal nr. 1089 i Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet, suppleret med oplysninger for Kompagniets Hovedbøger samme sted.

PROVISIONS FOR A CHINAMAN

Summary

Before the age of steam the equipment of vessels, particularly for long voyages, was a very important task. As an example this article describes how the ship "Dronning Juliane Maria", belonging to the Danish Asiatic Company, was fitted out in 1789. Such a ship sailed north of the British Isles, kept well off the African mainland in order to escape privateers, usually touched in at the Cape of Good Hope and went via Sunda Strait to Canton. Water and refreshments were taken on board at the Canaries, the Cape or the Strait. Most of the provisions were carried from the homeland, even quite an amount of livestock, so that at the start of the voyage the ship looked like a regular Noah's Ark.

The ship reached the Chinese harbour in bad condition and had to be condemned. Another ship was bought to take over its mission. Therefore the journal of the ship also registers what was rescued from the wreck and how the new ship was fitted out. Not only the cargo, but all sorts of requirements are listed, so that we get a fair idea of what was needed for a voyage which might last for more than twelve months.

Strangely enough the new ship which was taken over, the "Massachusetts", had been built in the United States and was the first big ship which had been launched, at least from New England.

ISLANDSSKONNERTERNE

Af

K. MULLERTZ

Kaptajn K. Mullertz, der nu i mange år har været bosat på New Zealand, mindes her sin tid som letmatros på en af de såkaldte Islandsskonnerter i årene 1908–09. Disse nordatlantiske farter har hidtil været sparsomt repræsenteret i erindringslitteraturen. Forfatteren beretter blandt meget andet om lastning og losning af de specielle varegrupper, der traditionelt transporteredes mellem Danmark, Island og Færøerne, om færøske, norske og fremmede fartøjers fiskeri ved Island og den påfølgende nedsaltning og behandling af fisken. Turen forløb dog heller ikke uden både festlige og farefulde episoder.

VED århundredskiftet var farten på Island og Færøerne allerede gået over til dampskibsfart, og stod man i Havnegade i København og så over mod Christianshavn, havde man flere af disse dampere for øje. Med nutidens øjne var det nogle slemme vrage at se på; de første var Stavangerrederiet O. Wathnes Arvingers to skibe „Eigil“ og „Eljan“. En af disse syntes altid at ligge der og altid med en kolossal slagside, så man frygtede den ville kulde sejle. Det næste hold Islandsdampere kunne man se ved Asiatick Plads, de var et nummer bedre end de førstnævnte, men noget smukt syn kunne man ikke kalde dem. Der var „Helge“, et meget lille skib og altid lastet med små islandske heste. Endnu mindre var „Mjølner“. Man kunne undre sig over hvordan de klarede sig i stormene i Nordatlanten, men på en eller anden måde klarede de sig åbenbart. Disse to skibe tilhørte Dampskibsselskabet Thore ved Thor E. Tulinius. Dette selskab fik senere et meget smukt lille passagerskib, „Sterling“.

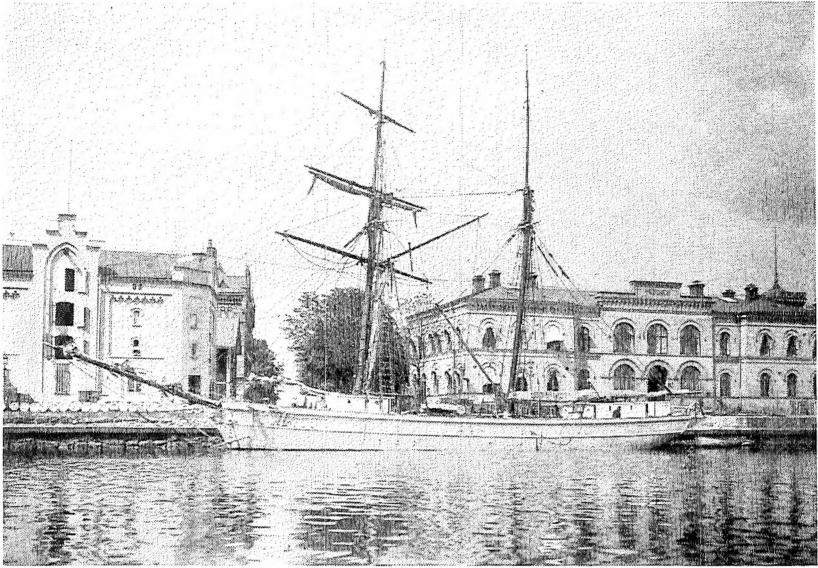
Ville man se Det Forenede Dampskibsselskabs Islandsdampere, måtte man op i Christianshavns kanal til Islandspladsen. Her fandtes „Vesta“, „Laura“ og „Ceres“, skibe af den gamle type, der nok havde haft sejl i deres yngre dage. Ja, der var jo også de små, „Holar“ og „Skalholt“. Disse opholdt sig vist, i det mindste om sommeren, mest oppe på Island. Desuden var der Færøbåden „Tjaldur“, også et meget lille skib, ofte med en marineofficer som kaptajn; den klarede farten på Færøerne i mange år. Hermed er vist alle damperne i den fart nævnt.

Trods denne ret anselige dampskibsflåde var der dog endnu nogle få

af de gamle sejlere i fart, og det var jo disse „Islandsskonnerter“, jeg skulle fortælle om. Islandske købmænd havde efter forlydender haft skonnerter med navne efter de fleste af bopladserne deroppe. Jeg har nu kun kendt een med et sådant navn blandt de fem, der var tilbage, som man kunne kalde Islandsskonnerter. „Husavik“ førte en stille tilværelse, den så ud som en almindelig marstaller og det samme var tilfældet med „Hermod“, hvorimod „Svend“ var af turinertypen. De to sidste skonnerter, „Rosa“ og „Frederiksvaag“, var begge af islandstypen, det vil sige, de var begge gamle franske fiskeskonnerter, bramsejlskonnerter med rullende topsejl, det vil sige at havde man gjort bramsejlet fast, så var der ikke mere at gå til vejrs efter, topsejlet eller mærsejlet sad på en rulle under selve råen, og så kunne man fra dækket rulle sejlet op så meget eller lidt, som man ville, altså rebe sejlet fra dækket, noget der var handy i dårligt vejr, og det kunne sandelig være dårligt vejr på de kanter. Men tilbage til de to skonnerter jeg var ved at beskrive. „Rosa“, som vistnok var den ældste, var lidt af et mysterie-skib, den opholdt sig om vinteren i kanalen ved Slotsholmen lige ved Tøjhuset; der lå den hele vinteren år efter år. Så i februar eller marts forsvandt den og var ikke til at se før efter næste vinter. Jeg har aldrig fået opklaret, hvem den tilhørte, eller hvem der sejlede med den, kun ved jeg, at den hørte hjemme i Seydisfjord og var en Islandsskonnerter.

Så kommer jeg til „Frederiksvaag“ som den sidste. Egentlig var den slet ikke nogen Islandsskonnerter, eftersom den tilhørte købmand M. C. Restorff i Torshavn, hvor skibet også var hjemskrevet, men da den tilbragte tre måneder på Island hvert år, gik den mand og mand imellem som hørende til Islandsfarerne. Da jeg særdeles godt kender dette lille skib, eftersom jeg tilbragte to år af min ungdom i det, kan jeg fortælle om, hvad vi bestilte på skibet i de ti, elleve måneder hvert år, hvor vi var i fart, det vil sige fra februar til december. De år, jeg sejlede med skibet, var 1908–09, og man kan vel nok sige, at tiderne og også forholdene til søs såvel som på land har forandret sig meget.

Jeg havde sejlet, før jeg mønstrede på „Frederiksvaag“ som letmatros med den fyrstelige hyre af 35 kr. pr. måned; jeg havde været ungmand og det for 20 kr. pr. måned. Gennem min barndom havde jeg set „Rosa“ hver vinter og gjort mig mine tanker angående dette skib med gallionsfigur, fremmedartet rig og lang storsejlsbom, så da jeg første gang så „Frederiksvaag“ ligge i Overgaden, ja så var jeg klar over, at jeg måtte søge hyre der, da den jo var nøjagtig som „Rosa“, og der endda



Den islandske fiskeskonnert „Rosa“, som forfatteren kendte fra København, ses her liggende i svensk havn. Skonnerten, ex „Rose des Alpes“, 148 brt., var bygget i Dunkerque 1863 og tilhørte fra begyndelsen af 1880'erne og op til 1. verdenskrig T. Gunnarsson i Seydisfjord. Foto på Handels- og Søfartsmuseet (Jens Malings samlinger).

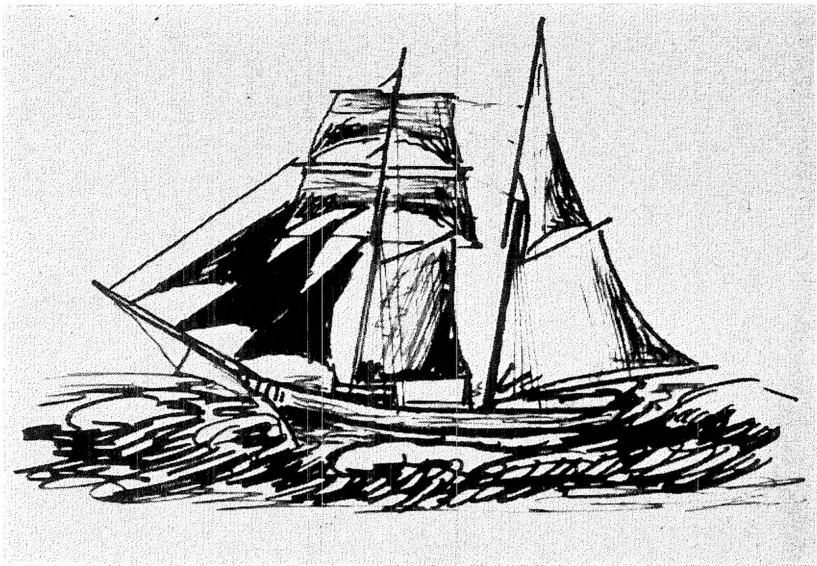
Fishing schooner "Rosa" of Seydisfjord (Iceland), built at Dunkerque 1863 and from the 1880s to World War I belonging to T. Gunnarsson.

var mennesker at se i skibet. Det viste sig, at når skibet kom til København hvert år i november eller tidlig december, så forblev en del af lasten i skibet, som således blev benyttet som pakhus, og i løbet af vintermånederne blev det så langsomt losset efterhånden som lasten blev solgt; det var klipfisk, saltet lammekød og tønder med saltet sild, torskelivertran og meget andet.

Det skib, jeg sidst havde været med, var blevet oplagt i november, og min fader havde viseligt ordnet det sådan, at jeg skulle deltage i undervisningen på navigationsskolen i vintermånederne, indtil det blev tid at mønstre på et andet sejlskib, men efter at have talt med kaptajnen på „Frederiksvaag“ blev det bestemt, at jeg skulle møde i skibet den første februar for at rigge til og deltage i lastningen. Det var en meget kold vinter, og da jeg mødte om morgenen, var hele kanalen frosset til. Mit

første arbejde var heller ikke for indbydende, det var nemlig at hænge i riggen og hjælpe en gammel sømand med at bændsle et nyt stag på fokkemasten; for det første var der kun en tynd vævling at hænge i, og for det andet var både hans og mine fingre så frosne, at vi dårligt kunne røre dem, og da vi efter en times arbejde kom ned på dækket, kunne jeg dårligt stå på benene, så kolde var de. For at arbejde i skibet under disse forhold fik både den gamle sømand og jeg to kroner om dagen, og lidt mad fik vi også. Få dage efter mønstrede jeg i skibet på fuld kost og gage, og arbejdet med at laste begyndte. „Frederiksvaag“ var godt bemanded sammenlignet med andre danske skonnerter, idet der var fire mand forude samt en styrmand og skipperen. Kosten var også langt bedre end i andre skonnerter, så der var sådan set ikke noget at beklage sig over, og de to år jeg tilbragte der var virkelig en sømandsnydelse.

Det første vi lastede var mursten, og hvis læserne ikke ved, hvad det vil sige at laste og handle mursten, så kan jeg fortælle, at det er et af de mest nederdrægtige og smertefulde arbejder, man kan blive udsat for, hvis man da ikke er vænnet dertil. Vognene lastede med stenene holdt oppe på kajen, og skibet lå lavere, det vil sige, at jeg, der stod på dækket, skulle gribe fire mursten, som kusken på vognen kastede til mig. For at holde de fire sten sammen, så de ikke faldt ned på ens tær, måtte man presse hårdt på bundtet, hvilket resulterede i, at de ru sider af stenene sled på indersiden af tommelfingrene med det resultat, at huden blev slidt af, og det rå kød hurtigt stak frem, og for hver gang der blev kastet et nyt bundt sten, skar det dybere ind i fingrene; det var yderst smertefuldt, og næste dag var det endnu værre; der var 10.000 af dem. Derefter var det ikke så galt, for da var der ikke mere noget, der sled på fingrene men så meget mere på ryggen, eftersom der var sække at bære. Jeg har aldrig været god til at bære sække. Nå, det blev bedre, da vi kom til de mindre kasser og ting som gammeldags sukkertoppe (de eksisterer vist ikke nu til dags), så var murstenene og de sårede fingre helt glemte. Som sagt tilhørte skibet en købmand i Torshavn, og hvad vi lastede var også en hel urtekræmmerbutik; der var ikke den købmandsvare, som vi ikke lastede. Vel var „Frederiksvaag“ lille — jeg tror ca. 125 tons — men det var en utrolig masse varer, der kunne stuves ned i lasten, og vi tog det så temmelig roligt med lastearbejdet. Farvandet var stadig frosset til, så selvom vi var lastet, kunne vi ikke sejle.



Forfatterens tegning af skonnerten „Frederiksvaag“ af Torshavn (rederi I/S M. C. Restorff & Sønner). Den målte 125,34 tons, var 87'2" lang og var bygget 1866 i Dunkerque, hvor den var hjemmehørende, først som „Dunkerque“, derpå som „Vigilante“. I 1876 strandede den ud for Torshavn, og vraget indkøbtes for 4000 kr. af M. C. Restorff. Sit nye navn fik den efter den inderste vig af Vester-vaagen i Torshavn. 5. marts 1913 forliste den totalt ved Vesterø (Læsø) på rejse København-Torshavn med stykgods. Besætningen reddedes.

Fishing schooner "Frederiksvaag" of Torshavn (Faroe Islands), built at Dunkerque 1866 and sold as a wreck to the merchant and ship owner M. C. Restorff in 1876. Lost in 1913. The author, who served on board the schooner in 1908 and 1909, has drawn this sketch.

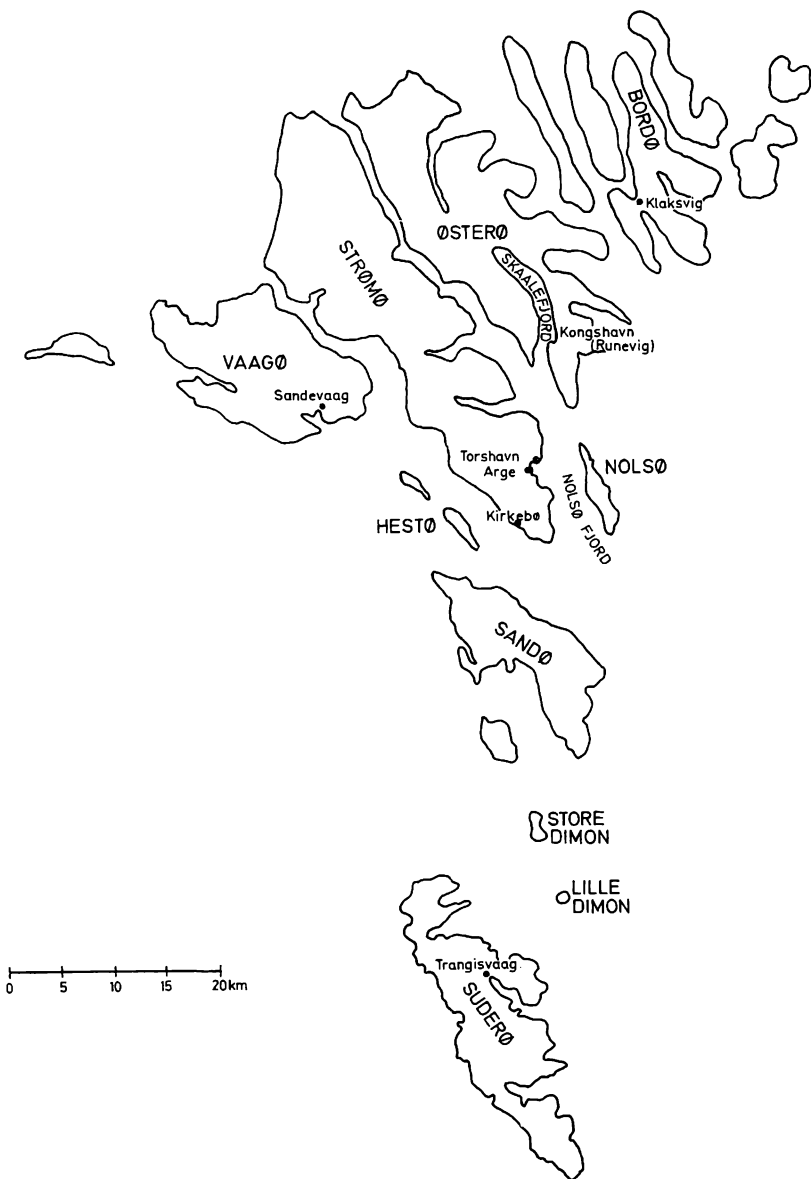
En dag så det ud til at isen lettede lidt, og ude i Sundet var det helt klart vande, så en af de små slæbebåde kom langs siden, og efter at have manøvreret rundt grønlandsfarerne kom vi ud i klart vand og var på vej til Torshavn. At sætte sejl var ikke noget særligt anstrengende arbejde. Skonnertsejlet var på fast gaffel, så det var blot at hale det ud; mærssejlet havde seksskåret takkel, så det var også let; det værste var storsejlet; det var et meget stort sejl, som jeg de påfølgende år baksede med utallige gange uden at finde det lettere. Selve gaflen var nu ikke så lang, så til at begynde med, når man skulle sætte sejlet, gik det meget let, men da bommen var utrolig lang for så lille et skib — ja jeg

tror den stak otte-ti fod ud over agterenden — blev sejlet jo både stort og tungt, før det var oppe. Nå, som bemærket var vi en ret stor besætning. Styrmanden var en stor mand med god vægt i agterenden, noget der er godt, når man skal sætte sejl. Der var også en matros med en lignende vægt i bunden. Jeg vejede ikke ret meget, men stolede på, at de andre holdt vægten, medens vi skiftede hænder til næste hal. Ungmanden var ikke så gal heller, medens kokken var den letteste, så han holdt kun under naglen, og til tider var det ham, der kom tilbage, når der blev halet, istedet for at det skulle være ham, der blev stående, og storsejlet der skulle komme rundt kofilnaglen. Nå, det kan ikke have været så svært, ellers ville jeg have husket det lige så godt som det med at laste mursten. I dejligt klart vejr styrede vi så op gennem Sundet.

Hvor lang tid det tog at nå Torshavn, kan jeg ikke sige, men vejret var ret godt. Jeg husker vi passerede Foula, der stod som en stor sten i vandet og så meget utilgængelig ud; ja jeg tror ikke, vi så andet land, indtil vi øjnede Nolsø.

Hvorledes der ellers blev navigeret, ved jeg ikke, men da jeg havde set vor styrmand modtage Admiral Richelieus flidspræmie, en sekstant, antog jeg, at navigationen var i gode hænder. Kaptajnen hed V. S. Petersen; han var en lille mand med fipskæg. Han lignede bestemt ikke en sømand. Han var god nok, men da han var så lille og let, blev han ikke regnet for meget værd, når der var arbejde med sejl at rebe eller hejse. Jeg har set ham med en sekstant, så han var åbenbart også med i navigationen, hvilket ikke er så let i en lille skonnert, hvor man er fire fod fra vandet, og søerne til tider står tyve fod op over ens hoved. Så er det heller ikke tid at tage fine observationer, og et omtrentligt bestik må klare sejladsen med håb om, at vejret ville bedre sig, og at solen skulle komme frem et par minutter ved middag. Da vi ikke havde kronometer ombord, må de have navigeret på gammeldags vis med at finde bredden og så sejle øst eller vest på, indtil noget land viste sig. Det var nok på den måde danske småskonnerter fandt vej til Færøerne, Island og New Foundland og tilbage igen.

Nå, som sagt en skønne dag så vi Nolsø ud for Torshavn og styrede ind mod vor hjemmehavn, der jo så meget indbydende ud, især da en del både kom ud ikke alene for at byde deres skib velkommen, men også for at hjælpe med arbejdet. Jeg må her berette, at jeg ikke rigtigt så første gang, hvordan vi fortøjede, eftersom jeg havde en pinlig affære med bramsejlet, som jeg var sendt op for at gøre fast. Bramsejlet blev



Kortskitse over Færøerne med de i teksten nævnte stednavne.

The Faroe Islands. Sketch map with place-names mentioned in the article.

gjort fast med én sejsing, der var anbragt på nokken af råen; man skulle så efter at have gjort bugen fast med hanefoden rulle resten af sejlet op og gøre det fast med sejsinger, én på hver side. Min første besværlighed var, at hanefoden manglede, altså måtte jeg med maven forsøge at holde sejlet oppe på råen, medens resten blev rullet op. Resultatet var, at jeg tabte sejsingen, som havde været gjort fast på drejerebet og nu hang fra rånokken. At holde et sejl fast med maven og samtidig strække sig ud over en nok så lille rå, kan man forstå, er et vanskeligt for ikke at sige umuligt arbejde (det viste sig i alle tilfælde at være umuligt for mig). Resultatet var, at sejlet blæste ud igen, og jeg hang med et bugnende sejl midt på råen og kunne hverken komme længere ud eller ind igen; ca. tyve færøske fiskere og arbejdere stod på dækket og så med interesse mine akrobatiske bevægelser, men ved et særligt held blafrede sejlet tilbage. Jeg fik fat i sejsingen og kom ind midtskibs igen og fik sejlet gjort fast. Måske var det godt, at jeg på daværende tidspunkt ikke forstod færøsk, da jeg er sikker på, at denne samling sømænd af hårdeste type, jeg befandt mig imellem, da jeg endelig nåede ned på dækket, ikke hele tiden havde hverken beundret eller udtalt sig rosende om mit sømandsarbejde med bramsejlet.

Grundet på mit arbejde tilvejs mistede jeg således synet af vor første fortøjning i Torshavn, noget som jeg senere blev helt fortrolig med. Havnen består af to små bugter: den østlige (Østervaag) og den vestlige (Vestervaag hvis inderste del kaldes Frederiksvaag), hvor M. C. Restorffs købmandsgård lå i bunden, og hvor vi fortøjede. Tværs over Vestervaag lå to sæt svære kæder; midt på den yderste var der en anden kæde anbragt, og det var denne, som blev hevet op på vort ankerspil, hvor man havde taget ankerkæden fra, således at tromlen blev brugt til fortøjningskæden. Man sejlede altså ind i vigen, fiskede en bøje op, hev ind på en tynd kæde, fik den svære kæde op, og man var fortøjet.

Losningen af lasten havde vi besætningsmedlemmer ikke meget at gøre med; den blev foretaget af færingerne, og jeg havde det lette arbejde at ro skipperen i land flere gange om dagen og for det meste ligge og vente på, at han kom ombord igen. Der var to steder, hvor jeg satte ham i land, oftest var det inde i vigen, hvor der var noget, der lignede en kaj, det vil sige, at der var cementsider, og her blev lasten losset og bragt op til Vaagsboden, som lå for enden af vigen, hvor der kun var en strandbred; senere så jeg, hvorfor der ikke var kaj der; da vinterstormene kom, stod havet nemlig lige ind i bugten og skyllede

op på land helt op til Vaagsboden. Jeg havde fornøjelse af at ligge der og vente på skipperen. Oppe på kajen var der nemlig nogle lange skure, og her stod piger og koner og vaskede klipfisk; det er utroligt, så meget der blev gjort ud af disse fisk, de var jo kommet i land i saltet tilstand og flækket, så de så meget rene ud, men åbenbart ikke rene nok, for her i disse skure blev hver eneste fisk skrubbet med skurebørster og forsigtigt lagt tilside, indtil vejret var godt nok for dem til at blive lagt ud på klipperne til tørring; de skulle jo tørres, indtil de var helt stive, men heller ikke så meget, at de blev solkogte, hvilket ville skade dem, så de faldt i pris. Hver gang det så ud til regn, blev de taget ind igen. Jeg blev meget gode venner med koner og piger og også mændene, der modtog lasten og bragte den op til Vaagsboden. Alle mændene var i færøske dragter, det vil sige uldne hjemmestrikkede trøjer, korte bukser og tykke uldne strømper; på benene havde de sko lavet af et firkantet stykke kohud, der var rynket sammen over foden og ved hælen og bundet op over benene med remme af kohud. Til tider så man sko, der ikke var syet ovenpå; så kunne man være sikker på, at det var gamle sko, der var slidt op i bunden og nu vendt rundt og syet sammen der, hvor før foden gik ind i skoen, således at der nu var en sammensyning hele vejen under foden. Det må have været ubehageligt at gå på en sådan sammensyet sko, men det var jo hårdføre mænd, så antagelig tog de det ikke så nøje. På hovedet havde de en hue, en slags nissehue, men lavet af et særligt stof; de var vævede med en blanding af rødt og sort; jeg fik senere, da jeg blev betragtet som færing, selv en sådan. Man kunne også se disse huer i sort og mørkeblåt; det var gamle mænd, især enkemænd, der havde disse huer. Konerne havde ikke nationaldragt på ved arbejdet, kun ved højtidelige lejligheder såsom dans og lignende kunne man se noget, der lignede en nationaldragt. Ved sådanne lejligheder havde mændene også jakke med blanke knapper og kulørte bånd nederst i deres korte bukser, ligesom de havde rigtige sko med spænder.

Efter at være kommet til Torshavn flere gange blev vi godt kendt og behandlet, somom vi hørte til befolkningen. Det vil sige, vi kunne gå ind til omtrent hvilken som helst familie, hvor vi så blev trakteret med kaffe. Sproget var det vanskeligste, men der havde jeg en god lærer; når jeg nemlig roede skipperen i land, — og han foretrak at gå i land på nogle stene, der var lige tværs af, hvor skibet lå, og hvorfra der førte en sti op til toppen af Tinganes, som jo var den landtange, der skilte Øster- og Vestervåg fra hinanden, — så kom der altid en stor midaldrende mand

ned til mig ved båden, og på en for mig truende måde begyndte han at tale færøsk til mig. I begyndelsen forstod jeg jo ikke ret meget af, hvad han sagde, men jeg var så bange for ham, at jeg ligefrem ikke turde lade være med at forstå ham, og det er utroligt, så hurtigt jeg blev flink til at forstå, hvad han sagde. Når jeg så havde gjort mit bedste, var han tilfreds med mig og sagde, at når han var i Danmark, så måtte han tale dansk, derfor måtte jeg, når jeg var på Færøerne, tale færøsk. Så klappede han mig på skulderen og tog mig op til sin butik. Han havde nemlig en købmandshandel deroppe. Han gav mig en cigar og sendte mig så tilbage til båden for at vente på skipperen. Denne mand var købmand Mohr, en ret kendt personlighed i Torshavn; der går mange historier om ham deroppe; han er naturligvis død for mange år siden.

Nå som sagt gik løsningen jo meget smertefrit for mig, og snart var vi klar til at gå i ballast til Halmstad, hvor man hvert år på denne tid indtog en last tømmer; det var åbenbart det kvantum, som hr. Restorff brugte i forretningen i løbet af et år. Rejsen op havde jo været meget god. Det var en del mere, end man kunne sige om nedrejsen; forårsstormene var i fuld gang, og det var mageløst at se, hvordan dette lille skib klarede sig i de høje søer. For mig var det bjerghøje søer; de kom væltende, indtil man stod nede i bølgedalen, og så langt, man kunne se op, var der kun vand at se; så krummede søen sig over, blev hvid og begyndte at falde ned over skibet; de første gange var jeg sikker på, at de ville falde over os og knuse skibet, men lige som dette var ved at ske, løftede skibet sig let op og flød over både søen og bråddet. Ikke en dråbe vand kom på dækket, vi lå jo let på vandet. Hvor let skibet flød, og hvor lidt vand der kom over, blev bevist ved, at vi havde en færøsk båd som redningsbåd. Denne havde form som et vikingskib og var så lang, at den ikke kunne stå inde på lugen, hvor både jo almindeligvis står, men stod på dækket lige inden for skanseklædningen. Den var ikke surret og stod ikke i nogen klamp, kun med en klods under for at den ikke skulle falde over, og trods storm og sø stod den fast der. „Frederiksvaag“ havde nu også en særlig form på skroget, den var meget bred i boven rundt fokkemasten, så spidsede den til agterefter, og den lignede og opførte sig derfor som en måge.

Opholdet i Halmstad bød ikke på noget værd at fortælle om, lastningen foregik nemt og behageligt, vi hentede selv lasten fra kajen og havde en svensk stuver til at stuve brædderne og plankerne i lasten. Da



Vestervaag, Torshavn, hvor skonnerten „Frederiksvaag“ havde sin faste fortøjningsplads. T.h. Tinganes med gammel bebyggelse, i baggrunden den i 1865 ombyggede trækirke fra 1788. Ældre foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The West Bay at Torshavn, seen from the roads, with Tinganes, the old quarter of the town, and the wooden church from 1788, rebuilt in 1865.

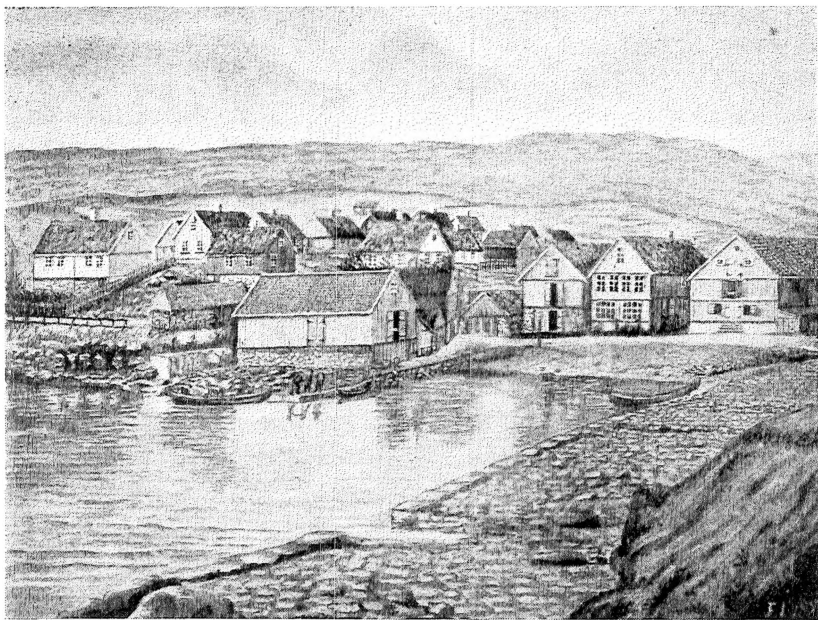
det jo var et lille skib, kræver det en mand med et godt øjemål til at bestemme, hvor lange længder der skal til for at fylde hvert lag af lasten. Nu bruges det jo ikke mere at gå sådan i detaljer, men jeg er sikker på, at hver tomme plads på vor skonnert var brugt til lasten på den måde.

Rejsen op igen husker jeg ikke meget om, jeg ved kun, at vi fik endnu en omgang med storm, og at vi havde modvind og krydsede op langs Skotlands kyst lige fra Leithfjorden forbi Aberdeen og Peterhead og forbi Banff op mellem Orkneyøerne. Herefter fik vi så Store Dimon og de andre øer i sigte, før vi igen nåede tilbage til Torshavn. Mærkelig nok havde vi aldrig noget besvær med at komme ind og fiske vor bøj og kæde op, men jeg tror, at vi til dels kan takke færingerne for dette, idet de jo altid kom os i møde med deres både og førte en trosse over til bøjen. Måske de også slæbte os lidt af vejen; vi havde jo altid travlt

med at tage ankerkæden fra ankerspillet, så fortøjningen kunne komme på tromlen, så måske lagde jeg ikke mærke til, hvor meget de sled i årerne, noget jeg ved en senere lejlighed kan fortælle om. En færøsk båd er noget for sig selv, det er et lille vikingskib, og hvad årearrangementet angår, er det også noget helt for sig selv, idet årerne er firkantede ved lønningen og med en strop holdes mod en klamp her. Bladet på åren er kun en god tomme bredt, hvilket er meget godt for den roende, da han jo ikke kan skive åren. I de mindre både som vor redningsbåd sidder een mand på hver tofte og ror med to årer, det vil sige, set med vore øjne sidder man og pjasker i vandet med årerne, små korte hal, men når man får fart på, så skyldes det ikke så meget vægten, man lægger i årerne, for man kan ikke lægge meget vægt i en åre med et entommes blad, men mere fordi disse både er så lette i vandet, at de går fremad selv ved mindre vægt på årerne. I sø og storm er det meget handigt med sådan et lille åreblad.

Igen blev ladningen losset, og vi atter afsted til Leith efter en kul-last, atter modvind men godt vejr. I Leith forhalede vi milevidt gennem dokkerne. Man førte en pertline fra sted til sted og tilbragte timer ved håndspillet for at hive ind, ja hele nætter har jeg stået ved spillet, kun hvilende når ungmanden vrikkede trossen fra sted til sted. Vi havde nemlig en lille pram, som blev brugt til sådanne arbejder, og jeg brugte den også i Torshavn, når skipperen skulle sættes i land uden at medbringe noget og heller ikke skulle tage noget ud til skibet.

I Leith blev vi lastet med kul og nogle firkantede tremmebure med fajancevarer. Mere krydsning og igen i Torshavn, hvor vi nu helt blev betragtet som indfødte. Vi nærmede os tiden, hvor vi skulle fortjene vort navn som Islandsskonnert, og for at kunne det måtte vi først hente noget salt; altså måtte vi sydpå igen, til Stockton, som jo er lige inden for Middlesbrough. Her kunne jeg nu ellers let have endt mine dage, så jeg aldrig havde set Island eller noget andet land. Man lastede nemlig salt fra en tragt, der var en ti-femten fod over vort lille skib, så når saltet kom, var det med en vis fart, og vel spredte det sig i lastrummet, men ikke nok, og jeg blev derfor sendt ned i lasten for at trimme det ud i siderne og vel agterover. Jeg havde ikke været dernede i mange minutter, før dagslyset fra lugen forsvandt, og saltet toppede sig op rundt mig. Jeg skovlede for livet, men saltet blev ved at komme, og til sidst var der ikke megen plads for mig eller saltet. Det var en panik-situation, og jeg dunkede i dækket med skovlen, og da jeg var presset



Frederiksvaag, den inderste vig af Vestervaaig i Torshavn, med pakhus og boder. Her lå købmand Restorffs „vaagsbod“. Efter tegning af F. J. 1888 (foto på Handels- og Søfartsmuseet).

Frederiksvaag, at the bottom of the Vestervaaig (West Bay), Torshavn, with warehouses and shops, as seen in 1888.

op mod skottet ind til kahytten, så dunkede jeg også der. Endelig kom saltet ikke nærmere, men der var ikke mere rum end lige for mig selv, og det så ikke videre lyst ud, selvom der endnu var luft nok. Efter en for mig i det mindste meget lang ventetid, uden at jeg hørte noget udefra, kom der en lille luft- og lysstribe, og jeg kunne lige krybe ud. På dækket var der ingen panik, men saltformanden mente dog, at styrmanden burde have ladet mig komme op noget tidligere, eftersom en dansk skonnert kort forinden havde glemt en mand i lasten på samme måde. Nå, hele lastetiden kan kun have varet et par timer, så der var ikke tid til at se byen eller landet, noget jeg heller ikke var meget opsat på at gøre. Jeg fandt det bedre ude på søen i frisk luft.

Vi var nu nået hen i sommermånederne, og vejret var vel så godt, som man kan vente det på de kanter. Regn får man jo meget af på de

breddegrader, så det tog man slet ikke hensyn til mere. Igen nåede vi Torshavn og skulle gøre klar til vor Islandsfærd, der ville strække sig over flere måneder. Over halvdelen af saltlasten blev losset i land, resten blev skovlet ret agter i skibet. I forskibet blev der lastet en mindre købmandsforretning, bestående af fiskeliner, fiskekroge, sukker, mel og meget andet, især en stor del tobak i blå karduser. Islandsfiskerne ryger både dag og nat, ja de går slet ikke til køjs, så længe fisken bider, så de bruger en masse tobak til 50 øre pundet. Nogle af dem har jeg set både tygge tobak og ryge samtidig.

Nå, vi var klar til at afgå til Island. Ideen er jo, at man går op på nordsiden af Island, hvor de færøske kuttere fisker. Disse har været deroppe fra foråret, og ved denne tid burde de derfor have en god last fisk, — man måtte endda håbe, de var næsten fulde. Vor opgave var så at tage fisken fra dem, levere mere salt til dem, og hvad de nu ellers kunne trænge til. At fiske i de år var et hårdt arbejde; der var kun få trawlere, og de var mest på sydkysten. Da det vistnok var første gang, vor skipper var på sådan en tur, så havde vi en supercargo med, en færøsk fiskeskipper. Jeg husker ikke hans navn, men han var ikke, hvad man, eller hvad navnlig færingerne ville kalde en almindelig fisker. Han var nemlig interesseret i historie, havde læst om den spanske armada og også undersøgt, hvor de forskellige skibe var drevet i land, og han havde fundet ud af, at et af disse skibe skulle være sunket i en lille fjord på nordvestsiden af Strømø, og han havde sammen med en søn gjort flere forsøg på at bjerge noget fra vraget, som han ganske rigtigt havde fundet. Nu er nordvestkysten af Strømø ikke et sted, hvor vrage holder sig ret længe, og firehundrede år er jo lang tid, følgelig fandt han ikke ret meget, nogle søm og jernbeslag, men ikke noget af betydning, så han måtte give op. Måske var det som belønning for udført arbejde, at hr. Restorff havde givet ham det arbejde at være supercargo for os. Vejret var så godt, som man kunne forvente; vi havde set så meget nordatlanterhavsvejr, at vi ikke ventede for meget.

Det første, jeg så af Island, var Langanes, en lang, høj landtunge, der endte brat og stejl. Fiskekuttere så vi ikke noget til. Nu var der blevet lovet os, at vi, så længe vi var heroppe, skulle gå treskiftet vagt, det vil sige, så længe der ikke var arbejde med fisk, altså otte timers frihed og fire timers arbejde på dæk. Til gengæld skulle vi arbejde otte timer og have fri fire timer ad gangen, såsnart der var fisk at arbejde med. Det lød meget fint, vi havde lov til selv at fiske og få betaling



Islandske kvinder renser og vasker de fangne torsk, inden de saltes og lægges ud til tørring og bliver til klipfisk. Foto 1907 fra Isafjord. — Sv. Poulsen & H. Rosenberg: Islandsfærden (Kbh. 1907).

Women washing cod-fish before drying and salting. Isafjord, Iceland, 1907.

for, hvad vi fangede, noget der viste sig ikke at blive meget indbringende for os. At fiske på Island er nemlig ikke så lige til, det er et meget hårdt arbejde. Fiskegrejerne består nemlig af tohundrede favne liner, der er stykket sammen. For enden af linen er der en to-tre fod lang jernstang med et blylod på midten, fra denne jernstang hænger to fire-fods liner med to kroge på hver. Sejlene er bakkede, så man ligger stille og driver med vinden; der er op til 100 favne vand, og med skibet drivende er der jo mere line ude. Når der er bid, og der kan være fire på hver gang, så skal man altså hale over hundrede favne tynd line ind med hænderne og samtidig op til fire torsk. Når jeg siger torsk, så er det ikke danske stegetorsk, jeg taler om, — det er nogle ganske anderledes store krabater. Der var også andet end torsk, der bed på (det er meget vanskeligt for en begynder at mærke bid på 100 favne og med et tipundslod for enden af linen). Af uhyrer, man kunne hale op, var sej, en billig fisk, brosmes, en fin fisk men mest hoved og store tænder. Den kunne også gø som en hund og bide ens fingre. Langen var den fineste af dem alle, en lange kunne blive seks-otte fod lang, den lignede en søslange, når den kom op, men havde et pænt torsk hoved og en meget fin brun-

grå farve. Jeg har aldrig fanget en, men har handet mange af dem, når de var tørrede. Det var et stort arbejde at få en sådan fyr stuvet ned i lasten uden at brække eller på anden måde ødelægge den værdifulde vare. Helleflyndere regnede vi ikke med; jeg har aldrig fanget en.

Priserne, som blev betalt til fiskerne i de år, var ikke ret store. For det første skulle han fange fisken, så skulle han flække den, det vil sige sprætte den op og tage benet ned til halen ud. Dette skulle gøres på den rigtige måde, med fire snit for at de kunne få fuld pris. Det første snit var ned gennem fisken, det andet under rygraden, det tredje bag rygraden. Det fjerde huggede den løsnede rygrad over ca. tre fjerdedele fra hovedet. Ved dette snit skulle to hvirvler hugges over på en sådan måde, at man så et ottetal, hvor hvirvlerne var skåret over. Det var nødvendigt, for at der ikke skulle samle sig blod på dette sted. En brun blodplet kunne ikke skrubbes af, og fisken faldt betydeligt i værdi. Når fiskeren havde udført dette arbejde, smed han indvoldene over bord efter først at have taget leveren ud. Disse torskelever blev smidt ned i en tønde på dækket og gemt til skibet kom hjem til Færøerne hen på efteråret. En tønde lever var højt i pris, jeg tror det var 600 kr. selv dengang. Så var der torsketungen, ja tungerne af fisken blev skåret ud, og de var så fiskerens bevis for, hvor meget han havde fisket. Han gemte dem i en lille dåse, og fiskeskipperen talte så de forskellige fiskeres fangst ved at tælle tungerne, og mandens andel blev bestemt derved. Når fisken var flækket, blev den saltet ned i kutterens lastrum, og efter nogen tids forløb blev den skiftet over i nyt salt, således at det meste af fugtigheden var trukket ud, selv om den var blød som en nyfanget fisk. Hvad kunne fiskerne nu få for deres fangst fra os, når vi løb op på siden af en kutter og råbte over: „Fisker I godt?“ eller „Sælger I fisken?“ Prisen, der blev tilbudt, var for torsk, brosmes og langer 9 øre pundet, for sej fire øre, forudsat at fisken var omsaltet de to gange. Det er små tal, der er tale om her, og såvidt jeg husker, tjente en god fisker i et jævnt godt fiskeår fra marts til november ca. 600 kr.

Så længe vejret var dertil, det vil sige ikke mere vind end at linerne kunne holdes i bund, blev der fisket. Der kunne være dage, hvor fisken ikke ville bide, men så længe fisken bed, blev der fisket. Da der jo ikke er noget, der hedder dag og nat på de breddegrader på den tid af året, blev der fisket hele tiden. Jeg ved om folk, der har stået og halet fisk ind i fem, seks dage uden at sove, til gengæld sov alle, når

vejret var for galt til fiskeri; alle gik til køjs, men én mand skulle være på dæk, det vil sige, han sad i kappen til kahytten; blev vejret for hårdt, trak han kappen over, og så var der ingen at se i kutteren. Vi har passeret flere kuttere, der så ud som om de var forladt; snestorme er jo almindelige midt på sommeren, og på sådanne dage driver kutterne blot rundt, uden at nogen ved, hvor de er, de er jo uden sigt af land, hvor de fisker.

Men det kunne gå galt. Inspektionsskibet „Islands Falk“ kom en dag ind i Siglufjord med en kutter, hvor alle mand var døde af kulilteforgiftning. Udkikken blev fundet i kappen med denne lukket. Forholdet er det, at kabyssen med kulfyr her som i de andre skibe fandtes i lukafet, og så var det jo ganske klart, hvad der var sket, da alle mand var gået til køjs. Udkiggen må have fyret op i kabyssen, hvorefter vinden blæste ned i røghatten, kulilten fyldte skibet, og alle mand sov roligt ind.

Vort private fiskeri gik ikke så godt, men vi købte en del fra kuttere, både fra Klaksvig og andre pladser, som jeg ikke husker navnene på. Transporten af fisken foregik jo med vor færøske båd, der blev lastet ned, til den var synkefærdig; nu måtte vi arbejde de otte timer ad gangen, ja mange gange længere. Det var hårdt ikke alene at ro frem og tilbage og smide rundt med tunge, våde fisk, men der var kommet noget andet til. Jeg har fortalt om, hvordan mine fingre blev slidt op, da vi lastede mursten i København; det var meget smertefuldt, men her var der noget andet, der måske var endnu værre, det var saltet. Ved stadig at have fingrene i salt og ikke at have ferskvand til at vaske det rigtigt ud, revnede huden i bøjningerne i fingrene, og inde i denne revne kunne et saltkorn så æde sig ind. Først mærkede man det ikke, fordi man allerede havde pinen i revnen i huden, men senere opdagede man, at dette saltkorn havde gravet sig ned i kødet og nu ikke kunne vaskes ud, og det blev ved med at æde sig ind i kødet, indtil det havde opløst sig selv.

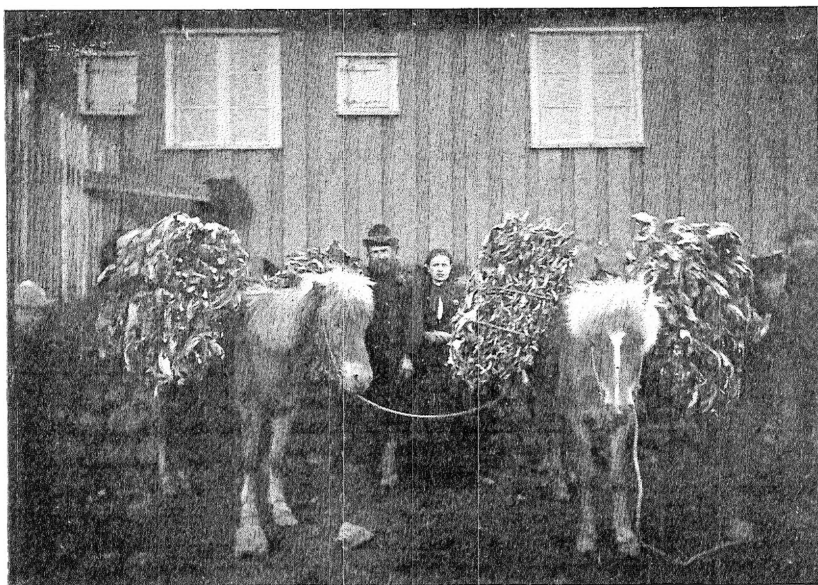
Jeg har set midnatssol mange gange dengang, hver nat i klart vejr og gennem en snebyge. Der var en nat, hvor jeg ikke aner, om det var midnatssol eller ej, jeg havde været ovre til en kutter mange gange, arbejdet var færdigt, og stymanden og jeg blev bedt ned i kahytten, hvor skipperen og seks fiskere havde deres køjer. Vi blev budt på en blanding af dansk akvavit og fransk rødvin, som en fransk fiskeskipper havde byttet væk for akvavit. Det var en yndet drik blandt fiskerne.

Det satte ind med meget dårligt vejr, vi havde ikke mødt nær så

mange kuttere som forventet, og vor supercargo, som jo var en mand med en masse gode ideer, mente, at fiskeriet måske ville være bedre længere mod nord eller mod vest, så vi sejlede vestpå op mod Kap Nord. Vi havde kun været undervejs kort tid, da vi mødte is, der kom drivende mellem os og land, åbenbart var det ikke nogen god idé at forsøge Kap Nord ruten, men isen pressede os udefter. Vi var helt for os selv, så ikke en eneste kutter; klart vand mod nord helt til Grønland, men intet håb om at nå ind til kysten. Nå, vi drev så lidt her og der og sejlede tilbage mod øst og kom klar af isen. Da det blæste op igen, besluttede vi at gå ind i Siglufjord for at se, om kutterne skulle være gået derind i det dårlige vejr, noget som nu var ret usandsynligt, da kuttere ikke går i havn for dårligt vejr. Nå, vi gik ind i bugten, ja helt ind til bygden; der var masser af skibe, men ikke fiskekuttere. Skibene var allesammen norske sildefangere, der var sneisevis af dem, og de var af alle mulige typer. De fleste var Lofoten-jagter, gamle træ-dampere med dækslast af tomme tønder så højt, at de gik op til midt på masterne. Jeg husker så tydeligt en af dem, den hed „Columbus“; man skulle tro, at den var fra Columbus' tid, kun få hundrede tons, men med en mægtig dækslast.

Tønderne blev flydt i land, hvor silden var bragt og nu nedsaltet af kvinder; jeg aner ikke, hvor de kom fra, men det må have været fra hele Island. Der var hundredvis af dem, de drak og skændtes og sloges, så det kunne høres mellem bjergene. Snart ville dog alt blive stille igen, det var kun et par måneder om året, at der var liv der.

Vi var kun halvt lastet med fisk, ligesom vi også havde en masse salt i behold, men fra Siglufjord var der åbenbart blevet telegraferet til Torshavn om resultatet af ekspeditionen, og Restorff var åbenbart enten tilfreds eller måske snarere utilfreds med resultatet, så vi skulle tilbage nu efter kun to måneder på Island. Der var åbenbart andre og mere vigtige ting, vi skulle udføre resten af året. Med ret god vind passerede vi Langanes, og vi kom forbi de øer, man må passere for at nå vor hjem-havn. Når vejret er godt, er det en smuk tur at sejle mellem Strømø, Vågø og de små øer for at komme om på østsiden af Strømø, hvor man ser Nolsø og drejer ind mod Torshavn. Her blev vi modtaget på bedste måde, og da vi både skulle losse vore fisk og saltet og også laste til København for at kunne bringe vinterens urtekræmmervarer op i tide, ja så lå vi der noget længere end almindeligt, og der er derfor tid til at fortælle lidt om, hvordan Torshavn så ud for nu 70 år siden.



Transport af torskehoveder på Island, vist fra Eyrarbakki. Forfatteren nævner i teksten de små islandske heste, der i et vist omfang blev udført til Danmark.

Ældre foto på Handels- og Søfartsmuseet.

Transporting cods' heads on horseback. Early photo from Iceland, probably from Eyrarbakki.

Jeg har beskrevet, hvordan der var to små bugter, der kunne kaldes havnen. Østervaag blev ikke meget brugt, så det er Vester- eller Frederiksvaag, der er hovedpunktet i havnens historie. Tinganes strakte sin højderyg ud mellem de to vige, og langs højderyggen var der en lang gade eller vej. Yderst var der nogle statelige bygninger; det var selve Tinganes, hvor apoteker Finsen havde ikke alene sit apotek men også sine lagerbygninger. Han var nemlig også tømmerhandler m.m., ja en stor mand, om ikke vellidt, eftersom han ejede mange huse ved at have sat lån i disse, af den grund var han ikke velset mand og mand imellem. Købmand Mohrs hus lå også i denne gade mellem beboelseshusene; det var den meget gamle del af byen, krogede gader med græstækkede træhuse, ja der var endda huse bygget helt af klippesten og ind i klippen; de er der vist endnu, så vidt jeg har hørt, og skal nok også bevares for eftertiden.

Længere nede mod selve den nyere by var der en lille forretning; den

ejedes af to ældre kvinder. Man kunne købe lommelærklæder der, ved jeg; det var gerne vor undskyldning for at gå derind, der var nemlig en eller to unge piger, som tjente der, så noget måtte man jo købe som billet for at gå derind, men venlige som færingerne jo er, så blev man også inviteret på kaffe, og den blev serveret af den pige, der var i huset, så det tog lang tid at købe et lommelærklæde og drikke kaffe. Jeg har tilbragt mange hyggelige timer der.

Noget længere ind mod byen boede en anden hr. Finsen, han havde nu ikke noget at gøre hverken med professor Niels Finsen eller broderen, apoteker Finsen. Han var en meget ubetydelig mand, han var vist endda islænding og også lidt til en side, men meget rar og venlig. Hans kone strikkede mig en færøsk trøje og nogle vanter. Dem strikkede man meget store for så at walke dem i sæbelud med det resultat, at vanterne passede i størrelsen og blev meget tykke og varme. Det tog lang tid for dem at blive gennemblødt af vand, men også lang tid at tørre igen, og fulde af salt fra havvandet var de jo så.

Man var nu nået til kirken. Det var en ret gammel trækirke af samme mønster som andre kirker der på øerne. Herfra faldt landet så temmelig brat ned til åen, som løb gennem byen. For enden af gaden fra Tinganes førte en lille bro over åen, og på den anden side var der en mindsten for professor Niels Finsen, og bag den var så Amtmandsgården, som var det største stenhus i byen. Til højre løb Åvejen hen mod Østervaag, og til venstre kom man til Restorffs Vaagsbod, som jo var vor forretning: først et stort lagerhus, så en lille smøge og derefter selve forretningen, som jo var en både stor og gammel købmandshandel med alt, hvad man ellers finder i en sådan forretning. Her fandt man gamle Restorff assisteret af en nevø og et par andre medhjælpere. Bag forretningen og lageret var der et bryghus, hvor der blev brygget det dejligste hvidtøl, jeg nogensinde har smagt. En tønne af dette øl fandtes altid i skibet. Ret foran forretningen var stranden og til venstre skurene, hvor fisken blev vasket og gjort klar til tørring. Den lille kaj, jeg har omtalt, gik kun ca. 100 fod langs stranden; herfra gik stejle klipper helt ud til Tinganes. Havde man passeret Vaagsboden, gik vejen videre ud, drejede rundt vaagen syd på, indtil man nåede Arge, som man vel må kalde en forstad. Her boede Peder Arge, han var smed, men en særlig smed, han kunne nemlig foruden almindeligt smedearbejde også lave knive, ikke alene flækkeknive med blyindlæg for at få vægt til at hugge benet over i fisken, men han kunne også lave kunstknive og skeder af



Torshavn set fra fjeldet, med stenindhegnede græsgange og markbidder. Til højre for kirken ses Tinganes og Vestervaag. Træsnit efter fotografi.

Torshavn seen from the mountain slopes behind the town. To the right the West Bay.

sort træ med indlagte figurer af både, harpuner og kroge. Desværre har jeg mistet flere af disse kunstgenstande gennem årene.

Herude lå også ruinerne af en fiskefabrik, som engang havde været i god fremgang, men som af en eller anden grund gik fallit; jeg har smagt fiskeboller fremstillet der, de var ellers udmærkede.

Kun én større vej førte fra Torshavn ind i landet, og den gik endda ikke ret langt. Gik man ad Ågaden forbi Amtmandsgården bag om Østervaag, kom man ud i den åbne del af byen, hvor en vej til den ene side førte ud til skansen, som jo var resterne af et gammelt fort. Drejede man til den anden side ind mod landet, var der en temmelig god vej ud til plantagen, den eneste træplantning jeg har set på Færøerne, og man endte så ved sanatoriet, en ret ny bygning for tuberkulosepatienter, og det var så vejs ende.

På højden mod nord for selve byen lå et stort toetages hus, meget uvenligt at se på; jeg har aldrig været deroppe; det var den engelske

konsuls hus, og han blev, så vidt jeg husker, anset for lidt af en særling, der aldrig blandede sig med færingerne. Ja stor var byen jo ikke, der var vist kun 2000 indbyggere der, men de, jeg havde lejlighed til at møde, var alle rare mennesker; de fleste var fiskere, og dem så man ikke meget til, eftersom de jo var ved Island det meste af året, men der var nogle, som man vel må kalde arbejderstanden; hvorfor disse ikke var fiskere, har jeg nu aldrig fundet ud af, men de gik åbenbart ikke til søs, kun ud i bådene på fjorden, hvor der blev foretaget lidt småfiskeri af de hjemmenværende mænd.

Medens vi lå og lossede, blev der røre i byen en nat; der gik rygter om, at der var grindehvaler i omegnen, og hen på morgenen kom flokken også ind i fjorden. De var allerede blevet observeret fra de andre øer, så de blev jaget af flere af de store færøbåde med deres otte mands besætning. Jagten foregår, ved at bådene ror efter flokken, der kan bestå af op til hundrede af disse små hvaler; målet er at jage flokken ind i en vig, hvor der er sandstrand, så hvalerne kan blive jaget op på land. Man styrer flokken ved at have en sten på en line, og denne sten kastes ud på siden af og bag flokken, så de flygter fra lyden og på den måde går i den retning, man ønsker. Nu er der ikke mange gode landingspladser rundt om på øerne, så ofte må grinden følges og jages i dagevis, og man kan let miste hele flokken. Den flok, vi så inde fra Torshavn, kom nord fra, og det var folk fra Østerø, der var efter dem; det varede dog ikke længe, før Torshavn var med i jagten i håb om at få del i fangsten; der er nemlig meget strenge regler om, hvordan fangstresultatet skal fordeles, men hver person i den bygd, hvor fangsten kommer ind, får sin del af kød og spæk. Så vidt jeg kunne se, blev der også her gjort forsøg på at få nogle af de yderste i flokken ind til Torshavn. Nu er Torshavn et meget dårligt sted at lande grinden; der er for dybt vand og ingen ordentlig strand, så hvad der kommer ind der af strejfende grinder, er kun hvad enkelte både kan samle op. Vi var også ude i vor båd — dog ikke langt uden for havnen — da vi ikke anede, hvordan jagten skulle foregå, og vi måtte jo ikke være i vejen eller forstyrre selve jagten. Nå, vi fra „Frederiksvaag“ kan vist ikke prale af at have haft megen del i jagten eller resultatet. Tyve eller tredive hvaler kom i vor retning og endte inde i Vestervaag, men det lykkedes dog for en del af dem at dykke under bådene og komme ud på åbent vand. Hovedflokken fortsatte syd på rundt Kirkebo, og jeg hørte, at de endte i Sandvaag, og at fangsten var god.

Jeg var med til at slagte de få hvaler, der kom ind til os; ja det var slagteri, både mænd og kvinder vadede ud i vandet, medens bådene sluttede kredsen fra søsiden. Alle var bevæbnede med lange knive, og der var et blodbad af den anden verden; det var ikke rart at se på, men for færingerne betyder grinden en stor del af deres kødforsyning om vinteren. Spækket blev flænset af og hængt til tørre, kødet blev skåret i små stykker, så hver fik deres del efter bestemte regler. Båd-mændene fik mere end de andre, men fordelt blev det, alle slæbte af med blodigt kød. Hvad de gjorde med det, ved jeg ikke, men tørres måtte det jo for at det kunne holde sig. Frysehus fandtes der vist ikke. Grindekød smager meget godt, når det er rigtigt behandlet; ligesom kødet fra de store hvaler er det meget blodholdigt, og man må derfor presse blodet ud før man kan få en god bøf ud af det. Jeg lærte noget her, som senere kom mig til nytte, da jeg kom på langfart, og vi af og til fangede en springer. Der var jo ikke mange kokke i langfartsskuderne, der kendte til behandling af hvalkød; det er med det som med den norske stokfisk: rigtigt behandlet er det en herreret, forkert behandlet er det så godt som uspiseligt.

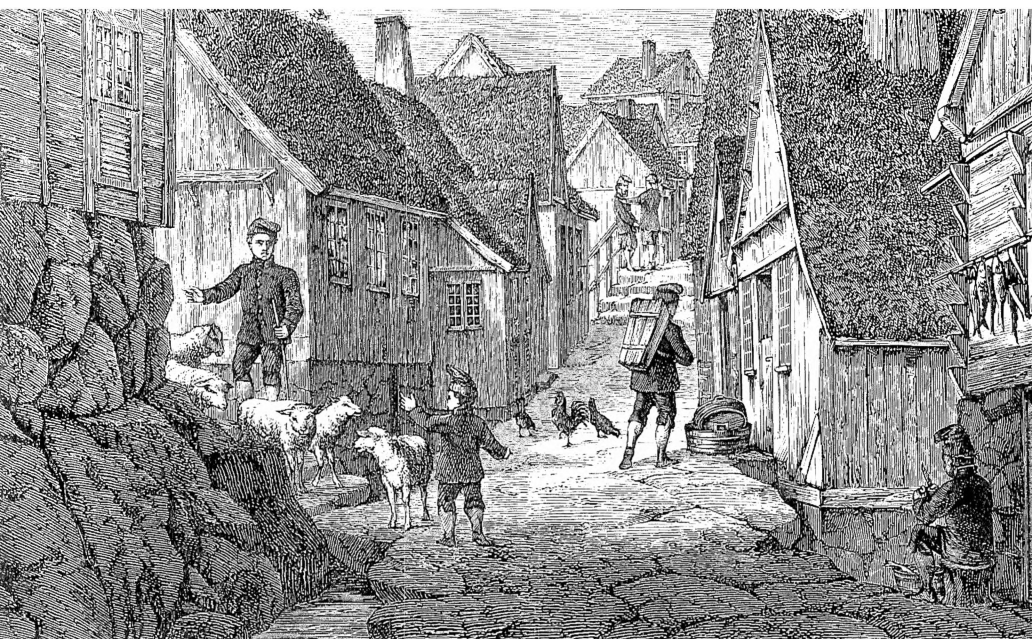
Der blev ro i byen igen, efter at grinden var fordelt; det var forresten den eneste flok, der kom ind i Nolsøfjord det år, så der blev ikke meget kødmad for befolkningen i Torshavn; de måtte vente og se, hvad de få kuttere, der fiskede på Færøbanke, syd for øerne, ville bringe tilbage til hjemmeforbruget. Islandsfisken skulle jo eksporteres; det meste gik til København, hvorfra det bedste af fisken igen blev sendt til Spanien eller andre katolske lande. Fisken blev landet på Asiatisk Plads på Christianshavn og pakket der til eksport. De store klipfisk, de der var over en tomme tykke, gik alle til Spanien. Mellemstørrelsen kunne købes i København, og alle de små — „fingerfisk“ tror jeg, de blev kaldt — gik til Rusland, hvortil også spegesild blev sendt i store mængder; nå, det var nu nærmest over Norge at spegesildene gik, men vi havde dog en del med på vor tur til København. En stor del af disse sild var dog af dårlig kvalitet, de var „røde“; det skyldtes antagelig dårlig saltning eller også, at fisken var dårlig, før den blev saltet; jeg ved at en tønde røde sild kun havde en værdi i København af to kroner for både tønde og sild. Nå, som alt andet småt eller dårligt gik det til Rusland eller Randstaterne.

Da losningen af de fra Island hjembragte fisk, medregnet det lidt vi selv havde fisket, var tilendebragt, begyndte vi at laste. Lasten bestod af,

hvad Færøerne kunne frembringe, og det var jo meget beskedent. Der var en del spegesild — jeg ved ikke hvorfra de var kommet — der var også lidt uld, men hovedsagelig var det klipfisk, dejlig fisk det meste af den da, og den blev sorteret meget omhyggeligt, stortorsk og langer for sig selv, mellemstørrelse for sig selv og endelig de dårlige varer; det var de meget små og så de meget store, men beskadigede fisk. Der var nemlig en del anden classes fisk, og selvom det var dejlig store fisk at se på, så ville de ikke kunne passere kontrollen til eksport til Spanien. Grunden til at de blev kasseret var åbenlys for en kender, og jeg var efterhånden nået til den rang. Det første man så efter, var den eventuelle blodplet ved benet. Var overhugningen ikke foretaget rigtigt, sivede der blod ud, og en brun plet, som ikke kunne vaskes eller skrubbes af, var tydelig i kødet. En anden brun plet — ofte flere — fandtes forskellige steder i fisken. Dette skyldtes, at fiskeren, medens han flækkede fisken, tyggede tobak og spyttede tobak ud både her og der og ofte på fisken. Denne tobakssovs trængte ind i fisken og var, når den nåede til vask, trængt så dybt ind i fiskekødet, at den ligesom blodet ikke kunne skrubbes af, så derved fremkom der en del 2. classes fisk, men den var god nok til københavnerne. De fleste anede ikke, hvad en sådan plet var, eller måske var det misfarvede kød blevet skåret ud af sælgeren.

Det tog nu ikke så lang tid at laste skibet, og vi var for så vidt klar til at sejle, men så blev det vindstille, noget som jo ikke kan siges at være almindeligt deroppe; det var også tørt, ikke en dråbe regn havde vi haft siden ankomsten, hvad der også var helt unormalt. Vi må have ligget helt sejllære i to, måske tre dage, da jeg en eftermiddag roede skipperen i land, og jeg var med ham i Vaagsboden, hvor vi skulle hente et eller andet. Hr. Restorff kom ud i butikken, og jeg husker tydeligt, at han sagde: „Nå kaptajn Petersen, det lille vindpust i morges fristede Dem ikke til at forsøge farten?“ Vor lille kaptajn Petersen, som var en meget ærekær mand, blev rød i hovedet, og uden at svare gik han ud af butikken, og vi roede ombord.

Der var kun den svageste vind at mærke, men han gav ordre til at sætte sejl med det samme, og da de var sat, lod vi fortejningskæden gå og drev så småt ud af bugten. At sejle var der ikke tale om. Vi baksede med ræerne, for snart mente vi, at vinden kom fra den ene side og snart fra den anden; i virkeligheden var der slet ingen vind, men der var nogen strøm, og efterhånden drev vi ned mod Kirkebø, som jo er sydenden af Strømø. Her lå vi helt stille nogle timer. Det var blevet hen



Gade i det gamle Torshavn. Selv om billedet er noget ældre end den tid, forfatteren skildrer, giver det et typisk indtryk af den lille by med græstækte træhuse, der følger terrænet, som udgøres af den naturlige klippegrund. Personerne bærer den i teksten omtalte færøske mandsdragt. En af dem bringer fisk i en kurv („løb“) på ryggen, en anden (t.h.) renser sej (fisk) i en balje for at hænge dem til tørring på husgavlen. En flok får kommer fra græsning på fjeldet. Træsnit efter tegning af V. Dahlerup i Illustreret Tidende 1866-67.

Narrow street in the old Torshavn, with wooden houses thatched with turf and following the rocky ground. People are wearing local costume. Sheep are coming down from the hills, and fish being cleaned and hung up to dry on the house gable. Woodcut from 1867.

på aftenen, men var stadig helt lyst, da vi begyndte at drive mod land. Snart var klipperne betænkelig nær, der var ikke andet at gøre end at sætte vor båd i vandet og forsøge at slæbe skibet udefter. Vi var jo kun tre mand, der kunne ro den færøske båd, vi havde, og som jeg har fortalt, er denne type ikke egnet som bugserbåd, eftersom årebladene kun er en god tomme brede. Nå vi sled i det en time eller så, uden at vi kom længere ud, men vi kom heller ikke nærmere land, og trætte blev vi.

Så kom der et lille vindpust, og vi roere håbede på, at det skulle bringe os lidt til søs. Det varede vel en time, så blev det dødstille igen, og vi drev igen ind mod klipperne. Altså måtte vi igen ud i båden, og i timevis sled vi så i årener, uden at andet skete, end at vi ikke tørnede mod land.

Jeg sad aldeles i søvne og trak det lidt, der var at trække på, ja jeg var vist endda faldet i søvn, da jeg mærkede et koldt pust og vågnede op derved. Styrmanden råbte over til os, at vi skulle komme ombord. Det var lige i sidste øjeblik, vi fik båden indenbords, søen var allerede høj, og det var tid at tage sejl ind. Vi fik rebet topsejlet, efter at bramsejlet var givet op, og så var det tid at bjerge klyveren, et nederdrægtigt arbejde, da vi havde en meget stor klyver. Der blæste på dette tidspunkt en sydlig storm, og søen var høj. Vi var for langt inde i bugten til, at vi med små sejl kunne krydse ud, så vi lænsede tilbage mod Torshavn. Søen havde imidlertid rejst sig så meget, at Vestervaaag ikke mere var brugelig som havn, og vi lænsede derfor med en strygende storm nordpå og endte i Kongsvig. Dette er måske den bedste og sikreste havn på Færøerne. Man passerer Torshavn og Nolsøs nordpynt, hvorfra man styrer ind i det meget smalle løb til Skalafjord, og så snart man er indenfor, har man hele den lange fjord foran sig, og lige inden for denne indsejling er der så en bugt på styrbords side, den bedst beskyttede ankerplads man kan tænke sig, skærmet af høje fjelde på alle sider. Jeg tror at det rigtige navn er Runavik, men for os hed den Kongshavn, og vi var glade, da vi lå til ankers der og havde sejlene gjort godt fast.

Adskillige fiskekuttere havde allerede kastet anker der, så der var åbenbart nogle, der kendte bedre til vejrforholdene end vi gjorde. Nå vi lå sikkert, og jeg tror, alle gik til køjs, kun vor kok blev oppe og tog vagten. Torshavn er ikke god med sydlig storm, noget jeg så det følgende år, så det var godt, vi kom væk derfra. Hvor længe vi lå her i Kongshavn, husker jeg ikke, jeg sov og sov, og stormen hylede over vore hoveder. Havde det været tørt før, så var det vådt nu, det var en styrtregn, der ikke syntes at skulle holde op igen. Vi må vel have været der tre dage, da det så ud til at klare op, og igen var vi for tidlig på den, for vel var vinden nu gået om i nordvest, men det blæste stadig. Alligevel lattede vi anker, og for små sejl drev vi udad mod indsejlingen. En fiskekutter havde samme idé, og resultatet var, at den sejlede eller drev ned på os og plantede sit bovspryd lige ind i vor skonnertbom. Hans rundholt var det stærkeste, og vor skonnertbom brækkede over på midten. Heldigvis havde vi nogle stykker tømmer, og mens vi lænsede ud

af fjorden, fik vi surret disse planker på bommen, så den kunne bruges, og af sted gik det.

Jeg ved ikke og har aldrig hørt, om de i Torshavn kendte noget til vore genvordigheder. Dengang var man jo vant til, at seilskibe forsvandt under horisonten, og der så hengik lang tid, ja helt op til et år, før man igen hørte fra skibet. Det stormede stadig, da vi kom ud i åbent vand, men det var medvind, hvilket var meget oplivende. Som tidligere fortalt, var vor storbom usædvanlig lang, og ved lænsning, hvor skødet var firet helt af, kunne det hælde, at bom og sejl under slingring rørte vandet, hvilket var ret farligt, da søen kunne tage sejlet og eventuelt brække bommen. Vi måtte derfor ofte hale ind på skødet, så vi ikke fik den fulde fordel af vinden i sejlet.

Nu var vi på vej til København, og der er jo altid nogen forventning, når man er på vej til ens hjemhavn. Jo længere vi kom fra Færøerne, des mere danske blev vi, selvom der havde været tider, hvor vi havde følt os som hørende til de små øer oppe i det kolde nord. Vor Fanømatros var et af de mennesker, der altid var i humør til at synge. Han havde en udmærket og klar røst, og selvom det måske kunne virke trættende med hans evindelige syngen, så var det til andre tider fornøjeligt at høre hans hjemøs vemodige sange. Trods de mange år, der er gået, siden jeg hørte den sang, han oftest sang, så husker jeg den endnu ganske klart, både ord og melodien. Jeg ved ikke om det er en velkendt sang, så jeg gengiver den her:

Jeg har hjemme, hvor bølgerne brusende går
langs med Fanøs den sandede strand,
og så langt tilbage som mindet blot når,
blev jeg draget af skibe og vand.

Hver en båd langs havnen, jeg kendte så vel,
og jeg ønskede blot jeg var stor,
lige siden jeg har kunnet min lille tabel,
har jeg klaret mig stolt ved et ror.

Det gav krummer i arm, tændte modet i bryst,
men så gik det fra hjemmet en dag,
på det brusende hav mod den fremmede kyst,
jeg fik hurtigt på tingene tag.

Og jeg lærte, at roser med torne kun gror,
og at klinten den vokser blandt korn,
men jeg holdt dog humøret og tog det med ro
selv en stormende nat ved Kap Horn.

Jeg har hjemme på Fanø, der følger min brud
mig med bøn på min gyngende vej,
et hurra for vort flag, som fra masten står ud,
det bringer en hilsen til hjemmet fra mig.

Han kunne synge lignende sange hele dagen igennem. Det er måske noget, der ligger til fanniker, for jeg har senere i en langfartsskude, barken „Madura“, sejlet sammen med en matros, der hed Lydom og også var fra Fanø. Han sang sig frem hele vejen fra Europa til Australien, uanset om det var storm eller stille.

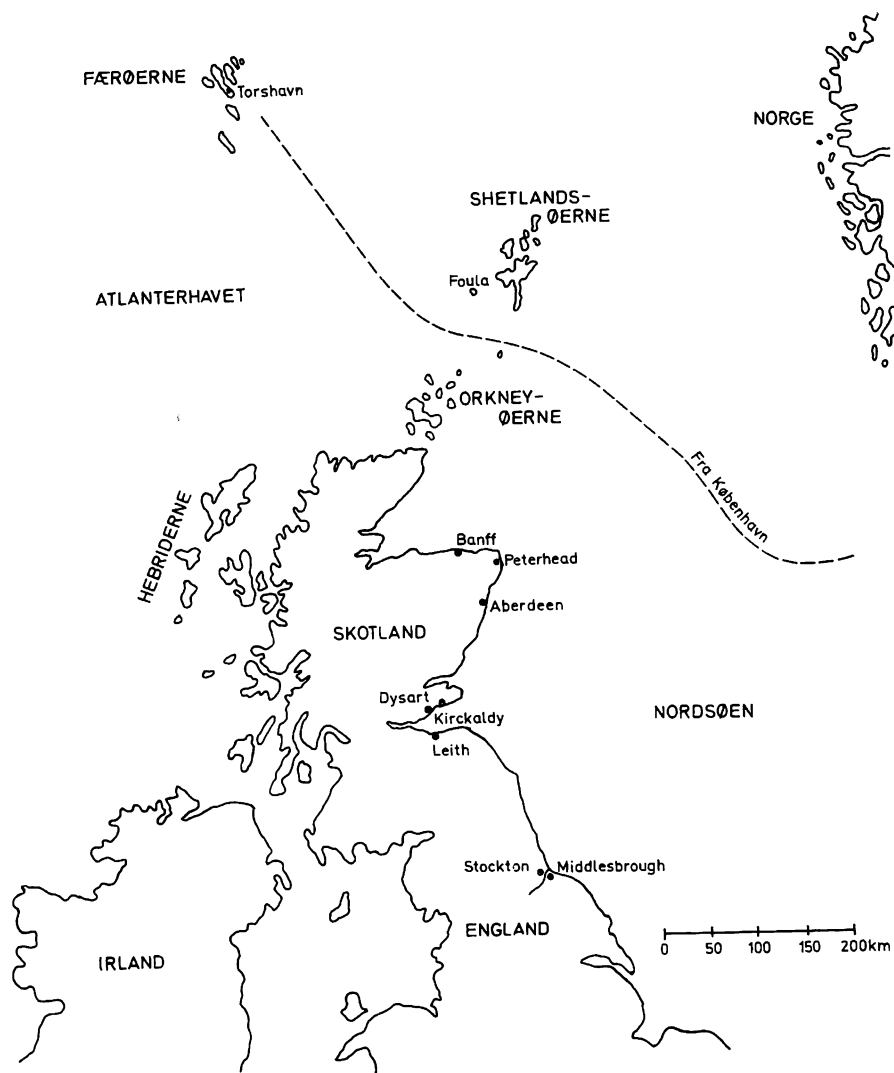
Nå vi havde god vind hele rejsen, som var en strækning på ca. 800 sømil. Jeg ved at vi på vejen ud for Norges kyst mødte „Ivigtut“, den gamle kryolitbark, ellers er det mærkeligt så lidt jeg erindrer om ankomst til København. De første år jeg sejlede, ankom jeg dog flere gange til København, men fraregnet, at det var en af de små grønne slæbebåde, der slæbte os ind til Gasværkshavnen, når vi kom med tømmer fra Østersøen, som det jo var tilfældet de første år, eller som nu vi kom fra Færøerne, så står det ikke klart for mig, hvorledes man ankommer til København med et sejlskib. Men vi ankom og blev slæbt ind til Asiatic Plads på Christianshavn, så langt ind i graven vi kunne komme, og her blev vore klipfisk, og hvad vi ellers havde, losset. Thor E. Tulinius' dampere opholdt sig også her, ved siden af os lå „Helge“, lastet med blandt andet små islandske heste, som ikke opførte sig bedre, end den jeg foretog en uheldig ridetur på i Siglufjord. Uden for bassinet lå „Sterling“, det var jo et meget smukt lille passagerskib, styrmanden havde jeg gået sammen med på navigationsskolen den foregående vinter, og han viste mig rundt på skibet, som med mine øjne var noget så pragtfuldt, selvom det jo var en damper, som jeg ikke kunne tænke mig at sejle i, ja på det tidspunkt vel aldrig ventede at sætte mine ben i. Nå tiderne forandrede sig senere, så jeg tilbragte 43 år af mit liv i maskindrevne skibe; sejlskibene kunne ikke holde min tid ud, og måske ville jeg også have været slidt op længe før, hvis de havde holdt så længe.

Efter at lasten var losset, blev vi igen skiftet rundt til Overgaden, hvor skibet åbenbart altid lastede, og den samme lastecirkel som fra vinteren begyndte: murstenene kom langs skibssiden, jeg indtog min plads på dækket, og mine fingre blev igen slidt op efter få timers forløb, og jeg kom hjem om aftenen med klude om tommelfingrene. Min moder havde meget ondt af mig, det havde jeg også selv, men kunne jo ikke indrømme at der var noget i vejen. Så snart murstenene var indenbords, var det ikke så galt, selvom rissækkene var for tunge for mig. Det var sækkene som bestemte, hvor jeg skulle vakle rundt nede i lasten, og det var matrosen, der måtte anbringe dem det rigtige sted. Jeg forlanger ingen ros for at sækkene i det hele taget kom fra lugen og videre frem i lasten. Efter at være fuldlastet med urtekræmmervarer forlod vi København, og igen er her det mærkelige tomme hul om, hvordan vi kom ud, men det må have været ved hjælp af en af de små grønne slæbebåde.

Vi nåede den første dag så langt som til Helsingør, men så blev det vindstille og strømmen var modgående, så vi kastede anker, og først den næste dag fortsatte vi rejsen. Sommeren var jo på hæld, så godt vejr kunne ikke forventes, og det blev det heller ikke, især ikke da vi nåede op til Orkneyøerne. Her gik vi ind mellem øerne, det var rart med lidt roligt vand, men det var kun en kort frist, så var vi ude i det åbne igen. Vor kok gik også vagt, så hveranden dag, når han havde frivagt om formiddagen, var det letmatrosens, altså mit, job at se efter middagsmaden, når kokken havde sat den over fyret. Kabysen var nærmest en trækasse, jeg vil antage, den var seks fod bred, fire, fem fod dyb og fem fod høj. Inventaret var en kasse indeholdende kul at sidde på og et meget lille komfur. Jeg tror, en sådan kabys var standard for alle skonnerter, så der var jo ikke noget at klage over, udover at man, når skibet slingrede, meget let blev slingret ud af kabysen, og da man samtidig skulle holde på gryden, var det slet ikke så let at klare sig, og jeg må beundre den fjortenårs dreng, der var kok, for at han klarede det så godt. Jeg var ikke nær så dygtig, og de dage, hvor jeg skulle påse, at maden blev lavet færdig, medens vor kok fik de få timers hvile, som var ham tilstået, var ikke nogle jeg så frem til, antagelig også fordi styrmanden ikke ville gå med til, at det at se efter middagsmad var noget, der enten tog tid eller kostede arbejde. Derfor blev jeg ofte sat til det uendelige og stadig tilbagevendende arbejde at vaske det opstående med sand og saltvand og med et stykke sejdug som vaskeklud. Dette arbejde var noget, styrmanden altid kunne falde tilbage på, det

kunne gøres i solskinsvejr og med stort held også i stormvejr, uden hensyntagen til, om den vaskende selv blev vasket af søer, der kom over. At sandet skyllede overbord gjorde ikke noget, det var et meget billigt materiale. Sæbe eller soda brugtes ikke, meget sjældent da. Nå jeg forventedes således at skure lønning og skanseklædning og samtidig være ansvarlig for, at middagsmaden var færdig i rette tid. Jeg må indrømme, at der ikke blev stillet store fordringer til madlavningen, det var gode varer, maden blev lavet af, men forholdene i kabyssen var ikke sådan, at det var de helt store middage, der gik ud fra den fabrik. Den eneste gang, vi fik velkogt mad, var det påfølgende år, da styrmandens kone, som forresten var en færøpige, var med på Island, og da hun om ikke altid så til tider kogte maden for os, da var der lidt variation i den, trods det at vi på Island selv måtte fiske vor middag. Småting, såsom at gryde med indhold fløj af komfuret, og indholdet spildtes, regnede man ikke med, ejheller hørte jeg mere end en kort bemærkning angående indholdet af en labskovs, jeg havde haft ansvaret for. Den blev i et ubevogtet øjeblik tabt på dørken i kabyssen, men da det var udpurringstid, fik jeg den samlet op igen, hvorved der dog kom en del små kulstumper i den. Nå der var godt fyr på, så labskovsen og kulstumperne var vel kogt sammen. Jeg hørte skipperen og styrmanden diskutere, hvad det mon var, de havde tygget på og fået i tænderne, men jeg gav dem ingen oplysninger om indholdet af maden.

Da vi nåede Færøerne, blæste det meget, og vi måtte foretage nogen rundsejls tætt om Hestø for at få vinden mere på siden og nå ind til Torshavn, hvilket forresten foregik meget smertefrit. Losningen blev foretaget i hurtigt tempo og af folk fra land, så jeg undgik at røre ved murstenene. Jeg må have været en klodsmajor, for jeg så ingen, der fik fingrene ødelagt sådan, som jeg fik, så snart jeg rørte ved en mursten. Vi havde det igen hyggeligt der i byen; der var færøsk dans en dag, vi var deroppe, og vi blev halet ind i kæden. Færøsk dans foregår jo ved, at man i en lang kæde, holdende hinanden i hånden, stamper gennem alle de stuer, der findes i huset, og under denne „dans“ synges der så færøske kvad. Det er noget meget dystert noget, jeg forstod ikke meget deraf dengang, men det var noget i retning af „raska drøndje grinta drapa“, sådan lød det for mig første gang, jeg var med dertil. De blev ved at trave rundt i timevis, så jeg forsvandt derfra så hurtigt som muligt, men de mest ihærdige blev ved det meste af natten. Meget morsomt kunne jeg ikke se det var, men det var vel en måde at



Kortskitse over Færøerne og den nordlige del af de britiske øer med de i teksten forekommende stednavne.

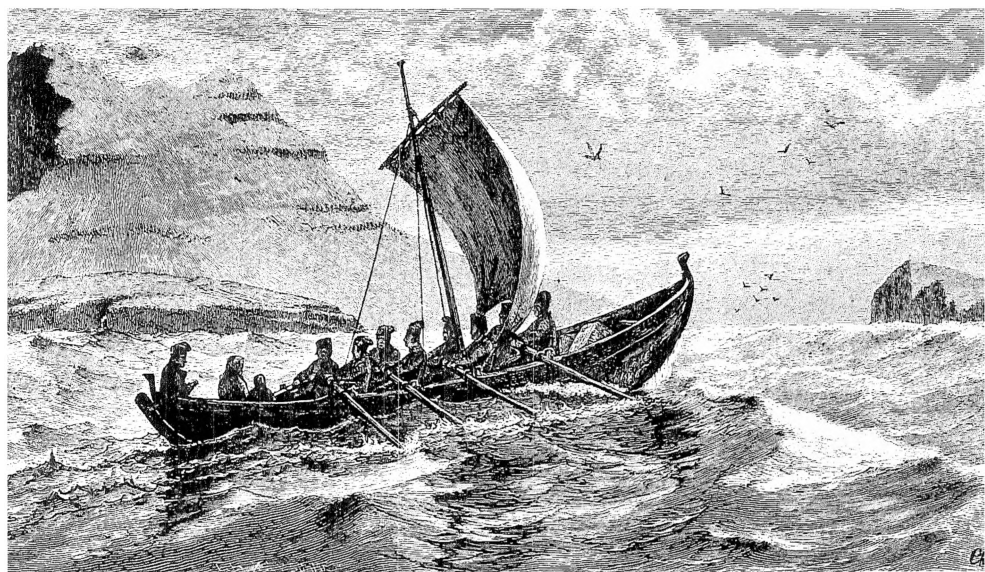
Sketch map of the Faroes and the northern part of the British Islands, with place-names mentioned in the article.

holde den gamle kultur levende på, og der var i de år et stærkt røre for at genkalde denne kultur; det var kongsbonde Patturson fra Kirkebø, der var meget fremtrædende. Han ønskede, at alt skulle være færøsk. Måske var der noget om, at færingerne ikke fik den anerkendelse som folk eller nation, som de kunne forvente. Jeg tror, at der i skolerne kun blev undervist på dansk. Det var jo også de tider, hvor der i Norge var tale om landsmål, så derfra kom vel også Pattursons krav om et lagting og i det hele mere selvstændighed for øerne.

Jeg kan nu ikke sige, at vi fra „Frederiksvaag“, trods det at vi var danske, nogensinde mærkede noget til færingernes nationalfølelse, tværtimod blev vi behandlet som hørende til dem, og vi var glade derfor; der var endda tider, hvor jeg tænkte på at blive deroppe, men så indså jeg, at jeg aldrig ville kunne blive en rigtig fisker, og opgav.

Nu var det jo ved at blive efterår, stormene var begyndt, og der var nu kun kort tid til at gå ned til Skotland et par rejser for at få noget kul op til øerne, før vinteren for alvor satte ind. En dag var vi udlosset, og det gik sydpå til Dysart, som jo er en meget lille havn på nord-siden af Leithfjorden, ikke langt fra den noget større Kirkcaldy. På vejen sydpå traf vi mange hvaler, som åbenbart også havde fundet ud af, at det var på tide at skifte opholdssted. Hvor de gik hen, fandt jeg aldrig ud af. De kom meget tæt på os, ja der var en stor karl, der en dag, da der kun var lidt vind, havde bestemt, at han ville gnubbe sin ryg mod vor skibsside. Hele skibet rystede, hver gang den gned mod os. Vi plaskede i vandet med, hvad vi havde for hånden, og det hjalp heller ikke, at styrmanden sendte et skud ned i ryggen på den, jeg tror ikke, at hvalen mærkede det mindste til de små fuglehagl. Nå, den blev ked af at gnubbe sig op ad os og dykkede ned lige for vor bov, så den mægtige halefinne var ved at komme ind på dækket. Dette får mig forresten til at huske et syn, som sikkert kun få har set: to store hvaler der med stor fart kom mod hinanden; da de var helt nær hinanden, rejste de sig så kun halefinnen var under vandet. De praktisk talt omfavnede hinanden. Det hele varede jo kun få sekunder, men der er vist ingen tvivl om, at det var deres parringstid; det var et pragtfuldt syn at se, men jeg har aldrig senere set noget lignende ejheller hørt om andre, der har set det.

Med modvind krydsede vi hele vejen ned langs Skotlands kyst, man har åbenbart altid modvind der, hvadenten man går nord- eller sydpå, og en dag varpede vi os så ind til Dysarts havn, som er meget lille, så



En ottemandsfar fra Norderøerne passerer Nolsø på vej til Torshavn. Båden, der fører et storsejl på mastens rå, er i byggemåde, form og rigning en tydelig efterkommer af vikingetidens fartøjstyper. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme V (1881).

A Faroe boat on its way to Torshavn. The boat rowed by eight men and equipped with mast and sail, is both in shape and rigging a true descendant of the Viking ship. Woodcut from 1881.

lille at der kun var plads til tre skonnerter derinde. Det så ud til at være mødested for danske skonnerter; hver gang jeg har været der, har det udelukkende været danske skonnerter, der lastede kul der.

Lastningen af kul foregik ved, at en jerntragt fra kajen blev lagt ned i vor storluge, og nogle små tohjulede vogne trukket af store heste kom ned til tragten. Hesten bedømte selv afstanden til tragten, drejede rundt, bakkede vognen mod tragten, og manden eller drengen, som fulgte med vognen, slog så bagsmækken ned, så kullene raslede ned i skibet. Jeg vil tro, at der ikke var mere end een ton i hver vogn, og det var sikkert den eneste kontrol, som kulminen holdt med, hvor meget vi fik ombord. Det var mageløst at se de store heste selv dirigere hele foretagendet. Det gik nu ret langsomt at laste; kulminen lå ellers midt i byen, men der var åbenbart ikke for mange kærre eller heste, så der var rum tid mellem

hver levering. Byen var nu ikke noget at se på — trist og snavset, som man kunne forvente; regn og kulstøv er næsten det eneste, jeg erindrers derfra. Mænd og drenge så elendige ud, både de der trimmede kul og dem, man så overalt i byen. Min største oplevelse var en aften at gå ind i en pub og få en flaske dansk øl; det var vist min første hele flaske øl, og jeg kunne mærke det.

Rejsen nordpå gik som forventet, det stormede, vi rebede sejl og satte dem igen. Jeg havde mit mas med klyveren; det var et stort sejl for én mand at klare, især når det var vådt, og søen rakte op efter én derude på bovsprydet. Det står for mig, som om det altid foregik klokken tolv om natten, lige når man skulle have frivagt, så man lige kunne nå at blive godt dukket, før man kunne gå til køjs i det lille kolde lukaf; varme kendtes jo ikke, vel var der en meget lille kakkelovn, men den kunne ikke bruges, når man var i søen og slet ikke i dårligt vejr. Så var der rebning af storsejlet; det var også et stort sejl, og da bommen rakte langt ud over hækken, var det nødvendigt at krybe et stykke ud over skibssiden for at rive rebskinklen igennem; også dette arbejde krævede lidt af en akrobat. Småting som at binde rebbåndene vil jeg ikke nævne noget om, men det tog på fingrene i det kolde vand, og vandet drev ned ad armene og ind i ærmerne, så man også ved dette arbejde opnåede at blive drivvåd uden hensyn til, hvor godt man ellers var påklædt. Nå, det er jo livet efterårsdage på Nordatlanten, når man sejler med en lille skonnert.

Trods alle besværligheder nåede vi igen Torshavn, og folk fra land lossede kullene ned i både og bragte dem i land på denne måde. Det gik forbavsende hurtigt trods sø og dønning, som nu til stadighed stod ind i bugten, men endnu var det dog ikke værre, end at vi kunne arbejde hver dag. Det var stadig mit arbejde at sætte kaptajnen i land og tage ham tilbage igen. Hvad han lavede oppe i butikken ved jeg ikke; jeg opholdt mig for det meste nede ved båden og snakkede med koner og piger, der til stadighed syntes at have fisk nok at skure rene.

Efter udlosningen gik det atter sydpå til Dysart. Hverken vejret eller forholdene i Dysart havde forandret sig, kun var der måske endnu mere trist. Der var et par Marstal-skonnerter, der lastede kul til Danmark for at sejle hjem og lægge op for vinteren. Vi misundte dem lidt, vi havde jo endnu en hård rejse nordpå, før det blev vor tårn til at sejle hjem for vinterhvile. De samme heste, de samme kærre, de samme elendigt udseende og lasede drenge og mænd bragte kullene ned til

skibet, alt imedens regnen silede ned over os og gjorde det hele endnu mere trøstesløst, så trods det at vi skulle nordpå igen, var vi da meget glade ved at komme ud på det rene vand uden for dokken. At det var ved at blive vinter var der ingen tvivl om. Sildefiskerne fra Banff var ude i massevis, de drev rundt med deres net, det gjaldt jo om at skuffe så mange som muligt op, før sildene i stimer drev over mod Norge.

Øen Foula så endnu mere truende ud i dette vejr, end jeg tidligere havde set den, og da vi nåede op til Færøerne, ja så så både Store og Lille Dimon lige så truende ud. Man kan godt forstå, hvor vanskeligt det er at lande på disse øer, og at Dimon hele vinteren kan være afskåret fra omverdenen. Selv Torshavn så mørk ud, så havde jeg før haft i hovedet, at det ville være rart at bo deroppe, så havde jeg nu skiftet mening. Det var hundekoldt, ja ikke temperaturen, jeg tror ikke den var så lav, men der var dage, hvor vinden var bidende og selv varme uldtrøjer ikke syntes at kunne holde kulden ude. Det var heller ikke længere morsomt at sidde i båden og vente på kaptajnen, når han var i land — forresten opholdt han sig mindre i land nu end i sommermånederne. Nå, vi havde dog en del anden roning at beskæftige os med; det var med at hjælpe folkene fra land med at ro lastbådene i land. Det var nogle uhåndterlige både med tunge årer. Når der var vind, drev disse både over hele havnen; der var så megen afdrift, at man til tider havde årerne konstant ude til luvart for at forhindre bådene i at løbe op i vinden. Dønningen var også mere alvorlig end under vort foregående ophold; der var noget truende over det hele, og der var nu dage, hvor der ikke kunne arbejdes, fordi dønningen var for høj. Det gjorde sig især gældende, da vi begyndte at laste, og den tørrede klipfisk skulle langes fra bådene op i skibet. Det var jo dyrebare varer, som ikke måtte tabes i vandet, men med et slingrende skib og en båd, der slingrede den modsatte vej, var det ikke nemt at bestemme, hvor fisken ville falde — sommetider blev det på dækket, sommetider i vandet. Og så nåede vi den dag, da lastningen måtte indstilles. Vinden var rundt i syd, svær dønning satte ind i bugten, lastbådene blev taget over i et hjørne af bugten for at være i sikkerhed; hvad os angår, så var der intet at gøre; med den vind kunne vi ikke sejle ud af havnen ved egen kraft, og der var ingen slæbebåd til at tage os ud. De eneste maskindrevne fartøjer, der eventuelt kunne have taget os ud, ville have været inspektionsskibet „Beskytteren“, men det var gået til København, eller „Smiril“ eller „Føringur“, begge hjemmehørende på Suderø, men de var ikke til at

se, antagelig var de begge gået i havn i Trangisvaag eller var undervejs til England eller Danmark. Vi var helt alene; vel var der en lille motorbåd kaldet mælkebåden; i fint vejr kunne den, hvis den havde været i Torshavn, måske nok have slæbt os ud af bugten, men med den vind og dønning ville den ikke have været til nogen hjælp, så vi havde intet valg — kunne kun hænge fast i vor kæde og håbe den holdt, til stormen var ovre. Jeg vil ikke påstå, at selve stormen kom ind til os, det har sikkert været meget værre uden for Nolsø, men det var galt nok.

Man kan se mange modige ting gjort af en enkelt person. Man kan måske diskutere, hvad mod egentlig er, men denne vinteraften, hvor vi med nogen usikkerhed så natten i møde, så jeg nu noget, som måske kommer under betegnelsen „en heltetmodig handling“. Det var ved at blive mørkt, da vi så en lille fransk fiskekutter komme lænsende ind i bugten; måske havde de håbet at ankre så langt inde som muligt, eller måske var de forberedt på at sejle kutteren på land. For meget små sejl kom de styrende lige mod os; vi så seks, otte mand på dækket og regnede med, at de ville lade deres anker gå, så snart de havde passeret os. Det ville i alle tilfælde have været deres sidste mulighed for at bremse op, før de blev skyllet mod land i bunden af bugten. Kutteren lænsede som sagt lige mod os; da de passerede os i en afstand af kun få fod, sprang en ung fisker uventet fra kutteren over på os. Ingen af os, der stod på dækket, havde forventet, at noget menneske ville vove det spring, for selv om selve springet ikke var på mere end fire måske fem fod, så blev det foretaget fra en lav kutter opad til vort dæk. Han ikke alene nåede at komme over vor lønning og lande på dækket, men det viste sig, at han yderligere medbragte en line — ikke nogen svær line, men en af disse meget stærke, kabelslæde liner. Jeg er bange for, at vi på dækket ikke gjorde andet end at stå måbende og se ham passere linen rundt vor rig — to gange endda — og gøre linen fast rundt vor stormast. De, der stod på hans kutter, var åbenbart ligeså vågne som manden, vi nu havde ovre hos os, for de havde taget tørn, og kutteren svingede rundt op mod vind og sø. Så længe denne line holdt, var de i lige så stor eller ringe fare, som vi var. Hvis vi drev på land, så ville de drive samtidig — og omvendt, det var da afgjort. Den unge fisker ville tilbage til sin kutter. Han forsøgte at gå udenbords og gå armgang over langs linen, men vor styrmand fik ham dog talt fra det — jeg ved ikke på hvilket sprog — og fik ham ned i kahytten. Det var nu blevet nat, og hvad der ellers foregik i havnen, kunne vi ikke se, kun at der var



Færøsk fisker. På hovedet bærer han den typiske vadmels hue. Akvarel af A J
(Aug. Jerndorff?) på Handels- og Søfartsmuseet.

Fisherman from the Faroes, wearing typical woollen cap.

lys på land, så der var mennesker derinde, som holdt øje med, hvad der kunne ske. Jeg må her berette, at ca. otte år før min tid havde „Frederiksvaag“ ligget under lignende forhold, og de, der dengang var i skibet, havde hen på natten besluttet, at den eneste måde at frelse skibet fra at drive på land, ville være at kappe riggen, hvilket de også gjorde. Som i lignende tilfælde var der jo folk deroppe, som påstod, at de havde bedt i kirken både for skib og besætning, og at stormen allerede var ved at dø hen, så det havde været unødvendigt at kappe riggen. Nå, det var der måske også nogle, der gjorde denne nat. Vinden lagde sig i det mindste hen på morgenstunden, så det kun var dønningen, der stod ind i bugten. Kutteren hang stadig agten for os; deres lille jolle kom over og tog deres mand tilbage; de var åbenbart ikke særlig nervøse ved situationen, og før det blev mørkt den aften — vinden havde imidlertid skaget rundt — så sejlede de bort, uden at nogen fik at vide, hvor de kom fra, eller hvor de skulle hen. Jeg har hverken før eller siden set en fransk fiskekutter af den type. Det må have været en, der ellers fiskede på Afrikas kyst. Der har jeg set kuttere noget lignende denne, men jeg havde altid troet, at det var spanske eller portugisiske både.

Et par dage efter var vejret så godt, at vi kunne laste igen, og selv om der gik en klipfisk eller to overbord, så gik alt normalt, og snart var vi så klar til at sige farvel til Torshavn for det år, der var gået. Vi ville ikke være tilbage før i marts næste år, men vi var alle klar over, at vi ville med skibet igen, og flere af os nåede også at komme tilbage til Torshavn det påfølgende år.

Det var jo efterår, og der var ikke andet at se frem til end stormfuldt vejr. Nå, vi kendte jo nu vort lille skib så godt, at vi var klar over, at intet vejr kunne være så galt, at „Frederiksvaag“ ikke kunne klare sig. Vi havde jo prøvet storme før og set, hvor let den flød over selv de højeste søer. Det brede forskib løftede sig af sig selv, og det så ud som om det lange smalle agterskib blot hang fast på forskibet og fulgte med: på rejsen ned fandt vi ud af, at dette igen var tilfældet. Vi var nemlig kun lige kommet klar af øerne, da vinden igen gik rundt i nord — først kun en kraftig vind, men snart var det hård vind, for inden for en dag at blive stormende; åbenbart fulgtes vi med et lavtryk, så vi holdt den samme nordlige vind. Der er som sagt ca. 800 sømil fra Færøerne til København, og det tog kun fem dage.

Fem dage er en meget hurtig rejse for så lille og kort et skib. Jeg husker, at det blev betvivlet af folk, da vi nåede København, og nu

er jeg selv i tvivl om, at det kunne lade sig gøre, men der var så megen tale derom dengang, at der må have været noget om det. Jeg husker kun, at vi havde stormen med os hele vejen, til vi var inden for Skagen, og at vinden holdt sig, selv i Sundet. Skonnertsejlet var halet ind under den faste gaffel hele tiden. Klyveren havde jeg ikke noget besvær med, da den var gjort fast hele tiden, og kun storsejlet voldte besvær, eftersom det skiftevis havde et eller to reb i; ja, som tidligere bemærket, var der tider, hvor storbommen var tilbøjelig til at slæbe i vandet, når den var firet af, så det meste af tiden måtte vi hale ind på skødet. Vejret var ikke alene stormende, men mørkt og trist tillige. Vi så ikke et eneste skib på hele turen ned til Skagen, og af land så vi kun en skygge af Foula, der så endnu mørkere og mere truende ud end ellers. Jeg tænkte da — som jeg ofte senere har tænkt — på de mennesker, som lever der. Det må være et trist liv. Jeg ved ikke, hvor mange der lever der, ejheller hvor man lander på den ø. Jeg har været tæt ved den — og på begge sider — men aldrig set noget der lignede en havn; men der må jo være et sted, hvor en båd kan lande; der er da huse derinde, og de ser lige så triste ud som selve øen. Jeg tror ikke, vi så klar himmel eller noget tegn på, at der eksisterede en sol på himlen, så det var en lettelse at komme ind i Kattegat og se lidt liv og forstå, at vi ikke var helt alene på vandet. Igen husker jeg ikke, hvordan vi kom ind i havnen, men der må have været en af de små grønne bugserbåde til at slæbe os ind; vi endte nemlig oppe i Overgaden igen, hvor vi jo nu skulle tilbringe et par måneder. Det var den 26. november, det kan jeg se af en gammel søfartsbog, jeg endnu har hos mig; det var nemlig den dag, vi blev afmønstreret. Resten af tiden var ekstra tid til losning.

De fleste af folkene, det vil sige matros, ungmand og kok, blev sendt i land. Jeg fik det job at tilse skibet og være med til losningen, noget der foregik lidt af og til, efterhånden som lasten blev solgt. Det var jo en meget god ordning at benytte skibet til pakhus; så efter at vi havde rigget sejl og løbende gods af og stuvet det bort, var der ikke andet at gøre end at komme ud til skibet en gang om dagen, og hvis der ikke var en skipper eller styrmand der, ja så gik jeg hjem igen. Var de der, betød det, at der var arbejde for os. Den gamle sømand, vi havde haft til hjælp, da skibet blev rigget til sidste forår, kom også gerne og hjalp til, når der var noget at losse. Til tider var det hele dagen, til andre kun nogle få timers arbejde. Jeg tror, at betalingen var de samme to kr. om dagen, men jeg fik også nu og da en klipfisk eller lidt saltet lammekod

som ekstrabetaling. Klipfisken var første klasses, og lammekødet meget lækkert. Skærpekød kunne jeg også have fået, men det turde jeg simpelthen ikke tage med hjem. Min moder ville sikkert ikke kunne tåle at se på det, endmindre spise det. Jeg aner ikke, hvem i Danmark der ville forsøge at lave mad ud af det. Færingerne spiser skærpekødet rå, men det gør de jo også med spækket fra grindehvalerne, og jeg tvivler på, at der er nogen i Danmark, der kunne gøre dem det efter, så jeg vil antage, at skærpekødet — ligesom de små klipfisk — gik til Rusland.

Mit vagtmandskab varede til efter jul, så var der ikke mere, der skulle losses før ind i det nye år. Det kan måske her bemærkes, at jeg ikke fik nogen betaling for at gå ud til skibet hver dag; det var noget man dengang gjorde for at vise interesse for foretagendet, så man kunne mønstre på, når skibet skulle ud næste gang. Jeg gik så rundt og så på skibene, der lå oplagt i havnen. „Rosa“ var tilbage på sin plads i Holmens Kanal. Den så ud, som den havde gjort i årevis; der var ikke en sjæl at se, ejheller noget tegn på, at den havde været til søs.

For mig var der noget spændende ved at se disse oplagte skibe, og der var flere, som jeg kan huske fra min barndom, som altid tilbragte vinteren på samme plads. Der var en meget flot udseende, sikkert meget gammel bark. Den lå år efter år på Christianshavnsiden mellem Knippels- og Langebro. Skibet hed „Zaritzza“, og jeg tror det var hjemmehørende i Simrishamn. Det hørte også med til de mystiske skibe, som kom og forsvandt hvert år, men altid lå på samme sted vinteren igennem. Det samme var tilfældet med „Aina“, der også opholdt sig om vinteren i Overgaden. Denne gamle kølsprængte barkentine var hjemmehørende i Istorp; ingen vidste hvor Istorp var. Jeg havde året før sejlet med den og kendte ejeren særdeles godt, men ikke engang ejeren kendte noget til hvor hjemstedet kunne være; men det må have været i Sverige, eftersom vi sejlede under svensk flag.*

Jeg gik stadig over til mit kære „Frederiksvaag“, selv efter at der ikke var mere at losse, og med længsel ventede jeg på, at det igen skulle være tid at rigge skibet til og begynde at laste. Ja, selv visheden om, at der igen ville være 10.000 mursten at laste — og dermed pinefulde tider med opslidte fingre — kunne ikke tage længslen bort; og dagen kom jo også, da skipperen sagde, at jeg alene kunne gå ud og begynde at hænge

* Istorp ligger mellem Varberg og Borås. *Red.*

det løbende tovværk op igen; men det er at gå ind i det nye år — et nyt år med sejladts til Færøerne, med oplevelser på Island og andre steder.

ICELAND SCHOONERS

Summary

The author of this article, Captain K. Mullertz, signed on in Copenhagen in 1908 as an ordinary seaman aboard the "Frederiksvaag", a schooner of 125 tons from Torshavn in the Faroes. The ship was built in Dunkirk in 1866 and bought up as a wreck when it stranded at Torshavn in 1876. It was one of those vessels known as Icelanders, as it made the three month voyage to Iceland every year during the fishing season.

At the time the schooner was laid up in Copenhagen, as it was every winter. When the winter ice melted it sailed for the Faroes with bricks and all kinds of merchandise for the owner, M. C. Restorff, who was one of the most important traders in Torshavn. On arrival it tied up at Vestervaagen. The crew soon felt at home in the small town with its wooden, turf thatched houses and unpaved rocky streets. The people were friendly and invited them to their local dances as well as to one of the famous hunts of the pilot whale (Faroese: *grind*).

After unloading the schooner then went on to call at Halmstad in Sweden for timber, at Leith for coal, and Stockton for salt. Then, as it was summer, it made its annual voyage to the fishing grounds north of Iceland. It had on board salt, to be used for salting the catch, and a cargo of fishing lines and hooks, tobacco and other merchandise to be sold there. Since the spring a large number of Faroese drifters had been there fishing for cod. They used lines 200 fathoms long and with hooks attached. The catch was split, boned, the heads cut off, and then salted. It was a tough life and often the fishermen got no sleep for several nights on end.

The "Frederiksvaag" went alongside the drifters while they were at sea and bought their fish. Unfortunately the catch was bad in 1908 and after spending two months off Iceland the schooner returned to Torshavn with its hold only half full.

After unloading the fish the "Frederiksvaag" took a cargo of herring, dried cod and wool to Copenhagen, on the way almost being driven on to the dangerous rocky coast of the Faroes in a hard gale. From Copenhagen it sailed again to Torshavn with bricks and merchandise and, after a couple of short trips to Scotland for coal, returned to Copenhagen in the autumn with dried cod, salted lamb and other goods.

The schooner sailed these 800 miles in record time: five days, due to a stormy following wind.

During the winter the schooner lay at Copenhagen as usual and in the spring once again made its customary trip to the Faroes.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM*, K., formand
Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN
Direktør, dr. techn. h.c. H. P. CHRISTENSEN, SK., DM.
Direktør JENS DEGERBØL
Vicedirektør, JENS FYNBO, R¹.
Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. GLOB*
Skibsreder WILLIAM HEERING*
Skibsreder, kapt. H. K. JENSEN.
Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.
Direktør SVEND STORM-JØRGENSEN, R¹.
Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K., næstformand
Overlærer E. GETHER SØRENSEN
Direktør TAGE G. SØRENSEN*, R.

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet, cand. jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

PERSONALE

Museets leder: Museumsdirektør, dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Museumsinspektør: Mag. art. fru HANNE POULSEN

Museumsassistent: ERIK DANNESBOE

Konservator: CHRISTIAN NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: Fru ELISABETH HENNINGSEN

Bogholder: Fru KAYA HANSEN

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

Ekstrakustode: B. REINHOLDT NIELSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR REGNSKABSÅRET

1974-75

I ALLE museer følger begivenhedernes gang en uberegnelig linje. Mens vi i de nærmest foregående år har erhvervet en række betydningsfulde genstande, må vi notere 1974-75 som et forholdsvis beskedent år, hvad antallet af større gaver angår. Men der er værdifulde ting imellem.

I begyndelsen af 1975 solgtes statsbryderen S/S „Storebjørn“ (bygget 1931), af hvilken museet i forvejen ejer en model, til ophugning. Takket være velvilje fra Handelsministeriet og Statens Istjeneste sikrede museet sig en del genstande herfra, såsom maskintelegraf, talerør, styresøjle, hovedkompass, redningskranse, værftsbyggeplade, dampfløjte, vandanker, øsekar, standere og flag m.m. Endvidere erhvervede vi hele kaptajnsalonen med paneler, gulv, løst og fast inventar, møbler, en del prøver på service i glas og porcellæn fra opdækningen, bestik m.v. Da museet ikke selv havde mulighed for at klare nedtagningen, tilbød Foreningen til gamle Skibes Bevarelse (Dansk Veteranskibsklub) gennem fru Ulla Andersen, Værløse, at bistå os dermed, og tømmer Henrik Jørgensen, Måløv, tog det hele ned, hvilket varede tre dage. Salonen blev opmålt og gennemfotograferet. Værdifuld og positiv hjælp i dette arbejde er desuden modtaget af chefen for Statens Istjeneste kaptajn K. J. Høring, maskinchef Albin Jørgensen, „Storebjørn“, og skibskonstruktør, ingeniør Finn Frydensberg, Frederikshavn. Museet takker alle, der har været involveret i sagen. Salonen, som museet ikke har plads til i sine magasiner, blev transporteret til København ved velvilje fra Flådestation Frederikshavn og vil foreløbig blive opbevaret hos fru Juliane Overgaard, Herlev. Det er vort håb, at vi engang, når Kronborg har fået elektrisk lys, kan få den opstillet i vor udstilling, hvor vi indtil nu ikke har haft mulighed for at indbygge skibsinteriører. Den er ganske vist ikke særlig gammel, men repræsenterer ikke desto mindre stilmæssigt en lang periode i skibsapterings historie.

Den danske Kap Horn Forening overrakte ved sin præsident, orlogskaptajn J. Bay-Schmith, en omspillet kopi (med lyd) af den af fabrikant Sv. Ahlstrand optagne *film* fra 4-mastet bark „l'Avenir“ af Marie-

hamns rejse til Australien 1936-37, ved en festlighed i København. Den er enestående som dokumentarfilm fra sejlskibstidens sidste storhedstid, og den er fotografisk set godt optaget. Vi er taknemlige over at kunne bevare den i vort arkiv til oplysning og glæde for senere generationer.

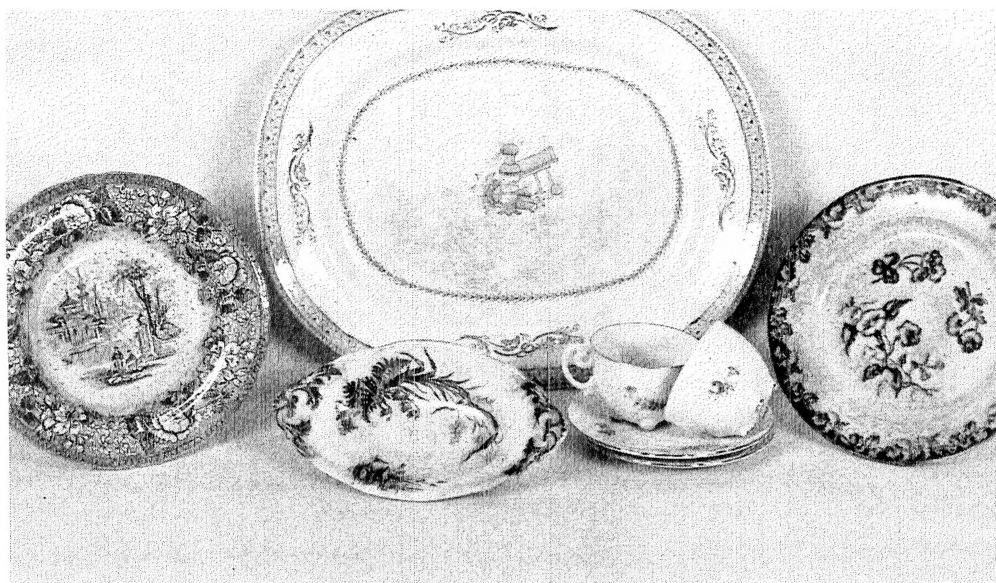
Kaptajn Johs. Brockdorff Jensen og frue, Vedbæk, har foræret museet en repræsentativ samling typiske *fajanceting* til brug i husholdningen. De er i sin tid hjembragt af kaptajnens bedstefar, kapt. P. Jensen, Thurø. Det drejer sig om kopper, tallerkner, fade olgn. fra datidens kendte engelske stel: Alaska, Bosphorus, Vineborder, Grecian m. fl. (om den slags hjemførte husholdningsting se årbog 1968, 104 ff.). Samlingen suppleres af japanske porcellænsting, et kuriosum som en madonnafigur i gips og et eksempel på typiske kaptajns-gaver: to skipperskeer i sølv, mærket Robert Kleyenstüber, Königsberg.

DFDS har foræret en *model* i skala 1:50 af bilfærgen M/S „Akershus“ (i fart på ruten Frederikshavn-Oslo). Da museet af pladsmangel var forhindret i at udstille den, blev den med giverens billigelse deponeret på Bangsbomuseet i Frederikshavn.

Der eksisterer forbavsende få håndgribelige minder fra den vigtige „skudefart“, som langt op i tiden foregik især mellem Nordjyllands vestkyst og Norges sørlandskyst (jfr. A. Skjødsholm: Skudehandelen, Løkken 1971). Ved et tilfælde dukkede tre skibsportrætter fra Løkken op som tilbud fra en efterkommer af en af de gamle skuderedere, Thomas Chr. Hoffmann, Løkken. Takket være Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners hjælpsomhed erhvervede vi det ene af disse billeder, en *farvelagt tegning* af den velkendte skibsportrætmaler B. H. Hansen, Altona, 1837, forestillende sluppen „*Elisabeth*“ af Løkken. Ved samme lejlighed fik vi taget farvefotos af de to andre skibsbilleder („Fortuna Familiarum“ og „Chatarine“) og lod affotografere et portræt (medaljonbillede) af Hoffmann. Han var født i Løkken 1798 og fik i 1822 kgl. bevilling til skudehandel. Vi er glade over nu at kunne illustrere denne fart i museets udstilling.

I gavelisten sidst i denne beretning er anført de øvrige givere af museumsgenstande, fotos og bøger. Museet føler trang til at takke alle giverne, fordi de ville betro disse ting til vor varetægt.

En varm tak skal samtidig rettes til de firmaer, institutioner og fonds, som i årets løb har støttet museet med kontante bidrag. Disse er specificeret i en særlig liste i regnskabet. Trods de dårlige forudsigelser for 1974-75, trods stigende priser og voldsom inflation, er det dog indtil



Prøver på 1800-tals fajancer, især fra England, hjembragt af søens folk til brug i hjemmet. I baggrunden fad af stellet „Grecian“, t.v. dyb tallerken („Bosphorus“), t.h. flad tallerken („Vine Border“), foran assiet („Alaska“) samt et par kaffekopper med rokokornamenter („Meissen“, fremstillet i Mettlach, Tyskland). Gave fra kapt. Johs. Brockdorff Jensen, Vedbæk; hjembragt af dennes bedstefar, kapt. P. Jensen, Thurø.

Samples of late 19th century faience, mostly of English origin, brought home by a Danish captain for use in his household.

nu lykkedes at føre museet i god behold gennem de vanskelige tider. Vi ved ikke, hvordan 1975-76 vil blive, men vi tør vel udtrykke det ønske og håb, at museets mange venner fremdeles vil yde os støtte og hjælp.

Det må nævnes, at museets og Kronborgs billetpriser, der i de sidste seks år ikke har været reguleret, med godkendelse fra Boligministeriets Ejendomsdirektorat er blevet forhøjede pr. 1. april 1975, så de nu er på 4 kr. for selve museet og på 6 kr. for en fællesbillet, der også giver adgang til slottets seværdigheder. For børn halv pris.

Efter at den i sidste årbog omtalte udstilling af *Ib Andersens trope-tegninger* var taget ned ved sæsonens slutning 1974, opbyggede museums-assistent Erik Dannesboe en særudstilling *Dansk tankskibsfart 1890-1975*,

som ved hjælp af billeder, tavler og modeller giver en kortfattet, men mangesidig oversigt over den danske indsats i de sidste 85 år. Til udstillingen er modtaget materiale fra forskellige rederier og selskaber, fremfor alt fra A. P. Møllers rederier, rederiet J. Lauritzen, Dansk Esso A/S, BP Olie-Kompagniet A/S, Weco Shipping I/S og Miljøstyrelsen (Miljøministeriet).

Foruden dette arrangement, der har vakt så megen interesse, at vi har besluttet at lade den stå sommeren over, har museet på museumsinspektør Hanne Poulsens initiativ tilvejebragt en lidt større særudstilling, *Maritime hobbies*, med en broget samling genstande til belysning af emnet, dels nogle af de genstande med maritime motiver, som samlere kan kaste sig over: frimærker, mønter, tændstiksetiketter, blymodeller olgn., dels ting lavet af søens folk som frivagtsarbejde: alle slags knytte- og tovværksarbejder, modelbygning af forskellig art, bl.a. selvfølgelig flaskeskibe, maler- og tegnekunst osv. Til denne udstilling har følgende udlånt genstande: fhv. toldvagtmester M. K. Boye, Vordingborg; mønthandler Peter Flensborg, Kbh.; Handelsflådens Velfærdsråd (ved kontorchef Kaj Lund); skibsfører Gunnar Hansen, Kbh.; afdelingsleder John Hansen, Ålgårde; skibsreder William Heering, Kbh. (gennem Danmarks Tekniske Museum); maskinm. Sv. Aa. Larsen, Helsingør; grafiker Jens Lorentzen, Humlebæk; kontorchef P. V. Mikkelsen, Hellerup; svejser Konno Nielsen, Espergærde, og skibsfører K. Stegmann, Kbh. For denne hjælp udtrykker museet sin tak. Udstillingen, der åbnedes 13. juni 1975, studeres ivrigt af museumsgæster fra ind- og udland.

Museets civile værnepligtige har assisteret ved opsætningen af begge udstillinger. Især skal nævnes arkitektstuderende Morten Kjærø, som har haft den praktiske ledelse.

I samarbejde med museumsinspektør Aase Faye, Helsingør Bymuseum, arrangerede Handels- og Søfartsmuseet på Erik Dannesboes initiativ en særudstilling i Herluf Trolles riddersal i Karmeliterhuset, Bymuseets bygning, fra marts til juni 1975: *Helsingør Værft — Fra træ til stål*. Værftets ledelse og mange af dets medarbejdere ydede god hjælp, så udstillingen blev meget righoldig og også meget populær. Mange af byens borgere, ikke mindst værftets egne folk, besøgte den med familie og fordybde sig i de viste opstillinger. Det var en af disse levende udstillinger, som tiltrak masser af folk, der ellers sjældent går på „støvede“ museer.

Vi har i de senere år været meget tilbageholdende med at udlåne ting

til særudstillinger på fremmede museer, idet der trods al forsigtighed er en meget stor risiko for, at de lider overlast under transporten, eller i værste tilfælde bliver stjålet. Vi har dog i år undtagelsesvist udlånt en lang række skrøbelige og kostbare genstande fra vor Kina-samling til Nationalmuseets store Brede-udstilling *Kina — riget i midten*. — Vor model af H/S „Riberhuus“ er ligeledes blevet sendt ud af huset i særlig anledning, idet den er udlånt til opstilling i sommeren 1975 på DFDS' terminal i Esbjerg i anledning af, at den som nybygning åbnede rederiets englandsfart for 100 år siden.

I anledning af det europæiske bygningsfredningsår 1975 har Vikingeskibsmuseet i Roskilde arrangeret en udstilling *Under sejl påny* — for at henlede folks opmærksomhed på, at også gamle skibe, træskibsværfter, havne, havnefronter, kanalanlæg osv. bør sikres og fredes ligesom gamle bygninger og miljøer. Til denne udstilling har vi bl.a. udlånt vor model af jagten „Castor“.

I sidste årbog blev nævnt, at museet havde *deponeret* en større samling orlogsbilleder på Orlogsmuseet og dets Niels Juel-afdeling på Valdemars Slot. For tiden er et islandsk søfartsmuseum under opbygning i Hafnarfjörður, s.f. Reykjavík. Efter forhandlinger med Islands rigsantikvar Þór Magnússon har vi i år deponeret modellen af DFDS' dampskib „Laura“ på dette museum. „Laura“ gik fra 1882 til 1910, da den strandede under Island, med passagerer og gods mellem København og Reykjavík. Vi er glade for at kunne hjælpe vore kolleger i Island på denne og andre måder til at få et godt søfartsmuseum.

Som tidligere omtalt går en stor del af vor tid med at besvare skriftlige og mundtlige spørgsmål af maritim og personalthistorisk art, samt at vejlede studerende og besøgende, som kommer for at benytte museets kartoteker og samlinger. Denne kundeservice er et vigtigt led i vort arbejde, og den tager et stadig større omfang. Ligesom i tidligere år har konservator Christian Nielsen givet råd og vejledning m.h.t. restaurering af ældre træskibe og har i et halvt hundrede tilfælde leveret kopier af konstruktionstegninger, specielt af hans egne opmålinger af lokale småskibstyper, til praktisk brug og også til modelbygning. Når man hører, at det drejer sig om 60–70 personer, der har søgt og fået hjælp, tit i betydeligt omfang, kan man danne sig et vist begreb om, hvor omfattende og også hvor nødvendig denne konsulenttjeneste må siges at være. Konservator har som medlem af dommerkomiteen repræsenteret museet på Træskibsejerens pinsestævne i Kalundborg 1974 og

på Kgl. Dansk Yachtklubs veteranskibsstævne, der startede ved Kvæsthusbroen i 1974 og fortsatte som *The Tall Ship's Race* til Gdynia.

Museets direktør havde den glæde at blive udnævnt til æresmedlem af Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte i 1974. Han deltog i åbningen af Norsk Sjøfartsmuseums nye bygning på Bygdø, Oslo, 15. maj 1974. Han har holdt foredrag om Kronborg bl.a. på øen Sild i maj 1974, og på Tåsinge Museumsblavs møde 4. juli 1974 holdt han mindetalen over museets afdøde ven Povl Fredholm, der skabte Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling i Bregninge.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab (Dafra Lines) begyndte i 1974 en planlagt serie *skibstallerkner*, udført på Den kgl. Porcelainsfabrik og med motiver i farver af forskellige ældre sejskibstyper, taget efter museets righoldige samling af skibsportrætter. Det første motiv var ostindiefareren fregatten „Bekkeskov“ af Kbh. (Selbye & Terborch), bygget 1796, og i 1975 vil det blive vestindie- og sydamerikafareren briggen „Sara“ af Ålborg (Erik Bruun), bygget 1836 i Ålborg. Ved rederiets velvilje har museet fået mulighed for at forhandle et begrænset antal af de dekorative og meget eftertragtede tallerkner.

Af den tidligere omtalte serie *kompasplatter*, som Dampskibsselskabet Øresund har udsendt i samarbejde med museet, blev nr. 5 færdig i 1974. Som det vil fremgå af Venneselskabets årsberetning, har dette overtaget udsendelsen af de følgende numre i serien.

Museet takker begge rederier for det gode samarbejde, der har resulteret i en kærkommen økonomisk gevinst for os.

Museet har i 1974-75 beskæftiget flere civile værnepligtige, dels i hele indkaldelsestiden (ca. et år), dels i kortere tid (3 mdr.): Søren Bjerregaard, Stig Elkjær Madsen, Morten Kjærø, Kim Erik Nielsen, Dennis Omø, Henrik Rasmussen og Mikael Sinding. De har været til stor hjælp i museets mangeartede virksomhed og har med interesse deltaget i forefaldende arbejde på kontoret, på museet og ikke mindst ved arrangementer af særudstillinger.

Som i efterhånden en længere årrække har fhv. oversygeplejerske Inger Preisler, Helsingør, også i år vederlagsfrit katalogiseret vor bogtilvækst og taget sig af biblioteket. Da museet ikke har en bibliotekar, er vi meget taknemlige over, at hun har villet påtage sig dette så vigtige arbejde.

Museets komité har haft den sorg at miste to af sine medlemmer. I efteråret 1974 døde skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, der indvalgtes

1970 som repræsentant for de mindre rederier. Som afløser for ham er i 1975 indtrådt skibsreder kapt. H. K. Jensen, Farum. I juni 1975 døde kommandørkaptajn Erik Borg, der indtrådte 1967. Han var i en årrække leder af Søværnsstabens søkrigshistoriske sektion og repræsenterede der- ved forbindelsen til den danske orlogshistorie.

Stik imod al forventning har der vist sig en glædelig stigning i be- søgstallet på museet. Det lå i 1973-74 på 80.088 og i 1974-75 på 87.138, altså en fremgang på knap 9 %.

Henning Henningsen

GAVELISTE 1974-75

(jfr. omtalen i indledningen til årsberetningen).

Skibsbilleder, konstruktionstegninger o.lgn.

Farvandsdirektoratet (ved arkitekt *U. Marquard Petersen*): fotokopier af konstr.-tegninger til vagere (1805), Ejder-lodsgallioten (1820), fyrskibe (1836 og 1842) og vagerskonnert (1856); fhv. fyrbøder *Karl Henriksen* (†) gennem fru *Ellinor Petersen*, Gurre: farvelagt tegning sign A.L., Genova: S/S „Kronborg“; fot. efter tegning: bark „Claudia“ af Marstal; fru *Edith Lau-Sørensen*, Hellerup: to indrammede fotos af Grønland. Handels barkskibe „Ceres“ og „Thorvaldsen“; firmaet *K. F. Marstrands Eftf.*, Helsingør (ved *Helsingør byhistoriske Arkiv*): arr.-tegning af ukendt dampskib, 1800-tallets slutn.; bjergningsentreprenør *Otto Rasmussen*, Søby (Ærø): lystryk „Bergungsplan“, Kiel 1948; arkitekt *Mikael Sinding*, Helsingør: to farvelagte tegninger af H. Schøslær Pedersen 1943: dæks- interiører fra orlogsskibe; *I. Skjerbæk*, Kbh.: konstr.-tegninger og forskelligt mate- riale til en del skibe bygget på B&W, samt en liste over nybygninger (stammende fra direktør Georg Dithmers arkiv).

Arkivalier, manuskripter o.lgn.

Skibskonstruktør, N.A. *Otto Benzon*, Kbh.: Sea Terms, etc., with explanatory text (manus); prokurist *Birger Christiansen*, Brønshøj: tre regnskabs- og op- tegnelserprotokoller, stammende fra kapt. Valentin Christiansen, Kbh. (1800- årene); aktuar fru *Eva Ganneskov*, Kbh.: skippercertifikat for Knud Larsen Winther 1852; direktør dr. techn. *Erik Kæmpe*, Fredensborg: breve m.v. 1892 fra Mads Chr. Holm, grundlæggeren af Helsingør Værft; fru *Edith Lau-Sørensen*, Hellerup: papirer m. tilkn. t. kapt. Niels Peter Sørensen: søfartsbog; skitsebog med landkendinger af grønlandske kyster 1895-1903; manus: Rejser 1883-1921; endv. manus af Robert Lau-Sørensen: Den kgl. Grønlandske Handels Skibe og Skibsførere gennem 150 Aar (1940-45); kapt. *Poul Linnet* og frue, Kbh.: speci- fikationsbog for bygning af M/S „Nordfarer“, Nakskov Skibsværft 1959; be- mandingsliste fra samme skib 1968-72; regnskabsbog for M/S „Tasmania“

1964ff.; firmaet *K. F. Marstrands Eftf.* (ved *Helsingør byhist. Arkiv*): Captain's Waste Book, Helsingør 1870-73; logbog for brig „Zampa“ af Kbh. 1881-83; positioner for D/S Nordens skibe 1906-09; dispache for S/S „Nordhvalen“ 1913; skibsdagbøger for S/S „Hulda Mærsk“ 1937; kapt. *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand: Oplevelser på New Guinea 1930-35 (manus); *Robert Nielsen*, Bloustrød: søfartsbog for hans far Anton Nielsen 1893; *André Petersen*, Kbh.: arkivalier vedr. styrmd. Hans Nielsen Jessen (f. 1872), Nordby (Fanø), bl.a. manuskripter om hans rejser i 1880-90'erne; bjergningsentreprenør *Otto Rasmussen*, Søby (Ærø): bilbrev. for 3-m. skonn. „Tuna“ 1920; hotelmanager *Jørgen Thonning*, Virgin Gorda, British Virgin Islands: manus af hans far Poul Thonning: Med „Ingolf“ til Vestindien 1912-13; kapt. *K. A. Thoresen*, Mårnesstranda, Norge: skibsdagbog for skonn. „Alma Marie“ af Gudhjem 1899-1900.

Diverse

Kgl. Grønlandske Handel: førstedagskuverter med grønlandske frimærker; fhv. matros *Jacob Kaae*, Valby: nihalet kat; kapt. *Poul Linnet*, Kbh.: bog med sejludgsprøver (Brook Tarpaulin Comp., New Orleans); kapt. *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand: broncemedalje for fiskeriundersøgelsesskibet „Dana“'s togt verden rundt 1928-30; to kobberstukne kort: København 1784 og de danske øer og hertugdømmerne, 1700-årene; overmontør *Rich. Nielsen*, Kbh.: japansk sjal, hjembragt 1932.

Fotogaver

Fabrikant *C. C. Alnor*, Haslev; *Jens Bang*, Brussel, Belgien; arkitekt, M.A.A. *Niels Bech*, Kbh.; maskinchef *Poul Bell*, Korsør; ingeniør *Hans Brevald*, Kbh.; *Burmeister & Wains Skibsværft A/S*; slotsbetjent *Aage Danielsen*, Kronborg; *Dansk Folkemuseum* (ved museumsinspektør *Inge Mejer Antonsen*); *Frederikshavn Værft og Tørdok A/S*; skibskonstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; aktuar fru *Eva Ganneskov*, Kbh.; *Gyldendals Forlag*; *Götaverken*, Göteborg; afd.-leder *John Hansen*, Alsgårde; specialist *Preben Hansen*, Kbh.; civilingeniør *Poul Helsing*, Kbh.; *Helsingør Værft A/S*; maskinm. *Mads Clausen Holm*, Nordborg; *Henning Jensen*, Næstved; fru *Gurli Jørgensen*, Kbh.; fotograf *Holger Knudsen*, Helsingør; Dr. *Kurt Kusenberg*, Hamburg; *Lademanns Forlag*; kontorchef kapt. *Kaj Lund*, Kbh.; *Marinmuseum*, Karlskrona; Foreningen til skonnert „Martha“'s restaurering (ved *Inger Føns*); *Knud Meister A/S*, Kbh.; kapt. *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand; *Nakskov Skibsværft A/S*; *Odense Staalskibsværft A/S (Lindøværftet)*; direktør *H. Lee Platt*, St. Croix, US Virgin Islands; bjergningsentreprenør *Otto Rasmussen*, Søby (Ærø); skibsbygmester *Jørgen Ring Andersen*, Svendborg; komm.-kaptajn *J. Teisen*, Marinens Bibliotek, Kbh.; *Willemoesgaardens Mindestuer*, Assens; direktør *J. Volkert Volquardsen*, Itzehoe, Tyskland; *Ålborg historiske Museum*; *Ålborg Værft A/S*; *Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S*.

Boggaver

Museumsdirektør *Arne Bang Andersen*, Stavanger Sjøfartsmuseum; *Austria-Plast A/S*, Hvidovre; sejmagermester *P. R. Borch*, Helsingør; ingeniør *Hans Brevald*, Kbh.; *Burmeister & Wains Skibsværft A/S*; museumsleder *F. Carstens* (†), Brake (Weser), Tyskland; konservator *Arne Emil Christensen jr.*, Oslo; *Max E. Clausen*, Portland, Oregon, USA; museumsassistent *Erik Dannesboe*, Kronborg; *Deutsches Schiffahrtsmuseum*, Bremerhaven; museumsdirektør dr. *Detlev Ellmers*, Bremerhaven; *Gilleleje Museum*; marchese *Giorgio Gozzi*, Rom; *Den kgl. Grønlandske Handel*; forlagsdirektør *Egon Heinemann*, Norderstedt, Tyskland; *Helsingør byhistoriske Arkiv*; *Helsingør Værft A/S*; forskningsstipendiat *Hans Chr. Johansen*, Odense; universitetslektor *P. C. Willemoes Jørgensen*, Århus; dyrlæge *Ivan Katić*, Kbh.; mag.art. *Johan Kloster*, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo; *J. G. Koch*, Neustadt (Holstein), Tyskland; dr. *A. W. Lang*, Juist, Tyskland; bibliotekar *Eva Lawaetz*, St. Croix, US Virgin Islands; dr. *Lewis Lloyd*, Gwynedd (Wales), Storbritannien; *Lloyd's Register*, Crawley (Sussex), England; bibliotekar *John L. Lochhead*, Newport News, Virginia, USA; dr. *Philip K. Lundeberg*, Washington, D.C., USA; direktør *Iver Lunn*, London; *Marstal Museum*; *K. F. Marstrands Eftf.*, Helsingør; fru *Anne Fox Maule*, Kbh.; *S. J. van der Molen*, Leeuwarden, Nederlandene; dr. rer.nat. *Irmgard Müller*, Düsseldorf, Tyskland; cand.mag. *Anders Monrad Møller*, Kbh.; arkitekt *M.A.A. Viggo Sten Møller*, Kbh.; *Den kgl. Mønt- og Medaillesamling*; *National Maritime Museum*, Greenwich, England; *Naval History Division*, Washington, D.C., USA; fhv. landsstyremand *Sámal Petersen*, Klaksvik, Færøerne; fil.dr. *Johan Pettersson*, Skärhamn, Sverige; *J. M. G. van der Poel*, Enkhuizen, Nederlandene; *Politikens Forlag*; professor, dr.med. *Hans Schadewaldt*, Düsseldorf, Tyskland; museumsdirektør *Gerd Schlechtriem*, Bremerhaven; Ministerialrat dr. *Heinr. Stettner*, Hannover-Buchholz, Tyskland; ingeniør *Max Suhr*, Bremen; *SöPring Foriining* (ved konrektor *Hans Lassen*), Keitum (Sylt), Tyskland; skibsreder *A. E. Sørensen* (†), Svendborg; skibsreder *Nils H. Thommesen*, Arendal, Norge; museumsforvalter *V. Topsøe-Jensen*, Holmen, Kbh.; *Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling* (ved dyrlæge *P. Petersen*, Landet); fhv. antikvitetshdlr. *Karl F. Wede*, Minden (Westfalen), Tyskland; højskoleforstander dr. *Manfred Wedemeyer*, Morsum (Sylt), Tyskland; bogtrykker *Volmer Vejlo*, Kalundborg; *Frank H. Winter*, Washington, D.C., USA; *D/S Ærø*, Ærøskøbing.

Desuden er et større antal bøger erhvervet ved bytteforbindelser med maritime museer, biblioteker, institutioner og historiske foreninger i Danmark og over hele kloden.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1974 TIL 31. MARTS 1975

Indtægter

Indtægt ved forevisning	144.264	
Statens tilskud	719.059	
Private bidrag ifølge specifikation	32.750	
Renter	11.773	
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbog, postkort, platter m.v.	45.031	
Modtaget bidrag fra Venneselskabet til særudstilling	3.000	
Omkostningsdæmpende ydelse	17.280	
	973.157	Kr. 973.157

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m.	781.078	
Rengøring	70.548	
Opvarmning	1.500	
Kontorhold og diverse	54.742	
Kørsel og transport	1.413	
Assurance og ATP	14.055	923.336
	923.336	

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	26.555	
---	--------	--

Afskrivninger:

Inventar	8.537	
----------	-------	--

Overskud overført til kapitalkonto	14.729	
--	--------	--

Kr. 973.157

Specifikation af private bidrag i 1974/75

A. H. Basse	1.000
Concord Line	500
Danmarks Rederiforening	5.000
Rederiaktieselskabet Dannebrog	500
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab	2.000
Den Danske Landmandsbank A/S	2.500
A/S De Danske Sukkerfabrikker	200
Helsingør Kommune	4.500
J. C. Hempels Legatfond	1.000
Rhederi M. Jebsen A/S	500
A/S Københavns Handelsbank	2.500
Marineforeningen	200
Rederiet A. P. Møller	5.000
Privatbanken i København A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	200
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	150
A. E. Sørensens Rederi	500
Det Østasiatiske Kompagni A/S	2.000
Aarhus Oliefabriks Fond for almene Formaal	2.000
	<hr/>
	Kr. 32.750

De efter 1. april 1975 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1975

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	2.677	
Landmandsbanken	218.852	221.529

<i>Udestående fordringer</i>		90.084
--	--	--------

<i>Beholdning af kataloger, farvepostkort, platter og bøger</i>		44.500
---	--	--------

Inventar:

Anskaffessum i 1974/75	8.537	
Afskrivning ifølge driftsregnskab	8.537	0

Samlingen:

Saldo pr. 1. april 1974	2.895.648	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. i 1974/75	26.555	
Modtagne genstande m.v. i 1974/75	119.995	3.042.198
		<u>Kr. 3.398.311</u>

Passiver

Diverse kreditorer:

Omkostninger	4.000	
Tilbageholdelse af dyrtidsportioner	8.529	
Merværdiafgift	591	13.120

<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt</i>		12.000
--	--	--------

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1974	3.114.838	
Salg af møntsamlings	97.074	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. i 1974/75	26.555	
Modtagne genstande m.v. i 1974/75	119.995	
Overskud ifølge driftsregnskab	14.729	3.373.191
		<u>Kr. 3.398.311</u>

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

København, den 2. maj 1975

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR

1974-75

DEN årlige generalforsamling torsdag 14. august 1975 blev særlig festlig. Selskabets bestyrelse og museets personale har altid lagt vægt på at dyrke kontakten med medlemmerne. Som det huskes, begyndte vi derfor for nogle år siden at invitere på en lille servering, når generalforsamlingen var overstået, med en drink og dertil hørende småkager. Det var øjensynlig en god idé, – medlemmerne hyggede sig med hinanden, og siden da er antallet af de fremmødte tredoblet. I år kunne vi desuden indbyde til filmsforevisning. Til vor store glæde sprængte deltagelsen alle rammer, idet der havde meldt sig over 200 medlemmer og gæster. Kongens Kammer på Kronborg, som ellers danner den stilfulde ramme om generalforsamlingen, kan kun rumme ca. 100 personer og var derfor alt for lille. Heldigvis gav garnisonskommandanten, oberstløjtnant C. H. Christensen, os venligst lov til at benytte Kampskolen på Kronborgs rummelige gymnastiksal til både generalforsamlingen, det hyggelige samvær og filmsforevisningen. Selskabet er meget taknemlig for dette praktiske bevis på godt naboskab inden for Kronborgs område.

Formanden, fhv. museumsdirektør Knud Klem, bød velkommen til de fremmødte. Overbibliotekar Erik Buch. Vestergaard, Helsingør, valgtes til dirigent.

I sin beretning mindedes formanden selskabets mangeårige bestyrelsesmedlem, fhv. bankdirektør Ernst von Kauffmann, der var afgået ved døden sidste efterår. Hans sagkundskab på det økonomiske område havde gavnet selskabet meget.

Selskabets gaver til museet i 1974-75 havde foruden årbog 1974 bestået i et beløb på kr. 3000.- til anskaffelse af materiale og fremstilling af en lille trykt folder til sidste års udstilling af Ib Andersens tropetegninger, og en farvelagt tegning af B. H. Hansen, Altona, forestillende sluppen „Elisabeth“ af Løkken 1837. Billedet havde kostet kr. 12.500.-, det højeste beløb der er betalt for et af museets skibsportrætter, men dels er priserne på den slags museumsgenstande løbet løbsk de sidste år, dels ville museet meget gerne erhverve det sjældne billede af et fartøj, der

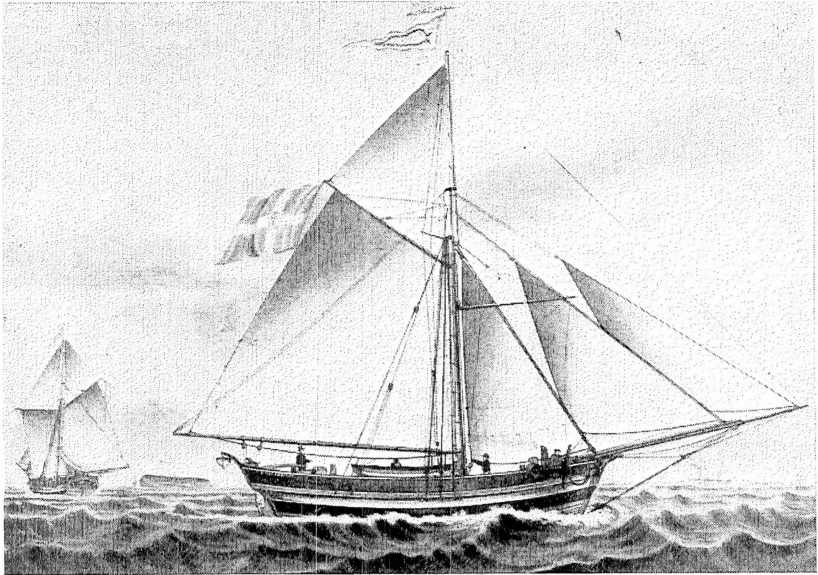
deltog i skudehandelen Jylland-Syd norge. Der findes nemlig kun meget få muligheder for at illustrere denne vigtige lokale fragtfart (se omtalen i museets årsberetning 1974-75).

Som det vil huskes, vedtog sidste års generalforsamling på bestyrelsens forslag at forhøje kontingenterne i selskabet til kr. 35.- for årsmedlemmer, kr. 200.- for firmaer og institutioner og kr. 600.- for livsvarige medlemmer. Ingen bestyrelse er glad for at skulle foreslå sådanne forhøjelser, ikke mindst fordi den befrygter en nedgang i medlemstallet. Det kan dog med tilfredshed konstateres, at medlemstilgangen har været normal det sidste år. Desværre har der været en del restanter, som vi har måttet betragte som udmeldte, da de ikke har reageret på flere rykkerkrivelser. Pr. 1. august 1975 er det samlede medlemstal 1439, nemlig 1267 årsmedlemmer og 172 livsvarige.

I 1970 startede D/S Øresund i samarbejde med Handels- og Søfartsmuseet udsendelsen af en serie kompasplatter med motiver fra gamle danske kompasroser i museets eje. De smukke platter, der fremstilles på den Kgl. Porcelainsfabrik og alle er nummererede, er blevet en meget stor succes. Museet fik hvert år et begrænset antal til salg, og alle er forlængst udsolgt. Da D/S Øresund afsluttede serien med nr. 5 ved sit 75 års jubilæum sidste år, har Venneselskabet besluttet at videreføre udgivelsen af serien, som foreløbig er planlagt for de næste tre år. Takket være dette har vi nu mulighed for at tilbyde selskabets medlemmer at abonnere på de populære platter. Som det vil huskes, udsendte vi i foråret en meddelelse herom. Foreløbig er over 1200 stk. forudbestilt af oplaget, som er sat til 2000 stk. Prisen for 1975-platten beløber sig til kr. 150.- (inkl. moms og forpakning i styroporæske, men uden porto). De medlemmer, der endnu ikke har reageret, har stadig lejlighed til at tegne sig for den. Salget vil give selskabet en pæn fortjeneste, som vil komme museet til gode i form af gaver og tilskud til museale formål.

Til slut rettede formanden en tak til de annoncører og bidragydere, som har støttet udgivelsen af årbogen, samt til forfatterne og redaktionen. Han takkede ligeledes pressen, især den lokale, som altid havde omtalt museet og selskabet på velvillig måde, og også medlemmerne, som positivt tog del i museets ve og vel.

Efter at formandens beretning var taget til efterretning, forelagde kassereren, museumsdirektør Henning Henningsen, de reviderede regnskaber for selskabet og for fhv. skibsfører Barfoeds legat 1974-75 (trykt på de flg. sider). Regnskaberne godkendtes.



Slup „Elisabeth“ af Løkken 1837; farvelagt tegning af B. H. Hansen, Altona. Den tilhørte skudeskipper og -reder Thomas Chr. Hoffmann, Løkken, og gik i den såkaldte skudefart mellem Jyllands nordvestkyst og den norske sørlandskyst. Gave til museet fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Sloop "Elisabeth" of Løkken, 1837. This and many other small local vessels shuttled between the northwest coast of Jutland and the south coast of Norway, exchanging Danish agricultural products for Norwegian timber and ironware.

På valg til bestyrelsen var i henhold til lovene direktør Jens M. Barfoed, skibsreder Niels Hahn-Petersen og kommandørkaptajn J. Teisen, der alle genvalgtes. I stedet for afdøde direktør Ernst von Kauffmann indvalgtes på bestyrelsens forslag arkitekt, M.A.A. Mikael Sinding, Helsingør, som bestyrelsesmedlem. Som revisorer valgtes de statsautoriserede revisorer Bjarne N. Hansen og Eigil Bruhn.

Efter generalforsamlingen serverede arkivassistent Elisabeth Henningsen bistået af museets civile værnepligtige en i sommervarmen kærkommen drink til deltagerne, som hyggede sig en halv times tid i tvangsfrit samvær, og så fulgte filmsforevisningen. Præsidenten for den danske afdeling af Kap Horn-Foreningen, orlogskaptajn J. Bay-Schmith, som tidligere på året havde overrakt den omspillede kopi af fabrikant Sv. Ahlstrands 16 mm film fra 4-mastet bark „l'Avenir“s rejse til Australien

1936–37, gav en personligt engageret, levende beretning om det barske liv ombord på de sidste store sejlskibe og kommenterede filmen. Trods de tidsbestemte tekniske ufuldkommenheder greb den gamle film tilskuerne ved sin dokumentariske ægthed og de mange skønne optagelser af alle slags detaljer. Selskabet takker orlogskaptajn Bay-Schmith for denne oplevelse.

Før generalforsamlingen havde et antal medlemmer benyttet lejligheden til et besøg på museet, hvor museumsinspektør Hanne Poulsen og museumsassistent Erik Dannesboe foreviste de af dem arrangerede særudstillinger „Maritime hobbies“ og „Dansk tankskibsfart 1890–1975“.

Det blev en lang og varm, men for medlemmerne forhåbentlig interessant eftermiddag. Bestyrelsen og museets personale glædede sig over på den måde at kunne knytte båndene mellem museet og dets venner endnu tættere.

Henning Henningsen

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1974 TIL 31. MARTS 1975

Indtægter

Kontingenter og bidrag:

Arsbetalende medlemmer	51.340	
Livsvarige medlemmer	600	51.940

Renter af bank, postgiro og obligationer 8.282

Gave fra fhv. Skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat 11.350

Kr. 71.572

Udgifter

Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:

Årbog 1974:

Udgivelse af årbog	64.023	
Porto til udsendelse	3.627	

67.650

÷ salg af årbøger og særtryk	5.768	
annoncer og tilskud til årbog 1974	13.350	48.532

Gaver iøvrigt til Handels- og Søfartsmuseet 12.500 61.032

Diverse omkostninger:

Porto, fragt m.v.	902	
Kontorhold	6.768	
Revision og regnskabsassistance for 1973/74	3.100	
Diverse udgifter	251	11.021

Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9 600

Underskud der overføres til kapitalkonto: Kr. ÷ 1.081

Kr. 71.572

STATUS PR. 1. APRIL 1975

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	300	
Den Danske Landmandsbank, Helsingør:		
Checkkonto 11130-6	8.643	
Bankbog 6-60047	8.537	
Postgiro	9.516	26.996

Debitorer:

Tilgodehavender vedr. årbog	1.306	
Mellemregning med fhv. Skibsfører Harald Læssøe Barfoed's Legat	8.350	9.656

Obligationer:

Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditf. 18. s. 1998 à 66	6.600	
Kr. 42.000 7 % Østift. Kreditf. 16. s. 4. à 58¾	24.675	
Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditf. 15. s. 4. à 61½	6.150	
Kr. 33.000 7 % Københ. Kreditf. 15. s. 1. a. à 60	19.800	57.225
	<u>Kr.</u>	<u>93.877</u>

Passiver

Diverse kreditorer 384

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:

Saldo pr. 1. april 1974	13.000	
÷ gave, ydet i 1974/75	3.000	10.000

Reservefond:

Saldo pr. 1. april 1974	47.048	
+ henlagt ifølge driftsregnskab	600	47.648

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1974	21.401	
+ kursregulering af obligationer	15.525	
	<u>36.926</u>	
÷ underskud ifølge driftsregnskab	1.081	35.845
	<u>Kr.</u>	<u>93.877</u>

JENS M. BARFOED
J. TEISEN

NIELS HAHN-PETERSEN
OVE THELIN

KNUD KLEM
HENNING HENNINGSEN

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

København, den 28. maj 1975

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER
HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB FOR TIDEN 1. APRIL 1974
TIL 31. MARTS 1975

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	490	
Obligationer	10.165	10.655
	<hr/>	

Udgifter

Gave til Handels- og Søfartsmuseet overført gennem Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner	11.350	
Depotgebyrer	272	11.622
	<hr/>	
<i>Underskud, der overføres til gevinst- og tabskonto</i>	<i>Kr.</i>	<i>967</i>
	<hr/>	

STATUS PR. 1. APRIL 1975

Aktiver

Likvide midler:

Den Danske Landmandsbank, Helsingør, bankbog 14.113

Værdipapirer:

Obligationer til kursværdi pr. 1. marts 1967

resp. købspriser:

Kr. 9.000 5 % Østift. Kreditf. 16. 2.	5.310	
Kr. 29.700 5 % Østift. Kreditf. 16. 3.	17.448	
Kr. 8.000 5 % Jydsk Hypotekf. 8. . . .	7.280	
Kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekf. 9. . . .	650	
Kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekf. 11. . . .	597	
Kr. 5.000 5 % Grundej. Hypotekf. 8.	3.038	
Kr. 1.000 5 % Grundej. Hypotekf. 7.	620	
Kr. 14.000 4½ % Husm. Hypotekf. 3. . . .	8.540	
Kr. 2.000 5 % Danske Statslån S. 2007	1.300	
Kr. 60.000 7 % Østift. Kreditf. 19. 1.	35.275	
Kr. 25.000 10 % Kreditf. Danmark alm. 43. 2004	20.188	100.246
		<u>Kr. 114.359</u>

(kursværdi pr. 1. april 1975 kr. 89.571).

Passiver

Diverse kreditorer:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner . . . 8.350

Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente 100.000

Gevinst- og tabskonto:

Saldo pr. 1. april 1974	6.976	
÷ underskud ifølge driftsregnskab	967	6.009
		<u>Kr. 114.359</u>

JENS M. BARFOED
J. TEISEN

NIELS HAHN-PETERSEN
OVE THELIN

KNUD KLEM
HENNING HENNINGSEN

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

København, den 28. maj 1975

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER
(Stiftet 1940)

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 til nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1943–67 pr. stk. kr. 10.00 (bogladepris kr. 20.00),

1968–73 pr. stk. kr. 20.00 (bogladepris kr. 35.00),

1974–75 pr. stk. kr. 25.00 (bogladepris kr. 50.00).

(Årbog 1942, 57, 58, 60, 61, 63–66 er udsolgt).

Bibliotekspris: årbog 1943–73 pr. stk. kr. 15.00, 1974–75 kr. 35.00.

Alle priser inkl. moms, ekskl. porto.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 35.00 årligt for personer, kr. 200.00 for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 600.00 én gang for alle.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM, formand.
Direktør, civiling. JENS M. BARFOED, R.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.
Arkitekt, M.A.A. MIKAEL SINDING.
Kommandørkaptajn J. TEISEN, R¹.
Borgmester OVE THELIN.
Museumsdirektør, dr. phil. HENNING HENNINGSEN, kasserer og sekretær.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1974 til 31. august 1975)

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Jensen, Peer, skibsmægler, Frederikssund.
Jørgensen, C., lodsformand, Nyborg.
Jørgensen, Carl G., Glostrup.

ÅRSMEDLEMMER

A. H. Basse & Co., Holte.
Alfred, Allan, ingenjör, Helsingborg, Sverige.
Andersen, Ole, København.
Andersson, B. A., skriftställare, Angered, Sverige.
Bager, Eli, Rødovre.
Bondesen, Erik, civilingeniör, Ålsgårde.
Brøgger, Kaj, forsorgssekretær, Helsingør.
Bülöw, Gert von, violoncellist, Lyngby.
Børgesen, P., driftsingeniör, Snekkersten.
Christensen, Knud, Virum.
Christiansen, Erik, inspektör, Snekkersten.
Dahl, Jákup, skibsingeniör, Tórshavn.
Eriksen, J. Mandfelt, Brønshøj.
Fenger, Ian I., underdirektör, Allerød.
Forsberg, Håkan, Skansör, Sverige.
Fønstrup, Mogens, styrmand, Svendborg.
Gjedsted, S., Horslunde.
Gjestland, Gudleif, overingeniör, Heröya, Norge.
Gozzi, Giorgio, marchese, Roma.
Grunddahl, Bjarne, lærer, Vordingborg.

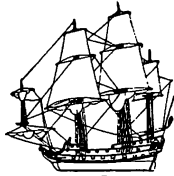
Hansen, Knud B., styrmand, Kalvehave.
Hansen, Palle, Søborg.
Hansen, Tage, Stensved.
Hansen, Tommy, København.
Harland, John H., dr., Kelowna, Canada.
Hjerrild, Hans Aage, klejnsmed, Gentofte.
Jakobsen, Gunnar, toldassistent, København.
Jensen, Leif, Mern.
Jepsen, Arthur Holm, Holte.
Jørgensen, Flemming, overassistent, Glostrup.
Jørgensen, Milton Rye, Solrød Strand.
Jørgensen, Steen, Helsingør.
Ketelsen, Hans, Helsingør.
Kløve, P., Vig.
Krenk, Jette, Snekkersten.
Kristiansen, Dan, Århus.
Larsen, Bent Vindahl, Helsingør.
Larsen, Poul, Helsingør.
Larsen, Torben, Helsingør.
Lassen, J. G., maskininspektør, Dragør.
Lauersen, Orla Ficher, Horsens.
Lundh, Flemming, København.
Nielsen, Alfred, Allinge.
Nielsen, Bruno, Valby.
Nielsen, Børge, Helsingør.
Nielsen, Jørgen, København.
Nielsen, Kurt Skov, Køge.
Nilsson, Anders, Malmø.
Nygaard, P. E., København.
Nørgård, Leif, Dunker.
Martinussen, Ib, Hjallesø.
Moeller, Willum, Schaffhausen, Schweiz.
Münch, Verner, tegner, Helsingør.
Omø, Dennis, Charlottenlund.
Overgaard, Jens Fr., arkitekt M.A.A., Helsingør.
Pajhede-Nielsen, Peter, Klampenborg.
Petersen, C. Günther, advokat, Valby.
Petersen, Jørgen, Herlev.
Petersen, Jørn, teknisk assistent, Ribe.
Perner, J., Glostrup.
Rasmussen, Bo, Nørresundby.
Reiler, Jens, Farum.
Sage, Donald F., graphic tegner, Helsingør.
Stubsgård, Ole, dr., Fjerritslev.
Sundstrøm, Robert, København.

Svenningsen, Mogens, Hanstholm.
Svensson, Erna, Charlottenlund.
Thorsøe, Holger, St. Thomas, U.S. Virgin Islands.
Tomra, Knud Erik, maler, Ålborg.
Ulfstedt, Henrik, landskabsarkitekt M.A.A., Lyngby.
Verwohlt, Ernst, amtsdirektør, Roskilde.
Werff, Roelof v. d., træskibsbygger, Ærøskøbing.
Winning, P., Vanløse.
Winther, Ole, tegner, Helsingør.

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 at få dækket en del af 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:

Anker-Modeller
Billing Boats
BP Olie-Kompagniet A/S
A/S Burmeister & Wain
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Dansk Esso A/S
Det danske Staalvalseværk A/S
Helsingør Værft A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Det kongelige octroierede almindelige Brandassurance-Compagni
Københavns Havnevesen
LB-Færgerne AB
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens Kemiske Fabrik A/S
K. F. Marstrands Eftf. A/S
Nordiske Kabel- og Traadfabriker A/S
Pensionsforsikringsanstalten A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
J. Ring-Andersens Træskibsværft
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
Toms Chokolade-Fabrikker
A/S Tuborg Bryggerier
Iver C. Weilbach & Co. A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S



ANKER



MODELLER

F. OVERGAARD
Jernbane Allé 27

Tlf. (01) 74 22 10

BOGHANDEL
2720 Vanløse

**Landets ældste og eneste specialforlag
for skibsmodeltegninger**

Alle vore tegninger er historisk korrekte, idet de for en stor dels vedkommende er tegnet efter originaler på Rigsarkivet, Handels- og Søfartsmuseet og Orlogsmuseet samt rederier og skibsværfter

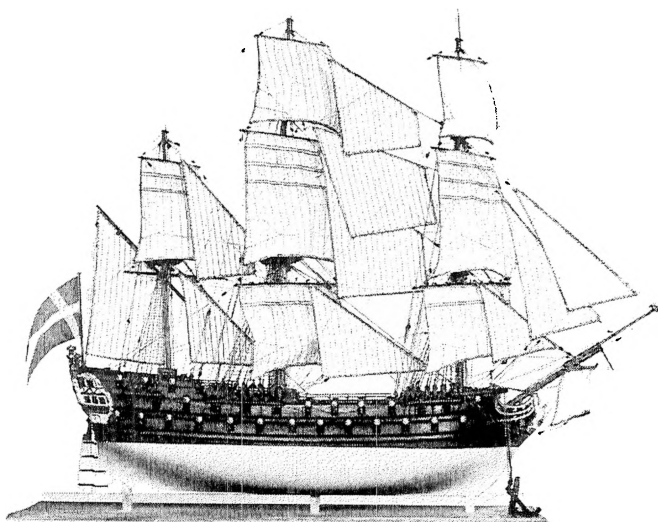
Vi råder over et arkiv på ca. 4000 skibstegninger
Katalog fremsendes mod kr. 2,50 i frimærker

billing boats modelbyggesæt
har gjort danske historiske skibe
kendt over hele verden.

billing boats fremstiller bl.a.
modelbyggesæt af Norske Løve,
Jylland, Vikingeskibet, Hjejlen.

billing boats

Gejsing, 6640 Lunderskov, Danmark

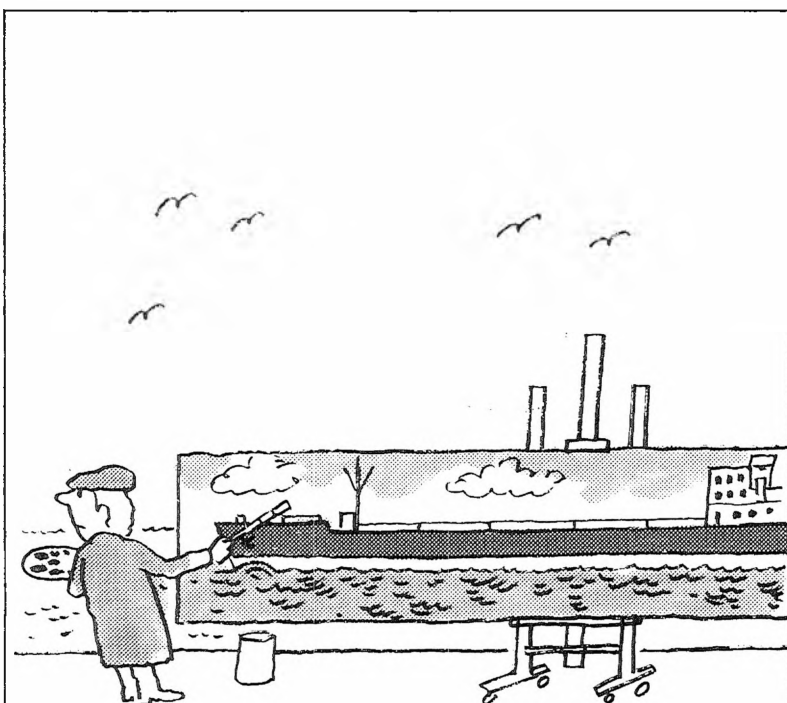


B&W
MOTOR



i tanken





**...og så var der marinemaleren,
som ikke troede på,
at oliemalerier krævede energi...**

indtil han skulle male hele Esso's flåde -
Danmarks sjette største - omfattende 6
oceangående tankskibe under dansk flag
samt 2 mindre skibe i indenrigsfart.

Esso er mer'end De tror.



HELSINGØR VÆRFT ^{A/s}

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

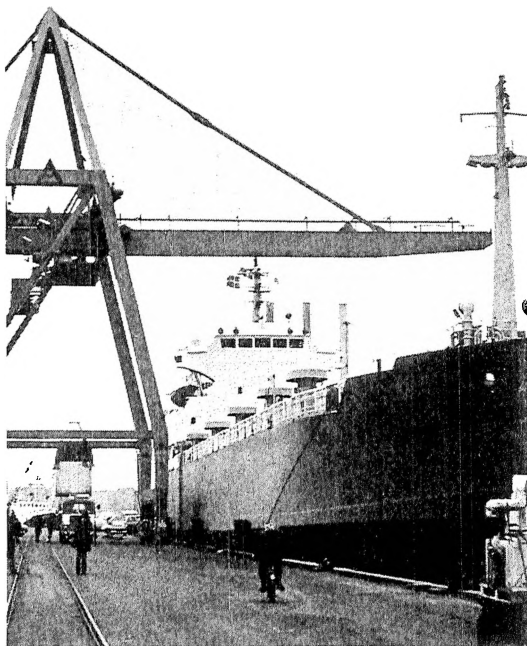
KGL. BRAND

HØJBRO PLADS 10, 1248 KØBENHAVN K. TLF. (01) 14 15 16

KØBENHAVNS HAVN

– den moderne storhavn med de mange fordele

- basishavn
- direkte regelmæssige linier til alle vigtige havne
- container terminaler
- roll-on/roll-off anlæg
- lave takster
- frihavn



KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN
Nordre Toldbod 7 1259 København K



TELEGRAM ADR.:
MARSTRANDS

TELEFON NR.
(03) • 21 00 01

PROVIANT-SPEDITION-KLARERING

Strandgade 69-71-73 (over for toldboden)

Postbox nr. 1

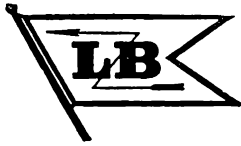
HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFTF. A/S

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

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige bilvej over SUNDET



- specialbyggede passager- og bilfærger!

HELSINGØR - HELSINGBORG

LB - FÆRGERNE

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 41121

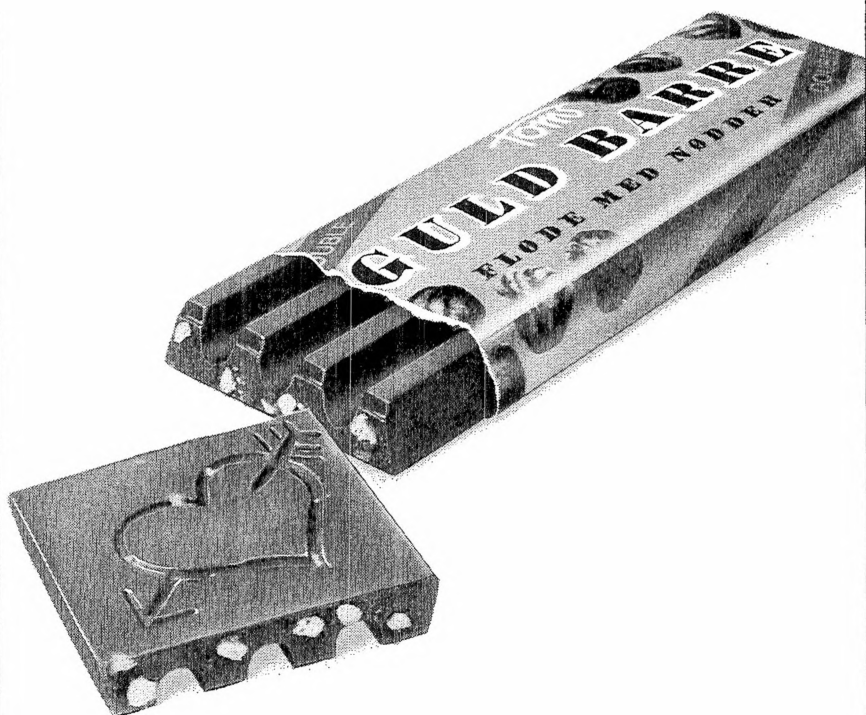


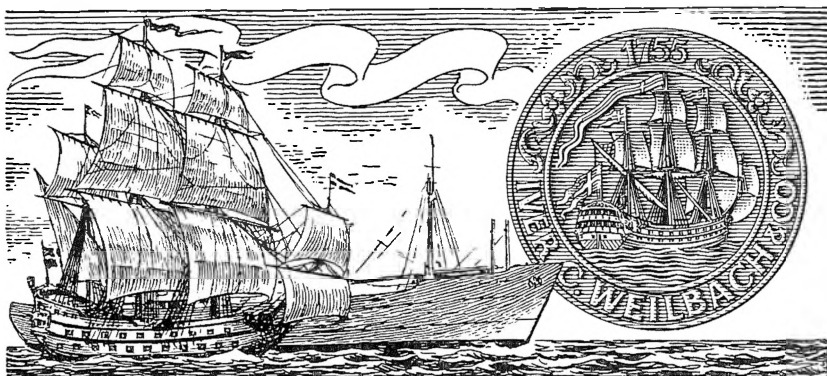
LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCKA/S · STÅL + LECA



PRIVAT
banken
Prøv os!

TOMS GULD BARRE - DANMARKS MEST SOLGTE CHOKOLADE - SIN VÆGT VÆRD!





VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT
SKIBSURE OG BAROMETRE



Jørgen C. Weilbach & Co. A/S

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 . 1256 København K . Telf. (01) 13 59 27


TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S




Man sætter pris på Deres selskab...

fordi  er landets største private pensions- og livsforsikringsselskab

fordi  ledes af danske erhvervs- og funktionærorganisationer

fordi  har de forsikrede som medlemmer af repræsentantskab og bestyrelse

fordi 's udbytte er begrænset til 5% p. a. af en indbetalt aktiekapital på kun 1 mill. kr.

fordi  har meget lave administrationsomkostninger

fordi  fordeler bonus hvert år

*langt navn
- ja, men det siger
noget om hvad vi
er specialister i...*

Pensionsforsikringsanstalten

aktieselskab

Hammerensgade 6, 1267 København K. Telefon (01) 14 20 10

