



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 1984

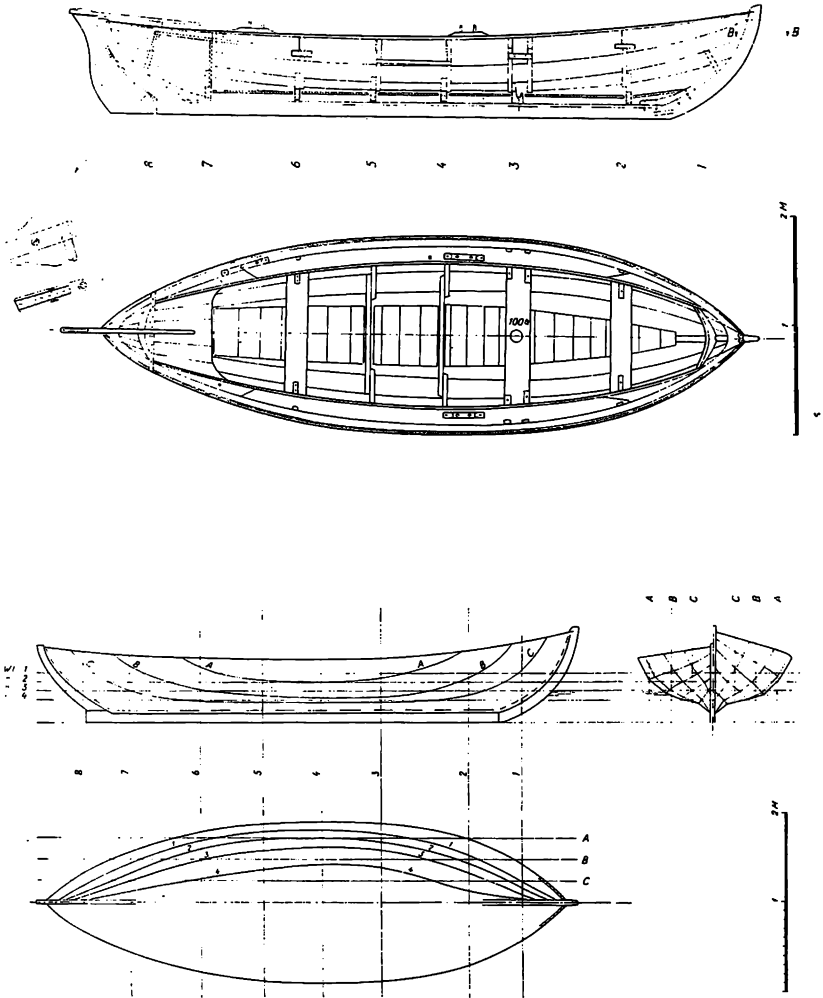


Rettelsesblade til årbog 1983

Beklageligvis havde redaktionen
overset to fejl i illustrationerne til
Arne Emil Christensens artikel:

*Kragerø-koggen,
bruksbåten som ble regattabåt*

Illustration til s. 15



Brevikskogg, bruksbåt. Etter Weibust 1958. *The Brevik cog, a working boat from Brevik in Langesunds Fjord, where there was a long tradition of such craft.*

ÅRBOG
1984

Omslag: Rammeornament fra: »Bevis på Almindelig Styrmandseksamen for Joachim Conrad Johannes Rasmussen« fra 1878. I baggrunden udsnit af søkort over vestkysten af Slesvig og Holsten, trykt 1805. *Cover: Ornamental border from Joachim Conrad Johannes Rasmussen's »Certificate of Competency as Mate« from 1878. Background: Section of sea chart of the west coast of Schleswig and Holstein, printed in 1805.*

ÅRBOG

1984

Udgivet af
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER



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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1984 (bind 43 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos NoFo-print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos NoFo-print. Papiret er 100 g
G Print Book, leveret af Havreholm Papir.

Redigeret af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen
og Johnna Hendriksen.

ISSN 0085-1418
Bogladepris kr. 140,00.

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.

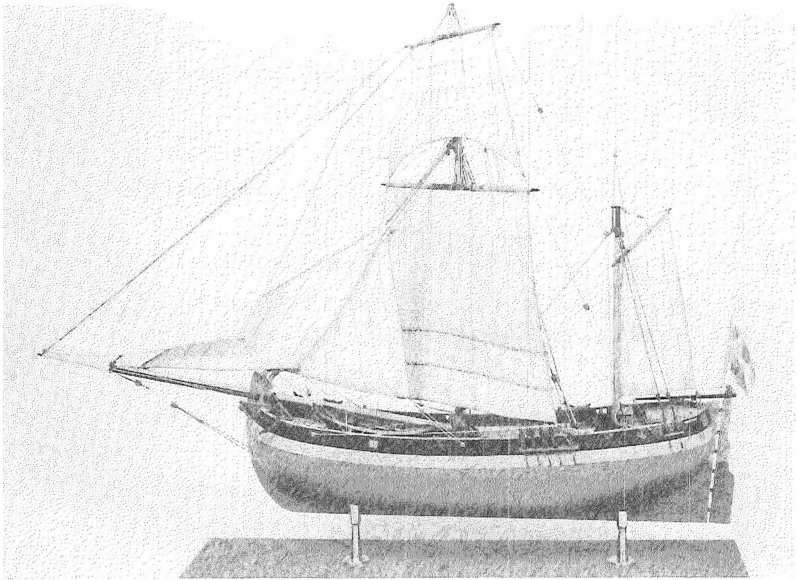
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke
indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Fritz Joachim Falk: Rømekaptajner i Altona omkring år 1800 (<i>Capitane von Römö in Altona um 1800</i>)	3
Karen Elisabeth Follett: Den danske besejling af Sydamerika i det 19. århundrede (<i>Danish Navigation to South America in the 19th Century</i>)	24
Henning Henningsen: Vogt Jer for Lappesand! Om læsekort og deres beskrivelser af danske farvande (<i>Beware of the Lappesand! Sailing Directions and Sea Charts in Olden Times</i>)	56
Kåre Lauring: Kapstaden - som de kendte den (<i>Capetown - As Sailors knew It</i>)	101
Søren Thirslund: Samlingen af nautiske instrumenter på Handels- og Søfartsmuseet (<i>The Collection of Nautical Instruments in the Danish Maritime Museum</i>)	133
Bert Blom: Status over Handels- og Søfartsmuseets bibliotek (<i>The Library of the Danish Maritime Museum - Status over 1983</i>)	162
Museets protektor og komité	168
Museets personale	169
Museets beretning for 1983	171
Museets regnskab for 1983	179
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	186
Selskabets beretning for 1983	187
Selskabets nytilkomne medlemmer	193
Selskabets regnskab for 1983	195

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966, til 1967-71 i årbog 1971, til 1972-76 i årbog 1976 og til 1977-81 i årbog 1982.

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1986.



Fiskehukkert »Rødefjord« af København, bygget 1780 på Applebys værft i København til Det kgl. islandske, færøske og finmarkske kompagni; 48 (senere 54) clstr. Som sine søsterskibe var den bygget til storfiskeri under Island. Efter kompagniets ophør i begyndelsen af 1780'erne tilhørte den og de andre fiskehukkerter af samme type agent Johann Christoph Donner i Altona, der som artiklen beretter også sendte dem på Islands-fiskeri. »Rødefjord« førtes af skipper Niels Pedersen fra Rømø, indtil Donner solgte den til købmand Jens Lassen Busk i København. Den gik stadig på fiskeri under Island, indtil den i 1809 blev taget som prise af englænderne. - Model i skala 1:48 på Handels- og Søfartsmuseet. *Fischhucker »Rødefjord« von Kopenhagen, 1780 dortselbst für die Kgl. Isländische, Färöische und Finmarksche Kompagnie gebaut. 48 Kommerzlasten. Als die Kompagnie aufhörte, wurde der Hucker an den Agenten Johann Christoph Donner in Altona verkauft und ging weiterhin auf Kabeljaufang unter Island, vom Schiffer Niels Pedersen aus Röm geführt. 1795 kam das Schiff an den Kaufmann Jens Lassen Busk in Kopenhagen. Es wurde 1809 von den Engländern gekapert.*

Rømøkaptajner i Altona omkring år 1800

Af

FRITZ JOACHIM FALK

Forfatteren, født 1913, stammer på fædrene og mødrene side fra berømte Rømø-søfarerslægter. Blandt hans forfædre var 15 kaptajner og 10 kommandører. Fra 1938 har han studeret både Rømøs og Føhrs søfart, og nu, da han efter et langt liv som lærer og organist på Føhr er blevet pensioneret, har han for alvor fået tid til at udgive resultaterne af arkivundersøgelser og stofindsamling. Et resultat heraf er bogen »Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö« (Bredstedt 1983) samt denne artikel om en spændende periode før og efter år 1800, i hvilken en lang række Rømø-kaptajner drog vidt omkring med Altona som basis. En bog om søfarten fra St. Johannis på Føhr under hvalfangertiden 1740-1815, »Die Seefahrer von St. Johannis« (Bredstedt 1984), er netop udkommet. Disse øers maritime rolle er i høj grad interessante kapitler af vor hjemlige søfartshistorie.

Fra ældgammel tid har Rømøs beboere givet sig af med søfart. I begyndelsen af 1600-årene ejede øens søfarere en anselig flåde på 32 fartøjer. Den var ganske vist mindre end Københavns, men blev ellers ikke overgået af nogen anden dansk bys. I 1608 passerede 23 Rømø-skibe Sundet i østlig retning og 22 i vestlig. Denne glansperiode fik en brat ende, da svenskerne i 1643 opbrændte 26 af deres skibe.

Snart efter slog Rømø-boerne sig på Grønlands-farten¹. Allerede i 1669 førte *Peder Jespersen (Peder Jaspers)* som kommandør en hvalfanger fra Hamborg. Også *Hans Nielsen* fra Juvre (1618-86) og *Peder Chrestensen* fra »Synderhoe« på Rømø² (1633-1703) optrådte som kommandører.

Som Carl Pontoppidan³ har meddelt, fo'r Rømø-boerne omkring 1685 sammen med folk fra Helgoland på hvalfangst og også på »robbeslag«⁴ til Jan Mayen med 10-11 mindre fartøjer. Da også Hamborg begyndte robbefangsten mellem 1716-20, deltog kommandører fra Rømø ligeledes deri, bl.a. *Hans Jürgen Duhn* fra Sønderhoved og *Gregers Jespersen* fra Kongsmark.

I tiden 1720-60 vandt kommandørerne fra Rømø sig en fremtrædende stilling blandt de hamborgske Grønlands-farere, og den bevarede de til slutningen af århundredet. Det største kontingent stillede de i årene 1766 og 69 med 22 befalingsindehavere og i 1768 med 206 besætningsmedlemmer. I de følgende år noget lignende. I modsætning til beboerne på øen Føhr, som var førere af *hvalfangere*, optrådte de frem for alt som *robbeslagere*. På grund af deres erfaringer inden for denne fangstmetode blev de gennem en årrække også indkaldt til Holland.

Året 1777 var et frygteligt katastrofeår, idet syv Hamborg-skibe (de fem med Rømø-kommandører) og syv hollandske hvalfangere gik tabt. Dette tilbageslag fulgtes nogle år senere af et nyt opsving i Hamborg indtil 1792-93, da der var 19 kommandører fra Rømø (indbefattet *Hans Hansen Teunis*, som i 1771 var flyttet til List på Sild).

I disse år kom også Altona til at spille en stadig større rolle for Rømø-boerne. Ganske vist udgik årligt kun én Rømø-kommandør (*C.H. Teunis*) fra Altona mellem 1780 og 83, men mellem 1787 og 91 var der fem og fra 1792 til 95 stadigvæk tre. Det vil sige, at 22 personer fra Rømø fo'r som kommandører på de to Elb-byers Grønlandsfarere, således som det allerede havde været i 1766 og 69. Dette opsving kan dog ikke tilsløre den kendsgerning, at udsigterne for heldige Grønlands-farter i fremtiden tydeligt nok blev ringere og ringere i alle lande. Således sank antallet af hvalfangerskibe fra Holland fra 168 til 60 mellem 1766 og 92 og faldt i 1797 endda til 35. I 1799 og 1801 udgik overhovedet ingen hvalfangere fra Holland.

En lignende udvikling kan iagttages i Hamborg. Antallet af 52 Grønlands-farere i 1766 formindskedes i 1793 til 34 skibe og gik i de følgende to år indtil 1795 ned på 20. For Hamborg var 1795 altså et skelsættende katastrofeår. I modsætning hertil begyndte samme år en tydelig positiv udvikling for Altonas handelssøfart, som vi straks skal se. Da det nu blev mere og mere vanskeligt at få hyre på Grønlands-farere, så søfolkene sig tvunget til at søge beskæftigelse i handelssøfarten.

Altona-vaterskoutens mønstringslister⁵ viser ganske tydeligt, hvordan Altonas koffardifart fik et helt uanet opsving netop i disse for Hamborgs Grønlands-fart så deprimerende år. Således to- og tredobledes antallet af skippere og kaptajner fra Føhr og Sild i Altona i tidsrummet mellem 1792 og 95. I dette sidstnævnte år blev der noteret 31 påmønstringer af skibsførere fra Føhr. Da indbyggerantallet for Rømø ikke engang beløb sig til en trediedel af Føhrs, kunne Rømø naturligvis ikke stille så mange skibsførere. Fra 1794 til 95 opviste denne ø dog en voldsom stigning fra 7 til 18 (hhv. 19) skibsførere, som på- eller afmønstrede i Altona. Udviklingen tydeliggøres i følgende tabel over antallet af Rømø-skibsførere i Altona⁶:

År:	1788	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	1800	01	02	03	04
Skibsførere:	7	8	7	5	6	5	7	18	15	16	16	17	15	11	2	4	5

Årstallet 1795 er særligt iøjnefaldende. Det er også markant af den grund, at der ialt befandt sig 31 skibsførere fra Rømø i de to Elbbyer, så mange som aldrig før. Til de 18 skippere i Altona kom nemlig endnu tre kommandører i samme by samt ti i Hamborg. Med skibsførerne vandrede naturligvis også en stor del af besætningerne med over til Altona.

Vi må ikke forestille os denne overgang fra Hamborg til Altona, som om Rømø-kommandørerne i stort antal har forladt de hamborgske Grønlands-farere og er gået over på handelsskibe, som anløb Altona. Af de 18 skibsførere, som i 1795 optrådte i Altona, havde nemlig kun to tidligere været kommandører, nemlig *Hans Pedersen Tagholm*, som forhen havde været beskæftiget i Hamborg, og *Jan Cornelis Holm*, der kom fra Glückstadt. Forøvrigt varede den for Altona og Rømø-folkene så heldige opsvingsperiode kun syv år, som tabellen viser. Kort efter fulgte så fastlandsspærringen 1806 og slog det hele i stykker.

Før 1787 synes næsten ingen skibsførere fra Rømø at være sejlet ud fra Altona, hvad en undersøgelse af afmønstringsprotokollerne viser. 1788 kom én med sit skib fra Livorno og Genova-kysten, tre

für den Capt. Peter Petersen Holm 246
 C. von Exped. Tromsø

1735 d. 24 Aprilis ist gemessen Nord Capt. Peter Petersen
 Holm in das West fährort De Hermann
 von Rommø, an welcher bracht Zwey Hunderts
 1747 Liben und Turszig ein halbe Last von jedem
 fünf manfulen Ost See, und man die Insel von
 Mottendjahn See und man die Insel von
 indisch in den Winterzeit haben in den Winter
 und in die Winterzeit Ost und die Insel von
 den Mittel man die Insel von man in die
 von dem Norden und die Insel von Capt
 ist ein seltsam in der Insel Land.

Capt. Peter Petersen Holm	" Rommø 100 p 200 p
Lieut. Søren Sørensen	" Rommø 57 p 102 p
2. Lieut. Mathias Ekeling	" Helsing 56 p 72 p
Bodem. Bergellius Jensen Aldrop.	" Tromsø 38 p 46 p
Lieut. Søren Sørensen	" Tromsø 51 p 102 p
Soc. Anders Sørensen	" Rommø 34 p 72 p
Pape. Ernst. Sørensen	" Altona 26 p 32 p
Mars. Peter. Knudsen Møller	" Rommø 12 p 54 p
Mars. Niels Hansen	" Helsing 12 p 54 p
Mars. Hans Nielsen	" Helsing 2 p 54 p
Mars. Hans Cornelius Larsen	" Altona 24 p 54 p
Mars. Søren Sørensen	" Helsing 2 p 54 p
Mars. Mars. Anders Holm	" Helsing 2 p 54 p
Mars. Thorgeit. Thorgeit.	" Tromsø 2 p 54 p
Mars. Søren Sørensen	" Tromsø 2 p 54 p
Mars. Søren Sørensen	" Tromsø 2 p 54 p
Mars. Martin Geir	" Altona 2 p 54 p
Engl. Mathias Cornelius	" Rommø 18 p 36 p
Soc. Søren Nielsen	" Rommø 13 p 26 p

Capt. Søren Sørensen Holm. Der 2. Sept. 1747 11 Oct.
 Lieut. Søren Sørensen

andre afsejlede til Cadiz, Nantes og Dunkirk, og tre yderligere fo'r på Islands-fiskeri. 1790 sejlede endda fem til Island. Disse skibe bar de typiske navne »Hvidfisken«, »Ørnen«, »Narhvalen«, »Westmannøe« og »Rødefjord«. Deres bestemmelsessted på Island var de små havne Grundefjord (nuværende Grafarnes i Grundarfjörður), Havnefjord og Isafjord, hvorfra de skulle gå ud på fiskeri. Påmønstringen fandt sted i marts og tilbagekomsten mellem slutningen af september og begyndelsen af november. Fartøjerne var hukkerter af næsten ens størrelse - 45-47 clstr. (commercelæster) - og havde en besætning på 9-12 mand. Af disse var to forhyret som »Fischsnider« (fiskeskærere, -parterere). Af listen fremgår det, at man fangede kabliau, og ofte tilføjedes: »Den aftalte månedshyre skal begynde at dreje, såsnart skibet efter endt fiskeri kommer til den havn, hvorfra tilbagereisen foregår«.

Førerne af disse Islands-skibe bliver i mønstringsprotokollerne snart betegnet som skippere, snart som kaptajner, øjensynligt helt tilfældigt. Selv om der ikke var nogen forskel i skibenes størrelse eller funktion, blev tre af dem i 1790 betegnet som skippere og to som kaptajner. *Jens Pedersen Manø* blev i en liste fra 1788 endda først kaldt kaptajn og senere skipper. I 1790'erne blev begrebet kaptajn (*capitain*) mer og mer almindeligt i mønstringsprotokollerne, mens søforklaringsakterne gennemgående omtalte alle skibsførere som skippere, undtagen når det drejede sig om kommandørerne (*commandeure*) på Grønlands-farerne.

Side af vaterskouten i Altonas mønstringsprotokol 1795 med liste over det påmønstrede mandskab på det af kaptajn Peter Petersen Holm førte skib »De Hermann« af Rømø (257 1/2 clstr.) for en rejse til Østersøen og Middelhavet og videre. Skibet var usædvanlig stort for sin tid og behøvede da også en besætning på 20 mand, inkl. kaptajnen. - Wasserschout Altona, Bestand 2, Nr. VII a 3 (Hamburger Staatsarchiv). *Musterungsprotokoll des Altonaer Wasserschouts 1795 mit Liste der angemusterten Mannschaft des für die damalige Zeit sehr großen Schiffes »De Hermann« von Röm (257 1/2 Kommerzlasten), vom Kapitän Peter Petersen Holm auf einer Reise nach der Ostsee und dem Mittelmeer geführt.*

Islands-farten fra Altona sluttede 1795. Antallet af Islands-farerne, som 1791-92 beløb sig til fire, gik derefter tilbage med ét skib om året. I stedet for gik disse skibe i fart på Middelhavet og Sydeuropa.

Til Islands-fiskerne hørte bl.a. de to brødre *Jens Pedersen Manø* og *Hans Pedersen Manø*, som var sønner af den kgl. direktør for det islandske fiskeri, *Peder Jensen Manø*, der havde sin bopæl i Juvre på Rømø. De to sønner deltog allerede i farten i 1788. Jens Pedersen Manø gik fra og med 1793 over i Middelhavs-farten med sit skib »Narhvalen« og sejlede hyppigt på Malaga. Dér bortrev pesten ham ombord på hans skib i 1804, og hans lig sænkedes i havet. Hans Pedersen Manø begyndte Middelhavs-farten et år senere end broderen, i 1794, og indtil 1805 kan han år for år følges i listerne som kaptajn på sit skib »Ørnen«. Disse to brødre foretog gennem 17 hhv. 18 år deres rejser først fra Altona til Island og derpå til Middelhavet. Af alle Rømø-kaptajnerne var det disse to, som i Altona-perioden var beskæftiget længst i denne fart, og derved blev de på en måde Rømø-boernes faste kærne i Altona.

Deres svoger *Bodser Pedersen Manø* førte 1796-1803 Altona-briggen »Jürgen und Jacob« på 57 clstr. Han var født på Manø og hed først kun Bodser Pedersen (fra Manø). Under dette navn sejlede han 1788-90 som matros under Hans Pedersen Manø på »Ørnen« og 1791-92 som styrmand under Jens Pedersen Manø på »Narhvalen«. Efter sit bryllup og den derpå følgende overflytning til Rømø antog han svigerfaderens navn og sejlede endnu tre år som styrmand på »Narhvalen«. I mønstringslisterne finder man ham fra 1793 som Bodser Pedersen Manø (fra Rømø). Dette er et godt eksempel på, hvordan familienavne kan nydannes.

Foruden disse tre beslægtede Manø'r finder vi i Altona tre brødre Tagholm, to brødre Præst, flere slægtninge med navnet Møller og to med navnet Bundes. Ved et studium af de omtalte protokoller fra perioden 1787-1826 kan man finde navnene på ialt 53 (eller 54) skippere og kaptajner fra Rømø, som er sejlet ud fra Altona (jfr. den senere liste).

Ikke alle skibe, der løb ud fra Altona, var hjemmehørende i denne

by. Undersøger man de fartøjer, der førtes af Rømø-kaptajner i pågældende tidsrum, kan man se, at ca. 25 var hjemskrevet i Altona. Af resten var f.eks. syv fra Rømø, seks fra København, seks fra Bergen, to fra hhv. Århus, Ålborg, Kristiania, Ribe og Fanø og ét fra hhv. Kiel, Flensborg og Glückstadt.

Efter at Islands-fiskeriets korte periode i Altona var afsluttet i 1795, lå tyngdepunktet for bestemmelseshavnene i Middelhavet, hovedsagelig i Spanien. Det hyppigst nævnte sted var Malaga (ca. 25 gange), fulgt af Cadiz (ca. 12), Livorno og Genova (ca. 10), Barcelona (ca. 9) og derefter Bordeaux, Sevilla, Marseille, Porto m.fl. Over for ca. 100 rejser til dette område kan kun noteres ca. 25 til England, Holland, Norge, Danmark (spec. København), Lübeck osv. Til Arkhangelsk og St. Petersborg gik kun få rejser, og der var ikke stort flere end 12 skibe med Rømø-kaptajner, der gik fra Altona til Buenos Aires, St. Thomas o.lign. steder. Tyngdepunktet lå altså ganske tydeligt i handelen med Middelhavs-landene. Ladningen var for det meste stykgods på udrejsen og vin, olivenolie og frugt på returrejsen. I søforklaringsprotokollerne er ladningerne anført tillige med forsikringsværdien.

Blandt de skibe, som ejedes af en reder fra Rømø, falder især ét i øjnene på grund af sin usædvanlige størrelse. Det hed »De Hermann«, og mandskabet blev forhyret af kaptajnen *Peter Petersen Holm* fra »eyland Remoe« (øen Rømø) 24. april 1795. Det havde den usædvanlige størrelse af 257 1/2 clstr. og en besætning på 20 mand. Dengang var der ikke mange handelsskibe af en sådan størrelse. De hamburgske hvalfangere i 1700-årene havde næppe en tonnage på over 150 clstr. I Altona traf man i 1795 foruden dette to andre store skibe, nemlig på hhv. 250 og 242 clstr. Peter Petersen Holm kommanderede selv skibet, som først gik til Østersøen og derpå til Middelhavet. 25. april 1796 kom han igen tilbage til Altona. Hans sidste anløbshavn havde været Brest. På dette tidspunkt havde han en besætning på 23 mand, hvoraf de syv var fra Rømø.

Foruden denne Peter Petersen Holm var der en anden Rømø-kaptajn af samme navn. Han indkom 29. juli 1796 fra St. Thomas

med skibet »Glückstern« af Altona. Der var også en styrmand Peter Petersen Holm på »Frau Sara« fra Altona, ført af kaptajn Hans Pedersen Tagholm fra Kongsmark. Også dette skib kom fra St. Thomas og var indkommet til Altona kort tid forinden, nemlig 4. juli 1796.

Fra folketællingen 1801 ved vi, at der boede en skipper Peder Pedersen Holm i Havneby. Desuden boede der samtidig en skipper med samme navn i Østerhede, en søn af Peder Holm fra Tagholm. Desværre er det umuligt at fastslå, hvem af disse to der ejede og førte det store skib »De Hermann«. Omtalte styrmand stammede formodentlig fra Vester Kongsmark, idet der i 1779 var bosat en Peder Pedersen Holm dør, hvis søn Peder dette år var 18 år gammel.

De andre Rømø-skibe var:

»Alexander«, 88 clstr., kapt. *Swen Christian Bundes*, som i 1795 sejlede for *Peter Christian Bundes*.

»De twende Brødre«, 22 1/2 clstr., skipper *Matthias Jensen*, der selv var reder af skibet; i mønstringsrullen anføres: for skipper *Matthias Jensen* på »Eyland Rom«.

»Dorothea«, 61 clstr., kapt. *Hans Jensen*, der var reder af skibet.

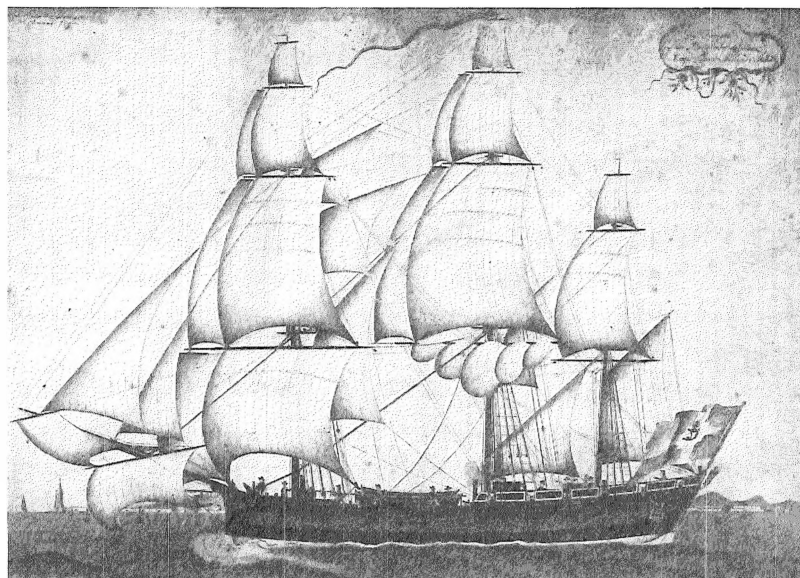
»De Fides«, kapt. *Cornelius Andersen Dahl*; iflg. mønstringsprotokollen sejlede han for egen regning.

»Die Hoffnung«, kapt. *Hans Jensen Præst*, som fo'r for *Hans Møller Pedersen Tagholm* fra »Rem« (Rømø).

»Anna Maria«, 45 clstr., kapt. *Swen Christian Bundes* som også førte dette skib for *Peter Christian Bundes*.

Denne *Peter Christian Bundes* må have været en kapitalstærk mand, idet han både 1794 og 95 er anført som kreditor i Skyld- og panteprotokollen (Landsarkivet i Åbenrå, bd. 2402). År 1796 står anført under 26. sept.: Peder Christian Bundes, Sønderland, har afhændet »Halvparten udi en mig Tilhørende, nu i Danzig beliggende Brig Skib, Anna Maria kaldet, Drægtig 45 Commerce Læster... Til Swend Christiansen Bundes«. De to kontrahenter var brødre iflg. folketællingen 1787 (s. 111, nr. 14).

For to andre skibes vedkommende kan det fastslås, at Rømø-kap-



Fregat »Den Bergenske Galee« af Bergen, bygget 1782 i Eckernförde til købmand Detlev Rolfs sammesteds; 123 (senere 107 1/2) clstr., 12-14 mand. 1792 solgt til et partrederi i Bergen (Joh. D. Stalbom og Claus Krohn) og ført af kapt. Peder Nielsen Falck, fra 1795 af Andres Johannsen, begge fra Rømø. Ikke nævnt i skibslisterne efter 1797. - Farvelagt tegning 1792 af Egidius Filati, Ancona. Handels- og Søfartsmuseet. *Fregatte »Den Bergenske Galee« von Bergen (Norwegen), 1782 in Eckernförde für Detlev Rolfs gebaut, 1792 an eine Partenreederei in Bergen verkauft und von den Kapitänen Peter Nielsen Falck und Andres Johannsen, beide von Röm, geführt.*

tajner i det mindste må have været medredere eller parthavere. Således førte *Christian Pedersen Møller* fra 1796 skibet »Neptunus« af Kristiania. Han synes også at have haft sin bopæl der. Angivelsen af skibets størrelse veksler mellem 35 1/2 clstr. i 1794 og 73 clstr. i 1799. I dette og det følgende år hedder det i mønstringsprotokollen: »For kaptajnens egen regning«. Christen Pedersen Møller var altså i dette år reder eller i hvert fald medreder, og sandsynligvis havde han allerede tidligere haft parter i skibet. I 1801 opstod en ganske mærkværdig situation, idet kapt. Christen P. Møller fra »Rem« iflg. møn-

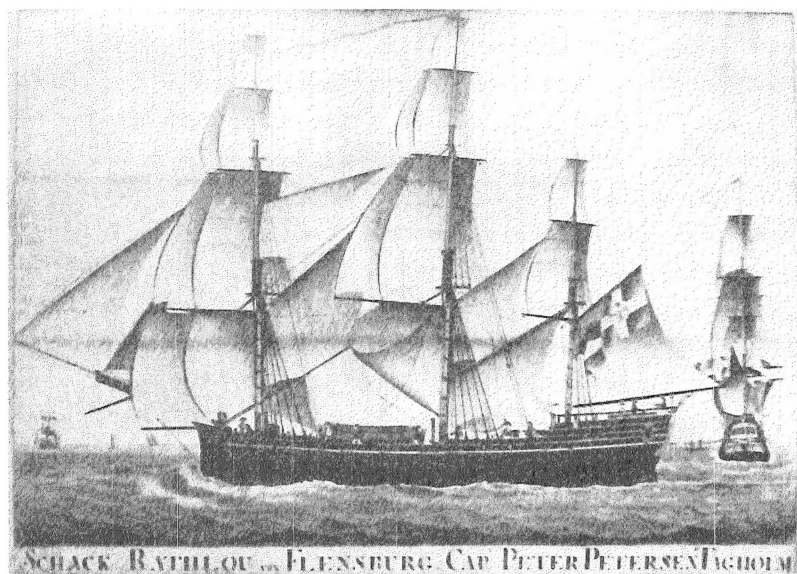
stringsprotokollen den 7. sept. skulle føre skibet »Neptunus« (af Kristiania), 95 1/2 clstr., til Porto, og at kapt. *Peter Hans Møller* fra »Rem« næsten på samme tid, nemlig 12. sept., forhyrede folk til et skib af samme navn, »Neptunus« (også af Kristiania), 37 clstr., for samme rejse. Følgelig må der på samme tid have været to skibe med navnet »Neptunus«, af forskellig størrelse og ført af to kaptajner fra samme familie på Rømø, som boede hhv. i Havn (Havneby) og i Øster-Nørhede. - Som sammenligning kan tjene, at storrederen Ernst Schimmelmann også ejede forskellige skibe med samme navn på samme tid.

Den anden kaptajn, som må have været parthaver, er den allerede nævnte *Hans Jensen*. Han førte 1795 Fanø-skibet »Johanna Magdalena« på 26 1/2 clstr. til Amsterdam, som det siges »für Recht des Capitäns«. I et dokument fra 3. febr. 1801 (Landsarkivet i Åbenrå, bd. 2403, s. 15) kaldes han »Skibs Comm.r Captain Hans Jensen i Havn Bye«. Titlen kunne tyde på, at han tidligere havde haft med Grønlands-farten at gøre.

På den tid var der altså syv skibe med redere fra Rømø og to videre, i hvilke Rømø-kaptajner i hvert fald havde parter.

Forøvrigt skete det ikke sjældent, at Rømø-kaptajner slog sig ned i en havneby ligesom Christen Pedersen Møller, formodentlig dog uden at opgive deres bolig på Rømø. Således havde *Matthias Hansen Dahl* og *Jürgen Nielsen Duhn* bopæl i Ribe, *Hans Petersen* og *Rasmus Jensen Præst* i Bergen, *Matthias Andersen Dahl*, *Niels Thomsen Jensen Præst* og *Peter Petersen Holm* i København. Om kapt. *Jasper H. Møller* hedder det udtrykkeligt: »borger i København, boende på Rømø«. Også *Laus Jürgensen Duhn* var borger i København, *Peder Andersen Møller* var »borger i Århus, boende på Rømø«, og *Engelbert L. Degn* borger i Altona og boende på Rømø. Der er vel i mange tilfælde tale om, at kaptajnerne har løst skipperborgerskab i de pågældende byer uden at bo der fast.

Efter at have gjort bekendtskab med navnene på så mange kaptajner fra Rømø ville man også gerne vide lidt om, hvordan det gik den ene og den anden på deres rejser. Heldigvis eksisterer der et an-



Fregat »Schack Rathlou« af Flensburg, bygget 1777 i København, 113 clstr., 15 mand. Tilhørte fra 1798 Rickleff Ingwersen og medredere i Flensburg, fra 1808 Peter Jansens enke. Førtes 1798-1809 af kapt. Peder Pedersen Tagholm fra Rømø. - Farvelagt tegning af ubekendt italiensk kunstner. I privateje. *Fregatte »Schack Rathlou« von Flensburg, 1777 in Kopenhagen gebaut, 113 Komm.-lasten. Gehörte ab 1798 Rickleff Ingwersen und Mitreedern. Von 1798 bis 1809 vom Kapitän Peder Pedersen Tagholm aus Röm geführt.*

tal beretninger netop fra den omtalte Altona-periode. I Hamburger Staatsarchiv findes således en meget omfangsrig samling dispa-
 cheprotokoller, i hvilke havaritilfælde behandles. Før søskaderne
 opregnes, beskrives imidlertid i korthed de vigtigste begivenheder
 undervejs. Skader kunne opstå f.eks. under storme og orkaner, ved
 isgang eller i tåge, men også kaperiuvæsenet gav anledning til spæn-
 dende beskrivelser.

For at give et eksempel på, hvad man kunne komme ud for, skal
 der her gengives én, udvalgt blandt de mange sager, vedrørende en
 interessant fart, foretaget af skipper *Svend Christian Bundes*: Han af-
 sejlede 11. november 1799 fra Malaga med sit skib »Anna Maria« af

Rømø, bestemt for Hamborg. Efter at han den 15. november havde passeret Gibraltar, blev han stoppet af en brigantine. Hans papirer blev kontrolleret, og han fik lov til at fortsætte rejsen. Dog røvede man hans skibsjolle. 18. november blev det stormfuldt vejr, og »Anna Maria« arbejdede voldsomt i søen, hvorved det tog en masse vand ind. 19. november kunne mandskabet fastslå, at agterste del af roret havde løsnet sig fra agterstævnen, og 2. december havde det helt arbejdet sig løs. 4. januar 1800 skyllede en styrtsø barkassen ud af sine klamper, ligesom den brækkede agterdelen af kølen samt agterstævnen itu, slog flere planker ind i skibssiden og brød to af de omtalte klamper i stykker. Stangens midterste stykke fra oven og ned til slutholtet splittedes og brækkede tværs over, og skibet var fremdeles lækt. 13. januar observerede mandskabet Star Point (sydøst for Plymouth, England), og man lagde kursen derhen for at søge nødhavn der, da de ikke mere kunne styre med det beskadigede ror. Men først den 19. fik de lods ombord, ved hvis hjælp de nåede Dungeness (sydvest for Dover). Den 20., da ankeret havde været kastet og halet hjem igen, sprang tovet lige ved ankeret. Den 21. stødte skibet under indsejlingen til Dover meget hårdt mod stenmolen og blev ved ebbetid siddende på det tørre. Om aftenen kom det ganske vist atter flot ved varpning, takket være højvandet og folks hjælpsomhed, men før det blev frit, stødte det overmåde hårdt imod, så lækagen tog til. Mens man varpede det ind ved at hale kraftigt i kablet, brækkede en pullert i styrbords bov, hvorved skandækket i styrbords side ødelagdes. Efter at skibet var blevet repareret, og den udlossede ladning atter indtaget, fortsatte man rejsen 16. maj. Den 18. tog det igen i en storm en masse vand ind, men ved hjælp af en lods fra Helgoland, som kom ombord den 19., nåede man samme dag Elben, og den 28. fulgte så ankomsten ud for Altonas havnepæle (Dis-pachewesen A II a 32, nr. 749).

Navne på kaptajner fra Rømø og de af dem førte skibe

	Bopæl på Rømø
1. <i>Peter Andresen</i> , »Hvidfisken«, 47 clstr., 1787-95	Vesterhede/Vrå
2. <i>Peter Christian Bundes</i> , »Sophia Carolina« 1799; »Der gutte Mann«, 186 clstr., 1801	Østerby
3. <i>Sven Christian Bundes</i> , »Alexander«, 88 clstr., 1792; »Anna Maria«, 45 clstr., 1797, 1800; »De twende Brødre«, 1815, 1817	Sønderby
4. <i>Svend Andreas Hansen Carl</i> , »St. Peder«, 62 clstr., 1815 (ff); »Jerne«, 10 clstr., 1824-25	Vesterhede
5. <i>Jan Christ. Carstens</i> , »Dorothea«, 61 clstr., 1797-98	Sønderby
6. <i>Johann Frank Carstens</i> , »De gode Hoop«, 1795	Havn
7. <i>Laust Clemendsen</i> , »Frau Anna«, 21 1/2 clstr., 1800-01	Sønderby
8. <i>Jürgen Hansen Darrum</i> , »Die Rose«, 1798	
9. <i>Hans Cornelis Darrum</i> , »Kronprinz von Dänemark«, 110 clstr., 1787-93; »Die Sirene«, 79 clstr., 1795 og 1797-98	Østerby
10. <i>Cornelis Andersen Dahl</i> , »De Fides«, 26 clstr., 1800-01	Kirkeby
11. <i>Matthias Andresen Dahl</i> , »Martha Helena«, 54 clstr., 1795, 97, 1805	Vrå
12. <i>Matthias Hansen Dahl</i> , »Dorothea Catharina«, 36 clstr., 1796-1800	Sønderby
13. <i>Engelbert L. Degn</i> , »Constantia«, 55 clstr., 1819, 24, 26-27	Vestergård
14. <i>Jürgen Nielsen Duhn</i> , »Sophia Carolina«, 40 clstr., 1796-98	Havn
15. <i>Laus Jürgensen Duhn</i> , »Apollo«, 32 clstr., 1826-27	
16. <i>Jef Pedersen Falk</i> , »Resolution«, 52 clstr., 1795-96	Kongsmark

17. *Matth. Jensen Falk*, skibet »Falk«, 1798
(måske ikke fra Rømø)
18. *Peder Nielsen Falk*, »Den Bergenske Galey«, 107 clstr., 1795 Bolilmark
19. *Cornelis Hansen*, »Constantia«, 55 clstr., 1799 Havn
20. *Hans Chrestensen Holm*, »Isefiord«, 47 clstr., 1795-96, 1799 Kongsmark
21. *Jan Cornelis Holm*, »Hoffnung«, 1795 Østerhede, Vesterhede
22. *Peter Petersen Holm*, »De Hermann«, 257 1/2 clstr., 1795-96 Østerhede eller Havn
23. *Peter Petersen Holm*, »Glückstern«, 1796 Østerhede eller Havn
- Peter Petersen Holm*, »Friedrich Adolph«, 25 1/2 clstr., 1800 Østerhede eller Havn
- Peter Petersen Holm*, »Carl und Elise«, 1804, 1806-07 Østerhede eller Havn
- De to sidstnævnte er formodentlig identiske med nr. 22 og 23 eller en af de to.
Der var en P.P. Holm i Havn (Havneby), f. 1753; én i Østerhede, f. 1766, og én i Vester Kongsmark, f. 1761. Den sidste var næppe kaptajn på de nævnte skibe, men kan i hvert fald påvises som styrmand.
24. *Lorentz Jacobsen*, »Martha Margaretha«, 112 clstr., 1797-98
25. *Hans Jensen*, førte i årene 1795-1800: brig »Dorothea«, 61 clstr., »Johanna Magdalena«, 26 1/2 clstr.; »Die Zwillinge Charlotta und Susanna«, 61 clstr.; »Juliana«, 53 clstr. Havn
26. *Matthis Jensen*, »De twende Brødre«, 22 1/2 clstr. (ell. 16 clstr.), 1788, 95 Hede
27. *Peter Jensen*, »De Friede«, 1799

28. *Andres Johannsen*, »Den Bergens Galley«, 1795 (se nr. 18)
29. *Matthis Carstens Leest*, »Gertrud und Maria«, 20 1/2 clstr., 1796-99, 1801 Sønderby
30. *Bodser Pedersen Manøe*, »Jürgen und Jacob«, 57 clstr., 1796-1803 Juvre
31. *Hans Pedersen Manøe*, »Ørnen«, 45 1/2 clstr., 1788-1805 Toftum
32. *Jens Pedersen Manøe*, »Narhvalen«, 47 clstr., 1788-1804 Nør-Tvismark
33. *Jan Matthiesen*, »Die Tugendhafte«, 45 clstr., 1796
34. *Carsten Peter Møller*, »Elisabeth«, 40 1/2 clstr., 1787-88; »Neptunus«, 35 1/2 eller 73 clstr. Østerhede, (1801: 95 1/2 clstr.), 1794-96, 1798-1801, 1803 Nørhede
35. *Carsten Zwen Møller*, »Neptunus«, 37 1/2 clstr., 1796-98
36. *Hans Jasper Møller*, »Vogel Phönix«, 28 1/2 clstr., 1789-90; 1795 på »Hvidfisken« Mølby
37. *Lorentz Hansen Møller*, smakke »De Jungfrau Maria«, 17 clstr., 1788
38. *Jasper H. Møller*, »Graf v. Bernstorff«, 93 1/2 clstr., 1806, 1816; »Mathilde«, 82 clstr., 1817-19, 1821-22 Mølby
39. *Jesper Peder Møller*, »Nordlicht«, 42 1/2 clstr., 1800
40. *Peder Andersen Møller*, »Karen Marie«, 30 1/2 clstr., 1816; »Mariane Frederike«, 30 1/2 clstr., 1818
41. *Peder Hansen Møller*, »Carolina«, 72 1/2 clstr., 1799; »Neptunus«, 37 clstr., 1801 Havn
42. *Jesper Nielsen*, »Giesten (Kirsten?) und Maria«, 29 1/2 clstr., 1799 Sønderby

43. *Christian Pedersen*, »Westmannø«, 48 clstr.,
1789-90
44. *Hans Petersen*, »Rehdernes Welfard«, 51 clstr.,
1794
45. *Niels Pedersen*, »Rødefjord«, 48 clstr., 1787-95;
eventuelt også »Der kleine Jürgen«, 1800, 02
46. *Niels Pitters*, »De Jongfer Maria«, 1789
47. *Hans Jensen Præst*, »Die Hoffnung«, 1801 Tagholm
48. *Niels Thomsen Jensen Præst*, »Marthe Helena«,
54 clstr., 1797-1800, 1802 Tagholm
49. *Rasmus Jensen Præst*, »De jonge Jacob«, 52
clstr., 1798-99, 1806 Tagholm
50. *Hans Pedersen Tagholm*, »Frau Sara«, 79 1/2
clstr., 1794-96; »Diana«, 79 clstr., 1800, 01 Kongsmark
51. *Hans Møller Pedersen Tagholm*, »Maria Catha-
rina Elisabet«, 51 1/2 clstr., 1800; »Der kleine
Jürgen«, 51 1/2 clstr., 1802 Kongsmark
52. *Peder Pedersen Tagholm*, »Der Nordische
Löwe«, 51 clstr., 1796-97; »Schack Rathlou«,
113 clstr., 1799, 1800, 04 (efter arkivet i
Flensborg: 1798-1809) Kongsmark
53. *Engelbert Nielsen Wandahl*, »Altingvel«, 26 1/2
clstr., 1818-19 Kongsmark
54. *Jasper Tagholm Lambo*, evert »Fortuna«, 1804 Vrå

Denne opstilling indeholder et usikkerhedsmoment vedrørende nr. 17 og med hensyn til skibet »Neptunus«, jfr. nrr. 34, 35 og 41. På grund af de forskellige størrelsesangivelser må der have eksisteret mere end ét skib med dette navn. Måske kan et af dem lejlighedsvis være blevet gjort større ved ombygning.

Det må også betones, at der i listen ikke kunne opnås nogen fuldstændighed med hensyn til årstallene. Når f.eks. Rømmø-skibet »De twende Brødre« noteres 1788 og 95 (nr. 26) og så igen anføres 1815 og 17 (nr. 3) i Altona, som ført af en kaptajn fra Rømmø, kan man med

sikkerhed antage, at dette skib - bortset fra under fastlandsspærringen - har været i fart mellem 1788 og 1817 med en kaptajn fra Rømø, ja måske endda før og efter. Det samme gælder for skibet »Schack Rathlou« (nr. 52), som kan påvises i Altona 1799, 1800 og 04. Men af kartoteket i arkivet i Flensborg fremgår det, at *Peder Pedersen Tagholm* førte dette skib fra 1798 til 1809.

Som sidste kaptajn i listen anføres *Jasper Tagholm Lambo*. Når man første gang hører dette navn, spørger man sig selv, hvordan en mand på Rømø kan have fået navnet Lambo, som slet ikke synes at passe ind i billedet. Noget anderledes ser det dog ud, når det af Skyld- og panteprotokollerne fremgår, at han på Rømø kaldte sig *Jesper Tagholm Landboe* (Åbenrå, bd. 37). Også i folketællingen 1801 (s. 252) optræder denne navneform. Hans bror *Andres Michelsen Landboe* boede forøvrigt 1807 også i Vrå. I 1794 finder man på skibet »Grønland«, ført af kommandør Hans Ericksen, en kok ved navn *Jesper Tagholm Lauzen*. På grund af den egenartede sammenstilling af navnet er jeg sikker på, at han er den i listens nr. 54 anførte mand. Lauzen hænger selvfølgelig sammen med Lausten og Laust og går tilbage til Lorenz, Laurentius.

Jasper Tagholm Lambo førte altså i 1804 everten »Fortuna« som skipper. Den indtog last i Tønning og afsejlede 30. juli. Udsejlingen trak imidlertid i langdrag. Da ankeret blev lettet 5. august for vide-refarten, løb skibet flere gange på grund, og man måtte bede to Blankenese-everter om hjælp (Dispachewesen A I a 56, nr. 233). - I årene 1805-07 fo'r han som kommandør på Grønlands-fareren »Maria und Susanna« af Glückstadt mod Ishavet. Der var næppe nogen rejse, hvor der ikke opstod problemer, - således også på denne. Ved udfarten fra Tønning 1805 løb skibet flere gange på grund, skønt det havde lods ombord. I en kraftig storm nær Hitland (Shetlandsøerne) blev seks chalupper og en jolle knust, og en voldsom styrt sø slyngede kommandøren overbord, men den kastede ham heldigvis tilbage igen, hvorved han dog brækkede venstre arm. Vandet trængte ind i kahytten, og søen gik frygtelig højt. Da de var kommet til de grønlandske fangstmarker, overfaldt en hård storm

dem for anden gang, hvorved store mærssejl blæste væk. Da de sejlede ind i drivisen, fik de så hårde stød, at to bjælker knækkede. Men trods al modgang resulterede fangsten - en tidlang i makkerskab med en anden kommandør - i 114 kordeler (store tønder) spæk. På hjemrejsen kom de i en farlig situation langs den jyske kyst, da vinden under stormende vejr drev dem ind på lægerval (grundet vand). Store mærssejl og foremærssejl blev sønderrevet, de mistede bovspydet, og skibet trak vand, hvad de kunne fastslå ved pumpringen. Endelig nåede de dog heldigt deres hjemmehavn. - 27. februar 1806 blev »Maria und Susanna« under en frygtelig orkan, hvorunder skibet »Christian VII« forliste, drevet op på stranden ved Glückstadt og blev så svært beskadiget, at man frygtede dens totale forlis. Tilmed blev den påsejlet af skibet »Jungfrau Lucia«, som var kommet i drift. Begge skibe blev filtret ind i hinanden, og for at komme fri måtte fokkemasten kappes. Trods svær lækage blev »Maria und Susanna« dog reddet, og det ser ud til, at det senere på året nåede en rejse til Grønland. - I 1807 blev skibet kapret og ført til England.

Sidst i 1808 var Jasper Tagholm Lambo kaptajn på skonnerten »Diana« af Glückstadt. Chartret af det kgl. Feltkommissariat i Kiel indtog den en ladning på 1000 tønder rug, som skulle føres til Kristiania i det sultende Norge. Lastningen begyndte 1. december og var færdig den 12. De kunne imidlertid ikke afsejle, dels fordi engelske krigsskibe blokerede Elbens munding, og dels fordi vinteren satte ind. Indtil 7. februar 1809 lå de i vinterleje, som det berettes i søforklaringen, men så blev skonnerten i tæt og god tilstand og fuldstændig sejlklar forhalet til uden for barren. Der var megen is i Elben, og 12. februar var de endnu ikke kommet videre, idet isen drev op og spærrede havneindløbet. Skibet blev fortøjet til pælene med fire tove, og en vagt blev opsat. Det var læns. Næste morgen kl. 9 kastede de fortøjningen, forhaledede skibet ud af havnen og afsejlede for flov vind fra sydsydøst. Stadig var skibet tæt, og således sejlede de støt ned ad Elben. Kl. ca. 10.30 tog vinden til og slog om i vest. Bramsejlet og bredfokken blev indtaget. Kl. 12.15 blev vinden hår-

dere, hvorfor de løsnede skonnertsejlets topsejls- og pikfald. Men pludselig lagde skibet sig så voldsomt på siden, at de ikke kunne rette det op. Tværtimod kæntrede det helt, så kølen kom over vandet. De befandt sig da på højde med Brockdorf på 11 favnes dybde. De spekulerede senere over, hvorfor ulykken var sket. Havde værket i nådderne løsnat sig på grund af isgangen? Var den hårde vinterfrost, som herskede, mens de lå fuldt lastede i havnen, årsagen, eller var en planke slået ind? Eller havde skibet af en anden grund fået en læk? De kunne ikke blive klog på, hvorfor det var kæntret. Med nød og næppe reddede den seks mand store besætning livet, idet de, da skibet pludselig kæntrede, havde holdt sig fast på vraget en halv time, indtil en Blankenese-skipper Claus Wage med sin evert, tillige med skipperen Asmus Klasen fra Glückstadt med sin slup var kommet til og havde taget dem ombord. Næppe ti minutter efter, at de havde forladt vraget uden at bjærge det allermindste, ikke engang nogle klædningsstykker, gik det til bunds. Om aftenen kl. 10 satte skipperen fra Blankenese dem i land i Glückstadt. Besætningsmedlemmerne bekræftede deres udsagn om hændelsen med deres korporlige ed for notarius Wilhelm Leonhard Emil Callisen og hans to vidner: »så sandt hjælpe mig Gud og hans hellige ord her og i al evighed!« (Søforklaringsprotokol, arkivet i Glückstadt).

Ja det var hårdføre mænd. 1805 sejlede Jasper Tagholm Lambo, som vi så, videre til Grønland med sin brækkede arm og gjorde sin pligt som kommandør. Og da »Diana« sank i 1809, mens isen drev ned ad Elben, kunne søfolkene trods det isnende vejr, og skønt de under kæntringen sikkert var faldet i vandet, holde sig fast ved vraget en halv time. Ingen druknede.

Hvad Jasper Tagholm Lambo har foretaget sig i årene efter denne ulykke, ved vi ikke. I hvert fald gav han ikke op. Fra 1817 til 19 var han endnu engang kommandør på den berømte hvalfanger »Flora« af Elmshorn. Desværre stod lykken ham ikke bi denne gang. Wanda Oesau, som har skrevet hvalfangstens historie⁷, angiver det magre resultat af de to første fangstrejser til hhv. 10 og 11 kordeler sælspæk samt nogle sæl- og isbjørneskind og én enhjørning

(vel en narhvalstand). 1819 var udbyttet kun 30 robber og 10 korde-
ler spæk. - Jasper Tagholm Lambo havde med tiden fået borgerskab
i Glückstadt og sejlede som Glückstadt-kommandør. Da han be-
gyndte sin sømandsløbebane, skete det fra Altona, dengang da den-
ne bys søfart havde sin blomstringstid.

Sammenfattende kan siges, at det ud fra de her fremlagte vidnes-
byrd er tydeligt, at da Grønlands-farten var ved at synge på sit sid-
ste vers i slutningen af 1700-årene, kom der for Rømøs søfarere en
vigtig Altona-periode, især i tidsrummet 1795-1801, i hvilket mange
søfolk fra øen drog til og fra Altona og derfra sejlede på forskellige
Middelhavs-lande. Det forekommer mig, at denne tid trods det korte
åremål dog må have haft en stor betydning for Rømø.

Noter

¹ Grønlands-fart betyder hvalfangst i de nordlige (»grønlandske«) farvande, men ikke fart på selve Grønland. En Grønlands-farer er en hvalfanger. Kaptajnen på en sådan kaldtes kommandør.

² Ældre navn for Rømøs sydlige del; anføres f.eks. på Johs. Mejers kort 1643 og 1649.

³ *Carl Pontoppidan*: Hval- og Robbefangsten (København 1785), 87 (anm. 32).

⁴ Robbeslag = sælfangst; robberne (sæler og hvalrosser) blev dræbt med kølleslag, når de lå på isen.

⁵ Vaterskout = mønstringsbestyrer.

⁶ I modsætning til i min bog »Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö« (Bredstedt 1983) har jeg her ikke blot taget hensyn til påmønstringerne, men også udnyttet afmønstrings- og søforklaringsprotokollerne.

⁷ *Wanda Oesau*: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robben-
schlag vom 17. - 19. Jahrhundert (Glückstadt 1937), 99.

Det tyske manuskript er oversat af *Henning Henningsen*.

CAPITÄNE VON RÖMÖ IN ALTONA UM 1800

Zusammenfassung

Die Seeleute der Nordseeinsel Röm wandten sich etwa Mitte des 17. Jahrhunderts der Grönlandfahrt zu. Im Lauf der Zeit errangen sie in Hamburg eine dominierende Stellung und übertrafen dort mit ihren Commandeuren zahlenmäßig jahrzehntelang alle anderen Insulaner der Westküste. 1766 und 1769 waren sie z.B. mit 22 Commandeuren vertreten und 1792/93 nochmals mit 19. Sie betätigten sich vornehmlich als Robbenschläger. Von 1787-1791 gab es auch 5 Römöcommandeure in Altona; von 1792-1795 waren es stets drei.

Als die Grönlandfahrt in diesen Jahren mehr und mehr stagnierte und an Bedeutung verlor, gingen viele Seeleute zur Handelsschiffahrt über. Damals erlebte Altona eine ausgesprochene Blütezeit, da nun viele Seeleute von Römö, Sylt und Föhr in dieser Stadt an der Elbe anheuerteten. Die Entwicklung setzte schon etwa 1788 ein, erhielt aber ab 1795 einen deutlichen Aufschwung. In diesem Jahr stellte Römö 18 Kapitäne und war dann weiter bis 1800 mit 15 bis 17 Kapitänen vertreten. Man kann von einer »Altonaer Periode« für die Seefahrer von Römö sprechen.

Mehrere Jahre lang fuhren während dieser Zeit einige Schiffe mit Römö-Kapitänen von Altona auf Kabeljaufang nach Island, andere ins Mittelmeer. Diese Mittelmeerfahrt kam aber zusehends in Schwung, während die Islandfahrt bis 1795 allmählich aufgegeben wurde. Auch die Islandfahrer wurden zu Mittelmeerfahrern. Das bevorzugte Land wurde Spanien, der am meisten frequentierte Hafen Malaga. Man beförderte vor allem Stückgut in die südlichen Länder und holte von dort Früchte, Olivenöl und Wein.

Von 1787 bis 1826 lassen sich 53 oder 54 Römö-Kapitäne in Altona nachweisen, die teilweise miteinander verwandt waren wie die drei Brüder *Tagholm*, drei andere mit Namen *Manöe*, je zwei Brüder *Bundes* und *Præst*, sowie einige mit dem Namen *Möller* usw. (siehe dazu die Liste). Sieben der Schiffe waren auf Römö beheimatet, u.a. das für die damalige Zeit ungewöhnlich große Schiff »De Hermann« mit 257 1/2 Commerzlasten, Kapitän Peter Petersen Holm. Wahrscheinlich waren die Schiffe in Besitz von Parteneeredereien. So besaßen Peter Christian Bundes und Sven Christian Bundes ein Schiff gemeinsam. Christian Pedersen Möller war Mitreeder eines Schiffes von Christiania, Hans Jensen Teilhaber und korrespondierender Reeder eines Schiffes von Fanö. Anhand der Verklarungsprotokolle (Dispachewesen) in Hamburg und Glückstadt ergibt sich die Möglichkeit, verschiedene abenteuerliche Reisen aus dieser Zeit zu schildern. Als Beispiele für viele wurde über Fahrten von Sven Christian Bundes und Jasper Tagholm Lambo berichtet.

Den danske besejling af Sydamerika i det 19. århundrede

Af

KAREN ELISABETH FOLLETT

Forfatteren tiltrådte i 1984 en stilling som museumsinspektør i Frederiksværk. Artiklen er en bearbejdelse af forfatterens eksamensspeciale »Den danske besejling af Sydamerika 1816-1870« indleveret til Københavns universitet i 1981. Med assistance fra cand.mag. Erik Oxenbøll, daværende datalogisk konsulent for Institut for Økonomisk Historie, blev udviklet en række programmer, der muliggjorde en edb-bearbejdelse af det omfangsrige kildemateriale.

I 1814 var den danske handelsflåde en bedrøvelig skygge af sig selv. Englænderkrigene havde kostet hårdt både mandskabs- og tonnagemæssigt blandt andet som følge af tabet af den norske del af flåden¹. Umiddelbart efter de mange krigsår syntes det, som situationen ville vende. Overalt i det krigshærgede Europa var der brug for fartøjer til ud- og indførsel af varer efter den langvarige engelske blokade af kontinentets havne. Den danske regering opmuntrede gennem afgiftsnedsættelser til indkøb af udenlandske skibe, således at man igen kunne få del i den europæiske fragtfart, som jo havde været så indbringende for riget i den florissante handelsperiode².

Imidlertid var opblomstringen kortvarig. Efter nogle få år med mere gunstige konjunkturer faldt efterspørgslen efter tonnage; denne tendens blev forstærket af den generelle landbrugskrise fra omkring 1820. Den økonomiske krise medførte tillige, at en række europæiske stater valgte at oprette et vist toldpolitisk beskyttelsessystem, og de indførte derfor bestemmelser om, at udenlandske skibe kun måtte medføre vedkommende landes egne produkter, hvilket afgjort var en ulempe for en fragtfartsnation som Danmark³.

Med begrænsede investeringsmuligheder begyndte det danske erhvervsliv at se sig om efter nye markeder. Blandt disse fandtes det

netop åbnede sydamerikanske kontinent, som efter flere hundrede års spansk monopolhandel nu efter uafhængighedskrigenes afslutning i begyndelsen af 1820'rne ivrigt søgte at etablere nye handelskontakter.

Det skal med det samme siges, at den danske besejling og handel med de sydamerikanske stater hverken tonnage- eller indtægtsmæssigt nogensinde kom op på siden af handelsflådens aktiviteter i europæisk farvand, endsige det 18. århundredes Kina-fart. Men denne artikel vil forsøge at vise, hvordan man fra dansk handels og søfarts side udnyttede en niche i den internationale søfart, og hvordan denne udnyttelse ændrede karakter i tiden op til omkring 1875. Efter den tid synes den danske besejling af Sydamerika en årrække at have konsolideret sig i et fast mønster.

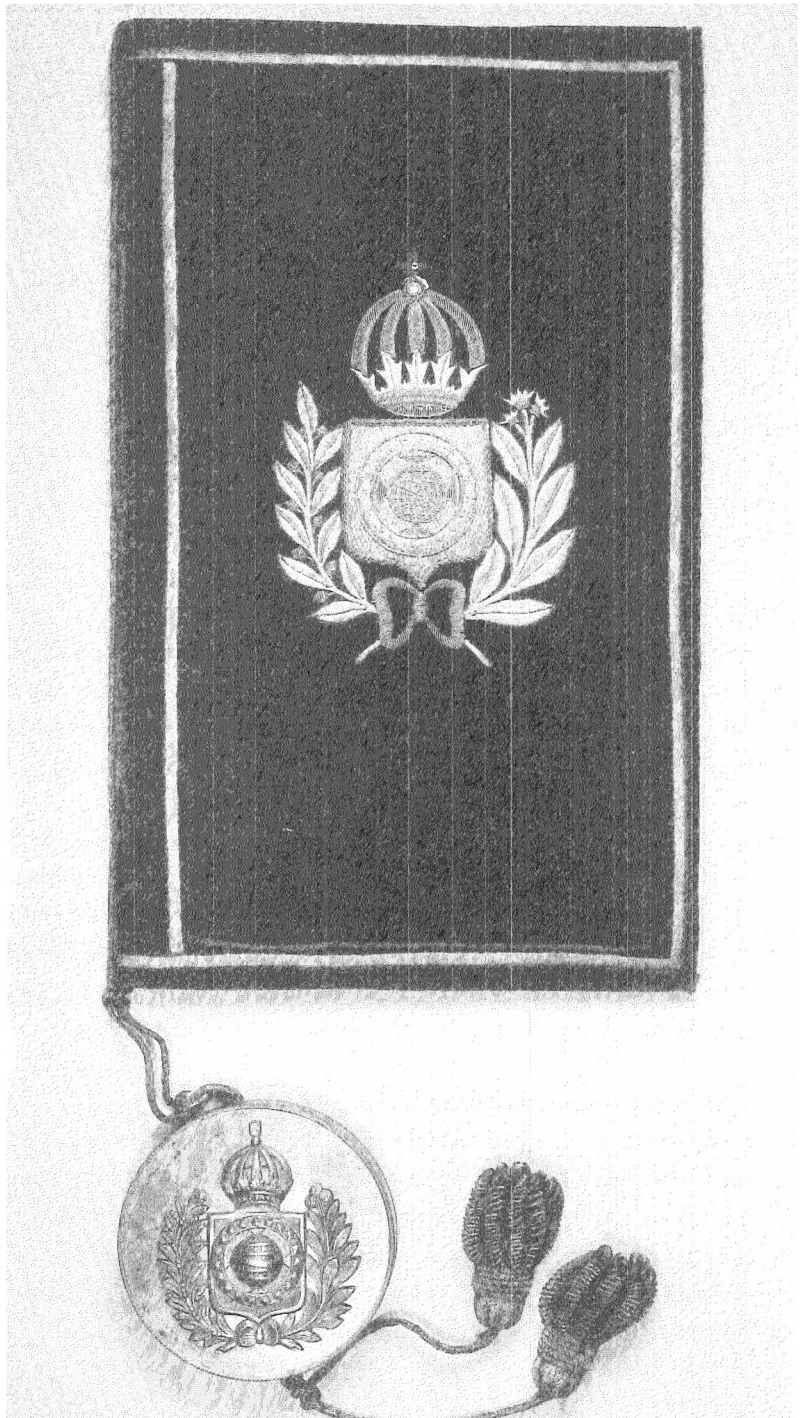
Kilder

Undersøgelsen baseres hovedsagelig på de indberetninger og skibslistes fra de danske konsulater i Sydamerika, der blev indsendt til Udenrigsministeriet, men er suppleret med andet diplomatisk kildemateriale, oplysninger fra skibsregistre samt regnskaber og korrespondance fra nogle få handelshuses arkiver.

Kilderne er benyttet til dels at erfare hvilke faktorer, der medvirkede til, at der overhovedet blev etableret en handel mellem Danmark og det sydamerikanske kontinent, dels til at kortlægge den direkte og regelmæssige besejling samt fragtfartens omfang og betydning for den danske handelsflåde. Undersøgelsen dækker kun kongerigets handels- og skibsfartsforbindelser med Sydamerika.

Hvordan kom den danske handel og besejling af Sydamerika i gang?

I sine erindringer omtaler den nationalliberale politiker Orla Lehmann Københavns havn i begyndelsen af 1820'rne med de tomme bolværker og pakhuse, hvor de spagfærdige forsøg på via lovgivningen at opretholde en vis kompagnifart på Vestindien og med resterne af de nordiske bilande blot fik havnen til at fremtræde i et endnu grellere skær⁴. Hvor København tidligere havde været stapelstad



for kolonialvarer og en række produkter fra Østersøegnene - hvilket desuden havde sikret en række mindre danske skibe en stor del af den ud- og indgående fragt - så var handelscentret efter Napoleonskrigene forskudt i sydvestlig retning til Hamburg⁵.

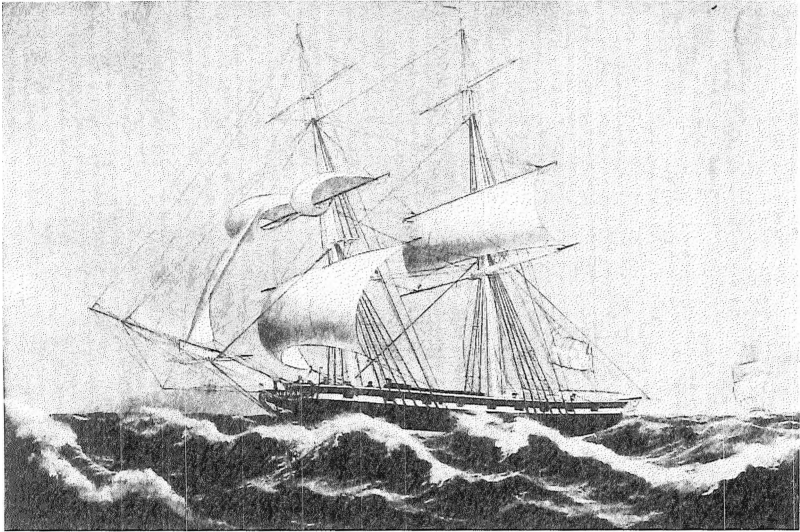
Udenrigspolitisk optog forhandlingerne omkring Kielerfreden og Norges afståelse sammen med bestræbelserne på at genoprette Danmarks kreditværdighed efter statsbankerotten i 1813 stort set alle regeringens kræfter. Først i 1820'erne vendte man sig i det daværende Departement for Udenrigske Anliggender mod opgaven at retablere Danmarks forhold til udlandet i handelsmæssig henseende; et væsentlig punkt her var at sikre ligebehandling i toldbehandlingen af danske skibe og varer. Fra 1824 afsluttedes en række handels- og søfartstraktater med Preussen, Sverige-Norge samt U.S.A. Efter udenrigsminister Niels Rosenkrantz's død i 1824 blev den tid-

Traktaten med Brasilien. Udenrigsminister H.E. Schimmellmann sendte i marts 1827 en slægtning, tidligere oberst i den russiske hær, G.H. von Løwenstern, afsted som overordentlig gesandt med henblik på forhandling af en handels- og søfartstraktat med Brasilien. Dette skete efter især den slesvig-holstenske handelsstand havde gjort opmærksom på den høje brasilianske indførselstold for danske produkter. Løwenstern ankom til Brasilien nogle dage efter underskrivelsen af traktaten med det hanseatiske forbund, en af dansk handels- og søfarts største konkurrenter. Det lykkedes dog for Løwenstern at forhandle sig frem til et rimeligt resultat. Traktaten gjaldt frem til 1841, men allerede i 1838 opsagde Brasilien alle sine traktater med omverdenen, og det handelsmæssige forhold mellem Danmark og Brasilien blev derefter først lagt i faste rammer i dette århundrede. Foto: Rigsarkivet. *The Treaty with Brazil. In March 1827 Foreign Minister Schimmellmann sent a relative, former Russian Army Colonel von Løwenstern, to Brazil as ambassador extraordinary charged with the negotiation of a trade and shipping treaty. This happened after the Schleswig-Holstein business world in particular had drawn attention to the high Brazilian import duty on Danish products. Løwenstern arrived a few days after Brazil had signed a treaty with the Hanseatic League, one of the greatest competitors to Danish trade and shipping. However, Løwenstern in the end succeeded in negotiating a reasonable treaty. It was supposed to last until 1841, but in 1838 Brazil abrogated all its treaties with other countries, and after this trade relations between Denmark and Brazil were first regularized in this century. The Danish State Record Office.*

ligere finansminister, grev H.E. Schimmellmann, nu en gammel og syg mand, konstitueret som udenrigsminister, hvilken post han dog beklædte til sin død i 1831⁶. Det får stå hen, om det var Schimmellmanns tilknytning til Vestindien (han havde vidtstrakte besiddelser på de dansk-vestindiske øer), eller om det var inspiration fra hans mange kontakter til det slesvig-holstenske erhvervsliv, der bevirkede, at han som udenrigsminister så aktivt søgte at få søfarts- og handelstraktater i stand med de sydamerikanske stater. Hans bestræbelser i denne retning forøgedes, da det forlød, at det hanseatiske byforbund var indtrådt i forhandlinger med kejserriget Brasilien, der i Europa blev anset for langt den mest attråværdige handelspartner på det sydamerikanske kontinent. Den danske traktat med Brasilien blev undertegnet den 26.4.1828, seks måneder senere end den hanseatiske, og den danske udsending opnåede ikke helt de samme fordele som hanseaterne⁸.

Besejlingen i den første del af det 19. århundrede må ses som en introduktionsperiode, hvor store såvel som mindre københavnske og provinsielle rederier og købmandshuse gjorde deres erfaringer med det nye marked. Mens de store handelshuse gerne havde erfaringer fra Vestindien-farten, begyndte de mindre provinshuse først med modificeringen af de engelske kornlove i slutningen af 1820'erne at bringe et læs korn til England for derefter at gå videre vestover med et læs stenkul eller en ladning frugt og vin fra de sydeuropæiske lande. Imidlertid blev de fleste hjembragte kolonialvarer losset i Bremen eller Hamburg og kun i mindre udstrækning i København. Således bidrog åbningen af handelen med Sydamerika ikke til reetablering af København som stapelstad.

Oprettelsen af en dansk handelsforbindelse med Sydamerika var i det hele taget ingenlunde problemfri. Der var især to forhold, der lagde hindring i vejen for handelssamkvemmet. For det første havde kongeriget kun få produkter at tilbyde det sydamerikanske marked, og kolonialvarerne var trods alt ikke så indbringende, at det som i tilfældet med Kina-farten kunne betale sig at gå ud i ballast og med klingende mønt. For det andet ramte Øresundstolden selv efter gen-



Briggen »Superb« af Aarhus. En af de tidlige Sydamerika-farere fra provinsen, skibet var ejet af handelshuset Funder Bang i Aarhus. I denne periode ses den 57 clstr. store »Superb« både at have været i Bahia, Rio de Janeiro og Buenos Aires. Der er tale om en kombination af den fra 1700-tallet kendte Middelhavs-fart med besejling af det ny kontinent. Vin, olie og brændevin bragtes over Atlanten for at vende tilbage med sukker og bomuld til Hamburg. Denne by overtog i begyndelsen af det 19. århundrede Københavns rolle som stapelsted for Nordvesteuropa og først med lettelsen i sundtolden begyndte jyske skibe at bringe tropiske varer direkte til kongeriget. Akvarel af Jacob Petersen 1828. Privat eje. *The Brig »Superb« of Aarhus. One of the early South America runners from the provinces, the ship was owned by the business house Funder Bang in Aarhus. During this period we can see that the »Superb«, with a capacity of 57 lasts, had been in Bahia, Rio de Janeiro, and Buenos Aires. In this case the Mediterranean trade well-known from the 18th century was combined with the service of the new continent. Ships carried wine, oil, and liquor over the Atlantic and returned with sugar and cotton to Hamburg, which at the beginning of the 19th century succeeded Copenhagen as the main supply station for North-West Europe. It was not until the reduction of the Sound customs duty that ships from Jutland began to carry tropical goods directly to Denmark. Watercolour by Jacob Petersen, 1828. Privately owned.*

tagne nedsættelser netop indførslen af de tropiske kolonialvarer særligt hårdt.

I 1840'erne tog man på regeringsplan disse problemer op til nærmere overvejelse. Der blev udsendt en række officielle ekspeditioner for at undersøge forholdene på det sydamerikanske kontinent, ligesom der blev etableret nye officielle og handelsmæssige kontakter⁹. Samtidig tog man på handelsstandens indstændige opfordring Øresundstolden op til nærmere revision¹⁰.

Rapporter fra de udsendte orlogsmænd bekræftede formodningerne: »Danmarks Hovedproducter: Sædevarer i forædlet Tilstand, saasom Meel, haardt Brød, Øl, Brændevin... og Industriartikler« havde kun sporadisk fundet god afsætning, men derimod synes fragthandelen at have gode muligheder for fremgang, »det danske Flag søges gerne på Grund af Danske Søefolks Dygtighed, Redernes Omhu for Skibenes Construction og Udrustning og Skibsførernes gode Behandling af de dem betroede Ladninger«¹¹.

Så længe det stadig var billigere at importere kolonialvarer (= varer fra kolonierne) over Hamburg, kunne det ikke forventes, at danske skibe skulle føle sig tilskyndet til at losse deres ladninger af kaffe, sukker og tobak i dansk havn. Øresundstolden var lidt af en hellig ko i dansk toldpolitik, men enden på forhandlingerne blev, at man tillod en afkortelse, dersom skibsladningen indførtes direkte fra oversøisk havn på dansk eller fremmed, privilegeret skib. I den første »remission« (= toldafkortning) af 14.4.1842 forudsattes en udførsel af indenrigske varer, mens dette krav blev frafaldet ved den anden forordning i 1844. Remissionsforordningerne varede til 1854, hvor de blev erstattet af en ny lov, hvor Øresundstolden afkortedes i indførselstolden for direkte indførte oversøiske varer¹².

Det er denne lovgivning, der synes at have haft den største indflydelse på den danske besejling af Sydamerika. Ganske vist skete der mere på den toldpolitiske front; den fælles toldlov for kongeriget og hertugdømmerne i 1863 satte tolden på oversøiske varer moderat i vejret¹³, men de københavnske handelshuse havde da vejret morgenluft og havde allerede etableret en vis handel med det sydameri-

kanske kontinent. For provinshusenes vedkommende skete det som omtalt tidligere som følge af den efterhånden gunstige landbrugsudvikling.

Endvidere synes Næringsfrihedsloven af 1857 og endelig 2. slesvigske krigs afskæring af konkurrence fra det slesvig-holstenske erhvervsliv at have medført gunstige omstændigheder for især den provinsielle del af handelsflådens udenrigsfart.

Med toldlovgivningen i midten af århundredet udkrystalliseredes besejlingen i to forskellige mønstre - de store københavnske handelshuse, der tidligt havde optaget kontakt med forbindelser på det sydamerikanske kontinent indgik nu mest i den direkte fart, mens de mindre huse i København og provinsen fra da af specialiserede sig i forskellige former for regelmæssig fart eller fragtfart.

Handelens veje

Både for den direkte fart og fragtfarten på Sydamerika er det vigtigt at tage passaterne - på engelsk mere betegnende kaldt »trade winds« - i betragtning. Det gjaldt i lige grad farten på Vestindien og Sydamerika for sejlskibene om at følge den europæiske kyst og derpå finde nordøstpassaten mellem Madeira og de Canariske Øer, der førte skibene mod vest til det Caraibiske område. Dersom skibet stilede mod Sydamerika, måtte det forlade nordøstpassaten, og efter et område med vindstille omkring ækvator førtes det med ækvatorialstrømmen, indtil det ud for Brasiliens kyst kunne kontakte sydøstpassaten, og således fortsætte mod syd. De nordøstlige havne var vindmæssigt ofte lettere at anløbe på tilbageturen til Europa, hvor skibene af sydøstpassaten førtes op langs den nordøstlige del af Sydamerika og derefter kunne gå mod Vestindien og Nordamerika eller via Azorerne videre til Kanalen. Bortset fra vanskelige farvande omkring Kap Horn var vind- og strømforholdene langs vestkysten af Sydamerika gunstige for besejlingen af hele kysten. Nordpå holdt man sig tæt op ad kysten langs Chile og Peru, mens tilbageturen måtte foregå længere til havs, for at skibet kunne blive ført i sydlig retning¹⁴.

For flertallet af de nationer, der deltog i besejlingen af Sydamerika, da handelen blev frigivet i begyndelsen af det 19. århundrede, var guleroden foran næsen, at markedet dér var åbent for så at sige alle eksportvarer. I denne første tid kom europæiske producenter af med de mest besynderlige artikler såsom uldne tæpper og skjorter til den tropiske del af Brasilien¹⁵, men ud over overklassen var størstedelen af befolkningen uden købekraft endsige behov for den store tilstrømning af materielle produkter.

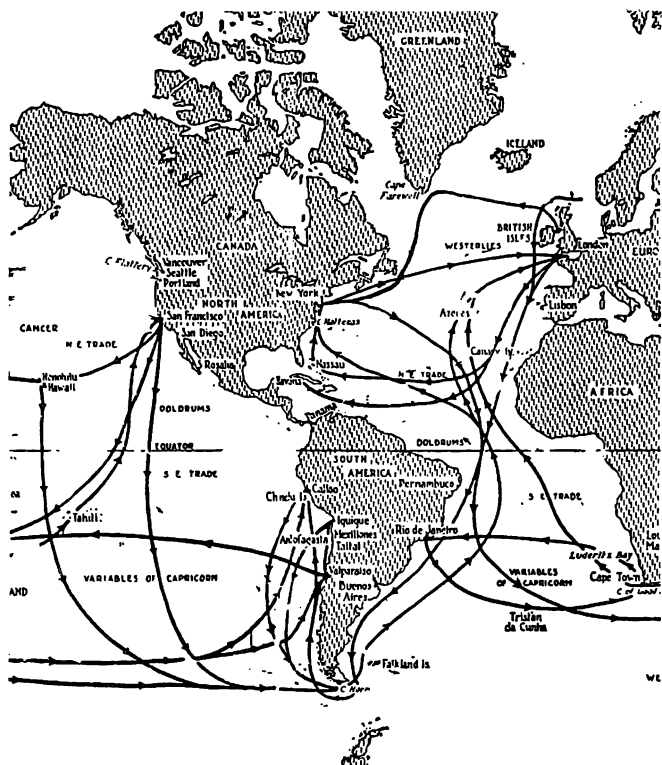
Danmark adskilte sig fra flertallet af sine konkurrenter ved at have meget lidt at tilbyde de sydamerikanske stater, men var til gengæld interesseret i en række af de varer, som disse kunne eksportere.

Den direkte fart

Denne fart gjaldt næsten udelukkende Brasilien, men var i øvrigt ikke helt så direkte endda, ligesom den rutemæssigt ændrede karakter gennem århundredet.

Hvilke produkter var det nu, handelshusene anså for »spekulationen værd« at udsende deres skibe for at hente hjem? Det var stort set for hele perioden næsten udelukkende kaffe, omend der især i begyndelsen kom en del sukker, bomuld og tobak med i lasten; fra 1840'rne bestod dog op til 75% af de hjembragte ladninger af kaffe, fra midten af 1850'erne var den tæt ved 100%. Men var Danmark allerede da en sådan nation af kaffesøstre, at al den kaffe kunne afsættes? I byerne havde kaffen stort set vundet indpas i det 18. århundrede, mens man fra statsmagtens side ikke mente, at bønderne burde belaste handelsbalancen med den slags excesser. Men også bønder kommer til staden engang imellem¹⁶. Så fra omkring 1840'rne indgik kaffe såvel i købstadsbefolkningens som den mere veletablerede gårdmandsstands normale fornødenheder¹⁷, og i 1870'erne nåede den lastefulde kaffedrikning ned i de ubemidlede klasser¹⁸ - så markedet udvidedes betydeligt gennem hele århundredet.

At finde varer til udførsel og afsætning i Sydamerika krævede større handelssnilde - især i begyndelsen, hvor man var henvist til at



Vindsystemkortet. Passatvindene var af stor betydning for de danske Sydamerikafarere. Ved en gunstig udnyttelse af passatvindene kunne et skib i midten af det 19. århundrede tilbagelægge turen fra Rio de Janeiro til København på under 50 dage. Det var imidlertid ofte et problem for skibene ikke at kunne komme fri af Kalmehælet omkring ækvator. En kaptajn beskriver det således: »det variable Strøg hvor Stille, Omløbende og Torden med svære Regnbyger er det herskende Veirlig«. Knut Weibust: *Deep Sea Sailors*. Stockholm 1969, p.513 (udsnit). *Wind System Chart. The trade winds were of vital importance to the Danish ships sailing to South America. By taking advantage of favourable trade winds a ship could make the voyage from Rio de Janeiro to Copenhagen in the middle of the 19th century in less than 50 days. However, it was often a problem for the ships to free themselves from the doldrums around the equator. A sea captain described it in the following way: »the variable stretch of water where the predominant climate consists of calmness, baffling winds and thunder with heavy rain«.* Knut Weibust: *Deep Sea Sailors*. Stockholm 1969, p.513 (excerpt).

farvetræ



søge dem blandt indenrigske og Østersø-produkter. I denne tid forsøgte man sig med de traditionelle varegrupper, som man havde brugt i Middelhavs-farten fra det 18. århundrede, d.v.s. jern, tømmer, glas, skibsmateriel såsom tovværk og sejdug samt klipfisk, og når der var plads til det, lidt af de på s. 30 nævnte forædlede sædevarer. Men lige så snart de engelske havne fra 1849 (i dette år ophævedes den engelske navigationsakt endeligt) igen blev tilgængelige for danske skibe uden betingelser, og de danske landbrugsprodukter dér kunne afsættes til rimelige priser, gik den direkte fart i reglen over nordengelske eller walisiske havne for at indtage en ladning stenkul.

Især i remissionstiden blev stenkul dog også indkøbt på oplagsplads i København. Et af de største handelshuse med nogen interesse i Sydamerika, Jacob Holm & Sønner, ses i 1851 at have indtaget 49 læs små stenkul i København til en pris af 759 rigsbankdaler og solgt dem i Rio de Janeiro for en pris, der synes at ligge i nærheden af det dobbelte. Det var dog de 3200 hjembragte sække kaffe, der gjorde turen over Atlanten profitabel for firmaet. Briggen »Anna Margrethe« havde en nettoavance på næsten 7000 rigsbankdaler, da kaffen var blevet solgt efter skibets ankomst til København i foråret 1852¹⁹.

Men hovedtendensen var, at dersom skibene afgik fra dansk eller skandinavisk havn, var lasten tømmer fra Østersø-egnene, ellers stenkul fra England, dette gjaldt så at sige alle redere i direkte fart.

Kort over Sydamerika, hvorpå er angivet de vigtigste varekategorier, som danske skibe tog med tilbage over Atlanten. D.C.M. Platt: *Latin America and British Trade 1806-1914*. London 1972, s.325. *Map of South America. This shows the most important categories of goods which Danish ships carried back across the Atlantic.* D.C.M. Platt: *Latin America and British Trade 1806-1914*. London 1972, p.325.

Direkte fart til og fra kongeriget

(d.v.s. skibe afsejlet fra kongeriget og atter returneret direkte til kongeriget efter besøg i sydamerikansk havn)

År	Antal	Clstr.
1816-25	2	262
1826-35	1	70
1836-45	4	308
1846-55	107	10.212
1856-65	18	1.547
1866-70	10	973
I alt	142	13.372

Andre forhold, der ændrede ruterne i denne besejling, var dampskibsforbindelserne, der i 1850 blev etableret mellem Rio de Janeiro og England²⁰ og Danmarks tilslutning til det europæiske telegrafnet via Hamburg i 1853²¹. Dampskibsforbindelsen gjorde det muligt, dels hurtigt at få besked om de politiske forhold i det brasilianske kejserdømme og de øvrige republikker (hvilke igennem hele århundredet var meget ustabile) samt om størrelsen og kvaliteten af f.eks. den brasilianske kaffehøst, dels kunne handelshusene hurtigt få prøver af de forskellige kaffesorter. Således kunne redernes dispositioner nu nå det udsendte skib under dets ophold i Brasilien, og ladningen kunne senere sælges »flydende«²². Af denne grund anløb et stadig større antal skibe på tilbagevejen en af de engelske ordrehavne Cowes eller Falmouth for dér telegrafisk at få skibets endelige destination at vide.

Indtil remissionernes ikrafttræden var den direkte fart forbundet med store udgifter i form af Øresundstold, skibsafgifter, indtil slutningen af 1830'erne gebyr til algiersk Søpas samt en klækkelig indfør-

selstold på 15% i Brasilien. Samtidig var kaffe- og sukkerpriserne på vej ned som følge af de hamburgske købmænds oversvømmelse af markedet med billigere kolonialvarer²³. Med remissionerne skete der en kraftig forøgelse af den direkte besejling. I perioden 1844 og frem til midten af 1850'erne anløb årligt 10-15 skibe Københavns havn med kaffe og kolonialvarer i direkte fart, og det var både store og mindre handelshuse, der kunne være med her. Intet under, at grunden da blev lagt til det danske storforbrug af de sorte dråber. Men som sagt med dampen og telegrafens indtog var denne æra til ende. Kun huset Broberg & Søn og i mindre omfang Puggaard & Hage fortsatte med at holde skib i direkte fart. Broberg havde forstået at skaffe sig ind på hele det skandinaviske marked og beholdt denne position helt op i 1880'erne. Han havde en flåde af hurtige skibe og gode forbindelser til det engelske handelshus E. Johnston & Co., der gjorde sig stærkt gældende i Brasilien²⁴.

Den regelmæssige fart

Allerede på et ret tidligt tidspunkt holdt en del mindre københavnske og provinsielle rederier nogle af deres skibe i regelmæssig fart på det sydamerikanske kontinent, d.v.s. at skibene inden for en vis årække fulgte stort set de samme ruter mellem kontinenterne. For de jyske rederier var Hamburg-Altona det naturlige udgangspunkt. Her var et langt større varesortiment til udskibning, stykgods i alle afskygninger fra maskiner til koncertpianoer, og da Hamburg sammen med de nederlandske byer Rotterdam, Amsterdam og Antwerpen fungerede som distributionscentre for tobak, cacao, tropiske træsorter og mange andre kolonialvarer til det meste af Nordeuropa, var det hertil, man søgte tilbage²⁵. Senere tog en del skibe også regelmæssige ruter op mellem engelske og sydamerikanske havne. Som skibene i direkte fart indtog man ofte stenkul til Sydamerika fra England. Efterhånden som dampskibssejladserne var blevet mere udbredt, opstod ironisk nok en øget efterspørgsel efter sejlskibstønnage til at fragte kullene frem til diverse kulstationer²⁶.

Den regelmæssige rutefart kan nogenlunde opdeles i følgende:

Nordeuropæisk havn (engelsk/tysk) - Brasilien/Argentina -

Nordeuropæisk havn

Nordeuropæisk havn (engelsk/tysk) - Vestindien/Venezuela -

Nordeuropæisk havn

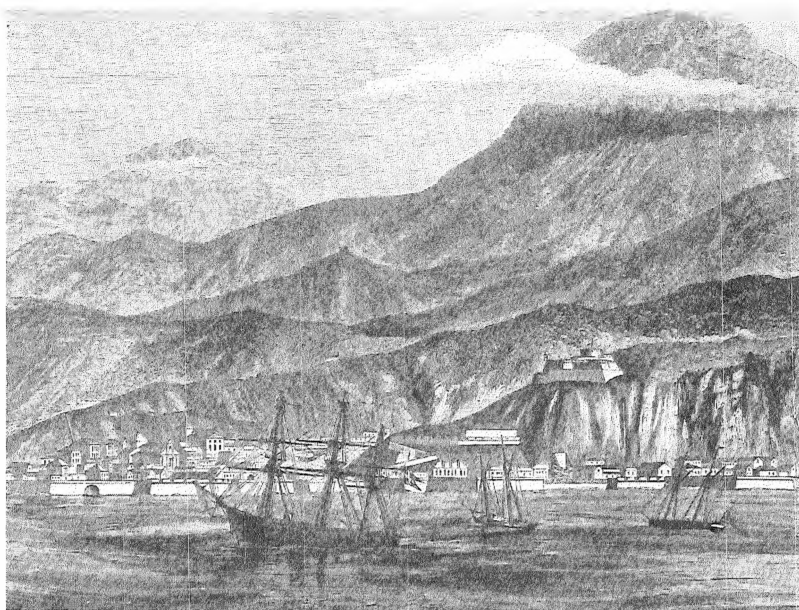
Brasilien/Venezuela - U.S.A. - Brasilien/Venezuela

For alle omtalte ruters vedkommende gjaldt det, at skibene kun sjældent anløb dansk havn, i reglen kun - især for de mindre provinsrederiers vedkommende - når skibet skulle have en ny kobberforhudning og trængte til et mere gennemgribende eftersyn eller endog ombygning.

Et eksempel på et skib i regelmæssig fart er skonnerten »Ane Jørgiane« af Fanø, bygget i 1847, tilhørende kaptajn M.M. Andersen, der fór på Sydamerika fra 1848 og frem til det blev solgt til udlandet i 1878. Efter afprøvning af flere markeder indgik »Ane Jørgiane« fra midten af 1850'erne i farten mellem Venezuela og Hamburg og fragtede betydelige mængder kaffe, huder, horn og bomuld fra La Guayra og Puerto Cabello. Ud over nogle få ladninger brændevin medbragtes kun stykgods på udturen. Når vejr og lasteforhold var optimale, kunne »Ane Jørgiane« nå næsten 3 ture over Atlanten på et år.

På hjemturen bestod lasten for disse skibe i regelmæssige fart, når denne gik til Hamburg, af mange produkter, nemlig cacao, bomuld, indigo, sarsaparilla, tobak, farvetræ samt en del krydderier, mens det engelske marked ud over kaffe og sukker især aftog store mængder huder, skind, knogler og benaske.

For den regelmæssige fart mellem det nord- og sydamerikanske kontinent var der mel og stykgods i lasten sydpå fra de nordøstamerikanske havne, mens kaffe og huder udgjorde hovedparten af den nordgående ladning. Det amerikanske marked var dog mindre betydningsfuldt. De forenede Stater havde selv tilstrækkelig stor sejl-skibstonnage til at klare sine importforholdene. Desværre er der



La Guayra i 1868. Korvetten »Dagmar«, kaptajn Krieger, ankreret op uden for La Guayra den 22. april 1868. Gennem hele perioden udsendes danske orlogsskibe til de sydamerikanske stater, flest til de nordlige republikker, som let kunne nås under et ophold i Dansk-Vestindien. »Dagmar« var blevet anmodet om at komme til venezuelansk farvand for at yde den danske generalkonsul Stürup støtte under dennes forhandlinger med den venezuelanske regering angående et dansk pengetilgodehavende. Illustreret Tidende nr. 479. *La Guayra in 1868. The corvette »Dagmar« under the command of Captain Krieger anchored off La Guayra on April 22nd 1868. Throughout the whole period Danish warships were sent to the South American states, mostly to the northern republics, which could easily be reached during a stay in the Danish West Indies. The »Dagmar« was invited to Venezuelan waters by Stürup, the Danish Consul General, to assist him in his negotiations with the Venezuelan government regarding the recovery of a sum of money due to Denmark. Illustreret Tidende, no. 479.*

et hul i skibslisterne mellem 1859-1862, men af skibslisterne fra 1863 og 1864 synes det, som om der er sket en vis neutralitetsudnyttelse under den amerikanske borgerkrig 1861-1865.

Antal danske skibe ankommet til sydamerikanske stater 1816-1870

Land	Antal	Clstr.	Pct. af total sejlads	Pct. af total drægtighed	Gennemsnits drægtighed
<i>Sydamerika</i>					
Argentina	292	24.476	11,1	10,2	83,82
Brasilien	1522	137.875	58,1	57,5	90,77
Chile	20	2.721	0,8	1,1	136,02
Peru	26	3.907	1,0	1,6	150,27
Uruguay	181	16.101	6,9	6,7	88,95
Venezuela	193	14.048	7,4	5,9	72,79
I alt	2234	199.127	85,3	83,0	89,25

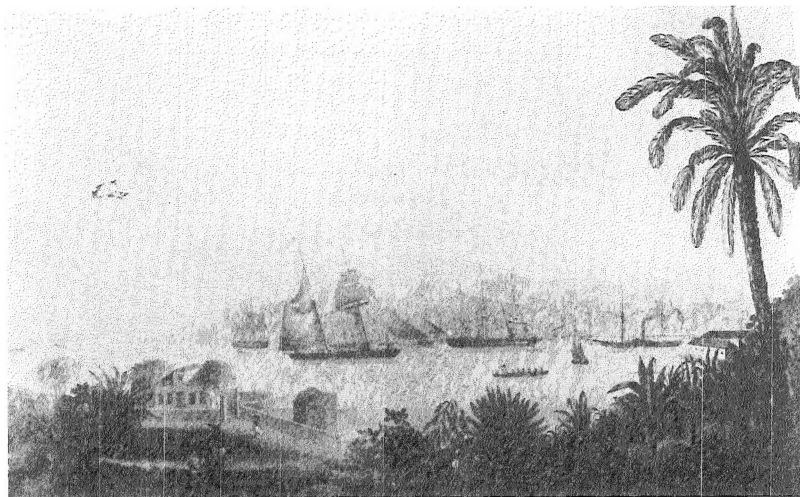
Fragtarten

Her kan der stort set skelnes mellem den interkontinentale og den mere lokaltbetonede fragtfart, som vil blive nærmere omtalt i afsnittet »Specialisterne«. Det er en lidt broget kategori af skibe, fra småskonnerter ejet af partsrederier til brigger og fregatter tilhørende de større handelshuse, der tager del i denne fart. Som med den regelmæssige fart holder størstedelen af besejlingen sig til østkysten af Sydamerika, omend antallet af anløb af de enkelte havne varierer betydeligt.

Mange redernavne forekommer kun en enkelt gang, dette gælder især for anløb af venezuelanske havne. Her er der enten tale om skibe i Vestindien-fart eller med normalt fragtområde i Middelhavsområdet, der har taget en enkelt tur over Atlanten.

I den første halvdel af det 19. århundrede ses en række af større provinshuses skibe at bevæge sig flittigt rundt mellem kontinenterne. Der er en relativ livlig handel fra Vesteuropa og Middelhavslandene mod Brasilien og Argentina med vin, salt og sydfrugter.

Efter at det store »boom« på den direkte tilførsel af kolonialvarer til Danmark i 1840-50'erne var overstået, ses en lang række køben-



Bugten ud for Rio de Janeiro i 1850'erne. I 1822 blev regerings-sædet for det netop uafhængige brasilianske kejserdømme forlagt fra Bahia til Rio de Janeiro. Det skyldtes bl.a., at rigets økonomiske tyngdepunkt allerede var flyttet mod syd, kaffeeksporten var blevet vigtigere end sukker-, bomulds- og kakaoproduktionen i det nordøstlige Brasilien. Den store beskyttede naturhavn i Rio de Janeiro havde mange faciliteter såsom skibsværfter, rederier og købmandshuse, og fra 1850 var der regelmæssig dampskibsforbindelse til England. Omkring 1200 danske skibsanløb er registreret i perioden 1816 til 1870. Maleri af Carl Fedeler. Foto: Søfartssamlingerne ved Svendborgsund. *The Bay Opposite Rio de Janeiro in the 1850's. In 1822 the seat of government of the newly independent Brazilian Empire was transferred from Bahia to Rio de Janeiro. This was amongst other things because the main weight of the Empire's economy had already shifted southward, coffee exports had become more important than sugar, cotton, and cocoa production in North-Eastern Brazil. The large sheltered natural harbour in Rio de Janeiro had many facilities such as shipyards, shipping companies, and business firms, and from 1850 there was a regular steamship service to England. In the period 1816 to 1870 about 1,200 Danish ships are registered as having called at the port. Painting by Carl Fedeler. Photo: Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.*

havnske handelshuse som Jacob Holm & Sønner, Heering, Schmidt & Hansen, I.C. Gerhardt etc. i fragtfart, hvori anløb af Sydamerika indgår. Dog er tendensen, at det var de mange mindre skibe, som blev bygget i 1860'erne, og som ofte havde skipper som korrespon-

derende reder, der gik i fragtfart. Disse skibes videre destination var helt afhængig af, hvilke fragter skipperen enten kunne opnå i pågældende havn eller fragtmarkedets øjeblikkelige muligheder og skipperens evne til at udnytte disse. En anden mulighed var, at skipperen udsøgte sig et speciale og lod skibene bygge og indrette netop dertil.

Specialisterne

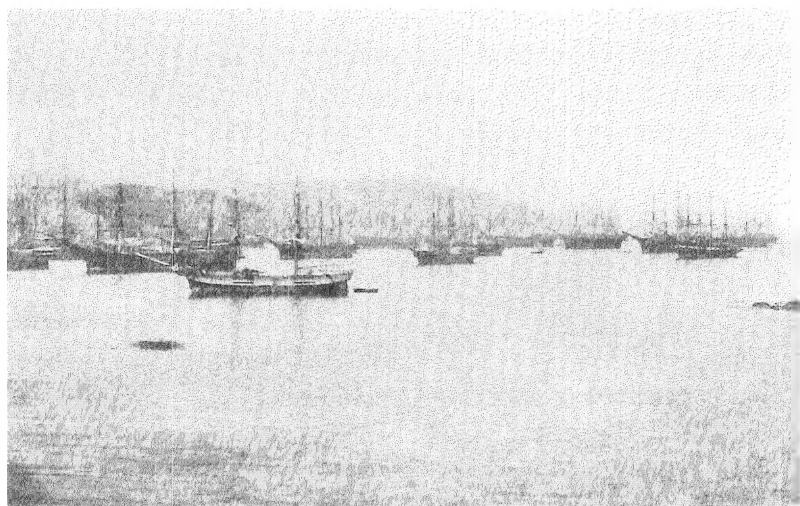
Mens kaffe-skibene fra et danske synspunkt må anses for de største specialister blandt de danske Sydamerika-farere op til 1870'erne, så søgte en række mindre rederier også at få adgang til andre markeder ikke så meget med henblik på at importere de pågældende varer til Danmark som på at vinde indpas på bestemte transportområder.

Guano-farten

Allerede i Incaernes Peru var guanofuglenes ekskrementer blevet anset for et værdifuldt gødningstilskud i landbruget. Under det spanske koloniherrredømme var denne kundskab imidlertid gået i glemmebogen, og først i 1830'erne, da det nu uafhængige Peru fattedes penge, blev man klar over, at de store mængder guano fra de il-delugtende fugleøer »Las Chinchas« ud for landets kyst kunne omsættes i kontanter. Desværre fik regeringen aldrig nationaløkonomisk meget ud af de nyopdagede ressourcer (indtjeningen gik til landets debitorer), men fra 1841 startede et veritabelt guano-boom, der varede frem til 1860'erne, og som krævede en meget stor skibstonnage til at fragte gødningen frem til det europæiske marked²⁸.

For at udgrave og udskibe guanoen på de ubeboede øer behøvede man nødvendigvis arbejdskraft. Her ses Danmark at have leveret et af de første kontingenter - en last indonesiske kulier fra Bali ankom med rederiet Sass & Sønners skib »Frederik Wilhelm« til Callao i Peru i 1849 - de skulle senere få følgeskab af andre 90.000 arbejdere fra Sydøstasien²⁹.

At fragte guano krævede plads. »Det var en brun, tør, let masse, der sved i ansigtet og hænderne på skibets mandskab, når den skulle



Guano-farere ved Callao-red, Peru i 1869. Las Cinchas var kun et lille udsnit af »guano-øerne« ud for Perus kyst, men alene til denne øgruppe kom i et enkelt år i 1860'erne små 450 skibe med en samlet tonnage på omkring 350.000 tons. På vej til og fra øerne opholdt man sig gerne nogle dage i Callao for at proviantere og for at orientere sig om efterspørgselen på de forskellige produkter. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *Guano Carriers in the Roads of Callao, Peru in 1869. Las Chinchas was just a small section of the »guano islands« off the coast of Peru, but this island group alone received in a single year nearly 450 ships with a combined tonnage of about 350,000 tons. On their way to and from the islands the ships often stopped over at Callao for a few days to take on provisions and to familiarize themselves with the market for various products. Photo: Danish Maritime Museum.*

stuves»³⁰. De danske skibe, der deltog i guano-farten hørte til de største af besejlingens skibe med en gennemsnitsdrægtighed på ca. 150 clstr. Det er interessant, at de to rederier, der tog del i de »gyldne tider« i 1850'erne ud for Perus kyst, begge var fra provinsen, handelshusene Krogsgaard i Randers og Kruuse i Korsør, begge aktive i tiden fra 1848 frem til 1866. Alle guano-ladningerne ført på danske skibe bragtes til England. Den danske deltagelse i guano-farten forblev i øvrigt af begrænset omfang. Guano-produktionen toppede i 1860'erne, og i stedet strømmede skibene nu til Chile, hvor der da

var påbegyndt en betydelig salpetereksport, men her dominerede den tyske handelsflåde fragtmarkedet fra starten. Omtrent samtidig fremkom forskellige kunstgødningsformer i Europa, der overflødiggjorde den lange tur rundt om Kap Horn til Peru og Chile³¹.

Flodfarten

Buenos Aires svarede ifølge kaptajnen på den jordomsejlende korvet »Galathea« ikke til sit navn - god luft. Som årsag angav han de mange slagterier og salterier i byens nærhed, hvortil pampaens kvæghjorde blev ført og slagtet mest for hudernes og hornenes skyld, mens kødet med en god dosis salt endte sine dage som »jerked beef«.

Efter i kolonitiden at have været et af de områder, der har været mest hæmmet af det spanske handelsmonopol (i flere århundreder skete tilførslen af europæiske varer via Lima og skulle således blandt andet en tur over Andesbjergene), blev La Plata-området ved den gradvise liberalisering af handelen fra 1808 et af kontinentets største importmarkeder. Kvægdriften havde medført, at det øvrige landbrug kun var ringe udviklet, og det kunne i hvert fald ikke brødføde den voksende befolkning i den første del af århundredet. Der fandt derfor allerede fra de første årtier en stor fødevarer- såvel som manufakturimport sted, hvortil de fleste europæiske lande bidrog³³.

Frem til 1852 gik al eks- og import over Buenos Aires. De indre regioner var plaget af konstant uro, og som følge af at der næppe eksisterede nogen infrastruktur, havde man vanskeligt ved at nå frem til kysten med sine produkter. Der opbyggedes dog en tobaks- og sukkerproduktion i det nordlige Argentina, og i de sydlige egne udvikledes en fåreavl, der efterhånden kom til at danne basis for en omfattende uldproduktion³⁴.

En bedre tilrettelæggelse af landbrugssektoren, bl.a. en følge af den store europæiske indvandring, bevirkede, at Argentina i anden halvdel af det 19. århundrede begyndte at kunne eksportere hvede i større mængder. Et første skridt på vejen var åbningen af det store flodsystem for udenlandsk handel- og skibsfart fra 1853.

Af La Plata-regionens flodsystem var nedre Paraná, nedre Uru-

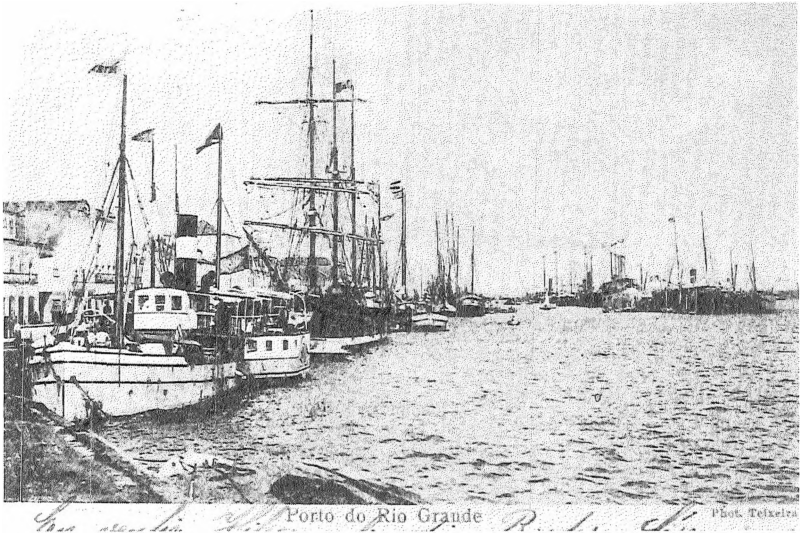
guay, Paraná-deltaet samt Rio de la Plata farbar for større skibe. Med fladbundede skibe kunne Paraná-floden dog befares helt op til Asunción i Paraguay. Flodhandelen var gennem det meste af det 19. århundrede stort set udelukkende på udenlandske hænder³⁵.

Nogle få danske skibe havde allerede inden 1840'erne gået i fragtfart mellem Buenos Aires og Patagonien og var således blevet bekendt med La Plata-deltaets vanskeligt navigerbare farvande og havde vel nok etableret kontakter med derværende lokale handels-huse. Det første danske skib, som er registreret i flodfart, var »Fædrenes Minde« af Fåborg i 1854, der ved ankomsten til Montevideo (der havde en langt bedre havn end Buenos Aires, men var mindre søgt som handelsplads) medbragte en ladning huder og skind fra Concepción del Uruguay. I begyndelsen synes det, som om man har benyttet ventetiden på en god fragt fra Buenos Aires eller Montevideo over Atlanten til at tage del i den lokale fragtfart.

De fleste småhavne langs floderne var privatejede og dårligt vedligeholdte. Vandstanden i floderne vekslede ofte ret dramatisk, og til sejladsen krævedes derfor på nogle af floderne små ret fladbundede og meget manøvreedygtige fartøjer. Fragterne var de ovenomtalte landbrugsprodukter og den specielle te, yerba mate, (der var meget værdsat af den meget kødspisende argentinske befolkning på grund af dens laksative egenskaber) samt tropiske træsorter og tømmer.

Den lille skonnert »Ane« af Fanø på 43.5 clstr. kan således fra bygningsåret følges en årrække på det argentinske og uruguayanske flodnet med anløb af bl.a. Paysandú, Corrientes og Rosario, byer mange hundrede kilometer oppe af flodsystemerne. Ofte gik »Ane« ballastet op ad floderne og kom tilbage med tørret kød eller yerba mate. Der var dog også skibe på lidt over de 100 clstr., der fragtede hø på den svære tur op ad strømmen og heste og mulddyr på den lettere tur nedad.

I alt forsøgte omkring 35 danske skibe i følge skibslisterne sig i denne flodfart frem til 1870, men heraf ses kun en trediedel at have opholdt sig i længere tid i området.



Havnen i Rio Grande omkring århundredskiftet. The Harbour in Rio Grande around the Turn of the Century.

Rio Grande-farten

Havnene i Brasiliens sydlige provinser Paraná, Santa Catarina og Rio Grande do Sul må have været anset som betydningsfulde af det første danske generalkonsulat, for allerede i 1829 etableredes et konsulat i Rio Grande og i 1832 et vicekonsulat i Porto Alegre. Det er imidlertid først i 1840'erne muligt at registrere skibsanløb i området. Dette sene tidspunkt kan eventuelt skyldes, at en del af krigen mellem Brasilien og Argentina (1825-1828) udkæmpedes i dette område, og at den interne uro som efterveer af denne konfrontation fortsatte til omkring 1845³⁷.

Fra 1853 og frem til 1870 registreredes næsten 100 anløb af Rio Grande do Sul alene, der var langt den mest søgte af de sydlige havne til trods for vanskelige indsejlingsforhold ved landtangen, der ad-

skiller Lagoa do Patos fra Atlanterhavet, hvor skibene måtte forcere en barre før anløbet af havnen³⁸. Drægtigheden for størstedelen af skibene, der deltog i besejlingen, var gennemsnitlig 60 clstr., og mange af skibene var specielt byggede, især fra skibsværfter på Fanø og i mindre udstrækning i Troense, netop til denne besejling.

Lasten til Rio Grande bestod næsten udelukkende af salt fra Portugal, Spanien og de Cap Verdiske øer og fra slutningen af 1860'erne af stenkul fra England til brug for den lokale dampskibsfart. Udførslen var udelukkende huder, skind, knogler og benaske, hovedsageligt til det engelske marked.

For størstedelen af skibenes vedkommende blev det til en trekantshandel med Rio Grande som hovedattraktion - et mindre antal forsøgte sig med lidt lokal fragtfart langs den brasilianske kyst. I betragtning af at lastetiden i Rio Grande og Porto Alegre, der ligger i den nordlige del af lagunen, hørte til blandt de længste, man har kendskab til i forbindelse med besejlingen af Sydamerika i det 19. århundrede, og at indsejlingsforholdene som omtalt kunne være uhyre vanskelige, er det interessant at se, hvorledes skibe fra Fanø og Sydfyn siden 1860'erne og frem til den første verdenskrig gjorde denne fart til deres speciale. Rio Grande-farten er om noget et vidnesbyrd om den danske sejskibsflådes evne til at opsøge og tilpasse sig et bestemt marked.

Konklusion

Da den danske søfart forsøgte at retablere sig efter de europæiske krige i begyndelsen af 1800-tallet, købte man stor tonnage i forventningen om at genskabe forrige tiders florissante handel. Besejlingen af Sydamerika i det 19. århundrede viser, at man trods fejlinvesteringer i begyndelsen alligevel klarede omstillingen fra en storhandel og fragtfart, der havde levet højt på en effektiv neutralitetsudnyttelse fra regeringsside af 1700-tallets mange europæiske mellemværende, til selv at opsøge markeder, der mere afhang af søfartens effektivitet og skibenes sødygtighed og konstruktionsmæssige tilpasnings-evne end flagets neutralitet.

Den københavnske storhandels fald blev en appelsin i provinshusenes turban. Hvor man tidligere kun havde indkøbt eller bygget småskibe og pæreskuder til Østersøfart og til udskibning og afhentning af varer i København, kom man nu selv i gang med at konstruere skibe til en mere vidtstrakt udenrigsfart - selv om det ofte skete efter sædvane, på øjemål og uden tegning³⁹. Den ofte specialiserede Sydamerika-fart bidrog således sammen med en række andre forhold til en række provinsbyers opblomstring i det 19. århundrede.

For de mange københavnske handelshuses vedkommende blev en tur over Atlanten til Sydamerika også en indtægtskilde - fragtfartsbesejlingen var måske ikke i så høj grad som tidligere »spekulationen værd«, men bevirkede alligevel, at selv en hel del mindre købmandshuse var selvforsynende med kolonialvarer og gav - trods til tider lidt jamren fra handelsstandens side - dog vistnok også lidt mønt på kistebunden.

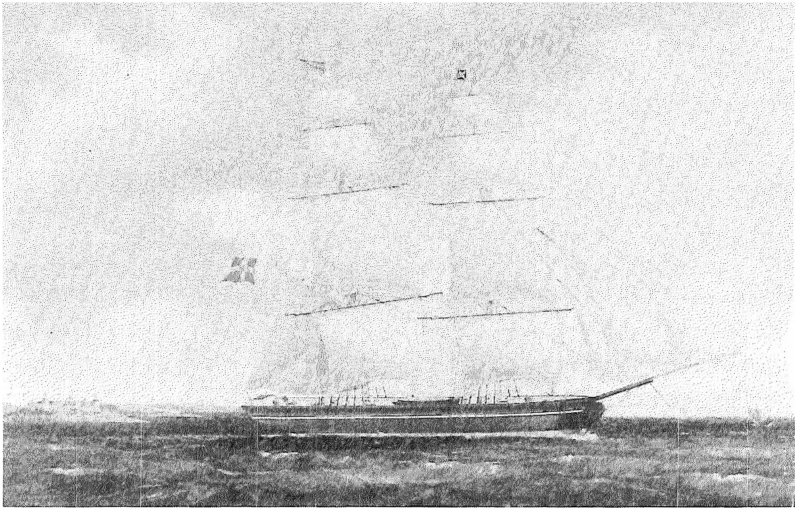
Danske skibe med hjemsted i provinsen ankomne til sydamerikanske havne 1816-1870

Hjemsted	Periode	Antal	Drægtighed	Gennemsnitsdrægtighed
Assens	1866-70	11	539,0	49,00
Bandholm	1855-56	3	270,0	90,00
Dragør	1857-70	20	2.018,3	85,96
Fanø	1841-70	255	18.159,1	65,13
Fredericia	1870	1	67,5	67,5
Frederikshavn	1845-46	2	133,0	66,5
Fåborg	1829-70	38	3.148,0	90,93
Helsingør	1824-70	47	4.625,0	96,20
Holbæk	1856-69	5	441,5	88,30
Horsens	1846-70	7	526,0	75,08
Kalundborg	1843-66	9	710,5	78,94

Hjemsted	Periode	Antal	Drægtighed	Gennemsnitsdrægtighed
Kolding	1865-70	26	1.865,5	71,75
Korsør	1840-69	41	5.151,5	125,64
Lemvig	1857-67	6	494,0	82,33
Løkken	1864-70	13	884,0	68,00
Marstal	1866-69	2	144,0	72,00
Middelfart	1856-64	2	165,0	82,50
Nakskov	1840-70	24	1.793,5	74,72
Nexø	1866-70	3	266,0	88,67
Nibe	1855-69	9	700,5	77,83
Nyborg	1841-70	29	2.998,0	103,37
Nykøbing F.	1840-69	20	1.675,5	83,77
Nykøbing S.	1865-70	9	520,0	57,77
Nysted	1866	1	84,0	84,00
Næstved	1863	1	77,0	77,00
Odense	1841-70	13	1.286,0	98,92
Randers	1833-70	89	6.446,5	72,43
Ribe	1866-70	10	866,0	86,60
Ringkøbing	1866	1	59,5	59,50
Rudkøbing	1856-70	13	898,0	69,07
Rønne	1842-67	7	509,2	72,74
Stubbekøbing	1852-69	34	3.010,0	88,52
Svendborg	1842-70	53	4.895,5	92,36
Thisted	1870	2	165,0	82,50
Thurø	1853-65	4	345,0	86,25
Troense	1840-70	28	2.605,5	93,05
Vejle	1844	3	136,5	45,50
Vordingborg	1825-32	3	297,0	99,00
Aalborg	1816-70	89	7.340,0	82,65
Aarhus	1818-70	76	6.433,5	84,65

De hyppigst forekommende redernavne i Sydamerika-farten.
Redere med 5 skibe eller derover medtaget.

Reder	Hjemsted	Periode	Antal
Ancker, P.M.	København	1848-57	24
Benzon, C.B.	Nykøbing F.	1852-69	35
Broberg, Chr. A.	København	1825-70	153
Christiansen, C.	København	1835-70	53
Erichsen, C.A.	København	1864-69	14
Gerhardt, I.C.	København	1839-63	50
Hambro & Søn	København	1820-39	10
Heering, Peter F.	København	1846-70	85
Holm, Jacob	København	1817-70	88
Hvidt, L.N.	København	1823-34	16
Jans, C.C.	Dragør	1853-70	15
Knudtzon, P.C.	København	1820-69	24
Krogsgaard, J.	Randers	1842-57	44
Kruuse, Jørgen	Korsør	1840-69	36
Kruuse, Wilh.	Nyborg	1840-70	33
Moses & Søn, G. Melchior	København	1834-70	31
Munck, J.J.	København	1852-64	17
Nyholm, H.C.	København	1864-70	29
Pontoppidan, J.S.	Helsingør	1856-70	15
Puggaard, H.	København	1840-67	125
Ree, P.H.	Aarhus	1834-52	16
Ree & Co.	Randers	1833-51	31
Sass & Sønner	København	1833-70	39
Schmidt, A.D. & H.P. Hansen	København	1838-67	102
Simoni, Chr.	Aalborg	1852-70	19
Skibsrederforeningen af 1865	København	1865-70	33
Svitzer, E.	København	1838-57	33
Troensegaard, C.R.	Troense	1855-70	20
Tutein, P.	København	1816-28	8
Antal sejlads af den samlede besejling 1198 eller 45,74 pct.			



Briggen »Rota« af København tilhørte det store københavnske handelshus Chr. Broberg & Søn, der var den største kaffeimportør i Skandinavien fra midten af århundredet. »Rota« gik fra 1846 ofte flere gange årligt i direkte fart på Sydamerika fra København. På udturen medbragtes Østersøprodukter eller stenkul fra England. Returladningen var næsten udelukkende kaffe. Det 103 clstr. store skib var som andre Broberg-skibe bygget på svensk værft i Luleå i 1839. »Rota« forliste i øvrigt på ruten Puerto Rico-Falmouth i 1878. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The Brig »Rota« of Copenhagen. The »Rota« belonged to the big Copenhagen business firm Chr. Broberg and Son, who were the largest coffee importers in Scandinavia from the middle of the 19th century. From 1846 onwards the »Rota« participated in the direct trade with South America, sailing out of Copenhagen several times a year. On the outward voyage the ship carried Baltic products or coal from England. The cargo on the homeward voyage was almost exclusively coffee. This 103-last ship was, like other Broberg ships, built at a Swedish shipyard, in Luleå in 1839. In 1878 the »Rota« was wrecked on the route between Puerto Rico and Falmouth. Photo: Danish Maritime Museum.*

Når intet andet er citeret stammer oplysningerne fra følgende arkivalier:

Rigsarkivet: Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets Arkiv. Handels- og konsulatsfaget vedkommende: Indkomne skibslisters fra konsulatene i udlandet 1807-48. Udenrigsministeriet. Handels- og konsulatsfaget: Indkomne skibslisters fra konsulatene i udlandet 1849-1870.

Departementet for Udenrigske Anliggender. Specialia: Portugal og Brasilien. Diverse korrespondancesager. Samlede sager til konsulatsjournalerne.

Noter

- ¹ Hansen, Sv.Aa.: Økonomisk vækst i Danmark, Bd. I, Kbh. 1976 p. 111f.
- ² Møller, Anders Monrad: Københavns Handelsflåde 1814-1832, Kbh. 1974, p. 47ff.
- ³ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem p. 102.
- ⁴ Hage, Hother, udg. Orla Lehmanns efterladte skrifter, 1.del, Kbh. 1872, p. 207ff.
- ⁵ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem p. 112.
- ⁶ Nørregaard, G.: Danmark mellem øst og vest 1824-1839, Kbh. 1969, p. 17-55.
- ⁷ Dept. for Udenrigske Anliggender, Brasilien 1b. Der foreligger således flere andragender om optagelse af diplomatisk forbindelse med Brasilien fra købmænd i her-tugdømmerne.
- ⁸ Handels- og Skibsfartstractat mellem Danmark og Brasilien, Danske Tractater efter 1800, Bd. II, Kbh. 1871-75. I traktatens paragraf 3 tillodes således ikke dansk skibsfart fragtfart mellem brasilianske havne. Derudover blev der senere undertegnet en Venskabs-Handels- og Skibsfartstractat med Venezuela i 1838 og en Conference-protocol med Argentina i 1841.
- ⁹ Fregatten »Bellona« 24.8.1840-21.8.1841; briggen »Ørnen« 1.5.1843-25.3.1844 og corvetten »Galathea« 16.6.1845-31.8.1847. Sidstnævnte foretog den formelle overdragelse til England af de tidligere danske kolonier Trankebar og Nicobarerne.
- ¹⁰ Willerslev, R.: »Remissionen af 14.4. 1842 og 23.3.1844. Studier i dansk oversøisk Handel«, National Økonomisk Tidsskrift, Bd. 83, Kbh. 1945.
- ¹¹ Polder, A.C.: Optegnelser over Briggen »Ørnen«s Ekspedition 1843-44. Nyt Archiv for Søværneset III, København 1844, p. 409ff.
- ¹² Willerslev, R.: Ibidem.
- ¹³ Winding, K.: Frihandelsproblemet i Danmark 1855-63. En undersøgelse af 1863-tariffens tilblivelse, Kbh. 1959. p. 200.
- ¹⁴ Brockstedt, J.: Die Schifffahrt- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holstein nach Latein Amerika 1815-1848, Köln 1975, p. 301f. Weibust, K.: Deep Sea Sailors, Stockholm 1969, se illustrationen.
- ¹⁵ Platt, D.C.M.: Latin America and British Trade 1806-1914, London 1972, p. 23.
- ¹⁶ Junge, J.: Den nordsjællandske Landalmues Karakter, udg. af Hans Ellekilde, Danmarks Folkeminder nr. 13, Kbh. 1915. Ifølge denne blev nordsjællandske landbopiger efter tjeneste i hovedstaden forfaldne til kaffedrikning og bidrog senere ofte til deres ægtemænds ruin. Ifølge Forordning af 12.3.1783 (Schous Forordninger 8, p. 379, »skal al Caffè-Drikken blandt Almuen paa Landet være forbuden«.
- ¹⁷ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem, Bd. II, tabel 15. I Gormsen, G.: Hedebonden. Studier i

- gårdmand Peder Knudsens dagbog 1829-1857, Kbh. 1982 ses indkøb af kaffe og kaffekvørn af regnskaberne fra begyndelsen af 1850'erne.
- ¹⁸ Sørensen, Th.: Markarbejdernes Vilkaar i de jyske Hedeamter, Kbh. 1881. Der citeres en række regnskaber for jordløse husmænd, hvori der indgår kaffe i de fleste regnskaber i forbindelse med husholdningsudgifterne.
- ¹⁹ Hovedbog for rederiet Jacob Holm & Sønner 1846-1861. Erhvervsarkivet.
- ²⁰ Albion, R.G.: British Shipping and Latin America 1806-1914, *Journal of Economic History* 11, New York 1951, p. 361-74.
- ²¹ Falbe-Hansen, V. og Scharling, W.: Danmarks Statistik Bd. 3, Kbh. 1878-91, p. 214-224.
- ²² Breve fra Chr. A. Broberg (1811-1880) til Carl A. Broberg (1846-1917) 1866-1870. Således i brev af 5.2.1867, hvor faderen ytrer ønske om fortforende at sælge »svøm-mende«.
- ²³ Hansen, Sv. Aa.: *Ibidem*, Bd. 1, p. 113.
- ²⁴ Huset Broberg havde ialt 23 skibe, der på et tidspunkt deltog i besejlingen af Sydamerika. De havde en gennemsnitsdrægtighed på clstr. 90, altså ikke særlig store. En sejlads på under 50 dage fra Sydamerika til Frederikshavn eller København var ikke ualmindelig i 1860'erne. Breve fra Chr. Broberg.
- ²⁵ Platt, D.C.M.: *Ibidem* p. 19.
- ²⁶ *Ibidem* p. 246ff.
- ²⁷ Follett, K.E.: Ejerforhold inden for småskibslangfarten i det 19. århundrede, *Nord Nytt*, nr. 18, 1983.
- ²⁸ Brundenius, C.: Kapitalismens Ansikte - 400 år av underutvikling i Peru, Stockholm 1972, p. 28ff.
- ²⁹ *Ibidem* p. 33.
- ³⁰ Weibust, K.: *Ibidem* p. 68-69.
- ³¹ Platt, D.C.M.: *Ibidem* p. 255f.
- ³² Bille, Steen: Beretning om Corvetten Galatheas Rejse omkring Jorden 1845, 1846 og 1847, Kbh. 1851.
- ³³ Humphreys, R.A.: *British Consular Reports on Trade and Politics of Latin America 1824-1826*, ed. for the Royal Historical Society, London 1940 p. 26-54.
- ³⁴ Blakemore, H. & Smith, T.: *Latin American Geographical Perspectives*, London 1971, p. 406-411.
- ³⁵ Kroeber, R.B.: *The Rise of the Shipping Industry in the Rio Plate Region 1794-1868*, Wisconsin 1957, p. 13-15.
- ³⁶ *Ibidem* p. 45-46.
- ³⁷ Burns, B.E.: *A History of Brazil*, New York 1970, p. 140.
- ³⁸ Holm-Petersen og Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel*.
- ³⁹ Møller, Anders Monrad: Her er intet skibsværft... Skibsbygningen i industristatistikken 1823-55. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1983.

DANISH NAVIGATION TO SOUTH AMERICA IN THE 19th CENTURY

Summary

After the seizure of the Danish fleet by the English in 1807 and the ending of the Napoleonic Wars Danish commerce and shipping found itself in dire straits. What is more, the State bankruptcy in 1813 had led to the ruin of many business houses. However, after the Peace of Kiel in 1814 it looked for a few years as if the Danish merchant fleet could regain its position as the leading European freight carrier, as there was a great demand for vessels to carry goods between the war-torn states. The Danish State encouraged the purchase of foreign tonnage by means of reductions in duty. Nevertheless, the situation changed with the onset of the general crisis in agriculture in Europe around 1820. The sale of corn, particularly to Norway and England, had been one of the cornerstones of the Danish freight trade, but after the loss of Norway (which Denmark had to relinquish as part of the peace terms) and the introduction of the English Corn Laws it was no longer possible to find a ready market for Danish farming produce.

Faced with limited possibilities for investment the Danish business world then began looking for new markets and found them in the new South American states in what was formerly Spanish America. It did not look very promising at first, as the ships could not find a market for *Danish* products, but after most European countries had repealed the Navigation Acts (which had limited foreign ships to carrying products solely from their own countries) Danish ships could sail to South America with timber and ships' material from the Baltic and coal from England, and take coffee and other tropical products back to Europe.

This article is an adaption of a thesis based on an investigation of shipping lists and reports from the Danish consulates in South America from 1816, when the first consulate was established, right up to 1870, when trade seems to have been consolidated. Both direct trade between Denmark and South America and various forms of carrying trade are examined.

Only a very few shipping companies, mainly Copenhagen business houses such as Jacob Holm and Sons and C.A. Broberg and Son, participated in the direct trade with South America, which was almost entirely concentrated on Brazil. Due amongst other things to their connections with the Danish West Indies these firms knew a great deal about what could be sold in South America, and they mainly shipped coffee and sugar back across the Atlantic.

As far as the carrying trade is concerned the ships can be divided into two categories: those which combined South American destinations with the European or

North American market, and those which specialised in the South American continent. The ships of the first category called at the continent's northern or southern ports according to their preferred route, and they carried a very wide range of goods. The »specialists« of the second category - excluding the coffee specialists involved in the direct trade with South America - can be further divided into three groups: the ships which participated in the guano trade from Peru and Chile; those which took part in the local carrying trade on the rivers of Argentina, Uruguay, and Paraguay; and, as time went by, the considerable number of vessels with ports of call around Rio Grande in South-Eastern Brazil. The latter was a kind of triangular traffic where the ships carried Danish and Baltic products to the Mediterranean countries, loaded salt on board and sailed to Rio Grande, where the large South Brazilian cattle herds were led to the slaughter. From here dried meat was shipped north and hides and bone ash carried back to Europe.

A large number of specialists - usually small ships of about 60 lasts - were built to order in small Danish shipyards, especially on the island of Fanø and in the Archipelago of Southern Funen. In the case of the Rio Grande and river navigation they had to be rather flat-bottomed vessels which could easily pass the sand bars at the mouths of the rivers and in the lagoons.

At the beginning of the 19th century the Danish government tried to aid Danish shipping by establishing diplomatic relations with among others the South American states. In the 1840's it was particularly the direct trade which reaped the benefit of the reductions of duty (the Sound customs duty) on tropical products. Subsequently it was up to Danish shipping itself to seek out and cultivate new markets, and apart from the large Copenhagen business houses' direct traffic to the continent it was to a large extent ships from the provinces which made for South America.

Neither in tonnage nor in income did the Danish navigation to and trade with South America ever reach the same level as the merchant fleet's activities in European waters, but it shows how Danish trade and shipping in a time of crisis managed to exploit a niche in international shipping with great success.

Vogt Jer for Lappesand!

Om læsekort og deres beskrivelser af danske farvande

Af

HENNING HENNINGSEN

Handels- og Søfartsmuseet vil med dette bidrag sende en lykønskning og en tak til »Det Kongelige Danske Søe-Kaart Archiv« (i daglig tale Søkortarkivet), som i år kan fejre sit 200 års jubilæum, idet det blev grundlagt 1784 af Poul Løvenørn, hvis fortjenester inden for dansk søkartografi (inkl. sejladsbeskrivelser), fyr- og vagervæsen, havnevæsen m.m. er velkendte. Før hans tid ligger imidlertid århundreders, ja årtusinders erfaringer, hvis historie her opridses med specielt henblik på rutebeskrivelser og lodsøger. Stor vægt er lagt på den middelalderlige hollandske »Søbog«, og hvad den fortæller om bl.a. Sjællands nordøstlige hjørne i ældre tid.

Portolankort

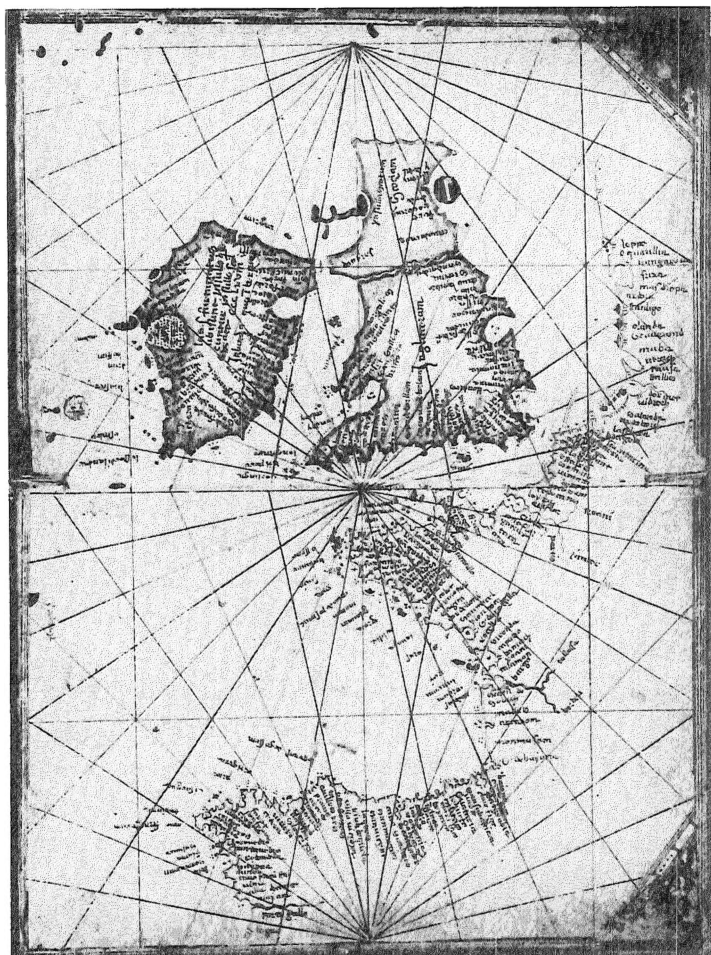
Brugen af et så vigtigt nautisk hjælpemiddel som søkortet trængte kun meget langsomt frem inden for søfarten i de nordeuropæiske farvande¹. I Middelhavs-egnene tegnede man, vel fra 1200-årenes begyndelse, *portolankort* (= havnekort, dvs. kystkort med angivelse af havnebyer og stednavne), omfattende hele Middelhavs-området og ofte Sortehavet og Det Røde Hav. De ældste af de bevarede kort, »Carta Pisana« og »Compasso de Navigare«, stammer fra omkring 1250². Der er næppe tvivl om, at deres fremkomst må hænge sammen med indførelsen af det i praksis anvendelige kompas, idet de fleste er udstyret med kompasroser med 16 eller 32 streger, ligesom et net af kompasstreger dækker kortene. Derfor har man også kaldt dem *kompas-* eller *paskort*. Sådanne kompasstreger var praktiske at udstikke kursretningen efter, ligesom de gav mulighed for at gøre sig fri af den hidtidige kystsejlad og for at sejle over åben sø uden landkending.

Ret hurtigt gik portolanerne uden for Middelhavs-området og inddrog tillige den europæiske Atlanterhavs-kyst op til Flandern

(Sluis, Scheldemundingen) samt Englands sydlige del. Hertil gik nemlig venetianernes fart i 1300-årene, så det var aktuelt. Nord derfor begyndte hollændernes og hanseaternes herredømme. Efterhånden kom også de britiske øer og Nord- og Østersøen med. Allerede kort efter 1300 medtog Giovanni da Carignano's kompaskort disse egne, men af gode grunde lod han dem ligge uden for nettet af kompasstreger. Det er ganske tydeligt, at korttegnernes ikke havde noget klart, endsige personligt erhvervet begreb om disse fjerne egne, som forøvrigt heller ingen praktisk, men højst teoretisk interesse havde. Kystlinierne i dette ukendte område er tegnet rent hypotetiske og særdeles fejlagtige, og der er kun få stednavne angivet. Måske var de nidkære hanseater, der selvfølgelig vidste udmærket besked, ligefrem indstillet på at holde eventuelle konkurrenter borte³. Uden tvivl må oplysningerne gå tilbage til summariske beretninger fra nordeuropæiske skippere, måske på anden eller tredje hånd. Litterære kilder, som forelå i 1300-årene, og som skal omtales senere, kan også have tjent som hjælpemidler. I hvert fald blev kortene langt mere nøjagtige i 1400-årene.

Portolanerne, der i reglen er tegnet i skønne, strålende farver på pergament, er meget tiltalende for øjet, men må i virkeligheden have været af noget begrænset værdi, da mange af stednavnene ved stadig kopiering ofte var blevet fejlskrevne og forandret til det ukendelige. Heller ikke var der angivet detaljer som grunde, - højst klipper og skær -, og kystens forløb stod ikke helt i forhold til virkeligheden. Kystlinien er tegnet som en ujævn bølgelinie i fri fantasi mellem de faste punkter. Trods dette er konturerne tilstrækkelig nøjagtige efter datidens krav. Mange af kortene har ovenikøbet en målestok med angivelse af »portolanmil«, svarende til de nautiske mil på ca. 1850 m.

Nordeuropæiske søfarende har uden tvivl haft lejlighed til at se og beundre disse »venetianske« kort, f.eks. i engelske eller flamske havnebyer, og er blevet inspireret til at efterligne dem, ligesom forøvrigt araberne, der, som Vasco da Gama iagttog det i Moçambik 1498, benyttede søkort⁴. Ældste omtale af et nordeuropæisk søkort er fra



Typisk portolankort over Vesteuropa fra den pyrenæiske halvø til midt på Jyllands vestkyst, tilligemed de britiske øer og Irland. Opslag i en på pergament tegnet, formentlig italiensk portolanbog med ialt fem dobbeltsidede kort. Muligvis fra ca. 1500. Dateringen af portolankort er vanskelig, da de i vid udstrækning er kopier af hinanden. Angivelsen af det halve Jylland ses f.eks. allerede på genueseren Battista Beccarios portolankort 1435. I hjørnerne målestok (Handels- og Søfartsmuseet). *Typical Portolan Chart of the West-European coasts with the British Isles and half of the Danish peninsula Jutland (Jylland). From an Italian Portolan Book on parchment, with five charts, about 1500. The representation of Jutland goes back at least to Battista Beccario's Portolan from 1435.*

den engelske kaptajn John Cabots ekspedition 1497, hvorunder han opdagede Newfoundland. Der siges, at han medførte en globus og et søkort.

Søkort

Det kan ikke helt udelukkes, at der så tidligt som omkring 1450 kan have foreligget mangfoldiggjorte søkort over Nord- og Østersøen, trykt i Flandern, spec. i Antwerpen, i træsnit⁵. Der er ganske vist ikke bevaret et eneste sådant, men man kan med nogenlunde sikkerhed slutte, at de har eksisteret, idet de menes at have tjent som forlæg for senere kort i slutningen af 1400-årene. Fra 1500-årene er flere hollandsk-flamske søkort over Nordeuropa kendt. En del må uden tvivl være gået tabt. De ældste, vi har bevaret, er Jan van Hoirnes i brudstykker foreliggende »Caerte van de Oosterscherzee« 1526 og det storartede »Caerte van Oostland« af Cornelis Anthonisz 1543.

Den svenske ærkebiskop Olaus Magnus' berømte »Carta Marina« (= maritime kort) fra 1539 er i virkeligheden ikke noget egentligt søkort, selvom det bringer en del ny viden, som han uden tvivl må have fået kendskab til fra søens folk. - Også fra England kendes søkort, f.eks. af Themsens munding 1547.

Disse søkort og deres efterfølgere - ofte kopier af dem - er tydeligt nok, hvad man kan kalde *skitsekort*. De er ikke tegnet efter opmålinger, men er skitseret under forbisejling efter foretagne observationer med kompas og efter skønnet afstand, og de har i rigt mål benyttet de eksisterende læsekortbøgers beskrivelser (derom senere). I virkeligheden er de nærmest en billedlig fremstilling af disse og altså af sekundær værdi. Søfolkene havde ikke mulighed for nøjagtigt at iagttage kysternes forløb, og det var heller ikke nødvendigt. Det var tilstrækkeligt for dem at kunne navigere sig frem efter de store hovedlinier og nogenlunde at kunne bestemme deres position. Regelrette søopmålinger fandtes ikke på det tidspunkt. Noget andet var de altid farlige indsejlinger til havnene gennem forstrandsaflejringer og flodmundinger. Her var det vigtigt at have så nøjagtige oplysninger som muligt om grunde, barrier, skær og sejløb.

Disse første søkort var platte og gjorde ikke forsøg på at afbilde jordens kugleform. De var ofte helt uden gradnet eller højst med tilnærmelsesvis rigtige breddegrader angivet i kortranden. Til gengæld var de forsynet med en dekorativ krans af kompasroser, indbyrdes forbundet med et net af kompaslinier. Ved hjælp af disse kunne skipperen let finde sin kurs over søen, når han brugte sin passer eller den i slutningen af 1500-årene opfundne parallellineal. Man kaldte som nævnt den slags kort for *paskort*.

I 1569 kom flamlænderen Gerard Mercators store verdenskort, konstruerede i hans velkendte projektion med bredde- og længdegrader tegnede i rette vinkler på hinanden uden at tage hensyn til jordens kugleform. Ved denne konstruktion, som gav et fortrukket billede, lettedes på den anden side kursudsætningen.

Uden tvivl var mange søfolk privat interesserede i efter evne og mulighed at gøre visse kartografiske iagttagelser og rids. Spanieren Cortes har 1551 givet en udførlig anvisning til at tegne søkort på pergament⁶, og vi ved, at engelske opdagelsesrejsende tog et forråd af pergament, papir, blæk og farver med til samme formål. Simon von Salingen, kaptajn og købmand, fortæller, at han på sine rejser for et handelshus i Antwerpen efter 1556 ofte besøgte de nordlige egne af Norge og Rusland, og at han i båd sejlede langs landet i Karelens og Lapland og opmålte og loddede alle farvande og strømme samt afpejlede og målte landstrækningerne på deres længde, bredde og polhøjde. Dette resulterede senere i et kort over Skandinavien og Rusland (1601)⁷.

Et for Danmark særdeles interessant søkort er den tyske kartograf s'Grootens håndtegnede »Descriptio Regni Daniae« fra 1592, hvor på en række ruter gennem de danske farvande for første gang er indtegnede. Nogle af dem var de gammelkendte sejlede, andre gør indtryk af at være konstrueret kunstigt fra havn til havn. Kortet er dog først blevet kendt i vor tid, idet det var et hemmeligt spionkort tegnet til den spanske regering. Allerede på det tidspunkt forelå forholdsvis gode kort over de danske farvande såvel som over de vest- og nordeuropæiske kyster i Lucas Janszoon Wagheners impone-

rende og banebrydende søkortatlas »Spieghel der Zeevaerdt«, udgivet i Leiden 1584-85, og Aelberg Haeyens samtidige »Amsterdamsche Zee Caerten« (Leiden 1585). Disse første forsøg gav i 1600-årene stødet til den store hollandske indsats på søkartografiens område. Fra det tidspunkt kan man sige, at søkortene for alvor gjorde sig gældende blandt de nautiske hjælpemidler.

Læsekort

1598 fortalte en spansk udsending, der havde foretaget en rejse over Østersøen, at de indfødte søfolk aldrig brugte andet søkort end en lille skreven bog. Der er tydeligt nok tale om en såkaldt *læsekortbog*, en type, der langt op i tiden har betydet så meget, at mange hellere benyttede den end et visuelt søkort med alle dets fejl.

De nordeuropæiske farvande udgør en fladsø, der ligger på kontinentalsoklen og som følge deraf er meget grundet og vanskelig at navigere i - helt anderledes end Middelhavet med dets meget dybe bassiner. Floder og åer fører materiale med sig og aflejrer det i barrierer ved udløbet, kysterne skrånede langsomt ud i søen, med sandrevler og -tanger, aflejret og flyttet af strømmen og stadig varierende, tidevandet spiller stærkt ind på Atlanterhavs- og Nordsøkysten, roder op i Vadehavet og gør indsejlinger dybe ved flod og lavvandede ved ebbe. Alt dette formåede et datidigt søkort ikke at vise, men læsekortet kunne give besked om de farer, der lurede, og om hvordan man kunne undgå dem, ja i det hele taget om mange af de ting, der var værd at vide for sømanden.

Man må forestille sig udviklingen gennem mange århundreder således, at de praktiske erfaringer, skipperne og styrmænd har gjort på deres farter, fra først af mundtligt er gået videre til kolleger og efterkommere, er blevet gentaget gang på gang og er blevet husket i flere eller færre detaljer - dog selvfølgelig med mulighed for supplerende tilføjelser og med risiko for, at noget kan være blevet glemt. Af konkurrencehensyn kan man også have hemmeligholdt dem. På et sent tidspunkt, da søfolk eller i hvert fald deres officerer har lært at

skrive og læse, er de blevet nedtegnet til privat brug, først vel på smålapper, senere samlet i optegnelsesbøger, som igen er blevet afskrevet af andre, suppleret ved afskrift fra lignende bøger og korri-geret efter indvundne erfaringer. Sådanne sejladsbeskrivelser, der har været regnet for store kostbarheder, kunne indeholde oplysninger om distancer, øer og havne, kystmærker, grunde og dybder, bundforhold og først og fremmest kurser, ikke mindst efter kompasets indførelse, skønt de ikke nødvendigvis behøver at være nøjagtigt bestemt efter kompas.

Lodsbøger af den slags træffes i oldtiden i Grækenland, hvor de kaldes *peripler* (= rundfarer); allerede tidligere skal sønikerne have haft sådanne. De omfatter helt eller delvis Middelhavet og Sortehavet. Mærkeligt nok er ingen romerske bevaret. I middelalderen voksede antallet af beskrivelser, ikke mindst i datidens store handelsnation Italien, og en del af dem findes endnu.

Også andetsteds, f.eks. i Nordeuropa, kendte man sådanne beskrivelser. De dukker op forskellige steder i håndskrifter, i reglen ret kortfattede, men efterhånden mere og mere udførlige, alt eftersom især handelssøfarten tog til og havde brug for bedre informationer om egnede ruter og farleder. Bortset fra den berømte nederlandske søbog (Seebuch), som senere skal omtales, har vi ikke meget bevaret fra middelalderen, men det er klart, at der i hvert fald mundtligt har været flere forskellige, på en århundredlang erfaring byggede forskrifter. I tidens løb kunne flere beskrivelser samles, så hele småbøger opstod. Det gælder praktisk talt for alle sådanne, at opstillingen af teksten er meget rodet, fordi de forskellige kilder sjældent er blevet redigeret sammen til et hele. Endnu i 1500-årene, da en del af disse kompilationsarbejder blev trykt og udgivet, herskede en forbavsende mangel på orden og logik i stoffet, så den praktiske brug må have voldt en del vanskeligheder.

Der er mange betegnelser for sådanne sejladsforskrifter. Italienerne kaldte dem *portolano* (havnebog - ofte i forbindelse med de tidligere omtalte portolankort), franskmændene *routier* (vejviser, ruteforskrift), hvad der på engelsk blev til *rutter*; de nordeuropæiske

nationer talte om *Seebuch* (søbog), *Leeskaart*(boek), *læsekort*, *lods bog* eller simpelthen *Kaert*, *Chart*, uden at der er tale om et virkeligt søkort.

Ottars og Wulfstans rutebeskrivelser

Af størst interesse for os er de sejladsforskrifter fra nordisk område, som findes afskrevet i sagaer, krøniker og andre håndskrifter. Disse kortfattede beretninger har stor betydning ved at dokumentere datidens sejlads og de topografiske forhold til lands og til søs i en tid, hvor der ikke fandtes søkort. Tillige giver de os de første glimt af vore egne kyster og farvande, set med vore forfædres øjne for så mange århundreder siden. I sig selv gengiver de en endnu ældre tradition og viden, som tildels må gå tilbage til forhistorisk tid. Vi kan trygt regne med, at vikingerne ikke er sejlet ud på må og få, men har haft gode kundskaber om deres kurser og distancer. Og nye og ukendte ruter, som de har udforsket, er hurtigt blevet vurderet og optaget i deres nautiske erfaringsmateriale.

Omkring år 880-90 gav nordmanden *Ottar* (*Ohthere*) den videbærgelige kong Alfred af Wessex i England en knap beretning om sine rejser nordpå til Hvidehavet fra Helgeland ved Lofoten, hvor han boede, samt om farten sydpå langs Norges kyst til *Sciringesheal* (Skiringssal, senere Kaupang), den ældst kendte norske handelsby, hvis tomter i de senere år delvis er blevet udgravet øst for Larvik. Endvidere om hans videre fart fra Skiringssal til Hedeby, Nordens vigtigste handelsby på den tid, ved en vig i Slien syd for det nuværende Slesvig. Denne sidste beretning, der omhandler danske farvande, skal her gengives i oversættelse med forklaringer i parentes:

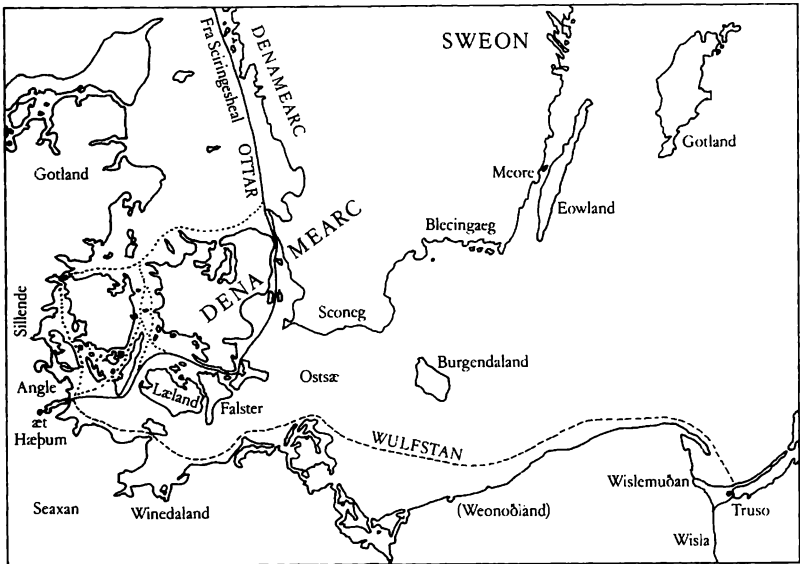
»Og han fortalte, at han på fem dage sejlede fra *Sciringesheal* til den havn, man kalder *æt Hæthum* (= ved Hederne, dvs. Hedeby). Den ligger mellem *Winedum* (venderne, i Østholsten) og *Seaxum* (sakterne, i det øvrige Holsten) og *Angle* (anglerne, i Angel mellem Slien og Flensborg fjord) og hører under *Dene* (dancerne). Da han sejlede dertil fra Skiringssal, havde han i tre dage *Denamearc* (Danmark) om bagbord og rum sø om styrbord, og de sidste to dage, før han kom til »Hederne«, havde han om styrbord *Gotland* (Jylland) og *Sillende* (Sydjylland) og mange øer. I disse lande boede anglerne, før de kom hertil (nemlig til England), og han havde i disse to dage om bagbord de øer, som hører til Danmark«.

þe ƿið ƿuðan. þone ſcīrunger heal ƿyld ſƿyðe mý
 cel ƿæ. up in on ðæt land. ſeo iƿ bradre þonne ða ni
 man ofen ſeon maðe. 7 iƿ ƿot land on ðne heal ƿe
 on ƿean. 7 ƿiðða ƿillende. 8 eo ƿæ lid m ða ni hund m
 la up in on þæt land. 7 of ƿcūniger heale. hē ƿeod
 þ he ƿe ƿlode on ƿiƿ dagan. to þān ƿorſe þe mon hāt
 ðæt hā ƿum. ſe ſcāt be tu h ƿinedum. 7 ƿe axum. 7 an
 ƿle. 7 h ƿið in on ðene. Ða he þi ðen ƿeard ƿe ƿlode
 ƿnam ſcīrunger heale. þa ƿð him on þæt bæc ƿorð.
 ðena mearc 7 on þæt ſceor ƿorð. ƿið ƿæ. þ ni dagan. 7 þa
 ƿe ƿegen dagan ða he to hā ƿum come. him ƿð on þæt
 ſceor ƿorð ƿot land. 7 ƿillende. 7 i ƿlanda ƿela; on þæ
 landum eardodon engle. ða hi hið þi on land coman
 7 hi ƿð ða ƿe ƿegen dagan on ðæt bæc ƿorð. þa i ƿland
 þe in ðene mearc h ƿið. ƿulſtan ƿæ ðe þ he ƿe
 ƿone of hā ƿum. þ ðæt hē ƿð he on ƿuſo. on ſy ƿan da
 ƿum. 7 ni tu m. þ ðæt þæt ſcīp ƿð ealne ƿ ƿ i n n e ðe
 un ðen ƿe ƿle. ƿe on ð land him ƿð on ſceor ƿorð.
 7 on bæc ƿorð. him ƿð langa land. 7 læ land. 7 ƿalſcū.

Notater om Ottars og Wulfstans rejser omkr. 880-90, optegnet i kong Alfreds over-
 sættelse til oldengelsk af Paulus Orosius' geografisk-historiske værk fra ca. 400, gen-
 givet i brudstykke efter håndskrift i British Museum (MS Add. 47967). I teksten fin-
 des Ottars rejse fra Skiringssal til Hedeby beskrevet linie 5 til 15, hvorefter Wulfstans
 beretning om rejsen Hedeby-Truso følger. *Ottar's and Wulfstan's voyages approx. 880-
 90 from Skiringssal in Norway to the important town of Hedeby, and from Hedeby to Truso
 (Elblag) are described in King Alfred's translation of Orosius (manuscript in the British
 Museum).*

Beskrivelsen er ikke klar og detaljeret nok til, at vi kan rekonstruere hans nøjagtige rute. Han er tydeligt nok begyndt sin rejse med at sejle østpå over Oslofjords munding og ned langs Bohuslen og det danske Hallands kyst, hvilket ialt tog tre dage efter hans eget udsagn. Resten af rejsen er mere usikker. Dersom Sillende, hvad enkelte forskere mener, betyder Sjælland, er han fortsat ad den naturgivne rute gennem Sundet, hvorefter han formodentlig er drejet mod vest mellem Sjælland og Møn ad Storstrømsruten, så han havde Møn, Falster og Lolland om bagbord. Derefter er han vel gået sydpå gennem Langelandsbæltet og har valgt den sidste, korte distance fra Langelands sydspids direkte mod vest til Sliens munding. At tolke hans bemærkninger om de mange øer om bagbord som at han skulle være gået gennem det sydfynske øhav synes helt meningsløst. Det ville være en omvej, og ruten ville frembyde mange vanskeligheder med grunde, rev og småøer. Man tør ikke presse citronen alt for meget.

Imidlertid kan Sillende (som vi også kender andetsteds fra i en ældre tysk form *Sinlendi*) ikke betyde Sjælland. I kong Alfreds manuskript, hvori Ottars beskrivelse findes, gives en del geografiske oplysninger om Nordeuropa. Bl.a. siges, at vest for gammelsakserne (i modsætning til de saksere, der omkring 450 var draget over til Britannien sammen med anglerne og jyderne og havde bosat sig der) ligger floden Elbens munding samt Frisland. »Nordvest derfor ligger det land, som man kalder Angel, og Sillende ... og en del af de danske«. I sin beskrivelse af Kattegat (se senere) nævner Ottar ligeledes, at på den ene side ligger Gotland og syd derfor Sillende - altså atter Jylland-Sydjylland. Kort sagt kan Sillende ikke betyde Sjælland. Men dette volder os vanskeligheder, for man kan næppe tro, at Ottar har krydset Kattegats sydlige kyst langs Sjælland og Fyn og være gået gennem Lillebælt. En rejse gennem disse bugtede og vanskelige farvande synes noget usandsynlig. Man må tro, at han har fulgt den først beskrevne, traditionelle rute gennem Sundet, og at han blot har villet rævne, at Jylland og Sydjylland lå om styrbord, uden at man dog deraf kan slutte, at han direkte har sejlet langs dis-



Skitse til Ottars rejse Skiringssal-Hedeby og Wulfstans rejse Hedeby-Truso, som fortalt til kong Alfred omkr. 880-90, med de i teksten forekommende stednavne. Alle forskere er enige om den første del af Ottars rejse: over Oslofjorden og sydpå langs Bohuslens og Hallands kyst, men den sidste del af rejsen gennem de danske farvande er på grund af den knappe og uklare fremstilling så usikker, at praktisk talt alle muligheder har været foreslået (prikkede rutelinjer). Forfatterens forslag er angivet med ubrudt linie. Wulfstans rejse til Truso ligger derimod klar (her gengivet efter Ole Crumlin-Pedersens forslag). Uden tvivl har Ottar og Wulfstan fulgt meget vigtige handelsruter, der har været brugt i århundreder. *It is not possible to follow Ottar's exact route Skiringssal-Hedeby (880-90) as King Alfred's account is rather meagre, in contrast to the report of Wulfstan's route Hedeby-Truso. Both are important trading routes of considerable age.*

se lande eller sigtet dem, før han anduvede Slimundingen. Sagen kan ikke opklares med fuld sikkerhed, men vi må ikke glemme, at hverken Ottar eller kong Alfred havde et Danmarkskort foran sig, som de kunne konsultere. Ottar har nok i store træk kendt Danmarks lokaliteter, set fra søen, men det vil gå for vidt at forlange utvetydig nøjagtighed i hans kortfattede beretning, som måske er forkortet stærkt af kong Alfreds skriver.

At Ottar kunne klare rejsen på fem dage, vil øjensynlig sige, at han har sejlet étmålet (døgnet) igennem uden at stoppe op for natten. Hans rejse må være foretaget i de lyse sommernætter.

Under alle omstændigheder har vi her en beskrivelse af en af de store fartruter gennem de danske farvande, hvis ene endepunkt har været den vigtige handelsby Hedeby.

På samme tid fortalte en anden sejlende købmand, *Wulfstan* (*Ulfsten*) - formodentlig en dansker med godt kendskab til kysterne - kong Alfred om en anden vigtig handelsrute i nordiske farvande, også udgående fra Hedeby og forløbende østpå gennem Østersøen til den muligvis nordiske handelsplads Truso øst for Wisla-deltaet (Weichsel), i nærheden af det senere Ilfing (Elbing, polsk Elbląg). Arkæologer er i gang med at fastslå stedets nøjagtige beliggenhed. Også denne beretning lod Alfred optegne:

»Wulfstan sagde, at han fo'r fra *Hædhum* (hederne, Hedeby), og at han var i *Truso* i løbet af syv dage og nætter, og at skibet hele vejen løb under sejl. *Weonodhland* (Vendland) var på hans styrbords side, og om bagbord havde han *Langaland* og *Læland* (Lolland) og *Falster* og *Sconeg* (Skåne), og disse lande hører alle til *Denemearcan* (Danmark). Og derefter lå *Burgenda land* (Bornholm) om bagbord for os, og de har deres egen konge. Og efter *Burgenda land* var for os de lande, som kaldes først *Blecingaeg* (Blekinge) og *Meore* (landskabet Möre nord og syd for nuværende Kalmar) og *Eowland* (Öland) og *Gottland* om bagbord, og disse lande hører til *Sweon* (svenskerne). Og *Weonodhland* (Vendland) var hele tiden om styrbord for os lige til *Wislemudhan* (Wislamunding)«.

Ligeså lidt som Ottars sejladsbeskrivelse er Wulfstans særlig udførlig og slet ikke nautisk tilfredsstillende. Sagen er sikkert den, at Alfred næppe har interesseret sig særligt for selve rejserne i nautisk

betydning, så derfor har hans skrivelser af de højst sandsynligt langt mere udførlige fortællinger kun taget det geografiske - beretningerne er indført som tillæg i hans bearbejdelse af den spanske historiker Paulus Orosius' geografiske værk fra ca. 400, »Historiarum adversus Paganos libri VII« -, derfor Wulfstans opremsning af de forskellige øer og landskaber, som han ganske vist ikke alle har kunnet sigte undervejs, men hvis position han kendte. Det forbyder os unægtelig, at han ikke har Sjælland med, men derimod kender til det afsides beliggende landskab Möre, som ikke vides at have spillet nogen større rolle hverken da eller senere. Han nævner heller ikke Femern, ej heller Møn eller Rügen, hvis kridtklinter han må have kunnet se, dersom det har været klart vejr. Muligvis har Østersøens sydkyst på det tidspunkt været ret ukendt i Norden, så betegnelsen Vendland har dækket behovet tilstrækkeligt. Kongen har været interesseret i tilhørsforholdene i de lande, hvorfra hans forfædre sakserne, anglerne og jyderne, og ligeledes hans fjender vikingerne, kom. Han var som sagt selv konge over Wessex, vestsaksernes land. Forøvrigt er det for os interessant at høre, at Bornholm omtales som et selvstændigt kongerige.

Kurser og distancer er udeladt. For kongens geografiske formål har det være tilstrækkeligt at få at vide, hvad der lå om bagbord og om styrbord. Rejsen har taget syv étmaal i strygende medbør, og Wulfstan har ikke ligget for anker om natten.

Vi kan kun beklage, at optegnelserne om de højst vigtige ruter er blevet så knappe, idet de ville have kunnet kaste lys over spørgsmålet om læsekortenes eller i hvert fald sejladsbeskrivelsernes opkomst og form i Norden⁸.

Middelalderlige rutebeskrivelser

I sagaerne findes flere steder ruterne fra Norge til Svalbard, Irland, Island, Grønland osv. nævnt. Desværre er de også ret kortfattede, og det er klart, at nordboerne har vidst meget mere derom, end de knappe angivelser røber. Under alle omstændigheder har de nået deres mål med stor præcision. De har kendt stedernes indbyrdes be-

liggenhed, og de har haft forbløffende nøjagtig viden om de forskellige distancer og kurser, uden at de har besiddet søkort⁹.

For Danmarks vedkommende har vi i Adam af Bremens krønike om de hamborgske ærkebispens historie (IV, scholie 99) en sejladsforskrift for pilgrimsruten fra Ribe til Accon (Akko, Acre) i det Hellige land. Den skal være meddelt ham personligt af kong Svend Estridsen, hvilket ville tidsfæste den til ca. 1075. Den tyske krønikeskriver Albert af Stade henfører den til 1152. Da den for første gang indeholder knappe kurser og distancer, er der dog måske tale om en yngre tilføjelse fra begyndelsen af 1200-årene. Som nævnt kendte de italienske portolaner på denne tid ikke Atlanterhavs-kysten, så den må stamme fra nordiske pilgrimme. Samme beretning er forøvrigt optaget i Kong Valdemars jordebog fra ca. 1230-40 og i et manuskript af Ingvar Vidførles saga fra 1200-årene (i Stockholm). Som en prøve skal første del af ruten meddeles her (oversat fra latin):¹⁰

»Fra Ribe kan man sejle til *Cinkfal* i Flandern (Sinkfal nær Brugge) på 2 dage og ligeså mange nætter. Fra *Cinkfal* til *Prol* i England (Prawle Point, sydøst for Plymouth, hvor korsfarerflåderne fra Nordeuropa vel har samlet sig) på 2 dage og én nat. Dette er Englands yderste punkt mod syd, og farten fra Ribe dertil er kroget (dvs. går ad forskellige kurser) mellem syd og vest. Fra *Prol* til *Brittania* (Bretagne) én dag til *St. Mathias* (Pointe Saint-Mathieu på Bretagnes vestkyst). Derfra til *Far* (La Coruña, med oldtidsfyrtårnet Faro) ved *St. Jacob* (Sant Jago de Compostela, i Nordvestspanien) 3 dage og 3 nætter. Derfra til *Leskebone* (Lissabon) 2 dage og 2 nætter, og det hele er en kroget fart mellem syd og vest«. - Videre over *Njørvasund* (Gibraltarstrædet) - *Tarragona - Barcelona - Marseille - Messina* til *Akko*.

Som man ser, er det nærmest en fra-punkt-til-punkt orientering uden mange enkeltheder. Man må gå ud fra, at de korsfarere og pilgrimme, der tog rejsen, har haft langt flere detaljer at gå efter. At det er en ofte befaren rute, der skildres, er der ingen tvivl om.

Senere beskrev franciskanermunken Mauritius fra Bergen en lignende pilgrimsrute fra Bergen til det Hellige land. Han havde selv foretaget rejsen ca. 1270.

Kong Valdemars jordebog indeholder også en anden sejladsbeskrivelse, nemlig ruten fra Utlängen i Blekinge til Reval, i virkelig-

torne
 Item huilfereen vñ de mesen liggēden
 siden ton westen vñ noorden ton osten
 Item huilfereen vñ sūdenessen liggē
 siden ende noorden
 Item van schagen to mastende dat
 is in kēnyngē dat born is ost nootost
 vñ west sūwest
 Item also gij willen segelen vñ den suene
 ma den reue vñ gij dome bue lades
 so sele gij gau noot noot ost bet mē
 dat reff vort an dat nē suide van
 den reue nootost to den holina vñ
 vort ost noot ost na den schagen
 Item van den schagen reuer to lesce
 sūtoost ij kēnyngē
 Item van lesce reff to anholie sūtoost
 ij kēnyngē
 Item van anholie bōnen sulle sūt
 sūtoost to lappesūde to halsingeborē
 ost sūtoost holdet halsingeborē are
 kēnyngē bōnen den lānde so an magē

gij mist misson an den suene bode vñ
 vñ holdet de berke to halsing oer vñ
 dat backhus also dat tūstissen seen
 mogē so mogē gij mist misson an
 lappesūde mē vñ vanden vñ also mo
 gē gij mist vnder segelen
 Item van halsingborē to dmeton ij
 kēnyngē
 Item van schagen vñ kēnyngē to den
 reue oer dat reff ij kēnyngē vort
 no kēnyngē to de bānek mē enet
 de bānek vñ vort vñ kēnyngē to alle
 lānden
 Item van dmeton reff to vāstebode
 reff siden ton westen en kēnyngē
 Item also gij mist seen mogen tūf
 sissen dat hns vñ de berke so gij
 nē dat drogsta van den reue
 Item van vāstebode reue to born
 holina osten ton siden vñ mē sece
 Item lauges bōnholine isset lant
 ost sūt ost vñ mē sece

Venstre side: Opslag fra den ældst bevarede tekst af den nederlandske »Seebuch«
 som den findes i plattysk oversættelse i håndskrift S.72 i Commerzbibliothek, Ham-
 burg. Redaktionen afspejler tekstens udformning i 1300-årenes første del. T.v. linie 2
 foroven begynder beskrivelsen, der er oversat her i artiklen: XII, 1 ff. (§ 4 er ved en
 fejlskrivning havnet midt i Sund-beskrivelsen på modstående manuskriptside). Det
 for os specielt interessante Helsingør-stykke (XII, 9) begynder linie 4 fra neden og
 fortsætter på næste side. I linie 3 optræder det famøse »backhus« (XII, 12). - Højre
 side: Den yngre tekst af Søbogens afsnit om Storebælts- og Sund-ruterne, som gen-

heden den gamle nordiske rute langs den svenske, finske og estniske
 skærgårdskyst¹¹.

Disse interessante vidnesbyrd om nogle af middelalderens vigtig-
 ste ruter må som nævnt opfattes som i høj grad forkortede udtog af
 erfaringsmaterialet, der har haft så stor almen interesse, at de er op-
 taget i håndskrifter, som ikke havde nautisk sigte. De giver ingen de-
 taljerede oplysninger om de utallige ting, der måtte iagttages under-
 vejs, og som man selvfølgelig har kendt til, men ikke har skrevet ned,

skrives eller nævnes, bortset fra Elbmundingen, Helgoland og Warnowfloden (dens udløb ved Warnemünde). Hverken Hamborg, Lübeck eller nogen anden tysk hansestad omtales - forøvrigt nævnes af danske byer også kun Husum, Ribe, Kalundborg, Helsingør, Helsingborg, Dragør og Falsterbo, men f.eks. ikke København. De danske farvande er kun gennemsejlingspassager, ikke mål i sig selv. Eksistensen af det vigtige Skåne-marked ikke så meget som antydes.

Bogen er sammensat af mange forskellige tekster af varierende alder. Noget af stoffet, specielt vedrørende farterne sydpå, må være overtaget fra flamsk og fransk, og det der vedrører de nordlige farvande, specielt Østersøen, fra nordisk (jfr. distanceangivelserne »wekensees« efter skandinavisk »ugesøs« = 6 sø- eller kvartmil). Der kan derimod ikke påvises tysk stof i bogen, så hanseaterne har kun ladet den oversætte, men ikke forsøgt at bearbejde eller supplere den, skønt de må have brugt den i mindst et par hundrede år, som den var. Alligevel har den haft værdi for hanseskipperne, idet de beskrevne ruter eller »trader« (ordet, der hænger sammen med verbet *træde*, bruges allerede i middelalderen) er dem som handelsskibene fulgte, og som havde været kendt og befundet de korteste og sikreste gennem hundreder af år, inden de blev nedskrevet og samlet. Det er klart, at når der forelå sådanne rutebeskrivelser på basis af lang erfaring, fulgte man også disse ruter, som man kan kalde søfartens færdselsveje, slavisk. Det ville være dumdrigtigt at vove sig bort fra dem. Kun hvis man havde ærinde uden for dem, måtte man forlade dem og var så til en vis grad afhængig af de lokale lodser, man kunne få fat på, og ellers måtte man liste langsomt frem ved hjælp af loddet.

Der kan næppe være tvivl om, at hollænderne, specielt fra Kampen og andre byer ved Zuidersøen, i begyndelsen af 1200-årene begyndte at sejle på Sundet og Østersøen - i 1251 gav kong Abel disse »ummelandsfarere«, som de kaldtes, fordi de sejlede rundt om Skagen, det værdifulde privilegium, at de selv måtte bjerge deres skibe, hvis de strandede i danske farvande. Man gør næppe fejl i at antage, at specielt de nordiske afsnit i Seebuch kan være blevet samlet i for-

bindelse med disse nye farter, dels ud fra hollændernes egne erfaringer, dels ved oplysninger fra danske kolleger. Norge og Sverige ligger så godt som helt uden for deres horisont.

Fra tysk side har man senere, efterhånden som hansestædernes farter tog til, oversat bogen som et værdifuldt hjælpemiddel for sejladsen, selv om den som sagt gik uden om deres område. Der findes enkelte håndskrifter helt eller delvis bevarede af denne plattyske oversættelse, mens ingen hollandsk original er overleveret. Specielt kendt er to tekster, indbundet sammen i ét bind (i Commerzbibliothek i Hamborg). De er nedskrevet i 1400-årene, formentlig i Lübeck. Man kan måske forestille sig, at denne vigtige søbog har været en slags forlagsartikel, som før bogtrykkerkunstens opfindelse ved diktering har været mangfoldiggjort på et skriverkontor. Der har formentlig været rift om at besidde den. De to tekster er ikke helt identiske. Den kortere må være den ældste, som uden tvivl går tilbage til 1300-årene, ja for visse stykkers vedkommende vel til 1200-årene, mens den længere er en udvidet udgave heraf, som kan sættes til første halvdel af 1400-årene. Som det senere skal nævnes kan disse to redaktioners afvigende beskrivelse af Sjællands nordøstlige hjørne, den nuværende Kronborgpynt, tjene til at give en nogenlunde aldersbestemmelse¹².

Teksterne giver i en række kapitler ruterne langs kysterne mod syd til Spanien, mod vest til de britiske øer, mod nord til Norges sydvest- og sydkyst og mod øst gennem de danske farvande til Østersøen. Ruterne er beskrevet med nogenlunde rigtige kompasretninger og en del distancer og dybder. Kystens forløb omtales hist og her, ligeledes enkelte grunde, tidevandsforhold, som spiller en stor rolle ved Atlanterhavskysten, landmærker, også nu og da havbundens beskaffenhed. Kunstige sømærker er kun omtalt et par gange, hvilket kunne tyde på, at forlægget går tilbage til tiden før en mere udbredt søafmærkning. Alt er kort og knapt, men af uvurderlig nytte for den søfarende.

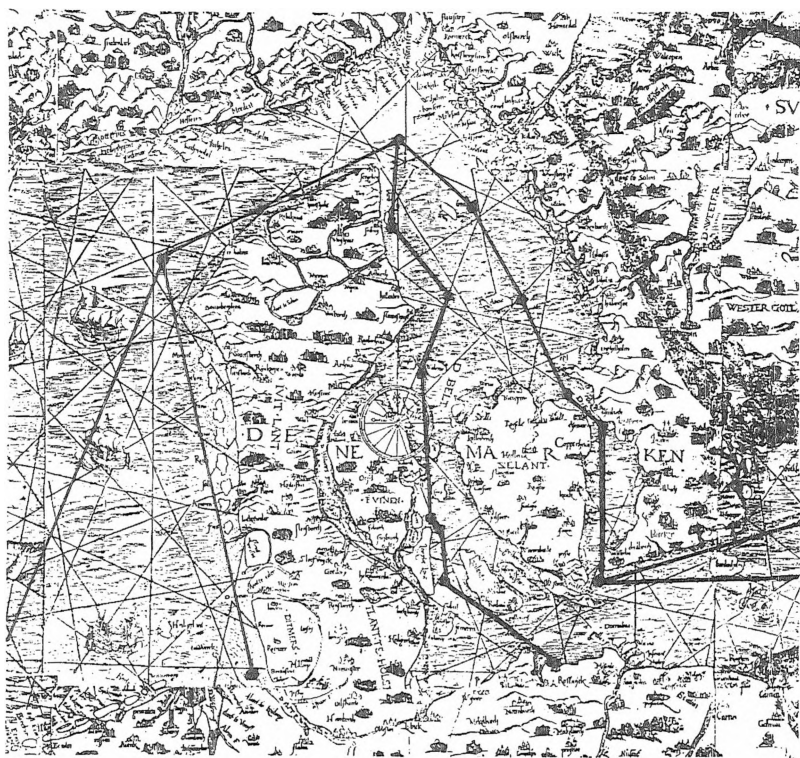
Søbogens beskrivelser af ruterne gennem de danske farvande

De nordiske kilder, der er indgået i søbogen, har vi ikke overleveret. Derfor er den af allerstørste interesse for os, idet vi her for første gang får beskrevet den vigtige internationale søfartsvej, »umme-landsfarten«, rundt om Skagen og gennem de danske farvande. Det er tydeligt, at hele dette afsnit må gå tilbage til nordiske (danske) kilder, og at disse ruter i århundreder har været fulgt af skandinaviske skibe.

Vi har ikke fra tidligere tid så forholdsvis udførlige beskrivelser af disse gamle hovedkurser. Derfor skal her gives en oversættelse til dansk af teksterne vedrørende de danske farvande (kap. XI-XII):

Ruten langs Jyllands vestkyst fra Helgoland til Bovbjerg (ældste tekst fra begyndelsen af 1300-årene).

XI. 1. Item (endvidere) for det første *Hilligelande* (Helgoland) og strømmen ved *Ameren* (Amrum), det ligger øst og vest (nemlig for hinanden; ligeså i det følgende). 2. *Dat smale dep* (Schmaltief mellem Føhr og Pelworm) og Helgoland ligger øst til syd og vest til nord. 3. Item *de Eydere* (Ejdereren) og Helgoland ligger øst til nord og vest til syd. 4. Item *Ripen* (Ribe) og Helgoland ligger nordøst til nord og sydvest til syd. 5. Item Helgoland og *de Elve* (Elben) ligger sydøst til øst og nordvest til vest. 6. Item når I vil sejle op ad Elben, så skal I lade *dat Werk* (øen Neuwerk) ligge sydøst til syd for jer. 7. Item når I er ud for *Denenbalge* (ved Ditmarsken; balje = vandløb i Vadehavet), så skal Neuwerk stå sydvest for jer. 8. *Denenbalge* går ind ved *Vogelsande* (ud for Elbmundingen); det ligger ved siden over for *Bottersand*. 9. Item ligeså når I vil sejle ind i *de Hevere* (Heverstrømmen, nord om Ejderstedt), så skal I fra Helgoland gå østnordøst. 10. Item ligeså når I kommer der udenfor, så skal I lade *Husem* (Husum) komme uden for *Northoveden* (Norderhöft ved Ording på Ejderstedt), så I kan se det, så sejler I bedst ind i Heveren, og så skal I lade *dat Lonriff* (det lange rev) stå om bagbord og *de lutke Hisse* og *de grote Hisse* (lille og store Hitzbank) om styrbord. 11. Item på *den Holme* (øen Utholm, nu landfast med Ejderstedt) står syv møller; der står midt på landet St. Andreas kirke. Også når I kommer inden for havnen (Heveren?), der ligger en sandgrund, som hedder *Dingnissen sant*, den skal I lade ligge om styrbord; så sejler I til *Pilwirmi* (øen Pelworm) uden for (fast)landet. 12. Item uden for fastlandet ligger en sandgrund, - vogt jer for den! 13. Item fra *Bovenberge* (Bovbjerg) til Elben strækker landet sig nordnordvest og sydsydøst, og der bevirker månen højvande i alle havne mod syd og nord, og også i Elben.



De i den middelalderlige Søbog beskrevne ruter Flandern-Skagen og Elben-Skagen, samt Storebælts-ruten Skagen-Warnemünde og Sundruten Skagen-Læsø-Anholt-Kullen-Falsterbo-Bornholm er her forsøgt indtegnet på det første søkort over Nord-søen, de danske farvande og Østersøen, nemlig Cornelis Anthonisz' »Caerte van oostland« 1543 (kun kendt i ét eksemplar fra 2. udgaven, Antwerpen 1560). Helt éntydigt har det ikke kunnet lade sig gøre, da både sejlanvisningerne og kortet - trods alle fortjenester - er altfor unøjagtige. Datidens skippere har nødvendigvis måttet sejle på deres fornemmelse og har erfaringsmæssigt vidst, at de måtte bruge disse hjælpemidler med forsigtighed. *The medieval trade routes through the Danish waters, as described in the Dutch Seabook, are here as exactly as possible traced on the oldest chart of Northern Europe, Cornelis Anthonisz's famous »Caerte van oostland«, 1543.*

Ruten fra Holland over Skagen gennem Storebælt (1-4 gengivet efter ældste tekst; resten efter den yngste tekst fra begyndelsen af 1400-årene).

XII.1. Item *Walcheren* (i Holland) og *de Nesen* (Kap Lindesnæs i Norge) ligger syd til vest og nord til øst for hinanden. 2. Item *Walcheren* og *Scutenessen* (Skudenæs på Karmø, Norge) ligger syd og nord. 3. Item fra *Schagen* (Skagen) til *Mastrand* (Marstrand), det er 3 *kennyng*e (kendinger, nordisk ord, overtaget af englænderne og hollænderne som distancemål; i reglen sat til 3 mil (tyske) eller 12 kvartmil, dvs. ca. 32 km); kursen er østnordøst og vestsydvest. 4. Item fra Skagen 11 kendinger til *den Reve* (Jyske Rev), over *Revet* 2 kendinger til *de Banck* (Doggerbanke), 4 over *Banken* og videre 7 kendinger til alle lande (den yngste tekst har: til England og til Holland). 5. (det flg. efter yngste tekst). Item når I vil sejle fra *Swene* (floden Zwin ved Brugge, Flandern) til *dat Reff* (Jyske Rev), og I kommer uden for landet på 27 favne, så skal I gå nordnordøst indtil på *Revet*, og den kurs skal I holde så længe, indtil I på 40 favne ingen bund har; gå så nordøst til øst, indtil I sigter *Juellant* (Jylland; den ældste tekst siger: til *den Holmes* = Hanstholm); og så kan I sætte jeres kurs således, at I følger landet op til Skagen. 6. Item når *Schagenriff* (Skagens Rev) er passeret, og I har 14 favne blød grund, gå imod syd og ingen anden kurs så længe *Lesoe* (Læsø) er nordøst for jer; gå så sydøst, indtil I får 10 favne. Kast loddet! Følg *Jutlandes syden* (Jyllands side = kyst) videre sydsydvest til *Helm* (Hjelm) og videre syd til *Wedersreve* (Vejrø Rev, nordøst for Samsø), således at I har 7 favne, ikke nærmere - der er et dybt vand imellem - indtil *Wederoe* (Vejrø) ligger vestnordvest for jer; gå så sydsydvest så langt, at I kan se *Kalligenborch* (Kalundborg); gå så syd til øst videre til *Rumpsøe* (Romsø); videre syd til øst til *Spro* (Sprogø). Når *Sprogø* ligger tværskibs for jer, og I har 13 favne blød grund, ser I *Wresen* (Vresen); kom den ikke nærmere end på 7 favne. Når I har 16 eller 20 favne, så hold luvsiden fast (dvs. sejl uden at drive af) til *Langelande* mod syd til midtlands; videre sydsydvest; og når I så har passeret *Trones* (Tårs, på Lolland), så gå østsydøst, så kommer I ud for *Wernowe* (Warnowfloden ved Warnemünde, indløbet til Rostock).

Ruten Skagen - Bornholm (ældste tekst)

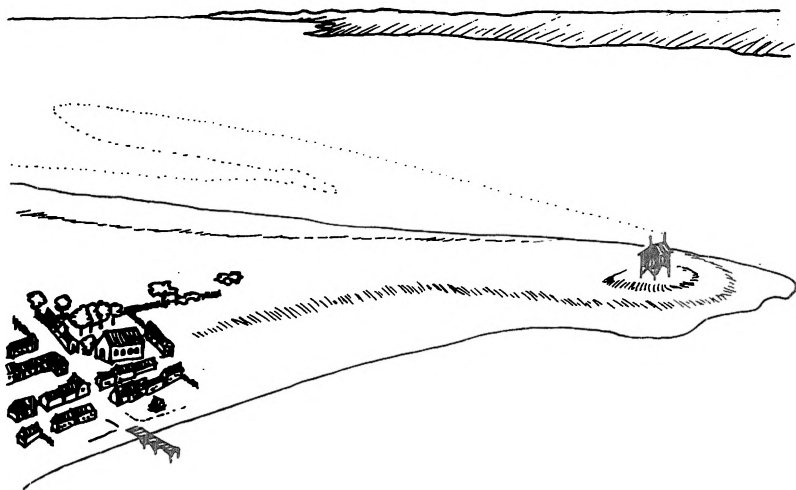
XII.7. Item fra *Schager reve* (Skagens Rev) til *Lesoe* sydøst 2 kendinger. 8. Item fra *Lesoe reff* (Læsø Rev) til *Anholte* sydøst 2 kendinger. 9. Item fra *Anholt* inden om (dvs. vest om) *Kolle* (Kullen) sydsydøst (den yngre tekst tilføjer: det er 3 kendinger) til *Lappesande* (Lappegrunden nord for Helsingør; yngre tekst tilføjer: og så sejler I på jeres mærker, dvs. efter jeres landmærker, hvilket vel vil sige: så følger I kysterne som I kan se på nord- og sydsiden). 11. Hold *Helsingborch* en kende uden for landet (dvs. Sjælland), så kan I ikke komme til skade ved *Swineboden* (Svinbådan, grund ud for Höganäs). 12. Og hold kirken i *Helsingore* (Helsingør) og »backhus« (herom senere) således, at I kan se mellem dem, så kan I ikke komme til skade på *Lappesande* på 7 favne,

og således kan I ikke undersejle den (dvs. sejle den for nær). 13. Item fra Helsingborg til *Drackor* (Dragør) 2 kendinger. 14. Item fra *Drackör reff* til *Valsterbode reffe* (Falsterbo Rev) syd til vest, én kending. 15. Item når I ikke kan se mellem huset og kirken (Falsterbohus (borg) og Falsterbo kirke), så er I på det læggeste af revet. 16. Item fra Falsterbo Rev til *Bornholme øst* til syd 14 *weke sees* (ugesøs, som nævnt et gammelt nordisk distancemål = 6 sømil, godt 11 km). 17. Item langs Bornholm er landet øst-sydøst 7 ugesøs.

Storebæltsruten, som Søbogen beskriver, har formodentlig været ret anvendt i middelalderen. Efter Øresunds-toldens indførelse omkring 1429 svandt dens betydning, idet man fra dansk side forbød fremmede at benytte den undtagen i nødstilfælde. Man ønskede kun den af naturen givne rute gennem Sundet brugt, selvfølgelig for sundtoldens og vel også for kontrollens skyld. En søafmærkning og fyrbelysning af Storebælt blev først foretaget så sent som et stykke op i 1800-årene.

Søbogens omtale af »backhus« og Ørekrog (Krogen)

Af særlig interesse for os er Søbogens beskrivelse af ruten gennem Sundet, som altid har været den vigtigste internationale farvej. Den ældste tekst fra begyndelsen af 1300-årene nævner som landmærke for at undgå grundstødning på Lappegrunden *dat backhus* i samspil med Helsingørs St. Olaikirke, der dengang var tårnløs og i landsbykirkestørrelse. Ordets betydning har været stærkt diskuteret. Der har været foreslået den ligefremme oversættelse »bagehus«, altså bageri. Et sådant kender man dog ikke noget til, og man ville også synes, det måske ville være for uanseligt, selv om bagerier på grund af brandfaren ofte har ligget for sig selv uden for byerne i ældre tid og derfor nok kunne siges at være mere iøjnefaldende, ikke mindst hvis de havde en passende skorsten. Et andet forslag er, at det måske kunne være et teglværk - mursten hedder på hollandsk bl.a. baksteen (tysk Backstein) - og det er sandt, at der i hvert fald i 1400-årene på Teglbakken i Helsingør nord for karmeliterklostret blev brændt sten til de mange byggearbejder i byen, men dels ved vi ikke, om det også har været tilfældet 100 år tidligere, dels er ordet back-



Hvis vor formodning er rigtig, at det i Søbogen nævnte »backhus« har været en træbåke i form af et hus, kan man i fantasien forestille sig, at det kan have set ud omtrent som på denne skitse, stående isoleret på Ørekrogen nordøst for Helsingør som et vidt synligt vartegn for de skibe, der passerede Sundet, hvad enten de kom nord- eller sydfra. Her ved dette farlige hjørne måtte de skifte kurs og være særlig agtpågivende. Den tanke ligger ikke fjern, at der fra gammel tid kan have stået en bavn her, som man kunne tænde som signal, hvis fjendtlige skibe eller sørovere viste sig. Vi ved blot intet sikkert derom. Markeringen af Helsingør med de lave huse omkring St. Olai kirke og torvet er rent hypotetisk. *A theoretical experiment to visualize the topography of the promontory at the north-eastern corner of Zealand (Sjælland) to the north of Helsingør at the beginning of the 14th century. The Sound makes a turn of 90° and, if we have interpreted the sailing directions of the Seabook correctly, there used to be a wooden beacon standing here, erected in the shape of a house. This sketch of the beacon and the town (with the first St. Olave's church, built about 1200) is purely fictive.*

hus for teglværk ikke truffet nogetsteds. Helt bortset fra, at det ville have stået forkert som pejlingsmærke for at undgå Lappegrunden. Et sådant måtte stå ude på pynten.

At ordet skulle være en fejlskrivning for »wachhus« (vagthus) eller måske endda for »blokhus« er næppe heller rimeligt. Blokhuset

på Lappegrunden, som man nærmest tænker på, blev nemlig først opført af Christian IV 1640 som led i et forsvarssystem.

Det forekommer forfatteren mest sandsynligt, at oversætteren eller måske afskriveren har forvekslet et e med et c, hvad der nemt kan finde sted, da de i skreven form ser næsten ens ud, således at der i virkeligheden skal læses *baekhus* (e'et angiver, at a'et er langt). *Baek* er lig med *bake*, *båke*, dvs. et af træ på kysten optømt stort sømærke, her altså i form af et hus, måske som et tagdækket åbent hus på høje (skrå?) stolper, en type der ikke er ganske ukendt inden for søafmærkningen. Et sådant sømærke kan, forudsat at det altså har eksisteret - det drejer sig kun om en teori - ikke have været anbragt andetsteds end på Sjællands nordøstlige, farlige og meget markante hjørne, den udragende pynt, som var enden af en lav, krummet landtunge, der forløb i vest-østlig retning fra det højere bakke drag bag Helsingør, »vallen«, stenalderhavets oprindelige kystskrænt. Den kaldtes fra ældre tid *Krogen* på grund af den let buede form, eller *Ørekrog* (ør = gruset, stenet strand). Hvor præcis en sådan båke kan have stået, er ikke nemt at sige. Krumodden kan ligesom også Lappegrunden have ændret form og retning mange gange under havets påvirkning ved strøm, materialevandring og storm. Man må forestille sig, at oddens yderste ende, som mest består af sandaflejringer, ofte har været overflydt, så søen kan have skyllet eller isen skubbet et sømærke væk. Det har nok derfor ikke stået helt yderligt. På den anden side må det være placeret, så det i forbindelse med kirken har kunnet bruges til pejlingsmærke for at undgå den farlige grund. Vi kan derfor slutte os til, at sømærket må have stået et eller andet sted inden for det areal, hvor det nuværende Kronborg ligger.

Det synes højst rimeligt, at man på dette for søfarten så vigtige sted, hvor farten gennem Sundet måtte skifte kurs, fra gammel tid havde opsat et sømærke, vidt synligt både for dem der kom ind i Sundet nordfra, og for dem, der kom fra syd. Måske kan der allerede i vikingetiden have stået en bævne her for at advare befolkningen mod en søværts fjendes ankomst. At man har haft flere kunstige sømærker at sejle gennem Sundet efter i middelalderen, er ganske

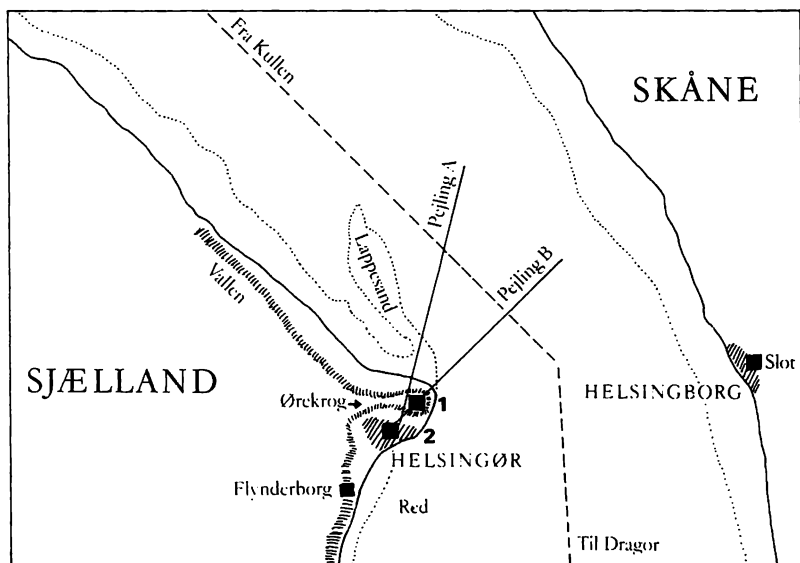
klart. Der var f.eks. bygningsværker som den her nævnte St. Olai kirke, men også på skånsk side syd for Helsingborg den ca. 100 m højt liggende Glumslev kirke fra ældre middelalder, ligeledes St. Ibs kirke på Hven, og sydpå Falsterbo kirke, som også nævnes i vor tekst tilligemed »huset«, dvs. Falsterbohus, der i hvert fald går tilbage til ca. 1300. Helsingborgs slot og borgen i København har ligeledes fungeret som sømærker.

Ved Falsterbo oprettedes ca. 1220 en båke, et »tydeligt vartegn« som det kaldes, for at afvende farer for de søfarende. Man kan godt tænke sig, at denne båke kunne være noget i stil med det formodede båkehus i Helsingør, ja at begge måske kunne være opført på ca. samme tid, omend ikke af samme initiativtagere. Falsterbobåken var bygget af lybske dominikanermunke som en velgerning over for de mange søfarende, der en gang om året kom sammen her til silde-markedet, ikke mindst fra Lübeck. Har der eksisteret en båke i Helsingør, kunne man måske formode, at der stod en konge bag dens opførelse og vedligeholdelse, - måske kong Abel?

I Søbogens yngre tekst fra 1400-årenes begyndelse lyder afsnittet om Helsingør:

XII.12. Item vogt jer for *Lappesande*. Der står et tårn ved sydøstenden af *Helschenor*, hold det dækket af slottet, så undersejler I ikke grunden.

Det tårn, der nævnes, kan ikke være andet end St. Olai kirkes tårn, som byggedes i begyndelsen af 1400-årene, og slottet er *Krogen* eller *Ørekrog*, som blev anlagt på den odde, hvor »bakhuset« ifølge den ældre tekst stod, og som fik navn efter denne »krog«. Man har hidtil almindeligvis troet, at Krogen, hvis mure som bekendt er indkapslet i det nuværende Kronborg (opstået i 1570-80'erne), er opført af Erik af Pommern i 1420'erne som et magtmiddel, der kunne understøtte hans krav om erlæggelsen af sundtolden (indført ca. 1429) her på dette sted, hvor Sundet er smallest. Men arkæologiske undersøgelser i de senere år viser, at Krogen er betydelig ældre. Hertil kommer skriftlige vidnesbyrd, som mærkeligt nok har været



Skitse over Sundets smalleste sted mellem Helsingør og Helsingborg med indtegning af Søbogens sejlroute fra Kullen over Helsingør Red (hvor skibene efter 1429 måtte ankre op for at betale Øresundstold) til Dragør-Falsterbo. På sjællandssiden er »vallen«, den høje kystlinie, indtegnet med »Ørekrog«, den let krumme, lavere, grusede landtunge ud mod Sjællands nordøsthjørne, hvor der ifølge Søbogens ældste tekst fra 1300-årene stod et »backhus«, formodentlig et sømærke, en båke (nr. 1 på kortet). Efter den yngre tekst fra 1400-årene lå senere »de slote« her, altså borgen Krogen eller Ørekrog, som nævnes første gang 1346. Indtegnet er pejlingslinierne for at undgå at undersejle Lappesand eller Lappegrunden. *Pejling A* (ældste tekst) lyder: »Kirken (St. Olai, nr. 2 på kortet) og »backhus«, så man kan se mellem dem«, *Pejling B* (yngste tekst): »Tårn ved sydøstenden af Helsingør (St. Olai kirketårn) dækket af slotet«. Krogens forgænger, Flynderborg, lå syd for byen på et voldsted på randen af vallen. *Sketch of the narrow passage of the Sound between the towns Helsingør and Helsingborg, with the ships' course from Cape Kullen to Dragør laid in and with the bearing lines in order to avoid the shallows of Lappesand, as mentioned in the Seabook's texts: A (14th century): »The church (No. 2) and the beacon (No. 1) so that you can look between them«, and B (15th century): »The tower (of the church, No. 2) covered by the castle (No. 1)«. The castle of Krogen or Ørekrog was built before 1346 on a low, protruding bank, the »Ørekrog«, replacing the mentioned beacon.*

overset. Den yngre sjællandske krønike meddeler således, at Valdemar Atterdag i 1346 fangede en ellers ukendt sørøver Rysse, som blev halshugget, hvorefter hans hoved blev sat på en stage på »Ørecrook«. Det vil sige, at man på dette tidspunkt har opgivet Helsingørs ældste borg, Flynderborg, som lå på et bakke- og sødrag syd for byen ved Sjællandsøre, og har bygget en erstatning for den ude på odden. Hvornår dette er sket, kan ikke siges. Ørekrog eller Krogen nævnes hverken i danske eller udenlandske kilder før 1346. 1369 nedbrød lybækkerne under Valdemar Atterdags krig mod hertug Albrecht og hansestæderne »dat hus tho Helsinghør«, altså Krogen. Det blev genopbygget, måske af hansestæderne, som ved freden i Stralsund fik overladt Helsingør for et tidsrum af 15 år. Borgen er uden tvivl blevet bygget i flere tempi og vel mest gennemgribende ombygget i 1420'erne. Krogen (og senere Kronborg) overtog på sin vis »bakhuss«s rolle som sømærke på dette vigtige sted, og slottet er stadigvæk af stor betydning for søfarten, idet det er markant synligt fra nordvest og syd. I 1772 indrettedes et fyr i slottets Dronningetårn, og det fungerer stadig.

Ud fra det her fremførte er det muligt i grove træk at bestemme de to teksters alder. Det er ellers sjældent, at man har moderniseret læsekortbøgernes oplysninger, selv om der kunne være sket store forandringer. Heller ikke, da disse i senere tid blev trykt, var der altid nogen, der kontrollerede dem og førte dem à jour, - men i Søbogen er det altså virkelig sket her. Hvor lang tid det har taget, inden det nye kom ind, kan naturligvis ikke siges, men det har næppe været lige med det samme.

Vi kan opstille en tidstavle med vigtige årstal, som kan give en omtrentlig datering:

Ca. 1200: St. Olai kirke bygges i Helsingør.

1220'erne: Sømærke (båke) bygges ved Falsterbo.

Ca. 1230-40: Købstaden Helsingør nævnes første gang (Kong Valdemars Jordebog).

Ca. 1300: Falsterbohus bygges.

1346: Borgen Ørekrog (Krogen) nævnes første gang (Yngre sjæll. krønike).

1369: Huset i Helsingør (Krogen) nedbrydes af lybækkerne, men opbygges atter.

Ca. 1400-25: St. Olai kirke får sit første tårn.

1420'rne: Erik af Pommern lader Krogen ombygge.

1426: Helsingør får sine første købstadsprivilegier af Erik af Pommern.

Ca. 1429: Øresundstolden indføres.

Den ældste tekst, som vi har den, må - hvis man kan tage årstallene efter deres værdi, hvad der ikke altid er muligt - genspejle forholdene mellem ca. 1300 (Falsterbohus) og 1346 (ældste omtale af Ørekrog), men kan, da man jo ikke straks har ført den à jour, også være noget senere. Yngste tekst ligger efter begyndelsen af 1400-årene (St. Olai kirkes tårn), og da håndskriftets alder sættes til ca. 1450, kan den med sikkerhed dateres til mellem 1400-50¹³.

Trykte læsekortbøger

Så magre Søbogens rutebeskrivelser end er, med mangelfulde kurser og distancer og mangfoldige undladelser af vigtige oplysninger, har de dog gjort tjeneste i århundreder. De følgende sejladsbeskrivelser er i virkeligheden opbygget efter samme skema punkt for punkt. Der kommer flere detaljer, der rettes nogle fejl og kommer andre til. Meningsforstyrrende skriverfejl fordærver teksten. Den ene skipper afskriver efter den anden, mere eller mindre korrekt, uden at bøgernes troværdighed og popularitet øjensynlig lider skade.

Efter bogtrykkerkunstens opfindelse samlede foretagsomme forlæggere og nautiske skribenter nogle af de håndskrevne læsekort sammen og gav dem i trykken. Den første, man kender i Europa, er »Portolano Rizzo« (Venezia 1490), omfattende Middelhavet og noget af den sydvestlige Atlanter-havskyst. Den første nord for Alperne er Pierre Garcie: »Le routier de la mer« fra 1483-84, trykt i Rouen

mellem 1502 og 1510. Den omfatter England og ruten fra Schelde til Gibraltar. En forbedret udgave er sammes »Le grant routtier et Pylotage et ancrage de la mer« (Poitiers 1520); den bringer endda for første gang landtoninger¹⁴. »Le routier de la mer« blev oversat til engelsk 1524.

Fra da af var det imidlertid hollænderne, der tog initiativet, hvilket ikke mindst må ses på baggrund af opsvinget i den hollandske skibsfart efter hansestædernes nedtur. Den første trykte læsekortbog over sejladsen på Østersøen er Jan Seuerszoons »De kaert van de zee« 1532 (udgivet på ny 1541 af Jan Jacobszoon). Derefter følger Cornelis Anthonisz: »Caerte van die Oosterse See« 1544 og den af samme bearbejdede »Het Leeskaartboek van Wisbuy« 1551 (kendt i en udgave fra 1566).

Disse og andre læsekortbøger spredtes i oplag på oplag. Mange kendes nu kun af omtale, - originalerne er simpelthen blevet slidt op i flittigt brug. Ordningen af stoffet er ligesom i Søbogen i reglen temmelig springende. Samme strækning er ofte beskrevet flere gange, fordi man har brugt forskellige optegnelser og forlæg, uden at man har gjort noget virkeligt redaktionelt arbejde for at systematisere kildernes oplysninger. At der optræder mange vildledende trykfejl, som går igen og igen uden at blive rettet, siger sig selv. Vigtige ord kan være udfaldne, kursangivelser kan være katastrofalt forkerte, distancer ligeledes. En verificering og à jour-føring finder sjældent sted. Der kan gå mange år, inden vigtige ændringer som f.eks. afmærkning af ruter og oprettelse af fyr bemærkes.

Karakteristisk er det, at da den københavnske bogtrykker Laurentz Benedicht i 1568 udgav sit søkort (som ikke er et søkort men et læsekort): »Søkartet offuer Øster oc Vester Søen«, oversatte han simpelthen en af de senere, forbedrede udgaver af Corn. Anthonisz' »Caerte van die Oosterse See« og føjede hist og her et par andetsteds fra hentede oplysninger til, dels fra andre læsekort, dels måske fra danske sømænds mundtlige beretninger. Til gengæld udelod han ved skødesløshed vigtige sætninger. Selv illustrationerne, de træskårne landtoninger, overtog han uden videre fra Anthonisz. Utilgi-

veligt er det, at han hverken nævner de søtønder eller fyr i de danske farvande, som Frederik II ved sit enestående initiativ havde sikret Skagerrak-Kattegat-Sund-ruten med i 1560. De må dog have været af allerstørste betydning for sikkerheden til søs, og man skulle tro, at det ikke kan have været svært for ham i København at indhente de nødvendige oplysninger derom.

Da de hollandske og senere andre nationers søkortatlasser kom på markedet, begyndende med Lucas Waghenaers »Spieghel der Zeevaerd« i 1580'erne, indeholdt disse gerne foruden søkortene en tekst med beskrivelse af ruterne, i virkeligheden bygget på læsekortbøgernes tekster, men dog forbedrede, idet de gik ud fra selve kortene, som stadig blev bedre og bedre.

1664 kom den svenske »ålderstyrman« Johan Månssons fortrinlige »Siöbook« om sejladsen på Østersøen. Den udsendtes i mange udgaver og blev oversat bl.a. til dansk¹⁵.

At læsekortene ikke havde mistet deres popularitet, selv om det ene søkort blev udgivet efter det andet, ses f.eks. af, at en anonym dansk andagtsbog fra 1677, »Christelige Skibsfart/ Det er: Gudelige Handels oc Vandels Øfvelse til Land oc Vand«, slutter med et tillæg på 24 sider, beskrivende skibsruter i Øster-, Nord- og Vestersøen.

Hvor velforsynet en dansk skipper kunne være med lodsøger og søkort, ses f.eks. af, at der i 1712 i skibet »St. Maria« af Grenå fandtes flg. bøger¹⁶:

En gammel søbog.

En af skipperen selv skreven søbog.

En tysk søbog over Østersøen.

En hollandsk gradbog (navigationsbog).

Jacob & Caspar Lootsman: »Nieuw en Groote Zee-Spieghel«.

Et paskort (kompaskort).

Bemærkelsesværdigt er det, at han på et så sent tidspunkt foruden de mange trykte værker har anlagt sig sin egen skrevne søbog. Man kunne ønske at vide, hvad den indeholdt.

Endnu 1745 udgav sejl- og kompasmager i København Lorentz Bentsen »Den Nye Danske Søe-Bog« med beskrivelser af nordiske farvande. Det lyder ikke særlig betryggende, at teksten, som han selv skriver, »er udtrukken af de nyeste søbøger, og med stor flid sammensat, fremstillet og oversat af hollandsk på dansk«. Resultatet er da bl.a. også, at danske stednavne som f.eks. Læsø, Anholt, Æbeltoft, Møn optræder i hollandske, tildels forvanskede former som Laclou Anout, Ebeltud, Meun. Det forekommer helt utroligt.

Landtoninger

Som prøve på teksten i trykte søbøger kan følgende eksempler gives fra Jan Seuerszoons »De kaert van der zee« 1532 (2. udgave 1541), der som omtalt er den første trykte søbog over Østersøen¹⁷:

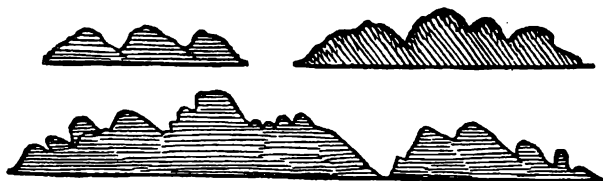
»*Bouenberg* (Bovbjerg) er et fladt langt bjerg, og der står et tårn på sydenden (Trans kirke), og mod nord ved den nordre ende står også et højt tårn (Ferring kirke); der er høje, lådne klitter hen til *Holms* (Hanstholm)...« (udgave 1541).

»*Lesou* (Læsø) er et lavt fladt land, og *Aenholt* (Anholt) det er humplet (bakket), og revet strækker sig langt ud derfra. - *Col* (Kullen) et et højt land og viser sig i tre humpler (pukler). - Når I vil sejle Sundet ind, så hold slottet i *Elsincborch* (Helsingborg) uden for landet (Sjælland), så kan I ikke komme til skade der. *Lappesant* (Lappegrunden), ligger et stykke nord for *Elsincore* (Helsingør), på vestsiden af Sundet, og kom det ikke nærmere end 7 favne, så kan I ikke undersejle det... Fra Helsingør til *dat Reefshol* (Refs-halegrunden vest for Kongedybet) syd til øst, adskilt 3¹/₂ mil. Fra *Dracker* (Dragør) til *Valsterbode* (Falsterbo) er syd til vest, og når I ikke kan se mellem slottet i Falsterbo og kirken, så er I på det lægste af revet« (udgave 1532).

Man vil genkende flere af oplysningerne fra Søbogen, næsten med de samme ord, men der er også kommet en del stof ind som supplement til de århundredgamle, knappe bemærkninger.

Det falder i øjnene, hvor stor en rolle de synlige landmærker langs kysten spiller, hvad der ikke kan undre én i en tid, hvor man gerne sejlede med landkending om dagen. Man må tænke sig, at søfolke- ne, samtidig med at de nedskrev deres notater om kurser og distancer, også tit aftegnede kystlinien med dens form og markante sær- egenheder, så godt de kunne. Herved opstod de visuelle supplemen-

Kulben.



De ældste landtoninger, dvs. billedlige fremstillinger af kysternes profil set fra søen, var ofte grove træsnit som disse fra 1568, der viser Kullen »paa tre Maneringer«, altså i tre forskellige skikkelser, efterhånden som skibet nærmer sig mer og mer, kommende fra vest. Som teksten siger: »Kulden er it høyt land/ oc det lader sig først til siune vdi tre humpler« (pukler). - Fra Laurentz Benedichts læsekortbog »Søkartet offuer Øster oc Vester-Søen« (Kbh. 1568), nyudgivet af Johs. Knudsen 1915, s. 128. *The first sketches of coast profiles in the sailing directions were rude woodcuts like these - from the oldest Danish rutter, »The Sea Chart of the East and West Sea«, by Laurentz Benedicht, Copenhagen 1568 - showing Cape Kullen at the Northern entrance to the Sound.*

ter, de såkaldte *landtoninger* (hollandsk *tonen* = vise). Disse blev gerne afbildet i de trykte læsekortbøger. De ældste findes som nævnt i Pierre Garcies »Le grant routtier« 1520, ialt 59 styk, meget grove træsnit og kun fremhævende de mest karakteristiske træk, men dog ganske monumentale og på sin vis charmerende. Det må imidlertid siges, at i modsætning til dem er Cornelis Anthonisz' landtoninger langt mere righoldige og samtidig af en ret høj kunstnerisk kvalitet, som ikke blev overgået i samtiden.

Det nævnes, at portugiserne skal være de første, der har anvendt landtoninger. I deres *roteiros* (lodsøger) fra deres rejser til fremmede verdensdele aftegnede de kysterne. Disse landtoninger har dog været hemmeligholdte og var aldeles ikke til brug for den almindelige skibsfart. Man synes egentlig, at ideen ligger lige for, men sådanne landkonturer kendes f.eks. ikke fra italienske portolanmanuskripter.

I de hollandske læsekortbøger finder vi mange landtoninger, tit i grove træsnit, ofte kopieret efter hinanden. De ældste kendte topografiske afbildninger af danske kyster er i virkeligheden de landtoninger, som findes i Corn. Anthonisz' søbog fra 1544. De må siges at have stor værdi som de første nogenlunde virkelighedstro illustrationer fra vort land.

Da de første rigtige søkort kom frem, var også en del af dem forsynet med toninger af de mest karakteristiske kyster, ja undertiden kunne kystlinien på kortene være tegnet perspektivisk.

Efter at Poul Løvenørn i 1784 havde oprettet Søkortarkivet i København, blev der udgivet en række værdifulde søkort med beskrivelser, især over fremmede farvande, da orlogsflådens hemmelighedskræmmeri stadig forhindrede offentliggørelsen af alt for nøjagtige beskrivelser af de danske. Først i 1843 udgav lederen af Søkortarkivet, admiral C.C. Zahrtmann, meget imod den enevældige statsmagts vilje, »Den danske Lods« med fyldige beskrivelser af de danske farvande, vige, grunde og dybder, ankerpladser, havne, fyr osv. Dette værk, som nu har oplevet mangfoldige, stadig forbedrede udgaver, var ledsaget af en del litograferede bilag med landtoninger. At betragte dem og at læse beskrivelsen af det danske »sø-skab« er en stor nydelse. Ved siden af Traps Danmark, hvis første udgave kom 1858ff., giver den et dejligt Danmarksbillede, så indgående og intimt som man kan ønske sig. Man kan dog ikke lade være med at sende mange venlige tanker til ældre tiders anonyme skippere, som i knap men dog brugelig form har opsat deres praktiske vejvisere gennem vore farvande.

Danske farvandsnavne

Vi har nævnt, hvor stor den hollandske indflydelse med hensyn til søbøger og søkort har været, og omtalt, at en del hjemlige navne optræder i hollanderiseret form i disse for sin tid fortrinlige hjælpemidler. Spørgsmålet er, hvor mange søfolk der i virkeligheden undrede sig over disse hollandske vildskud. I århundreder sejlede danske skibe efter hollandske søkort - de danske var jo hemmeligstemplede.

På disse fremmede kort var der i hvert fald angivet fire navne, som ikke var danske, men som via dem efterhånden blev danske, nemlig Skagerrak, Kattegat, Nordsøen og Drogden. Hollænderne må have haft nogen kontakt med den stedlige befolkning og med danske skipper, idet de fleste stednavne på søkort og i søbøger er danske, omend undertiden forvanskede til de mærkeligste former. De fleste fremmede sejlede selvfølgelig gennem farvandene uden at have brug for at benytte de navne, de så på deres kort.

De store farvande som *Skagerrak* og *Kattegat* har oprindelig næppe haft nationale navne blandt beboerne langs kysterne og de søfarende. Da Ottar omkring 890 fortalte kong Alfred om sine rejser (se tidligere), havde han intet navn for disse farvande. Han fortæller derom:

»Syd for Skiringssal (ved Larvik i Norge) går et meget stort hav op i landet. Det er bredere end at nogen mand kan overskue (se tværs over) det, og *Gottland* (Jylland) er på den ene side og derefter *Sillende* (Sydjylland). Dette hav løber mange hundrede mile op ind i landet«.

Der er her tale om Kattegat og dets fortsættelse i Østersøen. Den latinske betegnelse for Kattegat, *Sinus Codanus*, der findes på kort over Danmark helt op i 1700-årene, er i hvert fald ikke folkelig. Den går tilbage til den spansk-romerske geograf Pomponius Melas geografiske beskrivelse fra ca. år 50, - den ældste og i sig selv ganske enestående. Pomponius skriver¹⁸:

»Over for Elben er en stor bugt *Codanus* med mange store og små øer. Derfor er havet, som går ind mellem landene, ingen steder ret bredt eller noget sted særlig havagtigt. Men med strømme her og der ind imellem øerne, mange gange hen over dem, er det ustadigt og splittet og deler sig som floder, hvor det støder til den lave strand. Hvor det knibes ind mellem øernes høje klinter, der ikke ligger langt fra hverandre, og næsten overalt i samme afstand, er det som et sund, der til tider slynger sig vidtløftigt mellem de høje strandklinter. Her bor cimbrerne og teutonerne«.

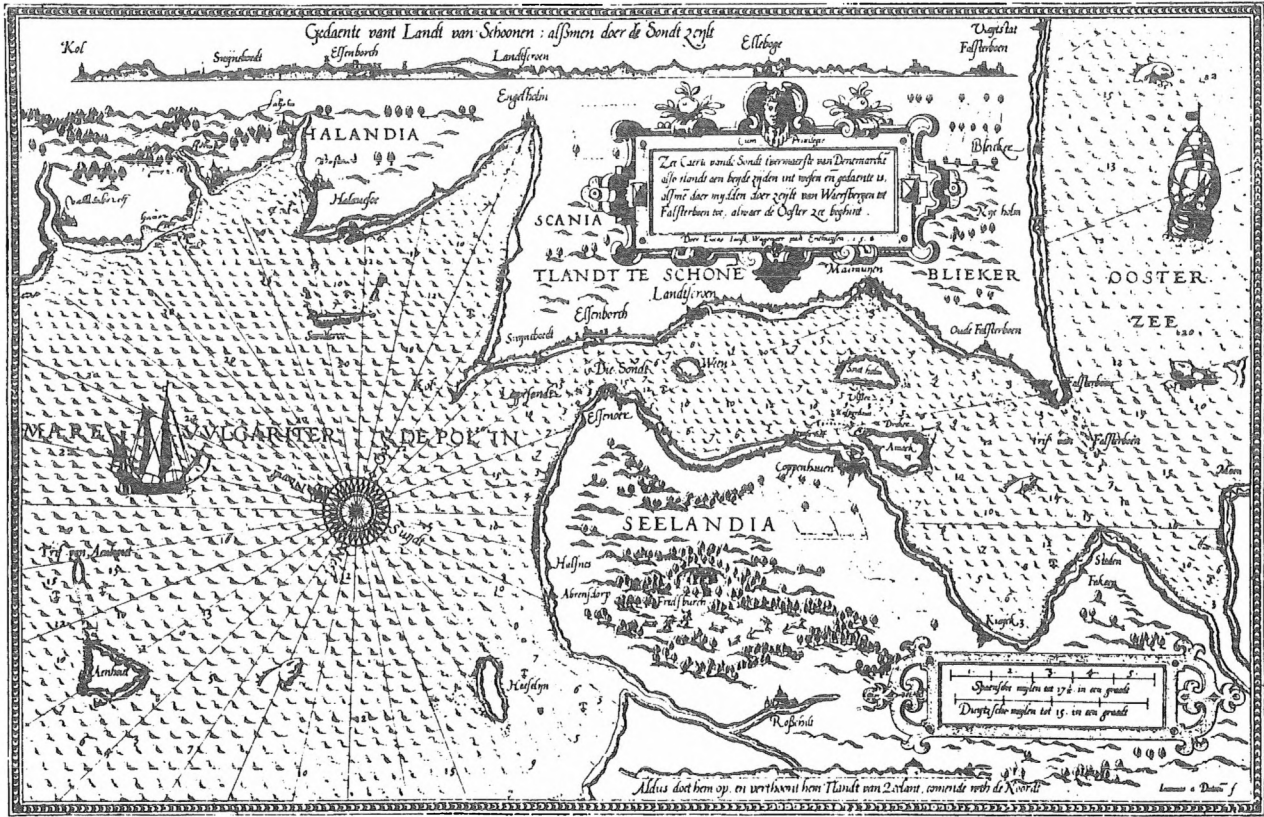
Selv om beskrivelsen er holdt i vage vendinger, genfinder vi dog i den hovedindtrykket af det danske havområde, både Østersøen,

Smålandsfarvandene, sunde og bælder samt Kattegat, mange steder med klintkyster. Man må tro, at der ligger autentiske synsindtryk bag. En eller anden stedkendt - en indfødt? en rejsende? - må have fortalt Pomponius eller dennes informant om dette karakteristiske sø-skab. Han ved besked om kimbrerne og teutonerne fra Himmerland og Thy og kan også fortælle om seks større øer, hvoraf den største kaldes *Codania* eller *Scadinavia*, formentlig Skåne, som man opfattede som en ø (Scadin = Skáni, avi = ø).

Sinus Codanus, som også nævnes af Plinius på samme tid og senere af andre, opfattes vel normalt som indeholdende en hentydning til *danerne* (ko-danerne), og udtrykket vækker romantiske forestillinger («Vift stolt på Kodans bølge...!»). Imidlertid betyder det græske *kódanos* (latin *codanus*) formodentlig slet og ret hale, bagdel, rumpe (jfr. latinsk *cauda* = hale). Den tanke ligger ikke fjernt, at Pomponius Mela bruger betegnelsen nedsættende om et fjernt, afsides, barbarisk sted, liggende »ved enden (= røven) af verdenshavet«.

Tilbage til havnavnene. Danskerne har vel i al almindelighed talt om *Vestersøen* vest for Jylland (også kaldet Vesterhavet). Nogen speciel afgrænsning har dette farvand næppe haft. Det gik over i Atlanterhavet - som man selvfølgelig heller intet navn havde for - nord og

Søkort over Øresund 1583: »Zee Caerte vande Sondt t' vermaerste (det berømteste) van Denemarcken«, visende Halland og Skånes kyst fra Varberg til Falsterbo, samt dele af Østsjælland (nord til venstre). Øverst landtoning af kysten Kullen-Falsterbo og nederst af Sjællands nordkyst. Lappesandt (Lappegrunden) er angivet nord for Elsenore. Kattegat har endnu ikke fået sin nuværende betegnelse; det kaldes »Mare vvilgariter de Pol in« (= havet almindeligvis kaldet Pølen i ...) - navnet er mærkeligt nok ikke skrevet helt ud, men vi ved fra andre kort, at det skal være »De Pol in de Beldt«, Pølen i Bæltet, idet man antog, at Storebælt gik længere nordover. - Stik i Lucas Janszoon Waghenaers banebrydende søkortatlas »Spiegel der Zeevaert« I (Leiden 1583). *Chart of the Sound, 1583 (North to the left), between the Danish province of Skåne (since 1657 Swedish) and the island of Sjælland (Zealand). All ships passing by had to stop at the narrows between Helsingør and Helsingborg and pay the Sound Dues to the Danish King (1429-1857).* - *From Lucas Janszoon Waghenaer's sea-atlas »Mariner's Mirror« Vol. I (Leiden, 1583).*



syd for de britiske øer. Nordmændene kaldte det *Englandshavet*. Af hollænderne blev det samme hav kaldt *Nordsøen* (Noortzee) som modsætning til *Zuidersøen*, det sydlige hav, og denne betegnelse, som kunne læses på de hollandske søkort, blev i 15-1600-årene overtaget af danske søfolk (*Nordsøen*, *Nørresøen*), så den nu er blevet enerådende inden for søfarten, mens folk på land stadig - og med rette - taler om Vesterhavet, - jfr. Vestkysten, Vesterhavsøerne (om *Fanø*, *Rømø* osv.). Også englænderne har overtaget navnet *North Sea*, skønt det ligger øst for de britiske øer. Når hollænderne talte om Vesterhavet, mente de Atlanterhavet, som for dem begyndte vest for Kanalen.

Det andet store hav kaldte danskerne *Østersøen* (oldnordisk *Eystrasalt*, *Østersalt*; betegnelsen *Ostarsalt* nævnes 808 i de franske rigsannaler), det store indhav syd og øst for Danmark. Dette navn overtog tyskerne og hollænderne. Fra gammel tid har det imidlertid i fremmede lande haft betegnelsen det *baltiske hav*, latinsk *Mare Balticum* (jfr. engelsk *The Baltic (Sea)*). Navnet baltisk skal efter nogles mening være af slavisk oprindelse (*blato* = sø), mens andre sætter det i forbindelse med bælt, vel lig med ordet bælte (latinsk *balteus*) og betegnende et langt, smalt farvand. Denne sidste forklaring lyder nok sandsynligst.

Der har hersket stor uoverensstemmelse om, hvor langt Vesterhavet og *Østersøen* strakte sig ind i de indre danske farvande. Peder Hansen Resen, der i 1600-årenes sidste halvdel skrev en Danmarksbeskrivelse, »*Atlas Danicus*«, hævdede, at de to have mødtes ved *Helsingør* på en så skarpt begrænset linie, at et skib, der lå på *Helsingørs* yderred, lå i Vesterhavet, mens et skib på inderreden befandt sig i *Østersøen*. Dette var selvfølgelig at sætte sagen på spidsen, men en kendsgerning er det, at vore farvande *Skagerrak* og *Kattegat* langt op i tiden på søkortene regnedes til Vesterhavet. Ganske vist træffer man i ældre tid betegnelsen *Norgeshavet* eller *Jyllandshavet* for *Skagerrak*. På hollandske søkort dukker den hollandske betegnelse *Skager-Rak* op i 1600-årenes begyndelse. Det betyder *Skagens rak* (= farvand med lige forløb), men brugtes fra begyndel-

sen af kun om nuværende Kattegat. Først omkring år 1800 finder man Skagerrak brugt i sin nuværende betydning.

Vort farvand *Kattegat* træffes på ældre kort under mange navne: det baltiske hav (altså ligefrem som en del af Østersøen), Sinus Codanus, Skagerrak (jfr. ovenfor), bæltet (egl. Storebælt), ja på Waghenauers kort fra 1583 endog De Pol in De Beldt (= pølen i bæltet), formodentlig et skipperslangudtryk. Først op i 1600-årene optræder den spøgefulde hollandske betegnelse Kattegat (= hul i port hvorigennem katten kan slippe ud og ind, når porten er lukket; brugt om smalt farvand). Muligvis er dette »kattehul« oprindeligt navnet for det snævre løb mellem Jylland og Læsø, men efterhånden fik det den nuværende betydning, omfattende hele farvandet.

Øresund er en meget gammel betegnelse, truffet allerede i 700-årene. Ør betyder som nævnt gruset strand, og sund hænger sammen med at svømme, dvs. et smalt farvand, som man kan svømme over. Navnet - herhjemme og udenlands ofte i den afkortede form Sundet (de Sondt, der Sund, the Sound) - er bibeholdt til vore dage. At det bruges i bestemt form viser, hvor vigtigt det var allerede i gammel tid: det eneste »rigtige« sund mellem mange andre, hovedfarvandet for skibsfarten gennem de danske besiddelser. Fra først af og langt op i tiden har betegnelsen specielt været brugt for det smalle stræde mellem Helsingør og Helsingborg, senere om farvandet mellem Kullen-Gilleleje og Falsterbo-Stevns.

Det grundede farvand mellem Saltholm og Amager fik forøvrigt efter de hollandske søkort navnet *Drogden* (de Droochten = grundene, til droog = tør).

Benævnelsen *Bælt* for Storebælt er ligeledes gammel. Den træffes undertiden i udvidet form som Bæltesund. Man har som nævnt sat bælt i forbindelse med bælte, et langt smalt farvand, og det er muligt, at navnet har givet anledning til benævnelsen Mare Balticum for Østersøen. Ordet findes også i Samsøbælt, Femernbælt m.fl. Efter ca. 1650 benævnes farvandet ofte *Storebælt*, samtidig med at betegnelsen Lillebælt dukker op. Dette farvands ældste navn er Mel-far-, Middelfartsund (dvs. sundet hvor den mellemste overfart mel-

lem Fyn og Jylland finder sted, - efter bynavnet Middelfart). Men før 1650 går Melfarsund over til at betegne den nordligste del af farvandet, mens den sydlige del kaldes Lillebælt. Dette navn bruges 1650 af den danske korttegner Johannes Mejer, og snart dukker det op på søkortene.

Af andre danske farvandsnavne må nævnes *Limfjorden* (til lim = kalk, limsten, henvisende til de hvide kalkklinter) og *Isefjorden* (måske til ordet is). Begge er gamle betegnelser. *Grønsund* og *Guldborgsund* optræder også på kortene fra 1500-årene og derefter. *Storstrømmen* er en betegnelse, der øjensynlig først dukker op i 1800-årene. I Kong Valdemars Jordebog fra 1230'erne nævnes Smålandene som omfattende Als, Ærø, Langeland, Lolland og Falster (men ikke Møn). *Smålandshavet*, *-farvandet*, der er en ret moderne betegnelse, dækker dog kun farvandet syd for Sjælland (i ældre tid kaldt Den sjællandske Øgård). Farvandet syd for Fyn betegnedes i ældre tid som *Fynske Hav*, *Fynske Øgård*.

På ældre landkort findes hyppigere end på søkortene et utal af latinske havne for farvandene, ofte et forsøg på latinisering af de lokale navne af hensyn til et internationalt publikum. De lærde geografer har, som man kan se, ofte været i stor vildrede med disse navne, hvad der ikke er så mærkeligt, da de »indfødte« selv heller ikke har været konsekvente eller har haft samlenavne for større farvande. Bortset fra de ældgamle navne som f.eks. Østersøen, Sundet, Bæltet er der, som vi har set, nogen forvirring, og op i tiden er der sket flere navneændringer. Søbogen nævner i sine rutebeskrivelser praktisk talt ingen af de store eller små europæiske farvande ved navn, og det skyldes formentlig, at de var forholdsvis ubestemte og udefinerede. Da søkortene kom frem, var det nødvendigt at sætte navne på dem, hvad der voldt store vanskeligheder og resulterede i de vilkårligheder, vi træffer, når vi undersøger det foreliggende kortmateriale systematisk¹⁹.

BIBLIOGRAFI (éngangshenvisninger)

- Jørgen H.P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (Helsingør 1967).
- Axel Bjørnbo & Carl S. Petersen*: *Anecdota Cartographica Septentrionalia* (København 1908).
- Bo Bramsen*: Gamle Danmarkskort (København 1952).
- A. Fabricius*: Forbindelserne mellem Norden og den spanske halvø i ældre tider (København 1882).
- Johannes Knudsen*: Lodsøger i Oldtiden og Middelalderen; Nogle Hovedpunkter i Nordeuropas Kartografi; Den nedertyske Seebuch; De første trykte Lodsøger over de nordiske farvande, afhandlinger i Tidsskrift for Søværnen 1913.
- C. Koeman*: The History of Lucas Janszoon Waghenauer and his »Spiegel der Zeevaerdt« (Lausanne 1964), - følgebind til Fascimileudgaven af Waghenauers Spiegel der Zeevaerdt I (1584) og II (1585), udgivet Lausanne 1964.
- Konrad Kretschmer*: Die italienischen Portolane des Mittelalters (Berlin 1909).
- A.W. Lang*: Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee (Hamburg 1968).
- samme*: De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster (H & S årbog 1955); Det ældste kort over Nordeuropas søruter (sst. 1965).
- G.J. Marcus*: Ocean Navigation of the Middle Ages: Northern Waters, manus (disp.) (Oxford 1954).
- samme*: A Naval History of England I (London 1961).
- Roald Morcken*: Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år (Bergen 1983).
- Fridtjof Nansen*: Nord i Tåkeheimen (Kristiania 1911).
- A.E. Nordenskiöld*: Periplus (Stockholm 1897).
- Ottar og Wulfstan* (oversat *Niels Lund*, Roskilde 1983).
- Uwe Schnall*: Navigation der Wikinger (Oldenburg 1975).
- samme*: Bemerkungen zur Navigation auf Koggen (Jahrbuch d. Wittheit zu Bremen XXI, 1977).
- samme*: Der Schiffahrtsweg von Skíringssal/Kaupang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit, i Deutsches Schiffahrtsarchiv 4 (Oldenburg 1981).
- E.G.R. Taylor*: The Haven-Finding Art (London 1956).
- David W. Waters*: The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times (London 1958).
- samme*: The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcia (New Haven 1967).

NOTER (supplement til bibliografien)

- ¹ *A.W. Lang* i *Proceedings Royal Society Edinburgh B*, Vol. 73 (1972), 53ff.
- ² *Roald Mørcken* i *Sjøfartshist. årbok*, Bergen 1971, 207.
- ³ jfr. *Imago Mundi V* (Stockholm 1948), 44.
- ⁴ *Allg. Historie der Reisen I* (Leipzig 1748), 44.
- ⁵ *A.W. Lang* i *Imago Mundi XII* (1955), 41ff.
- ⁶ samme i *Cornelis Anthonisz*, i *Neues Archiv für Niedersachsen* 1953, 219ff.
- ⁷ *H.D. Lind*: *Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm* (København 1889), 152.
- ⁸ *Uwe Schnall*: *Schiffahrtsweg von Skiringssal nach Haithaby*, i *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 4, 169ff.; *Henning S. Eriksson*: *Hedeby* (København 1967). *Ole Crumlin-Pedersen* har i den lige udkomne bog *Ottar og Wulfstan* (overs. af Niels Lund), s. 37ff. argumenteret for ruten nord om Sjælland-Fyn og sydpå gennem Lillebælt, ligesom han søger at fastlægge mulige ankerpladser for nattetop.
- ⁹ *Hjalmar Falk*: *Altnordisches Seewesen*, i *Wörter und Sachen IV* (Heidelberg 1912), 17f., 23; *Grønlands historiske Mindesmærker III*, 482ff., 63f.; *Sofus Larsen*: *The Discovery of North America* (København 1925), 43.
- ¹⁰ *Adam af Bremen*: *De Hamburgske Ærkebispers Historie* (København 1930), 244f.
- ¹¹ *Paul Heinsius*: *Das Schiff der Hansischen Frühzeit* (Weimar 1956), 176; teksten: *Svenska flottans historia I* (Malmö 1942), 382; *Paul Johansen* i *Hansische Geschichtsblätter* 71 (1955), 92; *Christer Westerdahl* i *Tjustbygden* 1978, 21ff.
- ¹² *Karl Koppmann* (udg.): *Das Seebuch* (Bremen 1876); originalmanuskripterne i *Commerzbibliothek, Hamburg* - S. 72 - er efterset.
- ¹³ *Laurits Pedersen*: *Helsingør i Sundtoldstiden I* (København 1926), 138f.; *Vilh. la Cour*: *Flynderborg*, i *Fra Frederiksborg Amt* 1952, 21ff.; *Danmarks middelalderlige annaler* (udg. *Erik Kroman*, København 1980), 125; meddelelser fra overinspektør *Harald Langberg*, Nationalmuseet, der har foretaget arkæologiske gravninger på *Kronborgs område*.
- ¹⁴ begge udg. af *D.W. Waters* i *The Rutters of the Sea* (New Haven 1967).
- ¹⁵ *K. Richter* i *Sjöhistorisk årbok* (Stockholm 1943).
- ¹⁶ *Chr. Waagepetersen* i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1971, 25f.
- ¹⁷ *De Kaert vander Zee van Jan Seuerszoon 1532* (udg. *Johannes Knudsen*, København 1914), 53ff.
- ¹⁸ cit. i *Palle Lauring*: *Valdemarerne* (København 1959), 52.
- ¹⁹ om farvandsnavne se *Villads Christensen* og *Johannes Knudsen* i *Historisk Tidsskrift* 9.rk. I (København 1918-20); *Louis E. Grandjean*: *Søkortets stednavne I-II* (København 1945-46), pass.; *Peder Hansen Resens Atlas Danicus*, Helsingør (overs. *Johannes Knudsen*, København 1928), 36. - *Sinus Codanus*, jfr. *Arne Hægstad*: *Har at-*

Tartuschi besøgt Hedeby (Slesvig)?, i Aarbøger for nordisk Oldkyndighed 1964, 84. - Jeg skylder pastor Hægstad tak for denne interessante tydning.

BEWARE OF THE LAPPESAND! SAILING DIRECTIONS AND SEA CHARTS IN OLDEN TIMES

Summary

From time immemorial sailors' accounts of their journeys in various waters have been handed down by word of mouth from generation to generation, and at one point or another some of them have been written down. Thus some sailing directions called periples, which have their origins in Ancient Greece, have later been portrayed graphically as sea charts. In the Middle Ages we know of the 13th century Portolan charts (harbour maps) from the Mediterranean regions. Real sea charts first appeared in the 16th century, primarily in the Netherlands, and it took a long time before they became commonplace. The written and printed pilots' books were still used right up to our own time. In the case of Northern Europe and Scandinavia in particular a few sailing directions, usually very brief, have survived in chronicles, sagas, and other hand-written texts. Since ancient times a large amount of material based on personal experience on various passages has been collected, but owing to a lack of writing skills and the absence of parchment and paper only a few random samples have survived.

One well-known description is the Norwegian Ottar's account of his voyages from Northern Norway to the White Sea, southward along the coast of Norway to the important trading town of Skiringssal (near Larvik), and onward through Danish waters to Hedeby (near Schleswig), which at that time was the paramount Nordic trading city. Around the years 880-890 A.D. he visited the West Saxon King Alfred, whose interest in geography made him include Ottar's accounts in his own Old English translation of Paulus Orosius' geographical and historical work from around 400 A.D. Ottar's accounts were all the more interesting to the Anglo-Saxons mentioning as they did the places where their forefathers, the Angles, Saxons, and Jutes, had lived. Unfortunately the description is so brief that it has not been possible to retrace Ottar's route through Danish waters exactly.

At the same time King Alfred had another route written down, this time a Danish (?) merchant called Ulfsten's (Wulfstan's) description of a journey eastward from Hedeby across the Baltic to the trading town of Truso (Elblag).

The Icelandic Sagas contain several short sailing directions e.g. from Norway to Svalbard (Spitzbergen), to Iceland, Greenland, and Vinland (Labrador). As it was not possible to determine the geographical longitude they sailed on the open sea following the same line of latitude, which they determined by observation of the heavenly bodies.

From Denmark there is an account from approximately 1075 of the pilgrim route along the coast from Ribe to the Holy Land, and the old Nordic route from Blekinge across the Baltic to Reval was described around 1230. But these are only the meagre remains of a once great knowledge of the sea.

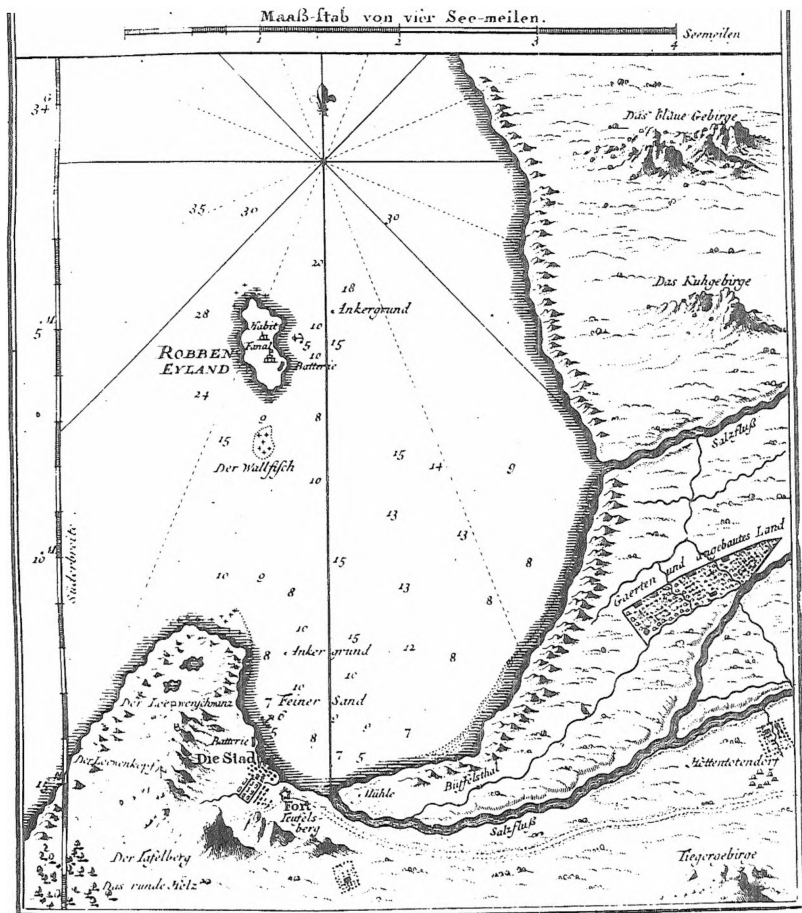
Part of this knowledge is, however, preserved in a Dutch source, the so-called »Seebuch« (Seabook). Around the beginning of the 13th century, perhaps earlier, Dutch merchants from towns by the Zuider Zee began sailing round Cape Skagen (the so-called »ommland«-around the land, i.e. Jutland - passage) and through Danish waters to the Baltic, and it seems clear that their voyages were based on Nordic and other sea captains' information about possible routes. This seabook, which gives the relevant sailing routes from the Netherlands south to Spain, west to the British Isles, and north via the Great Belt and/or the Sound to the Baltic, is thus undoubtedly the result of such voyages. Unfortunately no Dutch copy of the work has been preserved, but the book was regarded as being so useful that it was translated into Low German for use in Hanseatic shipping. At least two handwritten copies of this translation are still preserved, one from the 14th century, the other an extended and modernised version from the 15th century (both are to be found in the Commerz-Bibliothek, Hamburg). Certainly the book was more widely known and used than one can imagine. Far from being an integrated work it is compiled from several different sources of varying chronology, often placed in such a confused order that it must have been difficult to use in practice. The routes are the old familiar traditional ones which experience had shown to be the safest or shortest. Distances and often compass directions are given together with the course, and certain depths, banks, landmarks, and tides are also mentioned.

Of local interest is the oldest text which sheds some light on the Medieval topography of Zealand's north-eastern corner, by the Sound, where the internationally famous »Hamlet's Castle« Kronborg (1574-85) now stands. Its predecessor was the sizable castle Krogen (= the hook) or Ørekrog which is first mentioned in 1346. Before this castle was built it would seem that a seamark in the form of a beacon was erected here, perhaps shaped to resemble a house. But this is still only a theory.

After the art of printing was introduced enormous numbers of sailing directions were printed, particularly in the Netherlands, but also in other sea-faring countries. Incidentally, for a long time to come these Dutch chart books used the same sentences and wording as were found in the Seabook, which shows that we are dealing here with an incredibly long-lived and irradicable tradition. As an aid to sailing it

was more and more common to find views of the land, i.e. woodcuts of the coast profiles and their characteristic features.

Some of the Danish names for the various waters are very old. E.g. *Sundet* or *Øresund* (= the Sound; ør = a gravelly beach); *Limfjorden* (lim = limestone, fjord = firth); *Vesterhavet* or *Vesterøen* (= the Western Sea) which in maritime language has been replaced by the originally Dutch term *Nordsøen* (= the North Sea, as opposed to *Zuider Zee*, the South Sea); *Østersøen* (= the Eastern Sea, i.e. the Baltic). The latter has been taken from the Latin name found in sea charts, *Mare Balticum*, which is presumably connected with the word *Bælt* (= Belt), which means a long, narrow channel like a belt (in Latin *balteus*), (cf. the name *Storebælt*, = the Great Belt). The name *Skagerak* was passed on from Dutch charts to Danish about 1600 (skage = tongue of land, protruding point; rak = waters with a straight course, cf. the name of the town Skagen = the point). *Kattegat* is a humorous Dutch term (= a cat hole, a little hole in a gate through which a cat can slip in and out), which figures on Dutch charts in the 17th century as the name for this difficult waterway.



Taffelbyen omkring 1740. På kortet ses tydeligt de forskellige bjerge og deres placering i forhold til byen, fæstningen og bugten. *Table Bay around 1740. The various mountains and their position in relation to the town, the fort and the bay can be seen clearly on the map.*

Kapstaden - som de kendte den

Af

KÅRE LAURING

Størstedelen af 1600- og 1700-årenes søfarende på den lange rejse mellem Europa og Asien stiftede bekendtskab med Kapstaden, der fungerede som en tiltrængt rasteplass, når det var påkrævet med ferskvand, fersk kød, grøntsager eller reparationer efter havari. Historikeren Kåre Lauring har samlet datidens vidnesbyrd om, hvorledes livet levedes og oplevedes i dette internationale og maritime miljø.

»Den 19. oktober 1737.

Efter middag omkring kl. 2 fik vi øje på land, omkring kl. 4 kunne vi skelne Løvehovedet eller Sukkerknalden, og i overensstemmelse hermed styrede vi for fulde sejl mod havnen. Ved solnedgang kunne vi se land ganske tydeligt og styrede direkte mod den sydligste indgang til Taffelbayen i klart vejr og månelys på kursen ØNØ indtil kl. 2 om morgenen. Omkring kl. 9 affyrede vi et skud, hvorefter der blev tændt et lys på Robbin øen, som vi lagde på kursen N til Ø 1/2 Ø. Fra kl. 10 om aftenen sejlede vi i meget fint og klart månelys tæt ind under Løverumpen, mens vi sejlede på loddet på 10 til 16 favne vand, og omkring midnat ved Green Point lå bugten åben foran os.

.....

Vi luvede op mod ankerpladsen i nærheden af byen og affyrede et skud, som fik flagskibet til at tænde et lys, men vinden skrallede af og skiftede til SØ så sejlede vi over til bugtens nordøstlige side for at stagvende, men det blev helt vindstille, og de lagde skibet for anker på 14 favne over stenet grund mellem kl. 2 og 3 om morgenen og ca. 2 eller 3 mil fra land«¹.

Således beskrev den engelske supercargo Charles Barrington i 1737 Vestindisk Guineisk Kompagnis fregat »Grevinden af Laurvigen«s ankomst til Kap det Gode Håb. Men egentlig kunne ovenstående citat være skrevet af de fleste af de søfolk, der i 16-1700-tallet lagde ind på det sted.

»Grevinden af Laurvigen« var nu gået til ankers i Taffelbayen. Rundt om skibet lå Afrika, og foran byen Kapstaden anlagt på en lille flad strimmel land, der lå mellem stranden og de tre bjerge, der rejste sig i en halvcirkel bag byen, som ville de forhindre denne by, dette fremmedlegeme på Afrikas kyst, i at brede sig videre ind over det ukendte kontinent.

Fra vest mod øst var de tre bjerge Løvehovedet eller Løverumpen i midten, opkaldt efter det flade plateau, der dannede dets top, Table Mountain, eller som de danske søfolk kaldte det Taffelbjerget, og længst mod øst ind mod det afrikanske fastland, Djævlebjerget. Med sine 1500meter var Taffelbjerget det højeste og mest dominerende af de tre bjerge, og det var derfor også Taffelbjerget, søfolkene først fik landkending af, når de ude fra Atlanterhavet nærmede sig Kapstaden.

I det gamle Dansk-Ostindiske Kompagni var der gerne en kande vin til den heldige, der først fik landkending af Afrika². Det hollandske Ostindiske Kompagni var ikke helt så fedtet: »Den samme Dag blev saa udraabt aff Capitainen at hvo der først kunde se Land skulde bekomme 1 Sødmelcks Ost, en ny Hat, it Ancker Brendevin och 4 Rixdaler i Penge«³.

For søfolkene var Taffelbjerget en gammel kending, en ven, tegnet på, at den lange tur ned gennem Atlanterhavet endelig var overstået, og at fast grund, omend for en kort tid, igen var inden for rækkevidde. Men også en ustabil ven. Ængsteligt spejdede øjnene ind mod bjerget. Var det flade plateau hyldet i tunge sorte skyer? Så var det tegn på, at en af de frygtede sydøst-storme, der fra september til april rasede fra Taffelbjerget, igen var på vej. Som Volquard Iversen fra Husum i Holsten sagde, da han i 1656 så skyerne samle sig over Taffelbjerget: »Der er dækket op til taffel, og snart vil vi blive serveret dårligt tilberedt mad«⁴.

Toppen af bjerget, det store plateau: »kold, sumpet og mosbevokset, dækket normalt af en halv tomme vand«⁵, målte omkring 2,5 gange 1 kilometer⁶. Turen derop var anstrengende og tog gerne en hel dag, men man fik belønningen for den megen møje, udsigten.

Mod nord havde man bugten, og ude i horisonten, omtrent 20 kilometer fra byen, konturerne af den flade sandede Robben Ejlans Sæløen -, eller som englænderne kaldte den Robbin Island.

Da hollænderen Johan Nieuhoff kom forbi i 1654, var der lige udsat kaniner på Robbin Island, og øen var på den tid dækket af grønne planter med gule blomster⁷. Da Johan Petri Cortemünde så den 20 år senere, var der også kvæg på øen, foruden en lille garnison under kommando af en sergent fra Ålborg ved navn Christian⁸.

Ellers var øen nok mest kendt som fangelejr. Her sad forhenværende ansatte i det hollandske kompagni, borgere, søfolk, politiske og kriminelle fanger. Simpelthen alt fra byens lommetyve til politiske og islamiske ledere fra Indien, Java og Sumatra.

På den anden side af byen, mod syd, strakte sig en 60 kilometer lang landtunge af sandsten og granit. Det var ved denne landtunge, Bartholomeu Dias den 6. juni 1488 rejste et kors for at erindre eftertiden om, at portugiserne nu var nået til det punkt, hvor Afrika hørte op, og vejen til Østens herligheder begyndte. Dias døbte stedet - Capo Boa Esperanza - Kap det Gode Håb.

På tangens vestkyst kunne man se Hout Bay. Ikke nogen god ankerplads, fladvandet, fuld af klipper, undersøiske skær og fuldstændig åben for de frygtelige nordvest storme, der rasede om Kap det Gode Håb fra april til september.

Så var False Bay på tangens østside straks bedre. Den havde ganske vist også klipper og skær, men også sandstrækninger og en god dybde. For den stedkendte var det en god ankerplads, og samtidig den eneste vest for Mossel Bay.

I False Bay lå skibene også i læ bag Taffelbjerget, når nordvest stormene fæg ind over Kaplandet, og fra 1753 blev bugten derfor fast ankerplads for skibe, der kom til Kapstaden mellem april og november.

I årene efter 1753 voksede en by, Simonstown, op i False Bay. En mindre kopi af Kapstaden med fort, garnison, hospital og hvad ellers skibe og søfolk skulle bruge. For den, der ville en tur til Kapstaden, var der mulighed for at leje vogn eller hest, og på halvvejen lå et

lille herberg, hvor man kunne hvile sig, drikke en flaske vin og spise en frokost⁹. Men vi er i 1737, og skibene gik stadig til ankers i Taffelbayen hele året rundt.

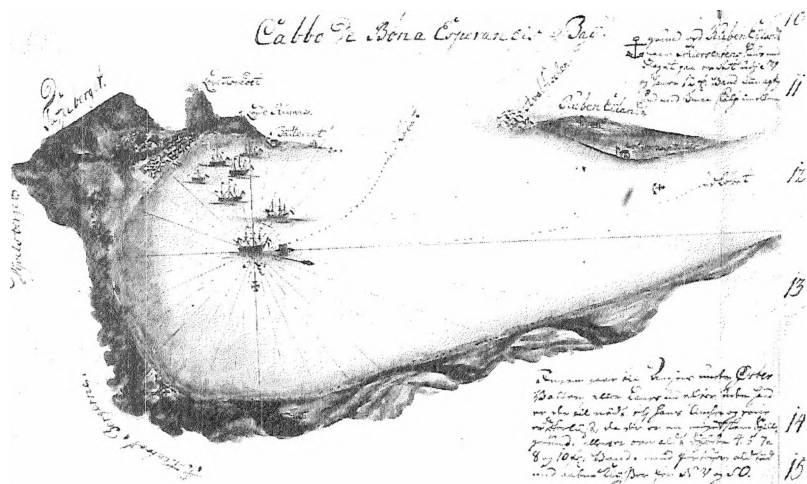
Fra False Bay vandrede øjnene mod øst, mod fastlandet, der strakte sig på den anden side af et bredt ufrugtbart sand- og klitområde. Cape Flats hed det, og det skulle først blive opdyrket i det 19. århundredes sidste halvdel.

Tilbage var byen for foden af bjerget. Den var ikke stor, omkring 100 huse, da englænderen Charles Lockyer i 1706 aflagde besøg¹⁰. 2000 skridt lang og lige så bred, mente den svenske læge og botaniker Anders Sparrman, da han var der i 1771¹¹. Senere opgivelser har vist, at Kapstaden omkring 1737 har haft en samlet befolkning på omkring 12.000 mennesker¹², der boede i selve byen, på gårdene og gartnerierne i omegnen, eller på de store nybyggerfarme på den anden side af Cape Flats, hvor kolonien allerede på et tidspunkt havde et solidt greb i det afrikanske fastland.

Egentlig var det portugiserne med Bartolomeu Dias, der kom først til Kaplandet. Men portugiserne fik aldrig rigtig interesse for stedet. De havde allerede forsyningsstationer på Madeira og Cap Verde øerne, og skønt Kaplandet var fri for Cap Verde øernes malaria, og rigeligt forsynet med fersk kød og frisk vand, var portugiserne alligevel ikke meget for at komme ind i Taffelbayen med dens storme og særdeles ugæstfri hottentotter, som portugiserne aldrig rigtig kom på talefod med.

I stedet foretrak portugiserne at runde Afrika godt fri af Kaplandets klipper og lumske farvande for derefter at gå op langs Afrikas østkyst til en lille koralø, som de gav navnet Mocambique. Ikke noget sundt sted måske, men det lå godt placeret for rejsens sidste stræk over det Indiske Ocean til Goa og de andre portugisiske kolonier på Indiens vestkyst.

Da England, Frankrig og Holland i slutningen af 1600-tallet forsigtigt sneg sig rundt om Afrika, var de heller ikke meget for at gå ind i Taffelbayen, men foretrak som portugiserne at gå til Mocambique. Men efter at hollænderen Hendrik Brouwer i 1611 havde lagt



I april 1727 var Ostindisk Kompagnis fregat »Grev Laurvig« i Taffelbayen. Med ombord var søløjtnant Frederik Zimmer, der lavede ovenstående tegning af Kapstaden og Taffelbayen. Også på Zimmers billede får man et godt indtryk af byen og bjergenes placering i forhold til hinanden, og man får et indtryk af, hvor øde byen dengang lå placeret⁶⁹. *In April 1727 the Danish East India Company's frigate »Grev Laurvig« (Count Laurvig) was in Table Bay. On board was Lieutenant Frederik Zimmer, who made this drawing of Capetown and Table Bay. Zimmer's illustration also gives a good picture of the relative positions of the town and the mountains, and gives an impression of the desolate location of the town at the time.*

søvejen til de nye hollandske kolonier på Sumatra og Java ud i en ret linie fra Kap det Gode Håb til Australien og derfra med Sydøstpasset til Sunda Strædet, var Mocambique pludselig placeret langt udenfor, medens Taffelbayen blev placeret på ruten. Det sidste sted hvor man kunne få friske forsyninger, inden det lange stræk over det Indiske Ocean i Brouwers kølvand, og det første sted man kom til på hjemturen.

Det var nemlig absolut nødvendigt, at man på turen fra Europa til Asien, der normalt tog omkring 7 måneder, kunne stoppe op på vejen og indtage friske forsyninger i form af kød, grøntsager, frugt og vand, hvis man skulle have en chance mod alle de sygdomme, der dengang ramte søfolk.

Datiden havde ikke den store forståelse for tarm- og maveinfektioner, for vitaminer og ernæringslære, men man vidste, at en del af sygdommene skyldtes råddent vand og gammel saltmad, og at de kunne kureres med fersk kød, frisk vand, frugt og grøntsager - alt sammen varer som Kaplandet kunne levere.

Hvordan fungerede »rasteplassen« Kaplandet så i de første år? Normalt blev de syge bragt i land og lagt i telte ved foden af Taffelbjerget, hvor de blev plejet, så godt man kunne.

Franskmanden Augustin de Beaulieu, der besøgte stedet i 1620, kun et lille års tid efter, at Ove Gedde havde lagt ind til Kap det Gode Håb med de første danske skibe, der rundede Afrika, fortæller: »Mandag den 16. sendte jeg storbåden i land med sejl til at lave telte af og med 25 vagter. Jeg gav også instruks til viceadmiralen om at sende 25 mænd med sejl til et telt til dem selv, og gav dem ordre til at bygge smedeessen. Da storbåden vendte tilbage, sagde dens besætning, at de havde fundet adskillige menneskelig, forskellige spredtliggende beklædningsgenstande, og ved åen Fresh River en lille befæstning lavet af græstørv med god flankesikring, som de formodede, var blevet bygget af danskerne«¹³.

Islændingen Jon Olafsson har i sin beretning fra 1623 givet en mulig forklaring på ligene: »Næste Morgen var vi igen i Land med Liget af en af de før nævnte Syge, men uagtet at han blev gravet dybt ned, blev Graven dog allerede næste Nat oprodet af Løverne, saaledes som det sker med alle Lig, der begraves der«¹⁴.

De to uddrag giver en fornemmelse af ret kaotiske forhold og de forklarer, hvorfor både englænderne og hollænderne snart fik planer om at overtage området, så forsyningerne til skibene og forholdene i bugten kunne blive ordnet.

I 1620 hejste englænderne Andrew Shilling og Humphrey Fitz-Herbert det engelske flag over Løvehovedet og tog området i besiddelse i James den Førstes navn, men denne, der åbenbart mente, at han var rigeligt forsynet med forrevne klippekyster og »hottentoter« i sit barndoms Skotland, var ikke interesseret.

England forpassede sin chance, i hvert fald i første omgang, men

det gjorde det hollandske »Vereinigten Oostindische Compagnie« ikke. Den 6. april 1652 ankrede Jan Anthoniszoon van Riebeeck op ude i Taffelbayen med fem skibe og tog området i besiddelse for det hollandske kompagni.

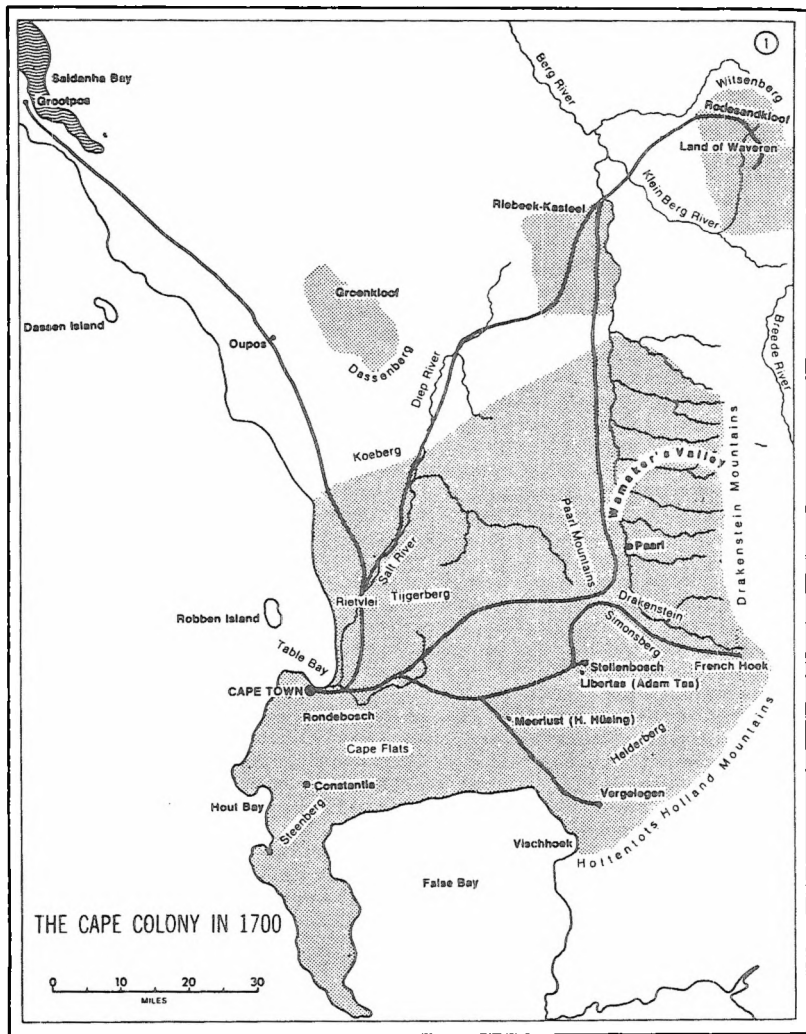
Hvad man ønskede at grundlægge var en forsyningsstation. En »rasteplass« midt mellem Atlanterhavet og Det Indiske Ocean. En fæstning, nogle få embedsmænd, en lille garnison, et hospital, hvor søfolk kunne blive plejet, en have med frisk frugt og grønt til skibene, det var alt. En lille station på hovedvejen mellem Europa og Asien. En station drevet med et minimum af omkostninger. Det var umuligt. For varerne til skibene, kødet, frugterne, grøntsagerne og alt det andet, skibene havde behov for, skulle produceres. At gøre det krævede bønder, og det krævede plads. Hvad man ønskede var en forsyningsstation, men for at få den, var man, hvor nødig man end ville, nødt til at grundlægge en koloni, med hvad deraf fulgte af øgede omkostninger og ansvar.

I begyndelsen prøvede van Riebeeck at begrænse det opdyrkede område med et mandeltræs hegn langs vestsiden af Cape Flats, men det var håbløst. Nyheden om kolonien spredtes, og forhenværende ansatte i kompagniet, søfolk, bønder og håndværkere fra Holland, Tyskland og Frankrig kom til landet. Omkring 1680 var Kaptangen helt opdyrket, og de første farmere brød igennem mandeltræshegnet og slog sig ned på den anden side af Cape Flats.

I 1679 blev området Stellenbosch, ca. 40 kilometer øst for Kapstaden, udstykket, og i årene efter fulgte områderne Drakenstein, Waveren og Swellendam. Fra 1730 tog udvidelserne af kolonien rigtig fart, og i 1737 løb koloniens grænser langs med Oliphant River i nord langs Gourits River og Mossel Bay i øst.

Omkring selve Kapstaden lå haver, gartnerier og vingårde, medens det på de store åbne strækninger på fastlandet var kvægdriften, der slog igennem. En driftsform der krævede store åbne græsningsarealer.

Men tilbage til byen og skibene ude i bugten. De to første dage efter ankomsten lå »Grevinden af Laurvigen« for anker ude i bugten,



Kap-kolonien omkring 1700⁶⁸. *The Cape Colony around 1700.*

og først den 21. oktober tillod vejrforholdene skibet at stå ind på sin endelige ankerplads foran byen¹⁵. Det egentlige ophold kunne tage sin begyndelse.

Havnemyndighederne kom ombord for at forhøre sig om skibet og kaptajnens navn, hvor man kom fra, og hvor man agtede sig hen, men især kom man for at forhøre sig om besætningen og dens sundhedstilstand¹⁶. Som James Cook skrev små 40 år senere: »Formålet med havnemyndighedernes besøg var efter sædvane at danne sig et skøn over skibene, at forhøre sig om besætningens helbred, og i særdeleshed at høre, om der fandtes tilfælde af kopper ombord, hvilket man frygter mere end noget andet i Kapstaden«¹⁷.

At myndighederne i Kapstaden var bange for sygdomme, var der ikke noget at sige til. For skibene ude i bugten førte smitte med sig. Det kunne ikke undgås, og havnemyndighedernes besøg ombord eller ej, den ene epidemi efter den anden strøg ind over landet, og specielt kopperne ramte hårdt.

Første gang kopperne for alvor ramte landet var i 1713. Besøgende skibe, et rygte sagde, at de var danske¹⁸, sendte koppeinficeret snavsetøj i land for at få det vasket hos kompagniets slaver. En koppepidemi brød ud, og i løbet af kort tid var over 90% af landets hottentotter udryddet.

1755 og 1767 vendte kopperne tilbage, og i 1771 fortalte franskmændene de Saint-Pierre, at mange af indbyggerne var frygteligt arrede efter koppernes hærgen¹⁹.

Ombord på »Grevinden af Laurvigen« blev forholdene imidlertid godkendt, en båd blev sat i vandet, og nogle af officererne lod sig ro ind til stranden for at tage byen i øjesyn.

Anløbsstedet i Kapstaden var en ca. 80 meter lang bro, lidt nord for fæstningen, der tjente dels som anløbsbro, dels som forsyningsstation for vand til skibene.

Fra toppen og siderne af Taffelbjerget sprang kilderne, strømmede ned over bjergsiderne, gennem byen ad gravede kanaler og videre ned over stranden for til sidst, i en ledning af udhulede træstammer, at blive ført ud til enden af anløbsbroen. Her kunne man lægge

til og tappe vandet over i vandtønder, og derved undgå at sejle ind gennem den farlige brænding, hver gang man skulle hente vand. Men broen var også samlingssted for nogle af de hottentotter, der holdt til omkring fortet, »caepmans« som disse indfødte blev kaldt²⁰, og broen var derfor det sted, hvor den besøgende ofte fik det første indtryk af landets oprindelige befolkning.

Hvordan det indtryk kunne være, fortalte præsten Hans Mesler i 1708: »da vi vare komne paa Caps Reed, og jeg første Gang foer i Land med Capitainen Niels Welling, mødte os paa Broen en Deel Hottentotter, Mænd og Quinder, de bad og tiggede Penge, og brugte heel og uforskammed og ublu Ord og serdelis Quinderne, som lod sig forlyde paa gebrocken Hollandsk, som dog let kunne forstaaes, at dersom vi vilde give dem en Dobbelke (c. 4 Skilling paa Hollandsk eller 2 Styver) da skulle vi faa deris Blusel og naturlige Lemmer at see, hvor paa jeg bestyrtes over disse beestiske Mennesker og bad Capitainen Niels Welling, at han ville skille os af med dette Pak«²¹.

Khoikhoi kaldte de sig selv. Hottentotter døbte europæerne dem. Islændingen Jon Olafsson er en af de første, der forklarer os hvorfor: »Deres Dans bestod i, at de sagde Hottentot! knipsede med Fingrene, smækkede med Tungerne og sparkede med Benene alt i Takt«²².

Mødet med europæerne blev hottentotternes skæbne. Da van Riebeeck kom til landet, anslår man, at der var omkring 50.000 hottentotter²³. De levede som nomader, altid på rejse i området med deres store kvægflokke, måske ialt op imod 100.000 stykker kvæg. Så kom europæerne. De store kvægflokke blev opkøbt af det hollandske kompagni, nybyggerne overtog jorden, og hottentotterne selv blev udsat for diverse sygdomme. De overlevende blev indlemmet som underklasse eller bundskrab i det europæiske samfund, hvor de tjente til dagen og vejen som tjenere, kuske, hyrder, gadesælgere og daglejere, hvis de ikke stod nede på anløbsbroen og tiggede af søfolkene eller faldbød deres koner.

Det har nu nok knebet noget med afsætningen. For de fleste europæere afskyede hottentotterne: »den mest frastødende race i ver-

den«²⁴, som en fransk besøgende i 1687 kaldte dem. Og det er lige før man forstår den gode franskmænd. For hottentotterne smurte sig over det hele med fedt. Lamme-, fåre-, svine- eller hvad slags fedt, de nu kunne få fat på. Søfolk kunne fortælle, hvordan hottentotterne, når de kom ombord i skibene, løb ned i kabyssen, ville have kabysfedt og råbte: »Smirum Soe! Smirum Soe!«²⁵.

Mange europæere har beskrevet hottentotterne, hvordan de lugtede, og hvor forfærdelige de så ud. Men få har gjort det så ondskabsfuldt som Hans Mesler i 1708: »De har store tykke Lipper og smørger baade deris Krop og Hoveder med hvad gammel Fedt og Smørelse de kand faae, saa at deris Hoved sidder som i en Kage, og deris Haar paa Hovedet hænger i tykke Klatter af Fedt. Paa Hovedet, som er fuldt af Fedt, setter de Messing Søm, Tin Knapper, Glas Perler, gamle Spender og hvad andet de kand faae til Prydelse«²⁶.

Derefter fortæller Hans Mesler, hvorledes hottentotmændene altid gik med en kæp forsynet med en kattehale, som de viftede sig med omkring hovedet: »thi Fluer og Utøj hænger i stor Mængde efter dem for det meget Fedt og Uhumskhed, de smør sig med«²⁷.

Når man kom ind fra broen, stod man ved en åben plads, der strakte sig om bag nogle store lagerbygninger, der lå ned til stranden. På den plads havde van Riebeecks første fæstning ligget. Men efter at den var faldet sammen i 1667, og den nye fæstning var blevet færdig i 1672, lå stedet hen som en losseplads, fuld af skrammel, og med store huller, som søfolkene skvattede ned i, når de efter en glad aften stavrede over pladsen.

I 1739 fik guvernøren Hendrik Swellengreben pladsen ryddet og lavet om til eksercerplads. I vore dages Cape Town eksisterer pladsen endnu under navnet »Grand Parade«. Den ligger dog ikke mere ved stranden men er af udviklingen flyttet et godt stykke ind i byen.

Øst for pladsen lå, og ligger endnu, Kapstadens slot, eller Kapfæstningen. En fæstning med fem bastioner og voldgrave, bygget i lokale sten hentet i Taffelbjergets bjergmassiv. Solidt og massivt lå det, kun 2 til 300 meter fra strandkanten, og fortalte de fremmede skibe, at de godt måtte komme ind i Bayen for at købe forsyninger,

men stedet tilhørte »Vereinigten Oostindische Compagnie«.

Egentlig var fæstningen dog et tegn på falsk styrke, for den repræsenterede kun kompagniet, ikke kolonien og dens indbyggere. Da englænderne under Napoleonskrigene var blevet tilstrækkelig interesserede i området, gik erobringen af Kaplandet da også ret smertefrit.

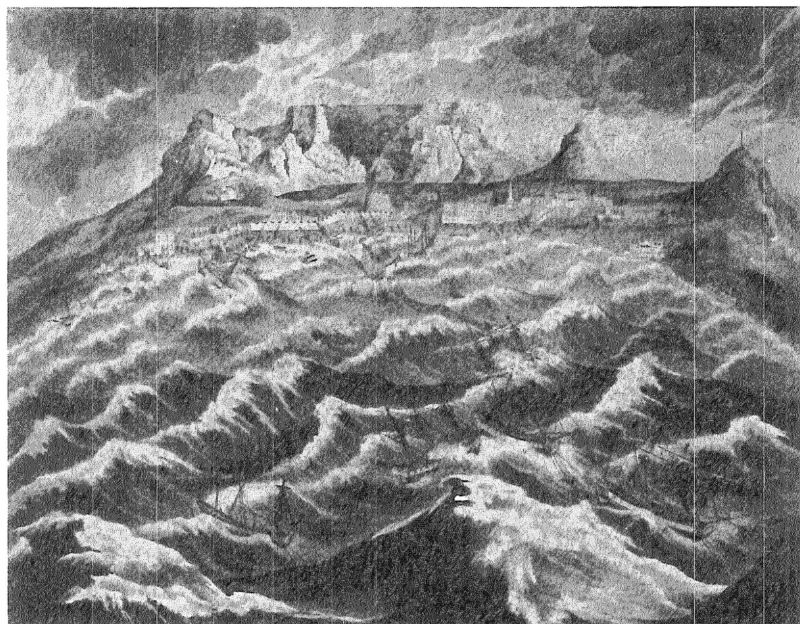
I fæstningen boede guvernøren og andre kompagniembedsmænd. Der var messer for officererne, sovesale for tropperne, værksteder, køkkener og spisesale. Her opbevaredes garnisonens forråd, kompagniets vinlager, og her var de sikrede rum, hvor skibskisterne med sølvet, der skulle betale de mange varer i Østen, opbevaredes den tid det hollandske kompagnis skibe lå for anker i den stormfulde bugt.

I oktober 1737 husede guvernørboligen endnu den afgåede guvernør Jan de la Fontaine, så officererne fra »Grevinden af Laurvigen« måtte besøge hans afløser, interimsguvernør van den Henghel i dennes privatbolig. Men ellers var det normale, at kaptajnerne af lagde guvernøren en visit i embedsboligen, viste ham skibets papirer, pas og andre nødvendige dokumenter, fortalte nyt fra Europa, og afleverede de gaver, man havde med, og som altid fik forretningerne til at gå lidt bedre.

Vest for fæstningen, langs med stranden, på det sted hvor van Riebecks første hospital havde ligget, lå kompagniets magasinbygninger eller »Matrosen Cagie«²⁹. - Her boede equipagemesteren, der havde opsyn med skibenes besætninger, og her boede de besætninger, der for tiden var i byen, bådsmand, tømrere, kokke, kvartermestre og menige søfolk. Kaptajner, supercargoer og styrmænd, som vi senere skal vende tilbage til, indlogerede sig ude i byen.

I magasinbygningerne boede også, og sikkert meget fornuftigt, gæsterne taget i betragtning, byens politimester og de kafferslaver, der bevæbnede med knipler og sværd udgjorde byens politikorps og bødler. For yderligere at lægge en dæmper på løjerne, stod bag huset på eksercerpladsen byens galge, hjul og stejle.

Endelig var her de store magasiner og tømmerpladsen med kom-



Taffelbayan den 12. april 1790. 14 skibe, heraf 2 danske: »Arveprinsen af Augustenborg« og »Prinsesse Louise«, lå for anker i Bayen da en NV-storm pludselig kom ude fra Atlanten og kastede 7 skibe, deriblandt »Arveprinsen af Augustenborg« op på stranden foran byen. Billedet er fra 1790, men det kunne næsten lige så godt være fra den 21. maj 1737, hvor Bayen også blev ramt af en NV-storm, hvorved otte skibe strandede. Endnu i november ca. 5 måneder efter, fortæller Charles Barrington i sin journal, lå vrage langs stranden som et minde om katastrofen. Original på Handels- og Søfartsmuseet. *Table Bay, April 12th 1790. Fourteen ships, two of them Danish - »Arveprinsen af Augustenborg« («the Crown Prince of Augustenborg») and »Prinsesse Louise« -, lay at anchor in the bay when a north-westerly storm suddenly blew up from out in the Atlantic and tossed seven of the ships, including »Arveprinsen af Augustenborg«, up onto the beach in front of the town. The picture is from 1790 but it could just as well be from May 21st 1737 when the bay was also struck by a north-westerly storm, which left eight ships stranded. About five months later Charles Barrington's logbook reports that the wrecks were still lying along the beach as a memorial to the catastrophe.*

pagniets omfattende lager af træ, master og rundholter, bjælker, brædder og planker foruden jern, tovværk, sejl, blokke og taljer, i det hele taget alt, hvad skibene ude i bugten kunne tænkes at få brug for³⁰. Det har sikkert været en del. For med normal afgang fra Nordeuropa i månederne december/januar³¹, må vi regne med, at kun de færreste skibe er sluppet ned gennem Nordatlanten uden skrammer. Og turen den anden vej over det Indiske Ocean rundt om Kap det Gode Håb var heller ikke altid den rene fornøjelsestur.

Depotet var selvfølgelig først og fremmest beregnet til det hollandske kompagnis skibe. Men andre kunne også få hjælp. Det var dog, som James Cook skrev: »til ågerpris. Hvad angår skibsekvipering udnytter hollænderne her såvel som i Batavia udlændinges uheld på det skændigste«³². At hyre arbejdskraft i land til at hjælpe med reparation af skibene var derimod næsten umuligt. Officererne på »Grevinden af Laurvigen« prøvede forgæves at hyre bødkerne fra byen til at hjælpe med at reparere skibets vandtønder³³, og Cook måtte låne arbejdskraft fra andre skibe i bugten, da han skulle have sine skibe kalfatret³⁴.

Fra magasinbygningerne gik man ned ad byens hovedgade. Den første gade i byen, der fik navnet »Heerengracht« (i dag Adderley Street). Et stykke nede på venstre hånd lå kirken, fuldført i 1704, og i 1737 stadig stråttækt. Kirken, der var reformert, var den eneste i byen. Andre trosretninger var ikke forbudt, og man havde da også både huguenotter, protestanter, katolikker og ikke så få muslimer blandt befolkningen, men dyrkelsen af disse trosretninger måtte foregå under private former, som da Hans Mesler holdt gudstjeneste i sit logi for skandinaviske og tyske søfolk ansat i kompagniet³⁵.

Ved siden af kirken lå kompagniets slavehus. En stor firkantet bygning, 86 meter lang og 42 meter bred, med en firkantet gård i midten, hvor slaverne stillede til mønstring hver dag, og hvor de lavede deres mad og havde deres husdyr gående³⁶.

I 1742 var der 605 kompagnislaver, der næsten alle boede i slavehuset³⁷. Dertil skal så lægges omkring 6500 privatejede slaver, der boede spredt over hele kolonien³⁸.

De fleste af slaverne kom fra Madagascar. Af kompagniets slaver var det vel op mod 66%³⁹. Men der blev også importeret slaver fra Dahomey, Zanzibar, Mocambique og fra Indien, Sumatra og Java. Hottentotterne var det forbudt at gøre til slaver. Kompagniet deltog ikke selv særlig ivrigt i slavehandelen. Man overlod det stort set til fremmede, som f.eks. engelske og franske skibe der kom forbi på vej til Vestindien med slaver fra Madagascar. Det hollandske kompagni selv nøjedes normalt med at sende nogle slaver til Kapstaden med de skibe, der afgik fra Indien og Java til Europa. En trafik som også andre kompagnier deltog i. Indtil 1733 var det således normalt, at Asiatisk Kompagni sendte 10-15 slaver til Kapstaden med skibene, der gik hjem fra Tranquebar.

I kompagniets slavehus skulle slaverne egentlig have boet adskilt efter køn, men det blev aldrig overholdt, og mænd, kvinder og børn boede stuvet sammen, som man bedst kunne, godt blandet op med mæg, hunde og grise, der væltede rundt mellem kogekar og ildsteder. Absolut ikke noget behageligt sted at opholde sig, og for tyskeren O.F. Mentzel, der boede i Kapstaden fra 1733 til 1741, blev besøget tilsyneladende da også af kort varighed: »Jeg kan ikke give nogen beskrivelse af opholdsrummet, eftersom stanken fik mig til at trække mig hastigt tilbage«⁴⁰.

Gad vide om det er sandt? For udover at være opholdssted for slaverne, fungerede slavehuset også som byens største og billigste bordel. Her kom kompagniets ansatte i Kapstaden eller kompagnifolk på gennemrejse. Her kom byens borgere, og her kom frem for alt de tusinder af søfolk, der hvert år passerede byen.

I 1671 anslog højkommissær Isbrand Goske, at ca. 75% af de børn, der blev født af kompagniets slaver, havde hvide fædre⁴¹. Man kan forstå, at en del af byens bedre borgere fik sig en pinlig erindring om en gemytlig aften, når de et års tid senere stod i slavehuset og frikøbte et spædbarn, mistænkelig lys i huden. For selv om Kapstaden aldrig blev det racemæssige blandingsfund, vi f.eks. kender fra Brasilien, så er slægtsforskning heller ikke den mest populære hobby blandt de gamle familier i vore dages Sydafrika.

På den anden side af Heerengracht, lige over for kirken og slavehuset, lå kompagniets hospital med plads til 400 patienter. Der kunne besætningsmedlemmer fra alle skibe, der kom forbi, blive indlagt og behandlet gratis, og med fuld løn, ikke alene for den tid deres skib lå i bugten, men op til 6 uger efter. For længere perioder gik man ned på halv løn. Kompagniets ansatte i Kapstaden kunne få behandling i 6 måneder på fuld løn, og derefter 6 måneder på halv løn. Undtaget for disse regler var dog folk med kønssygdomme, der selv måtte betale for opholdet⁴².

Behandlingen på hospitalet var tilsyneladende udmærket. Der var en overlæge, 5-6 reservelæger foruden apotekeren. Forplejningen, der var god og rigelig, bestod af kaffe, suppe, brød, ris, grøntsager og kød. Alt var tilsyneladende i orden, men hospitalet havde alligevel også tidens normale mangler. Patienterne var stuvet tæt sammen, uden at der blev taget hensyn til, hvilken sygdom den enkelte led af, eller evt. smittefare. Der blev ganske vist vasket gulv hver fjortende dag, men der blev aldrig luftet ordentligt ud, og stanken i hospitalet var forfærdelig. Mentzel konkluderede da også med en sætning, der ikke var ualmindelig for tidens hospitaler: »Forholdene på hospitalet er tit mere skyld i, at folk sendes i graven end selve sygdommens hærgen«⁴³.

Bag hospitalet op imod Taffelbjerget lå kompagniets have. Noget af det første der blev grundlagt, efter at hollænderne havde taget stedet i besiddelse. Allerede i april 1653 fortalte lægen Johan Jakob Merklein, at der var grundlagt en have i Kapstaden, hvor der groede grøntsager og frugt⁴⁴. I 1670 fortalte Jens Mortensøn Sveigaar fra Jylland om haven, hvor der på den tid groede æbler, pærer, kastanjer, mandler, figner, abrikoser, vindruer, kirsebær, kål, bønner, agurker og løg foruden mange slags krydderier⁴⁵. I 1737 var haven omkring 1000 skridt lang og omkring 260 skridt bred⁴⁶. Den var delt op i 44 mindre bede, omgivet af små kanaler og lave hække bestående af laurbær-, mynte- eller rosmarinbuske. Igennem haven løb to hovedkanaler, og langs stierne var der plantet ege- og kastanjetræer, der gav skygge og læ imod stormene.

Gaderne i Kapstaden var brede og lige grusveje uden brolægning, ofte med vejtræer der gav skygge, og i nogle tilfælde med små kanaler, der løb langs vejsiden. Smukt, idyllisk og sikkert også lidt søvngigt. Men man skulle nu alligevel heller ikke falde i staver, når man slentrede ad byens gader, for de indfødte kuske elskede at køre væddeløb med deres tunge oksekærrer forspændt med seks til otte okser.

Husene var lave, oftest på en etage, hvidkalkede og med stråtag. Der var skyggefulde træer foran og en terrasse i hele husets længde, kaldet »stoop«⁴⁶, hvor beboerne sad om aftenen og underholdt sig med gæster eller logerende fra skibene. Rummæssigt var husene for det meste indrettet ens. En hall med et værelse på begge sider og bagved en spisestue med et soveværelse på hver side⁴⁷. På væggene hang, ifølge de Saint-Pierre, billeder med motiver hentet hjemme fra Holland, regeringsbygninger i Amsterdam, huse og kanaler og den slags, som åbenbart ikke rigtig faldt i franskmændens smag⁵⁰.

Inde i byen lå husene helt ude ved vejen, medens haven lå bagved husene. Men efterhånden, som man kom ud i byens yderkanter, hvor der blev bedre plads, blev haverne større, og husene flyttede ind midt i haven. Uden for byen lå de store landsteder omgivet af haver, frugtplantager, vinmarker og skyggefulde alléer, der førte op til statelige hovedbygninger. Steder som Ronde Bosch og Groot Constantia House, hvor man lavede den berømte Constantia vin.

I 1737 havde byen 3700 frie borgere, foruden de ca. 1000 ansatte i kompagniet og i garnisonen. Hertil skal lægges den farvede befolkning og de mange søfolk, der altid var i byen.

Det har været en underlig vrimmel. Pæne hollændere med deres familier, tyskere og franskmænd, og ind imellem dem hottentotter, buskmænd, kaffere, slaver fra Madagascar, malajere, indere og kinesere. Drukne søfolk og fornemme herrer, håndværkere og gadesælgere, tiggere og plattenslagere. Man kan vist roligt slå fast, at det kun har været de færreste besøgende, der har ment som de Saint-Pierre, da han skrev: Har man set een hollandsk by, har man set dem alle; det samme gælder her«⁵¹.



På bryllupsdagen fortæller brudgommen kvindens slægtninge, at han er i stand til at forsørge hende, at han har nået manddom, og at han som bevis herpå pisser på en af dem⁶⁷. *On the wedding-day the bridegroom tells the womans kindred, he can maintain her and is past boy in testimony where of he pisses upon one of them.*

For at forstå forholdet mellem befolkningen i denne by og de mange søfolk, der hvert år kom på besøg, er vi nok nødt til først at se på forholdet mellem byens befolkning og kompagniet.

Det var kompagniet, der ejede byen, styrede den, skrev lovene og administrerede byens justitsvæsen. Alle borgere ligegyldigt hvem, var derfor underlagt kompagniet.

Kompagniet var et monopolfirma, og det var derfor i overensstemmelse med dets natur, at det ikke alene ville eje og regere byen, men at det også egenhændigt ville fastsætte de priser, man ville give for indbyggernes varer. Et firma, der har den fulde kontrol over et marked, har aldrig betalt for meget.

Indbyggerne i Kapstaden havde derimod, hvad næppe kan for-
bavse nogen, en noget anden opfattelse af det spørgsmål. De ville have frihandel, ret til at handle med hvem som helst, og ikke til den pris kompagniet fastsatte, men til den pris de kunne få i et frit mar-
ked.

Resultatet var, at kompagniets forbud mod privat handel ikke blev respekteret af nogen, og at såvel ansatte i kompagniet, som frie borgere, slaver, søfolk og soldater, først og fremmest var handels-
mænd⁵².

Søfolk på vej ud solgte varer, de havde med fra Europa. Søfolk på vej hjem solgte varer, de havde med fra Østen. Byens indbyggere solgte forsyninger til skibe på vej hjem, til Østen eller til Vestindien.

Højtstående officerer eller embedsmænd kunne få guvernørens tilladelse til at holde offentlig auktion over et parti varer. Måske stod de efter flere år ude for at skulle hjemsendes, og derfor solgte de deres ejendele. Måske havde de fået guvernørens tilladelse til at bortauktionere tøjet efter døde søfolk til slaveejerne uden for byen.

Priserne svingede ofte fra dag til dag. Var der mange skibe fra Europa, faldt prisen på europæiske varer. Var der mange skibe fra Asien, gik det ud over varerne fra Østen. Et enkelt skib kunne vende op og ned på priserne, så det gjaldt om at være om sig og sikre sig bedst muligt.

Nogle varer holdt dog for det meste en god og stabil pris. O.F.

Mentzel nævner i den forbindelse en del europæiske industri- og landbrugsvarer deriblandt sko, tøj, vogne, øl, svinekød og klipfisk⁵³. Specielt det sidste var dyrt, for der var tilsyneladende altid mangel på klipfisk både i Kapstaden og ude på stationerne i Østen. Besætningerne på skibene vidste det og indrettede sig derefter.

Den 1. oktober 1737 fik besætningen på »Grevinden af Laurvigen« således udleveret deres ration af klipfisk: »med det samme og til hele rejsen, hvilket er sædvane på det Dansk-Ostindiske Kompagnis skibe« »Det skal også bemærkes, at søfolkene på de danske skibe sjældent spiser al deres klipfisk, til trods for at de ud over denne kun får kød tre dage om ugen. De lever af deres gryn og ærter, således at de kan spare deres klipfisk og sælge den ved førstkommande lejlighed«⁵⁴.

Byen og søfolkene fandt sammen om handelen, men søfolkene gav også på anden vis de gode kapborgere indtægter. Således fortæller James Cook: »Den venlighed, som fremmede møder i Kap det Gode Håb, samt behovet for lidt frisk luft, har medført en skik, som ikke er almindelig noget andet sted (jeg har i hvert fald aldrig set den fulgt så konsekvent andre steder), nemlig at de officerer, som ikke behøves ombord, indlogeres på land«⁵⁶.

Hos Cook, og forøvrigt også på »Grevinden af Laurvigen«, var det kun officererne, der fik lov til at komme i land, men på mange andre skibe, og specielt på de hollandske, fik hele besætningen landlov.

De menige fra de hollandske skibe blev gerne indlogeret i kompagniets magasinbygninger, medens de menige fra andre landes skibe boede i byens mere ydmyge herberger. Officererne derimod indlogerede sig i de bedre herberger, hos byens prominente borgere, eller de boede hos kompagniets repræsentant på stedet.

Under sit ophold boede James Cook hos en mr. Brandt, som han omtalte: »en herre, som englænderne kendte godt«⁵⁶. Cheferne fra »Grevinden af Laurvigen« blev under deres ophold indlogeret hos Johannes Carolus de Wett, fra handelshuset de Wett, det danske Asiatiske Kompagnis faste repræsentant i Kapstaden⁵⁷.

I herbergerne derimod boede kaptajner og styrmænd fra flere nationer sammen. Anders Sparrman fortæller i den forbindelse, at de hollandske kaptajner ved middagsbordet i byens herberger, gerne smækkede hatten på hovedet og tændte deres piber, så snart de var færdige med at spise, hvilket åbenbart ville sige netop som de engelske og franske kaptajner skulle til at spise deres dessert. En optræden der vakte nogen forargelse, men hollænderne var ikke til at forhandle med og meddelte blot, at tobak var en betydelig mere passende dessert for en sømand end bagværk og klist⁵⁸.

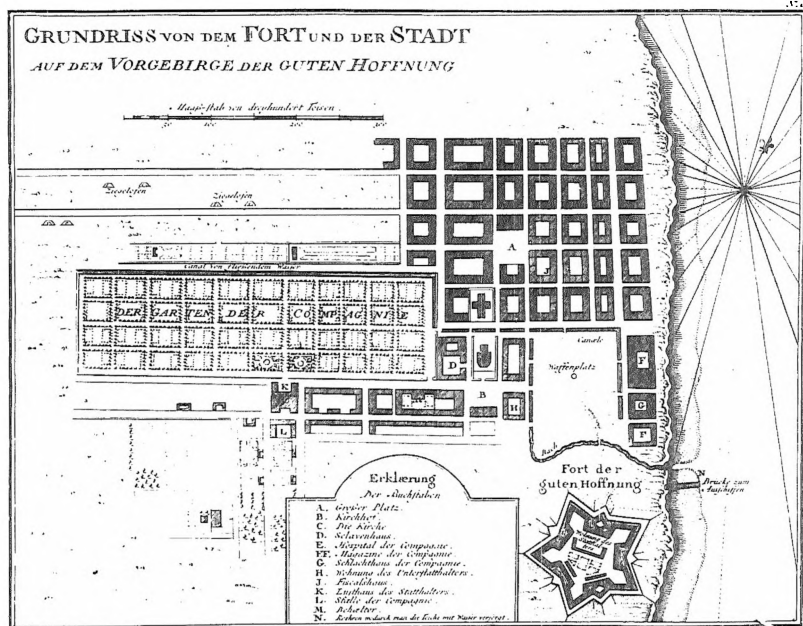
Betjeningen og forplejningen i herbergerne var god, hvis man ellers kan tro de Saint-Pierre: »Der var altid folk i krostuen og et bord dækket med ferskner, meloner, abrikoser, rosiner, pærer, ost, fisk, smør, vin, piber og tobak. Kl. otte er te og kaffe klar til morgenmaden. Til middag får de rigeligt med vildt og fisk. Kl. 4 drikker de kaffe og te, og kl. otte får de ligeså meget til aftensmad, som de fik til middag. Disse gode mennesker spiser fra morgen til aften«⁵⁹.

Til gengæld var Kapstaden dyr. Allerede Volquard Iversen fortalte i 1667: »Der findes adskillige beværtninger og kroer i byen, hvor man kan have det hyggeligt, men de er bekostelige«⁶⁰.

Hans Mesler, der i 1708 havde indlogeret sig hos en Mons. Kleinfeldt, sagde det ikke helt så diplomatisk: »og maatte for en Dag og Nat betale 1 Rixdaler, det var som en satt Ret. Saadanne Jøder ere disse Folk paa Capo at udsuge fremmede Folk«⁶¹.

Også Charles Lockeyer klagede over priserne, 1 Cap Rigsdaler for et måltid mad og ikke nok med det, de vekslede engelske penge til 25% under den normale kurs⁶².

Alt var dyrt i Kapstaden, men kun de færreste tænkte på det. Byen var et åndehul, et fristed, hvor søfolkene kunne slappe af, hvor de kunne glemme stormene på det åbne hav, kadaverdisciplinen og sygdommene. Også for de ansatte i kompagniet og for koloniembedsmændene stod byen som et fristed. Efter måske mange år i Østen, stationeret på fjerne poster under forhold og i et klima, som de aldrig kunne være sikre på at overleve, var de pludselig på vej hjem. Undervejs lagde de ind til Kapstaden, og selvom der fortsat



Kapstaden omkring 1740. På billedet ses fortet, broen, hvor søfolkene hentede vand, eksercerpladsen, kompagniets magasinbygninger (mærket FF), kirken (C), slavehuset (D), hospitalet (E) og kompagniets have⁶⁶. *Capetown around 1740. The picture shows the fort, the bridge where the sailors fetched water, the drill ground, the Company's storage houses (marked FF), the church (C), the slave house (D), the hospital (E), and the Company garden.*

var langt igen, så blev Kapstaden det første sted, hvor de efter mange år igen kunne lugte Europa. Menneskene, husene, sproget, lugten i køkkenerne, det hele kendte de, og først da, ved ankomsten til denne by, gik det for alvor op for dem, at de havde overlevet, at de var på vej hjem.

Det burde fejres, og det blev det. Søfolk og soldater drak sig fra sans og samling, turede rundt på byens knejper, besøgte de mange spillebuler, var en tur i slavehuset eller andre huse, hvor der var damer. Opsparing, løn, det hele blev soldet op, og ofte mere til, så tøjet

måtte stampes til logiværter, der solgte det videre til slaveejerne uden for byen.

For officerer, supercargoer og forhenværende embedsmænd ved kompagniets stationer i Østen skete det samme, men på en lidt elegantere facon. De startede gerne i fornemste stil med at flytte ind på et af byens bedste herberger, havde måske et parti varer de ville sælge, og værten kendte altid een, der var interesseret i netop den slags varer. Man blev hurtig enige, værten skulle stå for salget af varerne, gæsten blev indlogeret på kredit, daskede derefter et smut ind i skænkestuen, en lille en før middagen - og så gik det pludselig stærkt: »Det er ikke noget usædvanligt syn i en vinhandel i Kapstaden at se en halvfuld sømand, der beder om 13 flasker vin på een gang. Når han er varmet tilstrækkeligt op, vil han insistere på, at musikerne skåler med ham. Derefter danses der Når han er fuld-stændig i alkoholens vold, bestiller han måske en karet med firspand til at køre ham standsmæssigt til Ronde Bosch, bryggeriet eller Constantia han forlanger, at de hejser et flag på kareten. En 8 eller 9 fods flagstang bliver surret fast til kareten, og en længde kaligo tjener som flag«⁶³.

En sådan opførsel var selvfølgelig ikke billig, og når afskedens time slog, kunne regningen være anselig og betydelig større, end gæsten var i stand til at betale. Varepartiet, der kunne have dækket underskuddet, havde værten af uforklarlige årsager ikke fået solgt, men han ville da gerne overtage varerne som dækning for det skyldige beløb. Det var også meget nemmere, forklarede han, for så ville man jo undgå en offentlig og pinlig skandale: »på den måde bliver der indgået en for gæsten groft ufordelagtig kontrakt, og den uheldige gæst bliver plukket for alt«⁶⁴.

For en del stoppede hjemrejsen da også i Kapstaden. Alt blev soldet op, og herfra gik den tunge vej tilbage. Til en ny periode i kolonierne, til et nyt forsøg på at spare op, til et nyt kapløb med døden.

Alligevel var det vel kun de færreste, der kom ud for den oplevelse. For langt de fleste har opholdet i Kapstaden kun været en kærkommen lejlighed til at komme i land og slappe af, slå sig lidt løs, se

sig om, få noget ordentligt at spise og få en sludder med søfolk fra andre lande.

For det store flertal af byens indbyggere, var de besøgende sikkert heller ikke nogen, der bare skulle »plukkes«. De har også været et pust fra den store verden. En hilsen fra det gamle land i Europa. I mange tilfælde har de logerende været gamle kendinge, kaptajner og andre, der regelmæssigt har besøgt byen, og som har kendt værtsparret og børnene. Venner som man sad med om aftenen ude på terrassen, og som man fortalte om familien, handel og rejser, og om hvad man lavede, når man ikke sås.

»Den 11. november 1737. Ved 7-tiden om morgenen lettede vi anker. Vinden blæste fra sydøst på den nordlige side af bugten. Vi saluterede fortet med 9 skud og de svarede med 7 Kl. 7 om aftenen lå Sukkerknalden (eller Løvehovedet) og Taffellandet begge SSØ $\frac{1}{2}$ Ø, den nærmeste på en afstand af ca. 12 sømil«⁶⁵.

Opholdet var forbi. Vandtønderne fyldt op, grøntsager og fersk kød stuvet ombord, og »Grevinden af Laurvigen« stod ud af Taffelbayen. Tilbage lå Kapstaden, »rastepladsen« på hovedvejen mellem Europa og Asien.

Sådan havde den ligget i 130 år, og sådan skulle den blive liggende i endnu 130 år, indtil 1869, hvor åbningen af Suez-kanalen lagde hovedvejen om på den anden side af Afrika, og fra den ene dag til den anden forandrede Kapstaden fra international forsyningsstation til havneby for det område, der engang skulle blive til Den Sydafrikanske Union.

Litteratur

Allgemeine Historie oder Sammlung aller Reisebeschreibungen, bind 5, Leipzig 1749.

James C. Armstrong: The Slaves 1652-1795, i R. Elphick og H. Giliomee ed.: The Shaping of the South African Society 1652-1820, Cape Town 1979.

Charles Barringtons journal fra »Grevinden af Laurvig« . Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv RA pk. 219.

Friderici Bolingii: Ostindiske-Reise-bog København 1678.

M. Boucher: An Unexpected Visitor: Charles Barrington at the Cape 1737. South African Historical Journal No. 13 1981.

Samme: The Voyage of »Kongen af Danmark« 1742-46. African Notes and News December 1978.

C.R. Boxer: The Tawern of two Seas History Today June 1964.

Cleanings in Africa. London 1806.

James Cook: A Voyage Towards the South Pole and Round the World. Bind 1-2. London 1777.

Edward Cooke: A Voyage to the South Sea and Round the World. London 1711.

J.P. Cortemünde: Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75, ed.: Henning Henningsen. Søhistoriske skrifter IV, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1953.

Carl Gustav Ekeberg: Ostindiska Resa Åren 1770 och 1771. Stockholm 1773.

R. Elphick: The Khoisan to c. 1770, i R. Elphick og H. Giliomee ed.: The Shaping of the South African Society, Cape Town 1979.

R. Elphick og R. Shell: Intergroup Relations: Khoikhoi, Settlers, Slaves and Free Blacks 1652-1795, i R. Elphick og H. Giliomee etc.

Erik Gøbel: Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1978.

Erik Gøbel: Sygdom og Død under hundrede års Kinafarter. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979.

John Hale: Settlers, London 1955.

C. Lloyd: Cook and Scurvy. The Mariners Mirror February 1979.

Charles Lockyer: An Account of the Trade in India, London 1711.

O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope. Bind 1-2, Glogau 1785. Her brugt udg. fra van Riebeeck Society Cape Town 1921.

Hans Meslers Journal Paa Reysen fra Kiöbenhafn til Tranquebar i Ostindien. Ny Kgl. Samling 769 4^o. Her brugt afskrift af journalen som findes på Handels- og Søfartsmuseet.

C.F.J. Müller ed: 500 Years. A History of South Africa, Cape Town 1981.

Georg Nørregård: Storm over Kap. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1962.

Jon Olafssons oplevelser som Ostindiefarere under Christian den Fjerde, ed.: J. Clausen og P. Fr. Rist, København 1907.

R. RavenHart: Cape of Good Hope 1652-1702, bind 1-2, Cape Town 1971.

Samme: Before van Riebeeck, Cape Town 1967.

Samme: Danish Missionaries at the Cape of Good Hope. Quarterly Bulletin of the South African Library September 1969, Cape Town 1969.

William Ten Rhyne: An Account of the Cape of Good Hope and the Hottentots. Churchills Collection of Voyages, bind V, London 1754.

Jacques Henri Bernadin de Saint-Pierre: A Voyage to the Island of Mauritius, the Isle of Bourbon, the Cape of Good Hope, London 1775.

Gerrit Schuffe: Company and Colonist at the Cape, i R. Elphich og H. Giliomee etc.

Anders Sparmann: Resa til Goda Hopps-Udden, Södra Pol-kretsen och omkring Jordklotet samt til Hottentot och Caffer-Landen Åren 1772-76. Stockholm 1773.

Jens Mortensen Sveigaars Ostindiske Reisis Beskrivelse fra Anno 1665 Den 25 Aprilis Da Hand bortreyste fra sine Forældre udi Sveigaard med til Den 27 December 1684, Da Hand til samme Sted igien er Hiem kommen af Hannem selv forfattet og skrevet med hans egen Haand. Ny Kgl. Samling 134 2^o.

A Voyage to the Cape 1687. Quarterly Bulletin of South African Library June 1950, Cape Town 1950.

E. Walker: The Cape of Good Hope and its many Masters. The Mariners Mirror July 1939.

Oberst A. Zimmer: Viceadmiral Frederik Zimmers optegnelser 1717-56, Horten 1927.

Noter

¹ Charles Barringtons journal bind 2, side 42-43. For Charles Barringtons liv og rejse til Madagascar med »Grevinden af Laurvigen« se i øvrigt: Georg Nørregård: På Slavetogt til Madagascar 1737-39, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1953, og Kristof Glamann: En Ostindisk Rejse eller Thomas Thomson på Galejen. Sjöhistorisk årbok 1953, Stockholm 1954.

² Jon Olafsson: Oplevelser som Ostindiefarere: side 38. Jon Olafsson, 1596-1679, var bondesøn fra Island. I 1615 forlod han barndomsøen og kom til København,

hvor han meldte sig som artillerist, eller som det dengang hed »bøsseskytte«. Syv år efter i oktober 1622 afgik han med Ostindisk Kompagnis skib »Christianshavn« til Tranquebar, hvor han blev, til september 1624. Efter hjemkomsten i juli 1626 rejste Jon Olafsson tilbage til Island, hvor han levede resten af sit liv.

³ Friederici Bollongii: Ostindiske-Reise-bog, side 17. F. Bollongii var nordmand. 1669 blev han ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni«, og samme år afgik han til Ostindien, hvorfra han vendte hjem i 1673.

⁴ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1, side 46. Volquard Iversen født i Holsten, men flyttede til Amsterdam, hvor han arbejdede som bogbinder. Fra 1655 ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni« og stationeret først fem år i Surat på Indiens vestkyst, og derefter i Batavia. 1667 forlod han kompagniets tjeneste og rejste hjem til Europa.

⁵ John Hale: Settlers, side 216. Brev fra lady Anne Barnard til Henry Melville. Lady Anne Barnard, 1750-1825, gift med Andrew Barnard, der fra 1797 til 1802 var ansat ved den første engelske administration i Kap-kolonien. Lady Anne, der fulgte med sin mand til Kapstaden, skrev i de efterfølgende år en lang række breve hjem til sin nære ven i London krigsministeren Henry Melville, den senere lord Dundas.

⁶ de Saint-Pierre: A Voyage to the Island of Mauritius etc., side 209. Jacques Henri Bernadin de Saint-Pierre, 1737-1814, fransk ingeniør og naturforsker. Som tyveårig foretog de Saint-Pierre sin første rejse, der gik til Martinique i Caribien. Efter hjemkomsten var han i nogle år ansat som officer i den russiske hær. I 1764 vendte han tilbage til Frankrig, og i årene efter foretog han rejsen til Mauritius, Isle de Bourbon og Kapstaden. Efter hjemkomsten fra denne rejse skrev de Saint-Pierre flere bøger, hvoraf kan nævnes »Etude de la Natura« (1784) og den nok mest kendte »Paul et Virgine« (1788).

⁷ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1 side 26. Johan Nieuhof var fra 1640-49 ansat som købmand i det hollandske Vestindiske Kompagni derefter ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni«.

⁸ J.P. Cortemünde: Dagbog fra en Ostindiefart, side 66. Johan Petri Cortemünde (Johan Petersen, Kertemünde), født ca. 1649/50 i Amsterdam, hvor faderen arbejdede. 1655 vendte faderen hjem til København og blev inspektionsofficer på Bremerholm. I 1663 sendte han sønnen tilbage til Amsterdam, hvor Cortemünde blev uddannet som kirurg hos den berømte hollandske kirurg Christoffer Riedinger i Schoonhoven. Efter uddannelsen vendte Cortemünde tilbage til København, og i 1672 blev han overkirurg på Ostindisk kompagnis skib »Oldenburg« på rejse til Java/Bantam i Ostindien. Efter hjemkomsten i 1675 blev Cortemünde feltskærer i hæren, og deltog i flere krige. Han faldt i Store Nordiske Krig.

⁹ Anders Sparman: Resa til Goda Hopps-Udden, side 22-23 og Carl Gustav Ekeberg: Ostindiska Resa, side 58. Anders Sparman, 1748-1820, svensk læge og naturforsker. Uddannet på universitetet i Uppsala som elev af Carl von Linné. I 1765

afgik Sparman som skibslæge på rejse til Kina med »Svenska Ostindiska Compagni«s fregat »Stockholm Slot«. Fra 1772 gjorde Sparman botaniske studier i Kaplandet. 1772-75 var han med som botaniker på James Cook's anden rejse, og fra 1775-76 var Sparman på studierejse i det indre af Sydafrika. Efter hjemkomsten til Sverige i 1778 og til sin død i 1820 var Sparman ansat ved forskellige svenske universiteter.

Gustav Ekeberg, 1716-1784, svensk læge, skibskaptajn og videnskabsmand, ansat i »Svenska Ostindiska Compagni«, for hvem han i årene fra 1742 til 1778 foretog ialt ti rejser til Kina. Bogen om den ostindiske rejse stammer fra den rejse, Ekeberg i 1769-71 foretog som kaptajn på kompagniets skib »Finland«.

¹⁰ Charles Lockyer: *An Account of the Trade in India*, side 228.

¹¹ Anders Sparman: side 15.

¹² For antallet af indbyggere i Kapkolonien se: James C. Armstrong: *The Slaves 1652-1795*, side 86 og 91 og Gerrit Schutte: *Company and Colonist at the Cape*, side 185.

¹³ R. Raven-Hart: *Before van Riebeeck*, side 98.

¹⁴ Jon Olafsson: side 45.

¹⁵ Charles Barringtons journal: bind 2, side 47.

¹⁶ Samme: side 44.

¹⁷ James Cook: bind 1, side 15. James Cook, 1728-1779, engelsk søofficer og opdagelsesrejsende. På sin første rejse med HMS »Endeavour« 1768-71, udforskede James Cook Selskabsøerne, New Zealand, New Guinea og Australiens østkyst. 1772-75 afgik Cook med HSM »Resolution« og HMS »Adventure«. Turen gik rundt om jorden langs den sydlige halvkugle for at se, om der var andre store kontinenter dernede end Australien. 1776 prøvede Cook med skibet HMS »Discovery« at finde søvejen nord om Canada fra Stillehavet til Atlanterhavet, men i 1779 blev han dræbt af indfødte på Sandwich Øerne.

¹⁸ de Saint-Pierre skriver side 213 om koppepidemien i 1713: »It is reported to have been introduced here by a ship from Denmark«.

¹⁹ Samme: side 213.

²⁰ R. Raven-Hart: *Cape of Good Hope*, bind 1, side 21.

²¹ Hans Meslers Journal: side 118. Hans Christian Mesler, cand.theol. fra Københavns Universitet 1708. Derefter skibspræst på Asiatisk Kompagnis fregat »Cron-Printzen« på rejse til Tranquebar. Efter hjemkomsten i 1711 blev Mesler sognepræst i Esbønderup, hvor han var indtil sin død i 1747.

²² Jon Olafsson: side 43.

²³ R. Elphick: *The Khoisan to c. 1770*, side 3 og 20.

²⁴ *A Voyage to the Cape of Good Hope 1687*, side 121.

²⁵ Hans Meslers Journal, side 121.

²⁶ Samme: side 120.

- ²⁷ Samme: side 127.
- ²⁸ O.F. Mentzel: *A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope*, bind 1 side 107. Otto Friederich Mentzel, født i Brandenburg i 1709. 1732/33 gik han i »Vereinigten Oostindische Compagni«s tjeneste som soldat og blev udstationeret i Kapstaden, hvor han var indtil 1741. De sidste år ernærede han sig som privat lærer. Efter hjemkomsten til Tyskland i 1741/42 gik han i Frederik den Anden af Preussens tjeneste, som hvad vides ikke. Først ca. fyrrer år efter hjemkomsten skrev han bogen om sine oplevelser i Kapstaden.
- ²⁹ Anders Sparman, side 17.
- ³⁰ O.F. Mentzel: bind 1, side 107.
- ³¹ Erik Gøbel: *Asiatisk Kompagnis Kinafarter*, side 14 og 24.
- ³² James Cook: bind 2, side 268.
- ³³ Charles Barringtons *Journal*: bind 2, side 49.
- ³⁴ James Cook: bind 2, side 268.
- ³⁵ Hans Meslers *Journal*: side 100.
- ³⁶ James C. Armstrong: *The Slaves*, side 89.
- ³⁷ Samme: side 86.
- ³⁸ Samme: side 91.
- ³⁹ Samme: side 82.
- ⁴⁰ O.F. Mentzel: bind 1, side 116-117.
- ⁴¹ R. Elphick og R. Shell: *Intergroup Relations*, side 127.
- ⁴² O.F. Mentzel: bind 1, side 114.
- ⁴³ Samme: bind 1, side 113.
- ⁴⁴ R. Raven-Hart: *Cape of Good Hope*: bind 1, side 9. Johan Jakob Merklein, 1644-52, ansat som læge i »Vereinigten Oostindische Compagni«. Stationeret i Batavia, men foretog i kompagniets tjeneste en del rejser rundt i Asien bl.a. til Indien, Persien, Siam, Japan og Ceylon.
- ⁴⁵ Jens Mortensøn Sveigaars *Reises Beskrivelse*: side 27. Jens Mortensøn Sveigaar, bondesøn fra Nordjylland. I 1665 forlod han barndomshjemmet og rejste til København, hvor han blev ansat som skriver forskellige steder på Sjælland, og derefter i Norge. 1670 rejste han fra Norge til Amsterdam, hvor han meldte sig som soldat i »Vereinigten Oostindische Compagni« og blev udstationeret i Østen. I årene efter avancerede han til skriver og bogholder, foretog i det job mange rejser rundt i Asien og var bl.a. flere gange i Tranquebar. I 1684 vendte Sveigaar hjem til Danmark.
- ⁴⁶ *Cleanings in Africa*: side 17.
- ⁴⁷ *Settlers*: side 220.
- ⁴⁸ de Saint-Pierre: side 230.
- ⁴⁹ O.F. Mentzel: bind 1, side 135.
- ⁵⁰ R. Elphick og R. Shell: *Intergroup Relations*, side 148.

- ⁵¹ de Saint-Pierre: side 202.
- ⁵² O.F. Mentzel: bind 2, side 75.
- ⁵³ samme: bind 2, side 83 og 101.
- ⁵⁴ Charles Barringtons Journal: bind 2, side 26-27.
- ⁵⁵ James Cook: bind 2, side 263.
- ⁵⁶ Samme: side 263.
- ⁵⁷ M. Boucher: An Unexpected Visitor, side 24 og Georg Nørregård: Storm over Kap, side 90-91.
- ⁵⁸ Anders Sparman: side 28.
- ⁵⁹ de Saint-Pierre: side 203.
- ⁶⁰ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1, side 102.
- ⁶¹ Hans Meslers Journal: side 100.
- ⁶² Charles Lockyer: side 290.
- ⁶³ O.F. Mentzel: bind 2, side 82.
- ⁶⁴ Samme: side 82.
- ⁶⁵ Charles Barrington Journal: bind 2, side 63.
- ⁶⁶ Allgemeine Historie oder Sammlung: bind V, side 126.
- ⁶⁷ Edward Cooke: A Voyage to the South Seas, bd. 2, s.71 og Allgemeine Historie, bind V, side 160.
- ⁶⁸ C.F.J. Müller: 500 Years. A History of South Africa, side 36.
- ⁶⁹ Søetatens skibsjournaler 348b.

CAPETOWN - AS SAILORS KNEW IT

Summary

Most of the articles written today about Table Bay and Capetown in the 17th and 18th centuries tell of storms and shipwrecks, and it is true that there were many storms in the area and many ships that were wrecked. Yet, at the same time, this is a distorted picture. In concentrating on these disasters one can easily overlook what a routine visit to the town was like for the many thousands of sailors whose ships called at Capetown during these years to take on fresh supplies.

The Portuguese were the first to arrive in Capetown, but they were not interested in the Cape, preferring Mozambique on the east coast of Africa, which was well situated on the route from Africa to Goa. It was not until the Dutchman Hendrik Brouwer laid down the sea route to the Dutch colonies in Asia in a straight line from the Cape of Good Hope to the west coast of Australia and thence with the N.E. trade wind up to the Sunda Strait in 1611 that the Cape territory became the natural supply station on the route from Europe to Asia. And in 1652 the Dutch »Vereinigten Ostindische Compagnie« took possession of the area.

Originally the Company had planned a small, cheaply run supply depot, but this turned out to be impossible. If the supplies for the ships were to be produced locally then it was necessary to go the whole hog and found a colony. Vineyards and cultivated fields sprang up and by about 1680 the whole Cape isthmus had been taken under cultivation, and in the following years the colony began to expand over the African mainland.

The colony was Dutch but ships from other countries were also allowed to call and purchase supplies. Thus in 1737 the West India Guinea Company's frigate »Grevinden af Laurvigen« (Countess of Laurvigen) arrived at the town on what we may term a normal, routine stopover.

After the »Grevinden af Laurvigen« had anchored the port authorities came aboard. They wanted to know where the ship was from, where it was heading, whether the crew had any illnesses, and, if they did, especially what kind of illnesses. For due to the many ships which called at the town the Cape authorities feared epidemics more than anything else, and greatest of all was their fear of smallpox, which in 1713 had almost wiped out the Hottentots in the colony.

When the authorities had approved the ship the crew were allowed to go ashore. This normally took place by means of an 80 metre long jetty, where it was also possible to have the ship's water barrels filled. The water was led from some mountain springs through the town and out to the end of the jetty, where the sailors could then tap it straight into the barrels and thus avoid having to face the dangerous breakers every time they had to fetch water.

The most dominant building in the town was the castle, a pentagonal fortification which was completed in 1672. On its right, parallel to the beach, were the Company's storage houses filled with timber and other spare parts for the ships out in the bay. Then came the town itself. Small whitewashed houses, wide straight streets, trees by the side of the road, and canals. At the bottom of the main street »Heerengracht« lay the church, built in 1704, the hospital with room for 400 patients, and the slave house, where the Company's slaves lived. Behind the town was the Company garden, which was a big fruit and vegetable garden where a large part of the supplies bought by the ships were produced. The population of the colony, which in 1737 numbered about 12,000, was a mixture of all kinds of races: Europeans, Hottentots, Bushmen, Kaffirs, Madagascans, Chinese, Indians, Malaysians, as well as the countless sailors from all over the world who were constantly visiting the town. They brought many goods with them, and throughout the period the town was a great trading station or place of exchange for European and Asian goods.

For the sailors the town was also a sanctuary, a place where they could relax from the dangers of the sea and robot-like discipline. For the many officials who came by, often on their way home after being posted in the East for several years, the town was their first reunion with European culture, and thus for them Capetown was a sign that they had survived and were now homeward bound.

Sailors and officials went on a spree. They drank and frequented gambling dens and brothels. Some of them managed to drink both their wages and their savings up. Others abandoned their journey home in Capetown and instead returned to the East for a few more years in a renewed attempt to save up.

However, most of the visitors hardly fared as badly as this. For them the stopover was an agreeable holiday where they could relax, often staying with landlords whom they knew from previous visits and whom they regarded as old friends.

One day the visit was over. Fruit, vegetables, fresh meat and water were loaded on board and the voyage continued. Capetown was left behind, a »service station« between Europe and Asia. And it was to remain so until the opening of the Suez Canal moved the »main road« over to the other side of Africa.

Samlingen af nautiske instrumenter på Handels- og Søfartsmuseet

Af

SØREN THIRSLUND

I vinteren 1983-84, hvor installationen af lys i museets udstilling på Kronborg nødvendiggjorde en lukning, blev der blandt andet lejlighed til, at skibsfører Søren Thirslund kunne gennemgå og tildels nyregistrere den samlede bestand af nautiske instrumenter. Som det vil fremgå af artiklen, indeholder også denne del af Handels- og Søfartsmuseet adskillige sjældenheder, medens vor tids voldsomme udvikling inden for dette felt endnu kun i begrænset omfang kan ses i samlingerne.

Samlingen af nautiske instrumenter på Handels- & Søfartsmuseet understreger på værdig måde vore gamle traditioner som søfartsnation. Ses der bort fra ganske få særdeles veludførte kopier, så findes der i samlingen alle de originale instrumenter og hjælpemidler, som vi ved har været benyttet i navigationen gennem tiderne.

Dette kom særlig tydeligt frem i efteråret 1983. Museet skulle som bekendt have installeret elektrisk lys. For at kunne komme til var det nødvendigt at fjerne alle instrumenter fra rum 23 (navigationsrummet), og da der samtidig blev anvist magasinplads i den gamle officersskole, hvor museet senere skal rykke ind, tog museets ledelse den beslutning, at alle de gamle nautiske instrumenter, såvel udstilte som opmagasinerede, skulle samles i det nye magasin.

Jeg har gennem de sidste par år haft min regelmæssige gang på museet. Navigationens historie har gennem mange år været min store interesse, men først efter at have trukket mig tilbage fra arbejdet, fik jeg tid til at gå i dybden i denne spændende del af vor historie. Som gammelt medlem af museets venneskab, henvendte jeg mig til museet med anmodning om tilladelse til at se museets bibliotek. Jeg fik adgang til både bibliotek og samlinger, og har hentet svar på mange af mine spørgsmål i disse skatkamre.

Samling af de gamle instrumenter på ét sted var et oplagt emne for mig at deltage i, og jeg tog med glæde mod en opfordring til at beskrive samlingen.

Det blev en interessant vinteropgave, der blev tilrettelagt som følger:

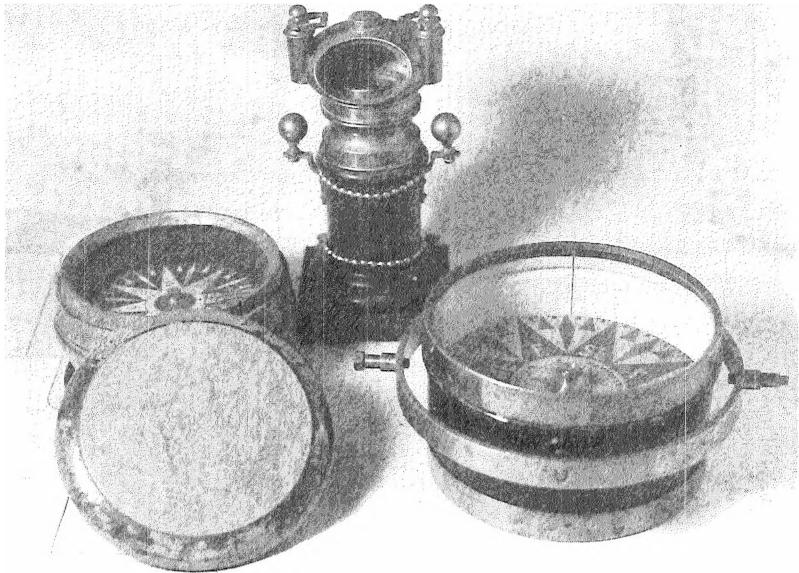
- 1) Kronologisk klassificering.
- 2) Rengøring og oppudsning af sagerne.
- 3) Opføring i lister og beskrivelse.
- 4) Delvis genanbringelse i monterne i rum 23.

Ved den kronologiske opdeling var det for mange sagers vedkommende nødvendigt at søge i arkiverne, og her dukkede blandt mange andre navne atter og atter Jens Kusk Jensen og Carl V. Sølvér op. Disse to skibsføreres indsats for museet strækker sig fra gaver over konsulentbistand til rekonstruktion af instrumenter, og begge er velfortjent blevet omtalt i henholdsvis beretningen for 1937 og årbogen 1967. På dette sted vil det føre for vidt at beskrive hele deres livsforløb, ikke mindst for opremsning af, hvad disse mænd har givet eftertiden af skriftlige værker.

En kort levnedsskildring af dem skal dog med:

Begge har fra de unge år arbejdet sig op fra drenge i sejskibene til styrmænd og senere skibsførere, og fælles for begge er en udpræget interesse for deres jobs historie, hvilket er endt i et tilknytningsforhold til museet.

Jens Kusk Jensen blev født den 8. februar 1866 i Vester Assels på Mors. Han var gårdmandssøn. Han begyndte at sejle i 1884, tog styrmandseksamens 1. del i 1886 og 2. del i 1892. Han må have haft en fantastisk energi, for medens han sejlede og gentagne gange led skibbrud, har han formået at skrive et så gedigent værk som *Håndbog i praktisk Sømandsskab*, der første gang udkom i 1901. Den er senere blevet udgivet i adskillige reviderede udgaver, og det er interessant, at den efter sidste krig blev udgivet i 5 fotografiske genoptryk - sidst i 1982, stadig til støtte for søfartsuddannelsen, men også bibel for folk der restaurerer gamle skibe. Til lystsejlerne skrev han en håndbog, der stadig bruges, og ikke mindst skal nævnes hans håndbog for



Tre kompastyper. Øverst en model af det klassiske hovedkompas, der var anbragt på bestikrustaget. Reg.nr. H&S 134:79. Nederst til venstre et dansk navigationskompas i træskål og med trælag til mindre fartøjer, fabrikant Stie Bang. Reg.nr. H&S 34:84. Nederst til højre et styrekompas af fabrikat Cornelius Knudsen, benyttet i Grønlands-skibet »Godthåb«. Reg.nr. H&S 215:74. *Three Types of Compass. Top: a model of the classical standard compass, which was placed on the roof of the chart house. Reg.no. H&S 134:79. Bottom left: Danish navigation compass in a wooden bowl with a wooden lid, used by smallish ships. Manufacturer Stie Bang. Reg.no. H&S 34:84. Bottom right: a »Cornelius Knudsen« steering compass used on the Greenland ship »Godthåb« (= Good Hope). Reg.no. H&S 215:74.*

shippingfolk *Harbour Expences of Northern Europe*. Mindre kendt er det, at Jens Kusk Jensen allerede i 1913 skrev et værk om navigationens udvikling. Datidens manglende interesse for en sådan sag gjorde, at det aldrig blev udgivet. Jens Kusk Jensen havde en enorm viden om praktisk sømandsskab, skibsbygning og navigation. Det

kan ikke undre, at han blev en værdsat medarbejder på museet, og at han kom til at sætte sit præg på den nautiske afdeling. Han døde den 23. oktober 1936.

Carl V. Sølver blev født i Helsingør den 11. maj 1882. Med denne bys beliggenhed kan det ikke undre, at drenge fik lyst til søen, og allerede som 14-årig stak Carl V. Sølver til søs. Han opnåede hurtigt den fornødne fartstid, for i 1902 tog han styrmandseksamen både 1. og 2. del. Han tog kort efter også engelsk styrmandseksamen. Som kuriosum skal nævnes, at Carl V. Sølver tillige tog japansk styrmandseksamen og sejlede som 1. styrmand i japanske skibe. En så global navigatøruddannelse er enestående. Efter værnepligten, der afsluttedes som reserveløjtnant, sejlede han i ØK. Da han var blevet gift, finder vi Carl V. Sølver som leder af A/S Internationalt Bjergnings Co., hvorefter han blev leder af den nautiske afdeling hos Cornelius Knudsen. Fra 1917 til 1956 var han medindehaver af firmaet I.C. Weilbach & Co., og det er vel herfra, vi søfarende bedst kendte ham. Mellem det tørre, nødvendige stof til de daglige observationer i Nautisk Almanak fandt styrmanden artikler om navigationens historie skrevet af Carl V. Sølver, spændende stof der satte gode diskussioner i gang. Mange søfartsinteresserede har også med interesse læst hans »Vestervejen«, »Imago Mundi« og andre værker om fortidens navigatører.

Navigationens historie havde en så høj interesse hos Carl V. Sølver, at han med sin lystyacht, ketchen »Taifun«, sejlede til Lisboa og senere Ægypten for at se de historiske kilder. På denne tur havde han familien med. Hovedparten af de gamle kompasser på museet er gaver fra Carl V. Sølver, ligesom han har skænket en del andre gamle nautiske instrumenter. Hans efterladte har senere overladt museet et righoldigt billed- og artikelmateriale. Han døde den 24. april 1966.

Vi må være taknemmelige over, at skibsførerne Jens Kusk Jensen og Carl V. Sølver blev knyttet til museet. De var begge praktiske sømænd og navigatører af høj karat, og som ekstra gave var de i stand til at skrive. Deres navne var kendte internationalt, og de var begge i

brevveksling med videnskabsmænd langt uden for Danmarks grænser. Her i landet kan vi fremover glæde os over deres skrifter, og på museet over det prægede sætte på den nautiske afdeling.

Tilbage til samlingen af nautiske instrumenter. Deres inddeling blev fastlagt som følger:

- 1) Instrumenter til vanddybdemåling.
- 2) Instrumenter til retningsbestemmelse.
- 3) Hjælpemidler til gengivelse af verdensbilledet.
- 4) Instrumenter til fartbestemmelse.
- 5) Instrumenter til vinkelmåling for stedbestemmelse.
- 6) Instrumenter til tidsmåling.
- 7) Diverse hjælpemidler i navigationen.
- 8) Diverse hjælpemidler for sejladsen.

Med denne inddeling har vi forsøgt at følge opfindelsernes rækkefølge. Under ovennævnte overskrifter følger en kortfattet beskrivelse af de forskellige instrumenter. Kilderne er som følger:

A History of Marine Navigation, by W.E. May.

The Haven-Finding Art, by E.G.R. Taylor.

A History of the Practice of Navigation, by J.B. Hewson.

Navigationens Udvikling af Jens Kusk Jensen

Diverse skrifter af Carl V. Sølvér.

Artiklen afsluttes med en fortegnelse over museets samling af nautiske instrumenter.

Instrumenter til vanddybdemåling

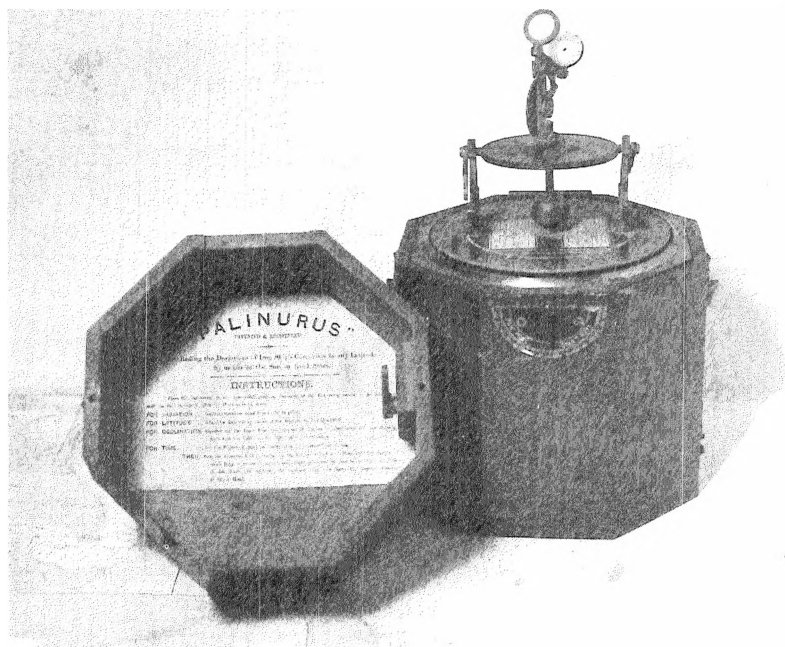
Når loddet regnes for det ældst kendte navigationsinstrument, skyldes det, at der i Ægypten er fundet malerier, der viser, at man benyttede loddet allerede for over 4000 år siden. Lodskud står nævnt i både det gamle og det nye testamente, henholdsvis i beretningen om Noahs ark og i apostelen Paulus' stranding på Malta. En forløber for loddet har antagelig været den stage, man benyttede ved flodsejlad. Loddets form synes næsten uforandret fra oldtid og til vor tid bortset fra, at vi ikke kan se, om oldtidens lod også havde hul i bundfladen til anbringelse af talg, som kunne optage en bundprøve. I

museets samlinger findes en detailleret tegning, udført af Jens Kusk Jensen.

Alle former for lod er illustreret lige fra håndloddet til de i sidste århundrede opfundne lod baseret på, at jo længere loddet sank, des højere blev vandtrykket. Eksempelvis skal nævnes, at Lord Kelvin opfandt at benytte et glasrør lukket i øverste ende. Det blev indeni påført et farvestof, som søvandet vaskede bort. Når loddet kom op, kunne man se, hvor langt det havde været nede ved at sammenligne med en skala. Både håndlod, dybdelod og de mere avancerede typer af lod krævede, at skibet lå næsten stille for at få et nogenlunde resultat. En enorm forbedring var det derfor, da man fandt på, at man kunne benytte den tid, det tog for lyden at nå havbunden, og ekkoloddet er i dag almindeligt selv i lystfartøjer. Det elektronisk, raffinerede ekkolod af i dag kan give oplysninger om både bundforhold, dybder, fiskestimer o.m.a.

Instrumenter til retningsbestemmelser

Fra urstadiet har mennesket haft en »hjem søgende« evne, der tidligt gjorde det kendt med himmellegemernes daglige bevægelse. Odysseus fik i en af sine kursopgaver at vide, at han skulle holde Karlsvognen om bagbord. Konstante vinde fik senere stor betydning for sømanden, ikke mindst da datidens skibe ikke var meget bevendt til sejlads i andet end medvind. Kurser blev opgivet som vindretning. Fugletræk har givet sømanden oplysninger, og i vore sagaer nævnes jagt fugle benyttet til at finde land på lange sørejser. Alle disse metoder krævede imidlertid klart vejr. Man manglede et instrument, der kunne bestemme verdenshjørnerne, når tågen lagde sig over skibet. Det kom med det magnetiske kompas. Forskerne er ikke enige om, hvor og hvornår dette vigtige instrument blev opfundet. Nogle mener, at det længe før, det kom sømanden til hjælp, var blevet benyttet til at bestemme begravelsespladser i Kina. Samme sted synes det at være blevet kendt af kinesiske sømænd omkring 1200-tallet. I vor skandinaviske søfart synes det kendt fra samme tidspunkt, og der er dem, der mener, at kompasset er opfundet begge



Engelsk pejleinstrument til bestemmelse af skibets retvisende styrede kurs samt deviationen (lokalfejlen) på kompasset. Til indstilling af instrumentet benyttes den påværende breddegrad, solens deklination og sand soltid. Reg.nr. H&S 57:84. *English bearing instrument used to determine the ship's true course as well as the deviations (local error) of the compass. To set the instrument one used the ships latitude, the declination of the sun, and the true solar time. Reg.no. H&S 57:84.*

steder nogenlunde samtidig. Man må dog ikke glemme, at der allerede dengang var en, omend langsommelig, forbindelse mellem næsten alle verdens søfarende. Kaptajn Carl V. Sølvér har skænket Handels- og Søfartsmuseet en rekonstruktion af hans opfattelse af Skandinaviens første kompastype. Det var en bronceskål med vand. I vandet flød en lille træskål med et aflangt stykke magnetjærnsten. En mand har måttet holde dette »instrument«, medens der blev observeret. Dette af hensyn til skibets bevægelser.

I 1948 blev der i Unartoq-fjorden på Grønland under National-

musées udgravninger fundet halvdelen af et rundt stykke træ, der havde trekantede udskæringer i kanten. Dette fund satte sindene i bevægelse. Nogle mente, der var tale om et ostestempel, andre om udsmykning fra en altertavle, medens kaptajn Carl V. Sølvér mente, man endelig havde fundet resterne af en skandinavisk pejleskive. Han underbyggede sin mening med, at de trekantede udskæringers afstande med lidt god vilje kunne være kompasstreger, hvorfor han rekonstruerede pejleskivens udseende. En kopi er på Handels- og Søfartsmuseet, sammen med en gipsafstøbning af fundet fra Unar-toq.

Der er nu opstået nyt røre om dette fund. Th. Ramskou viste det til en svensk astronom Curt Roslund, der fortolkede visse af ridsningerne i træet som en gnomonkurve, og er dette rigtigt, har benytteren af pejleskiven haft et særdeles fint »instrument«, idet han på dage med sol har haft et retvisende kompas. Jeg henviser til Th. Ramskous bog *Solkompasset*.

Samlingen af ældre kompasser på Handels- og Søfartsmuseet er enestående. Der findes alt fra styrekompas over azimuthkompas til sladrekompas, og man må beundre den håndværksmæssige standard. De fleste er skænket af Iver C. Weilbach, og selv de, der stammer fra begyndelsen af 1700-årene, har stadig rimelig indstillingskraft. I samlingen findes også en magnetjernsten, der har været benyttet til fremstilling af kompasnåle.

Da man i 1800-tallet begyndte at bygge skibe af jern og stål, blev problemet lokalfejl (deviation) forøget, og museet har mange eksempler på, hvordan dette problem søgtes løst. En spændende variant er det engelske jumper stay compass, der var indrettet til at hejse op i diametralplanet mellem to master. Man havde så reduceret skibsskrogets magnetismes indflydelse på det ophejste kompas. Med mellemrum blev kompassets visning fastlåst ved et træk fra dækket samtidig med, at man aflæste hovedkompasset. Ved nedføring af jumper stay kompasset kunne man så bestemme hovedkompassets deviation. Endelig har museet nogle af de første gyroskopkompasser.

Hjælpemidler til gengivelse af verdensbilledet

Så længe man har vidst (og for kirken turdet vedstå), at jorden var en kugle, så længe har man også erkendt, at det eneste korrekte billede af jorden måtte være en globus. Et af de første forsøg på at gengive jorden på et plant stykke papir er et kort tegnet af Ptolemaios, der levede i Alexandria i det 2. århundrede efter Kristus. Både hans meridianer og breddeparallerer er krumme linier, og ved vendekredsen er meridianerne stærkt knækkede. Udtrykkene »bredde og længde« stammer fra Middelhavet, idet dette hav jo er længst i øst-vest retning og bredest i nord-syd retning. Det ældste, bevarede søkort findes i Paris. Det er fra 1275 og dækker Middelhavet, der er ganske godt gengivet. I 1400-tallet tager kortlægningen fart, og portolanerne (havnekortene) bliver almindelig benyttet. Museet har nogle særdeles velbevarede portolaner samt nogle fine gamle glober, både over jorden og stjernehimmelen. Museets samling af søkort er for tiden under gennemgang. Den omfatter både platte- og merkatorkort, havneplaner m.m. Særligt godt er den danske samling repræsenteret. Interessant er det at se positioner, kurser og notater i disse gamle kort, og man ser, hvordan man før klistertapens opfindelse »stoppede« søkort, som man reparerede sit tøj, nemlig med stoppegarn.

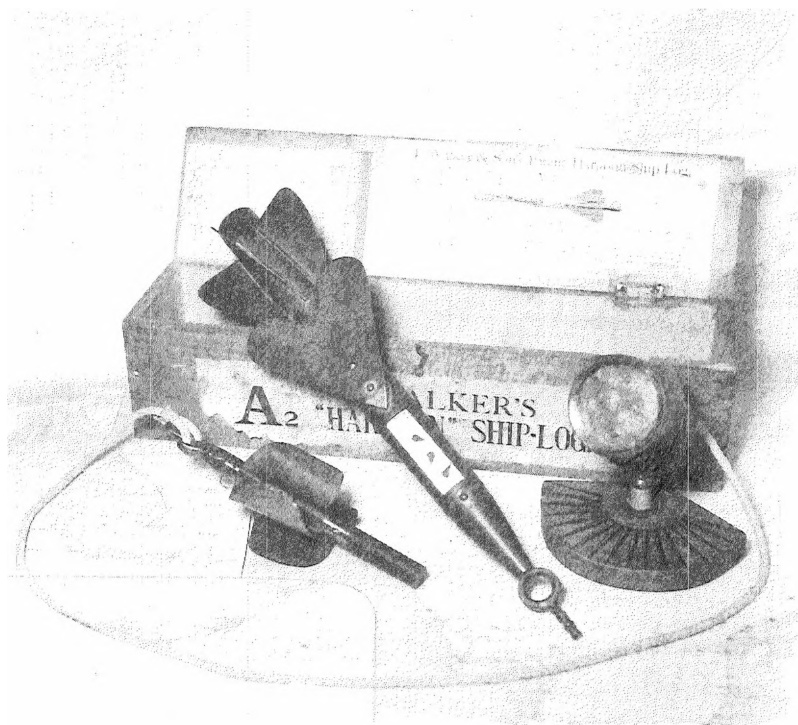
Instrumenter til fartbestemmelse

Fartmåling til søs er et problem, der gennem tiderne har været søgt løst på mange måder. Allerede ca. 50 år før Kristus forsøgte en romersk arkitekt på en sø nær Rom at bestemme et fartøjs fart ved en slags mølle udrigget fra fartøjet, og som drejede, når fartøjet gjorde fart gennem vandet. Ved hver omdrejning kastedes en lille sten i en beholder som kontrol af omdrejningerne og altså distancen. Der skulle gå 1800 år, før denne ide blev taget op igen.

I mellemtiden forsøgte farten anslået ved, at man under sejladsen kastede et stykke træ eller kork i vandet forude og fulgte det agterover, medens skibet sejlede. Ens egen fart var da den samme som skibets, og man kunne oversætte den til noget kendt - mil, stadier,

leages etc. pr. tidsenhed. Lidt mere avanceret blev det, da man fandt på at afsætte mærker på lønningen med fast afstand. Man kastede så træ eller kork over siden og begyndte enten en tælling eller at afsige en remse, der gav en ide om skibets fart.

I 1600-tallet opfandt man håndloggen. Det er antageligt en englænder, der har æren af dette instrument, der fandtes i danske skibe lige til 1950, sidst dog kun som reserve. Princippet var, at jo hurtigere man sejlede, desto færre sekunder skulle der bruges for at sejle en sømil. Håndloggen bestod af en håndrulle med en tynd line, som i den frie ende havde et stykke trekantet træ. For at dette stykke træ kunne stå lodret i vandet og skaffe et »fast« punkt i vandet, var det på den ene side forsynet med en påsømmet blystrimmel. I det »øverste« hjørne var loglinen fastgjort, og ca. 40 cm fra træet var på linen fastsurret en træstump med hul i. Fra de to andre hjørner af »logflynderen« gik to linestykker sammen i en prop, der passede så fint i træstumpen, at den, hvis man gav et raskt ryk i loglinen, lagde »flynderen« fladt i vandet, så den lettere kunne hales ind. Loglinens første inddeling var ca. en skibslængde fra logflynderen, og dette stykke kaldtes forløberen. Herfra var der 7 favne mellem hver inddeling (knob). Til håndloggen hørte også et logglas, der udløb på 30 sekunder. Logningen foregik ved, at styrmanden stillede sig ved lønningen agter med logflynderen og en del af linen i hånden. En sømand holdt rullen med linen, og en anden holdt logglasset. Styrmanden lod logflynderen dumpe i vandet, og linen begyndte at løbe ud. I samme øjeblik, forløberen passerede styrmandens hånd, vendtes logglasset. I samme øjeblik, som sandglasset var løbet ud, holdt styrmanden an med et ryk, og flynderen lagde sig vandret i vandet og kunne hales ind. Det antal knob, der var løbet gennem styrmandens hånd til udløb af glasset, angav farten i sømil pr. time deraf udtrykket knob. Eventuel overskydende line opmåltes i favne, altså i syvendedel knob. I begyndelsen af 1700-tallet blev det almindeligt kendt, at sømilens rigtige længde var større end først antaget, men i stedet for at ændre på inddelingen af linen, ændrede man glassets udløb til 28 sekunder, hvilket blev benyttet, indtil den blev afløst af



To tidlige typer af patentloggen. Hvilende på sin kasse en »Harpoon« ship-log, der slæbtes efter skibet, og som skulle hales ind for aflæsning. Reg.nr. H&S 1155:53. Den anden type er en »rælingslog«. Logflynderen slæbes efter skibet, og dens omdrejninger bliver ved loglinen overført til loguret, der er anbragt på rælingen agter. Bemærkelsesværdig er streginddelingen under loguret. Ved at observere loglinens retning over inddelingerne, kunne man få et skøn over skibets afdrift. Reg.nr. H&S 1153:53. *Two Early Types of Patent Log. Resting on its box is a »Harpoon« ship's log, which was towed behind the ship and which had to be hauled in to be read. Reg.no. H&S 1155:53. The other type is a »taffrail log«. The log chip was towed behind the ship and its revolutions were transmitted via the log line to the log register which was placed on the stern gunwale. The graduation marks under the log register are also worth noting. By observing the log line's direction over the graduation marks one could estimate the ship's drift. Reg.no. H&S 1153:53.*

patentloggen. Jens Kusk Jensen har tegnet en planche med forklaring på alle de gamle fartmålinger. Denne planche er udstillet. I 1800-tallet fremkom logge på princippet, at man lod en rotator overføre omdrejningerne til et ur, der viste, hvor mange sømil man havde sejlet gennem vandet. Dette system er først efter sidste krig blevet fortrængt af pitotloggen, som er baseret på et rør med åbning i sejlretningen, hvor man kan registrere farten ved vandsøjleens højde.

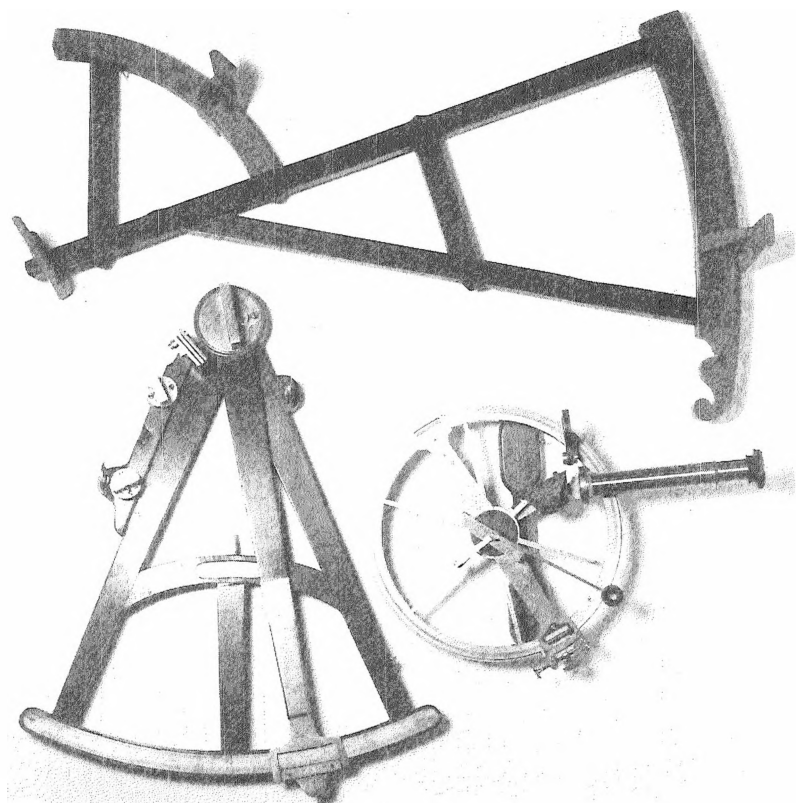
Instrumenter til vinkelmåling for stedbestemmelse

Det stod tidligt de søfarende klart, at jo højere de kom mod nord, des højere stod Polarstjernen på himlen, og jo sydligere de kom, des lavere stod Polarstjernen. Altså: kunne man måle dens højde, havde man også et udtryk for, på hvilken bredde man var. I begyndelsen blev der ikke talt om grader og minutter. En pilgrim fra Norden berettede således om, at da han var i Jerusalem, var Polarstjernens højde følgende: når han lagde sig på ryggen, trak benene op under sig og anbragte en knyttet hånd på knæet, stod Polarstjernen lige over den knyttede hånd.

Fra denne primitive metode til måling med den moderne sekstant har variationen i instrumenter været præget af tidernes muligheder. Rækkefølgen har omtrent set sådan ud: Astrolaben, kvadranten, jakobstaven, ploven, flitsbuen, Davis' kvadranten, oktanten, refleksionscirklen, sekstanten.

Indtil midten af 1700-tallet blev de nævnte instrumenter benyttet til højdemåling af Polarstjernen og af himmellegemer i meridianen og følgende beregning af bredden. Længden kunne ikke beregnes, før John Harrison i midten af 1700-tallet opfandt søuret, der var basis for beregning af længden.

Nøjagtigheden af målingerne med de nævnte instrumenter har varieret fra en halv grad med astrolab, kvadrant, jakobstav, over 15 minutter på ploven, og flitsbuen til 5 minutter på Davis' kvadranten for endelig at komme under et minut med de tre sidstnævnte spejlinstrumenter med deres nonius aflæsning. Da den udregnede observa-



Vinkelmålingsinstrumenter. Øverst Davis' kvadrant. Reg.nr. H&S K.3614. Nederst til venstre en oktant fra omkring 1780. Reg.nr. H&S K.3612. Til højre en Borda cirkel. Reg.nr. H&S 92:76. *Angle-measuring Instruments. Top: Davis' Quadrant. Reg.no. H&S K.3614. Bottom left: an octant from around 1780. Reg.no. H&S K.3612. Bottom right: a Borda circle. Reg.no. H&S 92:79.*

tion aldrig kan blive bedre end den målte vinkel, har det været nogle store usikkerhedsforbehold, man har måttet benytte. Størst usikkerhed synes der at have været ved brugen af den forvendte jakobstav, idet der var forskellige ideer om, hvor ved øjet/staven skulle anbringes, og en lille variation her gav let en halv grads fejl.

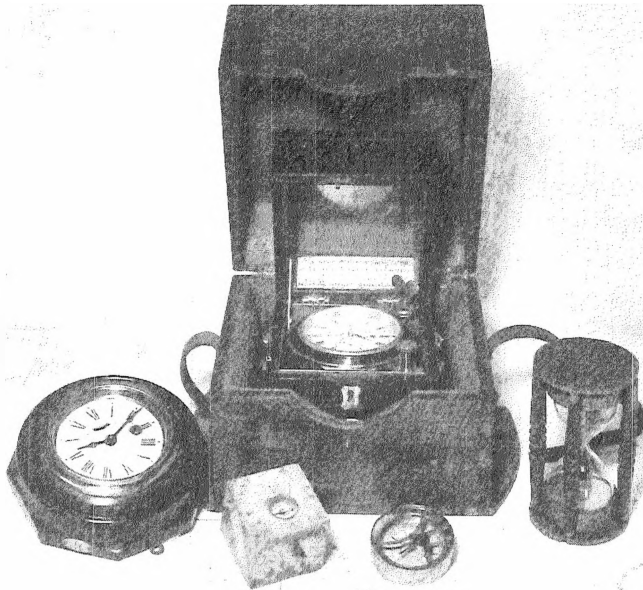
I museets rum 23 (navigationsrummet) er i den store montre op-hængt en række af de nævnte instrumenter samt nogle plancher til forklaring af deres brug.

Instrumenter til tidsmåling

Fra oldtiden har solen, månen og stjernerne været inddelere for tiden, både dagen, måneden, årstiderne o.s.v. Til fininddeling af dagen benyttede man vand- og sandure, og de søfarende har på et tidligt tidspunkt inddelt døgnet i vagter af fire timer, der udmåles ved sandglas. Museet har et eksemplar, der stadig er nøjagtigt inden for et minut. De fire timer var igen inddelt i 8 glas, som blev markeret ved slag på klokken agter. Om natten med klart vejr kunne styrmanden bestemme klokkeslettet ved hjælp af en såkaldt nokturnal, der ved Karlsruvognens stilling og datoen gav tiden. Soluret kunne naturligvis ikke benyttes på et skib, men i 1700-tallet fremkom den såkaldte universalring. Ved forskellige instillinger som påværende bredde og solens deklination kunne man aflæse soltiden.

Penduluret, der længe havde vist klokken for folk i land, var ikke brugbart i et slingrende skib, men kravet om en mekanisk tidsmåler blev i begyndelsen af 1700-tallet så stærkt, at den engelske regering udlovede en dusør på 20.000 pund til den, der kunne konstruere et ur, der kunne gå nøjagtigt i et skib, og derved give skibets officerer mulighed for at bestemme påværende længde. Det blev John Harrison, der vandt denne enorme dusør, men først efter at have konstrueret fire ure, der alle indfrieede navigatørernes krav. Det er en gåde, hvorfor der skulle gå 36 år, før han fik dusøren i en alder af 78 år. En forsker har humoristisk sagt, at årsagen var, at når denne dusør var udbetalt, var kommissionens job og dermed indtjeningen slut.

Det kan ikke understreges nok, hvilken betydning dette instrument fik for skibenes navigatører og for korttegnerne. Endelig fik man mulighed for at konstruere korrekte søkort. Museet har fem forskellige søure i samlingen. I løbet af 1800-tallet kom vagturet ombord, og sanduret forsvandt.



Instrumenter til tidsmåling. Yderst til højre et sandglas med udløb på 30 minutter. Reg.nr. H&S 300:56. Det cirkulære instrument i forgrunden er et solur. Reg.nr. H&S 33:60. Det kubiske instrument i forgrunden er også et solur, men med aflæsning flere steder. Reg.nr. H&S 1147:53. Til venstre et vagtur fra århundredskiftet. Reg.nr. H&S 4:84. I den store kasse et søur (kronometer) fra slutningen af 1800-årene. Reg.nr. H&S 163:37. *Time-measuring Instruments. Far right: a sandglass which takes 30 minutes to run out. Reg.no. H&S 300:56. The circular instrument in the foreground is a sundial. Reg.no. H&S 33:60. The cubic instrument in the foreground is also a sundial, but one where the reading can be taken several different places on the instrument. Reg.no. H&S 1147:53. Left: a chartroom watch from the turn of the century. Reg.no. H&S 4:84. The big box contains a chronometer from the end of the 19th century. Reg.no. H&S 163:37.*

Diverse hjælpemidler i navigationen

Foruden alle de førnævnte instrumenter og hjælpemidler har opfindsomheden blandt navigatørerne været stor, når det gjaldt hjælpemidler til at lette udregning, udsætning i søkort, positionsbestemmelse m.m.

Pindekompasset er nok opfundet i 1600-tallet, men det kan have haft en forgænger i en noget primitiv form, hvilket der for tiden forsøges i. På museet findes et rektangulært pindekompass, hvis alder er ukendt, men som på grund af sin indretning kunne tænkes at være det klassiske pindekompass' forgænger.

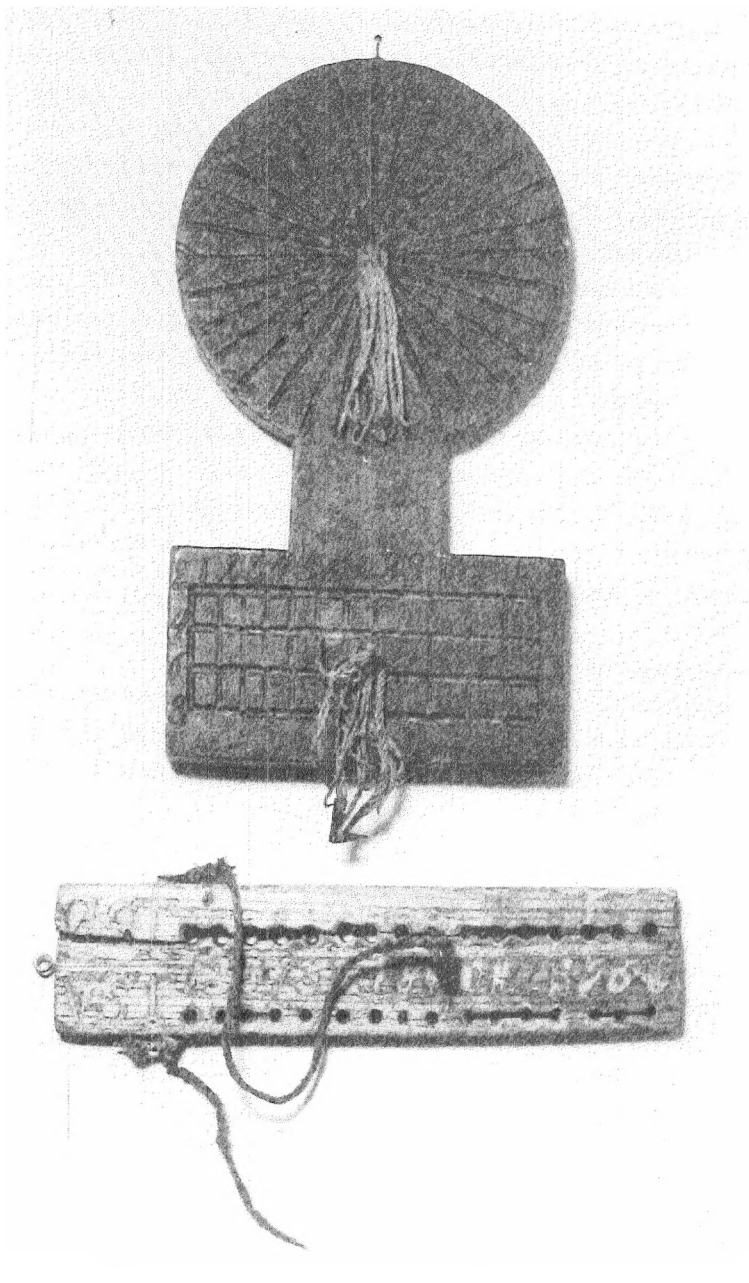
Pindekompasset var en træplade, almindeligvis udskåret i facon som kompasset, hvorunder der var et rektangulært fodstykke. Kompasset var inddelt i hele streger, og ud ad hver »streglinie« var der afsat 8 huller, der hver svarede til et glas (en halv times sejlads). Hver gang der gik glas, blev den gennem den halve time styrede kurs sat ind i pindekompasset med en af de 8 pinde, og ved vagtens slutning kunne man føre kurserne ind i logbogen. Den sejlede fart blev hver hele time på lignende måde indsat med pinde. Man benyttede »knob« og syvendedel knob.

Oplysningerne fra pindekompasset blev benyttet til bestikregningen, der bestod i, at man i søkortet udsatte beholdne kurser og distancer fra sidste position. Man kunne også »regne« bestikket ved hjælp af den såkaldte rudetabel eller sinuskvadrant, der indeholdt de i navigationen nødvendige trigonometriske størrelser.

Passeren var uundværlig til udsætning af positioner og opmåling af distancer i søkortet.

Parallellinealen blev benyttet til udsætning af kurser, pejlinger og positioner.

Pindekompasser. Øverst prototypen udstyret med snore og små pinde til indsætning af styrede kurser og loggede farter. Reg.nr. H&S 782:54. Nederst en meget sjælden type, måske forgængeren til ovenstående. Reg.nr. H&S 1139:53. *Traverse Boards. Top: the prototype complete with strings and small pegs to plot in the steered courses and the logged speeds. Reg.no. H&S 782:54. Bottom: a very rare type, perhaps the forerunner of the above model. Reg.no. H&S 1139:53.*



Transportøren blev benyttet til udsætning af kurser og pejlinger. Til udsætning af særlig nøjagtige positioner, f.eks. fyrskibes plads, benyttedes den såkaldte stationspointer. Den bestod af en gradinddelt cirkel, fra hvis centrum udgik tre ben. Man målte med sekstanten to vinkler af kendte punkter i land. Disse vinkler indsattes i stationspointeren, der derefter bevægedes i søkortet, indtil benene gik gennem de målte punkter. Centrum var så skibets sted.

Kikkerten har været meget værdifuld f.eks. til identifikation af signaler. Ved nærmelse af land kunne man konstatere, om det var kendt eller ukendt land, og ved møde med andre skibe, om det var ven eller fjende.

Til bestemmelse af deviationen og til korrigering af kompasser i usigtbart vejr blev i midten af sidste århundrede opfundet den såkaldte deflektor, som på basis af kompassets indstillingskraft på forskellige kurser og med visse udregninger muliggjorde både kompenser og deviationsbestemmelse.

Diverse hjælpemidler for sejladsen

Af hjælpemidler til planlægning af sejladsen samt forudsigelse af vejret har Handels- og Søfartsmuseet en pæn samling. Der findes gamle sejlhåndbøger og rutekort, og af barometre findes både kviksølvbarometre og aneroidbarometre. Et kuriosum er det såkaldte baroskop, der hævdedes at kunne give oplysninger om vejrforandringer. Museet har 2 eksemplarer, hvoraf det ene endda skulle kunne forudsige jordskælv.

I samlingen findes også et meget fint eksemplar af barografen, hvorpå der kan aflæses både lufttryk, luftfugtighed og temperatur.

Vindmålere har vel været sjældne i det almindelige skib, men sikkert været benyttet i ekspeditionsskibe m.m. Museet har to varianter.

Fortegnelse over Handels- og Søfartsmuseets samling af nautiske instrumenter:

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
1) INSTRUMENTER TIL VANDDYBDEMÅLDING		
<i>Håndlod:</i>		
279:70		
21:79		
<i>Dybdelod:</i>		
84:56		
<i>Lod på vandtryk:</i>		
70:84	Kelvin Bottomley Baird, engelsk, 2 blikbeholdere med hver 8 rør	ca. 1880
69:84	G. Rung, dansk, gave fra I.C. Weilbach. Tidligere mrk. no. 11	
139:79		
2) INSTRUMENTER TIL RETNINGSBESTEMMELSE		
<i>Kompasrekonstruktioner:</i>		
134:55	Carl V. Sølvér, dansk, forklaring på fund af formodet pejleskive fra Grønland	
38:42	Carl V. Sølvér, dansk, formodet udseende af tidligt skandinavisk kompas	
<i>Magnetkompasser:</i>		
40:84	P. Berg, dansk	1828
17:84	A.K. Selandia	
31:84	Kinesisk, nålen faldet af	
30/84	Guiseppe Mochino, Genova, italiensk	
97:84	August Augsburg, dansk, mærket i bund 2552	
21:84	Spritkompas af ældre type, væske mangler	
34:84	Stie Bang, dansk	
74:84	D.B. Selter, Amsterdam, hollandsk, gave fra Thyborøn lodseri	
1474:51	I.C. Weilbach, dansk, gave fra samme firma	1873
51:64	Frans Meyjes, hollandsk	
2295:51		
85:79		
83:84	L. Kirkeby, København, dansk	
16:84	I.C. Weilbach, dansk	tidl. 19. årh.
131:68	Carl Chr. Bram, dansk	
27:79	H. Gregory, engelsk	
414:76	W. Boosmann, hollandsk	
27:84	I.C. Weilbach, dansk, i kop er skrevet med blyant: 1866, Kbh.	1866

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
33:84		
20:84	G.W. Lyth, Stockholm, svensk, gave fra marinen, no.3C ultimo 1800	
25:84	J. Gail, Newcastle, engelsk	
245:36	R. Götze, tysk	
94:79	H.E. Holst, dansk	sent 19.årh.
192A:38	Andrade, sladre- og alarmkompas	1918
192B:38	El-forsyning for ovenstående	
26:84	F.J. Kloos, Rotterdam, hollandsk	
189:70	John Smith, engelsk, gave fra fru D. Gylling	
215:74	Corn. Knudsen, dansk, benyttet ombord i Grønlandsskibet »Godthåb«	
108:39	Hildebrandt	
34:60	Stie Bang, dansk, dæksel med gevind	
154:55	L.G.H., lommekompas	
14:84	H.E. Holst, København, dansk	
15:84	W. Campbell & Co., Nachflg., Hamburg, gave fra I.C. Weilbach	tidl. 19.årh.
13:84	EVOY, engelsk, overhead comp., mærket i bund 2135, gave fra I.C. Weilbach	
18:84	Chris Kirch, Helsingør, dansk	
39:84	I.C. Weilbach & Richi, Toston, sladrerose mrk. Richi, Boston	
29:84	Ferd. Wedel Jarlberg, specielt sladrekompas	medio 1800
36:84	Carl Bamberg, Friedenau, tysk, kaiserlige marine mod 94, M741	1917
22:84	Aug. Carstens, Hamburg, tysk	
38:84	H.R. Ainsley, engelsk	
23:84	R. Instituto Idrografico	
134:79	Model af skibskompas i nathus	
113:79	Naturmagnet fra I.C. Weilbach	
116:79	Specialmagneter, der har været benyttet på »Fox II«, kan dreje både vandret og lodret	
115:79	Corn. Knudsen, dansk, kursforstørrer	
28:84	Corn. Knudsen, dansk, Nørholms patentkompas. M. no 47 med universalkompensation	
43:84	H. Petersen, Altona, tysk pejlekompas, mrk. 2092, D. Filby, Hamburg	
19:84	I.C. Weilbach, pejlekompas, gave fra I.C. Weilbach	
42:84	Kompas med speciel nålbalance	
41:84	Rasmus Koch, København, dansk, pejlekompas. Dæksel mangler	1772
24:84	J.G. Weber, Hamburg, tysk	
37:84	I.C. Weilbach, glasdæksel mrk. 10619 28/12-28. Spritkompas styrekompas	

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
35:84	J.E. Hand & Son, USA, hovedkompas på ring mrk. 87 96S	
417-37:76	I.C. Weilbach, kobberplader til trykning af kompasroser. no. 427 & 429 mangler	
2874/77	Kobberplade til trykning af kompasrose	
75/84	I.C. Weilbach, dansk, periskopkompas fra isbryderen »Storebjørn«	1950
1196:27	Prof. Smiths Etablissement kompasstand	
277:56	Ivar Jensen. Meget dekorativt udstyret	
1212:53	Ivar Jensen. Som ovenstående	
227:71	Corn. Knudsen, »Væderen«s nathus	

Pejleanordninger:

128:79	Antagelig fra »Fox I«, Kryolitselskabet	
101:79	Benyttet ombord i bark »Ceres«	
67A:84	Pejleskive	
67B:84	Pejleskivekasse med stativ	
49:37	Landmålerinstrument	
64:84	Pejledioper	
66:84	»Pejlerør« brugen ukendt	
2297:51	Del af pejleskive, optaget af dykker	
45:84	Pejledioper med påskrift Capt. C.O. Larsen	
52:84	Throughton London, Engelsk, købt af Erik Lange, København. Kan være til landmåling	
44:84	Pejleskive	
48:84	Cornelius Knudsen, dansk, har været benyttet i bark »Thorvaldsen«, gave fra Kongelig Grønlandske Handel	
88:79	Pejleskive, antagelig fra bark »Nordlyset«	
56:84	Middleton & Co., engelsk, perolus med navnet »Thyra« i låget	medio 1800
60:84	Reynolds & Wiggins, engelsk, perolus	
132:79	Frederick Wiggins, engelsk, perolus	medio 1800
51:84	Lilley & Son, engelsk, gave fra I.C. Weilbach	
58:84	B. Cook & Son, engelsk	
59:84	W. Ludolph, Bremerhaven, tysk, perolus	
57:84	Hughes & Son, engelsk, perolus	
130:84	Heath, London, engelsk, perolus	
19:84	Diopterlineal med kikkert	
131:79	Kelvin & James White, engelsk, perolus	
61:84	Hughes & Son, engelsk, deviameter	
103:79	Pejledioper	
137:79	H.E. Holst, dansk, pejleskive	
46:84	Corn. Knudsen, dansk, pejleskive	
100:79	Kardansk ophængt pejleskive	

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
125:79	Azimuthspejl	
47:84	Pejledioper. På trælåget står: »repareres«	
53:84	Steger Jun., Kiel, tysk, mrk. 2589/2720	
108:79	Corn. Knudsen, dansk, pejleskive	
133:79	I.C. Weilbach, dansk, pejleskive	
63:84	Corn. Knudsen, dansk, azimuthspejl	
62:84	Corn. Knudsen, dansk, azimuthspejl	
55:84	Bain & Ainsley, engelsk, mærket HA-HY	medio 1800
54:84	Corn. Knudsen, dansk, pejleskive	
129:79	Bain & Ainsley, engelsk, perolus	
1403:53	Heath & Crayford, engelsk, deviaplane	
49:84		
100:84	Mrk. 2120	
<i>Gyrokompasser:</i>		
Ureg.	I rum 23	
Ureg.	Fra »Herluf Trolle«	
3) HJÆLPEMIDLER TIL GENGIVELSE AF VERDENSBILLEDET		
<i>Globus:</i>		
924:53	Joh. Gabriel Doppelmayr, tysk, gave fra konsul C. Holm	ca. 1725
<i>Portolaner:</i>		
2476:50	Willem Janss Blauw, hollandsk	
<i>Søkort:</i>		
141:79		
2206:79	Jens Kusk Jensens kopi af polynesiske søkort	
Ureg.	Ca. 200 søkort under gennemgang	
4) INSTRUMENTER TIL FARTBESTEMMELSE		
<i>Håndlog:</i>		
415:76	Håndlog bestående af rulle, line og flynder	
1151:53	Logflynder	
1389:53	Sandglas til håndlog	
1391:53	Sandglas til håndlog	
1392:53	Sandglas til håndlog	
1393:53	Sandglas til håndlog	
1394:53	Sandglas til håndlog	
1395:53	Sandglas til håndlog	
1396:53	Sandglas til håndlog	
1397:53	Sandglas til håndlog	

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
1398:53	Sandglas til håndlog	
296:56	Sandglas til håndlog	
96:79	Sandglas til håndlog	
97:79	Sandglas til håndlog	
295:56	Sandglas til håndlog	
84:84	Håndlog, gave fra Helsingør Værft	Ca. 1960

Roterende patentlog:

1152:53	Logur, flynder, line og rælingsbeslag	
1153:53	Undéns patentlog	
353:64	Walkers harpoon ship log	
1157:53	Logur	
71:84	Gentas, København. Patent Baltic, gave fra I.C. Weilbach	1960
78:84	Gentas, København. Patent Atlantic	1960
79:84	Gentas, København. Patent Ocean	1960
80:84	Gentas, København. Patent Ocean	1960
1155:53	Walkers harpoon ship log i kasse	
90:79	Hæcke, Berlin, tysk slæbelog, 2 flyndere, ur samt lønningsbeslag	
12:84	Ballancehjul til slæbelog	
85:84	Undéns patentlog, demonstrationseksemplar	
99:84	Walkers patent	1900
1158:53	Jens Kusk Jensens planche over forskellige logtyper	

5) INSTRUMENTER TIL VINKELMÅLING FOR STEDBESTEMMELSE

Gnomon:

102:79	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1910
--------	----------------------------------	------

Astrolab:

K. 3573	Original astrolab, enestående i form	1600
---------	--------------------------------------	------

Kvadrant:

K. 3574	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1911
---------	----------------------------------	------

Jakobstav:

K. 3575	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1911
K. 3576	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1911
98:55	Stok til jakobstav uden skyder	
122:68	Stok til jakobstav uden skyder, gave fra lærer Kaj Rasmussen, Fyn	

Plov:

K. 3577	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1927
---------	----------------------------------	------

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
<i>Flitsbue:</i>		
K. 3579	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1911
<i>Davis' kvadrant:</i>		
K. 3578		
K. 3614	Originalt instrument	1779
K. 3616	Originalt instrument	
82:79	Rekonstruktion	
442:58	Originalt instrument	
<i>Gunters kvadrant:</i>		
K. 3580	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1927
<i>Oktanter:</i>		
K. 3581	Iuring, London	
K. 3582	Pitter Erk	1791
K. 3584	John Spurrier	1792
K. 3585	John Urings	1763
K. 3586	Cornelis Willemoz jun.	
K. 3587	Dollond London	
K. 3597	Cohen, Newcastle, mrk. 2523	
K. 3598		
K. 3599	Cohen, Newcastle	
K. 3601		
K. 3602	Heilbuth, London	
K. 3603		
K. 3604		
K. 3605		
K. 3606	Heath, Devenport	
K. 3607	Spencer, Brown & Co.	
K. 3608	På limber mrk. SBR.	
K. 3609		
K. 3610	På limpen mrk. med et anker	
K. 3611		
K. 3612		
76:79	Spencer Brown & Rust, mrk. SBR på limbe	
246:36	Harrison, Hull	
284:37	Påskrevet: Capt. Lars Helt, Bergen 1759	
K. 3959	Bianchetti, Marseille	
123:79	Meget gammelt instrument uden påskrift	
3130:50	Smith & Hind, Hartlepool	
3131:50	Spencer Brown & Rust	
191:67	Matheson, Leith	
74:67		
75:79		

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
<i>Sekstanter:</i>		
K. 3583		
K. 3588	W. Schultz, København	1792
K. 3589	Prof. Smith	
K. 3590	E. Junger, København	
K. 3591	Schmalcalder, London	
K. 3593	H. Haecke Neuköln	
K. 3596	Spindler & Hoyer	
K. 3600	J. Mahier, Le Havre	
160:41	Prof. Smith, sekstant	
161:41	Prof. Smith, kikkert til ovenstående	
77:79	Throughton & Simms, London	
80/79	Campbell Succrs, Hamburg	
83:79	Micrometersekstant	
86:79	Weichert, Cardiff	
93:79	Bubblesekstant, mrk. 1 x BM	
142:79	Prof. Smith	
1715:51	Micrometersekstant	
379:48	P. & W.E. Archbutt, rejsesekstant	
79:79	Secretan a Paris, rejsesekstant	
K. 3592	Charles de Kemel, Antwerpen, halvsekstant	
184:71	Ainsley, South Shields, halvsekstant	

Refleksionscirkler:

K. 3617	Secretan a Paris
K. 3619A	Pistor & Martin
K. 3620	Pistor & Martin
K. 3618	Klein, København
K. 3621	
92:79	Pistor
81:79	Pistor & Martin no. 257
86:84	Zecker a Paris, fransk, no. 52
87:84	Pistor Cirkel, tysk.

6) INSTRUMENTER TIL TIDSMÅLING

Sandure:

68:84	4 timers sandur (svarende til en vagt)
1:84	1 times sandur, gave fra I.C. Weilbach
3:49	30 minutters ur
300:56	5 minutters ur
78:79	Glas uden sand
122:79	Glas med sand til sandure
95:79	Rystekasse med glas, benyttet til sigtning af sand

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
---------	---	----------

Solure og solringe:

1145:53	J. Hanneks Meldorf, antagelig tysk	
1147:53		
1143:53	Æske fra solur	
1144:53	Æske fra solur	
1148:53	J.P. Khiningfer	
1149A:53		
1149B:53		
191:38	Antor A.S.	
117:79		
96:56	Gotfr. Larsen	
33:60		
1146:53	C.S. Hoffmann, solring (universal) i messing	
77:84		
2276:51		

Nocturnaler:

119:79	Jens Kusk Jensens rekonstruktion	1910
118:79	Tremechini, specielt udført i messing	
120:79	Jens Kusk Jensens rekonstruktion af måneviser	

Søure (kronometre):

16:72	Arnold, London	1780
163:37	Brockbanks	
251:36	C. Harries	
2:84	Charles Rodsham, engelsk	1904?
3:84	A. Johannesen, London, engelsk, no. 1348	
98:84	Tallerken med påskrift: forglem ej chronometret	

Vagtur:

1050:53		
107:79		
4:84	The Ansonian U.S.A., Clock Co.	
5:84	Waterbury Clocks, gave fra skibstømrer Jul. Rasmussen	

7) DIVERSE HJÆLPEMIDLER I NAVIGATIONEN

Pindekompasser

780:54		
781:54	Benyttet på bark Thorvaldsen	
782:54		
783:54		
1136:53	Har været benyttet på bark »Ceres«	
1137:53	Hollandsk	

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
1138:53		
1139:53		
2293:51	Rekonstruktion af Jens Kusk Jensen	
1580:50	Tegning af J. Thirslund	
<i>Sinuskvadranter, rudetabeller, linealer:</i>		
89:79		
121:79		
295:70		
296:70		
<i>Passer:</i>		
7:84		
<i>Parallellinealer:</i>		
129:66		
174:77		
6:84		
130:66		
79:84		
<i>Transportører:</i>		
382:48		
8:84	Cornelius Knudsen, Bauers konstruktion, gave fra Ålborg Navigationsskole	
<i>Stations Pointer:</i>		
380:48		
<i>Kikkertør:</i>		
326:48		
2292:51		
209:64		
153:70		
5:81		
123:68		
23:57		
2290:51		
902:54		
K. 3958/		
55:38		
11:84	Prof. Smiths Etablissement	
73:84	Platting ved håndtag. Kan have været registreret før	
2195:52		

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
534:73		
2291:51		
134:62		
327:48		
161:66		
228:50		

Radiograf, course indicator:

10:84	Hughes & Son, engelsk, gave fra Ålborg Navigations- skole	
96:84	Elliot Bros., London	

Deflektor:

106:79		
50:84	Corn. Knudsen	

Kunstige horisonter:

138:79	H.E. Holst, København	
112:79	F. Bryde	
88:84	Corn. Knudsen	1880
89:84	William Petersens Eftf. Har været benyttet på bark »Nordlyset«	
90:84	Corn. Knudsen	1900

Kimingdalingmåler:

84:79

Vinkelmålere, afstandsmålere:

91:79		
96:84	Gave fra Foreningen til Søfartens Fremme, har tilhørt kontreadmiral M. Bille	
72:84	I.G., tysk, har tilhørt den tyske ubåd »U 20«. Mærket No 102 over krone	1912

8) HJÆLPEMIDLER FOR SEJLADSEN

Kviksølubarometre:

2273:51	F.C. Jensen, Esbjerg
219:39	Ja's Bassnet, Liverpool
216:39	L. Simond, South Shields
104:84	Mowbray, Hartlepool

Reg.nr.	Fabrikat, nationalitet, bemærkninger m.m.	Datering
<i>Aneroidbarometre:</i>		
81:84	Holosteric, engelsk, stemplet PHNB	ca. 1850
114:63	Holosteric, engelsk, stemplet C.B.	ca. 1870
119:65	Holosteric, engelsk, stemplet PHNB	
91:84	Preislers optiske institut, dansk	
<i>Baroskoper:</i>		
92:84		
93:84	Mærket 1373	
<i>Barograf:</i>		
244:84	P. Dörffel, Berlin, viser lufttryk, fugtighed og temperatur	
<i>Vindmålere:</i>		
126:79	Hagemann, mrk. 2131	
381:48		
<i>Tågehorn:</i>		
1195:53		

THE COLLECTION OF NAUTICAL INSTRUMENTS IN THE DANISH MARITIME MUSEUM

Summary

In the winter of 1983/84 electric light was finally due to be installed in the Danish Maritime Museum at Kronborg. To provide access it was among other things necessary to remove the collection of nautical instruments. Since the Museum at the same time was given storage space in the former military academy the Museum's directors decided that all the old instruments, both the ones on display and the ones in storage, should be assembled in the new storeroom. This was a unique opportunity to examine the whole collection, which was divided up into the following groups:

- 1) Depth gauges.
- 2) Directional instruments.
- 3) Maps, charts, and globes.
- 4) Instruments for determining speed.
- 5) Angle-measuring instruments for position-fixing.
- 6) Time-measuring instruments.
- 7) Various navigational aids.
- 8) Various sailing aids.

Status over Handels- og Søfartsmuseets bibliotek

Af

BERT BLOM

Handels- og Søfartsmuseets fine og omfattende bibliotek med maritim litteratur har i mange år trængt til forbedrede forhold. Takket være bevillinger til et beskæftigelsesprojekt er arbejdet hermed nu sat i gang, og i artiklen orienterer bibliotekar Bert Blom om den nuværende tilstand, de udførte og de kommende opgaver.

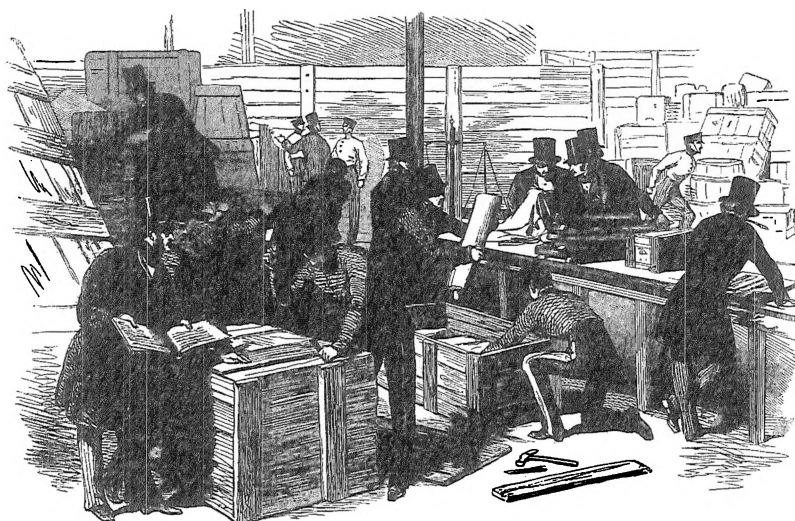
Tidligere tilstande

Det kan vist desværre ikke nægtes, at museets bibliotek har ført lidt af en hensygnende tilværelse i museets snart 70-årige historie, idet dokumentksamlingen (bøger, periodica og tidsskrifter m.m.) så at sige næsten udelukkende har været overladt til den pleje, som personalets »venstre hånd« har kunnet afse i ny og næ, når den ikke nødvendigvis har været »tøjret« til andre mere presserende opgaver.

Tid efter anden har der - bl.a. i årbøgerne - været harceleret over bibliotekets ret kummerlige forhold, der i lighed med andre af museets øvrige faciliteters - eller manglende sådanne - kan udmøntes i trange, uhensigtsmæssige pladsforhold med kulde, fugt og manglende pleje med de deraf opståede skavanker og mangler for materialebeholdningen til følge. Tidligere manglede der endogså lys i biblioteket, hvilket gjorde en lommelygte til det vigtigste redskab, når man skulle på opdagelse i bøgernes umådelig interessante og overordentlig spændende verden.

Det eneste positive - der kan siges om det mørke, der rugede på hylderne og i alle krogene - er, at det barmhjertigt dækkede de sørgelige kendsgerninger i form af litteraturbeholdningens reelle tilstand, der brutalt blev bragt for en dag, da lyset blev »opfundet«.

Det siger sig selv, at sådanne forhold ikke ligefrem bidrager til den effektive udnyttelse af bibliotekets yderst værdifulde samling af



Biblioteket midt i flytterodet. (Billedet er lånt fra »The Illustrated London News«, no. 475. - Vol. XVIII. Saturday, March 22, 1851, s.223). *The Library in a mess due to removals. (The picture is borrowed from »The Illustrated London News«, no. 475.- Vol. XVIII. Saturday, March 22nd, 1851, p.223).*

dokumenter og da slet ikke til *den* nødvendige og tilfredsstillende formidling, der burde være en selvfølge for et godt fungerende bibliotek.

Derfor må det også kunne hilses med tilfredshed af alle parter - og ikke mindst af undertegnede - at det nu så småt er begyndt at lysne for bibliotekets fremtid nogenlunde samtidig med, at der nu endelig kastes lys over museets udstillingsgenstande, malerier etc....

Sket indtil den 1.4.1984

På grund af ovennævnte fortvivlende biblioteksforhold, og fordi der er åbnet en mulighed for at rykke ind i militærets tidligere hovedbygning efter dets »udrykning« fra Kronborg - samt af økonomiske grunde - søgte museet en såkaldt langtidsledig bibliotekar gennem arbejdsformidlingen til et syv måneders jobtilbud i perioden

1.10.1983 til 1.5.1984 med det hovedformål at revidere den bestående beholdning af litteratur og løbende registrere indstrømmende dokumenter for således at forberede den imødesete flytning til større, bedre og mere formålstjenlige lokaler.

Til alt held for forfatteren, blev ansøgningen godkendt og arbejdet som følge deraf iværksat fra og med den 3.10.1983.

En revision er altså påbegyndt - men langt fra fuldendt, en udflytning er så småt i gang, og forberedelsen til hovedflytningen er således en kendsgerning.

Af indlysende grunde kan ét menneske alene ikke overkomme både at revidere en litteratursamling på ca. 25.000 bd. med tilhørende plads- og emnekartoteker bestående af ca. 60-70.000 kartotekskort, nyregistrere tilstrømmende litteratur, deltage i forefaldende arbejde samt flytte både bøger og reoler inden for et tidsinterval på kun syv måneder. Derfor har museet da også søgt Arbejdsmarkedsnævnet i Frederiksborg Amt om bevilling til oprettelse af et såkaldt jobskabelsesprojekt kaldet »Overflytning af bogsamling«.

Dette projekt er nu også blevet bevilget og skal finde sted fra den 1.5.1984 til 31.12.1984 med mulighed for forlængelse. Denne bevilling medfører helt konkret, at museet/biblioteket i det pågældende tidsrum har fået to nye medarbejdere, henholdsvis en kontorassistent og en altnuligmand, og disse skal altså bl.a. i fællesskab med undertegnede sørge for, at biblioteket bliver flyttet, genopstillet og - om muligt - færdigrevideret til en snarlig genåbning.

Her kan jeg desuden tilføje, at hovedflytningen af biblioteket forventes at ville finde sted sidst i 1984 alt efter hvilke dispositioner, der evt. bliver truffet fra anden side.

Da de nuværende reoler, der - tålmodige men trætte - i årevis har båret deres tonstunge byrder af historiske kendsgerninger med skibes og mandskabers farverige beretninger fra alle have og verdensdele, nu efterhånden må anses for at være mindre velegnede til brug i et velfungerende bibliotek, har museet søgt fondsmidler til indkøb af enten nye reoler og kartoteksskabe eller til en hårdt tiltrængt supplering af samme - altså til en nødvendig fornyelse, der med den

dyreste løsning formodentlig vil være af en størrelsesorden på i alt ca. 200-250.000 kr.

Desværre er der - i skrivende stund - ikke tegn på, at en sådan apfelsin vil falde i museets turban, og vi må derfor se i øjnene, at vi eventuelt vil blive tvunget til at genopstille og således genanvende de gamle reoler i en ny periode, hvis vi ellers kan få samling på dem igen. Reolerne er nemlig bygget på stedet i det nuværende lokale og - for en dels vedkommende - af typiske efterkrigsmaterialer, krydsfinér på rammer, men kun på den ene side af rammerne.

Nogle tal

Bibliotekets beholdning af litteratur består af ca. 25.000 bd., bøger, periodica og tidsskrifter m.m., men et mere nøjagtigt tal vil naturligvis blive søgt tilvejebragt efter fuldendt revision, og vil formodentlig dukke op til næste år.

Tilvæksten er - af endnu uafklarede årsager - ret svingende, og ved granskning af bibliotekets tilvækstprotokoller, som desværre er ufuldstændige, kan denne påstand underbygges med følgende tal for den sidste 5-årige periode.:

Registrerede titler:		
Tilvækst jfr. protokol: 1979	-	155
Tilvækst jfr. protokol: 1980	-	316
Tilvækst jfr. protokol: 1981	-	375
Tilvækst jfr. protokol: 1982	-	252
Tilvækst jfr. protokol: 1983	-	332
Tilvækst i 5-års perioden i alt:		1430

Ovenstående tal viser altså, at litteraturbeholdningen årligt øges med et gennemsnitligt tal på ca. 300 bd., hvilket nok er noget i underkanten af, hvad tilvæksten egentlig burde være. Hertil kan dog føjes et mindre - og hidtil ukendt - antal af uregistrerede dokumenter.

På grund af museets økonomi er der desværre ikke råd til de helt store og dyre, men undertiden nødvendige, boganskaffelser. Dette

understreges bl.a. af den kendsgerning, at af de 332 bind, der udgør tilvæksten i 1983, er kun de 44 titler bestående af abonnemeter, subscriptions og løssalgsbøger direkte indkøbt af museet for i alt 8.026,60 kr.

Museet har endvidere ifølge vor protokol ialt 155 bytteforbindelser i form af lignende institutioner som vor egen fordelt i ind- og udland, med hvilke vi bytter os til årbøger, tidsskrifter, afhandlinger og udstillingskataloger m.m. for venneskabets årbog.

De på denne måde erhvervede bøger udgør løseligt anslået hovedparten af bibliotekets årlige tilvækst med omkring 210-20 titler, og de resterende ca. 70 titler består af gaver fra navngivne såvel som fra anonyme givere.

Alle disse tal fra 1983 må imidlertid tages med et nødvendigt forbehold, idet en del af de indregistrerede titler tilsyneladende har »ligget over« fra 1982 og før på grund af manglende personale og dermed manglende tid.

Om udlån og formidling

Museets bibliotek har - af flere forskellige årsager - i de senere år været nødsaget til at gennemføre en begrænsning af udlånsvirksomheden således, at den i øjeblikket kun omfatter udlån til interne og eksterne medarbejdere, til maritime forskere (forfattere, oversættere o.lign.) samt til andre lignende institutioners medarbejdere.

Endvidere anvendes biblioteksbeholdningen naturligvis på lige fod med museets øvrige arkiver i informationsarbejdet rettet mod alle øvrige maritimt interesserede.

Et eksakt tal på henvendelser (personlige, pr. brev eller pr. telefon) i denne omfattende og mangeartede informationsvirksomhed kan ikke tilvejebringes, da museet nødvendigvis prioriterer selve informationsvirksomheden (dvs. formidlingen) højere end processen med at føre statistik over henvendelserne.

Flytningen af administrationen, arkiverne og biblioteket plus revisionen ved samme lejlighed samt de forventede bedre faciliteter vil utvivlsomt i forening give museets medarbejdere samt dets bru-

gere og gæster langt bedre arbejdsforhold og større overblik og vil dermed også medvirke til at skabe en bedre formidling i fremtiden.

THE LIBRARY OF THE DANISH MARITIME MUSEUM STATUS OVER 1983

Summary

Conditions in the Library have up until now been lamentable as the premises (which for a great number of years have been used to store documents) are cold, dark, and damp.

However, we have now been promised that in the course of 1984-85 we can move into better premises in what was formerly the main building of the Armed Forces. As a result, a librarian and two assistants have been appointed to a project which first and foremost involves the removal and an inventory of the Library's stock of approx. 25,000 volumes.

The purpose of the move is, of course, not only to create better facilities for the safe-keeping of our stock of literature, but also to provide both the Museum's own staff and the Library's users in general with a better overall view of the Library.

The Library's collection of documents is mainly at the disposal of maritime researchers, authors, and translators - but also for people with a general maritime interest.

The removal and the inventory are already in full swing as these lines are being written...

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef TAGE MADSEN*, R¹., formand
Vagtmester KAJ ORLA ANDERSEN
Direktør JENS DEGERBØL*, R., næstformand
Direktør JENS FYNBO, R¹.
Professor, dr.phil. KRISTOF GLAMANN
Direktør CHRISTEN HOVGAARD
Underdirektør, kaptajn S.C. NYGAARD
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN
Grosserer, direktør KNUD OLESEN*, R¹.
Rigsantikvar, professor, dr.phil. OLAF OLSEN*
Skibsreder CARL RENTZ-PETERSEN
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN*, R¹.
Viceadmiral S.S. THOSTRUP, SK.
Skibsfører E. UDBY-HANSEN, R¹.

Komiteens sekretær

ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.



Bageste række fra venstre: Bert Blom, Helle Nielsen, Sven Johannessen, Hans Jeppesen, Kåre Lauring, Erik Schou Andersen, Ole Bent Nielsen. I midten: Hanne Besser, Kaya Hansen, Johnna Hendriksen, Edith Christensen, Hanne Poulsen, Elna Staugård Mortensen. Forrest: Erik Jensen, Jan Petersen, Jan Sedstrøm, Ole Hougaard. Fraværende: Edwin Tekte, Morten Gøthche, Hans Henning Jørgensen.

PERSONALE (pr. 1/10 1984)

Museumsdirektør: HANS JEPPESEN
Museumsinspektør: HANNE POULSEN
Museumsforvalter: EDWIN TEKTE
Skibsteknisk konsulent: MORTEN GØTHCHE
Museumsassistent: ERIK SCHOU ANDERSEN
Sekretær: JOHNNA HENDRIKSEN
Bogholder: KAYA HANSEN
Assistent, museums-pædagog: HANNE BESSER
Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og ERIK JENSEN
Ekstrakustode: HANS HENNING JØRGENSEN
Rengøringsassistenter: EDITH CHRISTENSEN og
ELNA STAUGÅRD MORTENSEN
Videnskabelig medarbejder: KÅRE LAURING
Bibliotekar: BERT BLOM
Assistenter: HELLE NIELSEN og JAN PETERSEN
Specialarbejdere: JAN SEDSTRØM og OLE HOUGAARD
Finmekaniker: OLE BENT NIELSEN



Til udstillingen »Børn og Både« blev der fremstillet en plakat med ovenstående fotografi som motiv. Drengen går tur i Århus havn en sommerdag i 1930'erne. *A poster with the above subject was produced for the exhibition »Children and Boats«.* The boy is taking a walk in Århus harbour on a summer's day in the 1930's.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

BERETNING FOR ÅRET 1983

Året har været domineret af forberedelser til den omfattende el-installation, som fra 1. november gjorde det nødvendigt at lukke museet for besøgende. Alle udstillede genstande blev nedtaget, alle udstillingsrum istandsat og hele personalet har bidraget til løsningen af denne usædvanlige opgave med forståelse, tålmodighed og uden skelen til traditionelle fagskel.

Indsamling og registrering

Som det fremgår af den fuldstændige gaveliste side 179, har også 1983 givet en kulturhistorisk, værdifuld forøgelse af museets samlinger.

Den mest omfattende gave kom fra Helsingør Værft, hvor museet i samarbejde med Helsingør Bymuseum og Erhvervsarkivet i Århus har påtaget sig ansvaret for at bevare og registrere tegninger og de hertil knyttede arkivalier. Den ældste tegning er fra byggenr. 4, som blev afleveret til dampskibsselskabet »Foldin«, Christiania, i 1884, og ialt omfatter samlingen 215 kontrakter, 253 byggeregnskaber, 124 beregningssæt og 614 tegninger. Materialet er nu beskrevet i oversigtsform, medens en fuldstændig registrering vil tage flere år.

I forbindelse med lysinstallationen blev der i 1983 også mulighed for at få et samlet overblik over Handels- og Søfartsmuseets samling af nautiske instrumenter. Skibsfører Søren Thirslund har forestået dette arbejde, og resultaterne fremgår af hans artikel i denne årbog.

Sidst på året kunne museet desuden indlede en yderst tiltrængt revision af det ca. 25.000 bind store bibliotek, hvorved en senere flytning til kasernens hovedbygning samtidig forberedes.

Bevaring

I foråret påbegyndtes en teknisk og historisk gennemgang af museets ældste fotosamling, som forhåbentlig kan danne grundlag for en forbedret registrering og forslag til en mere hensigtsmæssig opbevaring. Projektet vil fortsætte i 1984.

Handels- og Søfartsmuseet har for sin andel i institutionen Kunstmuseernes Fælleskonservering fået behandlet 2 oliemalerier og 2 akvareller, og takket være en særlig konserveringsbevilling fra Frederiksborg amt har det desuden været muligt at lade 4 akvareller konservere.

Et mindre antal akvareller er blevet deponeret i Industriministerens kontor, hvorved det i lighed med sidste års aftale med Udenrigsministeriet er sikret, at disse værker istandsættes for ministeriets regning.

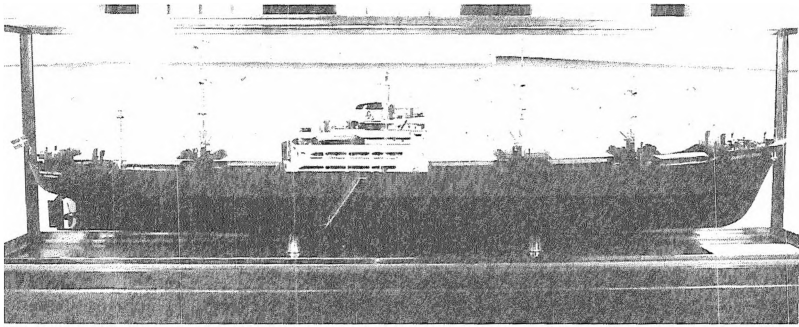
Formidling

Årets udadvendte virksomhed understregede, at Handels- og Søfartsmuseet som landsdækkende specialmuseum har forpligtelser, som ikke nødvendigvis giver flere besøgende i den permanente udstilling på Kronborg. Her blev det samlede besøgstal trods lukningen fra 31/10 89.548, og 1167 skoleelever udnyttede museets undervisningstilbud.

Fra den 10/6 vistes særudstillingen »Børn og Både«, som i efterårsferien blev suppleret med videofilmforevisning i skolestuen. I anledning af Svitzers 100-års jubilæum viste museet desuden i perioden 2/6-10/8 en mindre særudstilling.

Der har været arrangeret særskilt omvisning for Fredningsstyrelsens 7. kontor, European Tugowners og for de nordiske toldchefer.

Uden for Kronborg har Handels- og Søfartsmuseet i udstillingsform medvirket 3 steder. På Amtssygehusets bibliotek i Helsingør har museet i december vist en revideret udgave af udstillingen om Helsingør Værft, og i Nordvestsjælland har sommergæster kunnet glæde sig over adskillige marinemalerier og skibsportrætter, som blev udlånt til Anneberg-Samlingerne i tiden 1/5-1/10.



M/S »Birgitte Cord«. Rederiet Concord Line A/S, København. Bygget 1958 hos A.G. Weser Bremen som M/S »Crane« til Tønsbergs Hvalfangeri A/S. Solgt til Concord Line 1964 og omdøbt til M/S »Birgitte Cord«. 10689 brt, 16080 tons dw. Model i skala 1:100. Gave fra skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen. *M/S »Birgitte Cord«. The shipping company Concord Line Ltd., Copenhagen. Built in 1958 at A.G. Weser, Bremen as M/S »Crane« for Tønsberg, Whaling Company Ltd. Sold to Concord Line in 1964 and renamed M/S »Birgitte Cord«. 10,689 gross register tons, 16,080 tons dead weight. Model on the scale 1:100. Donated by shipowner Jørgen Ditlev Lauritzen.*

Endelig bidrog museet med et udvalg af Ib Andersens tegninger fra de gamle danske besiddelser i Indien til udstillingen »Glimt fra Indien«, som blev arrangeret på Københavns rådhus i anledning af premierminister Indira Ghandis besøg.

Antallet af faglige forespørgsler, foto- og tegningsbestillinger er stærkt stigende. I årets løb er det blevet til 291 skriftlige besvarelser, hvortil må lægges et tilsvarende antal personlige eller telefoniske henvendelser, som har kunnet besvares umiddelbart.

Den øvrige formidlingsvirksomhed omfatter så forskellige opgaver som Hans Jeppesens medvirken i billedredaktionen af Danmarks Rederiforenings jubilæumsskrift »Frit Hav« og i TV-serien »Tøm Kommodeskuffen« (d. 27/12), og Hanne Poulsens konsulentbistand til Bangsbomuseet samt Bornholms Museum. Endelig har Hans Jeppesen præsenteret sit indlæg »An Outline of Research in Danish Maritime Communities since 1945« i gruppen maritime lokalsamfund ved den XI internationale antropologiske og etnolo-

giske kongres i Quebec. Takket være tilskud fra Otto Mønstedts Fond blev det muligt at kombinere rejsen med studiebesøg på udvalgte museer langs nordøstkysten af U.S.A.

Organisation og samarbejde

Hanne Poulsen er fortsat i sit tillidshverv som formand for Museumsrådet for Frederiksborg amt, og Hans Jeppesen ligeledes som medlem af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Museets skibshistoriske konsulent, Morten Gøthche er indtrådt som formand i tegningsudvalget.

Sidst på året blev Hans Jeppesen medlem af Komiteen for Orlogsmuseet.

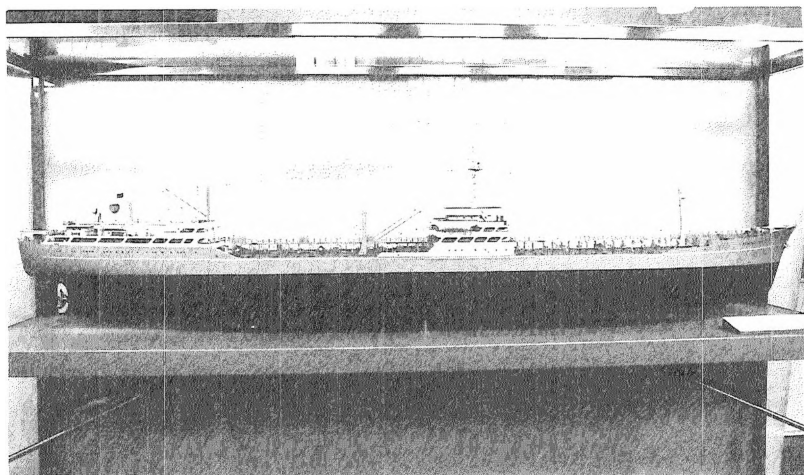
Den årlige studietur for hele personalet gik den 14/6 til København, hvor der blev lejlighed til først at besøge Orlogsmuseet på Quinti Lynette, derefter en rundvisning ved museumsdirektør Bredo Munthe af Morgenstjerne på Holmen og tilsidst besigtigelse af Nationalmuseets fartøjer i Nyhavn.

I vinterens løb har skibsfører Søren Thirslund været lærer for alle museets ansatte i et kursus med titlen »Navigationens historie«.

Museets personale har i øvrigt deltaget i følgende kurser: Foreningen af Danske Kunstmuseers (F.D.K.) kustodekursus: Edwin Tekte, Hanne Besser, Sven Johannessen og Hans Henning Jørgensen; Dansk Kulturhistorisk Museumsforenings (D.K.M.) formidlingsmøde: Hanne Besser; D.K.M.s møde om samtidsdokumentation: Hans Jeppesen; F.D.K.s årsmøde og kursus: Hans Jeppesen; D.K.M.s sommerkursus: Edwin Tekte og Søren Thirslund; D.K.M.s årsmøde: Hanne Poulsen.

Personale

1/3 ansattes Edwin Tekte som museumsforvalter på Handels- og Søfartsmuseet. Som omtalt i sidste årsberetning er afdøde Christian Niensens stilling delt op, således at museumsforvalteren har ansvaret for den almindelige vedligeholdelse af lokaler og samlinger, især modelsamlingen. Desuden skal han medvirke ved produktion af ud-



T/T »Nordic Hawk«. Rederiet Nordic Tankships I/S, København. Bygget 1958 hos Fairfield Shipbuilding and Engine Co. Glasgow. 22922 brt, 35420 tons dw. Gave fra B.P. Oliekompagniet A/S. *T/T »Nordic Hawk«. The shipping company Nordic Tankships I/S, Copenhagen. Built in 1958 at the Fairfield Shipbuilding and Engine Co., Glasgow. 22,922 gross register tons, 35,420 tons dead weight. Donated by B.P. Oil Co. Ltd.*

stillinger og i samarbejde med museets skibshistoriske konsulent forestå opmåling af fartøjer og rådgive restaureringsinteresserede. I 1983 har især vedligeholdelsen af lokaler taget museumsforvalterens tid.

En ikke uvæsentlig del af museets aktiviteter er udført som beskæftigelsesprojekter. Det gælder således den tekniske og historiske beskrivelse af den ældre fotosamling, som indledtes af cand.phil. Kåre Lauring den 1/3. Den 1/10 blev projektet udvidet med kontorassistent Helle Nielsen og specialarbejder Jan Sedstrøm, og det vil fortsætte i 1984.

Den tidligere omtalte revision af biblioteket udføres også som beskæftigelsesprojekt, hvortil bibliotekar Bert Blom blev ansat den 1/10.

1983 blev i mange henseender præget af lysinstallationen, selv om håndværkerne først begyndte den 1/11. Forberedelserne omfattede ikke blot de talrige møder med arkitekter, ingeniør og elektriker, men gav i lige så høj grad anledning til delvis nyordning af de eksisterende samlinger.

Bortset fra særudstillingen »Børn og Både«, som blev vel modtaget af et til dels nyt publikum og en velvillig presse, så forblev alt tilsyneladende for den almindelige besøgende på Kronborg ved det gamle og velkendte. Til gengæld viste museet flaget på adskillige andre måder og steder - så langt det var økonomisk og personalemæssigt muligt.

Det kan dog godt vække bekymring, at mange og væsentlige opgaver må gennemføres som beskæftigelsesprojekter. Ikke fordi kvaliteten af det udførte arbejde på nogen måde er utilfredsstillende, eller museet ikke vil yde sit beskedne bidrag til at begrænse ledigheden, men fordi det er vanskeligt at forestille sig, hvordan denne ekstraordinære og midlertidige arbejdskraft vil kunne undværes.



Vestindiske Coal-Tokens. Brugt i havnen på St. Thomas, hvor kvindelige kullempere fik udleveret en »coal-token« for hver sæk kul, de bar ombord i dampskibene. Mønterne, der kunne veksles til varer eller til rigtige penge, stammer fra ØK firmaet Det Vestindiske Kompagni. *West Indian Coal-Tokens. Used in the harbour on the island of St. Thomas, where female coal trimmers received one »coal-token« for every sack of coal they carried on board the steamships. The tokens, which could be exchanged for goods or for real money, come from the West Indian Company, which was owned by the East Asiatic Company.*

GAVELISTE FOR ÅRET 1983

(supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

Genstande, malerier og arkivalier

Fru *Ellen Boldsen*, Helsingør: taske i grønlandsk husflidsarbejde, syet af sælluffer og pyntet med skindbroderier samt en samling arkivalier; *BP Olie-Kompagniet A/S*: model af S/T »Nordic Hawk«, bygg. 1959; skibstegner *Per Bøgh*, København: 2 russiske førstedagskuverter, udg. i anledning af 300-året for Vitus Berings fødsel; *Skoleskibsforeningen »Danmark«*: 2 platter med henholdsvis skoleskibet »Christian Radich« og »Krutzenstern«; *Danmarks Skibsplade*, Søborg: skibsplade nr. 13; læge *Poul Dich*, Dragør: stik af Helsingør set fra syd; arkitekt *Jørgen Ejlers*, Virum: engelsk søkort 1855; prokurist *Frederik Frederichsen*, Lyngby: farvelagt generalarrangement til S/S »Polyxene«, bygg. 1884 på Helsingør Jernskibsværft; skibsingeniør *Finn Frydensberg*,

Frederikshavn: dagbog ført ombord på S/S »Søborg« 1905-06 af Ellen Bølling, gift Frydensberg; *Knud S. Hansen*, Holme-Olstrup: 3 syns- og skønskerklæringer fra S/S »Ophelia«, dat. 16/11 1854, hollandsk galiot »Janssen«, dat. 17/12 1878, bark »Margrethe«, dat. 18/1 1877; *Helsingør Værft*: omfattende samling arkivalier, tegninger og håndbøger; dr.phil. *Henning Henningsen*, Helsingør: 1 tom Rigabalsamsdunk, 3 laksegl; *Kongelige Grønlandske Handel*: førstedagskuverter; ingeniør *Poul Larsen*, Allerød: vragfund fra hollandsk orlogsskib »Brederode«, sunket 1658; skibsreder *Jørgen Lauritzen*, Hellerup: maleri af S/S »Ely«, malet af E. Adams, model af M/S »Birgitte Cord«, bygg. 1958, forskellige arkivalier; *Chr. Lindhe*, København: 12 coal-tokens fra Vestindien, 1920; *Lokalhistorisk arkiv* i Seem: afskrift af 2 breve fra matros Jens Jørgensen Vind, dat. 15/4 1861 i Sidney og 3/12 u.å. i Wampej; kaptajn *Kaj Lund*, Rungsted: 1 skedekniv udført af giveren omkr. 1929; *Orlogsmuseet*, København: farvelagt tegning af O. Judichær: fyrtårn til pynten af Anholt rev, dat. 9/7 1701; *Søren Ditlev Nielsen*, København: miniatureportræt, forestillende overstyrmand på fregat »Rota«, Thomas Wilh.v. Brinken, brystnål i guld og lille skibsbillede, der har tilhørt samme; *K. Rasmussen*, Hundested: 18 småmønter; advokat *K. Stephensen*, København: diverse skibstegningsmateriale fra fa: Danish United Boats; *Switzers Bjergnings-Entreprise*, København: 2 par dykkerhandsker; *A/S Texaco*, København: model 1:50 af S/S »Hafnia« i mahognymontre; skibsfører *Søren Thirslund*, Humlebæk: brev fra Jens Kusk Jensen til givers fader med oplysninger om pindekompas.

Fotogaver

Antikvitethandler *Bent Andersen*, København; ingeniør *Tom Christensen*, Køge; *Dragør lokalhistoriske arkiv*, Dragør; *Fredericia Dagblad*, Fredericia; skibsingeniør Finn Frydensberg, Frederikshavn; fhv. kaptajn *F.S. Howell*, Sidmouth; fotograf *Lennart Larsen*, København; *Niels Peter Laursen*, Brabrand; kaptajn *Kaj Lund*, Rungsted; *Fritz Neve*, Aps., Glamsbjerg; *Kirsten Persson*, Kvistgård; *Svendborg og Omegns Museum*, Svendborg.

Boggaver

Borgens Forlag, Valby; *Fritz Falk*, Wyk auf Föhr; *Fiskeri- og Søfartsmuseet*, Esbjerg; prokurist *Frederik Frederichsen*, Lyngby; *Gemeentelik Museum het Prinsessehof*, Leeuwarden; professor *Reimar Hansen*, Berlin; dr.phil. *Henning Henningsen*, Helsingør; forlaget *Historia*, Århus; *Christer Jansson*, Hälsingborg; *Jes K. Jessen*, København; dr. *Cornelis de Jong*, Pretoria; *Ebba Lauritzen*, Nyborg; *Lloyd's Register of Shipping*, London; direktør *Chr. Lund*, København; *Det Norske Veritas*, Oslo; *Palle Petersen*, Måløv; *Statens Museum for Kunst*, København; *A/S Em.Z. Switzers Bjergnings-Entreprise*, København; direktør *E. Wedel Wedellsborg*, Rungsted.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1983

<i>Indtægter</i>	
Indtægt ved forevisning	451.362
Statens tilskud	1.516.276
Refusion fra Museumsrådet for Frederiksborg Amt	5.925
Tilskud fra Venneselskabet	20.000
Private bidrag ifølge specifikation	68.500
Renter	14.535
Arbejdsmarkedsnævnet	176.646
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbøger, postkort m.v.	26.394
Salg af fotos og tegninger	11.569
	<u>Kr. 2.291.207</u>

<i>Udgifter</i>	
Gager	1.837.621
Pensioner	49.877
Kapacitetsomkostninger	259.609
Oplysningsvirksomhed:	
Alm. oplysning	1.245
Undervisning	34.017
Udstillinger	23.999
Diverse	<u>77</u>
	59.338
Indsamling:	
Samlingens forøgelse	2.302
Undersøgelser	2.369
Registrering	22.785
Bevaring	51.602
Bibliotek	8.027
Uddannelse	<u>8.961</u>
	96.046
Afskrivninger:	
Inventar	<u>6.822</u>
Udgifter og afskrivninger ialt	2.309.313
Underskud overført til kapitalkonto	- 18.106
	<u>Kr. 2.291.207</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1983

Aktiver

Likvide midler:			
Kassebeholdning	916		
Postgiro	49.367		
Den Danske Bank	<u>373.237</u>		423.520
 Udestående fordringer			 46.582
Beholdning af kataloger, farvepostkort, bøger m.v.			46.700
 Mellemregning med A.P. Møller og hustru Chastine			
Mc.Kinney Møllers fond			9.303
 Inventar:			
Saldo pr. 1. januar 1983	34.109		
Afskrivning ifølge driftsregnskab	<u>6.822</u>		27.287
 Samlingen:			
Saldo pr. 1. januar 1983	4.554.517		
Modtagne genstande m.v.	<u>362.330</u>	4.916.847	
	<u>Kr. 5.470.239</u>		

Passiver

Diverse kreditorer:			
Veneselskabet	3.230		
A-skat	51.345		
Omkostninger og feriepenge	21.943		
Merværdiafgift	670		
Forudmodtaget statstilskud	<u>340.000</u>		417.188
 Kapitalkonto for museet:			
Saldo pr. 1. januar 1983	4.708.827		
Modtagne genstande m.v.	362.330		
Underskud ifølge driftsregnskab	- 18.106	5.053.051	
	<u>Kr. 5.470.239</u>		

Specifikation af private bidrag 1983

Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	1.000
Danmarks Rederiforening	10.000
Frederiksborg Amt	20.000
Helsingør Kommune	9.500
J.C. Hempels Legatfond	10.000
Olaf Kure	3.000
A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise	5.000
Wm. Vetts Fond	10.000
	<u>Kr. 68.500</u>

De efter 1. januar 1984 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

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

København, den 23. januar 1984.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSSENS GAVE

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1983

<i>Indtægter</i>	
Renter af obligationer	8.160
Renter af bankindestående	16.959
	<u>Kr. 25.119</u>

<i>Udgifter</i>	
Depotgebyrer	186
Overskud overført til kapitalkonto	24.933
	<u>Kr. 25.119</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1983

<i>Aktiver</i>	
Likvide midler:	
Den Danske Bank	191.271
Obligationer	0
	<u>Kr. 191.271</u>

<i>Passiver</i>	
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1983	160.141
Kursgevinst udtrukne obligationer	6.197
Overskud ifølge driftsregnskab	24.933
	<u>Kr. 191.271</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 23. januar 1984.

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE HANSEN
statsaut. revisor

ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1983

<i>Indtægter:</i>	
Provision ved salg af bogen Sejlskibe	1.440
Indvundne renter	104.808
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater	2.204
	<u>Kr. 108.452</u>

<i>Udgifter:</i>	
Gave til museet (bogen Sejlskibe)	12.308
Honorarer for forarbejder til bogen Sejlskib III	16.962
Leje fotokopimaskine	18.886
Forsendelse bøger	1.775
Gebyrer	1.078
Revisor	2.440
Overskud overført til kapitalkonto	55.003
	<u>Kr. 108.452</u>

STATUS DEN 31. DECEMBER 1983

<i>Aktiver:</i>	
Likvide midler:	
Den Danske Bank	223.840
Obligationer (kostpriser):	
264.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 64.s. 2022	172.751
99.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 63.s. 2012	<u>66.578</u>
(kursværdi andrager 31/12 1983: 345.510 kr.)	
Pantebreve (værdi = arvekurs):	
143.857 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	107.892
278.926 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	<u>153.409</u>
Udlæg vedrørende projektering belysningsanlæg i museets lokaler	50.138
Beholdning af bøger	<u>17.100</u>
	<u>Kr. 791.708</u>

<i>Passiver</i>	
Skyldig merværdiafgift	106
Skyldige omkostninger	2.440
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1983	737.219
Kursregulering pantebreve	-3.060
Overskud ifølge driftsregnskab	55.003
	<u>Kr. 791.708</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 23. januar 1984.

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE HANSEN
statsaut. revisor

GAVE FRA A.P. MØLLER & HUSTRU CHASTINE Mc-KINNEY MØLLER

	<i>Aktiver:</i>	
Den Danske Bank		335.101
		<u>Kr. 335.101</u>

	<i>Passiver:</i>	
Mellemregning med museet		9.303
Kapitalkonto:		
Modtaget gave til lysinstallation på museet	775.000	
Renter af bankindestående	27.694	
Anvendt i 1983	<u>-476.896</u>	<u>325.798</u>
		<u>Kr. 335.101</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 23. januar 1984

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan fås:

- VI. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-1700 (1967). Pris kr. 34,50.
- VII. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER (1973), nu i 4. oplag. Pris kr. 165,00.
- VIII. *Niels Truslew*: SKIBE I SØEN 1805 (1979). Pris kr. 187,70.
- IX-XI. SEJLSKIBE, opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen*, I: Danskbyggede træskibe (1980); II: De sidste i Grønlandsfarten (1981); III: Nordiske fartøjer (1982). Pris pr. bind kr. 295,00.
- XII. *Henning Henningsen*: SØMANDEN OG KVINDEN. Et kapitel af sømandslivet i sejskibstiden (1981). Pris kr. 134,00.

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske skibe og i danske samlinger (1976). Pris kr. 200,85 (nedsat). Samme bog i engelsk oversættelse: FIGUREHEADS AND ORNAMENTS on Danish Ships and in Danish Collections (1977). Pris kr. 106,00 (nedsat).

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 nugældende moms.

Bestillinger modtages på
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg,
3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 0685).

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BESTYRELSE

(pr. 1/9 1984)

Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSSEN, R¹,
formand.

Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.

Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.

Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R¹.

Arkitekt m.a.a. MIKAEL SINDING.

Borgmester OVE THELIN.

Museumsdirektør, cand.mag. HANS JEPPESEN, kasserer og
sekretær.

ÆRESMEDLEM:

Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM

Personale

Assistent Hanne Besser

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Beretning for
1983-84

Selskabets årlige generalforsamling 1984 fandt sted den 23. august 1984 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Formanden, museumsdirektør Henning Henningsen, bød velkommen. Til dirigent valgtes stadsbibliotekar E. Buch Vestergaard. Derefter aflagde formanden følgende beretning:

På selskabets vegne er det mig en stor glæde at byde alle de fremmødte hjerteligt velkommen til vor årlige generalforsamling her i Erik af Pommerns Kammer med den særegne historiske atmosfære. En speciel velkommen til aftenens foredragsholder, »Fulton«s skipper Mogens Frohn Nielsen.

Ligesom sidste år har jeg aftalt med vor sekretær, museumsdirektør Hans Jeppesen, at han giver Dem en beretning om de spændende begivenheder for museet i det forløbne år, mens jeg bringer en kort oversigt over selskabets forhold.

Medlemstallet ligger pr. dato på 1482, - en mindre tilbagegang fra sidste år, hvor tallet lå på 1498. Det har atter i år været nødvendigt at slette enkelte restanter.

Som De ved, har selskabet for tiden to serier udsendelser løbende under betegnelsen »Maritim kunst«, nemlig en pokal- og en fliseserie. Af de skønne Wellingtonpokaler, fremstillet på Holmegaards Glasværker i en delvis nyopfundet teknik, med indsløbne skibssilhouetter efter Per Bøghs forlæg på grundlag af originaler her på museet, udsendtes 1981 *Kinafarerpokalen* (Kinafarer, fregat »Norge 1798), 1982 *Ostindiefarerpokalen* (Ostindiefarer, fregat »Oldenborg« 1672) og 1983 *Vestindiefarerpokalen* (hukkertfregat »Friderica« 1780). Nu til efteråret vil *Guineafarerpokalen* (slavefarer, fregat »Fredensborg« 1788) blive udsendt. Disse pokaler er af topkvalitet og regnes med rette for at være nogle af de fornemste i sin art. Desværre er de

dyre at fremstille, og der er derfor kun solgt knap og nap 500 stk. af hver pokal. Også vi mærker, at tiderne ikke er så gode, som de har været. Endnu vanskeligere har det været at afsætte *kalkmalerifliserne*, fremstillet i fajance af Den kgl. Porcelainsfabrik og med motiver efter skibsfremstillinger på kalkmalerier i danske landsbykirker, nøjagtigt i de farver, de har i dag på kirkehælvne. Vi har udsendt flise 1981 og 1982 med motiver fra Højby kirke i Nordvestsjælland og i 1983 fra Skamstrup kirke nær Holbæk, alle taget fra legenden om den norske kong Olav den Helliges kapsejls med sin hedenske bror Harald Hårderåde. Flisen 1984, der er i produktion, er ligeledes taget efter et kalkmaleri i Skamstrup. Også denne serie er af høj kunstnerisk kvalitet, men af en eller anden grund har den ikke slået an, så der har kun kunnet fremstilles et par hundrede stykker af hvert motiv. Det har altså vist sig, at det fra vor side har været en fejl disposition, og bestyrelsen har derfor besluttet, at vi skal afslutte fliseserien med omtalte nr. 4 - oprindeligt havde vi regnet med i hvert fald 6 forskellige - så dette års flise bliver den sidste. Vi beklager dette meget. Samtidig efterlyser vi gode og realiserbare ideer til nye udsendelser, som vil kunne give os økonomisk udbytte til nytte for Selskabet og som en hjælpende hånd til gavn for det museale arbejde.

Forøvrigt kan jeg meddele, at der stadig er et mindre oplag af et par af de sidste kompasplatter tilbage, bl.a. 1980-platten, forestillende Christian IV's skibskompass fra 1596 på Rosenborg. Denne er ligesom de omtalte glaspokaler og fliser en oplagt gave til kunstelskende venner og familiemedlemmer. - Af mange af de ældre årbøger haves ligeledes endnu nogle eksemplarer. Med den stadig voksende interesse for maritime emner for øje skulle det være mærkeligt, om der ikke heri ville være artikler af speciel værdi for mange interesserede.

Siden sidst er der dukket en meget spændende sag op. I november 1983 modtog Venneselskabet fra et advokatfirma i Stockholm en meddelelse om, at en advokat i Stockholm, Sture Hövden, var afdøjet ved døden og havde betænkt selskabet i sit testamente. Han var skåning, født nær Lund 1915 og havde i mange år været medlem af

Veneselskabet. Vi havde flere gange skriftligt og telefonisk været i forbindelse med ham uden at have truffet ham personligt. Han må have sat pris på sit medlemskab, for i sit testamente havde han bestemt, at størstedelen af hans efterladenskaber i form af et legat, hvis afkast tilfalder hans hustru, og ved hendes død eller eventuelle nye giftermål overgår til Veneselskabet - som det hedder »til fremme af historisk-videnskabelig forskning vedrørende forbindelserne og forholdene mellem Sydsverige og Danmark«. Udredningen af skiftet vil, efter hvad der er meddelt, kræve nogen tid, idet boets forhold er ret kompliceret men efter hvad vi har fået oplyst, vil vor andel i arven være i millionklassen. Mere er vi på nuværende tidspunkt ikke i stand til at meddele.

Vi er dybt rørte over dette udtryk for et trofast medlems interesse og venskab over for os, og vi vil, når sagen er afklaret, sætte alt ind på, at det nævnte legat bliver forvaltet så godt som muligt, både til gavn for selskabet og forskningen og i den ånd, i hvilken det er givet.

De har alle modtaget vor sidste årbog (1983), som posthumt var tilegnet vor mangeårige ven og medarbejder, afdøde konservator Christian Nielsen. Vi håber, at De har glædet Dem over det omfattende skrift, som i en lang række artikler af venner og kolleger har søgt at omridse Christian Niensens særlige fagområde og fastslå hans store betydning for museet og langt ud over dettes daglige arbejde. - Vor nye årbog 1984 er hos bogtrykkeren og vil som sædvanlig udkomme hen på efteråret. Vi håber, at De ser hen til at studere den.

Foruden årbogen, som er selskabets største gave til museet og dettes bindeled til medlemmerne og til forskere i ind- og udland, har selskabet i fortsættelse af de senere års sædvane bevilget beløb til videreførelsen af en højst nødvendig konservering af trængende malerier. På sidste møde lovede bestyrelsen hjælp til museets erhvervelse af forlængst afdøde statslods P.A. Gruelunds ofte omtalte store samling af fotos af sejlskibe, både danske og udenlandske. I sin tid købte museet store dele af Gruelunds optegnelser og bogsamling om samme emne.

Jeg vil nævne, at en af selskabets trofaste medarbejdere, fru Maureen Neiiendam, London, som fra 1960 på fremragende måde har foretaget de engelske oversættelser af billedtekster og resumeer i årbogen, har ønsket at trække sig tilbage fra denne vigtige opgave. I stedet for har Len Nosséll overtaget arbejdet. Selskabets assistent, som mange af Dem har været i forbindelse med, fru Liselotte Jacobsen, er fratrukket pr. 31. december 1983 og er blevet afløst af fru Hanne Besser, som i mange år har ledet museets skoleundervisning som museumspædagog og samtidig har fungeret som assistent. Vi takker de afdgående medarbejdere for deres indsats.

Ligeledes takker jeg på bestyrelsens og egne vegne alle vore medlemmer for deres trofasthed og interesse for selskabet og for museet, og også de bidragydere der atter i år har hjulpet os økonomisk med trykning af årbogen. En tak skal også rettes til Kronborgs myndigheder, der som gennem så mange år atter har givet os tilladelse til at holde vor generalforsamling her, samt til pressen for god omtale af vor virksomhed og positive anmeldelser af årbogen og vor »Maritime kunst«. Formandens beretning godkendtes.

Herefter redegjorde museumsdirektør Hans Jeppesen for museets arbejde og orienterede om de større ting, der var foregået det sidste år. Som det vigtigste omtalte Hans Jeppesen lysindlægningen på museet, og rettede en speciel tak til skibsreder A.P. Møller og hustru Chastine Mærsk Mc-Kinney Møllers Fond.

Videre redegjorde Hans Jeppesen for museets største nyhvervelse i 1984, et meget stort arkivmateriale, bestående af tegninger, kontrakter m.m. fra Helsingør Værft.

Da militærets hovedbygning ikke bliver benyttet mere, har museet fået tilladelse til dér at overtage nogle lokaler. Dette i forbindelse med projektskabelsesordningen har åbnet mulighed for at få flyttet og påbegyndt en revidering af museets bibliotek samt fotosamling. Disse to projekter ledes af henholdsvis bibliotekar Bert Blom og cand.phil. Kåre Lauring. Ligeledes er museets samling af navigationsinstrumenter blevet flyttet til hovedbygningen, nyregistreret og restaureret af fhv. skibsfører Søren Thirslund.

Hans Jeppesen orienterede derefter om museets besøgstal, der trods lukningen fra 1. november udgjorde 89.548. Fra 10. juni vistes særudstillingen »Børn og Både«, som i efterårsferien blev suppleret med videofilmforevisning i skolestuen. Uden for Kronborg har museet medvirket i en særudstilling i Anneberg-Samlingerne i tiden 1/5-1/10, samt på Amtssygehusets bibliotek i Helsingør vist en revideret udgave af udstillingen om Helsingør Værft.

Antallet af faglige forespørgsler, foto- og tegningsbestillinger er stærkt stigende. I årets løb er det blevet til 291 skriftlige besvarelser samt et tilsvarende antal personlige henvendelser.

Om fremtidsplaner for resten af året meddelte Hans Jeppesen, at man i forbindelse med Rederiforeningens 100-års jubilæum er i gang med en særudstilling omhandlende dansk søfart gennem 100 år, hvortil Rederiforeningen har bevilget et beløb på kr. 25.000.

Fra Carlsberg Mindelegat har museet modtaget et beløb på kr. 50.000 til brug for en ny stamplakat. Det er museets agt at udskrive en plakatkonkurrence i løbet af efteråret.

Under den følgende diskussion omtalte J.V. Rambøl det dårlige salg af fliserne og spurgte, om man markedsførte dem nok.

Hans Jeppesen svarede, at vi gjorde, hvad vi kunne og omtalte den gamle montre i rum 3 med Maritim Kunst.

Hans Jeppesen forelagde derefter regnskabet.

Peter Rix Møller spurgte, om det ikke var en ide, at de nuværende venner lavede en vennehvervningskampagne for at forebygge det lidt dalende medlemstal, evt. ved at hvert medlem fik et indmeldelseskort tilsendt til dette brug.

Hans Jeppesen syntes, ideen var god og ville undersøge, om det kan lade sig gøre i forbindelse med årbogsudsendelsen.

Herefter godkendtes regnskabet.

På valg til bestyrelsen var i henhold til lovenes §5 Ove Thelin, Mikael Sinding og Henning Henningsen, som alle genvalgtes med akklamation.

Hans Jeppesen forelagde bestyrelsens forslag om kontingentforhøjelse fra kr. 75,- til kr. 100,- for personer samt fra kr. 375,- til kr.

400,- for firmaer. Som begrundelse fremførte han de stadig stigende udgifter, bl.a. til trykning af årbogen. Erik Fencker protesterede og mente, at mange også havde andre foreninger at betale til.

Peter Jørgensen samt Rolf Jensen anbefalede stigningen. Birthe Andrup mente, at folk godt frivilligt kunne betale mere.

Hans Jeppesen svarede, at kontingentet var absolut minimum, men at det stod enhver frit for at betale mere.

Gert Jensen spurgte, om det var nødvendigt at have kr. 175.000 stående på en bankbog, de måtte kunne anbringes bedre, måske i obligationer som ville give flere renter.

Hans Jeppesen svarede, at det store beløb var en nødvendighed bl.a. til brug for betaling af årbøgerne.

J. Chr. Gren foreslog, at medlemmer med over 10 års medlemskab burde betale reduceret kontingent, hvis man var pensionist.

Hans Jeppesen svarede, at det krævede en vedtægtsændring, men at det ville blive optaget på næste bestyrelsesmøde. Erik Fencker bragte i forslag kun at udgive en årbog hvert andet år.

Hans Jeppesen svarede, at det ville være meget kedeligt, da årbogen var museets ansigt udadtil.

Herefter blev kontingentforhøjelsen enstemmigt vedtaget.

Der var ikke indkommet skriftlige forslag.

Hans Jeppesen havde modtaget et brev fra selskabets æresmedlem, museumsdirektør Knud Klem, hvori han bad hilse og sige, at han desværre var forhindret i at deltage, men at han havde det godt.

Sv.E. Fabricius foreslog en konkurrence blandt Vennerne om nye ideer til Maritim Kunst.

Hans Jeppesen svarede, at museet gerne fra medlemmerne modtog nye ideer, som vil blive taget seriøst op. Sv.E. Fabricius meddelte, at han sidste år var fremkommet med forslag om en serveringsbakke, men da der ikke blev taget referat, hjalp det ikke på mødet at fremkomme med forslag.

Hans Jeppesen svarede, at medlemmerne til enhver tid kunne komme til at se bestyrelsesprotokollen, hvori referaterne er indsat, og at der også i aften var to af museets medarbejdere i færd med at

referere forhandlingerne.

Mødet afsluttedes kl. 20.55 og efter en forfriskning holdt Fulton's skipper Mogens Frohn Nielsen aftenens foredrag.

Før generalforsamlingen havde museumsdirektør Hans Jeppesen og museumsinspektør Hanne Poulsen forevist museet med det ny-indlagte lys for interesserede medlemmer.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 17. august 1983 til 1. september 1984)

Absalonsen, J.J., København
Andreasson, Benny, læge, Snekkersten
Anker-Petersen, Chris, Århus
Andersen, Freddy A., København
Bergmann, J., forlægger, København
Bjeldorf, Erik, salgschef, Humlebæk
Borgstrøm, Erik, København
Christensen, H.Chr., Enø
Christensen, Klaus Givskov, Holte
Christensen, Poul, Brønshøj
Dahl, Peter Armfelt, styrmænd, Humlebæk
Fenger, Karsten, Skive.
Gerhardt, Niels Christian, København
Harrington, Rogert S., København
Hedegaard, Niels Jørgen, København
Heldager, Morten, skibsfører, Hundested
Holm, Ivar, Hasle
Hull, Robert Peter, marinemaler, København
Husted, Per, lærer, Hurup, Thy
Høite, Jens, Hørsholm
Ipsen, Preben, Greve Strand
Ipsen, Troels Bo, Sønderborg
Jacobsen, Henning Boy, Hals
Jensen, Hans Jørgen, Gentofte
Jensen, Karl, Hadsund
Jensen, Niels Brink, konservator, Sønderho

Jensen, Peter, Lyngby
Jepsen, Evan, skibsmægler, Allinge
Johansen, Helge, overlærer, Vanløse
Josephsen, Jørgen, skibsfører, Kalundborg
Kisby, Morten Borre, Marstal
Kirschner, Rolf W., Hamburg, Tyskland
Knudsen, O.G., Vissenbjerg
Krauthammer, Lars, Helsingør
Kristiansen, Uffe Lund, Ålsgårde
Kunov, Hans, Toronto, Ontario, Canada
Kunøe, Uffe, Åbenrå
Larsen, Leif Greve, fuldmægtig, Hvidovre
Larsen, Poul, Allerød
Larsen, Stig, Esbjerg
Lauritzen, Lau, Middelfart
Liebst, Leo, Haslev
Lund, Kaj, kaptajn, Rungsted
Malmsten, B., sjökaptajn, Viken, Sverige
Mikkelsen, Ragnhild, Fåborg
Moberg, Flemming, ingeniør, Nærum
Moustgård, Laurits, erhvervschef, Lemvig
Moustgård, Poul H., mag.art., Svendborg
Møller, Peter Rix, marketingschef, København
Nicolaisen, Jens, Fredericia
Nicolajsen, Tom, Ølsted
Nilsson, C.E., sjökaptajn, Helsingborg, Sverige
Olsen, Leif, Brandelev
Olsen, Ole, sergent, Helsingør
Pedersen, Carl-Aage, Næstved
Pedersen, Nis K., lods, Ålborg
Petersen, Gunvor, Dragør
Petersen, Johannes, Århus
Petersen, Vagn, Svendborg
Poulsen, Børge, Helsingør
Poulsen, Hans, styrmand, Randers
Poulsen, Mogens, kommunekasserer, Hørsholm
Rønnov, Anni, København
Sage, Donald Frank, Helsingborg, Sverige
Sander, Karsten, overlærer, Lyngby
Sørensen, Helge, Århus
Terkelsen, N.J., Århus
Tiemroth, Finn, Aabenraa
Toft, Hans, Stadsbygd, Norge
Tofteberg, H., Gærum
Torp, Henrik, Frøstrup
Vestergård, Svend, lods, Skælskør
Wridt, Jørgen, Rødvig, Stevns
Østergaard, Bjørn, Dragør

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB I. APRIL 1983 TIL 31. MARTS 1984

<i>Indtægter:</i>			
Kontingenter og bidrag fra medlemmer			113.080
Fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser:			
Salg ekskl. moms		141.272	
– Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1. april 1983	80.086		
Købspris for glaspokaler og fliser	81.066		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v. . .	15.291		
		<u>176.443</u>	
– Beholdning af platter, glaspokaler og fliser pr. 31. marts 1984		<u>75.095</u>	39.924
Renter af bank, postgiro og obligationer			17.013
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat			15.000
			<u>Kr. 185.017</u>

<i>Udgifter:</i>			
Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:			
Årbog 1983:			
Udgivelse af årbog	121.642		
Porto til udsendelse	15.449		
		<u>137.091</u>	
– Salg af årbøger og særtryk	23.991		
Tilskud til årbog 1983	<u>10.527</u>	<u>34.518</u>	102.573
Gaver i øvrigt			<u>20.000</u>
			122.573
Gager og feriepenge			59.119
Diverse omkostninger:			
Porto, fragt m.v.	6.493		
Kontorhold	8.905		
Revision og regnskabsassistance	10.300		
Diverse udgifter	<u>1.397</u>	<u>27.095</u>	208.787
– underskud, der overføres til kapitalkonto			23.770
			<u>Kr. 185.017</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1984

Aktiver:

Likvide midler:	
Kassebeholdning	1.742
Den Danske Bank, Helsingør	
Checkkonto	4.207
Bankbog	28.845
Bankbog	126.570
Postgiro	<u>3.291</u>
	164.655
Debitorer:	
Tilgodehavende vedr. årbog og platter	495
Mellemregning med fhv. skibsfører	
Harald Læssøe Barfoeds legat	5.000
Beholdning af platter, glaspokaler og fliser	75.095
Obligationer (kursværdi):	
Kr. 9.900 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998	7.425
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028	21.945
Kr. 9.900 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. 2011	6.138
Kr. 32.700 7% Københ.Kreditf. 15.s.1.a. 2018	18.639
	<u>54.147</u>
	<u>Kr. 299.392</u>

Passiver:

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger	14.898	
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver		0
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1983		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1983	256.654	
+kursregulering af obligationer i behold	1.562	
	<u>258.216</u>	
– underskud ifølge driftsregnskab	23.770	234.446
	<u>Kr. 299.392</u>	

HENNING HENNINGSEN JENS M. BARFOED NIELS HAHN-PETERSEN
 MIKAEL SINDING ARNE HOLM OVE THELIN
 HANS JEPPESEN

Skattedepartementet har bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser.

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

København, den 16. april 1984.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1983 TIL 31. MARTS 1984

Indtægter:

Renter og udbytter:	
Bankindestående	2.813
Obligationer	12.960
	<u>Kr. 15.773</u>

Udgifter:

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	15.000
Depotgebyrer	145 15.145
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto	628
	<u>Kr. 15.773</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1984

Aktiver:

Likvide midler:	
Den Danske Bank, Helsingør, bankbog	34.695
Værdipapirer:	
Obligationer (kursværdi):	
Kr. 108.000 12% Kreditf.Danmark	
Aim.Real 64.s. 2022	91.530
	<u>Kr. 126.225</u>

Passiver:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner	5.000
Kapitalkonto:	
Legat ifølge testamente	100.000
Gevinst- og tabskonto:	
Saldo pr. 1. april 1983	21.677
Overskud ifølge driftsregnskab	628
	22.305
-kursregulering af obligationer i behold	1.080 21.225 121.225
	<u>Kr. 126.225</u>

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

København, den 16. april 1984.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

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

Den Danske Bank af 1871 A/S

Helsingør Reparationsværft

A/S Kjøbenhavns Handelsbank

Det kongelige octroierede almindelige
Brandassuranceselskab

Københavns Havnevæsen

Lemvigh-Müller & Munck A/S's Fond

E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabrikker A/S

Privatbanken A/S

J. Ring-Andersens Skibsværft

Tuborgs Bryggerier A/S

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

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. 18,00 (bogladepris kr. 25,00)

1968-73 pr. stk. kr. 30,00 (bogladepris kr. 40,00)

1974-77 pr. stk. kr. 45,00 (bogladepris kr. 55,00)

1978-79 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 65,00)

1980 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 70,00)

1981-82 pr. stk. kr. 75,00 (bogladepris kr. 120,00)

1983 pr. stk. kr. 75,00 (bogladepris kr. 130,00)

(Årbog 1942-43, 1951-54, 1956-61, 1963-67 er udsolgt).

Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944-67: kr. 18,00, 1968-73: kr. 30,00, 1974-77: kr. 45,00, 1978-80: kr. 50,00, 1981-83: kr. 75,00 pr. stk.

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

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

Kontingentet er for tiden:

kr. 100,00 årligt for personer, kr. 300,00 for institutioner eller firmaer.

MARITIM KUNST

Udgivet af

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

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

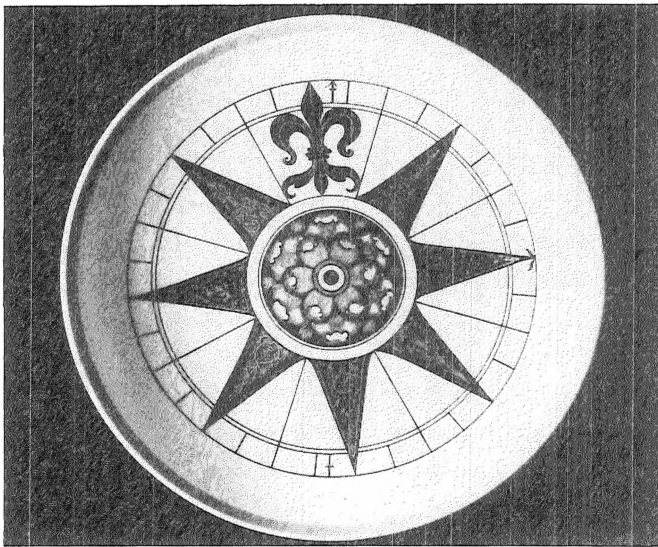
Alle priser er ekskl. moms og forsendelsesomkostninger.

Kompasplatter

Af den siden 1970 udsendte kompasplatteserie er endnu et mindre oplag af følgende årgange på lager:

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

Platte 1980 (Christian IV's skibskompass fra 1595 på Rosenborg), kr. 205,00



Kompasplatte 1980

Kalkmalerifliser

Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15x15 cm), i de originale farver, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik.

Flise 1981 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«
(motiv fra Højby Kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),
kr. 158,85

Flise 1982 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde«
(motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),
kr. 175,45

Flise 1983 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«
(motiv fra Skamstrup kirke ved Holbæk fra 1300-årene),
kr. 188,50

Flise 1984 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde«,
(motiv fra Skamstrup kirke ved Holbæk fra 1300-årene),
kr. 205,00



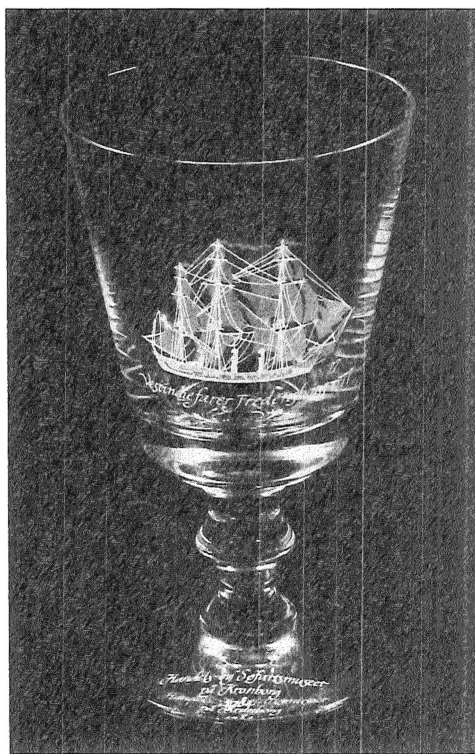
Kalkmaleriflise 1984

Glaspokaler

Med indslebne gengivelser af danske langfarere fra 16-1700-årene, udført i pokaltypen Wellington (159 mm høj) af Holmegaards Glasværker.

Pokal 1982 med motiv af Ostindisk Kompagnis fregat »Oldenborg«, 1672, kr. 172,15

Pokal 1984 med motiv af slaveskibet, fregatten »Fredensborg«, 1777, kr. 197,00



Slaveskibspokal 1984