



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

ÅRBOG

1980





ARBOG  
1980

Omslagets for- og bagside: Forholdene for passagerer på ruteskibe i kortere fart var ret tålelige. I salonen var der et stort bord med mad, og i dobbeltkøjerne langs skibssiderne var der liggeplads. Den engelske karikaturtegner George Cruikshanks sørgmuntre akvaintestik fra 1824 af Ostende-pakettens salon i hård søgang viser dog bagsiden af medaljen: alt rovser, alle er søsyge. Kvinden på bordet rækker en fyldt brækpøs op til sømanden gennem skylightet. - Handels- og Søfartsmuseet.

*Front and back cover: The English caricaturist Georg Cruikshank's aquatint from 1824, showing the passengers' saloon on board the Ostende packet-boat in a squall. The passengers around the table and in the berths are seasick, and everything slides around on the floor.*

# ÅRBOG 1980

*Udgivet af*  
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS  
VENNER



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

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1980 (bind 39 i rækken af museets årbøger)

er sat med Trump og trykt hos NOFO-print, Helsingør.  
Reproarbejdet er udført hos NOFO-print. Papiret er 100 g  
Thai-Cote fra De forenede Papirfabrikker leveret af V.  
Crone & Møller A/S. De engelske oversættelser er fore-  
taget af fru Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af Henning Henningsen og Hanne Poulsen

ISSN 0085-1418

Bogladepris kr. 70,00

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

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner 40 år, af museumsdirektør Knud Klem .....	7
Sømandens lukaf og kaptajnens kahyt ( <i>The Seaman's fo'c's'le and the Captain's Cabin</i> ), af museumsdirektør, dr.phil. Hen- ning Henningsen .....	17
Johan Hansøn Heitman (1664-1740) - en norsk skipper, kartograf og skribent ( <i>Johan Hansøn Heitman, Norwegian Sea Captain, Cartographer and Writer</i> ), af Hein Magnus (†) .....	80
Skonnerten »Vigilant« - myte og dokumentation ( <i>The Schooner »Vigilant« - Myth and Documentation</i> ), af cand.mag. Birger Thomsen .....	89
To handelsskibe på Øresunds bund ( <i>Two Merchantmen at the Bottom of the Sound</i> ), af dykker, stud.mag. Michael Teisen .	102
Den gamle skibshandel på Nørrebro i Odense ( <i>A Former Ship- Chandlery in Odense</i> ), af Ebba Lauritzen .....	115
Maritime småartikler ( <i>Maritime Notes</i> ) .....	138
Henning Henningsen: Christian IV's skibskompas ( <i>Christian IV's Ship's Compass</i> ) .....	138
Hanne Poulsen: Faktor i Asiatisk Kompagni Severin Kierulf ( <i>Severin Kierulf, Factor of the Danish Asiatic Company</i> ) ...	142
Henning Henningsen: Frokost på Christiansborg fort på Guld- kysten 1843 ( <i>Luncheon at Christiansborg Fort on the Gold- coast</i> ) .....	146
Henning Henningsen: »Den blå Peter« og andre afsejlingssig- naler ( <i>The Blue Peter and Other Departure Signals</i> ) .....	153
—————	
Museets protektor, komite og personale .....	160
Formandsskifte .....	161
Museets beretning og regnskab for 1979 .....	162
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1979-80 .....	177
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer .....	185

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.

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER 40 ÅR

I årene mellem de to verdenskrige skabtes ved en række af landets større museer selskaber til støtte for disse, især ved fremskaffelse af midler til større indkøb.

Også ved Handels- og Søfartsmuseet beskæftigede vi os med tanken om at søge tilvejebragt et sådant selskab til glæde for museet, men det lykkedes ikke at interessere museets komite derfor. Situationen ændredes imidlertid ved den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940. Besættelsen medførte, at statens bevillinger til kulturelle institutioner nedsattes med 10%. Noget større afbræk betød dette vel ikke, da museets statstilskud dengang kun var 20.000 kr., og en nedsættelse til 18.000 kr. ikke ville være nogen katastrofe, men man vidste jo ikke, hvad fremtiden ville bringe af yderligere nedsættelser, og desuden opstod der i landet en national stemning, som det var naturligt at drage nytte af.

Efter indbydelse fra museet indkaldtes da til et stiftende møde i Handelsministeriet den 17. oktober 1940. Museets bestyrelse mødtes her med en række repræsentanter for de interesserede erhverv, for ministeriet og dets forskellige embedsgrene under handel og søfart, samt forskellige kulturelt interesserede privatpersoner. Mødet lededes af museets formand, departementschef Johs. Dalhoff. Museets direktør redegjorde nærmere for tanken og foreslog, dels at man oprettede et selskab, dels at man i modsætning til de øvrige venneselskaber, der havde høje kontingenter, valgte et lavt kontingent og gav tilsagn om at yde medlemmerne en årbog for derved at tilvejebringe et organ for oplysning om emner inden for museets interesseområde og samtidig derved skabe mulighed for at opnå kontakt med et større, interesseret publikum. Det vedtoges at stifte selskabet, og et forslag til vedtægter blev ligeledes vedtaget. Kontingentet blev fastsat til 5 kr. om året for enkeltpersoner og 50 kr. årligt for firmaer. Personer kunne blive livsvarige medlemmer for et beløb af 100 kr. Til bestyrelsen valgtes borgmester P. Christensen, Helsingør, overretssagfører V. Falbe Hansen, skibsreder Willie C.K. Hansen, direktør, civilingeniør C.A. Møller og fyrdirektør, kommandør P.E.B. Sinding. Museets leder blev selvskrævet medlem. Bestyrelsen bemyndigedes til at supplere sig med en repræsentant for handelen. Dette blev direktør F.W. Kraft.

Efter formålparagraffen blev det selskabets formål at være til støtte

for Handels- og Søfartsmuseet og at virke for forøgelsen og forbedringer af dettes samlinger. Selskabets midler skulle benyttes til indkøb af museumsgenstande og kunne tillige anvendes til genstandenes konservering og udstilling. Til selskabets formand valgtes skibsreder Willie C.K. Hansen, som med megen interesse og energi gik ind i dette arbejde.

Det viste sig særdeles praktisk, at formålsparagraffen fik en så omfattende karakter, og det var naturligvis også bragt i forslag med hensigt, da man måtte gøre sig klart, at museets i økonomisk henseende lidet stabile situation ville medføre, at dets ønsker tid efter anden ville komme til at omfatte mere end museumsgenstande. Det blev ikke mindst tilfældet allerede de første år.

En propaganda for medlemstilgang gennemførtes efter en fremgangsmåde, som med stort held havde været anvendt ved »Kulturen« i Lund. Det viste sig imidlertid, at metoden på dansk grund ikke var slet så hensigtsmæssig, da man i Sverige i højere grad betragtede det som en ære at få en opfordring til medlemsskab af en så ophøjet institution, ligesom man i »Kulturen«s tilfælde kunne bygge på et modsætningsforhold mellem Skåne og det »rigtige« Sverige omkring Stockholm-Uppsala, men man opnåede dog i Danmark i løbet af 1942 at komme op på et medlemstal af 575, hvad der efter danske forhold måtte anses for særdeles tilfredsstillende.

Under krigen var Kronborg slot gentagne gange i fare for at blive bragt i anvendelse af tyskerne, som dog holdtes tilbage af den kendsgerning, at der hverken var lys eller varme på slottet. Kronborg slot blev i de første år stadig besøgt af publikum, men fra 13. februar 1945 spærrede tyskerne adgangen til slottet. Museets personale fik dog lov til at opholde sig på museet for derved bedre at få lejlighed til at beskytte dets samlinger. Der udførtes i hast lister over det opstillede materiale, og de værdifulde genstande evakueredes til sikrere steder. Museets kontorbygning på Helsingborg ravelin (nu konservators område) overtoges af den tyske værnemagt, og uagtet tyskernes anvendelse af den ophørte efter mindre end tre måneders forløb, befandt lokalene sig i en frygtelig tilstand, da museet påny overtog dem. Selskabets første håndsrækning til museet blev derefter et rentefrit lån på 14.000 kr. til hjælp for de nye opstillinger, der påbegyndtes straks efter krigen. Der var intet krav om lånets tilbagebetaling, som ingen næppe regnede med, men det lykkedes at afvikle lånet af det beløb, som bevilgedes museet af den erstatningskommission, der var nedsat til dækning af de udgifter, som den tyske besættelse havde påført befolkningen.

Også i de følgende år var museet nødsaget til at anmode om penge til

brug mere eller mindre til driften. 5.000 kr. ydedes til påbegyndelse af den såkaldte »Søhistoriske registratur«, og desuden fik det midler til indretning af et vikingetidsværelse. Selskabet skænkede den smukke Sikker-Hansen plakat, der blev en stor succes og derfor senere genoptryktes for selskabets midler. Til gavn for museet - og for selskabet - udsendtes en smuk farvetrykt brochure. Selskabet bestodte en engelsk udgave af museets vejleder, og det hjalp museet til udsendelse af nogle farvelagte postkort og nogle serier farvedias, begge med gengivelse af genstande på museet. Dette støttedes også med et beløb af 10.000 kr. til hjælp til udgivelse af den af museet udsendte »Søhistorisk Billedbog«, ligesom museet støttedes i starten af serien »Søhistoriske Skrifter«. Senere besluttede bestyrelsen dog ikke længere at støtte denne serie, for at koncentrere sig om årbogen, der efterhånden var forøget i sidetal. I nyere tid er der dog ydet beløb til en engelsk udgave af museumsinspektør Hanne Poulsens bog om gallionsfigurer og til renskrift af direktør Klems manuskript til bogen om »Skibsbygningen i Danmark og her-tugdømmerne«.

Det er her kun hensigten at give en kort redegørelse for selskabets arbejde. Det er som nævnt klart, at genstande først og fremmest havde interesse. Museet havde længe lagt vægt på at erhverve nøjagtige modeller, udført i skala, således at de var af virkelig værdi for studiet af skibets tekniske udvikling. Muligheden herfor forbedredes betydeligt, da det under studier i Rigsarkivet lykkedes at finde en række konstruktionstegninger fra 1700-årene, der var udført i forbindelse med statens støtte til det private skibsbyggeri. Museets embedsmænd foretog en foreløbig registrering på kartotekskort af disse tegninger, der lå spredt og tilfældigt i Rigsarkivets skabe, men det viste sig senere, da kortene blev blandede, at der var fuldstændige sæt konstruktionstegninger til en række af de skibe, hvis bygning i sin tid blev støttet af staten. Der kunne således fremstilles modeller efter de samme tegninger, som modellernes originaler var bygget efter.

Til dette registreringsarbejde knytter sig de opmålinger, som i forvejen var udført af museets konservator Christian Nielsen, der er bådebygger af profession og i mange år havde virket som opmåler af lokale fartøjstyper under museets etnologiske undersøgelser i de danske farvande. Desuden fandtes her i landet en række entusiaster af andre erhverv, der virkede som fremragende modelbyggere, og som har været anvendt af museet: ingeniør Tage Blum, København, skibsbygger Gunnar Winther, Nyborg, toldkontrollør Nissen, Varde og lokomotivfører F. Møller-Pedersen, Randers, ligesom også Holmens modellerer Erik Werge har udført modeller for museet.



Selskabet har til museet skænket følgende skibsmodeller:

en hollandsk fløjte o. 1650 (her drejede det sig om en kopi af en samtidig model i Nederlandsch Historisch Scheepvaart-Museum i Amsterdam);  
en fiskejagt fra 1778 (konstruktør fabrikmester Henrik Gerner);  
Asiatisk Kompagnis fregat »Disco« 1778 (konstruktør Henrik Gerner).  
Da tegningerne i Rigsarkivet til dette skib er meget omfattende, og skibets ladningsprotokoller ligeledes er bevaret, er modellen vist åben i bagbords side, således at fregattens indre i detaljer kan studeres. Tekisterne i lasten bærer de samme kollibetegnelse, som fandtes i skibets ladningsprotokol;  
en snau »Omenak« fra 1770-erne (konstruktør Henrik Gerner og Erik Eskildsen), bygget i Holsten og beregnet til anvendelse i den store nordlandske fangstentreprise;  
fyrskib nr. 1, udlagt på Læsø Trindel i 1829 (konstruktør fabrikmester A. Schifter). Skibet byggedes på Jacob Holms plads i Strandgade på Christianshavn, »Engelskmandens plads«, der i sin tid var anlagt af Peder Applebye;  
Grønlandske handels brig »Neptunus«, konstrueret 1840 af den københavnske skibsbygmester E.P. Bonnesen;  
vagerkutter »Løvenørn« 1844-45 (konstruktør E.P. Bonnesen);  
galease »C. Stylsvig«, 1909, konstruktør Rasmus Møller, Fåborg.

Desuden er skænket:

En samling »konstruktionstegninger« udført af hollænderen Adam Silo, der var født i 1674 og havde virket på Zaandams værft nær Amsterdam og blev vejleder for zar Peter den Store, da han under pseudonymet Peter Michailov opholdt sig i nogen tid på Mijneer Kalf's skibsværft. Silo var selv en habil skibskonstruktør, og hans tegninger må betragtes som en tidlig form for skibskonstruktions-tegninger;  
et maleri af hollandske skibe fra 1600-årene. Dette maleri var ved købet i mindre god stand, slidt og overmalet, men er siden ved selskabets foranstaltning restaureret, hvorefter det fremtrådte som et fortrinligt maleri, formentlig udført af den hollandske maler Hendrick Cornelisz Vroom.

Museet ejer en særdeles udmærket og righoldig samling skibsbilleder og køber derfor normalt ikke længere sådanne, med mindre de repræsenterer noget særligt med hensyn til reder, hjemsted etc. Under dette hensyn har selskabet indkøbt og skænket museet billeder som:

farvelagt tegning af B.H. Hansen: sluppen »Elisabeth« af Løkken 1837, som repræsentant for skudefarten mellem Vendsyssel og Norge; farvelagt tegning af skonnerten »Anes Minde« af Fjellebroen; farvelagt tegning af barkentinen »Fuglen« af Marstal; farvelagt tegning af briggen »König von Dänemark« af Altona, 1780-erne; farvelagt tegning af orlogsfregatten »Havfruen« ved Salé på Marokkos kyst (presentskib til røverstaterne).

Andre billeder, der illustrerer Danmark som kolonimagt, er repræsenteret ved et maleri af Frits Melbye med udsigt over reden mod Charlotte Amalie på St. Thomas, 1852.

For nogle år siden erhvervedes skibsklokken fra ostindiefareren »Constantia Maria«, 1801. Den er opstillet i museet og dens interesse forøges ved, at museet i forvejen ejer en farvelagt tegning af skibet samt et portrætmaleri af dets fører, kaptajn Peter Nielsen Holbeck.

I fællesskab med Ny Carlsbergfondet har selskabet skænket et maleri af P.C. Skovgaard med portræt af skibsreder August Schade 1839.

Endvidere et eksemplar af Claret de Fleurieus sjældne kortværk fra 1809, »Neptune du Cattegat et de la Mer Baltique«, omfattende 60 kobberstukne kort;

atlas over de skandinaviske farvande udgivet i London 1723 af den engelske admiral John Norris med 20 kobberstukne kort;

fotografisk gengivelse af Bagge Wandels ældst bevarede danske søkort. Fornylig har museet fra Handelsministeriet overtaget kaptajnssalonen fra isbryderen S/S »Storebjørn«, hvis opsætning i museets lokaler er bekostet af selskabet.

Blandt de øvrige gaver fra selskabet skal nævnes:

portolan fra ca. 1560, et italiensk arbejde over Middelhavsområdet, tegnet på gedeskindspergament. Portolaner er de ældste søkort (egentlig havnekort), i almindelighed fremstillet i Sydeuropa. Med to portolaner, som forinden var skænket museet af skibsreder Willie C.K. Hansen, ejer dette en fortrinlig og temmelig enestående samling af disse sjældne stykker;

himmelglobus fremstillet 1636 af den italienske kartograf Matteo Greuter;

alterkalk og disk fremstillet 1781-82 af den københavnske sølvsmed Jonas Heinrich Jonassen til brug i Asiatisk Kompagnis skibe. Museet opdagede ved et tilfælde, at dette altersæt ved Asiatisk Kompagnis ophævelse var overladt til fængselsvæsenet og nu befandt sig i Vestre

Fængsel, hvorfra det ved fængselsvæsenets og stiftsøvrighedens velvilje blev udvekslet med et moderne altersæt af sølv, udført af Helga og Bent Exner og betalt af selskabet;  
lågpokal af sølv, givet af besætningen på H/S »Christian VIII« af Kiel til kaptajn F.L. Sommer, der førte skibet i pakETFart København-Kiel 1840-45. Udført af sølvsmed Peter Ortved, København 1845;  
fliseplateau med fremstilling af en hollandsk statenjacht, et frisisk arbejde fra 1700-årene;  
kompas af sejl-, flag- og kompasmerger Iver Jensen Borger;  
såkaldt »Helsingør bowle«, anvendt som gave til kunder af det helsingørsk handelsfirma Major Wright;  
tegning af F.C. Willerup med udkast til skydeskive for kaptajn J.H. Haste, Asiatisk Kompagni, 1791, samt  
Jørgen Rasch: Den Mønske Styrmands-Bog, 1702, et meget sjældent værk, der anvendtes på den lille navigationsskole på Møen.

Det ovenstående er kun et uddrag af de genstande, som i årenes løb er skænket museet af selskabet, og hvorved museet er tilført en lang række genstande, som det ikke havde råd til at købe.

Det er allerede fremført, at selskabet i kraft af sin »liberale« formålsparagraf også har kunnet være museet behjælpelig i dets drift. For nogle år siden udførtes ved selskabets bevilling mikrofotografering af museets mange protokoller over dets genstandsmateriale, en foranstaltning der af sikkerhedsgrunde var såre hensigtsmæssig.

Museets første formand, skibsfører Willie C.K. Hansen, virkede til sin død i 1949. De følgende ti år overtoges formandsposten af professor, dr.techn. C.W. Prohaska (1950-60) og afdelingschef i Handelsministeriet Jørgen Worm (1960-70). De to herrer var samtidig formænd for museets komite, hvorved der etableredes et nært tilknytningsforhold til museet, et forhold der på anden måde er videreført derved, at den nuværende formand tiltrådte formandsposten ved sin afgang fra ledelsen af museet (1971).

I bestyrelsen har desuden siddet Helsingørs borgmestre, først Peder Christensen, der var yderst aktiv og også sad i museets komite, hvor han energisk virkede for museet som en af byens kulturelle institutioner. Han blev med samme intentioner efterfulgt af sine to efterfølgere Sigurd Schytz og Ove Thelin. Som næstformand virkede til sin død overretssagfører V. Falbe-Hansen. Efter hans død i 1969 indvalgte direktør Niels Hahn-Petersen i bestyrelsen. Selskabet har haft et stærkt ønske om forbindelse med orlogsmarinen, med hvilken museet har naturlige fællesinteresser. I mange år var fyrdirektør Sinding et interes-

seret medlem af bestyrelsen. En gengivelse af et marinemotiv, udført og til formålet skænket af Sinding, har figureret som forside på selskabet og museets årbog i mange år, indtil man i 1960 gik over til vekslende omslag, hvortil man valgte en fremstilling, der havde relation til en af den pågældende årbogs artikler. Efter Sinding fulgte fyrdirektør A. Legind. Marinen har siden 1973 i bestyrelsen været repræsenteret ved chefen for Marinens Bibliotek, kommandørkaptajn Jørgen Teisen, der ved den seneste generalforsamling den 22. august 1980 afløstes af sin efterfølger i embedet, kommandørkaptajn Arne Holm. Det i museet interesserede erhvervsliv har i årenes løb været repræsenteret af C.A. Møller, Niels Munck og Jens M. Barfoed, alle civilingeniører og i ledelsen af Burmeister & Wain. Desuden sad i mange år direktør Ernst von Kaufmann i styrelsen. Han efterfulgtes i 1975 af arkitekt, m.a.a. Mikael Sinding. Den første repræsentant for handelen i styrelsen var, som forannævnt, direktør F.W. Kraft. I de sidste krigsår beskæftigede bestyrelsen sig meget med en omfattende plan for en medlemskampagne, der ved direktør Krafts initiativ lagdes til rette ved hjælp af en betænkning, der forudsatte et stort apparat med propaganda i presse, radio og på anden måde. Den beregnedes til at koste ca. 25.000 kr., som man dengang var nødsaget til at optage som lån, og som borgmester Christensen regnede med at kunne bringe i orden. Inden man forpligtede sig med dette lån, opstod der imidlertid frygt for, at englænderne ville forsøge en invasion, der i påkommende tilfælde naturligvis ville få selskabets kampagne til at falde til jorden, hvorfor man opgav planen.

Nu kom der ingen invasion, og hvis man havde sat det påtænkte propagandaapparat i gang, havde selskabet nok fået den tilsigtede kraftige medlemstilgang. Det gik trods alt ikke så helt galt med medlemstilgangen. Ved krigens afslutning var medlemstallet ca. 850, i 1948 var der 958, og i årene 1949-56 steg det støt til 1192. De følgende år viser noget svingende medlemstal, men senere kom en større stigning. I 1962 kunne man på generalforsamlingen meddele, at medlemstallet var 1262 og på sidste generalforsamling i indeværende år 1500.

Man kan vel nok tilskrive årbogen, hvis første bind udkom 1942, en væsentlig del af dette medlemstal. Årbogen er selskabets største gave til museet, og dens redaktører har tilstræbt at skabe en god publikation med et rimeligt sidetal og med værdifulde, letlæselige afhandlinger inden for museets interesseområde. Det bør nævnes, at årbog 1966 fremtrådte som et festskrift til museets daværende chef i anledning af hans 65 års fødselsdag, og årbog 1972 var helliget professor, fil.dr. Olof Hasslöf, Malmø, der havde været den ledende personlighed i det nordiske maritimetnologiske arbejde, som museet havde taget initiativet



til. I flere omgange er i årbogen optaget sag- og navneregistre samt forfatterregistre efter emnegrupper.

I årene 1947-77 støttedes årbogen med annoncer fra et stort antal firmaer og institutioner, men da det for nogle år siden viste sig, at den økonomiske fordel på grund af stigninger på papir, tilretning etc. nærmest var negativ, ophørte man med annoncering og havde den glæde, at de fleste af annoncørerne fortsatte som bidragydere uden annonce. I forvejen fandtes adskillige lignende bidragydere.

I 1967 modtog selskabet en stor gave, et beløb af 100.000 kr. i form af et legat fra skibsfører H.L. Barfoed. Bestyrelsen har foreløbig indskrænket sig til at anvende renterne af dette legat til diverse gaver, da man har fundet det værdifuldt at have en sådan fast kapital, der kan anvendes nårsomhelst, og da der ikke i legatets bestemmelser er noget til hinder for at bruge større dele eller hele beløbet af legatkapitalen, er det muligt, at dette kan ske.

Selskabets økonomi er i de senere år væsentligt forbedret gennem udførelse og salg af de kompasplatter, der startede i 1970 i samarbejde med D/S Øresund og siden 1975 er fortsat af selskabet selv. Det er besluttet, at platten for 1980, der bærer kompasrosen for Christian IV's kompas fra 1595, skal være den sidste. Man må så håbe på, at andre emner frembyder sig, således at selskabet fortsat vil have en god indtægtsmulighed, ikke mindst fordi skattedepartementet venligst efter årlig ansøgning har bevilget skattefrihed for fortjenesten på dette salg under hensyntagen til, at hele indkomsten medgår til kulturelle formål.

De kraftigt stigende udgifter til årbogens udgivelse har medført, at det oprindelige årskontingent på 5 kr. i forskellige omgange er forhøjet. Jeg erindrer de svære overvejelser i bestyrelsen, da man gik fra 5 kr. til 10 kr., men forhøjelsen påvirkede ikke medlemstallet. Siden er man kommet op på 50 kr., en stigning der vel så nogenlunde svarer til inflationen gennem de 40 år, og medlemstallet er nu højere end nogensinde. Det oprindelige kontingent for livsvarigt medlemsskab på 100 kr. er forlængst forladt, da en stadig gratis udsendelse af årbøger for dette engangsbeløb ville være den rene ruin for selskabet. Via flere forhøjelser er denne form for medlemsskab fra 1976 bortfaldet, samtidig med at man ændrede lovene således, at kontingentet fastsættes på den årlige, ordinære generalforsamling. Der er ofte på disse generalforsamlinger meget interesserede medlemmer, som gerne ser kontingentet forhøjet, men generalforsamlingerne har altid fulgt bestyrelsens opfattelse af, at kontingentet bør stå i et rimeligt forhold til almindelige bogpriser, da hovedparten af de 1500 medlemmer nok især er interesseret i årbogen.

Det vil fremgå af det foregående, at venneselskabets historie også er et stykke museumshistorie, historien om en selvejende institution inden for et væsentligt kulturhistorisk område, der trods forskellige forbedringer gennem tiderne stadig er en fattig institution. Engang vedtog bestyrelsen, at den ikke ville yde midler til museets drift, idet man ikke ville gå ind på de områder, som staten burde tage sig af, men dette standpunkt har det ikke været muligt at opretholde. For eksempel har man ud over det allerede nævnte ydet væsentlige midler til restaurering af museumsgenstande, uagtet man fra statsmyndighedernes side har bibragt offentligheden opfattelsen af, at det står slet til med museets genstande. Det gør det lykkeligvis ikke, omend der er mangler.

Efter et besøg af finansudvalget under ledsagelse af handelsminister Lis Groes konstaterede finansudvalget, at museet var betydelig righoldigere og værdifuldere som kulturel institution, end det havde tænkt sig, hvorefter staten vedtog at overtage lønningsudgifterne for det videnskabelige personale, konservator samt de faste kustoder (siden også kontorpersonalet).

Dansk museumspolitik har i det sidste tiår været i støbeskeen. Selvom der i fremtiden kan ske ændringer i museets status, vil der dog altid være brug for et venneselskab. Man må håbe, at fremtidige forbedrede økonomiske vilkår vil gavne museernes virke, og i vort tilfælde vil medføre, at selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner i stigende grad kan opfylde sit ideale krav om støtte til museet.

*Knud Klem*

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan fås:

- I. *Louis E. Grandjean*: SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske bjergningslovgivning gennem tiderne (1947). - Medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25.
- IV. *Louis E. Grandjean* & *Knud E. Hansen*: DE DANSKE GOTLANDSFARERE (1950). - Medlemspris kr. 6,25, bogladepris kr. 9,00.
- VI. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-1700 (1967). - Medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50.
- VII. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER (1973), nu i 3. oplag. Bogladepris kr. 103,40.
- VIII. *Niels Truslew*: SKIBE I SØEN 1805 (1979). Bogladepris kr. 187,70.
- IX. SEJLSKIBE. Danskbyggede træskibe opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen*, I (1980). Bogladepris kr. 295,00.

---

*Hanne Poulsen*: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske skibe og i danske samlinger (1976). Bogladepris kr. 200,85 (nedsat).  
Samme bog i engelsk oversættelse: FIGUREHEADS AND ORNAMENTS on Danish Ships and in Danish Collections (1977). Bogladepris kr. 306,05.

---

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 Hansen og litograferet i 11 farver. - kr. 10,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nu gældende moms.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).

# SØMANDENS LUKAF OG KAPTJNENS KAHYT

## Boligforholdene ombord i sejlskibenes tid

Af

HENNING HENNINGSEN

*Efter i en række artikler i denne årbog at have behandlet sømandens spise og drikke, tobak og tøj fortæller forfatteren her, om hvordan man boede ombord i ældre tid. Disse maritimkulturhistoriske betingelser skal selvfølgelig ikke opfattes som en kritik af forholdene i et primitivt samfund, men som en redegørelse for levevilkår, der i virkeligheden ikke ligger så forfærdeligt langt tilbage fra os i tid, men som unægtelig forekommer os at høre til en helt anden verden end vort moderne, næsten uvirkelige velfærdssamfund.*

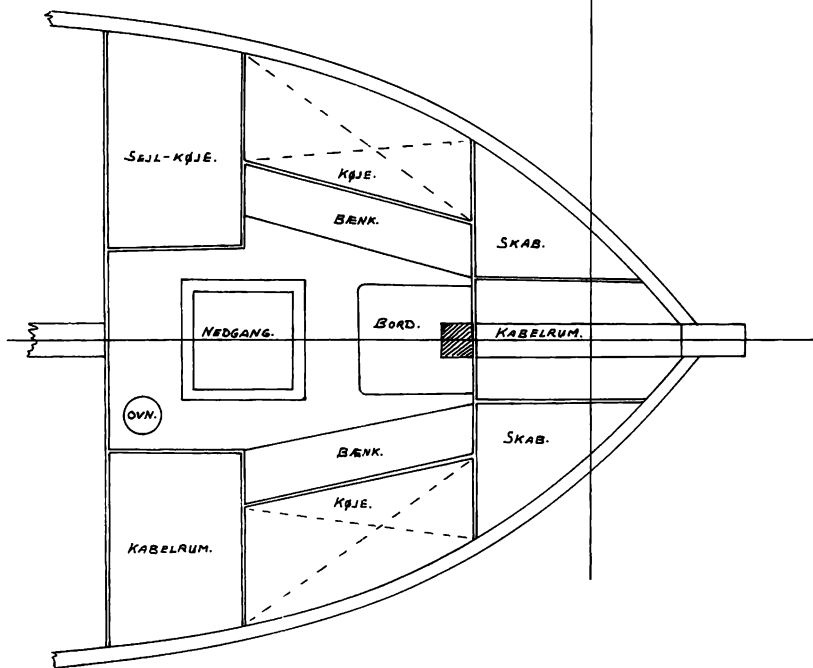
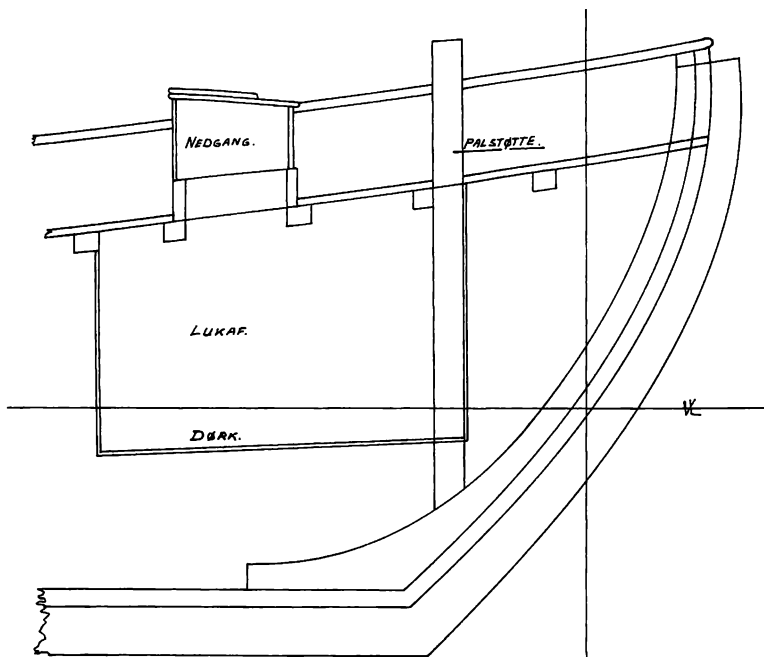
I de søfarendes aflønning indgik i ældre tid foruden den kontante hyre også kost og logi, og det er stadig tilfældet. Vi har tidligere set, at mad og drikke som regel ikke var særlig rigelig og god på de gamle sejlskibe, og som det skal vises i det følgende, var boligforholdene heller ikke just behagelige, især ikke for mændene foran masten. Vor fremstilling gælder store og små sejlskibe med et eller flere dæk, lige fra middelalderen op til vor tid. Skønt forholdene ombord har været forbavsende konstante, kan der dog registreres nogle forandringer i århundredernes løb.

### *Folkelukaf under dæk*

Fra ældgammel tid har det været sådan, at forskibet har været de menige sømænds område, mens agterskibet var kaptajnens og officerernes domæne, den fine del af skibet.

Et lukaf hedder på engelsk *forecastle*, forkortet til *fo'c'sle*, en betegnelse, der viser tilbage til middelalderens skibe, som havde opbygget et forkastel og et agterkastel. I forkastellet var mandskabet anbragt, enten i selve opbygningen eller som oftest under dæk. På dansk bruges ordet *bak* for forskibet (egl. det rum hvor et baksflag skaffer, dvs. spiser af samme bakke eller fad) og *skanse* for agterpartiet. Den nu gængse danske betegnelse for mandskabsrum eller -kammer, nemlig *lukaf*, betyder aflukke og findes i hvert fald brugt fra slutningen af 1700-årene. I virkeligheden er den en folkelig omdannelse af ordet *lugar*, som er





påvist i 1700-årene og som man stadig kan træffe, selv om det nu lyder noget gammeldags. Det er lånt fra spansk *lugar*, der betyder rum, et sted hvor man logerer. På dansk træffes også af og til *logi(s)*, der ligesom det på tyske skibe brugte ord (*Volks*)*logis* (også *Matrosenkammer*, *Mannschaftsraum*) er et fransk låneord, *logis* (jfr. at logere). På svensk bruger man i hvert fald i nyere tid ofte *skans* om lukaf, hvad der forekommer vildledende, da det netop ikke ligger i skibets agterdel. I ældre tid forekommer på norske skibe betegnelsen *lugar*, som nu helt er afløst af *ruf*. Dette ord betyder et skur, et tag (jfr. engelsk *roof*) og er oprindeligt et slags skylight med vinduer, især på mindre fartøjer. Det brugtes senere for det på dækket stående dækshus, hvori lukafet var anbragt. Også på dansk bruges *ruf* (påvist ca. 1780 med skrivemåden *Roff*).

Nedgangen til lukafet var ad en stejl lejder på 6-7 trin, som førte gennem en nedgangskappe med forskydelig lem ned fra dæk. Lukafet var nærmest et lille hul, spidsende til i trekant efter forskibets form hen mod boven, og med skrå sider. Træværket var malet, kalket eller måske ubehandlet. Tit var der ingen garnering, der dækkede spanterne, så væggene dannedes af den fugtige inderside af skibsplankerne mellem spanterne. Der var lavt under dæksbjælkerne, så folkene sjældent kunne stå helt oprejst. Der var ingen ventilation i det lille rum. Al frisk luft kom ind gennem nedgangskappen, når den ikke var lukket i dårligt vejr. Luften var tyk og ildelugtende, fattig på ilt, - men sømændene hadede principielt træk. Dagslyset kom kun ind, når kappen var åben. Den kunstige belysning var minimal.

Der var yderst ringe plads til mandskabet. Langs siderne, »i borde«, var de faste standkøjer indbygget, to over hinanden, følgende skibssidens form. Foran køjerne var skibskisterne opstillet i forlængelse af hinanden, surret til ringe i dørken (gulvet). De var de eneste siddemuligheder. De stod så tæt, at der tit næppe var plads til benene eller fodtøjet. Ofte måtte man skaffe siddende på sin skibskiste uden bord.

Opstalt og plan af folkelukafet under forskibs dæk på jagtskonnert »Elona« af Fåborg, bygget 1899 af Rasmus Møller, Fåborg. Adgangen sker gennem en nedgangskappe (den stejle lejder er ikke indtegnet). I det lille lukaf er der i siderne plads til to dobbeltkøjer, formet efter skibssidens krumning. Foran køjerne er faste bænke, så der har ikke været plads til skibskisterne. Derimod er der indrettet skabe i forstævnen. Bordet, et klapbord, er anbragt på palstøtten. En ovn er indtegnet. - Rentegning efter originalen på Handels- og Søfartsmuseet ved konservator Christian Nielsen.

*Elevation and plan of the fo'c'sle below deck on board the schooner »Elona« of Fåborg, built in 1899. Entrance is by a ladder (not shown) under the hatch. There are two-tiered bunks on each side with benches in front. The folding table is placed on the pawl butt. There are two lockers in front and an iron stove.*

Var der et sådant, var det et lille klappbord, der med hængsler sad fast på lukafets smalle skot eller på palstøtten for ikke at optage plads. Tit stod der en pøs med ferskvand eller hang en pose med beskøjter til frit brug. Måske var der et madskab til folkenes ration. På gulvet fandtes den uundværlige spyttebakke til de skrående søfolk. Ofte gik palstøtten til ankerspillet fra dæk midt gennem rummet og tog et stykke af den sparsomme plads. Tit gik ankerkablet eller -kættingen fra klyssene gennem rummet ned til kabelgattet eller kædekassen under en lem i dørken og bragte træk, snavs og fugtighed med sig. Klyspropperne var sjældent tætte. På træslæberne var der ved forstævnen i skibssiden ind til lukafet en bovport til at lange træ ind i og derfra videre til lastrummet. Den blev skalket under farten, men holdt sjældent helt tæt. I det hele taget var bakken den vådeste del af skibet, uegnet til ladningen, som skulle ligge tørt, men øjensynlig velegnet til mennesker.

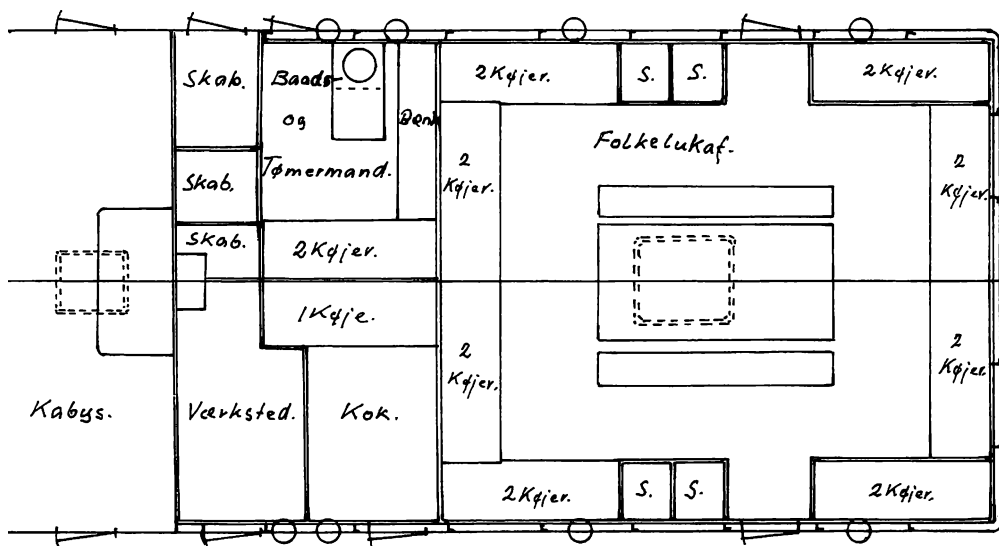
I nogle skibe var der stuvet varer i rummet: tønder, kasser olgn. eller også forskelligt bådsmads- og skibmandsgods: maling, tovruller, sejldug, blokke, tjærepøse og også tit proviant, som ikke lugtede godt.

En knagerække med kroge eller søm var slået op på skottet til at hænge det våde tøj - især olietøjet - på, men nogen mulighed for at tørre det var der ikke. Der var sjældent en kækkelovn. Den stank, der udgik fra tøjet, var ubeskrivelig. Der var heller ingen steder at vaske sig i lukafet.

I dette rum tilbragte mandskabet sin frivagt med at sove, skaffe, ryge tobak, samtale, synge, musicere, spille kort osv. Et hyggeligt hjem kunne det aldrig blive. Intet under, at folkene under sejlsads i varmen ofte forlod det lumre lukaf og lagde sig på deres madras på dæk for at sove. De måtte blot passe på, at månen ikke skinnede dem ind i ansigtet, da de efter gammel tro så ville få det fordrejet på uhyggeligste måde.

### *Folkelukaf i dækshus (ruf)*

En stor forbedring af boligen fandt sted, da man især efter midten af 1800-årene gik over til at anbringe lukafet i et dækshus, et ruf, på dækket. På mindre fartøjer: smakker, gallioter o.lgn. fandtes, som nævnt, sådanne ruf allerede i slutningen af 1700-årene, og i 1822 kom vistnok det første dækshus på et større skib, nemlig fuldskibet »James Cropper« af New York. I begyndelsen var søfolkene utilfredse med, at dækket på den måde blev belemret til besvær under arbejdet, men fordelene for dem var dog så iøjnefaldende, at ideen efterhånden bredte sig. Allerede i 1840'erne synes der at have været ruf på mange norske sejlskibe. Rederne gik gerne med dertil, fordi de derved kunne inddrage lukafet under dæk til lastrum. En i Sverige 1849 strandet engelsk brig fik ved reparationen sat et ruf på dækket. Samtidig meldes der om flere danske skibe med lignende indretning, og det samme var tilfældet



Plan over dækshuset på bark »Prins Valdemar« af Nordby (Fanø), bygget 1892 på Helsingør Værft. I folkelukafet 8 dobbeltkøjer, 4 skabe (S.), bord med faste bænke. Agten herfor kamre for kok, båds- og tømmermand, samt værksted og kabys. Cirkler angiver køjer, stiplede linjer skylighter. - Rentegnet af Christian Nielsen efter originaler på Handels- og Søfartsmuseet.

Plan of the deck-house of bark »Prins Valdemar« of Nordby, built by Helsingør Shipyard in 1892. With room for 16 men and compartments for cook, bos'un and carpenter; workshop and galley. Circles signify bull's eyes.

andre steder. Dog blev der naturligvis en del, navnlig mindre skibe, tilbage, hvor folkene stadig var indkvarteret under dæk som hidtil.

Dækshuset var bygget af træ, f.eks. teak, senere af jern, hvad der gjorde dem varme i troperne, da de sjældent var gamerede med træ eller på anden måde isolerede. Højest var de behandlede med et lag cement blandet med korksmuld. Ruffet stod i reglen mellem fokke- og stormasten, ja undertiden gik fokkemasten ned gennem det. Indgangen var gerne gennem en todelt dør med højt dørtrin. Den underste halvdør stod lukket, hvis skibet i hårdt vejr blev bordfyldt. Alligevel kunne der godt være fugtigt derinde, og i varme strøg kunne heden være uudholdelig, når solen kogte ned på taget. I kulde var der til gengæld koldt, men her var bedre plads til en lille ovn til opvarmning end i lukafet. Søfolkene var glade for den friskere luft og for dagslyset, som strømmede ind gennem køjer og halvdør og også ofte skylight.

Selv om der ikke var særlig højt til taget, var der dog i reglen mere

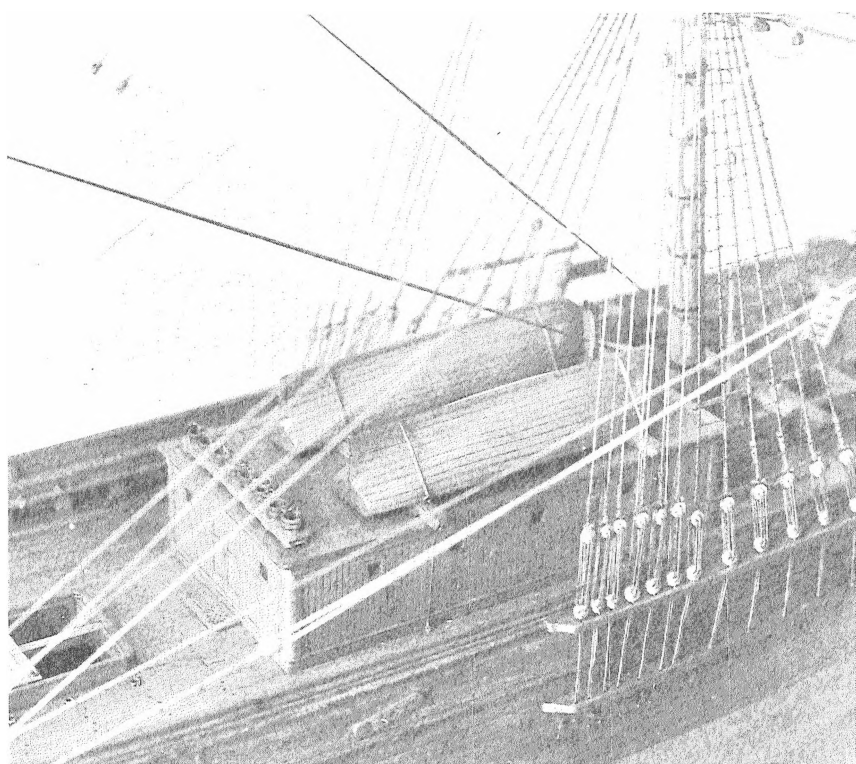
plads i ruffet end under dæk. Undertiden stod der et fast bord i midten med bænke, men oftest sad man på skibskisterne. Hyppigst var der dog et klapbord. Langs væg og skot var dobbeltkøjerne anbragt, langskibs og tværskibs, indbygget i jernstativ. De større ruf kunne være inddelt ved et tværskot i to halvdele, så hver vagt havde sit rum. Der var et fælles skab til skaffegrejene, og hvis det var fint, havde hver mand et smalt skab til det tøj, som var i brug. Det andet lå nedpakket i skibskisten. Ofte måtte man nøjes med en knagerække. Søstøvler og andet fodtøj lå og flød på dørken. En pøs med drikkevand og en kasse med beskøjter til frit at tage af var der også, tilligemed den uundværlige spyttebakke.

Ofte var der i dækshuset også anbragt sejlkøje, rum til maling og bådsmansgoods, lanterneskab, rum til donkeykedel, værksted for skibstømmermand og sejlmager, og tit kamre for håndværkerne. Undertiden var der også et sygelukaf. Meget tit lå kabyssen i ruffet agten for lukafet, adskilt ved et skot, og gennem en luge i dette kunne maden serveres til folkene. Kabyssen var kendelig ved kabysskorstenen. Komfuret var ofte den eneste opvarmningsmulighed.

På nogle af de meget store engelske sejlskibe byggede man i 1890'erne et stort brohus midtskibs fra skibsside til skibsside, kaldet *Liverpool House* (efter 4-m. fuldskib »Liverpool« af Liverpool, bygget i Port Glasgow 1889, der skal have været det første skib, som havde det). Ovenpå var kommandobroen, og nedenunder var ruffet, hvilket gav bedre pladsforhold. Her var også styrehus, korthus, rum til al slags materiale, tømmershop osv. Nedgangen var ad en lejder oppefra, så rummene var bedre beskyttet mod søen. Der kom lys ind gennem både skylighter og køøjer. Efterhånden blev sådanne brohuse anbragt på mange udenlandske skibe, f.eks. de berømte Laeisz-storsejlere fra Hamborg. Men den store opbygning hindrede unægtelig arbejdet på dæk.

Selv om søfolkene ikke havde de bedste betingelser hverken i lukafet forude eller i ruffet, var det dog bedre, end hvad man undertiden bød skibsdrengen, der ikke altid logerede med de ældre. Han kunne risikere at måtte sove i et eller andet usselt kammer, f.eks. i sejlkøjen eller kabelrummet, hvor sejl, tovværk, tjære- og malerbøtter var henstuvet. Det var ofte både koldt og fugtigt, mørkt og snævert, og sejldugen var ikke i stand til at give ham varme. Eller han måtte ligge i et proviant-rum, hvor mider og insekter generede ham, helt bortset fra stanken.

Skibets håndværkere (*dagmænd* kaldet, fordi de ikke gik vagt) og underofficerer boede som regel ikke sammen med matroserne, men havde egne små kamre eller logerede to og to sammen, som f.eks. tømmermand og sejlmager. Kokken kunne have sit eget kammer eller sove i eller ved kabyssen. Bådsmændene havde oprindeligt et lille lukaf i nær-



Dækshus agten for fokkemasten på klipperskib. Forskibs i huset er kabysen. På huset ligger skibsbåde fastsurret; over agterskottet en pøserække. Detalje af idealmodel af klipper, kaldet »Fortidens Pryd«, udført omkr. 1900 af skibsbygmester N. Raun-Byberg, Esbjerg, i skala 1:48. Handels- og Søfartsmuseet.

*Deck-house aft of the foremast, with ship's boats and a row of buckets on the roof, as seen on a model of one of the big clippers from the end of the 19th century.*

heden af kabelgattet. Da dækshuse indførtes, indrettedes der gerne kamre til ham og de andre i dette.

### *Banjerne*

På orlogs- og kompagniskibe med stor besætning var der ikke plads til lukaf med faste køjer. Her brugtes underste dæk, *banjerdækket* eller *banjerne*, til opholdssted.

Det store, lange rum var uden dagslys, og frisk luft kom kun ned gennem dækslugerne til lejderne højt oppe. Man kunne kun se ved kunstigt lys, som var sparsomt nok, og da rummet lå under vandlinjen, var der yderst koldt, især ved vintertid. Opvarmning fandtes ikke. Der var lavt til dækket ovenover, og man måtte gå krumbøjet. Banjerdækket lå løst, og gennem utæthederne kom de frygtelige dunster fra skibets »sump«, det rådne vand i sandsporene, op. Folkene sov tæt ved siden af hinanden i smalle hængekøjer, og her opholdt de sig i deres frivagt. Her skaffede de også. På dørken var skibskisterne fastsurret, og her var klapborde til at skaffe ved og bænke til at sidde på.

Foruden banjerne brugtes også det eller de ovenover liggende batteri- eller kanondæk som sove- og opholdsrum. En stor del af dækket var optaget af de opstillede kanoner i deres rapperter. De lukkede kanonporte var normalt skalkede, men der kom alligevel fugt og træk ind gennem dem.

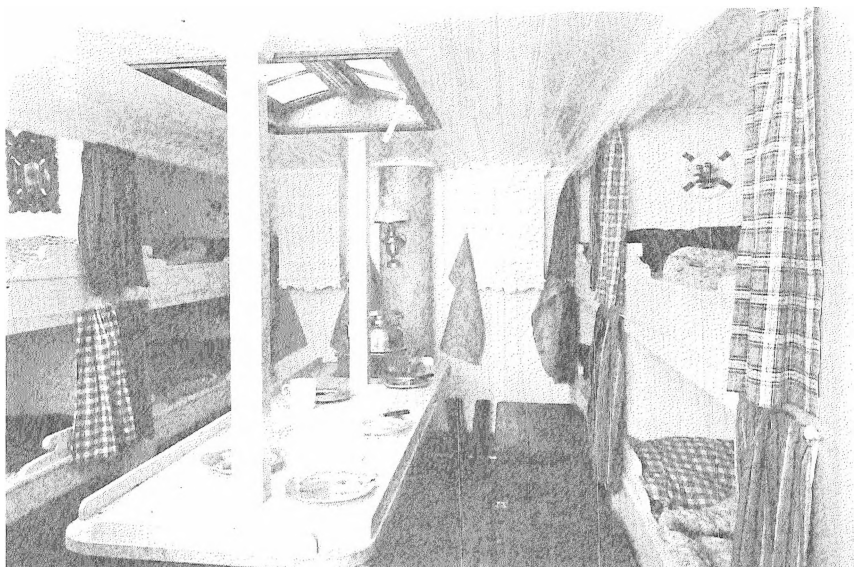
At det var ubehagelige opholdssteder siger selve navnet *banje* (som for det meste bruges i flertal). Det er lånt fra fransk *bagnes*, der betyder strafferum for galejlaver. Det italienske *bagno* (=bad), som det stammer fra, betyder vel, at det var et fugtigt sted. - Banjer indførtes i den danske marine 1731.

Efter denne korte oversigt over mandskabets anbringelse vil vi se nærmere på enkeltheder i forbindelse hermed.

### *Mandskabets sovesteder: bulsæk og køje*

Før indførelsen af faste køjer og hængekøjer sov mandskabet liggende på dæk eller dørk. Fra oldtiden hører vi om, at Scipio, Karthagos fjende nr. 1, forbød de romerske orlogsgaster at bruge puder eller madrasser, de skulle sove på en hård planke med lidt hø til at lægge hovedet på. I vikingetiden brugtes skindsoveposer, hvori man ofte lå to og to sammen, i hvert fald på krigsskibene.

I middelalderen og helt op i 1700-årene medbragte søfolkene på alle europæiske skibe deres egen madras i form af en sæk af bolsterstof, sejldug eller lærred, fyldt med hø, tang, boghvedeavner o.lign. På dansk kaldes den i 1690, men sikkert også før, *bul(t)sæk*, formodentlig oprindeligt ordet *bolster* (underdyne) plus *sæk*, vel lånt fra hollandsk *bultzak*. Den kunne anbringes, hvor der var en ledig plads på dæk eller under dæk og efter søvnen rulles sammen og stuves af vejen. Til den hørte en hovedpude, tit med pudevår, og et tæppe, i reglen vel af uld. Stråsække- ne var brandfarlige, og man forsøgte om end forgæves at forbyde dem.



På Sjøfartsmuseet i Sandefjord, Norge, er opstillet et interiør af et typisk ruf (dækshus) med dobbelte køjer i siderne (med køjetøj, gardiner og pynt), skibskister foran, bord i midten med slingrekant og opdækning, hængeskabe, lampe på fokkemasten, skylight.

*Interior of a deck-house, with curtained bunks, sea chests, table with fiddles, lamp on the foremast, and skylight. Maritime Museum, Sandefjord, Norway.*

En forbedring var det, da man som f.eks. i den engelske flåde på dronning Elizabeths tid indførte *brikse* med ben, hvorpå der kunne ligge 4-6 mand. Derved sov man ikke direkte på dækket. Endnu bedre blev det, da *hængekøjer* blev indført på spanske og derefter på engelske skibe. Derom skal senere fortælles.

På de hollandske ostindiefarere lå man endnu op i 1700-årene på bulsække på dæk, hvis man ikke foretrak at sove på sin skibskiste, ofte i sit almindelige tøj uden køjetøj. Endnu 1812 fortælles om et siciliansk skib, at mandskabet to og to lå på kistebænke i lukafet. De havde en madras på et fåreskind og tildækkede sig med deres kapper.

Faste *køjer*, standkøjer, optræder formodentlig i 1500-årene. Således nævner den flamske ordbogsforfatter Corn. Kilian 1599 *koye int schip* og oversætter det til latin: *cubile nauticum*, *lectulus nautae* (=skibsseng, søfolks seng). Ordet køje kan både betyde et lille rum (jfr. sejlkøje) og en seng. Det går tilbage til latinsk *cavea*, en hule, og er kommet til os gennem tysk *Koje* fra hollandsk *kooi*.



Vi ved ikke nøjagtigt, hvornår man begyndte med at anvende faste køjer ombord på danske skibe. De første har sikkert været til officererne, men omkring 1625 nævnes på danske orlogsskibe *koyer*, som tildeles enhver efter sin stand af kaptajnen. Det oplyses, at man var to om at dele en køje, dvs. én fra hver vagt, således at de skiftedes til at ligge i den. På samme tid, 1625-30, omtales på hollandske ostindiefarere *kooi of slaapplaats* (køje eller soveplads) og på engelske orlogsskibe *wainscot beds wherein men use to sleep, being fastened to the ship's sides* (panelsenge, som mændene plejer at sove i; de er fastgjort til skibssidene).

Køjetøjet bestod, siges det 1667, på en hollandsk ostindiefarers af en underdyne, udstoppet med halm, et broget tæppe og en hovedpude, fyldt med boghvedeavner. Det er kortsagt samme udstyr som i bulsækkenes tid. Man forsøgte stadig i de forskellige landes flåder at forbyde at stoppe madrassen med det brandfarlige hør, strå, avner, halm, tang, høvlspåner osv., men man blev trolig ved med at anvende dette ellers vel-egnede fyld helt op til vor tid. Det var velkendt hjemmefra og meget billigt. Så sent som omkring 1920 erklærede en dansk skibsdreng, at en tangmadras med jutebetræk (sækkelærred) var det korrekte ombord. De fleste svor dog til stråmadrassen, på engelsk kaldet *donkey's breakfast* (æslets morgenmad).

1675 omtales, at hvalfangerne på Spitsbergen stoppede edderfugledun i bulsæk og pude. Her kan man altså tale om rigtige dundyner. De nævnes af og til senere. Således forsynede folk på danske grønlandsfarere sig ofte med fjer til deres sengetøj. Krølhår - i reglen heste- eller fæhår - som madrasfyld er første gang fundet nævnt 1643 på en hollandsk ostindiefarers, mens en amerikansk skibsdreng i 1817 medførte en madras, stoppet med svinebørster. Vattæpper omtales i 1840'erne på et norsk skib.

I begyndelsen af 1700-årene træffer vi for første gang lagner nævnt, nemlig blåtemede køjelagner på et dansk skib og *bed sheets* på et engelsk.

En skråpude findes nævnt på et dansk skib 1852, hvor skibsdrengen havde den med hjemmefra, sikkert til de ældre søfolks forlystelse. Ville man ligge højt med hovedet, kunne man rulle sin køjesæk eller stortrøje sammen og bruge den. Senere omtales dog flere gange skråpuder i brug, så de må være blevet accepteret.

En amerikansk dreng på 13 år mødte i 1817 op som skibsdreng uden at have medtaget det køjetøj, hans mor ville give ham med, idet han naivt troede, at søfolk ikke brugte det, men højst havde en pind som hovedpude. Han blev hurtigt klogere. Men der var nu ikke så sjældent

søfolk, som kom ombord uden udstyr, f.eks. hvis de var blevet bestjålet, havde drukket deres hyre op eller var blevet shanghaiede. Undertiden stjal de så udstyret fra de andre, specielt de unge, men ellers måtte de få hjælp på anden måde. F.eks. kunne sejlmageren hjælpe dem med et stykke gammelt sejldug til betræk og bådsmændene med en ende trosse, som de kunne oplysse og bruge som fyld, da der ikke var megen varme i sejldugen.

Op igennem tiden var køjerne, ikke mindst på skibe med talrig besætning, ofte beregnet til to mænd samtidig. Skibslægerne advarede mod den smittefare, dette indebar. I galeasen »Det gode Haab« af Rønne var der i 1843 fire køjer, hver til tre mand, og på skonnert »Alma« af København var der 1884 endda én køje til fire mand. Intet under, at man, som det nævnes ca. 1780 i Danmark, måtte bruge en »køje- eller sengehest«, nemlig »et bræt, man sætter på siden af en standkøje for ej at rulle ud af den ved skibets bevægelser«. Sådanne køjeplanker omtales ret hyppigt op i tiden. Endnu 1912 nævnes på tyske skibe et *Bullenbrett*, som kunne klappes op over køjekanten for at hindre, at manden faldt ned. Så sent som i 1907 lå to mand i samme køje på en norsk sælfanger.

Køjerne var i reglen toetagers, men man hører også om køjer i tre etager, f.eks. på norske skonnerter i 1800-årene. Meget plads kan der ikke have været i det lave rum til køjetøjet og de sovende. Man kunne ikke sætte sig op i køjen uden at støde hovedet mod køjebunden eller taget ovenover, men måtte krybe ind og ud i vandret stilling. 1851 fortælles fra skonnertbrig »Porto« af Alborg, at der var ca. 15 cm mellem den sovendes næse og overkøjens bund.

Som nævnt var køjerne anbragt »i borde«, langs skibssiden. De var opbygget fast af træstolper og brædder. I reglen var der ikke gjort meget ud af pynten, hvis brædderne overhovedet var høvlede, men der nævnes dog af og til nogle med pyntelige profiler. Sømændene kunne også finde på at udskære dem med mønstre. Træværket var, hvis det var fint, malet i mere eller mindre triste farver: gråt, gult, lysegrønt, brunt. Bundbrædderne i køjerne var løse. Efterhånden som halmen i madrassen blev til smuld, dryssede det ned gennem mellemrummene på den, som lå i underste køje.

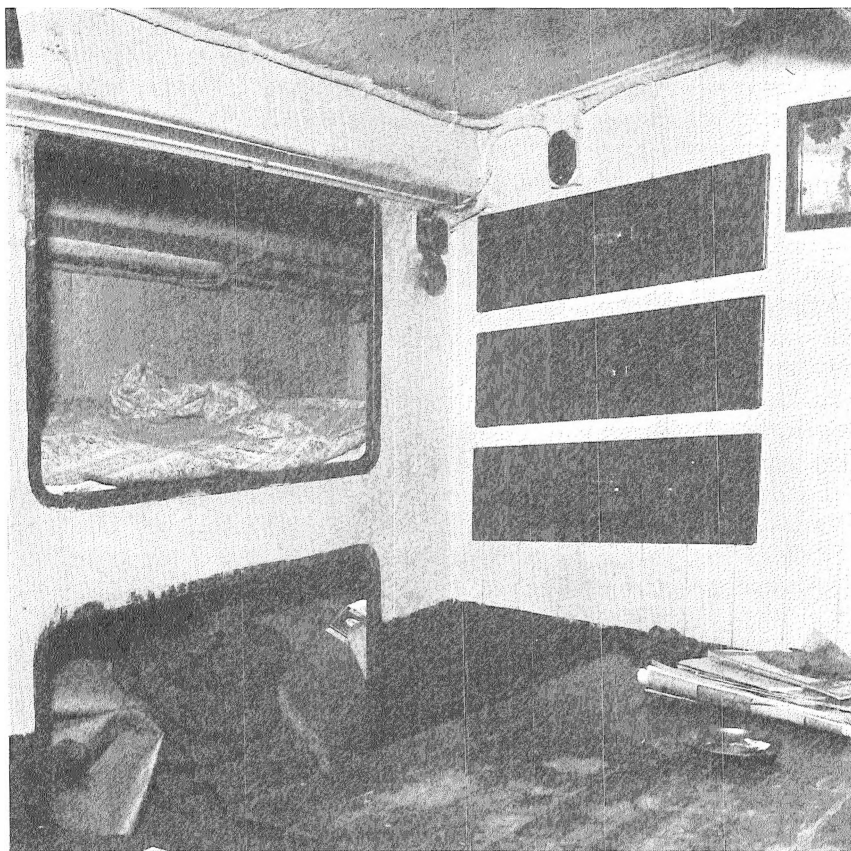
I lukafet var køjernes størrelse forskellig, fordi de fulgte skibssidernes rundede form. De øverste var de rummeligste og derfor de mest eftertragtede. I ruffet var de alle lige store. En almindelig standardstørrelse for køjer har der aldrig været. Navnlig bredden kunne veksle. Vi har kun fundet angivet enkelte mål på køjer. 1794 nævner Røding en længde på knapt 190 cm, en bredde på 64-74 cm og en højde på 74 cm. Bredden varierede i 1800-årene mellem 41 og 52 cm, hvilket synes utilstrække-

ligt, mens længden angives til omkr. 188 cm og højden til ca. 90 cm. Det siges dog, at mange køjer var en del kortere, så man ikke kunne ligge udstrakt, og der var ikke altid plads til at ligge med benene i vinkel. På et tysk skib angives 1903 køjemålene til 2 m længde og 70 cm bredde, hvilket må siges at være tilfredsstillende. Køjen i en dansk barkentine var i 1910 ca. 190 x 63 cm. Efter international overenskomst er køjemålene i 1977 ansat til mindst 198 x 80 cm indvendigt mål og højden mellem køjebundene til mindst 75 cm.

I og for sig var smalle køjer en fordel, idet man i uroligt vejr bedre kunne holde sig fast i dem ved at stemme ryg og bagdel mod skottet og knæene mod køjekanten, - noget man hurtigt lærte sig. Men de kunne også blive så smalle, at et bredskuldret, fuldvoksnet menneske næppe kunne ligge på ryggen i dem, og slet ikke, når de var kortere, end han var.

Køjen var sømandens egen »hule« og lige så fredhellig som hans skibskiste. For hyggens skyld og for at få lidt privatliv - den eneste mulighed han havde derfor ombord - dækkede han åbningen med køjegardiner til at trække for. Disse gardiner går sikkert tilbage til alkovegardinerne, som man brugte i land, og som ofte omtales i kaptajnens kahyt. Mærkeligt nok nævnes de først omkring 1850 i lukafet, men det kan være tilfældigt, at det ikke er før. Det synes dog, som om de først blev helt almindelige hen mod slutningen af 1800-årene, da søfolkene ofte tog dem med som en tilhørende del af det almindelige køjestyre, de selv skulle sørge for. Gardinerne var i forskellige farver og mønstre. De kastede lidt glæde over det triste lukaf, når alle køjer var pyntet med dem. Havde man ikke gardinstof selv, kunne man af sejlmageren få et stykke gammelt sejldug til at sætte op. Det var bedre end ingenting.

Trods den ringe plads i køjen udstyrede man den ofte med hylder over hovedgærdet og over fodenden. De var selvlavede og kunne være fint udskårne og malede. På dem kunne man have en flaskeskibsmodel eller andet, man arbejdede med i frivagten, et syskrin med sygrejer til reparation af tøj, tobak, tændstikker, piber, ens egen private smør- og sukkerdåse, eventuelle bøger, håndsæbe, kam, barbergrejer, en stump lys i en lyseholder eller i senere tid en lille orkanlampe til at se ved. Skaffegrejerne: tallerken, ske, gaffel og mugge, blev anbragt i et lille skab. Hvis der var plads, f.eks. på skottet, kunne man også opsætte billeder i ramme, især fotografier af familie, kærester og venner derhjemme. Med tegnestifter fastgjorde man postkort med prospekter fra hjembyen, billeder af skibe, man havde sejlet med, eller måske et par pinup-piger. Et par flag pyntede også. Der kunne være en krog til at hænge lommeuret på. På en anden krog kunne sejlmagerpose og værktøjspose med indhold anbringes.



Interiør af 3-mands lukafet på galease »Danebrog« af Ålborg, bygget i Randers 1921. Køjerne er anbragt i alkover; den underste bruges til opbevaring af tovværk o.a. De tre skuffer i skottet er til henstuvning af private ejendele. - Fot. Aage Christensen.

*Interior of the three man fo'c'sle on board the galeass »Danebrog« of Ålborg, built in 1921. The bunks are in alcoves which can also be used for stowing goods. Three drawers for personel belongings are placed in the bulkhead.*

Længere tilbage var køjerne, i hvert fald på mindre skibe, forsynet med skydedøre eller -lemme, så sømanden lå som i en alkove. Til gengæld blev luften derinde kvælende uudholdelig. Men sømanden foretrak i reglen varm luft for frisk.

En køje var ikke uden videre en køje. Mest eftertragtede var de øverste, som dels var bredere, dels ikke så nemt risikerede at blive våde, når søen i storm oversvømmede lukafet. Tværskibskøjerne var ikke gode, da man mærkede skibets rullende bevægelser langt mere i dem end i langskibskøjerne. Nogle af køjerne var mere udsat for træk end andre, og køjerne ved lejderen ned i lukafet og ved døren ind til ruffet var de mest urolige. Kort sagt: de bedste køjer var de øverste langskibs, så langt fra ned- eller indgangen som muligt. Bedst hvis der var et køje over dem. De tilkom uden diskussion de ældste matroser, mens de yngre: letmatroser, ungmænd og skibsdrengen, måtte tage til takke med de ringere. De kunne trøste sig med, at det ville blive deres tur til at få de øverste engang i fremtiden. Undertiden måtte et slagsmål afgøre, hvilken køje man skulle have. Sommetider bestemte køjernes placering ligefrem folkenes rækkefølge som rorgængere under vagten, idet rortønnen løb rundt fra køje til køje i retning imod solen.

Før man anbragte sit køjetøj i sin køje, måtte man rense eventuelle efterladenskaber ud efter den sidste indehaver: udtyggede skråer, kaserede sokker, gamle ugeblade, tobakssnuller, brugte tændstikker osv. Kun sjældent var der ryddet op efter forrige rejse.

### *Mandskabets sovesteder: hængekøjer*

Den græske historieskriver Plutark fortæller om den atheniensiske statsmand og flådefører Alkibiades (død 404 f.v.t.), at hans seng blev ophængt i remme under dækket, så han kunne sove mere bekvemt. Dermed var hængekøjen i princippet opfundet. Det var dog først via Amerika, den senere skulle komme til Europa og spille så stor en rolle. Det er velkendt, at Kolumbus og hans mænd i 1492 så de indfødte karibere på Bahamaøerne ligge i en slags net af bomuldsgarn, kaldet *hamacas*, udspændt mellem to træer. De imponerede søfolk bragte nogle med hjem, og i løbet af 1500-årene blev som nævnt spanske orlogsskibe udstyret med hængekøjer. Da englænderne i 1588 slog den uovervindelige spanske armada og erobrede nogle af skibene, blev de så begejstrede for dem, at de efterlignede dem. 1597 begyndte man at indføre dem i den engelske flåde, først under navnet *brasill beds* (brasilianske senge), senere under det indfødte navn *hammocks*.

Der er ingen tvivl om, at hængekøjer var vældig praktiske på skibe med stor besætning, som man knap havde plads til, og som hidtil havde måttet sove på dørken eller på brikse. I begyndelsen lod man da også to

mand sove i hver hængekøje, hver i sin vagt. Senere fik hver mand sin egen køje.

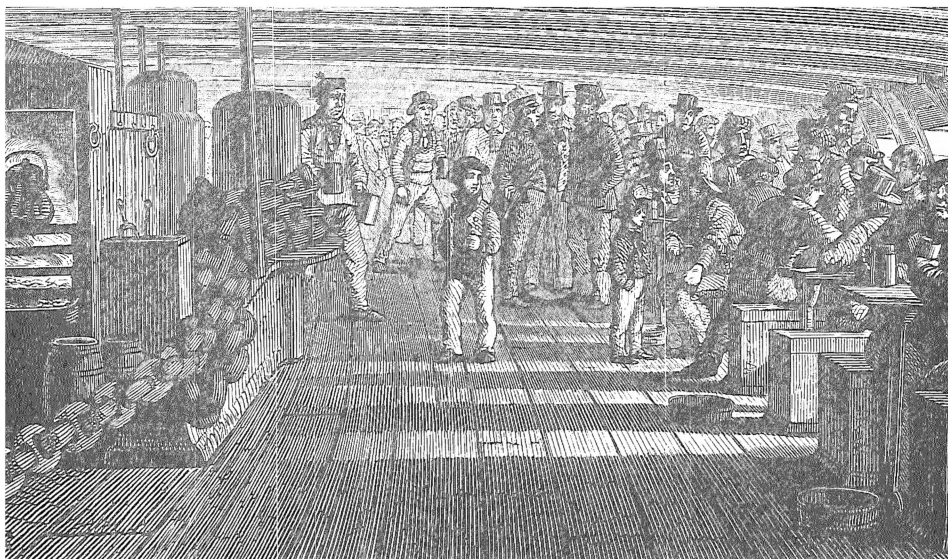
I 1600-årene blev hængekøjer indført i de andre europæiske landes orlogsflåder og i kompagniskibene. Det er svært at angive nøjagtige årstal. I den svenske flåde blev de først brugt så sent som i 1676, i Danmark noget tidligere.

Betegnelsen for dem er på hollandsk *hangmat*, på tysk *Hängematte*, på svensk *hängmatte*, *hängkoj*, på fransk *branle*, *hamac*. På dansk brugtes i ældre tid mest *hængemåtte* eller *-matte*, efter ca. 1750 *hængekøje*.

Materialet til hængekøjerne var hvidt eller brunligt sejldug eller groft lærred. Det blev skåret i rektangulære stykker, der i kanterne blev sikret med et lig (=indsyet line). Standardstørrelsen i de forskellige mariner synes op igennem tiden at have været 6 x 3 fod, dvs. ca. 195 x 98 cm. Danske hængekøjer målte i 1839 3 x 2 alen (188 x 126 cm). Langsiderne kunne være pyntet med en række lange frynser, som det ses på den hollandske admiral Cornelis de Witts køje fra 1667 i Rijksmuseum i Amsterdam, - vist den ældste bevarede af den slags. Ved kortenderne var anbragt tværholter (*skærtræer*) for at spile dem ud, og igennem en række huller i disse gik flere *skærliner* af ens længde til ophængningen i form af en hanefod, endende i en kovs. I hver kovs var anbragt et stjærtov, der blev brugt til at hænge køjen op, som en beskrivelse fra danske orlogsskibe lyder ca. 1780. I engelske hængekøjer var der ikke en kovs men et stort øje, og der var ikke skærtræer, da disse var for brede, men skærlinerne gik igennem en række med sejlgarnssyning forstærkede huller i kortsiderne.

Som køjetøj brugtes foruden en smal madras et tæppe (køjedækken) og en pude, kaldet muleposen, enten stoppet med krølhår eller med gastsens tøj i. En ransel kunne også tjene som pude.

Hængekøjerne blev ophængt langskibs, ikke tværskibs, i kroge eller klamper i dæksbjælkerne på banjerne og ofte også på batteridækket. For at enhver kunne finde sine kroge i virvarret, havde køjerne påmalede numre, som svarede til numre på krogene og til gasternes eget nummer. På grund af de mange mennesker, der skulle anbringes, hang køjerne tæt ved siden af hinanden. I 1769 siges, at den største bredde pr. mand i den engelske flåde var fra mellem 36 til 51 cm. I 1783 blev den nedsat til 36 cm, hvilket ikke var meget for et voksent menneske. Man ordnede det da i praksis således, at hveranden køje tilhørte én af den ene vagt, og hveranden én af den anden vagt, så der i virkeligheden blev næsten den dobbelte bredde til hver. På danske orlogsskibe var bredden 1839 sat til godt 39 cm.



Interiør 1861 af batteri- eller kanondækket på det danske orlogsskib »Dronning Marie«, bygget 1824 og efter 1857 oplagt som logisskib. T.v. kabysen med åben ild ved siden af den svære ankerkætting, t.h. orlogsgasterne ved skafningen, siddende på kistebænke ved faste borde, hvor i sin tid kanonerne stod i deres rapperter. På dørken spytbakker. Under dette dæk befinder banjerdækket sig med plads til de ophængte hængekøjer. - Træsnit efter C. Neumann i Ill. Tidende II (1860-61).

*Interior, 1861, of the gundeck on board the Danish man-of-war »Dronning Marie«, built in 1824 and after 1857 used as receiving and lodging ship. Left the galley, right the crew messing at fixed tables, sitting on bench lockers.*

Undertiden kunne køjerne hænge i to rækker under hinanden. Der-ved blev det yderst vanskeligt at passere hen ad dækket under dem uden at kravle. Dækshøjden var i forvejen meget lav. Man kan let tænke sig, hvor tyk og iltfattig luften blev, og hvor mange menneskelige dunster der var i de dårligt ventilerede rum med hundreder af sovende.

Det krævede en særlig teknik at komme op i køjerne. Man skulle helst have en balje ell. lign. at stå på, så man med hver hånd kunne gribe fat i en krog, hvorefter man svang kroppen op i en elegant bue. Køjen havde dog altid en tilbøjelighed til at smutte væk under én, så man i stedet for faldt på dørken med et brag. Ikke altid lige morsom var den spøg, som nogle af kammeraterne morede sig med, nemlig at løse knoben i fodenden, så køjen og den sovende mand drattede ned, hvad der kunne være meget farligt.

Når man først lå i køjen, var det en herlig fornemmelse. Køjerne, der

nemt kunne luftes og renholdes, ligesom åndede under én. De svang langsomt i takt efter skibets bevægelser - eller rettere sagt: de hang roligt, så man ikke forstyrredes af søgangen. Værst var den knapt tilmålte plads i bredden. Når én vendte sig, mærkede hele rækken det. Ellers var hængekøjen et ideelt sovested, sundt, luftigt og bekvemt. Som det er sagt af en gast på fregatten »Jylland«: »Den rigtige marinekøje er, som fuldendt hvilested, verdens herligste leje, understøtter alle legemets dele, lader alle tværskibs bevægelser eller skibets rullen uanset og bevæger sig blødt, når skibet stikker næsen i høj sø, - vugger sin mand ind i Morfei arme«. Den gav dog ikke som standkøjen noget privatliv.

For at opretholde renligheden var det forbudt at lægge sig i sit arbejdstøj, specielt når det var vådt. Al urenlighed, utøj, fnat o.lgn. var bandlyst. Når vejret tillod det, blev køjerne hyppigt taget på dæk, skuret og luftet.

I koldt vejr kunne det være svært at holde varmen i sejldugskøjen. Til gengæld var den en hel stegepande i troperne.

Om morgenen blev hængekøjerne på kommando surret, hvilket krævede øvelse og håndlag, da det skulle gå hurtigt, og da køjen ikke måtte fylde ret meget. De surrede, pølselignende køjer blev stuvet på skrå i tætte lag ved og over hinanden i *finkenettet*, dvs. en slags kasser, oprindelig et net mellem jernscepre oven på lønningen, styrbords side til kongens kvarter (vagt), bagbords til dronningens. Hver mands køje havde sin bestemte plads. Når de var stuvet, blev der lagt et tjæret eller malet finkenetklæde af sejldug derover til beskyttelse mod væde. Finkenettens kompakte lag af køjer udgjorde et godt brystværn for folk på dæk mod geværkugler i kamp. Om aftenen blev køjerne atter taget ud af finkenettet og slynget op på banjerne. At de var bortstuvet om dagen, betød for frivagten, at folkene ikke havde noget sted at sove hele dagen, bortset fra på den bare dørk. Resultatet var derfor, at de ikke fik den søvn i køjen, de havde brug for. Hveranden nat havde de otte timer i køjen, men i de andre nætter kun fire timer. På et handelsskib kunne sømanden lægge sig i sin faste køje, men det kunne gasterne på et orlogsskib ikke.

*Finkenet* (fra hollandsk *vinkenet*, som vist simpelthen betyder net til at fange (bog)finker i; engelsk *nettings*) synes at være kommet i brug kort før 1700. De var oprindelig en slags barrikadenet, fyldt med korksmuld, kasseret tovværk, hår, gamle sejl, uldsække osv. for at beskytte mandskabet mod kugler. Før 1720 fandt man ud af, at hængekøjerne stuvet i finkenettene gav et langt bedre værn, og samtidig løste man det påtrængende »garderobe«-problem på de overbemandede skibe. Finkenettet erstattede det såkaldte *skanseklæde*, et bredt stykke klæde



eller sejldug, dekoreret i nationalfarverne eller med våbenskjolde. Det blev anbragt rundt om skibet over lønningen og tjente til at skjule mandskabet på dækket for fjenden, men noget reelt værn var det ikke mod kugler og håndgranater. I middelalderen havde det delvis kunnet værne mod pileskud. Selvom skanseklædet blev erstattet med det langt mere effektive finkenet, bibeholdt man det dog som pynt på finkenettets yderside helt op til efter 1800. - På samme måde var mersene forøvrigt omgivet af merseklæder.

I vore dage bliver hængekøjer kun brugt på skoleskibe med sejl, og ikke i orlogsskibe, hvor hver mand har sin standkøje.

På handelsskibe hører man sjældent om brug af hængekøjer. Det er en undtagelse, at man på den danske brig »Ida« i 1862 foruden de faste køjer også havde ophængt hængekøjer. På hvalfangere med stor besætning kunne der af og til også bruges hængekøjer i 1800-årene.

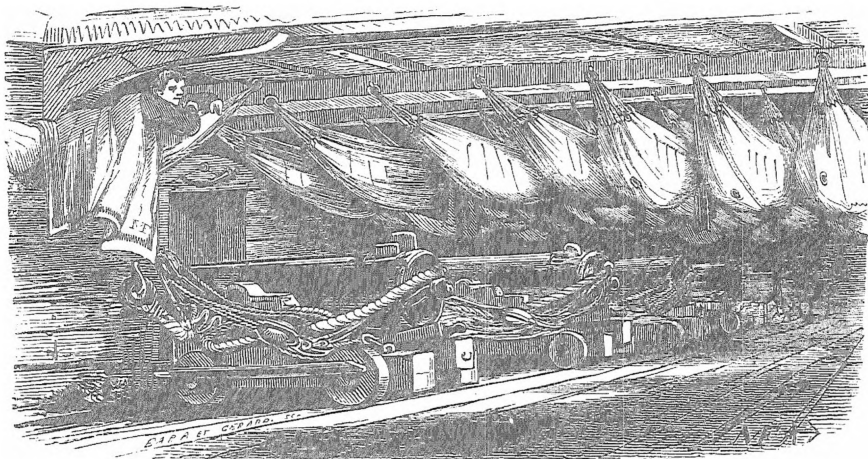
### *Udstyr: skibskiste*

Vi har allerede omtalt, at sømanden selv måtte medbringe sit køjetøj, inklusive madrassen. Han måtte også have sit eget arbejdstøj og olietøj og selvfølgelig det personlige landgangstøj med, og han måtte sørge for sine egne skaffegrejer og vaskegrejer. Dette gjaldt specielt koffardiskibene, men det varede i virkeligheden længe, inden man på orlogsskibene gik over til at udlevere køjetøj, uniform, skaffetøj og vaskegrejer gratis.

Skibskister kendes langt tilbage i tiden. Vikingerne havde deres *sviptikista* (mindre kiste, let at flytte), og i middelalderen nævner Valdemar Sejrs Jyske Lov 1241 sømandens *kistæ*. 1255 tales om venetianske søfolks *cassettes*, og 1378 om en lybsk bergensfarers *shipkiste*. 1540 har en engelsk kvartermester *a shyppe chest*, og 1595 bliver en hollandsk ostindiematros begravet i sin *scheepskist*, ligesom en fransk orlogsgast på samme tid begravedes i sin *coffre*. Den var af træ og betrukket med læder.

Ved siden af skibskisterne brugtes op i 1600-årene også tønder, tit med lås for, til folkenes ejendele. De var med deres runde sider måske lidt vanskelige at stuve, men de var lette at transportere, da de kunne rulles.

I vraget af det svenske regalskib »Wasa«, sunket 1628, fandt man på batteridækkene både tønder, skrin og kister med indhold, - de sidste korte, men ret høje, af eg, med fladt låg og med lås, men uden håndgreb og uden spor af bemaling. Fra 1700-årene haves flere skibskister beva-



Batteridæk på fransk orlogsskib ca. 1840. Hængekøjerne er anbragt tæt ved siden af hinanden i flere rækker under dæksbjælkerne i det lave rum, hvor der lige er plads til kanonerne. Kanonportene er lukkede, og man kan let forestille sig, hvilken tyk og ilde luft der har været. - Træsnit efter Morel-Fatio i E. Pacini: La Marine (Paris 1844).

*The gundeck of a French man-of-war about 1840. Over the long row of guns hammocks are slung closely beside each other in the thick and foul smelling air of the low room.*

ret. De ældste har som kister i land lige sider, svagt buet eller fladt låg, mange smukke beslag, låsetøj, jernhåndtag i kortsiderne og læddike (lille rum) i siden indvendig. Låget er også ofte dekoreret på indersiden. Men i hvert fald i 1710 finder vi på et dansk orlogsskib kisten i den form, der efterhånden skulle blive den typiske maritime, nemlig med nedadtil udfaldende skrå sider, så bunden var bredere end låget, hvorved kisten stod bedre fast under skibets bevægelser. Ofte blev den dog surret til ringe eller træklamper i dørken. Typen går måske tilbage til 1600-årene, uden at det kan bevises. Ganske vist fandtes der også kister, hvor bunden var smallere end låget, som det sås, da vraget af orlogsskibet »Lossen«, sunket 1717 på den norske kyst, blev undersøgt. De er formodentlig simpelthen kister »fra land«. Efterhånden, ca. 1720-40, blev de skråvægede kister med bredere bund dog almindelige. Men selv efter 1850 eksisterede en del kister med lige sider.

Da der på orlogsskibene var så dårlig plads, blev kisternes størrelse skåret ned til nogle små firkantede skrin med kvadratisk låg. Undertiden skulle to-tre gaster enes om én kiste, men 1826 blev fælleskister for én bakke (à ti mand) indført i den danske flåde, de såkaldte *bakskister* eller *kistebænke*.

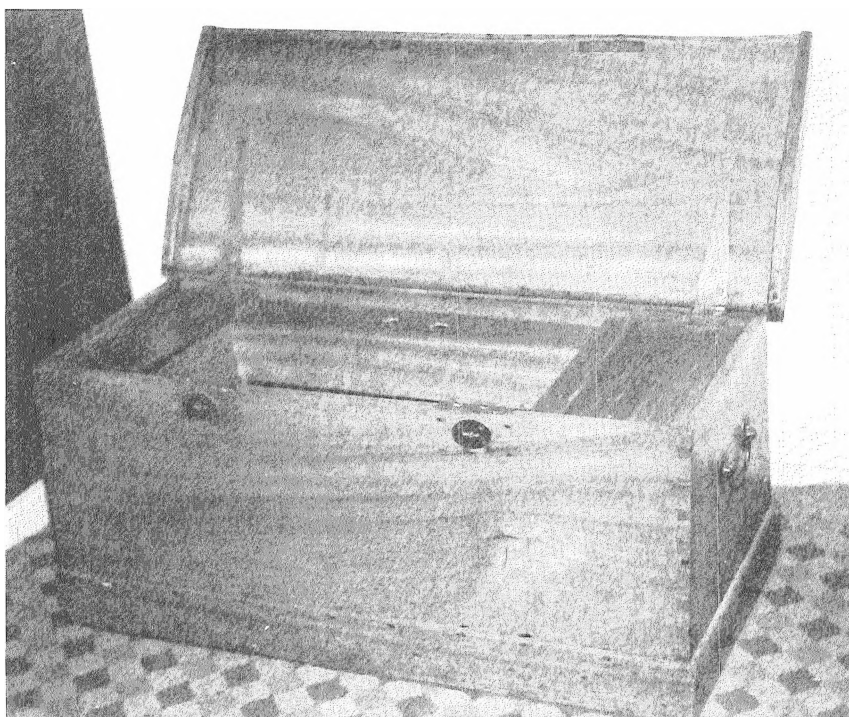
I 1800-årene gjorde en vis standardisering af kisterne sig gældende i størrelse og form. Skal vi beskrive den for os typiske skibskiste, som den forekom i tiden efter 1800-50, kan vi gøre det på følgende måde: Langsiderne, der var kunstfærdigt sinket sammen, så kisten var absolut vandtæt, var let skrånende ned mod bunden. Kortsiderne var dog ofte lodrette. Forneden sad en fodliste. Under bunden, der for tæthedens skyld var kultjæret, var der et par revler, lange trælister, under for- og bagsiden, så den ikke stod direkte på den ofte våde dørk, og tillige stod bedre fast. I kortsiderne var der et smedejerns håndtag, på forsiden lås med låseblik. Det flade låg sprang lidt frem over siderne og var fæstnet med solide, ofte ornamenterede hængselbeslag.

Indvendig i kisten var der - hyppigst i venstre side foroven - indtappet en *læddike*, et lille, 10-15 cm dybt rum med klappelåg til småsager. Undertiden var der en træplade til at lægge ind for at skille de grovere fra de finere udstyrsting. Tysken- eller tviskendæk kaldtes den (= mellem-dæk). Et stykke sejldug kunne gøre samme nytte.

Materialet til kisten var som regel fyr - måske amerikansk pitchpine - skåret i op til 1 tomme tykke, brede bord, men de kostbarere kunne være af eg, hvis de da ikke var lavet af mahogni, teak eller amerikansk valnød (*hickory*) og erhvervet udenlands. Populære var de duftende kamfertræskister, købt i Kina og forsynet med blanke messingbeslag og -hjørner.

Det var mest fagfolk, der lavede de stabile kister: den hjemlige snedker, hvis han var god nok, eller skibstømmermanden. Kammeraterne morede sig gerne, hvis én kom med en hjemmesnedkereret kiste eller en bondekarlekiste med buet låg, men også hvis kisten var altfor fin og pralende, f.eks. med blomstermaleri og kruseduller, som ejeren ikke selv havde malet. Der var visse maritime normer, som man ikke måtte afvige fra. Lykkelig var den fattige skibsdreng, der kunne arve sin fars eller en anden gammel sømands kiste, til hvilken der selvfølgelig mentes at knytte sig mange eventyrlige minder.

Normalt var kisten umalet fra først af, så folkene selv kunne male den. Farven kunne være vidt forskellig, lige fra blankskrabede, olierede eller ferniserede i træets egen farve til egeåring eller brogede oliefarver: hvidt, brunt, gult, grønt, sort, rødt. En altfor skinnende farve var dog ikke altid sagen, så derfor skurede folkene ofte glansen af den. Typisk for både danske og fremmede kister var det, at låget var sort, siderne æblegrønne og indersiden rosa, men der findes mange varianter, f.eks. brunt låg udvendig og hvidt, gråt eller umalet indvendig. Fodlisten kunne ofte være sortmalet, og læddiken kunne være blå, hvid, gul. Gamle søfolk brød sig ikke om sortmalede skibskister, der mindede



Kamfertræsskibskiste, købt i Kina omkr. 1830 af Peter Jeppesen («Peter Kinafarer»). Med skrå sider og messingbeslag; håndtagene dog erstattet af bronze-dito. Låget måler 98 x 41 x 6 cm. Læddiker i begge sider og langs bagsiden. Tilhører museumsdirektør Knud Klem (familieej).

*Seachest of camphor-wood, bought by a Danish sailor in China about 1830. With brass mountings and three inserted boxes.*

dem om sorg og død. Brun eller grøn farve var bedre. En speciel tradition ville vide, at kun en fuldbefaren havde ret til at male sin kiste blå.

Kistens størrelse var nogenlunde - men også kun nogenlunde - standardiseret, da den jo skulle stå sammen med andre i lukafet. Højden var bekvem siddehøjde, ca. 40-50 cm, den største længde (i bunden) vekslede mellem ca. 90-100 cm, dog med enkelte helt oppe på 110-118 cm. Kisternes største bredde var normalt 45-50 cm, dog med ekstremer mellem 35 og 60 cm.

Det var enhver håndsnild sømands drøm at pynte sin skibskiste, og derfor gik en god del af frivagten hertil. Som regel blev de kedelige jern-

håndtag atløst af kunstfærdige sjækler, knyttet og knobet med forskellige knob, belagt med plattinger og fæstnet i solide, fastskruede træklodser, udskåret med ornamenter og malet i forskellige farver. Låget blev overtrukket med sortmalet sejldug, af og til voksdug, fæstnet med pyntelige messingsøm og udfrynset og flettet kunstfærdigt i kanterne. På nogle låg var der malet et skakbræt, så man kunne benytte det til et parti skak eller dam. På kistens yderside malede ejermanden navn eller initialer og undertiden årstal med smukke bogstaver og tal i pyntelige ornamenter, eller han satte en plade på låget. Nøgleskilt og beslag kunne males gule eller sorte eller erstattes af finere beslag af blankpudset messing eller udskåret træ.

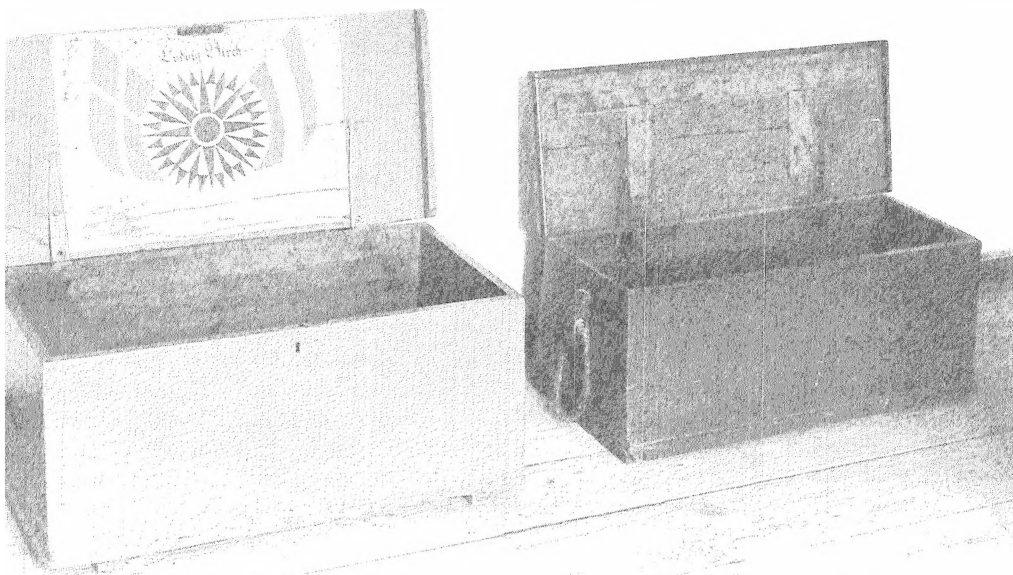
Havde man mekanisk snilde, kunne man indsætte en lille klokke i låget eller låsen (*tell-tale lock*), som ringede, når låget åbnedes eller nøglen drejedes rundt, for vel var det ganske imod søens etikette at låse sin kiste, men det var dog rart at kunne høre, om nogen alligevel gik i den trods søens uskrevne love om ærlighed og kammeratskab.

En sjælden gang kunne læddiken have dobbelt bund med hemmeligt rum i. Den lukkedes med en »spansk lås«, et løst søm, som sad skjult på kistens bagside.

Mest blev der gjort ud af indersiden i låget. I ældre tid klistrede sømanden ofte kistebilleder ind - nogle enkelte af disse godtkøbs skillingsblade er bevaret - men ellers tumlede hans pensel sig af hjertens lyst med farver, han »lånte« fra skibets malerbøtter. Ofte så man et maleri af skibet for fulde sejl, undertiden på sejldug og indsat i ramme, tit omgivet af korslagte eller smukt ordnede flagtrofæer, foruden hjemlandets flag også flag fra de lande, rejsen var gået til, kongekrone og måske et velment kongeportræt eller monogram, våbenskjolde, kompasrose eller rat, tovværkskrans eller blomstermotiver, stjerner, hjerter, ankre, symbolske og allegoriske motiver, meget mindende om tatoveringsmønstre: tro, håb og kærlighed, to hænder der omslutter hinanden (*hands across the ocean*) osv. Der kunne være indskrifter som: Gud bevare din færd på de farlige veje! eller: Lykkelig rejse! Måske også *No admittance!* (ingen adgang) på læddikens låg.

Nogle indsatte en ekstra læddike i modsatte kisteside eller indbyggede små skuffer langs bageste langsideside.

Kisten var sømandens eneste private stykke møbel ombord. Den indeholdt det meste af hans udstyr og tillige hans private småejendele af brugsmæssig og affektionsmæssig karakter. At pakke sine ting i den, så det hele kunne være der, var en kunst. Her måtte fornedet f.eks. være plads til de grovere ting: støvler og sko, olietøj, arbejdstøj. Derover undertøj og øverst skjorter og landgangstøj. I læddiken, der var søman-



To af Handels- og Søfartsmuseets skibskister. T.v. en normal, fra ca. 1870, udvendig grøn, indvendig umalet, læddikelåget dog blå. I låget en kunstfærdig kompasrose, omgivet af dannebrog og hollandsk flag med ejerens navn: Ludvig Birch. T.h. en »nyhavnskiste« - måske fra 1880'erne - af mindre størrelse og simplere udførelse. F.eks. er den sømmet sammen af tynde brædder og ikke sinket, og læddiken mangler. Udvendig er den mørkegrøn, indvendig umalet. Ejeren, sømand Jørgen Hansen, f. 1853 på Sejro, har sat gode håndtag på. En sådan kiste kunne gå gennem de smalle døre til dampskibslukafet.

*Left a typical, solid seachest from about 1870, with decoration and name, and an inserted box at the left side. Right a simpler and cheaper one, possible from the 1880's, made of inferior material and small enough to pass through the narrow fo'c'sle doors on steamships.*

dens skatkiste, lå sygrejer, toiletartikler, bibel og salmebog, fotografier af familie og venner, papirer, breve og måske en dagbog, skrivetøj, penge.

Med alt dette indhold kunne man nok forstå, at den i sig selv tunge kiste blev svær at tage på skulderen og bæres af sømanden selv. I reglen var der da også to til at bære den, og når man skulle ombord, fik man gerne en havnesjover til at læsse den på en trækvogn og køre den til skibet. Madrassen blev i reglen surret ovenpå, mens sømanden selv bar køjesækken.

Hurtigt blev der et værre roderi i kisten, når man i en fart, ofte i hel- eller halvmørke, skulle finde et par støvler eller en busseronne frem. Folkene fik derfor gerne en frieftermiddag om ugen - helst lørdag eller søndag - til at bringe orden i kistens indhold og til at vaske tøjet og lappe det. Det var det, man kaldte *kistefornøjelse*. Samtidig gav man sig tid til at repetere brevene hjemmefra og se på de kæres portrætter.

Skibskisterne var dog, som allerede nævnt, mere end blot opbevaringsmøbler. De var under forholdene i høj grad velegnede brugsgenstande med flere muligheder, idet de ved siden af tjente til at sidde på og til at slange sig, dvs. ligge påklædt og hvile sig. Meget tit skaffede man på dem, idet man sad overskrævs på dem og brugte dem som bord. Takket være sejldugsbetrækket stod skaffegrejerne fast på låget.

Også *officererne* havde deres skibskister, og en del ældre af dem er bevaret til vore dage som f.eks. den svenske admiral Klas Kristerson Horns (kendt fra den nordiske syvårskrig 1563ff.). Det er meget store kister med buede låg, mange beslag og låse, pragtfulde udskæringer og stafferinger, og indvendig mange skuffer. Ofte var de læderbetrukne. De var selvfølgelig beregnet til at stå i en forholdsvis rummelig kahyt og til at indeholde standsmæssigt udstyr.

Flere enklere *kaptajnskister* kendes fra 1700-årene. Nogle af dem er beklædt med presset læder og har fine messingsøm og beslag. De ældre har buet låg, de yngre ligner mere de sædvanlige sømandskister, selv om de var større, med fladt låg, fint låseblik og korte ben. De var ofte lavet af ædle træsorter, teak, kamfertræ o.lgn. Jævnere skipperes kister var næppe til at skelne fra deres mandskabs.

Det skal lige nævnes, at skibslægerne havde deres *medicinkister*, firkantede kasser med mange små afdelinger og skuffer til medicinflasker, pulvere, bind, instrumenter o.lgn.

### *Udstyr: nyhavnskiste og kuffert*

Da dampskibene slog sejlskibene ud, svandt kisternes funktion og samtidig deres kvalitet. Typisk er i den forbindelse den forringede type, man her i Danmark kalder *nyhavnskisten*, fordi den specielt solgtes, vist fra ca. 1880 til 1920, af skibshandlerne i Nyhavn. De var mindre end de normale kister (ca. 72 cm lange, 37 brede og 41 høje), hvorfor de egnede sig til at bakses ind gennem de snævre døre til dampskibenes folkelukaf. De havde skrå eller lige sider og var bygget af billige, høvlede og pløjede 3/8-7/8" brædder. De var grønmalede med sort låg. Hængsler og håndtag var simple og af jern. Der var en spinkel lås, men ingen læddike - småtingene måtte bevares i f.eks. en løs cigarkasse.



Portsmouth havn ca. 1790, visende orlogsgasternes afsked før afsejlingen. T.v. bærer en sømand med skørtebukser sin officers kuffert på skulderen, og t.h. vandrer to gaster afsted med deres køjesæk på hovedet og på skulderen. Udsnit af satirisk stik af Thomas Rowlandson.

*Portsmouth harbour about 1790, showing the tars' departure. One sailor is carrying an officer's trunk, two others their clothes' bags. From a satirical etching by Thomas Rowlandson.*

Kort sagt, den var et iøjnefaldende tilbageskridt i gedigenhed.

Men allerede før 1900 var mange søfolk gået over til at bruge deres køjesæk i stedet for kisten, hvad der senere skal berettes om. Efterhånden var der næsten ingen skibskister tilbage. Foruden køjesækken overtog papæsker, bylter og kuffetter deres rolle. Tidligere ville en sømand, der mødte op med en kuffert, være blevet gjort fuldstændig til grin af kammeraterne, fordi en kuffert ikke indgik i begrebet »søens stil«. Men med de stadig voksende gode forhold ombord, med bedre plads, enkelt- eller dobbeltkamre, med rigtige senge og skabe, messer med borde og stole, var der ikke behov for skibskisten, som bare tog plads op. Her var en håndkuffert langt at foretrække.

Helt ukendt havde kuffetter ikke været i ældre tid, dog ikke til sø-



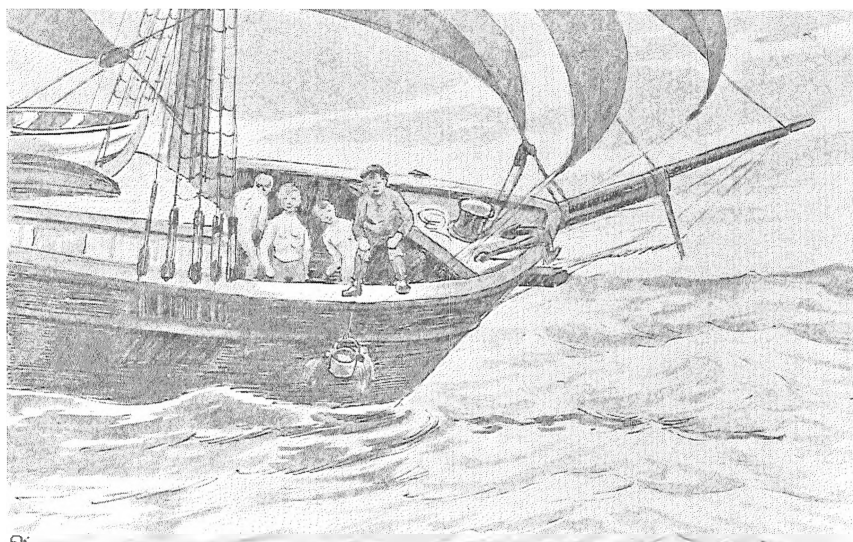
folks brug. 1759 efterlod den afdøde skibspræst P. Lysgaard på ostindiefarerer »Kongen af Danmark« en sælskindskuffert og en gammel kuffert med bøger, og i 1804 havde skibsassistent Selmer på ostindiefarerer »Holsten« en engelsk læderkuffert, vurderet til den forbløffende høje sum af 6 rdl. og 2 mark. Hvilken form sådanne kufferter havde, vides ikke. Det var et problem, da en skibsdreng på et åbenråskib i 1854 af sine forældre fik tilsendt en kuffert, for den var der slet ikke plads til ombord. Men 50 år senere var billedet vendt om. Sydfynske skibsdrenge kunne nu møde op med små kufferter. En dansk sømand købte i 1904 i New York en flot kuffert til sit fine tøj, som han ikke ville krølle i sin køjesæk. I den 3-mastede skonnert »Valkyr« af Göteborg havde mand-skabet i 1916 en broget blanding af kufferter og kister, og 1930 var der praktisk talt ikke længere skibskister i brug. I begyndelsen af 1900-årene sagde bådsmanden på et tysk skib, da han første gang så en matros komme ombord med sin kuffert: »Hvad vil den præst her ombord?«, men i 1920'erne fik en svensk sømand, der mødte op med sin kiste, følgende replik: »Det hus må du sætte ud i forpikken (forskibsrum), for her er der ikke plads til det«.

Ofte var det nogle sølle bulede og opblødte papkufferter, folkene kom anstigende med, men andre købte dyre og dejlig solide kufferter i fremmede lande. USA havde pragtfulde kufferter, og i Hongkong kunne man få en særlig slags læderkuffert, som kunne udvides i siderne, hvor der var ekstra tasker. Stærke remme holdt sammen om den tunge kuffert, der følte som en god erstatning for den gamle, besværlige, men så ægte maritime kiste.

### *Udstyr: søsæk og køjesæk*

Selv om sømanden og hans skibskiste hørte sammen og har en lang historie, må vi ikke glemme, at man på overfyldte skibe ikke altid har kunnet tillade brugen af den, fordi den fyldte for meget. Vi må tro, at søfolkene kun modstræbende har fundet sig i at undvære deres kiste og i stedet for bruge en sæk til deres tøj.

Vi har tidligere omtalt den bolstersæk (bulsæk), indeholdende madrass, tæppe og hovedpude, som søfolk i ældre tid medførte, anbragte på dørken og sov på, før køjer og hængekøjer blev indført. Deres tøj har de enten haft i skibskisten eller i en søsæk. I 1576 nævnes fra et hollandsk skib, at en tysk sømand havde en kiste og en anden en sack. 1609 forbødes det båds mændene (=matroserne) i den danske flåde at medtage kister eller tønder, selvfølgelig på grund af pladsmangel, »men



SK.

Renligheden stod ikke lige højt på alle skibe, men i varmere egne var det fristende at tage en svømmetur eller få et par pøse saltvand over hovedet, som billedet viser. Tegning af Sveller Knudsen i Did. H. Brochmann: Opsang fra seilskibstiden (Kristiania 1916).

*Normally sailors were not fond of washing themselves in the unpleasant salt water, but in hot zones they liked to have a shower from a bucketful thrown over their head.*

alene efter gammel skibsbrug en bylt til at gemme deres klæder i«. Denne bylt må være den søsæk, de normalt havde deres tøj i, når skibskister var forbudt, og den må have været kendt langt tilbage i tiden. I andre landes mariner var det ligesådan. I den venetianske flåde forbødes skibskister i 1255, og folkenes tøj opbevaredes i sække. Ar 1700 averterede en skibshandler i Portsmouth med *canvas bags* (sejldugssække), og på James Cooks ekspeditionsskib »Resolution« blev der i 1772 brugt lignende sække, ca. én yard (91 cm) lange, til folkenes udstyr, da der ikke kunne medtages skibskister. På hollandske orlogsskibe indførte man før 1784 en slags *vadsække* af læder, 76 cm lange, 23 høje og 23 brede, til folkenes tøj. I 1780'erne påbød man i den danske orlogsmarine *ransler*, beskrevet som firkantede kasser, betrukket med sejldug, der dannede ligesom et låg, som kunne snøres sammen på midten. De kunne rumme det meste af gæstens tøj og skulle samtidig tjene som hovedpude i hængekøjen. Øjensynlig var de en afløser af både folkenes skibskister og sække. Disse sidste, kaldet »muleposer«, eksi-

sterede dog endnu i 1807, og 1826 omtales runde ravndugsposer, som må have været søsække. 1837 tales der igen om indførelse af ransler. Det er ikke nemt at vide, hvorfor det tilsyneladende gik så trægt med at få ranslerne indført. De har næppe været populære.

Hvor svært, ja nærmest umuligt det overalt var at fordrive de kære skibskister, som de indkaldte gaster jo var vant til, idet de alle havde sejlet i handelsmarinen, viser et eksempel fra den amerikanske flåde, hvor det så sent som 1870 blev forbudt at medtage dem. Man havde værsgo at bruge den *clothes bag* (sæk til tøj), som forlængst var påbudt - den nævnes bl.a. 1843 - men som øjensynlig ikke var trængt igennem.

I løbet af 1800-årene fik søsækken på koffardiskibene, hvor man jo havde beholdt skibskisterne, det specielle navn *køjesæk*, fordi man i den først og fremmest opbevarede sit køjetøj: tæppe, lagen, pude og betræk. Samtidig lagde man ofte det grovere udstyr, som der ikke altid var plads til i skibskisten, deri, f.eks. søstøvler og olietøj. Det var altid en kunst at pakke køjesækken rigtigt, så den ikke bulede ud på de forkerte steder, men beholdt en glat, pølselignende form. Her kunne også sømandens værktøjspose med merlespir, fid, pren, klædekølle, sejlsmagerhandske, fedthorn osv. få plads.

Disse køjesække var som regel af sejludg, af snehvidt bomuldsstof eller af vandtæt hampedug i brunlig eller grønlig farve, men der træffes i ældre tid også sække af skind. Omkring 1900 kunne de være af olietøj.

Mange sømænd kunne selv sy deres sæk. Bunden var dobbelt, cirkelrund og flad, og sækken var cylinderformet. I kanten af bunden kunne der være en sidering af tovværk. Længden kunne variere, men holdt sig normalt på ca. en meter. For engelske køjesække nævnes omkring 1900 en længde på 122 cm; en mindre type var på 91 cm med en diameter på 36 cm. Foroven var der rundt om kanten slået ialt otte huller, forede med syning eller messingringe, de såkaldte pariseringe. Når sækken skulle lukkes, stak man messingbolten i en bøjlelås (sækkelås) gennem alle hullerne. I den ene ende af bolten var et hul til at anbringe en lille hængelås i. Metalbøjlen tjente som håndtag. Under bunden var der en stærk sejldugsstrop som håndtag. Det kunne også være af en stump tovværk, klædt med svineryg eller katning. Sækken blev båret vandret over skulderen. Sømanden pyntede gerne sækken ved at male sit navn på, eller initialer, årstal, flag over kors, skibe, anker eller andre tatoveringsmønstre. I bunden kunne han male en stjerne. Sækkelåsen kunne klædes med plutting i forskellig farve.

Allerede fra 1860'erne hører man, at der var flere søfolk, som afskaffede deres kister og gik over til kun at bruge en køjesæk til deres ting, måske fordi de havde lært det under deres orlogstjeneste. Især blandt

amerikanske søfolk blev det almindeligt, og moden greb over på andre nationers skibe. Nogle begrundede det med, at kisterne var uhåndterlige, når de skulle skifte skib, andre fremførte, at hvis de ville rømme, kunne de ikke tage kisten med, men nok sækken. En af grundene var vel nok, at der efterhånden kom bedre indkvarteringsmuligheder ombord, bl.a. med flere skabe til at stuve tingene i. Efter 1900 blev det simpelthen sådan, at en langfarer, en *outwardbounder*, kunne kendes på, at han nøjedes med sin sæk, mens folk i kortere fart holdt sig til kisterne.

### *Vask og renlighed*

Normalt var folk på landjorden ikke overdrevent renlige i ældre tid, og det er ikke noget under, at søfolkene heller ikke var det. Vaskerum og rindende vand fandtes ikke, og ferskvandet, som man med så stort besvær bragte med, var til at drikke og lave mad af og ikke til at ødsle på krops- endsige da tøjvask. Det var meget sjældent, at der kunne blive en lille sjat ferskvand til at vaske sig i, og i så fald måtte flere bruge samme vand efter rang og stand. Tilmed var det skik, at man efter brugen spyttede i vandet, før det gik videre til den næste. Efter gammel tro ville spytklatten afværge skade for ham. Kun ved en god troperegn, hvor man stoppede spygatterne og samlede ferskvandet på dæk, kunne man få vasket snavs og salt af huden og af tøjet. Vask i en pøs saltvand var ikke effektiv eller behagelig, og i storm var al vask umulig. Sømænd, der gik rundt Kap Horn, påstod, at man syd for den 50. breddegrad ikke vaskede sig, selv om det tog seks uger at komme rundt Hornet. Når nogle ligefrem pralede med, at de aldrig vaskede sig, skete det dog ofte, at sømændene selv holdt justits over en altfor skidden kammerat, og det var heller ikke sjældent, i hvert fald på orlogsskibene, at officererne af sundhedsgrunde kontrollerede renligheden.

Meget sjældent hører man om, at søfolk havde deres eget vaskefad med (nævnes første gang i 1860'erne), og skibet selv havde heller ingen. Derimod omtales allerede i 1600-årene medbragte håndklæder i udstyret. En sæbe, der kunne bruges i forbindelse med saltvand, mente man at have opfundet sidst i 1700-årene, og den blev i form af blød sæbe uddelt til gasterne på den engelske flåde efter 1787, men den duede ikke. Det skulle vare 100 år, inden man fik en nogenlunde effektiv sæbe.

Af nemhedsgrunde lod de fleste hår og skæg stå under rejsen og lod sig først klippe og barbere, når de nærmede sig havn. Kamme var dog det hyppigst forekommende stykke toiletgrej op i tiden, både almindelige

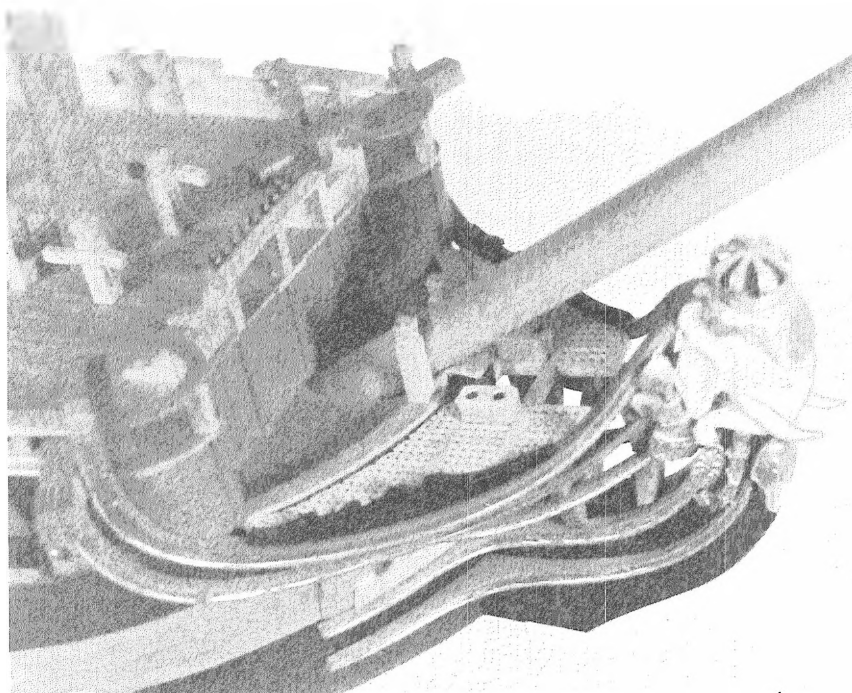
kamme og tættekamme (mod lus). Spejle var sjældne i ældre tid. Dog fandtes et i vraget af »Lossen« (1717). I 1860'erne har vi fundet et barber-spejl omtalt på et engelsk skib.

Med tandbørstning stod det normalt meget dårligt til. Det lyder helt utroligt, at der i vraget af det i 1768 strandede slaveskib »Fredensborg« blev fundet et par tandbørster, for helt op mod år 1875 brugtes de normalt ikke. Tværtimod fremkaldte det kammeraternes hån, hvis én havde en sådan. Skibslæger og fornuftige kaptajner forsøgte at fremme tandplejen, men det varede længe, inden tandbørsten blev anerkendt. På det område synes forøvrigt danske søfolk at have stået langt bagefter f.eks. tyske og franske. Først efter 1900 blev det almindeligt med toilet-poser med tandbørste, spejl, barberkniv osv.

Når man endelig vaskede sig, ansås det mange steder for at stride mod god tone på søen at blotte mere af kroppen end højst nødvendigt. Om det har været en vis form for blufærdighed, eller om der har været overtro med i spillet, kan ikke siges. I hvert fald forklarer det nok, at der af og til i årevis kunne være forklædte kvinder ombord som søfolk, uden at kammeraterne opdagede det.

Der var heller ikke særlig gode bademuligheder, og derfor var det sjældent, man tog bad. Det kunne ske, når dækket var fyldt af ferskvand efter en troperegn. Nogle kunne også føle sig fristede til at overskylle hinanden med pøsefulde af søvand. Undertiden kunne man på orlogsskibe lave en primitiv bruse fra en lille tank med oppumpet vand, hvis man ikke ville have ulempe med at rigge et sejldugsbassin op på dækket. At bade fra skibet, f.eks. i vindstille eller under ophold i havn, kunne være farligt, bl.a. på grund af hajer eller giftige fisk, og efter gammel maritim tradition kunne de fleste søfolk ikke svømme, så de måtte i hvert fald have et eller andet som f.eks. en flåde eller et stræktov at holde sig fast i. Under tropernes ulidelige varme var sømanden normalt vældig opsat på at få et forfriskende bad.

Et stort fremskridt var det, at man en sjælden gang lod installere bademuligheder for mandskabet på de store skibe. 1884 kunne fuldskibet »Celtic Monarch« af Liverpool prale med den luksus at have brusebad for folkene, og 4-m. bark »Drumrock«, bygget i Leith 1899, havde et rigtigt baderum. Bark »Atlas« af New York kunne 1902 opvise et rigtigt badekar, - men der var bare ingen, der brugte det. Der var jo ingen muligheder for at få varmt ferskvand. Hamborg-rederiet Laeisz' store sejlskibe fra beg. af 1900-årene var også forsynet med badekar. Da mandskabet heller ikke her ville benytte dem, brugtes de i stedet for til opbevaring af bådsmandsgods, hvad der jo ikke var meningen.



Gallionen på det danske orlogsskib »Elephanten«, bygget 1741 på Nyholm, med dobbeltklosetter på hver side af bowsprydet. De to rundhuse på hjørnerne af forskottet er muligvis toiletter for officererne, svarende til de engelske orlogsskibes »round houses«.

Foto af model under bygning, udført af toldinspektør A. Nissen, Varde, 1980.

*The head of the Danish man-of-war »Elephanten« (1741), showing the latrine boxes for the crew under the bowsprit and the »round houses« for the officers at the corners. From a model under construction.*

## Toiletforhold

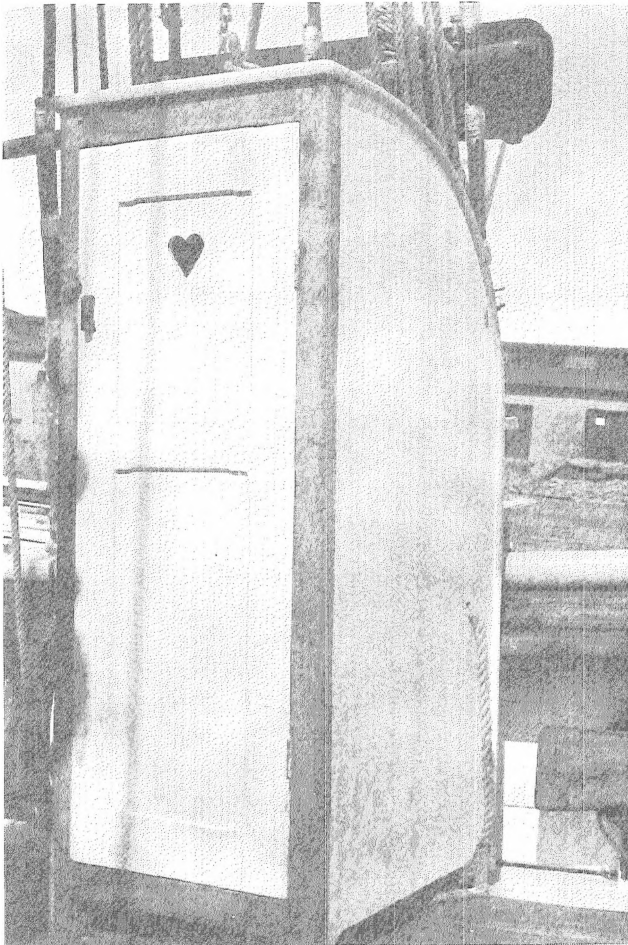
Fra sagaerne ved vi, at søfolkene i vikingetiden forrettede deres nødtørf, både småt og stort, over skibets lønning ud i søen, og det er man faktisk blevet ved med på mindre fartøjer helt op til vor tid. Det var renligt, men i hårdt vejr kunne det både være ubehageligt og farligt, hvorfor man så måtte bruge en pøs, en bøtte, et oversavet ølanker ell. lign. Også denne primitive erstatning for et »hemmeligt sted«, et *lokum*, holdt sig langt op i tiden.

Da de store skibe blev bygget i og efter 1500-årene, måtte man ordne

sig på anden måde for at klare problemet for det talrige mandskab. Til mindre ærinder kunne man bruge de såkaldte *pissebakker* i forstævnen, dvs. ved planker dannede rum omkring ankerklyssene, som var beregnede til at kunne optage snavs og vand fra ankerkablerne, samt regnvandet og saltvand, der kom ind gennem klyssene, og lede det ud gennem spygatter. Senere havde man i forstævnen pissoirer, hvorfra urinen løb ud gennem pisserender af kobber.

*Gallionen*, dvs. udbygningen under bovspydet foran forstævnen på den fremskydende gallion, var i virkeligheden den eneste mulige løsning for at få anbragt toiletterne. Her opsattes flere kasser med lokumsbræt med hul i, placeret enten i rækker eller i hjørner og kroge, som det nu passede sig. Afføringen faldt lige ned i søen. Her på gallionen var friskt og åbent, men også ubehageligt i regnvejr eller om vinteren i frost og slud, især når skibet stampede i søen, og vandet slog op og gennemblødte de siddende. De skulle også holde sig godt fast for ikke at blive skyllet overbord. Forøvrigt måtte folkene ofte stå i kø, da der ikke var tilstrækkelig mange kasser. Det var fristende, især i den bælgmørke nat, hvor enhver tur til gallionen var en ubehagelig og farlig rejse, at komme nemmere om ved det og liste sig til at stille sig ved en kanon, sætte sig i en krog et eller andet sted ombord, f.eks. på banjerdækket, hvor hængekøjerne var ophængt, eller i en opkvejlet tovrulle, og håbe på, at ingen bemærkede, at man gjorde sit behov, hvor man ikke måtte. Det var selvfølgelig på det strengeste forbudt. Christian III's artikler for den danske orlogsflåde 1555 truede med alvorlige straffe for at »gøre uhøvisk urent i gallionen eller på galleriet« (hvor officererne havde deres latriner), og det gentoges i de følgende århundreder. Frederik V's søkrigsartikler 1752 sagde: »Ingen må lade sit vand inden borde nogensteds, ej heller besudle kanoner, rapperter, skibsredskaber eller andet«. Straffen var tab af hyre, tamp, kølhaling eller i grove tilfælde døden. 1615 blev skibet »Enhjørningen«s hovmester således hængt fra bovspydet, fordi han havde forrettet sin nødtørft i brødforrådkammeret.

Gallionen var i brug på de forskellige landes orlogs- og kompagniskibe og også på større handelsskibe fra før 1550 og helt op til 1900 for nogles vedkommende. I godt vejr elskede folkene at sidde derude og ryge en pibe tobak, hvad der ellers var forbudt undtagen foran stormsten til visse tider, og sludre med de andre, der havde ærinde derude. De såkaldte gallionsrytter opstod gerne her, svarende til kabysbestikket, løse formodninger om farten og hændelserne ombord, fremkommet når man samledes om kabysen for at varme sig eller tænde sin pibe. Der berettes ikke få eksempler på, at folk blev skyllet væk af søerne, ikke mindst om natten uden lys. Et problem var det også med de syge, som



Skabliqrende kloset, surret til dæk i borde, meget smalt og med det typiske, buede tag. Fyldige personer havde svært ved at få kantet sig ind. Fra 3-m. skonnert »Esther« af Nørresundby, bygget i 1919 i Nykøbing Mors. - Fot. Aage Christensen.

*Narrow lavatory box with a curved roof, lashed to the deck of the 3-masted schooner »Esther« of Nørresundby, built in 1919.*

nemt kunne smitte de raske. Det var en hård belastning for dem at gå i gallionen, og undertiden, f.eks. i diarrétilfælde, måtte de bindes fast for ikke at gå overbord. En kold vinterdag var det også livsfarligt for de syge.



De måtte derfor, om muligt, henvises til specielle sygelatriner.

Rensningen af bagen var også et problem. Undertiden gik en lap kasseret sejludug på omgang, undertiden fik man lov til at bruge lidt opplyset kabelgarn, men ellers måtte venstre hånd, i forbindelse med den opskyllende sø, klare sagen. I senere tid fortælles om gudsforgæede søfolk, at de brugte bladene af silkepapir i de bibler, de havde fået med hjemmefra, til toiletpapir. Rigtigt aftørningspapir fremkom omkr. 1850, men blev selvfølgelig ikke stillet til rådighed for søfolkene.

Når skibet lå i havn, måtte gallionen skjules for fremmede blikke med et opsat gallionsklæde, men det kunne ikke undgås, at havnen blev fyldt med stinkende ekskrementer. I senere tid sørgede havnemyndighederne derfor for lokummer på havnepladsen.

Selv på større handelsskibe kunne søfolkene endnu i 1800-årene være henvist til at forrette deres nødtørft i læ vant, på røstet, ved klyverlejderen eller bovsprydsskibene, hvorfor nogle skibe havde et sikkerhedsnet derunder til at sidde eller stå i. De forskellige landes sølove sidst i århundredet påbød indretning af klosetter, hvor de ikke allerede fandtes. Sådanne indrettedes da gerne i små rum eller huse langs skibssiden under eller på agterkant af bakken, gerne i forbindelse med lanterne- eller malerskabet. Enten var de under brættet udstyret med pøse eller kasser, som skulle tømmes regelmæssigt, eller med et zink- eller kobberafløbsrør, »tuden«, som førte affaldet direkte ud. Det skulle jævnlige spules ud, et ubehageligt arbejde, som selvfølgelig tilfaldt skibsdrengen. På mindre skibe var der små træhuse til samme brug. De måtte surres fast til dækket, for at en vasker ikke skulle tage dem i hårdt vejr. De var ofte så små, at tykke personer kun med besvær kunne mase sig baglæns ind i dem.

### *Belysning*

Som omtalt kom der ikke meget lys ind i mandskabets lukaf. *Skylighter* menes at være kommet i brug på engelske skonerter og kuttere omkr. 1750. De kaldtes på dansk *ruf*, da de første gang omtales ca. 1780, og forklares som »en opbygning på dækket af små fartøjer ... med vinduer til at give lysning neden under dækket«. I 1809 træffer vi den fra engelsk overtagne betegnelse *skylight* i dansk. Det anbragtes hovedsagelig over kaptajnens kahyt og sjældnere over lukafet.

Noget hyppigere forekom *dæksglas*, som findes omtalt 1811 på et amerikansk skib, tykke glasprismer indsat i dækket i flugt med dette, hvorigennem et mat dagslys sivede ned i lukafet. Første gang de er truf-

fet nævnt i Danmark er i 1843 over lugaret i galeasen »Det gode Haab« af Rønne. Senere blev de ganske almindelige.

Det velkendte *koøje* (engelsk *bull's eye*, fransk *oeil de boeuf*, hollandsk *ossenoog*) blev første gang anvendt 1822 på det franske lineskib »Jean Bart« i form af tykke cirkelrunde linser, der samlede lyset som i et brændglas. Mere praktisk betydning havde den engelske skibsværftskonstruktør Oliver Langs patentglas fra 1823, som bestod af almindeligt tykt glas i en rund metalramme, indsat i skot eller skibsside som vinduer, ofte med en metalplade til at slå for som værn mod søen. I 1835 prøvedes disse *koøjer*, som de allerede da kaldtes, i den danske flåde og blev derefter indført overalt, også på handelsskibe, enten indsat direkte i dækket, hvad der gav meget bedre lys ned i lukafet end dæksglassene, eller da ruffet efterhånden blev almindeligt, i dettes skotter.

Om natten var der bælgmørkt på skibet, så mørkt, at vi i vore dage næppe kan fatte det. Kun i nathuset lyste en lille flamme over kompasset, og på krigsskibene brændte luntten med en mat glød i luntevageren. Der førtes kun sjældent sidelanterner, før de blev påbudt sidst i 1860'erne, og efter nattevagtens opsætning kl. 8 aften var det ikke tilladt at have lys i lukafet, dels af hensyn til brandfaren, dels af sparsommelighed. Hvordan folkene kunne klæde sig på og af ved vagtskifte og udpurring, forrette deres vagt, arbejde i riggen, gå på gallionen osv. er for os en gåde. Men det er klart, at de gjorde så lidt ud af det som muligt. Det var tilladt kaptajnen og officererne at have lys en time længere, dog kun når en vagtmand var til stede.

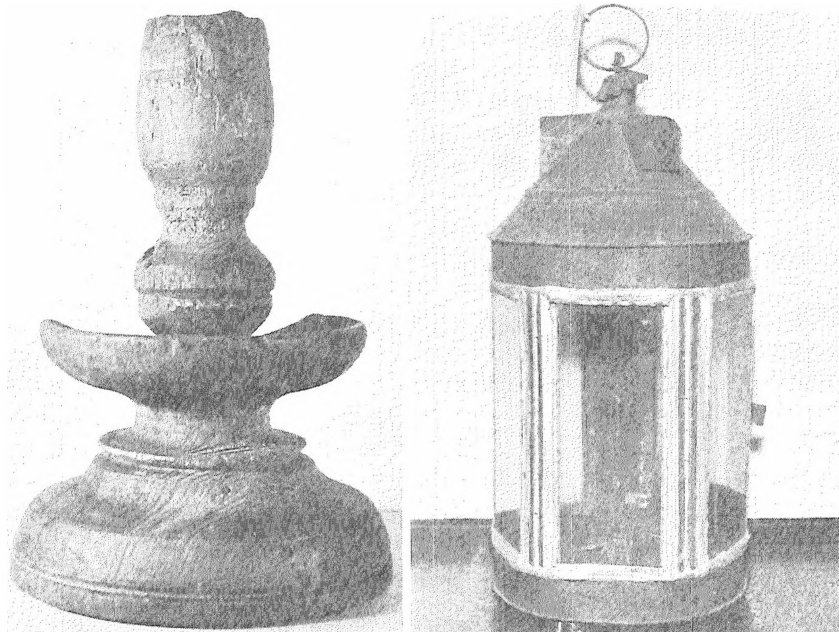
Igennem årtusinder havde den vigtigste *kunstige lyskilde* ombord været *støbte lys* (kærter), anbragt i en lysestage af ler, jern, messing, tin, beregnet til at stå på bordet eller sættes fast på en krog på skottet. Lysene støbtes normalt af talg (tælle), de finere af bivoks. Lysene skulle stadig »snydes« dvs. vægen klippes over, da den ikke fortærede sig selv. Selv om man sparede meget på lysene, var det dog store forsyninger, der medbragtes.

Ved siden af fandtes primitive *lamper* til tran eller planteolie. I vraget af den hollandske ostindiefarer »De witte Leeuw« fra 1613 har man fundet en lampe i kardansk ophængning (opfundet af den italienske matematiker Cardano, død 1576). Forøvrigt træffer vi senere også lysestage og lamper i lignende ophængning, der også brugtes til kompasserne. De åbne flammer var yderst brandfarlige. Allerede i sagaerne omtales lanterner, som kærterne sættes ind i, og som gav større sikkerhed, ligesom flammen ikke så nemt blæste ud. De var af metal og havde hornvinduer. Store lys sættes også ind i de pragtfulde, store kampagnelanterner, som orlogsskibene førte over kampagnen (hækopbygningen agter) som

signal. På de fleste skibe var der lanterner til kahytsbrug og til banjerne, og håndlygter til at orientere sig ved i mørket.

Lamperne spillede ikke nær den rolle ombord som lysene. Dette ændrede sig, da den schweiziske tekniker Armand omkr. 1785 opfandt rundbrænderen med en bred væge i stedet for den primitive sivvæge, og samtidig lampeglasset, ved hvilket der bragtes ilt i en stadig strøm til at nære flammen. Raps- og finere hvalolie, men dog også stadig det stinkende tran blev brugt i disse lamper, hvis lyskraft blev mangedoblet. Det var en hel revolution, både til lands og til søs, hvor man snart fandt dem både på handels- og orlogsskibe, uden at lysene dog foreløbig helt forsvandt, og uden at der blev ødslet mere med den kostbare belysning. 1841 nævnes på skonnert »Skjold« af Korsør en lugarlampe og en olie-kande dertil, men der var samtidig brug for en lysestage og en lysesaks ombord. Omkring 1850 var flad- og rundbrændere (efter vægens form) ophængt under taget, men også de mere end primitive lamper, hvortil man brugte det ildelugtende kabysfedt (engelsk *slush*), som kokken skummede af, når han kogte kødet, og som kunne bruges til smøring og til belysning. En sådan lampe kunne være en brugt konservesdåse og vægen, der holdtes oppe ved en svømmende korkprop, lavet af oppløst sejldug. Lampen sodede og stank frygteligt, og lysevnen var ikke stor. En anden primitiv lampe var en lille blikbeholder af form som en tepotte og med lang tud, som vægen sad i. Kom den for langt ud, oste den frygteligt. Den kunne bruges til tran.

Et stort fremskridt var det, da man omkr. 1850-60 fandt ud af at bruge *petroleum* eller, som man også sagde: stenolie eller paraffin til lamper, næsten på samme tid som sikkerhedstændstikkerne blev opfundet til afløsning af det besværlige fyrstål og de giftige svovlstikker. Efterhånden satte petroleumslamperne sig igennem i 1870-90'erne, men dog mest til kahytsbrug. I lukafet kunne der dog brænde en petroleumslampe en time hver aften, så folkene kunne se at skaffe og komme til køjs. Når kaptajnen var for nær til at bevilge en sådan til lukafet eller ruffet, kunne det hænde, at folkene selv skillingede sammen til deres egen hængelampe, som til deres store glæde svajede i en krog under taget, hvis den da ikke var i kardansk ophængning. Det kneb mere med petroleummen, som undertiden måtte stjæles fra skippers kahytslampe ved at man »malkede« den. Petroleummen var en stor luksus, og kun en tønde eller to blev taget med selv på en lang rejse, især til brug for sidelanterne. Også lampeglas var det småt med. Når det gik i stykker, måtte man gribe tilbage til de rædsomme kabysfedt- eller tranlamper. Endnu i 1910 kunne dette hænde. På markedet var der et væld af forskellige lampetyper, nogle med glaskuppel, beskyttet med ståltråds-



Der fandtes mange slags lysestager ombord, som bl.a. denne t.v., drejet i træ og sikkert noget brandfarlig. Vragfund fra det danske orlogsskib »Snarensvend«, skudt i sænk 1658 i Øresund. - Flynderupgårdmuseet, Espergærde. - T.h. en sekskantet banjerlanterne, vist fra 1700-årene, med glas i fem sider og lukket bagside; aftrækshætte. - Aust-Agder-Museet, Arendal, Norge.

*Left: This candlestick was salvaged from the wreck of the Danish warship »Snarensvend«, sunk in 1658. It must have been rather inflammable, as it was of turned wood. - Right: Hexagonal orlop deck lantern, eighteenth century.*

bøjler, andre med blikskærme, atter andre med strålende messingudstyr og flotte glasskærme i alle klunketidens bizarre former. De flotteste var selvfølgelig til kahytsbrug. Nogle var hængelamper, andre til at skrue fast på skottet.

Mens sejlskibene langt op i tiden klarede sig med disse ret utilfredsstillende former for belysning, skete der store ting på dampskibene: 1879 fik den engelske passagerdamper »City of Berlin« som det første skib elektrisk belysning, takket være egen elektricitetsmaskine, og hurtigt fulgte andre efter.

Under de dårlige lysforhold ombord var det klart, at sømanden næppe kunne udnytte sin frivagt til noget, han skulle se til, hvis han ikke

kunne sidde på dæk dermed, f.eks. fremstilling af alle slags former for frivagtsarbejde (husflid) men også læsning og brev- og dagbogskrivning. Det var forbudt at bruge lys hertil, og opdagede kaptajnen, at man gjorde det, vankede der straf, eller lysene blev beslaglagt. Skipperne var også bange for, at den der læste ville falde i søvn på vagten. Det var ikke gode betingelser for at kvæge sin ånd og udvide sin horisont, og mange beklagede dette dybt.

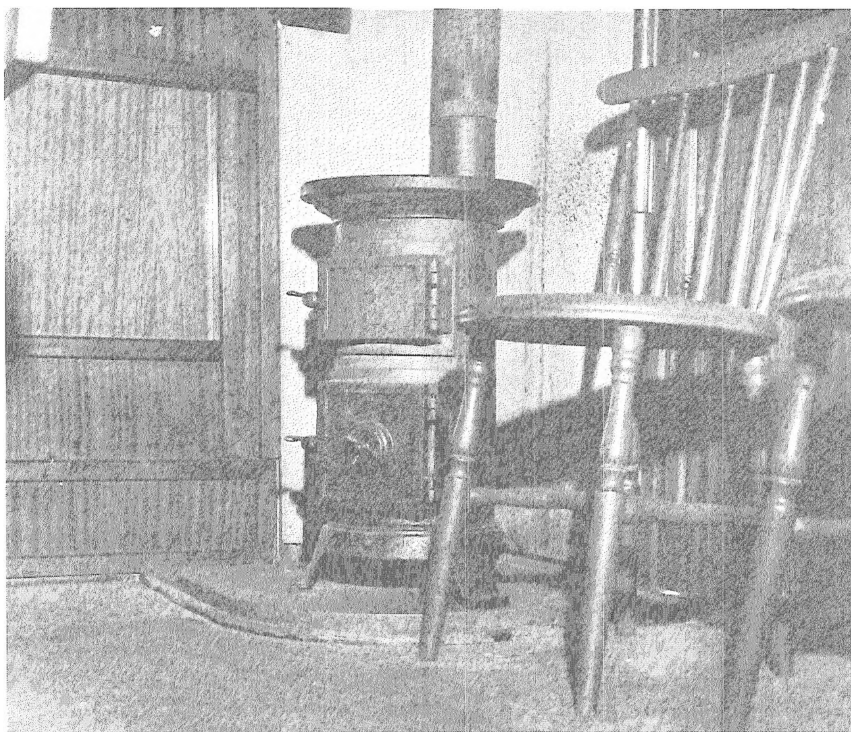
### *Opvarmning*

Det stod heller ikke godt til med opvarmningen. På grund af brandfare og vanskelige opbevaringsforhold for brænde og kul, som tog megen plads op, var der i ældre tid kun varme på komfuret i kabyssen til madlavning og kaffekogning. Her kunne man også kontrollere ilden. Først da jernovne var blevet indført omkring 1770, havde kaptajnen mulighed for i sin kahyt at have en ovn. Men folkene måtte gå og fryse, uden mulighed for at få tørret deres våde tøj. På orlogsskibe kunne man i den værste kulde gløde kanonkugler i kabyssen og hænge dem op i kahyt og messe, for at de kunne udsprede lidt varme. Eller man kunne stille en balje med gløder i sand op på banjerne.

Første gang vi hører om ovne i lukafet er 1852 på den amerikanske klippe »Sovereign of the Seas«, hvor den humane kaptajn gav folk lejlighed til at tørre tøjet. Desværre var der ikke mange, der fulgte hans eksempel. Selv om der hen mod år 1900 måske var en jernovn i lugaret, var den ofte afmonteret og stuvet væk under rejsen, især i hårdt vejr, og var den rusten og revnet, var det ikke så lige til at få den til at fungere. I hvert fald måtte den støttes med barduner til ringe i dørken. Der skulle også meget brændsel til for at varme det kolde rum op, når rimen sad tykt på skotterne, og frostluften trak ind overalt. Man hører undertiden om, at folkene biksede en ovn sammen af en jerntønde med et rør til skorsten. Det gav lidt varme og megen røg. Værst var det, at væggeluserne begyndte at røre på sig, når det blev varmt. Var kabyssen anbragt i ruffet, kom der lidt varme derfra, og på mindre skibe var der også mulighed for, at folkene skiftevis kunne blive tøet lidt op ved komfuret.

Efter sølovenes bestemmelser fra slutn. af 1800-årene kunne folkene forlange at få en ovn rigget op, når skibet lå i havn, men ikke under fart. Den kunne forårsage brand. I mange havne var forøvrigt brug af lys og ild på det strengeste forbudt.

Folkene fandt sig som regel i disse forhold uden at kny og måske uden rigtigt at føle det, så hærdede de var, men selv om de sjældent var forkølede, har deres helbred dog næppe haft gavn deraf i det lange løb.



Jernovn i kahytten på 3-m. skonnert »Esther« af Nørresundby, bygget 1919. Af typisk form, stående på metalplade. Skottet bagved er også beskyttet af plader. - Fot. Aage Christensen.

*Typical iron stove in the cabin of the 3-masted schooner »Esther« of Nørresundby, built in 1919. The floor and bulkheads are protected by metal sheeting.*

### *Hygge og uhygge i lukafet*

En stor del af frivagten tilbragtes i lukafet. Efter vagtskifte og udskejning var det forbudt frivagten at opholde sig på dæk lige fra de ældste tider, jfr. Christian IV's artikler for flåden 1611: »Hvo som ikke går til sit logemente, når vagten er sat, da straffes han ved livsstraf«, og Christian III's artikler 1555: »Når vagten er opsat, skal enhver gå til sit lossement, blive der og ikke gøre alarm«. Da man ikke havde lys til at læse - hvad de færreste forøvrigt kunne - eller bestille noget, var der ikke stort andet at gøre end at gå til køjs.

Lukafet havde, hvor trist det end måtte forekomme, den funktion at

være en erstatning for sømandens hjem. Her var han sig selv, her havde han frisprog mellem kammerater - selv om omgangstonen også var bestemt efter anciennitet - og her måtte efter søens uskrevne love hverken kaptajn eller styrmænd komme ind. Det holdt man strengt på, og der er eksempler på, at sømændene har smidt dem ud, hvis de ikke havde givet dem tilladelse til at komme ind.

Folkene kunne gøre meget for at gøre lukafet hyggeligt, holde det fint rent, male det, indføre ensartede køjegardiner, anskaffe udstyr såsom en lampe, en dug til bordet, måske et ur, en kalender, et skibsportræt, hvis der var plads til denne luksus på skottet. På dørken kunne de lægge selvknyttede matter og stille spytebakke op. Fra Østen kunne de medbringe vaser, f.eks. i form af fisk, og sætte en *sweet potato*, en slyngplante, ind i gabet på den. Ikke alle lukafer lignede svinestier.

Noget af det, der gjorde livet mest surt, var, at lukafet var så fugtigt. Som omtalt kom der søvand og fugt ind fra dæk, gennem nådderne i skibssiden, gennem ankerklyssene, og kondensvand samlede sig på skotterne, specielt når de var af jern. Ofte måtte folkene anbringe plattinger eller sejldugsstykker under dæksbjælkerne for at hindre, at det nedsivende vand dryppede ned i køjerne. Værst var det under storm, når den ene sø efter den anden bordfyldte skibet og trængte ned overalt. Specielt hvis en luge eller nedgangskappe stod åben, kunne lukafet under dæk hurtigt blive så fyldt af vand, at folkene var ved at drukne, og alt blev gennemvådt: køjer, køjetøj, ophængt tøj, fodtøj, bøger, tingene på køjehylderne osv. Skibskisterne kunne sejle rundt, og selv om de var nogenlunde vandtætte, kunne vandet dog trænge ind og opbløde og ødelægge indholdet. Stod der en ovn, kunne den vælte. Det var et stort arbejde bagefter med at få vandet pumpet op eller øst ud ved hjælp af pøse. Også ruffet kunne blive fyldt med vand, køjerne og dørene blive slået ud og kabyssen raseret, så der ikke kunne laves mad. Man har endda hørt om, at en voldsom brækker har skyllet hele ruffet med indhold i søen.

Efter en sådan omgang måtte folkene sove i deres våde tøj i de genneblødt køjer, og der forestod et stort arbejde, inden alt var klarert op. Mugne ting måtte luftes, snavsede tøjstykker vaskes i saltvand, så godt det gik, vådt papir, våde fotografier, våd tobak tørres. Køjetøjet, der normalt måske altfor sjældent kom på dæk for at luftes, vaskes og tørres, måtte op i det fri og efterses, skrubbes og hænges til tørre i riggen. Hvis madrasfyldet var blevet helt klistret og slimet, måtte det kastes i søen. Det var dog ikke nemt at få nyt fyld som erstatning.

Ventilationen i rummene var også et problem. Sømændene hadede som nævnt frisk luft og træk, men på den anden side kunne atmosfæren



Under frivagten i et folkelukaf på et ålandsk småfartøj omkr. 1870. T.v. lejderen, i baggr. alkovekøjerne. De lokale søfolk sidder på deres skibskister - bemærk de forskellige maritimte og landlige typer - og spiller kort. På klappbordet t.v. en sildebøtte, en snustobaksdåse og et snapseglas. Under taget er ophængt en række store beskøjter med hul i midten. T.h. ses kaffekedlen på det åbne, opmurede komfur. - Træsnit efter maleri af Karl Emanuel Jansson 1871.

*The fo'c'sle of a small coaster from the Aland Islands about 1870. The crew of local men are sitting on chests of different types playing cards. The stove is brick built, with an open fire. Under the roof hangs a row of hard tacks.*

blive så tyk og iltfattig, at det nærmede sig det kritiske. Alle træskibe var mere eller mindre utætte, og i sandsporene på begge sider af kølsvinet i bunden af skibet skvulpede lastvandet, det såkaldte *slagvand*, som det var umuligt helt at fjerne trods læns-pumpning efter hver vagt. Her i »sumpen« samledes som i en kloak alle urenheder i skibet, her lå døde rotter og rådne, her skimlede træværket, her lugtede det af ekskrementer, og herfra bredte sig en grufuld stank over hele skibet og forpestede luften. Hvis en nypudset sølvske blev anløben, når man som prøve bar den rundt på banjerne, hvis løse dørkplanker lå lige over sum-



pen, var der fare på færde. Men også i lukaf og ruf kunne de giftige dunster mærkes, tillige med den uudholdelige stank. Det gjaldt om hele tiden at holde sandsporene så rene som muligt, og for at forbedre luften greb man til at ryge (*fumigere*) i opholdsrummene med kraftige midler: brændende enebær, krudt og salpeter, vitriol, tobak; man stænkede med eddike, og man dypede gloende jern i tjære og svang dem i luften, så den stærke os til sidst fordrev den forpestede luft. Med ondt skal ondt fordrives.

På handelsskibene kunne også bestemte slags ladninger afgive kvalmende dunster, som gennemtrængte alt og kunne være livsfarlige. Nogle laster kunne gå i gæring ved fugtighed eller udvikle giftige gasarter ved varme, f.eks. kopra, stennødder, guano, kul, huder, uvasket uld, petroleum, salpeter. Af og til rapporteres dødsfald, f.eks. ved kulosforgiftning, og der er mange eksempler på, at folk, der vovede sig ned i lasten, besvimed og omkom, hvis de ikke hurtigt blev reddet op.

Der kunne være andre farlige angreb på helbredet, f.eks. ved giftstoffer i maling. På et hollandsk skib malede man i 1761 kahytten, hvilket resulterede i, at kaptajnen blev helt vild, blødte ud af næse og mund, besvimed og først kom sig i den friske luft. Det viste sig, at det var uddunstninger fra en bestemt farve, kongegult, der var giftige. Så var det sundere at male med tjæreolie.

Ubehageligt var det også med de forskellige dyr, som generede folkene, f.eks. *rotter*, som det ofte vrimlede med ombord, og som det trods skibskatten, trods fælder, udlagt gift, flittig jagt og trods rygning med stærke dampe ikke var til at udrydde. De åd alt, gik i provianten, gnavede i skibssiderne, ferskvandsfadene, sejl, støvler og andet udstyr, og de kunne klatre op i køjerne, bide i folkenes tæer, fingre og ansigt. De var næsten ikke til at holde væk. På den anden side vidste alle, at hvis rotterne forlod skibet - hvad vel ingen i virkeligheden havde set - betød det snarligt forlis.

*Mus* var forholdsvis sjældne ombord og angreb i hvert fald ikke mennesker.

Frygtelig irriterende var også de insekter, der uvægerlig fulgte med skibet, specielt *kakerlakker* og *væggelus*. De førstnævnte sværmede over hele skibet, åd alt, især hvad der var fedt på: sko og brugt tøj, papir og bøger, gik i brødkammeret og i al anden proviant. Når man fik te eller kaffe, måtte man skumme et lag kakerlakker væk, før man kunne drikke den. De opholdt sig gerne i køjerne, kravlede hen over ansigter og lemmer på de sovende og åd, efter hvad man sagde, gerne den hårde hud på fodsålerne. Normalt angreb de dog ikke mennesker, men var bare væmmelige. Der kunne være millioner af dem på skibene, især dem,

der gik på troperne, og trods ihærdig jagt på dem lykkedes det aldrig at holde dem helt nede. Det eneste forsonende ved dem var, at de åd væggetøjet.

En endnu større plage var disse væggelus, som alle skibe var befængt med, og som formerede sig hurtigere end de kunne udryddes, f.eks. med giftig maling, vask med blåsyre eller petroleum, rygning med svovl, brænding med blæselampe. Alt var virkningsløst. De skjulte sig om dagen overalt i revner i træværket, og i mørket overfaldt de folkene, især i køjerne, og bed og stak dem overalt på kroppen, så det sved, for at suge blod. Alle var forstukne, og huden hævede, hvor de var bidt. Undertiden var de så tykke i ansigtet, at de næppe kunne se ud af øjnene. Intet under, at de gerne forlod deres køjer og sov på dæk, når vejret tillod det.

I de varme lande kunne forskellige insekter som myriader af *moskitøer*, *fluor*, *græshopper* være en stor plage og bringe sygdom som malaria og gul feber med sig. Med de fremmede ladninger kunne der komme små irriterende *biller*, store *edderkopper*, altædende *myrer*, giftige *tusindben*, *sandfluor*, *orme* osv. Også større dyr kunne komme ind med lasten: *skorpioner*, *giftslanger*, *firben* og andet kryb. Det var ikke morsomt at finde sådan en fyr i køjen som sengekammerat.

### *Reformer i lukaf og ruf*

Vi har tidligere nævnt den seje og næsten uforanderlige kontinuitet, der var over normer, traditioner, levevis og andre forhold ombord i sejlskibenes tid. Vi hører nok om, at folkene indbyrdes kunne skælde ud over forplejningen, arbejdet, disciplinen, levevilkårene, og at de en sjælden gang mandede sig op til at gøre vrøvl ved at klage til skipperen eller måske endda til konsulen i nærmeste anløbshavn. Men der kom sjældent noget ud af det, og det må vel også indrømmes, at der var forholdsvis lidt, der i realiteten kunne gøres for at ændre og forbedre kårene på afgørende vis under de daværende betingelser. Søfolkene fandt sig da også normalt i forholdene, som de måske inderst inde ikke var helt så utilfredse med, som vi ville tro. Vanen, traditionen og miljøet spillede en stor rolle. Man fandt sig i standens vilkår.

Vi har skildret de dårlige betingelser i lukaf og ruf, men også antydnet, at det ikke var alle steder, der var lige indeklemte og uhyggelige boligforhold. Hvorom alting er, var der dog ingensteder en overdådighed af plads og luksus.

Desværre har vi kun få mål angivet for lukafets størrelse. Om et lukaf

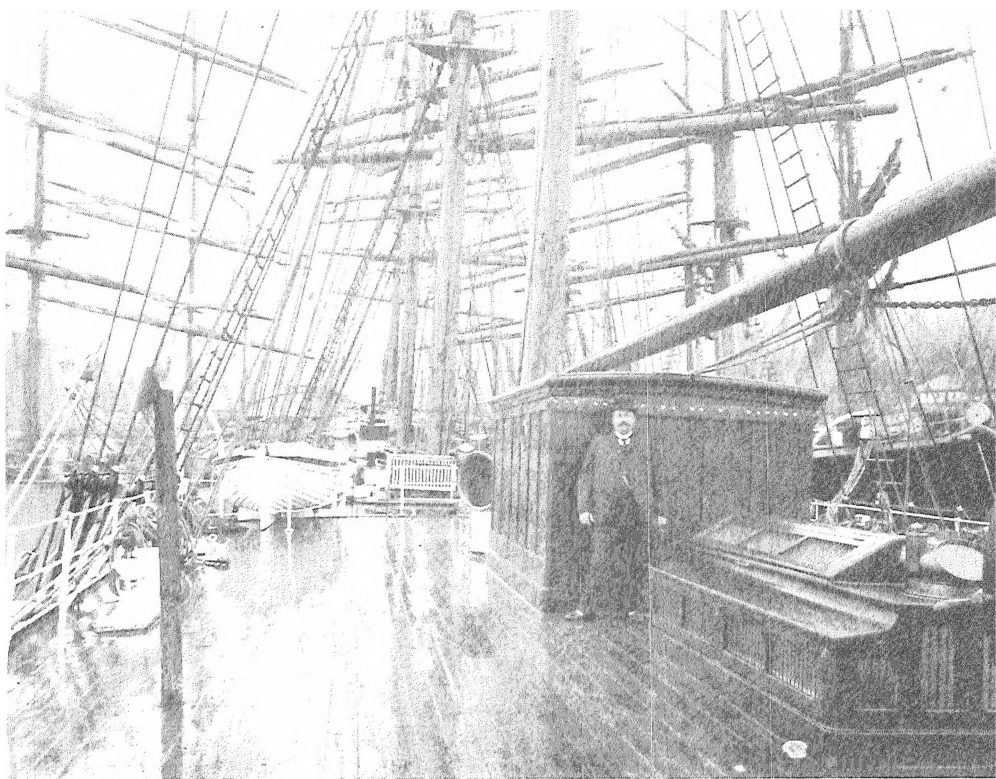
på et engelsk skib omkr. 1850 siges, at det var knap 7 m langt og ligeså bredt på det bredeste sted ved agterskottet. Højden var en smule over halvanden meter. I et dansk lukaf til fem mand var der 1923 3-4 m<sup>2</sup> dørkareal, altså 0,6-0,8 m<sup>2</sup>pr. mand.

Lidt flere oplysninger foreligger om målene på ruf. Højden veksler mellem 122-125-190 og 200 cm. På et dansk skib var ruffet til fire mand i 1891 4,4 m langt og 2,2 m bredt. Det er meget rummeligt i forhold til et andet dansk skib 1919, hvor det angives som 3,5 m i kvadrat (til 9 personer). Et finsk skib havde 1920 et 4 m langt og 2,5 m bredt ruf (til 6 mand). Ret knap synes pladsen også at være på den tyske salpeterfarer, 4-m. bark »Pamir« af Hamborg, hvor der til 28 mand var to ruf - et til hver vagt - med hver 26 m<sup>2</sup>dørkareal, altså ialt 52 m<sup>2</sup>.

Ad lovgivningens vej forsøgte man efter midten af 1800-årene så langsomt at forbedre forholdene ved at fastlægge bestemte mål, som skulle overholdes ved nybygninger. De ældre skibe var der ikke noget at gøre ved. Den engelske lov for handelsflåden 1850 bestemte, at hver mand skulle have 9 kvadratfod dørkplads i lukafet (0,84 m<sup>2</sup>). I 1867 blev det forøget til 12 kvadratfod (ca. 1,11 m<sup>2</sup>), ligesom der til hver mand skulle være et luftindhold på 72 kubikfod (godt 2 m<sup>3</sup>). Desuden gaves bestemmelser om god ventilation, belysning, beskyttelse mod vejret og mod lugte fra ladningen og slagvandet.

I det danske reglement for mandskabets forplejning, indretning af folkelukafer m.m. 1867, som tydeligt nok var inspireret af den samtidige engelske reformlovgivning, der blev antaget som international standard, fastlagdes, at hver mand i lukafet skulle have mindst 12 kvadratfod dørkplads (1,18 m<sup>2</sup>), og at højden skulle være mindst 6 fod (godt 1,88 m). Hvis rummet var mindre, skulle der i hvert fald til hver mand være 72 kubikfod luft (2¼ m<sup>3</sup>). Fremdeles bestemtes, at lukafet skulle holdes rent, tørt, vel kalfatret og godt ventileret, ligesom der ikke måtte henstaves andet i det end folkenes private ejendele. Som man ser, er de danske mål lidt større end de engelske, fordi danske tommer og fod var en smule større. I den reviderede lov 1892, 25 år senere, er de danske mål nedsat til de engelske: 66 kubikfod luft (2 m<sup>3</sup>) og 11 3/10 kvadratfod dørkplads (1,11 m<sup>2</sup>).

Efter international aftale 1974 må der højst være to personer i hvert soverum idag. Er der én, skal dørkarealet være mindst 3 m<sup>2</sup>på mindre skibe og 3,5 på større; er der to personer: 4 hhv. 5,5 m<sup>2</sup>(her kan ikke redegøres for forskellige gradueringer efter skibenes størrelser). Højden i opholdsrummet skal mindst være 198 cm, hvilket for én person giver 5,94 hhv. 6,93 m<sup>3</sup>luft og for to personer 7,92, hhv. 10,89 m<sup>3</sup>. I rummet skal der være klædeskab, bord, siddeplads, skuffer, spejl, små skabe til



Skansen på 4-m. bark »Lisbeth« af Hamborg (ex »Pendragon Castle«), bygget 1891 i Workington. Blik mod forskibs. Fra højre ses under gaffelbommen rattet, skylightet til kahytten med indbygget nathus og vagtbænk. Bag kaptajnen - vistnok P. Hansen - korthuset (»hytten«). Endvidere ventilator, skorsten (til kahytsovn), pullerter og skibsbåd i klamper, - Fot. Hester, San Francisco Maritime Museum, ca. 1910.

*The quarter-deck of the 4-masted bark »Lisbeth« of Hamburg (ex »Pendragon Castle«, built in 1891), with wheel, skylight with binnacle and watch-bench, chart house, ventilator, stovepipe and a ship's boat. About 1910.*

toiletrekvisitter, boghylde og knagerække foruden køjen. Hvem havde turdet drømme om sådanne forhold for 100 år siden?

### *Agterskib og kahyt*

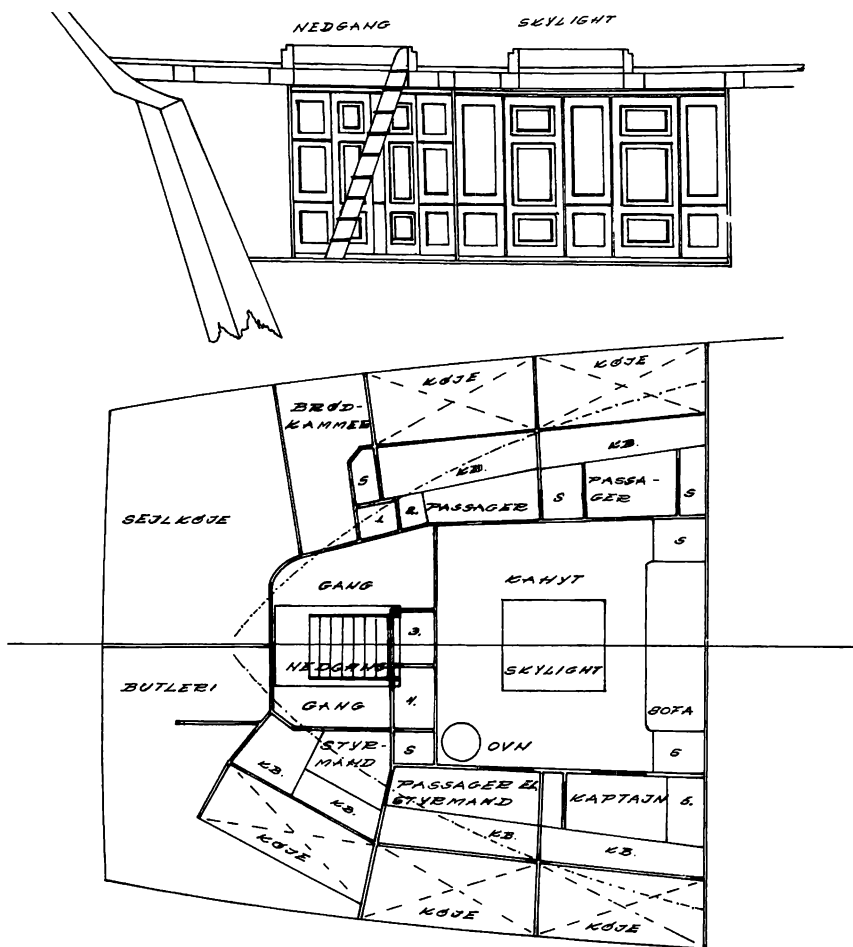
Som nævnt var agterskibet den fornemste del af skibet. Her boede *agtergasterne*, kaptajn og officerer, ligesom *løftingen* agter i vikingetiden var høvdingens område.

Agterskibet var fra gammel tid det højt opbyggede *agterkastel* på krigsskibene, også kaldet *skansen*, fordi det var særlig stærkt armeret. Det øverste hus, bygget herpå, kaldtes *hytten*, idet kaptajn og officerer her havde deres hytter (beboelsesrum). Et andet ældre navn er *kampagnen* (af italiensk *compagna*, ruf). På engelsk bruges betegnelsen *quarterdeck*. Nu taler man mest om *agter-* eller (sjældent) *halvdækket*, som er skipperens domæne, hvorfra han regerer skibet. Det svarer altså til kommandobroen og er hævet over dækket, så han kan overvåge, hvad der foregår. Ordet *poop'en*, som undertiden bruges, er et engelsk låneord *poop* (fra latinsk *puppis*, agterstævn) og betyder agterdækket.

På agterdækket måtte ingen af mandskabet komme, med mindre han som f.eks. rorgængeren havde ærinde der, eller hvis han var beordret derhen. Han tog ærbødigt træskoene af og huen i hånden eller gjorde honnør, hvis det var på et orlogsskib. Sømændene accepterede dette som et ikke-diskutabelt punkt i søens uskrevne etikette. I det hele taget følte man, at der ligefrem var noget helligt over orlogsskibets skanse. Her måtte ikke ryges eller føres højroret tale, bandes eller synges, her salutedes flaget ved solopgang og solnedgang, og her afholdtes søndagsgudstjenesten. På dette sted holdtes alt skinnende fint, med malede gelændere, blankpudset messing på nathuset, fint olieret skylight og vagtbænk. Trapperne, der førte op fra dæk i hver side, var i fineste træværk. I søen var den luv trappe forbeholdt kaptajnen, mens den læ var til de andre. Lå skibet i havn, var styrbords trappe kaptajnens. Styrbords side var skibets fine side. På forkant af agterdækkets rækværk stod også to saltkødstønder, ransonsfadene, med blankpudsede messingringe, fastsurret. I varmt vejr sattes et solsejl op til skygge for kaptajnen.

Agter var også kaptajnens kahyt. På mindre skibe var det beskedent ét eller et par små kamre, på større skibe og på orlogs- og kompagniskibe var det et helt boligkompleks, ofte i to, måske endda tre etager. Som nævnt kunne der også tit være et dækshus, der hørte med til det komplicerede anlæg.

Betydningen af ordet *kahyt* er ikke helt sikker, men det menes at gå tilbage til hollandsk *kajuit*, som vistnok er en sammentrækning af et ældre *koojhut* (hytte med køje). På dansk træffer vi faktisk 1683 og atter 1725 formen *kojhytte*. Ordet *kajuit* låntes til andre sprog, f.eks. tysk *Kajüte*, svensk *kajuta* og fransk *cajute*. Den danske form med *h* i stedet for *j* kan måske være lånt fra en fransk sideform *cahute* med nuværende betydning: rønne. I 1535 træffer vi på dansk *kahyte* i betydningen: bod, telt. På engelsk bruger man ordet *cabin*, som kommer fra



Plan over kabytten i Grønlandske Handels brig »Lucinde«, efter skibsbygm. E.P. Bonnesens originaltegninger af 27. dec. 1851. Forkortelser: S = skab; KB = kistebænk (undertiden med hylder og servante). 1. kokkeskab; 2. servante; 3. rum til ærter; 4. do. til gryn; 5 kaptajnens kommode med skriveindretning. Iflg. Bonnesens påskrift udstyredes servanterne med vaskefad og karaffer; i salonen stod et fastskruet bord, ovnen stod på træfod og panelet bag den beklædtes med jernplader; proviantrummen var beklædt med blik- eller zinkplader. Over nedgangen var et skydedæksel, og nedgangen havde ni trin med  $8\frac{1}{4}$  tommes dybde. Foroven opstalt af paneler i kabytten (bagbord); dørene har tre fyldinger. Tegnet efter originalen på Handels- og Søfartsmuseet af Christian Nielsen.

*Elevation and plan of the cabin in the brig »Lucinde« of Copenhagen (Greenland Trading Co.), according to the original plans from 1851, with state room and compartments for captain, mates and passengers. Also provision rooms. S = wardrobe; KB = chest of drawers; 1. cook's locker; 2. washstand; 3.-4. rooms for peas and grain; 5. captain's chest of drawers and writing table. Butleri = pantry. In the state room a fixed table under the skylight, a sofa and an oven. The bulkheads are panelled.*

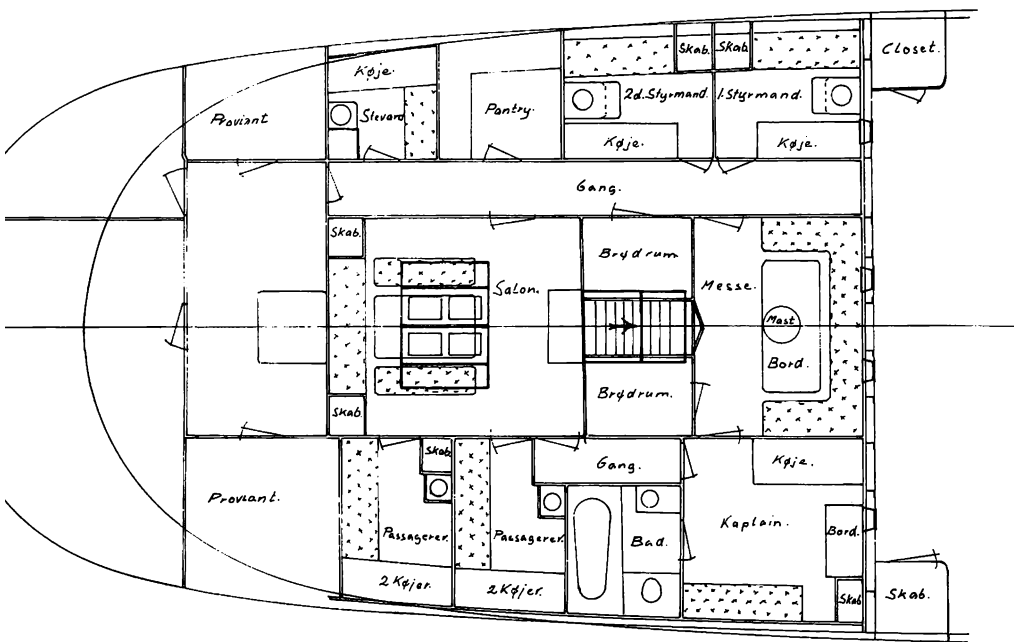
latinsk *capanna*, lille hus. Man har også brugt ordet *round house*, fordi de dækshuse, den var anbragt i, var runde (16-1700-årene). De må ikke forveksles med en speciel slags toiletter, som efter deres form også kaldtes *round houses* (se senere).

Op igennem tiderne har der været talrige varierede planskemaer for kahyttsanlægget, som der her kun i store træk kan redegøres for. Kaptajnen kunne i visse fornemme tilfælde have et forrum, en salon, der også kunne fungere som spiserum og kontor, soverum, toilet- og badeværelse, samt bestiklukaf eller kortrum. Endvidere kunne i forbindelse med kabytten være officerernes lugarer og messe, passagerernes do., stirrids (skaffereri), proviantrum og kaptajnens »kælder« derunder til hans personlige føringsgods.

### *Kahytten på ældre orlogsskibe*

Kaptajnskahytten i 1600-årenes orlogsskibe var, som vi også kan se i det svenske regalskib »Wasa« fra 1628, udstyret med renæssancens mørke egetræspaneler med felter, hvorimellem der var udskårne hermefigurer; vinduerne var små og omgivet af rundbuede rammer. Langs skotterne var indbygget kistebænke. Der var også bord og stole. Da panelerne knagede vældigt, når skibet gav sig i søen, og da rotterne gerne opholdt sig bag dem, forsvandt de på en del skibe omkr. 1650. På den danske orlogsfregat »Norske Løve« (1665-66) var kabytten rødmalet og taget blå med forgyldte stjerner. På dørene var der malet våbenskjolde og navnetræk, og der var udhugget billedværk stafferet i forskellige farver og guld på pilastrene. På det svenske orlogsskib »Konung Karl« (1683) var generaladmiralens kahyt prydet på samme måde. Der var syv vinduer agter og en kamin med gråmalet og forgyldt billedværk. Der var to ovale spejle i forgyldte rammer, et bord med stafferet billedhuggeri og ryslædersdug, tolv forgyldte, udskårne stole med silkefrynses, en udskåren seng med forgyldte fødder. I spisekahytten var der et ovalt klapbord med rød dug med røde kamelhårsfrynses, to skabe osv. Foran vinduerne i rummene var der afvekslende grønne og blå gardiner.

Det var en stor fordel, at kaptajnen fra kabytten gennem en dør kunne gå lige ud på galleriet, en slags veranda (kaldet vægtergangen) uden for agterspejlets lange række vinduer, der gav et overdådigt dagslys i rummet. Her havde han i varmt vejr en kølig plads at opholde sig på. Mindre rart var det, at man hen mod 1700, da agterskibet blev bygget betydeligt lavere end før, inddrog kabytten i forsvarsøjemed, udskar kanonporte i siderne og stillede kanoner op i forlængelse af batteridækket. De tog



Plan af kahytten på bark »Prins Valdemar« af Nordby (Fanø) 1892. Med messe og salon, rum til kaptajn, styrmænd, steward og passagerer, proviantrum og pantry. Bemærk kaptajnens badekar. Der er skylight over bordet i salonen. Nedgangen til hele komplekset er ad trappen fra poopdækket. Klosettet er i bagbords side på dæk. Rentegnet af Christian Nielsen efter originaltegninger på Handels- og Søfartsmuseet.

*General arrangement of the cabin, bark »Prins Valdemar« of Nordby, 1892, with state room (with skylight) and mess room, compartments for captain (with bath), mates, steward and passengers, and provisions rooms. The entrance is by the staircase from the poop deck.*

unægtelig meget af pladsen og af fornemheden, for ikke at tale om hyggen.

I 1700-1800-årene blev rummene lysere og enklere udstyret, men stadig med passende fornemhed.

### *Kahytten på handelsskibe*

Fra oldtiden giver den alexandrinske maler Antifilus (ca. 300 f.v.t.) et billede af beskedne kahytsforhold: man ligger på agterdækket på en

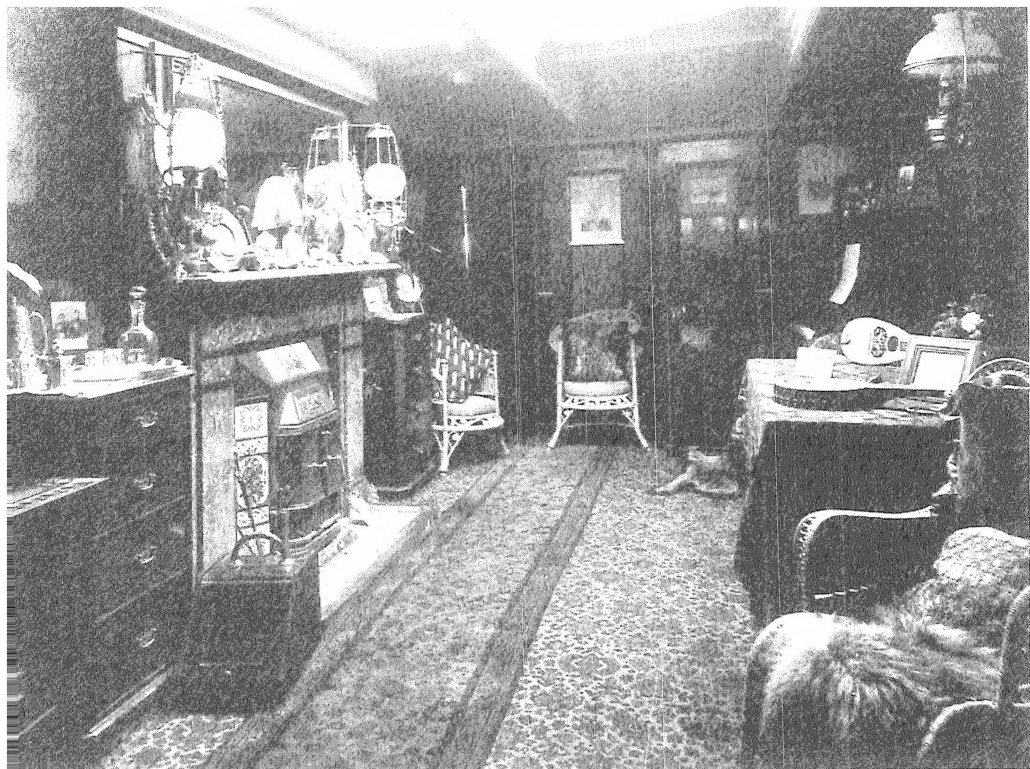


madras; bordet er en skibsplanke med en dug over, og kabyssen er et åbent ildsted af sten, over hvilket gryden står og koger. - Da Ansgar i 826 drog til Danmark, var det på et skib, som ærkebispens af Køln havde foræret den danske konge Harald Klak. Det havde den luksus at kunne opvise to *mansiculæ*, dvs. opholdsrum, formodentlig anbragt under halvdækket agter som kahytter. - Den nordiske vikingetids skibe havde ikke kahytter. De kom først senere i middelalderens skibe. Anderledes behagelige var øjensynlig kinesiske djunker, som det fortælles ca. 1340, idet de havde en kahyt med bad og toilet.

1698 gav et kahytinventar på den danske guineafarer »Christianus Quintus« et indtryk af, hvor fint udstyret den var: der var omhæng om køjen, og til at dække op på bordet havde man tre blå og hvide duge, to hvide drejlsduge, flere blå og hvide servietter, fem drejls do., ti tintallerkner, seks tinfade og en tinskål med låg. 1775 var der flg. kahytsudstyr på skibet »Prins Frederik«, bygget i Arendal, Norge: spejl, egetræsbord, seks stole, tolv tintallerkner, tre fade, seks skeer, seks par knive og gafler, tolv hvide fajancetallerkner, en tepotte, tre tekander, seks par porcellænskopper, tre spølkummer (kopper uden hank), tolv vinglas og tolv ølglas, en blikmugge, en kaffekande og en snapseflaske.

Kahytten på et engelsk skib skildres 1789 som følger: trappen var belagt med en løber og havde drejede balustre; forrummet var tapetseret og malet, og der var tæppe på dørken. Fire vinduer med fine gardiner, snore og kvaster, gav lys til den store kahyt, som var pyntet med to store spejle. Der var en hvid sofa med frynser. Stolene var af mahogni med hestehårsbetræk. På de to mahogniborde var der dækket med knive og gafler med sølvskaft. Kaminhylden var af mahogni, indlagt med guld, og kaminen var af messing på en marmorplade. Dørene var af mahogni, udskåret med figurer og indlagt med glas. Væggene var malet røde. Der stod seks sølvlysestager med vokslys, og der var dækket op med sølvtepotte og do. kaffekande, flødekande og sukkerskål. I sovekammeret var der en seng med gardiner, et smukt skrivebord og et fint bogskab med en udsøgt bogsamling.

Til gengæld var der på de fleste enklere skibe meget lidt mørkplads ved siden af seng, bord og kommode. Ofte stod der en foldebænk med indbygget skab til kaptajnens dokumenter og skibspapirer. I et smalt skab var der kneben plads til at hænge kaptajnens tøj. Man kunne skabe lidt liv i interiøret ved f.eks., som det siges 1805 om det danske skib »Fredensborg«, at male væggene lyseblå, fodlisterne og taget hvide og møblerne bleggule. I det hele taget lagde man stor vægt på at følge den til enhver tid gældende mode og stil. Kahytten var jo også repræsentationsrum.



Overdådigt kahytsinteriør fra ukendt storsejler, liggende i havn omkr. 1900, indrettet som et rigtigt gammeldags klunkehjem med mørke paneler, kamin, kulkasse, skabe, kurvestole, klaver, bord med tæppe, lamper, nips overalt, puder, skind, billeder, musikinstrumenter, viftepalme, gulvtæppe og løber - alt i tidens overlæssede stil. Bag dette mærker man sikkert kaptajnshustruens ønske om en tryk, blød og varm rede i modsætning til den barske verden undervejs. Men når skibet stak til søs, blev hele herligheden pakket sammen og stuvet væk. - Fot. Hester, San Francisco Maritime Museum.

*Interior from an opulently equipped cabin in an unknown ship, about 1900. Without doubt, the taste of the captain's wife created this orgy of comfort and cosiness as a contrast to the rough sea. Alas, when the ship left harbour, all the splendour was stowed away.*

I rummet manglede sjældent kaptajnens barometer og under taget sladrekompasset, et hængekompas i eller uden kardansk ophængning, med rosen nedad, så kaptajnen kunne følge kursen. På små skibe lod skipperen ofte sin skibskiste stå på dørken. Af og til var sejl og tovværk henstuvet i en ledig køje.

Efter at klassicismens renfærdige stil havde overlevet sig selv, gik

man også på skibene i sidste halvdel af 1800-årene over til den mere overlæssede stil, som endte i det, vi foragteligt kalder klunketiden. Væggene var i reglen af mørkt træ, mahogni, teak eller eg, hvis ikke de var åremalede. Møblerne var også mørke og snørklede. Lænestolene var betrukket med fløjel eller plys og havde klunker. Der var gerne en divan eller sofa med tæpper og puder. Der kunne stå en gyngestol, og der var taburetter og armbænke. Kaminen var som hængelampen og møblerne fuld af krummelurer. På bordet kunne ligge en voksdug eller en lyse-dug. Der var spejl, og der var nips, medbragte kuriosa, masser af indrammede fotografier på skrivebordet. Der var skibsur på væggen, bogskab, blomsterhylde hængende under skylightet, måske endda en viftepalme. På dørken linoleum eller tæppe, og for vinduerne tætte, mørke gardiner. Papirkurv og spyttebakke manglede ikke. Det hele var som på land anlagt på bekvemmelighed og hygge, og skipperen har sikkert været stolt derover. På det tidspunkt var det blevet almindeligt, at kaptajnen tog sin familie med på de lange rejser, og uden tvivl prægede den kvindelige sans for hjemmet mange kahytter. Under storm, ja måske allerede ved afsejlingen, hørte hyggen delvis op; tæppet blev rullet sammen, billeder og løse ting stuvet af vejen, stole og borde skruet fast i dækket og slingrekanter eller -brætter sat langs bordsiden, hvis man da ikke hængte et sving- eller balancebord op i kæder, så det ikke påvirkedes så meget af skibets bevægelser.

Selv om der ryddedes meget ud i kahyttens overdådige udstyrelse, efter at moden igen havde ændret sig ind i 1900-årets begyndelse, holdt de mørke mahogni panelvægge og møbler sig dog flere tiår op i århundredet. Først omkr. 1930 gik man over til lyse, enkle rum med tilsvarende møbler, men da var sejlskibstiden forbi.

Forskellen mellem de trange, mørke og oftest uhyggelige mand-skabsrum og kahytten var unægtelig stor. I kahytten var der en luksus, som næsten svarede til den derhjemme i skipperhuset.

Flere gange hører vi om *klaverer* eller *orgler* i kahytten. Handels- og Søfartsmuseet ejer således et Hornung & Møller skibsklaver fra ca. 1850-60. Sådanne instrumenter var i borgerlige hjem et udtalt status-symbol, og de har sikkert endnu mere været det ombord. Et fænomen som *talerør* omtales også nu og da. 1781 havde et engelsk orlogsskib »Formidable« sådanne *voice-pipes*, lavet af blyrør. Kaptajnen på »St. Lawrence« af Philadelphia havde 1840 ét, så han derigennem kunne give rorgængerorden. Da han første gang brugte det, troede folkene, at det var et spøgelse, som talte.

Vi har omtalt de mange vinduer agter i kahytten, som gav dejligt lys, når det da ikke var stormvej, så de måtte tildækkes af tætte skodder, de

såkaldte blind- eller blændluger (engelsk *dead-lights*). Undertiden var vinduerne forsynet med glasmalerier eller indslebne ornamentter. Hen mod midten af 1800-årene afskaffedes disse vinduer og erstattedes af koojer i skibssiden. Mest dagslys kom der dog ind gennem skylighdet i taget. Det var en fast bestanddel i kahytten efter midten af 1700-årene. Men i storm måtte det sikres ved luger eller presenninger, for at søen ikke skulle knuse glasset og vælte ned i kahytten.

Den kunstige belysning bestod af lys i lysestager, indtil olie- og senere petroleumslamper blev indført. Lamperne, der ofte var balance-lamper (kardansk ophængt), kunne hænge ned fra taget eller være anbragt på kroge på skotterne. Et rigt udvalg af lysekroner og hængelamper i afvekslende former og farver, af messing, bronze, sølvplet, stål, med forskellige skærme og i forskellige ophængninger stod til rådighed, hvad datidens illustrerede kataloger fra skibshandlere vidner om. Selv efter 1900 var der dog kaptajner, der ombord foretrak kærter for den lugtende petroleum. De var værnet mod træk ved stormglas.

Det kunne hyppigt være lige så koldt i kahytten som i lukafet. Da bark »Valkyrien« af København i marts 1853 vendte hjem til Danmark, målte kahytsdrengen hver dag temperaturen i kahytten, mens de passerede den frostkolde Nordsø. Den var hele perioden i gennemsnit nede på 3°, men gik også lejlighedsvis under frysepunktet. Selv om der stod en ovn, var den øjensynlig ikke tændt. Når kaptajnen havde sin kone med, var det sandsynligt, at hun sørgede for lidt lune i kahytten, bl.a. for at tørre mandens våde tøj. Som omtalt stod der ofte en kamin i kahytten, som både varmede og hyggede. Den kunne være af jern eller messing eller måske en rigtig porcellænskakkelovn. Mindre virkningsfulde var selvfølgelig potter med brændende trækul, som 1864 blev hængt op i kamrene på et af de engelske fuldskibe i fart på Australien, »Young Australia«. På det tidspunkt var man forlængst på flere dampskibe, især passagerskibe, gået over til at benytte dampen til opvarming i indlagte rør, første gang på den i 1849 byggede atlanterhavsdamper »Atlantic« af New York.

Rummet eller gangen foran kahytten kaldtes på engelske skibe *steerage*, fordi skibet i ældre tid styredes herfra, da man brugte den såkaldte kolterstok, inden rattet blev indført omkr. 1700. Herfra gik betegnelsen for samme rum (dansk *stirrids*) over til at betyde hovmesterens skafferier eller pantry, idet han der opbevarede madvarer og dæk-ke-tøj. Her stod skabe med slingrebrætsikrede hylder til tallerkner, glas osv. og med kroge til ophængning af kopper. Fra sidste del af 1800-årene bruges ordet også i betydning dæksplads på passagerskibe, både på engelsk og dansk.

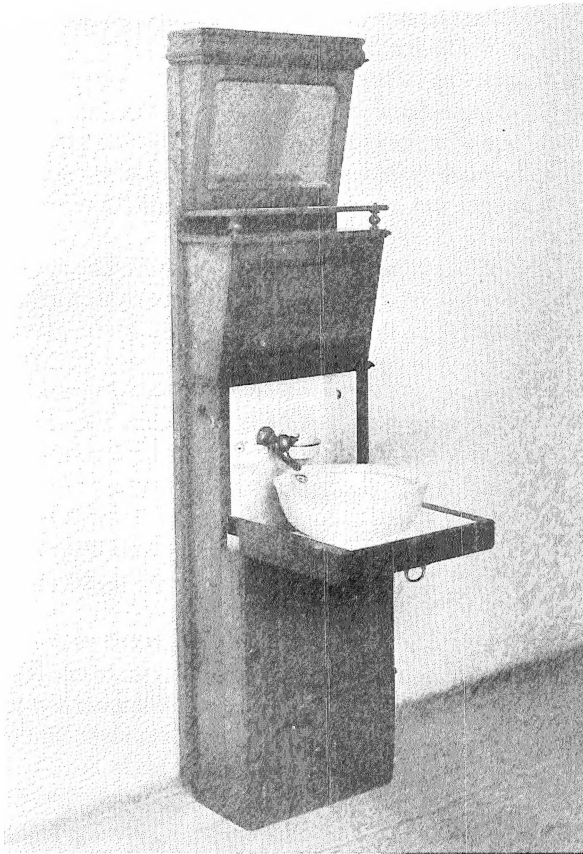
Til kaptajnens domæne hørte også *bestiklukafet* eller *korthuset*, ofte anbragt i dækshuset over kahytten, hvorfra en vindeltrappe førte op. Her opbevarede søkortene på en hylde, og her var et bestikbord til kortene, når man »tog sit bestik«, dvs. udregnede sin omtrentlige position. Her kunne også kronometret være anbragt i sin kasse på en hylde.

### *Kaptajnens sovekammer og toiletrum*

Kaptajnen havde gerne, i hvert fald på de større skibe, et specielt sovekammer ved siden af salonen. Det var tillige ofte arbejdsværelse, idet hans skrivebord kunne stå her.

Som det fremgår af fund i vraget af »Wasa« (1628), sov kaptajnen på den tid ofte i en kistebænk, der var fæstnet til vægpanelet. Om dagen sad man på den. Skuffen indeholdt hans sengetøj og blev trukket ud som en slagbænk, når han skulle til køjs. Undertiden lå der to officerer sammen i én bænk. Senere havde kaptajnen normalt en fast køje, undertiden udformet som en alkove med skyde- eller glasdøre, eller med lange gardiner for. I 1712 nævnes, at en dansk skipper havde følgende køjetøj: en skibsdyne (smal overdyne) med betræk, en underdyne med lagen, en bolsterdyne (jfr. bulsækken) og flere puder. Efterhånden blev faste senge med høje sider og benene boltet til dørken almindelige, ligesom hjemme. Under dem var der gerne en skuffe til sengetøjet. Sengene kunne være lavet af f.eks. mahogni eller teak, mer' eller mindre luksusbetonede, med udskæringer og indlagte mønstre. Andre var selvfølgelig mere beskedne. Man hører f.eks. også om simple jernsenge. Madraserne var vel oftest stoppet med krølhår. I slutn. af 1800-årene nævnes ofte springmadrasser.

Kaptajnens vaskemuligheder var under alle omstændigheder bedre end mandskabets, selv om han heller ikke måtte bruge løs af det kostbare ferskvand. Om ikke andet, havde han gerne et vaskefad af blik, zink eller fajance i sit sovekammer. I slutn. af 1800-årene opfandt man til specielt skibsbrug en høj og smal, på skottet anbragt *kaptajnservante*, som kunne klappes ud, så et vaskefad kom frem. Gennem et rør blev det fyldt med saltvand fra en lille cisterne bag spejlet. Her var også plads til sæbe, barber- og vaskegrejer og en karaffel med ferskvand til tandbørstning. Når man efter brugen klappede servanten op, løb vandet ned i en beholder. Underst stod diskret kammerpotten skjult. Servanten var et meget yndet stykke møbel, og tit smukt forarbejdet af mahogni, teak eller malet fyrretræ, - sikkert en engelsk opfindelse.



Kaptajnservante fra sidste del af 1800-årene, til at klappe ud. Højt smalt møbel af mahogni, sat fast på skottet. Foroven spejl, bag hvilket lille tank eller cisterne til (salt)vand; rum til toiletgrejer, karaffel med drikkevand osv.; klap med vandfad, hane, sæbekop; fornedet rum til toiletspand og natpote. - Handels- og Søfartsmuseet.

*Captain's fold-up lavatory, of mahogany, with supply tank for saltwater behind the mirror, with toilet rack, soap dish, washhand basin and locker for receiver bucket and chamber-pot. End of 19th century.*

På de større skibe havde kaptajnen ikke sjældent et specielt *badeværelse*. Allerede 1746 nævnes på den engelske kaper »Royal Family« et stort badekar til kaptajnens eget brug, og senere omtales badekar ofte, af bly, kobber eller lakeret støbejern. Hver morgen måtte kahyts-

drenge fyldte tanken til servanten og badekarret med søvand og tømte det brugte vaskevand samt potten ud.

Kaptajnen havde ligesom officererne og passagererne langt bedre *toiletforhold* end mandskabet. Om natten behøvede han ikke at gå på gallionen, idet han i sit kammer som nævnt havde en natpotte - af ler, tin, kobber - eller en natstol med sæde til at trække ud, med vandkande og spejl, som den vi ser i kaptajnens kahyt på Nelsons »Victory« fra 1764 (i Portsmouth).

På koggen fra Bremen (ca. 1380) stod der agten for styrbords kahyt en kasse (37 x 44 x 59 cm) over skibssiden med et rigtigt lokumsbræt med rundt hul i. Allerede da havde kaptajnen altså sin private »hemmelighed«.

På større skibe anbragte man fra 1500-årene til et stykke op i 1800-årene runde udbygninger i sidegallerierne til samme brug, med adgang til dem fra kahytten. Der kunne også være lignende udbygninger på platforme langs skibssiden, hvis de ikke var surret til røstet. Sæderne kunne være beklædt med rødt fløj, som det fortælles fra svenske orlogsskibe i 1700-årene, men ved søgang kunne man nemt få en våd bagdel. Når de ikke var i brug, satte man en udstoppet pose i som lukker.

Man forsøgte på engelske orlogsskibe på grund af den ilde lugt, der udgik fra sidegallerierne, at få officererne til at gå forskibs til gallionen, hvor mandskabet sad, og man indrettede på dækket over forskibet små cirkelrunde træhuse til dem. På engelsk kaldtes de *round houses* (brugt ca. 1720-70). De kendes vist også fra danske skibe.

Toiletter med udskylning med vand gennem rør nævnes på danske orlogsskibe i 1780'erne til brug for syge. Omkr. 1830 synes *water closets* at have været almindelige på engelske skibe. De beskrives 1839 i Harboes marineordbog som en slags natstole af kobber eller porcellæn med en mekanisme, ved hjælp af hvilken man kunne indlede vand til afskylning og udlade det ved afløb forned. I 1850'erne var sådanne w.c.'er almindelige på de engelske australiefarere, og snart holdt de deres indtog på andre større sejlskibe, dog kun til brug i kahytten og for passagerer. Søvandet til udskylningen kom fra store tanke, som det blev pumpet op i. På mindre skibe hjalp man sig i slutn. af 1800-årene med to små lokumshuse, et til kaptajnen og officererne og et til mandskabet. Ekskrementerne samledes i en pøs, som tit måtte tømmes ud over skibssiden.



Fra Oakley Beuttlers morsomme serie med karikaturer fra livet ombord (1911) har vi lånt dette interiør fra et styrmandskammer. En matros i olietøj vækker 2. styrmand med det gamle engelske vækkeråb »Shake a leg!« (stik benet ud) og meddeler, at et glas er slået, samt at det er vejr for olietøj og søstøvler. Billedet giver et godt indtryk af kammerets indretning og indhold. - Original i School of Navigation, Warsash, Southampton.

*The English cartoonist Oakley Beuttler's conception of a merchant officers' luxurious cabin, 1911. The second mate is awakened by a sailor with the words: »Shake a leg, sir. One bell's gone. Oilskins and seaboots!«*

### *Officerernes kamre*

Styrmændene og på større skibe de forskellige embedsmænd var indkvarteret i mindre kamre i nærheden af og forbindelse med kahytten. Undertiden kunne de være i dækshuset på agterdækket. Der var normalt ikke megen plads i kamrene, men beboerne havde dog deres privatliv, hvis de ikke var tvunget til at bo to eller flere sammen. På den engelske ostindiefarer »Plassey« havde 3. styrmand 1768 en hyggelig kahyt, malet ærtegrøn med guldperleliste. Der var en fast køje med gardiner, et toiletbord, et skrivebord, et bogskab og tre mahognistole. Der var dog intet dagslys. - I 1848 havde en styrmand på et norsk skib et mørkt kammer, hvortil en stejl lejder førte ned. Der var køje med gardiner og et hængekompass, en kommode med porcellænsfigurer, et lille spejl og en lille servante. På skottet hang små billeder, og på dørken var



der lagt en bastmåtte. - På den danske 3-m. skonnert »Harry« af København havde 1. styrmand 1896 et lille kammer ved kahytten, mens 2. styrmand lå uden for kahytten med køjen ind under dækket. Der var kun plads til ham selv, når han lå i køjen.

Det var dog bedre end de små *sejldugskamre*, som ofte indrettedes til officererne på orlogsskibe i tiden fra ca. begyndelsen af 1600-årene til omkr. 1850. Det var ikke dårligt i varme egne, men der var ellers koldt og blæsende, så selv et kulbækken med trækul ikke kunne varme det op. Der var lige plads til en seng og en skibskiste.

Heldigvis havde officererne normalt adgang til kahytten. På større skibe var der indrettet en officersmesse, hvor de spiste og opholdt sig under frivagten.

Officerernes senge kunne være faste sengesteder, af træ eller af jern. I 1700-årene opfandt man i den engelske marine en speciel slags seng, som var en krydsning af en rigtig seng og en hængekøje. En sådan *cot* bestod af en aflang træramme, som var fastgjort til klamper i dæksbjælkerne ved en hanefod i hver kortside. I rammen hang en sejldugsseng, af form som en moderne babylift, med firkantet bund, hvori der lå en madras. Sengen målte 6 x 2 fod (ca. 183 x 61 cm) og var 1 fod dyb (30½ cm). Ligesom hængekøjen holdt den sig vandret under skibets bevægelser, men den var noget behageligere at sove i. Det kunne være svært at komme op i den, da den ligesom hængekøjerne let vippede. Sådanne sengesteder, der mindede om Alkibiades' fra 5. århundrede f.v.t. (se under hængekøjer) blev indført i andre landes mariner, bl.a. i Danmark, hvor de kaldtes *engelske hængekøjer*. Da de var bekvemme, brugtes de også til passagerer og til de syge.

På amerikanske skibe kunne man i 1880'erne have *swing berths*, trugformede træsenge med rundet bund, de var opstillet mellem to lodrette jernstolper og bevægede sig i en på langs gående vandret jernstang fra den ene kortende til den anden. For ikke at vippe for meget havde de sten som ballast under madrassen.

### *Passagerernes kamre*

Fra middelalderen har vi flere oplysninger om skibspassagerer, både i lokal trafik og på længere rejser, f.eks. pilgrimme til det Hellige land. De fattige måtte sikkert finde sig i lidt af hvert, men for fornemme rejsende var der sørget med specielle kamre. 1257 tales om »herberger« på norske skibe, og 1277 nævnes på et italiensk fartøj to kamre, hver på 6 *palms* højde (ca. 1½ m). De har nok mere lignet alkover end opholds-



Interiør fra et spartansk udstyret passagerkammer på den franske skonnert »Fantaisie« på rejse Marseille-Kina 1860. Mens rotterne rumsterer på dørken, drømmer passagererne uhyggelige drømme om kinesiske fantasivæsner, om skibbrud og krig. - Træsnit efter tegning af A. Martin i L'Illustration 1861.

*The French artist A. Martin's view of a passengers' cabin on board the schooner »Fantaisie« en route for China, 1860. While the rats rummage on the floor the sleeping passengers have eerie dreams of Chinese phantoms, of shipwreck and war.*

rum. Kompagniskibene havde i 1600-årene og derefter tit passagerer, embedsmænd og missionærer, med til fjerne lande. De sidste var næppe anbragt særlig bekvemt, men de første hørte til i kahytten, hvor de fik større eller mindre kamre efter deres pengepung og spiste ved kaptajnens bord. Han lejede undertiden dele af kahytten ud mod betaling, som han selv indkasserede, idet han personligt måtte give afkald på sin bekvemmelighed.

Passagererne kunne selv møblere det areal, de fik, og anbringe deres bagage der. De medbragte selv sengetøj. De specielle kamre kunne være pragtfuldt udstyrede og møblerede. Behagelig var rejsen ikke, og i dår-

ligt vejr, når passagererne ikke kunne komme på dæk, må der have været frygteligt i de små kamre, hvor søsygen herskede, og hvor alt, inklusive personerne, rovsede frem og tilbage i søgangen.

I 1800-årene indsattes store passagersejlskibe fra England på Nordamerika, Ostindien, Australien o.lgn. steder, og her var der stor elegance for 1. classes passagerer, med smukke kamre, hyggelige messer, rygesaloner, damesaloner, badeindretninger, dæksstole osv. Dækspassagererne i stirridset under dæk levede ligesom emigranterne i udvandrerskibene under mer end tarvelige kår.

Oldtidens passagerer måtte formentlig sove på dæk eller dørk ligesom søfolkene. Iflg. den gamle rhodiske sølov havde hver af dem ret til et areal på 3 x 1 *cubit* (ca. 138 x 46 cm). I 1514 fik hver pilgrim på det flamske skib »Salvator« til det Hellige land en liggeplads på 7 x 7 fod (ca. 215 x 215 cm), hvilket måske ikke er så stort, som det synes, da der også skulle være plads til bagagen. To pilgrimme måtte deles om én kiste.

1719 fik en passager på et hollandsk skib en træbænk at sove på, mens andre i 1712 måtte sove i kabelgattet. Senere synes almindelige køjer normalt at have været i brug for passagerer. De mindede om søfolkenes og blev betegnende nok kaldt *cribs* (krybber) på engelsk, fordi de var meget små. - I 1847 medførte en amerikansk skonnert 25 passagerer, men da der kun var ti køjer, måtte de sove på skift i dem.

1. kl. passagerer havde ofte de omtalte *cots*, hængekøjesenge, hvis der ikke var rigtige sengesteder.

---

I vort århundrede er kårene for mandskabet blevet forbedret i en grad, man ikke havde drømt om før. Efter at have studeret forholdene i ældre tid kan vi i sandhed sige, at de også trængte dertil. Men folkene fandt sig som sagt i reglen deri, da de ikke kendte andet, og vi ved i hvert fald, at når de blev ældre og lagde op, tænkte de ofte med en måske forståelig sentimental længsel på de hårde arbejdsbetingelser, den ulækre føde og de trange kår i lukafet i deres ungdoms sejlskibe, som var hele deres tilværelse.

---

Ligesom til mine tidligere artikler om sømandens liv ombord har jeg her benyttet flere tusind kildesteder, som det er mig umuligt at redegøre for. Stoffet findes i min materiale-samling »Sømandsliv i sejlskibstiden«, som senere vil overgå til Handels- og Søfartsmuseet.

De ældre mål er omsat til metersystemet.

Denne artikel tilegnes min mangeårige ven, ekspeditionssekretær i Handelsministeriet og Handels- og Søfartsmuseets sekretær *Erh. Assens*, som i sin embedstid i ministeriets søfartsafdeling har beskæftiget sig med lovgivningen om søfarten, og som så ofte har hjulpet mig med råd og dåd.

Jeg takker ligeledes min fagfælle og nære ven gennem mange år, fylkeskonservator i Vestfold fylke, *Erling Eriksen*, Tønsberg, for levende inspiration på vort fælles arbejdsområde.

## THE SEAMEN'S FO'C'S'LE AND THE CAPTAIN'S CABIN: LIVING QUARTERS ABOARD IN THE DAYS OF SAIL

### *Summary*

A sailor's pay was made up not only of the actual money he received but also of his board and lodging. Food and drink were neither particularly good nor plentiful and his living quarters, to put it bluntly, left a great deal to be desired.

The fo'c's'le was below deck in the foreship. To get into it one had to go through a companion with sliding hatch and down a steep ladder. It was a low space, cramped, badly ventilated, dark, cold and damp, with uncomfortable bunks built against the curved sides of the ship. In front of the bunks the crew put their sea-chests. If there was any table it would be no more than a small folding one on one of the bulkheads. Sometimes the anchor chain went through the fo'c's'le or provisions were stowed there. Conditions improved somewhat about 1840-50 when for the first time crews were accommodated in a deck house on deck, where although space was at a premium it was less damp and there was more light and fresh air. The large crews needed on the big men-of-war and company vessels were quartered on the orlop deck, a large, cold, dark, low space in the bowels of the ship with unhealthy effluvia from the bilge water which collected in the bottom.

In ancient times sailors slept on a mattress on the deck or floor. In the sixteenth and seventeenth centuries hammocks, first met with among American Indians, were introduced on warships and company vessels. Hung on hooks under the beams of the orlop deck there was little room between them but they swung comfortably with the movement of the ship. In the morning they were lashed and stowed in nettings along the sides. In the sixteenth century smaller vessels had two-tiered built-in bunks, often short and narrow and with insufficient headroom. Sailors brought their own bedding with them: a mattress, sheet, blanket and pillow. Early bunks were built in alcoves, either with sliding panels or curtains which could be pulled to ensure some privacy. At the head was a shelf for articles of everyday use.

The sailor kept his belongings in his sea-chest. These are known in various forms from very early times. After 1700 the typical sea-chest had a flat lid and outward sloping sides so that it would stand more firmly on the floor. They were often painted and decorated by

their owners and were used both as seats and tables. Officers, too, had sea-chests, usually larger and more elaborately fitted than the men's. Sea-chests went practically out of fashion after 1900 as they were unsuitable for use on steamships. Suitcases took their place, or sailors made do with clothes' bags which were easier to carry and stow out of the way.

There were no washing facilities in the fo'c's'le and fresh water was in such short supply that sea water had to be used unless enough fresh water could be collected during a tropical rainfall. Not until about 1900 was a soap manufactured which could be used in conjunction with salt water. So sailors were not noted for their cleanliness. They seldom washed their clothes or bedding, hair and beard were allowed to grow at sea and the only toilet article they possessed was a comb, often used to remove the lice from their hair. Mirrors were unknown and toothbrushes not in common use until after 1900. In the tropics the crew bathed in the sea unless the danger from sharks deterred them - and many sailors, as a matter of principle, did not learn how to swim. About 1900 a few enlightened shipowners installed baths on their vessels, but the crews were reluctant to use them as no hot, fresh water was available, and the baths were usually used to keep provisions, boatswain's stores and similar in.

Nor were toilet facilities any better. On small vessels the men relieved themselves over the side, but when larger vessels became more common in the sixteenth century latrines were installed for the crew in the head, the part of the foreship jutting out under the bowsprit. In rain, snow, cold, and heavy seas it could be very unhealthy to sit there and there was also the danger of being washed overboard. In more recent times small enclosed lavatories were built along the ship's side either with a bucket under or with a pipe to lead the waste into the sea.

Lighting was scanty. Skylights came into use after about 1750-1800, usually over the cabin or the deck house, and decklights made of thick prisms of glass were set in flush with the deck. Bull's eyes made their appearance in the eighteen twenties though they were seldom used in the fo'c's'le. Here artificial light had to be used - either tallow candles, with the consequent risk of fire, or primitive lamps using train-oil or slush. Even with the invention of the argand burner in the 1780's and the paraffin lamp, which was in fairly general use by 1860, it took a long while before these types of lighting found their way into the fo'c's'le. Paraffin was expensive and the lamp was only allowed to be lit for one hour before all lights aboard - with the exception of the one in the binnacle - were put out at 9 p.m.

There was virtually no heating either in the chilly fo'c's'le, even to dry the eternally wet clothes. An iron stove could be extremely inflammable, particularly in stormy weather when it could easily tip over and there was in any case very little room aboard for fuel.

Ventilation, too, was inadequate and consisted mainly of air coming through the hatch, plus sea water which often washed over the ship. So the air was thick and unhealthy. Conditions were particularly bad on the orlop deck because of the poisonous stench from the bottom. Fumigating by burning powder, vitriol or saltpetre or sprinkling vinegar was of little avail.

Various vermin, too, plagued life aboard, particularly rats which it was impossible to get rid of. They climbed into bunks and bit the men's noses and toes. Cockroaches and bedbugs were another great source of irritation, particularly the latter which bit men in the face and sucked their blood. They multiplied like wildfire and there were few vessels that escaped them. Foreign cargoes brought aboard ants, centipedes, scorpions and poisonous snakes and everywhere in the tropics mosquitoes carried such fatal diseases as yellow fever, malaria, etc.

Since the 1860's international legislation has attempted to improve the sailor's lot by fixing minimum requirements for floor area, room height and volume of air per person in the fo'c's'le and deckhouse.

The officers had their quarters aft, which was regarded as the most superior part of the ship. The captain's accommodation was far more spacious than the crew's quarters. It often consisted of several cabins: anteroom, sleeping quarters, salon, toilet and chart-house. The cabins of the mate and the other officers were smaller but they usually had a messroom where they ate and could spend their time. On large vessels the captain's cabin was as lavishly and comfortably furnished as was possible in the somewhat limited space available, with panelling, windows or port-holes, furniture, stove, sconces and hanging lamps, mirrors, curtains, carpets, table sets, perhaps a harmonium etc., all in the style fashionable at the time. On smaller ships the captain's cabin was, of course, smaller and more simply furnished.

In early times the captain appears to have slept in a »sleeping bench« which was pulled out at night, but by the seventeenth century bunks were usual, often built into an alcove. Later he slept in an ordinary bed screwed to the floor. About 1850 a washstand which could be folded down was used for washing and proper baths were known on ships more than a century earlier. Enclosed toilets were built out over the side in the side galleries. English ships in the eighteenth century had »round houses« above the head for the use of officers. Proper w.c.s which flushed appear to have been fairly common by about 1820.

In ancient and medieval times passengers slept on deck just like the crew. It was only later they were given bunks. A special English type of bed, called a cot, was a cross between a hammock and a box-shaped bed. It was hung on to the deck beams and so remained more or less horizontal in spite of the movement of the ship. Such cots were extremely popular in the first class of passenger ships. Deck passengers and emigrants had small narrow bunks in the dark stuffy space below deck.

# JOHAN HANSØN HEITMAN (1664-1740) EN NORSK SKIPPER, KARTOGRAF OG SKRIBENT

Af

HEIN MAGNUS (†)

*Forfatteren, der har fundet og udgivet Heitmans søkort over Oslofjorden, fortæller her i korte træk om denne begavede nordmand, som udmærkede sig på mange områder, både som skibsfører og kartograf, som videnskabsmand og som religiøs forfatter i den spændende periode, vi kalder Holberg-tiden. Pudsigt er det, at det resultat af hans mangeartede virksomhed, som stod sig bedst op i tiden, var hans fromme andagtsbog med den noget sødladne titel »Besværede sømænds søde sjælero«.*

I 1600-årene, under Norges forening med Danmark, blev kortlægningen af dobbeltrigets farvande ført ud i livet. De to danske kartografer *Bagge Wandel* (1622-83) og *Jens Sørensen* (1646-1723) gik som rimeligt var ind for at løse de nære tings problemer ved at koncentrere sig om opmålingen af de danske farvande og Østersøen. Jens Sørensen udarbejdede dog også et kort over farvandene fra den svenske grænse til Arendal. Men dette var i så lille en målestok, at resultatet blot blev et oversigtskort. Af grundlæggende betydning for udviklingen af den norske kartografi var derimod den indsats, som gjordes af nordmændene *Melchior Ramus* (1646-93) og i særdeleshed af nordlændingen *Johan Hansøn Heitman*.

Hvem var nu denne Johan Heitman? Han blev født på Sund i Hemnes i Rana i 1664. Hans far, der også hed Johan Heitman, havde været købmand i Trondhjem, men havde mistet sin ejendom ved ildebrand. Han drog derefter nordpå, hvor han drev agerbrug, handel og fragtfart på Nordland og Finmarken. Ved siden af alt dette var han også lensmand. Sønnen tog som ungmand med på finmarksrejserne sammen med sin far, så han fik lært sømandskabet tilgavns og blev fortrolig med kystforholdene allerede i en ung alder. Efter faderens død, antagelig hen mod århundredskiftet, tog han til Bergen for at lære navigation på »Pilot-skolen«.

Navigationsskolen i Bergen var ikke den første i fællesriget. Ældst var den, som sømandskongen Christian IV lod oprette i København i 1619. Bergen, som i flere århundreder var Norges og derpå dobbeltrigets

største søfartsby, fik sin navigationsskole i 1684 under skibsfartens store opsving i 1670-90'erne. Den ophørte i 1820.

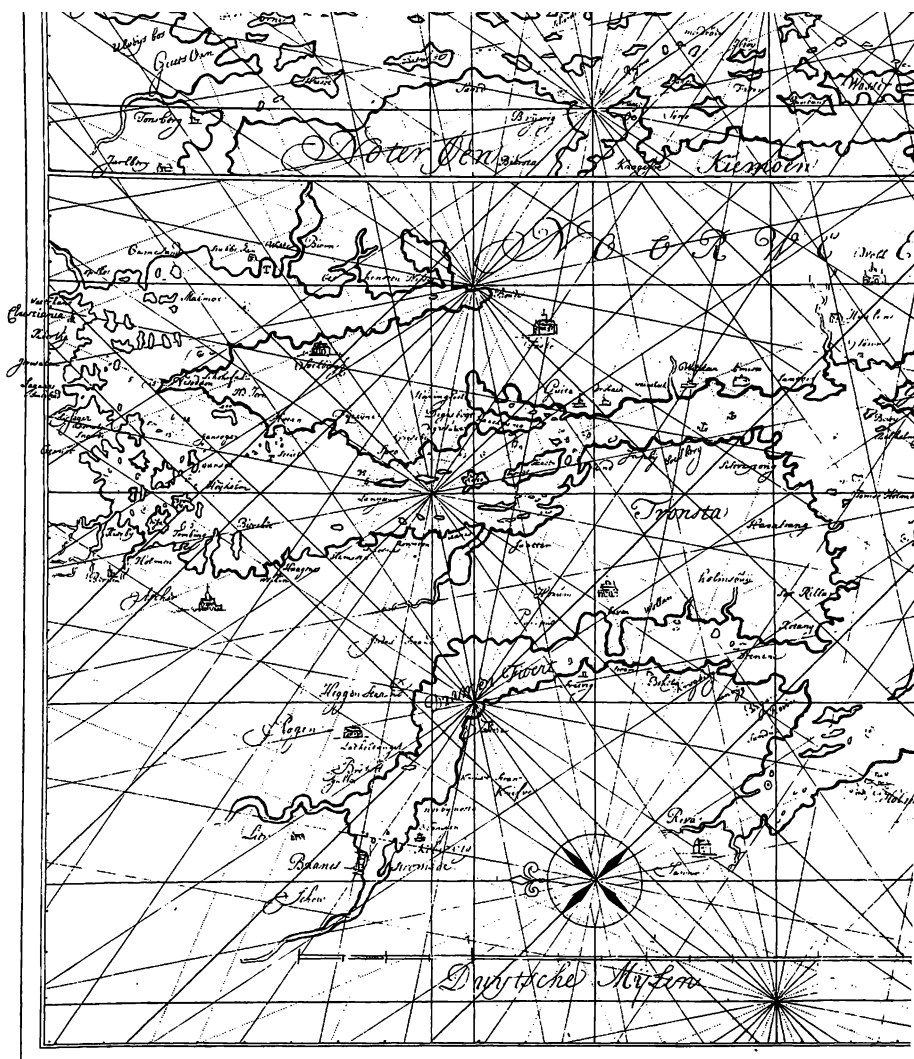
Heitman var på mange områder en meget dygtig og fremsynet mand. Bortset fra hvad han havde lært af styrmandskab i Bergen, var han helt selvlært. Ved siden af sit erhverv som skipper og det, man dengang kaldte for pilot (lods), syslede han ikke så lidt både med naturvidenskab og digtning. Efterhånden som årene gik, blev han en kendt kystskipper og fik så godt et ry, at han blev kaldt »den bedste pilot i Norge«. Han fo'r også på Holland.

Vicestatholderen i Norge, *Frederik Gabel*, fik kendskab til Johan Heitmans dygtighed, og i 1702 bad han ham påtage sig det betydningsfulde og brydsomme arbejde at berejse de norske kyster og opmåle alle havne, fjorde og øer for så senere at udarbejde fuldstændige og nøjagtige kort over Norges kyst. I seks år arbejdede han, før han var færdig med de grundlæggende opmålinger og tegnearbejdet. Men da Gabel døde i 1708, havde han ikke længere mulighed for at få udgivet kortene med offentlig støtte. Årsagen hertil var også, at de sømilitære myndigheder i København af strategiske hensyn ikke ønskede at trykke dem for derved at forebygge, at andre lande kunne drage nytte af dem, dersom dobbeltriget kom i krig.

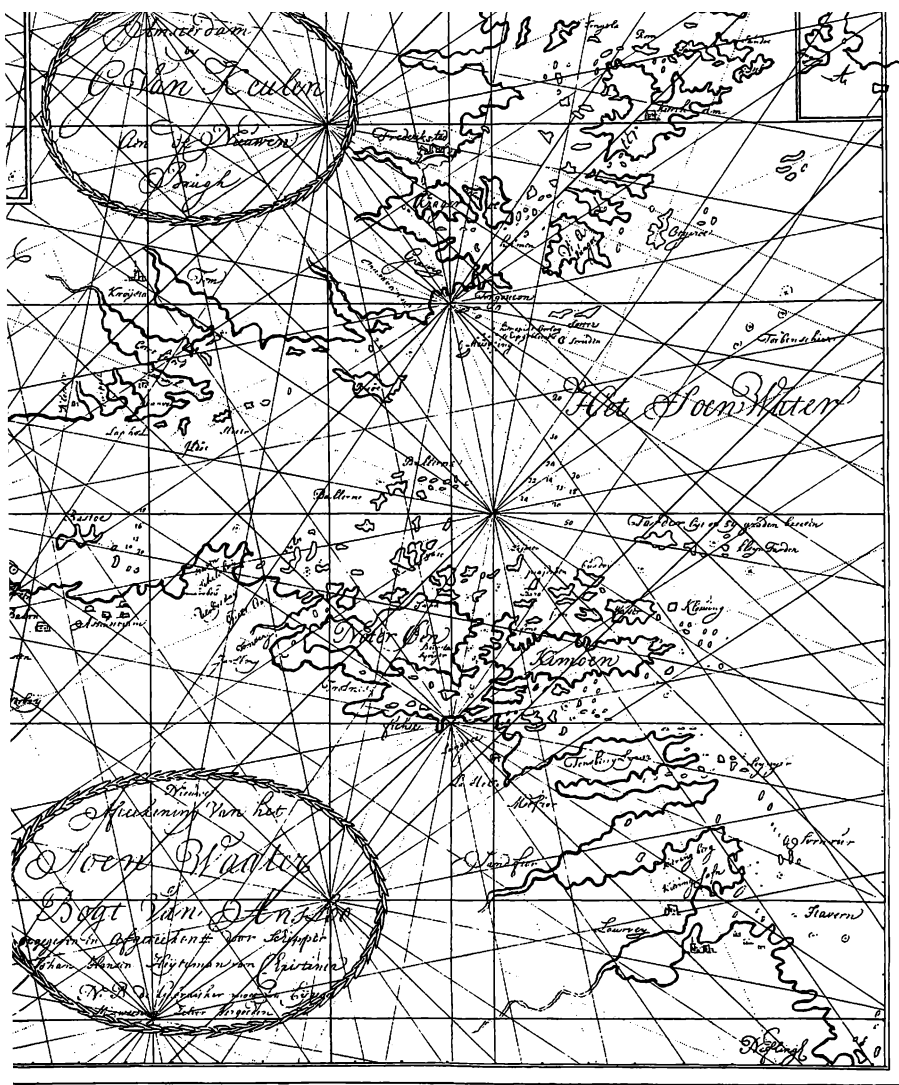
Heitman gjorde nu hvad gøres kunne for at få sine kort stukket i kobber og trykt i Amsterdam. Her havde på den tid de største og betydeligste kortforlæggere i Europa deres trykkerier. Men det lykkedes ikke for ham. Mange af hans originalkort er siden forsvundet, andre er kommet på afveje og er senere blevet udnyttet af andre. Nogle af hans kort blev f.eks. brugt som grundlag for bearbejdelser på kortforlæggernes tegnestuer, for så at blive trykt og udgivet som helt nye kort.

Man kender i dag kun to originalkort af Heitman. Det ene er over Oslo-fjorden og findes i Universitetsbiblioteket i Oslo. Det må være tegnet af ham i tiden mellem 1702 og 1712 til den hollandske kortudgiver *Gerard van Keulen* (udtalen Køllen), som drev det af faderen *Johannes van Keulen* grundlagte, berømte forlag i Amsterdam fra 1704-26. Kortet blev aldrig udgivet i overensstemmelse med originalen, men blev omarbejdet og først trykt 1781. Det bærer hans navn, men han har selvfølgelig ikke tegnet det personligt, da han på det tidspunkt havde været død i 40 år. Det andet originalkort, der befinder sig i Haag, er over Nordsø-området. Det blev udgivet af Gerards søn *Johannes van Keulen* under titlen »Nieuwe wassende (= voksende) Pas Caart van de geheele Noord-Zee« i stort format og stukket af C. Sepp. Det var dediceret til *Hendrik Lijnslager*, viceadmiral af Holland og Vestfrisland. Handels- og Søfartsmuseet ejer et eksemplar af dette særdeles sjældne tryk. Op-





Det rentegnede søkort over Oslofjorden: »Nieuwe Afteekening Van het Soen Waeter of Bogt Van Anslø« (= Ny aftegning af Son-vandet eller Oslobugten), opmålt og tegnet af »Schipper Iohan Hansen Heyteman van Christinia (!)« som kobberstikforlæg til den hollandske kortforlægger Gerard van Keulen i Amsterdam. Kortet udkom dog ikke, skønt det for sin tid var en bemærkelsesværdig præstation. Det aftegner Oslo- og Drammensfjorden med kyster, skær, øer og stednavne. Nord vender mod venstre, her findes også Christiania markeret. Betegnelsen Soen Water (= Kristiania - eller Oslofjord) findes tilbage til i hvert fald omkr. 1500 i hollandske læsekort (farvandsbeskrivelser) og på holl. søkort. Navnet henviser til den tidligere meget vigtige ladeplads Son (også skrevet Sohn, Soon, Zoen) nord for Moss. Her hentede talrige holl. skibe tømmer i ældre tid, hvilket for-



klarer farvandsbetegnelse, der selvfølgelig ikke brugtes i Norden. Navneformen Anslø er en holl. misforståelse af Oslo; den forekommer ligeledes i ældre holl. lodsbøger (også Anslø, Ansflø). Kortet er et paskort med talrige kompaslinjer til hjælp ved fastlæggelse af kursen. Der er forbavsende få lodskud. - Artiklens forfatter fremdrog kortet på Universitetsbiblioteket i Oslo og udgav det i facsimile 1969.

*Johan Heitman's chart of Oslo fjord, beginning of the eighteenth century. North is left. The chart was not published until 1781, in a revised version. An outstanding piece of work for its time. Original in the library of Oslo University.*

havsmanden står her nævnt som »Captein Johann Heyteman van Christiania«.

På Oslofjord-kortet er der angivet et stednavn »Missing«, liggende nord for Hvaler-øgruppen, med flg. tekst på hollandsk: Her ligger et forlist orlogsskib. Denne oplysning er helt rigtig, for i 1959 fandt en frømand vraget, og det konstateredes, at det var det dansk-norske orlogsskib »Slesvig«, som forsvandt sporskilt i dette farvand i efteråret 1711. Det er besynderligt, at Heitman vidste, hvor det lå.

Heitman havde ingen mulighed for virkelig at tegne nøjagtige søkort. Til trods for at hollænderen *Willibrord Snellius* allerede i 1617 havde påvist, at trekantmålingen, trianguleringen, var det eneste absolut pålidelige grundlag for al kortlægning af landjorden og selvfølgelig også af kysterne, var denne endnu ikke taget i brug i Norge og heller ikke i Danmark, selv om *Tyge Brahe* allerede i 1596 havde opmålt Hven efter trianguleringsmetoden. Hertil kommer, at enhver længdebestemmelse på den tid var meget unøjagtig. På den baggrund var det et mesterstykke af Heitman, at han formåede at tegne et så godt kort af Oslo-fjorden.

Med de få hjælpemidler, man dengang havde til rådighed, blev navigationen selvfølgelig også meget unøjagtig. Kompasset var ganske vist godt udviklet teknisk, og Davis-kvadranten havde også tildels afløst jakobsstaven. Fra gammel tid havde man lodsøger, som angav kurs og distancer, og timeglas, gradbue og nokturnal var kendt. Sidstnævnte blev brugt for at fastslå tiden om natten, når man fulgte anvisningen på, hvilken stjerne man kunne bruge sammen med polarstjernen. Bredden bestemtes ved hjælp af solen under forudsætning af, at man havde kendskab til de fireårige soltabeller, som var beregnet efter Københavns meridian. Længden gissede man så godt man kunne ved at måle skibets fart med loggen, som blev kendt i 1500-årene, og derved at udregne et bestik, men at bestemme længden nøjagtig var en absolut umulighed, og problemet blev først løst, da det endelig lykkedes englænderen *John Harrison* at fremstille et nøjagtigtgående ur, kronometret, i 1764. Det varede dog særdeles længe, inden dette nyttige instrument blev almindeligt brugt. Det var umådelig dyrt i anskaffelse, og mange betragtede det med en vis skepsis.

Langt op i tiden var der så godt som ingen fyr langs de norske kyster, og på land var der kun et fåtal af faste sømærker. Sejladsen var i højeste grad risikobetonet, og den søfarende måtte ofte ligge og krydse ud for kysten, indtil han fik den rigtige landkending. Ved hjælp af håndlodet kunne man måle dybden i urent farvand. Et søkort var næsten uundværligt, selv om det ikke var helt nøjagtigt. Dog som *Ludvig Holberg* siger: »Et er et søkort at forstå, et andet skib at føre«.

Sædvanlig  
 søde  
**Siele-Roe**  
 eller  
 indelig Lystbauge,  
 hvor  
 roende Siel søger sin Hvile i Gud,  
 og  
 hans sande Frygt sig andægtig forlyster  
 anseende  
 n hellige Skriftes Erøste-Sprog  
 som vederqvægende Blomster,  
 og taler med sin Gud  
 udi  
**Psalme, Sonetter og Psalmer,**  
 eenfoldeligen samlet og ved dette  
 Trettende Dplag  
 ærfelig fermeret og forbedret af en Soe-Mand  
 der har seet og fornummet, at  
 esus Hielper Sine Helgene Mægtelig.

Kjøbenhavn, 1867.

Trykt hos og forlagt af J. S. Schult.

T.v. Heitmans andagtsbog med den for os løjerlige titel må have appelleret enormt til datidens pietistisk påvirkede kredse, men også til søens folk længe derefter. Den udkom 1730 og oplevede mindst 18 oplag. Handels- og Søfartsmuseet ejer et par udgaver af den. Her afbildes titelbladet fra 13. oplag, trykt i København 1867, morsomt nok nøjagtigt med originalens ordvalg og retskrivning, helt uden forsøg på modernisering. Forfatterens navn er, som det ikke sjældent forekom i datiden, skjult i sidste linje: Jesus Hielper Sine Helgene Mægtelig, altså JHSHM: Johan Hansøn Heitman. T.h. titelbladet til Heitmans mindre kendte meteorologiske skrift om solens varme, luftens kulde og nordlyset, som hans søn fik trykt 1741 efter hans død.

*On the left: Heitman's book of devotions for mariners, 1730. Title page from one of many later editions. The book was in use and read right up until 1900. - On the right: title page of one of his lesser known works on meteorology, on the sun's heat, the cold air and the aurora borealis, 1741.*

Da Heitman var fattig, måtte han tjene brødet til sig og sin familie ved at gå til søs som kaptajn. I 1712 fik han bestalling som kommis-

JOHAN HEITMANS  
 Physiske  
**Betænkninger,**

Over  
**Solens Varme,**  
**Luftens skarpe Kulde**

Da  
**Sord-Lyset,**  
 Til Erøften befodret af Aucto-  
 ris Søn,  
 JOHAN HEITMAN.



I JORDEN 1741,  
 trykt udi Hans Kongel. Maysts. og Univer-  
 sitets Bogtrykkerie, af Johan Jørgen Hoffner,  
 og sødes sammensæts tilkøbt.

kaptajn, dvs. kaperkaptajn. Det var under den store Nordiske krigs tid. I 1730 fik han, 66 år gammel, sit livs store chance, idet han blev antaget som kaptajn i det Danske Ostindiske Kompagnis tjeneste i København. Han fik ostindiefareren »Den gyldne Løve« at føre til Trankebar. Men på udturen led han skibbrud på den irske vestkyst. Det medførte, at han måtte føre en proces for at få en del under bjergningen stjålet gods tilbage, og han måtte derfor opholde sig i Irland i flere år. Han kom først tilbage til København i 1739, 75 år gammel, og her døde han året efter, den 6. juli 1740.

Hans indsats gjorde sig bemærket på mange andre områder end de omtalte. Han må være født med en inderlig naturfølelse og en stærk iagttagelsesevne, for hvad han havde oplevet og set på søen, satte sit præg på ham. Han fordybede sig i naturens mærkværdigheder og studerede både *Newtons* og andres naturvidenskabelige bøger. Han skrev også om, hvad han selv havde oplevet, tænkt og eksperimenteret med.

I 1704 havde han digtet og publiceret »En ny Viise om de Søfarendes veemodige Klagemaal over deris slette Vilkaar, besværlige Arbeyde og store Farer«, og senere hen i tiden, i 1730, fik han, der var dybt religiøs, udgivet en samling af bønner og religiøse betragtninger med titlen »Besværede Sø-Mænds søde Siæle-Roe eller aandelig Lyst-Hauge« med et tillæg »Søemænds aandelige Psalme-Bog til Chor-Sange Morgen og Aften, saavel som og udi stormende Veyr og andre adskillige Tilfælde« (chor(um) = andagt), med mange salmer skrevet af ham selv. I titel, form og stil er bogen præget af datidens religiøse fromhedslitteratur, men den er helt personlig og umiddelbar. Den vandt snart stor udbredelse, og de senere oplag blev tilegnet det Danske Asiatiske Kompagni (oprettet 1732), som købte mange eksemplarer til brug for de søfarende på dets skibe. Bogen kom i løbet af 150 år i mindst 18 oplag og blev endda i 1774 oversat til tysk. Den var til stor trøst for mange, ja helt op til år 1900 var den populær blandt søfolk og fiskere i Norge. Der var således næppe nogen Lofoten-farer, som undlod at tage den med på vinterfiskeri.

Bogen var udarbejdet på Heitmans mange sørejser og havde bragt ham både megen fornøjelse men også megen møje, og mange vanskeligheder havde han måttet overvinde, før han fik den udgivet. Han fik tilladelse dertil i 1722, men først i 1730 fandt han mulighed derfor, måske måtte han selv betale trykningen. Sine øvrige arbejder nåede han ikke at få trykt. Det var hans sønner *Johan* og *Andreas Heitman* - den sidste en betydelig kartograf - der fik udgivet disse efter hans død.

Om hans meteorologiske skrift »Physiske Betænkninger, Over Solens Varme, Luftens skarpe Kuld og Nord-Lyset« (København 1741)

siger *Holberg* i sine epistler noget, som også vore dages naturforskere kan slutte sig til: »Man seer, at Autor ingen Slave haver været af andres Meeninger, men at han haver søgt ved egen Meditation og ved egne Experimenter at formere et System, hvilket, hvorvel det ikke er antageligt, dog ikke bør foragtes«.

Johan Heitman havde også udarbejdet en sømandskalender for årene 1725-50, men den blev aldrig trykt. Under dette arbejde havde han fundet de mange fejl, som de gældende tidsregninger var befængt med, og havde skrevet et udførligt reformforslag: »Eenfoldige Betænkninger over den Julianiske og Gregorianiske Calender, med Anviisning til at indrette en ny Calenders Stiil«. Dette skrift havde han færdigt i 1723, men den latinske oversættelse var så ubrugelig, at den måtte kasseres, og bogen blev først approberet og trykt i 1742. Det var hans mening at kalde sin egen foreslåede tidsregning »Stilus Christianus«, fordi hans tanker både var knyttet til kristendommen og til de mange Christian'er af den oldenborgske kongeslægt; måske tænkte han også på byen Christiania, hvori han boede, da han arbejdede med problemerne. Materien var bearbejdet ud fra et nyt, praktisk ræsonnement og var helt på højde med datidens bedste astronomiske viden, men ideen var for radikal for sin tid. Bogen gled upåagtet ind i den grå tåge, og den blev ikke oversat til fremmede sprog.

Om Johan Heitman kan man med rette sige: »Få bliver profeter i deres eget fædreland«.

## NOTE

Artiklen er oversat fra norsk af Henning Henningsen. - Forfatteren døde inden trykningen.

Ud fra en på det Kgl. Bibliotek bevaret skibsdagbog, ført af styrmand Smidt (Ny kgl. Saml. 2168.2<sup>o</sup>) og stof i Handels- og Søfartsmuseets kartoteker kan der fortælles følgende om Ostindisk Kompagnis fregat »Den gyldne Løve« og det i teksten omtalte forlis.

Kompagniskibet (på 22 kanoner) var købt i Amsterdam 1727 og afgik samme efterår til Trankebar og Atchin (Sumatra). Efter en lang rejse kom det hjem til København i sept. 1729. I maj 1730 ansattes Heitman som kaptajn på skibet. Det afsejlede fra København til Trankebar 21. okt. 1730, men rejsen blev hæmmet af modvind, tåge og storm. Den 8. nov. om aftenen, da man var ud for Irlands vestkyst, varskoede udkikken pludselig, at der var land forude. Den hvide brænding sås tydeligt i mørket, og man prangede sejl (satte alle sejl til) for at slippe væk fra den farlige klippekyst. Skibet drev ind mod Shannons munding, og i stormen og søgangen var det umuligt at undgå stranding. Heldigvis stødte det ikke mod klipperne, hvorved det ville være blevet knust og ingen reddet, men gik på grund ved Ballyheige. Masterne måtte kappes, men vraget stod sikkert, og alle kom frelst i land. Strandbefolkningen, der øjnede deres egen fordel, løb langs stranden »som vilde bæster«; nogle lå i klitterne og lurede på at stjæle det ilanddrevne gods. En herremand, Thomas Crosby, tilbød mandskabet herberge og hjalp dem med at redde så mange af kompagniets pengebøger som muligt. På vraget blev der sat vagt, som måtte skyde med

kanonerne om natten for at forhindre irlænderne i at »spolere« skibet, og de stedlige toldbetjente og soldater hjalp danskerne. Af den medbragte pengesum til den betydelige værdi af 16.000 engelske £ i kontanter blev kun £ 5000 reddet, og selv om disse blev forvaret på herregården, blev dog 12 kister stjålet næste sommer. Det må have været bittert for Heitman, der i sin høje alderdom havde fået sit livs største og mest ærefulde maritime opgave, at måtte forblive så mange år i Irland for at søge at redde stumperne efter det forsmædelige forlis, mens fregatten »Kronprins Christian«, der forlod København et par dage senere end »Den gyldne Løve«, som det første danske skib nåede Kanton i Kina og derved blev anledning til oprettelsen af det Danske Asiatiske Kompagni (1732). I virkeligheden synes det at have været meningen, at Heitman også skulle have været gået til Kanton med »Den gyldne Løve« for at åbne op for kinahandelen (jfr. Knud Klem i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1943, s. 81). Havde han ikke været forfulgt af uheldet, ville rejsen have været en triumf for ham. Nu blev det til en tragedie.

## JOHAN HANSØN HEITMAN, NORWEGIAN SEA CAPTAIN, CARTOGRAPHER AND WRITER (1664-1740)

### *Summary*

Heitman, who was born in 1664 in northern Norway, learned practical seamanship on the trading voyages he made with his father along the northern coast of that land. Navigation he learned at the School of Navigation in Bergen and as time went by he gained a reputation as an able skipper and pilot.

In 1702 Frederik Gabel, the deputy governor of Norway, commissioned Heitman to voyage round the coasts of Norway to survey and draw charts of them. After Gabel's death in 1708 Heitman tried to get his charts published by van Keulen, the famous map publisher family of Amsterdam, but only one of them - his chart of the North Sea - appeared. The original is preserved in the Hague. The writer of the present article has discovered another original chart by Heitman in the University of Oslo Library. It shows Oslo Fjord (see ill.) and was first published in 1781 in a revised version. With all its inaccuracies it was an outstanding piece of work for its time.

In 1712, that is during the Northern War, Heitman was made captain of a privateer. In 1730, at the age of sixty six, he got the chance of a lifetime, being appointed captain of an Eastindiaman, »Den gyldne Løve«. But on the outward voyage to Tranquebar he was unlucky enough to strand on the west coast of Ireland. The local inhabitants stole the goods that had been salvaged and Heitman had to remain in Ireland for many years to get them back by process of law. He died in Copenhagen in 1740.

Oddly enough his greatest success was a book of devotions and hymns, written in the pious style of the times and called »Sweet peace of mind for the mariner in distress« (1730). It went through at least eighteen editions and was still in use among Norwegian fishermen in 1900. After his death his sons published, in 1741, his work on meteorology, »Physical reflections on the heat of the sun, the severe cold of the air and the aurora borealis«. His other book »Simple reflections on the Julian and Gregorian calendar« came out in 1742. In it he criticized the calendar in use at the time and put forward suggestions for reforming it, which however had no practical significance.

## SKONNERTEN »VIGILANT« MYTE OG DOKUMENTATION

Af

BIRGER THOMSEN

*Inden for de vestindiske traditioner spiller beretninger om den navnkundige og elegante skonnert »Vigilant« en meget stor rolle. Den siges at være bygget i Baltimore i sidste halvdel af 1700-årene, og den skal have været sørøver-, kaper-, ja endda slaveskib, inden den blev dansk marinefartøj og senere postfartøj mellem St. Thomas og St. Croix til op i 1920'rne. Forfatteren udreder her skibets historie ad arkivalsk vej og kommer til et resultat, som er anderledes sikkert, omend måske knapt så spændende, som sagndannelsen har tegnet skonnertens levnedsløb.*

I forbindelse med nogle undersøgelser af den danske orlogsflåde i Vestindien stødte jeg på navnet »Vigilant«. Dette fartøj optrådte ikke i de officielle flådelister, men i den almindelige litteratur om Vestindien bliver »Vigilant« adskillige gange omtalt som orlogsskonnert. I den samme litteratur forekommer flere fotografier af det smukke fartøj, ledsaget af dets eventyrlige historie. Den nyeste - og hidtil mest vidtløftige - bringer Palle Lauring til torvs i sit værk om Dansk Vestindien, 1978, hvori man kan læse følgende:

»Der findes fotografier af øernes navnkundigste skib, det amerikansk byggede skonnertskeib, der 1796 blev erobret mens det sejlede som sørøver. Siden blev det rigget som let dansk marinefartøj og var med i flere bataljer. Det sejlede endnu i 1920'rne, uagtet det var søsat i Baltimore i 1790. Det var med skibet her, Irminger erobrede sørøverskuden »Adolpho«. Skibet kendes i vestindiske annaler under to navne: »Den Aarvaagne« og »Vigilant«, hvilket betyder det samme. ....<sup>1</sup>

Det ledsagende billede er taget af Jacob A. Weng, Frederiksted, ca. 1900 og viser »Vigilant« udfør Christiansted. Samme billede er gengivet i Bjørn Ochsner: Fotografiet i Danmark 1840-1940, med de samme oplysninger som ovenfor angivet, dog i en noget mere afdæmpet form.<sup>2</sup>

Sørøver - orlogsfartøj - deltager i adskillige bataljer - og så endda blive over hundrede år gammel!! Et så eventyrligt skib måtte da være en nærmere undersøgelse værd.

Kay Larsen omtaler skonnerten i sit omfattende værk: Dansk Vest-



indien 1666-1917, og dette førte videre til en gennemgang af hans store fartøjsregister på Handels- og Søfartsmuseet. Desværre findes ingen kildehenvisninger i Kay Larsens værk, ligesom hans henvisninger i registret på Kronborg er noget mangelfulde. Imidlertid kunne følgende historie rekonstrueres på grundlag af litteratur og fartøjsregister:

»Vigilant« var oprindeligt en dansk orlogsskonnert, der skulle være bygget i Baltimore. Som orlogsskonnert bar den navnet »Den Aarvaagne«. Med hensyn til byggeåret synes der at have været nogen uenighed, idet dette opgives til hhv. 1770, 1780 og »slutningen af det 18. århundrede«. Sammen med en anden skonnert, »Iresine«, fungerede »Den Aarvaagne« som tender og patruljefartøj for de mere sværtbyggede orlogsfregatter og -brigger, som Søetaten hvert år udsendte til Vestindien.

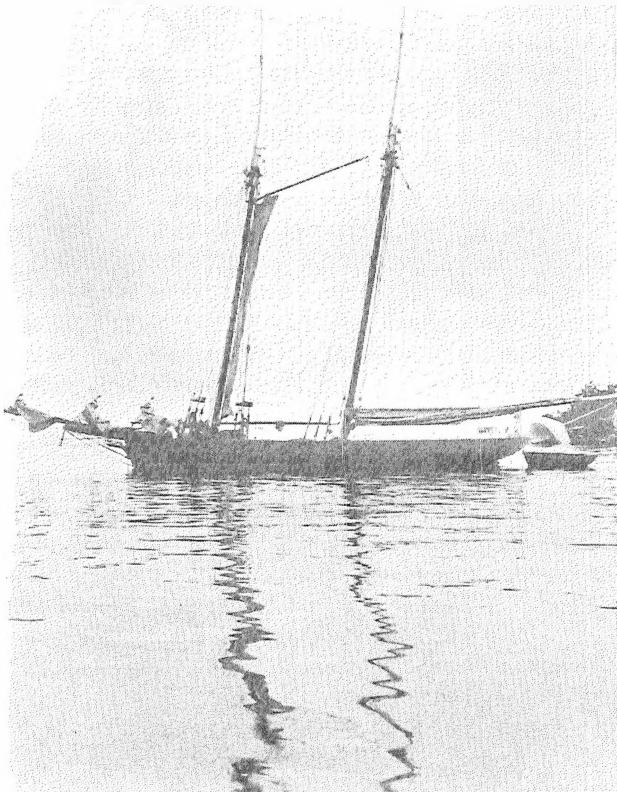
I denne tjeneste deltog »Den Aarvaagne« i adskillige episoder med engelske kapere, herunder den berømte affære ved Fugleklippen den 3. marts 1801, kort før den engelske okkupation af Dansk Vestindien. Efter englændernes tilbagegivelse af øerne i 1802 solgtes både »Den Aarvaagne« og »Iresine«. I adskillige år gik »Den Aarvaagne« i postfart, men indlemmedes i 1825 for en kort tid i orlogslåden, idet den under sekondløjtnant Irminger benyttedes til at erobre den columbianske kaper »Adolpho«.

Efter denne berømmelige affære genoptog skonnerten, der nu gik under navnet »Vigilant«, sin postfart mellem øerne, kun afbrudt for en kort tid i 1842, da stationsskibet, orlogsbriegen »Allart«, forliste og »Vigilant« blev lejet til orlogstjeneste istedet.

I 1876 forliste »Vigilant« under en orkan i Christiansteds havn, men blev af sin ejer, P. Pentheny, hævet og sat istand, for derefter at fortsætte sin tjeneste som guvernementets postskonnert endnu en lang række år.

»Vigilant« sejlede endnu i bedste velgående i 1917, da Dansk Vestindien solgtes til USA, men herefter udgik fartøjet af de danske annaler, idet den daværende ejer søgte om amerikansk statsborgerskab. Et uverificeret rygte fortæller dog, at »Vigilant« endnu var i fart i 1923.

Såvidt mth. til den eksisterende litteratur, men går man i de vestindiske aviser, finder man næppe et nummer i sidste halvdel af 1800-tallet, hvor »Vigilant« ikke er nævnt. Skonnerten var næsten konstant i guvernementets tjeneste som pakket mellem St. Croix og St. Thomas, så hendes ankomst- og afgangstider var naturligvis nævnt i aviserne. Men derudover kan man finde lange artikler, som fortæller »Vigilant«s historie, og som må formodes at ligge til grund for de ovennævnte forfatteres skildringer.



Skonnerten »Vigilant« (ex »Nonsuch«) af Christiansted, St. Croix, ridende for sit anker i Christiansted havn, kaldet »Bassin«. Skibet var en af de berømte Baltimore klipperskonnenter med stærkt hældende master. Foto på Kgl. Bibliotek.

*Schooner »Vigilant« (ex »Nonsuch«) of Christiansted, St. Croix, Danish West Indies.  
One of the famous Baltimore clipper schooners with raking masts.*

I St. Croix Avis 31. juli 1878 kan man således finde en længere artikel om »Vigilant«s fortid i forbindelse med meddelelsen om, at hun nu er sat i vandet igen efter en gennemgribende reparation.

Artiklen angiver, at »Vigilant«s oprindelse er ukendt. Det antydes dog, at hun i sin ungdom har været anvendt både som slaveskib og sørøver. Af mere præcise oplysninger indeholder artiklen kun disse: i 1824 tilhørte »Vigilant« overlødsen Bjørn, derefter overgik ejerskabet

til Holm - tror avisartiklens forfatter nok -. Den næste ejer skulle have været en vis Høyer og derefter kaptajn Dahl. Georg Behagen overtog derefter »Vigilant« i fællesskab med H. Elliot, der dog hurtigt købtes ud. Endelig solgte Behagen skonnerten til den nuværende ejer, kaptajn Pentheny. Vores mand på St. Croix Avis angiver desværre ikke nærmere, hvor han har fået disse oplysninger fra, men man kan gætte på, at de enten stammer fra Pentheny eller en gammel sømand på kajen.

Næste gang man kan finde en længere artikel om »Vigilant« er i samme avis, 4. januar 1890. Den er et genoptryk af en artikel i »Boston Sunday Herald«. Titel: »The Oldest Vessel Afloat«. Kilden til historien sagdes at være en gentleman, som i mange år havde været bosiddende på St. Thomas. Denne gentleman havde hørt rygter om, at »Vigilant« havde været anvendt til slavefragt på Cuba, havde været kaper, ja endog sejlet under det sorte flag.... Kilden hævdede at have kendt »Vigilant« i tredive år.

I ingen af de ovennævnte artikler berøres dog »Vigilant«s tjeneste som dansk orlogsskonnert under navnet »Den Aarvaagne«. Først i 1901, i forbindelse med en notits, som »Vigilant«s ejer havde indrykket i St. Croix Avis den 2. marts, får vi en noget vag hentydning til dette forhold, idet ejeren, kaptajn P. Pentheny, kunne oplyse følgende:

*March 3rd 1801*

*March 3rd 1901*

*Danish Schooner »Vigilant«*

*Sunday March 3rd being the Centenary Marking an Event in the History of the said Schooner...*

Den begivenhed, der hentydes til, er den nævnte affære ved Fugleklippen, hvor orlogsbriggen »Lougen« og skonnerten »Den Aarvaagne« var i kamp med en engelsk styrke.

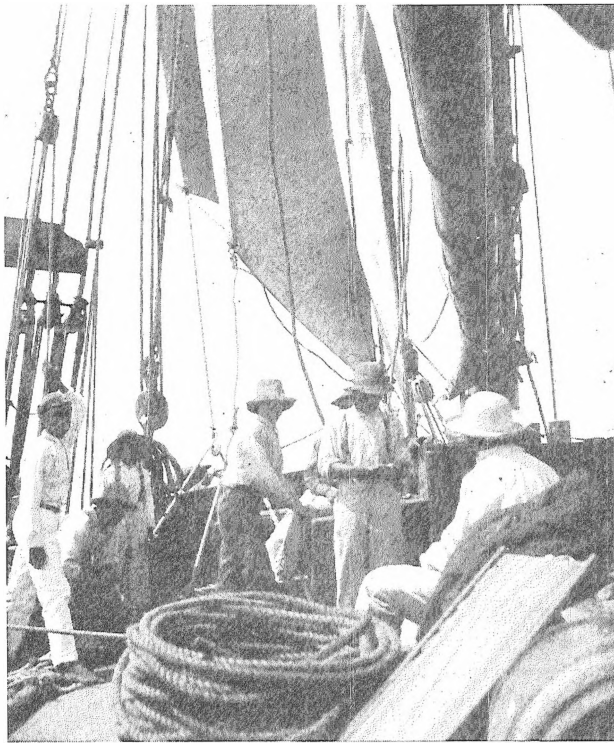
I en artikel, der fulgte lige efter annoncen, får vi endnu engang hentydningen til »Vigilant«s fortid som »Den Aarvaagne«:

*... what seems to be certain is that she was a slaver, and was captured and carried into St. Thomas by a British Ship of War, shortly before rendering the Service to the Danish Government which is to be commemorated tomorrow...*

Resten af artiklen er et sammendrag af de to tidligere omtalte artikler i St. Croix Avis.

I 1901 er man, hvad angår »Vigilant«s oprindelse, nået frem til, at den måtte være identisk med den danske orlogsskonnert »Den Aarvaagne«, der var i tjeneste omkring 1800. Dette har senere forfattere taget som et faktum.

Begynder man imidlertid at søge udover de ovenfor nævnte kilder, bliver man stillet overfor en række ubesvarede spørgsmål og en hel del



Dæksinteriør 1903 fra skonnert »Vigilant«, som i mangfoldige år sejlede i rutefart med post og passagerer mellem St. Croix og St. Thomas. - Handels- og Søfartsmuseet.

*Deck-interior of the schooner »Vigilant«, 1903, which for many years plied between St. Croix and St. Thomas with post and passengers.*

uoverensstemmelser. For det første hersker der almindelig uenighed om »Vigilant«s oprindelse og byggeår. Går man ud fra den antagelse, at »Vigilant« er identisk med »Den Aarvaagne« (en antagelse, som altså vel at mærke først er kommet til live i 1901), har man muligheder for at indhente nagelfaste oplysninger, idet den søofficer, som oprindelig købte »Den Aarvaagne«, har indsendt en redegørelse for købet til admiralitetet i København.<sup>3</sup>

Ifølge denne rapport blev »Den Aarvaagne« indkøbt i 1799, den 21. april. Skonnerten hed oprindelig »Earl St. Vincent« og var bygget i Irland i 1794. Ejeren hed Kirk Patrick, og skonnerten var sejlet til Vestindien af en kaptajn Harvey.

Fartøjet var kobberforhudet, havde 14 kanonporte og var bevæbnet med 12 4 pds.kanoner. Denne bevæbning bekræftes af en vedlagt inventarliste. »Den Aarvaagne« skulle have en besætning på 40 mand. Denne skønnert blev de tre følgende år benyttet af marinen i Vestindien, men blev i 1802 solgt ud af flåden. Det er ikke lykkedes at finde spor i arkiverne efter »Den Aarvaagne« udover 1802. Har det været muligt, at dette fartøj kunne dukke op igen i 1825, under navnet »Vigilant«, for at fortsætte sin glørværdige karriere?? - Desværre nej!!

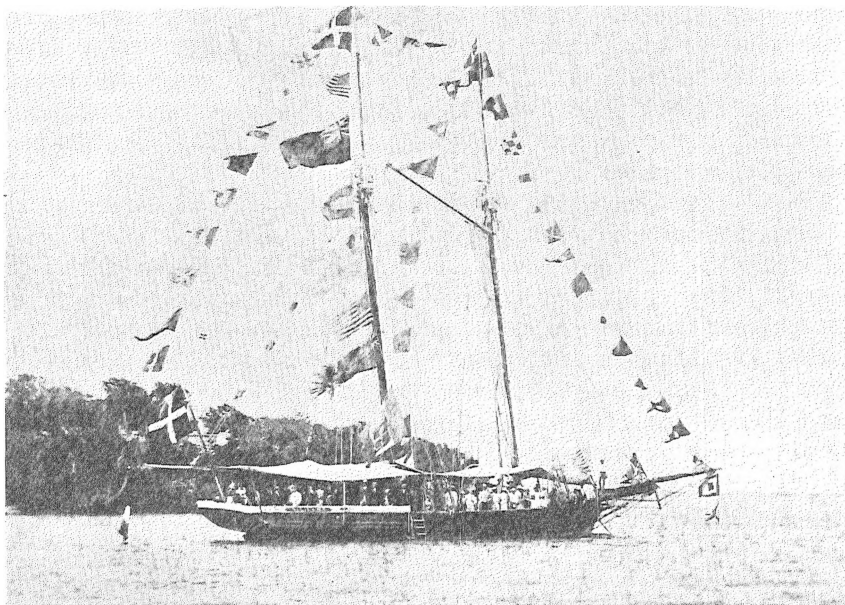
Vi kender udseendet på »Vigilant« fra adskillige fotografier, og hun er umiskendelig en af de berømte Baltimore klipperskonnerter. De blev ikke bygget i Irland. De blev bygget i USA.

Nu kan en sådan vurdering af et skibs udseende altid diskuteres, men der findes endnu et faktum, der umuliggør, at de to fartøjer kan være et og samme: størrelsen. Fra skibsregistreringsprotokollerne, diverse målebrevne i toldregnskaber og besejlingsprotokoller oplyses, at »Vigilant«s tonnage er 45-51 tons - det varierer lidt efter de skiftende målemetoder. »Den Aarvaagne« har vi desværre ingen mål på, men det forhold, at den førte 12 4 pds. kanoner, viser, at det må have drejet sig om et fartøj på ca. 150 tons. Dette kan enhver overbevise sig om ved at konferere med flådelister. Kanoner havde en vis vægt og krævede en tilsvarende tonnage af det fartøj, der skulle bære dem. »Den Aarvaagne« har altså været et fartøj, der var ca. tre gange så stort i tonnage som »Vigilant«.

For at sætte dette forhold i relief kan det nævnes, at da orlogsbriggen »Allart« i 1842 forliste i Vestindien, indsatte man »Vigilant« som patruljefartøj i stedet. »Vigilant« blev endog armeret - med en, *een*, 3 pds.kanon!

Når nu »Vigilant« ikke var identisk med »Den Aarvaagne«, hvor stammer skonnerten så fra?

Vender vi tilbage til avisartiklerne, oplyser St. Croix Avis 31. juli 1878, at i 1824 tilhørte »Vigilant« overlødsen Bjørn, for derefter at overgå successivt til Holm, Høyer, Dahl, Behagen og endelig Pentheny. Nu ligger det så heldigt, at overlødsen Bjørn ikke var helt dadelfri i sin embedsførelse; han satte sig i gæld og blev suspenderet fra sit embede. Alle hans ejendele kom på tvangsauktion, inclusive et par mindre både og en slup.<sup>4</sup> Denne sag foregik netop i 1824, men intetsteds optræder »Vigilant«, eller for den sags skyld en anden skønnert under auktionen. Derimod kan man genfinde navnene på de næste påståede ejere til »Vigilant«: Holm, i form af hans enke og arvinger, og Høyer i egen person. Kaptajn Holm er den tidligere lods på stedet, og Høyer er Bjørns efterfølger. De har begge penge tilgode hos Bjørn. Bjørns suspendering



Skonnert »Vigilant« flagende over alle toppe i Christiansted havn 3. marts 1901, da ejeren, kapt. P. Penheny, følte sig foranlediget til at fejre fartøjets 100 års jubilæum for dets deltagelse i slaget ved Fugleklippen under navnet »Den Aarvaagne«. Forfatteren påviser i artiklen, at der i virkeligheden er tale om to forskellige skibe. - Handels- og Søfartsmuseet.

*The »Vigilant« in Christiansted harbour, commemorating the centenary of its supposed participation as »Den Aarvaagne« (Danish for vigilant) in a battle against English warships on March 3, 1801. The author documents in this article that it was a mistake, as the two vessels have been confused.*

og den efterfølgende tvangsauktion har været en overmåde celeber sag, og i tiden op til 1878 er denne sag blevet knyttet sammen med »Vigilant«s navn. Hvad kan have været årsagen til dette?

I de Vestindiske Lokalarkiver findes der en række skøde- og skibsadkomstdokumenter, dækkende perioderne 1799-1807 og 1815-1850. Disse arkivalier indeholder oplysninger om al handel med skibe på St. Croix.<sup>5</sup>

Heri kan man i 1848 finde, at Georg Behagen køber skonnerten »Vigilant« af enkefru M.I. Dahl, der har overtaget fartøjet efter sin mand, Peter Axel Dahl. Denne Dahl havde i en årrække optrådt i protokollerne for hhv. St. Thomas og St. Croix, ind- og udgående skibe, som

fører af sin skonnert »Vigilant«. Dahl havde i sin tid, nærmere betegnet slutningen af 1825, købt fartøjet af kaptajn Hans Beyerholm. Selvsamme Beyerholm havde ikke haft sin skonnert så længe, han havde købt den i januar 1825, men inden han solgte den videre til Dahl, ændrede han navnet på skonnerten til »Vigilant«. Tidligere hed den nemlig »Nonsuch«.

Går vi længere tilbage i skibsadkomstdokumenterne, finder vi, at »Nonsuch« oprindeligt den 22. juni 1824 blev solgt til firmaet Cabot, Bailey & Co. af en vis hr. Battandier for 1300 dollars. »Nonsuch«s fortid kan ikke belyses ud over denne salgsdato, idet den føromtalte herre, Jean François Henri Battandier, borger af Christiansted, ikke havde nogen tinglyst adkomst til »Nonsuch«. For at føje spot til skade viste det sig, at ikke alene havde Battandier intet skøde på skibet, han havde også givet adskillige mennesker, der havde lånt ham penge, pant i skibet. Det er troligt, at der har været en del snak om salget af »Nonsuch« i 1824, og de to celebre affærer, Bjørns fallit og det »skødesløse« salg af skonnerten, er i tidens løb blevet spundet sammen til een ende.

Det kan altså fastslås, at »Nonsuch« på mystisk vis dukker op i Dansk Vestindien i 1824, uden nogen registrerbar fortid, og under lidt uldne omstændigheder sælges den til firmaet Cabot, Bailey & Co. Fortiden som sørøver, kaper eller slaveskonnert kan ikke bekræftes, men de manglende skibspapirer kunne tyde på, at den har været benyttet til ikke fuldt lovlige forretninger.

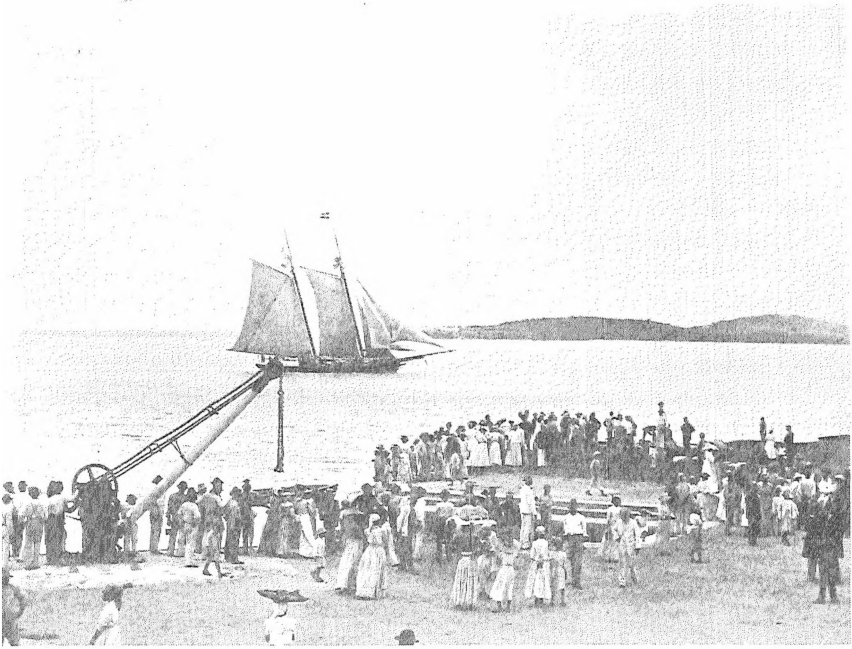
Cabot, Bailey & Co. videresælger »Nonsuch« til Beyerholm i januar 1825, og Beyerholm omdøber skonnerten til »Vigilant«.

En skonnert »Vigilant« bliver selvsamme år benyttet til at erobre en større kaperskonnert »Adolpho«, en affære, hvorved sekondløjtnant C.L. Irminger indlagde sig megen hæder.

Fra Irmingers dagbøger får vi at vide, at han fik kommandoen over en privatejet skonnert, »Vigilant«, samt 30 soldater.<sup>6</sup> Det lykkedes med disse at erobre kaperen, til trods for at denne var armeret med to kanoner. Men var Irmingers »Vigilant« identisk med »vores« »Vigilant«?

Irminger afslører intet udover navnet i sine dagbøger, men hans chef, kaptajn W. Kaas, indsender en rapport til admiralitetet<sup>7</sup>, hvori han ikke nævner skonnerten ved navn, men til gengæld havde det for os lykkelige indfald at nævne fartøjets ejer: Beyerholm. Det kan således slås fast, at det virkelig var »vores« »Vigilant«, der deltog i den berømte affære mod »Adolpho«.

Efter Beyerholms salg af »Vigilant« til Dahl i slutningen af 1825 er skonnertens skæbne forholdsvis veldokumenteret. Dahl fører selv »Vigilant« i fragtfart mellem øerne, somme tider også for guverneme-



Skonnert »Vigilant« under afsejling fra Christiansted 1879. Dette år var prins Valdemar på togt til Vestindien, hvad der vakte stor opsigt, idet det var første gang et medlem af det danske kongehus besøgte øerne. Formentlig viser fotoet prinsens overfart fra St. Croix til St. Thomas. Skonnerten fører splitflag på fortoppen, og folk er samlet ved havnen. Foto på Kgl. Bibliotek.

*Schooner »Vigilant«, 1879, probably with the Danish Prince Valdemar onboard. He visited the islands as the first member of the Royal Danish family.*

mentet. Her skal især fremhæves året 1842, hvor den udsendte orlogsbrig »Allart« strandede, og »Vigilant« for en tid optrådte som orlogsskonnert, med orlogsgaster fra »Allart« som besætning og armeret med en enkelt kanon.

Da Behagen overtager »Vigilant« fra Dahls enke i 1848, følger en række år, hvor der sluttet kontrakt mellem Behagen og guvernementet om anvendelsen af »Vigilant« som post- og paketskonnert mellem St. Croix og St. Thomas.

I 1873 sælges »Vigilant« til kaptajn P. Pentheny, der allerede tre år efter er nær ved at miste sit smukke skib. Under en orkan i 1876 går »Vigilant« ned i Christiansteds havn. Pentheny hæver imidlertid »Vigilant« igen. På dette tidspunkt overgår det endnu engang skonnerten



at være uden papirer. De var gået tabt ved forliset. Dette fremgår af Fartøjsfortegnelsen 1881<sup>8</sup>, hvor der under rubrikken »hvornår bygget« kun kan oplyses, at det ikke vides, da papirerne forsvandt ved forliset i 1876. Pentheny har således frit spil, da han i 1901 ønskede at føje lidt ekstra nimbus til sit i forvejen berømte skib.

Pentheny fortsatte post- og pakETFarten i guvernementets tjeneste, men efterhånden som alderen begyndte at trykke »Vigilant«, blev det af sikkerhedsmæssige grunde bestemt i 1882, at 1. lodsens ved Christiansted hver måned skulle efterse hende.<sup>9</sup>

Til trods for, at »Vigilant« alle tider var kendt for at være en overdådig sejler, stillede udviklingen nu krav til hende, som ikke kunne indfries. I 1883 fremkom man derfor med en plan om at forsyne hende med hjælpeskruer, der skulle drives af en mindre dampmaskine på dækket.<sup>10</sup> Hjælpeskruen skulle kunne sænkes ned i vandet, når der var brug for maskinkraft. Projektet byggede på en engelsk ingeniør Sisson's patent. Det temmelig avancerede projekt sendtes til Koloniernes Centralstyrelse, der sendte det til udtalelse ved Orlogsværftet, som endelig hentede ekspertbistand hos B&W. Man mente nok, at det kunne lade sig gennemføre, men før man ville gå igang med at investere i projektet, ønskede man dog at sikre sig, at »Vigilant« i sin høje alder ville være i stand til at bære vægten af det krævede maskineri. Det blev bestemt, at »Vigilant« skulle foretage nogle prøvesejladser med tre 18 pds.kanoner som ballast - det ville svare til vægten af hjælpemaskineriet, 12.000 pd.<sup>11</sup> Hvordan disse sejladser forløb - hvis de overhovedet blev gennemført - melder historien intet om, men projektet løb ud i sandet, og »Vigilant« fortsatte sin fart for sejl alene, indtil hun i 1917 overgik til amerikansk ejerskab.

### *Post scriptum*

Det kan måske undre nogle, hvorfor man i den grad kaster sig ud i detailundersøgelser af et enkelt skibs historie. Der er flere grunde til dette:

For det første er det spændende at beskæftige sig med en så lille del af historien, at man kender den ned i mindste detaille - det gør historien mere levende og umiddelbar for en selv.

For det andet er dette ikke bare et almindeligt fartøj, men en skonert, der som få er blevet omgærdet af myter: hun havde været sørøver, slaveskib, kaper, orlogsskonert. I sit lange liv havde hun været indblandet i alle større begivenheder på de Vestindiske Øer, bl.a. var det

»Vigilant«, der i 1848 bragte bud til St. Thomas om slaveoprøret. »Vigilant« er et fartøj, der - selv om man raderer alle myter væk - har været med til mere, end det er de fleste fartøjer beskåret at opleve. Hendes historie er værd at skrive, men når den skal skrives, er det væsentligt, at det bliver den dokumenterede historie om »Vigilant«, og ikke en række fortællinger af mere eller mindre mytisk karakter.

Endelig kan det gennem denne undersøgelse påvises, hvor mange kilder der kan øses af, når man ønsker et fartøjs historie belyst. Der ligger stadig et stort fond af oplysninger i disse kilder, ligesom »Vigilant«s historie absolut ikke er udtømmende fortalt med denne beskedne redegørelse. Dels findes der en rigdom af oplysninger i allerede fremdragne arkivalier, som af pladshensyn er blevet udeladt, dels mangler en undersøgelse af udenlandske, primært amerikanske arkiver, som kan belyse »Vigilant«s fortid som »Nonsuch« før 1824, og endelig mangler vi en redegørelse for »Vigilant«s skæbne efter 1917, idet der kun findes en uverificeret oplysning i skibsregistret på Marinens Bibliotek, der angiver, at »Vigilant« forliste i 1928. Passer imidlertid denne oplysning, opnåede »Vigilant« alligevel at få det hundredeårsjubelæum, som blev fejret lidt for tidligt i 1901.

### Litteratur:

- Larsen, Kay: Dansk Vestindien 1666-1917 (København 1928).  
J. Brøndsted [udg.]: Vore gamle tropekolonier II (København 1953).  
Samme, 2. udg. (København 1966).  
Lauring, Palle: Dansk Vestindien (København 1978).  
Taylor, Ch. E.: St. Thomas, St. Croix and St. John (St. Thomas 1902).

### Kilder:

- Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg: Billedarkiv; Kay Larsens skibsregister.  
Orlogsmuseet: Skibsregister.  
Marinens Bibliotek: Skibsregister; håndskriftsamlingen (Irmingers dagbøger).  
Rigsarkivet:

Søetaten, admiralitetet, indkomne sager div. år.

Søetaten, kort- og tegningssamlingen.

Vestindiske lokalarkiver: - udtagne sager (se note 4).

-Skibs- og fartøjsadkomstprotokol for St. Croix 1797-1807, 1815-1850.

-Fortegnelse over indkomne og udgåede fartøjer St. Thomas havn 1821ff., div. år.

-Toldregnskaber for Christiansted div. år.

-Guvernementet på St. Croix, indkomne skrivelser, div. år.

-Guvernementet, kopibøger med betjente og andre, div. år.

Vestindiske reviderede regnskaber, div. år.

Skibsregistret, fartøjsfortegnelse. 1881ff.

St. Croix Avis, div. år.

## NOTER

- <sup>1</sup> Palle Lauring op. cit. p. 299.
- <sup>2</sup> Bjørn Ochsner op. cit. nr. 107.
- <sup>3</sup> Søetaten, admiralitetet, indkomne sager 1290/1799.
- <sup>4</sup> Vestindiske Lokalarkiver, Reg. på St. Croix, udtagne sager: Protestantkayen samt Capt. Lars Bjørns Gjeld vedkommende.
- <sup>5</sup> Vestindiske Lokalarkiver, Reg. på St. Croix, Skibs- og fartøjsadkomstprotokoller for Gouvernementet på St. Croix. 1815-26, pp. 18, 19, 269. - 1826-50, pp. 20, 22, 195 ff.
- <sup>6</sup> C.L. Irmingers dagbøger, juni 1826, Marinens Bibl.
- <sup>7</sup> Admiralitetet, indkomne sager 491/1825.
- <sup>8</sup> Skibsregistret, fartøjsfortegnelse 1881-, XI, p. 277.
- <sup>9</sup> Vestindiske lokalarkiver, gouvernementets kopibøger med betjente og andre, 925/993, 27.5. 1882.
- <sup>10</sup> Vestindiske lokalarkiver, St. Thomas gouvernementet, diverse uordnede sager: Sag angående »Vigilant«s forsyning med hjælpeskruer. Bilag til Koloniernes Centralstyrelses skrivelse af 30. aug. 1884, nr. 226 til Gouvernementet.
- <sup>11</sup> Vestindiske lokalarkiver, gouvernementets kopibøger med betjente og andre 1872/2021, 19.9. 1884.

## THE SCHOONER »VIGILANT«: MYTH AND DOCUMENTATION

### *Summary*

One of the most famous ships in the history of the Danish West Indies was the schooner »Vigilant«. It has been described as a naval schooner, pirate, privateer and slaver before about the middle of the nineteenth century it was put into service as the government mail packet between St. Croix and St. Thomas. West Indian newspapers between the seventies and the nineties contain long articles on the schooner's mysterious past. However one thing was certain: the great age of the vessel, even though it was impossible to give a definite date for its origin. As the ship's papers were lost in a wreck in 1876, even though the vessel was later raised, it was not possible to verify its age from these documents.

Nevertheless in spite of lack of documentary evidence the owner of the ship in 1901, P. Pentheny, could assert that the »Vigilant« as the naval schooner »Den Aarvaagne« (the Danish word for vigilant), had taken part in the affair at Fugleklippen, where two English naval frigates had attacked the Danish naval brig »Lougen« on the 3rd March 1801. On the 3rd March 1901, therefore, Pentheny celebrated the centenary of the »Vigilant« and since then historians have accepted this as a fact.

Records however, show that »Den Aarvaagne«, which indeed was present at the affair at Fugleklippen, was not built in America but in Ireland, whereas photographs of the

»Vigilant« plainly show it to have been one of the famous Baltimore clippers. In addition there is documentary evidence that »Den Aarvaagne« carried twelve cannon and must therefore have been of about 150 GRT. The »Vigilant« was circa 45 GRT. These facts prove that the two ships were not one and the same.

So how old was the »Vigilant«? A register of shipping deeds from St. Croix reveals that in 1824 a schooner called the »Nonsuch« was sold by a Mr. Battandier to a firm which later sold it to a Mr. Beyerholm. He gave the vessel a new name, the »Vigilant«, before he sold it to Captain Axel Peter Dahl, who sailed with it for many years. In 1848 the »Vigilant« was bought by a merchant, Georg Behagen. The next time it changed hands was in 1873 when it was purchased by Captain P. Pentheny. It was owned by his widow as late as 1917.

So the »Vigilant« first appeared at St. Croix in 1824, under the name of the »Nonsuch«. The schooner's previous existence is obscure as the owner, Battandier, held no registered deed to the vessel. The »Vigilant« may, then, well have been smuggler, privateer or pirate before 1824 - but certainly not the naval schooner, »Den Aarvaagne«.

# TO HANDELSSKIBE PÅ ØRESUNDS BUND

Af

MICHAEL TEISEN

*Fund af skibsvrag kan tit være verdenssensationer, når det f.eks. drejer sig om meget gamle skibe eller skatteskibe. Forfatteren viser i sin artikel, at fund af nyere og ganske almindelige skibsvrag også kan være yderst spændende, ikke mindst når der fra dem kan optages genstande, som kan belyse sømandens dagligliv og arbejde ombord. Dette er tilfældet med et par vrage, som sportsdykkere har fundet nær Hven og bjerget flere interessante ting fra.*

Oftest læser man om undervandsarkæologiske fund i forbindelse med meget gamle skibe fra oldtiden og middelalderen, eller også hører man om meget sensationelle fund af guldlastede spanske galeoner. Men vrage fra langt nyere tid kan dog være lige så interessante og give mange oplysninger om dagliglivet ombord, - oplysninger som sjældent findes nedskrevet og overleveret til vor tid.

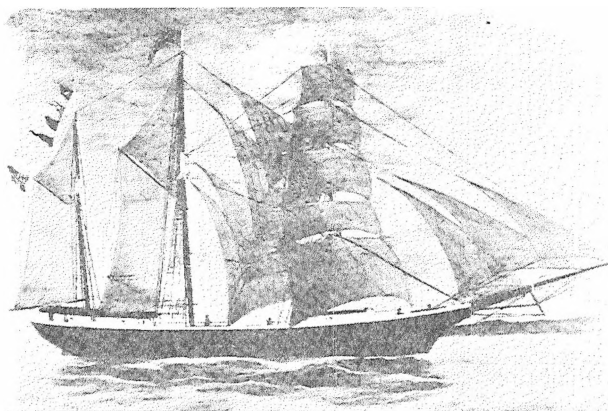
Her i Danmark er vi i den situation, at vrage, der til enhver tid er gået tabt for mere end 150 år siden, er fredede og tilhører staten - og de må ikke forstyrres uden forudgående tilladelse fra Rigsantikvaren.

Hvis man betænker, hvor få træskibe der er tilbage fra før århundredskiftet, kan det ikke undre, at vrage fra helt op til slutningen af 1800-tallet kan fortælle meget, hvor den skriftlige overlevering svigter, og på en meget levende måde illustrere og supplere, hvor de skriftlige kilder findes.

To sådanne vrage er fundet i nærheden af Ven (Hven) af sportsdykkere fra frømandsklubben Helgoland. Da sportsdykkerne omhyggeligt har nedskrevet deres dykkeraktiviteter og efterforsket det ene vrages historie, er det nu muligt at drage sammenligninger mellem disse to vrage: »Livlig«, hvis historie er velbelyst, og et ældre vrage med arbejdsnavnet »Ven Vest«, hvis nøjagtige alder og forhistorie endnu ikke er bestemt.

»Livlig«

»Livlig«, oprindeligt døbt »Sjötrollet«, var et skonnertskib bygget i 1864 i Kalmar. Det var på 159 net. reg. tons, og dets længde var 114,2',



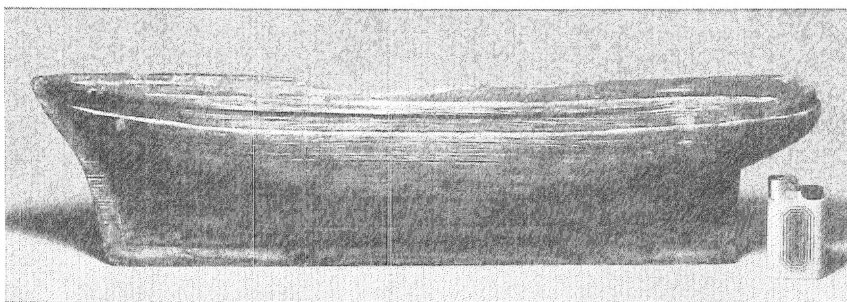
3-mastet skonnert »Livlig« af Fredrikshald (Halden), ex »Sjötrollet«, bygget 1864 i Kalmar. Det sank 1898 nær Hven og blev fundet af dykkere 1972. - Efter tegning.

*The 3-mast schooner »Livlig« of Fredrikshald, Norway, ex »Sjötrollet« built at Kalmar, Sweden, in 1864. It sank near the island of Hven (Ven) in the Sound in 1898 and was found by divers in 1972.*

bredde 23,1' og dybgang 10,6'. Skibet blev købt af Carl Dahl i Frederikshald og omdøbt i 1887 til »Livlig«. Da skibet forliste i 1898, ejedes det af konsul Grenager i Frederikshald.<sup>1</sup>

»Livlig« var lastet med 225t gennemhullede briketter fra England og var via Terneuzen i Holland på vej til København, da det i nærheden af Lappegrunden fyrskib blev påsejlet af en engelsk krydser »Cleopatra«. De tre forreste skibe af den engelske eskadre, hvoraf »Cleopatra« var det fjerde og sidste, var passeret foran om »Livlig«. Dette var også »Cleopatra«s hensigt, men føreren af den engelske krydser havde åbenbart forregnet sig med hensyn til sejlskibets fart og afdrift i den kraftige strøm. Resultatet blev, at krydseren, der havde vigepligt for sejlskibet, påsejlede »Livlig« i stævnen, således at en del dæksplanker kløvedes, skandækket blev beskadiget, og støtterne forude knækkede. Der var ingen huller at se neden for vandlinjen, og »Livlig« var ikke slået læk. Skaderne over vandlinjen blev dækket til med et sejl. Da uheldet skete lidt over 8 om aftenen, ankrede »Livlig« op for natten, efter at 18 engelske søfolk var sendt ombord fra »Cleopatra« for at hjælpe.

Klokken 5 næste morgen (30. august 1898) begyndte »Cleopatra« at bugserer »Livlig« sydpå mod København. Opad formiddagen blev vejret stormfuldt med hårde byger og svær sø, og da skibene var tværs over



Påbegyndt skibsmodel, fundet i vraget af »Livlig« og formodentlig forestillende denne skonnert. Dette og de følgende fotos er taget af Leif Rasmussen.

*An unfinished shipmodel, found in the wreck of the »Livlig«, presumably a model of the same schooner.*

Vens nordspids, slog tre ualmindeligt store søer ind over »Livlig«s beskadigede stævn, og i løbet af et par minutter sank skonnerten.

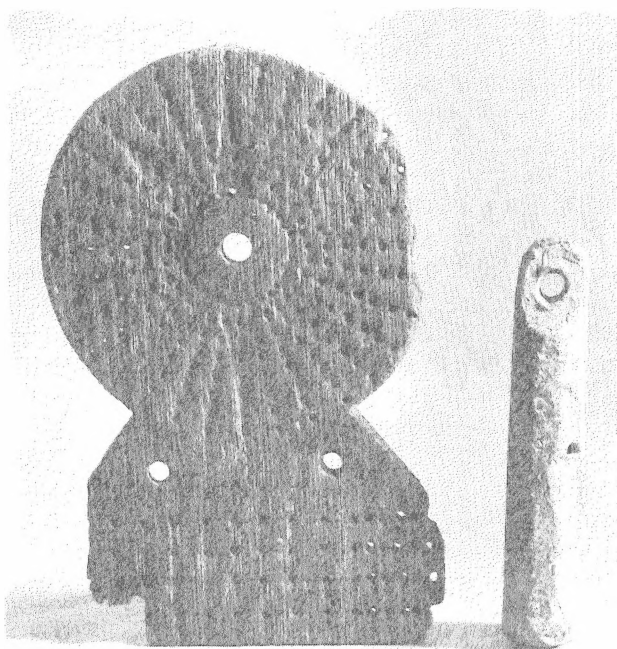
»Livlig«s besætning på syv mand med kaptajn Syvertsen i spidsen reddede sig fra borde ved at springe i havet. Det samme gjorde to norske drenge på ca. 13 år, der var med som passagerer. Værre gik det for de engelske søfolk, der var ombord for at hjælpe. Kun tolv blev reddet, og seks druknede altså. Lodsen fra Helsingør, Bay, blev reddet i sidste øjeblik svømmende af bugserdamperen »Dan«, som i forvejen var sendt til assistance fra København. Ulykken skete kl. ca. 11, og først ved femtiden om eftermiddagen nåede »Cleopatra« til København uden at have fundet nogen af de seks savnede.

I september 1898 blev masterne sprængt af »Livlig«, da skibet lå til gene for skibsfarten. Man havde da opgivet at bjerge det.<sup>2</sup>

Således lå »Livlig« på havets bund til 1972, hvor vraget blev fundet af dykkere, og lige siden er der blevet dykket regelmæssigt på stedet i sommerhalvåret. Vragets hoveddimensioner er blevet opmålt, og en del løsfund er gjort siden 1972.

Desværre så Farvandsdirektoratet sig den 26. og 27. februar 1974 nødsaget til at nedsprænge vraget yderligere for at tilvejebringe en mindstedybde på 14 m, som Danmark internationalt har forpligtet sig til at sørge for i Øresund. »Livlig« ligger på 17 m vand og rager altså nu knap 3 m op over havbunden. Nedsprængningen gik værst ud over stævnen, som førhen var intakt med skibets stokanker endnu hængende i klydset.

Ude i forstævnen af vraget, omtrent der hvor tømmermandens



Pindekompas og blylod fundet i vræget af »Livlig«.

*A traverse-board and a lead found in the wreck of the »Livlig«.*

hellegat normalt er beliggende, har man fundet det vel nok mest talende fund, skroget af en skibsmodel. Da dette modelskrog har clipper-stævn som »Livlig« og længde/bredde-forholdet på modellen og »Livlig« er det samme (1:5), kan man vel tillade sig at tro, at et af besætningsmedlemmerne har fordrevet frivagterne ombord med at fremstille en model af det skib, han sejlede med.

Model-skroget er konserveret med polyethylenglycol og fremtræder nu, som da det gik tabt. Samme sted, i tømmermandens hellegat, fandt man resterne af en værktøjskiste med en del skibstømrerværktøj bevaret.

En del af skibets navigationsudstyr er fundet: En trækasse med den kardansk ophængte messingydskål til et grydekompas. En oktant af træ og messing mærket: »Chas Piers 7. King St. Liverpool«. Håndlodet (vægt ca. 1 kg) er også fundet med øjet til lodlinen og hulningen



til talgklumpen fornedet til at tage bundprøver med fuldstændig bevaret.

Det kan ikke undre nogen, at et skib fra 1890'erne havde kompas, oktant og lod ombord, men mere mærkeligt er det, at der er fundet et pindekompas i vraget. Dette såre enkle hjælpemiddel til at udregne bestikket har altså endnu i 1898 været i brug i mindre skibe for at holde regnskab med den styrede kurs og farten under hver vagt. Det ville mange vel have forsvoret, men et pindekompas er en nem, visuel måde at vise kurs og fart på, da pindene anbragt i kompasrosens huller angiver hvilke kurser der er styret i løbet af vagtens 8 halvtimer og - fornedet - hvilken fart der er logget pr. time, målt i knob og favne. Det kan bemærkes, at man ombord på Grønlandske Handels bark »Nordlyset« brugte pindekompas op til 1927.

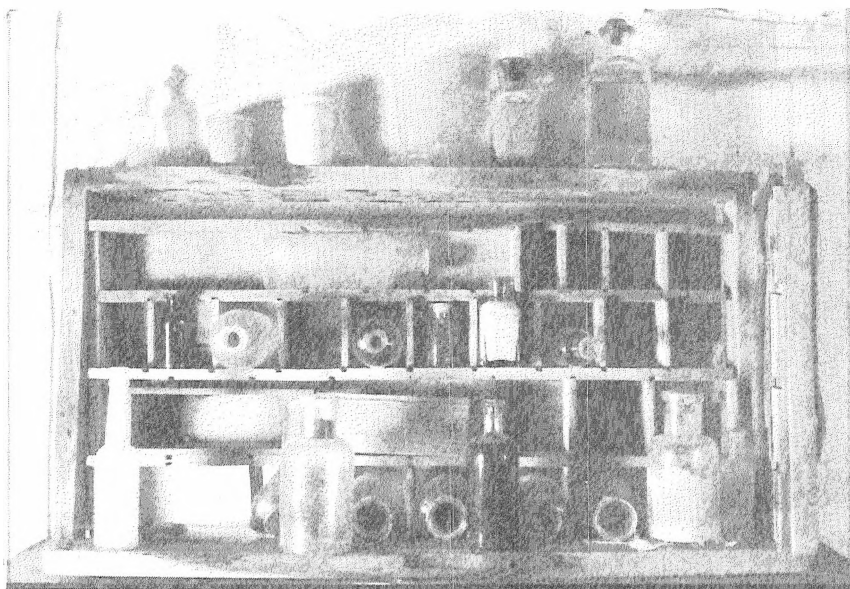
Resterne af skibets medicinkiste er fundet. Den består af en fyrretræskasse med mulighed for inddeling i op til 34 rum til salvekrukker og medicinflasker. Yderligere har der været plads til småting som en injektionssprøjte, stetoskop og kateterslange. 23 af medicinflaskerne og krukkerne fandtes endnu i kisten i størrelser fra 10 ml til 1/4 liter. På fundtidspunktet var der i syv af flaskerne stadig rester af det oprindelige indhold.

En af disse krukker indeholdt en hvidlig, salveagtig masse, hvis identitet ikke har kunnet fastslås. En mulighed er bor-vaseline, også kaldet lægende salve, der som sår salve har haft plads i alle skibsmedicinkister i slutningen af 1800-tallet. Et andet glas indeholdt farveløse krystaller, hvoraf den udtagne prøve viste sig at være natriumklorid, almindeligt salt, som lige så vel kan stamme fra havvand som fra glasets oprindelige indhold.

Indholdet af de øvrige fem flasker var flydende, og deraf var de tre beregnet til udvortes brug. Disse var karbolvand, som anvendes til desinfektion af sår, svovlliniment til behandling af eksem, og endelig en flaske, som indeholdt to ikke-blandbare væsker, som formodentlig har været tyk kamferolie. Tyk kamferolie virker varmende ved indgnidning på huden og anvendes mod muskelømhed (»værk«).

En flaske indeholdt en mørkebrun, uklar væske, som kan have været hostesaft. Den sidste flaskes indhold er det ikke lykkedes at bestemme, men lugten viser, at den på nuværende tidspunkt indeholder en del svovlbrinte.

I en enkelt flaske, hvor det oprindelige indhold var forsvundet, var navnet på indholdet indstøbt. Dette var Florida Water, et produkt, som nærmest er sammenligneligt med Eau de Cologne. Dets tilstedeværelse i en skibsmedicinkiste er overraskende, for omend det har haft en vis



Medicinkisten fra »Livlig«, set oppefra. En del af flaskernes indhold er bevaret og er senere blevet analyseret.

*Medicine chest from the »Livlig« seen from above. The contents of some of the bottles are preserved and have been analysed.*

medicinsk anvendelse til kølende omslag på panden ved migræneanfald, er det ikke et lægemiddel, hvis brug man umiddelbart forbinder med en sejlskibsbesætning. Men man kan levende forestille sig, at besætningsmedlemmerne før en landlov i en eksotisk havneby er dykket ned i medicinkisten og har pøset noget Florida Water på sig for at gøre sig mere indbydende.

Det var lovpligtigt for skibe på langfart at medføre en lægebog og en medicinkiste, dog med et sparsomt indhold. Man kan se, at »Livlig«s medicinkiste er en del udvidet i forhold til det lovpligtige.<sup>3</sup>

Selvfølgelig spiste »Livlig«s mandskab også. Af og til prøvede de endda selv at fange maden med en makrelpirk. Maden blev bl.a. tilberedt i en stor kobbergrøde med låg (diam. 35 cm, h 25 cm) og serveret på tallerkener fra Rørstrands porcelænsfabrik. Maden blev ved bordet krydret med salt og peber fra to små, grønne krukker med muslingeskalsornament og hank. I vraget er der fundet en flaske til vin og en



Løsfund fra »Livlig«: to mugger (krus), en kop og en flaske; liggende en pikkeronne, brugt til klædning af tovværk, og bag den en af kulbriketterne fra lasten, med huller i.

*Finds from the »Livlig«: two mugs, a cup and a bottle; left foreground a serving-mallet and behind it one of the briquettes from the cargo.*

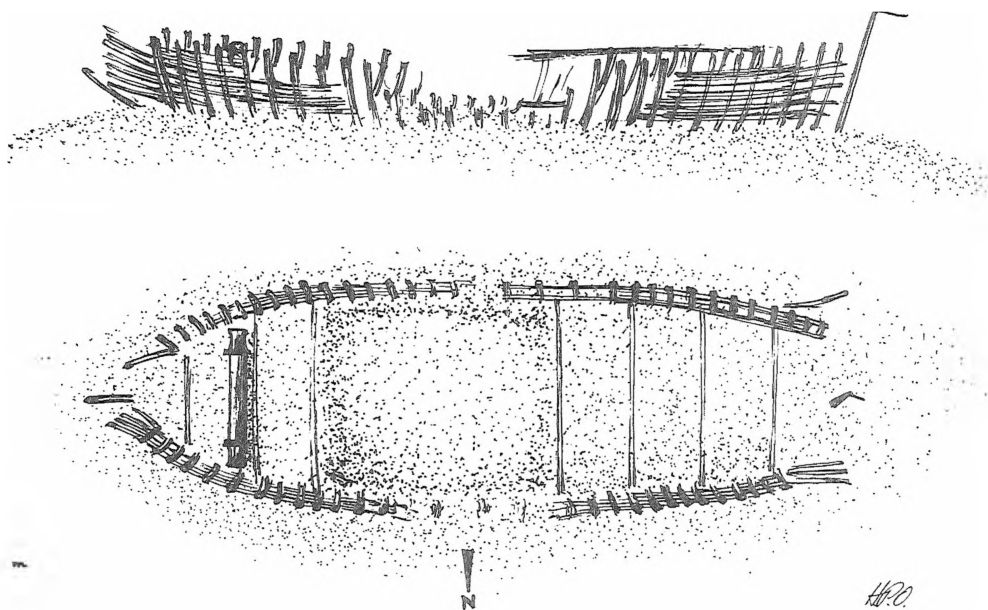
geneverdunk. Måske var den sidstnævnte købt i Terneuzen i Holland til at forsøde resten af sejlturen med.

Efter at have hængt noget af tøjet på en knagerække med otte knager (længde 130 cm) har et af besætningsmedlemmerne børstet tænder med en tandbørste af ben, hvor nu børsterne mangler.

Foruden mandskabets grej er der fundet en del småting, som naturligt hører til på et skib: Dele til petroleumslamper og -lanterner, dele til lænsepumpen og skibsrattet af træ med otte knager og messingnav og -nagler.

Det, der præger vraget mest, når man dykker ned og ser det, er en mængde af sorte firkantede kulbriketter (14 x 14 x 4,5 cm) med syv huller i, mærket AC.

Vraget af »Livlig« ligger stadig fredeligt på havbunden - kun noget arret efter nedsprængningerne - med en svag styrbords slagside. Det



Henrik Pauly Olsens skitse af vraket af »Ven Vest«, liggende på havbunden. Man bemærker roret, de kraftige dæksbjælker og det store ankerspil. Der ligger ikke opmålinger til grund for tegningen, men længde:breddeforholdet er korrekt. Skibets identitet og rigtige navn er ikke fastslået.

*Sketch of another wreck near Hven, called »Ven Vest« by the skin-divers as the identity and name of the ship is unknown. Note the rudder, strong beams and big windlass.*

eneste noget makabre fund, der har mindet dykkerne om et dramatisk forlis, er et par høje lædersøstøvler. Den ene med resterne af en sok i. Om støvlerne har tilhørt en af de engelske søfolk, som druknede, eller de har tilhørt en af »Livlig«s besætning, får stå hen i det uvisse.

### »Ven Vest«

Da dette skibs historie er ukendt, bliver det på grund af vragpositionen naturligt nok kaldt »Ven Vest«. Da det blev fundet af dykkere, vidste Farvandsdirektoratet og Søkortarkivet kun, at der var fundet vragrester på positionen i 1932 på et af opmålingsskibet »Marstrand«s togter. Til gengæld for »Ven Vest«s manglende historie har man opmålt skibets



Skaffegrej fra »Ven Vest«: empire-tekande, engelske fajancekopper, -skåle og -tallerkener, en flaske og glasbeholderne fra et timeglas.

*Eating utensils from the »Ven Vest«: a teapot, English stoneware cups, bowls and plates; a bottle and parts of an hour-glass.*

vigtigste konstruktive træk for eventuelt derigennem at kunne fastslå skibets identitet.

Skibet var lastet med korn, da det forliste. Kornet lå løst i lasten, som var foret med vævede græsmåtter, for at kornet ikke skulle trænge ind mellem garneringens brædder. Når man dykker på vraget, kan man tydeligt se, hvordan kornet har udvidet sig, da det blev vådt, og på det nærmeste skubbet lugerne af og sprængt noget af træværket.

I vraget er der fundet fire tallerkener med blå kant, og to kopper med en underkop i engelsk fajance med et blåt, kinesisk mønster. Hankene har en ret karakteristisk form. Desværre er der ingen fabriksmærker i fajancen, og engelsk fajance var en masse-vare allerede fra slutningen af 1700-tallet. Empire-tekanden er også uden mærker eller stempler, som kan datere den nøjagtigt. En barberkost i messingetui og nogle ituslåede kridtpiber hjælper heller ikke meget til en nøjagtig datering.

Derimod er der fundet fire glasflasker, som er blevet dateret på Holmegård Glasværk. Den ældste er ca. 200 år gammel. 2 og 3 synes noget ældre end danske flasker fra omkring 1800. Disse tre flasker må være udenlandske, måske norske, da Holmegård først begyndte produktionen i 1825.

Den fjerde er det, der kaldtes en »hamret bouteille« og ligner mere en



Fundne flasker af forskellige typer på »Ven Vest«. Ved hjælp af disse har man kunnet tidsfæste vraget til noget før midten af 1800-årene.

*Bottles of various types from the »Ven Vest«, by means of which the wreck has been dated to shortly before 1850.*

dansk flaske og er fra midten af 1800-tallet, måske noget før.

Sammenholdt med at fajancekoppernes helhedspræg tyder på, at de er fra noget før midten af 1800-tallet, og tekandens udprægede empireform, kan man med al mulig forbehold datere vraget til 1830'rne - 1840'rne.

Men det er stadig en bred og vag datering, især hvis man for at fastslå skibets identitet og dermed dets historie skal gennemse adskillige 10-års søretsprotokoller fra både Helsingør og København, da et forlis ved Ven kan have bevirket søforhør begge steder.

Vraget har, som det ligger nu på havbunden, en længde på ca. 24 m og en bredde på 7,30 m. Længden er sværest at måle nøjagtigt, da for- og agterstævn er faldet ud fra vraget. Bredden er lettere at fastslå, da skibets sider står nogenlunde intakte, maksimalt 4 m op fra bunden.

Når man nærmer sig vraget under vandet, er det meget let at genkende, for agterude rager rorstammen med rorpinden op som et gi-

gantisk 7-tal ca. 3 m højt. Rorpinden er af jern og måler nu 3 x 3 cm i godstykkelsen og er 80 cm lang og let opadbøjet. Den er fastgjort til rorstammen ved hjælp af en jernmuffe med pyramideformet top. Rorstammen er en kraftig egebjælke (28x28 cm tyk). At rorpinden er så relativt kort og vender agterud, kunne tyde på, at skibet blev styret med et rat, der var forbundet med rorpinden med en kæde.

»Ven Vest« er kravelbygget på enkelte egespanter (12x16 cm) med en indbyrdes afstand på 50 cm. Bordene er kraftige egeplanker (15x5 cm), hvor imellem man tydeligt kan se nådderne, da kalfatringen efter de mange år på havbunden er forsvundet.

Den indvendige klædning, garneringen, der ikke behøver at være så stærk som bordene, er derfor lavet af fyrreplanker, som er både bredere og tyndere (18x3 cm). Da skibet på denne sejlads medbragte en last korn, havde besætningen dækket lastrummet af med vævede græs-måtter, hæftet sammen med tynde pinde som en slags »knappenåle«, for ikke at skulle rense korn ud af alle revner og sprækker efter losningen.

Dækket, som for det meste er presset op af det våde, opbulnende korn, består af fyrreplanker (28x5 cm), liggende på kraftige dæksbjælker (25x22 cm). I skibets forstævn findes resterne af et stort spil, der fylder 4,80 m i skibets bredde og har en diameter på 40 cm ved spiltromlen. Dette er skibets ankerspil, der muligvis også kan have været brugt ved lastning og losning. Stævnenes form er nu noget tvivlsom, da både for- og agterstævn er faldet sammen. Noget i resterne af agterstævnens spantekonstruktion tyder på, at skibet har været platgattet med en bredde på ca. 5 m over hækken.

I forhold til f.eks. »Livlig« fremtræder »Ven Vest« som en lidt ældre, bredbuget type, hvis nationalitet man dog ikke har kunnet bestemme.

Det, at skibet er sunket i Sundet med en komlast, kunne tyde på, at »Ven Vest« var på vej nordpå fra en af de korneksporterende Østersøhavne. Bestemmelsesstedet er desværre ukendt for os, men en nærliggende mulighed kunne være Norge eller eventuelt England, lande som begge importerede korn.

Fremtidige dykninger og en nøjagtigere arkæologisk opmåling af vrage vil kunne afsløre yderligere træk såvel af skibenes konstruktion som gennem løsfund af dagliglivet ombord.

Et skibsforlis er jo at betragte som en ulykke, hvor de, der redder sig fra det med livet i behold, oftest kun kan få det nødtørftigste med fra borde. Derfor fastfryses skibets miljø på det tidspunkt forliset skete. Man kan sammenligne med Pompeji, hvis miljø og dagligliv blev fastfrosset ved et vulkanudbrud. Da et skib nødvendigvis må være

nogenlunde praktisk indrettet, må man regne med, at næsten alt ombord har været i brug. Udslidte genstande røg simpelthen udenbords. Derfor kan eftertiden hente værdifulde oplysninger om både skibskonstruktion, handelsvarerne i lasten, og måske mest interessant - dagliglivet ombord - ud fra disse ulykkelige hændelser, hvor endog mand og mus kan være gået med skibet ned.

## NOTER

<sup>1</sup> Norske Veritas 1898, nr. 33.

<sup>2</sup> Helsingør Sørret, Protokol 1.sept. 1898. Helsingør Dagblad 31. august 1898 s.2.

<sup>3</sup> Cand.pharm. Ulla Lund har foretaget de kemiske analyser af medicinresterne og angivet medicinens brug.

## TWO MERCHANTMEN AT THE BOTTOM OF THE SOUND

### *Summary*

Divers have found two wrecks near the island of Hven. Further investigation has made it possible to identify one of them as the schooner »Livlig« of Frederikshald, originally named »Sjötrollet« and built at Kalmar in 1864. It was en route for Copenhagen with a cargo of English briquettes when run into by an English cruiser, the »Cleopatra«, at Lappegrunden. The »Livlig« sank the following day, 30th August 1898, while in tow near Hven. Six English seamen, who had been put aboard to assist the disabled vessel, perished.

We can learn something of life aboard from a model of the vessel found in the wreck and a box of tools found in a locker belonging to the ship's carpenter. Some navigation instruments have been recovered: an octant made in England, a compass, lead and traverseboard, the last an old-fashioned aid for the period. A medicine chest has also been found, with the contents of some of the bottles still preserved. These have been analysed. Eating utensils and some personal belongings such as a tooth brush have also been found. A pair of sea boots, one with the remains of a sock in it, bear witness to the suddenness of the disaster.

The other wreck has been dubbed the »Ven Vest« (i.e. West Hven) as its history is still unknown. However the most important elements of its construction have been surveyed.



The vessel was 24 m. long and 7.50 m. broad and appears to have been a comparatively broad bottomed type such as a jacht or sloop. The characteristic rudder in the stern shows that the vessel was steered by a wheel as the short tiller made of iron is turned abaft. The »Ven Vest« was in all probability carvel built on a single frame with square stern. It was carrying grain, loaded loose in the hold which was lined with grass matting to stop the grain getting between the dunnage planks. The windlass, of considerable size, was found forward on remains of the deck. As the ship sank in the Sound with a cargo of grain it is likely that it was on its way from one of the Baltic States to a grain-importing land such as Norway or England.

The identity of the ship is unknown but from various small finds, such as some English stoneware cups decorated in a blue Chinese pattern and with characteristic handles, it has been dated to the eighteen thirties or forties. Some bottles, too, date from the beginning of the nineteenth century and a Regency teapot confirms this dating.

Further diving, which will make possible a more exact dating, and above all record research, will perhaps reveal the real name and history of the »Ven Vest«.

# DEN GAMLE SKIBSHANDEL PÅ NØRREBRO I ODENSE

Af

EBBA LAURITZEN

*Forfatterinden, Danmarks eneste kvindelige skibshandler, fortæller om P. Simonsen & Co.'s skibshandel fra 1880 til den lukkede i 1968. Hendes beskrivelse af butikkens indretning, varelageret, kunderne, livet i havnen, leverandører osv. kaster et interessant lys over et område inden for den maritime historie, som sjældent er omtalt, men som ikke må glemmes. Beretningen er et forkortet udtog af hendes erindringer fra det gamle Odense, som hun skrev i anledning af byens 1000 års jubilæum, og som nød den ære at blive præmieret i november 1979.*

I 1880 grundlagde P. Simonsen en kolonial- og skibshandel i en kælder på Nørrebro i Odense. Et par år senere flyttede han til Nørrebro 77, hvor der var større og bedre forhold.

I 1882 blev min far Herman Lauritzen, der var født i Marstal 26. juni 1868 som søn af en skipper, læredreng hos Simonsen. Sammen med en anden læredreng, Jørgen Anderskov fra Stige, boede han på loftet i et lille kammer med tagvindue, to senge, et bord med stole, en servante med vandfad og en kande med koldt vand, som om vinteren frøs til is, en spand til det snavsede vand og en kakkellovn, som de fyrede op i om aftenen, hvis de ikke var alt for trætte efter dagens anstrengende arbejde. Lørdag aften var butikken åben til kl. 23, og søndag formiddag ligeledes. Der var ikke meget fritid. Uden for kammeret var der på dørkarmen anbragt en klokke, hvorfra en snor gik ned til Simonsens sovekammer, og når de skulle op om morgenen, trak han i snoren. Efter morgenmaden begyndte dagens gerning, og der var nok at tage fat på. Foruden handel med skibene var der almindeligt butikssalg. Der var ansat en kommis og en kusk, som bragte varen ud med en fladvogn med en lille hest for.

Efter at være udlært og have aftjent sin værnepligt tog min far plads i skibsudstyrsfirmaet S. Kjersgaard, Bredgade 15, København, et par år, mens Anderskov blev i Odense. Simonsen omgikkes med planer om at blive kulgrosserer og tilbød de to unge mennesker at købe forretningen på meget gunstige vilkår, og 16. april 1892 skete overtagelsen. Dette

skulle blive begyndelsen til 30 års godt samarbejde. Anderskov var kontoruddannet og tog sig mest af butikken, mens min far, som var sprogkyndig, opsøgte kunderne ved havnen.

## *Butikken*

Butikken var stor og rummelig, med en dør og tre butiksvinduer ud til Nørrebro, en dør til bagtrappen, en anden ud til de to lagerrum og en lem ned til kælderens. På facaden var anbragt et skilt, så folk kunne se, at her boede skibshandleren, og glasskilte, der reklamerede for de firmaer, der leverede varer til butikken, som f.eks. Marinus Lytjens vinhandel og Oma og Alfa margarinefabrikkerne.

Bag butiksvinduerne var der forsætter. Her blev varerne udstillet i, og langs med stod tre stole, hvor kunderne sad og hvilede sig, så fik de en hyggelig snak med den, der ekspederede, samtidig med at de bestilte varer. På endevæggen i butikken var der nogle trælistes, der var beregnet til at hænge mindre ting på, øverst kasseroller og andre køkkenting, derefter kom de ting, der blev brugt på skibene: kovser, sjækler, karabinhager, merlespir, som blev brugt, når to stykker tovværk skulle splejsses sammen, og nederst hang penslerne, runde i alle størrelser til at male med, og firkantede der var gode til at lakere med. I vinduerne var der tre-fire hylder, hvor der stod vinflasker, som enten var tomme eller fyldt med vand. Flaskerne var reklame for indholdet i henhold til etiketten. Der var også petroleumlamper, og der lå lampeglas fra de helt små 6''' (linier à 2-3 mm) til de store 20''' til matadorbrændere. På en hyld stod to ankre med træhaner, i det ene var der rom og i det andet brændevin. Når søfolkene kom op i butikken - kaptajner eller hovmestre - for at bestille proviant og stores til skibet, kunne de holde et glas under og tage, hvad de havde lyst til, det kostede ikke noget.

Langs med bagvæggen i butikken var der skuffer i bagdisken og derover en hel del hylder, der gik op til loftet. De var indrettede med rum af forskellig størrelse og mest beregnet til poser med de ting, der kom fra grossisterne i løs vægt, og som så blev vejet af. Det var melis, mel, salt og alle slags grynsorter, og det var personalets arbejde at holde øje med, når hylderne var ved at være tomme, så skulle de fyldes op, ligesom det var lærlingene, der tappede sprit og petroleum i flasker. Det foregik dengang i kælderen under butikken.

Diskene med alle skufferne var næsten et kapitel for sig selv. Bagdisken var smal og sortlakeret. På væggen et lille stykke fra loftet hang det runde skibsur, derefter kom to hylder med ialt 20 hvide porcelæns-



Efter at P. Simonsen i 1892 solgte sin i 1880 grundlagte skibshandel i Odense til Herman Lauritzen og Jørgen Anderskov, overtog disse hans litograferede forretningskort med tilføjelsen af »& Co.« til navnet. Det brugtes så længe firmaet eksisterede.

*Lithographed business card of the ship-chandler's firm of P. Simonsen & Co., Odense, used from 1892 to 1968.*

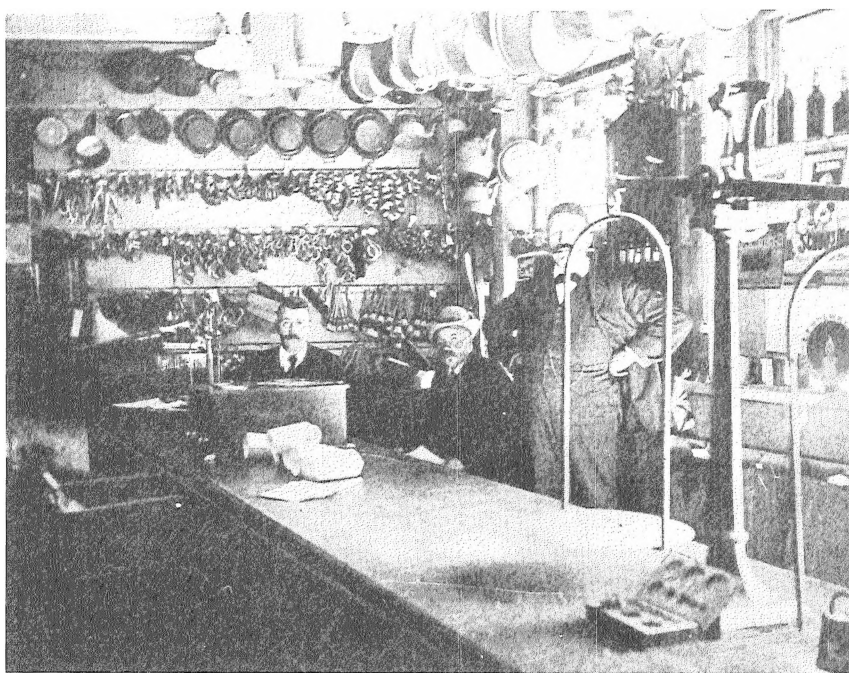
krukker i lighed med dem, der står på mange apoteker. De var 17 cm høje og med låg, på siderne stod med sorte bogstaver, hvad der var i, f.eks. Muskatblomme, Pulv. Wienerkalk, Pulv. Borase (borax), Safran og Pulv. Cayennepeber. På de andre hylder lå poser med de afvejede ting, sukker, salt, mel og gryn. Først mange år senere blev det almindeligt, at varen var i pakker eller kartoner. Midt i pladen på bagdisken var der et lille hul, ca. 3-4 cm, det kunne måske bedre kaldes en revne. Det var den allerførste pengekasse i butikken, vel nok noget af det mest primitive der eksisterede. Gennem revnen faldt mønterne ned i en smal skuffe. Ved siden af var en lignende skuffe med bliklåg over. Det var delt på tværs, og den forreste halvdel kunne løftes op; der blev seddelpengene lagt ned i, og låget lukket. I bagdisken, der strakte sig langs det meste af den bageste væg, var en masse skuffer. Meget blev dengang solgt i løs vægt, krydderier i små poser til 2 eller 5 øre. Bedst husker

jeg skuffen med laurbærblade, - skulle en kunde bruge to eller tre blade, lod det sig nemt gøre. Her var også skuffen med kandis, det brune hårde sukker, der glimtede som krystal og var trukket på sejl garn, flere klumper på een snor, - det smagte dejligt, og man kunne gå længe og sutte på en lille klump, indtil seilgarnet var slikket helt rent. Det blev også brugt til en »knaldtår«, som betød, at folk tog et stykke kandis ind i munden og drak den varme kaffe, der så smeltede sukkerklumpen. Til krydderierne var der et par specielle skuffer med små rum, som hver havde et låg af træ med et lille øje eller en krog til at løfte låget i, eller såmænd nogle gange kun et stykke seilgarn. I den ene skuffe var der et lidt større rum i hele skuffens bredde. Der lå de fine gulbrune kanelstykker i forskellig længde, ca. 15-20 cm, de skulle behandles med forsigtighed, den tynde bark gik nemt i stykker. Der var også en anden slags hel kanel, grå og grovere i barken, men den blev der ikke solgt så meget af.

For enden af bagdisken stod kakkelovnen, stor, rund og grådig i de kolde vinter måneder, ikke noget med at brænde over om natten. Vi fik aldrig nogen anden form for opvarmning, så der var faktisk kun nogenlunde varmt op ad kakkelovnen. Var det sne, og tøjet blev vådt, lagde man en avis oven på den; dér lå så vanter, halstørklæder og huer til tørre. Der blev tændt op med brænde, og ellers brugte man koks og brikker. Kullene gav den bedste varme, men var også de dyreste. Ildtændere kunne fås for 5 øre. Det var gule spåner, der var formet til en firkantet fast pakke, de fængede let og blev brugt til at tænde op med i kakkelovnen.

På endevæggen stod et skab, som vi kaldte margarineskabet. Det var en firkantet kasse, ca. 1 m lang, ½ m dyb, og gik op i skulderhøjde; det stod på fire høje ben og havde to låger, hvori der var to runde huller. Smør og margarine blev købt hjem i bølter, som var anbragt i skabet inden for hullerne, så man kunne tage det der igennem. Skeen, der blev brugt, har jeg endnu; den er af træ med et lige skaft og et firkantet blad med riller. Den hed en smørske. Ved siden af dette skab stod en pult. Her foregik alt det skriftlige arbejde, der kunne udføres samtidig med, at købmanden eller kommissen passede butikken. Pulten var skrå; foroven var der et hul til blækhuset og plads til penneskaft med pen og blyanter, og under pulten var et rum til bøgerne, når der ikke var brug for dem. Der var ikke tale om at sidde ned, - nej alt skrivearbejde foregik stående. Kom der så en kunde, var ekspedienten hurtigt henne ved disken.

Fra pulten og i det meste af butikkens længde var den egentlige disk, hvor al afvejning og ekspedition foregik. Der stod en lille vægt til kaffe



Interiør fra skibshandlerbutikken 1909 med dens brogede indhold af skibsstyr og urtekram. Personerne er fra venstre skibshandler Herman Lauritzen, en finsk kaptajn som kunde og (stående) skibshandler Jørgen Anderskov.

*Interior from the ship-chandler's shop, 1909, with an assortment of all kinds of ships' provisions. Between the two partners, Herman Lauritzen (left) and Jørgen Anderskov, is sitting one of the customers, a Finnish captain.*

og helt små ting, - loddene var af messing fra 5 gram til 250 gram, - en større vægt med blanke skåle og den store vægt af jern, hvortil der blev brugt jern- eller blylodder med hank: 1 punds lod, 2-5-10-20 og 50 punds. Omkring 1907 var der også kommet et nyt kasseapparat, der stod midt på disken, en pæn gul kasse med håndtag på siden, og en strimmel til at føre salget ned på, den drejede med rundt, når der blev slået penge ind.

Og så selve disken. Der var tre skuffer i højden og vel 14-15 gange tre, der var noget i alle skufferne, og det var gode ting. Der var melis, hugget melis (det vi nu kalder krystalsukker), puddersukker, demerara (en slags groft puddersukker, nærmest krystalagtigt) og topsukker ikke at forglemme. Det var melis, der kom i blikforme, og som smeltede sam-

men til en hård masse; det kunne så tages ud af formen i en top på ca. 35-40 cm og blev brugt til syltning. Selve formningen blev udført på sukkkerfabrikken, og købmanden købte en eller to toppe hjem. De blev hugget i mindre stykker, og kunderne købte det, de havde brug for. I skufferne var også svedsker, rosiner, alle slags mel og grynsorter. Der var en skuffe med tændstikker til to øre pr. æske, og der var blåelse (blånelse) til at skylle storvasken i.

En afdeling af disken var forbeholdt lampeglasser og væger. Glassenes størrelse blev angivet i linier, der markeredes med 3 streger, fra 6'''-10-12-14-15 til 20'''. De mindste var til køkkenlamper og de større glas til stuelamper. På enhver petroleumslampe er der en brænder, der er forsynet med en skrue på siden, vægen stikkes ind i en rille forinden på brænderen, så skruer man den op, til den kommer frem foroven. Når vægen har suget petroleum op og er helt gennemvædet, kan man tænde. En køkkenlampe har grøn eller brun glasbeholder, og med en bøjle sættes der et messingspejl fast; det bevirker, at lampen giver lidt mere lys. De større glas er til stålampes og hængelamper. En hængelampe i gamle dage kunne være meget sindrigt lavet, ophængt i kæder eller stænger med mange pynteting; i midten var der en metalskål, der blev beholderen med petroleum anbragt, og lampen tændt, glasset sat på, og vægen indstillet i den rigtige højde ved hjælp af skruen, ellers osede den, og glasset blev sodet til. Til lamperne hørte hvide »porcelænskupler«.

Sirup blev opbevaret i en sirupskande, der var grå og hvid marmoreret med hank og hældetud og var lukket med et låg, hvoraf den bageste halvdel kunne vippes op, når der skulle fyldes ny sirup i.

I et hjørne af butikken stod gadekoste, løse skafter til gulvskrubber, tjærekoste og svabere, der var lavet af oprævlede tovender, som var fastgjort til et skaft og brugtes til at spule dæk med på skibene. Der stod også en bøtte med blød sæbe, brun eller grøn, det blev vejet af ved disken og taget med noget, der egentlig lignede en spade, et blad af jern, en lang jernstang og i enden af den et træhåndtag. Den nordlige væg i butikken var indrettet med hylde, der blev brugt til udstilling af forskellige ting, og på gulvet herunder var stativer, hvor tovværksrullerne blev anbragt, manillatovværk i flere tykkelser, tjæret hamp, kasteline, flagline, og hvad der ellers blev brugt på skibene. På væggen ud til bagtrappen stod et skab, i daglig tale kaldet osteskabet, som blev brugt til mindre stykker ost. De hele oste lå i kælderen på en hylde.

Gulvet var af træ og hvidskuret, i mange år var der strøet sand på, men det var så tungt at gå en hel dag på det tørre sand, så det blev ændret til, at gulvet hver aften blev fejlet med vådt sand og så skuret med brun sæbe, når det trængte til det. Der var også en spybakke, folk skræede jo

og spyttede tit. Den var af jern med sand i, en kedelig uhumsk tingest, som dog heldigvis gik af mode.

Under loftet i butikken var flere rækker kroge; her hang ting som baljer til at vaske tøj i, zinkspande, lanterner i forskellige faconer: agter- og ankerlanterner, styrbords- og bagbordslanterner i kobber og zink og med forskellige glas både hvad farve og størrelse angik.

I butikken blev der ikke foretaget ret mange forandringer, den var gennem alle årene den samme hyggelige og helt rigtige skibshandel med sin særlige lugt af tovværk, tjære osv., uden at det gik ud over de almindelige kolonialvarer, det lå bare i luften, og folk kunne lide den lugt. Endnu mange år efter at jeg som den sidste indehaver måtte sælge forretningen, træffer jeg folk, der handlede hos os, og en af de ting, de altid husker bedst, er, at der var sådan en særlig lugt af alt det, vi handlede med, både i butikken og på lageret.

I enden af butikken var der en lem ned til kælderen. Her stod tøndene med spegesild, der lå i saltlage, og det var ikke kun søfolkene, der købte dem, også hos mange private var det en stadig ret: silden blev vandet ud om natten, næste dag blev den flået og serveret med hvid sovs, gerne med løg i, og dertil kartofler. På hylderne lå klipfisken, købt hos grossisten i store pakker med hele fisken, hvor kun hovedet var skåret af, finner og hale sad der stadig; den var tørret og saltet og kunne holde sig længe. Fisken var pakket ind i sækkelærred, der var syet med sejlgarn for at holde pakken sammen. Klipfisken blev skåret i passende stykker, vandet godt ud, kogt og serveret med sennepssovs og kartofler. Var der lukket op for en pakke, blev den taget op i baglokalet, hvor den bedre holdt sig tør; kom der så en kunde, blev fisken taget ind på disken. Den blev først skåret langs med ryggraden i to stykker. Når kunden havde taget, hvad han ønskede, blev der bundet et stykke sejlgarn om fiskens hale, og resten blev hængt ud i pakhuset til næste gang.

Bag butikken var to lagerrum, hvor større ting stod, f.eks. sække med kolonialvarer, der kom hjem fra grossisterne, og helt ude i det bageste hjørne var der to store trætønder, en med majs og en med byg. I kontoret bag butikken stod den store skrivepult fra vinduet og ind i stuen. Det var den tids skrivebord, enten stod man op eller også var der stole, der passede i højden, omtrent som de senere barstole, og derinde foregik det egentlige bogholderi. Der var pengeskabet, hylder med fakturabind og protokoller, i hjørnet stod den uundværlige kakkellovn, og ved siden af den var »hyggekrogen«, hvor skipperne, styrmænd og ind imellem private gæster blev taget med ind til en øl, et glas brændevin eller en sjus. Her gik snakken. Mange havde en god historie at fortælle, måske havde een haft en ubehagelig rejse med hårdt vejr og været længe undervejs,



der blev også snakket om laster med træ, tjære, korn eller hvad der ellers kunne være udsigt til, og mængden af proviant og stores (skibsudstyr) skulle købes ind efter rejsens varighed. Det var ikke godt at vide, hvordan vind og vejr blev på turen, det spillede i hvert fald en stor rolle.

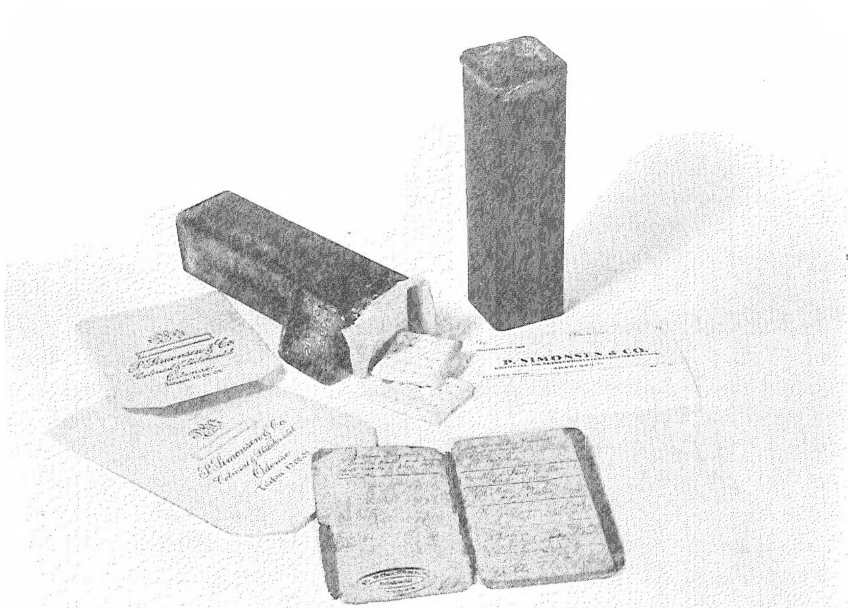
Gården var temmelig stor med en port til gaden. Her var stald til den lille brune hest og et skur til fladvognen, og i begge sider var forhuset bygget ud med køkken og køkkentrappe til 1.sals lejlighederne. Ved den ene side var der en lille have. For at komme ind til den balancerede vi over nogle brædder, der dækkede møddingen. Der var bord og bæk i haven, men derudover husker jeg kun et enkelt kirsebærtræ. For enden af haven stod et skur bl.a. til tjære-, olie- og petroleumstønderne, hvorfra man pumpede indholdet op. Skuret blev tilsidst så faldefærdigt, at det måtte rives ned, og der blev bygget en pæn lagerbygning med hestestald og trappe op til loftet, som så blev taget ind til lagerplads, specielt til tovværk. Baghuset i gården havde facade ud til Tolderlundsvej. Det var en ganske lav bygning, hvor der i mange år var et værelse til kusken, der var ansat i butikken. Uden for butiks døren stod der i gamle dage en havebænk fra stentrappen og langs vinduerne, men kun om sommeren. Var det godt vejr, flyttede skipperne derud fra stolene inde i butikken, og det har nok været en nyttig »sladrebænk« med en pilsner inden for rækkevidde og fortælling af rigtige skipperhistorier.

### *Ekspedition og priser*

Foruden de to kompagnoner var der altid beskæftiget en kommis og en lærling samt kusken. En tidlang havde man også en dame, madam Nyborg, som løb ærinder, gik på posthuset, sendte telegrammer osv. Selv om de havde telefon, var der dog brug for hende.

Hver eftermiddag og lørdag aften blev der serveret kaffe. Købmanden sad inde på kontoret, mens personalet stod op ved bagdisken i butikken, og var det koldt, stod de helt henne ved kakkelovnen, så kunne de samtidig varme bagdelen lidt. Hvis de skulle ekspedere, blev kaffen nemt kold, og alligevel tror jeg, de nød det som en kærkommen afbrydelse.

Afvejning af mel, gryn, sukker osv. i poser, som skulle fylde hylderne op, foregik fredag eller lørdag og var nærmest et helt ritual, der blev taget meget alvorligt. Poserne sad i specielle klemmer på væggen og fandtes i flere størrelser; de var meget smukke med forretningens navn, adresse og telefonnummer, og da de var fuldstændig flade, skulle de



Fra den gamle skibshandel: i forgrunden P. Simonsens notesbog med optegnelser om svenske skibe, der i 1890-92 provianterede hos ham, prøver på poser og regningsblanketter og i baggrunden to tilloddede blikdåser med små skibskiks, »Hard Bread« af den type, som man brugte på arktiske ekspeditioner; fra omkr. 1920. - Handels- og Søfartsmuseet.

*The ship-chandler P. Simonsen's notebook with a list of Swedish customers 1890-92; samples of paper bags and invoices; two sealed tin boxes of hard bread as used by Arctic expeditions in the 1920's.*

»stoppes ud«, dvs. at man stak venstre hånd ind i posen, anbragte fingrene på en bestemt måde helt nede i bunden og stak hjørnet ind med højre hånds tommelfinger. Det blev gjort i begge sider, og var det udført rigtigt, uden at posen blev krøllet, kunne de stå op på disken. Når posen var vejet af, skulle den lukkes. Det foregik ved, at man bukkede forkan- ten over imod bagsiden af posen; den skulle stoppes en lille smule ned, og så bøjede man to hjørner ind mod midten på det stykke af posens bagside, der stak op i luften, og den spids, der fremkom på den måde, blev bøjet ned til den forkant, man startede med at bøje over. Det lyder meget indviklet og svært, og det var faktisk også noget af et kunststykke, men både far og Anderskov var utrolig dygtige til det. Der blev rigtignok også ødelagt en del poser, før lærlingen fik det rigtige tag på det, hvis han i et hele taget lærte det. Senere blev poseme købt med

korsbund. Det var noget lettere, men lukkes skulle de. Også dette at dreje et kræmmerhus var far og Anderskov perfekte til. Det så meget let ud, men var det altså ikke. Når vi som store børn spurgte, hvordan de gjorde, svarede de: »Se nu her, du gør bare sådan, drejer papiret og trækker spidsen helt ud, og når det er fyldt, skal det lukkes«. Det var næsten lige så svært, og efter at have set det 10-12 gange opgav vi.

Anderskov førte som omtalt bøgerne, og havde kommissen tid til det, hjalp han også med på kontoret. Alt blev håndskrevet. Jeg kan se i den gamle kassebog, hvor fint og småt det er skrevet, tre-fire poster på hver linie, talt sammen og ført ud i kolonnen, hvorefter det hele blev talt sammen og ført frem til næste side. Dette med at tælle sammen foregik også i hovedet. Der gik mange, mange år, før der kom en regnemaskine til hjælp. Skrivemaskinen derimod, kan jeg huske, blev købt på et noget tidligere tidspunkt, bl.a. fordi der skulle tages kopi af alle regninger, og det var besværligt og tog tid at skrive to eksemplarer. Der var tre størrelser på regningerne: den ganske korte, mellemstørrelsen og den helt lange, men det var faktisk kun en øvelsessag at tælle selv lange rækker sammen. Min mor var i forretningen i mange år, efter at far var død, hun blev 81 år og kunne næsten til sin sidste dag tælle en lang regning sammen uden fejl.

Det er ganske interessant at studere priserne i ældre tid. Fra kassebøgerne kan jeg give nogle spredte eksempler, de fleste fra 1892:

*Kolonial- og fedevare* pr. pund: byggryn 14 øre, boghvedegryn 16, ris 20, kaffe 130, te 240, sukker 23, rosiner 25, smør 100, margarine 60, fedt 100, ost 24. - 1 snes æg 100; 1 tønde sild 24 kr.

*Drikkevarer* pr. flaske: portvin 150 øre, rom 76, kognac 100-150, punch 100, akvavit 45, hvidtøl 7, bayersk øl 9.

*Brændsel og lys*: brænde pr. favn 19 kr., kul pr. tønde 280 øre, petroleum pr. flaske 12-14, væge pr. stk. 9-15; lys pr. stk. 2, lys pr. pund 75.

*Tobak*: 1 pund 250, 1 kasse cigarer 450, 1 rulle skrå 20.

*Rengøringsmidler* pr. pund: soda 5 øre, sæbe 27.

*Diverse*: 1 støvekost 65 øre, 1 ark skrivepapir 1; 1 helsingørsk hue (skindhue med klapper) 235.

### *Odense havn*

Den over 8 km lange kanal fra Stige ind til Odense blev åbnet 1804. Til den første havn kom i 1880'erne det østre bassin til større skibe, og det sidste bassin i 1965. Den første toldbod blev bygget 1830. Kanalen er op igennem tiden stadig blevet udvidet og uddybet.



Skibshandelens butiksfacade 1928. I døren Herman Lauritzen og ved vinduet den cykel, han brugte på sine forretningsture ved havnen og langs kanalen. I vinduesudstillingen ses prøver på skibsudstyr og kolonialvarer.

*Front of the ship-chandler's shop, 1928, with Herman Lauritzen and his bicycle on which he made business trips to incoming vessels.*

Når et skib var for indgående, ringede fyrmesteren ved Gabet ved indsejlingen til Odense fjord til os, men det kunne tage mange timer, inden skibet lagde til, da mange brugte sejl og var afhængig af vinden, først under farten over fjorden og derpå ad kanalen ind til Odense havn. Hvis kaptajnen ville betale for det, kunne hans skib blive trukket af en hest, der gik ad en lavereliggende træksti, mens kanalvejen øverst på dæmningen var til trafikken og spadserende folk. En sådan bugsering kaldtes *trælling*. Var det et mindre skib, f.eks. en jagt eller en galease, kunne én mand klare det med et tov over skulderen. Det var et hårdt arbejde og krævede en del øvelse. Men til f.eks. en skonnert var det nødvendigt med én eller flere heste. Jeg kan huske, at jeg endnu som stor pige har oplevet den slags bugsering. I 1864 havde byen anskaffet bugserbåden »Dagmar«, men en skipper, der ville spare udgiften, benyttede sig langt op i tiden af den gamle transportmåde, der var den billigste, og mændene i Stige tjente dermed en ekstra skilling. Efter at skibet havde lagt

til ved kajen, kom først tolderne ombord for at kontrollere skabet eller skuffen med de toldfri varer. De brød plommen og talte varen op, og der blev taget det kvantum ud, som svarede til den tid, de lå i havnen, og en ny plombe sat på, hvorefter kaptajn og besætning kunne få den ration, de havde krav på. Når tolderne var gået i land, kom skibsmæglerne ombord for at tale med kaptajnen om losningen og om last og fragter. Der var stærk konkurrence mellem mæglerne. Endelig blev det skibshandlerens tur, måske efter en ventetid på 2-3 timer, ofte i blæst, regn eller kulde.

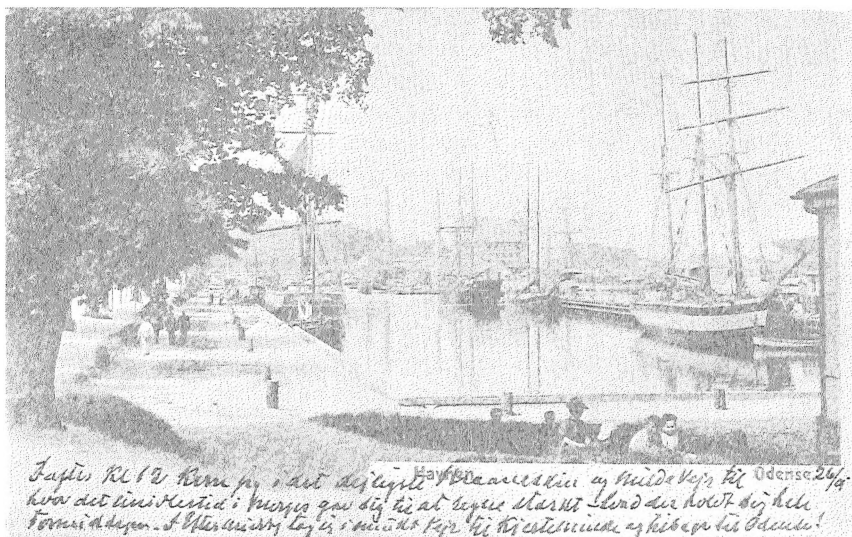
Skibene lå dengang meget længere i havn end nu, og der var tid for skipperen til at overveje de forskellige tilbud.

Var der ikke nogen fragt lige i øjeblikket og skibet trængte til det, var der mulighed for at få mindre skibe kølhalet for at få skrabet bunden ren. Der var en speciel kølhalerhavn i det gamle havnebassin, hvor skibet blev sejlet ind og lagt om på siden. Så gik folkene på tømmerflåder og foretog det nødvendige arbejde. Også mindre reparationer kunne foretages på stedet. Var det hen på året, og det blev is og frost, blev skibene lagt op for vinteren. Var der mulighed for det, ville søfolkene helst hjem til deres hjemby. Der har været mange vintre, hvor skibene har ligget tæt i Odense havn. Så blev der en vagtsmand ombord, og de andre rejste hjem. Men det var ikke morsomt for en skipper, hvis der gik alt for mange måneder, hvor han ikke tjente noget, og det var bestemt heller ikke rart for skibshandleren, hvis havnen frøs til, og han skulle leve af bykunderne.

### *Skibshandleren i havnen*

En meget vigtig del af arbejdet var at gå ombord på de indkommende skibe. Både kommissen og lærlingene blev oplært til det. Det var nødvendigt, at de kunne tale engelsk og tysk, hvorfor de om vinteren gik på handelsskolen, hvor de bl.a. fik sprogundervisning. Forøvrigt kom der skibe til Odense fra alverdens lande, og de måtte hjælpe sig med sproget, så godt de kunne.

P. Simonsen havde fået trykt et meget smukt, litograferet forretningskort med adresse og telefonnummer samt ordet skibshandler oversat til engelsk og svensk; desuden var der tegnet et skib for fulde sejl, rammer og blomster. Ingen anden skibshandler i Danmark havde et kort, der kunne måle sig dermed. Kortet overtoges af de to unge, dog med den forandring, at firmanavnet ændredes til P. Simonsen & Co. Det blev brugt lige til 1968 og blev overrakt som reklame- og visitkort



Dette prospektkort fra 1904 viser Odense havns vestlige bassin, det ældste, som dannede afslutningen på Odense kanal, udgravet 1797-1804. Senere blev havnen betydeligt udvidet, og sejlskibene er forlængst forsvundet. Til højre ses et hjørne af toldbygningen fra 1830, og til venstre for kajen går landevejen til Bogense. - Handels- og Søfartsmuseet.

*The old west basin, Odense harbour, 1904, the ship-chandler's working area. The Odense canal was constructed 1797-1804.*

til skipperne, der gerne tog det med sig. En dag kom f.eks. en kaptajn og fortalte, at han havde fundet et af kortene ved havnen i en by i Sydamerika.

Der var flere skibshandlere i Odense. Bl.a. var der i en lang årrække skibshandler *Svennevig* og skibshandler *Christenson*. Mellem de forskellige var der en hård konkurrence. Når deres repræsentanter stod på kajen og ventede på skibet, kunne de alle være gode venner og tale hyggeligt sammen, men når trossen blev kastet i land, var de pludselig konkurrenter og kunne komme i håndgemæng om den for at gøre den fast. Kaptajnen lagde gerne mærke til, hvem der havde assisteret med fortøjningen. Når tolderne og mæglerne havde forladt skibet, bordede de skibet og masede næsten hinanden flade i døren for at komme først ind i kahytten, og så var det jo om, hvem der havde de bedste talegaver: »Goddag, kaptajn, og velkommen, her er vores kort. De kunne vel ikke tænke Dem at handle med os?«. Var han i Odense for første gang, kunne det være svært at bestemme sig, særlig for kaptajner fra andre lande.

Ellers kunne en skibshandler jo altid hjælpe lidt til, hvis han f.eks. sagde: »Vi har haft fornøjelsen at handle med den og den«, og kaptajnen svarede: »Nå var det Dem? ja han er min gode ven og talte om, at hvis jeg kom her til, ville han anbefale --, ja nu kan jeg ikke huske navnet, det er jo så længe siden«. Var indledningen først overstået, var der straks mere kontakt, og kaptajnen tog den skibshandler. Kom han så igen senere, måske flere år efter, var det straks lettere, for havde han været tilfreds første gang, tog han den samme næste gang, han skulle proviantere i Odense.

I reglen kunne man via skibsmæglerne få at vide, når et skib ventedes, men endnu bedre var det, om man kunne borde det undervejs. Således påtog far sig nogle gange om sommeren at cykle den lange vej ud til Gabet ved indsejlingen til Odense Fjord. Han cyklede ad landevejen over Otterup, Hasmark og et par andre landsbyer til Enebærodde. Enhver, der kender det stykke vej nu, kan måske tænke sig, hvordan det har set ud for over 80 år siden, med sand og marehalm. Far var gode venner med fyrmesteren, og når han nåede ud til fyret, stod der altid et vindue åbent, hvor han kunne komme ind. Der stod en seng, han kunne lægge sig på et par timer, til skibet kom ind tidlig om morgenen, og han fik et praj om, at nu var det tid at stå op. Han blev så roet ud til skibet, og da mange skibe, både større danske og alle udenlandske, skulle have lods ombord, var der tid til at komme op og få talt med kaptajnen, give ham et forretningskort og på bedste måde anbefale firmaet. Turen ind til Odense varede flere timer.

Lykkedes det at vinde skipperen for sig, kom han, ofte ledsaget af hovmesteren, op i butikken for at gøre deres indkøb. Mindre ting kunne klares i butikken, så sad kunderne på stolen ved vinduet, og købmanden stod ved pulten og skrev op, men var det en af de store udprovianteringer, gik de ind på kontoret for at have ro til at tale om sagerne, f.eks. om det der ikke var på lager, og som skulle bestilles med det samme for at nå frem til tiden. Der var utrolig mange ting at tage i agt. Når ordren var skrevet op, blev folkene sat i gang med at gøre det klart, som kunne tåle at ligge et par dage. Der blev f.eks. vejet gule ærter og sukker. Det var dog de færreste ting, der kunne stå mere end én dag, ellers blev poserne fedtede, hvad der viste sig som kedelige grå pletter, f.eks. fra nogle grynsorter og kaffebønner. Så kunne de bedre ordne de *stores*, der var bestilt, måle tovværk af og tage forskellige skibsartikler frem. Var det større reparationer af sejl og presenninger eller nye ting, skulle sejlmageren have besked. Var der tid til det, kom det ombord, inden skibet sejlede, eller måske kom skibet tilbage, så sejlmageren kunne gøre det færdigt imens. I nogle tilfælde skulle det færdige arbejde dog sendes til nær-



Kusken Robert Petersen og hans søn på skibshandelens fladvogn med den lille brune hest for, på vej til havnen med proviant og forsyninger til et skib. Senere anskaffedes en lastbil.  
Foto fra ca. 1914.

*The firm's horse and cart with provisions and stores for a ship in harbour, ca. 1914.*

meste havn. Tjære, petroleum og sprit kunne også stå parat, og det var mange gange muligt med større ordrer at få lov til at køre disse ting ned ombord dagen før afgang, hesten var jo lille, fladvognen heller ikke af de største, og farten ikke noget at prale af, og den sidste dag var der travlhed. Der blev skrevet to regninger med kopi, én på stores og én på proviant. Prisen skulle regnes ud på hver enkelt del, og regningen tælles sammen. Alt var håndskrevet, meget smukt og akkurat. Firmaet havde eget frilager på toldboden med cigaretter og spiritus: rom, cognac, akvavit og likør. Jeg ved ikke, om der kunne købes toiletartikler, chokolade og andre luksusvarer dengang, men det kom i hvert fald til senere. Der blev udfyldt en blanket med angivelse af besætningens størrelse og rejsens varighed, og den vagthavende toldembedsmand skulle give sin tilladelse til det kvantum, der måtte leveres efter de gældende regler. Varene blev ekspederet til skibet under behørig kontrol, hvorefter tolderen plomberede det skab, de var anbragt i. Så var alt også klart til afgang. Regnskabet blev ordnet, sikkert med en lille erkendtlighed til kaptajnen, mægleren bragte papirerne ombord, tros-



serne blev kastet los, - »farvel og tak for denne gang, håber vi ses igen og god rejse«. Ritualer var næsten det samme hver gang.

Måske gik der år og dag, før de mødtes igen, og i nogle tilfælde aldrig mere, men de fleste kom da tilbage til et hjerteligt gensyn på begge sider. Der opstod et godt tillidsforhold mellem skibshandler og skipper, ja ofte venskab. Vi fik tit brevkort med hilsen fra kaptajnerne, afsendt fra fremmede havne. De begyndte altid med »Gode Venner!« Men skibshandleren og hans familie havde også tit taget sig pænt af kunderne under opholdet. Undertiden blev en kaptajn inviteret til at spise til aften i familien, eller han kom til aftenkaffe. Engang var der otte til kaffe, kommende fra syv forskellige lande. Tit ville kaptajnerne gerne en tur i byen, helst hvor der var lidt livligt. Så gik far i Folketeatret med dem. Her blev spillet revy, og de kunne få en kop kaffe eller en øl serveret under forestillingen. Efter en lang arbejdsdag var det ikke altid lige morsomt for skibshandleren at skulle afsted om aftenen, især ikke når det gik tit på. Engang så min far samme forestilling over 20 gange.

Uanset om en kaptajn gav en stor eller en lille ordre, var han skibshandlerens ven, - og der var stor forskel på ordrene. På det lille danske træskib med 2 eller 3 mand købte de f.eks. 5 kg kartofler, 2 franskbrød, 1 rugbrød, 6 æg, 1 hvidkål, 1 kg melis og ½ kg kaffe, og stores til skibet kunne være tovværk, 5 l petroleum, 1 brænder og væge til petroleumlampen, 1 nøgle merling og 1 dækskost. De sejlede jo indenrigs og kom hurtigt i havn igen. En stor ordre kunne f.eks. være 200 stk. franskbrød, 50 rugbrød, 100 l mælk, 50 l kærnemælk, 1 ramme hvidkål, 5 sække kartofler, 1/1 gris og 1 okselår, 50 kg løg og måske 2 ks. torsk.

Forøvrigt var der også efterhånden oparbejdet en stor kundekreds på land, ikke blot almindelige butikskunder, men også større virksomheder i havnen og uden for havnen. Hos skibshandleren kunne de jo købe så mange specielle ting samlet.

Efter år 1900 blev meldetjenesten bedre arrangeret. Fra Stige ved kanalens indløb blev der efter aftale og for betaling ringet til mæglere, kulgrosserere og andre, der var interesserede, deriblandt til skibshandlerne, når et skib passerede for indgående, så far måtte afsted på cykel til havnen på alle døgnets tider, ofte midt under måltidet. Der var heller aldrig tid til ferier.

En vigtig del af handelen var *stores*, alle de ting der blev brugt til skibet og dets vedligeholdelse, eller sagt ganske kort, alt hvad der ikke kan spises. Det var tovværk, sejldug, petroleum, tjære, dækskost, spande, tyndt tjæret reb, der hed skibmandsgarn, flagline, kasteline og korkfendere, forskelligt værktøj, søm i mange størrelser. Måske skulle et skib have en eller to redningskranse, en lanterne eller en log, som

bruges til at måle skibets fart med. Den består af flere dele: logpropellen, loglinen og uret, på dette kan man aflæse farten.

For at få et indtryk af vort lager af sejlmagervarer kan vi blade lidt i sejlmager Sprogøes kontrabog fra 1902, hvoraf fremgår, hvad han har købt og til hvilke priser. Noget af det første er 1 rulle bomuldsdug til 44,15 kr., 1 stk. BLF No. 3 til 35,35 kr., 1 stk. vandtæt dug kostede 47,35 kr., 1 stk. army dug 30,75 kr. Så følger en stor post på 10 stk. sejldug til 407,80 kr. samt fragt 1,80 kr., 4 rl. bomuldsdug, 34 alen sejldug til 22,10 kr. Der nævnes også sejldug med betegnelsen MN nr. 2. Dernæst er der mindre poster som f.eks. 1 nøgle merling 60 øre, 2 1/5 alen utjæret line 1,21 kr., 10 stk. kovse 60 øre, 1½ alen flagline 68 øre, 10½ alen skibmandsgam 3,68 kr. Tovværk til skibsbrug kaldtes også manilla. Det fandtes i flere tykkelser, der blev angivet i tommer, det var gulbrunt, men ikke tjæret. Alligevel havde det en speciel stærk lugt, og det var en herlig oplevelse at gå på lageret mellem alle tovværksrulleme.

Efterhånden blev der megen handel med olie i dunke og i tønder, idet forretningen blev repræsentant for Vacuum Oil Company (senere Mobil Oil) i København.

Bager *Sørensen* i Stige leverede det hårde brød, som blev solgt i skibshandelen for en pris af 11 kr. pr. hundrede. Der kunne bestilles flere hundrede stk., ja helt op til over 500. Hårdt brød blev solgt til skibene, da det kunne holde sig i lang tid, og ofte nærmest var en slags nødproviant. Brødet blev kaldt beskøjter eller skonrogger og var bagt to gange uden fedt og salt, så de ikke kunne tiltrække fugtighed. Helt tilbage i tiden blev de bagt af rugmel, senere gik man over til hvedemel og sagde simpelthen skibskiks. Der var mange forskellige former på disse brød, det var forskelligt fra land til land, men fællesbetegnelsen for dem alle var beskøjter. De leveredes i sække og blev opbevaret i tætte trætønder, der havde været brugt til rom eller brændevin. Der var dog grænser for holdbarheden; efter længere tid blev de fyldt med orme og mider, ligesom de kunne blive bløde, men normalt var de hårde. Så bankede søfolkene dem i bordet, og en del af miderne faldt ud. Resten kom ud, når brødet blev dypet i den varme the eller kaffe, hvor de så kunne skummes af.

Et speciale for vor skibshandel var vor kaffeblending. Kaffen blev købt hjem i sække på 60 kg og blandet efter en særlig opskrift, der var så gammel, at jeg ikke ved, hvem der har fundet frem til den. Der var tre slags kaffe, og til at sælge i butikken blev der blandet 25 kg, som blev brændt på *Odense kaffebrænderi*, Nedergade 28. Der var 10 kg Santos (gule bønner), 7½ kg Colombia og 7½ kg Maracaibo eller Guatemala.

Kaffebrænder Knud Olsen eller hans unge mand hentede sækken og kom med den igen, når den var færdig. Det kunne klares på 1½-2 timer. Kaffen blev vejret så nøjagtig, at den altid var ens, og var den måske ikke ligefrem berømt, blev den dog så kendt, at vi fik mange lovord for den. Prisen var i 1892 65 øre for et halvt pund. Til brug ombord blev der købt større portioner fra frilageret til en billigere pris.

Af andre leverandører end de allerede omtalte skal nævnes følgende fra Odense: *Munke Mølle* (mel og gryn), *Rasmus Holbeck* (glas og fajance), *Brdr. Andersen*, Vindegade (finere kolonialvarer), *Lars Hansen* (en gros-varer i sække: mel, gryn, kartoffelmel, ris, sukker, rengøringsmidler: blød sæbe i bætter, sæbespåner), *Albani Bryggeri* (bayersk øl), *Odense Slotsbryggeri* (hvidtøl, mineralvand), *Fyns Konservesfabrik*, Jarlsberggade (konserves), *Smith & Co.* (isenkram). Desuden flere firmaer med kul, koks og brænde. Firmaer uden for Odense: *Emil Nielsens Olietøjsfabrik*, Assens (olietøj), *Esbjerg Tovværksfabrik* (tovværk), *S. Kjersgaard*, København (skibsudstyr).

Skibshandlerne kunne også have andre jern i ilden, f.eks. ved køb og salg af brugt tovværk, og de kunne tegne parter eller aktier i et nybygget skib i det håb at få leverancen til det. Desværre var rederivirksomheden usikker, når der kom dårlige tider med små fragter, eller hvis skibet havarede. Far satte en del penge til på den konto.

En anden gang købte far gennem en svensk kaptajn aktier i noget skovbrug i Sverige med udsigt til, at der skulle komme skibe med trælast til Odense. Det blev dog ikke til noget, og pengene var tabt.

### *Skibshandlerhjemmet*

I 1906 giftede min far *Herman Lauritzen* sig med *Ingeborg Mangaard* fra Vordingborg. De fik fire børn: *Ebba* (mig selv), *Svend*, *Otto* og *Henny*.

Da der ikke var tilstrækkelig plads i huset på Nørrebro 77, flyttede familien ind i en lejlighed på Nørrebro 112 C. Vi havde tre stuer, soveværelse og køkken. Derfra gik der en gang ud til bagtrappen; derude var et værelse til den unge pige, der var jo nok at bestille, så mor havde altid hjælp til huset. Fra entreen kunne man gå til venstre ind i dagligstuen eller »den fine stue«, som vi også kaldte den. Der var en sofa og seks stole med grønt damasketræk, et rundt bord og et sybord ved vinduet, og højrodt gulvtæppe. Ved siden af dagligstuen var herreværelset. Der stod et firkantet bord med stole, der havde brunbroget betræk og runde rygge, og en chaiselong med samme betræk; der lå far altid, når han sov



Interiør fra skibshandelen 16. april 1968 ved 75-års jubilæet for familien Lauritzens overtagelse af den. Efter Herman Lauritzens død 1936 førte hans hustru den videre, assisteret af børnene Svend og Ebba, som overtog den efter hendes død 1960. Personerne er fra venstre Svend og Ebba Lauritzen samt kommis Gerhard Kunz og kontorist Lizzy Jensen. Trods lempelige moderniseringer har butikken bevaret sin hyggelige karakter med det traditionelle varesortiment. - Fot. Ole Bjørndal Bagge, Odense.

*Interior of the shop April 16th, 1968, the 75th anniversary of it being taken over by the Lauritzen family. From left, Svend Lauritzen and his sister Ebba, who continued the firm after their mother's death in 1960, the shop assistant and the clerk.*

til middag. Til højre for entreen var spisestuen med rigtige spisestuemøbler i egetræ, en buffet, et anretterbord, et bord og otte stole, og soveværelset med dobbeltsengen, en servante, et toiletbord og et klædeskab. Pladsen blev noget trang derinde, efterhånden som vi blev fire børn, så der blev gjort plads i spisestuen til to senge, hvor min ældste broder og jeg sov i et par år. Disse to værelser vendte ud til gården ligesom køkkenet, der var stort og koldt om vinteren, med komfur og spisekammer til at gå ind i. Der stod foruden meget andet også syltetøj, asier, rødbeder og græskar i grå stenkrucker.

I efteråret 1917 købte far et hus lidt højere oppe på Nørrebro, nr. 102

C, og vi flyttede ind den 15. april 1918. Nu var vi fire børn, og det var umuligt at være i lejligheden. Det havde også den fordel, at det lå nærmere ved butikken, så far nemmere kunne komme over til måltiderne. Det var et godt solidt rødstenshus. I stuen var der butik, og da vi ikke selv havde brug for den, var den altid lejet ud, i nogle år til cigarforretning og i mange år til barber- og frisørmester Viggo Rude. De boede i en lille lejlighed, der hørte til. På 1.sal boede vi selv. Der var entré, tre stuer og køkken. På 2.sal var der værelse til den unge pige med indgang fra trappen, og da det tidligere havde været en lejlighed, skulle vi gennem en dør og ind i en entré. Her var to pæne stuer og et mindre værelse, det fik vi piger; far og mor havde soveværelse til gaden, og drengene sov i stuen til haven. Der var hverken toilet eller badeværelse, men der var et køkken, hvor vi vaskede os. Der stod et gasapparat, som vi varmede vand på, og lukkede vi døren, kunne der nok blive lidt lunt, men lad mig bare være ærlig, der var hundekoldt om vinteren, når det trak ind ad vinduet, og vandet i hanen var iskoldt. I mine brøders værelse stod en kakkellov, der blev lagt papir og pinde parat om aftenen, så vi kunne sætte en tændstik til om morgenen og så håbe, at det ville brænde; det kunne godt drille, så blev der lagt større brændestykker på og koks eller briketter. For at sige det lige ud havde vi lokum i gården, så der stod natpotter under sengene. Det kunne blive nødvendigt at stå op om natten, og så var det jo ikke videre morsomt at gå ned i gården. Bagved huset var der kun et ganske smalt stykke gård, afgrænset af en tjørnehæk; der udenfor kørte havnetøget, indtil banen blev nedlagt 1933, og de forskellige husejere købte hver et stykke og anlagde haver.

Vort hjem var det, vi kaldte et godt borgerligt hjem, hvor vi levede enkelt men fornuftigt, med god og sund mad og med hjemlig hygge. Vi anskaffede ovenikøbet et klaver, som vi alle lærte at spille på, men kun min yngste bror holdt det vedlige. Om sommeren foretog vi små udflugter, og om vinteren fejrede vi julen efter de gamle traditioner. Vi fire børn gik i Frøken Marie Jørgensens skole på Sct. Hans Plads. Den var delt i en pige- og drengeskole og var en såkaldt betalings-skole, hvilket vil sige, at far betalte skolepenge for os (i 1913 2 kr. om måneden). Vi forlod alle skolen med en pæn realeksamen. Jeg brød mig dog ikke om at gå i skole, selv om den da var udmærket, og lærerne gode.

### *Skibshandelens senere historie*

I 1922 blev Jørgen Anderskov kgl. vejer og måler og gik ud af firmaet.

som far førte videre alene. Min bror Svend blev sat i lære i Christian Rasmussens gamle købmandsgård i Sct. Jørgensgade 12 i Odense, og senere fik han nogle læreår i et større skibsprovianteringsfirma i Blyth i England. Da han kom hjem, indtrådte han i firmaet. Dette forandrede sig med tiden, den gamle hestevogn og kusk blev udskiftet med en lastbil med chauffør, og i 1933 fik familien sin første privatbil. Efterhånden som skibene blev større og ikke lå så længe i havn, blev tempoet sat op. I 1918 opførte skibsreder A.P. Møller Odense Staalskibsværft længere ud ad kanalen, så vejen til kunderne, der lå derude, blev længere. Min far fik dårligt hjerte af det forøgede pres, og 2. februar 1936 døde han af en hjerneblødning. Min mor videreførte forretningen med assistance af min bror Svend. Hun passede butikken, og han tog sig af kunderne ved havnen. Vi havde fået en benzintank, og den passede jeg i mange år.

Efter krigens besværligheder og oplevelser begyndte jeg i juli 1945 som medhjælper i butikken og ved havnen og fik gennem årene et ganske godt kendskab til skibshandel. Da min mor døde 7. marts 1960, 81 år gammel og aktiv til det sidste, overtog min bror Svend og jeg forretningen. Jeg fik næringsbrev som handlende i Odense kommune, bl.a. med ret til handel med stærke drikke. Det blev til 23 gode år ved Odense havn som Danmarks eneste kvindelige skibshandler. Alle kendte Ebba, der kom susende på cykel, når et skib var ved at lægge til, og som tog kastelinen, for og agter trosse, holdt fenderen mellem skib og bolværk osv. Der kunne godt være problemer af og til, hvis besætningen ikke kendte mig, de troede, jeg var en tilfældig tilskuere, som ikke forstod at fortøje et skib, men da der til de fleste tider var lods ombord, forklarede han dem, at de kunne godt lade mig gøre det. Jeg kendte næsten hvert menneske ved havnen, og på et enkelt nær var de mine venner allesammen, altid parate til at give mig en hånd, hvis det var nødvendigt. Der var ikke altid en landgang, så vi måtte direkte over skibssiden, og havde jeg varer med, satte de det over på dækket. Det har altid været en stor fordel for mig, at jeg aldrig har kendt til at være bange, så jeg kunne roligt færdes overalt, og som havnekaptajnen engang sagde: »Vi passer allesammen på Dem«, bedre beskyttelse kunne jeg jo ikke få.

16. april 1967 fejrede vi vort 75 års forretningsjubelæum, og 7. februar 1968 holdt vi min brors 60 års fødselsdag. En måned efter fik han en svær hjerneblødning og døde 15. juni, alt for tidligt og dog efter næsten 40 års virke som skibshandler. Da jeg vidste, det ville blive svært for mig at føre forretningen videre uden ham, solgte jeg den i september samme år. I 1972 blev huset revet ned på kommunens foranstaltning og

hele gaden saneret, så kun tre af de gamle huse nu er bevaret.

I år 1980 er det hundrede år, siden P. Simonsen begyndte forretningen. Kun minderne om den gamle skibshandel har jeg nu tilbage, alt andet er uigenkaldeligt forbi. Jeg er glad for, at jeg her har kunnet fortælle lidt om et kapitel af livet i svundne tider.

## A FORMER SHIP-CHANDLERY IN ODENSE

### *Summary*

In 1880 P. Simonsen started a grocery and ship chandler's business by the harbour in Odense on the island of Funen, Denmark. It was taken over in 1892 by Herman Lauritzen and Jørgen Anderskov. From 1922 until his death in 1936 Herman carried on alone, after which his widow took over the business, assisted by her son Svend and her daughter Ebba. Svend was trained in the business, having worked for some years in a ship chandler's firm in Blyth in the north of England. After the death of her mother, in 1960, and her brother, in 1968, Ebba sold the business.

In her article Ebba Lauritzen (born 1906) gives a detailed account of the shop, its arrangement, provisions, suppliers, methods of business, customers, etc. The shop stocked a great many things, grocery goods, small-wares and provisions needed aboard ship. In the cellar under the shop were kept dried cod, herrings, cheese, liquor and paraffin. Behind the shop were two storerooms, and the office, in which a high desk stood, was known as the captains' room. Here customers would gather to give their orders, discuss freight and cargoes, tell yarns and drink beer and schnapps. In the yard there was a stable for the horse which pulled the small cart which was used until it was replaced in the twenties by a van. Here, too, was a shed for the barrels of tar, oil and paraffin, as well as cordage. A local sailmaker supplied sail. The firm had a stock of liquor and tobacco in bond at the custom house.

When a vessel was inward bound for Odense warning of its approach was given by telephone from the master of the lighthouse at the entrance to the fjord. It took several hours for a ship to pass through the fjord and along the eight kilometre long canal to Odense, where sailing ships had to be drawn by man or horse power or a small steam-tug. Representatives of the various ship-chandlers in the town would be waiting on the quayside, whatever the weather, as the vessel docked and after the customs men and shipbrokers had been on board it was their turn. There was great competition among them as they vied with one another to present their business cards to the skipper and recommend their firms in various languages. After which it was hoped that the captain and supplies officer would visit the shop to place their orders, whether large or small. As vessels often lay in the harbour for a long while the ship chandlery, with its skippers' room, became a favourite meeting place. They were often invited home by the family and in the evening the ship-chandler often had to take them to the various restaurants or

other forms of popular entertainment in town. In return warm and lasting friendships grew up between the family and some of the skippers.

As the chandler carried a wide selection of many kinds of goods, obtained from wholesalers and firms not only in Odense but from all over Denmark, there were many local townspeople who also made purchases there. There was always a lot to do in the shop, the hours were long and the profits modest.

After the Second World War the writer became the only woman ship-chandler in Denmark when she took over the running of the business by the harbour. It was often hard work but she was a woman of spirit, afraid of nothing and no-one, and to sailors from Denmark and other countries known by her first name, Ebba. She could moor a ship as well as any of her male colleagues, climb aboard and talk business with the captain, and she became very popular both in the harbour and on board. The friendly, old fashioned ship-chandlery has disappeared and is now a thing of the past but here we are given such a wealth of detail about it that the memory of it will not be quite forgotten. After all, its activities are part of our maritime history.



# MARITIME SMÅARTIKLER

## CHRISTIAN IV'S SKIBSKOMPAS

Fra et maritimt synspunkt er en af de største skatte i De danske kongers kronologiske samling på Rosenborg et skibskompass fra 1595, som efter tradition og indskrift har tilhørt »Danmarks sømandskonge« Christian IV. Udover at det i tidligere tid har været opbevaret på Kongens kunstkammer, hvorfra det i 1824 kom til Rosenborg, ved man faktisk så godt som intet om det trods dets pragt og sjældenhed.

Kompasset er et tørkompass, hvis rose i sin dup i centrum hviler på en pivot, en stålspids i bunden af en forgyldt sølvdåse med hængsellaag. I lågets inderside er graveret det danske rigsvåben med det oldenborgske våben som hjerteskjold, lagt over dannebrogss bjælkekors, som omgives af mindre felter i rækker, forestillende fra venstre til højre i øverste række våbenskjoldene for Danmark, Norge, de Goters og Venders; i anden række: unionens tre kroner, Gotland, Slesvig og Island; i tredje række under skjoldfoden: Holsten, Stormarn, Ditmarsken og Delmenhorst. Over kronen ses forkortelsen C.R. (= Christianus Rex, kong Christian), og under elefanten, der hænger i en bladkrans, læses årstallet 1595. På lågets overside er langs kanten indgraveret et kalendarium, en cirkel med årets måneder med inddeling i dage, samt en koncentrisk cirkel med dyrekredsens tolv himmeltegn. Endvidere ækvinoctiallinien (jævn døgnscirklen), stenbukkens og krebsens vendekreds og polcirklen, i hvilken en bevægelig viser er sat fast. Denne usædvanlige inddeling er forklaret af den tyske kompasshistoriker A. Schück i hans værk »Der Kompass« II (Hamburg 1915), s. 24, på følgende måde: »Lågets overside viser en del af astrolabiets indhold, nemlig himmelhvælvens stereografiske nordpolarprojektion med stenbukkens vendekreds som grænse, dyrekredsen, langs yderkanten et kalendarium med inddeling i 365 dage. De to kolerer (storcirkler, der skærer hinanden i verdenspolerne) er angivet, derimod mangler højdecirklerne og inddelingen i timer og himmelske huse. En radial viser er på hver side af ækvator, der her som dengang almindeligt kaldes æquinoctialis, inddelt i op til 20° fra 5 til 5'. Alle indskrifter er på latin, og dyrekredsens tegn er alle gjort kendelige ved navn og figurer, hver grad og dag er betegnet, hver femte forsynet med tal«.

På selve dåsens yderside er de enkelte våbenskjolde fra rigsvåbnet indgraveret, dog med tilføjelse af Øsel og Femern.

Den cirkelrunde kompasskive (diam. 20.9 cm) er lavet af flere lag sammenklistret papir, og selve rosen er tegnet med blæk og bemalet med farver og guld. Der er ikke i yderkanten nogen 360° inddeling, men den er delt op i 32 streger. Syv af de otte hovedstreger har afvekslende brun og sort bundfarve, hvorpå i guld er tegnet forskelligt udformede renæssancearabesker. Den inderste cirkels blomstermotiv, en stiliseret rose, er i rødt, blå, grønt og hvidt. Den traditionelle lilje udgør nordstregen, og øststregen er markeret ved et lille bladlignende ornament. Kompassets misvisning er angivet ved diskrete blækstreger. På skivens underside er de to magnet-stålpinde anbragt, bøjet så de tilsammen danner en rhombeformet figur. De er stadig magnetiske og viser mod nord. De er klistret fast med et stykke papir med aftryk af en mindre, mere forenklet, men meget harmonisk kompasrose, skåret i træ, skævt anbragt og lidt beklippet til venstre, øjensynlig et stykke kasseret makulatur. Det er muligvis den ældst bevarede kompasrose i Danmark.

Det vides ikke, hvilken maler, guldsmed og kompassmager der har udført det smukke kompas. Vi kender navnene på enkelte sejl-, flag- og kompassmagere i samtiden: Niels

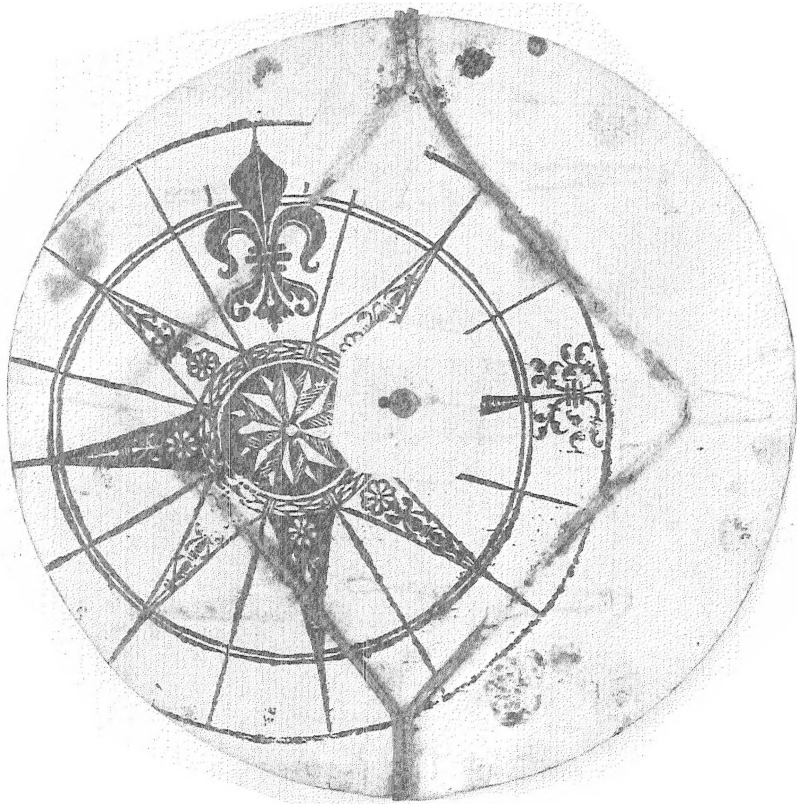


Christian IV's skibskompass fra 1595 i De danske kongers kronologiske samling på Rosenborg. Kompassrosen er anbragt i en forgyldt sølvåse forsynet med indgravninger af det danske rigsvåben i lågets inderside og af provinsvåbenskjolde rundt om siden. Den håndmalede rose er benyttet som motiv for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners kompasplade 1980. - Fot. Rosenborg.

*King Christian IV's ship's compass from 1595 in The Chronological Collection of the Danish Kings, Rosenborg Castle. The box is made of gilded silver with the Danish coat of arms engraved on the lid.*

Sejlmager Simonsen, som 1591 udformede sejlmagernes lavsskrå, Jørgen Sejllægger (1598) på Holmen og Peder Olufsen eller Olsen (1607), men der har formodentlig været flere. Det er uvist om en af dem kan have lavet kompasset. Der er også den mulighed, at kompasset kan være fremstillet i udlandet. I efteråret 1595 foretog Christian således en rejse i Tyskland.

Der er næppe grund til at betvivle, at det kostbare stykke må have tilhørt Christian IV. Han var født 1577 og var altså i 1595 en 17-18 år gammel. Han blev erklæret myndig og kronet i 1596, men rigtigheden af forkortelsen C.R. kan vel forsvares, selv om der på den tid var tale om en formynderregering. Hans interesse for søen og flåden var velkendt allerede da, og kompasset kan måske have været en gave fra en ham nærtstående person til brug for kommende søfarter. Allerede i 1591 foretog han en sørejse til hyldningen i Norge,



De rhombeformede sammensatte magnetpinde på kompasrosens underside er fastklistret med et stykke makuleret papir, hvorpå der i træsnit ses aftryk af en smuk rose, muligvis den ældste, der er bevaret i Danmark. - Fot. Rosenborg.

*The iron magnetic needles are fastened to the underside of the compass card with a piece of waste paper bearing a wood-cut print of an older compass card.*

og i 1597 var han både på Gotland og i Norge, i 1598 atter i Norge, og i 1599 fulgte hans velkendte fart til Nordnorge som kaptajn Christian Frederiksen. Om kompasset har været egnet til praktisk brug ombord, er et andet spørgsmål. Forøvrigt kender vi andre nautiske genstande, der har tilhørt ham: admiralskården (på Rosenborg) med passer og forskellige andre instrumenter i skeden, en skibslygte af sølv, en sekstant m.m.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har benyttet kompasrosen som motiv for sin kompasplatte 1980 og vil gerne takke lederen af samlingerne på Rosenborg, overinspektør, dr.phil. H.D. Schepelem, for tilladelsen dertil.

Med denne kongelige platte afsluttes den serie danske kompasplatter, som startede på D/S Øresunds initiativ i 1970 og senere blev overtaget af Venneselskabet. Serien har omfattet følgende platter:

år	kompasmager	tid
1970	Iver Jensen Borger, København	ca. 1785
1971	Ole Petersen Sandgaard, København	ca. 1750
1972	L.W. Clausen, København	1700-årene
1973	Rasmus Koch, København	1772
1974	Iver Jensen Borger, København	ca. 1770
1975	Christian Lystrup, København	ca. 1825
1976	F. Meyer, Glückstadt	1787
1977	Johan Philip Weilbach, København	ca. 1800
1978	Iver Jensen Borger, København	ca. 1760
1979	Peter Nielsen Brenøe, København	1750-65
1980	ukendt, København (?)	1595

Platterne (diam. 20,5 cm) er alle fremstillet på den Kongelige Porcelainsfabrik i originalens farver (op til 10 forskellige) og nummererede. Alle bærer de vidnesbyrd om danske sejl-, flag- og kompasmaagers høje håndværksmæssige dygtighed i ældre tid og om danske grafikeres kunstneriske sans.

*Henning Henningsen*

## CHRISTIAN IV'S SHIP'S COMPASS

### *Summary*

One of the greatest maritime treasures in the chronological collection of the kings of Denmark in the castle of Rosenborg in Copenhagen is Christian IV's ship's compass. Made in 1595 it consists of a gilded silver box, engraved with the Danish coat of arms, and with an astrolabe and calendar on the lid. The hand-painted compass card is not graduated but is divided into thirty two points. Seven of the eight cardinal points are painted in brown and black and decorated with gold arabesques. The North point is a lily. The compass maker, artist and goldsmith responsible for this masterpiece are unknown. Christian IV, born 1577, made many sea voyages, and other nautical instruments of his are known.

The compass card is the motif of a plaque, the most recent in a series of Danish compass plaques, issued by the Friends of the Maritime Museum and produced by the Royal Copenhagen Porcelain Manufactory.

## FAKTOR I ASIATISK KOMPAGNI SEVERIN KIERULF

I oktober 1979 modtog museet som testamentarisk gave et portræt i olie af faktor i Serampore (Frederiksnagore) i Bengalen, Severin Kierulf (1752-1834). Portrættet er usigneret, men tilskrives C.A. Jensen.

Kierulf, der var præstesøn fra Fyn, kom i 1777 til Bengalen, hvor han blev assistent ved faktoriet i Serampore. Fra 1788 til 1799 var han i Trankebar, hvor han i 1790 blev gift med den tyveårige Frederikke Humble. Fra 1799 til 1822 var Kierulf faktor i Serampore, fra 1812 førstefaktor. Faktorene var de handelschefer, der i Asiatisk Kompagnis tjeneste stod for indkøb og salg af varer. Også privat drev Kierulf handel som medindehaver af firmaet Duntzfelt, Blom og Kierulf.

Efter 45 års ophold i Indien vendte Kierulf i 1822 tilbage til Danmark som passager på fregatskibet »Nymphen«, ført af hans søn Poul Severin Kierulf. Han tog ophold hos sin datter og svigersøn i København, og her døde han 1834. Bedstefaderens minde i familien var, at han ude i Indien havde fået maven ødelagt af den krydrede mad, og især lagde man skylden på de sure tamarindefrugter. Kierulf har glædet sig over et veldækket bord. Med sig hjem tog han blandt andet en række lågfade af svært sølv. Traditionen siger, at der oprindelig var syv. Af disse har museet for nogle år siden modtaget to varme-lågfade med dobbeltbund, desuden en punchebølle af ostindisk porcellæn tillige med en forholdsvis stor snus- eller tobaksæske af guld samt en guldknappet stok af manillarør. Når den ældre herre på maleriet ser lidt bidsk eller sur ud, skyldes det vel snarere manglende tænder end erindringer om tamarinderne.

Et mere gedigent minde end familietraditionen har Severin Kierulf sat sig ved gennem en række år i Serampore at optegne hændelser, begivenheder især af personalhistorisk art, fødsler, giftermål og dødsfald. Kierulf kalder de små hefter »periodiske annotationer«, og for hvert år er der da også gået måneder, uden at nogen begivenheder er blevet optegnet. Museet ejer fjorten optegnelsesbøger fra årene 1809-1822. De personalhistoriske oplysninger i hefterne er publiceret af Lorentz Bie i Personalhistorisk Tidsskrift 9.rk., bd. IV, 1931. Bie mangler dog heftet fra 1815. Han har udeladt de heller ikke talrige oplysninger, der fortæller om udenrigspolitiske begivenheder som den store kejser Napoleons død, skibsfarten og handelen på revieret (= sejlbart flodløb, i denne forbindelse Hughlifloden).

Kierulf begynder sine optegnelser med at fortælle om en besynderlig drøm »om et svært skib med mange åbne porte, grønmalet bund og dansk flag, der i opsejlingen her til stedet, Serampore, kæntrade og med ét forliste så totalt på en mig forekommende udløbende banke her fra stedet, at kølen straks kom i vejret, at ikke en eneste sjæl dermed blev reddet...«.

I adskillige år er de ret fåtallige oplysninger af ren personalhistorisk karakter. Man lægger mærke til et nært tilsyneladende fredeligt samkvem med den engelske befolkning i Calcutta og de øvrige handelspladser ved floden, herunder også i Serampore. Når flere af Kierulfs sønner får engelske fornavne, er det kun et enkelt tegn på den engelske dominans. Krigen og den engelske opbringelse af danske skibe nævnes ikke med et ord. Men i 1815 sluttes freden i Kiel og den 15. december skriver Kierulf: »Det danske etablissement Frederiksnagore, bedre kendt under betegnelsen Serampore, der formedelst udbredte fjendtligheder imellem Danmark og England, blev taget i besiddelse af guvernementet på Calcutta den 28. januar 1808, atter tilbagegivet den danske regering dags dato, i hvilken anledning ved det engelske flags nedtagen blev fyret 21 kanonskud, og ved det danske flags ophejsen 27 kanonskud. - Og foruden andre festivælselser var hele byen brilliant illumineret om aftenen og nogle transparenter anbragte hist og her, blandt andre en over Det Danske Asiatiske Compagnis nye magasiner ved flagstænger, forestillende et dansk splitflag, hvorudi var anbragt en transparent af kompagniets våben«.



Severin Kierulf (1752-1834), handelsmand og faktor i Asiatisk Kompagnis tjeneste i Indien. Usigneret maleri, formodentlig af C.A. Jensen, udført efter 1822. Handels- og Søfartsmuseet.

*Severin Kierulf, merchant and factor of the Danish Asiatic Company in India. Unsigned portrait, probably by C.A. Jensen, after 1822.*

I 1817 skriver Kierulf: »Maj 12. Om morgenen forlod min søn søløjtnant Severin Kierulf og hans kone stedet, for efter få dages ophold på Calcutta, at gå ombord [på] det ham kommanderede skib Nymphen, destineret København. - Maj 14. Brev fra min søn John Kierulf fra The Sand Heads af 8. hujus, forlod lodsens [dvs. og lodsens forlod] det ham

tildels tilhørende skib Flora, kaptn. Hammer, hvorudi han returnerer til sit for tiden værende opholdssted Manilla. - September 18. Fragtede på Det Danske Asiatiske Compagnis vegne 700 tons drægtighed, det danske Skib Frederik den Sjette, kaptn. Hans Jensen, i overensstemmelse med et af dags dato imellem mig S. Kierulf på kompagniets vegne og nævnte kaptn. Jensen på egne og medrederes vegne oprettet certeparti.«

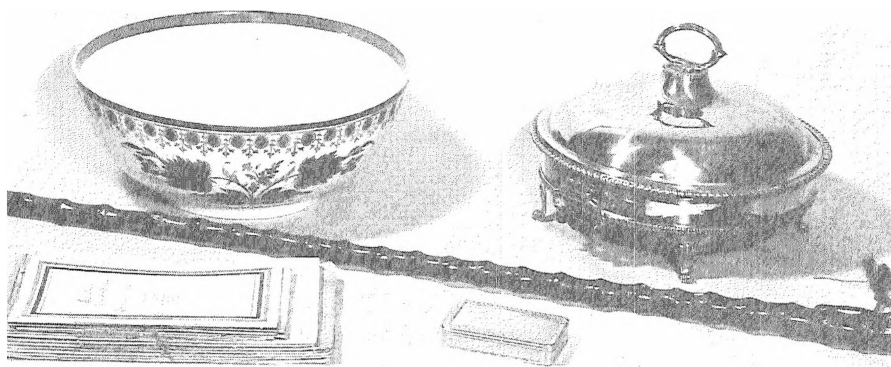
Efter Napoleonskrigene sendte Asiatick Compagni ikke mange skibe til Indien, og gennem adskillige år havde Kierulf i gennemsnit halvandet skib om året at befragte. Han blev kompagniets sidste egentlige faktor. Kierulfs væsentligste arbejdsindsats lagde han som handelsmand og bogholder i sit private firma, hvis varer blev transporteret frem og tilbage på to årlige rejser af skibet »Nymphen«, 150 clstr., ført af Poul Severin Kierulf. Denne var egentlig søløjtnant, men trådte uden for nummer og fik som indvåner i Frederiksnagore tilladelse til at føre skibet, som han blev partreder af i 1817. For 1818 hører vi, at ladningen består af jern, brædder m.m. (St. A. Kbh. prot. pap.). Skibet går også i kystfart i Indien og får i 1818 latinsk pas som hjemskrevet i Frederiksnagore.

1818 »Januar 4. Ekspederede endelig det i Bengalen udredede danske skib Frederik den Sjette, kaptajn Hans Jensen, der hjemfører Det Danske Asiatiske Compagnis dér ved mig indladte varer imod erlæggende fragt efter afleveringen i København beløbende ifølge tvende specielle fakturaer af 4. og 31. [forrige] m[åned] .... [her en række kryptiske forkortelser]. - August 27. Modtog mine breve udbragt fra København med det danske skib Henriette, kaptajn Hendrick Duntzfelt, der i disse dage er ankommet i revieret. - Sept. 8. Modtog mine breve udbragte fra København med det danske skib Nymphen, kaptajn Poul Severin Kierulf, der kom til anker ved Calcutta i går. Med denne lejlighed udkom min søn William Duntzfelt Kierulf.« William Kierulf havde meldt sig som kornet til det engelske 22. regiment for lette dragoner, så han drog videre til Bangalore.

1819. Den 22. januar forlod »Nymphen« Hughli-revieret for at gå tilbage til København. - For 29. april skriver Kierulf: »Blev underrettet om Det Danske Asiatiske Compagnis skib Kronprindsessen, kapt. S.W. Ørgaards ankomst i revieret og allerede ved Diamond Harbour. - Maj 1. Ankom her til stedet kapt. S.W. Ørgaard, tilligemed den i hans førende skib Kronprindsessen udkomne negociassistent Herr A. Berg, medbringende direktionens depeche med nævnte lejlighed, dateret Kbhvn. 19de november f.a. - Maj 8. I går aftes silde opkom her til stedet kaptn. Carl Frederich Smith, overstyrmand med kompagniets skib Kronprindsessen, meget syg og elendig af vatersot og astma og døde denne dags morgen omtrent klokken 6 i kaptn. Wickedes hus. - Maj 9. Om morgenen døde på Calcutta Herr John Christian Waage, supercargo med det fra København udsendte artikulære skib Frederick, kapt. A. Amunson [Amon Amonsen] - efter Calcutta blade kuns 26 år gammel«. Disse to sidste meddelelser er også publiceret af Bie.

1820. Den 20. februar ankom kaptajn Kierulf med »Nymphen« igen til revieret og gik op til Calcutta, hvor skibet lå til det afsejlede d. 10. april. - Den 26. december erfarede Kierulf om opløbet i Manilla den 9. og 10. oktober og massakren på de indfødte, hvorunder de overfaldt og på den grusomme måde myrdede »vore meget agtede og yndede danske venner, de herrer Aquarius Schaffalitzky og John Duntzfelt«.

1821. »Februar 3. Om eftermiddagen opkom her til stedet min yngste søn John Palmer, udkommet fra København med det i revieret ankomne danske skib Antoinette, kaptajn Hendrick Duntzfelt. - August 11. Indløb den første efterretning her til stedet om forrige fransk kejser Napoleon Bonapartes dødelige afgang i sit fangenskab på øen St. Helena den 5. maj sidst om aftenen klokken 6. efter dagens blade af kræft i nogle dele af overlivet. Han var født i Ajaccio på Korsika den 15. august 1769, altså en alder af 52 år, 3 måneder og 10 dage. Således faldt denne talentfulde, denne i enhver henseende store mand, hvis heltedåd og berømmelige handlingers minde vil stedse leve. Hans ærefulde levnedsløb vil hans biografer ikke undlade at gøre efterverdenen bekendt med«.



Nogle af de personlige genstande, som Severin Kierulf 1822 bragte med hjem fra Indien, og som nu er skænket til Handels- og Søfartsmuseet som gave fra en af hans efterkommere, cand.jur. J. Fr. Gotschalk: en punchebolle af ostindisk porcellæn, et sølvvarmefad med låg, en guldknappet stok af manillarør samt en guldsnustobaksæske. Til venstre ses en stak hæfter med hans optegnelser, »Periodiske Annotationer« (1809-22).

*Having spent 45 years in India Severin Kierulf returned to Denmark in 1822 and brought his personal belongings with him, among other things a porcelain punch bowl, a silver dish, a walking stick with gold knob and a gold snuff-box. In his notebooks (bottom left) he recorded memorable events between 1809 and 1822.*

Den 30. august døde sønnen John Palmer, men måske allerede før denne tragiske begivenhed havde Kierulf besluttet at vende tilbage til København. Den 18. oktober indløb der efterretning om, at »Nymphen« var under indsejling i revieret ude ved øen Sangur. Skibet havde forladt København den 24. marts og havde på udrejsen anløbet Kristianssand, Madeira, Isle de France og Bencoolen (Benkoelen, Sumatra). Severin Kierulf gik ombord i Calcutta ved Coolie Bazar den 13. december, og den følgende dag om morgenen udnyttede man såvel ebben som en favorabel nordlig vind til at komme et godt stykke ned ad revieret. Den 16. december kom kaptajn Kierulf ombord, og den 17. december beretter han, at skibet »om morgenen noget efter klokken 4 lettede og sejlede udefter, omtrent imellem kl. 8 og 9 passerede Sangur Island, [og] fortsatte videre udefter imod bankerne. Efter behørigen at have passeret samme, gik lodsen mr. Thomas Clarke fra borde kl. 3 om eftermiddagen, og skibet fortsatte vedblivende sin kurs sydefter«.

Månederne gik, hele februar lå man i havn på Isle de France, og herfra forløb hjemrejsen hverken værre eller bedre end farterne gjorde flest. Kun ved St. Helena kastede man atter anker for at tage vand ombord. Men vejen mellem Bengalen og Danmark var lang. Den 2. juli 1822 om morgenen klokken 6 passerede »Nymphen« Kronborg, og ved Københavns toldbod blev Severin Kierulf hentet af tre af sine seks børn og svigersønnen, grosserer Frederik Gotschalk, i hvis hus, »en prægtig bygning i Amaliegade under no. 122«, Kierulf efter opfordring tog ophold. Den 26. november 1822 gik kaptajn Kierulf atter ombord på »Nymphen«, der da allerede i flere dage havde ligget på reden klar til afsejling for Tranke-



bar og Bengalen. Men første station var Kristianssand, og hertil blev kaptajnen fulgt af flere familiemedlemmer. På rejsen Trankebar - Serampore samme vinter løb skibet på et sunket vrage og sank, men besætningen blev reddet. En mærkelig skæbne lader således Severin Kierulfs erindringer om årene i Serampore begynde og slutte med enhver sømands mareridt: skibet, der vender kølen i vejret og synker.

Hanne Poulsen

## SEVERIN KIERULF, FACTOR OF THE DANISH ASIATIC COMPANY

### Summary

For forty five years Severin Kierulf (1752-1834) was employed by the Danish Asiatic Company at its trading stations in India, first at Tranquebar on the coast of Coromandel, then, after 1799, as factor at Serampore in Bengal. In 1799 the Danish Maritime Museum acquired a portrait of Kierulf painted after his return home to Copenhagen in 1822. A couple of years ago some of his personal belongings were donated to the Museum: a gold-knobbed walking stick, a punch bowl of East India porcelain, two silver dishes with double bottom for hot water, of Indian workmanship, and a gold box for snuff or tobacco. In addition the Museum earlier acquired fourteen notebooks in which Kierulf had recorded events and happenings between 1809 and 1822, particularly those of biographical nature. In her article the writer deals briefly with those entries which concern trade and the severely limited shipping business. Apart from working for the company Kierulf had his own firm. On the 15th December 1815 he describes the end of the English occupation of Serampore, after the Treaty of Kiel, and how it was celebrated by the Danes.

## FROKOST PÅ CHRISTIANSBORG FORT PÅ GULDKYSTEN 1843

De franske konge, »borgerkongen« Louis-Philippe, der regerede 1830-48, havde foruden tre dejlige døtre fem raske sønner, alle begavede, elegante og smukke. Nummer tre i rækken, *François-Ferdinand-Philippe-Louis-Marie d'Orléans, Prince de Joinville* (1818-1900), var uden tvivl den mest fremragende. Foruden at være søofficer var han også en dygtig skribent og en fin kunstner. Vi har al mulig grund til at være glad for ham, idet vi skylder ham det eneste interiørbillede, vi har af noget dansk fort fra dansk tid, nemlig fra hovedfortet Christiansborg på Guldkysten, hvor guvernøren residerede.

Den unge prins foretog i 1842-43 en tur langs Vestafrikas kyst som kommanderende orlogskaptajn på sin fregat »La Belle-Poule« (60 kanoner) i spidsen for en lille eskadre. På fregatten havde han forøvrigt i 1840 hentet Napoleons aske hjem til Frankrig fra St. Helena. Nu ønskede han at lære de steder at kende, som i slavehandelens tid havde leveret så mange afrikanske slaver, og at se hvad man gjorde for at hindre de slavetransporter, der i smug stadig fandt sted.

Via Senegal kom han efter nystår 1843 til Liberia og gik derfra mod øst langs Peber-, Elfenbens- og Guldkysten. Her lå det ene europæiske fhv. slavefort ved siden af det andet, ialt over 30 på en forholdsvis kort kyststrækning, deriblandt de seks danske. Han besøgte først det hollandske hovedfort *Elmina*, grundlagt af portugiserne i 1482 som det ældste fort ved kysten. Han blev så modtaget af englænderne på deres hovedfort *Cape Coast Castle*, hvorfra han tog den lange tur op gennem regnskoven til ashantiernes hovedstad Kumasi - forøvrigt en ganske imponerende bedrift. Derpå nærmede han sig egen omkring det nuværende Ghanas hovedstad Accra, hvor der nær hinanden lå tre forter: det



Edward Carstensen (1815-98), guvernør 1842-50 over de danske besiddelser på Guldkysten (Dansk Guinea). Portrætmaleri af Wilhelm Marstrand, ejet af direktør Steen Carstensen, København.

*Edward Carstensen, from 1842 to 1850 governor of the Danish possession on the Gold Coast. He entertained the Prince de Joinville during his visit in 1843.*

engelske *St. James* fort, det hollandske *Crèvecoeur* og det danske *Christiansborg*, som var det fornemste og største af dem.

Her residerede den sidste danske guvernør i Dansk Guinea, *Edward Carstensen* (1815-98), en ung og effektiv embedsmand og tillige en elegant verdensmand. Mærkeligt nok havde han ikke fået besked om prinsens ganske vist uofficielle rejse, før de franske skibe praktisk talt lå lige for næsen af ham. Han fortæller i sin dagbog »Noter mit Liv angaaende [1842-46]«, som Handels- og Søfartsmuseet ejer en afskrift af, følgende om besøget (i moderne retskrivning og med enkelte forklaringer i parentes):

»27. jan. 1843: Om morgenen erfarede jeg, at prinsen af Joinville havde været i Elmina og Cape Coast og agtede at gæste Christiansborg. Jeg lod straks uddele ordrer til at være færdig til at modtage Hans Højhed. Kl. 12 meldte konstabelen, at et stort skib havde kastet anker på dansk red, men langt ude. Harmattantågen (harmattanen er en tør vind, der i vintermånederne blæser ud fra land) hindrede os i at se skibet, før det kastede anker, og endda kunne man kun skimte det. Men det var tydeligt nok, at det var »la belle Poule«, thi en stor fregat med fransk flag kunne kun være den. Kl. 1 stødte kanoen fra land med mig. En salut af 21 skud affyredes og besvaredes med et lignende antal.

Jeg blev modtaget på »la belle Poule« af officererne og ført til prinsens kahyt. Han kom mig i møde på halvvejen. Vi gik ind i den højst smagfulde kahyt i lige flugt med dækket. Efter en tids samtale blev jeg inviteret til taffels. Prinsens adjutant (løjtn. Philippe-Victor Touchard) førte mig ind i prinsens sove- og toiletkabinetter, der indtog skibets agterspejl. Når man sad i de bløde, røde silkesofaer, havde man bagved sig de to krumholter i spejlet, som her gjorde tjeneste af prægtige vinduer, gennem hvilke en forfriskende kølighed trængte ind. Jeg lagde her min sabel og hat fra mig, og med en lånt søofficershue gik jeg på dækket, blev præsenteret rundt til officererne, cigarer tændtes, og alt var liv og munterhed. Jeg gik ned med doktoren for at drikke et glas absint med ham, medens officererne tog sig et bad i et af læsejlene.

Kl. 5 var taffel, alt prægtigt serveret på sølv, retterne udsøgte. Og hvilken taffelmusik! Jeg roste Bellinis »Elixir d'Amore«, og prinsen lod spille flere stykker deraf. Prinsens musikkorps på nogle og tyve musici, de fleste fra Elsass, er en foræring fra madame Adelaide, prinsens tante (prinsesse af Orléans, 1777-1847). Den skal koste 30.000 frcs. om året.

Kl. 8 forlod jeg fregatten ret tilfreds med mit ophold på samme. Jeg traf en del herrer forsamlede i fortet, meget nysgerrige efter at erfare mine eventyr. Efter at jeg havde fortalt mine hændelser, gav jeg de nødvendige ordrer til prinsens modtagelse den følgende dag.

28. januar. Prinsen kom i land kl. 7. Jeg modtog ham på strandbredden. Hele Ussu (nu Ossu) bys mandskab, frimulatterne med trommer og flag og lange flinter (flintebøsser) gav en salve, og en levende geværlid påfulgte. Til fortets port ledsagedes vi af trommelyd, råben og skyden. Alt havde et krigerisk anstrøg. Det franske flag vajede ved siden af det danske, hilset af 21 skud. Champagne modtog prinsen ved indtrædelsen i fortets sal. Derefter så Hans Højhed fra batteriet negrene give en forestilling af deres måde at føre krig på. Mulatinderne indfandt sig til dans i fortets gård, og byens ældste kom i optog for at hilse.

Kl. 1 stort taffel. Prinsen sad ved min højre og kaptajn Lugeol på min venstre side. Til slutningen udbragte jeg en skål for Louis Philippe »et son illustre famille«. Prinsen takkede og udbragte kongen af Danmarks skål.

Kl. 2 kørte vi til fortet St. James i fire vogne. Prinsen og jeg kørte sammen. I St. James var der salut og champagne. Kl. 4 tilbage til Christiansborg.

Prinsen takkede for modtagelsen og inviterede mig ombord til sig til taffel tilligemed kommandant Topp (William Topp, engelsk købmand, var kommandant på St. James fort). Salut 21 skud og ombord. Her havde vi musik på dækket. Konversationen var levende. Prinsen viste mig de flinter, der var opfundne til tirailleurtjenesten i Algier...

Kl. 8 forlod jeg skibet, fulgt af de franske officerers og prinsens bedste ønsker. Jeg forlod en forsamlings, i hvilken jeg i så kort tid havde fundet flere venner blandt mænd, langt ældre end jeg. Vi skiltes for måske aldrig at genses. Da vi stødte fra borde, lød signalerne til at lette anker. Prinsen begiver sig til Widah (i Dahomey på Slavekysten), Fernando Po, Gabon og Brasilien, hvor han vel frier til prinsesse Januaria (Joinville giftede sig ganske rigtigt 1. maj 1843 i Rio de Janeiro med prinsesse Francisca de Braganca, datter af kong Pedro I af Brasil. Han havde truffet hende i Rio i 1837. Januaria må vel hentyde til Rio de



Francois d'Orléans, Prince de Joinville, malet 21 år gammel som kaptajn af Franz Winterhalter 1839. - Efter Neptunia nr. 131 (1978).

*Portrait of the Prince de Joinville as a Captain of the French Navy, 21 years old, 1839.*

Janeiro, dvs. januar. Det kan nævnes, at deres eneste datter blev mor til prinsesse Marie af Orléans, gift med prins Valdemar af Danmark).

Topp og jeg landede lykkeligt igennem brændingen, som frådende forfulgte den ilende kano. Et på stranden antændt bål viste os vejen. I fortet satte vi os atter til bords med det øvrige selskab, ikke så meget for at spise som for at tale om dagens begivenheder, - i sandhed underø for Guinea-kysten«.

Ja, Carstensen kunne med rette kalde det et under, for aldrig før havde nogen kongelig prins fra Europa besøgt disse spændende men usunde tropiske egne i det fjerne. Der er ikke tvivl om, at de to unge mænd, prinsen og guvernøren, straks var på bølgelængde, og

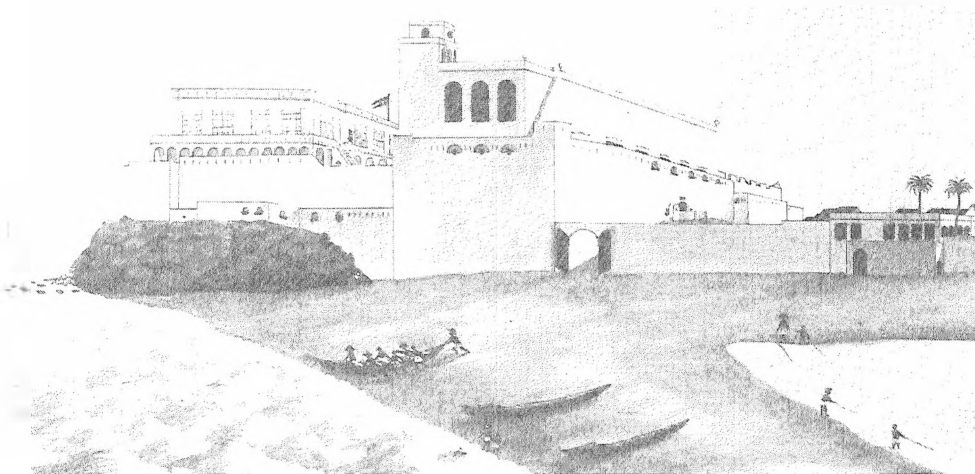
at prinsen har betroet sig til ham om sin unge kæreste i Rio. Han har også nydt det sælsomme, farverige skuespil, som han har givet den følgende levende beskrivelse af i sine erindringer. Hans beretning supplerer på en fornøjelig måde Carstensens tørre dagbog. Oversættelsen gengiver så godt som det er muligt prinsens malende sprog:

»Vi satte (efter Cape Coast Castle) kursen mod Accra, hvor der lå en anden gruppe forter, det hollandske Crèvecoeur (prinsen glemmer det engelske St. James fort, skønt han besøgte dette og ikke det ubetydelige Crèvecoeur) og det danske Christiansborg, hvis guvernør, et charmerende ungt menneske, kom og besøgte mig ombord. Da han ene mand lever iblandt de sorte (en mærkelig fejltagelse af prinsen), var han lykkelig over for et øjeblik at befinde sig mellem væsner fra hans egen dyrehave.

Næste dag gik vi i land i en kano, thi revlen (dvs. brændingen) er ondartet, og man advarede mig venligt men bestemt mod at holde armen ud og lade hånden glide gennem vandet. For et par dage siden havde en ulykkelig fransk matros, hvis hat var faldet i vandet, grebet efter denne, men en haj kom og snuppede hans arm og tog den med sig. Det var en advarsel for mig. Vi fløj hen over revlen i et spring uden uheld. I samme øjeblik som jeg betrådte stranden, lød der et forskrækkeligt skyderi. Det var en modtagelse efter landets skik, som man havde forberedt for mig. Mere end tre tusind indfødte omgav mig, mens de opførte en krigsdans. De var beklædt med halsbånd af muslingeskaller og havde ringe om arme og ben. Nogle havde hovedbeklædninger af dyreskind med en krans af kalkunfjer eller horn af guld i panden. Hele skaren skreg, drejede sig rundt, skød deres geværer af. De ældre trængtes om mig med deres dansende tjenere, som holdt umådelig store, farvestrålende solskærme over deres herrers hoved. Kvinderne var lige så ivrige som mændene og udførte de latterligste danse til lyden af 20-30 tam-tam'er, seks fod lange, store trommer. Alt var en øredøvende kattermusik, en forunderlig løssluppenhed. Da jeg nærmede mig fortet, blev det i blævgdens fantasi straks lavet om til at forestille et angreb. Den store kanon på pladsen blev affyret, og jeg gjorde et triumfintog mellem to geledder af soldater i røde danske uniformer. Intet kunne være mere malerisk.

Guvernøren gav os en pragtfuld frokost på europæisk facon i fortets store sal. Der var ikke andre afrikanere tilstede end betjeningen, men den savnede ikke lokal kolorit, idet den bestod af en snes unge negerpiger, udvalgt efter deres formers udadelige skønhed, som intet slør, ikke det allemindste, tildækkede. De vimsede omkring med assietter i hånden og hvide servietter over armen, uden mindste forlegenhed, thi sådan var landets dragt. Man kan bedst gøre sig et begreb om det, hvis man forestiller sig, at de broncekaryatider, som er opstillet omkring den nye opera (i Paris), var steget ned fra deres postamenter for at dele tallerkner rundt ved en stor middag i Paris. Disse frøkners hele koketteri bestod i opsætningen af deres uldne hår, klippet som en hæk på den mest fantastiske måde, og i finheden af deres lækre hud, der skinnede som satin, en blødhed som de opnår ved det daglige bad og indgnidning af kroppen med fint sand. Desværre fjerner denne frottering ikke kropslugten. Jeg har aldrig kunnet udstå lugten af negre og negerinder, men jeg har kendt personer, som blev helt beruset af den, og som til trods for at deres helbred var ødelagt af den afrikanske feber, igen og igen bønfuldt om dog at måtte vende tilbage til deres tjeneste i Senegal og på kysten for at genopleve denne lugt. Man fortæller også, at den tiltrækker hajer, og at hvis en hvid bader sammen med en neger på steder, hvor der er hajer, tager disse først negeren. Jeg har selvfølgelig ikke udprøvet det«.

En glimrende og ganske uventet illustration til den interessante frokostberetning giver en akvarel, som prinsen personligt har tegnet (her gengivet i sort-hvidt). Han må vel have skitseret den ombord på vej til Widah, mens erindrungen endnu var frisk. Prinsen må have haft et i sandhed skarpt, næsten fotografisk øje, og derfor er denne fremstilling af repræsentationssalen for os meget værdifuld, fordi vi som nævnt ingen interiørbilleder har, hverken fra Christiansborg eller andre danske forter. At man så kan dokumentere den,



Det danske hovedfort Christiansborg på Guldkysten, set mod vest, beliggende på en klippeknoild ved kysten. Sydfløjen (t.v.) ud mod Guineabugten indeholdt foroven guvernørens privatbolig og derunder, omgivet af arkadebuer, repræsentationsrummene, bl.a. salen, hvor Carstensen trakterede prinsen af Joinville. I østfløjen bag de tre vinduer fandtes kirken. Akvarel af ljt. J.V. Svedstrup omkr. 1847. Handels- og Søfartsmuseet.

*Christiansborg, the main Danish fortress on the Gold Coast, seen from the east, ca. 1847. In the south-wing (left) was the residence of the governor and under it the staterooms where Carstensen entertained the Prince to lunch. Christiansborg Castle is now the seat of the Ghanaian government.*

som det her er sket, er næsten et helt under. For endevæggen hænger kong Christian VIII's portræt i gulddramme med krone, omgivet af en fanetrofæ med danske splitflag. Under det ses anretterbordet med en hærskare af flasker, og vi bemærker de omtalte serverende skønheder, nødtørftigt beklædt med et diminutivt skamdække, men dog ikke helt nøgne, som prinsen fortæller (var de det måske alligevel i virkeligheden?). En meget stilfuldt udseende butler (t.h.) synes egentlig at falde lidt uden for miljøet. I dette passer langt bedre den ægte dansk udseende, unge vagthavende soldat i sin røde trøje og med »tjærebøtten«, den store chakot, på hovedet. De mange danske og franske frokostgæster er klædt i hvidt tropetøj, bortset fra to i korrekte, men sikkert ubehagelig varme uniformer - temperaturen på kysten går sjældent under de 36° om dagen -, nemlig prinsen (med ryggen til arkadebuerne) og formentlig kaptajn Lugeol. Placeringen stemmer ganske vist ikke helt overens med Carstensens beskrivelse, men prinsen kan have skiftet lidt om på personerne, måske af kunstneriske grunde. Scenen forestiller skåledrinkingen for de franskes konge og hans høje familie. Uden tvivl er den smukke unge mand (med ryggen til arkaderne), der løfter sit glas, guvernøren, som begejstret proponerer skålen. Den stående



Prinsen af Joinvilles akvarel, forestillende frokosten på Christiansborg 28. jan. 1843. Guvernøren (den stående, hvidklædte figur t.h.) proponerer en skål for Louis Philippe, de franskes konge og far til prinsen, som sidder i midten med ryggen til arkaderne. Billedet viser det eneste interiør, vi kender fra noget dansk fort. For endevæggen i den enkle, men fornemme sal hænger Christian VIII's portræt med flagtrofæer. Man ser de letpåkledte serveringsdamer, som omtales af prinsen.

*The Prince de Joinville's watercolour of the lunch at Christiansborg, Jan. 28, 1843, - the only known interior picture from a Danish fort. The governor (standing on the right) proposes a toast to Louis Philippe, the King of the French and the father of the young Prince who is sitting in the centre with his back to the arcades.*

mand i forgrunden kan vel ikke være nogen anden end kommandant Topp fra St. James fort. -

Carstensen forblev i Dansk Guinea indtil 1850, da Danmark solgte sine forter og dermed sine interesser på Guldkysten til englænderne for den billige udsalgspris af £ 10.000. Danskerne havde søgt at presse prisen op, idet de benyttede det franske besøg som mild pression og antydede, at franskmændene også var interesserede i at købe, - hvad de dog ikke var. Fra 1850 til 1957, da den selvstændige stat Ghana opstod, vajede Union Jack over Christiansborg, der fra 1900 var den engelske guvernørs hovedsæde. Derefter blev fortet, nu kaldet Christiansborg Castle, den ghanesiske regerings sæde, hvad det stadig er. Den oprindelige del står så temmelig uforandret endnu, som den var i dansk tid, men dog forsynet med ret omfattende tilbygninger, rummende regeringskontorer. Den store sal, hvori Carstensen modtog prinsen af Joinville, eksisterer endnu, omend temmelig rekonstrueret efter det voldsomme jordskælv i 1862, der ødelagde guvernørboligens to

etager og også kirken. Salen bruges til vigtige regeringshandling, bl.a. til højtidelige modtagelser af fremmede ambassadører.

Henning Henningsen

*Handels- og Søfartsmuseet takker redaktionen af det af Les Amis des Musées de la Marine udgivne tidsskrift Neptunia: Capitaine de vaisseau Jacques Vichot og Commissaire en chef de la marine P. Dumas, for tilladelsen til at reproducere prinsen af Joinvilles akvarel fra frokosten. Den ejes af Monseigneur le Comte de Paris. Prinsens erindringer har været offentliggjort i Neptunia nr. 128-136 (Paris 1977-79). En artikel med omtale af Christiansborg og guvernør Carstensen vil fremkomme i Neptunia.*

*Ang. fortet kan henvises til min beskrivelse »Besøg på Guldkysten« i museets årbog 1970, 108 ff. - Carstensens officielle indberetning om besøget er trykt i prof., dr.phil. Georg Nørregårds bog »Guvernør Edward Carstensens indberetninger fra Guinea 1842-1850« (Kbh. 1964), 47 ff.*

## LUNCHEON AT CHRISTIANSBORG FORT ON THE GOLD COAST

### Summary

In 1843 Francois, the young Prince de Joinville, son of Louis Philippe, citizen king of France, visited the west coast of Africa in command of the French naval frigate »La Belle Poule«. It was the first time a member of any royal family visited these parts. Amongst other places he visited Christiansborg, the main Danish fort on the Gold Coast, where he met the young Danish governor, Edward Carstensen. Both of them have left interesting accounts of their meeting, the picturesque appearance of the natives and the splendid luncheon which the governor gave in the staterooms of the fort. One result of their meeting was the water colour which the prince, no mean artist, painted of the occasion. It depicts the moment when the governor is proposing a lively toast for the French king and his exalted family. The water colour is of great value as it is, in fact, the only picture we have of the interior of a Danish fort in the tropics. Today Christiansborg Castle is the seat of the Ghanaian government.

## »DEN BLÅ PETER« OG ANDRE AFSEJLINGSSIGNALER

Når mandskabet i ældre tid var mønstret til at sejle på et af kompagniskibene, eller officerer og gaster fra et orlogsskib var på landlov, var det nødvendigt, at skibet tydeligt gav til kende, når det skulle afsejle, så folkene kunne komme ombord. Dette kunne ske på flere forskellige måder.

Ret almindeligt har det vel fra gammel tid været at *lade trommen gå* i byens gader for at kalde mandskabet sammen. Således siger den hollandske statholder Maximilian i sit konvojartikelbrev 1547, at de mønstrede folk ved »trommelslach« skulle begive sig til skibet. Gjorde de det ikke men blev i land, skulle de straffes på livet. Denne bestemmelse fandtes også som § 42 i de danske skibsartikler op i 1600-årene. I 1760 blev mandskabet,



### 3. Post.



Et blaåt Flag  
fra Campagnen  
med For- Mersejl  
og Mefan løs.

Saar Generalen vil gaae under Sejl, lader han vaje et Blaåt-Flag fra Campagnen, samt gjøre For- Mersejl og Mefan løs; Flag- Mændene gjøre samme Signal, hvorpaa de som ligger under Binden først lætter Anker, og søger strax den Post som der bliver gjort Seign for; Og paa det de des snarere kand komme under Sejl, haver en

Et eksempel på det blå flag som afgangssignal i forbindelse med at foremerssejlet løsnedes, ser vi i Christian VI's trykte »Signal-Bog for Hans Kgl. Mayest.s Orlogs-Flode« 1743. Handels- og Søfartsmuseet.

*King Christian VI's Signal-book for the Danish Fleet (1743) illustrates the use of a blue flag over the stern as a signal for departure. At the same time the foretopsail sheet was loosened.*

der var mønstret på kinafareren »Dronning Juliane Marie«, ved trommer på alle gader i København kaldt til skibet. De der mødte én dag for sent, fik 27 slag tamp, var det to dage for sent: 3 x 27 slag, og de der kom endnu senere fik også tamp samt kom i fængsel ombord på vand og brød.

Umiddelbart før afsejlingen var det almindeligt brugt at affyre et *sejlskud*, som det kaldtes på dansk, eller *Abschiedsschuss* på tysk, for at kalde de sidste ombord.

At lade et særligt flag vaje har formodentlig været i brug, så længe man har anvendt flag. Da Christian IV i 1599 skulle forlade Bergen på sit orlogsskib »Victor«, blev der givet kanonsignal, og en fane blev stukket ud. Hvordan denne fane har set ud, ved vi ikke. Men i det følgende århundrede træffes meget ofte et *blåt flag* som afgangssignal, således i hvert fald 1660 og senere meget hyppigt på hollandske ostindiefarere og orlogsskibe. Måske er det blå afgangssignal en hollandsk opfindelse, som det flere steder hævdes. Dette flag optræder altid i forbindelse med et kanonskud, så der altså er tale om både et synligt og et hørligt tegn. Som naturligt er, sattes det blå flag på flagspillet på kampagnen over hækken. Men mod slutningen af 1700-årene nævnes dog, at det sættes i fortoppen.

Det tog øjensynlig nogen tid, inden det blå flag havde markeret sig som afgangssignal. 1702 nævner en tysk kilde, at man også kunne bruge et rødt flag. I den maltesiske flåde sattes 1719 et rød- og hvidtørnet flag for afgang.

Hvornår Danmark har optaget det blå *sejlsflag*, som det kaldtes, kan ikke siges, men i hvert fald nævnes det 1708 fra ostindiefareren »Cronprintzen af Danmark«, og samtidig ved vi, at også orlogsskibene satte et kæmpemæssigt blå flag over hækken i Store Nordiske Krigs tid. Når alle var kommet ombord, fortælles det 1720 om ostindiefareren »Jomfru Susanne«, blev det blå flag nedstrøget og erstattet af det danske flag, hvorefter ankeret lettedes og sejlene sattes.

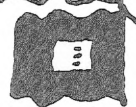
Mærkeligt nok vides der ikke noget om, at andre lande end Holland, Danmark og også Tyskland har anvendt det blå flag før hen ved 1750. Det skyldes dog formodentlig manglende dokumentation.

Ved siden af det blå flag dukker nu en variant deraf op, nemlig et *blåt flag med en rektangulær liggende hvid spuns deri*.



Et hvidt flag med  
et blaa 4. kant ubr;  
Eller en

8. Post.  
Om den Fjerde Ordre de March.



Et blaa flag med  
en hvid 4. kant.

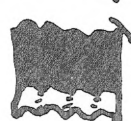
Dito.

9. Post.



Et hvidt, rødt og  
blaa sribet flag,  
det hvide øverst.

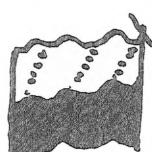
Om den Femte Ordre de March over Bagbord.



Et blaa, rødt og  
hvidt sribet flag,  
det blaa øverst.

10. Post.  
Om den Femte Ordre de March over Styrbord.

II. Post.



Et halv hvidt og  
halv blaat flag,  
det hvide øverst.

Om Ordre de Retraite, ved Binden, for Binden, eller Romskjods, saaledes at den høire Fløy er rangeret paa Linien ved Binden over Bagbord, og den venstre Fløy paa Linien ved Binden over Styr-

Den omtalte signalbog fra 1743 bringer det første kendte danske eksempel på tilstedeværelsen af »et blå flag med en hvid firkant« dvs. den senere »blå Peter«. Flaget er dog endnu ikke anvendt som afgangssignal, men angiver blot en bestemt marchordre.

*The above mentioned Signal-book from 1743 gives the oldest known Danish example of the existence of the blue flag with a white rectangle. It was, however, not yet used for departure signal but indicated a certain sailing order.*

I de forskellige orlogsslåder var der brug for mange signalflag med varierede former, tegninger og farver, så man kunne skelne dem fra hinanden, når der blev signaleret. Desværre ved vi ikke meget om de talrige anvendte signalsystemer, som forøvrigt stadig blev ændrede. Deres betydning blev selvfølgelig hemmeligholdt, så fjenden ikke kunne tyde dem, og man fik efterhånden brug for flere og flere flag, som i et utal af forskellige sammensætninger kunne betegne ordre, spørgsmål, svar og bekræftelse. Mange af de anvendte signalbøger var håndskrevne og håndtegnede, og langt de fleste af disse er efter brugen tilintetgjort eller havnet de mærkeligste steder. Det er derfor praktisk talt helt umuligt at fastslå, hvor og hvornår de forskellige signalflag er opstået. Kilderne mangler.

Med hensyn til det blå flag med den hvide spuns må det siges, at også dets opståen ligger i mørke. Vi kan kun lejlighedsvis fastslå, at det har været kendt og i brug. Den ældste afbildning vi kender af det, er på en gouache af Johan Jacob Bruun 1739 (på Handels- og Søfartsmuseet). Den viser Helsingørs red set sydfra mod Kronborg. På reden ligger et svensk orlogsskib med fuld flagsmykning («flagning over alle toppe»), og blandt de ca. 50-60 viste signalflag ser man det omtalte blå-hvide flag hængende på fokkebramræen. Mær-

keligt nok optræder det ellers overhovedet ikke i de kendte svenske signalsystemer i 1700-årene (iflg. Allan Cyrus i Tidsskrift i Sjöväsendet 1918, 604 ff.).

Første gang dette flag vides at optræde i et signalsystem er 1743 i Christian VI's trykte »Signal-Bog for Hans Kgl. Mayest.s Orlogs-Flode«, hvor det er afbildet håndkoloreret som specielt signalflag for afgang for »4. Ordre de Marche« - altså ikke som alm. afgangssflag. Som sådant brugte man stadig det blå flag. Hvorfor det pludselig dukker op her, og hvor det stammer fra, kan selvfølgelig ikke siges. De ældre trykte danske signalbøger kender det ikke.

I G.W. Blunt Whites bibliotek i det amerikanske søfartsmuseum Mystic Seaport (Connecticut) fandt vi i 1978 et noget medtaget og beklippet manuskript af en ellers ukendt Patrick McDougal: »Signal Service Book« for den engelske flåde. I denne lille bog findes samme flag afmalet, og det siges, at det hejses på stortoppen af admiralskibet som tegn på, at et givet signal er modtaget og forstået. Det er altså ikke angivet som afsejlings-signal. Flaget beskrives som »a Blue flag Pierced (=pierced) with whit (=white)«, altså et blåt flag indfældet med hvidt. Forøvrigt beskrives flaget, hver gang det i de følgende tider dukker op, med nøjagtig samme ord. Desværre er den højst interessante signalbog ikke dateret, men det er vel ikke usandsynligt, at den kan være fra ca. 1745-50, altså omtrent på alder med Christian VI's signalbog.

Omkring 1756 træffer vi atter samme flag i den engelske orlogsmarine, og denne gang sættes det i stortoppen som tegn på, at alle skibets både og folk skulle komme ombord. Det er første gang vi træffer det som afgangssignal, men dette er langfra den eneste betydning, flaget havde. Vi kan således for eksempel fastslå, at det også blev brugt for at udtrykke tal, oftest 2, men lejlighedsvis 0 og 1. Eksempler kendes fra mindst syv forskellige signalsystemer for den engelske flåde mellem 1782 og 1816. En lignende talværdi kunne samme flag forøvrigt også have i den danske flåde, hvor det, som det ses på en tavle i et signalbrev ca. 1800, stod for tallet 1.

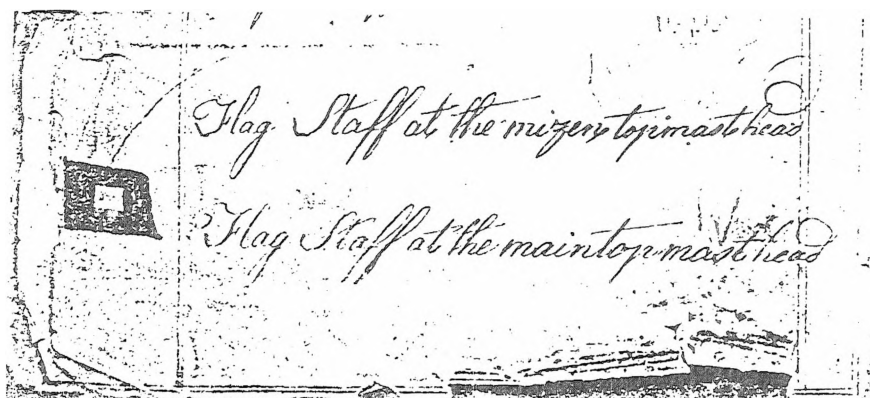
Efter en ret lang udviklingsperiode blev flaget til slut udelukkende anvendt som afgangssignal, først i England og derefter andre steder. Som det f.eks. blev forklaret 1861 i den danske signalbog »Signaler for Transportflaaden« betød det: »Alle Mand skulle ufortøvet komme ombord«.

Ved et studium af billeder og ved løsrevne oplysninger kan vi se, at mange landes orlogsskibe optog flaget allerede i 1700-årene, f.eks. Spanien (truffet 1775), Frankrig og - hvad der er ganske naturligt - USA, hvis orlogsskibes traditioner byggede på den engelske.

At et flag har et navn, tyder på, at det er populært og almenkendt. Og det omtalte blå-hvide flag fik efterhånden sit kælenavn i England. I 1803 træffer vi det betegnet som *Blue Peter's Flag*. Nogle mener, at denne person Blue Peter var admiral Peter Parker, som i 1793-99 var øverstkommanderende for den engelske flåde i Portsmouth, og at han meget ofte har brugt flaget som sit afgangssignal, hvorfor det på en måde med rette kunne betegnes som »hans« flag. Den almindelige betegnelse var dog slet og ret *Blue Peter*. Somme vil forklare det som en misforståelse eller omtydning af den nævnte beskrivelse »a blue pierced flag«. Mere sandsynligt lyder det vel, at Peter er brugt som kælenavn for flaget, akkurat ligesom man sagde *Union Jack* om det engelske sammensatte flag og *Jolly Roger* om sørøverflaget.

Efterhånden gik også handelsskibene over til at bruge dette signalflag som afgangssignal, sat i fortoppen. Fra begyndelsen af 1800-årene træffes det i brug på engelske handelsskibe, og 1814 ses det på portrættet af en nordamerikansk brig af Salem. Senere anvendtes det af alle nationers skibe, også i vore dage. Det engelske kælenavn fulgte med, enten i sin engelske form eller i oversættelse. På tysk træffes således *Blow Petre* 1832 (en mærkelig form!), *Bluepeter* 1879, og senere *der blaue Peter*.

Det kan være af interesse for os danske at se, hvornår man har begyndt at bruge flaget



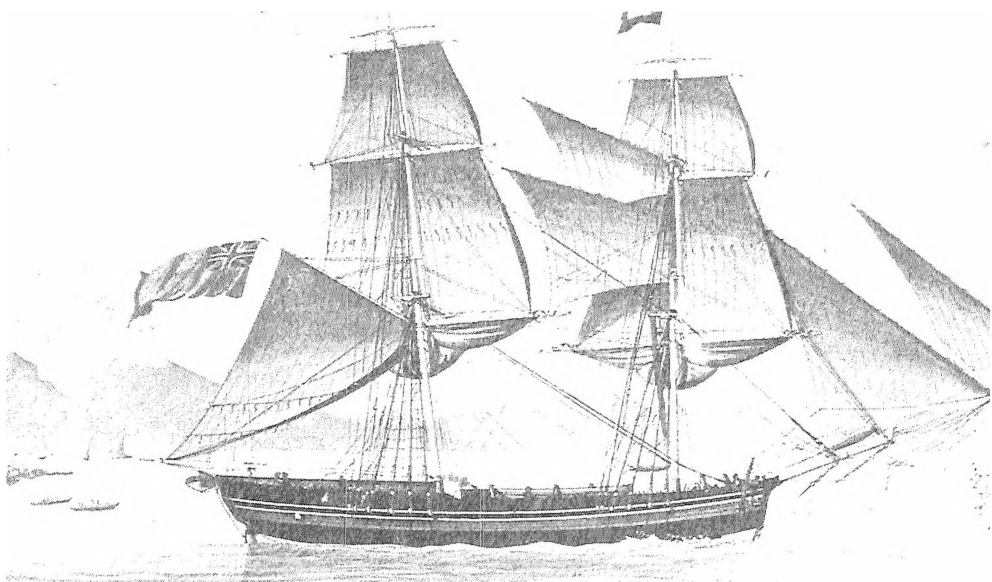
I et manuskript af englænderen Patrick McDougal: »Signal Service Book«, vel fra omkr. 1745-50, finder vi den første kendte engelske afbildning af »a Blue flag Pirced with whit«, som det beskrives (et blå flag indfældet med hvidt). Det er endnu ikke afgangssignal, idet det sættes på stortoppen af admiralskibet som tegn på, at et signal er modtaget og forstået under forfølgelsen af fjenden. G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport, manus VFM 672.

*The oldest known English illustration of the Blue Peter was found in a manuscript by Patrick McDougal, »Signal Service Book«, about 1745-50 (in the G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport). It was used as a signal from the flagship that a given signal was understood.*

som afgangssignal på danske handelsskibe. Noget skriftligt er ikke fundet derom, men ved at undersøge skibsportrætteerne kan man få klarhed over forekomsten af det på et givet tidspunkt, selv om man selvfølgelig ikke kan vide, hvor meget ældre det kan være. I 1820'rne ses flaget i fortoppen på den danske brig »Theodor« af St. Thomas og 1838 på hvalfangerbriggen »Der junge Martin« af Flensborg. Også på barken »Maria« af Altona har det været sat i 1830'rne. Først i 1840'rne synes det dog at være blevet mere almindeligt. Danskerne har også overtaget navnet på flaget, *Blue Peter* eller *blå Peter*, men vi kan ikke fastslå, om det er sket samtidig med indførelsen af det eller først senere. Navnet synes af en eller anden mærkelig grund overhovedet ikke at forekomme i skrift eller tryk i hele den danske søfartslitteratur fra 1800-årene, og selv den store Ordbog over det danske sprog har først eksempler fra begyndelsen af vort århundrede. Men på dette område deler vi skæbne med f.eks. Holland og Sverige, hvis store ordbøger heller ikke kender navnet, selv om det vitterligt har været i brug i disse lande.

Da det *internationale signalsystem* efter mange års drøftelser forelå færdigt i 1865 og efterhånden blev almindelig anerkendt og brugt, havde det overtaget det populære flag, som fik bogstavbetegnelsen P, formodentlig på grund af navnet Peter. Danmark antog systemet 13. marts 1867. I vore dage, hvor signalflagene betegnes ved ord i stedet for bogstaver, kaldes det internationalt *Papa*.

I engelsk sømandsslang har det forøvrigt også heddet *Salt Beef Flag*, idet det utvetydigt meddelte sømanden, at de gode tider i land nu var forbi, og at han herefter ombord skulle leve af det lidet spændende saltkød.



Et af de ældste eksempler på »Blue Peter« som afgangssignal på et handelsskib giver dette skibsportræt af ukendt kunstner fra beg. af 1800-årene, visende den engelske frugtfarer, brig »Eliza« af Yarmouth under udsejling fra Napoli. Original i Great Yarmouth, afbildet i Roger Finch: The Ship Painters (Lavesham 1975).

*One of the oldest examples of the Blue Peter used as a departure signal on a merchant ship is this portrait of the fruit carrier, brig »Eliza« of Yarmouth, leaving Naples at the beginning of the 19th century.*

Ret almindeligt har det været at tyde flagets udseende med den hvide liggende rektangel i det blå som et letforståeligt billedtegn. Således træffer man ofte den populære forklaring, at det hvide felt stod for en kasse eller en kuffert, og at flaget simpelthen betød, at man i en fart skulle bringe ladning og personlige ejendele ombord. At dette intet har med kendsgerningerne at gøre, siger sig selv.

I Middelhavsområdet fortalte man, at når den blå Peter sattes i fortoppen, angav det for forretningsfolk og andre, man skyldte penge, at de skulle skynde sig ombord med deres regninger for at få dem betalt. Gjorde de det ikke, mistede de deres ret, hvis det kunne bevises, at flaget havde været sat tre timer inden afsejlingen. Også denne påstand er selvfølgelig sekundær og ikke juridisk bindende, da flaget jo slet og ret er et signal til skibets eget mandskab eller passagerer i land.

Der var andre måder at signalere afgang på foruden de her nævnte. Havde et skib ikke et passende flag, kunne det sætte et *flag i sjov* som afsejlingssignal. Udtrykket betyder at vise nationalflaget på en forkert måde, så det tiltrak sig opmærksomheden. Vi kender flere eksempler på denne brug. 1690 siges om hollandske skibe, at man rullede flaget op, dvs. rimpede det sammen ved flagspillet, når afgangen nærmede sig. Andre surrede det sammen på midten. Da James Cook i 1768 forlod Deptford for at gå ud til Sydhavet, satte han sin gøs på fortoppen, hvor den ikke hørte hjemme. Den var mindre end det almin-

delige flag og gjorde sig derved bemærket, - altså også en måde at vise flaget i sjov. 1820 satte en amerikansk kinafarer sit flag på hovedet for at kalde folkene ombord. Som nød-flag var det forøvrigt også ganske almindeligt at sætte sit flag i sjov.

Et andet afsejlingstegn, som også har været brugt mange steder, var at *løse foremærssøjlet*, samtidig med at afgangsflaget blev sat. Så vidste folkene i land, at skibet gjorde anstalter til at gå under sejl. Det har man brugt langt tilbage, både på hollandske, danske, engelske og amerikanske skibe. Engelske søfolk brugte herom udtrykket *paying off creditors with the foretopsail sheet* (betale kreditorerne med foremærssøjskødet), idet de gik ud fra, at de ikke behøvede at betale deres gæld i land, når dette sejl var sat, - en parallel til den tidligere nævnte tradition fra Middelhavsegnen om den blå Peters hejsning.

*Henning Henningsen*

## THE BLUE PETER AND OTHER DEPARTURE SIGNALS

### *Summary*

In former times when a naval or company vessel was about to sail the crew was called aboard by a drummer going round the streets and, also, by firing a cannon. In the seventeenth and eighteenth centuries as well as firing a cannon it was usual to hoist a large blue flag over the stern. Departure could also be signalled by flying the flag a-waft or loosening the foretopsail sheet. After the seventeen fifties English men-of-war flew a special »blue flag pierced with white« from the foretop when they were about to sail. There is some doubt, however, about just how old this signal flag is. The first time it is depicted is on a Swedish man-of-war in 1739. It appears next in 1743 in a signalbook for the Danish fleet, and at approximately the same time in one for the English fleet, according to a manuscript from ca. 1745-50. At this period it was not yet used as a departure signal: as such it was first used in the seventeen fifties, as already mentioned. From England, where it was called the »Blue Peter«, this use of the flag and under the same name spread to the navies of other countries and, after 1800, to merchant ships as well. The flag was included in the international code of signals in 1865 and given the letter P.

## MUSEETS PROTEKTOR

*Hendes Majestæt Dronning Margrethe II*

## MUSEETS KOMITE

Afdelingschef TAGE MADSEN\*, R., formand  
Fængselsbetjent KAJ ORLA ANDERSEN  
Professor, dr.phil. AKSEL E. CHRISTENSEN  
Direktør JENS DEGERBØL\*, R.  
Direktør JENS FYNBO, R.<sup>1</sup>  
Rigsantikvar, professor, dr.phil. P.V. GLOB\*  
Skibsreder, kaptajn H.K. JENSEN  
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN  
Direktør, generalkonsul SVEND STORM-JØRGENSEN, R.<sup>1</sup>.  
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 Industriministeriet, 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:* ERIK SCHOU ANDERSEN

*Konservator:* CHRISTIAN NIELSEN

*Sekretær:* Fru JOHNNA HENDRIKSEN

*Arkivassistent:* Fru ELISABETH HENNINGSEN

*Bogholder:* Fru KAYA HANSEN

*Kustoder:* SVEN JOHANNESSEN og HANS HENNING JØRGENSEN

*Ekstrakustode:* B. REINHOLDT NIELSEN



Jørgen Worm



Tage Madsen

#### FORMANDSSKIFTE

På det årlige komitémøde 14. marts 1980 meddelte Handels-, nu Industriministeriets repræsentant i komiteen, fhv. afdelingschef i Handelsministeriets Søfartsafdeling, Jørgen Worm (f. 1909), at han på grund af alder ønskede at træde ud af komiteen og samtidig fratræde sin formandspost. Han afløstes i begge egenskaber af sin efterfølger i embedet, afdelingschef Tage Madsen (f. 1923).

Afdelingschef J. Worm har været museets formand i 20 år, idet han blev valgt hertil i 1960. Han er således den person, der har siddet længst i formandsstolen. Museets personale føler trang til at takke ham for godt og forstående samarbejde i de mange år og for hjælp og støtte på mange måder. Ikke alle problemer har ladet sig løse i hans tid. Bl.a. véd vi, at det har været ham en sorg, at spørgsmålet om indlægning af elektrisk lys i museet ikke er kommet sin løsning nærmere.

Vi siger velkommen til vor nye formand og ser frem til det videre samarbejde, ikke blot for at klare dagen og vejen, men helst også for at gennemføre nogle af de mest påtrængende behov for en rimelig modernisering af museet, en udbygning af dets lokaler og en forøgelse af dets arbejdsstab, så det får muligheder for at udføre de nødvendige registreringsarbejder, forbedre publikumsbetjeningen og drive den nødvendige forskning.



# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR ÅRET 1979

Blandt de mange nyerhvervelser til museet i 1979 er der grund til at omtale nogle af de mere bemærkelsesværdige.

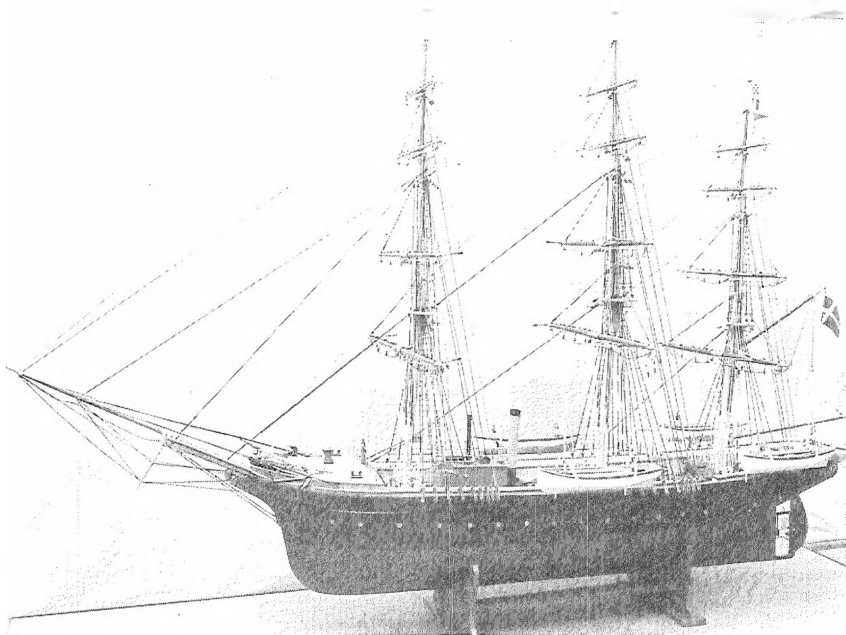
Som testamentarisk gave fra cand.jur. J. Fr. Gotschalk har museet modtaget et fremragende *portræt* af faktor i Serampor 1809-22 Severin Kierulf. Det er ikke signeret, men kan med stor sandsynlighed tilskrives den kendte portrætmaler C.A. Jensen. Museet har tidligere (jfr. årbog 1978, 164) fra giveren modtaget kostbare genstande, der har tilhørt Kierulf. Der kan henvises til museumsinspektør Hanne Poulsens artikel andetsteds i denne årbog.

Fra fru Rita Dybdahl, Bagsværd, er modtaget et usigneret *kaptajnsportræt*, forestillende en af Helsingørs kendteste skibsførere efter midten af 1800-årene, kaptajn J.A. Ebsen, som førte skibe for Danmarks største seilskibsreder I.S. Pontoppidan, Helsingør, sidst Danmarks dengang største seilskib, fuldskib »Roxburgh Castle«, forlist 1872 på Goodwin Sands, hvorved kaptajnen og hele besætningen på 22 mand omkom.

Erhvervelsen af *skibsbilleder* sker ikke så hyppigt nu som tidligere. Fra ekspeditionssekretær Gudrun Jansen har vi som testamentarisk gave modtaget et maleri af C. Olsen 1854, forestillende et dansk hjulskib, formentlig »Hekla« eller »Geisir«.

Ved køb er erhvervet en laveret kultegning af C. Kaimer 1935, forestillende *forliste søfolk*, reddet over på dækket af et stort seilskib, hvor de dels får hjælp, dels udspørges. Da der desværre findes alt for få billeder med gengivelser af livet ombord, er dette en kærkommen forøgelse af museets samlinger.

I de senere år har museet været ret tilbageholdende med hensyn til erhvervelse af *skibsmodeller*. Med stor taknemlighed har vi dog som gave modtaget en meget smukt udført model af skoleskibet, fuldskib »Georg Stage« (I), bygget i skala 1:32 af skibsingeniør, M.a. I. Bernhard Bruncke, Værløse. Han var i mange år ansat på Burmeister & Wains skibsværft, som i 1882 byggede dette skoleskib, kaldet »verdens mindste fuldrigger«. I 1934 solgtes det til den kendte maritime forfatter Alan Villiers og blev omdøbt til »Joseph Conrad«. Det ligger nu som museumsskib i søfartsmuseet Mystic Seaport (Conn., USA) og undergår for tiden en gennemgribende restaurering. Det må tilføjes, at B & W (ved di-



Skoleskibet, fuldskib »Georg Stage« (I), bygget 1882 på B & W som Danmarks ældste skoleskib, nu museumsskib »Joseph Conrad« i søfartsmuseet Mystic Seaport, Connecticut, USA. - Model i skala 1:32, udført og skænket af skibsingeniør M. a. I. Bernhard Bruncke, Værløse.

*The »Georg Stage« (I), built in 1882 as the first Danish training ship and still preserved as the »Joseph Conrad« at the maritime museum Mystic Seaport, Conn., USA. Model in scale 1:32 by Bernhard Bruncke.*

rektør H. Sejer Nielsen) overlod os den spejlglasmontre, hvori modellen en tidlang stod i forhallen til værftets skibsbygningsafdeling. Ing. Bruncke forærede os ligeledes de kopier efter de originale tegninger, som han havde anvendt til modellen, og påtog sig ovenikøbet det store arbejde at udføre rentegninger af dem.

En model af en helt anden slags, en særdeles minutiøst udført *flaske-skibsmodel* i skala 1:473 af klipperen, fuldskib »Norman Court« af London (bygget Glasgow 1869), er foræret af maskinchef Poul R. Hass, Esbjerg, hvis fine flaskeskibskunst museet tidligere har modtaget prøver på.

Artiklen om *sømandstøj*, som undertegnede offentliggjorde i årbog 1979, blev bl.a. illustreret med 33 tegninger af sømandsbeklædningen

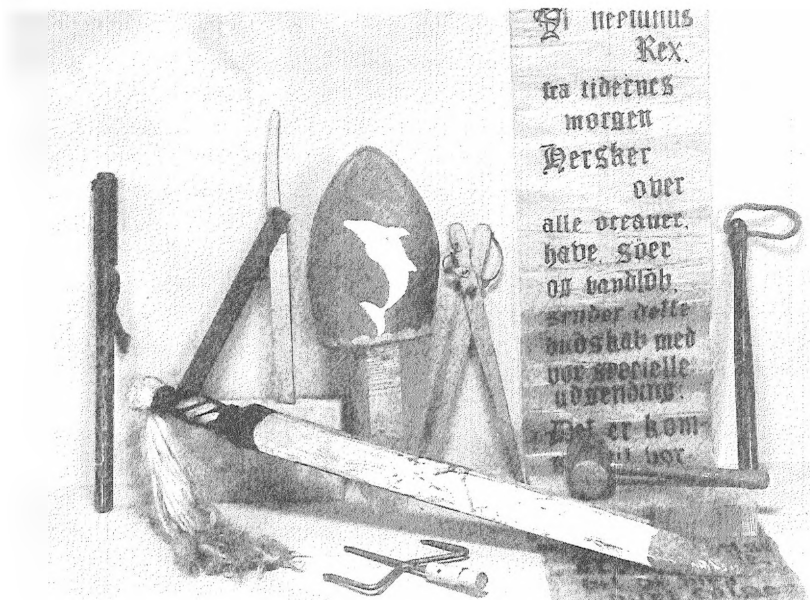
op igennem tiderne, rekonstrueret af skibstegneren Per Bøgh i samarbejde med forfatteren. Originalerne til disse er nu foræret museet af dettes Vennekab. En del *beklædningsstykker* er i årets løb erhvervet til museets altfor beskedne samling af sømandstøj: kaptajn Mathis Andersen, København, har skænket to komplette kaptajnsuniformer (DFDS) med tropejakke, kasketter, huebetræk, manchetskjorter, sløjfer og slips, knapper og rosetter, halstørklæde, handsker og sokker. Museumsinspektør Hanne Poulsen har foræret sømandsundertøj: undertrøje med lange ærmer og underbukser med lange ben. - Ved køb er anskaffet et par klapbukser af Holmens klæde, som de brugtes i den danske marine op til midten af 1950'erne, og en mørkeblå, ulden striketrøje med rullekrave.

Til museets udstilling om kinafarten har B & W Engineering, København (ved dir. J. Dragsted og fotograf H. Jørgensen) skænket et stort farvefoto af titelbladet i *skibsjournalen* fra »Kronprins Christian«, som 1730-32 foretog den første danske kinaekspedition. Titelbladet viser skibet set mod forstævnen og anbragt i en kunstfærdig ramme, sammensat af en blanding af kinesiske og europæiske motiver (afbildet på omslaget af årbog 1978). Mus.-inspektør Hanne Poulsen har foræret en del *skår af ostindisk, dvs. kinesisk, porcellæn* fra omkr. 1740-50. De stammer formodentlig fra ituslåede sager undervejs, som er lempet ud i Københavns havneløb, og som senere med andet opmudret fyld er opkastet på Holmen nær Refshaleudgangen. Her kom stykkerne til syne ved kabelarbejde, og Hanne Poulsen sikrede sig prøver deraf.

Fra Orlogsmuseet er modtaget et *møntprægestempel* af jern til prægning af reverssiden på dukater af fint guld fra Dansk Guinea (Guldkysten). I stemplet er indgraveret en afbildning af det danske hovedfort Christiansborg med indskriften CHRISTIANSBORG. GUINEA. 1725 (jfr. Schous Danske Mønter s. 287).

Forfatteren Hakon Mielche (†) har overladt os en særdeles betydningsfuld *skitsebog* med talrige blyantsskitser fra Dansk Vestindien 1869. Den stammer fra zoologen Georg Winther (1844-79), som i 1868-69 var i Vestindien ombord på orlogsskrueskonnerten »Diana«. Foruden skitser fra rejsen er der 44 tegninger fra de dansk-vestindiske øer, - en værdifuld forøgelse af det forhåndenværende, ret knappe billedmateriale fra øerne i ældre tid.

Til belysning af *linedåben* har styrmand John Vesti, Snedsted, foræret os en samling af genstande, brugt i forbindelse med dåben ombord på M/T »Eli Mærsk« 22. febr. 1960. De morsomme ting er alle fremstillet af deltagerne selv. Der er en rulle med Neptuns brev, som læses op af hans budbringer og meddeler, at han og hans følge vil komme ombord



Traditionelt udstyr, brugt til linedåben på M/T »Eli Mærsk« 22. febr. 1960 og fremstillet ombord. Stående: politiknipler, barberens trækniv og -saks, bispehue, rulle med Neptuns budskab; liggende: træsværd, hovedet af Neptuns trefork, lægens mukkert. Gave fra styrmænd John Vesti.

*Articles used during the crossing of the Line ceremonies on board a Danish tanker in 1960: police truncheons, barber's wooden razor and scissors, bishop's mitre, roll with Neptune's message, wooden sword, Neptune's trident, doctor's mallet.*

næste dag for at døbe noviceerne; der er Neptuns trefork, dronning Amfitrites brystholder af tovværk, bispehue og -stav, træsaks til hårklipping og træbarberkniv, mukkert til lægeundersøgelse, politiknipler osv. Med genstandene fulgte flere polar- og linedåbsattester.

Fra Nationalmuseets 3. afdeling (Dansk Folkemuseum) er modtaget et gult *karantæneflag* (først 1886 gik man i Danmark over fra det grønne til det gule flag) og en *rottetallerken eller -plade* af zink til at anbringe på fortøjtrossen som en skærm for at hindre rotter i at komme ombord.

Fra en ukendt giver er gennem Hundested Bibliotek modtaget to *manuskripter* fra 1850, med notater om dimensioner af tømmer og planker til handelsskibe, beregning af vandlinie og displacement osv.

Det drejer sig øjensynlig om optegnelser fra skibsbygningsundervisning, vistnok fra Orlogsværftets Konstruktionsskole, og stammer fra den senere skibsbygmester Carl Theodor Brandt, København. Giveren fandt dem henkastet ved en affaldscontainer, men var heldigvis så kvik at redde dem og videregive dem til os. - Nogle andre *optegnelser* (af S. Carstens) fra undervisning i skibsbyggeri, der har tilhørt bådebygger Anker Harboe Nielsen (1906-75), Juelsminde, er skænket af skibstegner Per Bøgh.

En *optegnelsesbog* med anvisning på syning af sejl og flag, ført omkr. 1879 af sejl-, flag- og kompasmer Hans Willumsen, Nyborg, er skænket af Joh. H. Willumsen, København.

Flere blade *notater* af admiral Andreas du Plessis de Richelieu (1852-1932), omhandlende hans tid i Siam, er skænket af Tage Ekelund, Vanløse. Måske drejer det sig om forarbejder til en erindringsbog.

Fra Gudrun Hansen, København, er modtaget et manuskript med *erindringer* fra karantæneofficiant, tidligere Petersborglods Chr. F. Hansen (1824-1910), Helsingør.

Læge Tage Voss, Helsingør, har foræret museet en *sygejournal*, ført 1905 af læge C.M. Normann-Hansen på S/S »Birma« (Ø.K.), der efter den russisk-japanske krig transporterede russiske tropper hjem fra Østen.

Som sædvanlig har vi sidst i denne beretning opstillet en liste over de øvrige gaver, vi har modtaget i årets løb og ikke omtalt her. Vi takker giverne for deres velvilje over for museet ved at overlade os disse ting, som alle har værdi for os.

En tak rettes også til de firmaer, fonds og institutioner, som har støttet museet med kontante beløb. Disse bidrag er specificeret under museets regnskab i en særlig liste.

Som omtalt i sidste årbog arrangerede museet i sommeren 1979 en *særudstilling* af skibstegneren Per Bøghs skitser, tegninger og grafik. I efteråret viste vi en særudstilling af arkitekt Jens Friis-Pedersens materiale til 1. bind af den påtænkte udgave af hans tegninger, opmålinger og fotos af danske træskibe (se senere). I 1980 har vi åbnet en særudstilling »Skibe i serier - Niels Truslew og hans forudsætninger« i anledning af Anders Monrad Møller, Dorthé Falcon Møller og Jens Lorentzens udgave på Høst & Søns Forlag af denne delvis forglemte kunstners interessante serie af 36 farvelagte akvatintestik: »En Samling af Skibe i næsten alle mulige Stillinger i Søen«, 1805 ff. (udsendt som nr. 8 i vor serie Søhistoriske Skrifter). Foruden en fyldig dokumentation af Truslews værker har museet lagt vægt på at vise prøver på en række andre serier med afbildninger af forskellige skibstyper fra 15-1800-årene, ikke

blot danske, men også hollandske, engelske, franske, italienske og tyske. I museets righoldige arkiv og magasin har vi fundet et stort materiale om disse så populære serier, som tidligere praktisk talt har været overset, skønt de har spillet en stor rolle.

Museet har *udlånt* genstande til større og mindre udstillinger, især på andre museer. Selv om vi principielt bliver mere og mere tilbageholdende med at låne museumsgenstande ud af huset, idet disse derved udsættes for slid, unønsom behandling eller måske endda tab ved uheld eller tyveri, er det os ikke muligt altid at efterleve dette princip. Da Nationalmuseets Etnografiske Samling i 1979 genskabte »Det indianske Kammer« fra det i 1824 opløste kongelige Kunstkammer ved en imponerende udstilling, deltog vi med de kunstkammergenstande, vi i sin tid havde fået deponeret af Etnografisk Samling, nemlig et par sjældne eskimoiske fedtstensgenstande fra 1700-årene og fire kinesiske figurer, fremstillet 1731 i Kanton og forestillende officerer ombord på det første danske kinaskib »Kronprins Christian«, samt den kinesiske buste af kinakaptajn Zacharias Allewelt 1738 (alle beskrevet i årbog 1959, 131 ff.). Udstillingen var en sådan succes, at man på Nationalmuseet besluttede at beholde det meste af den som permanent opstilling, og vi måtte gå med til at aflevere de omtalte grønlandske genstande tillige med figurerne af kapt. Michael Tønder og supercargo Pieter van Hurk. Med al kollegial forståelse herfor måtte vi dog opfatte dette som et smerteligt tab for os. Etnografisk Samling har til gengæld lovet at ville deponere andre genstande fra kinafarten i vor kinaudstilling.

I årets løb har museet *deponeret* en del billeder, dokumenter og genstande i andre museer, hvor de kommer til større nytte end hos os. Af størst betydning er en deponering af flere hundrede numre på Toldmuseet, som for tiden er under opbygning i København (ved Holger Munchaus Petersen).

Museet har fået en del *fjernsynsreklame*, idet Danmarks Radio viste en række af vore smukke skibsportrætter i farver i fjernsynet som månedens TV-godnatbilleder i marts måned 1979. Museets medarbejdere har medvirket i flere radioudsendelser i Danmarks Radio og Norddeutscher Rundfunk med emner som lokale skibstyper, kadrejeri, sømandsliv osv.

Det kan nævnes, at alle udstillede genstande i museet i 1978-79 er blevet mærkede, fotograferede og tekstede for identifikation. Heldigvis er der i 1979 ikke forekommet tilfælde af tyveri.

*Konserveringen* af museets mest medtagne malerier er fortsat ved konservator Mads Harttung, Nivå. Det er et meget langsommeligt og bekosteligt, men nødvendigt arbejde. Vi er taknemlige for, at Venne-

selskabet har stillet midler til rådighed herfor. Det må tilføjes, at en konservering af papirsbilleder: akvareller, sepia-tegninger osv. også nu er kommet i gang ved konservator Bjarne Thorsøe, København.

Med hensyn til vore ønsker om at få indlagt *elektrisk lys* i udstillingsrummene må vi desværre notere, at det tidligere omtalte projekt, udarbejdet af arkitekt, m.a.a. Mikael Sinding, ikke har kunnet realiseres. Foreløbig kører vi derfor videre med uoplyste rum. Vi har dog arbejdet videre med sagen, bl.a. ved at indsamle erfaringer under studiebesøg på andre museer og drøftelser med kolleger, og er, ikke mindst under indtrykket af den alvorlige energikrise, tilbøjelige til at mene, at en yderst forenklet og billig rumsbelysning til syvende og sidst vil være det, der vil tjene os bedst, både lysmæssigt og økonomisk.

Et andet problem, der volder os de største bekymringer, er de utilstrækkelige og dårlige *magasinforhold* (omtalt i årbog 1979, 158 f.). Efter at sagen har været fremført i Folketinget, har man på højeste plan prøvet at hjælpe os, men foreløbig desværre uden resultat. Vi håber, at sagen må finde en løsning, helst inden alt for længe.

Et par unge arkitektstuderende, Stig Müller og René Johansen, har på foranledning af Boligministeriet som afgangsprøve ved Kunstakademiets Arkitektskole udarbejdet et *projekt* om at indrette det såkaldte Pali-sanderhus (oprindeligt Gamle Dok Pakhus), et stort pakhuis i Strandgade på Christianshavn, til et dansk søfartsmuseum. Vi har, bl.a. efter opfordring af professor Vilhelm Wohlert, hjulpet dem med alle oplysninger om, hvordan et rigtigt søfartsmuseum efter vor mening burde indrettes for at kunne fungere, med alle museumsfaciliteter, lysarrangementer, plads til værksteder og magasiner, undervisningslokaler, foredrags- og filmssal m.m. Projektet er blevet særdeles vellykket og meget attraktivt. Pakhuset, der først er opført 1882, men har gode kvaliteter og megen plads og er absolut bevaringsværdigt, ligger ved siden af Eigtveds pakhuis fra 1751 og Danmarks første dok fra 1739, som forlængst er opfyldt, men som ville kunne reableres.

*Museumsundervisningen*, som er omtalt i årbog 1979, s. 159 f., er nu i god gænge. I samarbejde med Skoletjenesten er der foreløbig udarbejdet lysbilledserier, lærervejledninger og arbejdsopgaver til elever om ost-indie- og kinafarten, om slavefarten og Dansk Vestindien samt om Øresundstolden og Helsingør. Tilbuddet om at få undervisning på museet er i 1980 udvidet til tre dage pr. uge i skoletiden mellem 1. april og 31. oktober. Pædagogisk leder har i 1979 været Tine Wanning og i 1980 Hanne Besser. En række skoler landet over har rekvireret materiale, og flere og flere klasser benytter sig af tilbuddet.

Ved at tage imod den i sidste årbog s. 160 omtalte *testamentariske*

arv fra afdøde arkitekt Jens Friis-Pedersen, Lyngby, har museet påtaget sig at sørge for udgivelsen af hans store samling af akvareller, tegninger, opmålinger og fotos af sejlskibe. Søhistorikeren, cand.mag. Anders Monrad Møller og boggrafikeren Jens Lorentzen, der har registreret det meget omfattende stof, har fået betroet opgaven med udarbejdelse af manuskript, redaktion og tilrettelægning af det værdifulde materiale, som er planlagt udgivet i tre store bind i løbet af tre år: I. Danskbyggede træskibe (1980), II. Grønlandsfarere (1981) og III. Svenske skibe og danske både, tillige med en biografi over forfatteren. Høst & Søns Forlag har overtaget udgivelsen, og værket skal udsendes som bind i museets serie Søhistoriske Skrifter. Bd. I udsendtes i september 1980. Som omtalt har man besluttet at arrangere en særudstilling på museet af originalmaterialet til hvert enkelt bind tre år i træk, begyndende med 1979.

Museets direktør har i maj 1979 aflagt besøg på det portugisiske søfartsmuseum Museu de Marinha, Belém (Lissabon), hvis direktør, admiral Emmanuel Ricou, besøgte Kronborg for et par år siden. Direktøren og inspektøren deltog i Dansk historisk Fællesforenings og Dansk kulturhistorisk Museumsforenings årsmøde i Viborg i august 1979, samt i De nordiske søfartsmuseers 8. arbejds møde i Savonlinna (Nyslott) i Finland i september.

Konservator Christian Nielsen kunne 30. april 1979 fejre 40-års dagen for afleveringen af sin første model, Fejødrevkvasen »De 13 Søskende« af Askø, til Handels- og Søfartsmuseet. Han har som sædvanlig året igennem ydet *konsulenttjeneste* for privatpersoner og rederier i ind- og udland, der har søgt råd og hjælp m.h.t. restaurering og oprigning af ældre træskibe, og har ligeledes vejledet danske kommuner, som har anskaffet lejrskoleskibe til undervisningsbrug. En del bådebyggerlærlinge og modelbyggere har også nydt godt af hans viden. Han har leveret fotokopier efter sine opmålinger i et antal af omkring 80 sæt til interesserede i og uden for Danmark. Han repræsenterede museet ved Foreningen af danske Træskibsejeres pinsestævne i Korshavn og ved foreningens deltagelse i bådeudstillingen i Bella-Centret i november, hvor han medvirkede i demonstrationer af forskellige bådebyggerarbejder efter de gamle håndværkstraditioner.

Som vanligt har museet også i 1979 udtalt sig om en række ansøgninger om ophængning af *kirkeskibsmodeller* i danske kirker og har bistået med praktiske oplysninger vedrørende restaurering af ældre kirkeskibe.

Arkivassistent Elisabeth Henningsen har fortsat *udskrivningen* af det fyldige materiale i de københavnske skibslistre 1816-57. Arbejdet er nået til år 1850.



Museumsassistent Morten Kjærø har efter eget ønske fratrukket sin stilling og er blevet afløst af Erik Schou Andersen. I 1979 har den civile værnepligtige Steffen Agger været beskæftiget specielt med den omfattende affotografering af de udstillede genstande. Helle Nordfeld, der var lønnet af Helsingør Kommune som et led i beskæftigelsesforanstaltningen for arbejdsløse, har fortsat sit arbejde med Søhistorisk registrering og etiketteskrivning.

Skibshistorikeren, fhv. prokurist Frederik Frederichsen, Lyngby, har atter i 1979 stillet sin viden og en del af sin arbejdskraft til rådighed for museet og har fortsat sit registreringsarbejde, hvorfor vi er ham stor tak skyldig.

Skibsreder William Heering er efter eget ønske udtrådt af komiteen på gr. af flytning til udlandet.

Besøgstallet har i 1979 ligget på 113.789, hvilket er det højeste tal i museets 65-årige historie. Der er al grund til at være tilfreds med dette resultat og håbe på, at det vil holde i fremtiden.

*Henning Henningsen*

## GAVELISTE FOR ÅRET 1979

(supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

*Billeder, konstruktionstegninger, søkort m.m.*

Skibssingeniør, M.a.I. *Bernhard Bruncke*, Værløse: to ældre fotos fra hans læretid på Helsingør Skibsværft 1913-1914; grafiker *Henrik Bygholm*, Frederikshavn: farvetryk (plancher og kort) af limfjordssjægte »Lilly« og 4-m.skonnert »Morten Jensen«; skibstegneren *Per Bøgh*, København: større samling konstruktionstegninger (arrangements- og sidetegn., dæksplaner) til moderne skibe; skibssingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: tegn. til 4-m.stålskonn. »Morten Jensen« af Nykøbing Mors, bygg. 1913 af Fr.-havn Værft og Flydedok; tandlæge *Torben Petri*, København: søkort over Store Belt (1835); *Sønderborg Skibsværft* (Søren Andersen & Sønner): gen.-arrangement for flere af de på værftet byggede skibe; fotos af do., *Vejle byhistoriske Arkiv*: sejltegn. til skonnert 1884 (S. Gyl- ding); styrmænd *John Vesti*, Snedsted: Søkort over Spanske Søen 1830; stålstik 1849 af E. Scriven efter J. Brown: »The Maid's Trial« (pige blandt sørøvere). - Den i sidste årsberet- ning (s. 156 f.) omtalte indsamling af rederi- og værftarkiver er fortsat i 1979. Det indkomne materiale opbevares på Grønlandske Handels tidligere pakhus på Christians- havn.

*Arkivalier, småtryk, manuskripter o.lign.*

Fhv. prokurist *Frederik Frederichsen*, Lyngby: rejsepass for Jens Nielsen, Frederiksværn 1810; *F.S. Grove-Stephensen*, Sønderborg: manuskripter om dansk kapervæsen 1807-14; skoleinspektør *Poul Hviid*, Vrå: manuskript i tre dele: Nær- og rutetrafik ved St. Croix de sidste 50 år under Danmark; arkitekt, m.a.a. *Jacob Kielland-Brandt*, Helsingør: dagbog (fotokopi) fra kunstmaler S. Kielland-Brandts rejse til Grønland med bark »Nordlyset« 1926; kapt. *P. Linnet*, København: diverse skibsregnskaber; *Mystic Seaport*, Conn., USA: manuskript (fotokopi) af Niels Hagens oversættelse til dansk 1817 af Nathaniel Squires Universal Signalbook (Plymouth 1816); *Sønderborg Skibsværft* (Søren Andersen & Søn- ner): skibsdagbog for kabelskib »C.E. Krarup« 1958-60; overbibliotekar *Johs. E. Tang-Kri- stensen*, Nørresundby: manuskripter (xerox): Kgl. Grønlandske Handel, Fortegnelse over Skibenes Afgangs- og Ankomsttider I (1839-82) og II (1883-1941); styrmænd *John Vesti*, Snedsted: optegnelser om sine farter 1943 ff. med andre personlige papirer.

*Diverse*

*Lars Ammitzbøl*, Glostrup: emblem (DFDS's bovmærke); *Svend Andersen*, Carmel, Cal., USA: passagerliste og menu fra M/S »Canada« (Ø.K.) 1937; kapt. *S.E. Fabricius*, Klam- penborg: en kasse lysbilleder fra rejse 1924-25 med 4-m. M/skonn. »Danekonge« til New Zealand og Australien; *Grønlandske Handel*: førstedagskuverter med de i årets løb ud- sendte grønlandske frimærker; direktør *Kaj Henningsen*, Skelskør: sømandssnadde fra 1890'erne; ingeniør *K.V. Nielsen*, Helsingør Værft: blylod, optaget af sandsuger på Disken ud for Helsingør; Williams trimometer fra M/S »Helsingør« (til oprettelse af et skibs trim ved bagbords og styrbords tanke); *Sv. Nielsen*, Gamle Georg Stage Dreng: diverse skibsplatter; apoteker *P.T. Skjøt-Jørgensen*, Helsingør: »mitella« (bind) fra engelsk medi- cinkiste; *Johs. Skotsman Jensen*, Brønshøj: »Mercurius«-platte; postmester *T.M. Søren- sen*, Bindslev: frikort til Assens-Aarøund-færgen 1936.

## Fotogaver

*Steffen Agger*, Helsingør; kirkeskibsbygger *Aksel Andersen*, Juelsminde; *Den antikvariske Samling*, Ribe; bjergningsentreprenør *Otto Ballantine*, Søby (Ærø); *Berlingske Tidende*; *Gerd Bruhn*, Kiel; *Arne Bruun Rasmussens Kunstauktioner*, København; maskinmester *H.L. Christiansen*, Korsør; arkitekt *Bo Cock-Clausen*, Hellerup; *Holger Dam* København; *Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig*, Flensborg; *Peter Degn*, København; orlogskaptajn *J. Dimpker*, Flådestation Korsør; *Albert Echwald*, Hammel; *Tage Ekelund*, Vanløse; skibsing. *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; *Hans C. Hansen*, V. Frölunda, Sverige; forlagsredaktør *Hans Jürgen Hansen*, Gräfelfing vor München; museumsleder *S. Manøe Hansen*, Ølgod; *Hartmut Jensen*, Flensburg-Mürwik; menighedsrådsformand *Poul Jensen*, Vejle; sognepræst *N.K. Kristensen*, Hvidovre; arkitekt m.a.a. *Niels Kryger*, Hørsholm; fotograf *Lennart Larsen*, Nationalmuseet; *B. Lindholm-Andersen*, Mørkøv; *Jørgen Lipping*, Hillerød; *Mystic Seaport*, Mystic, Conn., USA; *Nakskov Skibsværft A/S*; Lrs. *T. Nellemann*, København; viceskoleinspektør *Erik Nielsen*, Skelskør; ing. *Knud V. Nielsen*, Helsingør Værft; *Thorsten Nordenfelt*, Stockholm; *Erik Pedersen*, Aalborg Værft; *Anngret & Siegfried Pods*, Kiel; museumsbestyrer *Wilh. Paameyer* (†), Nykøbing Falster; *S. Simonsen*, Lyngby; ing. *Ivar Skjødt*, Nibe; *Spillemandsmuseet*, Rebild; kapt. *G. Stallknecht*, Charlottenlund; *Roland Svensson*, Nacka, Sverige; *Ivar Sørensen*, Vodskov; fhv. postm. *T.M. Sørensen*, Bindslev; pens. stationsforstander *P.G.V. Warberg*, Allerød; malerikonservator *Karin Wegener*, Valby; grosserer *Joh. Henrik Willumsen*, København; styrm. *John Vesti*, Snedsted; *Aalborg Værft A/S*.

## Boggaver

Pol.mag. *Christian Ahlström*, Helsingfors; *Arktisk Institut*, Charlottenlund; fil.lic. *Kerstin Berg*, Stockholm; rigsbibliotekar *Palle Birkelund*, Kgl. Bibliotek; *F. & C. Bouillet*, Paris; seminarielektor *Asta Bredsdorff*, Vordingborg; skibsing. *Bernh. Bruncke*, Værløse; *Christiani & Nielsen A/S*, København; skibsmægler *P.T. Cleemann*, Åbenrå; *Dragør kommune og Lokalhistoriske Arkiv*, Dragør; *Tage Ekelund*, Vanløse; dr.phil. *Ole Feldbæk*, København; arkivdirektør *J.A. Pinto Ferreira*, Porto, Portugal; *Gilleleje Museum*; *G.R. Grieve*, School of Navigation, London; cand.mag. *Erik Gøbel*, København; lektor *Poul Hansen*, Skodsborg; arkitekt *Erik Huuse*, Nivå; *Høst & Søns Forlag*, København; *Istituto Geografico de Agostini*, Milano; *Herbert Karting*, Oldendorf, Tyskland; *Johnny Kortum*, San Francisco; museumsdirektør *Karl Kortum*, San Francisco Maritime Museum; *Kreditforeningen Danmark*, København; *Rolf Larsen*, Bylderup Bov; *Eva Lawaetz*, Christiansted, St. Croix; *Lloyd's Register*; *Løkken Museum*, Løkken; botanikeren *Anne Fox Maule*, Botanisk Museum; *Merseyside County Museum*, Liverpool; mus.-inspektør *Ole Mortensen*, Rudkøbing; *Museo do Mar*, Cascais, Portugal; *Museo Maritimo*, Barcelona; *Jochim Münzing*, Heide, Tyskland; *Harald Nissen*, Trondheim; *Palle Petersen*, Ballerup; tandlæge *Torben Petri*, København; *Politikens Forlag*, København; mus.-inspektør *Alan Hjorth Rasmussen*, Esbjerg; mus.-direktør admiral *Emmanuel Ricou*, Museu de Marinha, Lissabon; *Rosenberg Library Ass.*, Galveston, Texas, USA; *Dr. Wolfgang Rudolph*, Schildow, DDR; *Sjøfartsstyrelsen*, Helsingfors; *Sjøhistoriska Byrån vid Museiverket*, Helsingfors; *Statens Museum for Kunst*, Kobberstiksamlingen, København; *Sundsvall kommun*, Sundsvall, Sverige; fru *Gerda Sølvér*, Skodsborg; *Toldbiblioteket*, København; *Ålborg historiske Museum*; *Århus Havn*.

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

## DRIFTSREGNSKAB FOR 1979

### *Indtægter*

Indtægt ved forevisning .....	291.166	
Statens tilskud .....	1.081.109	
Private bidrag ifølge specifikation .....	36.347	
Renter .....	25.743	
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske skrifter, kort, billedbog, postkort, skibstallerkner m.v. ....	17.419	
		<u>Kr. 1.451.784</u>

### *Udgifter*

#### *Administration og drift:*

Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m. ....	1.164.489	
Renholdelse af lokaler .....	151.396	
Opvarmning .....	33.662	
Kontorhold og diverse .....	74.946	
Kørsel og transport .....	2.245	
Assurance og ATP .....	19.774	1.446.512

#### *Museets samlinger:*

Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	46.173	
--	--------	--

#### *Afskrivninger:*

Inventar .....	7.372	
----------------	-------	--

<i>Underskud overført til kapitalkonto</i> .....	÷48.273	
		<u>Kr. 1.451.784</u>

## Specifikation af private bidrag i 1979

Concord-Line A/S .....	500	
Danmarks Rederiforening .....	5.000	
Dannebrog Rederi A/S .....	500	
Den Danske Bank .....	2.500	
Aktieselskabet De danske Sukkerfabrikker .....	500	
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark .....	2.500	
Helsingør Kommune .....	4.500	
J.C. Hempels Legatfond .....	2.000	
A/S Københavns Handelsbank .....	2.500	
Kryolitselskabet Øresund A/S .....	1.000	
Mr. A. Lee Loomis .....	547	
A.P. Møller .....	5.000	
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab .....	200	
Nordtramp I/S .....	1.000	
Privatbanken i København A/S .....	2.500	
F.L. Schmidt & Co. A/S' Gavefond .....	2.000	
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise .....	600	
A.E. Sørensen .....	500	
Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni .....	2.500	
	<u>Kr. 36.347</u>	

Derudover er til lysindlægning på museet modtaget:

J.L. Fondet .....	10.000
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise .....	300
Christiani & Nielsen .....	1.000

De efter 1. januar 1980 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

## STATUS PR. 31. DECEMBER 1979

### Aktiver

#### Likvide midler:

Kassebeholdning .....	583	
Den Danske Bank .....	<u>403.926</u>	404.509

#### Obligationer (kostpris):

62.000 kr. 8% Dansk Statslån 1981 I .....	55.418	
50.000 kr. 7% Danmarks Skibskreditfond 1982 .....	<u>38.703</u>	94.121
[Kursværdi 31/12 1979 = 94.300 kr.]		

Udestående fordringer .....

83.110

Beholdning af kataloger, farvepostkort, skibstallerkner, bøger m.v. ....

45.500

<i>Inventar:</i>			
Anskaffelsessum .....	31.691		
Tilgang .....	5.171		
	<u>36.862</u>		
Afskrivning ifølge driftsregnskab .....	<u>7.372</u>		29.490
<i>Samlingen:</i>			
Saldo pr. 1. januar 1979 .....	3.824.562		
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	46.173		
Modtagne genstande m.v. ....	119.308	3.990.04 <sup>3</sup>	
		<u>Kr. 4.646.773</u>	

*Passiver*

<i>Diverse kreditorer:</i>			
Omkostninger .....	9.571		
Tilbageholdelse af dyrtidsportioner .....	6.904		
Merværdiafgift .....	0		
Forudmodtaget statstilskud .....	<u>275.000</u>		291.475
<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt .....</i>			
			23.300
<i>Kapitalkonto for generalkonsul L.O.G. Amundsens gave:</i>			
Saldo 1. januar 1979 .....	154.526		
Kursgevinst ved udtrækning af obligationer .....	12.299		
Tilskrevne renter fra bankbøger .....	1.183		
Tilskrevne renter fra obligationer .....	8.140		
Renter af købte obligationer samt gebyrer .....	÷ 2.021		
Anvendt til registreringsarbejde .....	<u>÷ 37.090</u>		137.037
<i>Kapitalkonto for arv efter arkitekt Jens Friis-Pedersen:</i>			
Modtaget à conto i 1979 .....	9.100		
Anvendt til registrering af boets samlinger .....	<u>9.100</u>		0
<i>Kapitalkonto for museet:</i>			
Saldo pr. 1. januar 1979 .....	4.077.753		
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	46.173		
Modtagne genstande m.v. ....	119.308		
Underskud ifølge driftsregnskab .....	÷ 48.273	4.194.961	
		<u>Kr. 4.646.773</u>	

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.  
København, den 22. januar 1980

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

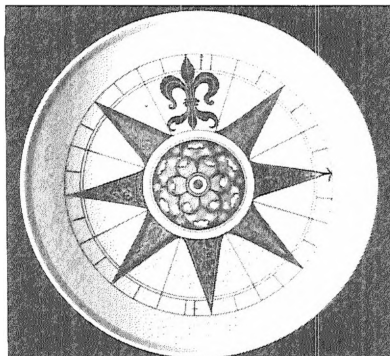
BJARNE HANSEN  
statsaut.revisor

## KOMPASPLATTER

udgivet af  
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

De smukke platter gengiver ældre danske kompasroser, hovedsagelig efter originaler på Handels- og Søfartsmuseet og fremstillet i de oprindelige farver på Den kgl. Porcelainsfabrik og nummererede. Diam. 20,5 cm. Oplysninger om kompasrosen følger med hver platte. Serien påbegyndtes i 1970 og afsluttes nu med

*Platte 1980*, der afbilder rosen på Christian IV's skibskompass fra 1595 (i De danske Kongers kronologiske Samling på Rosenborg slot). Jfr. beskrivelsen af kompasset i en speciel artikel i denne årbog. Pris kr. 205,00 (ekskl. moms og forsendelse).



Kompassplatten 1980 bliver seriens smukkeste. Billedet kan desværre ikke gengive plattens skønne farver - i alt 8 - med indlagte guldarabesker i stregeme.

Af ældre platter haves endnu et mindre oplag:

*Platte 1975* (Christian Lystrup, København, beg. af 1800-årene),  
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.

*Platte 1979* (Peder Nielsen Brenøe, København, omkr. 1750-65),  
kr. 183,00.

Alle priser er ekskl. moms og ekspeditionsgebyr.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. 02-21 06 85.

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

## BERETNING FOR 1979-80

Dette års generalforsamling afholdtes fredag den 22. august 1980 i Erik af Pommerns kammer på Kronborg med god tilslutning fra museets vennekreds.

Formanden, museumsdirektør Knud Klem bød velkommen. Til dirigent valgtes arkitekt, m.a.a. Mads Drosted. Formanden nævnede i sin beretning, at Venneselskabet i år kunne fejre et halvrundt jubilæum, idet det d. 17. oktober 1980 var 40 år siden det stiftedes. Jubilæet ville dog ikke blive markeret ved en fest, men han ville selv give en lille historisk redegørelse i årbogen (se foran).

Selskabets gaver til museet i år var - foruden årbogen - en fortsættelse af sidste års bevillinger til konservering af de af museets udstillede malerier, som trængte mest til det. Selvom det ikke er en håndgribelig gave, er det dog en god gave, idet det er af største vigtighed at holde bestanden i orden. Det koster mange penge at restaurere et enkelt billede, og også i de kommende år vil museet derfor søge en økonomisk støtte dertil. Endvidere havde selskabet betalt det af museet udlagte beløb til skibstegneren Per Bøgh for de 33 tegninger af forskellige tiders sømandsdragter, som blev afbildet i årbog 1979. Der er også bevilget et beløb til hjælp ved opsættelsen af en kopi af middelspantet af galioten »Fortuna« (1742), udført af konservator Christian Nielsen i fuld størrelse og anbragt på væggen i rum 21.

Formanden omtalte indholdet af årbog 1980. Som medlemmerne vil se, trykkes den med en ny og tydeligere om ikke smukkere skrifttype (Trumpf), idet den gode gamle Baskerville-skrift, som årbogen har været sat i lige fra starten 1942, i den moderne trykketeknik falder noget spinkel og vanskeligt læselig ud. Han mindede medlemmerne om, at selskabet stadig havde eksemplarer af nogle af de gamle årbøger, som medlemmerne kunne købe til nedsat pris. Selv om de er gamle, har de dog en masse gode og spændende artikler, som aldrig vil tabe deres værd.

Selskabets serie af kompasplatter synger nu på sit sidste vers. Interessen for dem tager langsomt af, og der er snart ikke flere brugelige motiver med kolorerede danske kompasroser fra 1700-årene. Som forlæg for den ellefte og sidste platte (1980) har vi taget en bemærkel-



sesværdig kompasrose, nemlig fra Christian IV's skibskompas på Rosenborg, dateret 1595. I en artikel i årbogen vil den blive nærmere beskrevet. Den er meget smuk, i otte farver med guld. En sort-hvid reproduktion kan ikke give nogen idé derom. Vi synes, det er en værdig måde at afslutte serien på, og vi opfordrer alle til at købe den til sig selv. Den vil også være velegnet som gave ved festlige lejligheder. Vi har endnu små oplag af de tidligere platter fra 1975 til 1979, som stadig kan købes til gammel pris plus den desværre stigende moms.

Salget af platterne har, som alle medlemmerne ved, givet os en pæn indtægt, der er kommet museet og årbogen tilgode, og vi vil gerne forsøge at fortsætte med at lave andre kvalitetsprægede ting med maritime motiver. Skulle nogen have gode ideer, vil vi meget gerne modtage forslag til overvejelse.

Selskabets medlemstal ligger d.d. præcis på 1500 (1381 års- og 119 livsvarige medlemmer). Desværre er der hvert år et lille antal restanter, som glemmer at betale kontingent. Når de ikke reagerer på vore rykker-skrivelser, må vi med blødende hjerte slette dem. Det kan ikke nægtes, at alt for mange glemsomme medlemmer er en tidsmæssig og økonomisk belastning for os.

Som sædvanlig gav formanden forskellige meddelelser om museets arbejde og forhold. Der kan henvises til museets årsberetning, hvor disse er omtalt.

Til slut rettede formanden en tak til alle bidragsdere, som havde støttet udgivelsen af årbogen, til pressen for dens fortsatte interesse for museet og selskabet, og til medlemmerne, som så trofast slutter op om os.

Efter at formandens beretning var godkendt, fremlagde kassereren, museumsdirektør Henning Henningsen, de reviderede regnskaber 1979-80 for selskabet og for skibsfører H.L. Barfoeds legat (trykt efter denne beretning). De udviste begge et pænt overskud. Regnskaberne godkendtes.

På valg til bestyrelsen var iflg. lovenes § 5 museumsdirektør Knud Klem, arkitekt, m.a.a. Mikael Sinding og borgmester Ove Thelin, som alle genvalgte. Marinebibliotekar, kommandørkaptajn Jørgen Teisen, der havde siddet i bestyrelsen siden 1973, havde udtalt ønske om at udtræde på grund af alder. Som hans afløser valgtes kommandørkaptajn Arne Holm, der har efterfulgt Teisen som leder af Marinens Bibliotek.

Bestyrelsen havde ikke noget forslag om at hæve kontingentet, som for to år siden blev sat op til 50,00 kr., og heri var medlemmerne enige.

Der var ikke indkommet skriftlige forslag fra medlemmerne til drøftelse.

Efter at enkelte af de fremmødte havde udtalt deres glæde over det fine regnskab, beklaget at kompasplatteserien måtte holde op og rettet en tak til bestyrelsen for dens omsorg for museets samlinger, afsluttede formanden generalforsamlingen med en tak til dirigenten.

Efter den sædvanlige pause med hyggeligt samvær og en lille forfriskning holdt museumsdirektør Henningsen et lysbilledforedrag: Besøg i det gamle Dansk Guinea.

Før generalforsamlingen havde museumsinspektør Hanne Poulsen forevist museets samlinger, nyerhvervelser og særudstillingen »Skibe i serier - Niels Truslew og hans forudsætninger« for en større kreds af interesserede medlemmer.

*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. 02-21 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),  
1980 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 70,00).

(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, 1978-80: kr. 50,00  
pr. stk.

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.  
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på  
Kronborg, 3000 Helsingør.

*Kontingentet er for tiden:*

Kr. 50,00 årligt for personer, kr. 200,00 for institutioner  
eller firmaer.

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1979 TIL 31. MARTS 1980

## Indtægter

<i>Kontingenter og bidrag fra medlemmer</i> .....		76.285
<i>Fortjeneste ved salg af kompasplatter:</i>		
Salg af platter ekskl. moms .....	282.914	
÷ Forbrug:		
Beholdning af platter pr. 1. april 1979 .....	57.092	
Købspris for 1500 platter .....	148.066	
Gage og feriepenge .....	60.533	
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v. ....	<u>16.885</u>	
	282.576	
÷ Beholdning af platter pr. 31. marts 1980 .....	<u>54.188</u>	228.388
<i>Renter af bank, postgiro og obligationer</i> .....		18.470
		<u>Kr. 149.281</u>

## Udgifter

<i>Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:</i>		
<i>Årbog 1979:</i>		
Udgivelse af årbog .....	78.985	
Porto til udsendelse .....	<u>5.389</u>	
	84.374	
÷ Salg af årbøger og særtryk .....	12.558	
Tilskud til årbog 1979 .....	<u>9.507</u>	22.065
Gaver iøvrigt .....		62.309
		<u>22.621</u>
		84.930
<i>Diverse omkostninger:</i>		
Porto, fragt m.v. ....	1.838	
Kontorhold .....	6.645	
Revision og regnskabsassistance .....	8.850	
Diverse udgifter .....	<u>2.348</u>	19.681
<i>Overskud, der overføres til kapitalkonto:</i> .....		104.611
		<u>44.670</u>
		<u>Kr. 149.281</u>

## STATUS PR. 1. APRIL 1980

### Aktiver

<i>Likvide midler:</i>			
Kassebeholdning .....	246		
<i>Den Danske Bank, Helsingør:</i>			
Checkkonto 11130-6 .....	7.394		
Bankbog 6-60047 .....	6.144		
Bankbog 91440-9 .....	210.890		
Postgiro .....	<u>3.130</u>		227.804
 <i>Debitorer:</i>			
Tilgodehavende vedr. årbog og platter .....			450
Beholdning af platter .....			54.188
<i>Obligationer:</i>			
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 49½ .....	4.950		
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s. 4. 2028 à 40 .....	16.800		
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s. 4. à 41¾ .....	4.175		
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s. 1.a. 2018 à 38½ .....	<u>12.705</u>	<u>38.630</u>	
		<u>Kr. 321.072</u>	

### Passiver

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger .....			19.101
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver .....			9.027
<i>Reservefond:</i>			
Saldo pr. 1. april 1978 .....			50.048
<i>Kapitalkonto:</i>			
Saldo pr. 1. april 1979 .....	204.091		
+ Overskud ifølge driftsregnskab .....	<u>44.670</u>		
	248.761		
÷ kursregulering af obligationer .....	5.865	242.896	
		<u>Kr. 321.072</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 1. maj 1980

BJARNE N. HANSEN  
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

FHV. SKIBSFØRER  
HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1979 TIL 31. MARTS 1980

*Indtægter*

*Renter og udbytter:*

Bankindestående .....	205	
Obligationer .....	11.490	11.695
	<u>Kr.</u>	<u>11.695</u>

*Udgifter*

Depotgebyrer .....	330	330
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto .....	.....	11.365
	<u>Kr.</u>	<u>11.695</u>

# STATUS PR. 1. APRIL 1980

## Aktiver

### Likvide midler:

Den Danske Bank, Helsingør, bankbog ..... 13.374

### 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. 55.000 7% Østift.Kreditf. 19.1. ....	32.335
Kr. 5.000 10% Kreditf.Danmark alm. 43.2004 .....	4.038
Kr. 6.000 10% Kreditf. Danmark alm. 44.2014 .....	4.460
Kr. 36.000 10% Kreditf.Danmark alm. 44.2019 .....	23.487
	102.223

÷Kursreguleringskonto .....	6.530	95.693
		Kr. 109.067

{Kursværdi pr. 1. april 1980 kr. 70.766}.

## Passiver

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver ..... 2.840

### Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente ..... 100.000

### Gevinst- og tabskonto:

Overskud ifølge driftsregnskab .....	11.365		
÷Underskudssaldo pr. 1. april 1979 .....	5.138	6.227	106.227
		Kr. 109.067	

JENS M. BARFOED

NIELS HAHN-PETERSEN

KNUD KLEM

MIKAEL SINDING

J. TEISEN

OVE THELIN

HENNING HENNINGSEN

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

København, den 1. maj 1980

BJARNE N. HANSEN  
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

## BESTYRELSE

Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM, formand.  
Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.  
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.  
Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R.  
Arkitekt, m.a.a. MIKAEL SINDING.  
Borgmester OVE THELIN.  
Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSSEN, R., kasserer og sekretær.

## PERSONALE

Assistent Liselotte Jacobsen.

## NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1979 til 31. august 1980)

Andersen, Henning Rud, stud.med., Odense  
Andersen, Kaj Orla, vagtmester, Tikøb.  
Andersen, Lennart, maskinmester, Fakse Ladeplads.  
Andersen, Niels Melchior, Dragør.  
Andersen, Per Løngaard, boghandler, København.  
Andersen, Steen, København.  
Andersen, Tonni, dykker, Holstebro.  
Andkjær, Tom, Odense.  
Andreasen, Aksel Johan, Søllested.  
Anthonisen, Niels, Køge.  
Borchersen, Hans, Slangerup.  
Borregaard, Frank, bankassistent, København.  
Bruhn, Jens, lærer, Nærum.  
Bøgh, Per, skibstegner, Kokkedal.  
Christensen, Aage, skibssnedker, Frederikshavn.  
Christiansen, Ruth, Helsingør.  
Cruse, Tove Christence, Kulhuse.  
Damgaard, Hans-Henrik, boghandler, Gentofte.  
Dyrberg, Viggo, overlæge, Hellerup.  
Eldøy, Jostein, Ulsteinvik, Norge.  
Erikson, Ingemar, Sundbyberg, Sverige.  
Ewald, Jan, kaptajn, Alsgårde.  
Farstad, Leiv, Singapore.  
Fokdal, Hans, Svendborg.  
Gregersen, Hans, lærer, Sæby.  
Hansen, Hardy, smed, Herlev.  
Hansen, Henrik, montør, København.  
Hansen, Mogens, Brovst.



Hansen, Ole Lønberg, styrmand, Espergærde.  
Hansen, Steen Jul, Ranum.  
Holst, Normann, afdelingsleder, Vedbæk.  
Huvendich, Sv., København.  
Højrup, Thomas, København.  
Høst & Søns Forlag, København.  
Jakobsen, Åge P., pedel, Frederikssund.  
Jensen, Bent Vognsen, Espergærde.  
Jensen, Erik Aalbæk, forfatter, Køge.  
Johansson, Ole, lærer, Holsteinsborg, Grønland.  
Jørgensen, Asbjørn, Espergærde.  
Jørgensen, Peter, Otterup.  
Kjærgaard, Ole, Nykøbing M.  
Knudsen, René, Køge.  
Kromann, Henry Lovdall, Tåstrup.  
Jensen, Jens E. Kudsk, Odense.  
Lang, Frits Oluf, Rungsted Kyst.  
Larsson, Erik, København.  
Larsson, Flemming, rådhusbetjent, Espergærde.  
Lind, Torben, direktør, København.  
Loomer, Frits, Groningen, Holland.  
Lund, Elsebeth, København.  
Madsen, Erik, Fredericia.  
Madsen, Tage, afdelingschef, Herlev.  
Mangor, Jørgen, Assens.  
Munk, Kaj, brobetjent, Hadsund.  
Müller, Jan, Køge.  
Møller, Heinz, Næstved.  
Møller, P.P., kaptajn, Heikendorf, Tyskland.  
Nielsen, Erling G., Horsens.  
Nielsen, Niels Aage, bygn.-konstruktør BTH, Hørsholm.  
Nielsen, Willy, skibsbygmester, Helsingør.  
Nordfjeld, Helle, Hombæk.  
Petersen, H.A., København.  
Ploug, Einer, Espergærde.  
Rander, Kirsten, overassistent, Dragør.  
Rasmussen, Poul, teknisk tegner, Espergærde.  
Rasmussen, Preben, Virum.  
Rosenvold, Palle, Hillerød.  
Rossing, Erik, Hvidovre.  
Schmidt, Sanne, Rødovre.  
Schytte, J., købmand, Næstved.  
Stockmarr, O., advokat, Birkerød.  
Sørensen, Helene, bibliotekar, Solrød Strand.  
Thøgersen, Hj., pens.revisor, Roskilde.  
Vendelbo, Niels, telegrafist, Låsby.  
Ventegodt, Ole, København.  
Vinther, Else og Leif Heikel, Birkerød.  
Vøgg, Allan, København.  
Ørneborg, Bjarne, sergent, Nordby, Fanø.

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:

Sophus Berendsen A/S  
BP Olie-Kompagniet A/S  
Carlsberg Bryggerierne  
Danmarks Nationalbank  
Dansk Esso A/S  
Den Danske Bank af 1871 A/S  
Det danske Stålvalseværk A/S  
Frederikshavn Værft A/S  
Helsingør Værft A/S  
A/S Københavns Handelsbank  
A/S Det kongelige octroierede almindelige Brandassurance-Compagni  
Københavns Havnevæsen  
Lemvig-Müller & Munck A/S's Fond  
E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabriker A/S  
Privatbanken A/S  
J. Ring-Andersens Skibsværft  
Sabroe Marine  
Texaco A/S  
Toms Fabrikker A/S  
Tuborgs Bryggerier A/S  
Iver C. Weilbach & Co. A/S  
Wiibroes Bryggeri A/S  
Aalborg Værft A/S