



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

HANDELS- OG SEJFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

ÅRBOG 1979



ÅRBOG
1979

Omslagets forside: Ung sømand. Blyantstegning af C.A. Schleisner ca. 1840 (kopi efter Jordan). Han er iført stråhat med hattebånd, stribet trøje over skjorte med krave, samt halstørklæde, lange bukser med slids forned, strømper og tøfler. - Handels- og Søfartsmuseet.

Cover: Young sailor about 1840, with straw-hat, striped vest, shirt with collar, neckerchief, trousers with slits, stockings and slippers.

ÅRBOG

1979

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1979 (bind 38 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos NOFO print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos NOFO print. Papiret er 100 gr
Thai-Cote fra De forenede Papirfabrikker leveret af V. Crone
& Møller A/S. 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

Sømandens tøj (<i>Sailors' Dress</i>) af museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen	7
Kollerupkoggen, et vragefund i en ralgrav (<i>The Kollerup Cog: A Wreck in a gravel Grave</i>) af Hans Jeppesen	65
Sygdom og død under hundrede års Kinafart (<i>Sickness and Death during a Century of China Trade 1732-1833</i>) af Erik Gøbel	75
Maskinmestrene og dansk emigrantfart 1880-1912 (<i>Engineers on Danish Emigrant Ships 1880-1912</i>) af Poul Bell	131
Maritime småartikler (<i>Maritime Notes</i>)	147
Hanne Poulsen: Fire prospekter af Conrad Chr. Parnemann 1793-94	147
Hanne Poulsen: E.W. Normann: Fregat »Antonette« af København	151
<hr/>	
Museets protektor, komite og personale	154
Museets beregning og regnskab for 1/4 til 31/12 1978	165
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1978-79	169
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	178

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966, til 1967-71 i årbog 1971 og til 1972-76 i årbog 1976.

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1981.

SØMANDENS TØJ

Af

HENNING HENNINGSEN

I tidligere årbøger har forfatteren skrevet om sømandens kogebog, sømandens drikke samt sømanden og tobakken. Her fortsætter han disse kulturhistoriske undersøgelser med en beskrivelse af sømandens klædedragt fra slutningen af 1000-årene op til vor tid. Som sædvanlig er stoffet hovedsagelig taget fra det forholdsvis ensartede kulturområde, som udgøres af de nord- og vesteuropæiske søfartsnationer og for de sidste 200 års vedkommende fra USA.

Ved et skæbnens under er en fuldstændig sømandsdragt fra ca. 1650 bevaret i The Museum of London. Den består af trøje med krave og påsyede ærmer med manchetter, »pludderbukser« med knæspænder, højhælede sko samt baret. Ellers kendes kun lidt sømandstøj fra ældre tid, og selv fra nyere perioder er kun få stykker bevaret på museer. De har i de fleste tilfælde været for simple, for snavsede og for slidte, kun egnede til at smide væk. Nogle fund er gjort i vrug, men ellers må vi opbygge vor viden på billedmateriale og beskrivelser, men det er klart, at de ofte lader os i stikken m.h.t. farverne og stoffernes art og kvalitet samt de mange detaljer i snit og syning. Vi kan heller ikke vide, hvad mange af de betegnelser for klædningsstykker, vi møder, nøjagtigt betyder.

Man må prøve at gøre sig klart, hvad begrebet sømandstøj dækker. En dansk sømand sagde omkring 1850: sømandens udstyr består af *passattøj, dravattøj og landgangstøj*, dvs. tøj til godt (og varmt) vejr, til ondt vejr og til pænt brug. En engelsk sømand fortalte på samme tid, at han havde *ét sæt landgangstøj, to sæt arbejdstøj og ét sæt olieklæder*. Det er klart, at der må skelnes mellem dragterne efter deres brug. Man kan heller ikke komme uden om, at der var forskel på det, som yngste mand ombord bar, og de ældre matrosers tøj. Officererne, kaptajn og styrmænd, gik i tøj, som igen var forskelligt fra mandskabets. I varmen var man anderledes klædt end i kulden, og i vådt vejr anderledes end i tørt. Søfolk i lang fart var smartere klædt end i den hjemlige småskibsfart. Der var også forskel på orlogsmændenes dragter, især efter uniformeringen, og koffardisømandens tøj.

Analysere vi det billedmateriale, vi må bygge på, ser vi hurtigt, at det i reglen er statussymbolet, det fine tøj, landgangstøjet, som vises. Langt

sjældnere ser vi søfolkene i arbejdstøjet, som selvfølgelig har været yderst enkelt og uformelt, men også mere praktisk.

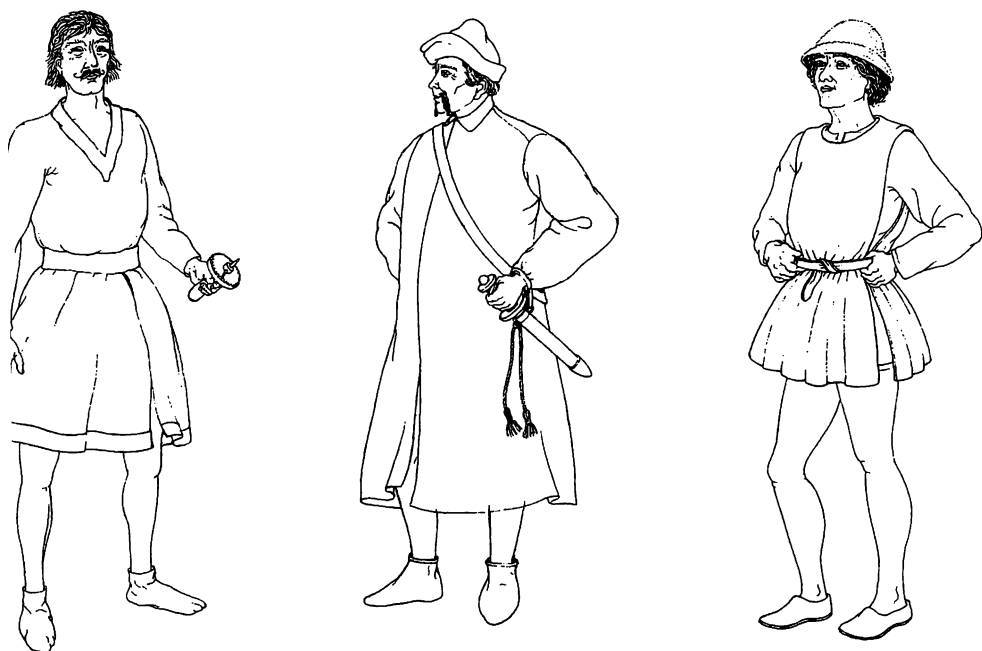
I det følgende vil vi i al mangfoldigheden prøve at finde frem til ændringerne i sømandsdragterne op gennem de vekslende tider. De forandrede sig ustandselig lige som tøjet på landjorden, hvis vekslende moder de til visse tider fulgte, omend i mindre outreret form, bl.a. af praktiske og standsmæssige grunde. Til andre tider var den maritime dragt langt mere egenartet og formåede at påvirke moden på land. En kort oversigt over uniformernes historie hører med ind i billedet. Efter beskrivelsen af de skiftende moder i store træk vil det være nødvendigt at følge de enkelte klædningsstykkers historie fra isse til fod for at få flere detaljer med. Vi må også omtale sømændenes personlige genstande og høre om hans kistefornøjelse og tøjkask.

Mange af vore eksempler stammer fra England, dels fordi kilderne flyder rigeligst derfra, dels fordi den engelske søfart og dens »style« efterhånden blev dominerende. Der er dog ingen tvivl om, at Holland i tidligere tid spillede en stor rolle for klædedragten, men det er ofte vanskeligt præcist at påvise det.

Sømandsdragten gennem tiderne

Som det fremgår af Bayeux-tapetet fra omkring 1077 gik Vilhelm Erobrerens søfolk med korte broge og lange hoser, grønne, hvide, brune og røde. Derover havde de en knælang, opslidset kjortel af uld, grøn, rød, brun, hvid, til at tage over hovedet og med bælte om livet samt krave og opslag på de lange ærmer. Nogle af dem havde en slags tætsiddende hue på, men de fleste var barhovedede. Denne dragt holdt sig i hovedtrækkene gennem middelalderen. Kjortlerne afløstes dog efterhånden af kortere vamsse. I koldt vejr bar søfolkene en lang kappe, ofte forsynet med en hætte eller kabuds til at slå op over hovedet, eller man brugte et løst skulderslag med hætte, ofte endende i en spids, i 1300-årene endda i den lange nedhængende strud. Men forøvrigt viser billeder, at der var utallige hue- og hatteformer i brug. Dragterne havde alle mulige slags farver, ja i 1400-årene var der endda eksempler på den sidste mode i land, *mi-parti*, dvs. at hver side af trøjen havde forskellig farve, og hosebenene ligeså.

I 1500-årene var vamsene eller trøjerne stadig korte og blev ofte supple-



På grundlag af samtidige kilder har skibstegneren Per Bøgh i samarbejde med forfatteren forsøgt at vise skiftende tiders typiske sømandsdragt fra år 1077 og op til ca. 1920. I visse smådetaljer kan der herske nogen uvished, og der er ikke redegjort for farverne. Hår og skæg svarer til tidens mode.

1. Normannisk sømand 1077, med kjortel og hoser (Bayeux-tapetet). - 2. Engelsk skipper ca. 1390, i kappe (Canterbury Tales, manus.). - 3. Engelsk sømand ca. 1485, m. vams og hoser (ill. i manus.).

1. Norman sailor, 1077. - 2. English skipper, c. 1390. - 3. English sailor, c. 1485.

ret med en ærmeløs vest eller jakke derover, enten til at tage over hovedet eller knappe fortil. Officererne brugte ofte den længere kjortel. Efterhånden dukkede de ellers usynlige broge frem igen som yderbukser, først posede og korte til midt på lårene, senere voksende til knæbukser eller udstoppepladderbukser hen mod århundredets slutning. Som en reaktion optrådte i hvert fald fra 1550'erne løsere, ikke udstoppepladderbukser, som endda gik ned til halvt på læggen. Undertiden var de ikke bundet til forne-

den, så de blev til de senere så populære skørtebukser. I nogle tilfælde optrådte endda regulære lange bukser. Hoserne var endnu syet af klæde, og først langsomt afløstes de af strikkestrømper.

Officererne var påvirket af landmoden og brugte kostbare, mønstrede og kulørte stoffer til vamse og trøjer (*doublet*). Deres kapper har af og til været opslidsede, så ærmerens silkefø'r posede ud. De var tit besat med pelsværk. I århundredets sidste halvdel brugte officererne spanske pipekraver og de rundpuldede, høje spanske filthatte. Som hovedbeklædning havde ellers den flade baret været almindelig, men desuden var der en mangfoldighed af filthattetyper. Mandskabet fulgte med så godt det kunne, men dets tøj var som regel af lærred eller groft uldent klæde. Huer og hatte var ligeledes mere beskedne og mere praktiske.

I regalskibet »Wasa«, som sank på Stockholms strøm 1628, er der gjort talrige fund af sømandstøj. F.eks. havde en af de omkomne en trøje af tykt vadmel med lange ærmer og korte, folderige skøder, vide knæbukser af uldtøj, rynkede i taljen og tilsnørede under knæet. Skjorten var af linned, strømperne, der holdtes fast af strømpebånd under knæet, ligeledes af linned; desuden snøresko med sløjfe. Han havde bælte om livet med skedekniv og en læderpengepung. En funden officershat af filt havde lav puld, hattesnor og bred skygge, opkrampet i den ene side.

Billeder viser, at danske søfolk i midten af 1600-årene var klædt i samme type dragt og med en lodden kabuds, en strikkehue eller en filthat på. Andre landes søfolk gik klædt på samme måde. Over skjorten kunne de have en ærmeløs vest. I koldt vejr bar de en eller to trøjer foruden undertrøje og skjorte: en kort overtrøje, jakke eller pjækkert af uldent stof med hægter eller knapper, eventuelt en sejldugstrøje, om vinteren måske en islandsk uld- eller vadmelstrøje, samt uldstrømper og vanter. Halsklud eller -tørklæde brugtes selvfølgelig også. Om sommeren var lettere tøj af sejldug eller lærred almindeligt, ligesom søfolkene ofte gik barbenede ombord, hvis de ikke havde snøresko eller eventuelt søstøvler.

Mens knæbukserne holdt sig i lang tid, nævnes og afbildes på engelske skibe de knælange skørtebukser (*belticoat breeches*), som hollænderne brugte allerede omkring 1580. Officererne havde gerne knælange kjortler med en rad sølvknapper, skøder og lommer. De bar undertiden kniplingskrave eller -halstørklæde, skærf om livet, hosebånd med store sløjfer og fine sko med høje hæle og store spænder. Parykkerne begyndte at komme i brug efter 1650.

Efter 1600 var bomuldstøj ved at blive almindeligt, og snart hørte bom-



4. Engelsk sømand fra Cinque Ports 1513, m. baret, vams og posede korte broge (Mariner's Mirror, vol. 8). - 5. Fransk sømand ca. 1550, m. filthat, trøje med hætte og 3/4-lange bukser (Th. de Bry). - 6. Engelsk sømand 1598, m. flosbunden kabuds, kort trøje med krave, udstoppe knæbukser, snøresko (Cesare Vecelli).

4. English seaman, 1513. - 5. French sailor with trousers, c. 1550. - 6. English sailor, 1598.

uldsveste og -underbukser til munderingen på engelske orlogsskibe. Også til ydertøjet anvendtes bomuld mer og mer.

I 1700-årene opstod den »rigtige« sømandsdragt, som vi forstår den, i England. Søfolkene forlod efterhånden knæbukserne og gik over til vide, lange bukser, eller rettere trekvart-bukser, for de nåede knap ned til anklerne. De var af uld, lærred eller bomuld, ensfarvede eller sribede, og havde lommer. Undertiden var de forede med lærred. Ved siden af brugtes også skørtbukserne ombord. Disse kendtes nok i andre lande, i Danmark nævnes de f.eks. omkring 1800, men de lange bukser vandt hurtigere frem. Skjorterne, af uld eller bomuld, var sribede eller ternede i forskellige mønstre og farver. Busseronner, løsthængende trøjer, brugtes. Strikkede

strømper erstattede de syede strømper. Slynget om halsen havde sømændene et broget tørklæde af bomuld eller måske ostindisk silke, knyttet i knude. Over skjorten havde de en vest og/eller en kort skibstrøje med knapper og af lærred eller uldstof, i reglen farvet. Nogle anskaffede sig en lang søkjol, som officererne bar den efter almindelig mode. Skoene var i reglen meget lette og med spænder, når sømændene havde landlov. Halvstøvler til at snøre forekom ved siden af de lange. Huerne var af uldstof eller skind, ofte strikkede topluer med kvast, og der forekom små og store filthatte af forskellige former med runde, spidse eller flade pulde og med skygge, ofte opkrampet. Kasketter med skygge dukkede så småt op efter 1750. Allerede i begyndelsen af 1700-årene var der flere sømænd, som anskaffede sig en paryk i stedet for deres eget hår. På parykkerne satte de små trekantede hatte lige som folk på landjorden gjorde.

Officererne fulgte længe den gængse mode med knæbukser, broderet vest med knapper og lommer og den store kjol med galoner, én eller to rader knapper og store lommer. Den var uden krave, men tit med store ærmeopslag. Kniplingsbesatte skjortemanchetter stak ud af disse. De havde halsbind og kalvekrøs. Officererne bar oftest paryk efter den skiftende mode og brugte trekantet hat.

Den omtalte sømandsdragt bredte sig efter 1750 til andre søfarende lande. Efterhånden blev buksebenene længere og rakte til anklerne. Som senere skal nævnes, påvirkedes moden før og efter den franske revolution gennemgribende af den. Især overtog menigmand gerne de praktiske lange bukser. Hos finere folk på land og til søs blev de lange bukser omkring 1800 accepteret i form af meget snævre pantalons, som sad så stramt, at man næsten ikke kunne bevæge sig i dem. De havde bukseklap i stedet for gylp, og til dem bar man lange ungarske støvler af blødt skind. Kjol'en ændredes til spidskjole med lange skøder, kort afskåret forside, stående krave, reverser og ærmeopslag. Ikke blot orlogsofficerer gik med dem, men også koffardikaptajner, helst i mørkeblåt eller sort stof og med en lys, kort vest med revers. Et tætsluttende halsbind, hvidt eller sort, blev båret dertil. Parykken var forlængst på retur. I de forskellige flåder bar orlogsgasterne enten deres eget hår eller kunstigt hår i en tjæret pisk ned ad nakken, men den afskaffedes i Danmark 1803, i England 1814.

De uniformerede officerer bar den såkaldte tokantede hat, en efterkommer af den trekantede, på forskellig måde, snart »tværskibs«, snart »langskibs«. Sømændenes typiske hatte var nu stråhatte med halvhøj, flad puld og bred, bøjet skygge samt hattebånd, eller filthatte, oftest sorte, som lave



7. Svensk styrmand ca. 1640, m. trøje, knæbukser og strikkestrømper (Johan Månsson). - 8. Engelsk styrmand ca. 1670, m. kjol og halsbind, sko med sløjfer (træsnit). - 9. Dansk sømand 1710, m. knappet jakke, knæbukser og snøresko (Trosner).

7. Swedish mate, c. 1640. - 8. English mate, c. 1670. - 9. Danish Sailor, 1710.

»høje« hatte og med stiv skygge. De var forgængeren for de blanke hatte, som især fra omkring 1830 til 1860 skulle blive dominerende. Denne »blankhat« opfattes stadig som den ægte sømandshat fra gammel tid.

I 1800-årenes første halvdel holdt man stadig fast ved den omtalte sømandsdragt fra 1700-årene, med lange, forneden meget vide bukser, med kulørte skjorter, med busseronner eller bluser, med pjækkert eller stortrøje og i kulden tykke striktrøjer. Man brugte stadig med forkærlighed rød- og hvidstribede lette stoffer, men efter ca. 1820 gik man tilbage til ensartede, stærke farver. Kaptajn og styrmænd skiftede hurtigt de upraktiske pantalons og de lange støvler ud med lange bukser, undertiden med stropper under foden, og klædte sig i det hele taget stadig efter landmoden. Den høje hat dominerede i mange årtier, indtil den stive bowlerhat trængte frem

efter 1870. Til brug ombord blev de praktiske kasketter meget populære.

Sømandsdragten havde siden midten af 1700-årene været ikke blot karakteristisk som standsdragt, men også velsiddende og køn. Nu skete der efter 1850-70'erne det beklagelige, at søfolkene over en bred front opgav denne dragt og gik over til at efterligne moden på land, ligesom officererne havde gjort det. De mødte nu op på landlov i mørkt jakkesæt med stiv flip, »klipfisk« og slips, med kasket med blank skygge, bløde filthatte eller bowlere, endda undertiden høj hat. De særlig lapsede blandt dem anskaffede sig en elegant overfrakke og måske en spadserestok. Det må have været et problem at opbevare dette fine tøj i skibskisten, så det ikke blev krøllet. Man kunne nu knap se forskel på søfolk og landkrabber. Så var den trope- dragt, vi får beskrevet som brugt i Vestindien 1884, mere acceptabel: hvidt tøj, kulørte skjorter, livskærf af silke og brede panamahatte.

Når vi betragter de mange gruppefotografier fra den tid og senere, synes vi, at alle søfolk var kommet til at se triste og ens ud, efter at de havde opgivet deres smukke standsdragt, men sådan følte de det aldeles ikke i samtiden. Der var virkelig forskelle efter nation og sted. F.eks. fortælles det, at den moderigtige danske landgangsdragt i begyndelsen af 1890'erne var blå Holmens bukser, blå sweater, fint hvidt halstørklæde, stortrøje og kasket med blank skygge. Men på samme tid bar hamborgske sømænd jakkesæt, hvid manchetskorte og stiv flip, diplomatfrakke, stiv, sort rundpuld hat og paraply. Trods alt var den mindre fornemme danske dragt mere præget af det maritime.

Til daglig brugte man selvfølgelig ikke det flotte kluns. Man klædte sig mere bekvemt i skjorte eller bluse og bukser, eventuelt med vest eller striketrøje, i koldt vejr med en pjækkert eller stortrøje; på hovedet en kasket eller efter omkring 1900 en »sixpence«, en blød tøjasket, hvis lave puld var trukket hen over tøjskyggen. Også hvide lærredshuer, hvis kant kunne slås op, strikkehuer, sommetider matroshuer var i brug. I fremmede lande købte man lokale hatte, f.eks. bredskyggede stråhatte eller filthatte.

Tendensen til at følge landjordens mode har holdt sig op i 1900-årene. Under det daglige arbejde, hvor man forøvrigt siden ca. 1790 havde brugt dragter af det særligt stærke og praktiske dungaree-stof, kom nu specielle arbejdsdragter som overalls og kedeldragter, påvirket af fabriks-»uniformen«, i brug. På dampskibe havde fyrbødere og maskinfolk forlængst klædt sig i praktiske dragter, og det fortsatte i motorskibene. Hovmestre og kokke havde også egnede hvide dragter. Anorakker, vindtætte bluser, i varmen shorts og kortærmede tropeskjorter blev ligeledes overtaget fra



10. Engelsk sømand 1737, m. trekantet hat, stribet vest, jakke og lange bukser (stik). - 11. Hollandsk supercargo på dansk kinafarer 1731, m. nathue, slåbrok, plisseret skjorte og tøfler (kinesisk figur). - 12. Engelsk sømand ca. 1780, m. trøje, halsklud, skørtebukser og spændesko (stik).

10. Sailor, English Navy, 1737. - 11. Dutch supercargo in dressing-gown, 1731. - 12. Sailor with petticoat breeches, English Navy, c. 1780.

land. I vor tid har det såkaldte cowboytøj af blåt denim også gjort sig gældende på maritimt område. Landgangstøjet er nu langt fra så fornemt som tidligere. Flip og slips er i vid udstrækning opgivet, og tanken om at tage pænere tøj på til særlige lejligheder eksisterer næppe i den moderne generation, hverken til søs eller til lands.

Orlogsmarinens uniformer

Uniform betyder ensartet. En ensartet dragt er bl.a. af genkendelses-

grunde praktisk, ikke mindst inden for hær og flåde, for at skelne ven fra fjende og officer fra menig.

Mens hærens uniformer kan føres tilbage til Gustav II Adolf, varede det forbløffende længe, inden flådens mænd blev uniformeret. Det var måske heller ikke så nødvendigt i det lille samfund, hvor alle kendte hinanden, men den største hindring var dog det økonomiske, idet det måtte være en selvfølge, at staten skulle betale uniformen, når den først var påbudt, for det kunne de fattige søfolk ikke klare. Det var billigere at lade dem gøre tjeneste i deres eget dagligtøj. Ønsket om uniformering dukkede stadig op, bl.a. af sundhedsmæssige grunde, idet søfolkenes tøj oftest var laset og tyndt og ganske utilstrækkeligt.

Fra tidlig tid findes der nogle tilløb til at uniformere bestemte mandskaber, især af repræsentative grunde. I 1571 indførte Frederik II f.eks. en uniform for besætningen på »Snukatten«, der ofte førte de kongelige over Storebælt, bestående af en kort, rød klædeskjortel, lange bådsmandsbukser og en ru (lådden) rød bådsmanshat (bådsmænd = matros). Fra alle søfarende lande er der lige fra 1500-årene mange eksempler på, at chaluproere, der skulle føre kaptajner, fyrster og fornemme gæster til og fra skib, var iklædt en ensartet, fornem uniform. Den såkaldte sømandsfestdragt, som f.eks. endnu bruges i danske søkøbstæder ved fastelavnsoptog, dystløb og kirkeskibsprocessioner, går tilbage til chaluproeruniformen, som den havde taget form i 1800-årene. Den består af hvid skjorte eller busseronne, ofte med matroskrave og halstørklæde i knude, rødt skærf om livet, lange mørkeblå bukser og blank hat med huebånd.

En vis uniformering opstod, da man i de forskellige mariner i 1600-årene indførte slopkister, hvorfra folkene kunne supplere deres beklædning. Det tøj, slopkisterne havde til salg, var selvfølgelig temmelig ensartet.

I Danmark indførtes i 1688 en uniform for Holmens faste stok, som hvert år fik en lærreds skibsklædning og hverandet år en almindelig grå klædeskjol og en bådsmanshat. I 1701 fik søkadetkompagniet en uniform, bestående af en knælang, stålgrå kjol med rødt fo'r, guldgaloner, en række knapper og store ærmeopslag; endvidere knæbukser og trekantet hat med rød kokarde og røde fjer.

I 1722 blev danske søofficerer uniformeret med en rød klædeskjol med metalknapper og opslag. De skulle selv betale den. Farven ændredes i 1755 til blå, måske påvirket fra England, hvis søofficerer i 1748, altså 26 år senere end Danmark, blev uniformerede. Deres uniformsfarve var blå. Forgylde ankerknapper indførtes i den danske marine 1775, året efter at



13. Dansk sømand ca. 1790, m. skjorte, trøje og knæbukser med klap (maleri af ukb.). - 14. Engelsk orlogsgast 1799, m. blank hat, stribet skjorte med ombøjet krave (forgænger for matroskraven?), jakke og lange bukser (Jacobsen: Sjömansuniformen). - 15. Tysk sømand ca. 1800, i arbejdsdragt, m. stråhat, busseronne og lange bukser (Gallerie der Schifffahrt).

13. Danish sailor, c. 1790. - 14. English tar, 1799. - 15. German sailor in working gear, c. 1800.

ankerknapper var påbudt i England. Guldepauletter toges i brug i den danske flåde 1783. I 1790'erne blev lange bukser indført for de danske kadetter, og i 1801 fik officererne gallauniform med skødekjole og snævre pantalons, som blev stukket ned i halvlange støvler. Hattene var af den omtalte tokantede type, mens Holmens håndværkere fik høje hatte 1812. Først i 1825 indførtes vide, mørkeblå bukser for officerer, og 1840 afløstes skødekjolen af en næsten knælang klædesfrakke, ligesom de fik lov til at gå med en blå kasket med et smalt guldbånd. Hermed var grundlaget i det store og hele givet for den nuværende officersuniform. Udviklingen herhjemme lå selvfølgelig på linie med de øvrige søfartsnationer.

Samtidig med uniformeringen af officererne voksede i alle landes orlogs-

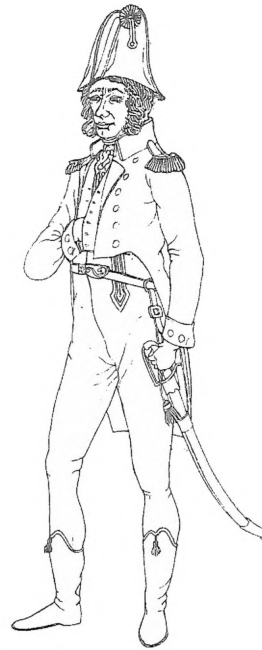
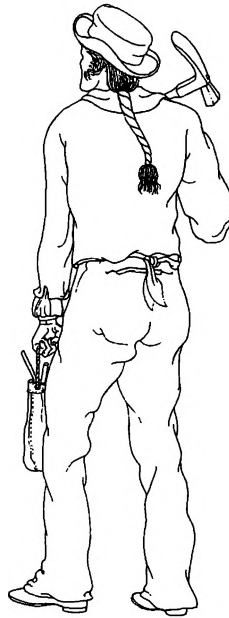
flåder trangen til også at iklæde gasterne uniform, dels som nævnt fordi deres eget tøj var utilstrækkeligt, og dels for at styrke deres loyalitet over for flåden og gøre dem stolte over at tjene i den - hvad det unægtelig havde skortet på. Mange tilløb blev taget i de forskellige lande, snart med påbud om ens hatte, snart ens kraver, bluser osv. Det er derfor ofte svært at angive et præcist årstal for den faktiske uniformering.

Frankrig var sandsynligvis det første land, der gennemførte den almindelige uniformering, nemlig i 1840. Her udformedes efter den gængse busseronne den senere overalt efterlignede mørkeblå matrosbluse med tilsvarende lange bukser, og her synes også matroskraven at være fastslået, dog kun som en forholdsvis lille blå krave med tre hvide lidser. Til uniformen hørte en kort blå jakke. Hatten var den smarte blanke hat med hattebånd.

Den første marine, der fulgte Frankrig, var formentlig Sverige, som i 1848-50 gik over til fast uniform med mørkeblå jakke og lange bukser, lille matroskrave og en slags matros hue med en bred, flad puld og en rød dusk i toppen. Huen afløstes dog 1850 af blankhatten, men genindførtes 1861 i den form, den har nu, dog med lange huebånd.

Efter flere tilløb blev en fast uniform indført for gasterne i den engelske flåde 1857. Den bestod af en blå trøje eller jakke (herfra betegnelsen *blue-jacket* for engelske matros) og blå bukser, en hvid bluse med blå matroskrave med de tre hvide lidser, en blå bluse stukket ned i bukserne (senere blev den båret løs som en busseronne), en pjækkert, et blåt silketørklæde, en sort lærredshat med huebånd med skibets navn i guldbogstaver og en klædeshue uden skygge og med lange bånd til at binde under hagen samt til pynt. I den følgende tid blev denne dragt lempeligt moderniseret. De flagreende huebånd forsvandt snart, og der blev indført hvidt huebetræk til sommer- og tropebrug. I 1956 blev huerne hvide hele året - med plasticpuld - og fik det stive »spring«. Bukserne blev snart klokkeformede for nedsiden. Som bekendt opviser de syv rullefolder på tværs, kaldet *the seven seas*, efter en spøgefuldfuld tradition for at markere, at den engelske flåde behersker de syv verdenshave. Hvide arbejds- og tropeuniformer indførtes ret hurtigt.

I Danmark som i andre lande blev adskillige uniformsreglementer udstedt op i tiden, men da gasterne ikke havde råd til selv at bekoste de påbudte klædningsstykker med deres utilstrækkelige påklædningspenge, frembød besætningen ombord et forskelligt skue. Selv om almindelig værnepligt blev indført 1849, varede det dog til 1870, inden den faste uni-



16. Dansk skipper fra Fanø 1806, m. høj hat, frakke, sribet vest, snævre pantalons og lange ungarske støvler (maleri af J. Wenninck). - 17. Engelsk orlogsgast ca. 1806, m. nakkepisk, krave, trøje, livskærf og lange bukser (stik af Atkinson). - 18. Dansk søofficer i uniform ca. 1807, m. tokantet hat, sat »langskibs«, kjol, kort vest, pantalons og halvlange kavalleristøvler (G.L. Lahde).

16. Danish skipper, 1806. - 17. English tar, c. 1806, with pigtail. - 18. Danish naval officer c. 1807.

form blev indført: stortrøje, busseronne (eller rettere bluse, da den blev trukket sammen med en snor i livet) af blå ravndug, blå vadmelsbenklæder, krave med tre hvide striber, matroshue med huebånd og sort halstørklæde. De i 1879 indførte blå-hvidstribede uldundertrøjer, kaldet »tiger-skind«, dækkede den dybe halsudskæring.

Uden at kunne gå dybere ind på emnet må det siges, at det pudsige ved orlogsdragterne, både for officerer og gaster, var, at de i alle flåder kom til at ligne hinanden i forbløffende grad, så det stadig er svært at skelne fjende fra ven. Endvidere kan man studse over, at matroskraven, der helt byggede på sejskibssømandsdragten, netop indførtes, da de maskindrevne skibe

kom frem, og ovenikøbet blev bibeholdt til vore dage med få og små ændringer.

Matroskraven og matroshuen

Man har spekuleret meget over *matroskravens* opkomst og udvikling. Det synes som om den stammer fra den ikke mindst i England i slutningen af 1700-årene populære hvid-blåstribede sømandsskjorte med en krave, der blev bøjet om jakkekraven, måske for at beskytte denne mod sved fra halsen. Farvesammensætningen blev senere efterlignet, da man gik over til at gøre skjortekraven større eller ligefrem at naje en speciel løs krave på skjorten. Dette synes at være sket i Frankrig omkring 1830, hvor der nævnes en blå lærredskrave med *quelques lacets blancs*, nogle hvide lidser. Efter samtidige tegninger var der *tre* lidser, således som det stadig bruges. 1838 nævnes, at en dansk kadet på orlogsbriggen »St. Croix« skulle anskaffe »en blå krave med hvide bændler - 3 rader«, så Danmark har også været tidligt med. Herhjemme blev kraven dog først reglementeret 1857. I USA's flåde havde man før 1840 en lille krave med et stort brystforstykke, begge dog kun med to lidser og med en lille stjerne i snipperne. I Norge indførte man omkring 1843 en blå matroskrave, som også kun havde to hvide striber, indtil der omkring 1900 kom en tredje til. Først 1849 og derefter finder vi engelske matroskraver - dog ureglementerede - med snart én, snart to eller tre lidser. Den typiske matroskrave kan altså ikke, som det hårdnakket påstås, være opstået i England, og de tre lidser er på ingen måde minder om Nelsons tre sejre ved Abukir, København og Trafalgar. Da det engelske admiralitet i 1853 ville nå frem til faste regler, debatterede man grundigt, om kraven skulle pyntes med to, tre eller måske fire lidser, eller også med noget helt andet som f.eks. en række egeblade. De tre lidser vandt. Matroskraven kan heller ikke fra først af have været beregnet til at skåne jakken for smuds fra sømandens tjærede hårpisk, for den var som omtalt forlængst afskaffet, og forøvrigt var de første kraver som før nævnt ret små og smalle halskraver.

Det dertil hørende sorte *halstørklæde*, bundet i knude, kom hurtigt frem og bruges stadig i alle nationer.

Oprindelsen til *matroshuen* er sikkert den i ældre tid brugte uldne strikhue med rund og flad, blød puld og en dusk foroven af garnets ender. Den var billig og varm og egnede sig bedre end en hat til arbejdsbrug. I begyndel-



19. Holstensk sømand fra Blankenese 1835, m. stråhat, skjorte, lange bukser og guldring i øret (Jacob Gensler). - 20. Holstensk Elb-lods 1821, m. høj hat, jakke, vest og skørtebukser (W. Gropius). - 21. Amerikansk bådsmandsmat ca. 1830 i tidlig orlogsuniform, m. stråhat, matroskrave m. brystsmække, jakke, lange klapbukser (E.C. Young).

19. German(-Danish) sailor, 1835. - 20. Pilot from the River Elbe, 1821. - 21. Bosn's mate, U.S. Navy, c. 1830.

sen af 1800-årene fandt man på at sy den af klæde oven på en lav stimmel, og det var den type, der vandt, ganske vist efter en voldsom konkurrence med blankhatten. Matroskappen havde i begyndelsen en rund, rød eller blå duk eller pompon, som den stadig bruges i den franske og norske marine og på skoleskibet »Georg Stage«. Dusken er dog ikke, som det er blevet sagt, for at tage stødet af, hvis man knalder hovedet mod de lave dæksbjælker. Efterhånden forsvandt den de fleste steder, og pulden blev knap så stor i diameter. Om stimmelen sad der et sort *huebånd*, ofte med kokarde og med lange ender, som oprindeligt var til at binde sammen under hagen, men mest til pynt; en tidlang bandtes de i en sløjfe over venstre øje. Nu er de

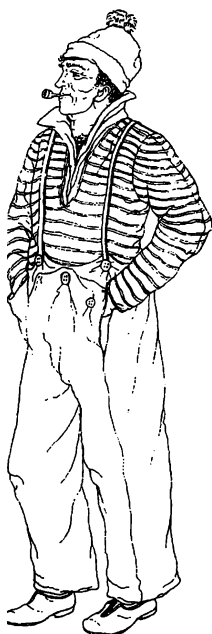
nedhængende ender kun bevaret i den tyske og russiske marine. På huebåndet maltes navnet på skibet med guldbogstaver; senere blev det indvævet. Forgængerer for huebåndene er metalskilte på sømændenes kabudser i ældre tid, især med kongemonogrammer eller våbenskjolde på. Sådanne nævnes bl.a. 1540 i England og 1722 i den danske marine. Det ældste bevarede huebånd med navn er fra England 1785, altså før matroshuen blev til. I Danmark nævnes huebånd 1838, og fra 1847 fik orlogsgasterne dem udleveret gratis.

Det må nævnes, at i den amerikanske marine har en hvid lærredshue med opslåede sider nu helt afløst matroshuen. Denne »kokkehue« (*white hat*), som allerede kendes fra før 1890, har dog ikke huebånd.

Uniformer i handelsmarinen

Allerede i begyndelsen af 1800-årene træffer vi lejlighedsvis forsøg på at klæde søfolkene ensartet på koffardiskibe, ikke mindst når en foretagsom kaptajn syntes, det ville virke smart at have et uniformeret mandskab, som det f.eks. fortælles om skonnertbrig »Cleopatra's Barge« af Salem 1816. Officererne på det engelske East India Company's skibe, som i sig selv var organiseret på orlogsmæssig manér, havde i 17-1800-årene uniformer, der meget lignede søofficerernes. Da de forskellige nationers orlogsgaster blev uniformerede, gik mange kaptajner over til at klæde deres mandskaber ensartet. På den norske bark »Marie« havde alle søfolkene således i 1855 hvide sejldugsbukser, blå uldskjorter, røde livskærf og på hovedet tyrkisk fez med lang sort silkekvest. I 1877 beskriver man den traditionelle danske vestfarerdragt: hvide bukser, blå uldskjorte og hvid hue. På flere skibe, bl.a. statens, lod man besætningen bære matroskraver og eventuelt også matroshuer.

Men det var først og fremmest officererne, som gik i uniform på de større skibe, ikke mindst på statsejede skibe og på passagerskibe. De fik kasketter med rederibomærke og guldsnore; de havde mørkeblå dragt med forgyldte ankerknapper og ærmedistinktioner efter deres rang. I troperne bar de hvide uniformer. Rederierne udstedte tjenestereglementer for denne uniformering, der også var ret ensartet verden over.



22. Fransk sømand fra Bretagne ca. 1835, m. strikkehue m. dusk, strikkeskjorte og lange bukser m. klap og seler (Gréhan: France marit.). - 23. Fransk orlogsgast ca. 1845, m. blank hat m. huebånd, matroskrave (m. én stribe), kort jakke m. brede opslag, lange bukser (Pacini: La Marine). - 24. Dansk søofficer (sekondløjtnant) 1840, m. guldtræsset kasket, uniformsfrakke, lange bukser (uniformstegning).

22. French sailor. c. 1835. - 23. Sailor, French Navy, c. 1845. - 24. Sub-lieutenant, Danish Navy, 1840.

Sømandsmode

Som nævnt har der hele tiden været et samspil mellem den almindelige mode og søens mode, i hvert fald hvad landgangstøjet angår. Der har næsten til alle tider været et eller andet karakteristisk for sømandsdragten, og selv om søfolkene kun procentvis udgør en beskedent del af landbefolkningen, har deres dragt alligevel til visse tider kunnet påvirke den almindelige mode, ja selv skabt en ny. Det gælder som sagt omkring 1760, altså længe før den franske revolution, da de lange sømandsbukser fortrængte knæbukserne på land, ligesom de korte trøjer konkurrerede med kjol'en; kombinationen skabte en helt frigjort mode, ikke mindst blandt

drengene og senere optaget af voksne. Hundrede år senere satte matrosuniformen et stærkt præg på specielt drenge-, men også pigemoden, lige fra ca. 1860 til 1940. Det gælder matroskruer, -kraver, -bluser, ankerknapper og stortrøjer. I vore dage har sejlsporten også præget moden, ligesom olietøjsdragterne er inspireret fra søen.

Til andre tider har en sømand næsten været klædt som en landkrabbe, når han trak i sit fine landgangstøj, som tidligere nævnt. I fremmede lande købte søfolkene ofte tøj, hvorfor man, som det siges i slutningen af 1700-årene om norske søfolk, kunne se forskel på, om de sejlede på England, Holland, Frankrig eller Danmark. De sidste var de tarveligst klædte.

Jo mere sømandsdragten skilte sig ud fra den gængse dragt, jo mere gjorde den indtryk af at være en standsdragt, sømandens egen dragt, som han var stolt af og bar på den rette, selvfølgelig og overlegne måde, - et udtryk for det man kalder søens stil, en slags etikette for påklædning og optræden. F.eks. den måde man satte sin blanke hat på, lod de vide, lange bukser svinge («suse») ved den sømandsmæssige gang, bandt sin halsklud på - og ligeledes fornemmelsen af, hvad man under ingen omstændigheder kunne gå med: frakke, handsker, paraply osv. Det var noget, enhver skibsdreng måtte lære, før han kunne siges at være en ægte sømand. De uskrevede love for hvad man kan og ikke kan ændrede sig stadig op igennem tiden. Samme forhold gjorde sig selvfølgelig gældende på landjorden.

Man ville på forhånd mene, at det første krav til sømandsdragten måtte være, at den var praktisk og bekvem til arbejdet på dæk og til vejrs, men det har den faktisk langtfra altid været. Selv om dragten, vi behandler, i væsentlig grad er landgangsdragten, hvor det praktiske ikke spillede så stor en rolle, er det dog tit forbløffende at se, hvor unødvendig upraktisk den kunne være, følgende en eller anden ubegribelig mode. F.eks. blæste hattene, både trekantede, høje og blanke, af hovedet i blæsevejrs og måtte bindes fast med en storm- eller fangsnor eller med huebåndene. At man sagde om den blanke hat, at den gjorde søfolkene skaldede, er formentlig overtro, men praktisk var den ikke. Skyggen var så bred, at man ikke kunne se opad for den, når man entrede op. De meget vide bukser var nok nemme at rulle op over knæene ved rengøring af dæk, men de var livsfarlige under arbejdet i riggen. Det gjaldt forøvrigt alt, der kunne sætte sig fast eller komme i klemme, f.eks. i en blok: lange trøjeskøder, flagrende tørklæder eller huebånd, altfor vide skørtebukser. De store, pralende skospænder kunne få folkene til at snuble og falde, og kluntede, løstsiddende træsko var heller ikke egnede til arbejdet til vejrs. I stormvejr rejste matroskraverne



25. Dansk orlogsgast ca. 1850, i »præuniform«, m. matroshue m. dusk, huebånd og kokarde, matrosbluse og -krave, lange klapbukser (lit. af ubk.). - 26. Dansk skibsdreng ca. 1850, m. matroshue, busseronne, halstørklæde og lange bukser (Lor. Frølich). - 27. Svensk skipper 1848, m. nathue og i undertøj (P. Nordenberg).

25. *Sailor, Danish Navy; c. 1850.* - 26 *Danish ship's boy, c. 1850.* - 27. *Swedish skipper in his underwear, 1848.*

sig til stor gene, og vinden kunne finde vej ind under kapper og løse trøjer, puste dem op og blæse personen overbord. Det samme var tilfældet med de lange olietøjsfrakker, som derfor måtte bindes til om livet og ved ærmerne for ikke at fungere som balloner.

Førøvrigt var hvide klædningsstykker også upraktiske, idet de hurtigt blev snavset til af beg og tjære.

Farve og stof

Før vi går over til at omtale de enkelte dele af dragten, skal der siges lidt om farve og stof.

Op igennem tiderne har sømandens tøj, som vi har set, haft alle mulige kulører, til visse tider særdeles farveglade og brogede, til andre tider mere dæmpede og triste, som f.eks. i vor tid. Men der er ikke tvivl om, at blå, dvs. *mørkeblåt*, er sømandens »rigtige« farve. Allerede de gamle bretonske søfolk klædte sig på Cæsars tid i søblåt, og i hvert fald fra 1500-årene og senere blev blå mere og mere den foretrukne kulør. I England fastsattes blå som farven for orlogsofficerernes uniformer i 1748, hvad der blev efterlignet af andre nationer, både i orlogs- og koffardimarinen. Uden tvivl var det også den mest praktiske, idet farvestoffet indigo var det eneste, der var holdbart over for sollys og saltvand.

I ældre tiders dragtbeskrivelser forekommer en mængde betegnelser på stoffer og tøj, som det for os kan være svært at identificere og beskrive. Det skal heller ikke gøres i detaljer her. I almindelighed kan siges, at de i ældre tid var vævet af tråde lavet af fåreuld og hør, evt. hamp, og senere af bomuld.

Af *uldstofferne* var især *vadmel* brugt af den jævne befolkning til lands og til vands lige fra vikingetiden og op til ca. 1900. Det var tykt og varmt og billigt at fremstille ved hjemmevævning. Klæde vævet af kamgarn var glattere, lettere og finere. Der nævnes stoffer som *drap*, *sars (serge)* og *kirsej* (efter byen Kersey i England). Det sidste var mere groft og slidstærkt og svarede nærmest til det i Danmark stadig til matrosuniformer brugte *Holmens klæde*; i England har man det tilsvarende *Pilot cloth*. Endvidere *pi* (ordet forekommer i pjækkert = lille jakke af pi). Et blødere uldstof var *flonel*, som brugtes til undertøj, fo'r o.lign. En grovere afart af dette var det mere løstvævede *baj*. *Fløj*, vævet med blød og lådden overflade, brugtes til fint brug af søofficerer i 1600-årene.

Lærred, i finere udgave kaldet *linned*, var vævet af garn af hør (lin) og dets biprodukter. Det var tyndt og behageligt og brugtes både inderst på kroppen og til lettere ydertøj, enten hvidt eller kulørt. Tarveligere sorter vævedes af hamp eller blårgarn. *Ravndug* (engelsk *duck*) var et stærkt, meget tæt- og fastvævet lærred, som kunne bruges til trøjer og bukser. I sværere kvalitet kaldtes det for *sejldug*, idet det normalt brugtes til de lettere bramsejl eller, specielt af hamp, til de sværere, stærke sejl. Søfolkene syede ofte overtræksbukser og busseronner af kasserede bramsejl. Det engelske *dungaree*, brugt til arbejdstøj, er også en slags lærred, vel nærmest svarende til *drejl*.

Den første balle *bomuld* kom fra England i 1559, og da bomuldsstofferne blev almindeligt kendt i Europa efter år 1600, fortrængte de i mange tilfælde lærredet. Bomuldstøj var billigt og behageligt i varmen, men i kul-



28. Engelsk orlogsgast ca. 1855, m. blank hat, matrosbluse og -krave, lange bukser (T. Packer). - 29. Dansk marineartillerist ca. 1865, m. blank hat m. bånd, matrosbluse m. -krave, lange klapbukser (Borg: Uniformer). - 30. Dansk orlogsgast 1909, m. matros hue, -bluse m. -krave, »tigerskind« (stribet undertrøje), lange klapbukser (S.A. Nissen).

28. Sailor, English Navy, c. 1855. - 29. Gunner, Danish Navy, c. 1865. - 30. Sailor, Danish Navy, 1909.

den måtte man stadig have uldtøj. Masser af bomuldsstoffer (*kattuner*) kom fra Indien, f.eks. *gingang*. Fra Kina indførtes det populære *nanking*, som brugtes til lange bukser og til undertøj. Det var af gullig farve. *Molskind* var et tætvævet, tykt stof, meget slidstærkt og egnet til arbejdstøj. Det stadig populære blå-hvidstribede *kadettøj* blev brugt så tidligt som omkring 1750 til sømandstøj.

I vore moderne tider er de naturlige stoffer i mange tilfælde erstattet af kunststoffer, som ikke skal omtales her.

Et andet naturprodukt var *skind*, især af får eller hjort. Det blev hvidgarvet og behandlet, så det blev blødt og behageligt, og det var næsten uopsli-deligt. På landjorden har det været meget brugt, visse steder lige til 1900,

især til bukser, men også til veste og jakker. Før strikkestrømperne kom frem, anvendtes det tit til hoser. Også til søs har det været brugt lige fra vikingetiden og op til vor tid. Det har dog den ulempe, at det suger vand og bliver tungt og ubehageligt i vådt vejr. Anderledes reagerer skind af havdyr som f.eks. sælskind, og vi hører da også, at hvalfangere og grønlandsfarere anskaffede sig trøje, bukser, huer og vanter af sælskind i kulden. Der er også enkelte vidnesbyrd om, at søfolk har brugt pelsværk af bjørneskind i arktiske egne, med hårsiden indad, så sneen ikke kunne sætte sig fast i den. Undertiden var almindelige sømandshuer til vinterbrug helt af skind og pelsværk eller foret dermed.

Hovedbeklædning

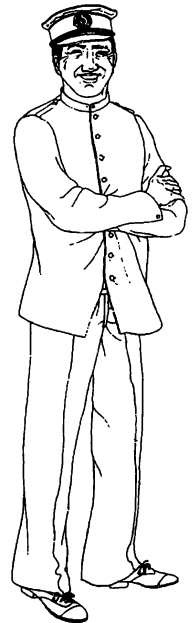
De forskellige hue- og hattetyper, som søfolkene gik med, hvis de da ikke var barhovede, svarede delvis til dem, man brugte på land.

Som omtalt var *hætteslaget*, enten siddende fastsyet på en kappe eller på en bred skulderkrave, meget populært i middelalderen. I 1300-årene blev det prydet med den lange og upraktiske strud, hængende fra toppen ned over ryggen. Hætteslaget, der var varmt og beskyttende, gik aldrig helt i glemme på søen. Endnu i vore dage forekommer voksdugshætteslag med en lille åbning til ansigtet i vådt vejr.

Strikkede *uldhuer* med top og tit med en dusk i spidsen har alle dage været meget brugte. De forekom i mange forskellige farver. Ofte var kanten rullet eller smøget op. Tophuen, »nissehuen«, er stadig populær. Ved siden af fandtes strikkehuer med flad, blød top, med og uden dusk, undertiden med stimmel. Bekendt ombord var de såkaldte skottehuer (*Tam o' Shanters*) med et hvidtsort ternet bånd om stimmelen. Huer varmede godt og sad fast på hovedet.

Ved siden af de hjemmestrikkede uldhuer fandtes der også *tøjhuer*, syet af klæde, bomuld, fløjel eller silke og tit forede. I 14-1500 årene, ja senere, var *baretter* med en blød rundskygge almindelige, men ellers var det de topede eller flade modeller uden skygge, der anvendtes, syet af kileformede tøjstykker, med eller uden dusk. De kunne også sys med en puld i ét stykke. De i den engelske flåde fra slutningen af 1500-årene til op mod 1800 anvendte *Monmouth caps* var oprindeligt strikket af wallisisk uld (Monmouth er en by i Wales), men blev senere lavet af tøj eller af skind.

En variant af klædeshuerne var *kabudserne*, som var forsynet med klapper



31. Dansk skipper (Fanø) 1885, m. sydvest, ærmeløs trøje, vide bukser med opbundne bukseben, træsko (J. Exner). - 32. Kaptajn på engelsk passagersejlskib ca. 1880, m. uniformskasket og -frakke m. ærmedistinktioner (træsnit af ubk.). - 33. Dansk styrmand ca. 1920 i tropeuniform, m. kasket, hvid jakke og hvide bukser m. pressefolder (foto).

31. Danish skipper, 1885. - 32. Captain of an English passenger sailing-ship, c. 1880. - 33. Mate of a Danish cargo liner, c. 1920, in tropical uniform.

til at slå ned om ørerne i vintervejret. Berømt og anvendt helt op til idag var *den helsingørske hue*, som blev kreeret af buntmager Werner i Helsingør 1795. Den var en skindhue, lavet af lamme- eller fåreskind med lådne klapper, som var bundet over pulden med bånd i sløjfe, når de ikke var slået ned. Huen blev solgt til alverdens sømænd, som så den, når de passerede Helsingør i og efter sundtoldens tid, og den blev eksporteret til Skandinavien, USA og andre lande.

Endelig må nævnes små *kalotter*, som lige dækkede issen. De kendes fra 1600-årene ombord, men blev især populære, da søfolk i 1700-årene gik over til at bære paryk og derfor ragede håret af. Når de ikke havde parykken på, frøs de på issen.

Allerede i middelalderen forekom der utallige slags *hatte* blandt søfolk, med høj, med spids, med rund puld og med bred, med smal, med lige, med svungen, med nedhængende og med opsmækket skygge. Nogle sad lige, andre skråt på hovedet, og nogle holdtes fast med hagerem. Af billederne fremgår ikke, om de var syede af stof eller lavet af filt. I de følgende århundreder forekom der stadig en mængde hattevariationer, men visse typer kan dog udskilles af mangfoldigheden.

I slutningen af 1500-årene kom de høje, rundpullede *spanske hatte* med og uden skygge på mode. De var af filt, men kunne også sys billigere af tøj. Sådanne blev i 15-1600-årene ofte flosbundne (engelsk *thrummed*) ved at man stak lange uldtråde i dem, så de virkede som lådne skindhatte og var varme at have på. Det er formentlig en hollandsk skik.

I 1600-årene kom filthatte med meget brede skygger frem, ikke sjældent opkrampede i den ene side og forsynet med hattebånd eller -snor. De fulgte gængs mode, og det gjorde også de *trekantede hatte*, som søofficerer og ofte de menige sømænd bar i 1700-årene. I slutningen af samme århundrede kom de høje, i reglen sorte filthatte op, der til slut fæstnede sig som de høje *cylinderhatte*, varierende i højde, farve og skyggens form. Mærkeligt nok slog de an på søen også, idet mandskabet, som det kan ses på talrige skibsportrætter fra omkring 1790-1830, bar sådanne, ganske vist mere lavpulede hatte. Sen i 1800-årene gik kaptajner af og til med høj hat af silke eller kastor (bæverhår) ombord, hvad der må have været rasende upraktisk. Enkelte af de standsbevidste søfolk tog undertiden samme monstrum på, når de gik i land. Efter 1850 trængte den stive, sorte *bowlerhat* ind og slog efterhånden den høje hat ud. I 1870'erne viste den *bløde filthatt* sig, »bulehatten«, og vandt efter en lang og sejt kamp over de stive hatte.

Et andet materiale, som brugtes, var strå. Allerede i slutningen af 1700-årene gik mange søfolk, især langfarere, med *stråhatte*, som de tit havde købt i Ost- eller Vestindien. De var lette og kølige at have på, og de så kække ud med den flade puld, den brede, snart lige, snart bøjede skygge og det brogede hattebånd, hvis ender hang ned bagtil eller over venstre side. Sådanne hatte blev også brugt i flåderne, ja i den engelske marine blev de først afskaffet 1922. Koffardisøfolk købte stadig stråhatte i udlandet: panama- og mexikanerhatte, kalabresere o.lign.

I folks bevidsthed blev den typiske sømandshat dog *blank-* eller *lakhatten* (engelsk *tarpaulin*), lavet af strå, beklædt med sejldug eller voksdug, senere også af strå alene. Blanke kaldes de, fordi de skinnede som lak. De blev nemlig af søfolkene omhyggeligt tjærede med sort tjære, ferniserede eller

oversmurte med oliefarve og flittigt polerede, så de var så stive, at man kunne sidde på dem. Pulden var lav og flad, og rundskyggen var meget bred. De var prydet med sort eller kulørt hattehånd med frit nedhængende ender, undertiden brugt som hagebånd, da hattene nemt blæste af. Hatte-typen opstod i 1790'erne, muligvis i Frankrig, hvor den træffes 1795, og i mange orlogsmariner blev den reglementeret, dog kun for en ganske kort periode omkring 1850, i Danmark således fra omkring 1843-71. Også i handelsmarinen brugtes disse smarte hatte. De skulle sidde kækt i nakken eller dybt ned i panden.

Kasketter med fast skygge fortil nævnes i 1700-årene. De kunne være af klæde, fløj, plys, filt, læder eller voksduge. De for os typiske sømandskasketter med lav, blød, i reglen mørkeblå puld over den båndprydede stimel og med blank, lakeret skygge træffes allerede i begyndelsen af 1800-årene, men først fra ca. 1850 blev de almindelige både for officerer og mandskab ombord og under landlov. Der eksisterede et utal af typer, som f.eks. omkring 1900: Nykøbinghuer (Falster), Svendborghuer, Vegakasketter, Hamburger og Kieler kasketter, Heinikasketter, Yachtkasketter m.fl., men forskellen mellem dem var minimal og lå mest i puldens form, kasketbåndets mønster og knapperne, der holdt den smalle hagerem eller -snor fast. Hver hattemager kunne praktisk talt kreere sin egen type.

En ganske uprætentiøs kasket, den billige, men praktiske *sixpence*, med lav blød klædespuld, der gik helt hen over den korte skygge fortil og langt ned i nakken bagtil, blev vældig populær efter 1890'erne. Den købtes oprindeligt for 6 pence i engelske havne, - deraf dens danske navn, som ellers er ukendt; på engelsk hedder den *cloth cap*. Den sad godt om hovedet, og den er langtfra uddød endnu.

Overkroppens yderdragt

Som vi har set, bar søfolk i 1000-årene en løstsiddende *kjortel* med lange skøder, undertiden opslidset i siden. Den havde bælte, krave og lange ærmer og var til at trække over hovedet. Som yderklædning brugtes i middelalderen en lang *kappe*, undertiden med hætte. I midten af 1300-årene opstod ved siden af kjortlen en kort, stramtsiddende *trøje* (*vams*), som var knappet fortil. Den kunne være med og uden ærmer, og den kunne udfores som de engelske *doublets*. Undertiden kaldtes vamsen *jacket* (jakke), uden at det fremgår, om den var til at knappe eller tage over hovedet.

Denne »søtrøje« blev helt op til vor tid søfolks typiske kropsbeklædning. Den kunne være enten af klæde, lærred eller bomuld eller være strikket, den kunne have ærmer eller være ærmeløs, den kunne gå helt op i halsen eller være nedringet, den kunne hænge løst eller stoppes ned i bukserne. Den optrådte i alle slags farver. Efterhånden som tiden gik tog trøjen form som eller suppleredes af *busseronnen* (oprindeligt fransk *bourgeron*, arbejds-trøje), som i virkeligheden var en løstsiddende overtræksbluse eller arbejdskittel af lærred, sejldug, uldstof eller bomuld. Den var til at trække over hovedet og havde lange, vide ærmer og ofte slids i siden. Den var normalt løsthængende; hvis den stoppedes ned i bukserne, kaldtes den ofte *bluse*. På engelsk hed den oprindeligt *frock*, senere *juniper* (dvs. lige til at springe, *jump*, i). *Busseronnen* var særdeles praktisk som arbejdstøj. Den kunne optræde sribet eller være ensfarvet i forskellige kulører.

En søtrøje af uldent trikotstof eller strikket blev ofte kaldt *jersey* eller *genser* (efter de engelske kanaler Jersey og Guernsey, hvor de blev tilvirket). Den blev trukket over hovedet, havde lange ærmer og strikket halsrundning og var meget varm. I reglen var den mørkeblå, men kunne også være hvid. I vore dage har *sweateren*, ofte med rullekrave og praktisk talt af samme form, tit erstattet den.

Skulle man have en rigtig varm søtrøje, måtte det være en *islander*, strikket af groft, stramt duftende islandsk færeuld og importeret til Danmark, hvor danske og fremmede søfolk gerne købte den. Ofte stammede den forøvrigt fra Færøerne. Den holdt varm, selv om den var dyngvåd. Den havde uldens naturlige, let snavsede farve.

Jakker til at knappe fandtes selvfølgelig også, selv om de formodentlig var sjældnere og nærmest beregnet til landgangsbrug, da de var mindre praktiske ombord end trøjerne. De var forede og havde ofte lommer. I reglen var de korte, men længere *søkjortler* (i 1600-årene kaldet *bulfangere*) med skøder og bælte og en lang række knapper brugtes også, mest i koldt vejr.

Omkring 1800 og derefter nævnes *spencere*, en kort jakke til at knappe, opkaldt efter den engelske jarl Spencer, som lancerede den. En slags sommerjakke var den efter omkring 1850 populære engelske *blazer* af let flonelstof og med blanke metalknapper. Den kunne være i stærke farver eller hvid-blåsribet.

Helt forskellig fra de korte trøjer var den omtalte *kjol*, som trods sin upraktiske facon blev overtaget af kaptajner efter landmoden i slutningen af 1600-årene. »Skipperkjolen« var knælang og lignede nærmest en frakke. Den havde ingen krave men derimod tit meget store ærmeopslag, lommer

med klapper, vide skøder og en lang rad knapper af sølv. Som omtalt blev søofficersuniformen i 1700-årene skåret efter dens form, som forøvrigt var underkastet flere modeændringer, indtil den langt om længe uddøde. Stof-fet fandtes i forskellige kvaliteter og farver.

Under kjol'en, som man helst tog af, når man ikke skulle repræsentere, bar skipperen en ærmeløs *vest*, som ligeledes var ret lang, undertiden med skøder og reverser og med en lang række knapper samt sidelommer med klap. Den var syet af fint, ofte mønstret stof, satin, måske endda silke eller atlask, og den var et udpræget pyntestykke.

Jævne veste havde forøvrigt været kendt længe. De brugtes af de menige søfolk i hele perioden. De var korte og toges mest over trøjen i køligt vejr. På dansk kaldtes de ofte *brystduge* (16-1700-årene). De var i reglen af stribet bomuldsstof, men der fandtes også varmere veste af vadmél, klæde, flonel eller skind. De knappedes fortil. Rigtige søfolk så ned på vesten og gik aldrig med den, sagde en norsk sømand 1854, og det er nok muligt, at den på det tidspunkt ikke har været særlig anvendt. Kaptajnerne brugte dog vest, og da jakkesættet blev almindelig efter 1860-70'erne, hørte vesten med til habitten.

I koldt vejr trak sømanden en slags kappe på, kaldet *skansløber*, fordi den blev båret under vagten på skansen. Navnet, som kendes fra 1700-årene, er oprindeligt hollandsk. Skansløberen var rummelig og kort, af tykt, uldent klæde eller vadmél. Den havde ikke knapper, men var til at hylle sig ind i. Den holdt sig til op i 1800-årene, hvor den afløstes af *pjækkerten*, hvilket som nævnt betyder en lille jakke (*jækkert*) af *pi*, et groft uldent stof (hollandsk *pijacker*, engelsk *peajacket*). I virkeligheden er *pjækkerten* langt ældre, idet den går tilbage til en fjern fortid. Den er formentlig oprindeligt hollandsk, da den i 1300-årene nævnes som *korte-pie*, jfr. engelsk *courte-py* omkring 1380, dvs. et kort klædningsstykke af *pi*. 1433 finder vi i tysk *seeppyge*, og i 16-1700-årene omtales *pjækkerten* flere gange i hollandske og engelske kilder. I Danmark har vi først truffet betegnelsen *pjækkert* 1801, men ordet må allerede da være gammelt på dansk, idet det er en sammentrækning af en ældre form *pijækkert*. *Pjækkerten* var kort som *skansløberen*, men var til at knappe. Den var af tykt, mørkeblåt klæde. Under vagterne, i koldt og regnfuldt vejr, bar folkene den. Da den var kort, kunne de beholde den på, når de gik til vejrs. På engelsk bruger man ofte udtrykket *Monkey jackets*, abejakker, om dem, fordi de mindede om de korte »tjenerjakker«, som lirekassemændens abe bar. I Danmark er truffet udtrykket »stumprummet jakke«.

I 1839 finder vi på dansk første gang ordet *stortrøje* nævnt, som nærmest

må være identisk med pjækkerten, dog måske en smule længere og ikke egnet til at gå til vejrs i.

Lange *kapper* og *kavajer* nævnes forøvrigt ofte i 1500-årene og senere til skibsbrug, enten afklæde eller lærred. De var rare at have på under vagten, men egnede sig selvfølgelig ikke til arbejde i riggen og brugtes derfor kun af officererne. Efter 1800-årenes midte anskaffede søfolkene sig undertiden rigtige overfrakker til landgangsbrug, selv om det længe ansås for et brud på søens etikette, at en sømand bar denslags umaritime beklædningsstykker.

Til slut et par ord om hvordan tøjet blev holdt sammen. *Knapper* kendtes fra korstogenes tid, men det synes som om sømandsjakker i lang tid blev fastholdt med hægter eller sejsinger, hvis man ikke brugte en lille pind i knaphullet. Under navnet *Liverpool buttons* var sådanne pindeknapper forøvrigt brugt langt op i tiden. Fra 1600-årene og senere nævnes knapper ofte, og i 1700-årene fik de deres store tid i kjol'er, veste, trøjer og bukser. Der omtales knapper af tin, messing, stål, ben, læder, træ (ofte betrukne med stof, silke eller tråd), perlemor og sølv, når det var rigtig fint. De tjente altså dels til praktisk brug, dels som pynt.

Langfarere kom ofte hjem fra fjerne verdensdele med små konkylier eller *kauris* (snegleskaller), som de brugte som knapper.

Bukser

Den tidligere middelalders *broge*, der stammede fra oldtidens lange bukser, båret af germanere og gallere, var underkroppens klædningsstykke fra midt på livet til fødderne og tærerne. I 1000-årene havde de delt sig i korte lærredsbukser, der dækkedes af kjortlen, og to lange *enkelthoser*, én for hvert ben. De var syet af lærred, klæde eller måske skind og sad ganske stramt på benene, så de mindede om strømper. Undertiden lod man de to løse hoser sy sammen, så de dannede et par stramme lange bukser, og de omtalte korte broge blev da til underbukser (ca. 1350), hvis de ikke helt sløjfedes. Ofte beholdt man dog hoserne som et par løse, lårlange strømper. Søfolk fulgte naturligvis også denne mode.

I 1500-årene kom små franske bukser frem, som lige dækkede øverste del af låret. De udstoppedes med krølhår, så de posede ud som små balloner. Hos fine folk blev de opslidsede og forede med silkestof, som kiggede ud

mellem slidserne. Hoserne fungerede nu som tætsiddende strømper. Efterhånden forlængedes bukserne, så de gik til lige under knæene som græskaragtige pludderbukser. Ved slutningen af 1500-årene holdt man op med at udstoppe dem, men de var stadig vide. Man bandt dem med bånd med sløjfer under knæene eller brugte knæspænder. *Knæbukserne* holdt sig blandt officerer helt op til 1820'erne. I bukserne var der lommer, og de havde knapper fortil.

Ikke så få jævne søfolk gik med disse pludder- eller knæbukser, men ved siden af var der forbavsende mange, som bar lange, vide bukser, tydeligt nok som en slags overtræksbukser over hoserne. Hen i 1500-årene kom de ikke særlig skønne *skørtbukser*, der gik til knæene eller lidt under og var uhyre vide. De var som omtalt oprindelig hollandske, men mest brugte blev de i England, hvor de holdt sig et stykke ind i 1800-årene. De var syet af lærred, ravndug eller sejldug og var i og for sig behagelige, da de lod benene fri under arbejdet til vejrs, under roning o.lign. Også andre landes søfolk antog disse bukser, selv om de langt fra blev så populære som i England. Vi har nogle eksempler på deres brug i Danmark, hvor de langt op i tiden har holdt sig på syddanske småøer, både blandt fiskere og bønder.

Den buksetype, som stod sig bedst, var imidlertid de *lange bukser* (engelsk *trousers*). Som nævnt træffes de flere gange i 1500-årene. De var bekvemme og sad løst, hvorfor man i England omtalte dem som *baggy trousers* (hængemåsbukser). Buksebenene var stumpede, idet de i begyndelsen ikke gik længere end til anklerne, hvilket var praktisk på et vådt dæk. De kunne sys af lærred, sejldug, bomuld, molskind, ja vadmæl eller klæde, og de kunne fores. Sejldugsbukserne var mest hvide, lærredsbukserne rød- eller blåstribe, men mange andre farver forekom. De kaldtes også på engelsk *slops*, og det er fra dem, slopkisten med det medbragte udstyr til salg ombord har sit navn (begyndelsen af 1600-årene).

De lange bukser gik deres sejrsgang overalt. Hvornår de nåede Danmark, vides ikke. 1750 havde en dansk ostindiefarer lange kallewaps bukser, fra 1761 findes en afbildning af en dansk fisker med trekvartbukser, og 1780 bruges betegnelsen »lange buxer eller trouser«, altså det engelske ord.

Hen mod 1800 blev buksebenene så lange, at de nåede ned over skoene. Man sagde, at denne mode stammede fra vestindiefarerne, der dermed ville beskytte sig mod moskitostik.

Det er nævnt, at den almindelige mode optog de lange bukser før og un-

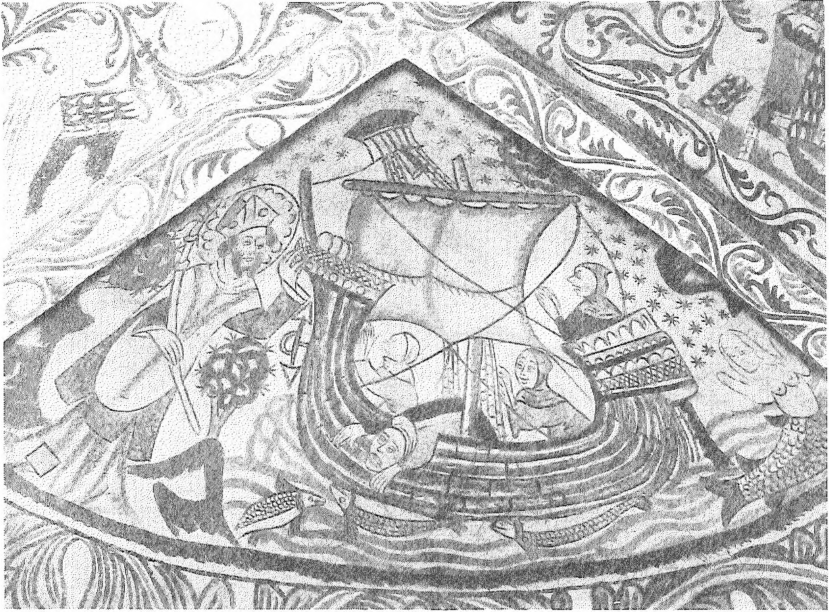
der den franske revolution. Hen mod 1800 blev de til de stramme *pantalons*, som brugtes indtil ca. 1820 i søofficersuniformen.

Ældre tiders lange sømandsbukser blev lukket med knapper i gylpen, men omkring 1750 kom klapbuksemoden frem, dvs. at bukserne fortil havde en klap eller smække lukket med en knap foroven i midten og én i hver side. De omtalte *pantalons* havde også klap. Denne mode holdt sig ganske længe, både hos fiskere, søfolk og orlogsgaster. Først omkring 1965 forsvandt den i den danske marine.

Smarte sømandsbukser syedes i 1800-årenes første halvdel således, at de sad fast over hoften og ikke behøvede at holdes oppe med bukserem eller seler. Ellers var *livremme* med spænde almindelige, i hvert fald omkring 1800, dels for at sikre bukserne, dels til anbringelse af den uundværlige sømandskniv i sin skede, - selvfølgelig på ryggen, så den ikke hagede sig fast i noget. Bælter kunne søfolkene selv flette af læderstrimler eller hvidt bomuldsgarn i frivagten. Havde man ingen rem, kunne man hjælpe sig med et stykke sejsing til at holde bukserne oppe. I middelalderen og senere ses ofte bælter om livet for at holde en skødetrøje sammen, altså uden bærende funktion, og til at anbringe en pengepung i. *Seler* eller buksehængsler omtales hos en dansk skipper 1694, men almindelige blev de dog nok først i begyndelsen af 1800-årene, hvor de hyppigt nævnes, selv om det på den anden side flere gange betones, at de ikke blev brugt af »rigtige« søfolk.

Sammenhørende sæt

I middelalderen med dens brogede dragter er der næppe tale om sammenhørende habitter. Det er først i 1600-årene de kommer frem, ikke mindst i den engelske flåde, hvis slopkister medførte blå sæt, kersej sæt, lærredsdragter o.lign. I den danske orlogsflåde omtales i 1650'erne sejl-dugsbukser og -trøje. I 1767 bar en dansk styrmand en blå kjol med tilsvarende bukser, og i 1786 havde en dansk kaptajn en violet kjol og dertil hørende bukser. I 1805 anskaffede en skibsdreng, også dansk, et sæt klædes tøj, og i 1840'erne gik en dansk skibsdreng med bukser og lang trøje af gult flonel. Fra 1850-60'erne kom som nævnt de sammenhørende habitter frem. I 1876 fortælles om besætningen på et dansk skib, at alle gik i et sammenhørende landgangssæt med slips. På en belgisk vestindiefarer havde alle hvide tropedragter i 1884, og i vore dage er tropedragten ombord



St. Nikolaj redder kogge i havnsød. T.h. havfrue. Kalkmaleri fra beg. af 1400-årene i Nørre Herlev kirke. De bedende sømænd har kapper og hætt slag; ulykkesfuglen («Jonas»), der kastes over bord, har en trefarvet dragt (miparti). - Kopi på Handels- og Søfartsmuseet.

Fresco (beginning of the 15th century) from a Danish village church, showing St. Nicholas rescuing a cog. The sailors wear cloaks and hoods. The unlucky »Jonah« who is thrown over board is wearing a two-coloured garment («mi-parti»).

skjorte og shorts. Ellers synes det som om sammenhørende sæt for tiden har mistet deres interesse.

Kaptajn Saabye på fregatten »Benjamin Howard« af København havde, som det fortælles i 1859, en velforsynet garderobe. Om morgenen bar han et sæt bomuldstøj, til frokost hvidt lærredstøj, til middag mørkt tøj og ved formelle lejligheder kjole og hvidt. Til hyggebrug havde han en hjemmejakke. Hans landgangstøj bestod af diplomatrakke, broget vest og stribebukser. Der har sikkert været mange andre standsbevidste kaptajner, som ikke stod tilbage for ham.

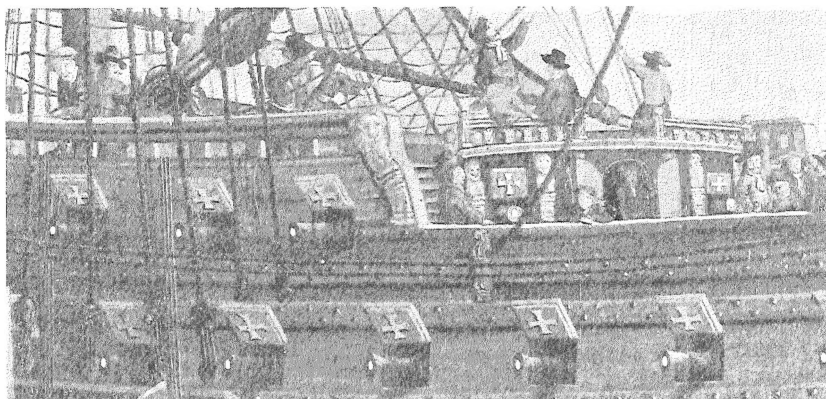
Som nævnt fungerede *hoserne*, når de var syet sammen, i middelalderens slutning som en slags strømpebukser, der sad stramt om ben og lår, men de forekom også enkeltvis som lange strømper, der holdtes oppe med hosebånd. De var afklæde, lærred eller skind og gik som regel helt ud til tærne. Da man sjældent vaskede og skiftede hoserne, blev foden hurtigt slidt, og sømændene kappede den så af og brugte skaftet med en strop under foden. Sådanne fodløse hoser (jfr. jyske *stunthoser*) svarede måske til de i 16-1700-årene ofte nævnte *benfoder*, hvis nøjagtige betydning ikke kendes.

I 1500-årene knyttede eller bandt man grove *strømper* i hånden, men kort før midten af århundredet begyndte man at strikke langt finere strømper med strikkepinde i Spanien og Frankrig, og i 1589 opfandttes strømpestrikke-stolen i England. De første strømper var strikkede af silketråd og kun beregnet for fyrster, der kunne betale dem, men hurtigt fandt man på at strikke uldstrømper, og omkring 1600 var danske sømænd ved at begynde at gå over til strikkestrømper. Det tog dog lang tid, da de var dyre, og endnu i 1650'erne brugtes syede strømper af linned og vadmel på danske skibe. Derefter hører vi kun om strikkede *søstrømper* og tykke islandske og færøske strømper, svarende til de engelske søfolks irske uldstrømper. Farverne var hvide, grå, sorte, brune eller blå. På hollandske ostindiefarere flottede officererne sig i 1645 med silkestrømper. Tynde strømper blev efterhånden fremstillet af linnedtråd eller bomuld. Strømper var et vigtigt beklædningsstykke, da de sås, når man bar knæbukser.

De første *sokker*, formentlig beregnede til støvler, nævnes først 1817 i vort materiale som brugt på et amerikansk skib.

Havde man ingen strømper, kunne man hjælpe sig med *fodlapper*, firkan-tede stykker klæde eller sejldug, som man satte fodsålerne på, hvorefter siderne sloges op om fødderne. Fra 1600-årene er sådanne fundet på de gamle hvalfangerlejrpladser på Svalbard, og de har været i brug på engelske sejlskibe helt op i vort århundrede under navnet *burlaps*, især som værn mod frost.

Søfolks *sko* i middelalderen har været bløde skindsko med eller uden såler og uden hæl og enten til at snøre eller træde lige ind i som en slags moderne mokkasiner. De var praktiske, når man blev udpurret i en fart og ikke havde tid til at snøre sko. Da vore kilder i reglen ikke beskriver skotøjet, kan man ikke fastslå, hvornår de mere solide sko med hæl er opkommet, ejheller hvordan skoene ændrede sig efter moden.



Søfolk ca. 1650. Udsnit af maleri af ukendt kunstner forestillende det danske orlogsskib »Friderich«, bygget 1649. Sømændene bærer forskellige hatte, huer og kabudser og forskellige dragter. - Gaunø.

Sailors from a Danish man-of-war about 1650, wearing different hats and apparel.

I 1600-årene omtales en del varianter af skoformen. På Svalbard er fundet en masse af hvalfangernes sko, deriblandt *sandaler* med remme og hæl, og på »Wasa« (1628) f.eks. snøresko med groft overlæder, sål og hæl, af og til pyntet med rosetter. Fedtlæ'rssko nævnes omkring 1600, og i de engelske slopkister førtes i 16-1700-årene sko af oksehud, sko med (lave) franske hæle, spændesko, brednæsede sko, dobbeltsålede sko osv. Korduanско af gedeskind omtales 1691 på et dansk skib.

De landgangssko, som sømanden er afbildet med i 17-1800-årene, ser meget tyndsålede og lette ud, som en slags sirlige selskabssko, næsten uden overlæder. De kaldtes *pumps*. Undertiden var de laksko. Hen mod 1700 afløstes snørebånd og rosetter ofte af skospænder, som blev en vigtig del af pynten. De var, når de skulle være rigtig pralende, store og af sølv, men ellers af messing, tin, tombak (en legering af zink og kobber) eller sølvplet. Tungerne var af jern. Da spænderne var upraktiske, idet de let hang fast under arbejdet i riggen, blev de efter 1790 igen afløst af snørebånd. Havde sømanden ikke sådanne, kunne han bruge skibmandsgarn.

Skomodens vekslede også i 1800-årene. En tidlang gik engelske søfolk i land med meget højhælede sko, til andre tider var hælene røde. Der nævnes omvendte (dvs. krængede) sko, ankelsko, spidse fedtlæ'rssko o.fl.

Eet burde sko og andet fodtøj efter skippers mening have tilfælles, nem-

lig at de ikke skulle kunne ridse hans fine, skurede dæk. Det var forbudt at betræde agterdækket med jernsøm i sålerne, derfor brugte engelske sømænd messingstifter. Træpløkke kunne også gøre det. I slutningen af 1800-årene kom sko med gummisåler frem. De var velegnede som dæksko, lette og bedre at stå fast i end sko med glatte lædersåler.

De fløjlsko, som var moderne omkring 1920, var lapsesko med overlæder af rødt, blåt eller grønt, tykt fløjlslærred.

Støvler omtales først i brug ombord fra omkring slutningen af 1600-årene, men er vel ældre, i hvert fald for officerernes vedkommende. Søøverne i Vestindien havde omkring 1670 smarte lange støvler med folder, og øverste kant blev slået om som brede kraver. 1691 havde en dansk skipper sorte læderstøvler. Når der nævnes *søstøvler* eller *vandstøvler*, er det selvfølgelig de lange, vandtætte, godt indfedtede støvler af svine- eller okselæder, hvis skafter ofte nåede op over knæene. I 1830'erne var indersiden af dem brunrøde, og amerikanske søfolk smøgede skafterne om, så det så ud, som om de havde en rød krave. Omkring 1900 var hollandske *søstøvler* sagen. De var så rummelige, at man fra køjen kunne hoppe lige ned i dem. De lange *søstøvler* var enhver skibsdrengs fryd på den tid.

Korte støvler (halvstøvler) er fundet i Osebergskibet (ca. 800) og har vel været almindeligere, selv om de først direkte nævnes i 1770'erne på et svensk skib. Færgemand Lars Bache i Helsingør havde i 1809 halvstøvler med påsyede kalosker, dvs. galocher, formodentlig træbunde. I 1850-60'erne var de såkaldte *bluchers* moderne på engelske klipperskibe (efter den prøjsiske feltmarskal Blücher). Til landgangsbrug kunne halvstøvlerne være fine blanklæders- eller lakstøvler, og de kunne have høje hæle. Ca. 1915 fik de elastik i siden, så de ikke skulle snøres. Næserne kunne være brede eller spidse. 1927 gik en dansk kaptajn med finske filtstøvler, som var lydløse, så mandskabet ikke kunne høre, når han kom.

Efterhånden blev de lange støvler erstattet af *gummistøvler*. Så tidligt som i 1881 kunne man købe *rubber boots* i New York for 3 dollars, og omkring 1920 var de i almindelig brug overalt. De var ikke nær så varme og bekvemme som læderstøvler, men man stod bedre fast i dem på det våde dæk, og de var helt vandtætte.

Hollandske og franske søfolk gik undertiden med *træsko*, men om disse nogensinde har været så almindeligt brugte som på danske skibe, er måske tvivlsomt. Træsko på land nævnes i Danmark i 1500-årene, og ombord forekom de i hvert fald i slutningen af 1700-årene. De lavede et frygteligt spektakel på dæk, så frivagten ikke kunne sove, de satte mærker i dæks-

plankerne, de var ikke gode at stå fast i, og man kunne dårligt gå til vejrs med dem på, da de var klodsede og sad løst på fødderne. Men de var varme at gå med, og man var vant til dem hjemmefra. Derfor gik tit alle, også skipperen, med dem ombord, i hvert fald på mindre danske skibe. Fremmede kaldte folk i småskibsfarten drillende for træskosømænd.

Træskoene var sjældent helt udhulet af træ («jydepotter»), men havde i reglen overlæder, som blev blankpudset. Klamperne var ofte høje. De skulle sættes på med træpløkke for ikke at skade dækket.

Træskostøvler, dvs. træsko med lange læderskafter, nævnes som omtalt 1809, men synes først at være blevet almindelige i 1880'erne efter kilderne at dømme. Undertiden gik skafterne helt op til skridtet, så læderstropperne kunne fastgøres i bukseremmen, undertiden var de korte og sad ret løst. De var ikke velegnede til at gå til vejrs i. Efterhånden slog gummistøvlerne dem ud.

En lettere slags fodtøj var *tøflerne*. En svensk sømand på »Wasa« (1628) havde et par halvtøfler med tyndt overlæder, tyk lædersål og mellemlæg af træ og kork, og skipper Møller i Århus efterlod sig i 1691 et par røde ryslæderstøfler. Tøfler nævnes tit senere, og de har vel været egnede til arbejdsbrug. I 1905 gik en kaptajn på et dansk skib rundt i broderede tøfler til daglig. Andre gik i kludesutsko (1901) eller i plyssutter (1910). De var bekvemme at gå i. Omkring 1900 blev lærredssko med gummisåler populære som dækssko.

Folkene lavede tit deres egne sko. *Sejldugssko*, syet som en slags omvendt sko af svært sejldug med en sål indeni skoen, sammensyet foran og i hælen og lukket med et snøreband af merling, var meget anvendte som arbejdssko. De nævnes i hvert fald fra begyndelsen af 1800-årene, men har formentlig været kendt længe før. Undertiden blev de lavet med hæl. Populære var også de såkaldte *plattingsko* (eng. *rope-sandals*), som folkene lavede af kabelgarn, der blev lagt i plating over en læst, så de passede til foden. Sålerne kunne være flettet af manillagarn. I moderne tid var overlæderet af sejldug, men oprindeligt var skoene helt af garn. De skulle ikke snøres. De var behagelige at gå i og også egnede til at gå til vejrs i, men de blev hurtigt trådt ned, og de sugede vand som en svamp. Man stod godt fast i dem. Måske på grund af navnet troede man ofte, at man blev platfodet af at gå med dem. De første omtaler vi har truffet af dem er fra 1870'erne, men de er vel ældre. De blev lavet på alle nationers skibe. Måske fik man ideen til dem fra de japanske stråsko, man købte i Østen. Plattingskoene brugtes ofte også til landgangsbrug, i hvert fald i mindre civiliserede havne.

Sømændene passede i reglen deres fodtøj med omhu, smurte det ind i koskværte eller en smørelse lavet f.eks. af talg, sod og hestefedt, olierede det, lapsalvede det med tjære og stoppede de våde sko eller støvler ud med hvad de havde for at tørre dem. De reparerede også selv deres skotøj. På »Wasa« fandt man f.eks. en skolæst, læderstykker, syl, pløkke og voks.

For at spare på strømperne gik søfolkene ofte med bare ben i skoene. Mange sparede også på skoene ved helt at *gå barbenede*, i hvert fald under varmere strøg. På hollandske ostindiefarere brugte man almindeligvis at gå barbenet mellem den nordlige og den sydlige vendekreds. Fodsålerne blev tykke som læder derved, så det ikke generede folkene at gå til vejrs, selv om de tynde vævlinger og fodperter skar i foden. Imidlertid kunne dæksplankerne blive så brændende varme i tropesolen, at man ikke kunne gå på dem uden fodtøj, men i reglen var det en pine at tvinge de uvante fødder ned i de snævre sko. Gik man barbenet, kunne man forøvrigt nemt komme til skade ved at støde og såre tærne på ringbolte og andet opstående på dæk eller på trosser og tove, især når der blev halet i dem. Det hændte derfor, at kaptajnerne forbydte folkene at gå uden sko. Af etikettehensyn var det i hvert fald en fast regel, at man skulle have noget på fødderne, når man sejlede ind i eller ud af havn.

Undertøj

Det er vanskeligt at give en fyldestgørende skildring af sømandens undertøj, da man jo ikke ser det på afbildninger. Nøjagtige beskrivelser findes desværre ikke, og der er næppe bevaret undertøj fra ældre tid.

Som omtalt delte middelalderens broge sig i to dele: den øverste, som efterhånden blev til korte underbukser af lærred, og den nederste, som blev til de synlige hoser, der igen afløstes af strømper. I 1600-årene nævnes i de engelske lister over slopkisternes indhold meget ofte underbukser (*drawers*) af linned og bomuld. Uden tvivl har de været korte, da man ellers ville kunne ane dem gennem strømperne. De var hvide eller blå, i 1700-årene også blå-hvidternede eller sribede. Fra Danmark nævnes 1712 lærredsunderbukser, 1755 blåsribede og 1767 hvide, men samme år også nankings og 1809 hvide flonels do.

Strikkede *underbukser*, vel af uld, forekommer 1834 hos en amerikansk sømand og 1849 hos en dansk. Om de har været lange eller korte, kan ikke siges, formentlig dog det første. I det hele taget lagde man mer og mer vægt



Ankeret hives hjem på dansk skib (1860'erne). Folkene er klædt i forskelligartede dragter. - Tegning af Lorenz Frølich.

Weighing anchor on a Danish ship about 1860-70. An interesting variety of dress.

på uldent undertøj, idet det havde den gode egenskab, at det holdt kroppen varm, selv om det var blevet vådt. Lægerne klagede tit over, at søfolkene ikke sørgede nok for at få deres våde tøj ordentlig tørret, og at de meget sjældent skiftede undertøj i det hele taget. Men det gjorde man dengang heller ikke altid på landjorden, og søfolkene havde forøvrigt meget tit for lidt skiftetøj med. I varmere egne kunne uldent undertøj, selv om der var

en vis luftcirkulation i det, nok blive lidt tungt at gå med trods lægernes forsikring om, at det også beskyttede mod varmen og opsugede sveden. Skulle man skifte, var bomuldsundertøj i varmen i hvert fald bedre end lærreds, mente man.

Ligesom på landjorden kom hele sæt undertøj af uld, med trøjer med lange eller halvlange ærmer og med bukser med lange ben i vælten efter 1850'erne, og det berømte Jägers normalundertøj af ren uld blev op til vor tid det gængse, selv om det aldrig slog det hjemmestrikkede uldundertøj helt ud hos jævne søfolk, skippere og fiskere. Det skulle helst være et par numre for stort fra først af, da det havde en tilbøjelighed til at krympe i vask. Underbukserne blev ofte bundet med bændler om anklen. Undertiden gik de op til under armhulerne og blev holdt oppe med stropper over skulderen. For at bøde lidt på tristessen kunne undertøjet farves. I 1901 sagde man, at hamburgske søfolk havde lysegråt og bremersøfolk lysebrunt undertøj, og det tykke Kap Horn-undertøj var mørkeblåt.

Vor tids søfolk bruger naturligvis normalt moderne sæt bomuldsundertøj med korte underbukser og ærmeløse undertrøjer, men i kulden går mange stadig med varmt uldundertøj.

Undertrøjer hører man i ældre tid mindre om end underbukser. Man har en mistanke om, at det kan skyldes, at søfolk ofte ikke brugte dem, men nøjedes med skjorten eller eventuelt en nattøje. I de mange lister fra de engelske slopkister i 1600-årene mangler de helt, og det gør de også i de danske helt op til 1780'erne. Trods dette er de første omtaler af undertrøjer, vi har fundet, fra danske skibe. I 1761 omtales en ulden og i 1767 en stribet. 1780 nævnes fra en dansk ostindiefarver en *bajker*, en undertrøje af blåfarvet kattun (bomuld) - jfr. at ordet bajke har været brugt op til 1890'erne på Fanø for en sirtses undertrøje. 1809 nævnes, atter fra Danmark hvorfra de fleste eksempler kendes, en blå flonels undertrøje. Først op i 1860'erne omtales på engelske og amerikanske skibe *singlets*, undertrøjer, mest af flonel eller strikket af uld og rækkende helt ned på lårene. De blev trukket over hovedet og havde lange ærmer. I varmen kunne man gå med bomuldsundertrøjer i kraftige farver, f.eks. rødt.

Under uniformsbeskrivelsen er tidligere nævnt de danske orlogsgasters blå-hvidstribede uldundertrøjer, som var synlige i halsudskæringen og kaldtes »tigerskind«.

Skjorter kendes fra arilds tid. I middelalderen var de af uld, som nok har kradset skindet. Senere dukkede lærredsskjorter op. I reglen var skjorten skjult af dragten. Den havde lange ærmer, men ingen krave eller flip. Først hen i slutningen af 1500-årene begyndte den at stikke frem i halsen og ved ærmerne. I 16-1700-årene nævnes skjorter af lærred og sejldug, men også af uld. Farverne var hvide, blå og blå-hvid stribede og ternede. Rødt omtales kun sjældent.

Officerernes skjorter var lukket i ærmerne og halsen med knapper og kunne være pyntet med broderier og galoner. I 1700-årene omtales de ofte som manchetskjorter. 1767 nævnes manchetærmer, vel en slags løse ærmer til at skifte ud. Af og til omtales silkemanchetter og læg, hvilket må betyde kalvekrøs, den krusede strimmel på skjortebrystet.

Først i 1800-årene blev de røde uldskjorter, som ellers regnes for typiske for sømænd, almindelige, men ved siden af forekom de i grå, blå og hvide farver, også hvid-blå-stribede. I 1850'erne siges, at de fandtes i alle regnbuens farver. Mærkeligt nok nævnes bomuldsskjorter først så sent som 1809 på et engelsk skib, men de må uden tvivl have været i brug tidligere. I varme egne var de behagelige at have på. Ostindiefarerne kom hjem med fine silkeskjorter. Så tidligt som i 1850'erne havde man en slags sportskjorter, på et engelsk skib kaldet *Regatta shirts*, med påtryk på forsiden, hvad der lyder meget moderne. Under varme himmelstrøg er tropeskjorter almindelige i vore dage, båret sammen med shorts.

Omkring 1770 nævnes *kraver* til skjorter. Det synes, som om de har været løse, måske til at naje fast i skjortelinningen. I slutningen af 1700-årene var de åbenbart blevet en fast bestanddel af skjorten. Det var dem, der blev slået op over trøje- eller jakkekraven, som beskrevet under matroskraven.

Omkring midten af 1800-årene dukkede de første løse *flipper* op. De nævnes først blandt amerikanske søfolk, og i 1852 omtales de hos danske. Deres fremkomst hang selvfølgelig sammen med indførelsen af jakkesættet. I 1890'erne brugtes stive, høje flipper af lærred, ja endda af papir. Gummi-flippen fulgte efter. Til ensemblet hørte »klipfisken«, det løse kravebryst, fornedet knappet til øverste søm af underbukserne for at sidde fast. Det var normalt hvidt, men ca. 1900 siges, at en tysk sømand havde et rødt kravebryst. Selv løse hvide manchetter blev brugt til landgangstøjet. Sømanden var, må man sige, virkelig ikke til at kende igen. Det må dog betones, at modstanden mod disse landkrabbefænomener var stor - i begyndelsen i

hvert fald. Da khakiskjorterne med fast flip omkring 1920-25 blev indført, betød dette et farvel til al den kunstige elegance. I vore dage har alle skjorter fast flip.

Mens søofficererne i slutningen af 1500-årene kunne møde op med den spanske *pibekrave* i større eller mindre udgave, og i 1600-årene skiftede denne ud med en *nedfaldende krave*, tit forsynet med kniplinger som på landjorden, synes det som om de jævne søfolk helst klarede sig foruden. Dog kunne de i de engelske slopkister så sent som i 1670 købe *French falls*, franske kraver i flipform af lærred eller kammerdug (dvs. fint linned fra Cambrai i Frankrig). Moden holdt sig dog kun et par årtier. Sagen var den, at i begyndelsen af 1600-årene var *halstørklædet*, også kaldet *halsdugen* eller *-kluden*, dukket op, og det blev hurtigt meget populært til lands og til vands. I de engelske slopkister fandtes fra 1634 og derefter *neckcloths* til salg, hvide, blå og brogede, sribede og ternede i rødt og i blåt og også blå-, hvid- og rødprykkede. Tørklæderne var først af lærred eller bomuld, men i 1700-årene blev silketørklæder højeste mode. I 1767 pralede en dansk sømand af et bengalsk silketørklæde, som han vel havde købt på stedet. Ostindie- og kinafarerne benyttede lejligheden til at forsyne sig undervejs.

Disse tørklæder var mest til pynt. For at varme brugte man uldne, strikkede halstørklæder (*comforter* eller *muffler*). Hvis sømandens hustru eller mor havde spundet uldgarnet til dem, kunne hun spinde noget af sig eget hår med i det, for det varmede ekstra godt med menneskehår, mente man.

Alle andre søfarende nationer optog halstørklædet. F.eks. efterlod en dansk skipper sig 10 lange halsklude i 1686, og en anden havde i 1691 tre hvide halsklude og flere brogede tørklæder. En tredje efterlod sig i 1728 hele 18 små smalle halsklude. Tørklæderne udgjorde som nævnt også til lands en vigtig del af påklædningen. De kunne være 2-3 alen lange og blev lagt et par gange sammen og slynget om halsen, fagmæssigt bundet under hagen i to halvknob over hinanden, den såkaldte *råbåndsknob* eller bådsmandsknude (i rigtigt sømandssprog hedder det *ret knude*). De lange ender hang ned over skjortebrystet. Knuden kunne holdes fast med et spænde eller blev najet med et bændsels. Der var også mere kvadratiske tørklæder, hvis brede trekant hang ned over ryggen, så den skånedes skjorten eller trøjen f.eks. for snavs og tjære fra hårpisken, da den kom frem.

Omkring 1790 skiftede moden, idet tørklæderne, der nu mest var af silke, ofte var sorte - efter en fejltagtig tradition opkommet hos engelske orlogsgaster for at vise deres sorg over Nelsons død, der dog som bekendt først fandt sted 1805. Tørklædets knude blev nu ikke længere bundet under



Gruppebillede af besætningen på barken »Danmark« af København, fotograferet i Buenos Aires 1898. Rundt om kaptajn og styrmænd er mandskabet grupperet, de fleste i skjorte, nogle med vest og jakke, en enkelt i tropetøj. Kasketterne er i overtal, men der ses også en bowlerhat, et par bløde hatte og nogle »sixpencer«. - Handels- og Søfartsmuseet.

Officers and crew on the bark »Danmark« of Copenhagen, 1898. Among the various types of attire one notices a tropical suit. It is the period of the peaked cap, but also a bowler, soft felt hats and cloth caps are in use.

hagen, men længere nede, så den hang på brystet. Det var øjensynlig en modesag, men det gav anledning til den ubevislige påstand, at tørklædet var en svedeklud, som gasterne under søslag kunne smøge op i panden og derved hindre sveddråberne i at løbe ned i øjnene. Rigtige *svedeklude* eller *-duge* bar fyrbøderne om halsen på de senere dampskibe for at aftørre sveden, men det er en anden sag. - Et stykke op i 1800-årene forlangte moden forøvrigt, at knuden igen skulle sidde under hagen.

Da flipperne kom frem i forbindelse med habitten, blev halstørklædet er-

stattet med et *slips* eller en *sløjfe* (butterfly). De ældste eksempler på slipset kender vi fra 1870'ernes landgangstøj, men officererne på de større skibe var allerede ved at optage moden ombord, mens småskipperne foreløbig holdt sig derfra. På de fleste skibe var modstanden mod flip, kravetøj og slips som omtalt stor. Disse ting hørte ikke til søens stil, og ingen ville drømme om at gå dermed. Dog i 1890'erne opgav sømændene modstanden, - først vist de hamborgske, der som vi har set tidligere var særdeles fine på det. Omkring 1900 begyndte søfolkene selv at lave deres egne slips, sådan som én beskriver det: af dobbelt firslået hvidt bomuldsgarn, flettet som fransk plætning med syv parter. Når det blev bundet i en kærlighedsknude, kunne ingen piger stå for ham.

I forbindelse med halstørklædet må nævnes, at *livskærf* af og til blev brugt til pynt. 1698 havde en sømand i Århus et broget skærf, som han slyngede om livet og bandt i den ene side. Besætningen på det danske skib »Fredensborg« pyntede sig ca. 1805 med skærf om livet, og da en belgisk skonnert 1884 lå i Vestindien, gik hele besætningen i land med røde silkeskærf. Uden tvivl er disse skærf overtaget fra chaluproerdragten.

Håndbeklædning

At skipper Oluf Knudsen Rørt i Århus ved sin død 1728 efterlod sig to *muffer*, ovenikøbet af hundeskind, undrer vel de fleste. Ellers var *vanter*, tykke strikkede bælgvanter eller søvanter, det man brugte ombord. De kaldtes også *luffer*, men *luffer* var vel oprindelig vanter af skind. 1579 tales om islandske uldvanter, som var meget populære på danske orlogsskibe langt op i tiden. Andre nationers vanter lignede selvfølgelig de danske. De havde enten én eller to tommelfingre. De sidstnævnte, der øjensynlig først dukkede op i 1800-årene, skulle være særlig praktiske, når man hurtigt skulle tage dem på, men på den anden side kunne den ikke brugte tommel genere under arbejdet. Vanterne var i reglen i ildens naturlige farve, men der nævnes også blå, grå og brune.

Til arbejdsbrug var vanter ikke altid lige praktiske. Når man skulle gå til vejrs for at beslå de stive sejl, kunne man ikke holde sig fast med dem, hvis de var våde og glatte, så man risikerede at miste grebet. Man kunne heller ikke hale i tovene med dem på. Nogle kaptajner forbød dem derfor simpelt hen. Kaptajn Arentz fra Stavanger samlede i 1818 alle vanter sammen og smed dem i søen. Selv om det var hundekoldt, syntes mange søfolk, at

det var usømandsmæssigt at gå med vanter, undtagen måske for rorgængereren, når ratknagerne var som istappe. På andre skibe kunne man i streng frost trække to par vanter på eller tage et par strømper over hænderne. Man må huske, at opvarmingsmulighederne oftest ikke fandtes i de gamle træskibe.

Skindvanter var ikke almindelige, da de heller ikke var praktiske. Lædervanter med tommeltot er dog bevaret fra de svenske orlogsskibe »Elefant« 1564 og »Wasa« 1628, og i 1834 hører vi tilfældigt, at en amerikansk sømand gik med sådanne. Ellers blev skind mest brugt til *handsker*, som mandskabet dog næppe brugte. En dansk skipper gik 1691 med brune handsker. Den fornemme kaptajn på klipperen »Sea Serpent« af New York viste sig i 1851 kun på dæk iført hvide glacéhandsker, og andre lapsede kaptajner har vel haft det på samme måde.

Muffedisser nævnes undertiden efter ca. 1850. De varmede håndleddene og hindrede det kolde vand i at løbe ned ad armene.

Nattøj

Til klædedragten hørte også *nattøjet*. Ifølge de gamle franske sølove fra Oléron (omkring 1190) var det forbudt folkene at klæde sig af undervejs, formentlig fordi de altid måtte være belavet på at blive purret ud i en fart. I senere tider tog man det ikke så strengt. I reglen sov søfolkene vel i deres uldne undertøj og strømper, hvis de overhovedet klædte sig af, men vi hører også om, at de havde nattøj.

Det mest brugte stykke, både for officerer og menige, var uden tvivl *nathuen*. Den var strikket af uld eller syet af stof, lærred, bomuld, fløjel eller silke, ofte med en dusk eller knap i toppen. Farverne kunne være hvide, sorte, brogede, sribede. Allerede år 1500 ser vi afbildet en spansk sømand med sin *gorro*, nathue, men det var dog især, da parykken blev almindelig, at nathuen fik sin store tid, idet man frøs i køjen på sin skaldede isse, når man ikke havde parykken på. Mange brugte også nathuen om dagen, når de ikke havde lyst til at gå med deres paryk. Endnu op i 1800-årene nævnes nathuer enkelte gange. Man kunne jo også være skaldet, da paryktiden var overstået.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en ca. 250 år gammel nathue, som sidder på en lerbuste, forestillende den danske kinakaptajn Zacharias Allewelt og modelleret i Kanton 1738.

Også *nattrøjer* omtales i hvert fald fra 1600-årenes slutning til 1800-årene. Det var korte trøjer med ærmer, som man kunne tage på over undertrøjen, eller som man måske endda brugte som sådan. Nattrøjerne kunne være af klæde eller bomuld, hvide, sribede, ternede, tit også røde. Særlig varme var strikkede islandske nattrøjer. Skipper Jens Møller i Århus efterlod sig i 1691 en nattrøje af hvid serge med 40 sølvknapper i, og skipper Lauritz Christensen på samme tid en hvid do. af kirsey med 33 sølvknapper. De har tydeligt nok fungeret som undertrøjer om dagen. I 1809 nævnes fra Helsingør en småternet nattrøje af ostindisk tøj.

Natskjorter omtales kun sjældent, men har dog vist været ret brugt. En dansk kadet ejede i 1771 tolv sådanne. Fra begyndelsen af 1900-årene siges, at hvis en sømand brugte *pyjamas*, ville han blive rent til grin blandt kammeraterne. I vore dage er den ikke så sjælden.

Kaptajner kunne sommetider vise sig på dæk i deres *slåbrok*. En engelsk kaptajn havde 1721 en af silke, og superkargo Pieter van Hurk på en dansk kinafarer 1731 gik også til daglig med slåbrok. I 1850'erne oplyses, at en dansk kaptajn om formiddagen viste sig på dæk med fløjlskalot og slåbrok.

Arbejdstøj

Det meste af det sømandstøj, vi har kendskab til og har beskrevet her, er som sagt landgangstøjet. Kun sjældent nævnes direkte arbejdstøj, men man kan sikkert gå ud fra, at hvad der har været brugt under det daglige arbejde under vagterne, mest har været det gamle, slidte tøj: bukser, skjorte, i koldere vejr en trøje og en gammel jakke; på benene slidte strømper og gamle sko eller måske ingenting, og på hovedet en gammel hat, om noget. I troperne har man arbejdet med nøgen overkrop, hvis kaptajnen af etikettehensyn tillod det, og solen ikke skoldede for stærkt. I vådt vejr brugtes olietøj eller tjæret tøj.

I 1809 nævnes på et engelsk skib en sejldugs eller lærreds *overtrækskjorte* som beskyttelse mod tjære og maling, og af og til omtales senere i århundredet blåstribede og grove *arbejds skjorter*, vel svarende til arbejdernes bluser i land. Busseronnen var, som nævnt, fra først af en overtræksbluse. *Overtræksbukser* af sejldug havde længe været anvendt.

Allerede i 1790'erne træffer vi på engelske skibe et nyt stof, som hurtigt bredte sig til andre nationers skibe, nemlig det tidligere nævnte *dungaree*, der forklares som en grov og slidstærk slags calico, dvs. bomuldsstof fra



Mandskabsgruppebillede fra Ø.K.'s M/S »Fionia« ca. 1925. Officererne bærer uniform, mandskabet forskellige slags påklædning. »Sixpencerne« er i overvægt. - Handels og Søfartsmuseet.

Group photo from the M.S. »Fionia« of Copenhagen about 1925. The officers wear uniform. Cloth caps are predominant among the crew.

Calicut i Indien. Ordet dungaree er indisk og betyder egentlig bukser eller overalls af det omtalte stof. Det var af blå farve og var velegnet til arbejdsbukser og -trøjer. Det svarede nærmest til drejl og var tykt og indvendigt låddent. I 1880 nævnes hele sæt, syet af dungaree og anvendt på sejlskibe og på dampskibe i maskinrummet. Omkring 1900 blev det ofte syet i ét som en slags *kedeldragt*, og samtidig var *overall'en* i brug som overtrækstøj, bestående af bukser og forstykke ud i ét, holdt oppe med seler. Disse moderne arbejdsdragter, der var opstået i England og USA, havde rigeligt med lommer i forskellig størrelse til sømandens værktøj, som han f.eks.

brugte, når han arbejdede til vejrs. Senere har *cowboybukser* og *-jakker* af blå ravndug (denim) domineret.

Tjæret tøj og olietøj

Meget tidligt har søfolkene fundet ud af, at de kunne smøre deres overtrækstøj af lærred, sejdug eller bomuld over med tyndt *blanktjære* (trættjære), så det blev imprægneret mod vand og regn og samtidig blev vindtæt, men også stift. Selvfølgelig blev undertøjet, der sad tæt på kroppen, ikke tjæret. Huer og hatte fik en lignende omgang, eller de blev overtrukket med et lærredsbetræk, tjæret eller oliemalet, som det nævnes 1809. Man taler på engelsk om *tarpaulin hats* (*tarpaulin* = tjæret sejdug). Den meget rene, sirupsagtige tjære, der blev smurt på med en kost eller pensel, havde en aromatisk duft, som blev karakteristisk for sømanden. Intet under, at tjæren er indgået i mange kæle- og øgenavne for den ægte sømand. I engelsk betegnes han i 1582 som *tarbreeche* (tjærebuks), omkring 1600 som *Jack Tar*, 1647 som *tarpaulin sailor* og 1676 slet og ret som *tar*. Fra tysk kendes tilsvarende *Johann Teer* og *Teerjacke* (første eksempel fra 1848). I dansk har vi ca. 1750 betegnelsen *tjæret admiral* for en skipper, og i 1830'erne *tjærede drenge* eller *ulke*, og senere *tjæredreng*, *tjærepind*.

Det rigtige *olietøj*, bestående af lang frakke og lange overtræksbukser, hvortil så kom hovedbeklædningen, sydvesten, og lange søstøvler, synes at være blevet »opfundet« omkring 1830, da søfolkene fandt på at fernisere lærreds- eller bomuldsstoffet med linolie (hørfrøolie) eller tilsvarende olier, så det derved blev vandtæt og stift - bukserne skulle helst kunne stå af sig selv.

Sydvesten som hattetype var i sin form meget ældre end selve olietøjet. Navnet sydvest (hollandsk *zuidwester*, engelsk *southwester*, tysk *Südwest*) er uforklaret, men hentyder vel til, at den var god at have på under en sydveststorm. Den var syet af stofstykker og havde en rund puld med en kort skygge fortil og en lang bagtil, som dækkede nakken mod regn og søskvulp. Den kunne bindes under hagen med en snor eller stormrem. Som fund på Svalbard viser, havde hvalfangerne i 1600-årene en sydvesttype af læder. Omkring 1800 gik sømændene på engelske ostindiefarere med en slags kularbejderhatte med nakkeskærm, og på det danske skib »Fredensborg« havde søfolkene i 1805 samme slags hatte, vistnok forede indvendig og malede udvendig. Typen træffes i hvert fald op til efter 1870 som alminde-



Til venstre den »helsingørske hue«, en skindhue med øreklapper; den siges at være »opfundet« af buntmager Werner i Helsingør 1795, men går vel tilbage til ældre typer. - Til højre et hættelag af voksdug fra 1940'erne, en efterkommer af middelalderens karakteristiske hætteform. - Handels- og Søfartsmuseet.

The »Elsinore Cap« (left), a leather cap, invented at Elsinore (Helsingør) in 1795 and sold to sailors all over the world. - Right: An oilcloth hood used onboard a Danish vessel in the 1940s.

lig daglig hovedbeklædning for danske søfolk, også på land. Da det rigtige olietøj kom frem, var det ganske naturligt, at sydvesten blev optaget i ensemblet.

Øjensynlig var det først på amerikanske skibe man bar olietøj. I Danmark synes det hurtigt at være blevet almindeligt - første kendte eksempel er fra 1843 -, og samtidig kom det i brug hos alle andre nationer. Det gule, blanke, stærkt lugtende olietøj blev snart fremstillet industrielt og solgt

over hele jorden til søfolk og fiskere. Men da disse ikke altid havde råd til at købe det forholdsvis dyre olietøj, syede de det ofte selv, f.eks. af kasserede sejl, ja måske endda af kartoffelsække, og olierede det.

Tøjet var ikke altid lige vandtæt, selv om man bandt det til med skibmandsgarn eller bændsels ved ærmerne og om anklerne. Efter kort tid trængte der vand ind foroven og forned. På grund af tøjets tæthed kunne sveden ikke fordampe, så inden længe var man alligevel gennemblødt indvendig. Som beskrevet kunne tøjet også være farligt for dem, der arbejdede i riggen, når et vindstød blæste det op, så de mistede grebet og fløj som en ballon ud i søen. Et bælte om livet var derfor nødvendigt. I reglen foretrak søfolkene korte jakker, mens officererne, der ikke gik til vejrs, beholdt de lange frakker. I varmt vejr smeltede olien, og i koldt vejr blev tøjet stift. Og når det længe havde været udsat for saltvand, blev imprægneringen slidt og tøjet klæbrigt. Derfor måtte søfolkene ofte oliere det, helst i flere omgange, hvorefter det blev hængt til tørre, indtil fugten var ude. Det kunne vare temmelig længe, men så hjalp man sig med at strø salt på. Olietøjet følte i det hele taget altid lidt klistret. Når det ikke var i brug, skulle det hænges frit, da det ellers nemt brændte sammen. Senere fandt man på at overtrække dragten med sort gummi, hvad der holdt bedre, og i vor tid er nylonstof og plastic taget i brug.

Ved siden af olietøjet har der i ældre tid også været brugt voksdugstøj (omtalt ca. 1848), og der fortælles endda om en norsk kaptajn, som anskaffede sig en dykkerdragt - uden blysåler og hjælm, men med sydvest - for bedre at kunne modstå søen, når den vaskede hen over dæk.

Personlige småting

Lommer var ret sjældne i middelalderen. I stedet for brugte man poser, punge eller tasker af tøj eller læder, som hang ned fra bæltet. Da bukserne var indført, blev der mulighed for lommer i dem. I 1700-årenes begyndelse nævnes lommer af læder eller lærred både i bukserne og i jakken, og vi ved, at lommerne udvendig var pyntet med stikninger eller galoner, ikke mindst i kjol'en. Så sent som 1845 hævdes det på et amerikansk orlogsskib, at sømændene ingen lommer havde. De måtte putte deres småting ind bag blusen eller op i huen. På den tid var lommer dog ellers ganske almindelige, men amerikanske orlogsgaster gik med klapbukser, som ikke rigtig var egnede til at have lommer.

Allerede i 1638 kunne man købe *lommelærklæder* i de engelske slopkister, og de nævnes ofte siden da. I Danmark kaldte man dem i begyndelsen *håndduge*, mens ordet *lommelærklæde* først træffes 1716. De var af lærred, bomuld eller silke, når det var fint, og de forekom i forskellige farver: hvide, blå, røde, brogede og mønstrede. Lige som i vore dage brugtes de ikke blot til næsepudsning og svedaftørring, men også til pynt. Vi hører flere gange om, at de blev stukket ind i bukselinningen, hvorfra de hang ned, eller i den ydre jakkelomme, så man rigtig kunne se snipperne. Alligevel erklæres det fra Ærø omkring 1840, at *lommelærklæder* var et ukendt begreb der. Sømanden snød næsen med fingrene og tørrede munden med håndbagen.

Når man ingen lommer havde, var det et problem, hvordan man f.eks. skulle opbevare eventuelle *penge*. Man kunne putte dem i munden for kortere tid, men almindeligere var det som på »Wasa« i 1628 at svøbe dem ind i et stykke tøj, et lomme- eller et halstørklæde og gemme dem på brystet eller i skibskisten, som var fredhellig. *Punge* fandtes på »Wasa«, dels af tøj, dels af læder. De var mest i form af »kræmmerpunge«, dvs. poser, man lukkede med snoretræk eller ved en knude, som det siges 1779 om danske søfolk. Det var heller ikke ukendt at have sine penge indsyet i en *pengekæt* eller et *pengebælte* om livet. Andre bar dem i et slags hult strømpebånd om benet. 1694 omtales et *kridthus*, en lille messingdåse med to rum, det ene med et stykke skrivekridt, det andet til penge. Af og til nævnes *brevtasker* eller *tegnebøger*, formodentlig en slags notesbøger med rum til penge og papirer.

Fra 1700-årene omtales flere gange, at kaptajner og styrmænd havde *lommeure*. 1765 fik hvalfangerkommandør Martin Knuten fra Føhr et fint et foræret af rederne af hans skib, og i 1781 anskaffede styrmænd Eschels på en Altonaer vestindiefarer et ur, fordi han ikke syntes, han kunne undvære det ombord. I kæden hang hans sølvsignet. I det hele taget var et ur med sølv- eller guldkæde hængende ned fra vestelommen i høj grad et statussymbol. Også jævne sømænd ejede ure. Således meddelte den imponerede skibsdreng på bark »Marienlyst« af Helsingør i 1870'erne, at af skibets fem matroser havde de fire ur.

En uundværlig genstand for enhver sømand var *sømandskniven* med skede, der som før nævnt sad i bæltet på ryggen, hvis den ikke hang i en kunstfærdig slynge om halsen.

Giftige sømænd havde deres *giftermålsring* på fingeren, hvis de havde haft råd til at anskaffe en. Den blev gerne slidt og bøjet under den megen halen i braser og tov.

Ørenringe blev tit båret i øreflippen. De var af guld og var vel oprindelig,

da de kom frem omkring 1550, til pynt for folk til lands og til vands. Senere tillagde man dem alle mulige gode egenskaber. Bl.a. sagdes de at være gode for gigt, ligesom de skulle give et skarpt syn og afværge alt ondt.

Standstbevidste skippere bar gerne, når de gik i land, en *spadsrestok*. Den kunne som kinakaptajn Tønders fra 1731 være temmelig lang, af spanskrør med en knap af kobber, sølv, guld eller et andet fint materiale og tit med en læderstrop i. Mindre sømandsmæssigt virkede det, at flere kaptajner havde en *paraply* med. En dansk skipper havde således i 1815 en fin silkeparaply. Efter sømandstroen voldte en paraply uheld ombord.

En fornem amerikansk kaptajn viste sig i 1841 med *lorgnet*, og omkring 1850 var det ikke usædvanligt, at officererne bar blå *briller* som en slags solbriller, f.eks. i Vestindien. For almindelige søfolk ville de nok føles prætentiose, og så var de upraktiske ombord. Nu er solbriller i almindelig brug. Kaptajnen på den engelske ostindiefarer »Trafalgar« gik i 1860'erne med *monokel*, uden tvivl til stor moro for folkene.

Hår og skæg og fremtoning

I det foregående har vi omtalt parykmoden, som også greb om sig blandt søens folk, der, som man skulle synes, måtte afvise denne upraktiske mode med afsky. Det gjorde de også i begyndelsen, men op mod 1700 anlagde flere skippere paryk, fordi den var blevet et helt naturligt stykke af påklædningen, og hvad værre var: snart gik almindelige sømænd - i hvert fald nogle af dem - med paryk. Den første omtale heraf har vi fundet fra år 1700, da en rømmet engelsk orlogsgast beskrives som bærende en mørkfarvet paryk. I 1730'erne averterede Dubins parykfabrik i København med kina- og ostindieparykker, og 1749 hører vi endda om, at en skibsdreng på en dansk kinafarer gik med paryk. Værre kunne det ikke blive. Reaktionen kom da også en snes år senere, da ens eget hår igen kom på mode, dog bundet i en pisk i nakken, behandlet med lys tjære, så den skinnede, og ombundet med sort hårbånd. Hårpisken blev som nævnt afskaffet i Danmark 1803.

Udfra samtidige billeder kan vi gøre os en vis forestilling om århundredernes vekslende hår- og skægmoder. Det er klart, at man til søs så nogenlunde fulgte landmoden, men også, at man undervejs ikke tog det så nøje og tit lod hår og skæg vokse. Det fortælles således, at Vasco da Gama på sin første rejse fra Lissabon til Ostindien og tilbage 1497-99 ikke skar sit skæg. Det kunne være noget besværligt med klipning og barbering ombord, og også ret unødvendigt, selv om man måtte passe på, at det lange skæg ikke



Danske beklædningsstykker: Til venstre rød, ulden busseronne fra o. 1840, med krave og lange ærmer med manchete, slids i siderne, tinknapper. - Til højre grålig, ulden undertrøje med violette tværstriber, lange ærmer, korte slidser i siderne, perlemorsknapper. Ca. 1890.
Handels- og Søfartsmuseet.

Danish garments. Left: a red wollen frock from about 1840, with collar, long sleeves and pewter buttons. - Right: grey woollen undershirt with purple stripes; long sleeves. About 1890.

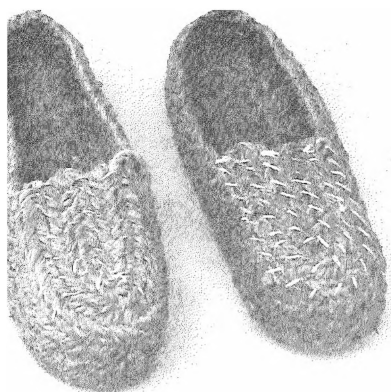
kom til at sidde fast i en blok. Der var heller ingen grund til at frisere sig. Kom der kam i håret var det snarest en lusekam.

Hvad *håret* angår, kan vi se, at det i middelalderen i reglen var kort, selv om billedmaterialet er så huller, at det ikke kan give et nuanceret billede. Et stykke op i 1400-årene blev det øjensynligt båret længere. Det såkaldte pagehår, klippet lige over panden, dækkende ørerne og faldende ned i nakken, var ret brugt i 1500-årene. I 1600-årene blev håret længere og længere

og mere og mere bølget, så det tit er svært at se på billeder, om det er naturligt eller allerede erstattet af parykken. I paryktiden beholdt de fleste søfolk trods alt deres eget hår, enten kort eller langt. Derefter gik man over til almindeligt kort, i reglen ufriseret og gerne lokket eller pjusket hår, hvis man da ikke foretrak den omtalte nakkepisk. Da den forsvandt, blev det naturlige hår båret ekstra kortklippet i nogen tid, indtil man omkring 1840 igen foretrak det længere. I 1860'erne bar man det såkaldte polkahår, som mindede en del om pagehåret. Når sømanden fik sat en gryde over hovedet, kunne kammeraterne klippe håret af rundt langs kanten, så havde han denne frisure, sagde man. Herefter fulgte igen i lang tid almindeligt kortklippet hår, indtil man i vore dage er vendt tilbage til det lange hår.

Også *skægmoderne* kan vi nogenlunde følge ved hjælp af billeder. Allerede på Bayeuxtapetet (ca. 1077) ser vi, at selv om de fleste søfolk var glatragede, var der dog nogle, som havde flot svunget overskæg. En øjensynlig ældre sømand havde langt, spidst skæg, og én havde det karakteristiske skipperskæg, som stadig dukker op midt imellem de forskellige skægmoder op til vor tid, løbende over kinderne og rundt under hagen, hvor det var særlig svært at barbere sig ombord. Igennem hele middelalderen vekslede det mellem fuldskæg, skipperskæg og intet skæg. I 1500-årene dominerede fuldskægget, undertiden som spadeskæg, fipskæg eller også som tveskæg, og overskægget sås ligeledes igen, især i århundredets sidste del. Det fortsatte op i 1600-årene og blev tit båret til paryk. Gennemgående var parykbærerne dog glatragede i hele paryktiden. I 1830-40'erne kom kindskægget frem, tit vildtvoksende. Man var nu inde i en skægperiode igen, med voldsomme, oplejede fuldskæg, som først vakte så stor modstand, at det engelske admiralitet i 1856 fuldstændig måtte forbyde skæg i marinen. Det hjalp selvfølgelig ikke, for den almindelige opfattelse var, at skæg, helst så meget som muligt, var udtryk for manddom og autoritet, hvorfor både officerer og unge søfolk elskede det. Skipperskægget fik atter talrige tilhængere. I 1869 blev skægforbuddet i den engelske marine igen ophævet, og kindskæg (*whiskers*) voksede ligesom fuldskægget og de store overskæg, knebelsbarterne, til det utrolige. Med skægfarve gjorde man dem endnu mere martialske. Nogle havde så langt og upraktisk skæg, at det kunne bindes om nakken eller måtte puttes ind under stortrøjen i stormvejr. Midt i dette skæggorgie var der dog ikke så få, som var glatbarberede.

Efterhånden blev man træt af alt det skæg, og parallelt med landmoden blev det reduceret til et mere overskueligt overskæg omkring 1890. Den tyske kejser Wilhelm II's overskæg gav moden an, og spidserne blev



Til venstre et par plattingsko, lagt i plattung af kabelgarn som frivagtsarbejde ombord. - Til højre et par træskostøvler med halvlange læderskafter på træbunde med høje klamper. - Handels- og Søfartsmuseet.

Left: rope-sandals for use on board, made by a Danish sailor in the popular sennit work. - Right: a pair of typical Danish wooden-soled boots.

viksede og drejet syllespidse, så godt som det var muligt, når man havde landlov. Efter 1. verdenskrig forsvandt overskægget, hvorpå der fulgte en glathaget periode op til 1960'erne, da de unge med begejstring optog den viltre fuldskægsmode igen.

Selv om man ikke altid kunne se på landgangstøjet, at en mand var sømand, var der i hans *optræden* tit andre ting, der røbede ham som sådan. Det var vel først og fremmest den karakteristiske *gang*, let skrævende og fjedrende i knæene som for at holde balancen på et rullende skibsdæk. Med en gammel betegnelse: han havde *søben* (engelsk ca. 1630: *sea legs*, fransk ca. 1650: *le pied marin*, tysk: *Seefüße*). Og det var noget af det første, en skibsdreng måtte lære, når han kom ombord. Måske overdrev han bevidst denne gangart, for han var stolt af at være sømand.

På grund af opholdet i al slags vejr var hans *ansigt* blevet rødmosset, vejrbit, garvet og furet, næsten som læder, og hans *hænder* var barkedede, samtidig med at de tydeligt bar præg af omgang med tjære og beg fra sømandsarbejdet. Vi har tidligere nævnt *øge-* eller *kælenavne* i forbindelse med tjære, men der var også nogle med hentydning til det begede tøj. På dansk således: *beget kofte* (begyndelsen af 1700-årene), *begede gutter* eller *drenge* (1830'erne), *begmatros*, *begtamp*, *begfjes*, og Poul Martin Møller talte 1819 om en *ærkebegsnude*. På svensk: *beckbyx*, *becksudd*, *beck herra* (1809). De

unge søfolk syntes først, de fik den rigtige maritime status, når de kunne fremvise hænder og tøj med pletter og farve af beg og tjære. Allerede Holberg sagde: begede klæder er sømands liberi, og op i tiden finder man ofte rimet: beg og tjære er sømandens ære.

Til sømandens pryd hørte ofte *tatoveringer*, i hvert fald efter 1800. Det vil imidlertid føre for vidt at komme ind på dette store emne her.

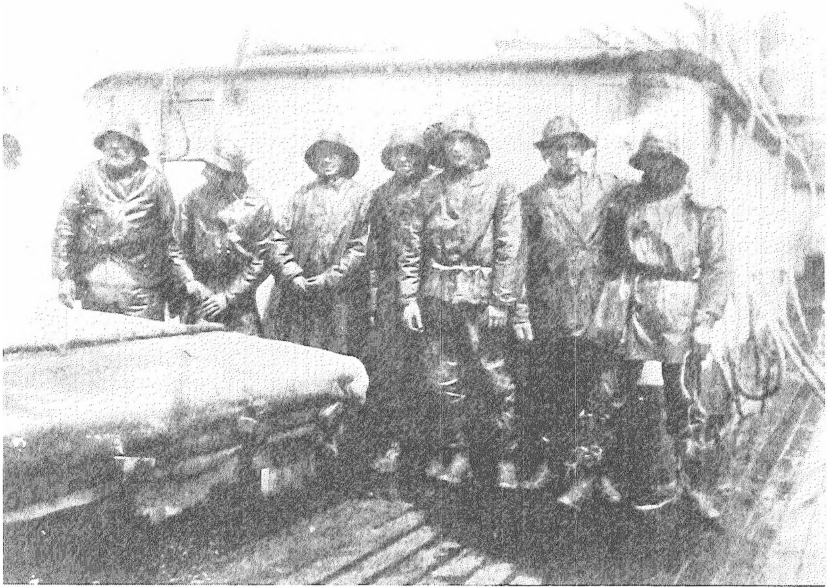
På grund af det hårde daglige arbejde var søfolk *muskelsterke*, med brede skuldre, der dog måske var blevet noget kantede og uharmoniske. De havde fået et *skarpt blik* ved stadig at spejle ud over søen, påstod man, og de var noget *højrostede*, fordi de var vant til at råbe for at overdøve søens larm. I reglen var de *godmodige* og fulde af *humor*. Dertil kom, at de førte sig *selbevidste* og stolte og med en naturlig *gratie* i kropsbevægelserne.

Sømændenes liv var hårdt, og de ældedes hurtigere end så mange andre. I 1771 observerede den svenske botaniker Thunberg på en hollandsk ostindiefarer, at alt ikke stod så godt til. De gamle søfolk havde røde og rindende øjne på grund af vinden, deres ben blev krumme ved at gå på skibsdækket, og hænderne var hårde og opsvulmede af at hale i tovene. Selv om sømænd i reglen var i besiddelse af et jernhelbred - de svage blev hurtigt sigtet fra - led de ofte af erhvervsygdomme, især saltvandsbylder («søfitter»), revner og hudløshed i hænderne, opsvulmede ben, dårlige øjne, betændelse, og på grund af kulden fik de ofte gigt i en ung alder. I varme lande kunne de nemt samle en eller anden tropfeber op. Skørbug og beriberi var også en latent fare.

Sømandens udstyr

Mange gange kom søfolkene ombord med helt utilstrækkeligt, tyndt og laset udstyr. Fattigdom eller letsindighed kunne være årsag dertil. Selv om de var hårdføre i utrolig grad, frøs de dog under kolde himmelstrøg, hvad der skadede helbredet. I varmt vejr i troperne gik det bedre. På mange skibe var det forbudt dem at sælge deres tøj, fordi de i deres letsindighed ofte glemte, at de kunne få brug for det senere.

De dårligst udstyrede var i koldt og vådt vejr afhængige af kammeraternes villighed til at låne dem deres varme tøj eller olietøjet. I reglen var hjælpsomheden stor. På skibe med mange slette søfolk - *beachcombers*, *Liverpool rats*, *scum* o.lign. - lånte disse uden videre fra kammeraterne, hvad de havde brug for, uden at spørge, ja ofte stjal de simpelthen deres ting, noget



Bagbords vagt på 4-mastet bark »Vimeira« af Glasgow 1918. I det barske vejr er alle iført olietøj, korte jakker, bundet om livet, - officeren dog i lang frakke - , overtræksbukser, gummi-støvler og sydvest. - Fot. af den senere kaptajn C.G. Erichsen.

The port watch on the 4-masted bark »Vimeira« of Glasgow, 1918, dressed in oilskins and sou'westers.

der vakte stor harme i det lille samfund ombord, hvor absolut ærlighed var en betingelse for kammeratskabet.

Var der en slopkiste ombord, kunne folkene købe de nødvendige tøjstykker dér mod fradrag i hyren, men hvis ikke, var der mange humane kaptajner, som forærede, hvad de havde af deres eget brugte tøj, til de værst stillede. Undertiden gav de sømændene skibets gamle slidte bramsejl, eller de havde tøjballer med - især på de større langfarere - som de lod dem få. Tit var søfolkene så praktiske, at de kunne *sy deres eget tøj*, især bukserne, måske med lidt hjælp til tilskæringen af sejlmageren. Når han havde taget mål af livvidden og af benenes længde, lagde han et stykke dobbelt sejldug på dæk og skar det til med sin kniv, idet han sørgede for at få det nederste af buksebenene vide. Den omtalte bukseklap gav sig af sig selv. Syningen var næppe noget problem, selv om det ikke var den flotteste skrædderkunst, der blev præsteret.

Om lørdagen fik mandskabet ofte en frieftermiddag til at *vaske tøjet*. Ved hvert regnskyl samlede man det ferske vand sammen til tøjvasken, da man ellers måtte bruge det kolde saltvand, hvad der ikke var så godt, hvis man ikke havde soda eller en speciel sæbe, der kunne modvirke saltet. Undertiden brugte man urin til at blege tøjet og tage tjærepletter af. Sirup kunne også bruges, og man kunne gnide snavset af med pibeler. Lud kunne laves af asken fra kabysen. Der skulle megen skrubben og skuren til, inden tøjet kunne skylles af - i saltvand - og lægges til tørre på dækket eller ophænges i riggen. Det blev selvfølgelig hverken strøget eller rullet, bortset fra måske på krigsskibene. Dog kunne søfolkene til nød glatte tøjet lidt ud med en flaske, eller de kunne lægge det under madrassen og sove på det.

For at søfolkene kunne *lappe og reparere* deres tøj og stoppe deres strømper, fik de ofte en eftermiddag fri som lappedag, gerne i forbindelse med tøjvasken eller om søndagen. På engelsk finder vi omkring 1810 udtrykket *make and mend* derfor, men også *sailor's pleasure* forekommer (1781). Måske er det dette udtryk ved siden af *sailor's delight*, *sailor's comfort* m.fl., som er ophavet til den kendte skandinaviske betegnelse *kistefornøjelse*, der dog først træffes skriftligt på dansk 1849, i norsk 1885 - her møder vi dog ordet *matrosformøielse* allerede 1845 - og i svensk *kistfornøjelse* (1903). Sømanden havde sit tøj og sine personlige ejendele i sin skibskiste. Breve, fotografier, dagbog, skrivegrejer, salmebog, toiletsager, syæske osv. var anbragt i læddiken, et lille rum med låg i kistens ene side. Når han fik fri til kistefornøjelse, havde han ikke blot lapningen og stopningen at se til, men også fornøjelsen af at rydde op i det rod, der var blevet, når han til hverdag hurtigt skulle finde noget frem af kisten, og at fordybe sig i minderne hjemmefra, læse brevene for 117. gang, se på fotografierne af de kære osv. Der var virkelig noget rituelt over denne hyggestund i hverdagens slid.

Til grund for denne undersøgelse ligger et så omfattende materiale, at jeg har måttet afstå fra at redegøre for mine kilder. Jeg henviser dog til følgende litteratur om klædedragtens historie til lands og til vands:

E. Borg: Den danske marines uniformer gennem tre århundreder (Kbh. 1974),

Gerald Dickens: The Dress of the British Sailor (London 1957),

Henny Harald Hansen: Klædedragtens kavalkade (Kbh. 1954),

Bertil Jacobsen: Sjömansuniformen i olika mariner genom tiderna (Stockholm 1946),

Erna Lorenzen: Folks tøj i og omkring Århus ca. 1675 - ca. 1850 (disp., Århus 1975).

Endvidere bidrag af *Hanne Frøsig*, *Erna Lorenzen* og *Ulla Thyrring* i Dagligliv i Danmark (red. Axel Steensberg) I-IV (Kbh. 1963-71).

En tak for tåd og vink retter jeg til museumsinspektør *Hanne Frøsig*, Dansk Folkemuseum, lrs. *Torben Nellemann*, København, og Dr. *Heinrich Stettner*, Emden, Tyskland.

SAILORS' DRESS

Summary

A survey of sailors' dress from medieval times to our own day, from Northern and Western Europe as well as North America, must depend upon pictures, descriptions and the very few items of clothing which have survived. We know most about his going-ashore wear, his smart clothes. Working gear was always simple and unadorned. Officers dressed more finely than men. Seamen's clothes followed the fashions on land but had their own maritime character.

This summary can only cover the main features.

The medieval seaman wore a knee-length gown, which was later replaced by a short jacket. In hard weather cloaks, often with hoods. Headgear various types of cap or hat. On his legs short breeches and long hose of woollen material, which were sometimes sewn to narrow trousers. In the sixteenth century longer breeches were worn, to the knee, often padded. At the same time wide petticoat breeches and full or three-quarter length trousers began to make their appearance as typical seamen's wear. Jumpers, knitted or of fabric, of various kinds, often with waistcoat or jacket worn over them. Countless varieties of caps, hats and fur headgear. In the seventeenth century cotton often replaced the usual woollen and linen materials used hitherto. Knee breeches were still common. The woollen hose of earlier times gradually gave place to knitted stockings. The coats of officers got longer and wigs made their appearance.

In the eighteenth century some seamen started wearing wigs and cocked hats. By about 1800 tarred pigtales were fashionable and tall, round hats. Knee breeches went completely out of fashion and in their place long trousers were worn, an article of apparel which incidentally became increasingly popular on land both before and during the French Revolution. Shirts were coloured and patterned and a neckerchief became a distinctive feature of seamen's costume. About 1850 a big change took place: matching suits of jacket, waistcoat and trousers - as worn on land - became popular as the sailor's going ashore wear. Headgear, too, followed the fashion ashore. In wet weather oilskins, including sou'wester, took the place of clothing impregnated with tar. In the present century current land fashions have had an increasing influence on wear at sea. Boiler suits and dungarees are worn as in factories.

Naval officers were first put into *uniform* in the eighteenth century (Denmark 1722, England 1748) and henceforth dark blue became »navy« blue. Not until much later were the men fitted out in complete uniform as for a long time they wore their own clothes aboard. It was not until the crown paid for their equipment that any standard uniform could be introduced. We come across French sailors in uniform about 1840, in 1857 the English fleet put its men into uniform, and the Danes not until 1870. The typical naval uniform, which was then and still is surprisingly similar all over the world, included frock, black kerchief, blue collar with three white stripes, and hat with ribbon bearing the ship's name. Officers in the merchant navy wore uniforms similar to those of naval officers. Sailor suits became fashionable wear for small boys and girls.

Briefly, individual items of clothing:

Headgear has always been extremely varied: hoods, knitted caps as well as caps of fur and other materials. Every kind of felt hat. Straw hats and high toppers. From c. 1790-1870

taraulins, which in the minds of most people are proper sailors' hats. Later peaked caps became popular and cloth caps for work.

Outer garments have countless variations through the ages from longish gowns to short jackets either pulled on over the head or buttoned in front. The frock or jumper made an early appearance as a garment to work in. Various types of knitted jersey worn in cold weather. On top, reefers or peajackets, sometimes cloaks.

Nether garments: the loose hose of medieval times was sewn to tight trousers, a kind of tights. When stockings developed as separate items of apparel the knee breeches, petticoat breeches and long trousers mentioned above came into existence. About 1800 officers were wearing narrow pantaloons. For a long time a distinctive feature of sailors' trousers was the flap in front instead of flies. They were kept up by a belt in which a knife was tucked.

Stockings were a development of the earlier hose which were made of cloth. Knitted stockings appeared about 1650. *Footwear*: leather shoes according to the prevailing fashion, sometimes in the form of sandals or moccasins, sometimes with heels and thick soles. Pumps were popular for a period. By about 1900 the high sea-boots were giving place to gum boots. Wooden clogs and boots with wooden soles were used particularly on Danish, French and Dutch vessels. Often sailors went around barefoot on board or in canvas shoes or rope sandals which they had made themselves.

Underclothes were mainly short drawers as vests were scarcely worn before c. 1750. Later long, woollen pants came into use. Wool retained heat even when wet. In hot climates cotton was used. Shirts, with long sleeves, were concealed by an outer garment until c. 1600. In the eighteenth and nineteenth centuries shirts were often made of coloured wool or cotton. Not until the end of the eighteenth century did they have collars attached. With the shirt went a neckerchief, tied in a sailor's knot. After 1850 ties were often worn instead.

On the hands woollen or leather mittens. In the nineteenth century often with two thumbs. Officers wore gloves.

Night clothes: usually sailors slept in their underwear as they often had to turn out quickly. Nightshirts, often used as vests, mentioned in seventeenth century. Knitted night caps often worn, especially when wigs were in fashion.

Work clothes: men wore their old clothes, with perhaps coats and trousers made of linen or canvas, often treated with tar, on top. After the 1790's tough dungaree was used for work clothes. Boiler suits and overalls made their appearance at the beginning of this century. Oilskins came into use about 1830, made of linen or cotton treated with linseed oil, whereas the sou'wester type headgear dates back to the seventeenth century.

His *hair and beard* go to make up the sailor's appearance and generally speaking fashions have followed those on land, even to the wearing of wigs. Whiskers round the chin and jaw, the Newgate frill, are still met with and were first pictured in the Bayeux Tapestry of 1077. *Tattooing* has been popular at least since 1800.

Sailors often cut out and made their own clothes, for example of canvas. The weekly afternoon they were given off to wash and mend their clothes was very popular. It was known as »Make and mend«, but also »sailor's delight«, because it gave him the chance to tidy his sea-chest, read letters from home and look at photographs of his loved ones.

KOLLERUPKOGGEN ET VRAGFUND I EN RALGRAV

Af

HANS JEPPESEN

Da man i 1962 fandt det ret velbevarede vrage af en hansekogge fra ca. 1380 ved uddybning af Weseren i Bremens havn, vakte dette berettiget opsigt som det første store koggefund. Før og senere har man, bl.a. her i Danmark, fundet flere mere eller mindre fuldstændige koggevrage. Forfatteren, der er museumsinspektør ved Limfjordsmuseet i Løgstør, giver her en spændende beretning om sin udgravning i 1978 af en kogge, som i slutningen af 1200-årene strandede på kysten i Jammerbugten, vest for Svinkløv i Kollerup sogn. Den er en del ældre end Bremerkoggen og synes at udgøre et tidligere efterlyst »missing link« i koggetypens udviklingshistorie.

I efteråret 1978 udgravedes et usædvanligt skibsfund under specielle omstændigheder ved Kollerup strand nord for Fjerritslev i Nordjylland. Det drejede sig om et eksemplar af middelalderens karakteristiske storskib koggen, men Kollerupfundets konstruktion og fundomstændigheder var anderledes end for de hidtil kendte kogger.

De følgende sider vil redegøre for udgravningen og for de foreløbige resultater heraf¹.

Koggen blev kendt, da strandfoged Peder Klit i forsommeren 1978 ringede til Limfjordsmuseet og meddelte, at der var kommet vragefund frem ved ralsugning på hans jord. Maskinen arbejdede 400 m indenfor den nuværende kystlinie, og Peders far Johannes kunne desuden fortælle, at der alene i hans tid var taget 200 m af kysten på dette sted, så skibet måtte forventes at være flere hundrede år gammelt.

En recognoscerende dykning i forsommeren bekræftede vore formodninger: Det drejede sig om et middelalderligt skib, hvor begge stævne var bevarede, omend ikke i fuld højde. Mellem de rette stævne var der ca. 20 m, og skibet var bygget af eg med meget svære tætliggende bundstokke.

Fundet var i mange henseender et grænsetilfælde. Skibsvrag på havbunden, som er mere end 150 år, omfattes af vragebogen, men bogen omfatter ikke skibe fundet på land. Her kunne koggen til gengæld ikke accepteres som et jordfast fortidsminde. Da ralsugningen på stedet allerede havde gi-

vet og fortsat ville give ændringer i grundvandstanden i fundområdet og hermed øget risiko for at det hidtil velbevarede skib ville tage skade, blev det besluttet at gennemføre en udgravning snarest muligt. Det økonomiske grundlag blev skabt gennem tilskud fra bl.a. lokale pengeinstitutter, Fjerritslev kommune, Viborg Amtsmuseumsråd og Statens Museumsnævn.

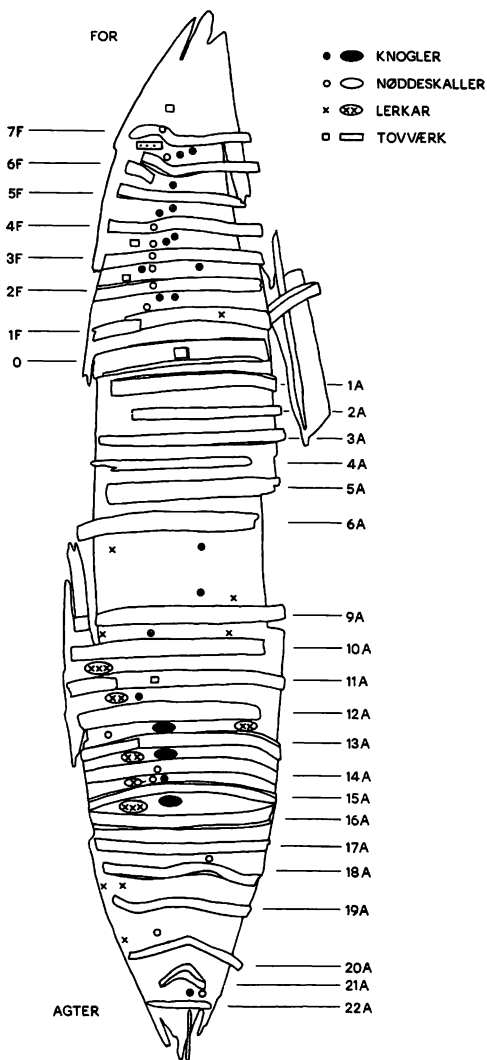
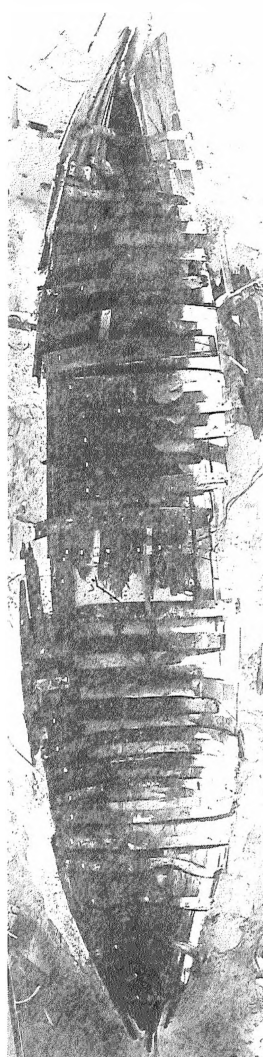
Museet for Thy og Vester Hanherred påtog sig ansvaret for koggens videre skæbne med bistand fra bl.a. Nationalmuseet, og denne artikels forfatter blev ansat som udgravningsleder.

Udgravningsteknisk var det også en usædvanlig opgave, der skulle løses. Ved forsommerens recognoscerende dykning havde det været muligt at dykke i det vandfyldte hul, hvor rallen var blevet pumpet op. Sigbarheden i vandet var nær nul, men man kunne føle sig frem. Da udgravningen skulle indledes, var næsten hele koggen imidlertid blevet dækket af sand, som var skredet ud fra vandhullets sider. Desuden gav det problemer, at næsten hele skibet lå under normal grundvandstand. Det blev derfor nødvendigt at etablere en »indramning« af feltet ved hjælp af 4 m lange sugespidsere, der blev pumpet ned omkring området. Derefter blev sugespidserne koblet til en vacuumpumpe, som arbejdede i døgndrift for at føre grundvandet væk fra skibet og ud i Vesterhavet.

Da udgravningen begyndte at tage fart, og koggen dukkede frem af sandet, blev det samtidig nødvendigt at hælde vand i hullet gennem sprinklere, der skulle holde træet vådt. Mange af disse tekniske problemer blev kun løst takket være en udstrakt velvilje og bistand fra brøndborerfirmaer, og med hjælp fra professor Jens Thyge Møller fra laboratoriet for fysisk geografi ved Århus Universitet, som også deltog i udgravningen for at lave en fotogrammetrisk opmåling af det frilagte skib².

I løbet af 7 uger blev koggen udgravet med en skønsm blanding af frontlæssere, rendegravere, skovle og graveskeer. Den blev opmålt fotogrammetrisk og på mere traditionel vis, den blev adskilt og transporteret af Dronningens Livregiment til en industrihal i Thisted, hvor museet i mellemtiden havde fået bygget nogle opbevaringskar. Det vigtigste og farligste var, som for alle skibe, vandet. Sidst i perioden begyndte sprinklerne således at blive ustabile på grund af slid og tilstopning, og i perioder måtte der derfor etableres nattevagt. Tilmed var Vesterhavet i en efterårsstorm kun 10 cm fra overkanten af den dæmning, der var blevet bygget. Men det gik godt, og resultaterne svarede fuldt ud til forventningerne og til den økonomiske og arbejdsmæssige indsats.

Koggen var bevaret i hele sin længde af 20,25 m, selv om den var delvis



Luftfoto (t.v.) af Kollerupkoggen med stævne (forstævn f.o.) og bundstokke, optaget af Jan Slot Carlsen, Aalborg historiske museum. - T.h. skitseplan med placering af løsfund, udtegnet efter luftfotoet af Nina Kern Jespersen, Vikingskibshallen.

Aerial photo of the Kollerup cog (Northern Jutland, Denmark) with stem (top), stern and floor-timbers. Right, a sketch of the wreck with specification of the loose finds (black dots: bones; white dots: hazel-nut shells; crosses: earthen vessels; squares: cordage).

brækket midtskibs. Forstævnen var bevaret i knapt 3 meters højde, og af agterstævnen var der godt 2 meter tilbage.

Skibet var bygget udelukkende af egetræ i imponerende dimensioner. Af de oprindeligt 31 bundstokke var de 28 bevarede in situ, en blev fundet lidt udenfor styrbords side af stævnen, og kun to manglede. De sværeste bundstokke var 35 cm brede, og de var lagt således, at den naturlige krumning udnyttedes skiftevis i styrbord og bagbord i skibets U-formede midterparti. Bordplankerne var ligeledes udhuggede i egetræ, og de længste var indtil 9 meter lange og indtil 50 cm brede. Ligesom de andre kendte kogger havde skibet rette stævne, glat bund og klinklagte sider. De enkelte bordplanker var samlet med jernspiger af samme type som i koggerne fra Bremen og Vejby, ligesom der indvendigt i samlingerne var lagt en liste til at fastholde det mos, der var brugt som tætningsmateriale. Tætningslisterne blev fastholdt af jernkramper, hvoraf kun aftrykkene var bevarede. Den samme teknik var brugt flere steder udvendigt, hvor der var skører i de brede planker.

Stævnenes nederste del var opbygget som et knæ, hvor den underste del var bladet sammen med kølplanken, medens den øverste ende var tappet sammen.

I lighed med koggen fra Vejby Strand og antageligt også koggen fra Bremen, havde Kollerupkoggen ingen køl, men var blot bygget på en planke, der var lidt sværere end de øvrige bundplanker. Et klart afvigende træk var derimod den måde, hvorpå bordplankerne var ført frem til stævnenes yderkant. Den eneste middelalderlige parallel hertil findes i et lille fartøj fra 1200-tallets midte, som er fundet i Kalmars gamle havn. De svære tværskibs afstivninger med udkragede bjælkeender, som ses på mange middelalderlige seglaftryk, fandt vi ikke, men måske har de siddet så højt i skibet, at de ikke er blevet bevarede.

Om skibets udseende fra dækshøjde og opefter ved vi ikke meget, men to løse planker på ca. 2 m længde blev fundet inden i skibet nær lastrummets agterkant, og hvis de har været en del af skottet i lastrummet, så har vi også hermed en fornemmelse af afstanden fra bund til dæk.

Masten har stået uamindeligt langt fremme i skibet i en yderst svær bundstok, hvori der var et meget fint udhugget firkantet hul. Hverken mast eller ror var naturligvis bevaret, men på agterstævnen fandtes aftryk af rorbeslag, ligesom en lille hæl var bevaret. Endelig var koggen fra Kollerup betydeligt slankere end koggerne fra Kolding, Vejby og Bremen. Mastens placering og den glatte bund har nærmest fået koggen til at ligne en

stor flodpram, og de skarpe undervandslinier i for- og agterskibet har kun delvist kunnet afhjælpe de mådelige sejlegenskaber.

De afvigende træk i konstruktionen tyder på, at Kollerup-koggen er en del ældre end de hidtil kendte koggefund, og de placerer i mange henseender skibet som »the missing link« i Ole Crumlin-Pedersens teori om koggens oprindelse³.

På overkanten af mastebundstokken og bundstok A 14 fandtes en fint udhugget rende, som sandsynligvis var brugt til at fastholde lodrette planker, der har afgrænset lastrummet. En tilsvarende udhugning i mastebundstokkens agterkant gør det sandsynligt, at ihvert fald en del af lastrummet har været garneret, men udhugningen findes ikke i bundstokken, som markerer lastrummets agterkant. Til gengæld fandtes en enkelt garneringsplanke in situ i skibets agterste styrbord side.

Selve ladningen var desværre ikke bevaret. Der blev kun fundet små skiferstykker presset ned mellem bundstokke og planker, og de fortæller blot, at skibet på et eller andet tidspunkt har haft skifer fra Rhinområdet som en del af ladningen. Det tomme lastrum kan godt forklares. En del af godset kan således være skyllet væk i forbindelse med strandingen, og noget er utvivlsomt blevet bjerget kort tid efter ulykken. På de afhuggede ender af bundstokken kunne vi se, at der har været folk ude for at bjerge de tilgængelige dele af mangelvaren træ, og de har naturligvis også søgt efter mere værdifulde sager. Blandt løsfundene, vi håbede på, var især mønter i mastesporet, og da mastehullet var frilagt fandtes også en konkretion, som indeholdt spor af kobber og sølv. Desværre mener konservatorerne ikke, at det vil blive muligt at få en mønt med præg ud af resterne. De løsfund, som vi fandt, var således ikke kostbare, men de giver alligevel værdifulde oplysninger.

Besætningen har både spillet med terning og brugt nogle damlignende spillebrikker. Begge dele er af træ, og de blev fundet forrest i skibet ligesom en tom trækasse med flettet bastbund, formodentlig et sold. Overalt i skibets bund blev der fundet hasselnøddeskaller, og desuden knogler fra ko, får og svin. Den største del af knoglerne stammer fra små køer, mindre end nutidens jerseykvæg, som også kendes fra andre middelalderfund. Zoologerne mener, at der har været mindst to fuldt udvoksede og to stk. ungvæg, og de mange bevarede fodknogler gør det sandsynligt, at dyrene er blevet slagtede og parterede på stedet. Størstedelen af knoglerne er sønderlåede med kraftige hug, og mange er også flækkede⁴.

Maden er nok blevet tilberedt i nogle af de lerkar, som der blev fundet

talrige stykker af, og enkelte næsten hele eksemplarer. Et smukt forment trækar med flere reparationer vidner om, at man passede på sine ting. Inden i trækarret stod et næsten helt lerkar, som dog var ganske tomt. Næsten alle skårene blev fundet i den agterste del af skibet på begge sider af den bundstok (A 14) som markerede afslutningen af lastrummet. Nær skårene lå et par velbevarede store læderstøvler af en type, som var almindelig kendt i middelalderen. En messingdup til en dolkeskede blev trods sin lidenhed (2,5 cm) det fineste løsfund. Dens ornamentik giver nemlig mulighed for en grov bestemmelse af skibets alder til midten af 1200-tallet. Og denne datering må vi nøjes med indtil årringsbestemmelsen giver mulighed for en mere præcis aldersangivelse.

Hvor skibet kom fra, eller hvor det skulle hen, det ved vi ikke med sikkerhed. Her vil det videre arbejde med løsfundene muligvis give lidt bedre besked, men enkelte af lerskålene synes at komme fra det nederlandske Schinveld eller Brunssum. Skiferstykkerne fra lastrummet peger også mod Rhinområdet som oprindelsessted, men ingen af delene siger, om skibet kom derfra⁵. Fra andre fund og fra skriftlige kilder ved vi dog, at netop i 1200-tallet begyndte de såkaldte »Ummelandsfarere« at sejle direkte fra England og Nordvesttyskland rundt Skagen til pladserne i Østersøen, mens handelsvejene over Slesvig og Ribe fik mindre betydning. Måske har vort skib mødt en storm fra nordvest, og de dårlige evner for at krydse har medført, at koggen er drevet mod land, hvor den til sidst er strandet.

En anden synsvinkel kan åbne øjnene for en anderledes forklaring. Geologer er i de senere år blevet klar over, at den nuværende overflade i Vester Hanherred måske ikke er særlig gammel, og at der i vikingetid og tidlig middelalder kan have været en direkte forbindelse mellem Vesterhavet og Limfjorden netop her. Hvis der har været en åbning, så var Kollerup-koggen måske med fuldt overlæg på vej ind i Limfjorden, og en uventet sandbanke stoppede dens videre færd. En nærmere analyse af kendte fund fra vikingetid og tidlig middelalder i området kunne her kombineres med geologiske undersøgelser og dermed give en bedre forståelse af regionens betydning i disse århundreder.

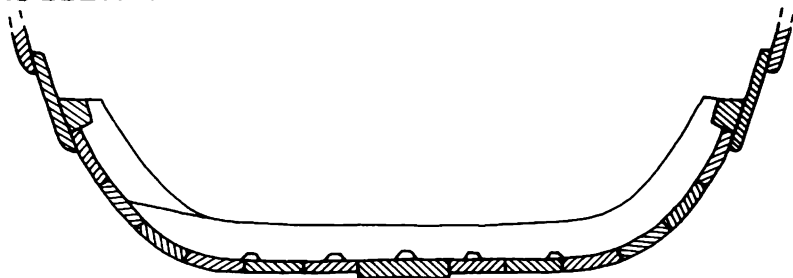
Det sidste løsfund, som skibet gav fra sig, har også givet stof til fantasien. Det var en uanselig træstok på 30 cm's længde. Den ene halvdel var afrundet og den anden skåret i firkant. På hver side af de tre kanter var der skåret 24 hak, og på den sidste kant kun 8. Der er ingen tvivl om, at det er en tællepind, men hvad skulle sømanden tælle? Inddelingen med 24 gør det nærliggende at tænke på døgnets inddeling og på den tids hjælpemidler



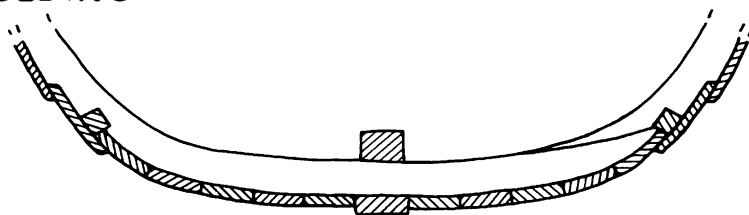
Det frilagte skib set agtenfra. Billedvinklen understreger de slanke linier i stævnenes under-vandsskrog og sværheden af de tætliggende bundstokke. De mange slanger forbinder de talrige sugespidsder som indrammede hele udgravningsfeltet.

The cleared wreck seen from astern, showing the slim lines of the under-water hull of the stem and stern and the thickness of the closely laid floortimbers.

KOLLERUP



KOLDING



VEJBY



Tre kogger i tværsnit. Kollerup-skibet er sandsynligvis fra sidst i 1200-årene, Kolding-skibet formodentlig noget yngre, og Vejby-skibet er fra o. 1370. Principskitsen viser både de fælles træk med kravellagt bund, klinklagte sider og den manglende køl og forskelle i konstruktionerne. De to første kogger har en langsgående stringer, hvor klædningen skifter fra krael til klink. Denne mangler i Vejby-skibet, som dog i lighed med Koldingskibet har kølsvin.

Cross sections of three Danish cogs: Kollerup (last half of the 13th century), Kolding (somewhat later) and Vejby (about 1370). All cogs have a carvel-built bottom, clinker-built sides, and no keel. Kolding and Vejby are equipped with a keelson and Kollerup and Kolding with a stringer along the inside, where the carvel and clinker planking meet.

til at finde vej på havet. Så vidt muligt foretrak man at sejle langs kysterne, og ved hjælp af et lod kunne man både måle dybden og se på bundmaterialet. Det vigtigste har dog været mundtligt overleveret kendskab til farvande, karakteristiske punkter på kysterne og afstande. Her kommer tællepinden ind i billedet. Hvis man havde mulighed for at holde regnskab med tiden, f.eks. ved hjælp af et timeglas, så kan hvert hak i tællepinden svare til en time, og koggen havde således været undervejs i 3 døgn og 8 timer, da den forliste ved Kollerup strand. Tællepinden kan dog også sættes i forbindelse med den forsvundne ladning eller provianten, men den forklaring er nok ikke helt så spændende.

Gennem udgravningen har vi fået ny viden om middelalderens skibstyper og søfart, men mange spørgsmål er stadig ubesvarede, og kun en del af dem vil blive opklaret gennem de videre undersøgelser og analyser i laboratorier.

Hvad der nu skal ske med koggen, kan ingen endnu sige med sikkerhed. En konserveringsopgave af dette omfang er en kompliceret og dyr affære. Den bedste af de nuværende metoder koster pr. liter træ lige så meget som whisky i en forretning - og skibet er 20 m langt og 4,5 m bredt. Det drejer sig altså om millionbeløb. Hertil kommer udgifterne til en velegnet bygning, hvor lufttemperatur og fugtighed skal kunne styres. Konservatorerne er ved at undersøge de tekniske muligheder og museet for Thy og Vester Hanherred i Thisted de økonomiske konsekvenser. Man må dog håbe, at koggen fra Kollerup Strand om nogle år atter kan vises frem, så også andre end de ca. 5000, som besøgte os under udgravningen, kan få et første-håndsindtryk af et usædvanligt fund.

NOTER

- ¹ Da jeg er bekendt med, at museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen i den nærmeste fremtid vil publicere en oversigtsartikel vedrørende middelalderlige skibsfund, vil nærværende artikel kun i begrænset omfang inddrage disse. Indtil videre kan interesserede henvises til:

O.Crumlin-Pedersen m.fl.: Koggen med gulds-katten, Skalk 1976, nr. 6, s.9-15.

D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nord-europa, 358 s., Neumünster 1972.

Knud E. Hansen: Koldingskibet, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1944, s. 119-129.

H. Åkerlund: Fartygsfunden i den forna hamnen i Kalmar, 157 s, Uppsala 1951.

- ² En liste over de mange, som på anden vis hjalp os, ville blive urimelig lang, men familien Klits aldrig svigtende interesse og ubegrænsede gæstfrihed bør dog fremhæves.
- ³ Se O.Crumlin-Pedersen: *Cog-Kogge-Kaag, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1965*, s. 81-144.
- ⁴ Lektor Tove Hatting, Zoologisk Museum, har beredvilligt analyseret knoglematerialet.
- ⁵ Læderstøvlerner er analyseret af forskningsmedarbejder Ingrid Nielsen, Sydjysk universitets center, og det øvrige løsfundsmateriale er hastigt gennemgået af museumsinspektør Niels-Knud Liebott, Nationalmuseets 2. afdeling.

THE KOLLERUP COG: A WRECK IN A GRAVEL GRAVE

Summary

In the autumn of 1978 an unusual wreck was excavated at Kollerup Strand on the coast of North Jutland, just north of Fjerritslev. It was an example of a cog, the typical large ship of the Middle Ages, and was found buried in gravel 400 m, inland from the coastline as it is today.

The length of the cog was preserved in its entirety (20.25 m) though it was partly broken amidships. The stem of the vessel was preserved to a height of 3m and about 2m of the stern was left. Built entirely of oak the cog was of impressive dimensions. The floor timbers were up to 35 cm wide and the hull planks as long as 9m. Iron nails were used to join the planks, of the same type as those used in the cogs from Bremen and Vejby. Lists were laid inside the joins to hold fast the moss used to make the vessel watertight.

The mast was stepped unusually far forward in a particularly strong floor timber in which a square hole had been cut. However neither the mast nor the rudder had been preserved, though in the stern there was an impression of the rudder braces which had rusted away. The position of the mast and the flat bottom almost gave the cog the appearance of a river barge and the sharp underwater sheer at the bow and the stern only partly helped to redress the vessel's mediocre qualities as a sailer.

The cargo, unfortunately, did not survive, though small pieces of slate appear to be from the district of the Rhine and an analysis of fragments so far carried out would seem to indicate that some of them may have come from Schinveld and Brunssum in Holland.

One of the finds of most assistance in dating is the brass tip of a dagger sheath, the decoration of which is typical of the middle of the thirteenth century.

Divergencies in the construction of the Kollerup cog would seem to indicate that it is earlier than the other cogs found hitherto, and in many respects make this vessel »the missing link« in Ole Crumlin-Pedersen's theory of the origins of the cog (cf. his article »Cog - Kogge - Kaag« in the 1965 Yearbook of the Danish Maritime Museum, pp. 81-144).

SYGDOM OG DØD UNDER HUNDREDE ÅRS KINAFART

Af
ERIK GØBEL

I årbog 1978 redegjorde forfatteren for den regelmæssighed, der lå bag den danske, ligesom i det hele taget den europæiske fart på Kina. Her undersøger han besætningens sammensætning, aldersfordeling osv. på danske kinafarere og analyserer årsagerne til og hyppigheden af de forekommende sygdomstilfælde og dødsfald ombord. Også på dette felt viser der sig at være en påfaldende kontinuitet igennem de forskellige perioder. Kinafarterne var på ingen måde uberegnelige og dramatiske vovestykker, men var opbygget på solide erfaringer og fast rutine.

I. Indledning

I 1751 returnerede Dansk Asiatisk Compagnies skib »Kronprinsessen af Danmark« fra Indien med en last peber. På vej over Det indiske Ocean plagedes man åbenbart voldsomt af kakerlakker; thi i skibsjournalen noterede fjerdestyrmænd Michael Hansen Lindegaard den 26. februar:

»Fangede 2.500 kakerlakker. En pot (=9½dl) brændevin per 1.000, efter som en forskrækkelig mængde befindes i skibet, at enhver krog er opfyldt at både proviant og mange andre ting bliver beskadiget, samme udstøjt formeres og daglig i stor mangfoldighed, så man befrygter for et slet udfald.«

Da brændevinspræmien var stor og insekternes tal kolossalt, fangede man den næste dag 900, og om søndagen den 28. fik man has på endnu 1.000 kakerlakker. Hver eneste dag de næste fem uger gik den systematiske jagt på udyrene, og hver dag noterede Hansen Lindegaard resultatet, som gerne lå omkring 1.000. Endelig kunne han regne tallene sammen og kortfattet konkludere: »Har nu fanget fra den 26. februar og til den 4. april 38.250 kakerlakker«. Herefter nævner skibsjournalen ikke mere om insektplagen¹.

Beretninger som denne af interesse for mandskabernes sundhed eller sygdom er temmelig sjældne i kildematerialet. Alle implicerede vidste jo,

hvordan forholdene var ombord på kompagniets skibe. Vi må derfor antage, at i tilfælde som det med kakerlakkerne har det drejet sig om ekstraordinære forhold snarere end om typiske.

Også størstedelen af de trykte beretninger, som foreligger om langfarter med datidens sejskibe, koncentrerer sig om det dramatiske frem for det dagligdags. Og da søfartslitteraturen fra vor egen tid mestendels bygger på disse tilfældige offentliggjorte beretninger, giver den samstemmende det indtryk, at mandskaberne arbejdede under kolossalt hårde og livsfarlige betingelser.

I det følgende vil vi imidlertid fortrinsvis holde os til det store utrykte kildemateriale, som er et levn fra embedsførelsen ombord på Asiatisk Kompagnis kinaskibe². Dette materiale stammer fra årene mellem 1732 og 1833 og er stort set det eneste danske, som er bevaret fra denne periode, og som har interesse for en beskrivelse af søfolkene og deres sundhedsforhold på langfarterne.

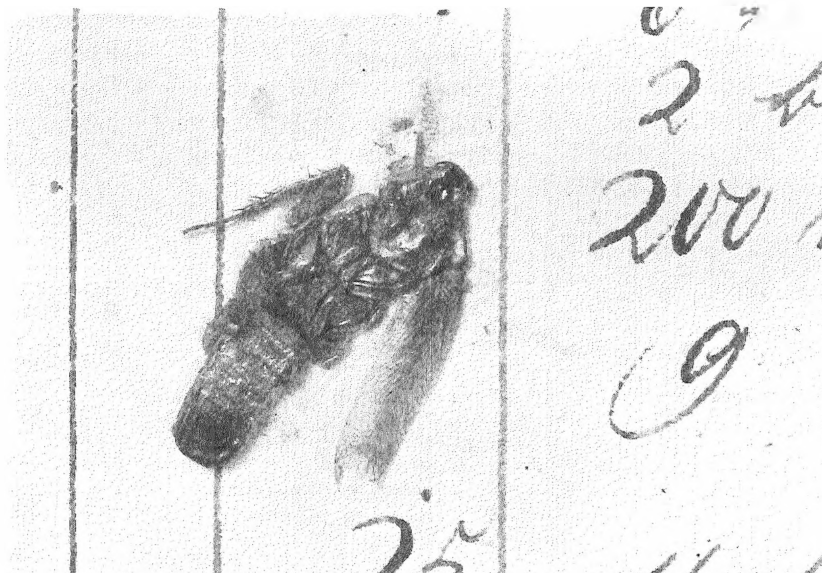
Hvis undersøgelsen imidlertid skal gennemføres systematisk, må den indskrænkes til at behandle de emner, som kilderne afgiver fuldstændige vidnesbyrd om. Det følgende kommer derfor hovedsagelig til at dreje sig om mandskabernes størrelser og sammensætning samt folkenes sygelighed og dødelighed³.

II. Mandskaber

Skibene i kinafarten var ubestridt handelsflådens største. I de florissante år omkring 1780 var deres dimensioner typisk: 145 fods længde (46 meter), 38 fods bredde (12 meter) og 17½ fods dybde i lasten (5½ meter); de lastede skibes dybgang var 20 fod (6½ meter). Disse mål svarede til en drægtighed på 350 kommercelæster - i vore dage at sammenligne med en lasteevne på cirka 800 tons.

»Kongen af Danmark« I, som var det første skib, der byggedes på Asiatisk Kompagnis værft på Christianshavn (1735), var på 197 kommercelæster. Men herefter voksede skibenes drægtigheder støt indtil 1783, hvor man købte orlogsskibet »Prinsesse Sophia Magdalena« på 500 læster. De senere anskaffede kinaskibe var alle noget mindre (se bilag A)⁴.

Det svenske ostindiske kompagnis skibe var til stadighed af samme størrelsesorden som de danske skibe⁵. En nøjere sammenligning med hollandske, engelske og franske skibe lader sig ikke gennemføre; men alt tyder



I den skibsprotokol, som førtes på »Prins Friderich« IIs kinatogt 1779-1780, findes dette insekt fastklemt. De pågældende sider er beskrevne en uge efter, at man havde forladt Canton for hjemadgående. Dyret er en såkaldt tysk kakerlak (*Blatella germanica*) og er cirka 1 tomme lang. Det er en hun, og den rektangulære kapsel på bagenden indeholder æggene. Kakerlakker er næsten altædende, og deres skadevirkning ombord bestod først og fremmest i, at de bortnavede fødevarer, tekstiler, tove og træværk. Rigsarkivet, As. Komp. 941.

This cockroach was preserved in a ship's ledger, kept on a return voyage from China 1780. On board another ship 38,250 of these insects were caught in 38 days. Cockroaches are omnivorous and they ate provisions as well as ropes and woodwork aboard.

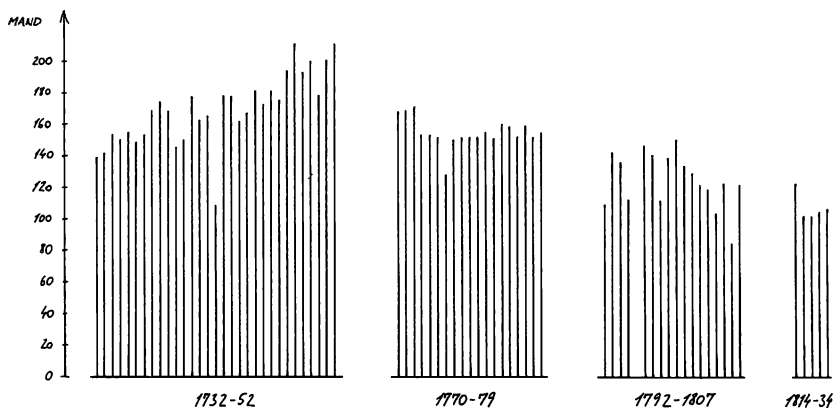
på, at disse alle var mindre. De engelske kinaskibe lastede således kun halvt så meget som de skandinaviske⁶.

Men lad os begynde med at se på, *hvor mange mand* der var ombord på kinaskibene. Den kildegruppe, som kan fortælle dette, er rullebøgerne. For hvert skib indførtes i rullebogen: embede, navn, månedlig gage og eventuelt tilladt privat føringsgods eller føringsdusør for hver eneste mand ombord. Folkene opregnedes i rangfølge fra kaptajnen og styrmændene over de andre officerer, underofficerer og de mange matroser ned til oploberne (=jungmænd) og drengene - for så at ende opremsningen med handelsfolkene, der betegnedes som værende »ved negotien«.

Rullerne er som regel indførte i bogen omkring en uge inden pågældende

skibs afsejling fra København, og hele den således opregnede besætning må følgelig være afgået med skibet - på nær de enkelte om hvem det udtrykkelig er angivet, at de »kom ej med skibet«. Enten fordi de var syge eller ikke mødte op i tide til mænstringen ombord⁷.

De præcise tal for besætningernes størrelser findes i bilag A. I diagrammet her nedenfor præsenteres udviklingen i hovedtræk.

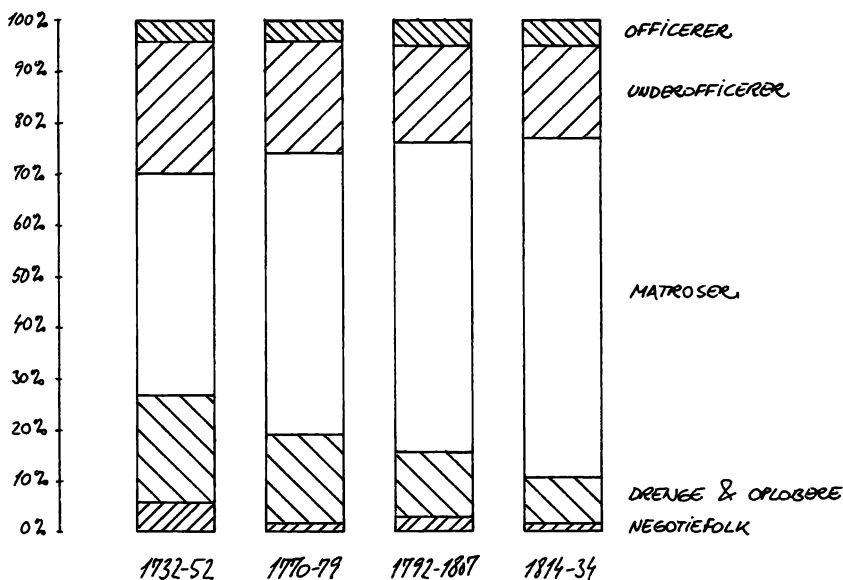


Som det ses, voksede besætningerne sig store i løbet af kompagniets første tyve år. Men herefter blev mandskaberne på kinaskibene mindre og mindre, selv om fartøjerne blev større og større.

Alle *mandskabsgrupper* ombord reduceredes dog ikke i samme takt. På grundlag af rullebøgernes opstillinger og datidens almindelige sprogbrug kan besætningerne deles i følgende 5 hovedkategorier: officerer, underofficerer, matroser, oplobere & drenge og endelig handelsfolk⁸. Til officererne henregnedes kaptajn, overstyrmand, præst, skibsassistent, obermester (= overlæge) og obertømmermand. Også alle underofficerer havde individuelle stillingsbetegnelser som f.eks. trediestyrmand, bådsmand, bådsmandsmath, sejlmager, skibskok og de fire kvartermestre. Matroserne udgjorde en selvstændigt nummereret gruppe i mandskabsrullerne, og i denne gruppe indgik de, der varetog hvervenerne som slagter, bager, maler og plyndregreve (den sidstnævnte passede de mange levende dyr ombord: køer, svin, gæs, høns og skildpadder m.fl.).

I 1770'erne var den typiske besætning på 152 mand. Disse fordelte sig med 6 officerer, 34 underofficerer, 86 matroser, 12 drenge og 12 oplobere og endelig 2 negotiefolk. Sådan bemanning foreskrevs i kompagniets

konventioner af 1772 og 1778⁹. I diagrammet nedenfor er vist, hvorledes mandskabsgruppernes relative vægt blev forskudt gennem hundredårsperioden.



Det fremgår tydeligt, at matrosernes andel af de samlede besætninger voksede kraftigt gennem Asiatic Kompagnis levetid. Denne vækst var imidlertid kun relativ; thi i absolutte tal var der på hvert eneste kinaskeib nogenlunde samme antal matroser, som der altid havde været: ca. 80.

Netop så mange matroser var nødvendige for at tumle de store og tunge og tit stivfrosne sejl og tove. Og da der ikke skete nævneværdige ændringer i skibenes sejlføring og rigning mellem 1732 og 1833, kunne det nødvendige antal matroser heller ikke mindskes. Men da man helt fra starten anvendte tremastede fuldriggede skibe, var det til gengæld heller ikke nødvendigt at øge antallet af matroser ombord, selv om skibsskrogene svulmede.

Også et andet forhold satte en nedre grænse for antallet af menige på kinaskeibene: til at ophale de uhyre store og tunge ankre behøvedes mere end 70 mand¹⁰, fordi ankrene vejede over to tons hver. Da »Kongen af Danmark« IV i 1795 måtte søge havn i Norge på grund af modvind, mistede man ved indsejlingen to ankre. De erstatningsankre, som sendtes

op fra København, vejede henholdsvis 4.080 og 4.718 pund¹¹. Til denne vægt skal ved ankerletning adderes vægten af et ankertov på f.eks. 125 favne med omkredsen 18 tommer¹² - plus alt det søvand tovet havde drukket. Den samlede vægt må derfor mindst have været 5 tons eller 100 kilo til hver af 50 matroser, selv om vandets opdrift også har løftet med. Ifølge en forskrift for udrustning af hollandske kompagniskibe fra 1697 var dimensionerne dér knap så svære som de nævnte danske¹³.

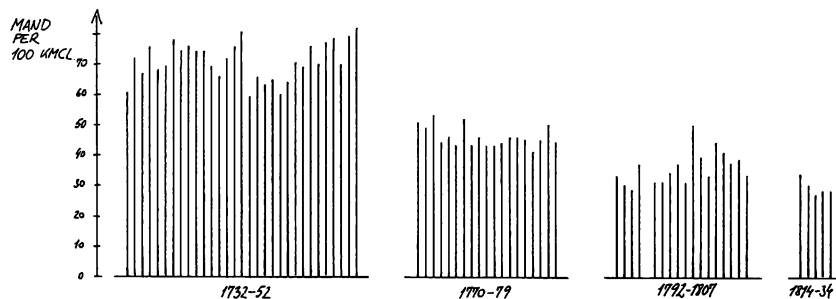
Af officererne kunne kun præsten undværes, og da man i Dansk Asiatisk Compagnie efter en omfattende diskussion om mulige besparelser i begyndelsen af 1750'erne mindskede besætningerne, var det først og fremmest underofficerer og drenge, man mente at kunne undvære.

Ved at betragte et enkelt skibs forskellige rejser ses den målbevidste personalepolitik konsekvenser tydeligt. Karakteristisk er således »Prinsesse Lovise«, som gjorde følgende kinatogter:

1751	med 201 mand ombord
1754	159
1757	138
1759	138
1761	143

Aller mest sparsommeligt blev kompagniet i sine sidste trange år efter 1814, hvor udbyttet af kinafarterne var dårligt. På disse sidste 5 togtør man regne med, at bemanningerne var så knappe som muligt¹⁴.

Personalepolitikken kommer tydeligst til udtryk, hvis vi beregner *forholdet mellem skibenes drægtigheder og bemændinger*, hvilket er et groft mål for effektiviteten ombord. Som standardmål har jeg valgt at se på, hvor mange mand der skulle til at håndtere 100 kommercelæster.



I diagrammet er vist mandskabsratioen i de fire tidligere præsenterede tidsrum. Indenfor hvert af disse var forholdene ret stabile. Det store spring i ratioen fandt sted i begyndelsen af 1760'erne, hvor en ny generation af kinaskibe afløste en ældre og mindre: i 1750'erne var alle skibe under 260 kommercelæster, efter 1764 var alle over 330. Langtidsudviklingen træder dog tydeligt frem, idet antallet af mænd, der var ombord for hver 100 læster, faldt jævnt fra 70-80 i 1730-40'erne helt ned til 30 efter Napoleonskrigene.

I vore dage kan 50 mand sejle et skib på næsten 20.000 tons, hvilket svarer til mindre end 1 mand per 100 kommercelæster. Men målt med datidens alen var dansk Asiatisk Compagnies bemandingsratio nogenlunde som det Svenska Ostindiska Compagniets og det engelske East India Company's¹⁵. Derimod arbejdede de private danske kinafarere under en snævrere profitmargin end det begunstigede kompagni, og de private sejlede derfor med bare 20-30 mand per 100 læster, da de endelig trods Asiatisk Kompagnis protester fik lov til at besejle det fjerne kejserdømme efter 1797.

Vi kan imidlertid finde flere oplysninger om mændene ombord end deres blotte antal. Fra hvilke egne af landet de kom, og hvor mange der udlåntes til kompagniet fra orlogsflåden, vil jeg ikke komme nærmere ind på. Kun skal det røbes, at langt størsteparten kom fra Sjælland eller Norge, og at man mellem 1748 og 1792 tidvis lånte op til tre fjerdedele af kompagniets matroser fra krigsflåden. Kun i særtilfælde sejlede man med en besætning uden orlogsgaster.

Folkens *aldersfordeling* lader sig mere systematisk undersøge. Hertil må anvendes sønroulleringens hovedruller, som er marinens lægdsruller. Min metode har bestået i at sammenholde personoplysninger fra Københavns søhovedrulle 1740-1770¹⁶ med kompagniets rullebøger.

I søhovedrullen findes oplyst for distriktets mænd mellem 16 og 50 år: »navn og tilnavn, fødested, bopæl, alder, statur og befarenhed«; desuden oplyses civilstand. Disse data indførtes ved selve enroulleringen (= sessionen). Derefter antegnedes »hver gang nogen begiver sig ud på nogen sørejse og hvorhen«¹⁷. Oplysningerne om foretagne sørejser er naturligvis ikke fuldstændige (enkelte af de folk, som sejlede for Asiatisk Kompagni, gjorde i virkeligheden flere rejser, end søhovedrullen nævner); men man får dog et udmærket billede af de københavnske matrosers beskæftigelsesmønstre i 1760-80'erne.

En overraskende stor andel har på et eller andet tidspunkt sejlet for



J. Rieters farvelagte stik fra omkring 1805: En dansk matros kommende fra en Kinarejse. Den selvsikre matros er klædt i gul stråhat; kinesisk silketørklæde som efter øjeblikkets mode er bundet med lavtsiddende knude; hvid skjorte med flip; hvid vest med to rækker knapper; en ligeledes dobbeltraded mørkeblå jakke med lommer; gule nankingsbukser af slidstærkt kinesisk bomuld samt endelig hvide strømper og sorte sko. Denne dragt var typisk for langfarerne på landlov. Handels- og Søfartsmuseet.

A sailor just returned from China. On leave mariners wore a straw hat, a dark-blue jacket, a white waistcoat and yellow nankeens made of Chinese cotton, and round their necks a scarf of coloured silk from China. Illuminated engraving from about 1805.

kompagniet enten til Indien eller Kina. Det var imidlertid kun relativt få, som til stadighed tog hyre hos Asiatisk Kompagni. Langt de fleste sejlede snart for private i Europa snart for kompagniet på Asien.

Med oplysning om togtet og mandens navn kan han med noget besvær genfindes i Asiatisk Kompagnis rullebøger, hvori ses hans embede ombord. Jeg har gennemgået cirka 2.500 personer i søhovedrullen, og af disse havde 259 sejlet i kinafarten - 2 togter hver i gennemsnit.

På grundlag heraf kan man beregne, at matroserne oftest var i tyverne og hel- eller halvbefarne; underofficererne var omkring tredive år gamle samt oftest helbefarne, og det vil sige, at de havde over seks års sejltid bag sig.

Drenge og til dels oplobere var som regel for unge til at stå i søhovedrullen. De tre eneste, vi kender alderen på, men som ikke var enrullerede, var kun 11½, 13½ og 14 år gamle, da de tog afsted¹⁸.

De 424 personer, der sejlede som styrmand eller kaptajn til Kina for kompagniet 1732-1833, har haft min specielle interesse. På 21 af disse kan hæftes alder, da de var officerer i orlogsflåden før eller efter deres tjeneste hos Asiatisk Kompagni¹⁹. Desuden kender jeg alderen på 8 navigatører, om hvem eller af hvem der er skrevet bøger, samt på 1, som jeg tilfældigt fandt i Københavns søhovedrulle, inden han blev styrmand. Disse ialt 30 personer kom fra hele monarkiet og sejlede følgende 98 togter som navigatører.

	varians (total)	varians (80%)	gnsn. alder	person- togter
lærlinge	16-20 år	18-20 år	18 år	5
4. styrmænd	14-29 år	18-25 år	21 år	31
3. styrmænd	18-33 år	20-29 år	24 år	13
understyrmand	23-47 år	23-34 år	30 år	12
overstyrmand	28-52 år	28-44 år	36 år	12
kaptajner	31-64 år	33-48 år	41 år	25

Hér som blandt de andre ombord var spredningen i alder indenfor de enkelte kategorier ret beskeden - især hvis man som i tabellen udskiller de 20%, som lå længst fra gennemsnittet.

Både navigatørerne og resten af mændene i kinafarten må betegnes som temmelig unge sammenlignede med befolkningen i København på samme tid²⁰. Men ikke hvis man sammenligner med f.eks. det svenske kompagnis ansatte²¹.

III. Dødelighed

Som nævnt er dødeligheden på Asiatisk Kompagnis skibe aldrig før gjort til genstand for en omhyggelig behandling. Dette kan kun undre, da selskabets arkiv giver mulighed for svar på blandt andre følgende spørgsmål: Hvor mange døde? Hvor mange blev syge? Hvad fejlede de? Hvilke arbejdsulykker indtraf? Hvem ombord klarede sig bedst?

En lignende mulighed findes ikke i andre danske arkivfonds fra det 18. århundrede. Fra orlogsflåden er skibslægejournaler først bevarede fra 1795 og frem²². Alle andre samtidige foretagender var betydelig mindre end Asiatisk Kompagni, og deres arkiver er ydermere dårligt eller slet ikke bevarede.

En hovedkilde til de kinafarendes dødelighed og sundhedstilstand ville have været obermestrenes journaler, hvis disse havde eksisteret i dag, hvad de desværre ikke gør. Indholdet er foreskrevet i hans instruks²³:

§9: »Over de syge holder han en rigtig journal og det daglig, hvortil ham en gennemdraget og forseglede bog fra kompagniet er medgivet, i hvilken han tegner de syges navne, sygdomme som og de til dem forbrugte medikamenter... Han skal hver morgen give kaptajnen og præsten samt skibsassistenten efterretning og oplysning om de syges antal, navne og omstændigheder, på det at dem kan ske den fornødne anstalt til de syges bedste.«

Den nævnte beretning hver morgen om antallet af syge med mere aflage obermesteren gerne i form af en såkaldt dagseddel; men af disse lapper er heller ingen bevarede.

Helt tilsvarende lægejournaler og dagsedler kendes, som vi skal se, fra orlogsflåden og f.eks. fra Vestindisk Handelsselskab.

Dødeligheden på de 130 kinatogter med Dansk Asiatisk Compagnies skibe kan dog fuldt forsvarligt behandles på grundlag af de 121 bind skibsprotokoller, som for os i dag er primære kilder i så henseende, og som omhandler 109 kinatogter. Skibsprotokollen bliver vor hovedkilde til dødeligheden, fordi skibsassistenten i den nedskrev alle juridisk bindende vedtagelser, fortegnelser over penge udlovede til de fattige eller som offer til præsten, udbetalt hyre, udleveret skråtobak og beklædning fra slopkisten samt fordelingen af deserteredes eller afdødes efterladenskaber blandt resten af mandskabet.

Når en mand døde ombord eller i land eller faldt over bord, blev hans kiste eller kammer straks forseglede af skibsassistenten. I løbet af de næste

par dage registreredes alle de efterladte ejendele, og man kunne derpå holde auktion over dem. Resultatet af auktionen indførtes i skibsprotokollen, idet det noteredes, hvem der havde købt hver eneste lille ting, og hvad han betalte for den. Man får på denne måde et spændende indtryk af, hvad så vel høj som lav medbragte på rejserne. Som f.eks. den ikke helt almindelige trediestyrmand Johan Dinesen, der ved sin død ombord på »Kongen af Danmark« III ingen som helst navigationsinstrumenter, bøger eller søkort efterlod sig, men kun 22 klipfisk!²⁴.

Da materialet af skibsprotokoller er stort og homogent, kan vi nøjes med at undersøge de fire udvalgte perioder 1732-1752, 1770-1779, 1792-1807 og 1814-1833. Årstallene refererer til afsejlerne fra Danmark, og tidsrummene er udvalgte således, at spredningen af dem over tid er så stor som muligt; derved repræsenteres forskellige faser af kompagniets virke. Den præcise afgrænsning af de tre tidligste undersøgelsesperioder er foretaget sådan, at de hver indeholder 17 gennemførte kinatogter, hvorfra skibsprotokoller er bevarede. Den fjerde periode omfatter alle de 5 skibe, som udgik i selskabets sidste år efter krigen mod englænderne.

Dette udvalg omfatter præcis halvdelen af det bevarede protokolmateriale. Men som det vil fremgå af det følgende, viser resultaterne sig så ens eller jævnt udviklende, at en inddragelse af den resterende halvdel ikke kan forventes at ville ændre det tegnede billede.

I de tykke skibsprotokoller får man let øje på de store skemaer med fortegnelser over afdødes efterladte og derpå bortauktionerede effekter. Sammen med auktionsforretningen angaves altid den dødes navn og rang (obertømmermand, matros, dreng) og ofte tillige dødsdato og dødsårsag (blodgang, faldet overbord, skudt af saluterende naboskib). Dette krævedes udtrykkelig i skibsassistentens instruks²⁵.

§ 19: »Når dødsfald sker på skibet eller og udi andre farlige tilfælde, skal skibsassistenten begære ober- og undermesterens erklæring om, hvad sygdom det er eller har været årsag til hans død, hvilket tillige med dødsfaldet udi protokollen skal anføres.«

Hvis dødsdato eller -årsag ikke er angivet i forbindelse med auktionen, kan vi derfor som oftest finde disse ved at gå et passende antal dage tilbage i protokollen, hvor selve dødsfaldet omtales.

Den eneste hage ved metoden med at tælle auktionerne er, at der døde ganske enkelte, efter hvem der ikke afholdtes auktion. Denne sjældne situation indtraf, hvis afdøde intet andet efterlod sig end en smule skident tøj, som gerne efter lægens ordre syedes med liget og en kanonkugle ind i

1776
etnog 30

om Børdende nu Lædning Singels, Børdendekjøben
 Løpends 48 p. Kjøbt p. nuu Børdendekjøber til A.
 Børdendekjøber p. nuu Børdendekjøber til A.
 den gule ved udbetaling fændel p. nuu Børdendekjøber
 Gallionen, Skallippen blev p. nuu Børdendekjøber
 et biarge gæm, med guld vort borbe og de til
 fæm ideo og p. nuu Børdendekjøber p. nuu Børdendekjøber
 blev p. nuu Børdendekjøber p. nuu Børdendekjøber
 Auktion til et fængselsbørd p. nuu Børdendekjøber p. nuu Børdendekjøber
 bestod af følgende forter:

Løst Oplob Niels Hansen

1) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Dr. Frederich Peltner	1781	3	12
2) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Dr. Frederich Peltner	1781	2	2
3) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Franz Car. Widen	1781	1	2
4) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Christiane Widen	1782	10	
5) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Lars Jensen	1782	1	4
6) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Dr. Frederich Peltner	1781	3	12
7) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Lars Jensen	1782	4	10
8) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Lars Jensen	1782	1	4
9) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Lars Jensen	1782	1	4
10) 1/2 p. nuu Børdendekjøber	Op. Lars Jensen	1782	1	4

Auktionsregnskab i skibsprotokol. Under »Kongen af Danmark« IIIs ophold i Kina 1776 faldt oplober Niels Hansen overbord fra galionen, hvor de menige ifølge skibsartikel nummer 34 skulle forrette deres nødtørf. Den druknede »ringe efterlandskab« bestod af nogle få beklædningsgenstande, bønne- og salmebog, et gammelt skrin uden lås samt en træskål med skeer. Bortauktioneringen heraf indbragte godt og vel 3 rigsdaler. På denne måde fik de efterlevende skibsfæller suppleret deres garderobe og husgeråd. Rigsarkivet, As. Komp. 935.

Account in a ship's ledger of the auction after the death of a boy, who was drowned at Canton in 1776. Quite typically he left only a few garments, a hymn book, an old box, and a wooden bowl with two spoons.

køjen, inden denne sattes overbord »under sædvanlig ceremoni«, som bestod i, at man højste flaget på halv, lod præsten bede en bøn og til slut affyrede et enkelt kanonskud²⁶. For officerer og underofficerer opstod denne situation aldrig. Disse efterlod sig altid mange effekter og blev satte overbord i kiste under flere salutskud. Præcis de samme ritualer anvendtes på de hollandske og svenske skibe²⁷.

Unøjagtigheden ved auktionstællemetoden er meget lille. I de tjenstlige breve, kaptajnerne sendte hjem fra de forskellige forfriskningspladser under vejs eller med skibe, man præjede i rum sø, nævnedes altid antallet af døde. På denne måde kan det fastslås, at auktion kun manglede ved 1% af dødsfaldene 1732-1752 og ved 0% i de tre senere undersøgelsesperioder.

Et samlet udtryk for dødeligheden ombord giver de *summariske dødsrater*, som angiver andelen af døde ud af hele besætningen:

1732-1752 døde	244	af 2.759 =	9%
1770-1779	184	2.628 =	7%
1792-1807	147	2.116 =	7%
1814-1833	55	536 =	10%

Disse grove tal er lidet sigende og kan ikke umiddelbart sammenlignes; men som vi senere skal se, er det netop den summariske dødsrate, man gerne finder præsenteret i det meste af den foreliggende litteratur. Derfor må den udregnes også hér, hvis vi vil sammenligne med andres resultater.

Asiatisk Kompagnis skibsprotokoller muliggør imidlertid en meget mere raffineret analyse af dødeligheden og dødsårsagerne ombord på skibene. Til det enkelte dødsfald kan som nævnt knyttes dato, dødsårsag og afdødes stilling. I disse tre dimensioner vil den kommende analyse komme til at bevæge sig.

I bilag B er præsenteret hovedparten af det talmateriale, som er udtrukket af protokollerne.

Lad os begynde med at se på, hvilke *dødsårsager* der forekom. Til den ende har jeg inddelt dødsfaldene i fem grupper, hvis afgrænsning giver sig selv: drukning, kvæstelse, sygdom, andet, uoplyst.

I gruppen »andet« udgør 2 drab, 2 selvmord og 2 dødsfald som følge af forgiftning efter at have spist en bestemt slags fisk over halvdelen af tilfældene.

Man kunne i denne kategori have forventet at finde eksempler på folk, som var blevet henrettede i henhold til skibsartiklernes strenge bestemmelser. Skibsrådene dømte dog altid forholdsvis mildt, da man ikke ville

undvære nogen af besætningen. Da således skibmandsmathen fra »Kongen af Danmark« III i 1779 trængte ind og dræbte slagteren med et skud, blev han ikke henrettet, skønt artiklerne foreskrev dette²⁸. Derimod kan det ikke afvises, at der lige som i orlogsflåden var folk, som døde på grund af tamp, der var en meget anvendt straf. Hvis dette var tilfældet, kan det imidlertid ikke konstateres på grundlag af skibsprotokollerne.

I min dødsårsagsstatistik indeholder kategorien »uoplyst« heldigvis kun 6 dødsfald. Derfor - og fordi gruppen »andet« er så lille - falder langt størstedelen af dødsfaldene på kinaskibene i de to ulykkeskategorier »drukning« og »kvæstelse« samt i sygdomsgruppen.

Lige fra 1732 til 1833 var sygdom den helt dominerende dødsårsag. Den tegnede sig til stadighed for tre fjerdedele af alle dødsfald, og efter 1814 for hele 93% (se bilag B).

Den sidste fjerdedel af dødsfaldene forårsagedes af ulykker, idet den umiddelbare dødsårsag i disse tilfælde enten var drukning eller kvæstelser. Efter Napoleonskrigene skete der dog markant færre ulykker, hvorimod flere døde som følge af forskellige sygdomme.

Det kunne være meget spændende at vide, *hvilke sygdomme* det var, som havde dødelig udgang. Imidlertid er kun relativt få sygdomstilfælde beskrevne - og endda ofte på en sådan måde, at selv en fagmand ikke kan identificere dem. Med sikkerhed kan de følgende dødsfald rubriceres ind i de to hovedgrupper, smitsomme sygdomme og mangelsygdomme²⁹:

	1732-52	70-79	92-07	14-33	ialt
mangelsygdomme	3	0	1	1	5
smitsomme sygdomme	11	10	18	11	50
andre sygdomme	3	3	3	4	13
uspecificerede sygdomme	157	128	89	35	409
ialt	174	141	111	51	477

På grund af det voldsomt store antal uspecificerede sygdomme er en egentlig tolkning af tallene farlig. Men hvis de diagnosticerede tilfælde er repræsentative for alle dødsfald, er det tydeligt, at langt de fleste sygdomsforvoldte dødsfald skyldtes forskellige smitsomme sygdomme - og altså kun undtagelsesvis mangelsygdomme som f.eks. skørbug, som litteraturen hidtil oftest har fremhævet og beskæftiget sig med.

Smitsomme sygdomme, tit i form af epidemier, tegnede sig således for henholdsvis 65%, 77%, 82% og 69% af de sygdomstilfælde med dødelig

udgang, som skibsprotokollen nævnede diagnosen på. I så godt som alle disse tilfælde anførtes dysenteri (kaldet »blodgang«) eller kolera. Af andre dødbringende sygdomme, som jævnligt forekom, kan nævnes vattersot og malaria (under navnet »den batavianske feber«). En ret sjældent nævnt dødsårsag var tyfus; til gengæld var denne uhyre smitsomme sygdom nok den mest udbredte ombord på skibene, oftest i form af plettyfus³⁰.

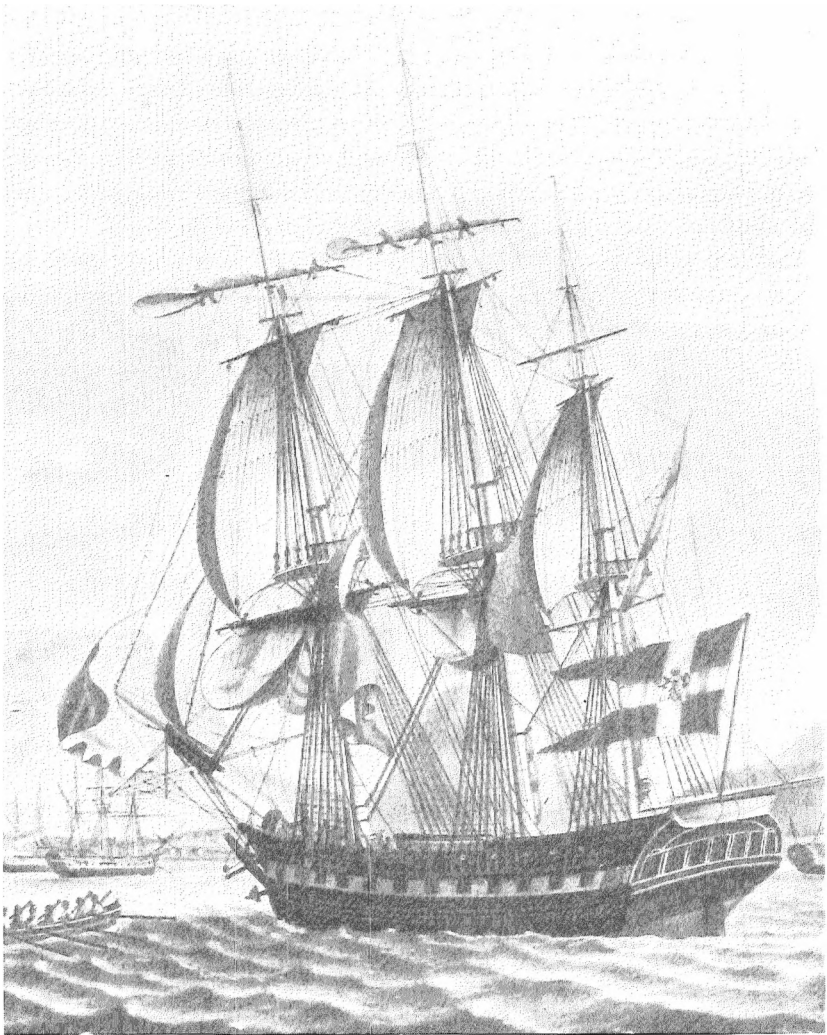
Lad os herefter gå over til at se på, hvor og hvordan de mange *dødsulykker* på kinatogterne skete. Dødsulykkerne mellem 1732 og 1807 kan indordnes i nedenstående skema efter stedet, hvor de skete.

		dreng + oplobere	matro- ser	under- off.	ialt
til vejrs	drukne	6	22	0	28
	kvæstede	3	10	0	13
andetsteds ombord	drukne	22	41	10	73
	kvæstede	3	6	1	10
væk fra skibet	drukne	0	16	1	17
	kvæstede	0	0	1	1
Ialt	drukne				118
	kvæstede				24

Langt de fleste af dødsulykkerne havde til følge, at folk druknede frem for at blive kvæstede. Og vi ser af tabellen, at dette forhold overraskende gik igen både »til vejrs« (i rigning og på rær), »andetsteds ombord« (på dækket, på galionen, i røstene, på falderebstrappen osv) og »væk fra skibet« (i jollen og i land). Mest udpræget var druknefrekvensen borte fra skibet, hvor næsten alle ulykkerne skete ved vandfyldning i floder, eller ved at jollen kæntrede på vej til eller fra land - arbejder som tilsyneladende kun udførtes af matroser.

Over halvdelen af ulykkerne skete ved fartøjernes rælinger, galion og røst. I røstene stod man, når dybden skulle loddes, og i galionen forrettede de menige og mange af underofficererne deres nødtørf. Ved rælingerne blev folk slåede overbord af svingende tovender eller søer, der vaskede ind over dæk. En almindeligt forekommende bemærkning i skibsprotokollerne er, at en eller anden savnedes ved morgenmønstringen »og er formodentlig i nat faldet overbord«³¹.

Op til vejrs kom underofficererne sjældent eller aldrig. Det decideret farlige arbejde i rigning og på rær udførtes af drenge og oplobere og matroser. For begge disse grupper skete en trediedel af dødsulykkerne her



»Christianshavn« løber ind i Taffelbayen på vej til Canton. Den farvelagte tegning kan tidligst stamme fra 1820, efter som skibet ellers kun anløb Kapstaden i 1826, men da lå i Simonsbayen på den anden side af byen og bjergene. Det armerede fuldriggede fregatskib med kompaniflaget vajende fra hækken havde en drægtighed på 372 kommercelæster og var typisk som kinaskib. Bemærk folkene som stående i fodperterne bjerger sejl på bramræerne mere end 20 meter over dækket. Handels- og Søfartsmuseet.

The »Christianshavn« entering Table Bay 1820. Armed, full-rigged, and flying the Company's flag, the ship with its tonnage of c. 950 tons was typical of the Danish Asiatic Company's Chinamen. Notice the men taking in sails on the topgallant yards about 20 metres above the deck.

oppe, skønt tiden, man tilbragte til vejrs, givet har været relativt meget kort. Men ofte er jo matroser og drenge netop blevet sendt op for at bjerge eller rebe sejl, når vinden friskede op. Bemærkelsesværdigt nok betød et fald fra rig eller ræer dobbelt så tit, at den ulykkelige druknede, som at han dræbtes mod dækket. Dette må skyldes den kolossalt høje rejsning, som med sine 30 meter har betydet, at hvis blot skibet vuggede det mindste, har mastetoppene raget langt ud over vandet.

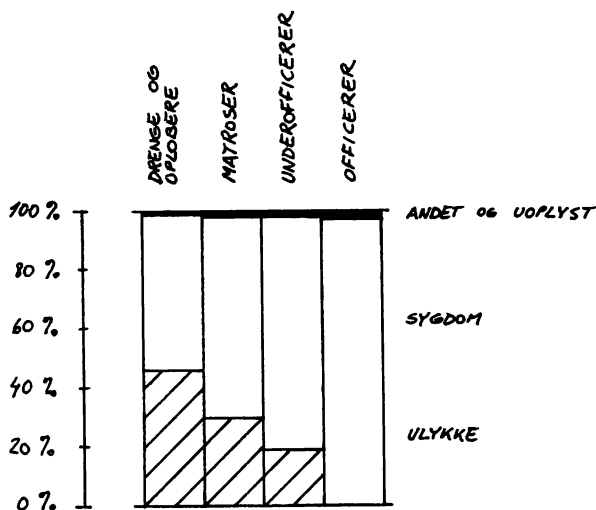
Hvis man faldt overbord, medens skibet var i fart, var ens skæbne vis. Ikke i et eneste tilfælde har besætningen nået at få reddet den overbord-faldne. En typisk situation beskrives detaljeret i »Kongen af Danmark« III's protokol³²:

»Dreng Christian Ferdinand, som var steget op på rælingen (= for bedre at kunne følge den auktion, som netop afholdtes) faldt overbord. Man løb vel straks med skibet i vinden (= stoppede op) og imedens bjergede sejlene, kastede et ledigt gåsehus og en læsejlsrå agter ud fra hytten i den tanke, at siden man så han kunne svømme, at nå dem; men skibets stærke fart forinden at sejlene kunne blive bjergede, forvoldte at han kom så meget agter ud, at man ej mere kunne se ham. - Jollen blev vel og i største hast udsat, hvormed styrmand Berg og 4 mand afgik for at søge efter ham; men de kom med uforrettet sag igen tilbage. Jollen straks ind og sejlene tilsat. - Hvorefter bemeldte dreng Chr. Ferdinands gods (blev) optaget, registreret og på auktion bortsolgt.

Tre gamle trøjer og tre ditto buxer	1 mk	2 sk
To ditto skjorter	2	4
To ditto ditto	1	
En stuv (= rest) lærred	4	
To puder og en hue	3	
Tvende katekismus-forklaringer	1	8
Et gammelt skrin	4	
	Summa: 2 rdl	4 mk 14 sk«

I dette tilfælde kunne den uheldige endda svømme. Når så mange druknede fra jollen eller det forankrede skib, skyldtes det, at vist de fleste ikke kunne svømme, men »blev straks borte«, som man almindeligvis udtrykte det i skibsprotokollen.

Selv om vi bare deler dødsfaldene fra før 1807 i to grupper med årsagerne ulykke og sygdom, fåes et meget klart billede af forskellene mand-skabsgrupperne imellem.



Af diagrammet ses, at jo højere man var på strå, jo større var sandsynligheden for at »strå-dø«³³. Og jo lavere man rangerede, desto større risiko var der for at dø som følge af en arbejdsulykke.

Yderligere kan man beskrive dødeligheden ud fra det perspektiv, som viser, hvordan dødsfrekvensen fordelte sig på de enkelte *mandskabsgrupper*. Tallene er præsenterede i bilag B.

Det mest karakteristiske og stadige træk ved disse er, at drenge og opløbere havde den laveste dødsprocent i alle de fire undersøgte perioder. Den højeste havde i alle perioderne officersgruppen, når man ser bort fra folkene ved negotien, som egentlig blot er at betragte som passagerer, der var med alene for at forestå handelen i Kina. Matroserne og underofficererne lå på nogenlunde fælles niveau periode for periode undtagen efter 1814, hvor underofficererne havde en specielt lav dødsrate.

Forklaringen på disse signifikante forskelle i mandskabsgruppernes dødelighed og dødsårsager må søges i flere forhold.

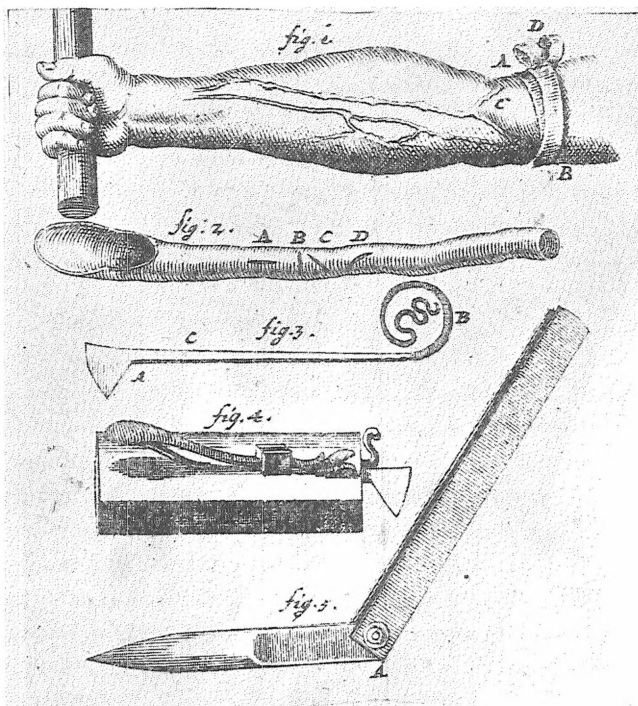
Officererne foretog ikke det decideret farlige arbejde ombord, og alligevel havde gruppen den højeste dødelighed. Dette hænger utvivlsomt sammen med, at officerernes typiske alder var meget højere end de andre tre kategoriers; alene af denne grund må officererne forventes at have haft en højere dødsrate. - Ydermere forrettede officererne ikke deres nødtørft på den ganske vist udsatte, men til gengæld hygiejniske galion. Om dagen benyttede de det ikke overskyllede galleri agter ude, og om natten havde de

fælles »nattepøse« (= natpotter), som i høj grad må have fremmet overførelsen af smitsomme sygdomme fra den ene officer til den anden³⁴. - Og sidst, men ikke mindst havde de gjort den lange rejse frem og tilbage mange gange; mange flere end f.eks. drenge og oplobere.

Dette sidste aspekt betød, at de yngste ombord var de mest uerfarne (mange drenge må have været på deres første togt overhovedet, når de befandt sig i netop denne mandskabskategori) og dermed specielt udsatte for ulykker. Typisk i så henseende er det eksempel, hvor en oplober faldt overbord »fra store bramrå, hvor han var oppe for at hjælpe sejlmageren, som reparerede på bramsejlet«; den voksne mand derimod faldt ikke ned, da skibet krængede³⁵. - Omvendt havde de ældre og overordnede gang på gang været udsatte for togternes strabadser: vinterstormsejlads i den nordligste Atlant, kalmebæltet ved ækvator et par måneder senere, det barske vestenvindbælte om vinteren kun et par måneder efter, dernæst atter mod ækvator osv. Disse voldsomme klimaforandringer, hvor isvinter og tropehede vekslede med kun et kvart års interval, kombineredes ydermere med sundhedsfarlig kost i lange perioder. Den gældende spisetakst skal nok nærmere opfattes som et ideal end som en beskrivelse af de virkeligt forekommende tilstande, som tit var meget dårligere, end spisetaksten giver udseende af³⁶. Hertil kom hyppige angreb af mangelsygdomme og farlige smitsomme sygdomme, foruden et voldsomt fysisk slid for de menige.

Det er intet under, at også andre forfattere understreger betydningen af den almene sundhedstilstand ved rejsens påbegyndelse som basal for dødsraten undervejs - og netop som en særlig udsat gruppe nævner nys hjemvendte sømænd³⁷.

Ser vi på den almindelige udvikling gennem den undersøgte hundredårsperiode, falder det i øjnene, at fra 1730-40'erne til 1770'erne og 1792-1807 faldt den summariske dødsquotient som nævnt fra 9% til 7%. Sandsynligvis må de relativt lave tal for de to sene tidsrum forklares ved, at man efterhånden fik så megen erfaring i proviantering og opbevaring af madvarer og drikkevand og i sygdomsbehandling, at sundhedsforholdene på skibene derved bedredes noget. Når dødsraten på de fem togter efter 1814 derimod fremviste hele 10% døde, synes dette ikke umiddelbart forklarligt. Specielt ikke da kun eet af disse anløb Batavia på Java, som regnedes for yderst befængt med malaria, tyfus, dysenteri og gulst³⁸, og som normalt havde krævet mange menneskeliv ved tidligere anløb. Et særkende ved kompagniets sidste fem kinaskibe var imidlertid, at tre af dem anløb Manila på udrejsen, og at disse mistede forholdsvis mange folk i Canton og



Åreladning var tidens mest benyttede kur, idet den anvendtes mod praktisk talt alle sygdomme, fordi man mente, at legemet derved blev de onde safter kvit. Oftest tappedes blodet fra albuebøjningen, efter at der var lagt et stramt bind om overarmen (fig. 1). I den svulmende åre lagdes et snit (fig. 2) ved hjælp af et simpelt åreladningsjern (fig. 3), en lancet (fig. 5) eller den på skibene oftest anvendte sneppert (fig. 4). Denne består af en lille trekantet klinge, der springer et passende stykke frem, ved at man trykker på en fjeder. Som regel tappedes mellem $\frac{1}{2}$ og 1 liter blod af den syge. Laurentius Heisters »Chirurgie« (Nürnberg, 1719).

Medicinsk-Historisk Museum.

Blood-letting was the most employed cure of the time, as it was considered of general applicability. The vein was opened with a fleam (fig. 4), which consisted of a small triangular blade, operated by means of a spring.

på vejen hjem; måske på grund af sygdom erhvervet på Philippinerne. I hvert fald havde netop disse tre skibe en summarisk dødelighed på ikke mindre end 12%, medens de to, som ikke besøgte Manila, lå på præcis de normale 7%.

Til slut kan dødsfaldene opdeles efter, *hvor på rejserne de fandt sted*. Det var mit indtryk efter gennemgangen af skibsprotokollerne, at sejladsen i

det nordlige Atlanterhav og Kattegat var særlig præget af hårdt vejr og relativ høj ulykkesfrekvens, da netop disse farvande passeredes i vinterstormenes tid på vejen ud³⁹. Omvendt prægedes turen fra Sundastrædet og videre gennem de østasiatiske farvande af mange dødsfald forårsagede af sygdom blandt besætningerne.

Jeg har derfor valgt at dele togterne op i fire delstrækninger: 1) de nordlige farvande fra Kronborg til De capverdiske Øer⁴⁰, 2) strækningen fra disse øer til Sundastrædet, 3) passagen fra strædet til Canton og 4) liggetiden på Wampoo rhed. Alle dødsfaldene fra de undersøgte fire perioder er fordelt på disse delstrækninger.

De absolutte tal er imidlertid ikke umiddelbart sammenlignelige. Det har derfor været nødvendigt at standardisere med hensyn til to dimensioner. For det første befandt skibene sig på etaperne i forskellige tidsrum, for det andet refererer de absolutte tal til grupper af helt forskellige størrelsesordener. Talangivelserne i tabellen er derfor alle henførte til en fælles standard på 1.000 mand i 365 døgn. Da der før 1807 ingen ændringer skete med den geografiske fordeling af dødsfaldene, præsenteres under eet tallene fra de tre perioder 1732-1752, 1770-1779 og 1792-1807.

	udtur	i Canton	hjemtur	ialt
Danmark-Capverd.Øer	ulykke 36		15	
	56		49	54
Capverd.Øer-Sunda	sygdom 20		34	
	ulykke 10		4	
	33		35	34
Sunda-Canton	sygdom 23		31	
	ulykke 16	12	10	
	134	57	36	85
	sygdom 118	45	26	
	ialt 55	57	39	49

Tallene bekræfter til fulde antagelserne. Nordatlanten var det eneste stræk, hvor ulykker forårsagede flere dødsfald end sygdom. Dette var endda altid tilfældet på turen ud, der som nævnt prægedes af hårdt vintervejr på denne etape. På vejen hjem fra Capverdeøerne var der relativt færre ulykkesdødsfald, da flere døde som følge af mangelsygdomme og andre sygdomme erhvervede undervejs, da man ofte undgik de nordligste farvande, og da det oven i købet var sommer og godt vejr.

Medens man lå i Canton, var dødsraten forholdsvis lav. Dette skyldtes, at man hér havde de bedste provianteringsmuligheder på hele togtet, at man kunne motionere, og at man til dels boede i land ved bankesalen eller faktoriet og ikke under de fortvivlede uhygiejniske forhold sammenstuede ombord. Til gengæld plagedes mandskaberne af smitte fra land i form af kønssygdomme og tyfus, og de kæmpede tit med efterveerne fra de sygdomme, de havde pådraget sig i Sundastrædet og Batavia.

Netop på grund af epidemiske sygdomme var langt den farligste delstrækning stykket mellem Sundastrædet og Kina. På dette nåedes de højeste dødsrater overhovedet.

Omvendt var den lange oceanpassage frem og tilbage mellem Sundastrædet og De capverdiske Øer den ufarligste på hele turen. Hér var dødshyppigheden altid den laveste; også lavere end i Canton. Forklaringen på dette umiddelbart overraskende resultat må være, at mandskabet på just denne strækning enten ingen havne anløb eller blot anløb Capstaden eller Sankt Helena, som var sygdomsfrie og friske. Dette passer fint sammen med, at det ikke som almindeligvis antaget var mangelsygdomme, der var livsfarlige, men derimod smitsomme sygdomme.

Gennem alle de fire undersøgte tidsrum var dødeligheden som oftest lavest på hjemturene. Dette var højst sandsynligt en følge af, at døden på udturene havde taget på forskud blandt de svage besætningsmedlemmer. En tilsvarende effekt kendes fra forholdene i land i Danmark på samme tid⁴¹. Louis Dermignys udokumenterede påstand om, at dødeligheden altid var højest på hjemturene, forekommer herefter lidet troværdig⁴².

Lad os til slut kaste et blik på *forholdene efter 1814*. Som vi allerede ved, var dødeligheden høj i denne periode, blandt andet i kraft af en specielt høj dødelighed under opholdene på Wampoo rhed. Men den sene periode adskilte sig mest markant fra de tre tidligere ved at have en meget stor dødelighed på strækningen mellem Kina og Sundastrædet. Dødsfaldene dér skyldtes udelukkende sygdomme, og frekvenserne var så høje som 162% og 113% på henholdsvis ud- og hjemturenes gennemsejling af dette stræk. Også videre hjem fra strædet til De capverdiske Øer var sygdomsforvoldte dødsfald hyppigere end i nogen anden periode.

Da skibslægerne næppe var blevet dårligere end før til at behandle forefaldende sygdomme, kunne forklaringen på den høje dødelighed som følge af sygdom tænkes at være en særlig ondartet dysenteriart, som man pådrog sig i Manila. Eksempelvis var 4 ud af 6 sygdomsdiagnosticerede dødsfald forvoldte af dysenteri på »Frederik den Sjette«s rejse 1833-1834, efter at

skibet havde besøgt denne by på udturen. Hertil kom kun 4 døde, hvis dødbringende sygdom ikke specificeredes⁴³.

Kun på eet eneste af de undersøgte 56 kinatogter var der slet ingen af besætningsmedlemmerne, som døde undervejs. Det drejer sig om »Kronprinsen« IV 1802-1803. Det må dog tilskrives en tilfældighed, at det blev netop dette skib, som vendte hjem med hele besætningen i live. Det kunne i og for sig lige så godt have været et af de andre skibe med meget få døde - som f.eks. »Danmark« 1794-1795, hvor kun een døde på grund af sygdom. Bemærkelsesværdigt nok omtaler da heller ingen af de bevarede private dagbøger fra »Kronprinsen« IV's togt dette forhold⁴⁴.

Men bortset fra ganske få togter som disse var det naturligt, at hajerne fulgte skibene lige i kølvandet.

IV. Sammenligningsgrundlag

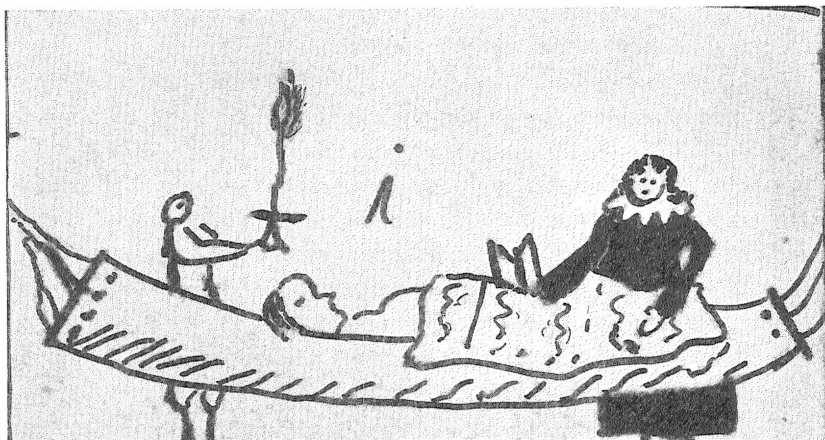
Den foregående udrednings tal vedrørende dødeligheden på Asiatisk Kompagnis kinaskibe kræver et meningsfyldt sammenligningsgrundlag, for at vi kan vurdere resultaterne.

I dagens Danmark er dødeligheden for mænd mellem 15 og 49 år 2‰. I København alene er den på 3‰ for den tilsvarende gruppe. Og i et sundhedsfarligt miljø som kloakarbejdernes er den på 18‰⁴⁵.

For *befolkningen i Danmark* mellem 1735 og 1801 lå den summariske døds-kvotient derimod på cirka 30‰, heri indregnet begge køn samt spædbørn og oldinge⁴⁶.

Mere interessant er det imidlertid at se på køns- og aldersbetingede dødsrater, da skibsbesætningerne næsten kun bestod af unge mænd i deres bedste alder. Hans Christian Johansen har beregnet de aldersspecifikke døds hyppigheder for mænd fra 26 danske landsogne mellem folketællingerne i 1787 og 1801⁴⁷. På grundlag af hans tal kan dødsraten for sognenes mænd mellem 18 og 47 år beregnes til 7,9‰; for drenge i alderen 13-17 år var den på bare 3,0‰. Videre kan nævnes, at man med udgangspunkt i Aksel Lassens oplysninger kan udregne dødsraten for 20 til 49 årige mænd og kvinder under eet til 13‰ i Århus Stift mellem 1778 og 1797 (kvinder havde dengang kun en ubetydeligt lavere dødelighed end mænd)⁴⁸.

Som det ses af bilag B, var dødeligheden på kinatogterne mellem 44 og 57‰ i gennemsnit i årene 1732-1752, 1770-1779 og 1792-1807, altså 4-7 gange højere end for voksne mænd i land på samme tid. Selv mellem De



Døende berettes af skibspræsten ombord på orlogsskibet »Høyenhald« 1710. I mangt og meget lignede forholdene på flådens og kompagniets skibe helt hinanden. Matrosen Niels Trosner har i sin dagbog tegnet den døende liggende i sin hængekøje. Præsten er genkendelig i ornat og med paryk, og drengen medbringer en brændende kærte som belysning på det mørke banjerdæk. For de raske holdt præsten hver dag morgen- og aftenbøn samt på søn- og helligdage prædiken - som dog ifølge hans instruks §2 højst måtte vare én time. Norsk Riksarkiv.

The chaplain administering the sacrament to a dying mariner in his hammock on board a Danish man-of-war, 1710. A candle is brought by the boy to light the dark orlog deck.

capverdiske Øer og Sundastrædet, hvor der døde færrest overhovedet, lå dødsraten på mellem 33 og 37‰. På det mest usunde stykke af rejserne mellem Sundastrædet og Kina var dødeligheden helt oppe på 66-120‰, hvilket var 5-15 gange højere end hjemme.

Efter 1814 faldt dødeligheden i land, medens den steg meget kraftigt på tidens kinafarere. Forskellen blev derfor endnu meget grellere i denne periode.

Et andet relevant sammenligningsgrundlag for de danske skibes dødelighed er dødeligheden ombord på *andre landes kinaskibe*. For det svenske ostindiske kompagnis første to oktrojperioder 1731-1766 er forholdene delvis belyste af Christian Koninckx. På 26 togter døde 392 mænd ud af 3.215, hvilket giver en summarisk dødsrate på 12%⁴⁹. For årene efter 1766 er det ikke muligt at få »en samlad bild av hälsotillståndet och dödsfallen ombord i de svenska ostindieskeppen«⁵⁰.

Dermigny anfører den summariske dødelighed på 86 franske kompagni-

skibe, som sejlede til Indien eller Kina mellem 1735 og 1742, som værende 11%. Forledt af malende beretninger om skibe, hvor størstedelen af besætningerne omkom, forkaster han dog sit eget resultat og gætter i stedet fejlagtigt på, at dødeligheden på de europæiske skibe generelt har ligget på 15-20%⁵¹.

Fuldt troværdige tal er imidlertid givet af J.R. Bruijn, som på grundlag af et stort datamateriale i Leiden anfører dødsraterne for det hollandske kompagnis sejladsen til Batavia⁵²:

1730-1740	12½ %
1740-1750	13½ %
1750-1760	9½ %
1760-1770	11 %
1770-1775	23 %

Det voldsomt høje tal for årene 1770-1775 tilskrives det forhold, at man pressede op til 300 mand ombord på hvert skib for at få dækket behovet for folk i Batavia⁵³.

Endelig har jeg selv i London gennemgået enkelte af skibsjournalerne fra det engelske East India Company. I fire af disse findes mandskabslister, på grundlag af hvilke man kan udregne summariske dødsrater⁵⁴:

»Chesterfield«	1758-1759	6%
»Ceres«	1792-1793	7%
»Dorsetshire«	1800-1801	5%
»Dorsetshire«	1803-1804	5%

Hvis disse fire er repræsentative for de mange engelske kinatogter, var den engelske dødelighed på samme eller en smule lavere niveau end den danske, formentlig fordi englændernes udfart var mindre risikofyldt.

En tredje mulighed for sammenligning frembyder de få *andre danske skibe*, for hvilke vi ved noget om dødeligheden ombord.

Svend Erik Green-Pedersen har behandlet forholdene for besætningerne på en række danske slaveskibe, som 1777-1789 sejlede til Guineakysten og derfra videre til Vestindien. På disse skibe var den summariske døds-hyppighed ikke mindre end 33%, og det var endda fraregnet slaverne⁵⁵.

Under fredskrisen, som efterfulgte Den amerikanske Frihedskrig i 1783, begyndte Vestindisk Handelsselskab at besejle Indien i et forfængeligt håb om at kunne tjene penge dér. For to af selskabets skibe er der bevaret tilstrækkeligt materiale til en sammenligning med Asiatisk Kompagnis dødelighed.

Det drejer sig om »Heinrich Carl« på 222 kommercelæster, som i 1783 sejlede til Trankebar og Bengalen med en besætning på 75 mand⁵⁶. Efter en utrolig mislykket rejse, hvor man blandt andet lå fanget en måned i det vindstille kalmebælte i ulidelig hede, kom skibet efter ni måneder til Capstaden 30. november 1783. Men siden september havde det meste af besætningen været hårdt angrebet af skørbug, da både vand og mad var næsten opbrugt allerede på det tidspunkt. Resultatet var da også, at »alle folk er så syg og udmattet, at de som fluer falde om på dækket«; i tiden mellem 19. oktober og 30. november døde ikke mindre end 18 mand af skørbugen, og på hospitalet i Cap døde endnu 4⁵⁷. På vejen videre til Indien døde ingen. Den summariske dødsrate på udturen alene var altså helt oppe på 29%; på strækningen fra De capverdiske Øer til Trankebar var den 299% pro anno - en strækning hvor Asiatisk Kompagnis besætninger havde gennemsnitlige dødsrater på kun 37% i 1770'erne og omkring århundredskiftet.

Det andet skib fra Vestindisk Handelsselskab var »St. Thomas«, hvorfra adskillige spændende kilder er bevarede. Dette skib havde 1783-1785 en mindst lige så langsommelig og kaotisk færd til Indien som »Heinrich Carl«. Man måtte opgive at finde Madeira, derfor fik man ingen forfriskning, og alle blev så hårdt angrebne af skørbug, at man ved ankomsten til Taffelbayen måtte skyde nødsrud og have fremmede folk ombord for overhovedet at komme til ankers. Skibet sejlede videre fra Afrika 9. januar 1784 ud i Det indiske Ocean med Trankebar som bestemmelsessted. Men efter forgæves at have søgt at få land i sigte af Ceylon måtte kaptajn Lodberg 15. maj beskæmmet meddele skibsrådet »denne extraordinære vanheld«, at han ikke anede, om skibet befandt sig øst eller vest for Indien! Bredden kendtes dog præcist; den var 13° nord, altså højden af Madras, som ligger flere hundrede kilometer nord for Trankebar. Endelig stødte man dog på øgruppen Nicobarerne og nåede derfra den danske loge Frederiksnagore i Bengalen. Herfra sejlede »St. Thomas« atter hjem uden helt så voldsom dramatik⁵⁸.

Ud af en besætning på ialt 73 mand⁵⁹ døde 8 på grund af skørbug i Atlanten; blandt andet fordi »alle vore provisioner blev rent bedærvede og det saltede kød helt stinkende«⁶⁰. Ialt døde på turen 12 mand, hvoraf 1 faldt overbord, og 1 blev dræbt af en nedfaldende blok⁶¹. Summarisk var dødsraten på udturen 17%; på strækningen fra Capverdeerne til Indien var den 114% pro anno.

Fra den danske orlogsflåde er for årene efter 1795 bevaret en lang række

skibslægejournaler, hvor ud af kan trækkes oplysninger om dødeligheden på krigsskibene.

Den norske læge Øivind Larsen har bearbejdet skibslægejournalerne fra fregatten »Freya«, som sejlede til Vestindien 1795-1798 og 1798-1799. For de to togter angiver han dødsraterne til henholdsvis 64 og 55% pro anno⁶². I første række var dødsårsagerne mave- og tarmsygdomme og i næste række febersygdomme; kvæstelser forårsagede kun 2 og 4% af dødsfaldene⁶³.

Tilsvarende har jeg arbejdet med fregatten »Iris«s togt som beskyttelsesskib for en konvoj til Serampore i Bengalen 1799-1800. Men under dette arbejde viste det sig, at oplysningerne i skibslægens sygejournal ikke er helt pålidelige med hensyn til antallet af dødsfald ombord. Dette spørgsmål har Øivind Larsen øjensynlig ikke været opmærksom på.

I »Iris«s sygejournal findes ganske vist en »Verzeichniss über die Gestorbenen«; men dennes indgående beskrivelse omfatter kun de 8 sygdomsforløb, som lægen havde under behandling. Gennemgår man i stedet justitsprotokollen fra samme togt, finder man heri omtalt 9 auktionsforretninger efter afdøde med sædvanlig kortfattet angivelse af dødsårsagerne. Men heller ikke disse oplysninger er fuldstændige, thi hér mangler 1 af de i skibslægejournalen nævnte døde: præsten herr Nandrup, efter hvem der åbenbart ikke afholdtes nogen auktion. Først ved at gå til skibets kommandoprotokol finder man det korrekte tal 10 på de døde i en såkaldt »liste over de døde«⁶⁴.

Selv tallet 10 må naturligvis tages som et minimum. Men med »Iris«s besætning på 305 mand betyder dette en dødelighed på togtets 495 døgn på 24% pro anno. 1 mand faldt overbord fra riggen, medens 9 døde på grund af sygdom, heraf mindst 3 som følge af smitsom syge, hvorimod ingen døde af mangelsygdomme⁶⁵.

Fra de andre orlogsskibe, som var i Indien, er ikke bevaret skibslægejournaler. Men hovedsagelig ved hjælp af kaptajnernes hjemsendte breve kan vi alligevel få et godt indtryk af sundhedsforholdene ombord på »Nældebladet« (kaptajn Jesper Reichardt) og »Bornholm« (kaptajn Gerhard Sievers)⁶⁶.

1. december 1751 afsejlede de to fregatter med en konvoj til Trankebar. Men selv om man forfriskede både på Tenerifa og Cap det gode Håb, døde der på de to skibe ialt 41 soldater på vejen til Indien, foruden mindst 21 søfolk. I betragtning af at der må være afsejlet omkring 450 mand på fregatterne, var tabene på udrejsen ikke så voldsomme. Men på hjemvejen

gik det rent galt. Efter at være ankommet til Saldanhabayen halvandet hundrede kilometer nord for Taffelbayen rapporteredes der hjem fra »Nældebladet«, at man ved ankomsten til bugten 4. februar 1753 kun havde 6 raske mand ombord. Ved afsejlingen fra Danmark havde man haft 231, og af disse var ved brevets afsendelse kun de 112 levende endnu! Hvad den nøjagtige årsag til dødsfaldene var nævnes ikke; men det fremgår klart af brevene, at man har været angrebet af en smitsom sygdom i Det indiske Ocean. Indtil man nåede Cap på vejen hjemad, var altså over halvdelen af »Nældebladet«s besætning død, og dødeligheden havde været på ikke mindre end 425% pro anno. På det skæbnesvangre togt som helhed kender vi ikke dødsraten; men hvis der ialt døde 130 mand, inden man nåede Danmark i juli 1754, var dødsfrekvensen på hele togtet 355% pro anno.

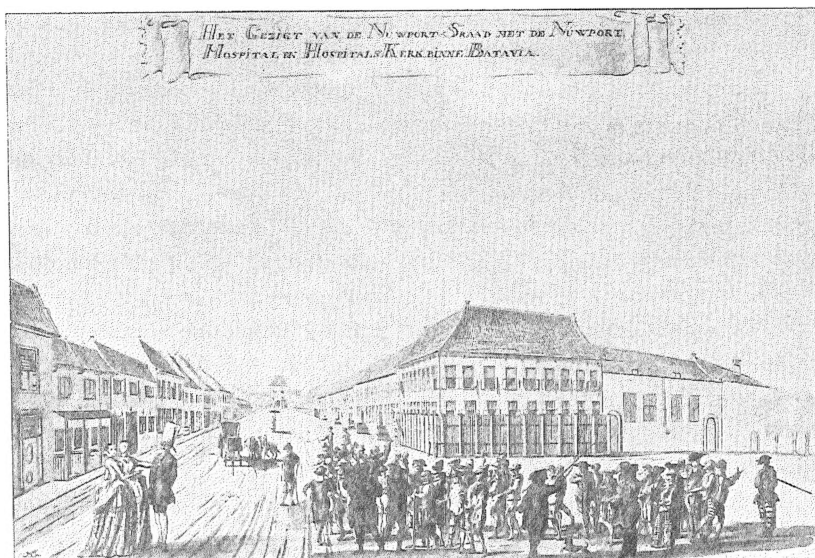
I sammenligning med andre danske oceangående skibe lå Asiatisk Kompagnis kinafareres dødelighed lavt. Slaveskibene havde på forhånd alle odds imod sig, idet de lå længe ved den højst usunde Guineakyst. Men også »Heinrich Carl« og »St. Thomas«, som begge sejlede ad præcis samme rute som de indirekte kinaskibe, der gik via Indien, led meget store tab af menneskeliv; først og fremmest på grund af ukendskab til denne specielle sejlads. Det er således karakteristisk, at mangelsygdomme som dødsårsag næsten ikke forekom på Asiatisk Kompagnis skibe.

Hvad angår flådens skibe, er billedet temmelig flimrende. På »Iris«s togt til Bengalen var dødeligheden betydeligt lavere end på kinaskibene; på »Freya«s rejser til Vestindien var den cirka som Asiatisk Kompagnis; men på »Nældebladet« var den 6-8 gange højere - ja, endog højere end på Vestindisk Handelsselskabs skibe.

I forhold til befolkningen hjemme var overdødeligheden på kinaskibene tydelig: 1792-1807 havde de voksne søfolk 5 gange så høj, men drenge og oplobere næsten 10 gange så høj dødelighed som deres jævnaldrende hjemme. Men da kompagniets dødsfrekvenser lå på nogenlunde samme niveau som på andre nationers kinafarere, har det næppe virket alarmrende. Selv i vore dages overvågede samfund skal der samme overdødelighed til i et erhverv, før nogen tager notits deraf - endsige gør noget for at ændre arbejdsforholdene.

V. Sygelighed

Lige som tilfældet er med kinafarernes dødelighed i det 18. og tidlige 19. århundrede, mangler vi til beskrivelsen af deres sygdomme de vigtigste af



»Prospekt af Batavias Nyportgade og Nyporthospital med hospitalskirken«. Fra omkring 1790 blev det almindeligt, at de danske kinaskibe på udrejsen anløb den store nederlandske by på Java, hvor man handlede, fik friske forsyninger og restituerede sig. De dårligste blandt de syge sendtes i land for at blive plejede på hospitalet. Dette blev drevet af det nederlandske kompagni og havde et glimrende ry med sine tre fornemme overlæger og apoteker. Stik fra 1700-tallet. Handels- og Søfartsmuseet.

Prospect of Newport Street and Hospital in Batavia. After 1790 Danish ships, as a rule, anchored here to trade, take on fresh provisions and have their worst sick nursed ashore.

datidens kilder: obermestrenes journaler. Men alligevel kan vi få et indblik i sygeligheden ombord. På hvert skib førte skibsassistenten nemlig daglig sin skibsprotokol, hvori han blandt meget andet noterede forandringerne i beholdningerne på skibet, først og fremmest hvad angik ferskvand og proviant. Da obermesteren bestyrede og havde ansvar for sit specielle inventarium, som foruden af instrumenter og medikamenter bestod af »sygekost«, var det vigtigt for skibsassistenten hele tiden at have nøje rede på, hvor mange af de ombordværende der på grund af sygdom var på kost hos lægen. Derfor er bemærkninger af typen »Havde 7 syge« ofte dagligt forekommende i skibsprotokollerne, som i dag er primære kilder desangående.

Hvad patienterne fejlede, var derimod skibsassistenten lige meget, og

dette noterede han sig da heller ikke. Skibsprotokollen fungerede imidlertid som brevkopibog ombord, og da officielle henvendelser mellem de overordnede på skibet foregik skriftligt, findes der i protokollerne en del breve fra obermester til kaptajn. I disse anbefalede lægen typisk kaptajnen at indkøbe bestemte fødevarer på næste forfriskningsplads, og ofte opridsede han som begrundelse for sit underdanige ønske sundhedstilstanden ombord. På denne måde kan vi få enkelte glimt af de sygdomme, som forekom på skibene. Specielt godt er vi underrettede om de lidelser, som medførte døden.

Det var imidlertid sjældent, at skibsassistenten hver eneste dag indførte antallet af syge i skibsprotokollen. Vel sagtens fordi netop han har fået obermesterens dagsedler. I enkelte af protokollerne fra omkring århundredskiftet er angivelserne af dagens syge dog så hyppige, at man med god sikkerhed kan udregne ugegennemsnit.

Jeg har valgt hér at præsentere sygeligheden på »Christianshavn«s togt 1800-1802, hvor antallet af syge kendes for mindst 601 ud af fartens 614 døgn⁶⁷. Explicit er sygetallet ganske vist kun anført for 393 døgn; men det er tydeligt, at under den første skibsassistent indførtes kun sygetallet, når dette var forskelligt fra det senest nævnte. Da en ny skibsassistent overtog protokolførelsen efter sin forgængers død i juli 1801, skrev han derimod troligt dag efter dag: »Havde forrige dags syge«.

»Christianshavn« havde ved afsejlingen fra Danmark en besætning på 138 mand⁶⁸, hvoraf ikke mindre end 27 døde under vejs frem og tilbage - de 25 af sygdom⁶⁹. Denne summariske dødelighed på 19% var næsten tre gange højere end normalt for perioden 1792-1807.

Skønt der ikke nødvendigvis er ligefremt forhold mellem antallet af syge og døde på et togt, kan vi nok regne med, at sygeligheden på »Christianshavn« (forstået som antallet af folk på sygekost) har været højere end normalt. Selv om det må bemærkes, at ikke mindre end 14 mand døde mellem 30. juli og 26. august 1801 som følge af en epidemisk sygdom, hvis første offer var den nævnte skibsassistent Poulsen.

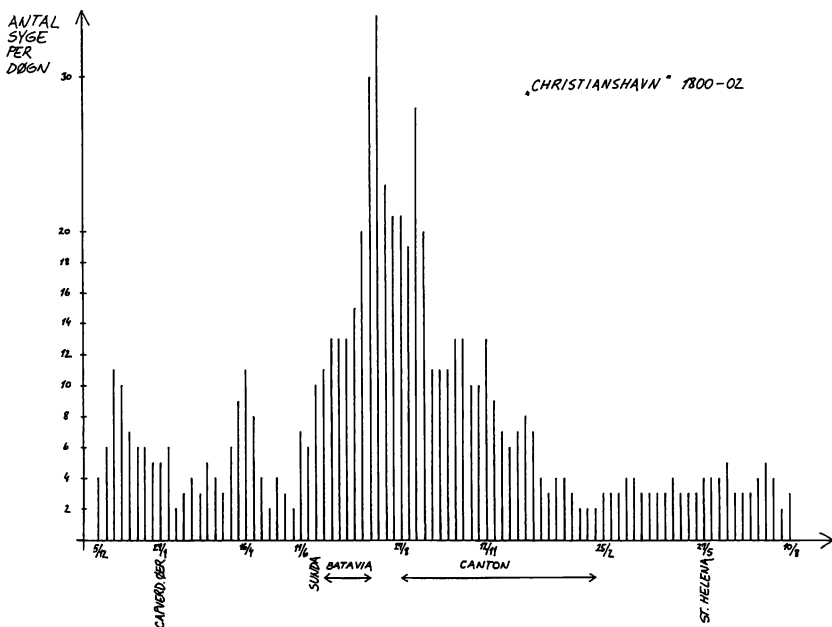
Denne epidemi aftegner sig ganske tydeligt i hosstående diagram efter ankomsten til Batavia, hvor op til 34 mand i gennemsnit lå syge i køjerne hver dag som følge af malaria.

Men medens vi nok ikke bør tage disse absolutte tal fra »Christianshavn« som aldeles typiske, var sygedagenes relative fordeling over tid i store træk lig den, vi finder på andre kinatogter gennem hele det 18. århundrede.

Allerede den første uge var der i gennemsnit 4 syge om dagen. Dette til trods for at lægens instruks krævede⁷⁰:

§ 2: »Så snart obermesteren kommer ombord (= på Københavns rhed), skal han efterse, at ikke nogen er behæftet med nogen sygdom, især sådan som kunne være af smitsom art; finder han nogen, melder han det for kaptajnen, på det han kan lade sådan en i land bringe.«

Dette var ikke tomme ord. Der ses mange eksempler på, at allerede forhyrede folk er blevet »sendt i land for smitsom sygdom« og ikke kommet med skibet⁷¹.



Men alligevel havde der været 3-5 syge hver dag, siden mandskabet overhovedet kom ombord på »Christianshavn«. Og dette minimumsniveau, som genfindes på næsten alle andre skibe, kom man aldrig ned under på rejsen. Den almene sundhedstilstand i datidens danske befolkning har åbenbart været sådan, at man ikke kunne samle godt hundrede søfolk, uden at omkring 3 deraf var alvorligt syge⁷². Specielt i de år, hvor det har knebet med at skaffe tilstrækkeligt mandskab, har obermesteren dog næppe frasorteret andre end dem, som var direkte farlige at have med ombord.

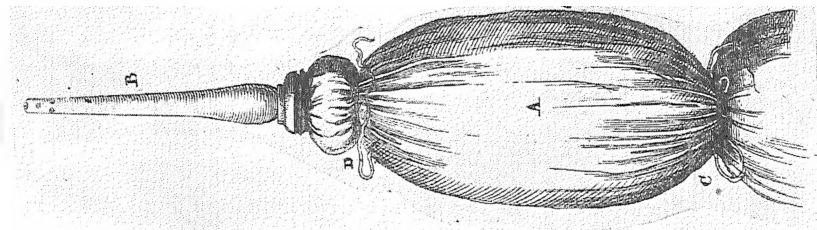
På udrejsen sejlede »Christianshavn« lige som flere andre skibe direkte fra De capverdiske Øer til Sundastrædet, hvilket i dette tilfælde betød 133 døgn i rum sø uden forfriskning. Den medbragte proviant var enten saltet, tørret eller røget og derfor uhyre fattig på C-vitamin. Dette betød, at mandskaberne stod i fare for at blive angrebne af skørbug, især da også mangel på motion virker fremmede på denne syge.

Skibets kaptajn G.G. Stage var en erfaren herre på 40 år, som havde gjort 10 togter for Asiatisk Kompagni, siden han startede 14 år gammel som skibsdreng i kinafarten. Nu 82 døgn efter afsejlingen fra De capverdiske Øer foreslog han skibsrådet at give hver mand en pot øl daglig for at »forebygge« skørbugen, som da havde tag i en del af dem - blandt andet fordi forfriskningen i Porto Prayo på øerne havde været dårlig⁷³. Af andre forholdsregler mod denne mangelsygdom havde de danske kinaskibe lige siden den aller første hjemtur i 1732 benyttet sig af citrusfrugter og disses saft, medens man hjemme fra medbragte ligeledes virkningsfuld surkål, som er fintskåret hvidkål kogt med eddike.

44 døgn senere foreslog doktor Biermann skibsrådet at lade folkene få en dram daglig til at blande i deres drikkevand. Dette tilstededes af rådet, da øllet nu var sluppet op, men havde vist sig at have en gavnlig virkning på helbredstilstanden, selv om »nu en del sygdomme begynder at indfinde sig af en anden slags og tillige farligere«⁷⁴. Det omtalte forløb genfindes tydeligt i diagrammet.

Som forudset af skibsrådet indfandt de virkelige problemer sig først ved opankringen på Batavias rhed den 25. juni 1801. Ikke alene fik man den sørgelige efterretning om Slaget på Rheden i København nogle måneder forinden og om krigstilstanden mellem Danmark og England; men en stor del af besætningen blev alvorligt syge i de barske omgivelser hér på kun 6° sydlig bredde. Med drikkevandet førtes malaria og dysenteri straks ombord.

Den 14. juli kræver sygdommen sit første dødsoffer, og dagen efter bliver to matroser ført i land til hospitalet. Efterhånden bliver et dusin mand sendt i land. - Ombord lægger man mest vægt på at røge med enebær og derefter stænke med eddike. Disse forholdsregler skal rense luften mellem dækkene, eftersom man mener, at sygdommenes årsag er »meget beklumret luft«, »dunsterne fra lasten« og »en usædvanlig hede«. I dag kan vi smile overbærende ad de næsten virkningsløse enebær og eddiken. Større effekt har det nok haft, at man hver eneste dag under opholdet blandede 12 pletter risbrændevin i det fad ferskvand på cirka 250 liter, som udgjorde



En af de behandlinger, obermestrene (skibslægerne) ofte foreskrev, var lavementer. Indpumpningen af lægemidlet i endetarmen foretoges altid ved hjælp af en klystersprøjte. På den hér viste består beholderen af en sammensnøret svineblære, medens røret er udført i ben. Planchen stammer fra Laurentius Heisters »Chirurgie« (Nürnberg, 1719). Netop denne var en uhyre almindelig håndbog på kinaskibene gennem hele 1700-tallet, hvor adskillige nye udgaver så dagens lys. Medicinsk-Historisk Museum.

A treatment often prescribed by the chief surgeon was clysters. The enema syringe consisted simply of a pig's bladder and a tube made of bone. This and the other copperplates are from Heister's »Chirurgie«, which was much used by ships' surgeons during the 18th century.

besætningens fælles dagsration. Desuden fik hver mand en dram til frokosten⁷⁵.

Alligevel var omkring en fjerdedel af besætningen arbejdsudygtig som følge af voldsomt afkræftende dysenteri- og malariaangreb, og superkargo Peder Lassen fandt, at klimaet på stedet var så usundt, »at skibets mandskab og officerer er udsatte for efter enhver indbyggers formening at ville uddø, om det (= opholdet) skulle vare i 6 måneder«⁷⁶. Ikke underligt at obermesteren 26. juli måtte melde udsolgt i en del af sine medikamenter. Folkenes svækkede konstitution i forbindelse med det uvante tropeklima med dets mange smittekim var en højst uheldig og farlig kombination.

Trods risikoen for at blive opbragt af krydsende engelske orlogsskibe i Det sydkinesiske Hav turde man ikke blive liggende. Så pengekisterne blev efterladte hos regeringen i Batavia, og »Christianshavn« fortsatte rejsen med sin sygdomshærgede besætning.

Dagen efter ankomsten til Canton skrev doktor Biermann til kaptajn Stage, idet han gjorde status over sygeligheden og foreslog modforholdsregler imod den. Sådanne indgående behandlinger er ret sjældne i kilde-materialet. Og da Christian Biermann ydermere var en rutineret læge, der tidligere havde tjent kompagniet som obermester på 4 rejser til Indien, fortjener hans skrivelse at blive citeret hér⁷⁷:

»Pro memoria!

Da lejligheden ombord ikke tillader der tilbørlig at behandle så mange syge, og de fleste af sygdommene er af smitsom art, ondartet feber (= malaria) og blodgang (= dysenteri).

Ligeledes er luften meget bedærvet på skibet, endskønt Deres velædelhed har gjort al mulig anstalt for at forbedre den såvel med renholdning som røget og stænket med eddike. Men den lange tid vi har haft disse sygdomme i skibet, såvelsom den overmåde stærke hede som vil endnu vedvare en tid lang og kan forårsage mange sygdomme og måske dødelige! alt dette må tages i betragtning, at der kan føjes anstalt til bedre pleje og luft. På grund heraf tager jeg mig den frihed at foreslå for Deres velædelhed, at et hus kunne blive opsat noget fra bankesalen og så bekvemt indrettet for de syge som muligt.

Ligeledes 12 stk. senge og andre bekvemmeligheder efter deres sygdoms beskaffenhed, som jeg skal lade Deres velædelhed vide. Hvis ikke disse anstalter kan istandkomme, tror jeg aldrig den største del af besætningen vil ret kunne få deres forrige helbred, som de har mistet på Batavia, og deres sygdom, håber jeg, skal virke meget til det bedre, da jeg kan se med mig selv tillige med nogle andre, at vi kan nogle dage befinde os tåleligt og så igen andre tider slet (= malariasymptomer), som alene vil blive bedre ved at gå til Canton og så igen tilbage til skibet, da denne afveksling formodentlig vil hjælpe. Ligeledes går den største del bort af de virksomste lægemidler, og som jeg næppe tror kan her bekommes. Derfor udbeder jeg mig hos Deres velædelhed, at dette forslag kunne blive antaget, som jeg med modneste overlæg har fremsat, tvivlende ikke på at det jo vil finde den høje direktions bifald såvelsom Deres velædelheds.

Wampoo, datum ut supra.

Ærbødig

C. Biermann«

Under opholdet i Kina bedredes situationen hurtigt og mærkbart. Men endnu næsten to måneder efter ankomsten berettede kaptajnen hjem: »Vi har endnu 14 syge, hvoraf nogle med den batavianske sygdom, og kan ikke ret komme dem igen, da de har tabt deres bedste kræfter på Batavia«⁷⁸. Man kan ikke undres over Stages erklærede pessimisme, men heller ikke over at den ikke viste sig at være berettiget - antallet af syge faldt jævnt helt ned til 2 ved afsejlingen i februar 1802. Foruden de i Biermanns pro memoria omtalte forholdsregler nævner skibsprotokollen med jævne mellem-

rum, at »det halve mandskab gik i land for at røre sig, og kom samme igen ombord om aftenen«⁷⁹. Motionen skulle som nævnt have en gavnlig indflydelse på skørbugspatienter.

På vejen hjem lå antallet konstant lavt. Dette må forklares ved, at af de svagelige ombord var 25 døde allerede på udrejsen og under opholdet i Canton. Netop derfor er »Christianshavn«s fordeling af sygdomsdagene på hjemturen lidt atypisk, idet besætningerne ellers mod slutningen af togterne gerne var svækkede og derfor blev angrebne af skørbug. Især i første oktrojperiode indtil 1772, men også senere var dette tilfældet. Hvis det præsenterede diagram skulle have været helt typisk, skulle der i de sidste 4-5 uger atter have været en stigning i antallet af syge; f.eks. op til et niveau på mellem 5 og 10 mand. Til dette antal syge bidrog også den omstændighed, at folkene ved sejladsen i de nordlige have - både på udturen om vinteren og på hjemturen efter at have været udsat for halvandet års temperatursvingninger - blev plagede af luftvejssygdomme som forkølelse, lungebetændelse og lungetuberkulose.

Kort efter skibets hjemkomst forlød det i pressen, at togtet havde været »højst mådeligt«. Kompagniets direktion rykkede derfor ud med et dementi i Berlingske Tidende, hvori den anførte, »at kompagniet har årsag til at være veltilfreds med sammes (= »Christianshavn«s) rejse; kun beklager den, at skibet Christianshavn, kaptajn Stage, formedelst skibets anløb af Batavia på udrejsen har haft en del døde«⁸⁰.

Om den lægelige *behandling* af patienterne ved vi ikke meget, da skibslægerens journaler jo er gået til grunde lige som bøgerne med regnskaber over forbrugt medicin⁸¹.

Afober- og undermestrenes instruks fremgår det dog, at der på hvert skib fandtes en eller to kister, hvori de af kompagniet medgivne medikamenter og instrumenter fandtes. Kisternes nærmere indhold kendes ikke. Men før skibet forlod København, skulle obermesteren efterse og klargøre sine »kirurgiske instrumenter« såvel som bandager til brug ved knoglebrud og fjernelse af bylder, bind af forskellige længder, strøgne plastery »og hvad videre dertil hører«⁸². Fortegnelsen over medikamenter, som hvert af det hollandske ostindiske kompagnis skibe medbragte efter 1739, omfatter ikke mindre end 155 omhyggeligt opremsede sorter; af instrumenter havde man 37 forskellige slags⁸³.

Rundt omkring i de danske kilder dukker heldigvis enkelte bemærkninger op. Således var de medikamenter, som obermester Biermann på »Christianshavn« måtte indkøbe både i Batavia og i Canton: kinarod, ren soda,

kandissukker, rødvin og the. Herudover suppleredes beholdningerne op af blandt andet citronsaft, appelsiner, vitriololie og valmuesaft⁸⁴.

Men udover kompagniets remedier medbragte både under- og obermester deres private instrumenter og bøger. Da f.eks. Johan Christian Wessel døde som overlæge på »Disco« i 1779, var der blandt hans private efterladenskaber to punge med kirurgiske instrumenter og ikke mindre end 41 bind medicinsk litteratur⁸⁵. Da undermester Bertelsen døde på samme togt, bortauktioneredes sølvinstrumentnåle, jerntænger samt snepperter og lancetter⁸⁶. Begge disse sidste slags var til brug ved åreladning, som var en af datidens universalkure.

Bortset fra disse indirekte udsagn ved vi, at lægeinstruksen og skibstiklerne foruden en vis hygiejne foreskrev, at folk med smitsomme sygdomme som »ondartet feber eller dysenteri« skulle isoleres⁸⁷. En ordre som det naturligvis har været ganske umuligt at efterleve i praksis blandt de tæt sammenstuede søfolk.

I det hele taget får man det indtryk, at skibslægernes behandling ikke har været særlig effektiv. Og på de skibe, hvor en eller begge læger døde under vejs, ses da heller ikke markant flere dødsfald end på resten af fartøjerne.

VI. Sammenligningsgrundlag

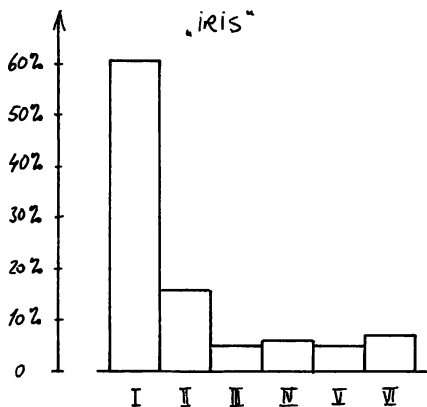
Til en vurdering af sygeligheden ombord på Asiatisk Kompagnis kina-skibe kan vi sammenligne med forholdene forskellige andre steder.

Som nævnt er forholdene på *flådens skibe* særlig godt belyste, og det er så heldigt, at een af de bevarede skibslægejournaler netop stammer fra fregatten »Iris«s togt som konvojskib for de private »Marianna«, »Johanna« og »Hvide Ørn« til Indien og hjem igen i årene 1799-1800⁸⁸. Selv om rejsen gik til Indien, havde togtet visse træk fælles med kompagniets kinafarter. Kronborg passeredes 11. juni 1799, og efter opankringer på Madeira og Cap ankom konvojen til Bengalen i januar 1800. 3. marts sejlede man atter hjemad, og ankerpladserne var nu Cap det gode Håb, Sankt Helena og Norge; man havde Kronborg om styrbord 18. oktober 1800. Både ud og hjem var turen gået nord om England⁸⁹. Ialt havde man været hjemmefra 16½ måned, lige som kinaskibene var det.

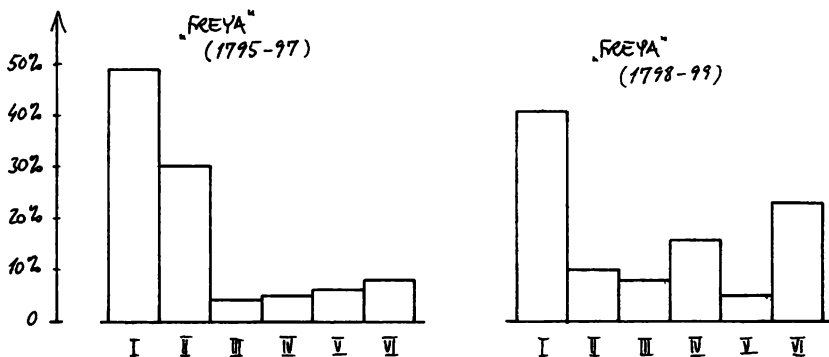
»Iris« havde en besætning på 305 mand, hvoraf 3 læger og 194 matroser⁹⁰. I oberchirurg W.V. Ottos »sygejournal« kan man se, hvem der var

syge, hvad de fejlede, hvordan de blev behandlede, og hvor længe de var sygemeldte⁹¹.

Ialt behandlede lægerne ombord 315 sygdomstilfælde, som fordelte sig som følger på grupperne I (mave- og tarmsygdomme), II (luftvejs- og febersygdomme), III (kvæstelser), IV (hud- og kønssygdomme), V (mangelsygdomme) og VI (andre sygdomme)⁹².



Til sammenligning med tallene fra »Iris« gengives nedenfor Øvind Larsens tilsvarende resultater for fregatten »Freya«, som i 1795-1797 og igen 1798-1799 sejlede til Vestindien⁹³.

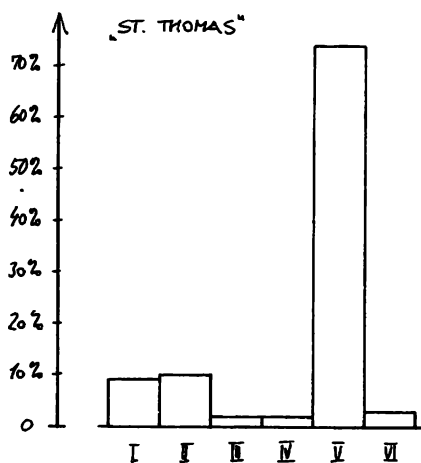


Fælles for alle de tre ovenstående diagrammer er, at mave- og tarmsygdommene var de helt dominerende plager ombord; de udgjorde halvdelen af alle sygdomstilfælde. Næst i rækken kom luftvejs- og febersygdomme

(II) og hud- og kønssygdomme (IV). Derimod var sygdomme fra kategorierne kvæstelser (III) og mangelsygdomme (V) altid relativt sjældne.

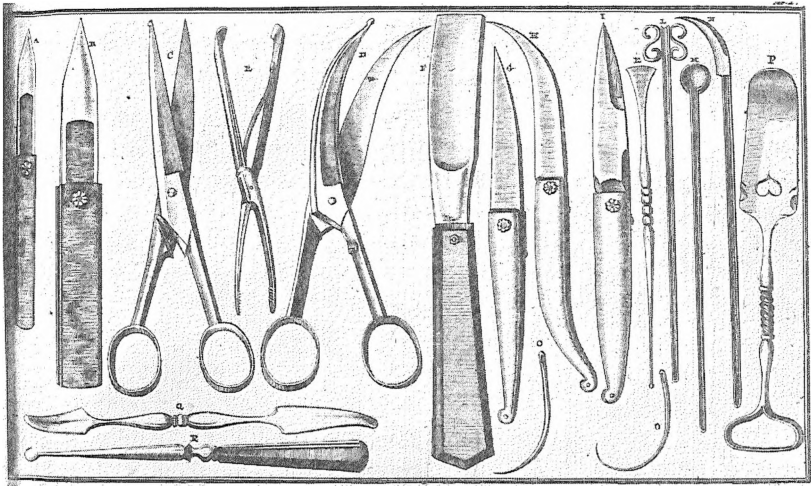
Hvor vidt denne fordeling sygdomskategorierne imellem svarer til forholdene på Dansk Asiatisk Compagnies skibe, kan vi ikke vide. Men med de sygdomsforvoldte dødsfald in mente kan det ikke undre, at de smitsomme mave- og tarmsygdomme dominerede, og at mangelsygdomme kun var af ringe betydning. Sandsynligvis har sygdommenes relative fordeling på kinaskibene ikke været meget forskellig fra den, som hér er skitseret for flådens skibe på langfart til tropiske have.

Yderligere et grundlag for sammenstilling frembyder forholdene på Vestindisk Handelsselskabs »St. Thomas«, hvis uheldige togt tidligere er omtalt. Blandt dette skibs 73 besætningsmedlemmer forekom ifølge obermester Sebastian Hübners officielle journal 95 sygdomstilfælde, hvoraf 58 er diagnosticerede. Under opholdene på Cap og i Bengalen førte Hübner ikke sin sygejournal⁹⁴. Fordeles de kendte 58 sygdomstilfælde efter Øvind Larsens 6 kategorier, fås følgende diagram:



Bortset fra de ekstremt mange skørbugsanfald i gruppe V er også denne fordeling nogenlunde den samme som for »Freya« og »Iris«, selv om den altså er mere usikker som følge af de udiagnosticerede sygdomstilfælde.

Årsagen til de mange skørbugspatienter blandt Vestindisk Handelsselskabs søfolk er sandsynligvis uerfarenhed med hensyn til den specielle asiensejlad. Navigatørerne kunne ikke finde forfriskningspladsen Madeira, og lægens behandling af de sygdomsramte har tilsyneladende haft



De aller vigtigste kirurgiske instrumenter, som lægen altid burde have med sig, var efter Heisters mening følgende: Lancetter(A,B); sakse(C,D); knive (F,G,H,I); sonder(K,L,M,N); nåle (O); spatel til at holde tungen nede (P); spatel til at stryge salve på (Q); hage og tang til brug under operationer (R,E). Blandt andre må sådanne redskaber have ligget i kompagniets instrumentkiste, men skibslægerne medbragte derudover deres egne private instrumenter. De tre private knive fra begyndelsen af 1800-tallet var til brug ved amputationer og er håndsmedede i stål efter lægens anvisning. Medicinsk-Historisk Museum.

The most important and indispensable surgical instruments were lancets, scissors, knives, probes, needles, spatulas and tongs. The three knives were meant for use in cases of amputation, and were forged in steel according to the surgeon's own instructions.

en endnu ringere effekt end hans kollegers på Asiatisk Kompagnis skibe. Hvad enten dette skyldes Hübners egne åndsevner eller hans medicin-kistes indhold - ingen af delene kender vi.

Et nok så relevant udtryk for sygdomsfrekvenserne på skibene er: hvor mange der var syge i gennemsnit hvert døgn, og hvor mange sygedage hver mand havde. På grundlag af oplysninger vedrørende de omtalte togter er følgende tal udregnede:

	»Christi- anshavn«	»Iris«	»Freya« 1795-1797	»Freya« 1798-1799	»St. Tho- mas«
syge per døgn					
udtur	7%	4%			14%
Kina/Indien	7%	3%	2%	4%	?
hjemtur	2%	4%			2%
sygedøgn pr. mand pr. år	20	14	6	16	34

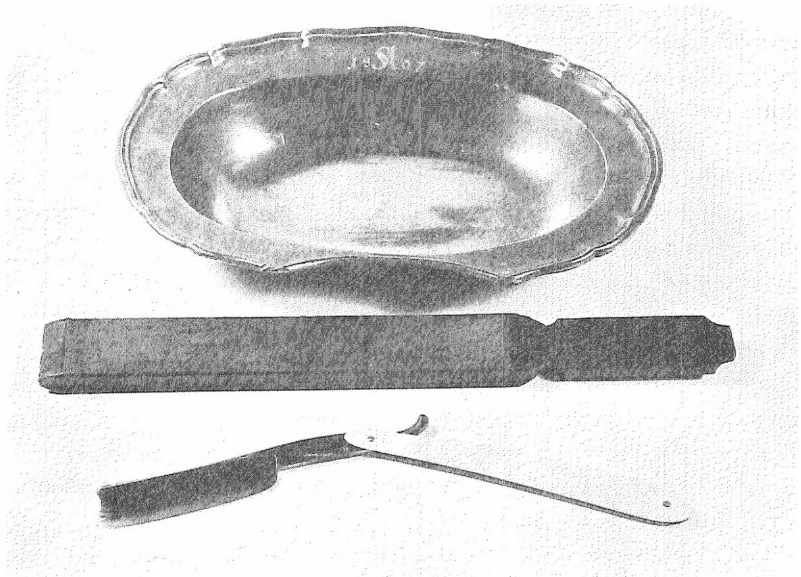
Ved denne sammenstilling må vi huske på, at Asiatisk Kompagnis »Christianshavn«s togt 1800-1802 næppe var helt typisk, men havde en højere sygdomsfrekvens end kinafarerne i almindelighed. Det går derfor nok an at mene, at sammenligningen viser, at kompagniets skibe ikke havde flere syge end orlogslådens; men at Vestindisk Handelsselskabs skib til gengæld havde dobbelt så høj sygelighed som Asiatisk Kompagnis.

VII. *Kontinuitet*

Når man vil forklare den sikre gennemførelse af kinatogterne, er erfaring og kontinuitet med hensyn til naturforhold, navigationshjælpemidler, skibe og mandskaber nøgleord⁹⁵.

Også når talen er om sundhedstilstanden på skibene, spillede kontinuiteten ombord en vigtig rolle, om end den i denne sammenhæng havde en uønsket effekt.

Som nævnt var folk, der før havde været på langfart til søs, mest udsatte for sygdom og død. Deres konstitution var først og fremmest svækket af den usunde og ensformige kost, af de voldsomme klimaforandringer og af tidligere udståede sygdomsangreb specielt i troperne og Østen. Hertil kom et voldsomt fysisk slid, som gjorde brok eller dårlig ryg til de hyppigst forekommende årsager til at blive slettet af sønroulleringens hoveddrulle⁹⁶. Lad os se på de omtalte 259 personer fra Københavns søhovedrulle 1740-



Ifølge obermesterens instruks §11 skulle han barbere supercargoerne, kaptajnen og de øvrige officerer, så ofte de forlangte det. Undermesteren havde pligt til at raze det øvrige mandskab mindst hver ottende dag, så hvis han holdt fri søndag, var der 20-30 mand at barbere hver eneste dag. Grejet bestod af sammenklappelig ragekniv, hvæsstål og barberbækken. I det hér viste sæt er fadet af tin og bærer årstallet 1807. Medicinsk-Historisk Museum.

Besides taking care of the sick, the two surgeons had to shave all those on board once a week. Razor, hone, and shaving basin constituted the gear. The dish shown is dated 1807.

1770. Af disse sejlede 93 *matroser, oplobere og drenge* mere end 1 kinatogt; højeste antal var veltjente matrosers 7, gennemsnittet lå på 3,0 togter. *Underofficererne* fra søhovedrullen sejlede op til 8 kinatogter; gennemsnit for gruppen var 3,9. Hvis også dem med kun een kinafart inddrages, kommer gennemsnittene ned på henholdsvis 2 og 3 togter. Hertil kom dog at mange desuden havde deltaget i kompagniets indiefart. Dette gjaldt sandsynligvis for langt over halvdelen, idet det var almindeligt, at man startede i indiefarten og først senere avancerede til den mere indbringende fart på Canton.

Med hensyn til kontinuiteten var *officersgruppen* meget uensartet. Blandt præsterne var der tradition for, at man kun sejlede en enkelt tur og ikke

videre. Sådan var det lige fra den første til den sidste skibspræst - som for resten var Poul Martin Møller, som på rejsen 1820 fyldt af hjemve digtede »Rosen blusser alt i Danas have«.

Anderledes forholdt det sig med de 65 obermestre, som tog sig af sygdomsforebyggelsen og -bekæmpelsen på de 130 kinarejser. Kun 5 af dem sejlede blot 1 togt. Et summarisk gennemsnit siger, at de har sejlet præcis 2 ture hver; men hvis vi inkluderer de togter, på hvilke de havde tjent som undermestre og dem, de havde sejlet i indiefarten, kommer deres gennemsnit op på godt 4⁹⁷.

Kaptajner og overstyrmand var de mest erfarne af officererne. I perioden indtil 1752 sejlede de i gennemsnit 5 togter som navigatører for Asiatisk Kompagni; men i de næste firs år lå niveauet fast på 8½ rejse. Disse tal gælder dog kun de togter, hvor de pågældende tjente som navigatører. Desuden havde langt de fleste tidligere sejlet som drenge, oplobere, kvartermestre, konstabler eller lignende⁹⁸. Vi må derfor antage, at navigatørerne har tilbagelagt mere end 10 togter i gennemsnit til Indien eller Kina, inden de lagde op.

Det viser sig da også, at officererne til stadighed havde den højeste dødsrate af alle grupper ombord; i denne sammenhæng har de fåtallige præster med deres lave dødelighed næsten ingen vægt. Efter officererne fulgte matroser og underofficerer, og lavest dødelighed havde i hver eneste af de undersøgte perioder drenge og oplobere⁹⁹.

Hovedindtrykket af mandskaberne og deres sundhedsforhold ombord er, at der nok var mange gengangere fra togt til togt, men at der også faldt mange fra som følge af erhvervede sygdomme. Kontinuiteten blandt mændene har dels betydet akkumulation af erfaring på alle niveauer, dels medført en fysisk svækkelse af folkene. Den immunisering, de eventuelt har erhvervet overfor enkelte sygdomme, har været dyrekøbt - og hverken omfattet dysenteri, tyfus eller utøj, som hørte til de mest udbredte plager.

VIII. Sammenfatning

Dansk Asiatisk Compagnies kinaskibe var meget store, og det synes, som om de svenske og danske var de aller største af de europæiske skibe gennem det meste af 1700-tallet. Også de danske besætninger var relativt store, især i første oktrojperiode 1732-1772. Dette skyldtes de mange opvartende drenge, skrivere, trompettere og præster, som i løbet af århundredet næ-

sten helt forsvandt fra skibene. Matrosernes antal var det derimod vanskeligere at reducere, da denne den største mandskabsgruppe var uomgængelig nødvendig ombord.

Langt de fleste af matroserne kom fra Sjælland og Norge, eller de udlåntes af flådens hvervede mandskab. Besætningerne var meget unge, men alligevel døde næsten hver tiende under vejs, og endnu flere blev alvorligt syge. Efter samtidens målestok var dette dog ikke noget dårligt resultat for oceangående skibsfart. Snarere over forventning, når man husker på, at folkene var borte halvandet år eller mere, og at provianten krydsede ækvator fire gange.

For fartøjerne var vintersejladsen i Kattegat og nord om De britiske Øer langt den farligste. Alene på den svenske skærgårdskyst fandt 3 af de ialt 5 totalforlis sted; hertil kom at flere andre af de 130 togter led mindre havarier i disse nordlige farvande.

For sømændene var disse voldsomme og snævre farvande også frygtede: hér forekom de fleste arbejdsulykker. Langt mere fatale for folkene var dog opholdene i tropehavne og i Canton, hvor de farlige smitsomme sygdomme kom ombord. Med datidens forholdsvis primitive lægekunst kunne man som regel hverken stille noget op imod de livsfarlige malaria- og dysenteriangreb - eller imod de ubehagelige men ret ufarlige sygdomme skørbug og tyfus.

Hovedresultatet af de foreliggende undersøgelser af den danske kinafart og dens mænd er en forkastelse af den hidtidige opfattelse af kinatogterne som yderst dramatiske og livsfarlige. Under normale forhold led ingen på Dansk Asiatisk Compagnies skibe voldsomt af skørbug. Dødeligheden var ganske vist noget højere end hjemme, men om decimering af den ene besætning efter den anden var der ingenlunde tale. På grundlag af de indhøstede erfaringer gennemførtes kinafarten sikkert og støt gennem de hundrede år, som kompagniet eksisterede.

NOTER

- ¹ As. Komp. 773b: 26.02.1751 og 04.04.1751.
- ² En fortegnelse over arkivets indhold findes i J.O. Bro-Jørgensen & Aa. Rasch: »Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier« (Kbh., 1969) (=Vejledende arkivregistraturer XIV).
- ³ Nærværende artikel bygger på min upublicerede afhandling »Asiatisk Kompagnis kinafart 1732-1833. Besejling og bemanding« (Københavns Universitet, 1978). Til denne henvises hermed for mere indgående dokumentation og behandling.
- ⁴ Hidtil har man kun kendt drægtighederne på de skibe, som sejlede efter 1747, i hvilket år forordningen om de algierske søpasser trådte i kraft. Det viser sig imidlertid, at man ret nøjagtigt kan udregne drægtighederne på grundlag af de kinesiske myndigheders måling af skibene. Disse mål bestemte havneafgiftens størrelse og noteredes som regel i skibsprotokollen, også før 1747.
- ⁵ Beregnet på grundlag af Sven T. Kjellberg: »Svenska ostindiska kompanierna 1731-1813. Kryddor, te, porslin, siden« (Malmö, 1974) p. 177-184. Jeg har sat 1 svensk svær læst = 0,9 dansk kommercelæst.
- ⁶ Hosea Ballou Morse: »The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1824« V (Oxford, 1926) p. 171; Louis Dermigny: »La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833« I (Paris, 1964) p.202-207.
- ⁷ Fx As. Komp. 651: 07.12.1789. - Uheldigvis kan den af rullebøgerne, som dækker tidsrummet 06.11.1792-07.02.1798, ikke findes på Rigsarkivet for tiden. I stedet kan mandskabstallene beregnes ved hjælp af skibsprotokollerne, hvori noteredes den i Kina udbetalte hyre til hver mand.
- ⁸ As. Komp. 646-655: passim; O.D.L. Agerbeck: »Kort og ukunstlet Beskrivelse over de vigtigste Begivenheder, som ere hendtes mig...« (Kbh., 1804) p.153.
- ⁹ Henholdsvis §28 og kapitel Vs §28.
- ¹⁰ Danske Kancellis arkiv D 147: Esmarckske arkivallevering 2a: akter angående det kgl. oktr. Asiatiske Kompagni 1730-1761 nr.20 stk.A.
- ¹¹ As. Komp. 1092: 14.06.1795.
- ¹² Fx As. Komp. 1025: folio 0.
- ¹³ Pieter van Dam: »Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie« I. 1 ('s-Gravenhage, 1927) p.493-504.
- ¹⁴ Jfr. J.H. Deuntzer: »Af det Asiatiske Kompagnis Historie« (Kbh., 1908) p.73-90.
- ¹⁵ Kjellberg: op.cit. p.177-184 og Christian Koninckx: »Het eerste en tweede octroi van de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1766« (Brussel, 1975) p. 272 f; Horatio Charles Hardy: »A Register of Ships, Employed in the Service of the Honorable the United East India Company 1760-1810« (London, 1811) appendix p.79.
- ¹⁶ Der er vist ikke bevaret hovedruller fra andre distrikter. Rigsarkivets seddelregistratur er dog meget mangelfuld.
- ¹⁷ Forordning om søenroulleringen i Danmark 01.02.1770 §§1 og 2.
- ¹⁸ Poul Bredo Grandjean: »Slægtetog over Familien With fra Rømø« (Kbh., 1906) p.16; Agerbeck: op.cit. p.1f; Th. E. Ludvigsen: »Erindringer om mine Søreiser og Livs Begivenheder« (Kbh., 1890) p.3.
- ¹⁹ De genfindes da hos T.A. Topsøe-Jensen & Emil Marquard: »Officerer i den dansk-norske Søetat og den danske Søetat 1660-1914« I-II (Kbh., 1925). - Styrmandene stod ikke i søhovedrullen med dennes menige mænd.
- ²⁰ Poul Thestrup: »The Standard of Living in Copenhagen 1730-1800. Some Methods of Measurement« (Kbh., 1971) p.19.
- ²¹ Koninckx: op.cit. p.294f.

- 22 Øivind Larsen: »Schiffsarztjournale dänisch-norwegischer Kriegsschiffe aus der Zeit vor 1814, die im Reichsarchiv von Kopenhagen aufbewahrt werden« (Oslo, 1967) p.3 og 10.
- 23 Hér citeres efter As.Komp. 192: 14.12.1757. Denne instrux gjaldt for alle obermestre 1757-1772. Sandsynligvis i 1792 blev disse regler bogtrykte og må stadig have været gældende. - Det synes ikke, som om kompagniet nogen sinde har arkiveret lægejournalerne (se As. Komp. 1-6: passim).
- 24 As. Komp. 927: 08.01.1772.
- 25 Hér citeret efter As. Komp. 190: 06.12.1768.
- 26 Fx As. Komp. 982: 29.10.1802.
- 27 J. de Hullu: »Ziekten en Doktors op de Schepen der Oost-Indische Compagnie« i Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië LXVII (1913) p.269f; Koninckx: op.cit. p.319.
- 28 Skibsartikler for As. Komp. 1752 (Kbh., 1752) § 40; As. Komp. 976: 03.03.1779 og 06.03.1779.
- 29 Tropemedicineren, dr.med. Tage Egsmoste har været så venlig at kontrollere identifikationerne.
- 30 Se fx J.A. Nixon: »Health and Sickness« i C. Northcote Parkinson (ed): »The Trade Winds. A Study of British Overseas Trade during the French Wars 1793-1815« (London, 1948) p.134-136. Jfr. J.R. Bruijn: »De admiraliteit van Amsterdam in rustige jeren 1731-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden« (Amsterdam, 1970) p.151 og 155-157.
- 31 Fx As. Komp. 976: 15.02.1799. - Ganske det samme er tilfældet i de engelske skibsjournaler. Fx anfører L/MAR/B/13A 15.02.1801: »Missing, supposed to be lost overboard«.
- 32 As. Komp. 938: 16.05.1778.
- 33 Udtrykket findes hos Johan Henrik Huusmann: »En kort Beskrivelse over Skibets Cron-Printz Christians lykkelige gjorde Reyse baade til og fra China...1730-1732« (Kbh., 1744) p.E5.
- 34 As. Komp. 978: 08.01.1801 og 980: 22.10.1800.
- 35 As. Komp. 926: 26.04.1771.
- 36 Jfr. Georg Nørregård: »Forsyninger til en kinafart« i H&S-årbog 1975 og Henning Henningsen: »Sømandens køgebog« samt »Sømandens drikke« i H&S-årbøgerne 1976 og 1977.
- 37 Øivind Larsen: »Schiff und Seuche 1795-1799. Ein medizinischer Beitrag zur historischen Kenntniss der Gesundheitsverhältnisse an Bord dänisch-norwegischer Kriegsschiffe auf den Fahrten nach Dänisch-Westindien« (Oslo, 1968) p. 36f; de Hullu: op.cit. p.249-251.
- 38 »Batavia de Hoofdstad van Neerlands Oost Indiën« IV. Kap. 10 (Amsterdam 1783).
- 39 Angående sejlruiter og sejltider se min artikel »Asiatisk Kompagnis kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider« i H&S-årbog 1978 og min »The Danish Asiatic Company's Voyages to China 1732-1833« i Scandinavian Economic History Review XXVII (1979).
- 40 En næmt anvendelig grænse har jeg sat ved Capverdeøerne. At den ligger vel sydligt gør ikke noget, eftersom næsten ingen dødsfald indtraf på strækningen mellem højen af Den engelske Kanal og De capverdiske Øer - hverken på ud- eller hjemturene.
- 41 Adolph Jensen: »Befolkningsforhold i de nordiske Lande i det 18. Aarhundrede« i Nationaløkonomisk Tidsskrift LXXIII (1935) p.47; Anders V. Kaare Frederiksen: »Familierekonstitution. En modelstudie over befolkningsforholdene i Sejerø sogn 1663-1813« (Kbh., 1976) p.77.
- 42 Dermigny: op.cit. I p.271.
- 43 As. Komp. 995: passim.

- 44 Nye kongelige Samling 443 (8vo): Richard Bentley: »Dag-Bog holden paa Skibet Kron-Prindsen ... 1802-1803«; Nye kongelige Samling 512 (8vo): »Dag-Bog holden paa Skibet Kron-Printzen paa Reysen til Canton i China i Aarene 1802 & 1803«. Sidstnævnte skrift er anonymt, men forfatteren er Mathias Wilhelm Dorn.
- 45 »Statistisk årbog« 1978 (Kbh., 1978) p.34; »Statistisk årbog for København 1977« (Kbh., 1977) p.63; Jørgen Mørkholdt Andersen et al.: »Kloakarbejderrapporten« (Kbh., 1976) p.93. - I det følgende er alle mine promilleangivelser beregnede pro anno, medens mine procenttal refererer til forskellige tidsspannd. Ved referencer til andre forfatteres tal har jeg bibeholdt deres egen måde at præsentere resultaterne på.
- 46 Jensen: op.cit. p.14, Frederiksen: op.cit. p.34f og flere andre forfattere har uafhængigt af hinanden og på delvis forskelligt materiale regnet sig frem til nogenlunde samme tal.
- 47 Hans Christian Johansen: »Befolkningsudvikling og familiestruktur i det 18. århundrede« (Odense, 1975) p.121f.
- 48 Aksel Lassen: »Fald og fremgang. Træk af befolkningsudviklingen i Danmark 1645-1960« (Århus, 1965) p.534.
- 49 Koninckx: op.cit. p.317. Eskil Olán: »Ostindiska Compagniets saga. Historien om Sveriges märkligaste handelsföretag« (Göteborg, 1923) p.129 gætter på, at tallet har været 12%.
- 50 Kjellberg: op.cit. p.200.
- 51 Dermigny: op.cit. I p.271f.
- 52 J.R. Bruijn: »De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan bord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief« i Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden XCI (1976) p.223. Tidligere har P.H. Roessingh: »The Water Supply Aboard Ships of the United East Indies Company« i Michel Mollat (ed): »Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien« (Paris, 1970) p.634f præsenteret helt tilsvarende tal.
- 53 Bruijn: op.cit. (1976) p.226; Roessingh: op.cit. p.634f.
- 54 Tallene stammer fra skibsjournaler, som førtes på direkte kinatogter. Arkivalierne ligger i India Office Records i afdelingen »Shipping« og har numrene L/MAR/B/507E og 215H og 13A og 13B.
- 55 Svend Erik Green-Pedersen: »Om forholdene på danske slaveskibe med særlig henblik på dødeligheden 1777-1789« i H&S-årbog 1973 p.70f.
- 56 Christian Degn: »Mit »Heinrich Carl« nach Ostindien« i Nordelbingen XLI (1972) p.213 og 215-217.
- 57 Vestindisk Handelsselskabs arkiv 407: 20.11.1783 og 19.10.1783-19.02.1784.
- 58 Vestindisk Handelsselskabs arkiv 410: passim.
- 59 Vestindisk Handelsselskabs arkiv 418.
- 60 Vestindisk Handelsselskabs arkiv 410: 29.12.1783.
- 61 Vestindisk Handelsselskabs arkiv 419 og 420.
- 62 Larsen: op.cit. (1968) p.195 og 183. Larsen anfører fejlagtigt tallet 35% i stedet for det korrekte 55%, viser en kontrolregning.
- 63 Ibidem p.185.
- 64 Søetatens samling af skibsjournaler 1675-1830 nr. 731: kommandoprotokol: 13.09.1800.
- 65 Søetatens samling af skibsjournaler 1675-1830 nr. 731: sygejournalens »Verzeichniss über die Gestorbenen«, sammenholdt med justitsprotokollen: passim.
- 66 Danske Kancellis arkiv D 147: Esmarckske arkivaflevering 2a: akter angående det kgl. oktr. Asiatiske Kompagni 1730-1761 nr. 60-66.
- 67 As. Komp. 980: passim.
- 68 As. Komp. 653: 12.11.1800.

- ⁶⁹ Deutzer: op.cit. p.27 anfører voldsomt overdrevne tal, og der er intet belæg for dem i de kilder, han påberåber sig.
- ⁷⁰ Hér citeret efter As.Komp. 192: 14.12.1757.
- ⁷¹ Fx As. Komp. 649: 18.11.1780.
- ⁷² Jfr. Nixon: op.cit. p.121.
- ⁷³ As. Komp. 980: 27.04.1801. - Som følge af det høje antal syge og døde ombord har korrespondancen om dette emne været hyppigere hér end normalt.
- ⁷⁴ Ibidem: 10.06.1801.
- ⁷⁵ As. Komp. 1101 og 980: 25.06.-06.08.1801.
- ⁷⁶ As. Komp. 980: 14.07.1801.
- ⁷⁷ Ibidem: 01.09.1801.
- ⁷⁸ Ibidem: 20.10.1801.
- ⁷⁹ Fx ibidem: 13.09.1801.
- ⁸⁰ Iversens Fyenske Avertissements-Tidende 18.08.1802; Berlingske Tidende 23.08.1802.
- ⁸¹ Nævnte i fx As. Komp. 192: 14.12.1757 §14.
- ⁸² Ibidem §§1 og 3.
- ⁸³ J.A. van der Chijs (ed): »Nederlandsch-Indisch Plakaatboek 1602-1811« IV (Batavia, 1887) p.441-448.
- ⁸⁴ As. Komp. 980: 26.07. 1801 og 30.12.1801.
- ⁸⁵ As. Komp. 942: 26.05.1779.
- ⁸⁶ Ibidem: 30.12.1779.
- ⁸⁷ Fx As. Komp. 192: 14.12.1757 §7.
- ⁸⁸ Søetatens samling af skibsjournaler 1675-1830 nr. 731: kommandoprotokol: 04.06.1799. - Ingen af de andre journaler fra Larsens fortegnelse (1967) er direkte sammenlignelige med Asiatisk Kompagnis forhold.
- ⁸⁹ Af fire skibsjournaler er kun tre bevarede, og jeg har i stedet anvendt kommandoprotokollens (=brevkopibog) oplysninger. Jfr. også Ole Feldbæk: »India Trade under the Danish Flag. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade« (Odense, 1969) p.206f. som bygger på materiale fra Kommercekollegiet.
- ⁹⁰ Søetatens samling af skibsjournaler 1675-1830 nr. 731: kommandoprotokol: 05.03.1799.
- ⁹¹ Jfr. bestemmelserne for skibslægerne i orlogslåden i »Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels-Brev, dateret 8de Januarii 1752« (Kbh., 1811) §§18-20 og 40.
- ⁹² Kategorierne er lånte fra Larsen: op.cit. (1968) p. 110-123, og Tage Egsmose har foretaget selve klassifikationerne på grundlag af sygejournalens diagnoser.
- ⁹³ Efter Larsen: op.cit. (1968) p.109 og 143.
- ⁹⁴ Vestindisk Handelselskabs arkiv 420: passim.
- ⁹⁵ Gøbel: op.cit. (1978) p.32-36.
- ⁹⁶ Fx Københavns søhovedrulle 1740-1770 nr. 358 Henrik Andreasen Bang, som 22 år gammel blev »udslettet i sessionen 7. februar 1768 efter som han har brok«.
- ⁹⁷ Beregnet på grundlag af As. Komp. 646-655: passim.
- ⁹⁸ Agerbeck: op.cit. p.1-35 var til eksempel hele denne række af embeder igennem, inden han blev fjerdestyrmænd 34 år gammel.
- ⁹⁹ Handelsfolkene er ikke medtagne i sammenligningerne. De sejlede i gennemsnit omkring 3 ture, og gruppen havde en temmelig høj dødelighed.

ASIATISK KOMPAGNIS KINATOGTER 1732-1833

Kaptajnsnavnene stammer fra rullebøgerne og refererer til det tidspunkt, hvor skibene sejlede ud af Sundet.

Drægtighedsangivelserne stammer fra hoppos måling i Kina for de første skibes vedkommende - ellers fra de algierske søpasprotokoller. (Tal i parentes gælder samme skib, men stammer fra en anden rejse).

Bemandingernes størrelser er udregnede på grundlag af rullebøgernes mandskabslistes.

Alle kompagniets kinafarter er medtagne - undtagen det helt atypiske med »Frederiksnagor«, der afsejlede i sæsonen 1774/75. Udeladt er desuden: 1) »Kronprins Christian« som 1730-32 sejlede til Kina fra Danmark som det første skib overhovedet, 2) de danskejede fartøjer som inden da havde sejlet mellem Trankebar og Kina, og 3) de få private skibe som efter 1797 sejlede mellem Danmark og Kina.

Bilag A

skib	kaptajn	afsejlingsseason	drægtighed (dansk)	drægtighed (kinesisk)	bemanning
Slesvig	Guillelmo de Brouwer	33/34	(227)		139
Kongen af Danmark I	Zacharias Allewelt	35/36	197		141
Slesvig	Guillelmo de Brouwer	36/37	227		153
Kongen af Danmark I	Zacharias Allewelt	37/38	197		150
Slesvig	Jesper Reichardt	38/39	228		155
Kongen af Danmark I	Philip Jacob Derdeyn	39/40	197		153
Dronningen af Danmark I	Zacharias Allewelt	39/40	215		148
Slesvig	Philip de Voss	40/41	(228)		169
Slesvig	Poul Jensen	41/42	228		174
Kronprinsen af Danmark I	Jesper Reichardt	41/42	218		168
Dronningen af Danmark I	Zacharias Allewelt	42/43	216		150
Kongen af Danmark I	Philip Jacob Derdeyn	42/43	(197)		146
Christiansborg Slot	Svend Hvas	43/44	227		177
Kronprinsen af Danmark I	Rolluf Kierrulff	44/45	(218)		162
Dronningen af Danmark I	Roed	44/45	(216)		165

Bilag A

skib	kaptajn	afsejlingsår	dragetighed (dansk)	bemanding
København	Claes Pass	44/45 (133½)	-(a)	108
Fyn	Jens Werner Ackeleye	45/46 (300)	293	178
Christiansborg Slot	Rolluf Kierrulff	45/46 (270)	293	178
Kongen af Danmark II	Svend Hvas	46/47 (256)	256	162
Kronprinsen af Danmark II	Henrich Fæster	46/47 (256)	(253)	167
Christiansborg Slot	Lyder Ridder Holmann	47/48	300 226(b)	172
Fyn	Niels Hansen Gram	47/48	270 293	181
Dronningen af Danmark II	Jens Werner Ackeleye	48/49	256 256	181
Kongen af Danmark II	Jesper With	48/49	256 258	176
Kronprinsen af Danmark II	Henrich Fæster	49/50	256 253	194
Fyn	Knud Christian Ytrecht	49/50	300 293	211
Christiansborg Slot	Lyder Ridder Holmann	50/51	250 (226)	193
Dronningen af Danmark II	Jens Werner Ackeleye	50/51	256 255	200
Kongen af Danmark II	Lyder Ridder Holmann	50/51	256 259	178
Prinsesse Lovise	Jesper With	51/52	256 247	201
Kronprinsen af Danmark II	Povl Kock	51/52	256 262	211
Dronning Sophia Magdalena I	Knud Christian Ytrecht	52/53	256	153
Dronning Juliane Maria I	Henrich Fæster	52/53	260	157
Prinsesse Wilhelmine Caroline	Povl Kock	53/54	170	136
Prinsesse Lovise	Jesper With	53/54	250	159
Dronning Juliane Maria I	Svend Fenger	54/55	256	147
Kongen af Danmark II	Robert Pheist	55/56	260	150
Prinsesse Lovise	Jesper With	56/57	265	138
Dronning Juliane Maria I	Niels Olsen Hielte	57/58	260	150
Kongen af Danmark II	George Elphinston	57/58	260	148
Kronprinsen af Danmark II	Jørgen Dixen	58/59	245	123
Prinsesse Lovise	Jesper With	58/59	256	138
Grev Moltke	Mathias Christopher Smit	59/60	200	124
Dronning Juliane Maria I	Peter Holm	59/60	260	148
Prins Frederik I	Niels Olsen Hielte	60/61	340	169
Kongen af Danmark II	Lars Svane	60/61	260	153
Prinsesse Lovise	Jens Knie	61/62	256	143
Dronning Sophia Magdalena II	Jørgen Dixen	61/62	330	165
Kongen af Danmark II	Mathias Christopher Smit	62/63	260	154
Dronning Juliane Maria I	Peter Holm	62/63	260	153
Prins Frederik I	Geroge Elphinston	63/64	340	172
Kronprinsen II	Lars Svane	63/64	245	125
Dronning Sophia Magdalena II	Jørgen Dixen	64/65	330	160

Bilag A

skib	kaptajn	afsejlingssezon	dragtlighed (dansk)	bemanding
Dronning Juliane Maria I	Mathias Christopher Smit	64/65	260	153
Fredensborg Slot	Lars Svane	65/66	330	169
Dronning Sophia Magdalena II	Jørgen Dixen	66/67	330	158
Prins Frederik I	Mathias Christopher Smit	66/67	340	166
Fredensborg Slot	Lars Svane	67/68	330	170
Prins Frederik I	Adolph Jenner	68/69	340	168
Dronning Sophia Magdalena II	Peter Holm	68/69	330	169
Kongen af Danmark III	Jørgen Dixen	69/70	350	168
Fredensborg Slot	Lars Svane	69/70	330	173
Dronning Sophia Magdalena II	Rasmus Norup	70/71	330	168
Kongen af Danmark III	Mads Skifter	71/72	345	169
Fredensborg Slot	Peter Holm	71/72	321	171
Prins Frederik II	Jesper With	72/73	350	153
Dronning Sophia Magdalena II	Niels Olsen Hielte	72/73	330	153
Kongen af Danmark III	Mads Skifter	73/74	350	151
Kronprinsen af Danmark II	Johan Henrich Haste	73/74	245	128
Prins Frederik II	Salve Hansen	74/75	350	150
Fredensborg Slot	Niels Olsen Hielte	74/75	330	152
Dronning Juliane Maria II	Johan Henrich Haste	75/76	350	152
Kongen af Danmark III	Mads Skifter	75/76	350	152
Prins Frederik II	Salve Hansen	76/77	350	155
Fredensborg Slot	Henrich Mathias Foss	76/77	330	151
Dronning Juliane Maria II	Johan Henrich Haste	77/78	350	160
Kongen af Danmark III	Mouritz With	77/78	350	158
Kronprinsen af Danmark III	Henrich Mathias Foss	78/79	450	152
Disco	Adolph Jenner	78/79	300	151
Prins Frederik II	Salve Hansen	78/79	350	159
Kongen af Danmark III	Christen Kierulf	79/80	350	154
Prinsesse Sophia Frederikda	Mouritz With	79/80	450	155
Kronprinsen af Danmark III	Tønnes Langøe	80/81	450	154
Dronning Juliane Maria II	Christen Skifter	80/81	350	156
Prins Frederik II	Bøye Lydersen Høyer	80/81	350	158
Mars	Mouritz With	81/82	430	151
Prinsesse Charlotta Amalia	Christen Kierulf	81/82	480	173
Disco	Emanuel Nicolay Junge	81/82	300	155
Kongen af Danmark III	Diederich Bagge	81/82	350	152
Prinsesse Sophia Magdalena	Adolph Jenner	81/82	500	180
Kronprinsen af Danmark III	Christen Skifter	82/83	450	158

Bilag A

skib	kaptajn	afsejlingsseason	dragetighed (dansk)	bemærking
Danmark	Mogens Rabe Holm	82/83	330	135
Dronning Juliane Maria II	Philip Christian Fuglede	82/83	350	160
Disco	Jens Nielsen Tørslew	83/84	300	157
Mars	Diederich Bagge	83/84	430	156
Prinsesse Charlotta Amalia	Mouritz With	83/84	480	171
Kronprinsen af Danmark III	Emanuel Nicolay Junge	84/85	450	154
Prinsesse Sophia Magdalena	Tønnes Langøe	85/86	500	176
Danmark	Mogens Rabe Holm	85/86	332	128
Dronning Juliane Maria II	Jens Nielsen Tørslew	86/87	350	159
Kronprinsen af Danmark III	Philip Christian Fuglede	86/87	450	159
Prinsesse Charlotta Amalia	Mouritz With	87/88	480	171
Mars	Johan Christian Köhn	87/88	430	154
Kongen af Danmark IV	Jens Nielsen Tørslew	88/89	480	170
Dronning Juliane Maria II	Jens Lasseneius Kirksteen	89/90	350	156
Kronprinsen af Danmark III	Jens Holm	91/92	450	143
Danmark	Mogens Jensen Nørager	93/94	330	109(c)
Kongen af Danmark IV	Andreas Halkiær	94/95	480	142(c)
Prinsesse Charlotta Amalia	Mouritz With	95/96	480	136(c)
Kronprinsesse Marie	Christian Lemming	96/97	300	112(c)
Kronprinsen af Danmark III	Jens Winther	97/98	450	- (c)
Kongen af Danmark IV	Jens Winther	97/98	480	147
Kronprinsen af Danmark III	Jens Holm	98/99	450	140
Danmark	Andreas Tranberg	99/00	330	111
Christianshavn	Georg Gottlob Stage	00/01	372	138
Kongen af Danmark IV	O. D. L. Agerbeck	01/02	480	150
Kronprinsen af Danmark IV	Andreas Tranberg	01/02	268	133
Prinsesse Louise Augusta	Georg Gottlob Stage	02/03	330	129
Christianshavn	Poul Christensen	02/03	372	121
Kronprinsen af Danmark IV	Svend Wilhelm Ørngaard	03/04	268	118
Norge	Hermann Gotlieb Trock	03/04	250	103
Prinsesse Louise Augusta	Agatus Rosenvinge	04/05	330	122
Arveprinsen af Danmark	Jens Axel Holm	04/05	222	84
Christianshavn	Svend Wilhelm Ørngaard	05/06	372	121
Christianshavn	Georg Gottlob Stage	19/20	372	122
Kronprinsessen af Danmark	Svend Wilhelm Ørngaard	21/22	334½	102
Christianshavn	Georg Gottlob Stage	25/26	540½	102
Frederik den Sjette	Christian Carl Tronier	28/29	436½	104
Frederik den Sjette	Jens Seidelin	32/33	399	106

Anmærkninger til bilag A:

- (a) Hverken skibsjournal, skibsprotokol eller negotieprotokol er bevarede.
 - (b) Denne eneste grove uoverensstemmelse mellem de kinesiske og danske tal må sandsynligvis bero på en fejlskrivning i negotieprotokollen (As. Komp. 1126: 27.08. 1748: 83 cob1 7 point 2 canderin x 25 cob1 4 point).
 - (c) Se note 7.
-

Bilag B

DØDELIGHEDEN PÅ ASIATISK KOMPAGNIS KINATOGTER

For de undersøgte perioder 1732-52, 1770-79, 1792-1807 og 1814-33 er oplysningerne hentede fra skibsprotokollerne og suppleret med ganske enkelte andetsteds fra.

Dødsfaldene er opdelt efter dødsårsag, og hver af kategorierne ulykke og sygdom er derunder yderligere specificerede. Nederst er angivet befolkningsmaterialets størrelse og dødshyppigheden. Dødsfaldene i alle de nævnte kategorier er derudover fordelt på de forskellige mandskabsgrupper ombord.

1732-1752

	drengene og oplobere					IALT	
	matroser	underofficerer	officerer	handelsfolk			
drukning	14	32	7	-	-	53	= 22%
kvæstelse	2	6	1	-	-	9	= 4%
sygdomme	16	79	57	12	10	174	= 71%
andet	-	4	-	-	-	4	= 2%
uoplyst	-	2	1	1	-	4	= 2%
IALT						244	= 101%
til vejrs	3	8	-	-	-	11	
druk. kvæst.	2	2	-	-	-	4	
andetsteds ombord	11	19	6	-	-	36	
druk. kvæst.	-	4	1	-	-	5	
borte fra skibet	-	5	1	-	-	6	
druk. kvæst.	-	-	-	-	-	-	
mangelsygdomme	-	1	2	-	-	3	
smitte sygdomme	2	6	3	-	-	11	
andre sygdomme	-	2	1	-	-	3	
uspecificerede sygdomme	14	70	50	12	10	156	
IALT	32	123	66	13	10	244	
	13%	50%	27%	5%	4%	99%	
population	582	1192	723	101	161	2759	
dødsrate	55%	103%	91%	129%	62%	88%	på 565 døgn
						57%	på 365 døgn

1770-1779

	drengene og oplobere					IALT	
	matroser	underofficerer	officerer	handelsfolk			
drukning	11	19	3	-	-	33	= 18%
kvæstelse	2	5	1	-	-	8	= 4%
sygdomme	15	77	35	8	6	141	= 77%
andet	-	-	-	-	-	-	
uoplyst	1	1	-	-	-	2	= 1%
IALT						184	= 100%
til vejrs	2	3	-	-	-	5	
druk. kvæst.	1	4	-	-	-	5	
andetsteds ombord	9	9	4	-	-	22	
druk. kvæst.	1	1	-	-	-	2	
borte fra skibet	-	7	-	-	-	7	
druk. kvæst.	-	-	1	-	-	1	
mangelsygdomme	-	-	-	-	-	-	
smitte sygdomme	1	6	3	-	-	10	
andre sygdomme	1	1	1	-	-	3	
uspecificerede sygdomme	13	70	30	8	6	127	
IALT	29	102	39	8	6	184	
	16%	55%	21%	4%	3%	99%	
population	441	1454	565	103	65	2628	
dødsrate	66%	70%	69%	78%	92%	70%	på 568 døgn
						45%	på 365 døgn

Bilag B

1792-1817

	drengene og oplobere					IALT
	matroser	underofficerer	officerer	handelsfolk		
drukning	3	28	-	-	-	31 = 20%
kvæstelse	2	5	-	-	-	7 = 5%
sygdomme	7	62	31	9	2	111 = 73%
andet	-	2	2	-	-	4 = 3%
uoplyst	-	-	-	-	-	-
IALT						153 = 101%
til vejrs drukn. kvæst.	1	11	-	-	-	12
	-	4	-	-	-	4
andetsteds ombord drunk. kvæst.	2	13	-	-	-	15
	2	1	-	-	-	3
borte fra skibet drunk. kvæst.	-	4	-	-	-	4
	-	-	-	-	-	-
mangelsygdomme	-	1	-	-	-	1
smitsomme sygdomme	-	9	7	2	-	18
andre sygdomme	-	1	1	1	-	3
uspecificerede sygdomme	7	51	23	6	2	89
IALT	12	97	33	9	2	153
	8%	63%	22%	6%	1%	100%
population	283	1270	398	100	65	2116
dødsrate	42%	76%	83%	90%	31%	64% på 596 døgn 39% på 365 døgn

1814-1833

	drengene og oplobere					IALT
	matroser	underofficerer	officerer	handelsfolk		
drukning	1	1	-	-	-	2 = 4%
kvæstelse	-	1	-	-	-	1 = 2%
sygdomme	1	39	6	4	1	51 = 93%
andet	1	-	-	-	-	1 = 2%
uoplyst	-	-	-	-	-	-
IALT						55 = 101%
til vejrs drukn. kvæst.	1	-	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-
andetsteds ombord drunk. kvæst.	-	-	-	-	-	-
	-	1	-	-	-	1
borte fra skibet drunk. kvæst.	-	1	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-
mangelsygdomme	-	1	-	-	-	1
smitsomme sygdomme	-	9	1	1	-	11
andre sygdomme	1	3	-	-	-	4
uspecificerede sygdomme	-	26	5	3	1	35
IALT	3	41	6	4	1	55
	5%	75%	11%	7%	2%	100%
population	48	354	99	26	9	536
dødsrate	63%	119%	71%	154%	111%	103% på 508 døgn 74% på 365 døgn

SICKNESS AND DEATH DURING A CENTURY OF CHINA TRADE 1732-1833

Summary

I have described earlier the routes and duration of voyages to China made by the Danish Asiatic Company between 1732 and 1833 (see note 39). The present article deals exclusively with the crews of these vessels, a subject which has scarcely been researched until now. My account, therefore, is based upon the large body of unpublished *source material* which has survived in the actual records kept on board.

This examination of the incidence of sickness and death on board Chinamen is confined to the periods 1732-52, 1770-79, 1792-1807 and 1814-33. The article takes in exactly half of the ships' ledgers which have survived and 56 out of 130 voyages in all are analysed. As the results are so similar a study of the remaining half would not, presumably, give any different picture of the situation. Various checks which have been made confirm that the information given in ships' ledgers about cases of sickness and death is practically reliable and complete.

Appendix A enumerates all the Company's China voyages. The capacity of its *vessels* is given in commercial lasts (1 commercial last is c. 2½ tons). It will be noted that Danish Chinamen appear to have been considerably larger than contemporary English and Dutch.

The Danish *crews*, too, were larger than those of other nations. Thus, in the 1750's, there were about 200 men on each ship, though later the number was reduced to about 120. However as the size of the vessels increased the crew ratio halved between the 1730's and 1830's. The elements of the crew gradually done away with were particularly boys and ordinary seamen. The number of able bodied seamen on the other hand remained fairly constant at about the 80 who were required to handle the sails and weigh the anchors. Boys were usually 12-14 years old, able seamen in their twenties, petty officers about 30, while captains on average were 41 years of age. Often the same men sailed for many years on these long voyages on Company ships. Able seamen could well have made more than three voyages to China, captains averaged over ten in the course of their career.

Appendix B gives the main statistics concerning *deaths*. In all the four periods mentioned sickness was by far the most frequent cause of death, three quarters of all the 636 deaths investigated coming into this category. Unfortunately the kind of sickness is very seldom specified in the sources, but where any diagnosis is possible various forms of infectious disease are by far the most common cause of death, and only exceptionally the deficiency disease of scurvy, as writers mistakenly have thought hitherto. These infectious diseases often took the form of epidemics on board and the two which claimed the most lives were dysentery and cholera. Other fatal diseases often encountered were malaria and dropsy.

Nearly all the other deaths were the result of accidents. And in the great majority of these the victim died by drowning and not of injuries. Surprisingly enough this held good whether he had been up aloft or elsewhere on the ship.

While accidents accounted for half the number of deaths among boys and ordinary seamen as a cause of death it was less seldom the higher in rank one rose. Still, officers had the highest mortality of all. This is probably not unconnected with the fact that they were older, and the many long and arduous voyages which had left their mark on them.

Though the grim waters of the North Atlantic were responsible for relatively many fatal accidents the most perilous stretch of the long voyage was between the Sunda Strait and

China. Here disease was rife and the mortality rate averaged nearly 10% per annum of those on board, whereas between the Cape Verde Islands and the Sunda Strait it was only half of that.

Compared with the population at home in Denmark the higher rate of mortality on the China ships was pronounced: between 1792 and 1807 it was five times higher among adult sailors and nearly ten times higher among boys and ordinary seamen than it was among those of the same age ashore. But as the mortality rate on the Asiatic Company's ships was about the same as that on Dutch, English and Swedish Chinamen it was hardly a cause for alarm. Particularly as other Danish vessels in the tropics at that time lost considerably more men.

To illustrate the incidence of *sickness* on board I have chosen a voyage in 1800-2 by the »Christianshavn«, about which we have particularly detailed information. Many of the diseases to be found on that ship can be identified, and in addition we know the number of sick for 601 out of the 614 days the voyage lasted. Even while the vessel was still at anchor in Copenhagen Roads there were on average 4 sick a day. Between Denmark and the Cape Verde Islands the number averaged 7 a day. On the long stretch of 133 days spent continuously at sea between these islands and the Sunda Strait only 5 men were sick every day; as a result of energetic precautions against scurvy very few suffered seriously from it. But as soon as the »Christianshavn« was at anchor off Batavia a large number of the crew fell ill. At 6° S dysentery, cholera and malaria were immediately carried aboard to the already weakened men and there were on average as many as 34 sick a day. Nevertheless the ship continued its voyage after about a month and it soon proved that this state of affairs quickly improved after reaching Canton, where the climate suited them better. On leaving Canton only two men were sick. Throughout the entire voyage home the number of sick remained constant and low - between 3 and 5. The explanation for this must be that of those who had been sick as many as 25 had, in fact, already died during the outward voyage and the stay in China. On most ships, on the other hand, there were more sick during the last weeks of a voyage, often as many as 5-10 a day.

A comparison with the incidence of sickness on other Danish voyages to the tropics in the same period shows that on the »Christianshavn« it was midway between the two control groups.

The *main conclusion* to be drawn from my studies of the voyages of Danish Chinamen and their crews is that we must reject the idea hitherto held that the voyages were extremely perilous and dramatic. Under normal conditions no one aboard the Asiatic Company's vessels suffered severely from scurvy. Certainly, mortality was higher than in Denmark but there is no question of the decimation of one crew after another. On the basis of experience gained, the Company carried out its China voyages safely and steadily during its century of existence.

MASKINMESTRENE OG DANSK EMIGRANTFART 1880 - 1912

Af
POUL BELL

Forfatteren, der er maskinchef i Storebæltsoverfarten, har før i årbogen behandlet emner fra ældre tiders dampskibsfart. Her fortæller han om de populære danske skibe, der fragtede emigranter fra Nordeuropa til USA, og beskriver især forholdene i maskinrummet. Farten var forfulgt af en række uheld som f.eks. kollisionen mellem »Thingvalla« og »Geiser«, »Danmark«s forlis og »Norge«s løben på Rockallklippen. Disse ofte beskrevne katastrofer, som rystede verden dengang, skildres her set fra maskinrummet, hvad der unægtelig giver et noget andet perspektiv.

Dansk emigrantfart er et spændende kapitel i vor søfarts historie, og man må beundre de to selskaber »Thingvalla«-linien og »Skandinavien-Amerikalinien«, der varetog farten over Atlanten, for den næsten ukuelige optimisme, der på trods af økonomiske vanskeligheder og nogle af de største søfartsulykker under dansk flag gennemførte at drive emigrantfarten i næsten 55 år.

Disse uheld og forlis er tidligere beskrevet indgående, set fra et nautisk synspunkt, så her er der næppe noget nyt at tilføje. Derimod er det aldrig forsøgt at give en skildring af, hvorledes man fra maskinbesætningernes side har oplevet tingene, og hvorledes det »sorte gæng« også har haft sin andel i hændelsernes forløb. Denne andel er ikke så udadvendt som dæksbesætningernes, og man er derfor, især fra publikums side, tilbøjelig til at overse, at maskinpersonalet også er ombord i skibet, både når det går godt og når det går dårligt. Billedet er altså næppe så ensidigt, som det ofte gøres til.

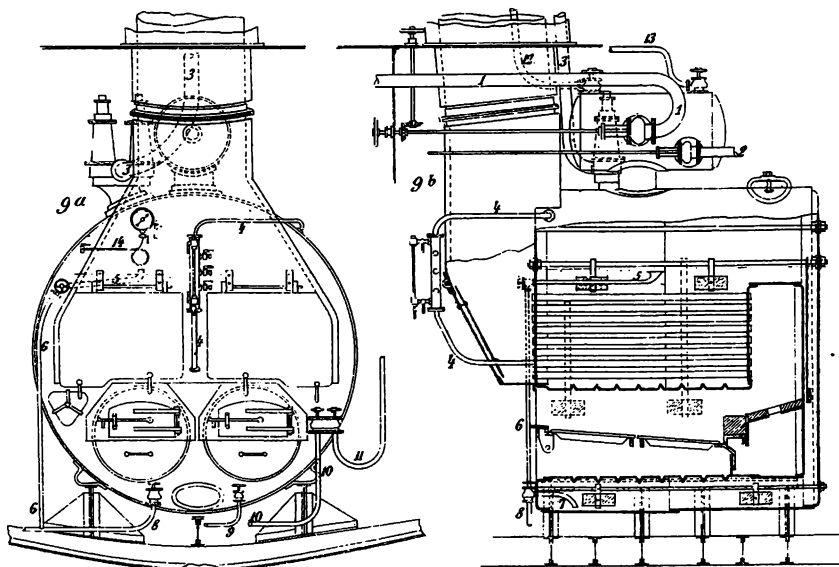
»Thingvallaselskabet« grundlagdes i 1880 med formålet at drive rute-fart imellem København, Christiania og New York. Tidligere var farten blevet varetaget af udenlandske rederier i samarbejde med danske rederier, men om noget rent dansk foretagende med afsejlinger fra København havde der ikke været tale.

Thingvallarederiets flåde bestod i starten af S/S »Thingvalla« og et lejet skib »Asia«. I 1881 lejede man et skib mere, og i 1882 udvidedes selskabets egen flåde med S/S »Geiser« samt S/S »Hekla« og S/S »Island«. »Hekla«

forliste i 1883 på Christianiafjorden, men allerede i 1884 kom en ny »Hekla« til.

Disse skibe og de senere tilkomne havde en størrelse på 2500-3500 t. De kunne dog slet ikke måle sig med, hvad man sejlede med i udenlandske rederier, som f.eks. White Star linien, der havde skibe af størrelsesordenen 5000 t og fra 1890 10.000 t. Men skulle en dansk transatlantisk trafik kunne svare sig, måtte man holde sig til de mindre enheder. At man så dengang tillod disse skibe at medtage 800 passagerer, var der, set med datidens øjne, intet galt ved. Bekvemmelighederne ombord måtte med de snævre pladsforhold, som det store antal passagerer medførte, naturligvis være yderst beskedne, men emigranterne, der kom fra meget små kår, var, efter hvad der foreligger, tilfredse. Det vigtigste var, at kosten var god og rigelig, så god, at man må ønske, at ingen af emigranterne senere har fået den dårligere i deres nye fædreland.

Men lad os kigge lidt på, hvad der skete i emigrantdamperens maskin- og kedelrum i de 8 dage, skibet lå i havn mellem hver rejse over Atlanten. Først og fremmest skulle kulbunkerne suppleres op, desuden skulle der fyldes vand til kedlerne. Med kullene kunne der være problemer. Rederiet søgte at holde de store udgifter til brændsel nede ved at købe billige kul, og mester ville gerne have en god kvalitet. Dels røg de dyre kul ikke så meget, hvad man på dækket var glad for, dels var det, hvad der var væsentligere, betydeligt lettere at holde damp med gode kul. Man mødtes som regel på halvvejen. De helt gode Waleskul var det i hovedsagen kun Søværnet, der kunne tillade sig at brænde. Og så skulle maskineriet efterses og kedlerne renses. Efter rensningen af kedlerne, der foregik med håndkraft, blev de synet af førstemester, som omhyggeligt kiggede efter tæringer, revner, utætte nagler og rør. Kedelbeslaget som afspærringsventiler m.v. blev efterset under 3die mesters medvirken og tilsyn. Når kedlen var befundet i orden, blev der sat vand på den, og mandedækslerne blev spændt på. Derefter gik man i gang med opfyringen, der tog ca. 12 timer. I maskinrummet herskede der travlhed. Her eftergik man lejer, pumper, ventiler og meget andet. Dette foregik med 2den mester som arbejdsleder. Resultatet af alle disse anstrengelser skulle så være, at man fik en maskinelt set rolig rejse. Dette var nu langt fra altid tilfældet. Det nordlige Atlanterhav med dets strenge vejrforhold var ofte en hård omgang for skibene og deres forholdsvis svage maskinkraft. Meget kunne hændes, når maskineriet overanstrengtes. At et af hovedmaskinens lejer begyndte at løbe varmt, var der ikke noget usædvanligt i. Det klaredes med lidt ekstra smøring og eventuelt ved at sætte



Skematiske tegninger med snit af en almindelig skibskedel med dens rørledninger. Fra A.H.M. Rasmussen: Læren om Skibsdampmaskinen. Tegninger (Kbh. 1893). Bl. II.

Schematic drawings of a marine boiler showing its tube system.

kølevand på lejet. I sværere tilfælde måtte der rettes på tilspændingen af lejets bolte, men så skulle der stoppes, og det medførte altid ubehagelige forespørgsler fra broen, og til tider syrlige bemærkninger fra 1ste til 2den mester angående sidstnævntes evner som maskinmester.

Værre var det, såfremt kedlerne begyndte at lække. I hårdt vejr, hvor vandstanden i kedlerne svingede uafbrudt og kedelrørene af og til blev blottet for vand, skete det, at rørene sprang læk eller revnede. I så fald var der ingen anden udvej end at spærre kedlen fra og rage fyrene ud på døren, hvilket medførte en utrolig varme og osen, når 5-600 kilo kul skulle slukkes. Når kedeltrykket så faldt noget, gjorde man klar til reparation. Denne blev foretaget så hurtigt som muligt, idet man nu ikke kunne udvikle tilstrækkelig med damp til maskinen, hvilket gav reduceret fart, og også af hensyn til at man aldrig vidste, om der var flere kedelhavarier i vente. Så snart det på grund af varmen var gørligt, sendte man en mand ind i kedlens forbrændingskammer. Man skubbede nogle brædder ind på fyrrestene, som det så gjaldt om at holde sig på, da omgivelserne udenfor brædderne

kunne være et par hundrede grader varme. Det værste punkt kom, når den mand, der kravlede ind i fyret, skulle passere overgangen mellem fyrkanal og forbrændingskammer, også kaldet »struben«. Her snævrede passagen ind, og inde i forbrændingskammeret var bunden af dette dækket med gløder og aske. Ved hjælp af en medbragt våd sæk kom man igennem struben og fik smidt et par korte planker til at stå på ind i forbrændingskammeret. Megen luft var der ikke herinde, og den der var, var hed og blandet med den udstrømmende damp. Det gjaldt nu om enten at få valset de utætte rør, eller at få dem proppet, alt efter som mesteren nu skønnede var bedst. Ved at valse på et skørt rør risikerede han, at det sprængtes, og så var chancerne for selv at slippe godt fra operationen ikke særligt gode, da pladsen var meget snæver. Desuden gjaldt det om at blive færdig i en fart, inden varmen og dampen gjorde det af med mester, så man skulle til at hale ham ud igen. I reglen gik det godt, men mange mestre har fået brændt en eller flere tæer bort under dette arbejde, foruden de mere eller mindre alvorlige skoldninger, der forekom. Man kan spørge, om dette arbejde nu også var denne risiko værd. Det er svært at afgøre, men da skibets sikkerhed var afhængig af, at man kunne udvikle den fulde maskinkraft, gjaldt det om at få det overstået så hurtigt som muligt. At vente til trykket var gået helt af kedlen, eller at blæse den tom for damp og vand og så bagefter skulle hen og fylde vand på kedlen og fyre den op fra kold tilstand, ville have taget alt for lang tid.

Men andre betydeligt større vanskeligheder og farer ventede forude på Thingvallaselskabets skibe. Lørdag den 18. august 1888 bragte aviserne meddelelsen om, at Thingvallaselskabets to skibe »Thingvalla« og »Geiser« var kollideret under Newfoundland. »Geiser« var sunket og »Thingvalla« var synkefærdig. Et senere telegram meddelte, at kollisionen havde fundet sted den 14. august kl. 4.00 morgen. »Geiser« sank efter 5 minutters forløb. 79 af »Geiser«s passagerer og 26 af besætningens medlemmer omkom. De overlevende toges ombord i postdampskibet »Wieland«, der også tog alle »Thingvalla«s passagerer ombord, ialt 455 personer. At disse telegrammer gjorde et dybt indtryk i København, siger sig selv, ikke mindst hos de pårørende til passagerer og besætning. Her var man stærkt foruroliget, især da ingen endnu vidste noget om, hvem der havde nået at redde livet.

Sammenstødet fandt sted 30 miles syd for Sable Island. Vejret var regnfuldt og tåget, havet ret roligt, »Geiser« blev ramt af »Thingvalla« midtskibs på styrbord siden, som blev revet op. Vi kan følge begivenhedernes



Emigrantskibet S/S »Thingvalla« af København (D/S Thingvalla, bygget af B & W 1875, 2436 brt.) ankommet til Halifax havn efter kollisionen med S/S »Geiser« 18. august 1888 i Atlanterhavet for reparation af forpartiet. Fot. af James Ross, Halifax.

The emigrant S.S. »Thingvalla« of Copenhagen in Halifax after the collision with S.S. »Geiser« from the same company in 1888.

forløb i søforhørsprotokollerne. Her skal ikke refereres eller tages noget standpunkt til de nautiske forklaringer, men i stedet for følges begivenhederne op for maskinen og dens personel på »Geiser« og »Thingvalla«. Maskinbesætningen på »Thingvalla« bestod af 12 mand, hvoraf 4 var maskinmestre og 8 var fyrbødere. Iste mester var P. Dons, som senere blev fejret med en festmiddag, som Maskinmestrenes forening og kollegerne gav i anledning af hans rejse nr. 100 over Atlanten. Det var rejser, der som denne ind imellem var præget af dramatik, og hvor Dons viste sig at være meget snarrådig og handlekraftig. Det var altså ikke alene rejse nr. 100, man fejrede ved festmiddagen, men det var en almindelig påskønnelse af en værdig repræsentant for »det sorte gæng«.

Kl. 4.20 ringede telegrafene i »Thingvalla«s maskinrum. 4de mester havde vagt i maskinen, 3die mester, der var afløst kl. 4.00, stod ved maskin nedgangen og røg på sin pibe. Iste mester lå i sit kammer og sov, men vågnede ved telegrafens ringen. Første signal var »stand by«. 4de mester lukkede ved stand by for ekspansionsglideren og gjorde klar til manøvre. Han løb ud på fyrpladsen og gav ordre til mindre dampudvikling, hvorefter han skyndte sig tilbage til manøvrepladsen. Der sloges nu på telegrafene »fuld kraft bak«, og 4de og 3die maskinmester fik maskinen over på »bak«. Iste mester var imidlertid kommet på højkant. Manøvrer ude på Atlanterhavet kl. 4.00 om morgenen er ikke almindelige, og da han gik ud af sit kammer, der havde dør imod maskintoppen, mærkede han, at skibet stødte, dog ikke så voldsomt, at han faldt omkuld; man nåede kun at bakke 40-50 omdrejninger inden »Thingvalla« stødte. Der fulgte så en knasende og skærende lyd, men endnu var man i maskinen ikke klar over, hvad der skete. Iste mester gav ordre til, at resten af maskinbesætningen skulle møde i maskinen og sendte så 4de mester op for at se, hvad det var, der foregik. Han kom hurtigt tilbage og meddelte, at der lå et stort skib ret for boven, samt at der arbejdedes med at sætte både ud, hvorefter Dons beordrede 2den og 3die mester samt 2 fyrbødere til at blive i maskinen og resten op på dækket for at yde hjælp. Nogle minutter efter blev der gennem talerøret anmodet om at lænse fra forlasten. Da pumpen ikke tog vand, forespurgte Dons, om man på dækket havde åbnet for hanen til lasten, men da der ikke blev svaret derpå, løb han selv op, medbringende en nøgle til hanen, og åbnede denne. Det viste sig senere, at dækkets nøgle beroede hos tømmermanden, som opbevarede den i sit kammer, men da tømmermanden under ulykken var ude i skibet og havde låset sin dør, kunne man ikke på dækket få hanen åbnet. Lænsningen gik sin gang, der var intet vand af betydning i forlasten,

hvad der havde været god grund til at formode, da det meste af »Thingvalla«s stævn var revet af, og man nu sejlede på kollisionsskottet.

I »Geiser« så det værre ud. »Thingvalla«s stævn havde skåret sig igennem skibssiden og ind i salon og kahytstrummene. Det kan nævnes, at 2den styrmanden vågnede ved, at han blev slynget ud af sin køje. Fortumlet rejste han sig op og skimtede lidt lysning oppe i dækket samt omridset af en ankerkætting, som han havde åndsnærværelse nok til at gribe fat i, hvorved han, da »Thingvalla« bakkede bort fra »Geiser«, kom med, og klatrede op på »Thingvalla«s forskib. På »Geiser« nåede man at sætte tre både ud, der alle kæntrede, og 5 minutter efter kollisionen var »Geiser« sunket. Det eneste udsagn, man har fra handlingsforløbet i maskinrummet under ulykken, er fra maskinassistent G. Nielsen, der delte vagt med »en maskinmester«. Nielsen udtalte, at kl. ca. 3.45 »Geiser«s tid blev der slået »stand by«. Efter mesterens ordre gik han op på maskintoppen og lukkede for ekspansionsglideren. Mens han var beskæftiget hermed, hørte han, der blev slået »halv kraft frem«, og et øjeblik efter »fuld kraft bak«. Da der var bakket ca. 1 minut, skete kollisionen. Nielsen udtalte intet om, hvorledes forholdene var i maskinen efter kollisionen, men antagelig har vandet væltet ind. Imidlertid kom han op på dækket, hvor han nåede hen til redningsflåden, der var gjort løs. Idet skibet sank fik fokkemasten fat i flåden og trak den ned, hvorved de to andre, der nåede frem til flåden, maskinmestrene Foss og Møller, druknede. Nielsen reddedes senere fra flåden af en redningsbåd fra »Thingvalla«. Under alt dette havde Nielsen fået brækket det ene ben. Fyrbøderne H. Due og A. Ekstrøm, der var på vagt, reddedes også. Der berettes intet om kollisionens virkning på fyrpladsen. Tilbage stod at få sejlet »Thingvalla« ind til Halifax, hvilket lykkedes efter at man havde fået afstivet kollisionsskottet, der nu begyndte at lække en del. Iøvrigt sejlede man den længste del af vejen med skibets agterstævn fremefter for at skåne kollisionsskottet for direkte slag fra søerne.

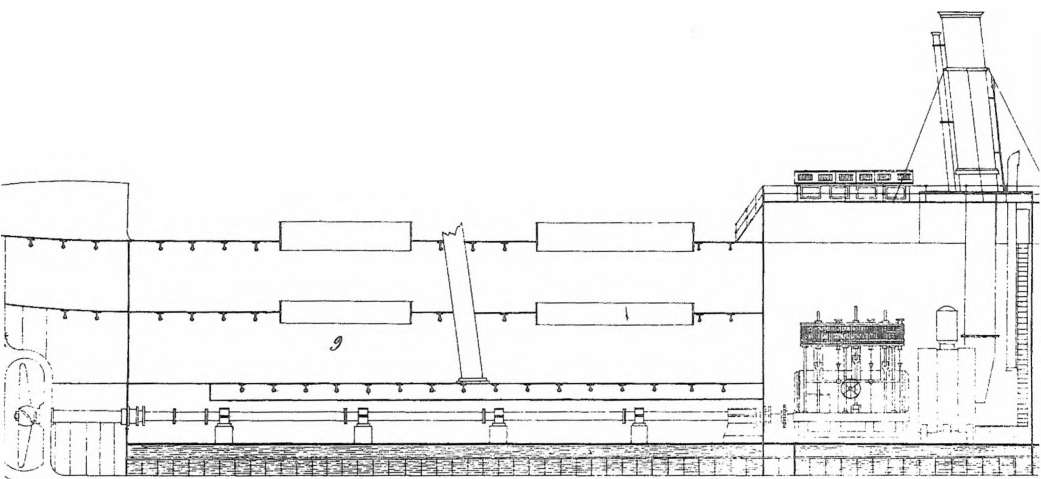
Om nogen stor erstatning til de pårørendes efterladte fra »Geiser«-ulykken blev der ikke tale. De højeste erstatninger blev rimeligt nok givet til enkerne og var på 1200 og 1750 kr. De øvrige erstatninger lød på 187 kr. Menneskeliv var også dengang billige.

At man fra »Thingvallaselskabet«s side nu havde regnet med og håbet på, at der ikke ville ske flere ulykker, er der næppe nogen tvivl om. Tillige havde man nok indskærpet de tjenstgørende officerer at være yderst agtpågivende på vagterne. Man kom imidlertid kun hen til den 13. april 1889,

altså 8 måneder senere, da det meddeltes, at damperen »City of Chester« den 8. april havde passeret vraget af et drivende dampskib. Såvidt man kunne se, var det dampskibet »Danmark« af Christiania. Da der imidlertid ikke fandtes noget skib af dette navn indregistreret i Christiania, var man klar over, at det sandsynligvis var Thingvallaniens skib »Danmark«, man havde set fra »City of Chester«. Det meddeltes, at skibet tilsyneladende var forladt, og agterskibet var helt skyllet bort. Desuden var sejlene flået i laser. Udover dette fik man intet at vide. De pårørende til de 700 passagerer, som var ombord, har haft nogle svære dage, indtil man den 22. april, ti dage efter den første meddelelse, blev underrettet om, at alle 700 var reddet.

S/S »Danmark« var bygget i 1880. Det havde en længde af 336 fod, bredden var 36 fod og dybden 17½ fod. Skibets tonnage var 3500. Maskineriet bestod af en høj- og lavtryks maskine med en IHK på ca. 1800. Skibet var forsynet med fire dæk og tre master beregnet til sejlføring. Noget helt lille skib var det altså ikke, vel nærmest på størrelse med en af de ældre motorfærger på Storebælt.

Men lad os se lidt på de nærmere omstændigheder. Desværre er der her et hul i arkiverne. Søforhørene over S/S »Danmark«s forlis findes ikke mere, men ved hjælp af aviser og tidsskrifter m.v. er det muligt at danne sig et billede af, hvad der skete. Skibet havde haft en usædvanlig hård rejse, der begyndte med, at man sad fast i Øresunds is. Senere havde man mødt tåge, hvad der nu ikke er usædvanligt på denne årstid. Værre var det, at man havde haft maskinstop fem gange, hvoraf et par havde medført adskillige timers total stop, så skibet drev afsted for støttesejlene alene. Desuden var der udbrudt brand i kulbunkerne, noget som enhver dampermester havde en vis skræk for, og for at gøre det helt galt kom til, at skruen antagelig har taget skade af isbrydningen i Øresund, idet maskinen ikke kunne gå helt jævnt, og skibets fart var reduceret. Noget som måske burde have foranlediget at lade foretage en dykkerundersøgelse af skruen under opholdet i Christianssand, men muligt kan skaden have udviklet sig senere. I hvert fald, da man var ca. 400 miles fra New York den 4. april om formiddagen, opdagedes det, at stævnrøret var gået løst, hvorfor man reducerede farten, men dette hjalp åbenbart ikke, for om eftermiddagen kom der nogle brag fra maskinrummet, og skibet rystede meget, og et øjeblik efter blev der helt stille. Man havde netop fortæret middagen, og førstemester Kaas, der befandt sig i salonen, fik travlt med at komme ned i maskinen for at se, hvad der var sket. Det viste sig, at skruerakslen var knækket, og at denne så havde



Snit gennem agterskib og midtskibs af et dampskib, visende maskinen t.h. og akslen med skrue t.v. Fra A.H.M. Rasmussen: Læren om Skibsdampmaskinen, Blad XXIII.

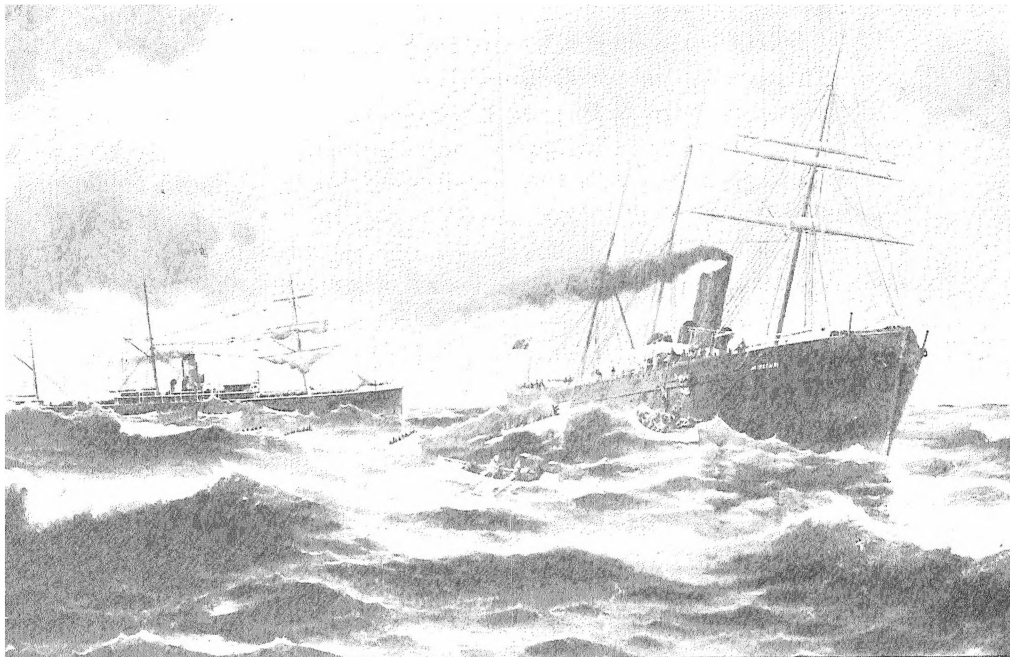
Section of the middle and aft part of a steamship, showing the engine (right) and stern-shaft with screw.

brækket stævnørret over, der som følge heraf havde revet agterskottet op, således at vandet fik fri passage ind i tunnelen og allerede på få minutter havde fyldt denne delvis op. Tunnelen er den gang, hvori skrueakslen er ført frem gennem skibet. Den strækker sig fra maskinrummets agterskot og ud til det agterste vandtætte skot, hvor skrueakslen går ud igennem skibsskroget, lejret i et svært rør af støbejern. Dette rør kaldes stævnørret og danner en vandtæt gennemføring for skrueakslen. Man gør aldrig tunnelen større end nødvendigt, og det vil sige, at der akkurat er så megen plads, at en mand kan passere langs med akslen for at kunne smøre dens lejer. Tunnelen blev belyst med olielamper, og flere af disse var blevet slukket af det indstrømmende vand. Man måtte erkende, at situationen var kritisk og antagelig ville udvikle sig til det værre, idet skruen, der sad fast på den knækkede akselstump, vred og drejede sig sammen med akselstumpen og fortsatte ødelæggelsen af agterstævnens plader. Man søgte at reparere det ødelagte skot med planker. Dette lykkedes delvis. Arbejdet må have været temmelig vanskeligt, idet man har måttet kæmpe med det indstrømmende vand, der stadig steg højere op i tunnelen. Det gjaldt nu om at få det pum-

pet ud igen, inden det steg så højt, at det blev umuligt at holde fyr under kedlerne.

Da den tids dampskibe i reglen kun havde en mindre pumpe, der var særskilt drevet, mens de øvrige pumper, der havde en betydelig større effekt, blev drevet af hovedmaskinen, gjaldt det om at få denne igang igen. Man tog derfor koblingsboltene ud af en flange i skrueakslen, så at forbindelsen ud til akslen i tunnelen frigjordes. Maskinen kunne nu rotere og drive pumperne, og lænsningen af maskinlasten og tunnelen begyndte. Da hovedmaskinen nu kun skulle drive pumperne, rystede skibet voldsomt, idet maskinen, der var af høj- og lavtrykstypen, på grund af den lave belastning kom helt ud af balance, og for at forøge lænsningen må det formodes, at man har holdt maskinens omdrejninger så højt som overhovedet forsvarligt. Dette rysteri og skibets driven rundt for vind og vejr har naturligvis givet en vis uhyggestemning ombord.

Ved midnatstid indtraf den næste ulykke, idet 2den mester fandt 1ste mester Kaas liggende med knust hoved ovenpå maskinens kondensator. Formentlig er han snublet og styrtet ned fra de øverste ristværker. Skibet lå og rullede svært i søen, og den knækkede skrueaksel og med den ene ende af stævnrøret fortsatte med at ødelægge skibets agterstævn, idet søernes slag mod skruen fik denne til at bevæge sig. Man forsøgte gentagne gange at få en wire om skruebladene. Det lykkedes den 5. om formiddagen at få skruen surret. Kl. 13 samme dag fik man en damper i sigte. Man satte straks nødflag, og dette blev observeret fra skibet S/S »Missouri«, der efter nogen signalering tog »Danmark« på slæb. Kl. 17.00 begravedes maskinmester Kaas i søen, hvilket gjorde et dybt indtryk på alle de mange ombord. Hen på natten blæste det op, og da 2den mester meldte skibsfører Knudsen, at vandet nu steg hurtigere, end man kunne pumpe det ud, besluttede skibsføreren at lade afholde skibsråd, og man vedtog da at søge at få overført passagererne til S/S »Missouri«, hvis fører Murrel lod en del af »Missouri«s last smide overbord for at skaffe plads til de ca. 700 personer. Heldigvis var vejret blevet bedre, så overflytningen forvoldte ingen tab. Derefter blev der overført proviant, da man på »Missouri« ikke var forberedt på en sådan invasion. Tilsidst overførtes »Danmark«s besætning. Alt i alt må det siges, at redningsaktionen forløb overordentlig godt, hvilket også gav sig udslag i, at »Missouri«s besætning senere blev fejret med gaver og gratialer. Den danske konge udnævnte skibsfører Murrel til Ridder af Dannebrog. Fra københavnske børsfolk sendtes som gave en stor opsats i sølv, og i London overrakte Lord Mayor bl.a. Murrel 500 £, et sølvservice



S/S »Missouri« af London (t.h.) redder passagerer og mandskab fra det havarerede S/S »Danmark« (D/S Thingvalla; bygget 1880 i Low Walker, ex »Jan Breydel«, 3507 brt.) på Atlanten 5. april 1889. Efter maleri af F. Muller.

Passengers and crew from the wrecked emigrant S.S. »Danmark« are rescued on high sea by S.S. »Missouri« of London in 1889.

og et guldur. Desuden fejredes hele besætningen med en festbanket i Mansion House. Senere faldt der også nogle ordner af til »Danmark«s fører for hans gode indsats under redningsaktionen. Maskinmesteren, nå ja, mester Kaas og hans medarbejdere havde jo kun gjort deres pligt.

I tiden fra 1889 og op til 1898 sejlede Thingvallaliniens skibe uden større uheld. Derimod gik det økonomisk dårligt for rederiet. Man manglede penge. Flåden var som helhed for gammel og umoderne. Folk havde efterhånden fundet ud af, at en rejse ikke behøvede at være en sand prøvelse for sjæl og legeme. En ny generation var vokset op, ukendt med diligencer og sejlsmakker. Man gik over til konkurrenterne med de moderne nye og hurtigere skibe, der afgik fra Hamburg.

Enden på Thingvallaselskabets æra blev, at D.F.D.S. overtog selskabet.

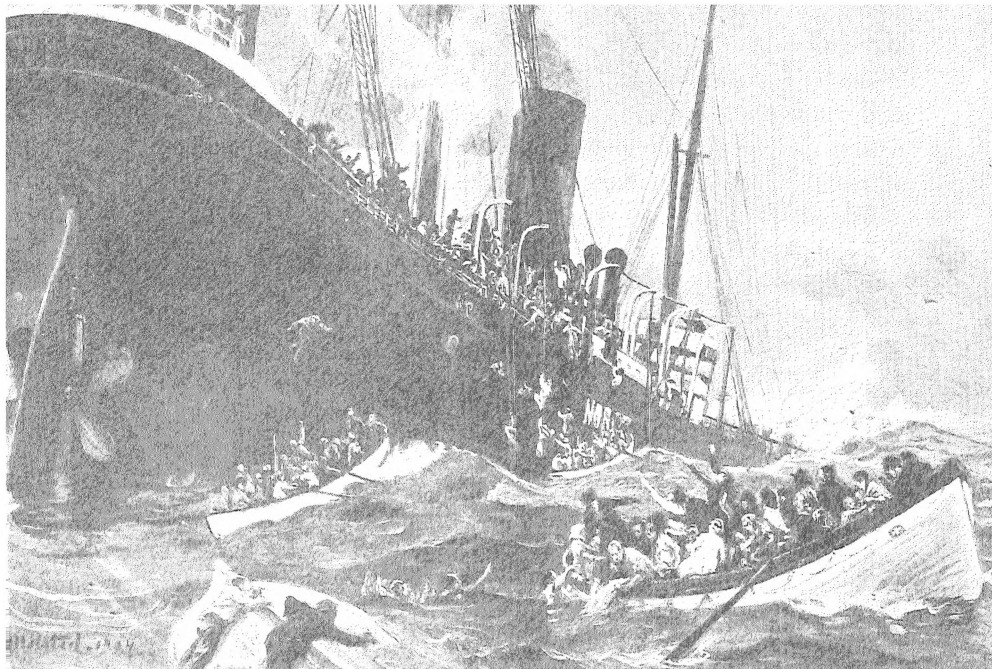
Med D.F.D.S. som moderselskab oprettedes Skandinavien-Amerikalinen. Den drivende kraft bag denne linie var direktør J. Brandt, en ubestridelig dygtighed inden for shipping-branchen. Desværre var J. Brandt ingen human arbejdsgiver, hvilket var medvirkende til, at han efter et kort åremål trak sig tilbage som direktør, men æren for genrejsningen af den danske emigrantlinie tilkommer for en stor del ham.

Af nye skibe, der nu kom til, var »Oscar II« på 10.000 t i 1902. I 1903 kom søsterskibene »Hellig Olav« og »United States«, og tilsidst i 1912 bestilte man den hidtil største danske passagerdamper »Frederik VIII« på 12.000 t. Man sejlede nu som før Atlanterhavet tyndt. Personalet på de gamle skibe var fulgt med over i det nye selskab. Passagerernes antal steg støt, og U.S.A. modtog stadig emigranter uden væsentlige begrænsninger. Det hele så såre godt ud indtil 1904, da man oplevede den største søulykke i emigrantfartens historie.

Ritzaus Bureau udsendte den 4. juli 1904 et telegram, der meddelte, at dampskibet »Norge« var gået under ved Rockall den 28. juni. Det foreløbige antal reddede var 27 personer. »Norge« var bygget i 1881. Det havde en tonnage på 3358 t, længden var 336 fod, bredden 37 fod, dybden 32 fod og maskinen var på ca. 1600 IHK. Inden vi går videre, skal ulykkesstedet beskrives nøjere. Rockall-klippen ligger i Atlanterhavet 200 miles vest for Hebriderne, klippen er ca. 70 fod høj, og fra den strækker der sig skær ca. 5 miles ud i havet. Rockall er utilgængelig og kun beboet af søfugle. Det siger sig selv, at man altid passerer Rockall i god afstand.

»Norge« afgik den 22. juni 1904 fra Christiania mod New York. Om bord var der ialt 796 personer. Skibet blev ført af kaptajn Gundel, og maskinchef var P.J. Holm. Skibet var ved afgang i så god orden, som det kunne forlanges. Redningsmateriellet var kort forinden blevet efterset, og 300 stk. redningsveste var blevet fornyet. Endvidere havde skibet i 1901 gennemgået et større eftersyn, hvorunder hovedmaskinen var blevet taget i land, og tanktoppen under maskinen blev ved den lejlighed efterset og repareret. S/S »Norge« havde ikke dobbeltbund i hele skibets længde, hvad der efter ulykken rejste spørgsmålet om, hvad der ville være sket, såfremt dobbeltbunden havde strakt sig i hele skibets længde, noget man af gode grunde aldrig kunne få konstateret.

Den 28. juni kl. 7.45 løb »Norge« på et skær. Vejret var mørkt og skyet, og på de foregående dage havde man haft en del tåge og regntykning. Straks efter grundstødningen bakkede man fri af skæret og pejlede last nr. 1 og 2. Der var ingen vand i lasten. Imidlertid stod der en del dønning, og



S/S »Norge« af København (Skandinavien-Amerikalinjen, bygget i Glasgow 1881, ex. »Pieter de Coninck«; 3359 brt.) synker 28. juni 1904 efter grundstødning på et rev ved Rockall-klippen, 200 miles vest for Hebriderne. 629 personer omkom. Maleri af Chr. Mølsted, 1904.

The Emigrant S.S. »Norge« of Copenhagen sinking after having hit one of the sunken reefs of the lonely Rockall Rock in 1904. 629 people were drowned.

to minutter efter stødte »Norge« anden gang. Man foretog en fornyet pejling, der nu viste 5 fod vand i lasten. Fra maskinen foreligger der en forklaring afgivet af assistent V. Bruhn. Bruhn var den eneste overlevende maskinofficer. Af fyrbøderne reddedes 7, dvs. ialt 8 reddede ud af en maskinbesætning på 21 mand. Bruhn var til køjs, da »Norge« løb på grund. Han skyndte sig i tøjet og løb hen i maskinen, hvor han traf de øvrige maskinofficerer. De vagthavende fyrbødere havde ved grundstødningen forladt vagten, antagelig med »Geiser«-ulykken i erindring, men kom hurtigt ned igen. I løbet af de næste 15 minutter blev der manøvreret med maskinen, og der blev givet ordre til at lukke de vandtætte døre til tunnelen og kul-

bunkerne. Man modtog herefter ordre til at lænse fra forlasten. Efter 15 minutters forløb kom der ordre til at forlade maskinen og komme op på dækket. Man fortsatte med lænsningen og forblev i maskinen. Først da ordren gentoges endnu en gang, gik man op, idet man lod pumperne køre videre. På dette tidspunkt var der ikke vand i kedel eller maskinrum. Maskinassistenterne og tre mestre samledes agterude, hvor de sammen med skibslægen surrede planker sammen til flåder, som de kastede over bord uden dog at have tid til at se, om de blev benyttet. Iste mester Holm kom op med maskinens journaler omhyggeligt bundtet sammen og afleverede dem på broen, hvorefter han gik ned igen. Skibsføreren mente at have set ham sidst stående på dækket ved agterste luge.

Lige før skibet gik ned, blev alle passagerer beordret hen på agterdækket, hvor redningsflåden var blevet løsgjort. Da skibet sank, var Bruhn så heldig at komme op til overfladen og efter en halv times svømning blive taget op af en båd sammen med føreren af »Norge«.

I alt blev 127 mennesker reddet, men 629 omkom. En sådan ulykke sætter sig forfærdelige spor, men ét skal og må siges, at der under og efter ulykken blev udvist en offervilje og handlekraft af hele skibets besætning, der kun kan betegnes som godt sømandskab, følgende de bedste traditioner indenfor dette erhverv.

Den senere drift af Skandinavien-Amerikalinjen bød heldigvis ikke på forlis og ulykker. Linjens flagskib »Frederik VIII«, som blev leveret i 1913, var det sidste helt store passagerdampskib under dansk flag. »Fr. VIII« var på 12.000 t og havde en maskinkraft på 11.000 IHK. Maskineriet bestod af to stk. 4-gangs maskiner, og hertil kom så hele hjælpemaskineriet, lysmaskiner, pumper, køleanlæg m.v. Dampen til dette anlæg kom fra otte stk. kulfyrede vandrørskedler. Fyringen i disse kedler voldte noget besvær i begyndelsen, da teknikken her var en ganske anden end den, man anvender ved almindelige skotske kedler. I en vandrørskedel er der betydeligt mindre vand. De er hurtigere at fyre op, men dermed følger også, at vandrørskedlerne er meget mere levende og følsomme overfor hvordan man foretager fyringen i dem. Der måtte derfor fyres efter et bestemt system for at kunne holde en jævn dampudvikling.

Arbejdsklimaet i maskinen kunne godt virke noget autoritært. Det må dog indrømmes, at skulle der holdes styr på tingene i et maskineri af denne størrelse og type, var man nødt til at have et vist system i sagerne. Særlig da en del af personalet ofte blev skiftet ud. Af og til forelå der jo også

eksempler på, at nogle fandt livet i U.S.A. så fristende, at de simpelthen »steg af« i New York.

Ved afløsning af vagten i maskinen stillede den afgående vagt sig op ved foden af maskinlejderen. Holdet, der afløste, kom ned og gik rundt og meldte derefter klar til holdets maskinmester, der igen gav klarmeldingen videre til den afgående mester, som så lod sit hold træde af. Maskinens chef blev tituleret overmaskinmester. Han gik som regel »stuegang« en gang i døgn, ledsaget af 2den mester, der forelagde ham eventuelle problemer hen ad vandringerne gennem maskin- og kedelrum. Yngre medlemmer af maskinbesætningen kunne af og til under denne ceremoni fra udkanterne af maskin- og kedelrum råbe »program-proograam« efter at den »gamle« var passeret. Dette skyldtes en fin hentydning til overmesters uniform, langskødet mørkeblå jakke, kasket med et bredt »cigarbånd« om stemmelægen og forgyldte knapper som ærmedistinktioner. Hertil kom hvide handsker. Af hensyn til disse var der altid en mand i forhånd, der lige før mester kom, trak gelænderne rene med to totter twist. Der har været stil over det, men det må også siges, at man ikke blev overmaskinmester (programsælger) i emigrantbådene uden at være i besiddelse af betydelige faglige kvalifikationer.

D.F.D.S. havde en stor flåde ud over emigrantskibene, så man havde mestre nok at vælge imellem. Rederiet førte forøvrigt »karakterbog« over officererne og havde bl.a. herigennem føling med, hvem man mente egnet til videregående advancementer.

Maskinbesætningens størrelse var i »Oscar II« på 55 mand, og det har sikkert af og til krævet en betydelig indsats at få tingene til at glide.

Der er gået over 44 år siden Skandinavien-Amerikalinjen lukkede, og vi kan vel først nu se, hvilken betydning den har haft udover den rent kommercielle, der ligesom træder i baggrunden for det, at den var bindeledet mellem det gamle land og alle dem, der rejste ud. Mange forhåbninger og drømme blev sejlet med over Atlanten. Mangan emigrant har drømt om turen hjem til det gamle land ad åre, ikke på emigrantplads men i kahytten, som 1ste klasse hed, og utroligt mange af emigranterne nåede det.

ENGINEERS ON DANISH EMIGRANT SHIPS 1880-1912

Summary

In 1880 the Thingvalla Steamship Company was founded in Copenhagen to take emigrants from Scandinavia and the Baltic States to New York. Its vessels, all of which had Nordic and particularly Icelandic names such as »Island«, »Thingvalla«, »Hekla«, »Geiser«, »Norge« and »Danmark«, were comparatively small (2500-3500 tons). Conditions aboard were not particularly comfortable for the overcrowded passengers and the ships' engine power was slight. For the men in the engine room it was often a problem to get the ships across the Atlantic. Repairs to the primitive boilers often had to be carried out during the voyage and under dangerous conditions, coal was not always of the best quality and the high and low pressure engines had to be kept an eye on constantly.

Unfortunately this line which was so popular with emigrants was plagued by accidents great and small. In 1888 the »Thingvalla« and the »Geiser« collided in open sea off Newfoundland. The »Geiser« went down in only five minutes, taking with her 79 passengers and 26 crew. The remainder and the passengers on the »Thingvalla« were taken aboard the German mail steamer »Wieland«. The following year, in 1889, the engine of the »Danmark« broke down 400 miles from New York. The propeller shaft broke and the ship started taking in water. She had to be abandoned but, fortunately, all 665 passengers and the crew of 69 were rescued by the s.s. »Missouri« of London, except one man who was killed - the chief engineer.

The company went through hard times in the 1890's, as their small, old-fashioned vessels could not compete with the speedier, more comfortable ships of other nations. In 1898, therefore, the company was taken over by the United Steamship Company of Copenhagen who started a Scandinavia-America line. A number of large, up-to-date vessels were built: »Oscar II«, »Hellig Olav«, »United States« and in 1913 the largest of them all, »Frederik VIII«.

However, this line too was not without its accidents. The worst disaster of all happened in 1904 when the s.s. »Norge« (built in 1881) ran aground in fog and sank off the lonely Rockall Rock, 200 miles west of the Hebrides. 629 persons perished, 127 were saved.

Gradually, as the flood of emigrants decreased and other larger countries took the lead, Denmark gave up running this line to America in the year 1936.

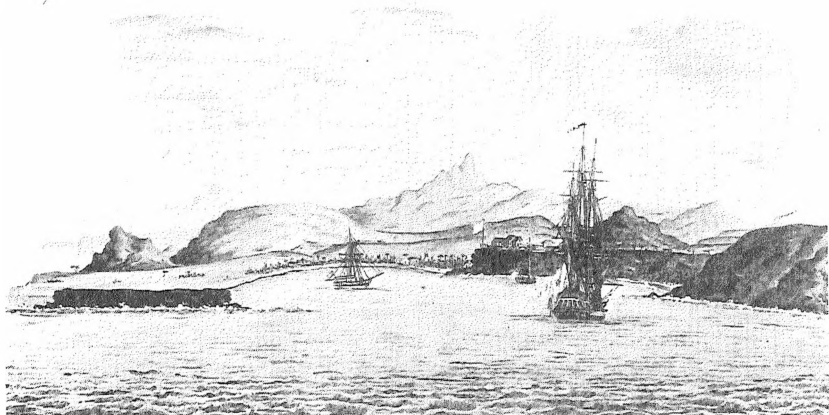
MARITIME SMÅARTIKLER

FIRE PROSPEKTER AF CONRAD CHR. PARNEMANN 1793-94

Også efter international målestok har Handels- og Søfartsmuseet en bemærkelsesværdig samling skibsportrætter og prospekter. Disse billeder af henholdsvis skibe og havne, eller med et moderne ord, waterfronts, er egentlig to forskellige genrer, men overgangen mellem dem er flydende. Disse billeder er for vore udenlandske gæster bemærkelsesværdige ved deres antal og alder. Adskillige af dem går tilbage til 1700 årene, og det er meget for vandfarvebilleder, der ikke har den høje kunsts blå stempel. For os selv har de deres store værdi ved at illustrere vor handelsflådes historie i medvind og modvind. Og billedkunstnerne kender vi, selvom flere af de ældre næppe selv ville have kaldt sig kunstnere. De var startet som kadetter og navigationselever, og de lærte som et led i deres uddannelse at tegne, især landtoninger, prospekter og skibe.

En af de mere kunstnerisk begavede unge søfolk var Conrad Christian Parnemann (1773-1823), søn af en kattuntrykker og xylograf i Langesund i Norge.

I 1795 fik museet mulighed for på meget rimelige betingelser at erhverve en serie på fire vandfarvebilleder, gouacher, udført af C.C. Parnemann og forestillende stationer på en Ostindierejse 1793-94. Det første prospekt er af Porto Prayo på øen St. Jago, en af de Kap Verdiske øer, det er dateret 1793. Derefter følger i for os vilkårlig rækkefølge prospektet af byen Cochin på Malabarkysten, 10°n.br. samt af Ganjam, by på Indiens østkyst, 19°n.br. Fra skibets tilbagerejse er afmalet landingspladsen på øen St. Helena. Disse tre sidste er dateret 1794. De enkelte ark måler o. 21,5x41 cm og er opklæbet på gråbrunt pap og indrammede i



Prospekt af Porto Prayo på de Kap Verdiske øer, 1793.

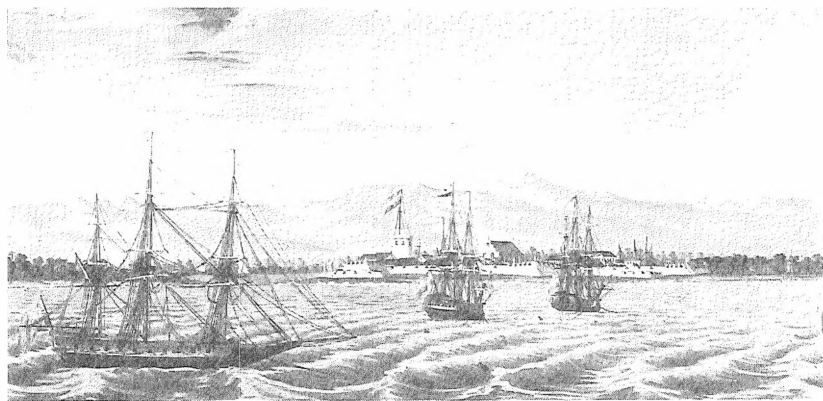
View of Porto Prayo, Cape Verde Islands, 1793. The first of a series of four gouaches depicting a small Danish frigate in ports of call on a voyage to the East Indies in 1793-4. Painted by C.C. Parnemann who was probably 2nd mate aboard. The Danish Maritime Museum possesses several of his marine paintings.

ens nyklassicistiske rammer. De er alle signerede, udlørligst nr. 2 og 3 med »aftagen og tegnet af Conrad C.h.r. Parnemann 1794«. Hermed godtgør han, at der ikke som så ofte på den tid er tale om kopier efter allerede eksisterende havnebilleder. Men selvfølgelig er Parnemann påvirket af de mange, især engelske stik fra kolonierne. Her ser man engelske og fremmede skibe ligge ud for en eksotisk kyst, hvor Union Jack vajer fra det befæstede fort nærmest kysten.

På Parnemanns fire tegninger ses en fregat med dansk splitflag enten liggende for anker eller under sejl ud for den fremmede havn. Men kan vi nu ved hjælp af stedsangivelser og årstal finde navnet på den fregat, der havde Parnemann ombord? Skibet lader sig ikke umiddelbart genkende, skroget forekommer buget og forholdsvis lille, der er 9-10 kanonporte i hver skibsside og på gallionen en helligfigur, der støttes af 5 rælingsplanker til hver side.

Ingen orlogsskibe var i Indien på den tid, så den mulighed er udelukket. Derefter ville det være nærliggende at søge skibet blandt de af Asiatisk Kompagnis fregatter, der besøgte Ostindien i årene 1793-94. »Dronning Juliane Marie« foretog to Indiensrejser i 1791-93 og 1794-95, ligesom »Dannebrog« havde to rejser 1792-93 og 1795-96. »Disco«, som museet har en opskåret model af, afsejlede til Ostindien 1792 og vendte hjem 1794, »Prinsen af Augustenborg«, der med sine 200 kommercelæster var en del mindre end »Disco« på 300 læster, besejlede Indien 1789-92 og igen 1793-94. Det må således være de to sidste skibe, vi har i tankerne ved den videre efterforskning.

Parnemanns første station var Porto Prayo. I følge den på denne tid gældende instruks for den kaptajn, der førte et af Asiatisk Kompagnis skibe destineret til Trankebar i Ostindien, hedder det, at når han, om ellers vinden tillader det, er gået nord om England, skal han sætte sin kurs mod de Kap Verdiske øer, hvor han om nødvendigt og hvis de ønskede varer fore-



Prospekt af Cochin på Indiens vestkyst, Malabarkysten, 1794.

View of Cochin on the Malabar Coast, 1794. The French declaration of war against England resulted in a big increase in Danish trade with India. Many vessels apparently Danish were, however, chartered by English firms. Among these many ships, the papers of which have not survived, was perhaps the frigate Parnemann served on, seen here to the left of the pictures.

findes, anløber Porto Prayo eller andet belejligt sted for at få vand og frisk proviant. Derefter skal han fortsætte til Trankebar. Havde man ikke haft nødig at ansejle Porto Prayo, lagde man ind ved Kap det Gode Håb.

Vi er i den heldige situation, at journalerne er bevaret fra både »Disco« og »Prinsen af Augustenborg« fra de pågældende rejser. Fregatten »Disco« afsejlede fra København i november 1792, sejlede nord om England, ankrede i december op ved Belfast og derefter først ved Kap. i False Bay. I september 1793 lagde skibet sig på Trankebars red. Derefter gik man op til Culpee i Bengalen og kastede igen den 29. januar 1794 anker på Trankebars red. Herfra gik turen direkte hjem via Kanalen. »Prinsen af Augustenborg« afsejlede i juli 1793, skibet gik ned gennem Kanalen, nærmede sig de Kap Verdiske øer fra nordøst, men gik først ind ved Kap det Gode Håb, i Taffelbayen. Efter at have passeret Nicobarerne blev kursen sat mod Bengalen, hvor det bemærkes, at man så »Disco«, der lå fortøjet ved Culpee. »Augustenborg« ankrede selv op ved Diamond Harbour på Ganges, syd for Calcutta. På hjemvejen ankrede man op under Taffelbjergene og igen den 12. maj 1794 ved St. Helena, hvor det bemærkes, at der lå en anden dansk ostindiefarer, kaptajnens navn var Kolhardt (= David Coulhard, fregat »Minerva« af Kbh.).

Efter monopolets bortfald i 1772 blev det i 1777 ved en kgl. forordning tilladt private købmænd »fra indenrigske havne, med indenlands bygte skibe at fare og handle på Trankebar og samtlige os nu (fra 1777) tilhørende handelspladser og loger i Ostindien og Bengalen eller på denne side af Kap det Gode Håb«. Ligeledes fik disse privat udrustede (partikulære) skibe tilladelse til både på ud- og hjemrejsen samt fra det ene sted i Indien til det andet at føre splitflag, gøs og vimpel både i krig og fredstid.

Den partikulære sejlads på Indien oversteg efterhånden Kompagniets. Således var der i året 1793-94 tolv skibe under dansk flag, der indtog varer fra Bengalen og andre europæiske besiddelser i Indien. Seks af disse ekspeditioner var dog kun formelt danske. De partikulære



Prospekt af Ganjam på Indiens østkyst, Coromandelkysten, 1794.

View of Ganjam on the east coast of India, the Coromandel Coast, in 1794. Cotton could be obtained here though Danish ships usually called at Bengal for cotton goods.

handelsskibe var forholdsvis mindre, mindst var førnævnte fregat »Minerva« med 127 kommercelæster, og gennemsnittet når næppe op over 200 læster. Denne størrelse blev betragtet som den mest profitable for en ostindiefarer.

Med Frankrigs krigserklæring til England d. 1. februar 1793 kom et nyt perspektiv ind i dansk Indienshandel, og da samtidig det engelske Ostindiske Kompagni formåede at opretholde sit monopol, kunne danske skibe nu både drage fordel af deres neutralitet og af at den private engelske Indienshandel blev henvist til fremmede skibe. Denne handel er udførligt behandlet af Ole Feldbæk i hans disputats »India Trade under the Danish Flag 1772-1808«, 1969. Om »vort« skibs anløb i Indien har vi kun de to stedsbetegnelser Cochin og Ganjam samt året 1794. Der er ikke bevaret journaler fra de partikulære ekspeditioner, vi kender deres afgang fra København, deres ankomst til de danske besiddelser Serampore og Trankebar samt deres tilbagekomst til København. Undertiden er tilføjet en bemærkning om, at skibet gik direkte tilbage, eller en særlig hurtig rejse kunne notes. Feldbæk har gennemgået alt tilgængeligt materiale vedrørende de tolv partikulære skibes rejseruter og forhold. Han har venligst meddelt, at adskillige af skibene kan udelades som en mulighed, mens man for andre kan sige, at der intet positivt foreligger om anløb i Ganjam og Cochin. Englænderne så kun ugerne, at danske skibe anløb Malabarkysten af frygt for, at våben ad denne vej kunne bringes til ærkefejden, sultanen af Mysore. Det er karakteristisk for ekspeditionerne 1793-94, at man lagde vægt på et hurtigt forløb, og en afstikker især til Cochin synes at have måttet betyde en urimelig forsinkelse. Det synes altså ikke muligt at finde navnet på Parnemanns ostindiefarer.

Et andet billede i museets eje viser, at Parnemann tidligere har sejlet på Indien, idet han i 1792 udførte et lignende farvelagt prospekt af havnebyen Vizagapatam syd for Ganjam. Også her ligger til venstre i billedet en unavngiven dansk ostindiefarer. I 1799 blev Parnemann indrulleret som 1. styrmand på vestindiefareren »St. Croix Paquet«. Øjensynlig var han allerede



Prospekt af landingspladsen og St. James fort på øen St. Helena, 1794.

St. Helena. View of the landing place and the English fort of St. James, 1794. St. Helena was the last regular post of call for ships homeward bound from China and the East Indies, where they took aboard water and fresh provisions for the last lap home.

om bord, for 1798 malede han en gouache af skibet liggende for anker ud for Paramaribo, Hollandsk Guayana. Billedet er med tilhørende tekst gengivet i museets årbog 1963.

Museet har adskillige andre af Parnemanns billeder. Tidligst er en tuschtegning af den engelske eskadre på Falmouth red 1791. Den oprindelige skitse er derefter rentegnet hjemme og signeret: C.C. Parnemann invenit & pinxit: Hafniæ 1792. Fra 1800 årenes begyndelse stammer nogle vandfarvebilleder af kendte flådesammenstød, først den danske brig »Lougen«, der under St. Thomas angribes af to engelske fregatter d. 3. marts 1801, derpå Fregatten »Najaden« og briggen »Sarpen« i træfning med seks tripolitaniske skibe d. 16. maj 1797, Fregatten »Freya« i træfning med fire engelske fregatter i Nordsøen d. 25. juli 1800. Dette er dateret 1803. Tilsidst Tre engelske fregatter, der vil lade fregatten »Havfruen« konvoj visitere ved Gibraltar 1799. Der synes at have verseret et stort antal af disse fremstillinger, og Parnemann har som sine fæller brugt kobberstukne eller andre mangfoldiggjorte forlæg.

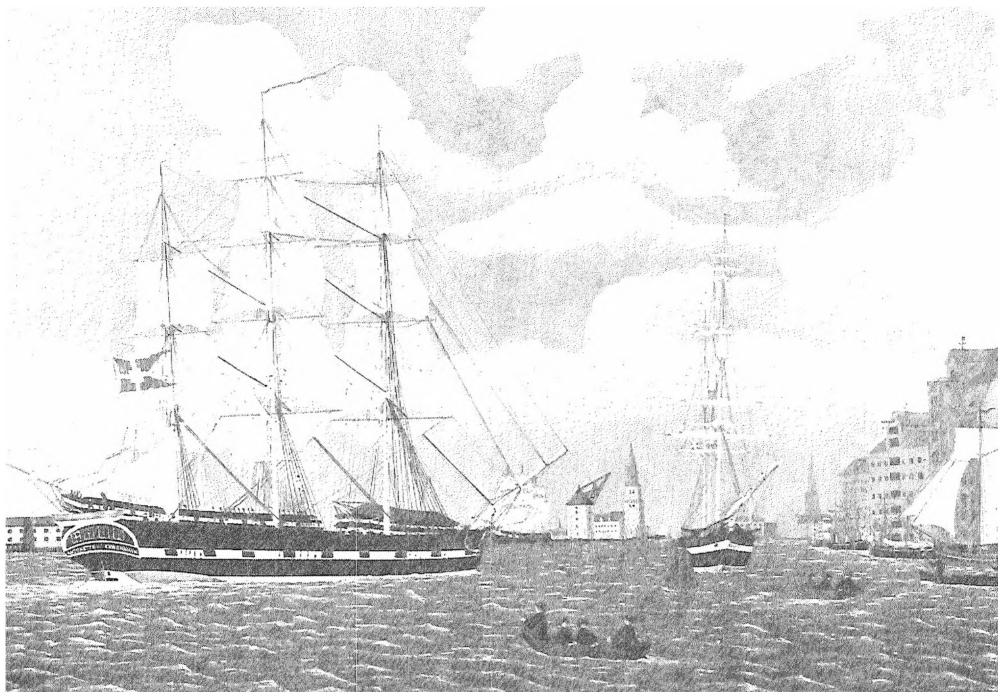
Slaveskibet »Kongen af Assianthe«, der er tegnet under udrustning på Københavns red 1803, synes at være et almindeligt skibsportræt bestilt af kaptajn Meinertz. Museet ejer en kopi af dette billede, der er i privat eje. Meget senere er et portræt af jagt »Anna Elisabeth« af København, 1820. Da var Parnemann toldbetjent i sin fødeby Langesund i Norge, der nu ikke længere var i union med Danmark. Det er i høj grad muligt, at der i danske og norske private og offentlige samlinger findes andre arbejder af C.C. Parnemann, der vil kunne supplere vore.

Hanne Poulsen

E.W. NORMANN: FREGAT »ANTONETTE« AF KØBENHAVN

På auktion erhvervede Handels- og Søfartsmuseet i 1978 en tegning i blyant og gouache, 65x90,5 cm, der viser fregat »Antonette« i Københavns havn. Billedet er udateret, men betegnet: Norman Kiøbenhavn / Antonette af Kiøbenhavn ført af Captn. P. Hassing. »Antonette«, ex »Major Pinckney«, den lille fregat, der også blev kaldt et pinkskib, blev bygget 1791 i Philadelphia, USA, og i 1798 købt til Danmark af købmanden Georg Gardner, København. I en længere årrække tilhørte det handelshuset Tutein & Co. Fra omkring 1820 til 28 blev det disponeret af agent Erichsens firma Blacks enke og Co. I denne periode var Johan Peter Hassing skipper fra 1822-24. Skibet gik både i Ostindie- og Vestindiefart, og i 1815 begav det sig endda til Canton. Hassings to rejser gik til Vestindien og Brasilien.

Billedets komposition er usædvanlig, fordi kunstneren ligesom har haft to intentioner og har gennemført dem begge. For det første er det et traditionelt skibsportræt, endda af den lidt naive type, der viser det afbildede skib i to positioner. Hovedmotivet til venstre i billedet er »Antonette« for indgående set mod agter og styrbords side. Til højre ligger »Antonette« set mod forstævnen, forløjet ved en duc d'albe. Gallionsornamentet er et skjold med initialerne BC (= Blacks Enke & Co.), og samme bogstaver gentages sammen med skibsnavnet på hækken. Foran skibene går havnens sædvanlige bådtrafik med skibsmandskaber og last, der fragtes frem og tilbage. Den anden, men mindst lige så væsentlige hensigt har været at give en livfuld skildring af Københavns havn, set mod syd fra en båd ud for Toldboden. Billedets afgrænsning mod højre er hovedstadens markante havnefront, hvis fire forreste pakhuse alle var tegnet af professor C.F. Harsdorff og bygget i 1780'erne for de handelskompagnier, der havde købt de da opfyldte byggegrunde. Fra højre Kieler Pakhus foran Vestindisk Pakhus



Fregat »Antonette« i Københavns havn. Gouache af E.W. Normann omkring 1824.

The frigate »Antonette« in Copenhagen harbour about 1824. The Danish Maritime Museum acquired, in 1978, this rare combination of harbour view and traditional ship's portrait which shows the privately owned West Indiaman in two positions. The artist is E.W. Normann, a young naval officer who over a period of many years was responsible for a great many sketches and paintings of harbours and other maritime scenes.

med det tårnagtige frontparti, der dækker Det gule Pakhus. Herefter følger Det blå Pakhus, opført af Østersøisk-Guineisk Kompagni i det væsentlige efter samme plan som Vestindisk Pakhus. Yderst ligger vistnok Kvæsthuskasernen. Foran pakhusene ligger mindre lastfartøjer, og ud for Kieler Pakhus har en galease sat sejl. Til venstre i billedet ses Flådens Leje og bag »Antonette« skimtes linieskibet »Dronning Marie« under udrustning. Bag dette igen et aftaklet linieskib foran et fregatskib under sejl. I baggrunden mastekranen på Christiansholm opført 1762 og nedrevet 1866, til højre herfor Vor Frelsers kirke. Helt i baggrunden er tårnet til Christianskirken for enden af Strandgade set i et noget forrykket perspektiv.

Kunstneren må, også på grund af navnets sjældenhed, være identisk med søløjtnanten Emil Wilh. Normann (1798-1881). Som sekondløjtnant foretog han et togt med korvetten »Diana« til Vestindien 1823-24 og kan under denne rejse have mødt kaptajn Hassing. Tegningen er sandsynligvis udført 1824. Linieskibet »Dronning Marie« løb af stabelen 16. september 1824. Sideløbende med sin sømilitære karriere dyrkede Normann sit talent og sine

interesser som tegner og maler. Andre har tegnet i Københavns havn. Normanns ældre samtidige T.E. Lønning malede flere gouacher med motiv fra Københavns havn og Flådens Leje. Lønning ser i sine billeder havnen fra syd mod nord, eller han står ved Toldboden og ser over mod Flådens Leje. Normann derimod fastholder også i flere af sine senere tegninger og tuschlaveringer at se mod syd. Der er dog næppe noget parti omkring havnen, som Normann ikke har foreviget, Nyholm med Hønsbroen, med Vagten, mastekranen og den lange udrustningsbygning, Flådens Leje, Gammelholm, skuderne foran Børsen, skibsbyggepladserne og pakhusene på Christianshavn, og herfra ser han mod Nyhavns hoved og mod Garnisons plads.

I den lange række af bevarede arbejder synes gouachen af »Antonette« at være den tidligste. Herpå følger to små pennetegninger, den ene fra Amager set mod byens tårne, den anden af Glaciet Østerport og begge daterede d. 9. maj 1825. I dette år blev Normann elev i C.W. Eckersbergs private malerskole. Denne nævner selv i 1827, at Normann er begyndt at anlægge korvetten til Eckersbergs maleri »En dansk korvet, som ligger bi for at tale med en dansk orlogsbrig, som nærmer sig«. Scenen skal foregå i Vestindien, og måske bygger fremstillingen på en skitse af Normann. I den ene af søofficeren Fr. von Scholtens to tegnebøger, nu på Handels- og Søfartsmuseet, har Normann i tusch og sepia skildret en ubenævnt dansk orlogsbrig sejlene bidevind for styrbords halse og bramsejlene indtagne. Tegningen er signeret: »Normann fec: 1827«. Frederik von Scholten, bror til »Massa Peter«, sejlede i den franske flåde og skiftede skib i Vestindien i sommeren 1826. Julie Eckersberg omtaler i sine optegnelser om sin fader E.W. Normann som »en kæk ung søofficer, der malede nydelige små marinebilleder, som han altid viste fæder, men som han ofte fik en streng kritik over«. På »Dronning Marie«s første togt i 1834 var Normann udkommanderet med skibet, og passager var på turen nord om Sjælland professor Eckersberg. Da man den 7. juli ankrede i stille vejr med alle sejl oppe »gik Normann og jeg ud i et fartøj for at tegne skibet«. Således skrev Eckersberg i sin dagbog.

Nogle nydelige små olie-billeder fra marsken udførte Normann, mens han fra januar 1838 til april 1840 var indrulleringsofficer i Tønning. Fra denne periode må også stamme et portræt af E.W. Normann i olie. Det er nu på Tønder museum. En lille tuschtegning, der tidligt er kommet til Handels- og Søfartsmuseet, forestiller et ubenævnt orlogsskib. Det er signeret med kunstnerens fulde navn og datoen 15. marts 1838 og er et af Normanns meget få billeder af skibe i søen. Normann udstillede på Charlottenborg nogenlunde regelmæssigt fra 1828 til 1854, 11 gange med ialt 21 arbejder. De fleste bevarede tegninger og olie-billeder er imidlertid udført efter 1841, da Normann blev udnævnt til kaptajn-løjtnant à la suite.

Et tredje billede, der tidligt er kommet til museet, er et oliemaleri, der viser havnen i Altona, i forgrunden bliver en dansk søofficer roet ind til kajen med de gavlvendte pakhuse. Bagved oppe på brinken ses Palmailles klassicistiske bygninger mellem træerne. Maleriet er usigneret, en plade på rammen er faldet af, men billedet er givet som værende et arbejde af Normann, og ved at sammenligne teknik og detaljer er der ingen grund til at betvivle denne tilskrivning. Billedet må vel så dateres til Tønning - perioden 1838-40.

Måske på grund af Eckersbergs kritik betragtede Normann ikke sin kunst som en handelsvare. Størstedelen af hans efterladte arbejder er endnu i familiens eje. Fire akvareller og fem tuschlaveringer blev i 1911 skænket Søofficersforeningen af kunstnerens søn, Privatbankdirektør A. Normann. Eftertiden vil dog vide at værdsætte Normanns mange stilfærdige dokumentariske skildringer af livet omkring Københavns havn og andre maritime miljøer.

Hanne Poulsen

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Fhv. afdelingschef, cand.jur. J. WORM*, K., formand
Fængselsbetjent KAJ ORLA ANDERSEN
Professor, dr.phil. AKSEL E. CHRISTENSEN
Direktør JENS DEGERBØL. R.
Direktør JENS FYNBO. R¹.
Rigsantikvar, professor, dr.phil. P. V. GLOB*
Skibsreder WILLIAM HEERING*
Skibsreder, kaptajn H. K. JENSEN
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN
Direktør, generalkonsul SVEND STORM-JØRGENSEN, R¹
Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K., næstformand
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN*, R.
Viceadmiral SVEN THOSTRUP, SK.
Skibsfører E. UDBY-HANSEN. 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, R.

Museumsinspektør: Mag.art. fru HANNE POULSEN

Museumsassistent: MORTEN KJÆRØ

Konservator: CHRISTIAN NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand.polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: Fru ELISABETH HENNINGSEN

Bogholder: Fru KAYA HANSEN

Kustoder: SVEND JOHANNESSEN og HANS HENNING JØRGENSEN

Ekstrakustode: B. REINHOLDT NIELSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR PERIODEN 1. APRIL TIL 31. DECEMBER 1978

Som nævnt i sidste årsberetning følger museet staten i omlægningen af det tidligere regnskabsår (fra 1. april til 31. marts) til kalenderåret. Nærværende beretning tillige med regnskabet dækker derfor kun perioden fra 1. april til 31. december 1978.

Af større indkøb og gaver skal følgende specielt nævnes:

Som testamentarisk gave fra museets mangeårige, trofaste ven, skibskonstruktør, Naval Architect Otto Benzon, som døde 12. november 1978, 92 år gammel, har museet modtaget en original *halvmodel* af dæksbåden »Kalifen«, som hans farfar, skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing F. byggede 1858 som lystbåd og fiskeriundersøgelsesskib (jfr. Benzons artikel i årbog 1954, 53 ff.). Modellen er af os deponeret på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

På auktion er erhvervet en *farvelagt tegning* af søofficeren E.W. Normann, forestillende fregatten »Antonette« af København (Blacks Enke & Co.) i Københavns havneløb i 1820'erne, et ganske utraditionelt skibspor-træt. Jfr. Hanne Poulsens artikel i denne årbog.

Ved testamente har fabrikant T.A. Colding og hustru Ellen, København, skænket museet et stort *maleri* af Chr. Blache 1892, forestillende Københavns inderred, set mod Tre kroner, med talrige skibe og både. Maleriet hænger nu ved museets indgang.

Som køb er erhvervet fire *akvareller* af scenografen Jørn Mathiassen, visende interiører fra et slaveskib i 1700-årene og en slaveauktion i Vestindien. Billederne blev sammen med 500 andre tegnet til hans TV-serie »Massa Peter«, der i udvalg blev vist i museets store særudstilling i 1977. Selv om de ikke er strengt dokumentariske, er de dog velegnede som anskuesmateriale i museets udstilling om slavehandelen.

Fhv. undervisningsinspektør Poul Funder har overladt museet en *spillefilm* fra skoleskibet, 4-m bark »Viking«s besøg i Buenos Aires ca. 1913-15. Hans far, der var førstelærer på Københavns Navigationsskole, deltog i togtet.

En morsom ting er en ved køb erhvervet udskåret *træfigur* af en sømand

med søkikkert for øjet, tydeligt nok en instrumentmagers butiksfigur, muligvis amerikansk. Dragten viser hen på ca. 1820, men figuren er måske noget senere. Den er nu opstillet i navigationsrummet.

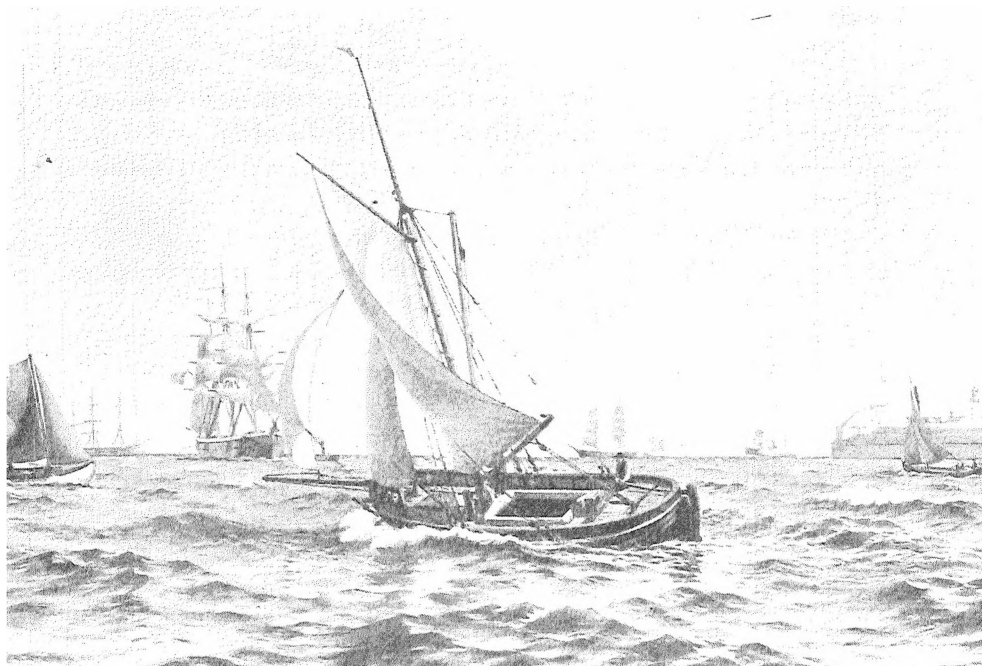
Hans Petersen, Hornbæk, har på familiens vegne overladt museet en værdifuld *protokol*, »Regnskabs Bog for Hornbeks Leyets Indtægter og Udgivter«, ført fra 1820 til 1912 af de skiftende oldermænd. Den indeholder regnskaber for fiskerlejet og havnen og bringer referater om lavsforhold, fiskeri, bjergninger m.m.

Driftsleder Rudolph Munch, København, har foræret os en del interessante *arkivalier*, stammende fra kaptajn Siegfried Heinrich Lauritz Duhst (1859-1941), der 1889-91 var ansat i Kongostaten og 1891-1924 var skibsfører i DFDS. Foruden fotos, optegnelsesbøger, en bog med hånd tegnede og litograferede kort over Kongosfloden 1890, bøger og hæfter om Kongo og DFDS, samt egne malerier (bl.a. af det japanske skoleskib »Taisei Maru« 1930) er der en bemærkelsesværdig blyantstegning af ham fra 1890, forestillende den fra Stanleys Kongoekspedition 1874-77 kendte arabiske slavehandler Tippu Tip (egl. Mohammed ben Sayed, død 1905).

Efter sædvane har vi sidst i denne beretning opstillet en liste over de i tidsrummet modtagne øvrige gaver. Museet takker alle gaverne, fordi de har betroet os disse ting.

På samme måde retter vi en tak til alle firmaer, institutioner og fonds, som har støttet museet i dette tidsrum med kontante beløb. Disse private bidrag er specificerede i en særlig liste under museets regnskab.

På grund af søfartens gennemgribende ændringer i de senere år og skibshyggeriets tekniske udvikling står store mængder tegningsmateriale selv fra forholdsvis nyere tid, og ligeledes rederi- og værftsarkiver, i fare for helt at gå tabt. Forskere af dansk maritim historie har ofte beklaget, at Handels- og Søfartsmuseet og dets kollegainstitutioner kun har ringe plads og dårlige muligheder for at indsamle, opbevare, registrere og bearbejde samlinger af konstruktionstegninger og arkivmateriale til belysning af de senere års danskbyggede og danskejede skibe. For at råde bod herpå indledte museet i efteråret 1978 et samarbejde med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Statens erhvervshistoriske Arkiv i Århus, Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium i Roskilde samt Kontaktudvalget for dansk maritim Historie- og Samsundsforskning for at sikre det omtalte arkivmateriale. Et udvalg blev nedsat med repræsentanter fra de nævnte institutioner, og der blev foretaget henvendelser til de forskellige skibsværfter og rederier landet over om at overlade dette sine maritime tegningsarkiver



Københavns inderred, set mod fortet Trekroner, med dampskib og forskellige sejlskibe og både. Dæksbåden i forgrunden er en såkaldt svenskebåd, som sejlede med mursten fra teglværkerne på Hven til København. Maleri af Chr. Blache 1892. Testamentarisk gave fra fabrikant T.A. Colding og hustru.

The inner roads of Copenhagen harbour, with the fortress of Trekroner, and various types of vessels and boats. Painting by Chr. Blache. 1892.

samt andre arkivalier. Det indsamlede materiale bliver indtil videre opbevaret i lokaler i Grønlandske Handels tidligere pakhuis, som er stillet til rådighed af Skibshistorisk Laboratorium. Indsamlingen har allerede givet resultater. Der er truffet den praktiske ordning, at materiale kan afleveres på Nationalmuseets fyrskib i Nyhavn om formiddagen på ugens første fire dage (tlf. 01-13 75 02).

En registrering af stoffet må foreløbig vente.

I sidste årsberetning er museets *særudstillinger* i sommeren 1978 nævnt: Kirsten Kyhls fotos fra det gamle Dansk Vestindien og arkitekt Niels Bechs fotos, kort og opmålinger af danske bygninger i Ghana. I 1979 har vi arrangeret en udstilling af skibstegneren Per Bøgghs skitser, tegninger og grafik.

Det for museet livsvigtige spørgsmål om indlæggelse af *elektrisk lys* i udstillingslokaler og magasiner er desværre endnu ikke blevet løst. Arkitekt Mikael Sindings detaljerede projekt, udarbejdet i samarbejde med lyseksperthen ingeniør Hans Grønlund-Andersen, ligger til overvejelse hos myndighederne.

I anledning af nogle heldigvis mindre *tyverier* på museet i efteråret 1978 er en mærkning med usynligt blæk af samtlige udstillede genstande i gang, ligesom hver enkelt ting bliver fotograferet for identifikation.

Et af de alvorligste problemer, der melder sig med stadig stigende styrke hos os som i andre museer, er *vedligeholdelsen* af vore museumsgenstande, ikke mindst af malerier, stik og tegninger, som er underkastet en langsom, men permanent nedbrydning. Museet har opstillet en prioritetsliste over de malerier, som trænger mest til en konservering, og takket være et tilskud fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har det været muligt at få nogle af dem konserveret ved konservator Mads Harttung, Nivå. Det er et bekosteligt arbejde, helt bortset fra, at der foreløbig er for få konservatorer i landet til virkelig at dække det voksende behov. En restaurering og specielt en sikring af vore papirsbilleder, derunder vore mange værdifulde skibsportrætter, må også snart igangsættes. På dem alle må den oprindelige, syreholdige papbagklædning erstattes med en specielt fremstillet, syrefri karton, og mange steder må det gamle glas udskiftes med specialglas, som kan holde lysets skadelige stråler ude. Hvordan vi med vor lille stab og vore få penge skal kunne klare dette, synes for os et helt uoverkommeligt problem, og det er kun en ringe trøst, at andre museer har det lige så slemt. Men der må gøres en indsats i de kommende år for at redde alle de uvurderlige skatte, som vi ejer og som selvfølgelig skal bevares for de kommende generationer.

På opfordring af Ministeriet for kulturelle anliggender sendte vi efter nytår en redegørelse for museets problemer af opbevaringsmæssig, sikkerhedsmæssig, registreringsmæssig og konserveringsmæssig art. Vi fandt det naturligt nok ikke betimeligt at fremstille forholdene i rosenrødt lys, men gav en nøgtern redegørelse for de vilkår, vi havde levet under i så mange år, med en altfor lille stab af medarbejdere i forhold til museets størrelse og betydning, med visse, delvis uegnede udstillingslokaler, ovenikøbet uden lys, med overfyldte magasin-, arkiv- og biblioteksrum, med en foruroligende fugtighed i visse af de mest udsatte rum, med den voksende risiko for nedbrydning og andre mangler. Et resumé af vor indberetning blev givet i et notat fra kulturministeren til Folketingets kulturudvalg, og det kan

roligt siges, at det i forkortet skikkelse måtte gøre et stærkt og forstemmende indtryk på alle, ikke mindst da pressen fremlagde det med slagkraftige overskrifter som »Rystende forhold på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg«, »Museum i nød«, »Bøger, søkort og akvareller på Kronborg ødelægges af fugt og snavs« m.v.

Det siger sig selv, at museet er glad for, at der er rørt ved sagen, selv om det ikke har ønsket sensationspræget opsigt om disse forhold, som det mere eller mindre deler med adskillige andre museer, uanset at forholdene på det gamle slot, som vi ganske vist elsker højt, er særlig barske. Vi håber, at resultatet må blive, at der kan findes udveje for først og fremmest at skaffe os større og tørre magasinrum og biblioteklokaler, med tidssvarende skabe og reoler, at få lys indlagt, at give os mulighed for at konservere vore ting i et ikke altfor langsomt tempo og at få udvidet medarbejderstaben, så vi ikke blot kan klare det daglige arbejde (hvad vi ikke kan nu trods al flid), men også kan tage os af alt det, vi forsømmer: nødvendige omordninger, katalogiseringsarbejder, formidling og publikumsservice samt andre ønskelige aktiviteter, kort sagt alt det, der er en selvfølge for ethvert museum, og som man venter sig af os. Vi tror ikke, der sker mirakler i disse alvorlige sparetider, men det er sikkert, at vi ofte mister vor arbejdsglæde på grund af håbløshed ved tanken om fremtiden. Der er virkelig fare på færde, og en skønne dag går det ikke længere. Vi er til syvende og sidst centralmuseum for den historiske udvikling i et af landets vigtigste erhverv, søfarten, og vi har en i forhold til landets størrelse enestående samling, som er umistelig for nationen.

Et lille lyspunkt i alle vanskelighederne må omtales. Takket være et tilbud fra *Skoletjenesten*, et pædagogisk serviceorgan i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner og Københavns, Frederiksberg og Roskilde amtskommuner, har det nu været muligt for os at begynde på at yde hjælp til skoleklasser, der besøger museet, med information om museets stof, med lysbilledfremvisning og med udlevering til lærere og elever af undervisningsmateriale og arbejdsopgaver, hvis trykning er bekostet af *Skoletjenesten*. Foreløbig har vi etableret en sådan undervisning to gange om ugen i skoletiden mellem maj og oktober ved en pædagogisk uddannet student. Vi har måttet rømme et af udstillingsrummene og indrettet det til skolestue og har som inventar dertil brugt de stole, rederiet A.P. Møller så venligt overlod os efter den store udstilling om rederiets grundlægger i 1976-77. Lysbilledserierne har vi selv lavet. Vi håber, at dette spæde forsøg må bære frugter og efterhånden vil kunne udbygges. Museet takker *Skole-*

tjenesten ved dennes daglige leder Tage Høyer Hansen og pædagog Poul Vestergaard, der har overtaget den praktiske tilrettelægning sammen med museets folk, for dette initiativ.

19. september 1978 døde arkitekt Jens Friis-Pedersen, Lyngby, og 15. februar 1979 døde hans hustru. I deres testamente havde de skænket museet deres efterladte formue og ejendom på betingelse af, at vi sørgede for udgivelsen af arkitektens fremragende materiale af opmålinger, tegninger, akvareller og fotografier af mindre og større sejlskibe og både. Friis-Pedersens opmålinger af Grønlandske Handels bark »Nordlyset«, bygget i Helsingør 1852, havde forøvrigt dannet basis for konservator Christian Niensens smukke model af dette skib (se årbog 1962, 169 ff.). Museet har bedt søhistorikeren, cand.mag. Andreas Monrad Møller og grafikerens Jens Lorentzen registrere det meget omfattende materiale og gøre udkast til en publikation af det. Ingeniør Ebbe Magnussen, som stod det afdøde ægtepar nær og har optaget en del af Friis-Pedersens oplysninger om stoffet på bånd, er aktivt med i tilrettelæggelsen.

Museets direktør, inspektør, konservator og assistent deltog i april 1978 i det årlige, meget inspirerende arbejdsmøde i Kontaktudvalget for dansk maritim Historie- og Samfundsforskning. Direktøren var 1. maj 1978 i Kiel til åbningen af det nyindrettede Seefahrtsmuseum i byens tidligere fiskehal. Direktøren og inspektøren deltog i International Congress of Maritime Museums møde i Mystic Seaport (Connecticut, USA) 24.-29. september 1978 og havde lejlighed til at besøge amerikanske søfartsmuseer hhv. i Boston, Washington, New Orleans og San Francisco.

Konservator Christian Nielsen har foruden det daglige arbejde på museet ydet hjælp i form af vejledning og fremskaffelse af tegninger til en række personer, som har søgt bistand i forbindelse med restaurering af ældre træsejlskibe og modelbygning. Bl.a. har han i omtalte periode leveret 83 sæt af sine egne opmålinger til ind- og udland. Han er blevet taget til råds ved restaureringen af Frederiksborg Amtskommunes galease »Emanuel« og Kalundborg Byråds sociale udvalgs galease »Nordlyset«, som begge skal bruges til ungdomsundervisning, lejrskole o.lign. Sammen med Fregatudvalget har han foretaget undersøgelser af orlogsfregatten »Jylland«s tilstand. Han repræsenterede museet ved Træskibsejernes Sammenslutning's pinsestævne på Sejro og sommerstævnet i Sønderborg. Hans bog »Danske bådtyper«, som er udkommet i flere oplag, vil nu blive oversat til engelsk og skal udsendes i New York og i London.

Museet har som sædvanlig også i 1978 fået forelagt et antal ansøgninger



Sømand med søkikkert, udskåret træfigur, formentlig brugt som butiksskilt for en nautisk instrumenthandler. Muligvis amerikansk, i 1820'ernes stil. Sømanden, 90 cm høj, har bakenbarter og er klædt i mørkeblå, kort jakke med to rader blanke knapper og sidelommer med klap, hvid vest med knapper, lange hvide bukser, sorte sko og høj, sort hat. Nyerhvervelse til Handels- og Søfartsmuseet.

Wooden figure of a sailor from a nautical instrumentmaker's store, dressed in the style of the 1820's and looking through a telescope. Possibly of American origin.

om ophængning af kirkeskibsmodeller i danske kirker til bedømmelse og udtalelse.

Arkivassistent Elisabeth Henningsen har fortsat arbejdet med at udskrive den omfattende række af københavnske skibslisters 1816-41, som venligst er udlånt til museet fra Stadsarkivet i København. Oplysningerne føres på kartotekskort under fartøjernes og skippernes navne. Udskrivningen er nu nået til år 1832.

Som omtalt i sidste årbog forlod museumsassistent Erik Dannesboe museet ved udgangen af april 1978 for at fungere som velfærdssekretær i Singapore. Hans efterfølger blev Morten Kjærø.

Skibshistorikeren, fhv. prokurist Frederik Frederichsen, Lyngby, har siden juni 1978 stillet sin arbejdskraft og viden til rådighed for museet og har hjulpet os med en registrering af flere tusind fotos af damp- og motorskibe. Vi siger tak for denne værdifulde håndsrækning.

Som et led i beskæftigelsesforanstaltningen for arbejdsløse har Helsingør Kommune med Amtsarbejdsnævnets billigelse fra 15. september 1978 lønnet Helle Nordfjeld i flere måneder, så hun kunne arbejde hos os. Hun har specielt taget sig af Søhistorisk Registratur samt har deltaget i nyskrivningen af museets mange etikettetekster.

Fra oktober 1978 har den civile værnepligtige Steffen Agger været beskæftiget med det omtalte arbejde med affotografering af genstandene i museets permanente udstilling.

Besøgstallet har i perioden 1. april - 31. december 1978 ligget på 101.323. I de 12 måneder fra 1. april 1978 til 31. marts 1979 havde vi 105.809 besøgende. Sammenlignet med det gamle regnskabsår 1977-78, hvori vi havde museets højeste besøgstal med 110.789 gæster, viser dette en nedgang på knap 5%. Erfaringen viser, at besøgstallet går op og ned fra år til år, uden at museerne har synderlig indflydelse derpå.

Henning Henningsen

GAVELISTE 1. APRIL - 31. DECEMBER 1978 (supplement til de i indledningen af årsberetningen omtalte gaver)

Billeder, konstruktionstegninger osv.

Tegneren *Per Bøgh*, Kbh.: rekonstr.-tegning af Vitus Berings skib »St. Peter« 1742; chefsarkitekt *U. Marquard-Petersen*, Farvandsdirektoratet: lustryk af ældre tegninger til Kronborg og Nakkehoved fyr; arkitekt m.a.a. *Niels Rohweder*, Kbh.: en samling raderinger af givernen, forestillende hollandske skibstyper, som de sås i Danmark i begyndelsen af 1900-årene; ingeniør *Søren Thorsøe*, Allerød: en samling tegninger fra Aalborg Værfts reparationsafdeling.

Arkivalier, småtryk, manuskripter o.lign.

The Company of Military History, Westbrook, USA: farveplancher af uniformer fra Dansk Vestindien; skoleinspektør *Poul Hviid*, Vrå: manus om slupfarten mellem de fhv. dansk-vestindiske øer; vicedadsbibliotekar *Johs. E. Tang Kristensen*, Nørresundby: manus (i fotokopi) af præst i Grønland Carl V. Wulffs dagbog fra en rejse til Grønland 1848 med briggen »Peru«; *Bror Kruuse*, Odense: to søkort med indtegnede rute for Gunnar Kruuses rejse ombord på bark »Dan« af Korsør (reder J. Kruuse) til Guadalquivir ca. 1860; *G. Tox Larsen*, Durban, Sydafrika: farvetryk af skibe ud for Kapstaden; *Benny Lund*, Tåstrup: linedåbsattest for Carl Martinus Lund 1919 på rejse med skoleskibet »Viking«; *Knud Okholm Olsen*, Nærum: papirer og fotos vedrørende skibsfører i DFDS Peter Severin Laurits Olsen (1865-1927); *Rigsarkivet*: to skibsjournaler fra bark »Roska« af Flensborg 1855-56 (fra familien Plums arkiv); kaptajn *Kai Sehestedt Schoubye*, Vanløse: erindringer nedskrevet af kaptajn Th. Lindholmer, København (f. 1895).

Diverse

Skibskonstruktør, Naval Architect *Olto Benzon* (†): et sæt skabeloner; en lineal, der har tilhørt skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing F.; ingeniør *Jens Bloch*, Kbh.: jernporcellænskep fra det tyske rederi Kosmos, Hamburg; *Tage Ekelund*, Vanløse: parallellineal efter Capt. Fields model, H. Hughes & Son, London; fhv. undervisningsinspektør *Poul Funder*, Hellerup: tre kasketbånd, bl.a. fra skoleskibet »Viking« 1913-15 og Grønlandske Handel; *Kgl. Grønlandske Handel*: prøver på beskøjter (skibskiks), dels den traditionelle firkantede type, dels runde; flere førstedagskuverter med grønlandske frimærker; *Pauli Hansen*, Hvidovre: fire flaskeskibsmodeller; postm. *T.M. Sørensen*, Tuen, Bindslev: huebånd fra M/S »Gripholm«.

Fotogaver

Kirkeskibsbygger *Aksel Andersen*, Juelsminde; *Svend Andersen*, Carmel, Calif., USA; skibsinpektør *R. Bang-Christensen*, Søborg; arkitekt m.a.a. *Niels Bech*, Kunstakademiet; skibskon-

struktør *Otto Benzon* (†), Kbh.; *Mogens Boman*, Gentofte; *Buddinge Sogns Menighedsråd*; dir. *H.P. Christensen* (†), Helsingør; *K. Clausen*, Wilhelmshaven, Tyskland; *E. Franck*, Køge; *Fr. Frederichsen*, Lyngby; fhv. underv.-insp. *Poul Funder*, Hellerup (større samling lysbilleder og negativer); *H.C. Hansen*, Frölunda, Sverige; *E. Hill-Madsen*, Kbh.; bibliotekar *Birte Hjorth*, Dragør; fhv. maskinm., kirkeskibsbygger *D.A. Jensen*, Glud; overmekaniker *E. Justesen*, Kbh.; *Fl. Jørgensen*, Vejle; *Herbert Karting*, Oldendorf, Tyskland; fru *Grethe Køhler*, Randers; *Guy Lalonde*, Brussel, Belgien; overinspektør *Harald Langberg*, Nationalmuseet; *Benny Lund*, Tåstrup; kapt. *Poul Linnert* og frue, Kbh. (større samling skibsbygningsbilleder); *Nakskov Skibsværft A/S*; *Orlogsmuseet*, Kbh.; grafisk direktør *Erling Pade*, Kbh.; *David Schultz*, Victoria, B.C., Kanada; *Ole Steen*, Brønshøj; postm. *T.M. Sørensen*, Bindslev; forstander *Henning Thalund*, Svendborg; skibsinspektør *R. Wiese*, Kbh. (større samling); *Aalborg Værft A/S*.

Boggaver

Peter Baltes, Cuxhaven, Tyskland; skibskonstr. *Otto Benzon* (†), Kbh. (større samling); arkivar *Hans Chr. Bjerg*, Kokkedal; Lieut.-Commander *Ph. M. Bosscher*, den Helder, Holland; överintendent *Carl Oluf Cederlund*, Stockholm; dir. *H.P. Christensen* (†), Helsingør (større samling); *Tage Ekelund*, Vanløse; Forlaget *Forum*, Kbh.; *Frederik VII's Stiftelse*, Jægerspris; *Frederiksborgmuseet*; skibskonstr. *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; fhv. undervisningsinsp. *Poul Funder*, Hellerup (større samling); *Føroya Skúlabókagrunnur*, Tórshavn; cand.mag. *Erik Gøbel*, Kbh.; *Fischer Heinesen*, Klakksvik, Færøerne; Mrs. *Patricia E. Hornsey*, London; dir. *Knud Jensen*, Kbh.; *Hermann Lang-Laursen*, Pratteln, Schweiz; skibsagent *Erik Larsen*, Helsingør; *Lloyd's Register of Shipping*; *Vagn Mandrup* (†); *Roald Morcken*, Bergen, Norge; kapt. *P.C. Mouritzen*, Århus; dir. *William Nordlund*, Mariehamn, Ålandsøerne; *Det norske Veritas*, Høvik, Norge; *Holger Munchaus Petersen*, Toldmuseet; prof., dr. *Jorma Pohjanpalo*, Helsingfors, Finland; Dr. *Uwe Schnall*, Bremerhaven, Tyskland; *Statens sjöhistoriska Museum*, Stockholm; kontreadmiral *E.J. Saabye*, Virum; bogtrykker *Volmer Vejle*, Kalundborg; skibsinsp. *R. Wiese*, Kbh.; *Århus Havnevesen*.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL TIL 31. DECEMBER 1978

<i>Indtægter</i>	
Indtægt ved forevisning	259.513
Statens tilskud	802.250
Private bidrag ifølge specifikation	14.500
Renter	20.355
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbog, postkort, skibstallerkner m.v.	27.094
	<u>Kr. 1.123.712</u>

<i>Udgifter</i>	
<i>Administration og drift:</i>	
Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m.	882.718
Renholdelse af lokaler	113.357
Opvarmning	11.756
Kontorhold og diverse	61.862
Kørsel og transport	2.786
Assurance og ATP	20.435
	1.092.914
<i>Museets samlinger:</i>	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	38.768
<i>Afskrivninger:</i>	
Inventar	0
<i>Underskud overført til kapitalkonto</i>	÷ 7.970
	<u>Kr. 1.123.712</u>

*Specifikation af private bidrag
i perioden 1. april til 31. december 1978*

Skibsreder T.C. Christensen og hustru Nanna Christensen født Harreschou's Legat	500
Danmarks Rederiforening	5.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.500
Helsingør Kommune	4.500
J.C. Hempels Legatfond	2.000
	<u>Kr. 14.500</u>

De efter 1. januar 1979 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 31. DECEMBER 1978

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	611	
Den Danske Bank	<u>177.594</u>	178.205

Obligationer (kostpris):

58.000 kr. 8% Dansk Statslån 1979	49.507	
50.000 kr. 7% Danmarks Skibskreditfond 1979	<u>46.194</u>	95.701
(Kursværdi 31/12 1978 = 101.765 kr.)		

Udestående fordringer 86.024

Beholdning af kataloger, farvepostkort, platter, bøger m.v. 42.800

Inventar:

Anskaffelsessum	37.078	
Anvendt af generalkonsul		
L.O.G. Amundsens gave	5.387	
Afskrivning ifølge driftsregnskab	<u>0</u> <u>5.387</u>	31.691

Samlingen:

Saldo pr. 1. april 1978	3.710.419	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. 1/4-31/12 1978	38.768	
Modtagne genstande m.v. 1/4-31/12 1978	<u>75.375</u>	<u>3.824.562</u>
	<u>Kr.</u>	<u>4.258.983</u>

Passiver

Diverse kreditorer:

Omkostninger	6.500	
Tilbageholdelse af dyrtidsportioner	<u>6.904</u>	13.404
Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt		13.300

Kapitalkonto for generalkonsul L.O.G. Amundsens gave:

Saldo pr. 1. april 1978	148.647	
Kursgevinst ved udtrækning af obligationer	5.183	
Tilskrevne renter fra bankbøger	3.943	
Tilskrevne renter fra obligationer	8.140	
Anvendt til køb af kontorinventar	÷ 5.387	
Anvendt til køb af gaver til museet	<u>÷ 6.000</u>	154.526

Kapitalkonto for museet:

Saldo pr. 1. april 1978	3.971.580	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. 1/4-31/12-1978	38.768	
Modtagne genstande m.v. 1/4-31/12 1978	75.375	
Underskud ifølge driftsregnskab	÷ 7.970	4.077.753
	<u>Kr.</u>	<u>4.258.983</u>

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

København, den 22. januar 1979

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

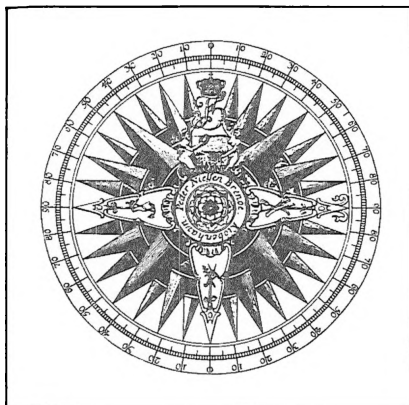
KOMPASPLATTER

udgivet af

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

De smukke platter gengiver danske kompasroser efter originaler på Handels- og Søfartsmuseet og er fremstillet i de oprindelige farver på Den kgl. Porcelainsfabrik og nummererede. Diam. 20,5 cm. Oplysninger om kompasrosen følger med hver platte.

Platte 1979 med afbildning af kompasrose, udført af sejl-, flag- og kompas-mager Peder Nielsen Brenøe, København, omkring 1750-65.
Pris kr. 183,00.



Tegningen til
kompasplatte 1979

Af ældre platter haves endnu et mindre oplag:

Platte 1975 (Christian Lystrup, København, beg. af 1800-årene),
pris kr. 130,00.

Platte 1976 (F. Meyer, Glückstadt 1787), kr. 130,00.

Platte 1977 (Joh. Ph. Weilbach, København ca. 1800), kr. 150,00.

Platte 1978 (Iver Jensen Borger, København, omkr. 1760-80), kr. 170,00.

Alle priser er ekskl. moms og ekspeditionsgebyr.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Hel-singør. Tlf. 03-21 06 85.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR 1978-79

Dette års generalforsamling afholdtes fredag den 24. august 1979 i Erik af Pommerns kammer på Kronborg.

Formanden, museumsdirektør Knud Klem, bød velkommen til de godt 100 medlemmer, der var fremmødt, og fortalte om det interessante mødelokale, som kun meget få mennesker havde haft lejlighed til at se, idet det er uden for den almindelige forevisning. Salen, der i ældre dokumenter kaldes »camera regis« (kongens kammer), er den gamle kongesal fra Erik af Pommerns borg Krogen, der blev opført her i 1420'erne som afløser af den tidligere Flynderborg syd for Helsingør. Uden tvivl må anlægget af Krogen ses i sammenhæng med indførelsen af øresundstolden omkr. 1429. Da Frederik II i 1574-85 opførte sit kongelige slot Kronborg på stedet, indgik den gamle borg med ringmuren og de forhåndenværende stenhuse i anlægget. Med sine oprindelige gamle søjler af pommersk fyr - kun én af dem måtte fornys ved restaureringen omkr. 1930 - og med det runde vindue med kalkmalerier i smigen, forestillende Kristi våben, kong Eriks og dronning Philippas våben, samt danske og svenske verdslige og gejstlige herrers våbenskjolde, er det et af de få bevarede verdslige middelalderrum i Danmark med en ganske særlig historisk atmosfære fra Kalmarunionens tid. I de senere år er det af Boligministeriets Ejendomsdirektorat, under hvilket Kronborg sorterer, indrettet til foredrags- og mødesal, og vi takker slotsforvaltningen, fordi vi fik lov til at benytte det.

Efter at stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard var blevet valgt til dirigent, gik man over til dagsordenen. Formanden nævnede i sin beretning, at selskabet i det forløbne år i modsætning til tidligere ikke havde givet håndgribelige genstande til museet, men efter museets ønske i stedet for havde bevilget et beløb på op til 20.000 kr. til konserveringsarbejder. Et antal malerier, som var i dårlig stand, er blevet restaureret af konservator Mads Harttung, Nivå, deriblandt nogle af museets perler. Der er endnu en lang række, som er i farezonen, og derfor har selskabet atter bevilget 20.000 kr. i år til dette vigtige arbejde. Det er ikke nogen billig spøg at konservere sådanne malerier, og tilmed må selskabet betale den høje moms af beløbet,

men til gengæld bringer det opmuntring på andre måder. Som et eksempel kan fortælles, at et meget slidt og overmalet hollandsk maleri af et orlogsskib, som vi i sin tid havde erhvervet for 1000 kr., efter en konservering for 14.000 kr. genopstod som en fugl Fønix af asken, idet det viste sig at være et bemærkelsesværdigt maleri af den hollandske marinemaler H. Corn. Vroom fra omkring år 1600. Vroom har forøvrigt malet flere billeder fra Helsingør og Sundet. Helsingør Bymuseum har således et maleri fra ca. 1620 af ham, forestillende Helsingør, Kronborg og skibe på reden.

Formanden takkede dernæst for den fortsatte bevilling fra Selskabet til færdiggørelse af hans tidligere omtalte manuskript til en bog om skibsbygningens historie i 1700-årene og meddelte, at det omfattende værk snart er færdigskrevet.

I tilknytning til en omtale af den ny årbog mindede formanden om, at medlemmerne stadig til nedsat pris kan erhverve en del af de gamle årbøger, som med deres mange interessante artikler fra søfartens historie er velegnede som gaver til maritimt interesserede.

I forbindelse med indkaldelsen til generalforsamlingen havde selskabet udsendt en lille folder om den nye kompasplatte 1979, som er i arbejde på Den kgl. Porcelainsfabrik. Den gengiver en meget fornem kompasrose fra ca. 1750-65, stammende fra sejl-, flag- og kompasmager Peder Nielsen Brenøe i København. Den er prydet med Frederik V's kronede monogram, som holdes af en havmand og en havfrue, og i stregerne er der aftegnet maritime emblemer.

Af kompasplatterne 1975-78 er der stadig et mindre antal tilbage, som kan købes, så længe oplag haves. De gengiver som bekendt ældre kompasrosen på Handels- og Søfartsmuseet i de originale farver - op til 11 forskellige nuancer - og er nummererede. De er forlængst blevet til eftertragtede samleobjekter, hvis notering stadig stiger. De er særdeles velegnede som gaver til mærkedage som f.eks. jubilæer og runde år, og de er dejlige at have hængende på sin væg.

Selskabets medlemstal ligger nu på 1372 årsmedlemmer og 121 livsvarige, ialt 1493. Sidste år ved samme tid var der 1539 medlemmer, men desværre måtte vi slette et antal restanter, som ikke lod høre fra sig trods flere rykkerskrivelser. Ofte skyldes det en forglemmelse, at kontingenterne ikke bliver betalt, men det påfører fru Liselotte Jacobsen, der tager sig af selskabets sager, en del unødvendigt og tidsrøvende ekstraarbejde, som i sidste ende belaster de øvrige medlemmer, der samvittighedsfuldt betaler

ved modtagelsen af årbogen ved straks at tilbagesende den vedlagte giro-blanket.

Som sædvanlig gav formanden en del meddelelser om museets arbejde og problemer. Disse er nærmere omtalt i museets årsberetning i foreliggende årbog.

I forbindelse med omtalen af museets samarbejde med Skoletjenesten udtrykte formanden sin glæde over, at det vigtige formidlingsarbejde, som museet på grund af for lidt personale og for få pengemidler ikke havde kunnet gøre så meget ved, som det altid havde ønsket, nu var ved at komme i gang. Så tidligt som under den skandinaviske museums-kongres i Helsingør og på Kronborg i 1938 var et af hovedemnerne »de döda museerna« - som professor Romdahl, chefen for Göteborgs Konstmuseum, udtrykte det - og deres forhold til publikum. Hvad skolerne og museerne angår har man i mange år drøftet, om det var museernes egne folk, der skulle tilrettelægge oplysningsarbejdet for eleverne, eller om det skulle være skolelærerne. Det sidste ville være det bedste, når det drejede sig om særligt interesserede lærere, men en sådan interesse kan man almindeligvis ikke påregne, da der på så mange områder stilles store krav til lærerne. De forskellige museumslove har derfor stillet krav om og givet muligheder for at oprette stillinger som museumspædagoger. Helsingør kommune har netop fået ansat en sådan ved sine museer, og formanden udtrykte ønsket om, at også Handels- og Søfartsmuseet kunne få en pædagog, når der viste sig en mulighed derfor.

Til slut rettede formanden en tak til alle bidragydere, som havde støttet udgivelsen af årbogen, til pressen for dens altid usvækkede interesse, samt til medlemmerne, som så trofast fylkedes bag museet.

Efter at formandens beretning var godkendt, forelagde kassereren, museumsdirektør Henning Henningsen, de reviderede regnskaber for selskabet og skibsfører H.L. Barfoeds legat (begge trykt efter denne beretning). Selskabets regnskab sluttede med et overskud på næsten 55.000 kr. Regnskaberne godkendtes.

På valg var iflg. lovenes § 5 direktør Jens M. Barfoed, direktør Niels Hahn-Petersen og kommandørkaptajn J. Teisen, som alle genvalgtes.

Der var ikke fra bestyrelsens side forslag om at hæve kontingentet, som sidste år fik en tak opad.

Da der ikke fra medlemmernes side var indkommet skriftlige forslag, afsluttede formanden generalforsamlingen med en tak til dirigenten.

Efter den obligate og populære pause med en lille forfriskning og hyggeligt samvær holdt museumsinspektør Hanne Poulsen et lysbilledforedrag om museernes formidlende virksomhed, »Hvad fortæller tingene på museet?«, i tilknytning til det samarbejde med Skoletjenesten, som i år er etableret og har givet sig udslag i undervisning og vejledning for besøgende skoleklasser.

Før generalforsamlingen havde Hanne Poulsen vist 40-50 interesserede medlemmer rundt i museet og specielt henledt opmærksomheden på de omtalte restaurerede malerier rundt om i de forskellige rum.

Henning Henningsen

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 7 05 90 00.

Medlemmernes rettigheder:

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

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger kontingentet. Medlemmerne kan til nedsat pris købe en del af de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1944-67 pr. stk. kr. 10.00 (bogladepris kr. 20.00),
1968-73 pr. stk. kr. 20.00 (bogladepris kr. 35.00),
1974-77 pr. stk. kr. 35.00 (bogladepris kr. 50.00),
1978-79 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 65,00).

(Årbog 1942, 43, 51, 52, 56-58, 60, 61, 63-66 er udsolgt).

Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944-67: kr. 15,00,
1968-73: kr. 20,00, 1974-77: kr. 35,00, 1978-79: kr. 50,00 pr. stk.

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.

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

Kontingenter:

Kr. 50.00 årligt for personer, kr. 200.00 for institutioner eller firmaer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1978 TIL 31. MARTS 1979

<i>Indtægter</i>			
<i>Kontingenter og bidrag fra medlemmer</i>			74.370
<i>Fortjeneste ved salg af kompasplatter:</i>			
Salg af platter ekskl. moms		242.095	
÷ Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1. april 1978	48.925		
Købspris for 1500 platter	134.576		
Gager og feriepenge	50.407		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	<u>15.182</u>		
		249.090	
÷ Beholdning af platter pr. 31. marts 1979	<u>57.092</u>	191.998	50.097
<i>Renter af bank, postgiro og obligationer</i>			14.661
<i>Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat</i>			33.160
			<u>Kr. 172.288</u>

<i>Udgifter</i>			
<i>Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:</i>			
<i>Årbog 1978:</i>			
Udgivelse af årbog		75.031	
Porto til udsendelse		<u>5.026</u>	
		80.057	
÷ Salg af årbøger og særtryk	12.024		
Tilskud til årbog 1978	<u>10.180</u>	22.204	57.853
Gaver iøvrigt			<u>39.658</u>
			97.511
<i>Diverse omkostninger:</i>			
Porto, fragt m.v.		2.944	
Kontorhold		6.840	
Revision og regnskabsassistance		8.600	
Diverse udgifter		<u>2.185</u>	
		20.569	118.080
<i>Overskud, der overføres til kapitalkonto:</i>			54.208
			<u>Kr. 172.288</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1979

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	363	
Den Danske Bank, Helsingør:		
Checkkonto	6.967	
Bankbog	31.101	
Bankbog	126.285	
Postgiro	<u>3.120</u>	167.836

Debitorer:

Tilgodehavende vedr. årbog og platter	442	
Beholdning af platter		57.092

Obligationer:

Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 56¼	5.625	
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s. 4.2028 à 45¼	19.005	
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s. 4 à 48½	4.850	
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s. 1.a. 2018 à 45½	<u>15.015</u>	<u>44.495</u>
	<u>Kr.</u>	<u>269.865</u>

Passiver

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger		15.726
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1978		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1978	150.900	
+ Overskud ifølge driftsregnskab	<u>54.208</u>	
	205.108	
÷ kursregulering af obligationer	<u>1.017</u>	<u>204.091</u>
	<u>Kr.</u>	<u>269.865</u>

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
J. TEISEN
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

Skattedepartementet har bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter.

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

København, den 27. april 1979

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1978 TIL 31. MARTS 1979

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	674	
Obligationer	11.490	12.164
	Kr.	12.164

Udgifter

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	16.000	
Depotgebyrer	330	16.330
÷ Underskud, der overføres til gevinst- og tabskonto		4.166
	Kr.	12.164

STATUS PR. 1. APRIL 1979

Aktiver

Likvide midler:

Den Danske Bank, Helsingør, bankbog 6

Værdipapirer:

Obligationer til anskaffelsespriser:

Kr. 9.000 5% Østift.Kreditf. 16.2.	5.310		
Kr. 28.200 5% Østift.Kreditf. 16.3.	16.568		
Kr. 2.000 5% Jydsk Hypotekf. 8.	1.280		
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. 5.000 10% Kreditf.Danmark alm. 43.2004.	4.038		
Kr. 6.000 10% Kreditf.Danmark alm. 44.2014.	4.460		
Kr. 31.000 10% Kreditf.Danmark alm. 44.2019.	20.490		
	102.166		
÷ Kursreguleringskonto.	4.470	97.696	
		97.702	97.702

(Kursværdi pr. 1. april 1979 kr. 79.872).

Passiver

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver 2.840

Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente 100.000

Gevinst- og tabskonto (underskudssaldo).

Saldo pr. 1. april 1978 972

+ underskud ifølge driftsregnskab 4.166

Kr. 97.702

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
J. TEISEN
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

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

København, den 27. april 1979

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM, formand.
Direktør, civilingeniør 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, R., kasserer og sekretær.

Personale

Assistent Liselotte Jacobsen.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1978 til 31. august 1979)

ÅRSMEDLEMMER.

Agger, Steffen, Helsingør.
Andersen, Harry, grafiker, Hvidovre.
Andersen, Ole, Espergærde.
Andersen, Ulla, Værløse.
Brasch, Erik, maskinmester, Snekkersten.
Brodthagen, Leif, København.
Bruncke, Bernh., skibsingeniør, Værløse.
Buhr, Rasmus, styrmand, Kalundborg.
Bygholm, Henrik, grafiker, Frederikshavn.
Bøgh, Søren, styrmand, Helsingør.
Christensen, William Erland, fritidspædagog, Frederiksberg.
Drager, Olav, kontorchef, Porsgrunn, Norge.
Drews, Helge, bådebygger, Espergærde.
Elbæk, Ib, ing.M.af I., Esbjerg.
Errebo-Knudsen, E.O., overlæge dr.med., København.
Fischmann, Erik, Valby.
Gorrissen, Jørgen, landsretssagfører, København.
Grau, Peter, gas- og vandmester, Hellerup.
Hansen, Kenn, Helsingør.
Hansen, Mogens U., Helsingør.
Hansen, Steen Jul, Farsø.
Hau, Sigfred, fabrikant, Løgstør.

Heinemann, Jan, Charlottenlund.
Heinesen, Fischer, Klakksvik, Færøerne.
Hilfling, Flemming, arkitekt, Aalborg.
Holand, Leif, Vordingborg.
Jensen, Leif J., vicevært, Nyborg.
Kolle, Nils, Holmefjord, Norge.
Mathiesen, Jørgen, Humlebæk.
Meilvang, Henry, København.
Mikkelsen, Birthe og Jørgen, Horsens.
Mortensen, Claus, ingeniør, Aalborg.
Mygh, Liselotte, museumsinspektør, Nykøbing F.
Niclasen, Hans Kurt, Hellerup.
Nielsen, Jørgen F., optometrist, København.
Nielsen, Kurt, Helsingør.
Nielsen, Aage, Helsingør.
Olsen, J. Meinert, adm.manager, Valby.
Pedersen, Mogens, København.
Petersen, Erik A., overtelegrafist, Odense.
Petersen, Peter, direktør, Hellerup.
Poulsen, Erik V., Tåstrup.
Rasmussen, Kim, København.
Risløv, Jørgen, el-installatør, Nivå.
Røner, Ole, lærer, Bredsten.
Steen, Christian, Ærøskøbing.
Stephensen, Karl S.L., advokat, København.
Veilmark, Jens Børge, værkfører, Jerslev.
Volvov, Eli Steincke, inspektør, Snekkersten.

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 dække 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 i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Dansk Esso A/S
Den Danske Bank A/S
Det danske Stålvalseværk A/S
Frederikshavn Værft A/S
Helsingør Værft A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
A/S Det kongelige octroierede almindelige Brandassurance-Compagni
Københavns Frihavns A/S
Københavns Havnevæsen
Lemvig-Müller & Munck A/S's Fond
E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabriker A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
J. Ring-Andersens Skibsværft
A/S Thomas Th. Sabroe & Co.
Texaco A/S
Tuborgs Bryggerier A/S
Iver C. Weilbach & Co. A/S
Wiibrocs Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan endnu fås:

Nr. 1. *Louis E. Grandjean*: SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske bjergningslovgivning gennem tiderne (medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25).

Nr. 4. *Louis E. Grandjean og Knud E. Hansen*: DE DANSKE GOTLANDSFA-
RERE (medlemspris kr. 6,25, bogladepris kr. 9,00).

Nr. 6. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-
1700 (medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50).

Nr. 7. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER, med konservator Niensens
opmålinger og beskrivelser af godt 40 danske småskibstyper; nu i 3. oplag. -
Sælges til bogladepris kr. 102,25.

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske
skibe og i danske samlinger. Illustreret med talrige farvebilleder (Kbh.
1976). - Sælges til bogladepris kr. 295,50.

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder i sort/hvidt og i farver
fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. (Medlems- og
bogladepris kr. 15,00).

Museets smukke, efterhånden klassiske PLAKAT, tegnet 1948 af Sikker Han-
sen og litograferet i 11 farver (kr. 10,00).

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nugældende
moms.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Hel-
singør. (Tlf. 03-21 06 85).