



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 1985



ÅRBOG
1985

Omslag: »Bygevejr i Sundet ved Kronborg«. Xylografi efter tegning af C. Neumann i Illustreret Tidende 1866. Cover: »Squally weather in the Sound near Kronborg«. Xylograph from a drawing by C. Neumann from Illustrated Tidende 1866.

ÅRBOG 1985

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER



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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1985 (bind 44 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.

Redaktion: Hans Jeppesen, Hanne Poulsen
og Johnna Hendriksen.
Oversætter: Len Nossell.

ISSN 0085-1418
Bogladepriis kr. 145,00.

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.

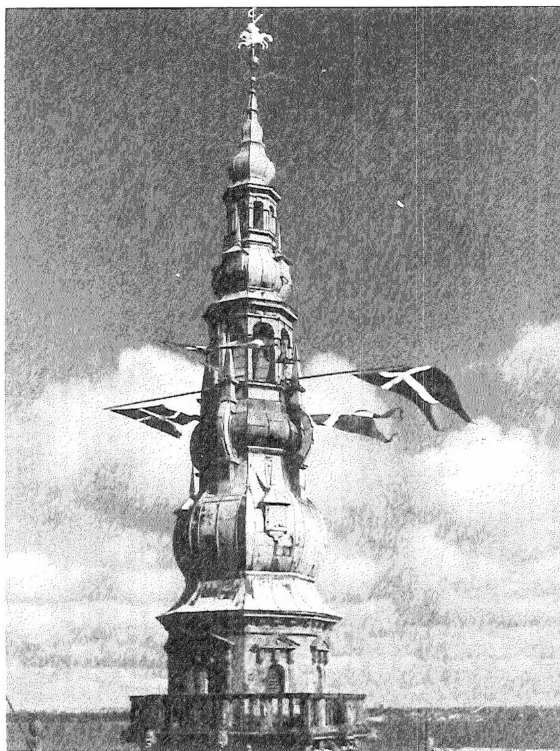
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke
indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Henning Henningsen: Med Kronborg om styrbord (<i>With Kronborg on the Starboard Side</i>)	3
Barna Bengtsson og Anna-Grethe Rischel: Når skibspor- trætter konserveres (<i>The Restoration of Ship Portraits</i>) . .	20
Henning Henningsen: Rejs ud til Vagt! Om vagtsyste- mets forudsætninger og opkomst (<i>The Origins of the Watch-System</i>)	45
Jan Parmentier: »Voogel Phoenix« rejse til Bantam 1677-1679 (<i>The Voyage of the »Voogel Phoenix« to Bantam, 1677-1679</i>)	115
Kaptajn Per Møller Pedersens erindringer (<i>The Memoirs of Captain Per Møller Pedersen</i>)	143
Karl Rønne: Ankerbjærgninger fra Hornbæk (<i>The Salvaging of Anchors from Hornbæk</i>)	207
Museets protektor og komité	219
Museets personale	219
Museets beretning for 1984	221
Museets regnskab for 1984	227
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners besty- relse	233
Selskabets beretning for 1984-85	234
Selskabets nytilkomne medlemmer	239
Selskabets regnskab for 1984-85	241

*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.



Som en festlig hilsen fra renæssancetiden knejser Trompetertårnets irgrønne spir, Kronborgs højeste (57 m over havet) og vel samtidig Danmarks smukkeste, fra hvis galleri trompeterne tidligere blæste fanfarer ved festlige lejligheder. Den gyldne rytter i toppen gengiver uden tvivl Christian IV, som efter slottets brand 1629 inspirerede Hans Stenvinkel til at forhøje tårnet og nyskabe det ældre, ret uanselige spir. I 1774 antændte lynet det, men den danske klassicismes hovedmand, C.F. Harsdorff, havde så fin en fornemmelse for renæssancestilens kvaliteter, at han genrejste det som det var, dog en smule fyldigere i formen, hvad der på ingen måde har forringet det. Billedet viser flagningen i anledning af Christian X's 70 års fødselsdag, 26. sept. 1940, under besættelsen. - Fot. C. Larsen, Helsingør. *The steeple of the »Trumpeter's Tower«, Kronborg's tallest and Denmark's most beautiful, appears festive in all its renaissance splendour. It was built at Christian IV's request in 1629 by Hans Stenvinkel after the fire in the castle and was renovated in the same style after a fire caused by lightning in 1774. Trumpeters blew a fanfare from the gallery whenever there was a celebration, which created a real Shakespearian atmosphere. In the background one can see the Sound, only 4 kilometres wide here, where for a thousand years ships have sailed on their way from the oceans of the world to the Baltic.*

Med Kronborg om styrbord

Af

HENNING HENNINGSEN

Kronborgs 400 års jubilæum 1985 fejres på mange måder. Bl.a. arrangerer Handels- og Søfartsmuseet en særudstilling »Med Kronborg om styrbord«, hvori specielt slottets maritime betydning fremhæves. I den anledning er forfatteren blevet opfordret til at udarbejde efterfølgende artikel om Kronborg, - en næsten umulig opgave, da der i tidens løb er skrevet ikke så lidt derom, bl.a. også af forfatteren, der havde sin gerning på slottet i over 33 år. Det kan derfor kun blive en oversigtsartikel med fremhævelse af de store linjer.

Da Kronborg i det store og hele stod færdigt i 1585, var det efter en ret dramatisk ombygning af middelalderborgen *Krogen*, med drastiske ændringer undervejs. Planerne lå ikke fuldt færdige, da Frederik II begyndte i 1574 under arkitekt Hans Paaske (van Paeschen), og midt under arbejdet voksede nye ideer og ønsker frem, så det allerede opførte blev delvis kasseret og omformet. Antonis van Opbergen fuldførte værket, som i mangt og meget afspejlede kongens bevægelige sind. Trods alt blev resultatet en helhed, omend med tydelige støberande, - og det er måske det charmerende derved. Slottet udbrændte 1629 og blev genopført så temmeligt i sin oprindelige stil, og selv om det senere har været ramponeret i krig, reduceret ved plyndringer og militær slitage og restaureret gennemgribende flere gange, har det dog holdt så godt stand, at det stadig kan give os et indtryk af, hvordan det tilnærmelsesvis så ud for 400 år siden.

Dog, Kronborg er kun et sidste led i en kæde, der rækker tilbage i fortiden. Hvad har der da stået her på pynten, før det blev bygget? På Sjællands nordøstlige hjørne har den altid stærke havstrøm i tidens løb opkastet en lav, krummet strandvold af sand og grus, i middelalderen kaldet *Ørekrog* eller *Krogen*. *Ør(e)* - oldnordisk *eyrr*, *eyri* - betyder sandet, gruset strand. Vi finder det i det forsvundne navn

Sjællandsør(e), en maritim, nu bortskyllet stranddannelse syd for byen *Helsingør* (byens navn betyder helsingernes strand; helsingerne er beboerne ved Sundets snævring, »halsen«). *Øresund* - normalt betegnet med den bestemte form Sundet - har muligvis fået sit navn af dette Sjællandsør ved dets nordlige og *Skånør* (Skånes øre) ved dets sydlige grænse.

På *Ørekrog* har der efter stor sandsynlighed i middelalderen stået en *båke*, et stort sømærke af træ, som skulle vejlede de søfarende på dette kritiske sted, hvor kursen skulle lægges om, og hvor Lappegrunden var farlig at grundstøde på. Senere byggedes her en borg, *Ørekrog* eller *Krogen*, til afløsning af den ældre Flynderborg på vallen (skrænten) over Sjællandsøre, men det er uvist hvornår. Den nævnes i hvert fald på Valdemar Atterdags tid, 1346 og 1369, og hvem anden end han kan have anlagt den? Den kan være ombygget og forstørret senere, måske under Erik af Pommern, og dens ringmur og slotsbygningernes ydermure står endnu delvis indkapslet i det nuværende Kronborgs tykke mure. En del af vestfløjens anselige *palatiums* store sal, oprindeligt med seks skønne hvælvinger, samt nordfløjens *camera regis* (kongens kammer) giver stadig et indtryk af dette imponerende bygværks interiører.

At Kronborg med sin fornemme sandstensarkitektur, de grønne kobbertage og de mange tårne og spir, tilligemed sin enestående beliggenhed, praktisk talt omgivet af havet på de tre sider, er en af verdens store pragtbygninger, er der ingen tvivl om. Natur og kunst har indgået en lykkelig forening i farvepragt og friskhed. Den arkitekturinteresserede vil finde nok at studere i dette slot, som er et af de største bygningværker i den nederlandske renæssancestil. Kronborg blev bygget som et kongeligt slot, som ramme for et fyrstehus, der dengang endnu havde magt og betød noget. Vi synes ganske vist, at det både må have været koldt, skummelt og upraktisk at leve i, men vore boligidealer er også forskellige fra datidens. Interiørene har været pragtfulde som baggrund for en majestæt, for hvem det repræsentative spillede en større rolle end det bekvemme. Nu føles de fleste rum nøgne og barske, trods møbleringen med sam-

tidige stykker, men selv om den store sal, *dansesalen* - efter senere tiders romantiske syn benævnt riddersalen - nu er ribbet for fordums pragt, virker den dog for en moderne smag måske endnu mere stærkt, end da den stod i overvættets pragt med sit maledede og udskårne kassetteloft og var beklædt hele vejen rundt med Hans Kniepers berømte tapeter (gobeliner), forestillende hele raden af de danske konger, lige fra kong Dan til Frederik II og hans lille søn Christian (IV). Kun få af disse tapeter er bevarede (på Nationalmuseet og i Kronborgs »rigsrådssal«), tillige med den prægtige bordhimmel, som svenskerne førte med sig 1660 som lovligt krigsbytte (nu i Nationalmuseum, Stockholm). Salen, 62 m lang, skal have været den største verdslige sal nord for Alperne i ældre tid, men alligevel virker den overskuelig og harmonisk, med herlige lysvirkninger. Slotskirken, der er det eneste rum, som ikke blev ødelagt ved branden 1629, giver endnu med sine udskæringer og farver en anelse om den kongelige pragt, der har hersket i de repræsentative rum. Der har ikke været sparet på pengene, og Frederik II fremhævede med stolthed, at det hele ikke havde kostet hans undersåtter én skilling, hvad der var rigtigt: de uhyre summer var nemlig betalt af de fremmede skippere via Øresundstolden. Det har de ikke gjort uden knurren.

Kronborg er imidlertid andet end et stykke kunsthistorie. En ikke ringe del af turisterne - og der kommer over en kvart million om året - møder specielt frem for at besøge »Hamlets slot«, i hvert fald de fra den engelske kulturhorisont. Shakespeare, som vi for spøg - men så sandelig med reel baggrund - kalder Kronborgs til alle tider bedste PR-mand, lod som bekendt sin tragedie »*Hamlet, Prince of Denmark*« (fra 1601?) foregå her. Emnet var taget fra et fransk kompendium efter Saksens beretning (i 3.-4. bog) om den danske kongesøn Amlod, som stillede sig sindssyg an og ved list fik hævn over sin faders morder. Hamlet (*Amlethus*) er en jysk sagnfigur og har intet-somhelst med Kronborg at gøre. Men det bloddryppende skuespil om at være eller ikke være virker stadig betagende, især for den, der har haft lejlighed til at overvære en opførelse i slotsgården i den lyse

danske sommernat. Man synes, Kronborg er det rigtige sted for spillet at foregå. Samtidig er det et vidnesbyrd om det dengang nyligt opførte slots europæiske ry og giver anledning til at spørge, om Shakespeare personligt kan have været på stedet, f.eks. som medlem af en af de engelske skuespiltrupper, som flere gange besøgte Helsingør i 1580-90'erne. Vi tør næppe tro det. Flere engelske dramatikere før ham havde skrevet Hamlet-spil.

For danskere er det måske mere sagnfiguren *Holger Danske*, der påkalder sig interessen. Denne folkehelt, en af Karl den Stores jævnninge (kæmper), er sikkert ganske uhistorisk og har i hvert fald næppe noget med Danmark at gøre. Men vi har allerede i middelalderen taget ham til os. Svarende til traditioner i andre lande fortæller sagnet om, hvordan han sidder i en høj og sover og engang skal vågne op og redde landet af nød. Hvorfor og hvornår sagnet har anbragt ham i Kronborgs kasematter, vides ikke. I Boesens Helsingørs beskrivelse (1757) er han allerede vel etableret dér i almuens tro, og Thieles Danske folkesagn (1818) og H.C. Andersens historie »Holger Danske« (1846) har yderligere slået denne sene tradition fast. Ovenikøbet sidder han synlig for alle i et rum ved indgangen til kasematterne den dag i dag, idet billedhuggeren Hans Pedersen-Dans gipsudkast til hans broncefigur i Marienlyst hotels park (1907) blev anbragt dernede samme år. I år er den ovenikøbet erstattet af en afstøbning i beton.

En statue af Hamlet findes ikke på Kronborg - billedhuggeren Rud. Tegners noget krampagtige figurer af Hamlet og Ofelia fjæler sig mellem træer og buske mellem Rostgaardsvej og Kronborgvej. Men i Mørkeport-muren i Firportegården er opsat en tavle af E. Utzon-Frank med gengivelse af Shakespeares portræt fra den store folioudgave af hans skuespil i relief.

Gæster på Kronborg bevæger sig på deres lange vej til fods op til slottet gennem udstrakte *fæstningsværker*. Vejen går over voldgraven til Würtembergers ravelin med det lille Brohus, der er bredere, end det er langt, så over den lange bro til Kronværket, et mægtigt anlæg med murede bastioner, gennem den hvælvede, treskibede Kron-



Øresundstoldens Kronborg set mod sydfløjen med det svære kanontårn t.v., og østfløjen med Kakkelfborg, kirkegavlen og Dronningetårnet (med fyr) t.h. Over tagene med de skønne kviste hæver Trompetertårnet sig, og i baggrunden, i nordvesthjørnet, Kongetårnet. Slottet er helt beklædt med sandsten, og kobbertage og spir er grønne. Ydermurenes kvadrat, ca. 80x 80 m, er bestemt af den middelalderlige borg Krogens ringmur. Den gamle vægtergang under tagene er markeret ved ornamenterede sandstensplader. »Hovedvolden«, de murede røde bastioner fra 1570-80'erne med kurtiner (forbindelsesmure) og voldgrav foran, omgiver slottet. I forgrunden Frederik III's bastion, t.h. Flagbastionen med salutbatteriet. Træbevoksningen skjuler tildels Kronværket og de bevarede vestlige udenværker. Sundet »kysser Kronborgs fod«, som Thomas Kingo skriver i sit pompøse æresvers over Kronværksporten. - Luftfoto fra ca. 1950. *The renaissance castle of the Sound Dues, Kronborg, seen from the air around 1950, with sandstone walls, green copper roofs, towers and steeples, and surrounded by the inner wall of defence from the 16th century. The trees on the left hide the outer fortifications. In the background is the Sound.*

værksport fra 1690, over hvis ydre portåbning barokdigteren Thomas Kingos magtfulde vers er indhugget i en sandstensplade: »Trin ind, om du est værd!...« Videre forbi gulkalkede bygninger i 1700-årenes stilfulde militærarkitektur langs den indre voldgrav foran »hovedvolden«, den inderste ring af murede bastioner fra 1570'erne, til sidste bro, der fører ind i den som et S svungne Mørkeport (1577). Rundt om pynten ligger et værn af raveliner, kurtiner, strandbatterier og svære stenglaciser, og på Flagbastionen, Frederik II's gamle Strandpostej (= -bastion), vajer splitflaget. Altsammen ser i dag så idyllisk ud, at man rent glemmer, at det i tidligere tid var krigens barske værktøj. Kronborgs fæstningshistorie er meget spændende for den militærinteresserede. Da Kronborg opstod, måtte den værnes ved en indre linie af fire hjørnebastioner med forbindende kurtiner, samt en voldgrav udenom. Det ligger der alt sammen endnu. I bastionerne, først og fremmest i Ridderpostej, den nordvestlige Frederik IV's bastion (ombygget i 1580'erne), var indrettet labyrintagtige, bombefaste kasematter i to etager, med plads til en større garnison af forsvarere, som forøvrigt må have haft det trist i de kolde og fugtige rum. Her var også værksteder, stalde osv. samt indkørsel ad en dækket vej. Det gik her som overalt: selv de mest moderne forsvarsværker bliver håbløst forældede, efterhånden som angrebsvåbnene bliver stærkere, og da Karl X Gustav i aug.-sept. 1658 belejrede Kronborg, slog de gamle værker ikke til, og Kronborg måtte overgive sig efter tre ugers belejring, hvor bastioner og slot blev slemt medtagne, og over en trediedel af de danske forsvarere blev dræbt.

Slottet kaldtes ofte »nøglen som kunne åbne og lukke Sundet«, vel i forening med Helsingborg slot, hvis stærke tårn »Kærnen« går tilbage til middelalderen, - men dette var den rene illusion. Da den hollandske hjælpeflåde passerede Kronborg i november 1658 for at undsætte det belejrede København, forsøgte svenskerne fra Kronborg og også fra Helsingborg at stoppe den med kanonerne, men uden nogen som helst virkning: hollænderne løb lige igennem, gik til kamp mod den svenske flåde, som den overvandt (slaget i Øresund

8. nov. ny stil, 1658), hvorefter vejen til København var fri. På bunden af Sundet ligger endnu de sunkne hollandske og svenske skibe som vrage. Heller ikke da den engelske flåde 29. marts 1801 passerede forbi på vej til skærtorsdagslaget på Københavns red, kunne kanonerne hindre den. Kun én engelsk bombe faldt i Kronborg og ødelagde vagtmestertårnets kuppel. Og da englænderne kom igen i august 1807 for at tage den danske flåde, blev der ikke løsnet et eneste skud fra Kronborg, da der endnu ikke var erklæret krig.

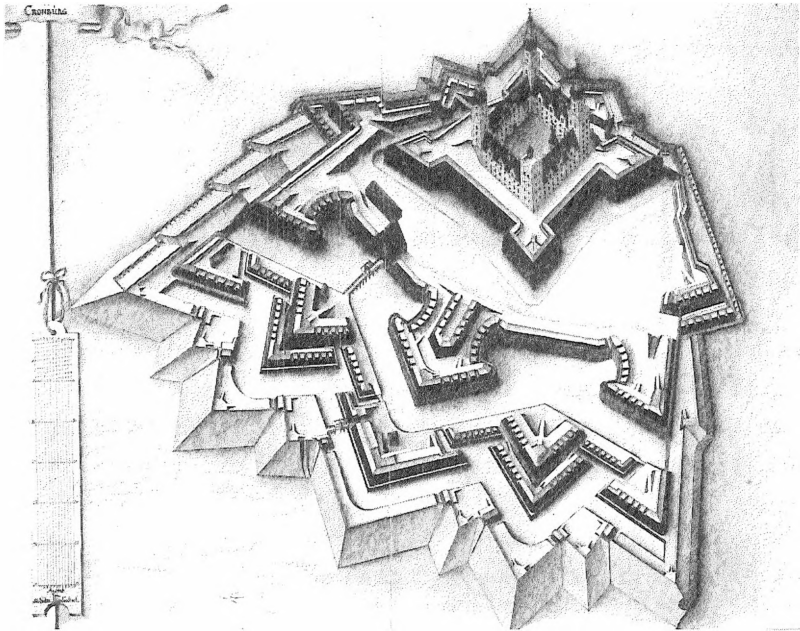
Nogen gloriøs rolle har fæstningen således aldrig spillet i krigshistorien. Efter svenskernes bortdragen lagde man op til en vældig modernisering af fæstningsværkerne, hvilket tog mange år og kostede dyrt. I 1698 var det imponerende Kronværk, som vi har omtalt, færdigt, og efterpå byggede man en kunstfærdig tredje, yderste forsvarsring mod landsiden, mod vest, med raveliner, kontregarder og glacis, et yderst kompliceret anlæg, som først var færdigt 1715, altså over et halvt århundrede efter svenskernes retræte. Det var et af Europas stærkeste fæstningsanlæg på det tidspunkt. Det blev dog aldrig sat på prøve, og det var da også en kendsgerning, at det var altfor »vidtløftigt« og simpelthen krævede for mange folk og for mange kanoner til at forsvare det. Efter store skader på hele fæstningsanlægget ved en stormflod 1818 blev det da besluttet at sløjfe disse overdimensionerede værker og erstatte dem med to større raveliner. Dette arbejde blev færdigt 1821, men tiden var løbet fra den slags fortifikation, og 1835 blev fæstningen nedlagt. Efter Øresundstoldens ophør 1857 udgravede man den nuværende Helsingør havns søndre og nordre bassin (1859 ff. og 1878 ff.), og ved den lejlighed forsvandt den ene ravelin med omkringliggende voldgrav og glaciset foran. Kronborg har dog trods alt bevaret så meget, at man her stadigvæk kan studere fortifikationskunsten i ældre tid.

Det må forøvrigt nævnes, at selve slottet var kaserne fra 1785 til 1922, hvortil det ikke på nogen måde var egnet, og hvad der slet ikke var til gavn for bygningernes indre. Kongehuset havde ikke følt trang til at bo på slottet siden Christian IV's tid, hvad man godt forstår, men Christian VII's forskudte dronning Caroline Mathilde

havde et ufrivilligt ophold her i 1772 efter affæren med Struensee, mens hun ventede på en engelsk eskadre, der skulle føre hende bort. I det smukke ottekantede kammer på 1. sal i Dronningetårnet vises hendes »fængsel« - en tradition der sikkert er opstået, fordi der er gitter for vinduerne. I virkeligheden blev hun behandlet stands-mæssigt, havde en større hofstat og sin egen mesterkok. I 1850'erne syntes Frederik VII, at det kunne være morsomt at efterligne Christian IV, så han og grevinde Danner boede nogle somre på Kronborg på 1. sal i nord- og vestfløjen, nu en del af Søfartsmuseet.

For os, der er medlemmer af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner og læser denne årbog, er og bliver det maritime aspekt dog det vigtigste. For os er Kronborg først og fremmest *Øresundstoldens slot*, med hvad dertil hører.

Hvornår denne told, som i over 400 år skulle skaffe os dejlig mange penge, blev indført, ved vi ikke, men det regnes normalt for at være år 1429. Erik af Pommerns valgsprog skal meget karakteristisk have været: Mit håb står til havet! Skibene fik påbud om kun at sejle gennem Sundet - senere blev det dog tilladt at benytte Store- og Lillebælt i nødsfald, mod at udrede »strømtold« - , at gå for anker ud for Helsingør og at betale sundtolden der. Først var det en slags ugraderet skibstold: en engelsk guld-rosenobel pr. skib, men senere blev det ændret til en told af lasten, hvad der unægtelig battede mere. Pengene gik i kongernes private kasse, så det er intet under, at de havde råd til at bygge smukke slotte i København og Nordsjælland og af og til at starte en lille krig. Først med Struensee blev dette ændret, og indtægterne tilfaldt fra da af statskassen. Så sent som i 1857 blev tolden afløst, ved at de søfarende magter betalte en forøvrigt forbavsende rundelig erstatning. Øresundstolden blev opråvet på en yderst uigennemsigtig og vilkårlig måde, og der herskede de mest utrolige forhold på kontorerne. Alt dette vil det føre for vidt at komme ind på her, og det er da også beskrevet tilstrækkelig udførligt andetsteds. Men tolden førte med sig, at Helsingør blev kendt over hele verden, om ikke i reglen for det gode, og at mange fremmede handelsfolk slog sig ned her som sundklarerere, dvs. at de bistod



Kronborgs fæstningsanlæg, tegnet i luftperspektiv ca. 1720, da den ydre front med raveliner, kontregarder, voldgrave og glaciser var færdiganlagt. Midterste fæstningslinie er det mægtige Kronværk - sådan kaldet fordi det set oppefra ligner en krone med takker -, færdigbygget 1698. Omkring selve slottet, som unægtelig er temmelig fortegnet, ligger »hovedvolden« fra 1570'erne, et firkantet anlæg med fire murede hjørnebastioner. Havet omslutter Kronborg-pynten mod nord, øst og syd. - Udsnit af plan i Forsvarets arkiver, Rigsarkivet, Egnatius de Fignets kortsamling. *Kronborg was not just a stately royal residence, but also a very strong fortress with 3 lines of defence: nearest the centre the main rampart (1570's), in the middle the so-called »Crown work« (1690's), and furthest from the centre a complicated front of ravelins, counterguards, moats and glacis (finished in 1715).* - Plan from around 1720.

deres landsmænd med at klarere tolden og komme så lempeligt fra det hele som muligt. Helsingør blev ordrehavn og skibsprovianteeringssted og fik et internationalt tilsnit som ingen andre byer i Nordeuropa. Der samledes store rigdomme, der byggedes smagfulde huse og palæer, der levedes et liv af et helt andet mønster end nor-

malt i Danmark. Det morsomme er, at de fleste af disse huse stadig eksisterer som tavse vidner om en nu svunden, helt anderledes tid. Helsingørs almindelige historie, kultur- og bygningshistorie osv. kan ikke til fulde forstås uden på baggrund af denne strålende tid.

Kronborgs betydning skal også tildels ses i forbindelse med denne told. Selv om Krogen i sin tid ikke blev bygget for at gennemtvinge Erik af Pommerns Øresundstold - hvad man ellers har troet - men er meget ældre, er det klart, at den lå dér på det strategisk og navigationsmæssigt uhyre vigtige sted, og selvfølgelig ikke til pynt. Den var på den mest håndgribelige måde baggrunden for opretholdelsen af den hos de fremmede højst upopulære told, som alle forsøgte at snyde sig fra, om det gik. Borgen lå så malerisk og stilfærdig der, som en jernnæve i en fløjlshandske, men fra ringmurene stak kanonerne frem, parate til at tale med, hvis det blev nødvendigt.

Sundet var i århundreder et af verdenshandelens vigtigste farleder. Her gik hansestædernes, hollændernes, englændernes og alle de andre søfartsnationers skibe fra verdenshavene til Østersøen med varer og retur med de mange vigtige produkter, det baltiske område havde at byde på. For at sikre denne vigtige sejlads havde Frederik II allerede i 1560 ladet afmærke den vigtige sejlroute, som skipperne kendte fra ældgammel tid gennem mundtlige traditioner og senere håndskrevne og trykte sejladsforskrifter eller »læsekort«, nemlig Skagen - Kattegat - Sundet - Østersøen, ved at opsætte fyr (papegøje-, vippe- og lygtefyr) på Skagen, Anholt, Kullen, Falsterbo, og udlægge søtønder ved Skagens rev, Læsø trindel (her ovenikøbet en klokketønde, verdens første), Anholt rev, farvandene mellem Amager og Skåne, Dragør og Falsterbo rev. I St. Olai kirkes tårn i Helsingør blev der samtidig ophængt en klokke til at ringe advarsler med i tåget vejr. Det var dengang det bedst afmærkede farvand i hele verden. En afgift herfor, fyr- og vartegnspenge, betaltes sammen med tolden. I 1772 sikredes specielt Sundets nordlige tragt ved bygningen af dobbeltfyret på Nakkehoved og indretning af et fyr i Dronningetårnet på Kronborg. Da skipperne nægtede at betale den betydelige ekstraafgift herfor, slukkede regeringen omgående disse

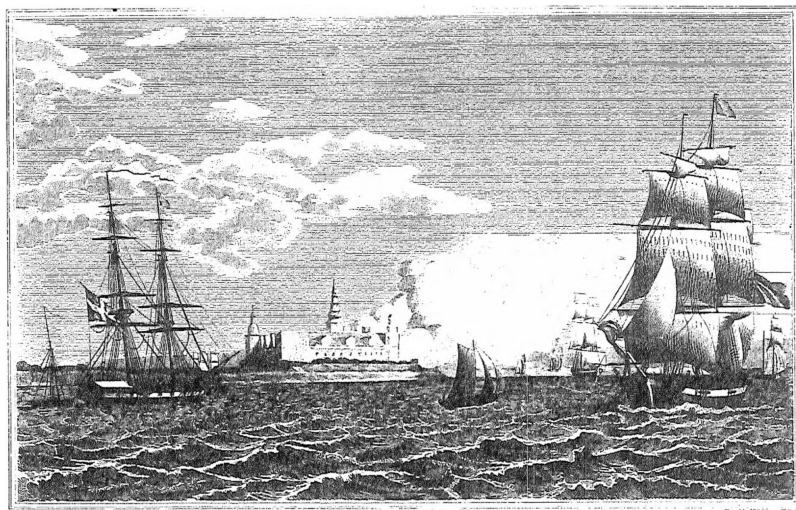
fyr, og de blev først tændt igen år 1800. Utroligt men sandt.

For morskabs skyld kan vi prøve at forestille os, at vi styrer nordfra »ind ad Sundet«, som det hedder, med et sejlskib i Øresundstoldens tid, f.eks. for 150 år siden, og redegøre kort for, hvad der ville ske, og hvad vi ville opleve.

Når man passerede Kullens puklede forbjerg, var det langt op i tiden tradition, at de søfolk, som ikke havde været der før, skulle »hønse for Kullen«, dvs. give en omgang drikkevarer til kammeraterne, som havde passeret før. Ville de ikke det, blev de dypet tre gange fra rånokken, det såkaldte råspring. Det var en maritim indvielseskik, der mindede om linie- og vendekredsdåben og sikkert var ældre end disse.

Man tog pejling efter Nakkehovedfyrene og Helsingborgs Kærne, mens man sejlede langs de smukke skånske og sjællandske kyster, som stadig kom hinanden nærmere. Måske kom Sund-lodserne eller Helsingør-færgemændene, som også lodsede, skibet i møde allerede her, og fra alle fiskerlejerne langs danskekysten nord og syd for Helsingør kom kadrejerne ud med deres velsejlende både for at sælge friske grøntsager, rugbrød, spiritus, tobak osv., enten mod rede penge eller mod hvad skibet formåede, såsom en ende tov, en sæk korn eller andet fra lasten. Kadrejeriet kan følges langt tilbage i tiden. Ordet kommer gennem hollandsk *kadraai* fra portugisisk *ca-traia*, en lille båd.

Hvis vinden var kontrær, kunne der ligge flere hundrede sejlskibe her og vente på at komme rundt om pynten med gunstig bøl. Varede det for længe, sendte skipperne deres ladningspapirer med fiskere fra Hornbæk ind til Øresunds Toldkammer for at spare ventetid. Fortoldningen var altid en tålmodighedsprøve. Når skibet var kommet velbeholdent forbi den farlige Lappegrund og ud for Kronborg på pynten, måtte det hilse slottets store flag, som vajede fra Flagbationen, måske helt tilbage til Frederik II's tid. Flaget repræsenterede kongelig majestæt, hans riger Danmark-Norge og hans undersåtter, det danske folk. Større sejlskibe måtte hilse ved at »stryge for Kronborg«, dvs. lade bram- eller topsejlene løbe (falde ned) på



Strygning for Kronborg. Koffardimanden til højre har ladet topsejlene løbe på rån som en underdanig hilsen til slottet. Fra Flagbastionen skydes salut for en passerende orlogsmænd. Til venstre ligger vagtskibet, orlogsbriggen »Bornholm«, for anker, og i midten ses en helsingørsk færgebåd med sprydejl. Billedet, der er taget fra syd, giver et malerisk hverdagsindtryk fra Øresundstoldens store dage. - Stålstik 1821 af W.H. Lizards efter C.W. Eckersberg, i A. Andersen Feldborg: Denmark Delincated (Edinburgh 1824). *Kronborg around 1820. A salute is fired from the castle and a merchant ship (right) has saluted humbly by lowering its topsails. On the left the watch ship, a Danish naval brig, is lying at anchor.*

rån, en underdanig hilsen til en fyrste. Allerede Erik af Pommern forlangte den afhanseskibene 1423. Forøvrigt er det vist englænderne, der har opfundet og brovtende forlangt denne ydmyge hyldest helt tilbage i 1200-årene. Hvis vind og strøm var imod, blev der ved et rødt flag (allerede omtalt 1619) på slottet givet signal, at man måtte undlade at hilse. Men hvis man ellers forsømte det, blev der skudt med skarpt efter skibene, og bagefter hentede vagtskibets chalup den uheldige skipper og førte ham op på Kronborg i parolesa-

len, hvor der blev nedsat en slags krigsret. Han måtte aflægge sin ed på, at han ikke anede noget om hilsetvangen, og betale for krudt og kugle og tilmed drikkepenge til konstablen, samt en bøde. Først 1829 afskaffede man strygingen som værende ude af takt med fremskridtet. Mindre skibe måtte »tone« (vise) deres nationalflag, og orlogs- og kompagniskibe skød salut, dansk løsen (3 skud) eller 9 skud. Principielt »takkede« (svarede) slottet kun med ét skud - for at spare på krudtet.

1857 hørte dette op, men stadig er der nogle skibe, der kipper med flaget eller lader dampfløjten lyde, når Kronborg passerer. Efter 1980 bliver ingen hilsen besvaret - bortset fra i forvejen aftalte salutter for kongehuset og fremmede statsoverhoveder. Salutbatteriet med de irrede kanoner fra Frederik V's og Christian VII's tid står endnu på Flagbastionen, og splitflaget vajer der stadig - men uden flagvagt, undtagen visse dage om sommeren, hvor Hjemmeværnet stiller æresvagt.

Ved at runde Kronborgpynten overskred skibet den usynlige *toldlinje* fra flagbastionen over til Helsingborgs nordende, og så var skibet toldpligtigt og måtte gå for anker på Helsingør red eller syd derfor på grunden Disken. Skipperne hyrede oftest en af de talrige omsværmende færgébåde for at komme i land. Selv om taksterne var høje, var det dog sikrere. Færgelavets folk var dristige sømænd, der kendte farvandets luner, og ikke enhver skipper turde bruge skibets egen båd, så mandskabet kunne gå i land. Der var altid fare for, at de ville drikke sig fulde i en af de mange sømandsknejper, som byen var så rig på, eller komme i slagsmål. Et gammelt ord sagde, at den, der ikke havde fået prygl på Helsingør skibsbro, var ikke fuldbefaren. Eller folkene kunne benytte lejligheden til at rømme.

Når skipperen på vej ind passerede søndre moles yderste hoved, hvor karantæne- og lodshuset lå, måtte han besvare karantænebetjentens spørgsmål om sundhedstilstanden ombord, og om de kom fra steder, der var mistænkt for kolera og andre frygtede farsoter. Gjorde de det, fik han et grønt (senere gult) karantæneflag udleveret til at sætte i toppen, og skibet måtte ligge helt isoleret i længere tid

og vente på at få *praktika* (landgangstilladelse), hvis skibet ikke var smittet.

Var der ingen problemer, fortsatte færgebåden og satte skipperen af ved karantænetrappen ud for Ø.T. (Øresunds toldkammer), hvor han i karantænebetjentenes lille hus atter måtte besvare de samme sundhedsspørgsmål. Så snart det var overstået, blev han nærmest overfaldet af en skare brokaper, der allerede havde iagttaget hans komme fra deres vagthus' flade tag. De var repræsentanter for de forskellige sundklarerefirmaer i byen og forsøgte på pågående vis at kapre ham som kunde, hvis han ikke i forvejen var knyttet til en bestemt. Som omtalt bistod klarererne med den efterhånden ret udviklede klareringsprocedure, ligesom de leverede alle slags proviant og skibsfornødenheder og i en snæver vending forstrakte skipperne med penge. Kunderne blev ofte inviteret op i »privaten« til middag og festivitas, eller i hvert fald ind i skipperstuen bag butikken til snaps og ostemad. De fleste klarerere havde bevilling på at holde »skipperherberge«, en slags hotel, hvor de kunne bo hos dem, indtil klareringen var overstået.

Vi har allerede antydnet, at forholdene på Ø.T. ikke var de mest ideelle. Der var to kontorer, og de regnede ikke tolden ud på samme måde, så derfor var det vigtigt at træde ind gennem den rigtige dør for at slippe billigere. Var ladningspapirerne forelagt og oversat, og var tolden udregnet og betalt, stod skipperen med det eftertragtede sundtoldpas som kvittering i hånden og kunne drage et lettelsens suk.

De indkøbte provisioner - ofte også »forfriskninger«, dvs. friske grøntsager, frugt, fersk kød - blev gerne bragt ud til skibet af færgeomanden. Derimod hentede skibsbåden i reglen selv det friske drikkevand inde i den lille havn fra Helsingør Vandkompagnis søjlesmykkede skur ved kajen, hvor det klare vand løb gennem rør og store slanger ned i de medbragte store læggerser og fade. Styrmand eller bådsmænd tog gerne med for at holde opsyn: der var altid trængsel og slagsmål om at komme først til, og som sagt lokkede de mange beværtninger af vidt forskellig kvalitet også sømanden med

brændevin og øl og kønne piger. Det gjaldt for skipperne at komme afsted så hurtigt som muligt for at indhente den spildte tid.

Hele dette udsnit af det maritime liv er et spændende og broget kapitel i Danmarks søfartshistorie, og Handels- og Søfartsmuseet, der åbnede 1915 på Kronborg, har mange minder derom, ligesom Helsingør Bymuseum og selve Helsingør by har det.

Kronborg har, som det i korthed er skildret her, mange facetter. Ved siden af er det - og dets store splitflag - for århundreder siden blevet til et af de mest nationale symboler for alle danske i fortid og nutid. Når den sejlene mand drog ud, vinkede han farvel til det, og han drømte om det og om Sjællands friske, skovgrønne kyster og de lyse nætter, mens han var ude. På hjemrejsen ned gennem Kattegat og Sundet spejdede han efter det, længe før det tonede frem, og når han så endelig fik Kronborg om styrbord, følte han for alvor, at han var kommet hjem til Danmark. Digtere som Johs. V. Jensen og Hans Hartvig Seedorff har givet denne stemning udtryk i sange, som vi alle kender og synger. Det er vel forøvrigt Seedorff, der i sin Kronborgvise »Der gynger en ø bag de havvåde mil« (vist første gang sunget 1931 på Nørrebro Teater i stykket »Kap til Kronborg«), har præget udtrykket »med Kronborg om styrbord igen«, som vi alle har taget til os. Men begrebet er selvfølgelig meget ældre. Da korvetten »Najaden« i 1837 vendte hjem efter et længere togt, skrev søløjtnant Alex Wilde derom: »Ved daggry fik vi Sjælland i sigte. Da solen kom frem og med sine stråler forgyldte Kronborg, tog vistnok selv den hårdeste ikke fejl af denne morgenhilsen, der havde noget at gøre med Vorherre og meget med mor og alle de andre derhjemme«.

Sømandslivets romantik - ja hvis den eksisterer, hvad mange tvivler på, må den sikkert være knyttet til Kronborg.

Nogle henvisninger

- M.C. von Arnholtz*: Cronborg Slots og Fæstnings Historie (Helsingør 1836).
Charles Christensen: Kronborg (København 1950).
Henning Henningsen: »Papegøje« og vippefyrr (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1960).
samme: Crossing the Equator (Kbh. 1961).
samme: Skippere, klarere og toldere. Livet omkring Øresunds Toldkammer og Helsingørs havn i 1800-tallet (Hillerød 1969).
samme: Dannebrog tilsøs (H&S årbog 1969).
samme: Kadrejere og bumbådsmænd (H&S årbog 1971).
samme: Vogt Jer for Lappesand! (H&S årbog 1984).
Harald Langberg: Kronborg (Kbh. 1979).
Birger Mikkelsen: Kronborg (Helsingør 1977).
Fr. Weilbach: Kronborg, i *Laurits Pedersen*: Helsingør i Sundtoldstiden I (Kbh. 1926).

WITH KRONBORG ON THE STARBOARD SIDE

Summary

This year Kronborg is celebrating its 400th anniversary, having been completed in 1585 as a royal residence for Frederik II after 11 years of construction work. Its thick walls incorporate the Middle Age fortress called Krogen (the Hook), which is mentioned from around the middle of the 14th century. Before this fortress was built there was probably a sea mark here, a beacon shaped like a house, which served as a guide to shipping passing through the Sound. For more than a thousand years ships

have passed this way on one of the world's great trading routes for the important traffic between the North Sea and the Baltic.

Kronborg is a grand piece of architecture built in the so-called Dutch renaissance style and boldly placed north of the town of Elsinore with the sea on three sides, with grey sandstone walls, green copper roofs, and a large number of towers with festive steeples.

On the landward side the castle is still surrounded by extensive fortifications even though some of them were removed later for the construction of harbours. It was in its time one of Europe's strongest fortresses, even though it has never played a particularly glorious role in military history. In 1801 it could not prevent the English fleet under Parker and Nelson from sailing through on its way to Copenhagen.

The castle is visited by over a quarter of a million tourists a year from all over the world. Most of the foreign visitors probably come to see »Hamlet's Castle«, since Shakespeare made the castle the setting for his tragedy »Hamlet, Prince of Denmark« (written in 1601). It is of course beside the point that Hamlet has nothing whatsoever to do with Kronborg but goes back to an ancient Danish legend about a Prince Amlod from Jutland. Nobody knows if Shakespeare visited Kronborg and its famous great hall (which with a length of 63 metres was then the largest secular hall north of the Alps) in person, but troupes of English actors performed plays for the Royal Danish Court here at the end of the 16th century. The Danes also have an ancient legendary figure linked with the castle: Holger the Dane (French: Ogier le Danois), one of Emperor Charlemagne's warriors. He sits sleeping in the casemates of the castle, though now in the form of a statue. Legend has it that he will awake when Denmark is in peril and save the country.

For Danish guests Kronborg is primarily a maritime memorial since it is closely linked with the Sound Dues of the Danish kings. These were customs dues which were collected here from about 1429 to 1857 from all ships which passed by. As they passed the ships had to salute Kronborg by »striking« (i.e. lowering) their topsail and showing their flag. Warships fired a gun salute in the castle's honour. Outside the town of Elsinore they had to lie at anchor and pay the hated dues, which gave a great deal of money to the Royal Treasury, but also raised the price of goods throughout Northern Europe. Elsinore became an important port of call and an international town where people from the whole of maritime Europe made their home.

Since 1915 Kronborg has housed the main maritime museum in Denmark (The Danish Maritime Museum) containing numerous ship portraits, ship's models and other maritime objects which shed light on Danish merchant shipping.

Kronborg has always been a national symbol, particularly for seafarers, waving goodbye to it when they set out, and welcoming it on their return as a wonderful symbol of their native country when they headed for the shore »with Kronborg on the starboard side«, as the words go in a famous Danish patriotic song.

Når skibsportrætter konserveres

Af

BARNA BENGTTSSON og ANNA-GRETHE RISCHEL

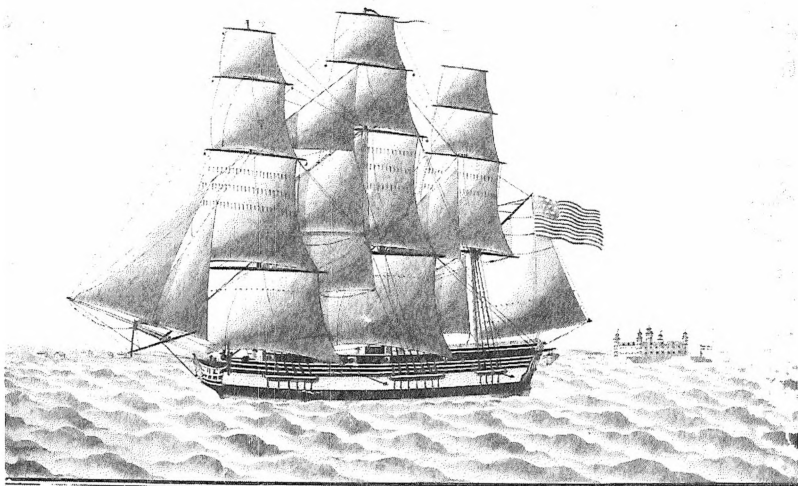
Forskningen omkring konservering og restaurering af kunst på papir er ganske ny, og det er kun få år siden, at de første konservatorer med dette speciale afsluttede deres uddannelse. Handels- og Søfartsmuseet har i de sidste 6-7 år takket være tilskud fra især Venneselskabet og Frederiksborg amtsråd fået restaureret en række akvareller.

Museet er opmærksom over for de farer, der truer de følsomme papirbilleder, ligesom vi jævnligt bliver spurgt til råds af de lykkelige ejere af skibsportrætter. Vi har gennem flere år haft et godt samarbejde med denne artikels to forfattere, Barna Bengtsson og Anna-Grethe Rischel, og vi er glade for at kunne bringe denne redegørelse, der i let omarbejdet form svarer til artiklen »Sejlskibe og Sølvfisk i glas og ramme« trykt i Nationalmuseets Arbejdsmark 1984.

Der findes en enestående samling af skibsportrætter på Handels- og Søfartsmuseet. Den omfatter ca. 150 oliemalerier på lærred og ca. 300 akvarel- og gouachefarvebilleder på papir. På Nationalmuseets papirkonservering har vi i de sidste 3 år modtaget en meget lille del af denne samling til konservering, ialt 12 sejlskibsbilleder. Herudover har vi undersøgt 7 andre og vurderet deres bevaringstilstand. Netop gennem disse undersøgelser har vi fået et nuanceret indblik i, hvorledes næsten 200-årige sejlskibsbilleder har været opbevaret gennem tiderne og hvilke skadelige faktorer, der har påvirket dem. Omfanget af undersøgelserne berettiger ikke til nogen egentlige konklusioner, men nogle fælles træk kan måske anes.

Langt de fleste sejlskibsbilleder viser de særlige kendetegn på, at de har været opbevaret i fugtige omgivelser, nemlig svampe- og syreskader, skjolder efter kondensvand samt huller og bortgnavede dele af farvelaget, hvor sølvfiskene har været på spil.

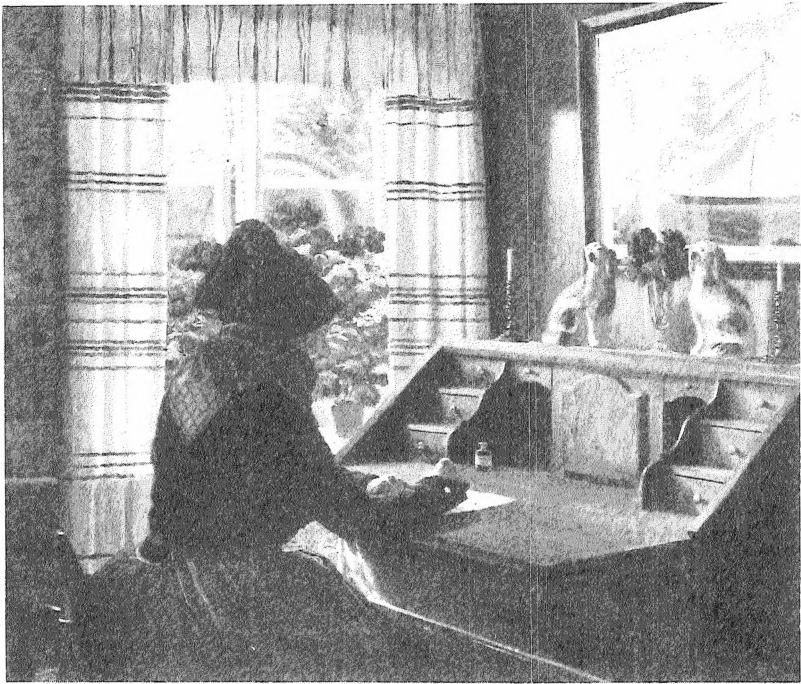
Hvis man vil fange sølvfisk, kan man følge Herluf Petersens råd i bogen »Hjemmenes Skadedyr« fra 1939: »Om Natten lægger man Lokkemad med Gift. En god Lokkemad er Papir eller Papstykker,



HELWETIUS OF PHILADELPHIA.

Taken of Captain Peter Andersen of Hornbek.

Fregat »Helwetius« of Philadelphia er tegnet i 1809 af C. Butty med tusch og sepiafarve på håndgjort kludepapir med kæde- og netlinier. Papiret er meget nedbrudt og misfarvet efter svampeangreb, og papiroverfladen har helt mistet sin oprindelige struktur. Støv og snavs er trængt ind i kanterne, fordi rammen ikke har været lukket ordentligt med papirklebeband. Sølvkræ har ødelagt store malede områder i havet og på sejlene. Ved skriften fornedet er papiret misfarvet på grund af vand- og syreskade. Billedet skildrer den amerikanske fregat »Helwetius of Philadelphia«, som blev »tagen af kaperfører Peter Andersen af Hornbek d. 25. juli 1809). - Handels- og Søfartsmuseet. *The frigate »Helwetius« of Philadelphia was painted in 1809 by C. Butty in Indian ink and sepia on hand-made rag paper with catenary and net lines. The paper is very decomposed and discoloured due to fungal attack, and the surface of the paper has completely lost its original structure. Dust and dirt have penetrated to the edges because the frame has not been properly sealed with adhesive paper. Silver fish have destroyed large painted areas in the sea and on the sails. The paper next to the writing at the bottom is discoloured by water and acid damage. The picture shows the American frigate »Helwetius« of Philadelphia, which was »taken by Privateer Captain Peter Andersen of Hornbaek on July 25th 1809«.*



Hvordan billedet af familiens skib indtog hæderspladsen i stuen ses på Ad. Heinrich Hansens maleri fra 1919. Det forestiller kaptajn Søren Tofts hustru Mette Toft fra Nordby på Fanø. - Handels- og Søfartsmuseet. *Just how the picture of the family ship took pride of place in the living-room can be seen in Adolph Heinrich Hansen's painting from 1919. It depicts Captain Søren Toft's wife Mette from Nordby on the island of Fanø. Danish Maritime Museum.*

besmurt med Sirup eller Honning, hvortil man sætter Arsenik eller Fosforgift (pas paa Børnene!)«.

At sølvfisk eller sølvkræ, som de også kaldes, kan lide honning, klister og stivelse har været til skade for mange af vore akvareller, og har resulteret i, at både papir og farver helt er forsvundet fra større og mindre partier af billederne. På ovenstående gengivelse af »Helwetius« mangler således en del af bølgerne i højre side, hvor sølvfisken har fjernet både farven og det øverste lag af papiret.

Sølvfisken er desværre ikke den eneste fare, der truer vore papirskatte- og også borebiller, svampe, fugtige omgivelser, for stærkt lys og især montering med dårlig, syreholdigt pap og lim kan i løbet af kort tid nedbryde så meget, at en konservering og restaurering vil blive omfattende og måske komme for sent. Det er bl.a. papiret, som nedbrydes og svækkes og farverne som bleges, og fordi farver og papir i akvarellen udgør en uadskillelig helhed, medfører det, at hele dens æstetiske fremtoning ændres.

Skal de sejlskibsbilleder, som har pyntet i skipper- og sømandshjem i så mange år, reddes og bevares, også for kommende generationer, må man søge at eliminere disse farer.

Skibsportrætter/sejlskibsbilleder

De fleste af de mange skibsportrætter, eller, som de også kaldes, kadrejer- og kaptajnsbilleder stammer fra sejlskibstiden, hvor de blev malet på skipperens bestilling i de fleste havnebyer i Europa og Amerika. På dem alle er skibet hovedmotiv i modsætning til marinemalerierne, hvor havet eller kysten er det centrale. Vi har derfor i denne artikel valgt at kalde dem sejlskibsbilleder.

Fra slutningen af 1700-tallet til op mod vor egen tid bliver der udført utallige akvareller, gouacher, tegninger og tryk på papir både af professionelle og amatørmalere med en maritim baggrund. Nogle af billederne er gået i arv i familierne, mens andre er endt på museer og hos samlere.

Billedernes komposition

Oplægget til sejlskibsbillederne er som regel en omhyggelig udført tegning med blyant, kul, kridt eller blæk, hvor der er benyttet passer, lineal og andre tegneredskaber for at få alle de vigtige detaljer så korrekte som muligt inden koloreringen.

Oftest gengives skibet - for fulde sejl - set fra siden, hvad der er det enkleste og samtidig den vinkel, hvorfra skibet er lettest at genkende.



Jagt »Attenhundrede« af Marstal er tegnet i 1828 af Ole Johnsen Sebøy på håndgjort kludepapir med akvarel- og gouachefarver. Papiret er meget misfarvet på grund af syre- og lysskade, medens der enkelte steder ses svampeangreb. Der findes nogle få ormehuller, og her og der er papiroverfladen ødelagt af sølvkræ. Men billedkompositionen er forrykket helt på grund af overmaling dels i et trekantet felt bag skibet dels i en buet linie fra billedets top til bund. Under afrensningen af den dækkende hvide farve fremkom et brunligt område og en brun streg, som påviser, at glasset har været knækket på et tidspunkt, og noget af glasset har manglet. - Handels- og Søfartsmuseet. *The sloop »Attenhundrede« (Eighteen-hundred) of Marstal was painted in 1828 by Ole Johnsen Sebøy on hand-made rag paper in watercolours and gouache colours. The paper is very discoloured due to acid and light damage, while in certain spots there is fungal attack. There are a few worm holes and in one or two places the paper surface is destroyed by silver fish. But the picture composition is completely upset by being painted over, partly in a triangular field behind the ship, partly in a curved line from the top of the picture to the bottom. During the removal of the covering layer of white paint a brown area and a brown line appeared, showing that the glass has been broken at some point and that some of the glass has been missing.*

For billedbalancens skyld er skibet ofte skildret fra en anden synsvinkel som et fjernere skib, og i nogle tilfælde afsluttes horisonten med en kendt eller lokal kyststrækning eller en havneby. Bølgernes konturer kan være mere eller mindre naturtro eller stiliserede.

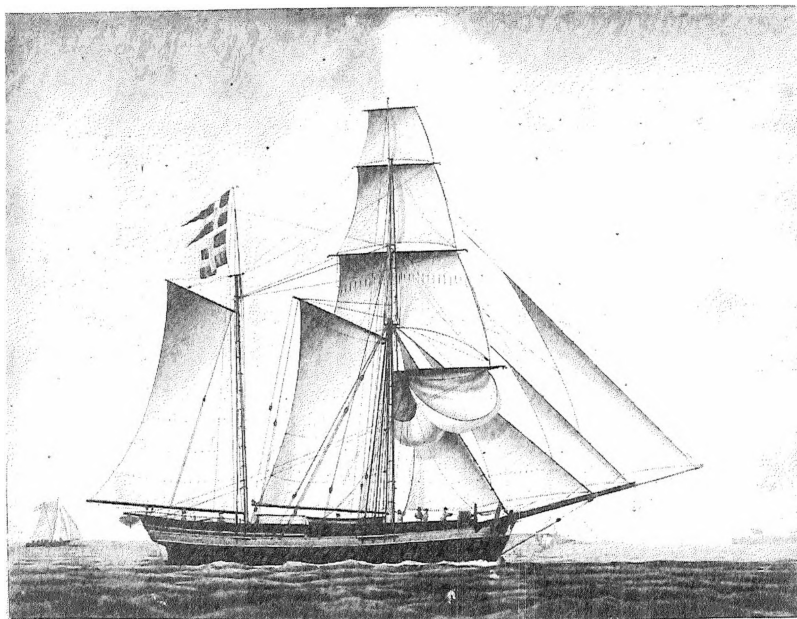
De nye vandbaserede maleteknikker

I samme periode får akvarelmaleriet sit store gennembrud, som det kan ses af de mange billeder, der males. Der udgives også mangfoldige instruktions- og lærebøger, især i England, med gode tekniske vejledninger og oplysninger om, hvordan de forskellige farver tilberedes og bruges. Hos kunst- og farvehandlere dukker nye former for akvarelfarver op som en variant af de tørre farvekager. De nye færdigblandede, fugtige tubefarver er praktiske på rejser, også under varmere himmelstrøg, fordi de ikke tørrer ud og krakelerer.

I en engelsk beskrivelse fra 1732 af en transportabel akvarelmalerkasse nævnes der - ud over farverne, sukker, pensler, blyanter og passer - også pulveriseret gummi arabicum, alun og vand. Således var kunstneren - selv uden for sit atelier - i naturen i stand til at foretage den nødvendige forbehandling og afspænding af papiret. Blev det ikke gjort, ville papiret reagere og udvide sig, når de fugtige akvarelfarver blev påført. Limen skulle sikre, at overfladen blev malfast og glat, og alunbejdsen bevirkede, at farven hæftede bedre til papirfibrene.

Oliefarver/vandbaserede farver

Til olie/akvarelfarver anvendes der stort set de samme slags pigmenter eller farvekorn, men til akvarel- og de beslægtede gouachefarver (også kaldet dækfarver) benyttes der desuden en anden form for bindemiddel. Mængden af anvendte pigmenter i de vandbaserede farver er ligeledes langt mindre end i oliefarver. Bindemidlet kan f.eks. være dekstrin, men det mest benyttede og velegnede er gummi arabicum, som er en vegetabilsk vandopløselig gummiekstrakt fra akacietræer. For at undgå, at bindemidlet tørrer ud og mister sin



Erobringen af den svenske galease »Amalia« er tegnet på håndgjort kludepapir af Jacob Petersen, som har signeret og nummereret billedet »No 787«. Det skildrer en begivenhed fra Kaperkrigen i 1813, hvor Danmark var i krig mod England og Sverige efter i lang tid at have kunnet holde sig neutral med de handelsfordele, som det gav, hver gang der var krig. Billedet er malet med en blanding af akvarel- og gouachefarver, og det har været så hårdt angrebet af sølvfisk, at store partier er helt forsvundet, og andre er spindelsvævstynde. Billedet er desuden skæmmet af mørke pletter fra et svampeangreb, og det har på et tidspunkt været udsat for kondensvand, som har opløst noget af den blå farve i havet og trukket den om på papirets bagside. De synlige skjolder er malet over med dækkende farve, ligesom de manglende partier er malet på lapperne ved en tidligere restaurering. - Handels- og Søfartsmuseet. *The capture of the Swedish ketch »Amalia« was painted on hand-made rag paper by Jacob Petersen, who has signed the picture and given it number 787. It depicts an event from the so-called Privateer War in 1813. The picture is painted in a mixture of watercolours and gouache colours and it has been so badly damaged by silver fish that large areas have completely disappeared and others are as thin as cobwebs. Moreover, the picture is marred by dark spots caused by fungal attack, and at some time or other it has been exposed to condensation which has dissolved some of the blue paint in the sea and pulled it round to the back of the paper. The visible blotches have been painted over with paint which covers easily, and the missing areas have been painted on patches in an earlier restoration.*

klæbeevne, tilsættes lidt honning, og de nye tubefarver bliver blandet med en smule glycerin, som skal holde dem fugtige.

Hvis der ikke er noget bindemiddel i de vandbaserede farver, vil man nok kunne male med en opløsning af vand og pigmenter alene, men farven vil kun hæfte til papiret i kraft af dettes sugende overflade og evt. løsne sig, når vandet er fordampet.

En oliefarve gøres lysere ved tilsætning af et hvidt pigment som blyhvidt eller det nye zinkoxid, også kaldet Chinese White. Dette bruges også til at lysne gouachefarverne, som ud over akvarelpigmenterne desuden indeholder så meget hvidt, at de bliver opaque - dvs. farven dækker papiret fuldstændigt selv i et tyndt lag. Den transparente akvarelfarve lysnes derimod ved at blive fortyndet med vand og mørknes ved at blive malet over med endnu et transparent farvelag.

Akvarelteknikken betegnes som en laserende teknik, og kendetegnet er, at man næsten overalt gennem farvelaget kan se den underliggende hvide bund, nemlig papiret. Derfor er papirets farve, struktur og overflade en del af den visuelle oplevelse på højde med farverne. Det fremgår også tydeligt af den gamle engelske læresætning for akvarelmalere »Never lose your paper«!

Papirfremstillingen

I slutningen af 1700-tallet, hvor de første sejlskibsbilleder dukker op, er papirfremstillingen stadigvæk et håndværk. Hvert ark bliver formet individuelt i formbunde, som bestemmer arkets størrelse. Råmaterialet er hør- og bomuldsklude, som sorteres, udvaskes og bleges. De findeles mekanisk og stemples i stampeværket, til man til sidst har en fibersuppe, pulpen, bestående af enkelte cellulosefibre i vand.

Papirmagerens værktøj er en slags firkantet si, som består af en træramme, hvori et fintvævet metaltrådnæt er udspændt, støttet med smalle træribber. Papirarket dannes ved, at formbunden dypes i og fyldes med pulpen, som afvandes gennem metalvævet, når formen igen løftes op. Fibrene ligger på kryds og tværs og låser sig

fast til hinanden i alle krydsningspunkterne ved afvandingen og den efterfølgende optørring. Under mikroskop ser papir ud som et tykt filttæppe.

Holder man et stykke håndgjort papir op mod lyset, vil man se nogle lodrette, lyse linier. Det er aftryk efter de kraftigere kædetråde, som er placeret over de smalle træribber med ca. 2 cm's mellemrum. På tværs af disse ses vandrette tættere linier, som er spor af metaltråde, nemlig de såkaldte netlinier.

Det tørre ubehandlede papir er alt for absorberende at skrive og trykke på, fordi farven vil suges ned mellem fibrene og sprede sig. Derfor må papiret efterbehandles, så overfladen bliver glat og mindre porøs. Dette gøres dels ved tilførsel af animalsk eller vegetabilsk lim, som udfylder mellemrummene, og dels ved forskellige former for presning. Presningen er bestemmende for papirets endelige struktur, og der kan opnås en glat, jævn overflade, hvis arket presses mellem to metalplader. En lidt mindre glat fås, hvis to ark presses mod hinanden mellem metalplader, og en ret ru struktur fremkommer, hvis arkene blot stables og presses ved deres egen vægt. Disse forskellige strukturer er kunstneren opmærksom på, når han skal vælge papir, specielt egnet til den teknik, han ønsker at bruge til sit billede. Således vil et motiv med mange fine detaljer naturligt kræve et hårdt-presset papir, hvor de mange små hulrum er lukket med lim. Males en akvarel på det grove, let-pressede papir, vil man opnå en fin kornet virkning, fordi farven både lægger sig på de øverste og nederste flader.

Vandmærke - dateringsmulighed

Papirmagerens vandmærke eller signatur er dannet på metaltrådnettet i formbunden med en tykkere metaltråd, som er syet fast. Dette symbol udskiftes så ofte, at det med rimelighed kan benyttes som et ret sikkert dateringsbevis sammen med andre metoder til datering af papir. I højre side af det store sejlskibsbillede fra Spitzbergen er der f.eks. et vandmærke med en figur, bogstaverne VDL og navnet Vander Ley, hvilket er navnet på en hollandsk papirmølle.

I et af de store værker om europæiske vandmærker vil man måske kunne finde frem til, i hvilken periode dette mærke findes på Vander Ley papirerne. Man skulle således kunne få konstateret, om det er sandsynligt, at maleren er Hinrich Butt, som man ville formode ud fra de bevarede tre første bogstaver af signaturen: »Hin...«.

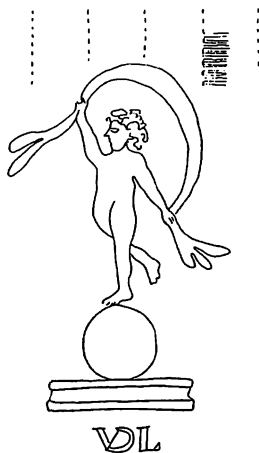
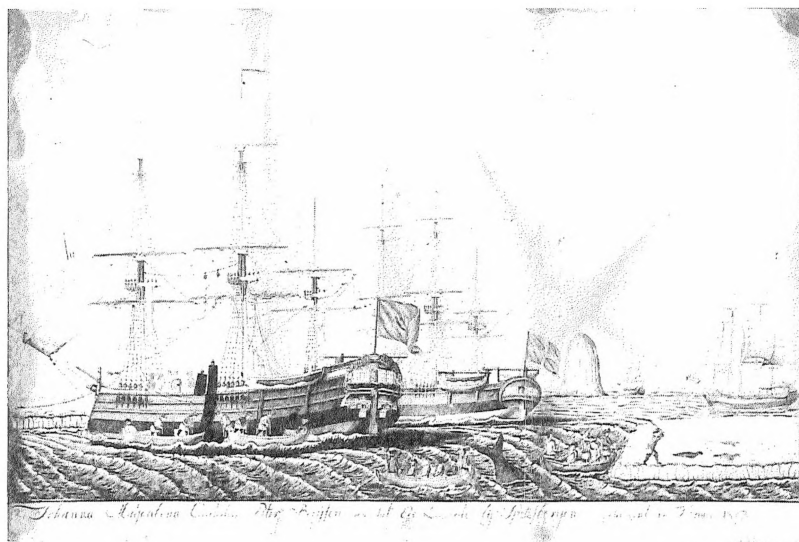
Er man i øvrigt i tvivl om, hvorvidt et naivistisk sejlskibsbillede er originalt og gammelt eller blot en senere kopi, kan vandmærket i papiret også være en hjælp. Findes der ikke noget vandmærke, som det er tilfældet med mange af de senere fremstillede akvarelpapirer, kan man forsøge, om de anvendte pigmenter kan give noget svar.

Denne korte gennemgang af de nye akvarel- og gouacheteknikker, beskrivelserne af de nye vandbaserede farver og ikke mindst papirfremstillingen skulle være tilstrækkelig til at vise, at papir må regnes blandt de mest følsomme organiske materialer. Kombinationen af dette materiale med yderst raffinerede maleteknikker, malet direkte på papiret, med de fineste pigmenter og bindemidler må resultere i, at gouache- og akvarelfarver på papir er det sarteste sarte. Netop derfor må man søge at skabe de bedste omgivelser for bevaringen af sejlskibsbillederne.

Indre og ydre påvirkninger

De fleste materialer har en naturlig begrænset holdbarhed, helt afhængig af kvaliteten og det omgivende miljøes klimatiske forhold. Under gunstige vilkår foregår ældningen uhyre langsomt og umærkeligt, og først når nedbrydningen har nået et vist punkt, kan man iagttage et forfald. Forskning inden for de sidste årtier har påvist, at nedbrydningsprocesserne fremskyndes under indflydelse af omgivende materialer og et ugunstigt klima.

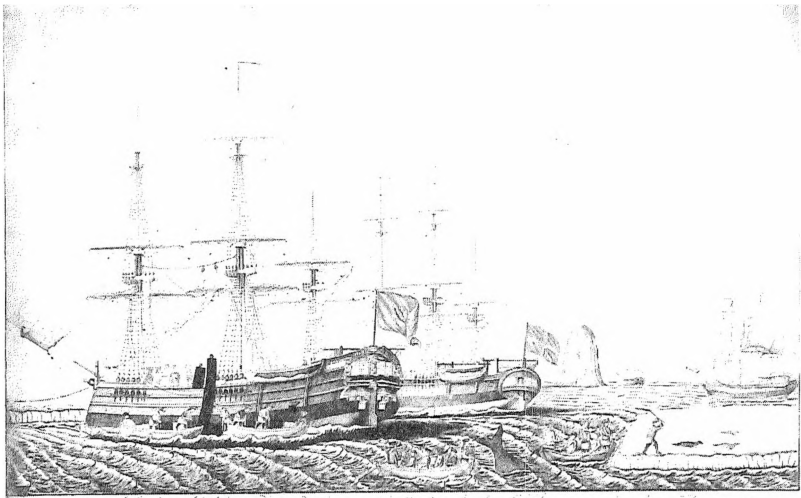
De mange skader, som ses på museumsgenstande i magasiner og udstillingslokaler, kan kun skyldes uheldig påvirkning fra lys, fugt, temperatur, støvnedfald, materialer og ikke mindst den stigende luftforurening. Der er som regel ikke en enkelt årsag til, at nedbrydningen fremskyndes, det er et samspil af flere faktorer.



Vandmærke på billedet af
 »Johanna Magdalena«.
 Water mark on the picture of
 »Johanna Magdalena«.

VANDER LEY

Billedet af »Johanna Magdalena« er malet på håndgjort kludepapir med kæde- og netlinier og vandmærke med en blanding af akvarel- og gouachefarver, og det viser et hvalfangerskib ved Spitsbergen 1803 ifølge teksten under billedet, som er på hollandsk. Det er signeret, men der er kun bevaret de tre første bogstaver »Hin...«. Det minder i sin stil og komposition meget om et andet hvalfangerbillede fra 1810 af den hollandske maler Hinrich Butt, selv om sidstnævnte billede er mere professionelt udført. Fremstillingen er malet på papirets »bagside«, dvs. den side, der har vendt ned mod metaltrådnettet, og der er tydelige aftryk af forbundens vandmærke i højre side og af de lodrette kædelinier. Papiret er meget gulnet i lodrette striber efter lang tid i for kraftigt lys, og kanterne er misfarvede og fedtede med vandskjolder. Flere af skaderne er sket inden indramningen. Glasset har været i stykker et stykke tid, før det blev udskiftet. Det store kryds i billedets højre side viser tydeligt, hvordan papiret er blevet nedbrudt langs glassets brudlinier, hvor lys og luft og snavs har kunnet påvirke papiret. Skildringen af det eventyrlige hvalfangerliv i fjerne lande er et yndet tema for denne tid - og man tvivler ikke et øjeblik om, at maleren har skildret en oplevet situation. Især episoden i nederste højre hjørne med nedslagtningen af sælerne er yderst livagtig, medens hans afbildning af Spitsbergen er mindre troværdig. - Handels- og Søfartsmuseet. *The picture of »Johanna Magdalena«, possibly painted by Heinrich Butt, is done in a mixture of watercolours and gouache colours on hand-made rag paper with catenary and net lines and a water mark. According to the Dutch caption under the picture it shows a whaler at Spitzbergen in 1803. It is signed, but only the first three letters »Hin...« are preserved. In style and composition it is very reminiscent of another whaling picture from 1810 by the Dutch painter Heinrich Butt, even though the latter picture is more professionally executed. The picture is painted on the »back« of the paper, i.e. the side that was turned towards the wire net, and there are clear impressions of the water mark from the bottom of the mould on the right of the picture and also of the vertical catenary lines. The paper has turned yellow after a long time in too strong a light, forming vertical stripes, and the edges are discoloured and stained by water blotches. A lot of the damage was done before the picture was framed. The glass had been broken for some time before it was replaced. The big cross on the right-hand side of the picture shows quite clearly how the paper has decomposed along the lines of fracture of the glass where light, air, and dirt were able to get at the paper. The depiction of the fantastic life of the whalers in distant countries is a favourite theme in this period and one is left in no doubt that the painter has really experienced the situation which he depicts. In particular the episode in the bottom right-hand corner showing the slaughter of seals is very life-like, whereas his portrayal of Spitzbergen is less convincing.*



Ved restaurering og især retouchering af »Johanna Magdalena« er brugt en forsigtig skrabeteknik til fjernelse af de meget misfarvede partier. Det kunne lade sig gøre på dette grove papir, hvorved de mørknede områder kunne dæmpes så meget, at det kun blev nødvendigt at retouchere med pastelkridt og udelade de dækkende gouachefarver. *A careful scraping technique to remove the greatly discoloured sections has been used in the restoration and particularly in the retouching of the picture »Johanna Magdalena«. The technique was possible on this coarse paper and it meant that the darkened areas could be subdued so much that it was only necessary to retouch with pastel crayon and omit the gouache colours which cover so easily.*

Indre miljø - papirets egen kvalitet

Sejlskibsbillederne er heldigvis fremstillet i en periode, hvor det gode kludepapir stadig er det mest anvendte. Men det stigende papirforbrug nødvendiggør anvendelsen af nye materialer. Fra 1860'erne begynder en produktion af maskinfremstillet papir, hvor pulpen består af cellulosefibre fra træ - det såkaldte træslib. Dette behøver ikke at betyde en kvalitetsforringelse, men i mange tilfælde bliver træslibmassen ikke rensat tilstrækkeligt for sit naturlige indhold af lignin. Det medfører, at træslibpapiret ret hurtigt kan svinge

fra en basisk tilstand til en sur og derved nedbrydes langt hurtigere end kludepapiret. Lignin er ikke i sig selv et skadeligt stof, men det virker syretiltrækkende og vil i fugtige omgivelser være medvirkende til nedbrydningen af papiret.

Ved overgangen til maskinfremstillet papir er man begyndt at forlume papiret. Allerede i pulpen tilsætter man en alun/harpiksopløsning i stedet for den tidligere efterlimning af de enkelte ark. Papirmageralun eller aluminiumsulphat er et surt salt, som danner svovlsyre ved tilstedeværelse af fugt. Ved denne tilsætning af et ikke-neutralt stof til papirmassen har man allerede indbygget et faretruende element i papiret, som automatisk vil formindske holdbarheden.

Fugtpåvirkningen

På grund af papirets hygroskopiske - vandsugende - karakter vil det altid søge at bevare en balance med den omgivende lufts fugtindhold. Papir vil ligesom træ optage og afgive fugt i takt med luftens fugtighedssvingninger. (Luftens indhold af vanddamp er afhængig af temperaturen). Papirfibrene vil både udvide sig i længde og bredde under optagelse af væde og ligeledes vil de svinde igen ved udtørring. Disse dimensionsændringer kan ses som folder og kantstramninger, når papiret udvider sig og trækker sig sammen. Udsættes papir ofte for sådanne skift i fugtigheden, vil fibrene hurtigt miste deres elasticitet og afkortes og briste. Der vil derfor være større risiko for mekaniske skader. Er der først sket en forskydning i papirets indre balance ved, at der er fremkommet folder og voldsomme spændinger, skal man anvende ret drastiske metoder for at rette det ud igen.

Lyspåvirkning

Lysets elektromagnetiske bølger kan medføre varmeudvikling eller udløse fotokemiske processer. De ultraviolette stråler er de mest energirige og derfor de skadeligste. UV-stråler findes i rigelige

mængder både i dagslys og kunstlys. Men selv om de frafiltreres, vil også de synlige og infrarøde stråler have en nedbrydende effekt på papiret i form af varme.

Hvis bemalet papir udsættes for lys i et par måneder, risikerer man, at papirets farver bleger, og selve papiret gulner - ja, endog limstoffet kan gulne. På denne måde kan den oprindelige farvebalance, som kunstneren har arbejdet bevidst med, ødelægges helt. Gulningen eller oxidationen er et tegn på, at papirfibrene nedbrydes og mister deres styrke. Jo dårligere en kvalitet det er, desto hurtigere sker oxidationen.

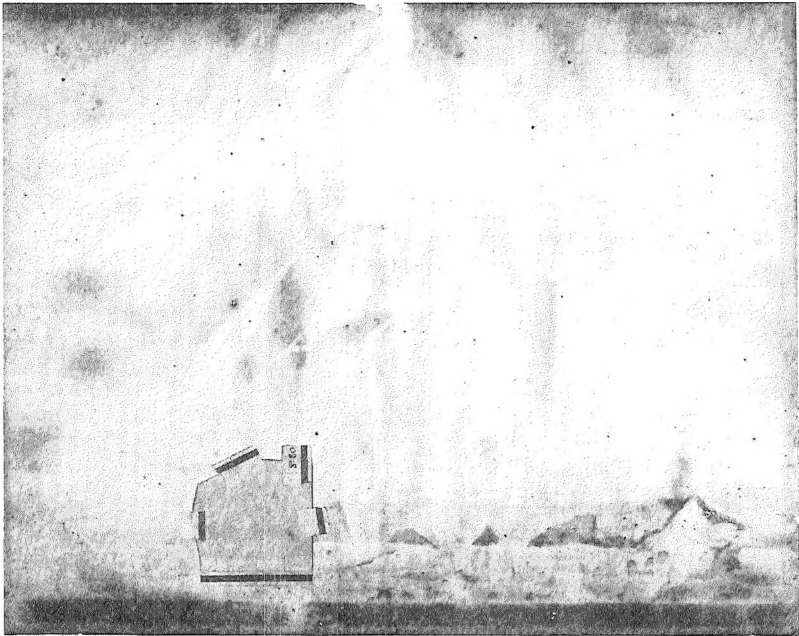
Luftforurening

I de senere år har man konstateret en stigende luftforurening. Det drejer sig bl.a. om luftens indhold af svovldioxid og kvælstofilte fra bilernes udstødning, men desuden også om sod og snavs. Disse gasser og luftbårne partikler har en nedbrydende effekt på papircellulosen. Særlig ondartet er svovldioxiden, som let omdannes til svovlsyre ved fugt, og de jernforbindelser, som findes i støvpartiklerne, vil virke fremmede på processen.

Biologisk påvirkning

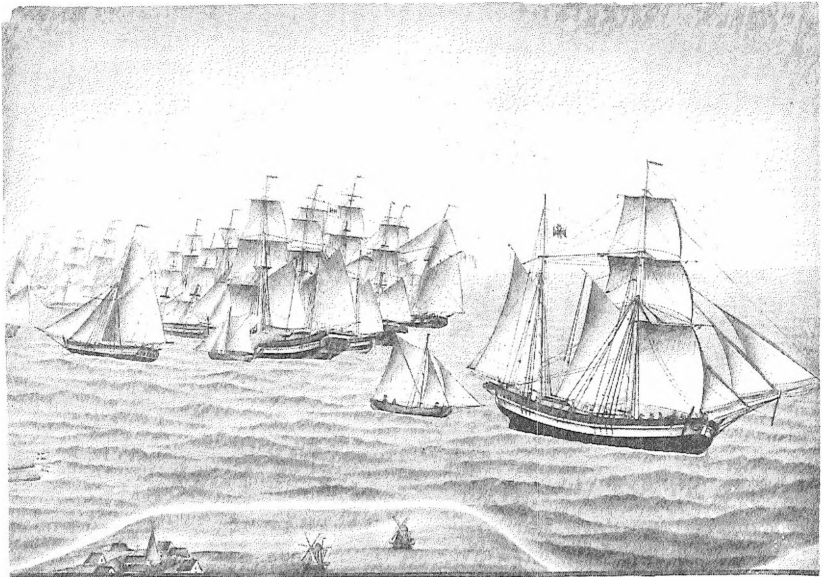
Stiger luftens indhold af vanddamp, samtidig med at temperaturen er over 20° Cels., som det ofte er tilfældet i august-september, kan papiret meget let blive angrebet af mikroorganismer. De fleste svampetyper foretrækker et surt miljø i modsætning til bakterier, som helst lever i et basisk miljø. Både i papiret og i limstoffet findes der rigelig næring for mikroorganismer. Resultatet af et angreb ses hurtigt som forskelligartede misfarvninger i form af gule, brune, røde, grå og sorte pletter. Nogle kan endda ligne store olieplamager, som ved opbevaring i mindre fugtige omgivelser vil udtørre og stå som blegede pletter.

Den almindeligste form for angreb af svamp viser sig ved utallige små, rødbrune pletter - »foxing« - som især observeres, når billederne er monteret på syreholdigt pap.



På bagsiden af galeasen »Amalia« kan man se den tidligere restaurering af sølvfiskeangrebet, hvor der er sat papirstykker fast med kanter af frimærkeark. Her kan man også tydeligt se skjolderne af den blå farve, som er forsvundet fra forsiden. *On the back of »Galeasen Amalia« (The Ketch Amalia) one can see the earlier restoration after the silver fish attack where pieces of paper are fixed on with the edges of sheets of stamps. The blue paint which has disappeared from the front of the picture is also clearly visible here in blotches.*

Resultatet af svampeangreb vil i alle tilfælde være, at papircellulosen eller limstoffet vil nedbrydes, og papiret misfarves og svækkes. Ved god luftcirkulation, lave temperaturer og en rimelig stabil luftfugtighed har man allerede begrænset risikoen for biologisk nedbrydning.



*Den største Galiase Limalala bringes af en Dansk Skapperbaad
fra Trondheim, som fører af Capt. Sull og P. Hansen Sannetkøbenhavn for Aarhus*

Skadedyr

Angreb af skadedyr kan også forekomme i støvede, fugtige og varme omgivelser. I de skandinaviske lande er der ikke så stor risiko for angreb som i de tropiske og subtropiske områder. De mest almindelige hjemlige skadedyr er mus, borebiller, fluer og mider - for ikke at glemme sølvkræet, som blev nævnt i begyndelsen af artiklen. Sølvkræ er lyssky og gemmer sig om dagen i revner og sprækker, ja endog i en museumsmontre eller i et indrammet billede. Man er ikke altid opmærksom på deres tilstedeværelse, før der mangler noget af en tegning eller et billede.

De indrammede sejlskibsbilleder

Som det vil fremgå af billedmaterialet i denne artikel, ses også mange andre former for nedbrydning på sejlskibsbillederne foruden ska-

Opbringelsen af den pommerske galease »Amalata« er gengivet med tusch- og gouachefarver på kludepapir uden kæde- og netlinier. Under billedfeltet står der: »Pommerske Galiase Amalata bringes ob af en Dansk Kapperbaad fra Kiøbenhavn, som føres af Capt: Jull og J.C. Thomsen Dannebrogsmænd som Stürman«. Skibspor-trættet er blevet beskåret i begge sider. Bl.a. i højre side mangler det yderste af bowsprydet. Dette er sandsynligvis sket i forbindelse med en indramning. Bagsidens misfarvning og især de brune kanter på forsiden er tegn på, at papiret er lys og syreskadedt. På bagsiden ses et utal af rødbrune pletter - dels nogle, som synes at være spildte, og dels andre, som viser angreb af mikroorganismer. På forsiden ses svampeangrebene som mørke pletter. Sølvkræ har ødelagt områder i sejlene og havet. Der findes også enkelte huller efter borebiller. I kanterne ses mekaniske skader og manglende papir. - Handels- og Søfartsmuseet. *The seizure of the Pomeranian ketch »Amalata« is depicted in Indian ink and gouache colours on rag paper without catenary or net lines. The ship portrait has been cut on both sides. On the right-hand side among other things the outer tip of the bowsprit is missing. This has probably happened during framing. The discolouration on the back of the picture and especially the brown edges on the front are a sign of damage to the paper caused by light and acid. On the back there are a large number of reddish brown spots, some which seem to have been spilt, and others which show signs of attack by micro-organisms. On the front the fungal attack can be seen as dark spots. Silver fish have destroyed areas on the sails and in the sea. There are also one or two holes from death-watch beetles. At the edges one can see mechanical damage and missing paper. Danish Maritime Museum.*

derne efter sølvfisk. Det kan måske undre nogen, fordi man stadig vil mene, at et indrammet billede burde være godt beskyttet mod omgivelserne, i hvert fald mod støv. Et indrammet billede vil som regel omfatte en ramme med glas, hvor originalbilledet er presset direkte mod glasset, hvis ikke der er benyttet en passe-partout. Som beskyttelse af bagsiden anvendes der træ, lærred eller mest almindeligt pap, som bliver fastholdt med billedsøm og papirkløbestrimmel.

Man får derved et lukket rum - et miniklima - hvor kun bagsidematerialet kan optage og afgive fugt fra omgivelserne. Billederne er ofte ophængt tæt til væggene, således at der ikke kan foregå en luftcirkulation omkring dem. Ved kolde, uisolerede vægge vil overfladetemperaturen være lavere end den omgivende lufts temperatur,

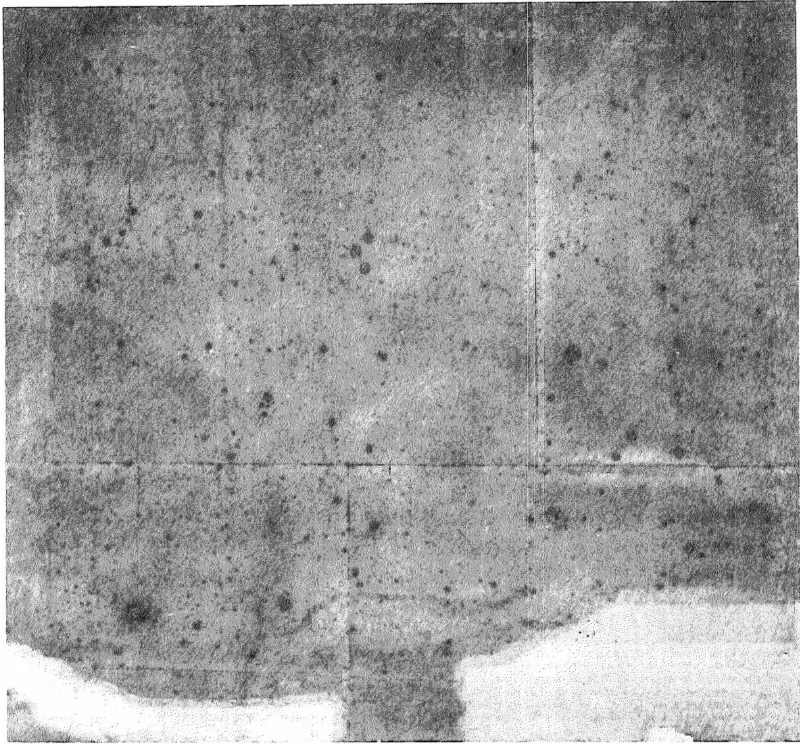


og der vil dannes kondensvand på bagsiden af billederne. Dette ses som små dugdråber på bagsidepappet. Mens pappet nemt vil opsuge fugten, vil det også nemt afgive fugten videre til originalen. Her ligger risikoen for et helt lille »drivhusklima« og de deraf følgende skader: en direkte sejlen i vand, bølgende papir, skjolder og angreb af mikroorganismer.

Vi kan ofte se, at sejlsskibsbillederne har været ommonteret flere gange, og som regel må vi begræde disse ommonteringer, fordi man i mangel af bedre hver gang har anvendt for dårlige materialer som f.eks. brun papirklæbestrimmel og ligninholdigt træslibpap. Man har ikke været opmærksom på, hvor kritisk man skal være med valg

Skibe i Taffelbayen under storm er udført på håndgjort kludepapir som tusch og lavering. Papiret er klæbet sammen af 4 stk. papir af forskellige størrelser. Dette prospekt er blevet skænket som gave til museet i 1929. På fotografier fra 1950 og 1968 ses de samme skader efter angreb af sølvfisk som på fotografier fra 1983. De store, mørke pletter efter svampeangreb, »foxing«, ses både i 1983, 1968 og 1950, medens de mindre først er synlige i 1968, og siden er angrebet ikke blevet forværret. Svampeangrebet synes at være blevet stoppet måske grund af ændring af luftfugtigheden. Foxing dannes som regel i et surt og fugtigt miljø. Alle 3 fotografier viser, at papiret er kraftigt misfarvet og syreskadet, på grund af alt for kraftigt lys og montering på syreholdigt pap. Stikket viser en dramatisk episode ved Taffelbayen ved Kap Det gode Haab. Episoden er tidligere blevet skildret af Fritze Lindahl i »Nationalmuseets Arbejdsmark« 1967. - »Prospekt af Taffel Bayen paa Cap det Gode Haab, og hvorledes det Danske Ostindiske Compagniets Skib Arve Prinsen af Augustenborg i en Orcan den XII April MDCCLXXXX blev sat paa Land tilige med VI andre Skibe. A, en Engelsk Orlogs Fregat, B, Arve Prinsen af Augustenborg, C, Ditto hvor den driver paa en Hollender og knækker sit Bovsprüd af, D, Hollenderen, E, Det Danske Compagniets Skib Prinsesse Lovisa Augusta, F, Arve Prinsen af Augustenborg hvordan den ved hjælp af sit Store Stenge Stageuil, faldt for Vinden og kom paa Strand paa et fordeeligt Stedt som den siden kom af igien, og efter fornøden Reparation fortsatte sin Reise til Indien, og derefter lykkelig arriverede paa Kiøbenhavns Rede d: VI te Iul MDCCLXXXII under Commando af Capit: M.I. Nörager, G, en Americaner, H, en Genuesisk Ostindiefarer, I, en Hollandsk Brik, K, en Engelsk Walfanger, L, en Fransk Slavehandler, M, Ditto« -. *Ships in Table Bay during a storm. The picture is a wash-drawing done on hand-made rag paper. It consists of 4 pieces of paper of different sizes stuck together. This portrait was given to the museum as a present in 1929. In the photographs from 1950 and 1968 the same damage by silver fish can be seen as in the photographs from 1983. The large dark spots caused by fungal attack, known as foxing, can be seen both in 1983, 1968 and 1950, while the smaller ones are not visible until 1968, and since then the attack has not got worse. The fungal attack appears to have been stopped, perhaps due to a change in humidity. Foxing usually occurs in sour and damp surroundings. All 3 photographs show the paper heavily discoloured and attacked by acid because of much too powerful light and mounting on acidic cardboard.*

af materialer, som er i direkte kontakt med et så følsomt emne som papir. Det dårlige pap vil hurtigt nedbrydes af syre i fugtige omgivelser, og der vil kunne ske en syrevandring fra pappet til papiret, ligesom også svampeangreb på pappet smitter videre.



Man kan i det store og hele fastslå, at om dagen er sejlskibsbillederne mest udsat for lysskader og udsving i luftfugtigheden, mens der om natten er størst risiko for kondensdannelse, mikroorganismer og sølvkræ. De forskellige former for nedbrydning vil før eller senere resultere i en syredannelse, som vil ødelægge cellulosefibrene og misfarve billederne.

Når skaden er sket

Hvis vi ikke skal være den sidste generation, som får glæde af sejlskibsbillederne, må vi gøre en aktiv indsats. De ydre påvirkninger må ændres til det bedre, så nedbrydningen standses.

Bagsiden efter konservering. Forneden på prospektet findes der nogle hvide skjolder. Netop på bagsiden sås på disse steder på pålimede lapper af kludepapir. De skulle dels understøtte og dels erstatte det manglende papir. På forsiden af den højre lap er den manglende tekst tilføjet med blæk. Limresterne har ved en analyse på museets laboratorium vist, at det drejer sig om en hvedestivelse med en pH på 7,9. Denne basiske lim synes at have beskyttet originalpapiret mod misfarvning af lys og syre. Den synlige del af lappen med blæktæksten har ikke været beskyttet og er derfor blevet syreskadedet. Limens vandindhold har medført, at papiret har udvidet sig ved lapperne og givet store spændinger under optørringen. Brune papirklæbestrimler har været klæbet på bagsidens kanter. Konserveringen har først og fremmest bestået i at fjerne papirklæbestrimler, de gamle lapper og limrester. Nyt reparationsmateriale er blevet tilpasset, og lappen med påskriften er blevet rensat og påsat igen. Hele papiret er blevet fugtet let og presset forsigtigt. Den sarte maleteknik har gjort det vanskeligt at bruge vandbade, som man normalt anvender inden for papirkonserveringen. Men alene presningen af papiret har givet papiret fornyet styrke. For at beskytte mod yderligere nedbrydning af svampe og syre sætter man et bagsidepapir, behandlet med calciumcarbonat og et desinfektionsmiddel, fast mellem billede og bagsidekarton. *The back after restoration. At the bottom of the ship portrait there are some white blotches, and in precisely the same place on the back of the picture patches of rag paper have been glued on, partly to support and partly to replace the missing paper. On the front of the right-hand patch the missing text has been added with ink. An analysis of the remains of glue carried out in the museum's laboratory has shown that it consists of wheat starch with a pH value of 7.9. This basic glue seems to have protected the original paper from discolouration due to light and acid. The visible part of the patch with the ink text has not been protected and has therefore been damaged by acid. The water content of the glue has resulted in the expansion of the paper at the patches and given rise to great stress during the drying process. Strips of brown adhesive paper have been stuck onto the edges on the back of the portrait. The restoration has primarily consisted of removing the strips of adhesive paper, the old patches, and the remains of glue. New repairing material has been fitted, and the patch with the inscription has been cleaned and put on again. The whole paper has been moistened a little and carefully pressed. The delicate painting technique has made it difficult to use water baths, which are normally used for the restoration of paper. But the pressing of the paper in itself has given it renewed strength. To protect against further decomposition caused by fungus and acid a backing paper treated with calcium carbonate and a disinfectant is fixed between the picture and the backing cardboard.*

Man må overveje, om billedet for det første hænger det rigtige sted, hvor det ikke udsættes for direkte sollys eller udtørres af strålevarme fra et varmeapparat. Hænger billedet på en uisoleret væg eller et sted, hvor der sker store og hyppige udsving i fugtigheden, må man beskytte det fra bagsiden med et ekstra tykt neutralt pap, selv om dette selvfølgelig også med tiden bliver fugtigt. Den bedste og rigtigste løsning vil være at flytte billedet til et andet sted, ligesom det også vil være gavnligt at sætte små korkpropper på rammens bagside, så der kan ske en stadig luftcirkulation omkring billedet.

I alle tilfælde bør man udskifte bagsidepappet med et absolut neutralt, syrefrit karton eller pap. Det allerbedste vil være at montere sejskibsbillederne i en passe-partout, også af syrefrit karton. Passe-partouten vil give en afstand til glasset, så der kan ske en luftcirkulation ved papiret, og samtidig undgår man, at der kan ske en afsmitning af farvelaget på glasset. På denne enkle måde vil man allerede have forlænget billedets levetid og forebygget kommende skader.

Faren for angreb af sølvfisken har man måske allerede fjernet indirekte ved indførelsen af centralvarme, så man nu kun møder de små skadedyr i fugtige rum som køkkener og badeværelser. Der er også stadig mulighed for at lægge insektpudder ud.

Derimod er det konservatorens opgave, når skaden er sket, dels at søge at styrke og stabilisere det nedbrudte papir, så vidt det er muligt, og dels at dæmpe de synlige skader således, at billedets æstetiske værdi bliver bevaret, uden at harmonien i forfaldet forstyrres.

Alligevel må vi undgå at stille for store forventninger til konservering som en redningsaktion, der løser alle problemer. Vi må derimod fastslå, at konservering vil være en nødløsning. I stedet må vi satse alt på at gennemføre en forebyggende og dermed bevarende virksomhed, som består i at opbygge nogle ideelle ydre omgivelser, der er velegnet for museumsgenstande. Først når dette gennemføres, kan vi begrænse nedbrydningen og undgå, at de samme skibsportrætter skal konserveres igen og igen, men forbliver velkonserverede i glas og ramme for eftertiden.

THE RESTORATION OF SHIP PORTRAITS

Summary

The characteristic ship portrait from the end of the 18th century up to the middle of the 19th century is a meticulous construction drawing in pencil or ink done with compass and ruler. Watercolour painting scored its great breakthrough in this period and there are many text books with technical instructions. The water-based paints contain far fewer pigments than oil paints and the binder is usually gum arabic with honey and glycerine added. The paints are made lighter by diluting them with water and darker by repainting over and over again.

The paints are transparent and the structure and colour of the underlying paper is a part of the total visual impression.

The gouache paints, which are also water-based, contain so much white pigment that they have great covering power, even in a thin layer.

Until the 1860's the manufacture of paper was a handicraft where the individually formed sheets of paper consisted of fibres from flaxen and cotton rags which were processed. The main tool was a wooden frame holding a stretched fine-meshed metal net supported by wooden ribs. The sheet was made by dipping the mould into the fibre soup - the pulp - and letting it get filled up. The pulp was then washed out through the wire net when the form was lifted out. If the paper is held up to the light a bright relief print of wire net can be seen.

Paper is a sensitive organic material that can be influenced by surrounding materials when the humidity changes. It has a natural limited durability depending on its quality and the climatic conditions. It reacts like wood to changes in humidity - it releases and absorbs moisture in order to be in balance with its surroundings. The changes of dimension in the fibres can be seen in the form of wrinkles and a tightening of the edges in the framed pictures. If the changes occur frequently the elasticity decreases and mechanical damage occurs. The ultraviolet rays in light, which are rich in energy, have a very damaging effect on paper. There is a visible change in the colour balance in the picture when the paper turns yellow and the colours fade, and this is a sign of decomposition in the paper's cellulose fibre.

A high humidity and temperature provide good conditions of growth for micro-organisms which can find nourishment in the adhesives contained in the pictures. Insect attack also occurs under these conditions and this is first discovered after the damage is done. Good air circulation and a lower and more stable humidity and temperature considerably reduce the risk of attack. Another danger, which previously escaped attention, is bad mounting. Damage can arise as a result of mounting which does not protect the picture from dust and damp or where the picture is in direct contact with non-neutral materials.

A non-neutral backing cardboard on outer-facing walls could absorb moisture, which would pass through the cardboard to the original where the acid migration would cause decomposition. If at the same time the cardboard is attacked by micro-organismes the picture will quickly decompose in this micro-climate.

If pictures of sailing ships are to be preserved for the next generation too then the surrounding environment must be improved so that decomposition slows down. Their correct placing, away from heaters which dry them out and direct sunlight, already means a lot. Continual air circulation behind the picture must be ensured by mounting corks on the back, and acid migration must be avoided by using neutral cardboard. Mounting in passe partout ensures air circulation between the glass and the picture and prevents the coat of paint being smudged on the glass. When the damage is done it is the restorer's task to stabilize and alleviate the visible damage so that the aesthetic value of the picture is preserved without disturbing the harmony of its decay.

Rejs ud til Vagt!

Om vagtsystemets forudsætninger og opkomst

Af

HENNING HENNINGSEN

Forfatteren gav i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1967 en kort oversigt, »Vagt tilsøs«, om vagtinddeling, vagternes navne, timeglas og skibsklokke, udpurring, vagtskifte osv. Af mangel på viden blev der ikke antydnet noget om, hvor gammelt systemet vel kunne være, ej heller om hvor det var opstået. Disse problemer er der heller ingen andre, der har vovet sig ind på, idet kilderne er få og magre. Imidlertid tror forfatteren, at tiden nu er kommet til at prøve at finde frem til en løsning på spørgsmålet.

Vagter og vagtinddeling

Ved *vagtsystemet* til søs forstår vi en inddeling af étmålet (døgnet) i et antal lige store vagtperioder og en opdeling af mandskabet i vagthold, som skiftes til at holde vagt og have frivagt. Vagtholdet er især ansvarligt for skibets sejlads (rortørn, navigering, sejlmanøvrer) og sikkerhed (udkik).

Ordet *vagt* er på dansk som på andre sprog et flertydigt ord, idet det dels betyder vagtperiode, dels vagthold og dels det at holde vagt. På fransk skelner man dog mellem *quart*, *bordée* og *veille*.

Dette system, som har eksisteret i flere hundrede år, har fra først af været betingelsen for en regulering af forholdene ombord. Først da man ved hjælp af timeglasset kunne udmåle tiden og lade skibsklokken markere tidsintervallerne ved sin klang, blev det muligt at skabe dette system. Vi skal her se på dets opkomst og praktiske ordning og på hvad man tidligere har haft af elementer, der kunne indgå i det.

Døgnet, dag og nat, kaldes til søs i hollandsk, tysk og skandinavisk med et gammelt ord *étmålet* (dvs. en tid der kommer igen og igen). Dette nautiske døgn, der af praktiske grunde begynder kl. 12 middag, hvor man ved at tage solhøjden korrigerer bestik og tid, har

hos de fleste søfarende nationer i over 500 år været delt i 6 vagter à 4 timer. Det er denne opdeling, der giver hele rytmen og styrer arbejdsfordelingen ombord. Vagtordningen kan siges at være en af de ældste former for skiftarbejde, der eksisterer, og det må alene af den grund have den allerstørste interesse at klarlægge dens historie.

Følgende étmålet, der som sagt begynder kl. 12 middag, gives her i tabelform en oversigt over vagternes almindelige navne i de vigtigste europæiske søfartsnationer. Af praktiske grunde angiver vi tiden efter den moderne 1-24 timers inddeling, og ikke efter den i virkeligheden anvendte 1-12 (midnat), 1-12 (middag). Betegnelserne varierer lidt, men har dog stort set holdt sig konstante, så langt tilbage vi har skriftlige kilder. *Platfodvagten*, ofte sammenlagt med eftermiddagsvagten til en 8-timers vagttørn, giver måske ved sit navn en spøgefuld henvisning til, at søfolkene havde en følelse af at blive platfodede af at stå eller gå så længe. *Hundevagten* betegner den tid, hunden våger i bondens gård, men har i hvert fald på hollandsk, tysk og skandinavisk en biklang af noget deprimerende, jfr. hundekoldt, hundeliv, hundevæjr. Det engelske »kirkegårdsvagt« (*graveyard watch*) som navn for samme periode understreger også uhyggen i denne døgnets værste vagt. - Engelsk *dog watch* har intet med den kontinentale hundevagt at gøre, men kommer muligvis, men ubevistligt, af *docked watch*, afkortet vagt, fordi den blev opdelt i to korte 2-timers vagter. *Førstevagten* begynder kl. 20 aften og var i ældre tid virkelig også den første vagt, idet denne sattes ved nattens begyndelse. På de romanske landes skibe har egentlig kun nattevagterne (20-08) deres egne navne, mens dagvagterne generelt benævnes efter klokkeslettene (8-12 formiddag, 12-4 eftermiddag og 4-8 aften). Spørgsmålet om, hvorvidt nattevagtsinddelingen er tidligere end dagvagternes, vil senere blive diskuteret. *Medora* (ital., spansk) er en sammentrækning af latinsk *media hora* = mellemste time, midnat. *Veglia* (ital.) er det latinske *vigilia* = nattevagt. *Diane* (fransk) og *diana* (ital., spansk) er afledt af latinsk *dies* = dag (og har intet med gudinden Diana at gøre). *Alba* (spansk) kommer af latinsk *albus* = hvid, og betyder morgengry.

Mandskabet var på sejskibene med undtagelse af »dagmændene«, engelsk *idlers*, der arbejdede uden for vagten, f.eks. sejmager, tømmermand, kok, delt i to vagthold, som afvekslende havde vagt og frivagt i de fire timer, hvorefter de afløste hinanden; dette kaldes 2-skifte vagt, vagt om vagt (engelsk *watch and watch*). For at undgå, at samme vagthold havde vagt på samme tidspunkt i hvert étmaal efter hinanden, sørgede man for at rotere, dvs. få et ulige antal vagter. På engelske skibe delte man *dog watch* (kl. 16-20) i to totimers vagter, *first* og *second* (i marinen *last*) *dog watch*, så étmalet derved fik syv vagter. På franske skibe havde man to 6-timers vagter, fra 12 til 18 og fra 18 til 24, så der ialt var fem vagter. På hollandske og derefter tyske og skandinaviske skibe var der ligeledes fem vagter, men her slog man som sagt vagterne fra 12 til 16 og 16 til 20 sammen, så vagtholdet måtte være i uafbrudt tjeneste - blive »plafodede« - i 8 timer i træk, hvilket nok kunne kaldes en anstrengende tøm, som kun gav 8 timers frivagt i det ene étmaal, men til gengæld 16 timers i det næste. Uanset hvordan man ordnede sig - og der var flere andre modeller derfor - havde mandskabet i gennemsnit vagt i 12 timer pr. étmaal.

Først så sent som omkring 1595 omtales roteringsystemet i et manuskript af englænderen Thomas Hariot, men man kan formodentlig gå ud fra, at vagten har »drejet« lige så længe som vagtsystemet har været i brug. De tre her nævnte roteringsmodeller, den engelske, den franske og den hollandske, synes at gå langt tilbage i tiden, sikkert til middelalderen.

På større skibe, spec. orlogs- og kompagniskibe samt hvalfangere, hvor der var en talrig besætning, kunne man dele mandskabet i tre hold, så hver fik 4 timers vagt og derpå 8 timers frivagt. Denne 3-skiftevagt var en meget populær ordning, som forøvrigt ofte iagttages på moderne større skibe. Første omtale af 3-skiftevagten finder vi fra Magellans verdensomsejling 1519 ff. Den nævnes talrige gange i de følgende århundreder på engelske, hollandske, danske og andre skibe. Det beror på en beklagelig misforståelse, når det hyppigt påstås, at det var kaptajn James Cook, der »opfandt« den i 1768, idet den altså er mindst 250 år ældre.

<i>Vagtperiode</i>	<i>Engelsk</i>	<i>Hollandsk</i>	<i>Tysk</i>
12-16	Afternoon watch	Achter-, Na-middagswacht	Nachmittagswache
16-20	Dog watch	Platvoet	Plattfuss
20-24	First watch	Eerste wacht	Erste Wache, Frühwache
00-04	Second (el. middle) watch (graveyard watch)	Hondewacht	Zweite Wache, Hundewache
04-08	Day (el. morning) watch	Dagwacht	Tag-, Morgenwache
08-12	Forenoon watch	Voormiddagswacht	Vormittagswache

Af vagtholdet udtog man til specielle jobs efter tur rorgængere og udkiksmænd, eventuelt også tops- og andre gaster, samt lanternevagter. De øvrige på holdet havde *stand-by*, dvs. holdt sig beredt til at udføre alt andet forefaldende arbejde. I farlige situationer kunne hele frivagten udpurres for at hjælpe med indtagning af sejl, pumpning osv. Denne *allemandstørn* beskar den i forvejen korte hviletid, og der gaves selvfølgelig ikke kompensation for den.

Inddelingen i 4-timers vagtperioder synes os at være selvfølgelig til søs, selv om der før systemets opkomst kan have været tre timers vagter, svarende til den normale inddeling i de »kanoniske tider« på land. Ordet *kvartér* (fransk *quart*) for vagten, især på orlogsskibe, er

<i>Skandinavisk (dansk)</i>	<i>Fransk</i>	<i>Italiensk</i>	<i>Spansk</i>
Eftermiddagsvagt	quart de midi à 4 heures	guardia dalle 12 alle 4	guardia de 12 á 4
Platfod	quart de 4 à 8 heures	guardia dalle 4 alle 8, mezza guardia	media guardia
Førstevagt	premier quart	prima guardia (el. veglia), princi- pio de notte	primera guardia, guardia de prima
Andenvagt, hundevagt	deuxième quart	seconda guardia (el. veglia), mezza notte, medora	guardia de media, medora
Dag-, morgen- vagt	quart du jour, diane	terza guardia, guardia del mattino, diana	guardia de alba, diana
Formiddagsvagt	quart de 8 à midi (12 heures)	guardia dalle 8 alle 12	guardia de 8 á 12

blevet tydet som en oprindelig firdeling af étmålet i 6 timer, men angiver snarere, at mandskabet oprindelig var delt i fire hold (om en anden forklaring se note ³⁹).

I ældre maritime ordbøger, som øjensynlig har skrevet flittigt af efter hinanden, nævnes desuden vagter på 3, 5, 6, ja 7 timer, men kildematerialet støtter ikke helt disse påstande. Overalt ser vi, at 4-timers vagten fra først af har været den gængse og mest praktiske, og den har da også holdt sig op til vor tid.

Menneskene har altid haft en indre, omtrentlig følelse af tidens gang, og i klart vejr har sol og stjerner kunnet hjælpe dem, men det var først muligt at opdele og udmåle étmålet og vagten præcist, da

man opfandt timeglasset og anvendte det ombord. Man brugte normalt et halvtimes sandur eller »glas«, der stod eller hang foran rorgængerens. Så snart det var udløbet første gang på vagten, vendte han det og slog et slag på skibsklokken: ét glas. Når det næste gang løb ud, var der gået to halvtimer, altså én time. Glasset vendtes atter, og der sloges to sammenhængende slag (2 glas): kling-kling. Efter atter en halv time vendtes glasset tredie gang og der sloges 3 glas: kling-kling, kling: halvanden time var gået. Og således fortsattes der alle vagtens 4 timer eller 8 halvtimer igennem. Med 8 glas: kling-kling, kling-kling, kling-kling, kling-kling, var vagten tilende, og frivagten afløste det vagthavende hold, som derpå skejede ud (fik fri).

Indikatorer i kildematerialet

Når man skal efterspore, hvornår vagtsystemet er opstået, må man undersøge det velkendte ældre kildemateriale påny og vurdere det med friske øjne under en hidtil ikke anvendt synsvinkel. Som *indikatorer* for systemets eksistens gælder først og fremmest *timeglassets* og *skibsklokkens* tilstedeværelse som grundlag derfor. Dernæst, omend sekundært, *pindekompasset*, brugt til at udregne bestikket efter hver vagt. Endvidere må man være opmærksom på hver hentydning til og omtale af *begrebet vagt*, men nøje undersøge, om beskrivelsen uden tvivl kan tolkes som bevis for, at systemet er indført. Man kendte også visse andre former for vagt tidligere. Vigtigt er det at finde frem til *lovgivningen*, specielt ældre tiders *søretter* og *-artikler* for orlogsskibe og større handelsskibe, som ganske vist ingen steder beskriver systemet direkte, men gennem visse bestemmelser giver os et fingerpeg om, at det eksisterer, f.eks. ved at fastsætte strafferegler for den, der forsover sin vagt (ikke rejser sig, når han bliver udpurret), sover på sin vagt, kommer drukken på vagt, forlader sin post, lader en anden overtage den, undlader at gå under dæk, når vagten er omme o.lign. Omtales den, der sætter og overvåger vagten, nemlig *kuartermesteren* eller *profossen*, undertiden *bådsmænden*, i søartiklerne, kan man gå ud fra, at vagtsystemet er indført. Nævnelser af *søfløjten* (*bådsmandspiben*)

røber ligeledes systemets tilstedeværelse. I *beretninger om ældre sørejser* kan vagterne flere steder være omtalt, mer eller mindre tilfældigt.

Med disse punkter i tankerne har man ligesom et signalement at gå efter og véd præcis, hvad man skal søge. Ofte er det kun tilfældige småtræk, der giver én mulighed for at drage sine slutninger. Der foreligger desværre intet skriftligt fra den fjerntliggende periode, i hvilken systemet blev indført, som direkte fortæller om det eller beskriver det. Men deri er intet mærkeligt. Det ville snarere være et under, om der gjorde det. Vagtsystemet kom så hurtigt til at høre til søens rutine, at man næppe fandt det umagen værd at gå nærmere ind på det, og »opfinderen» af det har ikke efterladt sig nogen patentbeskrivelse.

Timeglasset

Timeglasset eller sanduret er en af de vigtigste opfindelser i menneskehedens historie. Det er sikkert en videreudvikling af oldtidens vandur (*klepsydra*), der talte tidens gang ved dryppende vand, men det var langt mere praktisk, idet sandet - det kunne også være pulveriserede æggeskaller el.lign. - blev opbevaret i lukkede glaskegler for at undgå fugt og urenlighed. Det kunne ikke fryse eller fordampe, det skvulpede ikke, og det var let materiale. Allerede i romersk tid var glasteknikken så fremragende, at man kunne puste gennemsigtigt glas i alle ønskede former. Timeglasset, som måske er opfundet af munken *Liutprand* i Chartres i 700-årene, består af to pæreformede beholdere af klart glas anbragt med den spidse åbning mod hinanden mellem en skive med hul i, hvorigennem sandet kunne løbe. Man tætnede forbindelsen mellem keglerne med voks eller kit, beviklet med tråd. En træ- eller metalramme beskyttede glassene.

Som senere skal nærmere omtales, deltes døgnet fra ældgammel tid på en for os, der lever med et ur i hånden, besynderlig måde.

Den lyse tid fra solopgang til solnedgang var opdelt i tolv dagtimer og natten i tre (også fire) nattevagter à hhv. fire eller tre timer. Disse timer og nattevagter var elastiske, idet de rettede sig efter solen: om sommeren var dagtimerne lange og nattevagterne korte, og



To logglas (28 og 14 sekunder) og et halvtimesglas fra 1800-årene. Middelalderlige »sandure« er næppe bevarede p.g.a. glassets skrøbelighed, men faktisk har typen med de beskyttende, ofte smukt drejede stave mellem de flade endeplader ikke forandret sig. Timeglassenes anvendelse om bord ophørte med første halvdel af 1800-årene på handelsskibe, men de levede videre på de trationsbundne orlogsskibe til op i 1860'erne. Sandure bruges nu vel kun til at kontrollere kogning af æg. - Handels- og Søfartsmuseet. *Sand and log glasses (19th century) of the same type as in the 13th century when they were introduced on board as timekeepers, making the »invention« of the watch-system possible. The oldest hourglass for maritime use was mentioned in 1295 on board an English ship.*

om vinteren omvendt. På grund af dagens daglige tiltagen mellem vinter- og sommertid (21. dec. og 21. juni) og aftagen mellem sommer- og vintertid er hver dag forskellig i længde fra den foregående og kommende, selv om det kun drejer sig om et par minutter. Hvordan man uden ure har kunnet dele dagtiden i tolv ens lange, men altså hver dag lidt forskellige timer, og natten i tre eller fire ligeledes hele tiden vekslende vagter, forstår man ikke, - men det har man heller ikke kunnet gøre med nogen virkelig præcision. Alligevel har systemet med disse »temporaltider« fungeret i tusinder af år i de fleste kulturlande.

I praksis har man formodentlig slet ikke haft brug for dem, men har nøjedes med at opdele den tid, man var vågen og virkede i, i tilnærmelsesvis tre-timers afsnit. Man har forladt sig på sin indbyggede tidsfølelse og har indrettet dagens måltider derefter. I folkelig dansk overlevering har man, ligesom blandt andre folkeslag, med visse modifikationer haft en morgentid fra man stod op kl. ca. 6 til 9, en formiddag fra ca. 9 til 12 (middagstimen stod fast), en middagstid fra 12 til ca. 15, en eftermiddag fra ca. 15 til 18 og en aften fra ca. 18 til 21, - alle markeret ved måltider -, hvorefter sengetid og natten fulgte.

Indførelsen af vandure i oldtiden, men i særlig grad timeglassene i tidlig middelalder var en hel revolution, idet det betød, at man nu kunne forlade de omtalte elastiske »temporaltider« og gå over til en taktfast, præcis inddeling af døgnet i 2 gange 12 nøjagtig lige lange timer (*horæ æquales*), uanset om det var lyst eller mørkt, sommer eller vinter. Disse tidsmålere brugtes fra først af specielt i klostrene, idet man her så at sige havde et »kirkeligt vagtsystem« hele døgnet igennem, hvorefter munkene hver tredje »klokke-tid« (altså ensartede timer) dag og nat skulle møde i kirken og holde gudstjeneste og fremsige »tide«-bønner. Tidligere havde det været næsten umuligt at fastslå de nøjagtige tidspunkter for disse »kanoniske tider« (*horæ canonicae*). Klokkeren, der skulle ringe med klokken for at kalde munkene til dem, måtte bruge solur, »kærte-ur« (et lys, der brændte et vist stykke ned i løbet af timen), astrolab eller vandur. Da timeglas-



Vagtskifte nytårsnat på norsk sejskib, slutningen af 1800-årene. Rorgængeren afløses ved rattet og »skejer ud«, dvs. får frivagt og går til køjs under hundevagten fra kl. 00 til 04. Over bestikhuset skimtes skibsklokken, og det oplyste kompas er anbragt bag glas i et nathus i skottet foran rattet. - Tegn. af Rudolf Krog i Did. H. Brochmann: Opsang fra seilskibstiden (Kristiania 1916). *Changing the watch on New Year's Eve on board a Norwegian sailing-ship. The old helmsman goes below and a new man takes over. The compass is placed in an illuminated box, the binnacle, in the card-house. On the roof is the ship's bell.*

set blev taget i brug, gik det ulige nemmere. Dette klostrenes vagtsystem - om natten talte man ligefrem om *vigiliæ* (våge-vagter) - var velegnet til at overtages i princip ombord med små ændringer, da man først fik ideen til et maritimt vagtsystem. Der kan næppe være

nogen tvivl om, at det faktisk er dette praktiske kirkelige system, der er blevet adapteret til skibsbrug, med timeglasset til at udmåle de ensartede (halv)timer og med skibsklokken til lydeligt at markere tiden og kalde til vagt. Det er derfor, at timeglas og skibsklokke er så vigtige indikatorer. Hvor de forekommer på et skib, kan man være sikker på, at vagtsystemet er indført ombord.

På et kalkmaleri i Siena fra 1337 finder vi den første afbildning af et timeglas. Allerede på dette tidspunkt har det dog været indført ombord. De ældste vidnesbyrd, vi har fundet herom, er fra engelske skibe i 1295, 1306-13, 1338 og 1345-46. Glassene kaldes dels *dyall*, *dyoll* (fra latin *diurnalis*, daglig, dag-), dels *orologio*, *horloge*, timermåler, i 1345-46 *orologia vitrea*, glastimemålere, men senere også *running-*, *time-*, *hour-* eller *sand-glass*. På hansestædernes fartøjer finder vi allerede før 1400 *glase* nævnt, og man må tro, at de hurtigt er blevet almindelige på andre nationers skibe. 1406 nævnes på et spansk skib, at timeglasset blev passet af en betroet mand¹.

Timeglassets funktion ombord var som antydnet først og fremmest at måle timerne for vagten døgnet igennem, men det kunne selvfølgelig også bruges til at måle tidsintervaller med andet sigte, f.eks. hvor lang tid enkelte »slag« eller »bovter« varede under krydsning, hvor lang tid det tog at gennemsejle visse distancer og også måske at måle nattens totale længde på et bestemt sted, som Kolumbus gjorde det på Haiti 1492. Senere benyttede man også 14 eller 28 sekunders sand- eller logglas til logning.

Man fremstillede glassene i forskellig størrelse. Således skulle en kompassmager i København i 1623 kunne fremstille og levere 6-, 4-, 3-, 1- og 1/2-times glas. Den foretrukne størrelse for vagtbrug var dog de sidste. 4-timers glassene var selvfølgelig til at kontrollere en hel vagtperiode, under hvilken man 8 gange vendte halvtimeglassene. Tyge Christensen nævner 1642 i sin bog »Ars navigationis« 24-timers glas, som dog må have været enormt store, og som man ellers ikke hører noget om. De har været til at kontrollere et helt étmaal med. Her opstod ganske vist det problem, at étmaalene ikke var lige lange, altså på 24 timer, når man var undervejs. Sejlede man i vest-

lig retning, altså *med* solen, blev det længere, sejlede man mod øst, *mod* solen, blev det kortere. Forskellen var dog forholdsvis ringe under normal fart². Tiden måtte nødvendigvis uafbrudt kontrolleres nautisk, især kl. 12 middag ved solobservation.

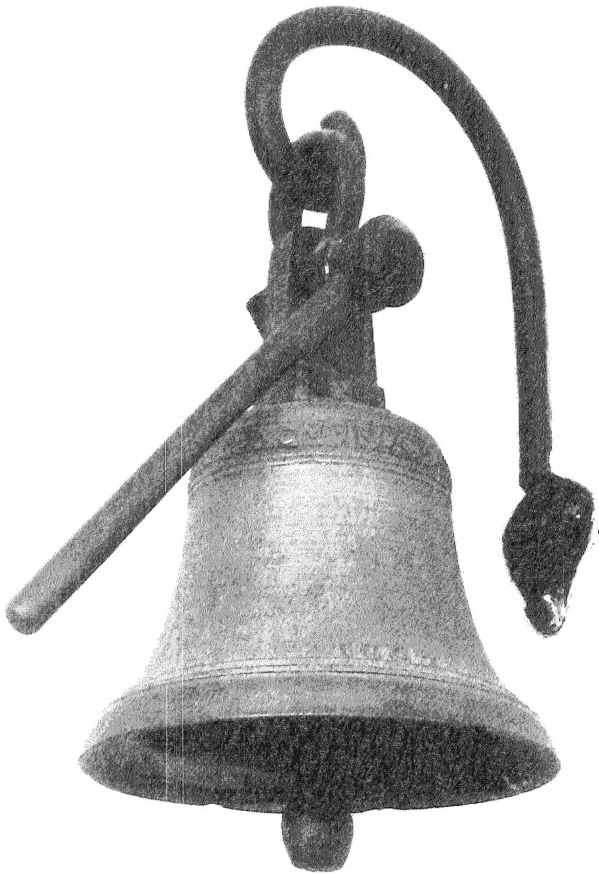
Ulemperne ved timeglasset var bl.a., at det ikke af sig selv kunne sige hvad klokken var. Det tilkendegav blot, når en bestemt periode - i reglen 1/2 time - var omme. Rorgængerens vendte det ikke altid præcist, når sandet var løbet ud. I varmen kunne glasset også udvide sig, så sandet randt hurtigere ud gennem hullet, - derfor var det en yndet sport for rorgængerens af og til at varme det med hånden, så vagten blev kortere. På den anden side kunne klumper eller snavs i sandet stoppe hullet. Glasbeholderne gik nemt i stykker, hvorfor man gerne havde mange reserveglas med. Dryssede sandskorn ud, blev målingen upræcis.

Først da nogenlunde nøjagtige skibsure kom frem henimod år 1800, afskaffedes timeglassene. Den traditionsrige engelske orlogsmarine brugte dem dog helt op til i hvert fald 1864, ligesom forøvrigt den danske, mens koffardiskibene næppe kendte dem efter omkring 1860. Dog længe efter den tid hørte timeglas stadig med til deres standard-reserveudstyr.

Skibsklokker

Skibsklokken må i hvert fald være lige så gammel som vagtsystemet. Den er uløseligt forbundet med timeglasset og vagtens gang samt hele étmålets rytme ombord. At »slå glas« er et meget gammelt udtryk, og betegnelsen »et glas« kan også bruges lig med en halv time.

Det synes, som om den ældste bevarede skibsklokke, formodentlig fra et tysk hanseskib, stammer fra ca. 1400. Den hænger - eller rettere hang, for i øjeblikket kan den ikke opspores - i det bekendte skipperlavshus, Haus der Schiffergesellschaft, i Lübeck, er 24,5 cm høj, men har desværre ingen indskrift, bortset fra et ikke identificeret klokkestøbermærke³. Den er faktisk ældre end den første omtale af skibsklokker, nemlig fra det engelske orlogsskib »Thomas de la Tours« (dvs. Tower of London), som ifølge et inventar fra 1420-22



Fransk skibsklokke, støbt af bronze og sølvlegering 1765 af klokkestøberen Lescuyer i Chalons. Skibsklokkerne er oprindelig overtaget fra klosterbrug, og mange af dem bærer da også langt op i tiden religiøse indskrifter. Nærværende klokke siger således: **LAVDATE PVERI DOMINUM + LAVDATE NOMEN DO(MI)NI** (lovsyng Herren, børn! lovsyng Herrens navn). På skibsklokken slog man glas hver halve time, når timeglasset vendtes. Højde 33 cm, slagringens diameter 24,6 cm. - Handels- og Søfartsmuseet. *French ship's bell from 1765, with a religious inscription and the name of the founder: Lescuyer at Chalons. Together with the hourglass the ship's bell was fundamental for the watch-system. The oldest known ship's bell, from about 1400, in Lübeck, has disappeared - perhaps during the last war. A bell »for the sailors watches« is mentioned for the first time 1420-22 in England.*

har *one bell for the sailors watches*. Senere nævnes flere klokker (*watche belles*) på engelske skibe i 1480-90'erne. Under vraget af det i England bjergede orlogsskib, karakken »Mary Rose«, bygget 1509 ff., fandt man en stor og velbevaret skibsklokke. Selvfølgelig havde andre landes skibe også skibsklokker, men de er tilfældigvis ikke nævnt. En anden gammel klokke hænger i et tempel i Japan. Den er dateret 1517 og stammer fra et portugisisk vrag.

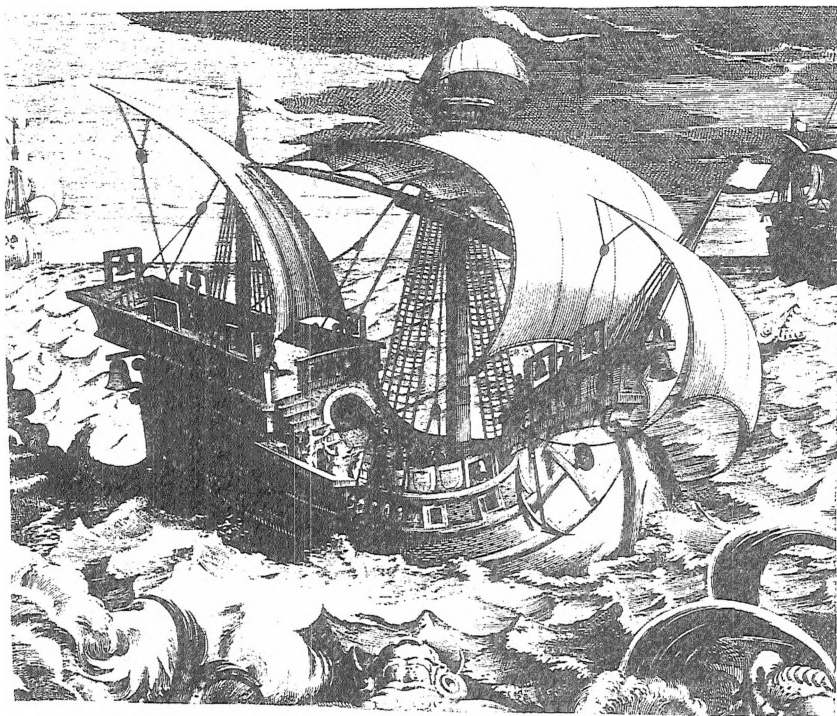
Foruden at slå glas havde skibsklokken andre opgaver ombord: at ringe (»lyde«) til bøn, gudstjeneste og begravelse (i søen), at kalde til skafning (spisning) og at sammenkalde folk i anledning af fare eller for at give dem meddelelser; endvidere at ringe i tåget vejr for at undgå kollision, - efter 1867-reglerne specielt for ankerliggere.

Skibsklokkens brug som vagtklokke kan foruden af klostrenes klokker være inspireret af købstædernes vagtklokker. I Københavns stadsret 1294 nævnes, at når vagtklokken ringede om aftenen, skulle byens vægtene være på deres plads og holde vagt, indtil samme klokke ringede af vagt om morgenen, hvorefter portvagten overtog vagt-holdningen til om aftenen. Dette kan meget vel være en ældre foranstaltning og har sine paralleller i andre landes byer, hvor vægtervæsenet var i brug. Uden tvivl er denne anvendelse af klokken også påvirket fra klosterringningen⁴.

Kvartermester og søfløjte

Kvartermesteren (eng. *quartermaster*, tysk *Quartiermeister*, fransk *quartier-maître*, også *quartenier*) eller *profossen* (fransk *prévôt*) var ofte den der ledede vagten. Første gang vi træffer en firdeling (kvartér = fjerdedel) af mandskabet ombord er i den norske Bjarkeyjar - eller Bjørkøret før 1170, hvor fire *reidhumenn* dels leder vagten, dels optræder som profosser med straffe- og politimyndighed. Herom senere.

Mens kvartér som sagt oprindeligt har betydet en firdeling af mandskabet, kommer det senere også til at stå for vagt eller vagt-hold (jfr. fransk *quart*, jfr. dog note ³⁹), som lededes af en kvartermester, selv om der efterhånden ikke var fire, men kun to (eller i sjældne tilfælde tre) hold. Således i skandinavisk, tysk, hollandsk, en-



Mærkeligt nok eksisterer der blandt de mange skibsbilleder op til omkring 1660 ikke én fremstilling af en skibsklokke om bord. Til gengæld viser dette fantasistisk af Theodore Galle efter Johs. Stradanus ca. 1560 - gengivet i udsnit - et tomastet skib, forsynet med mindst 13 klokker, hvoraf de 10 kan ses: på skansen 5, på bakken 4, midtskibs én, alle i klokkegalger, og i forstævnen og agter 3 hængende klokker. Ifølge den latinske indskrift plejer kaptajner, som sejler i de »erythræiske«, dvs. indiske farvande, at hænge alle disse klokker på skibet for at deres klang skal bortskræmme havets uhyrer og hvaler. *No illustrations of ship's bells are known before about 1660. This imagined engraving from about 1560 shows an East Indiaman with at least 13 bells in bow and stern, on the foc's'le and quarterdeck, whose toll is supposed to frighten away both sea-monsters and whales.*

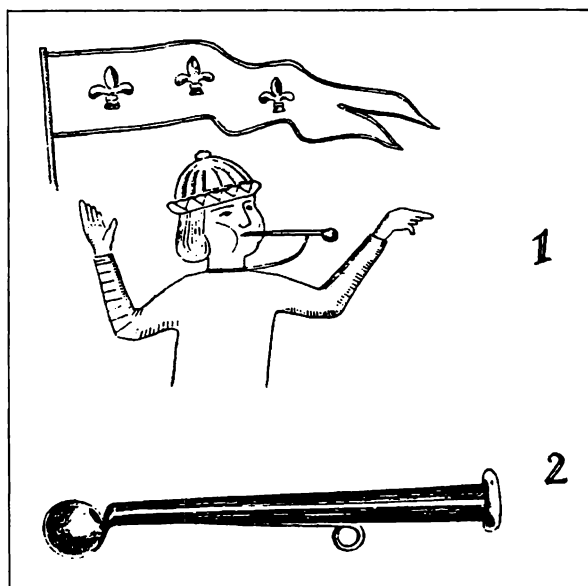
gelsk, fransk og portugisisk. Efterhånden blev mange andre opgaver ombord lagt over på ham: holde skibet og dets redskaber og inventar i orden, sørge for renholdelse, tage tørn ved rat og ror, have opsyn med skibsbådene, uddele rationer, kaste loddet, stuve lasten

osv. Kort sagt: han gled over til først og fremmest at blive hvad vi med et moderne udtryk kalder *bådsmand*, dvs. arbejdsformand, men stadig med bemyndigelse til at udpurre og kontrollere vagten samt straffe overtrædelser. De nominelle ledere af vagtholdene var på senere tiders skibe kaptajnen og styrmændene.

De tre betegnelser kvartermester, profos og bådsmand går tit over i hinanden, så deres arbejdsområde ikke altid er helt klart afgrænset. I reglen kan man dog gå ud fra, at de har haft en eller anden forbindelse med vagtordningen. (For at undgå misforståelser skal det her nævnes, at ordet »bådsmand« endnu til op i 1700-årene brugtes lig matros, sømand; i nærværende arbejde anvender vi det i den moderne betydning: underordnet befalingsmand).

Disse underofficerers attribut var, foruden stokken eller tampen til at sætte fart i folkene eller straffe dem, *bådsmandspiben* eller *søfløjten*. En *siblet* (fransk *sifflet*) nævnes første gang på en genuesisk galej 1250, hvor den gav signal til armbrøstskytterne, som derpå fuldt bevæbnede kom på dæk nede fra banjerne. Måske kan den også have været brugt til at angive takten for roerne. Den ses afbildet på et siciliansk tæppe fra ca. 1375-1400. På det engelske orlogsskib »Grace-dieu« nævnes en *whistle* 1418, og på et tysk skib omtales en *sifflith* 1469. Man må formode, at den her, ligesom i de talrige andre tilfælde fra slutningen af 1400-årene og senere, har været brugt af bådsmanden til at give kommandoer ved aftalte signaler vedrørende forskellige slags manøvrer og arbejder ombord - på et stort skib går fløjtens lyd bedre igennem end den menneskelige stemme -, og ikke mindst for at purre ud: kalde frivagten på dæk til afløsning. Fra en portugisisk vestindiefarer nævnes i 1580'erne direkte, at kvartermesteren, lederen af vagten, bærer en sølvfløjte³. Den har været bådsmandens hæderstegn og praktiske kommandogiver op til vore dage, især på orlogsskibene.

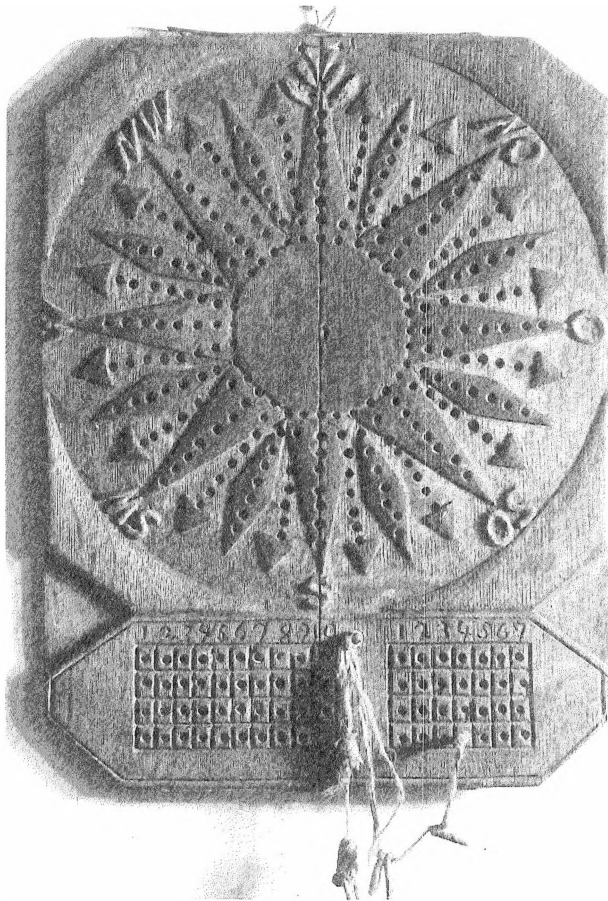
Det må tilføjes, at de tidligste kvartermestre, vi har fundet omtalt, er »*quatre quarterniers*« i den franske orlogslåde under Charles V (1364-80) og »*Quarter Maisters*« i den engelske flåde 1442. I Danmark nævnes 1536 »fyre Quarthere Mestere«.



Søfløjten eller bådsmandspiben, også kaldet siblet (fransk *sifflet*), nævnes første gang 1250 og afbildes på et siciliansk tæppe fra ca. 1375-1400 (fig. 1). En middelalderlig fløjte er bevaret i Wien (fig. 2). Senere blev de mere udpyntede, men i princip ændrede de sig ikke. Med fløjten udpurrede frivagten af kvartermesteren, profossen eller bådsmanden, når den skulle tørne ud. I det hele taget blev fløjten ofte brugt på orlogsskibe og større skibe til at give kommandosignaler. I 1500-årene var forsøvede piber ærestegn for søofficerer. - Efter skitser i *Mariner's Mirror* 9 (1923). *The boatswain's whistle or call was mentioned for the first time in 1250. It was taken over by the leader of the watch (quarter-master, »policeman«, etc.) and used in order to wake the sleeping watch below and generally for giving command signals on larger ships. Fig. 1 shows the use of the whistle about 1375-1400 (Sicilian tapestry), and fig. 2 a medieval whistle (in Vienna).*

Pindekompasset

Pindekompasset kan være en sekundær indikator for vagtsystemet. Det er en træplade med udskåret kompas med 8 huller i hver af de 32 streger og med 8 med små træ- eller benpinde forsynede snore, fastgjort i rosens centrum. For hver gang der var gået en halvtime af vagten og blev slået glas, satte rorgængereren en pind ind i et hul i den



Et af de ældste bevarede pindekompasser findes på Handels- og Søfartsmuseet. Det dateres til ca. 1680 og er udskåret i en egeplade. Foroven kompasrosen med de 32 streger, hver forsynet med 8 huller. Hver halve time ved glasslagningen satte man en pind i huller (startende fra centrum) for den styrede kurs - pindene og deres snore er gået tabt-, hvorved man efter vagtens udløb med større eller mindre fejlmargen kunne »gisse«, gætte sig til en middelkurs. Fornden 4 rækker huller til angivelse af den hver time loggende fart i knob (t.v.) og favne. Også disse resultater blev »koble« sammen til en middel-fart og indgik i bestikket. *One of the oldest preserved traverse-boards is this, from about 1680. In the compass small pegs - now missing - were put into a hole every half hour at the stroke of the bell, showing the steered course, and every hour the speed was measured in knots and fathoms (below). At the end of the watch the course and speed were combined in dead-reckoning in order to estimate the ship's position. Very ingenious, but often far from accurate!*

pågældende kompasstreg for den styrede kurs, begyndende inde fra centrum. Når vagtperioden var til ende, sad de 8 pinde hver i sit hul, og ved at koble deres kursangivelser sammen kunne man finde frem til middelkursen, den »styrede kurs« for hele vagten. Således gik det étmålet igennem, og ved at holde resultaterne fra hver vagt sammen fik man som resultat en gennemsnitskurs, der blev indført i skibsjournalen og som sammen med den gennemsnitlige fart, der samtidig kunne markeres med pinde i en række distancehuller i brættet under kompasrosen, brugtes til bestikudregningen for så nogenlunde at *gisse* (finde frem til) positionen og sætte den ud i søkortet.

Man mener, at pindekompasset var kendt i senmiddelalderen - Kolumbus må have brugt det -, men først omkring 1550 nævnes det direkte i et engelsk værk under det velkendte navn *traverse-board* (overfartsbræt, sejladstavle).

Ændringer i mandskabsstrukturen

Motiveringen for at indføre vagtsystemet hænger på det nøjeste sammen med udviklingen i skibsbyggeriet i højmiddelalderen. Skibene blev både højere og længere, og tonnagen voksede. Omkring 1200 afløstes styreråren af stævnroret, og efterhånden erstattedes klinkbygningen af kravelbygning. I 1400-årene blev det muligt at give fartøjerne flere master. Allerede i 1300-årene var man begyndt at bygge en række efter datidens forhold meget store orlogsskibe. Disse krævede langt flere folk end før, og det bevirkede igen en strukturændring af mandskabet med en graduering og specialisering inden for de enkelte besætningsmedlemmers arbejds- og ansvarsområde.

Det hævdes gerne, at der i tidlig middelalder ikke var nogen større forskel på handels- og krigsskibe. Helt rigtigt er dette dog næppe, idet der allerede i vikingetiden var en tydelig forskel på de smalle og hurtige langskibe til krigsbrug og de bredere og langsommere skibstyper som f.eks. knarren, der var et decideret handelsskib. Man kan også gå ud fra, at da man begyndte at forsyne skibene med for- og agterkasteller, var disse specielt til kampbrug. Da kilderne

ofte lader os i stikken, vil vi i det følgende betegne skibe til militært brug og med krigere ombord som *krigs- eller orlogsskibe*, idet vi ser helt bort fra, at det sidste ord i 16-1700-årene har fået en sekundær betydning på dansk, hvor det betegner lineskib med to eller tre kannondek. Ordet orlog er en meget gammel betegnelse, som træffes i flere sprog og som betyder: uden for lovlige tilstande, altså krig, specielt til søs. Endnu et stykke op i 1600-årene havde orlogsskib på dansk sin oprindelige betydning: krigsskib.

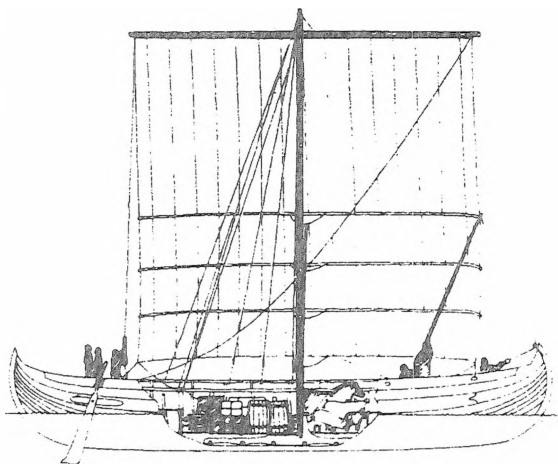
I sagatid og helt op i 1300-årene ejedes mange nordiske *handelsskibe* ligesom i oldtiden af én eller flere købmænd, tit i fællig med hinanden som et slags partrederi. Købmændene udrustede i fællesskab skibet og drog selv afsted med deres varer til fremmede steder, hvor de solgte dem og indtog ny ladning. Som parthavere var de *skibherrer* - en betegnelse der senere blev til *skippere* -, men det er klart, at de ikke alle havde forstand på sejlads, så enkel den efter vore synspunkter end måtte være. Der var gerne en af dem, som var kendt som specielt søkyndig, en *farmand*, formodentlig fordi han havde samlet købmændsmæssige erfaringer og nautisk viden på tidligere rejser, og ham valgte de da til udreder af skibet og til skibsstyrer, skibsfører, styrmand eller hvad de nu kaldte ham. I virkeligheden var han som en slags kaptajn, dog uden at han helt havde en sådans autoritet, idet han sad sammen med de andre købmænd i skibsrådet, som godt kunne gribe ind i hans navigation på uheldig måde. Købmænd, der ikke var parthavere, kunne også leje skibsrum til deres fragt, måske mod at hjælpe til med arbejdet ombord.

Man må regne med, at de forskellige købmænd tog nogle af deres trælle eller huskarle med, og at disse blev sat til at hjælpe med roning og de almindelige skibsarbejder, som ikke var særlig komplicerede, tillige med grovere muskelarbejde som lastning og losning, ankerhivning, øsning osv. I de små skibe var der ikke plads til mange søfolk, men der var ved siden af disse ufaglærte dog brug for enkelte maritime specialister som f.eks. en pilot (lods, *ledsagemand*, dvs. vejviser), en rorgænger til at passe styreåren (sideroret), en udkiksmænd i forstævnen (*stavnbo*) og en kok (*madsvend*) til den ganske vist

ret enkle madlavning ombord. Disse erhvervssøfolk forhyredes i reglen på den måde, at de ikke fik kontant hyre, men havde ret til at tage et aftalt rummål af *føring* med, dvs. deres egne varer, som de undervejs kunne sælge for egen regning. De var altså ikke egentlige lønslaver, men snarere kolleger til købmændene, omend på et lavere standsniveau, og interesserede i købmandsfærdens lykkelige udfald og en sikker transport.

Det gælder både for fremmed og for nordisk søfart, at der blev brug for og plads til flere erhvervssøfolk og også skibsembesdmænd, efterhånden som handelsskibene blev større og transporterne blev omlagt, så købmændene ikke længere selv fulgte med, men gik over til at befragte andres skibe til deres varer. Det var nødvendigt at have specialister som f.eks. en styrmand eller to til at bistå skibsføreren, en lodhiver til at hive loddet og måle dybden, en sejlmager til at reparere sejl, en tømmermand til at vedligeholde skrog og rejsning, en skriver til at føre regnskab, tage sig af det voksende skriftlige arbejde, måske føre en nødtørftig logbog, samt andre professionelle søfolk, der både havde oplæring og armkræfter nok til at kunne klare manøvreringen af den efterhånden mere komplicerede rig, ankerhivning, lastning, stuvning, losning, kalfatring, øsning, pumpning osv. Fremdeles en proviantforvalter til at tage sig af spise- og drikkeforrådene, en kahytstjener (*skalk*) til at servere, på fornemme skibe måske en trommeslager eller trompeter. For at lede og holde styr på den brogede skare blev der forhyret bådsmænd, og flere skibe havde endda en mestermand (*profos*) som politivagt og straffefuldbyrder. Alt dette kom ikke på én gang, men efterhånden groede der et kompliceret skibsmandskab i moderne forstand frem, veluddannet og erfarent, så hvert enkelt medlem var i stand til at overtage en del af de tidligere specielle arbejder: rortørn, udkik, sejlmanøvrer, lodhivning, kompasflæsning osv.

På tyske hansekogger nævnes i 1300-årene følgende besætningsmedlemmer: skibsdrenge, jungmænd og matroser, kok, tømmermand, bådsmænd, skibmand, styrmand, skibsskriver og på større skibe også en proviantmester⁶.



Det epokegørende fund 1962 af de fem skibsvrag fra vikingetiden i Peberrenden ved Skuldelev udvidede vort kendskab til datidens mangeartede skibstyper betydeligt. Her ses en rekonstruktion af det 16,3 m lange og 4,5 m brede Skuldelev I-skib, et handelsskib, muligvis af den fra sagaerne kendte »knar«-type, med indtegnede varebaler, tønder, husdyr og mandskab. Man må vel forestille sig, at de handelsskibe, der f.eks. var i fart på Island, må have været noget større. - Rekonstruktion af Erik Andersen og Ole Crumlin-Pedersen. *The remarkable find of five shipwrecks from the Viking age off Skuldelev, in the fjord of Roskilde, in 1962, has shown us various types of merchant ships. This reconstruction of the Skuldelev ship I (16.3 m long) gives an idea of how the cargo could have been stowed in the open hold. The Atlantic-going ships may have been somewhat bigger.*

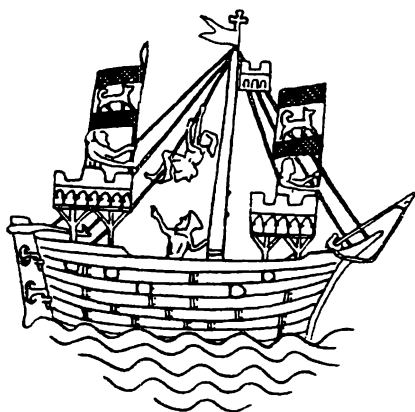
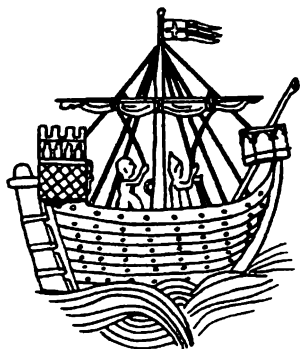
Under denne udvikling blev den demokratiske individualisme og lighed, som muligvis i nogen grad - vi ved ikke hvor udpræget - har været tilstede i ældre tid, trængt tilbage hos de menige mænd. Har der før muligvis hersket en noget afslappet kommandostruktur, var den nu ikke længere på sin plads men forsvandt, og det i nogen grad patriarkalske forhold mellem skipperen og mandskabet, som af og til nævnes, ændredes eller ophørte. Et svælg opstod mellem for- og agtergasterne, og der måtte efterhånden opsættes specielle skibsar-tikler, der ikke levede megen ret for de menige, men som gav klare og hårde retningslinier for at ordne de konflikter, der nemt kunne

opstå. Skibsofficererne måtte, for at skibet kunne fungere, kræve en hård disciplin opretholdt og gennemtvunge en ubetinget lydighed m.h.t. udførelsen af de givne ordrer uden diskussioner og mukken fra eventuelle kværlanterers side.

Navigationen blev også sikrere, dels fordi der skete en omend langsom udvikling af hjælpemidlerne, dels fordi officererne fra at være en slags amatører gik over til helt at blive fagfolk. Hvordan hyrens størrelse har været i forhold til tidligere, er ikke nemt at sige. Endnu langt op i tiden var føringsretten en del af hyren på f.eks. kina- og ostindiefarerne (i Danmark endda til efter 1800), men normalt måtte søfolkene føle sig som en slags transportarbejdere, som fik fast hyre foruden kosten og opholdet ombord.

Skipperens magt og ansvar blev også større og større, jo flere værdier der blev ham betroet, ligesom skibsrådets indflydelse gik tilbage. Det havde tidligere været nødvendigt for skipperen at spørge dette i alle mulige faglige tilfælde, f.eks. om rette tid for afsejlingen, om kursen, om bestikudregning, og på grund af rådets manglende sagkundskab var det ofte udartet til ørkesløse og usaglige diskussioner og flertalsbeslutninger, han havde måttet tage et vist hensyn til, selv om de for en fagmand at se var nok så tåbelige. Nu fik han langt mere autoritet og blev kaptajn på skuden »næst Gud«. Han kunne efterhånden nøjes med at rådspørge skibsrådet i farlige situationer, hvor han gerne ville have sin ryg fri og lægge en del af ansvaret på rådet. Vel var det et nederlag for demokratiet ombord, at det var skipper og styrmænd, der bestemte, og at folkene fik lukket munden, men en sejr for effektiviteten. På et skib kunne folkestyret i dets mest groteske former være en farlig ting, ikke mindst når en nødsituation indtrådte, hvor der skulle handles hurtigt. Skipper og styrmænd optrådte efterhånden enevældigt som de bedstuddannede. På den anden side måtte skipperen opadtil også tage et stort hensyn til rederen eller parthaverne, både i skib og ladning. Det styrkede hans stilling, at han ofte selv havde part i sit skib, så han ikke kun var en simpel, omend bedre aflagt lønmodtager.

Udviklingen på *orlogsskibene*, der stadig voksede i størrelse efter



I begyndelsen af højmiddelalderen udvikles nye skibstyper, ikke så elegante og hurtige som de nordiske, men med større lasteevne p.g.a. de højbordede sider. Masten med det store råsejl er suppleret med et bovspryd, og for og agter er opsat kasteller, vel specielt til brug på krigsskibe. Kastellerne voksede senere sammen med skroget som bak og skanse. Omkring år 1200 opgav man styreåren eller sideroret, som erstattedes med stævnroret. Der var et eller to dæk. Byseglet t.v. fra Ipswich, ca. 1300, viser den vesteuropæiske skibstype *nef*, øjensynlig klinkbygget, mens Dammes bysegel fra 1309 forestiller den specielt i hanseforbundet brugte *kogge* (her kravelbygget). - Efter Paul Heinsius: *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Weimer 1956). *The ships of the late Middle Ages were clumsier and slower than the Viking ships, but carried a bigger cargo. The ships' sides were higher (clinker and/or carvel built), the stern rudder had replaced the steering oar (about 1200), castles were set up fore and aft, and the bowsprit came in use. There were one or two decks. Townseals of a nef (Ipswich, about 1300) and the popular Hanseatic cog (Damme, 1309).*

militær nødvendighed, gik endnu stærkere end på handelsskibene. Ligesom de havde de først og fremmest brug for sagkyndige piloter eller lodsmænd, da det blev skik at udnævne kaptajner og admiraler mere efter deres byrd end efter deres maritime kunnen.

De ældre tiders krigere, orlogsgasternes forgængere, var sikkert i hel gammel tid en flok mere eller mindre selvrådige individualister. Man må formode, at deres høvdinge har haft anseelse og magt til at opretholde disciplinen, ellers ville de mange vikingetogter f.eks. al-

drig have kunnet få succes. Gasterne har foruden at opfylde deres krigeriske opgaver skullet deltage i det legemlige arbejde ombord: roning, sejlsætning, øsning osv. Man må dog langfra tro, at alt gik efter bedste beskub. Som vi vil få at se senere, var mandskabet i hvert fald efter vikingetid opdelt i grupper med ordenshåndhævere, der sørgede for, at eksisterende bestemmelser blev overholdt, og straffede overtræderne. Efter tur måtte de deltage i forskellige former for vagttjeneste. Før mønstringen havde de, som det var skik i hvert fald inden for den norske ledingsflåde, måttet aflægge ed på at ville underkaste sig de forskellige bestemmelser⁷.

Efterhånden krævede orlogsskibene også flere fagfolk, dels uddannede sømænd for at sejle skibet, dels officerer og underofficerer til at opretholde ordenen ombord, men også andre som proviantforvaltere, kahytstjenere, våbenmestre og efter krudtets fremkomst kanonérer og ammunitionsvogtere. For de større skibes vedkommende skibspræst, skibsmester (barber/læge) og skrivere, trompetere og trommeslagere. Hertil kom den medførte soldateske, som var krigshåndværkere og ikke deltog i skibsarbejdet, men nok i vagterne af militær art.

På venetianske orlogsskibe nævnes allerede i begyndelsen af 1000-årene foruden soldater: roere, sømænd, tømmermænd, stenhuggere (for at tilhugge stenlugler til bliderne), kalfatrere, trompetere (til at give signaler) osv. Der må sikkert også have været sejlma-ger og kok. - Franske orlogsskibe kunne i 1300-årene foruden soldater og almindelige søfolk have tømmermænd, tønde- og bøttemagere, bødkere, kalfatrere, bartskærere (fungerende som kirurger), rådgivere (piloter?), skrivere, skibspræster, tromme- og paukeslagere, kokke.⁸

For at tydeliggøre udviklingen kan en opremsning af officerer og underofficerer på kong Henry VIII's for sin tid kæmpemæssige engelske orlogsskib »Henry Grace à Dieu« (populært: »Great Harry«) søsat 1514, tjene: kaptajn, styrmand, 4 piloter (navigatører), 4 kvartermestre hver med sin mat, bådsmænd med mat, chalupførere med mat, overtømmermand med mat, undertømmermand, 2 kalfatrere,

proviantforvalter, 3 hovmestre, 3 kokke hver med sin mat, 2 sejlvogtere hver med sin mat, 2 konstabler hver med sin mat. Dertil kom talrige gaster og marinesoldater⁹.

Justitsen på orlogsskibene måtte naturnødvendig blive endnu strengere end på handelsskibene. Søartiklerne, som der er bevaret mangfoldige af, truede med strenge straffe, ofte dødsstraf, for forholdsvis små forseelser. Det gjaldt om at opretholde en stram disciplin og en ubetinget lydighed.

I de spanske »Pardidas« fra 1266, love for krigsførelsen til søs, siges, at orlogsgasterne skal være modige, adrætte og søvante, og desuden intelligente, veldisciplinerede og kvikke til at udføre de givne ordrer, - og hvis de ikke gør det, skal de straffes i forhold til forseelsens alvor¹⁰.

Den her skitserede udvikling fandt sted i alle de søfarende nationer. Selv om almindelige beretninger mangler, kan vi efterspore den i de talrige søartikler, som ganske vist siger, hvordan forholdene skal være, men ikke hvordan de var. Ændringen har sikkert fundet sted gradvis, men det er vel ikke helt forkert at antage, at den helt gennemgribende er sket i 12-1300-årene på større skibe, således at den praktisk talt kan siges at være gennemført overalt i 1400-årene. Under disse forhold har indførelsen af vagtsystemet simpelthen været en nødvendighed.

Nattevagter

Selv om vagtsystemet forekommer os at måtte være fremkommet i én støbning fra begyndelsen af, er der dog enkelte støberande, der røber, at det ikke er gået så let. Som man kan sige sig selv, har det ikke så få rødder i fortiden. Vi har uvilkårligt den opfattelse fra århundreders beretninger fra handelsskibe, at det hovedsagelig er af civil karakter, men det er tydeligt, at det i høj grad bygger på krigs- og politimæssige og som nævnt kirkelige vagtordninger. Den militære vagt, som de ældste love i væsentlig grad omhandler, er først og fremmest opsat i forsvars-, advarsels- og sikringsøjemed, mens den egentlige søvagt omfatter både skibets sikkerhed og sejlads, samt alt

forefaldende skibsarbejde ombord, måltider, tidsinddeling m.m. De vagter, vi især hører om langt tilbage i tiden, er *nattevagterne*. Der er grund til at se lidt på dem her.

Så langt vi kan gå tilbage, har man, som tidligere nævnt, inddelt den lyse dag i 12 timer og den mørke nat i nattevagter. Babylonerne havde tre nattevagter, kaldet »når stjernerne bliver synlige« eller *første vagt*, »midnat« eller *anden vagt*, »grålysning« eller *tredje vagt*. Jøderne (iflg. gl. testamente) og grækerne overtog dette system. Romerne derimod delte natten i fire nattevagter: *prima*, *secunda*, *tertia* og *quarta vigilia*, hvilket system jøderne på Kristi tid havde overtaget, jfr. ny testaments tidsangivelser: aften, midnat, hanegal, morgen (eller fjerde nattevagt). Disse tidsafsnit, som var af ulige længde alt eftersom natten var lang eller kort, går tydeligt nok tilbage til en militær vagtinddeling med afløsning af vagten i nogenlunde regelmæssig rytme.

Nattevagten på krigsskibene både i Norden og det øvrige Europa har været delt i tre afsnit, formodentlig inspireret af inddelingen blandt landtropper, både i oldtid og middelalder. Allerede i den ældre Edda (fra 900-årene eller måske tidligere) nævnes i Helgakvidha Hiorvarzsonar vagten i »den første del af nætterne«, og det er ganske åbenbart, at en sådan ældgammel nattevagt ombord har spillet en afgørende rolle ved udformningen af vagtsystemet. I moderne tid starter søvagten med kl. 12 middag, étmålets begyndelse (se tabellen over vagternes navne), men man kan tydeligt se, at dette ikke har været det oprindelige. Lige så langt tilbage de skriftlige kilder går, dvs. til Kolumbus' tid (1490'erne), har vagten fra kl. 20 til 24 heddet *første vagt* (eng. *first watch*; holl. *eerste wacht*; tysk *erste Wache* eller endda *Frühwache*; fransk *premier quart*; ital. *prima guardia* eller *prima veglia* = nattevagt, *vigilia*; også *principio de notte* (nattens begyndelse); spansk *primera guardia*), mens vagten 00-04 kaldes *anden vagt* - på holl., tysk og skandinavisk dog hyppigst med et slags slangudtryk *hundevagt*, som tidligere nævnt - (eng. *second* eller *middle watch*; fransk *deuxième quart*; ital. og spansk bl.a. *medora* (=latin *media hora*, den midterste time, midnat)). Vagten fra 04 til 08 kaldes på skandinavisk *dag-* eller *morgenvagt* (eng. *day* eller *morning watch*; holl. *dagwacht*; tysk *Tag-*, *Morgenwa-*



che; fransk *diane* (= dagvagt, afledt af latinsk *dies*=dag, ofte forvekslet med lysets gudinde *Diana*); ital. *terza* (tredje) *guardia* eller *diana*; spansk *diana* ell. *alba*, efter lat. *albus* = hvid).

Det ses meget klart, at disse tre vagter, som omfatter halvdelen af døg-

Som beskrevet i teksten er nattevagten en meget gammel og vigtig foreteelse, som i høj grad er et af grundlagene for vagtsystemet. Vi kender ingen illustrationer af ældre tiders mænd under nattevagten, men må nøjes med dette træsnit af en vagtmænd fra 1877. Bortset fra dragten: sydvest, dobbeltrøjet stortrøje og lange bukser, og de ændrede skibs- og havneforhold har situationen næppe ændret sig meget. Hundevagten er stadig en klam affære, og vagtmændens tanker og følelser har sikkert svaret dertil. *A watchman during the »graveyard watch« (woodcut from 1877). We have no pictures of the night-watch in olden days but, generally, it cannot have been much different from what it was on the last sailing-ships. The night-watch was one of the most important ingredients of the watch-system and goes back to times immemorial!*

net, nemlig natten i modsætning til dagen, danner et sammenhængende hele, og deri ligger utvivlsomt kimen til vagtsystemets tidsinddeling.

Langt op i tiden, på hollandske orlogsskibe helt op til 1890'erne, har man haft en klar erindring om, at vagtens begyndelse ikke er kl. 12 midt på dagen, men kl. 20 aften, idet man på det tidspunkt begyndte første vagt med visse højtidelige, religiøse ceremonier, som man på dansk kaldte at »opsætte natglasset«, hvilket vil sige at sætte lys eller lampe i nathuset, så man kunne se kompasset. Vi skal senere omtale de katolske traditioner i den anledning under Kolumbus' rejser og kan tilføje, at man i protestantisk tid fortsatte dermed, ovenikøbet med visse katolske træk. 1543 omtaler Jehan Bytharne skikken i sin *Book of War* og siger: Når man sætter vagten ved solnedgang, bør man samtidig synge aftenbønnen til Vor Frue foran hendes billede, - som sikkert har stået foran stormasten. På hollandske og skandinaviske skibe, især orlogs- og kompagniskibe, - i Danmark endnu efter år 1800 - foregik vagtskiftet kl. 20 på den måde, at profossen, der ledede vagten, slog med sin stok på stormasten, foran hvilken den afgående og den afløsende vagt blev mønstret, og udråbte vagten, forbundet med advarsler mod drikkeri og formaninger om at passe sin vagt. En sømand, ofte den yngste *pøtke* (skibsdreng), der i kraft af sin ungdom ansås for at være den mest ufordærvede ombord og derfor på bedre talefod med Vorherre, fremsagde den gamle katolske velsignelsesformular *Benedicite* (lovet Herren), kaldet »det gode ord«, ofte i versform. Derefter sang alle en salme, og en bøn blev fremsagt i fællesskab. Lampen blev derpå tændt i nathuset, så rorgængererne kunne se kompasset,

udkik og rorsmand blev »forfanget« (afløst), og frivagten gik til køjs. Datidens mange salme- og andagtsbøger for søens folk, ja endda nogle af læsekortbøgerne (sejladsanvisninger), indeholdt tekster og salmer til brug ved højtideligheden¹¹.

Et andet vidnesbyrd om, at vagten begyndte at dreje om aftenen, har vi i den almindeligt overholdte tradition, at når et sejlskib afsejlede fra havn, opsattes den første vagt ombord kl. 20 og ikke før.

Vi har altså i virkeligheden tre forskellige tidspunkter, på hvilke døgnet begynder: det civile (borgerlige) døgn kl. 00 (midnat), det nautiske døgn eller étmåls kl. 12 middag og vagtdøgnet fra først af kl. 8 aften. Som omtalt har vagtdøgnet nu i århundreder fulgt étmålet og starter kl. 12 middag.

Begrebet nattevagt som tidsmæssig inddeling må på et meget tidligt tidspunkt, længe før vagtsystemets indførelse, være indgået i søens rutine, også på handelsskibe. I hvert fald har man specielt om natten haft brug for en udkiksmand, og denne må også være blevet afløst med bestemte mellemrum, selvfølgelig følgende de omtalte nattevagter. Heraf fremgår, at man må have haft en vis turnus for afløsningen. Kilderne melder dog ikke noget herom før langt op i tiden, som senere skal berettes.

I virkeligheden ligger der en besynderlig uensartethed i ældre tiders inddeling af døgnet: på den ene side de tolv dagtimer, på den anden tre eller fire nattevagter, som tidligere omtalt. Det føles ligesom der ikke er nogen logisk sammenhæng mellem døgnet to dele, den lyse og den mørke, - vel på grund af en gammel og naturligt forklarlig vagtordning: om natten holdes regelmæssige vagter mod fjender, tyve, røvere og andre fæder, mens det ikke synes slet så nødvendigt om dagen, når mørket ikke ruger. Og det lader til, at denne forskel traditionelt har holdt sig langt op i tiden, både med hensyn til vagtholdningen til lands og, hvad der her interesserer os, til søs. Dette forhold, der ikke har været iagttaget før, kan vi ikke se bort fra her, da det spiller en stor rolle under drøftelsen af systemet.

Mens interessen specielt har samlet sig om den vigtige nattevagt, hører vi nemlig i middelalderen meget lidt om en vagtordning for

dagen, den lyse halvdel af étmålet (kl. 08-20). Selv fra Kolumbus' rejse 1492-93, beskrevet i hans dagbog, og Magellans rejse rundt jorden 1519 ff., skildret af Pigafetta, foreligger der faktisk ikke noget om, at man også har haft vagt om dagen. Deraf kan man naturligvis ikke slutte, at den ikke har eksisteret. Såsnart man var begyndt at måle nattevagten ved hjælp af halvtimesglas, har man selvfølgelig stadig fortsat med at vende glasset hver halve time dagen igennem og slået glas, så det er ret usandsynligt, at man ikke også har haft vagt om dagen. Måske kan dagvagten være opkommet i forbindelse med, at man er begyndt at kontrollere tiden ved at måle solhøjden kl. 12 middag. Det er muligt, at vagtordningen i dagtimerne har været mere enkel - måske en to-skiftevagt i modsætning til nattens treskiftevagt, som i hvert fald nævnes fra Magellans ekspedition.

Man kan ikke helt frigøre sig for den tanke, at vagt om dagen kan være en senere tilkommen foreteelse nogle steder. På italienske galejer i 1400-årene var der således ni underofficerer, hvoraf de fire dygtigste passede roret og én holdt udkik - det vil vel sige, at de stod i spidsen for rorgænger- og udkikshold - mens de fire sidste var »chefs de la garde«, altså vagtchefer, kvartermestre. Mandskabet var delt i fire vagter med tjeneste om natten: premier, second, troisième quart og quart de diane (morgenvagt), altså formentlig tretimers vagter, i så fald kl. 20-23, 23-02, 02-05, 05-08. Kan man tænke sig, at man om dagen har nøjedes med de fire officerer for roret og den femte for udkik og ikke haft noget vagthold om dagen?¹²

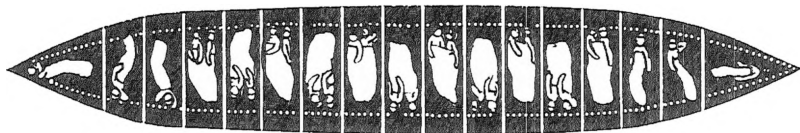
Den eneste middelalderlige kilde, der udtrykkelig nævner vagt »dag og nat«, er såvidt ses den engelske kong Henry V's krigsartikler fra 1419 (se senere).

På tyske hanseskibe i 13-1400-årene finder vi foruden den almindelige betegnelse *glase* for timeglassene også ordet *nachtglase*. Dette kan muligvis bestyrke den opfattelse, at man specielt har brugt timeglassene om natten til vagtens tidsmæssige inddeling. Om man så heraf tør slutte, at de ikke har været brugt om dagen, er svært at sige.

Fællesskaber

Et ikke uvigtigt element i vagtsystemet, nemlig vagtmandskabets sammenhold og kammeratskab, har også sine forudsætninger i ældre tiders *fællesskaber* ombord. Vi kan bedst illustrere dette ved eksempler fra vikingetidens nordiske søfart¹³.

Der var først og fremmest *madfællesskabet* (*motuneyti*), dvs. at et antal på fra to til flere søfolk - efter de norske oldtidslove mellem seks og tolv - dannede hvad senere i tiden kom til at hedde et *baks-lag* eller en *bakke* og skaffede (spiste) sammen af samme bakke (fad). De var madfæller, *motunautar* (et ord der på et tidligt tidspunkt er gået over i det franske *matelot* - oldfransk *matenot* - hvorfra vi igen via hollandsk *matroos* har fået betegnelsen matros. Jfr. det franske verbum *amater* = være fælles om, dele parvis). Helt op til vor tid har sådanne baks-lag (jfr. engelsk *mess*, der egl. betyder en ret mad) holdt sig på større skibe i alle lande, og undertiden har de dannet små enheder med en baksformand til at overvåge sig. Under alle omstændigheder har der været et nært personligt sammenhold mellem baksfællerne, så nært at kammeraterne undertiden har arvet deres afdøde



I teksten er omtalt de mange fællesskaber i ældre og nyere tiders søfart, specielt belyst med stof fra nordisk oldtid. Sådanne kammeratskaber indgik også i vagtsystemet. Mest uvant for os er nok tanken, om at folkene tit sov to og to sammen i en fælles skindsovepose; men op i tiden træffer man ofte oplysninger om både 2, 3 og 4 mand i samme køje. I Vikingeskibshallen har man forsøgt at rekonstruere placeringer af besætningen i de forskellige skibsrum under søvnen. Uden tvivl må dog en del af besætningen have været på natte-, udkiks- eller havnevagt. - Ole Crumlin-Pedersen: Fra langskib til fregat (1968). *On board there were many fellow or comradeships, e.g. during eating, rowing, pailing out water, etc. They constitute an important part of the watch-system. Reconstruction of sleeping accommodations on a Viking ship: the sailors slept together two and two in skin sleeping-bags, distributed in the »spaces« between the frames.*

fællers ejendele. Til sammenligning kan anføres, at der på attiske trierer (krigsskibe med tre rækker årer) i den græske oldtid synes at have været seks bakker¹⁴.

I Eyrbyggjasaga fortælles (kap. 39) fra 940'erne, at købmænd, der sejlede fra Island til Norge, havde madfællesskab, idet de ikke medførte en madsvend (kok), men kastede lod om, hvem af dem der skulle udføre dagens madlavning. Ligeledes havde de *drikkefællesskab*, således at de frit drak af en vandbeholder - et kar med låg - foran masten, som blev fyldt fra ferskvandstønderne, når det var tomt.

Der kunne også være andre fællesskaber: to roere, der sad på samme tofte (*sess*) under roning, kaldtes *sessunautar*, bænkefæller. Når man roede, var mandskabet delt i to hold, som skiftede ca. hveranden time, hver gang, der var roet en »ugesøs« (*vikur sjóvar*) lig 6 nautiske mil, ca. 11 km. Jfr. at Gokstadskibet (ca. 900) har 32 årehuller, hver til én enmandsåre, mens de 64 skjolde langs skibssiderne vidner om, at mandskabet har omfattet to hold roere¹⁵. - Når et skib skulle øses læns, skete det gerne i hold på to *øsekammerater*.

Et fællesskab med stærkt personligt præg dannede også de såkaldte *húdhfatsfélagar*, som to og to sov i samme húdhfat, dvs. skindsovepose. I Olav den Helliges saga (kap. 123) fortælles således om Asmund og Karle, at de var sengefæller, »og der var stort venskab mellem dem«. Langt op i tiden har man i fortsættelse heraf haft en ordning med to mand i samme køje, undertiden tre, kaldet *køjekammerater* (jfr. tysk *Koiegast*). Også på fremmede skibe i middelalderen kendte man det, at folkene to og to sov i samme »paillasse« (bultsæk, stråsæk). 1627 nævner kaptajn John Smith noget sådant fra den engelske orlogsflåde og siger, at det er mest praktisk, at de er sat i hver sin vagt, så hver har køjen for sig selv i frivagten. Dette har bl.a. af pladsmangel været brugt længe.

Ligeledes kan nævnes, at man på grund af de begrænsede forhold ombord på de nordiske krigsskibe ofte var fælles to og to om en *hálf-rýmiskista*, en kiste i hvert halve »rum« eller afdeling af skibet. Også en sådan ordning holdt sig gennem århundreder. F.eks. måtte to-tre gaster i den danske flåde op til 1826 enes om én kiste, indtil man ind-

førte *bakskister* (kistebænke) som fællesskister for en hel bakke. De pågældende var *kistekammerater*.

Også i organisationer i land kendte man fællesskaber. F.eks. nævnes i den norske kongshird ca. 1260 *bänkefæller*, som tager håndtvæt sammen (vasker sig) og går til bords sammen.

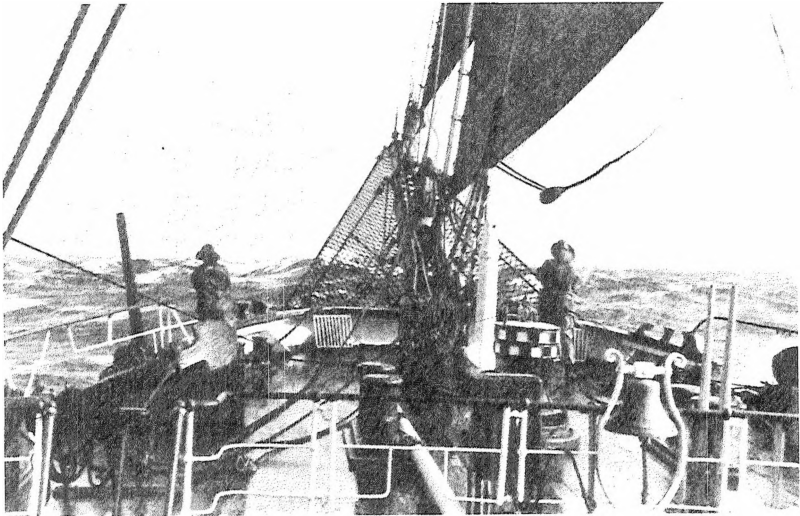
Fællesskabet har altid spillet en betydelig rolle ombord på skibet, hvor folk i lang tid var tvunget til at holde vagt, arbejde, skaffe, sove sammen. Det har simpelthen været nødvendigt, ikke mindst inden for vagtsystemet. Som man siger til søs: »En vagtkammerat er mere end en skibskammerat, og en skibskammerat er mere end en broder«. Eller inden for marinen: »Alle orlogsgaster er kammerater. De skal hjælpe hinanden ved enhver lejlighed, hvor den ene kan trænge til den andens bistand«.

Det siger sig selv, at kammeraterne inden for disse fællesskaber samtidig var vagtkammerater, idet de oftest var sat på samme vagt-hold.

Dette gælder naturligvis ikke kun for nordiske skibe. Grundtonen i den middelalderlige sølov *Rôles d'Oléron* (1200-årene), anvendt i alle søfarende lande, er den selvfølgelige, at mandskabet ombord danner et fællesskab, så længe rejsen varer. Hvis f.eks. en sømand undlader at hjælpe en nødstedt kammerat eller på anden måde svigter kammeratskabet, må han betale erstatning til kaptajnen og bakskammeraterne. Den der rømmer undervejs bryder fællesskabet og skærer alle forbindelser med det over. - På de tyske hanseskibe tales om skibsherren (skipperen) og hans »Schiffskinder«, dvs. den menige besætning. Denne sprogbrug tyder på et patriarkalsk sammenhold i et skibsfællesskab¹⁶.

Omtale af vagt i nordiske kilder

For at få et indtryk af forholdene under hvad vi kunne kalde »før-vagtsystemet« er et studium af de nordiske forhold meget oplysende, dels fordi den norrøne søfart stod på et meget højt stade i vikingetid og tidlig middelalder, dels fordi der i sagaer, krøniker og lovgivning foreligger mere relevant stof end noget andet sted i samti-



Helt op til radarens fremkomst, ja også senere er udkik højst nødvendig for en sikker sejlads, og hver vagt stiller da også en eller flere udkiksmænd. Før vagtsystemets opkomst nævnes udkikken jævnligt. Af mangel på ældre billedmateriale vises her to udkiksmænd i forstævnen på 4-mastet bark »Passat« af Lübeck (nu museumsskib i Travemünde) under en storm i Sydatlanten i slutningen af 1950'erne. I forgrunden forskibets skibsklokke, hvorpå rorsmandens glasslagning gentoges. - Karl Wede: *The Ship's Bell* (New York 1972). *Two look-out men in oilskins in the stern of the 4-masted bark »Passat« of Lübeck (now preserved at Travemünde as a museum ship), during a storm in the South Atlantic at the end of the 1950's. We possess, unfortunately, no picture of a similar situation in olden days. In front the bell of the foreship.*

den. Kilderne giver måske nok et lidt skævt billede, idet de først og fremmest gengiver norske og islandske forhold, mens vi kun har få danske og endnu færre svenske oplysninger. Men der er vel næppe grund til at tro, at der var store forskelle, selv om den norske søfart synes at have været fremmest i Norden hvad angår langfarter og formodentlig også navigation.

På nordiske krigsskibe har man, lige som det var tilfældet i land inden for militæret, udsat vagtposter (*vardmenn, vardhaldsmenn*),

f.eks. om natten, når skibene lå for anker, eller i havn (*anker-*, *havne-vagt*), og det samme var tilfældet med handelsskibene. Det nævnes f.eks. flere gange i Egils saga (fra 900-årene, omend først nedskrevet i 1200-årene). Et sted fortælles, at vagtmændene sidder inde og drikker øl, så der ikke er nogen til at holde udkik (kap. 22), og et andet at vagten opholder sig på skibsbroen (kajen) og råber ud til skibet for at advare folkene om, at deres forfølgere dukker op (kap. 27). Andre steder nævnes, at vagten skulle påse, at ingen huggede fortøjtovene over, så skibet kom i drift.

Da en dansk korsfarerflåde i 1191 på udrejsen lå i Floruvåg ud for Bergen, opsatte man *exubia* (nattevagt), dels for at beskytte skibene »mod tyves anslag og røveres svigefulde angreb, dels også for de skiftende vindes skyld«. Det var forøvrigt ikke uden grund, idet den mistænksomme norske kong Sverre i al hemmelighed i mørket kom roende for at udspejle dem. De opdagede ham, men da de ikke genkendte ham, smædede og hånede de ham og hans folk som tyve¹⁷.

Også når skibene var i søen, var der udsat vagter, både om dagen og om natten, specielt en udkiksmænd. Stavnboen (*stafnbúi*), der holdt udkik i forstævnen af krigsskibene, nævnes ofte. Hans vigtigste opgave var at spejde efter opdukkende fjender, farlige grunde og skær og finde vej gennem de uoverskuelige sejllad. På angelsaksisk har man for ham betegnelsen *plihtere* (til ordet *plict* = halvdæk i forstævn). I det hele taget må man som en selvfølge sige, at så længe man har roet eller sejlet, har det været nødvendigt at have en udkik.

I den islandske Laxdøla-saga, skrevet omkr. 1230, men handlende om begivenheder i 900-årene, fortælles om islændingen Olaf Paas skib på rejse til Irland: »En nat sprang vagtsmændene op og bad folkene vågne op straks; de fortalte, at skibet var så nær land, at det næsten var ved at stikke stævnen ind i det«. Det var Irlands kyst (kap. 21).

Ved et morsomt tilfælde gengiver Biskupa sögur et udpurrings-råb fra ca. 1200, da den senere biskop Gudmundr Arason og hans følge lå i teltet på et islandsk skib i Hornestrand (Nordvestisland), som drev ind mod kysten. De blev purret med ordene (omskrevet til

dansk så godt som muligt): »Hvis, tvis! Ud af teltet. Op, mænd, kvikt og nu. Der er brænding overalt forude. Tørn ud til skibssiden, ligemeget hvordan!«¹⁸

Omkr. 1150 oprettede høvdingen Vedeman i Roskilde et maritimt hjemmevagtværn mod venderne, der hærgede landet. »Vågenætter og knap kost vankede der nok af; søvn fik de kun siddende med hånden på åregrebet«, fortæller Sakse. Da Absalon på et af de mange vendertogter (1166) ville drage ud for at udspejde venderne, ville kong Valdemar (den Store) også være med. Han befalede nattevagten på sit skib at varsko ham, når Absalon lettede. Desværre sov vagten sødeligt, så han først for sent fik vækket kongen¹⁹.

Et begyndende vagtsystem

De mest værdifulde oplysninger om organisationen ombord på nordiske (norske) skibe finder vi i lovenes afsnit om maritime forhold, specielt i den til ca. 1170 daterede, men formentlig langt ældre Bjørkøret (*Bjarkeyjar-réttr*), der oprindeligt skal stamme fra Nidaros, men som blev optaget i kong Magnus (Lagabøter) Hakonsøns stadsret (bylov) for Bergen 1276. Af den fremgår det, at mandskabet på handels- og formodentlig også ledingskibene var delt i fire hold, altså kvarterer, hver anført af en *reidhumadhr* (= kvartermester, bådsmand; til ordet reidha = udruste, bestyre, holde i orden). De pågældende paragraffer lyder i suppleret oversættelse, - reidhumadhr gengives ved kvartermænd²⁰.

IV, 4. Hvor kvartermændene er

Der er fire kvartermænd, som jeg skal underrette jer om. Den ene hviler (har soveplads) fremme i stævnen på styrbords side; den anden fremme i bagbords side af hovedtværbjælkens rum (agter). Men den tredje hviler i agterstævnen nærmest ved styremanden (kaptajnen), og den fjerde har sin plads i rummet under ankerspillet og hviler i bagbords side. De skal agte på alle forsømmelser og anklage hver som »hviler til« (falder i søvn på vagten). Alle forseelser skal de (rets)forfølge med samme myndighed som byfogden i købstaden, fordi styremanden ikke må lægge hånd på nogen mand, med mindre denne skulle blive så vild og opsætsig, at alle må hjælpe til, og da skal han gå først og alle de andre følge ham.

IV, 5.

Fordi kvartermændene skal dømmе alle sager ved kanten af skibsbroen (kajsiden, altså på land, formentlig for enden af landgangen) skal der opsættes et rødt skjold, mens de ligger ved land (dette er både justitsmærke og hærskjold, - skikken fortsattes med et rødt flag langt op i tiden). Men hvis de ikke kan anløbe land, skal retten sættes ved masten på samme måde som ved skibsbroen.

IV, 8. *Hvor udtagningen af udkiksvagten skal begynde*

Udkiksvagten skal begynde (med manden) fremme i stævnen og gå agterud langs skibet på styrbords side. Vagten for fortøjning og trosse skal begynde (at udtages) ved masten, - én sidder og en anden tager fat (dvs. på rotoften sidder to mænd, den ene har fri, mens afløseren griber om åren; sætningen er ret meningsløs og sandsynligvis ved et uheld sluppet med fra en ældre redaktion) - og fortsætte agterud på skibet på styrbords side.

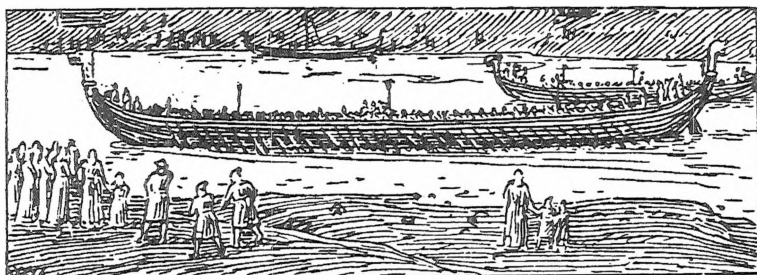
IV, 9. *Hvor øsevagten i havnen begynder*

(Udtagning af) vagt til øsning i havnen skal begynde ved kanten (karmen) af lastrummet (i Farmandsloven 1276, § 24, præciseret til agterkanten af lastrummet i bagbords side; dette er formentlig udfaldet her, hvad der støtter tanken om et ældre forlæg) og skal gå fremefter mod forskibet. Øsning under sejlads samt rå-vagt skal begynde ved masten i bagbords side og gå frem mod forskibet.

Selv om disse paragraffer er nok så kortfattede og forudsætter forhold, der ikke er nærmere forklaret, giver de dog en kærkommen information om vagten omkr. 1170 og går sikkert længere tilbage. Skibsmandskabet på sejlskibet er inddelt i fire hold, og deres ledere, de fire kvartermestre, optræder som senere tiders *profosser* eller bådsmænd. De har ansvaret for vagten, sørger for at den omtalte vagtturnus finder sted og overvåger alle forsømmelser, først og fremmest at ingen sover på sin vagt. Kaptajnen (*styrimadhr*) har efter lovens bestemmelse overgivet sin politimyndighed til kvartermændene - bortset fra enkelte voldelige tilfælde med uregerlige folk, hvor han i spidsen for mandskabet må gribe ind, - så kvartermændene både holder ting og fælder dom, enten ved kajsiden eller foran masten, - det sted der altid har været skibets naturlige centrum ved retssager, vagtafløsning, religiøse højtideligheder, oplæsning af skibsartiklerne osv. Vi kender ingen lovbog, hvorefter synderen er

blevet dømt - kvartermændene kunne måske heller ikke læse -, men der har uden tvivl eksisteret mundtlige sædvaner derom, som er blevet fulgt under retssagen. Straftildelingen er selvfølgelig også blevet fuldbyrdet af kvartermændene. Vi fornemmer klart, at der er tale om en ret avanceret juridisk rutine, og at det hele på ingen måde går efter bedste beskab.

Vi får at vide, hvor kvartermændene har deres soveplads (hviler), fordelt over skibet på passende punkter, vel i kontakt med det hold de leder. De fire vigtige vagter, der skal besættes og sikkert er tilstrækkelige, nævnes, formentlig én under hver leder: udkiksvagt; fortøjningsvagt, specielt i havn, herunder vel ankervagt; øsevagt både i havn og undervejs (skibspumpen var endnu ikke opfundet), og råvagt (vel den der andetsteds kaldes sejlvagt og som omfatter



Også i vikingetiden byggedes lejlighedsvis store skibe. Den norske kunster Wilh. Wetlesen har her givet sin opfattelse af den store *busse*, som kong Harald Hårderåde lod bygge 1061 i Nidaros (Trondhjem) for at bruge den imod Svend Estridsøn i Danmark. Den havde 35 rum med plads til 70 roere og må have været over 35 m lang. Datidens største skib har dog efter skjaldes og sagafortælleres udsagn været Knud den Stores drageskib (*dreki*) fra ca. 1027, som talte 60 rum. Det var prydet med gyldne hoveder, var malet over vandgangen og havde blå-, rød- og grønstribede sejl. Med en længde på over 60-70 m må det have repræsenteret det yderste, man kunne præstere i klinkbygningsteknik. - Snorre Sturlasons Kongesagaer (Gust. Storm, Kri.a. 1900). *An artist's conception of the Norwegian king Harald Hardrada's big »busse«-ship, built in 1061, with 35 »spaces« and more than 35 m long. Still longer was the marvellous draki ship of king Canute about 1027: 60 »spaces«, i.e. more than 60-70 m long, - almost incredible for a clinker-built wooden ship.*

sejlmanøvrer og andet skibsarbejde). Fordelingen af mandskabet til vagterne og deres afløsere forklares omstændeligt. Den sker på tur hele skibet igennem, mand for mand, alt efter deres soveplads, - i ældre tid måske efter deres siddeplads på tofterne under roning, jfr. det umotiverede indskud i IV, 8. Der skelnes mellem *stybords* vagt (udkik, fortøjvagt) og *bagbords* vagt (øsning, råvagt). Man er kommet et langt skridt videre end den ældre, uorganiserede måde, som omtales i en saga, hvor folkene kastede lod om hvem der skulle holde vagt. Bjørkøretten er nok givet for handelsskibe, men er uden tvivl blevet påvirket af ledingsskibenes stramme disciplin.

Det fremgår af disse bestemmelser, som forøvrigt i mere klar form gentages i Bergens stadsrets *farmannalog* (sømandslov) fra 1276, at man inden for den norske søfart på det tidspunkt er kommet et godt stykke på vej hen mod det endelige vagtsystem. Om lignende bestemmelser har været kendt andetsteds, f.eks. i de andre nordiske lande eller uden for disse, kan vi ikke med sikkerhed sige, selv om det er højst sandsynligt, - lige så lidt som hvor de i så fald skulle være opstået.

At ordet kvartér (*quart*) som nævnt i så mange lande bruges lig vagt, tyder i høj grad på, at man dér kan have haft en lignende firdeling af vagten som i Bjørkøretten og dermed en nogenlunde organiseret vagtordning. En gammel inddeling i fire dele, *fjerdinger*, kendes flere steder fra, f.eks. i byer som Slesvig (beg. af 1200-årene) og distrikter, især herreder, øjensynligt med administrativt, militært og vagtmæssigt formål. - Af den danske *vederlov* (egl. strafferet: gårdsret for kongens hird), der måske går tilbage til Knud den Stores *tinglid* (livgarde) i England (år 1016 ff.), men i hvert fald må have haft gyldighed for den danske konges livvagt i 1000-1100-årene, fremgår det, at hirden var delt i fire korps, kaldt *fjarthing*, fjerding, i senere tid ligefrem nævnt som *worthheld* (vagthold), fordi de tydeligt nok står i forbindelse med vagttjenesten (jfr. dog note ³⁹).

Desværre er vi meget dårligt underrettet om enkeltheder m.h.t. den danske *ledingsorden*, som formentlig er opstået efterhånden som den centrale kongemagt i landet blev stærkere - sikkert på grundlag

af tidlig vikingetids mere ubestemte landeværns- og piratflåder, som efterhånden blev mere og mere velorganiserede. Ombord krævedes en vis justits, som har været baseret på mundtlige, nu tabte retsregler (man kunne jo ikke skrive), og et vagtsystem af en eller anden art, som vi heller ikke ved noget om. Vi tør vel gå ud fra, at den sent optegnede Bjørkøret med sine bestemmelser om vagtinddeling, udtagning af mandskab, vagternes art og straffene, som vi lige har analyseret, til en vis grad afspejler, hvordan forholdene har været på ledingskibene, måske århundreder tilbage. Ledingsordninger fandtes forøvrigt i de fleste søfarende lande. Ledingsflåden kunne selvsagt bruges som landeværn, men også som et aggressivt korps for erobringslystne konger.

Den i IV, 5 omtalte skik at dømme i søfartssager på den yderste kant af skibsbroen har i hvert fald en parallel i Danmark. Københavns stadsret 1294 nævner i §§ 65 og 79, at der i »Endebod«, et hus bygget for enden af ladbroen (skibsbroen), holdtes et ting, en domstol, hvis fred på ingen måde måtte krænkes. Her har tydeligt nok søretten resideret for at dømme i alle slags maritime sager. I beg. af 1400-årene holdtes tinget i toldboden. Dets virksomhed kan i hvert fald følges op til 1518, men der er intet overleveret om dets procedure. Lejlighedsvis kaldes det Fogedboden, formodentlig fordi byens foged præsiderede i det, vel sammen med særlig søkyndige skipper²¹. Der kan ikke være tvivl om, at princippet er det samme som nævnt i Bjørkøretten, men om dennes øvrige bestemmelser ang. kvartermændene og vagten også har været gældende for Danmark og andetsteds, ved vi ikke noget sikkert om.

Vi må beklage, at vi i Bjørkøretten ikke får noget at vide om vagtperiodernes længde og afløsningens art. Man har vel som andre steder fulgt den omtalte nattevagts tider. Timeglasset har på det tidspunkt næppe fundet sin vej ombord endnu, og skibsklokken har heller ikke lydt for at markere vagtperioden og dens inddeling med glasslagning. Den geniale idé at kombinere timeglas og klokke, begge kendt fra landjorden, med den ret avancerede vagtordning, Bjørkøretten giver et indtryk af, kan i og for sig være sket hvorsomhelst,

når vi går ud fra, at andre søfartsnationer har haft et sådant prævagtsystem. Uden at kunne bevise det er man tilbøjelig til at tro, at det må være sket i en ekspanderende sømagt, og hvis det er rigtigt, kan det næppe have fundet sted i Norden under den almindelige nedgangsperiode for søfarten. Vi skal senere komme tilbage hertil.

Omtale af vagt uden for Norden

En undersøgelse af ikke-nordiske kilder viser, hvad der ikke er mærkeligt, at man selvfølgelig kendte specielle vagter af samme slags andetsteds.

Den ældste omtale i Nordeuropa af søvagt, spec. nattevagt, er fra angelsaksisk område, nemlig i det pragtfulde, anonyme oldengelske digt fra 8-900-årene, »The Seafarer« kaldet, om sømandens tunge lod (i Codex Exoniensis, et håndskrift fra ca. 975 i Exeter-katedrales bibliotek). Her indledningen, frit oversat:

Jeg kan synge en sandsaga om mig selv,
fortælle om farter, hvor i slidsomme stunder
jeg ofte prøvede tunge tider
og bitter kval i mit bange bryst,
når skibet gav sig i bølgens bråd
under angstfyldt *natvagt* i skibets stævn,
mens det krydsed langs kystens klipper,
og mine fødder var stive af frost...

Her nævnes for første gang ordet *nichtwaco* (nattevagt). Digteren har haft tårn som udkiksmand i forstævnen en stormfuld frostnat, hvor skibet har været lige ved at løbe ind på kystens klipper, mens angsten har fyldt hans hjerte - et gribende sjæleligt dokument fra for tusind år siden, og også en værdifuld maritim kilde for os.

1250 nævnes på handelsskibe fra Valencia, at sømænd skulle holde vagt over ladningen, og 1266 siges, at en del af mandskabet skulle holde særlig vagt over våbnene og provianten under søkamp; andre skulle manøvrere sejlene og skibet og holde ankervagt, mens atter



I teksten nævnes flere af de besynderlige straffe for dem, der forsømte deres vagt. Olaus Magnus har på dette træsnit i sit værk fra 1555, »De nordiske folks historie«, samlet et lille udvalg af datidens straffe på orlogsmænd. I forgrunden er man ved at kølhale en nidding, der på forskellig vis har forbrudt sig, mens en anden forbryder kastes i søen for mytteri. En sømand, der har trukket sin kniv mod en anden, får sin hånd naglet til masten med samme kniv og skal selv trække hånden ud. På platformen i forstævnen sidder en bundet forbryder, som måske straffes for at have sovet under sin vagt. *In his famous work »History of the Nordic Peoples« (1555) the Swedish archbishop Olaus Magnus describes different punishments on board warships: keelhauling, drowning, getting one's hand pinned to the mast with one's own dagger, sitting trussed up in the foreship. Some of these barbaric penalties were used against people who neglected their watch duties.*

andre havde det hverv at bære ammunition - måske pile, kastespyd og sten til slynger²².

Den største forsyndelse en vagtmand kan begå, er som gentagne gange omtalt at falde i søvn på vagten, både til lands og til vands, og der findes da også op gennem tiden en lang række bestemmelser om strenge straffe for en sådan forbrydelse. Allerede i 1000-årene nævner den norske Gulatingslov, at den der sover under bavnevagt (på kysten), skal betale bøder.

Den spanske kong Pedro af Aragoniens Ordonnance, dateret 1340, fastsætter i § 16 bøde for enhver, der findes sovende på sin

vagt, nemlig to soldi (opr. romersk guldmønt *solidus*), hvis han holder vagt agter, og én hvis han er i forskibet. Det er en forholdsvis mild straf. Samme konges Ordonnance, givet i Barcelona 1354, udvider bestemmelsen derhen, at den sovende skal betale et beløb på to Barcelona-soldi til den, som overrasker ham, og næste dag kastes i søen, - formodentlig »springe fra råen«. Hvis skibets officer undlader at melde forseelsen til admiralen, skal han selv i bøde betale 2 guldfloiner²³. Råspringet var af mere nedværdigende end farlig art.

Under den franske kong Charles V (1364-80) blev der indført en nyordning af mandskabet på franske krigsskibe, idet det blev ind delt i fire *sillages* (må betyde vagthold; ordet er i virkeligheden det middelalderlige nordiske ord »sejlads«, overtaget i fransk), hvert kommanderet af en *quartenier* (kvartermester), hvis særlige opgave det var at overvåge styringen. Nyordningen faldt sammen med indførelsen af sanduret ombord, hvorefter man kunne regulere vagttidene. Her er der virkelig for første gang tale om vagtsystemet²⁴.

Næste omtale af vagt findes i den engelske kong Richard II's statutter for flåden 1379, hvori det forordnes, at den, der træffes sovende på sin vagt, skal anbringes i en kurv på bovsprydets nok, forsynet med en kande øl, et brød og en skarp kniv. Han kan så selv vælge, om han vil sulte ihjel eller skære sig løs og drukne i søen. Denne strenge bestemmelse, som genfindes i de næste 150 års søartikler, viser, at man nu mere end før, da man kunne klare sig med en mild straf, forstår, hvor katastrofalt det kan være, hvis vagten ikke er årvågen på sin post.

Samme konges Ordinances of War 1386, der er indført i det berømte engelske håndskrift indbundet i sort bind: *Black Book of the Admiralty*, som er påbegyndt i 1300-årene (udgivet af Sir Travers Twiss i fire bind 1871ff.), siger i § 6, at enhver skal være lydig over for sin kaptajn og holde vagt (*gayt*), og i § 20, at enhver skal troligt holde vagt på sit sted med de folk og bueskytter, der er betroet ham.

Disse bestemmelser gentages i udvidet form 1419 i kong Henry V's Ordinances of War²⁵:

§ 6. Ligeledes at hver mand skal være lydige over for sin kaptajn og holde sin vagt (*wacche*) og bevogning og udkik og alt som en soldat er pligtig at gøre, under den straf, at hans person, ejendele og harnisk skal tages i arrest af marskallen, indtil overtræderen har udsønt sig med sin kaptajn efter domstolens kendelse.

§ 21. *Om holdning af vagt.* Ligeledes, at hver mand trofast skal holde sin vagt på stedet med så mange bevæbnede mænd og bueskytter, som han har under sig, undtagen hvis han har en gyldig grund; og han skal blive på sin vagt og bevogning i den bestemte tid og på ingen måde forlade sin vagt, med mindre det er efter aftale og tilladelse af den, der har opsat den omtalte vagt, under straf af at miste sit hoved...

§ 38. *Om vagt på stedet.* Ligeledes, at hver kaptajn dag og nat skal holde vagt inden for sit sted under straf at hans person skal arresteres, indtil han har betalt bøde og løsepenge til kongen efter kongens vilje.

Man bemærke udtrykket *vagt dag og nat* i § 38.

1397 udsendte den gamle handels- og søfartsby Ancona i Italien nogle maritime statutter, i hvis § 8 alle ombord formaner til at holde samvittighedsfuld vagt og ikke falde i søvn. Forser nogen sig derimod, skal han for hver gang det sker betale to Ancona-mønter til ærkebispens (dvs. kirkens) arbejde; pengene skal trækkes fra hans hyre²⁶. Uden tvivl drejer det sig her om et handelsskib og ikke om et krigsskib, hvor straffene selvfølgelig havde været langt hårdere.

Af de eksempler på lovgivning om forsømmelser på vagten, vi her har refereret, fremgår det strengt taget ikke, om vagten foruden at være opsat af militæret ombord også har omfattet en regulær søvagt, som skibets søfolk har deltaget i, altså noget i lighed med Bjørkøretten. Ofte har grænserne vel været temmelig flydende. Nattevagten har f.eks. skullet beskytte skibet mod overfald af fjenden, men samtidig værne det mod andre farer: kollision med andet skib, grundstødning, storm. Selve sejlsadsen med sejlsætning, navigering og manøvrer må have været sømændenes sag. Som nævnt er skibets lyd-mæssige regulator, skibsklokken, dokumenteret i hvert fald fra omkr. 1400, men man kan ikke tro andet, end at den må have været i brug længere for at kalde søfolkene til og af vagt.

Første gang der tales udførligere om vagtsystemet, er i en af de berømteste handelsmaritime lovsamlinger i middelalderen, den spanske *Consolat de Mar*, som menes at gå tilbage til slutningen af 1200-

årene, og som stadig blev udvidet, indtil den næsten omfattede 400 artikler. I 1494 tryktes den i Barcelona, og teksten blev i engelsk sprogform indført i den omtalte Black Book. I denne udgave af lovsamlingen får vi enkelte oplysninger om systemet. Hvor gammel den pågældende paragraf er, kan ikke siges med sikkerhed, men den findes i et manuskript fra ca. 1436 i Bibliothèque Nationale i Paris og tør vel derfor henføres til begyndelsen af 1400-årene²⁷:

CCVI. Om skibets vagt. Enhver ejer, der fører et skib eller fartøj, er umiddelbart efter afgang fra det sted, hvor han har begyndt sin rejse og sat sejl, forpligtet til at opsætte de vagthold, som skal holde vagt på skibet eller fartøjet, både når det er under sejl og ligger i havn eller på red, hvadenten det er i et venligsindet eller fjendtligt land. Og det er således, at hvis de, som holder vagt, når de er under sejl, falder i søvn på vagten, bør de fratages deres vinration en hel dag. Og hvis de, der holder vagt, når skibet ligger ved en kyst, på en red eller i havn i et venligsindet land, falder i søvn, bør de hverken have noget som helst vin eller noget at spise til deres brød (dette forklares i en anden paragraf som ost, løg, sardiner eller nogen anden fisk). Og hvis de er i fjendeland, bør den, som sover på sin vagt, hvis det er en sømand fra forskibet (dvs. en simpel sømand), miste sin vin og alt ekstra til sit brød en hel dag, og desuden skal han nøgen tampes af hele mandskabet eller springe i søen tre gange bundet til et reb fra rånokken, og skibets ejer og styrmand må afgøre, hvilke af de to ovennævnte straffe de ønsker han skal lide. Og hvis han er en agtergast (officer), bør han miste sin vin og al sin mad undtagen brødet, og han bør have en pøs vand hældt ned over sit hoved. Og hvis nogen af de ovenfor omtalte findes sovende på deres vagt mere end tre gange, bør de miste al den hyre, som de skulle have for den rejse, de var forhyret til, og hvis de allerede har fået hyren, bør de tilbagebetale den. Eller de skal dypes i søen. Og det skal afgøres af skibets ejer og mandskab ved flertalsbestemmelse, hvilke af disse straffe de skal underkastes, fordi de har bragt sig selv og alle dem ombord i stor fare og udsat dem for risiko. Og af denne grund blev denne paragraf opsat.

Bestemmelsen nævner som man ser ganske kort opsættelsen af vagten og behandler derpå det forbryderiske i at sove på vagten, hvorved både skib og mandskab kan komme i yderste fare, samt straffene derfor: miste vin, dvs. komme på vand og brød, springe tre gange fra råen, blive tampet nøgen af kammeraterne, dvs. løbe spidsrod, blive overhældt med vand for agtergasternes vedkommende, - en mildere, men i høj grad vanærende straf for officererne,

- samt miste hyren. Kammeraterne skal selv være med til at bestemme straffene. De følgende århundreders søartikler for orlogsslåderne lovgav som sagt alle om problemet at forsove søfløjten, som purrer til vagt, at sove på vagten samt at møde beruset på vagt, og ofte er straffen simpelthen dødsstraf. Orlogsskibenes straffe var naturligt nok strengere end handelsskibenes.

Samme lov har i § 75 den ejendommelige bestemmelse, at hvis en passager dør, skal skipperen arve hans sko, hans kniv og hans bælte, mens chefen for vagten skal have hans bukser.

Dominikanermunken Felix Fabri, som 1483 drog til det Hellige land som pilgrim på en venetiansk galej, nævner ombord to båds-mænd, som leder matroserne, altså de to vagthold. Han fortæller også, at rorgængerer og styrmændene »synger en slags sød (melodisk?) sang, som viser, at alt er vel«²⁸. Dette hentyder formentlig til udkikkens syngen ud ved vendingen af timeglasset eller ved vagtskifte. Han nævner også, at båds-mændene har en fløjte om halsen, med hvilken de giver ordrer.

Der er ikke noget mærkeligt i, at Kolumbus, som 1492 med en lille spansk eskadre sejlede ud og fandt Vestindien, kendte vagtsystemet. Det fremgår af hans skibsjournal²⁹. Han omtaler flere gange timeglassets brug og nattevagternes navne (se tidligere). Endvidere siges det (16/2 1493), at sømændene ved mørkets frembrud læser deres *Salve Regina*. Denne oplysning bekræfter, at den tidligere beskrevne skik at »opsætte natglasset« har været fast indarbejdet på det tidspunkt. Det vil sige, at når aftenvagten blev opsat kl. 20, sang søfolkene den gamle hymne *Salve Regina* (Hil dig dronning) til Jomfru Maria og bad flere bønner, ligesom de sluttede af med *Benedicite* (lover Herren) i det øjeblik, da lyset blev tændt i nathuset ved kompasset.

Fra begyndelsen af 1500-årene og derefter foreligger der talrige mer eller mindre udførlige beretninger om vagtsystemet med vagt-tjeneste, udpurring, vagtskifte osv. fra alle søfarende nationer i Europa, ligesom orlogsslådernes mange søartikler, som i deres kerne går tilbage til middelalderen, og som kopieredes temmelig nøje i alle

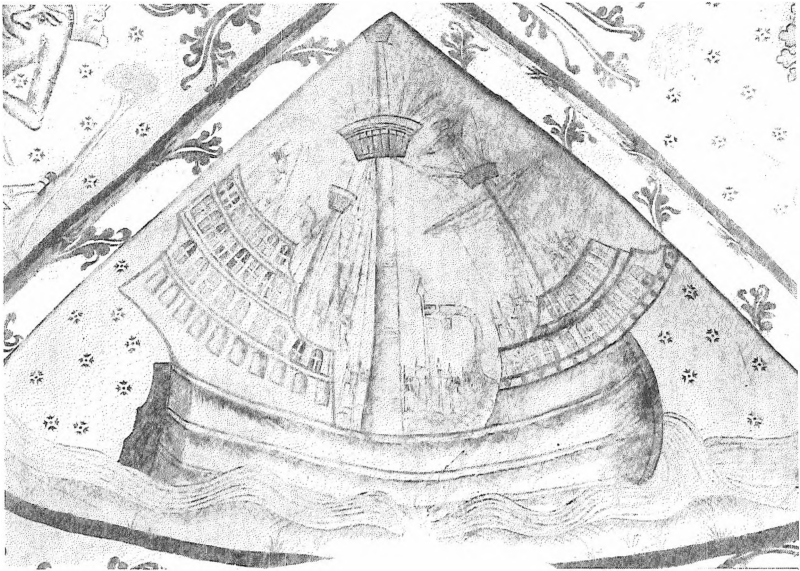
lande, bringer bestemmelserne om de omtalte hårde straffe for de forskellige forseelser.

På fransk område traf vi vagtsystemet indført på krigsskibe ca. 1370 (se tidligere) og derpå omtalt af brødrene Parmentier i 1529 på et handelsskib, hvor nattevagterne nævnes³⁰.

Det er naturligvis et rent tilfælde, at vi endnu ikke har fundet hollandske eksempler fra før 1547, idet det er utænkeligt, at den allerede på det tidspunkt førende sømagt i Nordeuropa ikke skulle have kendt systemet. Der er næppe tvivl om, at både Tyskland og Skandinavien i tidlig tid har lånt deres vagtmodel fra Holland, med sammenlægning af vagterne 12-16 og 16-20 til én lang vagtperiode og med betegnelserne platfods- og hundevagt.

I Danmark siger Christian III's skibsartikler 1536, at »på vore hovedskibe, kraveller og holker, hvorpå der er 120 mand, skal der være fire kvartermestre, men på vore andre barker og små skibe skal der være to kvartermestre«³¹. Vi tør derfor gå ud fra, at vagtsystemet kendtes på den tid, ja vi er fristet til at tro, at det i hvert fald allerede har eksisteret i kong Hans' flåde fra omkr. 1510, som bl.a. omfattede to af datidens største krigsskibe, »Engelen« og »Sta. Maria«. Dette ved vi dog intet om. Vi kan imidlertid fastslå, at Christian III's artikler for Mogens Gyldenstjerne 1555 og Frederik II's for Herluf Trulle 1561 og for Peder Munk 1568 behandler de traditionelle forseelser: forsømme og forsove vagten (dødsstraf) lade en anden tage ens vagt uden tilladelse (dødsstraf), undlade at gå til sit »lossement« i frivagten, eller at »råbe, skrike eller banke« dér, samt at komme drukken på vagt (dødsstraf). Med få ændringer går disse bestemmelser igen og igen i de danske som i alle andre landes søartikler for flåden og for kompagniskibene til Ost- og Vestindien, Kina og Grønland.

Enkelte tilføjelser kommer til, f.eks. at den, der ikke holder udkik under vagten, så folk fra fremmede skibe uadvaret og uden forlov kommer om bord, skal straffes på livet, og at kammeraterne på vagt holdet skal pleje og hjælpe de syge. Det er en trøst at vide, at de strengeste straffe så godt som aldrig blev eksekverede, - man kunne



Ved middelalderens slutning byggede flere sømagter en række efter datidens forhold særdeles store krigsskibe. Også Danmark var med i kapløbet, idet kong Hans skabte en stærk flåde, i hvilken ikke mindst de i 1509 på Slotø i Nakskov fjord byggede kæmpekarracker »Engelen« og »St. Maria« udmærkede sig, med flere dæk, fire master, stærk armering og talrig besætning. Kønne var disse mastodonter ikke, men de må have vakt stor opsigt, og i flere kirker blev de afbildede på kalkmalerier. Fantasien har gjort dem ganske usandynlige i formen, - i virkeligheden har de set mere overbevisende ud, og de har også kunne sejle. For at få sådanne krigsmaskiner til at fungere har et hårdt og effektivt vagtsystem været nødvendigt. - Kalkmaleri i Voldby kirke ved Randers. *Some of the largest of the many great ships built in Europe at the end of the Middle Ages were the Danish king Hans' carracks, constructed about 1510, with several decks, four masts, scores of guns and an enormous crew. In order to run such warships an effective watch-system was necessary.* - Fresco in the village church of Voldby.

ikke undvære for mange af folkene på skibene. Men truslen hang dem over hovedet.

Det er svært at sige, hvorvidt *mindre skibe* med fåtallig besætning har overtaget vagtsystemet, idet deres historie er dårligere oplyst end de store skibes, hvad der gælder for hele Europa. I inventarieli-

ster kan man finde timeglas og skibsklokke opregnet, som f.eks. på skibet »St. Marie« af Larvik 1712, der foruden skipperen og overbådsmanden havde 7 bådsfolk (matroser). Herpå fandtes et »Stoer Timeglas paa 4re Timmers Vagt« og et halvtimesglas, samt en »Liden Kloche«. 1739 havde gallioten »Margarethe Catharina« af Kallundborg »3 halve time glas« og »Et 4r timmes glas«³². Disse mindre skibe har da øjensynlig lige haft en stor nok besætning til at kunne anvende systemet. På endnu mindre skibe med få mands besætning har man selvfølgelig ikke taget det så strengt, men har ordnet sig med arbejde og fritid i god forståelse. Forøvrigt skulle hvert skib, i hvert fald senere, have en skibsklokke til at give tågesignaler med.

Hvor er vagtsystemet opstået?

For at prøve på at besvare dette vigtige spørgsmål er vort materiale vedrørende vagt og indikatorer herfor op til 1550 for overskuelighedens skyld opstillet i kortform i vedføjede kronologiske tabel. Det betones atter, at de fundne vidnesbyrd selvfølgelig må betragtes som ret tilfældige, ikke blot hvad angår årstallene, som ikke kan sige noget nøjagtigt om hvad der ligger forud, men også med hensyn til oplysningerne fra forskellige lande, der dels er afhængige af, hvor mange historiske kilder der findes offentliggjort, dels af hvor mange af dem vi har truffet på under et omfattende studium af relevant stof. Listen vil uden tvivl kunne udvides betydeligt ved fortsatte undersøgelser. I sin her givne form danner den imidlertid skelettet for nærværende fremstilling, der må anses for et første forsøg.

Indikatorer og vidnesbyrd om vagter i kronologisk rækkefølge

(O = orlogs-, H = handels- og ekspeditionsskibe)

8-900-årene	Oldeng. digt: <i>nihtwaco</i>	H(?),	engelsk
900-å. ff.	Norsk-isl. sagaer: nattevagt, udkik, havnevagt; fællesskaber	H,O,	norsk-islandsk
ca. 1150-70	Venderkrige: nattevagt	O,	dansk
før 1170	Prævagtsystem (<i>Bjørkøretten</i>): vagtinddeling og -turnus	H,O,	norsk (skandinav.?)
1191	Korsfarere: nattevagt	H,	dansk
1250	Søfløjte (<i>siblet, sifflet</i>) nævnt første gang	O,	genuesisk
1250	Vagt over ladning (Valencia)	H,	spansk

1266	Forskellige vagter (Valencia)	O,	spansk
1294	Vagtklokke (Københavns stadsret)		dansk
1295	Timeglas (<i>dyall</i>) nævnt første gang	O,	eng.
1306-13	Timeglas (<i>orologio</i>)	O,	eng.
1338	Timeglas (<i>dial</i>)	O,	eng.
1340	Pedro af Aragoniens ordonnance	O,	spansk
1345-46	Timeglas (<i>orologia vitrea</i>)	O,	eng.
1354	Pedro af Aragoniens ordonnance	O,	spansk
ca. 1370	Mandskab delt i fire <i>sillages</i> med fire <i>quarteniers</i> (Charles V)	O,	fransk
ca. 1375	Søfløjte afbildet		siciliansk
1379	Søfløjte	O,	ital.
1379	Richard II's Statutes	O,	eng.
1386	Richard II's Ordinances of War	O,	eng.
1397	Anconas maritime statutter	H,	ital.
1300-å.'s slutning	Timeglas (<i>glase, nachtglase</i>)	H,	tysk
ca. 1400	Ældste bevarede skibsklokke (Lübeck)	H,	tysk
1406	Timeglas-vogter		spansk
1410-12	Timeglas (<i>dyoll</i>)	O,	eng.
1418	Søfløjte (<i>whistle</i>)	O,	eng.
1419	Henry V's Ordinance of War (vagt »dag og nat«)	O,	eng.
1420-22	Skibsklokke (<i>bell for the sailors watches</i>)	O,	eng.
ca. 1436	Sølov <i>Consolat de Mar</i> : opsætning af vagt	H,	spansk
1442	<i>Quarter maisters</i>	O,	eng.
1400-årene	Fire vagter	O,	ital.
1469	Søfløjte (<i>siiflith</i>)	H,	tysk
1480'erne	Skibsklokker (<i>watche belles</i>)	O,	eng.
1483	Vagt (Felix Fabri)	H,	venetiansk
1489	Søfløjte afbildet	H,	tysk
1492-93	Opsætte nattevagt (Kolumbus)	H,	spansk
1494	Sølov <i>Consolat de Mar</i> trykt i Barcelona	H,	spansk
1497	Søfløjte (Vasco da Gama)	H,	portug.
ca. 1509	Skibsklokke (»Mary Rose«)	O,	eng.
1512	Skibsklokke		eng.
1514	Skibsklokke; <i>quartermaster</i>		eng.
1517	Ældste bevarede søfløjte	H,	portug.
1517	Portugisisk skibsklokke (i japansk tempel)	H,	portug.
1519	Ældste omtale af treskiftevagt (Magellan)	H,	spansk
1529	Nattevagtsystem (Brdr. Parmentier)	H,	fransk
1536	Christian III's søkrigsartikler (kvartermestre)	O,	dansk
ca. 1550	Ældste omtale af pindekompasset (<i>traverse-board</i>)		eng.

I Middelhavet var der en livlig skibsfart, ikke mindst udgående fra de rige italienske bystater Venezia, Genova, Pisa, Amalfi og andre, som dels transporterede Østens varer til Europa, dels levede højt på en betydelig persontrafik med pilgrimme og med korsfarere til og fra det Hellige land. Mange af disse skibe var forholdsvis store. Efterhånden som maurerne blev fortrængt fra Spanien, kom også her en ikke ringe søfart igang. Kampen med de muhamedanske stater og sørøvere har også nødvendiggjort bygningen af en stærk orlogsmagt. Under de omstændigheder kunne man meget vel tænke sig, at systemet kunne være opstået her, hvor Gioja opfandt det brugelige kompas og hvor portolankortene opstod. Imidlertid synes vagtsystemet f.eks. ikke at eksistere på italienske skibe mellem 1306 og 1313³³, hvor det må have været i brug i England, og selv om vagter nævnes i spanske sølove i 1340 og 1354 og i italienske søfartsbyer som Ancona 1397, er det ikke helt givet, at der her er tale om et system. Det ser mere ud som de gængse militære vagter og nattevagter. Først i den spanske lovsamling Consolat de Mar fra ca. 1436 er vagtsystemet tydeligt omtalt - og da for handelsskibe.

Det folkerige Frankrigs sømagt synes at have været det langt mindre, men maritimt indstillede Englands flåde underlegen før og under den 100-årige krig (1337ff.). Som tidligere bemærket skal en vagtordning være indført i den franske flåde under Charles V - vel omtrent 1370 - samtidig med at timeglassene kom i brug.

Hansestædernes magt voksede i 13-1400-årene, men deres skibe var ikke særlig store, og de synes ikke at have indlagt sig berømmelse ved nautisk snilde. Deres sejladser indskrænkede sig især til Nord- og Østersøen, og de havde næppe nogensinde noget, der kunne kaldes en orlogsfåde. Under alle omstændigheder er det først fra slutningen af 1300-årene, at vi hører om deres brug af timeglasset. Til gengæld er den ældste bevarede skibsklokke fra ca. 1400 tysk.

Anderledes med England. Det virker helt overvældende, at der i tabellen er så mange tidligere vidnesbyrd fra engelske orlogsskibe, f.eks. om de ældste nævnte timeglas (1295, 1306-13, 1338, 1345-46). Selv om måske det engelske materiale er fyldigere udgivet end andre



Edward I af England (1239-1307, konge fra 1272), afbildet på sit store majestætssegl. Han nævnes at have været en af de bedste engelske konger, en klog lovgiver og en retfærdig, meget folkekær hersker. Nogle af hans gode gerninger var at genoplive og modernisere landeværnet, at organisere vagtholdningen langs kysterne og at styrke den engelske flåde. Skabelsen af det maritime vagtsystem kunne udmærket ligge på linie hermed, men vi har selvfølgelig ingen beviser for, at han virkelig har »opfundet« og indført det. Det kan være et tilfælde, at et timeglas første gang nævnes på et engelsk skib 1295, altså i hans regeringstid. - J.R. Green: *A Short History of the English People I* (London 1902). *The great seal of Edward I of England (1239-1307). Some of this popular king's many good deeds were that he reorganized the old institution of national defence, regulated the duty of »watch and ward« and strengthened the English fleet. The »invention« of a maritime watch-system would certainly be in accordance with this but it cannot be proven that it was so, even if it is true that the first record of an hourglass on board any ship is dated 1295 on an English warship, during his reign.*

landes, kan det dog næppe være en tilfældighed, og vi må erkende, at der er en særdeles stor sandsynlighed for, at systemet kan være færdigudviklet netop der. Tidspunktet må da formodentlig være i slutningen af 1200-årene, idet timeglasset første gang er nævnt 1295 på et engelsk orlogsskib.

Vi har en del spredte oplysninger, som kan tjene til at vise Englands opkomst som sømagt i 1200-årene og tiden derefter. Da den tysk-romerske kejser Frederik II i 1240 samlede tropper for at modstå den mongolske fare, henvendte han sig bl.a. til Henry III, konge over det England, som han roste for at være »mægtigt på grund af dets krigere og dets skibe«, hvad der nok ikke blot kan tolkes som tom smiger. Kong Edward I og hans efterfølgere opbyggede i slutn. af 1200-årene og frem mod 100-års krigen mod Frankrig (1337ff.) en talrig flåde af skibe og galejer. I 1338 lod Edward III, der havde givet sig selv titlen »havenes herre«, det første store engelske orlogsskib, »St. George«, søsætte, og det efterfulgtes af flere. I 1297 blev en *admiral* for første gang nævnt som overleder af den engelske orlogsfåde, og et admiralitet - en slags sødomstol - oprettedes formentlig i 1340'erne, i hvert fald før 1357. Man kan godt tænke sig, at vagtsystemet er skabt i forbindelse med denne kraftige opbygning af flåden. Lignende kræfter var dog også virksomme andre steder, f.eks. i Frankrig, hvor der allerede 1288 nævnes en *amiral* som øverste flådekommandør. En fransk admiralitetsret oprettedes 1373. Titlen *a(d)miral* (lat. *amiraldus*) er oprindeligt et arabisk udtryk *amir-al-bahr* (= havets høvding); den bliver gængs netop på dette tidspunkt, dels som slådens øverste, dels - måske lidt senere - som chef for en konvoj, et »admiralitet«³⁴.

I det opkommende vagtsystem indgår de allerede nævnte forudsætninger: nattevagt, udkiksmænd, sejl- og råvagt (søvagt), militær-vagt, gruppeinddeling af mandskabet med kvartermestre som ledere, samt de forskellige fællesskaber. På basis af dette er det ikke svært at forestille sig, at på et vist tidspunkt, da skibene var blevet store nok og mandskabet talrigt, har en fremadskuende, praktisk indstillet administrator og organisator på genial vis udtænkt hele

systemet ved at forbinde det med en til søs virkelig nyskabelse: en taktfast inddeling af étmålet v.hj. af timeglasset og en regelmæssig vekslen mellem vagt og frivagt, markeret ved skibsklokkens signaler. Som nævnt blev timeglasset og klokken brugt i klostrene til munkenes »vagt« døgnet igennem i forbindelse med de kanoniske tider, ligesom en vagtklokke i byerne ringede på og af vagt. I virkeligheden var det hele lige til at overtage til skibsbrug, når en genial mand først fik ideen dertil. Og det er uden tvivl det, der er sket.

Det må dog indrømmes, at vi ikke har helt fuldgyldige beviser for, at systemet er opstået så gnidningsløst som her antydet. Navnlig foruroliger det os, at vi, som før nævnt, ikke har direkte beviser for, at vagten fra først af omfattede mere end selve nattevagten, da vagten om dagen ikke er nævnt udtrykkeligt før senere. Måske må man tænke sig en glidende overgang som f.eks. fra (1.) den gamle, tidsmæssigt ret upræcise nattevagt til (2.) en ny nattevagt, reguleret af timeglas og klokke, men endnu uden særlig vagt om dagen. Da timeglasset først var taget i brug, måtte det for tidsmålingens skyld vendes hele étmålet igennem, og før eller senere tog man (3.) dagtimerne med i vagtordningen, hvorved det færdige system var en kendsgerning. Alt dette er selvfølgelig kun teoretiske overvejelser, som med vor nuværende viden hverken kan be- eller afkræftes.

Hvordan det end forholder sig, må nyskabelsen være sket på orlogsskibene, som var datidens største, og hvor der var mest behov for orden, disciplin, sikkerhed og krigsmæssig effektivitet for at få et funktionsdygtigt, velsmurt apparat og en ufravigelig regelmæssig rytme over det i sig selv hvilende skibssamfunds arbejde og fritid, forplejning, religiøse behov m.m. Her har officererne haft indsigt nok til at opfatte dets praktiske værdi, og magt nok til at sætte det i sving, bakket op af en stærk statsmagt, en fyrste eller et admiralitet med målbevidst vilje og fremsyn. Var det først indkørt på basis af den gamle vagtordning, som eksisterede i forvejen, løb det videre af sig selv, ledet af profosser eller kvartermestre med straffemyndighed i overensstemmelse med sølovene, som blev strengere og hårdere med tiden.

Sømændene var taberne; de havde kun at adlyde. Forøvrigt ved vi, at en stor del af dem i hundreder af år var pressede til krigstjenesten og derfor ingen naturlig grund havde til at være loyale og tilfredse. De har hadet lyden af søfløjten, som kaldte dem på dæk og gav dem deres kommandoer.

Da systemet først var sat i skik, bredte det sig efterhånden til andre lande, som vi kan se af de tilfældige kilder, først og fremmest til Frankrig. Det har ligeledes hurtigt vist sig at være brugbart på større handelsskibe, hvor man også tidligere havde en form for vagt. Kort før 1400 må det være indført på de tyske hansestæders skibe, og spanierne kender det i hvert fald omkr. 1436. Af en eller anden grund savnes der for en lang periodes vedkommende efterretninger fra søstater som Portugal og Nederlandene. Men at systemet også der har været kendt, kan man ikke betvivle. Fra Norden kommer de første vidnesbyrd som omtalt fra danske orlogsskibe 1536.

Siden har systemet gået sin sejrsgang over hele den »kristne«, dvs. den europæisk-amerikanske verden, og i vore dage bruges det vel overalt i moderniseret form på større skibe, uanset religion og nation.

Forhold ombord, hvor vagtsystemet er ukendt

Man har svært ved at forestille sig en effektiv søfart uden vagtsystem, i hvert fald på større skibe. På de små har man nok kunnet finde ud af det i god forståelse under skipperens autoritet. Men det er klart, at man altid har haft en vis, omend nok så primitiv form for vagtholdning. Man har det indtryk, at vikingetidens skibe var bemandede med en flok frihedselskende og selvbevidste individualister, som det var svært at holde i ave, og som sjældent var enige om noget. Sagaerne fortæller derom. Men af den tidligere diskuterede Bjørkøret fremgår det tydeligt, at der fra tidlig tid både har været et ordens- og kommandosystem, et stramt vagthold og strenge straffe, og man vil da også måtte indse, at i virkeligheden har det været sådan, at kun de øverste på skibene fik lov til at være individualister, mens »den lille mand« måtte adlyde.



Vi har selvfølgelig ikke noget livsnært billede af en vikingeskibsbesætning, men vil antage, at dette amatør-billede af et vagtmandskab af danske og svenske søfolk om bord på bark »Lysglimt« af Aalborg 1921 kommer så tæt op ad det som muligt. Vi hører gang på gang om vikingernes ubændige personlige frihed og demokratiske lighed og fornemmer, at det ikke altid må have været let at styre en sådan flok indædte individualister. I virkeligheden har der dog hersket en stram disciplin og en hård mandstugt, for at det hele kunne fungere. - Foto af senere kaptajn C.M. Nielsen.

The difference between the crew of a Viking ship and this Danish-Swedish watch crew from the Danish bark »Lysglimt« of Ålborg in 1921 - one thousand years later - may not have been great. Sagas and chronicles give an account of the fanatical sense of freedom and democratic equality of the Vikings, but, in fact, they were ruled by strong discipline. Otherwise they would not have been able to achieve what they did.

Markante udtryk for vikingernes frihedstrang giver bl.a. følgende beretninger, den første fortalt af munken og historieskriveren Dudo i hans værk »De moribus et actis Normannorum«, liber II: Da den danske vikingehøvding Rolf (Rollo) 876 satte sig fast i Rouen ved Seinen, kom nogle frankiske udsendinge fra en af den franske konges hertuger; de anråbte en flok vikinger og spurgte, hvem de var, hvor de kom fra og hvad de ønskede. »Vi er danere, vi kommer fra Dacia (Danmark), og vi vil betvinge Francien (Frankrig)«. - »Hvad hed-

der jeres herre?» - »Vi har ingen herre, for vi er alle lige i magt«. - Den næste fortælles i en engelsk krønike: Da den egenmægtige jarl i Northumberland Toste Godwinsøn pålagte de derboende nordiske bønder skatter, jog de ham væk (1064) og ville ikke have ham tilbage igen. »Vi er født frie«, erklærede de, »og opdraget som frie mænd. En herskesyg og stolt høvding vil vi ikke tåle, thi vi har lært af vore fædre at leve som frie mænd eller at dø«³⁵.

Disse stolte udsagn er i hvert fald ikke fremsat af undergivne personer, men af stærkt selvbevidste frimænd og førere, som må have haft svært ved at indordne sig de ledende høvdinges bud og krigsdisciplinen. Spørgsmålet er så, om de virkelig kan være repræsentative i al deres bravado. Uden tvivl giver de udtryk for topfolkernes idealer, men kan vel næppe dække deres undergivnes inderste indstilling. De ser betænkeligt ud til at være præget mere eller mindre litterært i den hensigt at betone, hvordan de førende nordboer selv ønskede deres »image« indprentet hos modstanderne. Paralleller forekommer f.eks. i antikkens Grækenland, hvor grækerne på tilsvarende måde gjorde opmærksom på deres ædle folkekarakter ved prangende fyndord, som forbavsede og duperede persere og andre barbarer.

Et begreb om, hvor tilfældigt, for ikke at sige sjusket, det kan gå til på skibe uden vagtsystemet, giver senere tids beretninger fra fremmede kulturers søfart. Gutzlaff skildrede f.eks. en fart fra Siam til Kina ombord på en *kinesisk djunke* i begyndelsen af 1800-årene³⁶:

Søfolkene - der er to klasser, »hoveder og øjne« (helbefarne) og »kammerater« (simple matroser) - har part i skibet og lov til at tage varer med, og de adlyder derfor kun skipperen, når det passer dem; tit skælder de ham ligefrem ud. Der er aldeles ingen form for disciplin, og skipperen er ofte nødt til at rette sig efter mandskabet, som modsætter sig enhver foranstaltning til det bedre, hvis de synes den strider mod deres egen fordel. I farefulde øjeblikke taber de modet og bliver helt rådvilde, og ikke sjældent ender det med deres undergang. Folkene deltager øjensynlig så lidt som muligt i skibsarbejdet. En af dem står for proviantindkøbene, en anden vogter lasten og en

trede besørger religiøse ofringer og antænder røgelsespinde. Men ellers er det skipperen, der hele tiden er på udkik, og styrmanden, som står for ror og sejl. De to overordnede får sjældent tid til at sove.

Interessant er også en beskrivelse af forholdene ombord på *arabiske dhower og sambukker*. Alan Villiers fortæller fra en rejse dermed 1938, at der hverken er vagt eller fast rortørn, ej heller faste skaffetider. Alle søfolkene, som ikke ejer del i skib eller varer, er på dæk samtidig, og alle hjælper med de forekommende arbejder, men uden noget som helst system. Styrmanden eller en af sømændene sidder ved rorpinden, ofte i 4-6 timer, eller hele dagen, hvis det ikke falder nogen ind at afløse dem. Udkik holdes om dagen af skipperen og om natten af styrmanden, bådsmanden eller rorgængerens³⁷.

På den anden side lader det forøvrigt til, at man ret tidligt på større skibe i muhamedanske lande efter europæisk forbillede har anvendt et vagtsystem, som det f.eks. fortælles i 1760'erne om barbareskerne i Nordafrika, der i århundreder var en trussel mod skibsfarten i Middelhavet og langs Atlanterhavets kyst. De marokkanske søøveres mandskaber var inddelt i to parter, som hver sjette time afløste hinanden. På tyrkiske krigsskibe, meddeler Aubin 1702, havde man 5 timers vagt³⁸.

Muhamedanerne hadede klangen af kirkeklokker, derfor havde de ikke nogen skibsklokke ombord. I stedet for at slå glas har de slået en trommehvirvel.

Konklusion

En rubricering og analyse af de forholdsvis få og spredte oplysninger om vagter i ældre tid fører efter vor mening til det resultat, at vagtsystemet må være opstået i den engelske orlogsflåde i slutn. af 1200-årene. Det har som forgængere ældre former for vagt, specielt nattevagten, som er militær og kan spores tilbage i oldtiden, samt mere tilfældige søvagter (udkik, anker- og sejlvag, landgangsvagt), især på handelsskibe. Man har på et vist tidspunkt inddelt mandskabet i (fire) vagthold og har haft en fast turnus for folkenes delta-

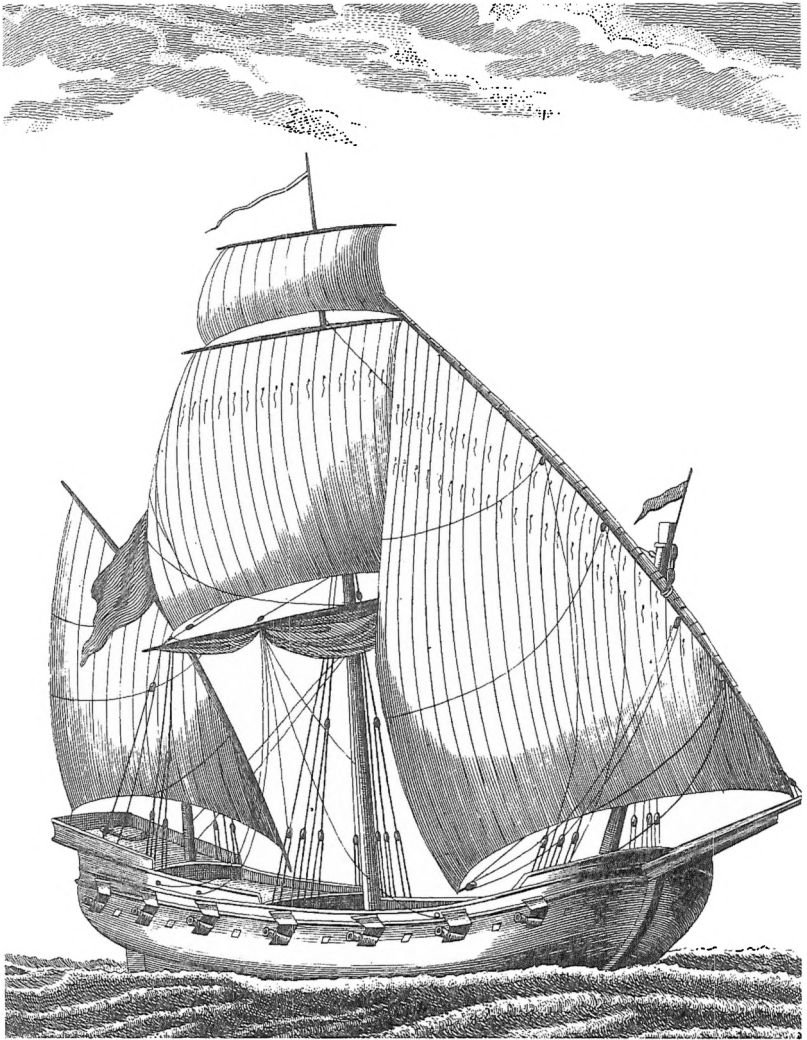
gelse i vagten. I vagtholdenes kammeratskab indgår en del ældre fællesskaber.

Det nye, der skaber vagtsystemet, er lånt fra klostrenes »tide«-system: brugen af timeglasset til at udmåle ét målet i éns tidsafsnit for vagterne, samt skibsklokken som lyder hver halve time og med sine 8 glas tilkendegiver, at vagten er udløbet.

Større skibe med større besætninger er betingelsen for systemets indførelse og nødvendighed. Strengt straffebestemmelser indføres for forseelser under vagten, og disciplinen strammes.

I de følgende århundreder blev vagtsystemet accepteret af de andre europæiske sømagter, i hvert fald på orlogsskibe og større kofardiskibe.

Marokkansk chebek fra 1760'erne, et af de frygtede nordafrikanske barbaresk-søøverskibe, som overfaldt »kristne« (europæiske) skibe, plyndrede dem, myrdede søfolkene eller gjorde dem til slaver. Sådanne skibe kunne føre 12-16 kanoner og have en besætning på omkring 120 mand. Mandskabet var delt i to vagter, og hver vagtperiode var på 6 timer. Skibsklokke brugtes ikke, da muhamedanerne hadede dette kristne symbol. I stedet for kunne man anvende en tromme. - Stik af Meno Haas efter tegning af orlogskaptajn A.H. Stibolt, i G. Høst: Efterrettn. om Marókos og Fes (Kbh. 1779). *Moroccan chebeck from the 1760's, one of the much dreaded pirate ships of the North African Barbary states which attacked and robbed European merchantmen and made the surviving crew slaves. On board such ships, which carried 12-16 guns and a crew of about 120 men, a watch-system with 6-hour watches existed. Instead of the bell, which for the Muslims was an unacceptable Christian symbol, a drum was used.*



Kildehenvisninger

På grund af pladmangel er noteapparatet begrænset til det nødvendigeste.

Forkortelser

Black Book = *The Black Book of the Admiralty* (ed. Sir *Travers Twiss*) I-IV (London 1871-76).

Falk = *Hjalmar Falk*: *Altnordisches Seewesen* (Wörter und Sachen IV, Heidelberg 1912).

Harbitz = *G.P. Harbitz, S. Oppedgård og Rolf Scheen*: *Den norske leidangen* (Oslo 1951).

Heinsius = *Paul Heinsius*: *Das Schiff der Hansischen Frühzeit* (Weimar 1956).

H&S Årbog = *Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, 1942 ff.

Marcus = *G.J. Marcus*: *Ocean Navigation of the Middle Ages* (doktorafhandling, manuskript, Oxford 1954).

MM = *The Mariner's Mirror* (Society for Nautical Research, London), 1 ff. (1911 ff.).

Mollat = *Michel Mollat*: *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique - IX^e-XVI^e siècle* (Paris 1983).

Oppenheim = *M. Oppenheim*: *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII* (London 1896).

Pardessus = *J.M. Pardessus*: *Collection de lois maritimes antérieures I-VI* (Paris 1828-45).

Seamen in Soc. = (*Paul Adam* ed.): *Seamen in Society* (samling af de maritime forelæsninger fra 15th International Congress on Historical Sciences, Bukarest 1980).

Taylor = *E.G.R. Taylor*: *The Haven-Finding Art* (London 1956).

Waters = *David W. Waters*: *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times* (London 1958).

Vogel = *Walther Vogel*: *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt I* (Berlin 1915).

Noter

¹ *J.Fr. Schroeter*: *Haandbog i Kronologi I* (Oslo 1926), 44ff., 67ff.; *Herluf Nielsen*: *Kronologi* (Viborg 1962), 68ff., 70f.; *F.A.B. Ward*: *Time Measurement I* (London 1947), 16, 22; *W.C. Harford* i *The Connoisseur* 91 (1933), 160ff.; *Willis J. Milham*: *Time and Timekeepers* (London 1923), 51ff.; *Jürgen Abeler*: *Ullsteins Uhrenbuch* (Frankf. 1975), 9, 29, 42; *Taylor* 116, 140f.; *Vogel* I, 453; *Heinsius* 173, 184; *Oppenheim* 50, 61ff.

² *Niels Winther*: *Færøernes Oldtidshistorie* (Kbh. 1875), 35f.

³ *Henning Henningsen*: *Skibsklokker*, i *Arv og Eje* 1983; *Th. Hach*: *Lübecker Glocken-*

- buch (Lübeck 1913), 84; klokken er muligvis forsvundet under krigen og er forgæves eftersøgt med bistand af museumsforvaltningen i Lübeck ved Dr. *Ulrich Pietsch*.
- ⁴ Sjöhistorisk årsbok (Stockholm) 1979-80, 75; *L. G. Carr Laughton*: Old Ship Figure-Heads & Sterns (London 1925), 250f.; *Karl Wede*: The Ship's Bell (New York 1972), 10; *Oppenheim* 39, 45, 258, 287 o.fl.; Danmarks gamle Købstadlovgivning (udg. *Erik Kroman*, Kbh. 1951ff) III, 94.
- ⁵ *Joinville*: Ludvig den Helliges Krønike (Kbh. 1898-99), 165; MM 8, 98, 376f.; 9, 342; 40, 69; 75, 167 f.; *Hansisches Urkundenbuch* IX, 541; *Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies* (Hakluyt 70-71, London 1885) II, 231f.
- ⁶ *Henning Henningsen* i Kulturhist. leksikon f. nord. middelalder IV, 555ff.; *Klaus-Peter Kiedel & Uwe Schnall*: Die Hanse-Kogge von 1380 (Bremerhaven 1982), 74; *Mollat* 165; *Ute Scheurlen* i *Seamen in Soc.* II, 149.
- ⁷ *Harbitz* 81.
- ⁸ *Alethea Wiel*: The Navy of Venice (London 1910), 335; *Christiane Villain-Gandossi* i *Seamen in Soc.* II, 155.
- ⁹ *E. Keble Chatterton*: The Story of the British Navy (London 1911), 85.
- ¹⁰ *Pardessus* VI, 23f.
- ¹¹ MM 12, 197; *Cornelis Anthonisz*: Het Leeskartboek van Wisbuy (ed. *Johs. Knudsen*, Kbh. 1920); *Kjeld Jensen Slagelse*: Goed Hafns Anden Pilot (Kbh. 1670).
- ¹² *A. Jal*: Archéologie navale (Paris 1840), I, 313; II, 204 (efter *Bartol. Crescentio*).
- ¹³ *Falk* 8.
- ¹⁴ *Aug. Köster*: Das antike Seewesen (Berlin 1923), 127.
- ¹⁵ *Roald Morcken*: Den nautiske mil gjennom tusen år, i Bergens Sjøfartsmuseum.s årshefte 1968, passim; *Marcus* 211. - Gokstadskibet: efter venlig meddelelse fra dir. dr. *Detlev Ellmers*, Bremerhaven.
- ¹⁶ *Waters* 581; *Henning Henningsen* i H&S årbog 1980, 24ff., 35; Kongespejlet (udg. *Finnur Jónsson*, Kbh. 1926), 98; *Mollat* 147; Lærebog for Orlogsgaster 1939, 67f.; *Klaus Friedland* i *Seamen in Soc.* II, 15f. og *Ute Scheurlen* sst. II, 148.
- ¹⁷ De profectione Danorum in Terram Sanctam, kap. 12; oversat af *Jørgen Olrik* i *Krøniker fra Valdemarstiden* (Kbh. 1901), 152.
- ¹⁸ *Byskupa sögur* (udg. *Gudhni Jónsson*) II (Reykjavík 1948), 190.
- ¹⁹ *Saksnes Danesaga* (overs. *Jørgen Olrik*) II (Kbh. 1925), 128, 258, 260.
- ²⁰ *Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen* (udg. *Rudolf Meissner*), *Germanenrechte*, N.F. III (Weimar 1950), 300f., 451ff.
- ²¹ Jfr. *Roald Morckens* arbejder, samlet i *Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år* (Bergen 1983); *Poul Johs. Jørgensen*: Dansk Retshistorie (Kbh. 1969), 56ff., 252ff., 282, 430f.; *Krøniker fra Valdemarstiden* (*Jørgen Olrik*, Kbh. 1900-01), 93, 96, 111; *Harbitz* 34; *Poul-Erik Hansen*: Danmarks ældste Flaadeordning, i H&S årbog 1946, 62ff.; *O. Nielsen*: Kjøbenhavn i Middelalderen (Kbh. 1877), 115f., 132; Danmarks gamle Købstadlovgivning (udg. *Erik Kroman*) III (Kbh. 1955), 26ff., 35, 62, 64f.

- ²² The Exeter Book II (ed. *W.S. Mackey*, London 1934), 2f.; *Pardessus* V, 334; VI, 22f.
- ²³ *Pardessus* V, 357, 447; *Henning Henningsen*: Kølhaling og råspring, i H&S årbog 1956, 89ff.
- ²⁴ *A. Jal*: Glossaire nautique (Paris 1848), 1353; *Charles de la Roncière*: Histoire de la Marine Française II (Paris 1900), 455f.
- ²⁵ *Christopher Lloyd*: The British Seaman 1200-1860 (London 1968), 25; Black Book I, 284, 451, 454, 457, 461, 465, 470f.
- ²⁶ *Pardessus* V, 124.
- ²⁷ MM 38, 261f.; Black Book III, 437f.; *Pardessus* II, 120, 252f.
- ²⁸ Cit. i *Joanna C. Colcord*: Songs of American Sailormen (New York 1938), 27f.
- ²⁹ *Reinaldo Caddéo*: Columbus' Skibsjournal 1492-93 (Kbh. 1942), passim.
- ³⁰ *Chr. Schefer*: Le Discours de la Navigation de Jean et Raoul Parmentier (Paris 1883), passim.
- ³¹ Danske Magaziin V (Kbh. 1751), 12.
- ³² *Chr. Waagepetersen* i H&S årbog 1971, 32.
- ³³ *Taylor* 116.
- ³⁴ *W. Blunt*: The Golden Road to Samarkand (London 1973), 88.; MM 35, 276ff.; 38, 263, 267f.; *Michael Lewis*: The Navy of Britain (London 1948), 339f.; *Heinsius* 100, 231f.; *G.J. Marcus*: A Naval History of England I (London 1961), 15f.; *Mollat* 163; *Timothy J. Runyan* i Seamen in Soc. II, 4 og *Christiane Villain-Gandossi* sst. II, 153.
- ³⁵ *Dudo*: Normandiets Historie under de første Hertuger (udg. *Erling Albrechtsen*, Odense 1979), 47; *J.J.A. Worsaae*: Den danske Erobring af England og Normandiet (Kbh. 1863), 143f.; *samme*: Minder om de Danske og Nordmændene i England, Skotland og Irland (Kbh. 1851), 221.
- ³⁶ *John Francis Davis*: Chineserne (Kbh. 1843), 664.
- ³⁷ MM 40, 174; *American Neptune* (Salem) XI, 185.
- ³⁸ *Georg Høst*: Efterretninger om Marókos og Fes (Kbh. 1779), 178; *Aubin*: Dictionnaire de Marine (Amsterdam 1702), 647.
- ³⁹ Under korrekturlæsningen er jeg blevet opmærksom på, at den tyske sprogforsker *Gustav Goedel* i sin *Etymologisches Wörterbuch des deutschen Seemannes* (Kiel-Leipzig 1902), s. 371 ff. påviser, at det franske *quart* = vagt, i virkeligheden ikke har noget med *quart* = fire (fra latinsk *quartus*) at gøre, men skal være opstået ved et sammenfald med *garde* = vagt (fra sprogstammen *var* = vogte, værge, våge, som findes i gotisk *wards*, angelsaksisk *ward*, gammeldansk *wardh*, tysk *wart* og i flere sprog, alle i betydningen vagt); på spansk er det lånt i formen *guardia*, som igen er lånt videre til fransk som *garde*, der altså ved et lydligt sammenfald er blandet med talordet *quart*, således at både *garde* og *quart* betyder vagt. *Quart* og *quartier* indlantes ret tidligt fra fransk til engelsk, hollandsk, tysk og skandinavisk i den franske betydning vagt, ligesom også *quartier-maître* = leder af vagten, kvartermester. Disse franske betegnelser brugtes jævnsides med den hjemlige betegnelse *watch*, *wacht*,

vagt. Samtidig havde man også i disse sprog som i fransk ord som *kvart*, *kvartier*, afledt af latinsk *quartus* = fire. Både i fransk og de andre sprog er der på den måde opstået en letforståelig forvirring, idet *quart* = vagt selvfølgelig har givet anledning til at formode en sproglig forbindelse med tallet fire. Denne forvirring går langt tilbage i tiden, jfr. firdelingen af vagten i den norske Bjørkø-ret (før 1170) og i den franske orlogsflåde ca. 1370 (med betegnelsen *quartenier* for lederen af de udtrykkelige nævnte fire vagter), og også i senere kilder møder man gang på gang henvisninger til firdelingen, hvad der altså ret beset er forkert. Denne forvirring i kilderne har også sat sine spor i min fremstilling, hvor jeg i god tro har gjort forskellige krumspring for at søge en forklaring på disse problemer, som datidens folk heller ikke forstod. Desværre har jeg for sent mødt Goedels sproglige iagttagelse, som på logisk vis forklarer den herskende forvirring om firdelingens rolle inden for vagtsystemet.

En tysk sammenfatning af ovenstående arbejde er trykt i *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, bd. 7 (Bremerhaven 1984): Ueber den Ursprung des Wachsystems, og en engelsk vil fremkomme i *Mariner's Mirror*. I forbindelse med et tysk(-internationalt) forskningsprojekt »Schiff der Zukunft« har jeg efter anmodning udarbejdet en redegørelse spec. om vagternes rotering (»drejning«) efter engelsk, fransk og hollandsk model, om to- og treskiftevagter, arbejdsvagter, vagt i moderne tid m.v. Den vil blive trykt i *Schiff und Zeit* 1985.

Jeg takker museumsdirektør dr. *Dellev Ellmers*, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, prof., dr.med. *Hartmut Goethe*, Bernhard-Nocht-Institut, Hamburg, og dr. *Uwe Schnall*, også Bremerhaven, for hjælp og vejledning samt imødekommenhed m.h.t. publicering. En tak rettes ligeledes til mine kolleger, museumslederne *Jørgen H. Barfod* og *Ole Crumlin-Pedersen*, samt museumsinspektør *Ole Ventegodt*, som alle venligst har gennemlæst manuskriptet og givet mig gode råd.

Da emnet som antydnet ikke har været behandlet før, står fremstillingen og konklusionen helt for min egen regning. Henvisning til nyt stof modtages gerne under flg. adresse:

Fhv. museumsdirektør, dr.phil. **Henning Henningsen**,
Flynderborgvej 7
3000 Helsingør

THE ORIGINS OF THE WATCH-SYSTEM

Summary

When talking about the watch system at sea we mean the division of the day (and night) into a number of *watch periods* of equal length (usually 6 watches of 4 hours each) and the division of the crew into *watch teams* (2 as a rule, though 3 shifts were to be found on big ships back in the 16th century) who took it in turns to keep watch and be off duty. The watch team is responsible for the work on the ship, for sailing and for safety: navigation, the helm and look-out. By using an uneven number of watches the watch teams are *rotated* to avoid their being on duty at the same time every day. The table in the Danish text shows the names of the watches in the languages of the various sea-faring nations.

Up till now nobody has tried to investigate when and how this important system, which is so vital for the working rhythm on board, arose. In this article we will try to rectify the omission by analyzing some of the evidence from earlier times.

The basic factors in the watch-system are primarily the *hourglass* and the *ship's bell*. Whereas previously the day had been divided up into 12 hours and the night into 3 (or 4) night-watches which grew shorter or longer according to the time of the year (the so-called *temporal times*), the advent of the hourglass made it possible to divide the whole day and night up into 24 identical and equally long »clock hours« (*horae aequales*). Most often the handier half-hourglass was used. It stood or hung in front of the helmsman, and every time it ran out he would turn it over and ring the ship's bell once, which could be heard all over the ship: after the first half-hour of the watch - one *glass*, after the next half-hour (i.e. one whole hour) - two glasses, and so on up to 8 glasses when the 4-hour watch period was over and the watch team relieved.

The same problem existed in monastery churches, where the monks were called to prayer by the church bell. The prayers had to be said throughout the day and night at exact and unvarying intervals, the canonic times (*horae canonicae*). It was probably here that the hourglass was first used in connection with the bell, and it is precisely this timed prayer system which was so suitable for use on ships.

From 1295 onwards the available material shows evidence of English warships having used hourglasses (*dyall*, *orologio* and such like). The oldest reported ship's bells are from around 1400 on a German ship and 1420-22 on English ships (*one bell for the sailors watches*), but the fact that the bell is not mentioned until so late is, of course, a pure accident since glass and bell were closely linked from the very beginning.

The leader of the watch is called the quarter-master, which could indicate that originally there were 4 watch teams (quarter watches). It seems, however, that the French *quart*, *quartier*, which was taken over by most languages, had nothing to do with *quart* = four (Latin *quartus*) but was a phonetic misunderstanding of Spanish *guardia*, meaning *watch* (cf. English *ward*). About 1370 *quarteniers* are mentioned in the French Navy, and in 1443 *quarter maisters* in the English Navy. Their insignia and mark of command were the boatswain's *whistle* or *call* (French *sifflet*). One such whistle is reported on a French ship from 1250, and in 1418 a whistle is mentioned on an English ship. One must remember, however, that the dates we come across are purely arbitrary and in no way indicate that the objects or persons concerned appear for the first time. When we find a mention of these indicators in an old text it is a sign that the watch-system has been introduced on board - and this also applies to the *traverse board* which was used to record course and speed during the watch.

The watch-system itself became a necessity during the Middle Ages because as time went by ships got bigger and bigger, which in turn meant that the size of the crew also increased, especially on warships. The structure of the crew changed and there arose a need for many different specialists on board. The system also entailed tighter discipline, and individual liberty was restricted. Democracy was on the wane while the captain and officers got more power.

Naturally the watch-system did not arise out of the blue. It had its origins in systems used on board ships in earlier times, primarily the *night-watch*, which again was based on ancient military watch-systems on land, - cf. the above-mentioned division of the night into night-watches. No doubt watch was kept on board at night, partly for the sake of navigation (look-out and helmsman), and partly, in the case of warships, as a precaution against attack. The oldest Northern European example is the *nihtwaco* mentioned in the English poem »The Seafarer« (in Codex Exoniensis), from the 9th - 10th centuries. The very fact that the watch from 8 p.m. to 12 midnight is called *first watch* in all the European languages while the watch from midnight to 4 a.m. is called *second watch* and from 4 a.m. to 8 a.m., although rare, *third watch*, is a sure sign that such a night-watch was a forerunner of the watch-system. For a long time to come the first watch was posted at 8 p.m. (instead of 12 noon which is now the start of the nautical day), often with a religious solemnity on catholic and protestant ships alike. The question now is whether the watch-system from the beginning only included the 3 nightwatches from 8 p.m. to 8 a.m. while the day watches from 8 a.m. to 8 p.m. were excluded. We cannot answer this question but it is hard to imagine that this was the case. It would seem logical once the half-hourglass had been used to divide the day into 24 regular hours, 48 half-hours, that it was absolutely necessary to continue turning the hourglass day and night in order to keep track of the passing of the hours.

Another important prerequisite for the watch-system was the existence of the

many brotherhoods on the ships of all nations. We can study them best in the Nordic sources, where we see that the crew formed several smaller fellowships: for eating, for sleeping (often two people in one skin sleeping-bag), for rowing, for bailing, for the sharing of lockers, etc.

Normal guard duties on board (e.g. look-out, guarding against enemies, port guard duty, anchor watch, etc.) were of course carried out even before the introduction of the watch-system as such. We can see many examples of this in the Nordic sagas.

The most valuable source of information about the start of the watch-system is the Norwegian *Bjørkøret* (Bjørkø Law) which dates from about 1170 but whose provisions are probably older. An entire pre-watch-system has been developed here: the crew are divided into 4 watches who have 1. look-out duty, 2. mooring and anchor watch, 3. bailing duty, and 4. yard or sail duty. Each group is led by a »reidhumadhr« (quarter-master), and the exact position of his sleeping quarters in the ship is indicated. The assignment of the men to their watches follows their fixed places on the thwarts during rowing - they also had their sleeping quarters here - and one watch might for example begin in the stern and go aft on the starboard side, while another might begin by the mast on the port side and go forward to the forebody. In actual fact the watch-system here has clearly come a long way. What is missing here is primarily an exact measurement of the time intervals and an indication of these intervals by means of sound, in other words the hourglass and the ship's bell. That is why this source says nothing about the length of each watch; the relief of the watch could not have taken place at such regular intervals as later, even though it must be emphasized that human beings have a more or less accurate sense of the passage of time even without looking at a watch or clock. Similar watch-systems could probably have been used by other nations as well, but unfortunately the very limited amount of source material does not mention the fact.

The watch is mentioned throughout the Middle Ages in some of the maritime legislation, especially as regards warships but also in the case of merchant ships. Italian, Spanish and English maritime laws mention the watch without any clear indication of whether they mean the old inherited (night-)watch, or whether the watch-system we are looking for has in fact been introduced. There are quite often references to the more or less harsh penalties for the presumptuous members of the watch who commit the most serious crime of all on board: sleeping while on duty. The first certain reference to the watch-system which we have found is in the Spanish law code *Consolat de Mar* in an extended version from the beginning of the 15th century, where it clearly states that the skipper, immediately after setting sail, is duty bound to post the watches which are to keep watch on the ship, both in harbour and under sail. The watch on an Italian pilgrim's galley sailing from Venice to the Holy Land is described in 1483, and Columbus' diary from his first voyage in 1492-93

gives for the first time the names of some of the watches and a description of the ceremonies used when posting the night-watch.

The various pieces of evidence about the watch on board which we have found up until approximately 1550 are presented in chronological order in the table in the Danish text (O = warship, H = merchant or expedition ship). Compared to the amount of intensively studied source material there may not be very many references offering concrete proof, but presumably there are enough to give a pretty clear idea of where and when the system might have arisen. The list gives an unequivocal answer: it must have happened in the English Navy, probably towards the end of the 13th century. It cannot be pure coincidence that precisely in the 50-year period starting in 1295 a whole series of examples from England mention the presence on board of the hourglass, even though we must allow for a more copious publication of English source material than that of other nations. Naturally we do not go so far as to claim that the well-known English King Edward I (1272-1307), who among other things reorganized England's national sea defence, had anything to do with it. But certainly we may presume that the creator of the system must have been a brilliant organizer who had a strong state behind him and who could see the possibilities which there were in the system. However, this is still just a theory. And whether or not everything really went as smoothly as presented here also remains an open question, since we know nothing whatsoever about the sequence of events. It is possible, as we have implied, that the night-watch in the beginning was the primary watch, while the day watch was first introduced later. It would be highly desirable if more sources could be traced shedding light on this problem.

Once the system had been invented it spread to other countries, especially to the navies, and later to the big merchant and company vessels as well. In France it appears that the system was introduced in the 1370's and in the German Hanseatic ships certainly before 1400. On Spanish ships we have documented its use around 1436. Strangely enough, our sources say nothing about such out-and-out seafaring nations as Portugal and the Netherlands, but this must be pure chance because the system was almost certainly in use here at the same time. In Denmark the system was definitely known at the beginning of the 16th century, if not before.

A watch-system was also known on large Muhammadan ships, in the 17th century at least. They did not, however, use the ship's bell, which they regarded as a Christian symbol, but instead indicated time by drumbeat.

Travellers' descriptions of the ships of various countries where no watch-system was known, e.g. Chinese junks and Arabic dhows, show how haphazardly the work was carried out on board these ships and how slack discipline was. The watch-system has without a doubt been one of the most important factors contributing to the impressive expansion of shipping over the Seven Seas through the centuries.



Reden ved byen Bantam på Java. Efter søkortatlas udgivet af Johannes og Gerard van Keulen, Amsterdam 1742-60. Roads of Bantam in Java.

»Voogel Phoenix«s rejse til Bantam 1677-1679

Af

JAN PARMENTIER

Sejladts til Asien under Dannebrog tog sin begyndelse allerede i 1616; men om selve sørejserne i 1600-tallet ved vi ikke ret meget. Forfatteren, der er belgier og bor i Gent, præsenterer imidlertid nedenfor et sådant togt 1677-1679 med den danske Ostindiefarer »Voogel Phoenix«. Om bord var flere nederlændere, hvoriblandt styrmand Jan Lindeman, på hvis flamsksprogede skibsjournal artiklen bygger. Rejsen gik ad tidens sædvanlige rute fra København via De capverdiske Øer, Kapstaden og Trankebar til Bantam på Java; derfra gik turen direkte tilbage med en ladning bestående af alskens herligheder fra Østen.

Denne rejseberetning fra Ostindiefareren »Voogel Phoenix« bygger på oplysninger i skibsjournalen, som findes på Det kongelige Bibliotek, Kallske Samling nr. 85. Den kan på ingen måde sammenlignes med J.P. Cortemündes dagbog fra rejsen med »Oldenborg« 1672-75¹. En skibsjournal rummer korte, daglige beretninger fra livet om bord med særlig vægt på vind, vejr, kurs, bestik (bestemmelse af længde- og breddegrad) og den dagligt tilbagelagte afstand. Alle disse oplysninger blev optegnet skematisk i fortrykte kolonner på bagsiden af bladene i logbogen. Det var en international skik, som stort set ikke ændrede sig i det 18. årh.; kun blev positionsbestemmelserne mere præcise, ligesom de blev foretaget oftere². På forsiden af bladene blev oplysningerne yderligere kommenteret, og man beskrev særlige begivenheder blandt besætningen, møder med andre skibe og provianteringer undervejs. Handelstransaktioner skrev man kun lidt eller slet intet om.

Skibsjournalen for »Voogel Phoenix« er skrevet på gammelt nederlandsk, og den er ført af Jan Leendersen Lindeman fra Monnikendam i provinsen Noord-Holland, ca. 8 km nord for Amsterdam. Han sejlede allerede i 1670 til Batavia med fløjten »Saxemborg« i Det Nederlandske Forenede Ostindiske Kompagnis tjeneste³.

Lindeman påmønstrede »Voogel Phoenix« som andenstyrmand, men blev forfremmet til kaptajn efter nogle vanskeligheder med hol­ lænderne ved Kap Det Gode Håb, som vil blive beskrevet nærmere i det følgende. Kompagnidirektørerne var tilsyneladende tilfredse med ham, for i 1680 blev han kaptajn på »Dansborg«, der skulle til Trankebar. Den strenge vinter i 1680 blev imidlertid skæbnesvan­ ger for »Dansborg«, og skibet forsvandt på udturen i nærheden af Færøerne⁴. Ifølge Kay Larsen druknede besætningen⁵. Vi kan kun se, at Det Danske Ostindiske Kompagni i april 1681 udrustede en »barca longa« under kaptajn Claus Lorentzens ledelse, der skulle opsøge »Dansborg« ved Færøerne og eventuelt tilbyde sin hjælp⁶.

Kaptajnen på »Voogel Phoenix« hed Anthonie van Dooren. Han stammede fra Rotterdam og havde sejlet 7 år som førstestyrmand under hollandsk flag i Ostindien. Da »Oldenburg« i januar 1674 ka­ stede anker ved Bantam, havde skibet allerede mistet adskillige be­ sætningsmedlemmer på sin udrejse, og for at sikre tilbageturen så nogenlunde besluttede danskerne at hverve en erfaren styrmand. De fik tilladelse af Johan Maetsuycker, der var generalguvernør for Det Forenede Ostindiske Kompagni, til at lade Anthonie van Dooren sejle med »Oldenburg« til København⁷; efter denne rejse skulle han vende tilbage til Amsterdam og atter gå i Det Forenede Ostin­ diske Kompagnis tjeneste⁸. På turen til København døde »Olden­ borg«s kaptajn, Fisher, og skibsrådet satte van Dooren i hans sted⁹.

»Voogel Phoenix« var tidligere krigsskib og allerede temmelig gammelt. Det omtales første gang af H.P. Garde som et i 1648 nyt skib i Frederik 3.s krigsflåde. Det var forsynet med 34 kanonporte og

Første side af det kongelige pas for kaptajn Anthonie van Dooren på »Voogel Phoenix« med bestemmelsen fort Dansborg (Trankebar) og alle frie havne i Ost-Indien. Passet er skrevet på latin. (17. september 1677). (R.A./Danske Kancelli C 22, Ostindiske sager 1668-99, folio 178). *First page of the royal passport for Captain Anthonie van Dooren of the »Voogel Phoenix« with the destination given as Fort Dansborg (Trankebar) and all free harbours in East India. The passport is written in Latin (September 17th 1677). (R.A./Danish chancellery C 22, East Indian affairs 1668-1699, folio 178).*

178.
it nig' legit nullo aucto' scripto' r'p'one'or
forstg'et, Anno Nost' r'gna' Undersjættens
i' d'or' jaal'ndis al'Norligen' j'afin' ant'f'asat.
J'ip'it' p'aa' Nost' H'ot' Ev'ng'el'j'or' ch'ud
17. Septembris: Anno 1677.

Capt: Anthoni von Do,
vren' J'afin' p'aa' H'ot' Phoenix
i' d'or' j'ip'ind'ium p'aa' f'at'nie N^o 3.

^(Captus.)
Omnibus ac singulis notum facimus Nos
vost'rum Capitaneum Anthoni van Dorn cum
h'ec' p'asidiaria Navi Nost'ra Phoenix
denominata ad Castellum Nost'rum in Orien-
tali India situm (Danisburgum versus mi-
j'ise ac eandem nost'ram Navem sub ducta
ejusdem vel alterius Capitanei, cui ab Offi-
cialibus ibi Nost'ris concredita fuerit, h'ec'
nam secun'dum occasionem inde redituram

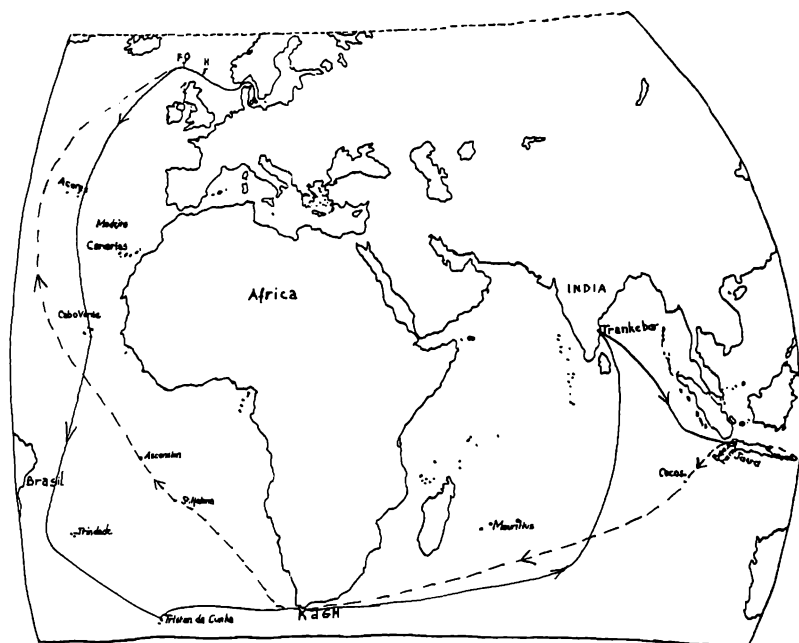
32 kanoner og havde plads til 150 mand¹⁰. I 1658 chartrede Saltkompagniet »Voogel Phoenix« til Portugal¹¹. Efteråret 1670 overdrog marinen skibet til Det Ostindiske Kompagni, og i perioden 1670-82 sejlede det 5 gange til Trankebar og Bantam under kompagniets flag. Selv om det var et gammelt skib, havde kompagniet således usædvanlig stor nytte af det; i det engelske East India Company var skibene i perioden 1653-1703 kun ude på 2,22 rejser i gennemsnit¹². Sammenlignet med »Oldenborg« havde »Voogel Phoenix« mindre tonnage, mellem 150 og 200 tons, og var mindre stærkt bevæbnet¹³. Det var et relativt lille skib sammenlignet med andre nationers Ostindiefarere; de engelske og hollandske skibe havde ofte en tonnage på over 300 tons¹⁴.

*Omrids af situationen*¹⁵

Da »Voogel Phoenix« forlod Københavns red i 1677 var den økonomiske situation ikke god for Det Danske Ostindiske Kompagni. Siden 1675 havde Christian 5. forgæves forsøgt at generobre Skåne, og krigen havde slugt store summer. Kompagniet havde desuden mistet skibet »Oldenborg«, der i 1676 gik ned nær Anholt.

Den asiatiske handel var domineret af hollænderne. Det Forenede Ostindiske Kompagni havde i løbet af det 17. årh. erobret denne handel fra portugiserne med væbnet magt. På trods af den hollandske ekspansion forsøgte englænderne, franskmændene og danskerne at holde stand i området; det lykkedes dog ikke særlig godt for danskerne. Siden 1620 besad Det Danske Ostindiske Kompagni Trankebar ved Coromandekysten, som var det centrale område for den indiske tekstilhandel. Ligesom de andre europæiske lande eksporterede danskerne bomuldsartikler herfra til Indonesien, hvor man så købte peber. Man havde med dette for øje oprettet et lille faktori i Bantam på Java.

I det 17. århundredes Europa var peber det mest efterstræbte produkt fra Ostindien. Peberet kom udelukkende fra Indiens vestkyst og Indonesien, og efter Det Forenede Ostindiske Kompagni i 1663 havde erobret Malabarkysten, var Bantam det eneste fri mar-



»Voogel Phoenix« rejserte. H = Hitland (Shetland Øerne), FO = Færøerne. *The »Voogel Phoenix's« sailing route. H = Hitland (the Shetland Isles), FO = the Faroe Islands.*

ked for peber, som var tilbage¹⁶. Indtil omkring 1680 havde sultan Ageng Tirtajasi, hvis sultanat strakte sig over Vest-Java, Syd-Borneo og Øst-Sumatra, stor indflydelse på pebereksporten. Danskerne og franskmændene måtte betale sultanen 1.000 rdlr. i told for hver skibsladning, de udførte fra Surat, Coromandel eller Bengalen, mens englænderne årligt betalte 4.000 rdlr. for ind- og udførsel af varer. Da Det Danske Ostindiske Kompagni befandt sig i en svag finansiell position og kun fik ringe støtte fra den danske stat, løb kompagniets gæld til Bantam op i 20.000 rdlr.¹⁷. I de følgende år benyttede hollænderne sig af en intern magtkamp mellem sultanen og hans søn til at skaffe sig monopol på peberhandelen, og dermed var de andre europæiske landes rolle i dette område udspillet.

Beretning fra rejsen

8.-9. november 1677

Kort over middag forlod »Voogel Phoenix« Københavns red og krydsede op gennem Sundet. Om natten kastede man anker ud for Helsingør, ca. 2,5 mil fra kysten. Den følgende morgen gik kaptajnen med båden i land for at hente drikkevand, og samme aften stod de ud af Sundet.

10.-15. november 1677

Under vekslende vejrforhold sejlede de gennem Kattegat med retning mod Skagen: »drie glazen in de 2de waght sagen het vier van de Schagen«¹⁸. Den 15. november om morgenen blev de overfaldet af en voldsom storm. Da de frygtede at løbe på klipperne ved Hitland (Shetland Øerne), sejlede de kun med de små sejl som fokken.

16. november - 6. december 1677

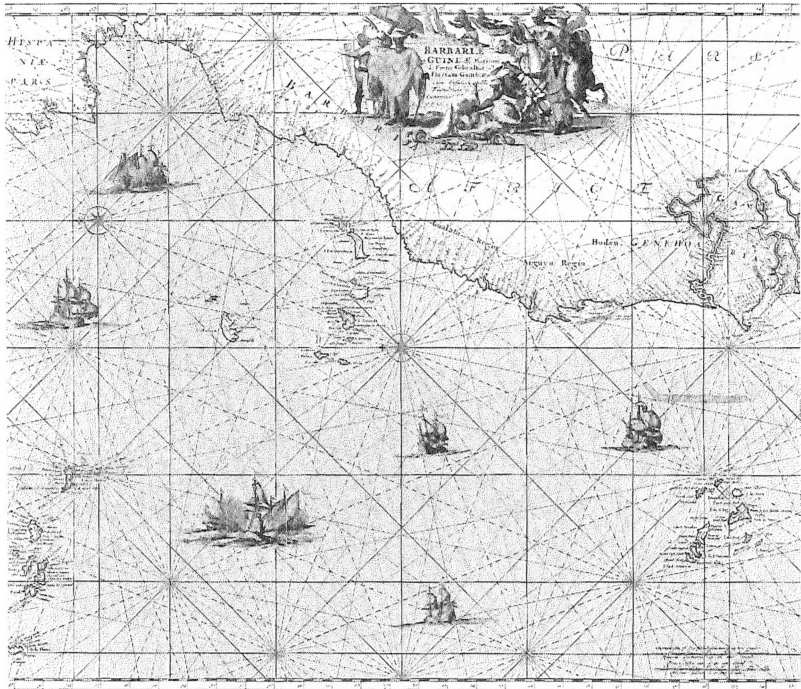
Den følgende nat så de Færøerne i nordøst; på grund af stormen var de drevet af kurs og kommet så tæt på kysten, at de kunne se brændingen.

I denne periode var der franske kapere i de færøske farvande. Franskmændene støttede Sverige mod de danske forsøg på at generebvre Skåne, men Danmark havde Holland på sin side, og da der var en livlig handel mellem Holland og Færøerne, blokerede 4 franske krigsskibe i juni 1677 adgangen til øerne. Franskmændene plyndrede også forskellige landsbyer og den lille by Tórshavn¹⁹.

»Voogel Phoenix« fortsatte mod nord i endnu et døgn og vendte så stævnen i vestlig og sydvestlig retning, idet man derved håbede at nå Kap Verde Øerne.

7.-8. december 1677

Sidst på dagvagten, ved 8-tiden om morgenen, så de land i syd-sydøst. Mod forventning befandt de sig nær de »Vlaemse Eylanden« (Açorerne). Om formiddagen sejlede de mellem øerne São Jorge og Graziosa. Ved middagstid, da solen stod højest, tog Linde-

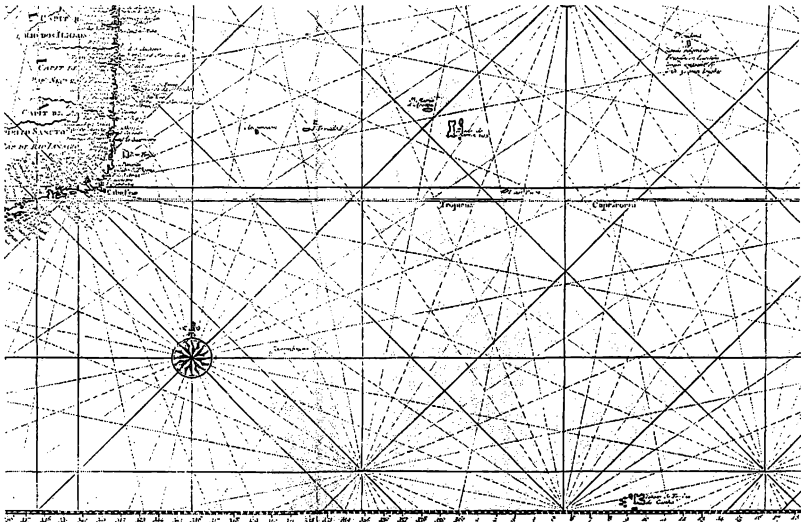


Søkort af Frederick de Wit med Afrikas vestkyst, Açorerne, Madeira, Canariske Øer og Kap Verde Øerne (Amsterdam, ca. 1670) (Kgl. Bib.). *Sea chart by Frederick de Wit showing the west coast of Africa, the Azores, Madeira, the Canary Islands and the Cape Verde Islands (Amsterdam, about 1670). (Danish Royal Library).*

man sit bestik og konstaterede, efter at have konsulteret de voksende og de platte kort, at de befandt sig meget længere vestpå end gisset.

Lindeman arbejdede altså både med søkort, der var lavet på basis af cylinderprojektion (det platte kort) og med de mere korrekte kort, der var baseret på Mercatorprojektionen (det voksende kort)²⁰. Skønt Gerard Mercator allerede benyttede sin metode i 1569, varede det et helt århundrede, før denne projektion blev almindeligt anvendt ved konstruktion af søkort²².

Den følgende dag sejlede de langs øen Terceira og ændrede kurs fra sydvest til sydøst.



En del af »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia strekkende van Cap Verde tot de Cap de Bon Esperance en verder van Rio de Berbia tot Rio de la Plata« med bl.a. Abrolhos, Tristan de Cunha, Skt. Helena og den ukendte ø »Saxembourg« (Joannes van Keulen, Amsterdam, sidst i det 17. årh.) (Kgl. Bib.). *Part of the map »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia strekkende van Cap Verde tot de Cap de Bon Esperance en verder van Rio de Berbia tot Rio de la Plata« showing among other places Abrolhos, Tristan da Cunha, St. Helena, and the »unknown« island of »Saxembourg« (Johannes van Keulen, Amsterdam, end of 17th century).*

9.-23. december 1677

Med Nordøstpassaten nåede de den 21. december Kap Verde Øerne eller »Sout Eylanden«. »Voogel Phoenix« sejlede vest til sydvest langs Isle de Sal, Bôa Vista og Maio for at lægge til ved São Tiago²². Før øen Maio gjorde man skibet forsvarsklart, fordi man havde set et sejl i øst. Dette udgjorde dog ingen trussel, da det viste sig at være et engelsk handelsskib.

Det var ikke usædvanligt, at skibe, der sejlede fra Caraibien til Europa, blev prajet af pirater i dette område²³.

24.-27. december 1677

»Voogel Phoenix« ankrede op i Porto Prayo Bugten sammen med to engelske Ostindiefarere, »Expectation« og »Phenix«, som også skulle til Bantam. Den portugisiske guvernør gav dem kun tilladelse til at tage drikkevand om bord.

28. december 1677 - 19. januar 1678

Efter middag gik de igen under sejl og fortsatte ad en sydøstlig kurs. Den 4. januar kom de ind i det ækvatoriale Kalmebælte, der strækker sig over ca. 5 grader nord for Ækvator, og i 15 dage tilbagelagde de kun 8,5 mil om dagen; det var 20 mil mindre end normalt. Lindeman skrev, at han og flere andre besætningsmedlemmer var syge, og den 10. januar noterede han det første dødsfald: hovmestermaten Hendrick Spaen. Først da Ækvator var overskredet, fik de den ønskede Sydøstpassat i sejlene, og de sejlede nu i sydvestlig retning.

20. januar - 7. februar 1678

I denne periode var vejret udmærket, og med bramsejlskuling, som er en moderat vindstyrke, tilbagelagde de 18 til 20 mil daglig. Da de holdt en sydvestlig kurs, kom de tæt på den brasilianske kyst, men de passerede dog Abrolhos uden problemer den 6. februar. Disse klipper, som ligger på 18 grader sydlig bredde og 39 grader vestlig længde, havde ellers ry for at være en skibskirkegård. Kort efter så Lindeman adskillige søfugle, hvilket fik ham til at antage, at de befandt sig i nærheden af øerne Trindade og Acemcaon.

8.-27. februar 1678

Igen kom »Voogel Phoenix« kun langsomt frem; det var vindstille om dagen og laber kuling om natten, hvilket er en meget svag vind. Man benyttede tiden til at skrabe tangen af skibsskroget, men derudover havde besætningen ikke meget at lave, og kedsomheden og den begyndende knaphed på fødevarer ødelagde den gode atmosfære om bord. Således meddelte journalføreren den 22. februar, at 2

matroser og 1 soldat måtte springe fra råen for tyveri af spæk, for et voldsomt slagsmål og for at have raffet om en ration brød.

Det var en af den tids hårde straffe at lade en sømand, som var bundet til skibet med tov, springe i havet fra råen²⁴.

5 dage senere så Jan Lindeman mange sorte måger, og han mente, at de nu måtte være i nærheden af en ø, som han »int jaar 1670 hier omtrent hebbe gezien met het schip »Saxemborg« waer wij het naam na gaven daer voor die tijt niet van gehoort was«²⁵. De så den dog ikke.

Det lyder mærkeligt, at der skulle have ligget en ø her; på de nutidige kort er der ingen øer i dette område (30-31 grader sydlig bredde og ca. 30 grader vestlig længde). Øen »Saxembourg« findes dog på den amsterdamske kartograf Johannes van Keulens kort: »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia ... tot de Cap de bon Esperance ... tot Rio de la Plata« fra slutningen af det 17. århundrede (se illustrationen).

28. februar - 17. marts 1678

Fra begyndelsen af marts måtte de uafbrudt kæmpe med tåget og regnfuldt vejr, og vindene var fortsat meget skiftende og ugunstige. Den 16. marts så de øerne og klipperne ved det vulkanske Tristan da Cunha (ca. 37 grader sydlig bredde). I det område var vestenvinden fremherskende, så man besluttede fra starten at holde en østlig kurs for at runde Kap det Gode Håb på denne breddegrad. Den følgende morgen blev besætningen opskræmt af en høj brølen fra en sæl, de havde påsejlet.

18. marts - 8. april 1678

Takket være den kraftige vestenvind tilbagelagde de nu 37-38 mil daglig, men de blev nødsaget til at afbryde rejsen, da nogle af matroserne allerede var plaget af skørbug. Man noterede således, at Anker Christensen døde som offer for denne alvorlige sygdom. Den 26. marts besluttede skibsrådet at holde mere mod nordøst for at proviantere i Kapkolonien. Den 8. april pejlede de Taffelbjerget 6 mil nordøst for dem.

9.-25. april 1678

To dage senere kastede de anker i bugten ved Det Gode Håb. Samme morgen kom »Roemerswaal« hen til dem på reden; »Roemerswaal« var et af Det Forenede Ostindiske Kompagnis skibe og havde Jan Wittebol som kaptajn.

Som det var skik og brug sendte »Voogel Phoenix« sluppen i land for at høre, om de kunne få vand og friske forsyninger. Det kunne de godt, og de begyndte derfor at gøre lastrummet rent og tømme vandbeholderne, der havde været fyldt med saltvand som ballast.

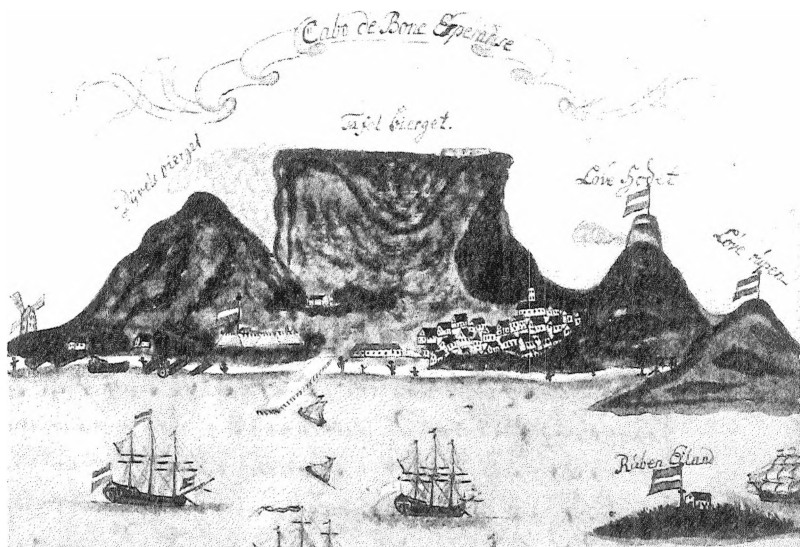
Lindeman skrev også, at der opstod en konflikt mellem kaptajnen og førstestyrmand Jean Classmans, som endte med, at førstestyrmanden blev lagt i jern.

»Voogel Phoenix« ankomst vakte nogen opstandelse hos hollænderne i kolonien; kaptajn van Dooren og Jan Lindeman havde nemlig tidligere tjent ved Det Forenede Ostindiske Kompagni, og i 1677 havde Generalstaterne udstedt en »Placcaat«, som forbød tjenestemænd herfra at arbejde for et konkurrerende kompagni. Den 12. april besluttede rådet på fort Det gode Håb og guvernøren Johan Bax derfor at lokke van Dooren og de andre hollændere fra »Voogel Phoenix« i land og arrestere dem. For at afskrække andre danske skibe fra at proviantere i kolonien forlangte man desuden meget høje priser for fødevarerne²⁶.

Den 14. april gik Anthonie van Dooren i land for at aflægge høflighedsvisit hos guvernør Bax og - ikke mindst - for at bede om en forklaring på de høje priser, der blev forlangt for fårene og grøntsagerne.

Han kunne ikke komme til at tale med guvernøren med det samme, og han lod sig derfor overtale til at tage ind på et herberg. Her blev han arresteret, anklaget for at have overtrådt ovennævnte »Placcaat«. Han blev låst inde på et værelse i fortet og sat under konstant bevogtning.

Om aftenen hørte folkene på »Voogel Phoenix« nyheden om anholdelsen. Skibrådet samledes og opstillede en »request«, hvori de krævede øjeblikkelig løsladelse af van Dooren; dels fordi han var i



Kap Det Gode Håb, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723 (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml. 2168). *Cape of Good Hope, drawing from the »Dronning Anna Sophia's« (Queen Anna Sophia's) ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

dansk tjeneste, og dels fordi de ikke turde fortsætte rejsen uden deres kaptajn. Skibsrådet frygtede også, at der skulle opstå mytteri om bord på »Voogel Phoenix«²⁷. Hollændernes svar på denne »request« var negativt.

Besætningen på »Voogel Phoenix« opgav dog ikke og sendte den 18. april den danske andenstyrmand Knud Vederman til guvernøren med en lignende anmodning.

For Det Forenede Ostindiske Kompagnis Kap-ledelse var dette en noget kedelig sag, da arrestationen kunne forventes at give diplomatiske vanskeligheder med den danske krone.

Ved middagstid kom Vederman tilbage med det forslag fra Kapkoloniens råd, at hele skibets besætning skulle komme i land til en forhandling. De to hollandske styrmænd Jan Lindeman og Heyndrick Thijssen turde ikke gå i land af frygt for at blive anholdt; om

aftenen mødte rådet derfor kun de tre danske medlemmer af besætningen. Under forhandlingerne tilbød rådet at løslade van Dooren mod at få udleveret de to hollandske styrmænd; hvis det var nødvendigt, kunne danskerne forhyre en anden styrmænd i kolonien²⁸.

I de følgende dage gjorde guvernør Bax endnu nogle forsøg på at få Lindeman og Thijssen i land. Han lod tilmed Anthonie van Dooren skrive et brev, der sagde, at de to styrmænd frit kunne komme i land. Hertil svarede Lindeman, at besætningen ville forhindre det, hvis han skulle prøve at gå i land. Samtidig sendte man 80 rdlr. fra skibskassen til fortet som betaling for provianten. Lindeman var fortørnet over de høje priser; fårene kostede 12 rdlr. stykket.

Spændingen steg, da guvernør Bax fandt ud af, at der var endnu flere hollændere ombord end først antaget. På »Voogel Phoenix« frygtede de nu, at man fra Kapkolonien skulle prøve at overmande skibet. Danskerne fandt det sikrere at lægge sig for anker længere fra kysten i stedet for som nu at ligge fortøjet mellem »Roemerswaal« og fortet. Man fortalte ovenikøbet »dat het shepsvolck van de »Roermerswaal«s nachts met de branden lonten bie de stucken wachten«²⁹.

Den 22. april sejlede sluppen ind til fortet med Anthonie van Doorens personlige ejendele, et fad øl og noget brændevin. Besætningen valgte derefter Jan Lindeman til ny kaptajn, og før solopgang den følgende morgen sejlede »Voogel Phoenix« ud af Taffelbugten.

Ud over anholdelsen var 4 hollandske besætningsmedlemmer deserteret fra »Voogel Phoenix«: 3 matroser fra Amsterdam og en bødker fra Utrecht. Matroserne påmønstrede tilsyneladende »Roermerswaal«, men bødkeren tog tjeneste på skibet »Quartel«, der også ejedes af Det Forenede Ostindiske Kompagni³⁰.

Kort efter »Voogel Phoenix«s afrejse spurgte Anthonie van Dooren, om han kunne vende hjem til Holland med det første skib. Kapkoloniens råd følte sig ikke kompetent til at afgøre dette, og van Dooren blev sendt med »Roermerswaal« til generalguvernøren i Batavia på Java.

26. april - 31. maj 1678

I begyndelsen af maj løb »Voogel Phoenix« ind i flere storme, som vanskeliggjorde turen. Man blev nødt til at erstatte et par sejl, som var revet itu, og derefter fik skibet en læk i lastrummet, så en del af provianten blev ødelagt. Den 11. maj begyndte »Voogel Phoenix« at få slagside, men det kunne afhjælpes ved en omlastning. Desuden døde matrosen Ode Thomsen fra Christiania.

På Kristi Himmelfartsdag, den 19. maj, indbød Lindeman kvartermesteren og bådsmanden til at spise med ved sit bord »om beten de eenigheit te houden«³¹. Underofficererne fik en rømer vin, mens matroserne blev budt på brændevin.

De første 20 dage sejlede de mellem den 36. og 38. sydlige breddegrad i en stik østlig kurs og lagde derefter kursen om i nordøst. På nogle dage så de nordkaperne ved skibet³².

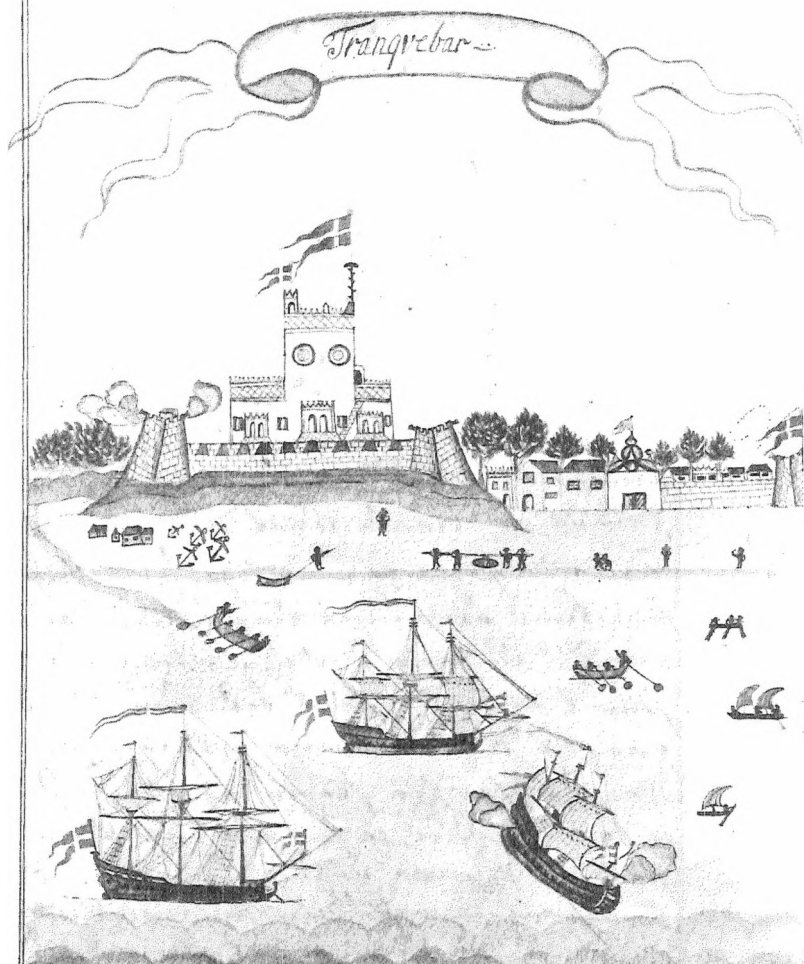
1. juni - 8. juli 1678

Den sidste etape til Trankebar forløb uden problemer. Jan Lindeman noterede, at han benyttede sig af de sejlinstrukser, som Det Forenede Ostindiske Kompagni forsynede deres skib med.

Omkring midten af det 17. århundrede var hollænderne de førende ved udgivelse af solide og pålidelige navigationsbøger og søkort. Søkort, der var fremstillet af kartografen Willem Janszoon Blaeu og hans søn Joan for det Forenede Ostindiske Kompagni, var således spredt over hele Europa, ligesom hollandske navigationsbøger fandtes oversat til flere sprog; bogen »Lichtende Columne ofte Zee-Spiegel« af Pieter Goos fandtes tilmed på dansk³³.

Den 28. juni så de drivtømmer og mange søfugle, og de håbede derfor på at være i nærheden af Kap Comorin, Indiens sydligste punkt. Dagen efter var der endnu ikke land i sigte, og de ændrede kurs to gange: først vestsydvest og så østsydøst, men uden resultat. Den 1. juli konstaterede Lindeman, at de var kommet for langt sydpå, og han vendte atter stævnen i nordøstlig retning. Denne gang med held, for nu nåede de Ceylons østkyst. De fulgte kysten i 4 dage, og den 8. juli kastede de anker på Trankebars red.

anordning af den nye i land, på og med alle
de nye de nye søjle værk i land, København.



Fort Dansborg og Trankebar, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723 (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml. 2168). *Fort Dansborg and Trankebar, drawing from the »Queen Anna Sophia's« ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

»Voogel Phoenix« havde da i alt tilbagelagt 4006,5 mil på udturen. Her som andetsteds regnes i geografiske mil, så udturen var opgjort til omkring 30.000 kilometer.

I Trankebar fik »Voogel Phoenix« en ladning tekstil om bord, som skulle føres til Bantam, men derudover ved vi desværre intet om opholdet.

7. november - 4. december 1678

Den 7. november forlod de Trankebar i sydøstlig retning. De første dage gik det ikke fremad som ønsket på grund af en nordlig havstrøm, der fik dem til at afvige for meget mod syd. De tilbagelagde i gennemsnit 20-25 mil daglig, indtil de havde overskredet ækvator; så fulgte en uge med vindstille, hvor de næppe kom af stedet. I denne periode døde deres kvartermester Jacob Willemsen.

Den 4. december nåede de øen Tristese ved Sumatras vestkyst (den er en del af Mentawai-arkipelaget og hedder nu Mega).

5.-14. december 1678

5 dage senere passerede de øen Enggano, og der mødte de »Fortuna«, en fløjte fra Dansk Ostindisk Kompagni. Den havde forladt Trankebar kort efter dem og var blevet chartret af omkring hundrede mauriske købmænd, som håbede at kunne sælge indiske og bengalske bomuldsartikler i Bantam³⁴.

I Sundastrædet så de et skib ligge for anker. Det affyrede et kanonskud for at tiltrække sig deres opmærksomhed, og på »Voogel Phoenix« satte man båden i vandet for at sejle over til skibet og høre, om der måske var udbrudt krig i Bantam. Kanonskuddet viste sig dog at være en fejltagelse; skibet lå og ventede på et andet skib med en bengalsk »nabab«, et medlem af den mauriske højadel, som skulle eskorteres til Bantam.

Den følgende morgen, den 14. december, kastede de anker ved Bantams red. Der lå også to engelske og et portugisisk skib samt et kongeskib fra Bantam.

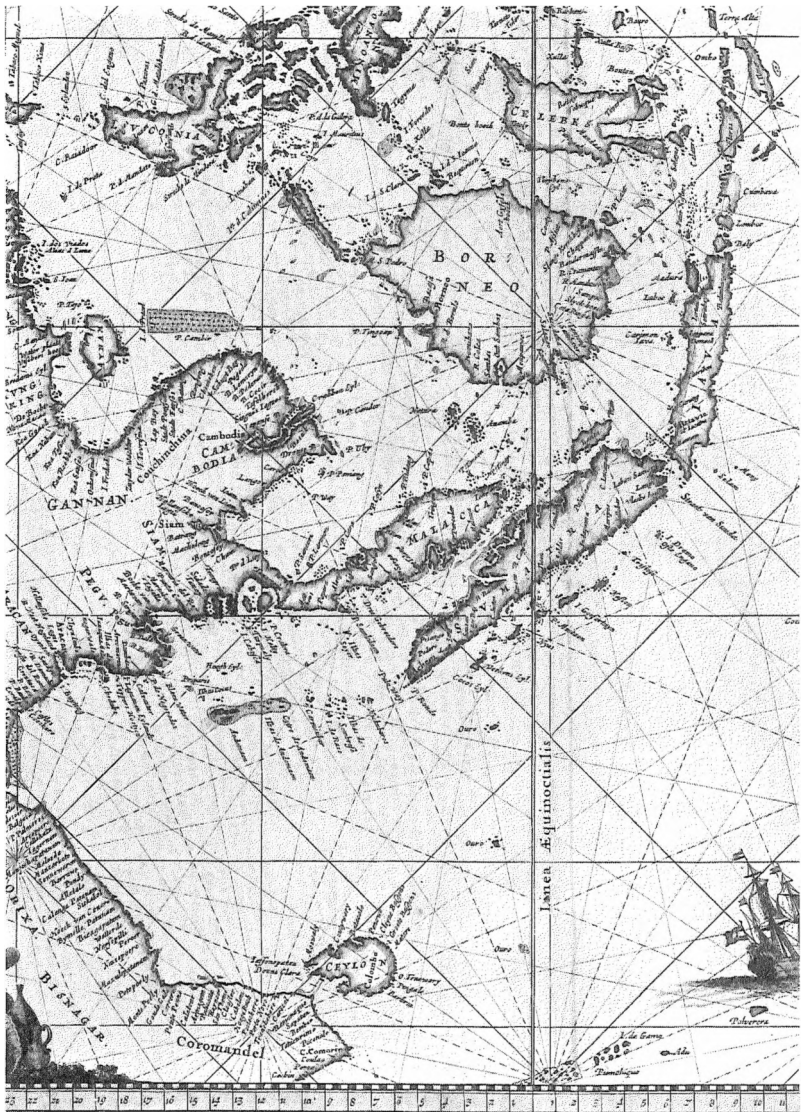
15.-27. december 1678

I mellemtiden blev Anthonie van Dooren holdt fangen i det nærliggende Batavia, som var hovedstaden i det rige, der beherskedes af Det Forenede Ostindiske Kompagni. Johan Paulli, den danske resident i Bantam, var tydeligvis meget oprørt over anholdelsen, og han protesterede kraftigt mod Kap-guvernørens handle måde. De første forsøg på at få van Dooren frigivet mislykkedes imidlertid³⁵. Den 6. december bad den fangne kaptajn om at måtte rejse til Bantam. Hollænderne gav ham tilladelse til det, og det var meningen, at han herfra skulle sendes med Det Forenede Ostindiske Kompagnis returflåde tilbage til Holland, hvor hans sag skulle viderebehandles³⁶.

Efter at Paulli havde hørt den danske version af problemerne ved Kap, gentog han sit krav om løsladelse af van Dooren. Paulli fremførte, at denne arrestation var ulovlig, da danskerne gerne måtte proviantere på Kap. Han mente også, at »de absentie van de gemelte capiteyn groote disordre onder het volcq was«³⁷. Da generalguvernøren for Det Forenede Ostindiske Kompagni, Rijckloff van Goens, frygtede at få alvorlige problemer med den danske nation, blev van Dooren løsladt den følgende dag, den 17. december. Før van Dooren forlod Batavia, blev han meget hjerteligt modtaget af Rijckloff van Goens, der bød ham på middag. Som generalguvernøren selv har meddelt, var dette en fingeret venlighed, der skulle få det passerede til at gå i glemmebogen hurtigst muligt³⁸.

Den 20. december blev kaptajnens bagage bragt til »Voogel Phoenix«, men besætningen ville ikke acceptere, at den kom om bord. Jan Lindeman søgte hjælp hos resident Paulli, der lod de mest højtråbende af oprørerne, førstestyrmand Classmans og understyrmand Vederman, lægge i lænker. Derefter kom Paulli selv om bord sammen med kaptajnen, men da størsteparten af besætningen stadig modsatte sig dette, rådede Paulli Lindeman og kaptajnen til at give mytteristerne et par dages frist.

Først 10 dage efter »Voogel Phoenix« ankom »Fortuna« til Bantams red. Den havde haft en lang periode med vindstille på turen fra Trankebar, og 2 af søfolkene var døde undervejs.



Den østlige del af Ost-Indien fra Coromandelkysten til Filippinerne (Pieter Goos, Amsterdam, 1666) (Kgl. Bib.). *The eastern part of East India from the Coromandel coast to the Philippines (Pieter Goos, Amsterdam, 1666).* (Danish Royal Library).

»Fortuna« var et meget vigtigt skib for Det Danske Ostindiske Kompagni i disse år, hvor den finansielle hjælp fra Danmark var stærkt begrænset. Det blev anvendt til at etablere en »country-trade« (dvs. en handel inden for Ostindien) mellem Bengalen og Bantam. Fra Bengalen udførte man især tekstiler og opium, som blev købt af kinesiske købmænd. »Fortuna«s oprindelige opgave var at knytte en direkte handelsforbindelse til det kinesiske kejserrige. I 1676 nåede skibet via Trankebar og Bantam til byen Foechow på Kinas sydøstkyst med en rig ladning af tekstiler³⁹. Men danskernes forsøg på at starte et handelskontor dér måtte opgives, da Foechow i 1677 blev erobret af mantshuerne⁴⁰.

Den store igangsætter i den danske »country-trade« var Johan Joachim Paulli. Han havde boet i den danske loge i Bantam siden 1673 og stod på god fod med sultanen og englænderne. Selv når han ikke kunne disponere over danske skibe, var han aktiv inden for handelen, sammen med den engelske agent Park chartrede han således et skib under bantamsk flag, der skulle sejle til Manilla med jern, peber og tekstiler⁴¹.

Den last, »Voogel Phoenix« havde med ved afrejsen fra Bantam, var meget blandet. Om bord var 13.556 stk. bomuldsartikler som salampouris, rollades, chintzer og gingang; disse stoffer blev især fremstillet ved Coromandelkysten og i Bengalen. Endvidere 1.077 stk. bengalsk silke (taft) og 1.860 stk. kinesisk silke (pekings, gelangs og pelons). Pundvarerne i lasten bestod af 3.200 pund kinesisk råsilke, 16.000 pund røgelse, 54.000 pund salpeter, 50.000 pund peber, 2.400 pund kandis, 2.500 pund ris og 32 pund benzoë, en harpiks, der blev anvendt som lægemiddel og til fremstilling af kosmetik. Endelig var der 168 stk. elfenben og forskellige ædelstene som agat, jaspis og karneoler⁴².

Man må formode, at det ikke var lykkedes »Voogel Phoenix« at afsætte nogen af tekstilerne fra Trankebar i Bantam; ellers ville skibet have haft en meget større mængde peber om bord. »Oldenborg« kom således til København i 1675 med så meget som 472.500 pund peber⁴³.

17. januar - 14. februar 1679

Da »Voogel Phoenix« forlod Bantams red, var det atter under Anthonie van Doorens kommando, men uden de to arresterede styrmænd. Indtil slutningen af januar krydsede man langs den javanesiske kyst; båden blev regelmæssigt sendt ind til land efter drikkevand og brænde. Den 29. januar fandt man en lille flod med godt drikkevand og en skov med »klapperbomen« (kokospalmer), som kunne give tilstrækkeligt brænde. Samtidig var kysten velegnet til fiskeri med »zegen«, et stort, smalt fiskenet. Først den 3. februar gik de endelig under sejl.

De første tre uger havde de lange perioder med vindstille, og det gik kun langsomt fremad i sydvestlig retning. Den 14. februar passerede de Cocos Øerne, som fandtes på deres kort, og det viste sig at være et godt sted at korrigere det gissede bestik; »Voogel Phoenix« befandt sig 1 grad 23 minutter længere mod nord og 3 grader 21 minutter mere mod vest end Lindeman havde gisset.

15. februar - 15. marts 1679

Først den 23. februar fik »Voogel Phoenix« den gunstige Sydøstpasset i sejlene. I begyndelsen af marts noterede Lindeman tre dødsfald, deriblandt kaptajn van Doorens død den 6. marts. Den følgende dag kastede man kaptajnens lig i havet og affyrede 5 kanonskud som æresbevisning. Med skibsrådets godkendelse tog Jan Lindeman igen kommandoen på skibet.

Kort efter at have overskredet Stenbukkens vendekreds satte de kursen mod vestsydvest for at nå øen Mauritius og proviantere dér.

16. marts - 10. maj 1679

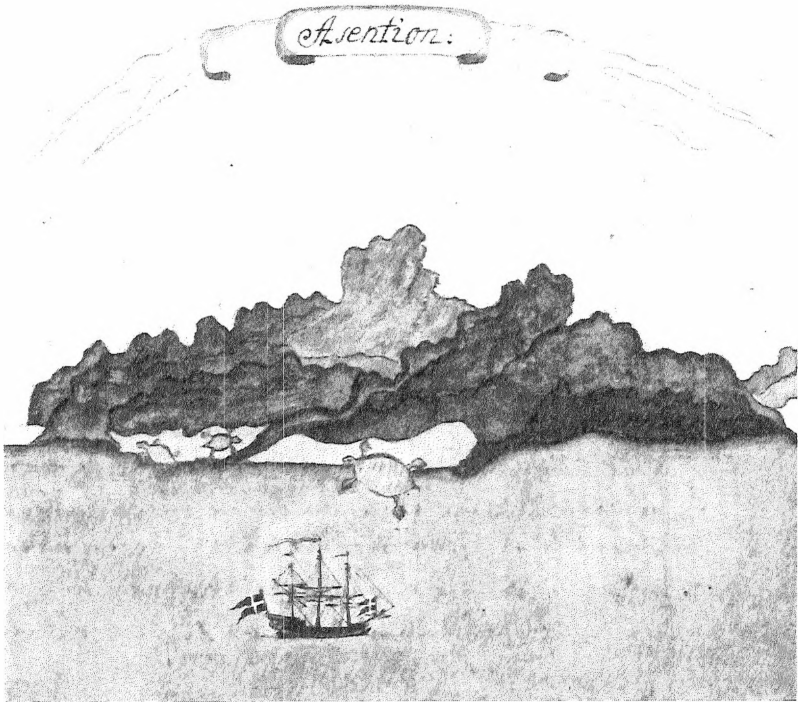
På grund af hårdt vejr i sidste halvdel af marts fik de aldrig Mauritius i sigte. Besætningen led store afsavn, og i begyndelsen af april døde 4 til.

Omkring den 20. april rundede »Voogel Phoenix« Kap det Gode Håb på 35 grader sydlig bredde uden at kunne se land. De mange Jan-van-Genten (havsuler) omkring skibet fik imidlertid Lindeman

til at formode, at de befandt sig 11-12 mil fra land. Efter at have gjort nyt bestik vendte man stævnen i nordvestlig retning.

11. maj - 4. juni 1679

I nogle dage sejlede de stik vest og nåede Sankt Helena den 14. maj. De lod sig drive ind til øen og lagde til i bugten ved det engelske fort. Den stedlige guvernør modtog dem hjerteligt, og de kunne få de nødvendige forfriskninger mod betaling. Den følgende dag fik de selskab i bugten af 2 engelske skibe, »Unicorn« fra Bombay og »Williamson«, der kom fra Madras.



Skildpadderøen Ascension, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723. (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml., 2168). *Ascension, the turtle island, drawing from the »Queen Anna Sophia's« ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

Med regelmæssige mellemrum blev båden sendt i land efter vand og fødevarer. Lindeman noterede, hvilke levnedsmidler han købte, og hvad han betalte for dem:

1/2 ko:	12 rdlr.
1 ko	20 rdlr.
1 okse:	24 rdlr.
3 levende svin:	12 rdlr.
Smør og citroner:	3 rdlr.
Til guvernørens tjenere:	<u>4 rdlr.</u>
	75 rdlr.

De grøntsager, de fik under opholdet, var gratis.

Den 24. maj tog »Voogel Phoenix« og de to engelske skibe af sted med retning mod øen Ascension, som de nåede efter 6 dages sejlads i nordvestlig retning, Ascension var ubeboet og kun kendt for sine skildpadder, som kunne overleve længe på skibene, og som havde et meget nærende kød. Efter to nætters klapjagt havde de fanget ca. 10 skildpadder, og de tre skibe forlod Ascension sammen. »Voogel Phoenix« kunne dog ikke følge med englænderne, der var bedre sejlere.

5. juni - 29. juli 1679

Resten af tilbageturen forløb uden ret mange bemærkelsesværdige hændelser. Den 10. juni overskred de Ækvator, og få dage senere mødte de tæt ved Kap Verde Øerne et engelsk skib, der var på vej til Caraibien. På det engelske skib kunne man fortælle, at der herskede fred mellem England, Frankrig og Holland, men man vidste ikke, om den dansk-svenske krig var forbi.

I begyndelsen af juli krydsede de Krebsens vendekreds og fik 9 dages vindstille. Derefter ændrede de kursen fra nordvest til nord til nordøst.

Den 25. juli, hvor de var på højde med Irland, begyndte en periode med tåget og stormfuldt vejr. Kort efter blev skibet fulgt af en hel del måger, og Lindeman mente nu, at de var i nærheden af øen Brezilys.

Bresilyls eller Brazil var, ligesom Atlantis og Sankt Brandanus, en af de mange legendariske øer, som Atlanterhavet var så rigt på. Fra 1325 optrådte den regelmæssigt på kortene som en cirkelrund ø vest for Irland. Først i sidste halvdel af det 18. årh. forsvandt den fra kartografien⁴⁴.

30. juli - 29. august 1679

I august blev vejrforholdene bedre. Da de fik øen Lewis, en af Hebriderne i sigte, lagde de kursen i mere østlig retning. Den 13. august så de Færøerne i nordøst, ca. 5 mil borte. Om formiddagen tog de kontakt med et hollandsk skib, som kom fra Island. Hollænderne vidste intet nyt om forholdene i Danmark, men skibene udvekslede nogle fisk, brød og 2 tønder øl. Ved at følge en sydøstlig kurs nåede de Orkney Øerne 2 dage senere, og for ikke at løbe på klipperne ved Shetland, lagde de kursen mere mod øst. Takket være en dygtig lods stod »Voogel Phoenix« ind i Sundet, og den 26. august ankrede de op på Københavns red.

Noter

Med tak til Jette Skovbjerg for oversættelsen og til arkivar Erik Gøbel for den historiske vejledning.

¹ H. Henningsen: *Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75 af J.P. Cortemünde* (Helsingør, 1953).

² E. Gøbel: *Asiatisk kompagnis Kinafarter 1732-1772. Sejlruter og sejltider* i H&S årbog, 1978, p. 10-12.

³ J.R. Bruijn, F.S. Gaastra & I. Schöffer: *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries, volume II: Outwardbound Voyages from Asia and the Cape (1595-1794)* i Rijksgeschiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 166 (The Hague, 1979) p. 168-169.

⁴ R.A./Danske Kancelli C 22, Ostindiske sager 1668-99, folio 184-185.

- ⁵ Denne oplysning findes i Kay Larsens notater, som ligger på Rigsarkivet i København.
- ⁶ R.A./Danske Kancelli C 18, Norske register 1681-84, folio 38-39 (16. april 1681).
- ⁷ Ifølge Generalstaternes plakater måtte hollænderne ikke gå i udenlandsk kompagnis tjeneste (*Dagh-Register gehouden in 't Casteel Batavia van 't passerende daer ter plaatse als over geheel Nederlands-India, 1629-1682* ('s-Gravenhage en Batavia, 1896-1931) 2. juli 1677)).
- ⁸ H. Henningsen, op.cit., p. 142.
- ⁹ Idem, p. 168-171.
- ¹⁰ H.G. Garde: *Efterretninger om den Danske Sømagt* (Kbh., 1832) bd. 1, p. 147.
- ¹¹ H. Henningsen, op. cit., p. 8.
- ¹² J. Sutton: *Lords of the East. The East India Company and its Ships*, (London, 1981) p. 163-164.
- ¹³ »Voogel Phoenix« havde mellem 24 og 32 kanoner og »Oldenborg« mellem 34 og 48 (H.P. Garde, op. cit., p. 147 & 171 og H. Henningsen, op. cit., p. 8).
- ¹⁴ J.R. Bruijn, F.S. Gaastra & I. Schöffer: *Dutch-Asiatic Shipping...* og J. Sutton: *Lords of the East...*
- ¹⁵ Mine oplysninger om det andet Dansk Ostindiske Kompagni stammer fra G. Olsen: *Vore gamle tropekolonier, bind 5: Dansk Ost-Indien, 1616-1732* (Kbh., 1967) p. 185-186 og fra *Dagh-Register...* 10. januar 1677.
- ¹⁶ K. Glamann: *Dutch-Asiatic Trade 1680-1740* (Copenhagen-The Hague, 1958) p. 83-85.
- ¹⁷ *Dagh-Register...* 15. februar 1678.
- ¹⁸ »tre glas i den anden vagt så Skagens fyr«.
- ¹⁹ N. Andersen: *Færøerne, 1600-1709* (Kbh., 1895) p. 109 & 243-245.
- ²⁰ J. van Beylen, P.A. de Groote, A van Kampen e.a.: *Maritieme Encyclopedie* (Bussum, 1971) dl. IV, p. 1-11.
- ²¹ D. Howse & M. Sanderson: *The Sea Chart* (Norwich, 1973), p. 11.
- ²² De fleste af det 17. og 18. århundredes ostindie-farere provianterede i havnen Porto Prayo på øen São Tiago.
- ²³ De detaljerede oplysninger om kapere og sørøvere findes bl.a. i C. Johnson: *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates* (London, 1926).
- ²⁴ J.F. Viëtor: *Zeemanstaal* (Amsterdam, s.a.), p. 168.
- ²⁵ »I 1670 så vi her, med skibet »Saxemborg«, en ukendt ø. Vi opkaldte den efter vores skib«.
- ²⁶ South African Archival Records: Cape No. 2, p. 236 (Resolution fra 12.4.1678).
- ²⁷ Idem p. 238-241 (resolutioner fra 14. og 15.4.1678).
- ²⁸ Idem p. 242-245 (resolution fra 18.4.1678)
- ²⁹ »at besætningen på »Roemerswaal« om natten ventede ved kanonerne med brændende lunter«.

- ³⁰ South African Archival Records: Cape No. 2, p. 247-248 (resolution fra 23.4.1678).
- ³¹ »for bedre at bevare enheden om bord«.
- ³² Nordkaperen er en sort hval på 14-18 meters længde, som findes på begge halvkugler. Den var meget efterstræbt af de norske hvalfangere på grund af sit enorme fedtlag. (L. Watson: *Sea Guide to the Whales of the World* (Hongkong, 1981), p. 68-70.
- ³³ Interessante oplysninger om den hollandske maritime kartografis blomstringsperiode findes i D. Howse & M. Sanderson, op. cit.; Lucas Jansz Waghenauer van Enckhuizen: *De maritime cartografie in de Nederlanden in de 16de en het begin van de 17de eeuw* (Enkhuizen, 1984) og R.V. Tooley: *Map and Map-Makers* (London, 1978).
- ³⁴ *Dagh-Register...* 31. december 1678.
- ³⁵ *Dagh-Register...* 2., 11., 19. og 27. juli 1678.
- ³⁶ *Dagh-Register...* 6. december 1678.
- ³⁷ »der var mytteri på »Voogel Phoenix« på grund af kaptajnens fravær«.
- ³⁸ *Dagh-Register...* 16., 17. og 19. december 1678.
- ³⁹ J.E. Wills: *Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China 1622-1681.* (Cambridge Mass., 1974), p. 160-161.
- ⁴⁰ *Dagh-Register...* 17. januar 1677.
- ⁴¹ *Dagh-Register...* 3. august 1678.
- ⁴² Extraordinaire Maanedlige Relationer, October Maaned Anno 1679, p. 872-873 (Kbh.) og K.B./Gamle Kgl. Saml. 2820, 4 to p. 60.
- ⁴³ Ibidem, august 1675, s. 1091.
- ⁴⁴ W.H. Babcock: *Legendary Islands of the Atlantic* (New York, 1922), p. 50-67.

THE VOYAGE OF THE »VOOGEL PHOENIX« TO BANTAM, 1677-1679

Summary

The voyage of the »Voogel Phoenix« took place in a period when the Danish East India company (DOC) engaged regular Dutch officers and sailors. That is the main reason why the logbook - our major source concerning the voyage - is written in old Dutch by the second mate Jan Leendersen Lindeman.

The »Voogel Phoenix« was originally a man-of-war, built in 1648 or a few years earlier. In 1670 the DOC became the new owner of this relatively small ship (150-200

tons). Considering her age she proved to be an excellent sailer because she made 5 voyages to the East Indies between 1670 and 1682.

In November 1677, when the »Voogel Phoenix« left for Bantam (Java), the financial position of the DOC was bad. The Scanian Wars (1675-1679) were having an adverse effect on the company's finances, and what is more the company was unable to cope with the Dutch United East India Company (VOC), which had captured the Asian market from the Portuguese by armed force. Bantam - the centre of the pepper trade - remained until 1680 the only independant area where the European countries competed with each other on an equal basis. After 1680 the VOC exploited an internal power struggle to monopolize the pepper trade.

During her outward voyage the »Voogel Phoenix« followed the traditional sailing route of the Scandinavian ships: from Copenhagen a NW course, passing close to the coasts of the Shetlands and the Faroe Islands, then W-SW to the Cape Verde Islands. However, the »Voogel Phoenix« got out of course, sailing too far west, and arrived at the Azores. In spite of the NE trade-wind the crew managed to enter the bay of Porto Prayo on the island of Sao Tiago. During the 17th and 18th century this harbour became the most frequented harbour for the provisioning of Indiamen.

Shortly after leaving Sao Tiago they sailed too far SE to the equator and could not avoid the dreaded doldrums. So the »Voogel Phoenix« drifted for 15 days with variable winds before she could profit from the SE trade-winds to run SW.

Rather quickly the Danish vessel approached the Brazilian coast. Crossing the South Atlantic Lindeman noted a lot of seabirds and hoped to see again the island of »Saxenborg« (lat. 30-31°S., long. 30°W.), an unknown - and non-existent - island which he had seen in 1670 while serving on board the VOC flute »Saxenborg«. (See map p. 122).

The next landmark was Tristan da Cunha, 3 uninhabited islands. Then Lindeman set out on a NE course towards the Cape of Good Hope, in order to take on fresh supplies of water and provisions. Their call at the Cape passed off dramatically. Antonie van Dooren, the Dutch captain of the »Voogel Phoenix«, was arrested by the local VOC council. The fact is that it was forbidden for ex-VOC-officers to serve in a foreign East India company. Lindeman, who became the new captain, and the other Dutch members of the crew were fortunate to escape. Antonie van Dooren was sent as a prisoner to Batavia, the capital of the VOC empire. Thanks to a severe protest from the Danish resident in Bantam, Joachim Paulli, the Dutch released the captain in order to avoid a serious diplomatic conflict with the Danish Crown.

On its way from the Cape to Tranquebar on the east coast of India the »Voogel Phoenix« at first met heavy seas, but it reached Ceylon and Tranquebar without too much damage. The directors of the major Danish factory supplied the »Voogel Phoenix« with an interesting textile cargo to be sold in Bantam.

After 37 days the Danish vessel anchored in the Bantam roads. About the same

time Anthonie van Dooren arrived there as a free man. When he wanted to take up his former function the crew rose in mutiny. It took several days before van Dooren was accepted again. Two leaders of the mutiny, the first and third mate, were arrested and left ashore.

The home voyage was less interesting. Once again the »Voogel Phoenix« had problems in crossing the equator and in finding the favourable winds for the passage to the Atlantic Ocean. As a consequence of this we can note a high mortality: seven sailors plus Captain van Dooren. The remaining officers chose Lindeman as new commander.

It took 5 months before the vessel could take on provisions at St. Helena. The next stop was Ascension, where the crew went out turtle-hunting.

From then on Lindeman put out a N-NW course until he saw Lewis, one of the Hebrides. The »Voogel Phoenix« sailed round the north of the British Isles and reached Copenhagen on the 26th of August 1679. Her very mixed cargo mainly consisted of Indian and Bengali textiles, Chinese silk, incense, sugar, saltpetre and pepper.



Kaptajn Per Møller Pedersen (1856-1941). Foto: Lokalsamlingen i Skagen. *Captain Per Møller Pedersen (1856-1941). Photo: The Local Collection in Skagen.*

Kaptajn Per Møller Pedersens erindringer

Per Møller Pedersen fødtes i Skagen i 1856. Hans fader var fisker og skipper, og erindringerne giver et levende indtryk af såvel barndommens miljø som af fortællerens og hans et år yngre bror Anders' livsløb.

Sammenholdet mellem »Ajes og Pier« går som en rød tråd gennem erindringerne, der samtidig illustrerer livet om bord i såvel sejl- som dampskibe i slutningen af 1800-årene og indtil efter 1. verdenskrig.

I denne periode måtte en ung fremadstræbende sømand vælge mellem at være ejer og fører af et mindre sejlskib eller blive ansat som skibsfører i et rederi. Begge brødre synes at have foretrukket det første, men de blev tvunget til at indse, at fremtiden tilhørte dampskibene.

Erindringerne er nedskrevne af Per Møller Pedersen, efter at han som 68-årig var gået i land, og med tilladelse fra hans barnebarn, lods Per Fage-Pedersen, Helsingør, bringes de uforkortet i Handels- og Søfartsmuseets årbog.

Drengene

Lad mig begynde med dette ord, det var nemlig den almindelige efterstavelse til fiskerselskabets navn, og ingen følte sig forarget over dette. Byen deroppe mellem klitterne havde en Sønderstrand og en Nordstrand. Jeg vil nævne nogle navne på fiskerselskaberne: Skrædderdrengene, Sørensdrengene, Bødkerdrengene, Baghsdrengene, Fagedrengene, Leerdrengene, Lønstrupdrengene, Ryverne m.fl.

Når det hed: Lønstrupperne har haft et stort fiskeri på Grenen, tyve hundrede, mest fløjer (rødspætter), så vidste man besked med fiskeriet, eller når det hed: Sørensdrengene har fundet smør på Nørhav, så blev det nok ikke straks troet, men det lokkede dog fiskerne ud for at bjerge smør, som der sagdes lå og flød i massevis på havet. Det viste sig alligevel at være rigtigt. Sørensdrengene havde virkelig gjort en god fangst af smør. Det var nok en damper ladet med smør, der var løbet på grund i tågen. For at komme flot havde man lettet sit skrog for en del smørdritlet, og disse var drengene så heldige at få fat på. Det var en fastelavnssøndag med meget tåget og koldt vejr.

Folk var af den grund ikke taget på fiskeri, kun Sørendrene var tidlig om morgenen taget til Nordstrand. De opdagede, da de kom til stranden, at der lå en del smørdritler og flød i havstokken, men denne er jo statens eller strandfogedens terræn og måtte derfor ikke røres, det ville være strandrøveri, om de rørte det. De fik derfor hurtigt deres båd på søen, og de håbede på at finde smør derude, hvilket er fuldstændig lovligt. Det lykkedes dem også, som før sagt, at fiske en hel masse smørdritler, hvor mange husker jeg ikke. Folk kom rigtig på havet for at fiske smør på trods af tågen og det rå vejr, men stranden og Sørendrene havde næsten gjort rent bord, der var dog enkelte både, der fiskede en drittel smør, disse heldige fik da lidt for umagen. Men strandfogeden, staten og Sørendrene tjente da en god skilling. Det lønnede sig bedre med smør end at fange rødspætter, disse var der ellers nok af, men der var intet salgsmarked.

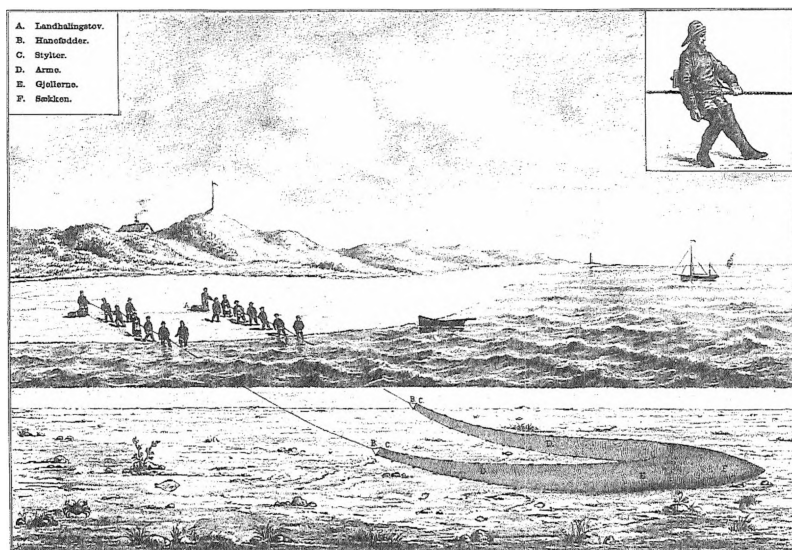
Der skete jo noget ikke helt almindeligt i disse tider for 60-70 år siden, således fiskede Lønstrupdrengene og Leerdrengene en hel damper. Det lyder utroligt, men er dog sandt. Dampskibe var ikke helt almindelige, og det var sjældent at se et sådant skib i disse farvande, men en nat de nævnte drenge var på fiskeri på Grenen, så de et skibs klare lanterner et stykke ude komme sejlede lige ind imod dem. Skibet holdt ikke støt kurs men lå og giredede så underligt, det var fint klart vejr, og fiskerne undrede sig over, hvad der kunne være i vejen. Blev den damper ved sådan, ville den snart ende som strandning på Grenen. De besluttede dem da til at sejle den i møde for at se, hvad der var i vejen. Det viste sig at være en damper, dens maskine var stoppet, og den sejlede eller rettere drev for sine sejl, for den havde nemlig også sejl. Det havde næsten alle dampere i disse dage. Fiskerne råbte den an, men ingen svarede. Så blev de enige om at borde den, og da viste det sig, at der ikke var en sjæl om bord, og damperen var en strandning nær. Maskinkyndig var jo ingen fisker, der var næppe nok sejlkyndige imellem dem, men de fik dog bakset damperen ind til ankergrund, og de fandt til sidst ud af at lade et anker falde, og så fik de sejlene beslået.

Damperen hed »Fairy Queen«, og der lå nu den skønne dronning

opankret. Fiskerne var på en gang blevet dampskibsejere i alt fald foreløbig. Fiskerne var ikke sprogkyndige, men der var dog en, der vidste, at Queen betød dronning, så de fandt ud af, at Fairy måtte betyde fanden. Dette blev altså til »Fandens Dronning«. Der var en mystik over det hele. Tænk at sådan en damper næsten kom sejlen-de lige ind i armene på dem, ja der var dem, der ville løbe fra det hele af samme grund. Efter nogen tid kom en assuranceagent om bord, han klarede lidt op på navnet, så det ikke lød så slemt, og han turde love dem, at de havde gjort en god fangst. Damperen fejlede nok ikke stort, og hvorfor den var blevet forladt af sit mandskab, ved jeg ikke. Mandskabet kom dog frem, de kom roende i skibets både ind til et sted på kysten og kom så siden om bord i deres skib igen, takket være Lønstrupperne og Leerdrengene, der havde frelst det fra at strande på Grenen og anden ulykke. Mange sagde, at Lønstrupperne og Leerdrengene blev rige folk ved dette kup at frelse »Fairy Queen«.

Byen

Skagen, for 70 år siden (1856), hvor drengene var født og båren. Skagen med sin snehvide vaskede sandstrand, sine klitter, marehalm, sit Sønderhav, Grenen og sit Nørhav, de lave fiskerhuse med de små stuer, bitte små ruder, stråtag med møntørv, bindingsværksbygning eller også kun opført af strandingstømmer og brædder. Nogle havde kampestensgulv, andre havde stampet lergulv. Arnen var en stenforhøjning anbragt lige under skorstenen, nogle huse, men dog kun få, havde ingen skorsten, der var kun et hul i taget og mønningen, som røgen skulle finde sin vej ud af. Disse huse kaldte man for lyrehuse. I stuen var der anbragt en såkaldt bilæggerovn, indrettet til at lægge i fra ildstedet eller arnen i køkkenet. Derfor hed det, når børnene morede sig med at sige gåder: »Hvad er det, som går bagud og giver den, og går fortil og føler, om den har fået noget«. »Ja, det er jo en bilæggerovn«. Det var en svær gåde at gætte. Således var fiskerbefolkningens boliger for ca. 70 år siden.



Landdragningsvod. I fortællerens barndom foregik skagboernes fiskeri nær ved eller fra kysten, som med landdragningsvoddet. Ill. fra C.F. Drechsel: *Oversigt over Vore Saltvandsfiskerier*, Kbh. 1890. *Shore seine. In the narrator's childhood the men of Skagen did their fishing near or from the coast, e.g. with a shore seine. Illus. from C.F. Drechsel's: »Oversigt over Vore Saltvandsfiskerier« (Survey of Our Sea Fishing), Copenhagen 1890.*

Erhvervet

Der kom jo ikke herreløse dampere eller smørdritler sejlene ind i favnen på drengene hver dag, nej, der måtte slides hårdt med fiskeriet, men det var et aktivt, nøjsomt og flittigt folk disse Skagendrenge. De arbejdede med liv og lyst med at hale rødspætter, torsk og andre fiskesorter i land. Når kaldemanden kom og bankede let på ruden på kammeraternes soveværelse med disse ord: »Vi skal til havet«. Så gjaldt der ingen nølen, havtøjet på, sydvest hat, vadestøvler, vidbouserne på armen og afsted til båden. Man satte en ære i at komme først. Hvis der alligevel, som det jo hændte, var en, der kom dryssende langt efter, så skulle han nok blive ordnet, så det ikke ske-

te alt for ofte. Der var mandstugt og justits imellem drengene. Det var sædvanligvis om natten ved 2-tiden, der blev kaldt til havet. Der var også lidt kapløb mellem selskaberne om at komme først, for at komme på det bedste sted.

Så er selskabet samlet, alle 12 mand, unge og gamle drenge. Skipperen synger ud, nu ryggen til, og så lyder det: »Hå, hå, hå«, og når dette hå kommer, så løfter man i flok og skyder nedad, og stykke for stykke for hvert hå glider båden langsomt, men sikkert fra stranden ned i havstokken. Der indtages voddet og 12 ruller tov, 6 til hver arm, somme tider mere eller mindre, eftersom fiskene står langt ude eller længere inde. Støvlerne smøges op lige til skrævet, vidbouserne på og ud skydes båden bemanded med 6 gamle drenge ved årerne, de andre skyder båden ud i fladt vand, det bliver så deres tur til næste dræt at ro ud. Voddet bliver kastet derude på dybet en 600 favne fra land.

Båden er landet og brøndt, d.v.s. den er lige skudt så meget op i stranden, så den ikke driver fra dem. Nu finder hver mand sit dragbånd, der er indrettet til at spænde om livet med en tovende på et par fod lang, der ved en snild fixing er til at spænde på vodtovet eller armtovet, som det hedder. Nu fordeler man sig lige mange på hver arm, og så trækker man til, idet man går baglæns op ad stranden, hældende sig godt bagover i dragbåndet, hvis tamp er spændt på armtovet. Således kommer ens egen vægt til også at trække.

Når man når op til klitterne, eller hvis det er muligt endnu længere, så slipper man og skynder sig ned til havstokken for at tage fat igen, således er der altid en på vandring, medens de andre trækker. Efter en times tid eller to er voddet halet i land, og hele drættet ligger nu på stranden. Hvor stort kan det vel være? Ja, en halv snes hundrede er ikke ualmindeligt. I disse dage var der fisk nok, store dejlige rødspætter af vægt 1-1½ pund, men der var desværre intet marked for dem. Skagboerne var glade for de svenske handelsbåde, de aftog det meste af det, de fiskede, men prisen var latterlig lav. 1 mark i gammel mønt pr. snes, det var 33 øre og var tit alt, hvad de kunne opnå.

Der kom også handelsfolk fra landet, de opkøbte i læssevis af den billige fisk og afsatte den på landet. Men når der ingen afsætning var, måtte folk selv tage fisken hjem. Den blev så rensset og saltet, og når foråret kom med sol og tørvejr, blev den tørret og lavet til en fortrinlig handelsvare. Dette kostede meget arbejde, og priserne, man opnåede, var ikke i forhold til arbejdet. Så kom handelskvaserne, og priserne på den levende fisk blev efterhånden bedre, men de kunne kun bruge garnfisk. Vodfisker kan nemlig ikke leve i deres dam, og i København, hvor fisken skulle aftages, ville man jo kun have levende fisk. Priserne blev efterhånden bedre, for de dejlige store rødspætter blev mere og mere efterspurgt i København, og da disse kvaser tjente store penge, de købte jo fisken for spotpris, blev der flere og flere kvaser og selvfølgelig bedre priser til fiskerne.

Nu er dette et svundet stadium, der findes knapt en nogenlunde god rødspætte ved kysten mere, de er simpelthen opfisket. Nu må de driftige Skagendrenge ud i Nordsøen, ja helt ud på Doggerbanken for at fiske og tjene brødet. Alle de gamle navne må vi stryge. Det hedder ikke mere Skrædderdrengene eller Lønstrupperne eller alle de andre gamle navne, nu er det navnene på skipperen og kutterne, der gælder. Skipperen må tage navigationseksamen, så det går næppe an at benævne ham for dreng, og kutterne med fiskeriudstyr koster op imod 50.000 kr. Dette er noget andet end i den gamle tid, da båd og udstyr kun kostede nogle få hundrede kroner. Fiskernes boliger er nu små villaer, de fleste med have. Folk har fine polstrede møbler, ja efter dette at dømme skulle man tro, at man levede i velstand, ja overflod. De gamle fiskerrønner er nu en saga. Kroen med sin såkaldte gamle havn, hvor fiskerne samledes efter endt dagværk og fik en passiar og en dram, er nu et flot hotel.

De gamle krofolk og købmandsfolk er forlængst hensovet, og sønnen J.D. Brøndum er allerede en gammel mand, men sidder dog endnu som ejer af det hele. Det har renommé, dette gamle hotel, og besøges nu af både indlandets og udlandets fineste. Byen har sin jernbane og sin havn, nå ja den gamle havn eksisterer da også endnu med sin snapsestue, men den sygner hen og vil vel snart være en

saga, da dens publikum efterhånden er sejlet ind i havnen hinsides, hvor de har forankret for evigheden. Der er kommet gasværk og elektricitetsværk, og der er gadelygter. Bilerne farer rundt i de snævre gader, så en fodgænger må tage sig i vare, hvis han vil beholde hele lemmer. Byen har også sin egen avis, med de sidste nyheder fra ind- og udland, men den gamle vandrende avis lever dog endnu og finder sagtens også sit publikum. Kirken er forandret, den er bygget større og har fået nyt tårn, og indvendig er den også forandret, men den gamle døbefont er der endnu, derimod er prædikestolen borte. I denne kirke blev jeg døbt, konfirmeret og viet til min hustru, og jeg ville helst have set kirken, som den var i disse dage, men det vise råd må jo have fundet det nødvendigt at forandre det hele. Nogle ting står dog endnu og er de samme, som de var for 70 år siden, nemlig den gamle kirkegård, hvor mine forfædre hviler, den gamle tilsandede kirke, hvor tårnet er tilbage, det står der og ligesom våger over alle de gamle minder, at ikke alt skal ryddes bort, minder om en længst forsvunden tid, hvor Guds ord også lød fra dette sted til gavn, glæde og velsignelse for kommende slægter. Også det gamle hvidmalede fyrtårn står der endnu og pranger i solskinnet tæt ved den gamle fyrbakke med sin skønne runde form. Man skulle tro, at en kunstners hånd havde formet den, men det er vistnok den store kunstner, naturen, der har formet den, som den er. Her står de to gamle kæmper og praler af, og det med rette, hvor stor en hjælp, de har været for de mange sømænd. Tusinder af skibe har de ledet rundt den farlige Gren. De har ydet deres bedste de to gamle kæmper, og når der alligevel så ofte skete forlis på disse steder, var det ikke deres fejl, for storm og uvejr kunne de jo ikke råde over, det er kun den almægtige herre, der råder over vejret.

Der er vist næppe en by, der er forandret så meget i det sidste halvhundredede år, som min by, og efter at jeg havde været borte en årrække og kom tilbage, kendte jeg den ikke; jo mit fødehjem og de nærmeste huse deromkring kunne jeg dog genkende, men ellers havde jeg besvær med at finde frem til de gamle kendte huse, de var nemlig tildækket af nybygninger. Villa ved villa var rejst, og de



Gammel Skagen fotograferet omkr. 1870. Foto: Lokalsamlingen i Skagen. *Old Skagen photographed around 1870. Photo: The Local Collection in Skagen.*

gamle rønner var enten restaureret eller helt revet ned, men jeg må tilstå, at jeg holdt mere af min gamle by med sine rønner, lyren og bilæggerovnen og de stampede lergulve eller kampestensgulve, som de mest fattige måtte nøjes med.

Der kunne være lunt og hyggeligt også i disse simple huse. Folk var nøjsomme og ikke for godt vante, og når de kom hjem fra deres anstrengende arbejde på havet, så fandt de sikkert, at hjemmet var herligt, der var ly for storm og uvejr, der kunne de hvile ud og samle kræfter til næste tårn på havet. Folk var meget tilfredse og glade med, som de havde det. De var i lykkelig uvidenhed om de fine bekvemmeligheder, som folk har nu til dags. Tranlampen og tællepråsen var dengang belysningsmaterialet. Tranlampen osede slem, men den blev også mest brugt i køkkenet eller ved arnen, der kunne osen trænge op i skorstenen og finde vej ud, så det ikke lugtede så slem. Siden kom petroleumslampen. Jeg husker endnu, at min far kom hjem med en sådan lampe, den første vi havde set af den slags.

Den blev rigtignok beundret for sit herlige lys. En gammel fisker var så letsindig at føle på glasset, men han fik snart fingrene til sig med de ord: »Hvad den brænder jo«. »Det kan du dog vel begribe«, sagde min mor, og anden trøst fik han ikke for sine brændte fingre. Han kunne slet ikke begribe, hvordan glasset kunne holde, når det blev så varmt. Det tog ham måske resten af hans levetid at begribe dette. Siden blev disse lamper jo forbedrede, og de blev tilsidst til en herlig og billig belysning, der bruges i mange huse endnu.

Hvem skylder vi alle disse forbedringer og byens opkomst? Er det kunstnerne, forfatterne og malerne eller turisterne? Nej, det var drengene, fiskerne, de nøjsomme og flittige Skagendrenge, de sad, og sidder endnu, inde med byens hovederhverv. Det er dem, der har lagt skuldre til og løftet hovedbyrden til byens trivsel. Ganske vist er der kommet andre skatteydere til, især i de senere år, såsom håndværkere og købmænd, hotelejere og pensionater. Men håndværkere og købmænd skal dog hovedsagelig leve af fiskerne. Vi må nu ikke frakende kunstnerne, fremmedbesøget og badelivet den store betydning for byens trivsel, selv om de ikke direkte lægger penge i kommunekassen, så sker dette dog indirekte.

Skagboerne vil vist nødig undvære deres sommergæster og bade-gæster, de sætter jo lidt kulør på byen, og økonomisk set er det nok en ganske god indirekte indtægt. Så lad dem bare komme og bringe lykke med. Skagboerne vil sikkert modtage dem med gæstfrihed. Selv kong Christian X og dronning Alexandrine har jo deres sommerhjem heroppe, »Klitgården«, hvilket vi er ikke så lidt stolte af.

I disse ca. 70 år, jeg husker tilbage, er lyrehytter og de meget dårlige beboelseshuse forvandlet til nette små huse og villaer. Den gamle kro med sin såkaldte gamle havn til et fint hotel. Jordene, der forhen næsten var en sandørken, er nu, ved landmandens flid og ved hans kunst opdyrket til at kunne give en pæn afgrøde, og man ser nu ret pæne kornmarker. De få gårde er nette og vel vedligeholdte. Det er en fryd for øjet at se kornagrene bølge i den lette sommerbrise omkring gårdene. Byen har da også nu sit mejeri. Ja, man kan jo kun fryde sig over sin bys trivsel.

Men er befolkningen lykkeligere nu, end de var i de gode gamle dage? Jeg tror det ikke. Fordringerne til livet er nu større, og de mange goder koster mange penge, som må indtjenes ved hårdt arbejde på havet. Nu er det jo sådan, at gamle folk, der er udtjente, får deres aldersrente. I gamle dage sørgede de gode drenge for deres gamle. Det var dengang en skam at skulle forsørges af det offentlige. Det er således dejligt for folk at vide, at der bliver sørget for dem, når de bliver gamle og ikke kan virke mere, og for børnene er det særdeles bekvemt, at deres gamle forældre kan få deres aldersrente eller blive sørget for på et alderdomshjem for offentlighedens regning. Dette er altsammen så meget dejligt og bekvemt, men der er dog folk, der er af en anden mening og skumler over dette forsørgelsessystem, som vore lovgivere er inde på i vore dage. Det er givet, at flid, sparsommelighed og nøjsomhed lider derunder. Thi hvorfor spare, når man ved, at man bliver sørget for, og hvorfor skal sønnen tage sig af sine gamle forældre, når han ved, det offentlige gør det. Men var der nu ikke mere glæde ved at leve også på sine gamle dage af sit eget arbejdes frugt.

Lidt om brødrene Ajes og Pier

Vi var ikke oprindeligt døbt Ajes og Pier, men som børn og unge mænd kendte man os kun under disse navne. Jeg, der sidder her og skriver erindringerne, er selv Pier. Vi er nu blevet gamle drenge, og jeg skulle egentlig ikke befatte mig med at skrive, da jeg ser så dårligt og af den grund ikke kan skrive et ordentlig bogstav, men det er da også kun for mig selv, for mit eget tidsfordriv jeg skriver, det glæder mig at dvæle ved de gamle minder og erindringer.

Ajes var den yngste, jeg var 15 måneder ældre, men han var en gåpå fyr, en stor vovehals. Jeg var mere forsigtig og betænkelig, når der skulle tages beslutning som børn om en eller anden gal streg, eller som ældre om en eller anden ting i vor virksomhed. Disse karaktertræk blev ved at følge os igennem livet. Nu er vi gamle, og der er ikke noget vovehalseagtigt ved os mere. Vi er derimod ret besindige og går langt uden om ethvert vovemod.

Da Ajes reddede Pier fra gasen

Vi var et par fyre på en 3 år og skulle hen til faster Fie og vise hende vore nye bluser. Vi skulle over toften, hvor gasen med familie gik og græssede, og gæslingerne interesserede os selvfølgelig, men efter gasens mening var vi nok kommet de søde børn, gæslingerne, temmelig nær, for bæstet strakte hals og hvæsedede. Den bed sig fast i mine bukseben, og Ajes sparkede efter bæstet, så godt han kunne og trøstede: »A ska nok rej dig for gasen bette Pier«. Jo, der var mod i Ajes, og det ytrede sig tidligt.

Så snart vi kunne gøre nytte, måtte vi være med, alle kræfter selv $\frac{1}{4}$ hestekraft blev taget i betragtning, for det gjaldt om at bringe brødet hjem til mange munde. Far satte os da til at spule en båd ren, den havde været brugt den foregående aften til at skibe fangsten, fisken, ud til en svensk handelsbåd. Båden var meget fuld af sand og fiskeslim. Vi gik rask igang med arbejdet, det var jo også noget, vi havde lyst til, dette vandpjaskeri med bare ben og bukserne opsmøgede, men da båden var spulet ren, og vi kun havde de temmelig store bundtiljer tilbage, fik Ajes den fortvivlede tanke, at her kunne vi lave os en flåde af disse tiljer, og så kunne de blive spulet rene samtidig med, at vi morede os med at sejle på flåden. Dette havde nær endt galt. Han fik snart en flåde istand ved at stable tiljerne oven på hinanden, og de bar glimrende, hans vægt var jo ikke nogen kæmpes, og den lange rorpind brugte han til at stage sig frem med, men uheldigvis var det højvande denne dag, og vinden var temmelig frisk og bar fra land. Skipperen Ajes virkede som et sejl, og han drev mistænkelig ud, hvor rorpinden ikke kunne nå bunden længere. Det ville nu have båret til søs, hvis ikke faster Fies mand, gamle Niels Karstensen, var kommet til i rette øjeblik og havde fået skuden bjærget i land. Der vankede i fragt et par klaps på det tykke af baggen, men dette havde vi fortjent.

Pier, Ajes og prammen

Vi havde næsten altid et eller andet for derude på stranden i de dejlige solskinsdage deroppe, og det var især i middagsøvnstiden, når

de gamle og fornuftige mennesker fik deres middagslur, for så var der lejlighed til at more sig lidt. Så var det en dag i herligt solskinsvejr, der blæste en mild sønden brise, og der var en smule brod på den inderste revle, forårsaget af den lette søndenvind. Prammen var jo vort kæreste skib, tænk en rigtig ægte norsk pram, der var ingen, der havde så fint et skib. Nå, der var meget god lejlighed i dag til at prøve skibets sødygtighed, og vi blev enige om, at det også skulle prøves. Så snart prammen var sat ud i strandkanten, brugte vi selvfølgelig de samme melodier som de voksne fiskere, når de baksede med bådene, den lød »hå, hå« og for hvert et hå gled prammen ad havet til. Det varede ikke længe, så var vi på søen. Ajes satte sig midt i prammen på midtskibstøften og tog årerne, og jeg skød fra land og satte mig på agtertoften. Jeg var for en gangs skyld skipperen.

Forresten enedes vi godt om, hvem der skulle være skipper, det blev næsten altid mig, for jeg var jo den ældste og besindigste. »Nå ja så ro til« kommanderede jeg, »ud imod knallingen på revlen og lad os se, hvor meget Moses (prammen) kan tåle af den uden at stikke næsen under bølgen«. Moses bestod længe sin prøve i knallingen. Men til sidst gik det galt, det endte altid med en lille forskrækkelse, når vi to var på togt sammen, således også på denne prøvetur. Ajes blev mere og mere dristig, han sad jo ved årerne, og eftersom det gik så godt, vovede han sig for langt ud. Der kom en meget slem knalling sø, den tog magten fra Ajes, slog årerne ud af hånden på ham, og Moses var lige ved at kæntre. Gode råd var i dette øjeblik dyre, der kunne vi ikke ligge. Vi måtte se at få fat i årerne, de lå et stykke borte. Lykkeligtvis havde vi et øsekar og Moses' bundtilje (en fjæl på et par fod lang). Med disse remedier padlede vi frem, som en anden hjuldamper og kom hen og fik fat i årerne. Så havde vi endelig fået nok af denne prøvetur. Vi roede i land og fik snart båden halet op på stranden igen, og trods det, at vi var godt våde og havde det store uheld med knalling søen, fandt vi, at det var en dejlig tur. Nu gjaldt det om at skjule for mor, at vi var blevet våde. Vi vidste, at dette kunne hun ikke lide, men solen og den milde luftning tørrede jo hurtigt tøjet, og jeg mindes ikke, at vi fik skænd denne gang.

Turen ud til orlogsmanden

Moses (prammen), Ajes og jeg, vi var uadskillige, når vi havde en fritime. Det var lidt tåget af og til denne middagsstund, men solen skinnede igennem, og det var ellers en dejlig sommerdag. De gamle var allerede gået til hvile for at tage deres middagsblund, og naturligvis hastede vi til stranden ned til Moses for at se, hvad der kunne laves i dag. Vi fik så en lille orlogsdamper i sigte, den lå lige uden for revlerne og vuggede i de små bølger og havde sit store splitflag hejst. Det kunne da ellers være morsomt at tage en tur ud til den, blev vi enige om. Men det var jo tåge, og kunne vi mon finde den. Den ringede af og til med tågeklokken, så det gik nok, men vi skulle jo også helst i land igen. Så løb Ajes hjem og hentede kompasset, som stod i veststuen, og jeg lavede Moses til så længe. Vi var jo hurtige til at tage en bestemmelse. Vi var nu udstyret på ret navigatørorden. Moses blev skudt ud, vi tog vor pejling af damperen og roede til af alle kræfter ud efter den. Vi havde let ved at finde den, for det klarede op i tågen på samme tid.

Vi kom snart til borde, og en officer i uniform råbte os an: »Halløj der, hvor skal I hen?«, »jo, vi ville jo så gerne se hans skib«. »Og I tør vove jer ud i denne tåge, det kunne jo blive så slemt, at I aldrig fandt land igen«. Folkene, der så til og hørte os, lo, det var måske også på grund af vort ravjyske sprog. »Finde i land«, svarede vi, »jo, det kan vi sagtens, vi har jo kompasset«. »Kompasset« sagde officeren, »ja«, svarede vi, »kompasset«. »Kender I da kompasset?« »Ja vist kender vi det, det har vor far lært os«. »Hvor gamle er I da?«. »Åh, en 7-8 år«. »Nå, det er godt klaret«, indrømmede officeren, og der var ingen af folkene, der fnisede mere, men der var en vigtig fyr, der ville vide, hvor mange jernsøm, der var i båden. Jeg svarede, at prammen rigtig nok var kobberfast og ikke bygget med jernnitter. »Se, se«, var svaret, »han er ikke dum den knægt.« »Nå kom I bare om bord til os, og I skal få lov til at se alt, hvad I ønsker at se«. Officeren udpegede en til at vise os omkring i hele skibet. I maskinrummet var der så blankt og poleret, at vi aldrig havde set mage, og kahytterne var også meget interessante. Vi beundrede deres kompas,

det var jo noget andet, end det vi havde, så fint og poleret det var. Og så lod han dampspillet løbe rundt for os. Men det gik langt over vore begreber, trods det at manden gjorde sig al mulig ulejlighed for at forklare os sammenhængen, at et spil kunne løbe så hurtigt rundt ligesom af sig selv. Da vi havde set alt og fået forklaret, så godt det lod sig gøre begribeligt for sådan et par 7-8 års drenge, blev vi enige om, at vi nu måtte se at komme i land. Fatter kunne ellers let blive bange for os, hvis han kom til stranden og så, at Moses var borte. »Hvilken kurs skal I nu styre for at komme hjem?«, spurgte officeren. »Jo«, svarede vi som med en mund, »vi skal styre NNV, så træffer vi lige på vor landingsplads«. »Det er vist omtrent rigtigt drenge, I er et par flinke gutter, der er ingen fare ved at lade jer ro i land selv«. Vi var ikke lidet stolte af denne anerkendelse. Vi fik sagt farvel og takket for alt det, vi var blevet vist.

Det bar så i land af vor landingsplads til, men nu var vi bange for, at far var vågnet op og havde savnet os og prammen, så vi frygtede for, at vi skulle få ubehageligheder. Far stod også på stranden, da vi landede, og han havde svære rynker i panden. Disse rynker kom altid frem, når han var vred, og vi var svært bange for, at der ville vankе en af de kølhalinger, som vi af og til opnåede at få. Men så opdagede far, at vi havde været så forsigtige at tage kompasset med på turen. Det mildnede lidt på hans åsyn, og da han så fik at vide, at vi havde været om bord i orlogsmanden, og vi fortalte ham alt, hvad vi havde oplevet og set om bord, så blev han i helt godt humør.

Mon ikke han var lidt stolt af sine drenge, der kunne klare denne situation. Mor var ikke mindre stolt af os, da hun hørte om vort lille eventyr, men hun sagde dog til far: »Du skal forbyde drengene at ligge og pjaske i den pram, der kunne jo ske en ulykke«. »Ja«, sagde far, »I må ikke gå ud med prammen uden først at spørge mig«. Men den ordre var ikke nem at overholde. Fristelsen var alt for stor, og det var jo ikke altid, far var til stede. Hvem skulle vi så spørge. Ja, Moses var vort kæreste legetøj, og vi lod nødigt en lejlighed gå fra os til at få en rigtig pjasketur med den. Det var en dejlig lystig og aktiv barndom.

Bådene og skuderne

Far var fisker, men skipperen stod i ham. Han havde jo også i sin ungdom sejlet på København med jagterne, som der i sin tid var nogle få af. Han havde sit fiskeriselskab og sine 3 både, en stor båd og 2 joller af forskellig størrelse og var en af dem, der gjorde det traditionelle gæstebud for fiskerne i julen, hvor man morede sig kosteligt med kortspil, musik og dans og så selvfølgelig al den gode mad og drikke, som der vankede. Jo, det gik rigtig lystigt til i julen. Dette gæstebud begyndte 2. juledags eftermiddag og varede som regel til langt ind i og endogså hele 3. juledag. Dette gæstebud var jo den eneste fornøjelse, folk havde, og det levede man på et helt år, til julen igen indtraf. Næsten hele december var der en uro over folk, især vi unge længtes efter det store gilde, og der blev bagt og lavet til uger i forvejen.

»Lykkens Prøve«

Den første skude, far købte, hed »Lykkens Prøve«. Det var en stor dæksbåd, den eneste der fandtes heroppe på denne tid. Så kom det skæbnsvangre år 1864, og far måtte rejse fra det hele og møde i København. Vi var da 4 smådreng, hvoraf jeg var den ældste, 8 år gammel, og jeg husker, hvilken sorg det var for mor og os, da far skulle rejse. Jeg husker, han sagde, at han havde lånt penge til familiens underhold, medens han var borte. Far kom imidlertid snart hjem igen, han blev permitteret. Man havde ikke brug for så mange, og den ældste klasse med mange børn blev permitteret.

Så tog han fat med »Lykkens Prøve«, fik den rigget til og sat i vandet. Der var jo masser af tørfisk, rødspætter og torsk, som folk ikke kunne få afsat på grund af krigen. Far købte en hel last fisk, som han ville til Sjælland med og derfra tage en ladning brødkorn hjem, af hvilket der trængtes hårdt.

Medens far var ude, kom tyskerne helt op til Skagen, men da der ikke var rigeligt med mad, og ikke foder til hestene, forsvandt de snart igen efter nogle dages ophold på smalkost.

Da far narrede tyskerne

Far fortalte, at rejsen til Sjælland gik godt, og at han med lethed fik solgt sin ladning fisk og købt en ladning rug. Efter indladningen stak han atter til søs, men nu ville skæbnen, at de fik en nordlig storm ude i Kattegat, og de så sig nødsaget til at søge nødhavn i Grenå havn. Havnen var da besat af tyskerne, og far måtte aflevere papirerne til kommandanten. Der var sat væbnet vagt ved havnen, intet skib måtte forlade den uden kommandantens tilladelse. Der lå blandt andre også en jagt fra Ålborg, skipper Wolle, i havnen, underkastet samme vilkår som far. Far og skipper Wolle var gode venner, men det, det gjalt om under denne lille blokade, var at blive venner med den tysker, der havde vagt på havnemolen. Så var det, at vinden en dag omsider blev gunstig, og skipper Wolle og far beklagede sig til hinanden over, at de ikke fik lov til at sejle. Men Wolle, der var et godt hoved, jovial og snakkesalig, fandt på råd. Han betroede far, at han kendte den tysker, der havde vagt, for at være glad for en stor snaps. Wolle mente nok, at far kunne narre ham, hvis han turde følge Wolles råd. Nå ja, det ville far da gerne. »Vel«, sagde Wolle, »så tag en flaske brændevin i lommen og et stykke kandissukker og et meget stort glas, men skjul det godt. Giv så disse varer til mig, men pas på, at ingen ser det. Så giver du styrmanden ordre til i al hemmelighed at gøre klar til at stikke til søs. Imedens vil jeg se at lokke vagten om bag disse plankestabler og skænke lidt for ham, så kommer du ligesom tilfældig til. På skrømt skjuler jeg flasken, for at du intet må se. Så snakker vi væk med tyskeren, så godt vi kan, og til sidst skæver han hen til mig, ligesom han ville sige, at han godt kunne lide en dram til. Jeg gør ham forståeligt, at du er sikker nok, og at han ikke behøver nære frygt. Så skænker jeg for ham igen, og vi selv må naturligvis drikke en snaps med. Når så du selv mener, det er blevet mørkt nok til at skjule dig, og du finder, at vagten er besoffen nok, så lister du ganske stille af, men du må slingre godt, idet du går, så hvis han lægger mærke dertil, må han få den tanke om dig, at du er pjask fuld. Det er du naturligvis mindst af alt, thi du sørger nok selv for ikke at stikke for dybt. Når du så kommer om bord, så lad det

gå lidt hurtigt og lydløst med at gøre sejl og komme af sted ud af kniben og til søs. Du har jo forstået ikke? Vær rolig for at jeg nok skal sørge for at få vagten besoffen. Gå så hen og hent mig flasken og kandissen og det største glas. Det begynder jo allerede at mørknes, og solen er allerede nede, om en halvanden til to timer kan du forhåbentlig være ude ved Fornæs. Vinden er jo frisk SV, netop hvad du skal bruge, men skynd dig nu og hent flasken«. Nå det gik som beskrevet, far kom ud af Grenå havn. Wolle fortalte siden, at der blev lynet og bandet, da vagten opdagede, at far var sejlet, og jeg tror så galt, at der blev skudt. Wolle, der påtog sig et uhyre dumt ansigt, lignede og tordnede naturligvis med og fordømte dette nederdrægtige træk af far, der jo havde forstillet sig som en ven. Men om tyskeren troede på Wolles oprigtige medfølelse for ham, ved jeg ikke, men det er meget muligt, for Wolle kunne meget godt spille komedie. Far kom godt hjem med »Lykkens Prøve«, og folk var henrykte over at blive forsynet med korn, kartofler m.m. Men imellem far og Wolle blev der stiftet et venskab for livstid, og når de gamle kom sammen og drøftede de forskellige hændelser, så hørte vi drenge til med alle sanser åbne og modtagelige. Vi anede jo ikke da, at vi selv engang skulle være med i et sådant rædselsfuldt spil, som krigen er. Men det blev dog vor del, om end ufrivilligt, at deltog i verdenskrigen 1914-1918.

Ajes, jeg og pinsemarkedet

Når vi i vinterens løb havde været flittige, fik vi lov til at sejle med far til Ålborg til pinsemarked. Et sådant løfte var nok til at gøre os myreflittige til at hjælpe til med at gøre fiskeredskaberne i stand og på det omvendte, at true os med, at I kommer rigtignok ikke med far til pinsemarked var nok til at gøre os meget bedrøvet og få tårerne til at rinde, ja vi kunne ligefrem tude over en sådan trussel. Det kan nok være, at vi stræbte efter at nå vor mors gunst og igen hendes løfte om at sejle med far til Ålborg og pinsemarked. Dette marked var for os noget af det herligste, vi kunne opleve. Der var alle mulige og næsten umulige slags morskab, og det varede i hele 3 dage, og dette

glædede vi os til hele året. Når så tiden kom til, at »Lykkens Prøve« skulle lastes, naturligvis med vinterfiskeriets produkter, som skulle afsættes på markedet, så blev der en febrilsk travlhed over os alle, for det gjaldt om ikke at komme for sent til marked. »Lykkens Prøve« havde ingen maskine, det havde bådene ikke i disse dage, så de var afhængige af vind og vejr, og måtte derfor rigges til i god tid. Men sikken en utålmodighed, der var over os drenge for at komme af sted. Spørgsmålet: »Far tror du, at vi kommer tidligt nok«, lød det ofte, og så talte vi dagene og timerne til al den glæde, vi skulle være med til. Der var jo gøgl og de utroligste kunster at se inden for alle disse lærredstelte, rigtig noget for drenge. Der var karruseller med lirekassemusik, der gik rundt og rundt dagen lang, og turen kostede kun 4 skilling. Der var bajadsere, trommeslagere og abekatte, udråbere uden for kunstnernes telte, der deklamerede alt det, der var at se indenfor. »Kun 1 mark mine herrer og damer, kun 1 mark, forestillingen begynder straks, der er kun få ikke optagne pladser, skynd Dem, vær så artig, kun 1 mark«. Der var også kram af alle mulige slags, som buntmagervarer, dame- og herretøj, skotøj og meget andet at få at købe. Ajes og jeg fik os hver en ny kasket af de der moderne blankkasketter. Så er pinsemarkedet færdigt, og nu var der nok at fortælle om, når vi kom hjem.

»De tvende Brødres Lykke«

En dag solgte far »Lykkens Prøve«. Båden blev ham for gammel og for lille. Den kunne heller ikke ret godt tåle al den baksen på den hårde Skagen strand, den blev læk, og den skulle ret ofte kalfatres og beges i noterne. Winberg, der var byens skibstømrer, havde sit mas med den hvert forår, før den skulle sættes ud i sit element, Sønderhavet. Altså den blev solgt og afhændet.

Foråret derpå fik far opspurgt, at en fynboskipper lå i havnen i Ålborg med sin skude, lastet med dejlige fynske æbler og pærer. Skuden havde rundt agterspejl og næsten ret stævn, ret et nydeligt lille fartøj af fin konstruktion, som far var meget indtaget i. Skipperen

solgte sine æbler og pærer til en frugthandler, og far købte sluppen. Så nu var han da rigtig skibsreder. Men så kom fars og vores fælles ven skipper Wolle med kritik. »Du vil da ikke sejle rundt med et fartøj, der hedder Rynhart, det lyder da alt for tysk. Det er nemt at få navneforandring, dette sker ved registreringsbureauet i København, mægler P.K. sørger for det«. Dette var P.K. villig nok til, der var jo et lille honorar at hale hjem. Så blev der drukket lidkøb i Snorren, navnet på restaurationen ved havnen. Spørgsmålet om det nye navn til sluppen blev drøftet. Det endte med, at Wolle foreslog, at sluppen skulle hedde »De tvende Brødres Lykke«, altså Ajes' og min lykke. Dette var jo ikke noget vellydende navn, men Wolle påstod, at dette skulle skuden hedde, og far lod sig overtale. Den fik virkelig navnet »De tvende Brødres Lykke«, og der blev et lille dåbsgilde i Snorren. Snorre Jensen, P.K., smedemesteren, sejlmagere og tømremesteren stod fadder, men Ajes og jeg var nu ikke med, vi var hjemme i Skagen. Vi fik først historien fortalt, da far kom hjem. Det kan nok være, at der blev glæde, tænk »De tvende Brødres Lykke« ligefrem os er der ment. Ja vi var allerede lykkelige ved tanken om at få lov til at sejle med far hele sommeren.

Vi var jo allerede så store, at vi godt, eller da ret snart, kunne begynde at gøre tjeneste. Styre havde vi lært for længe siden, og kompasset kunne vi da også, så der var kun sejlmanøvre at lære, og det kunne far jo sagtens lære os. Så var der også udsigt til at komme til at sejle på København, Kongens København, som vi havde hørt så meget om, men aldrig set. Ja vi gjorde os store forhåbninger om al den sejlads, vi skulle på.

Vi havde nu også i lang tid sejlet på Ålborg og moret os over de gamle venners snakken, når de regelmæssigt kl. 11.00 besøgte Snorren, for at få deres aperitif, skonnert, som det også hed. Det var jo glade, joviale mænd, der morede hinanden med deres vitser, og nogle af dem måtte stå for skud i al gemytlighed. Der var især Pletmorten, en god jysk handelsmand, der aftog ikke så helt lidt af Skagenprodukterne. Pletmorten var en god stovt jyde, men man skulle næsten tro, at han var hollænder, når han talte, for det lød, som om han

havde en varm kartoffel i munden. Det var især Wolle, som skød på Pletmorten og dette med så skarpe skud, at hele selskabet fik krampelatter, hvilket selvfølgelig også morede os drenge.

Så kom året 1870. Jeg blev konfirmeret, og næste år skulle Ajes konfirmeres. Selvfølgelig blev vi så selvskevne til at gøre tjeneste på »De tvende Brødres Lykke«. Nu havde far jo et par store drenge, der kunne spare ham for mindst 1 mand foreløbigt, og snart kunne vi endog sejle skuden uden fremmed hjælp.

Det gik så slag i slag med den lille skude, der var god brug for den. Nu kunne købmændene få deres varer hjem fra København, der var ingen anden direkte forbindelse. Den første tur til København var en vældig oplevelse for os. Vi løb ind ad det dejlige brede Øresund, dette var rigtignok et anderledes farvand end den rendesten, Limfjorden, som vi jo før var indskrænket til at besejle. Vi var da også kendt med alle mærkerne og prikkerne fra øst indløbet lige til Krik og Lemvig i vest. Der var snævert, og der skulle passes nøje på for ikke at løbe på grund. Nej, i Øresund var der da plads. »Så drenge, der kommer Kronborg slot, læg nu mærke til dette gamle smukke slot, hejs så flaget og så lige præcis idet vi passerer, må vi kippe flaget«, sagde far. Dette ville vi jo begge gerne være med til. Den ene af os blev stillet klar ved flaget, og den anden skulle se efter, om der blev svaret og genhilst fra Kronborg. Så endelig passerede vi, og far kommanderede »Kip flaget«, dette blev gjort, og der blev svaret fra Kronborg. Det gik så højtideligt til, at vi fik indprentet i vore sjæle en agtelse, ja en ærefrygt for vort gamle slot, som jeg aldrig har glemt. Der blev hilst på Kronborg, hver gang vi passerede med »De tvende Brødres Lykke«, og som skipper stående på mit eget dæk, har jeg altid kippet flag for vort gamle Kronborg. Far og mor lærte os at elske vort kære gamle Danmark og dets historiske minder.

Far lærte os at elske vort kære Dannebrog. Når flaget havde været brugt, skulle det foldes sammen på en særlig smuk måde og lægges på sin plads. Ingen sjuskeri dermed, var det ikke smukt nok foldet sammen og rullet op, så om igen. Trods det, at vi opvoksede fra barndommen på en fattig egn og af fattige forældre, så lærte vi at el-

ske vort land, det kære gamle Danmark, vor konge og vort flag, og hvad man i ungdommen nemmer, dette man i alderdommen ikke glemmer. Vi takker vore kære, forlængst afdøde forældre, at de fik indprentet kærligheden til land, konge og flag i vore hjerter, så den er fast derinde, så længe vi lever. Måtte alle fædre, vort lands skoler og alle, som har med ungdommens opdragelse at gøre indprente i de unges sjæle og sindelag denne sætning: Elsk Gud (den levende Gud), forældre, vort gamle Danmark og vort flag Dannebrog, da ville det stå godt til i Danmark.

Nu var både Ajes og jeg konfirmerede og store drenge, nu behøvede far ikke fremmed hjælp til at sejle med »De tvende Brødres Lykke«, det kunne vi mageligt selv besørge. Det gik da også slag i slag med sejladsen hele sommeren, enten med stykgods fra København eller også med varer for egen regning. Om efteråret blev skuden lagt op. Derefter fiskede vi hele vinteren fra kysten med småbådene, snart drog vi vod, og snart var vi på garnfiskeri. Det var et slid og slæb, vi havde jo ingen maskine i bådene, som man har nu, og der var heller ingen havn som nu, bådene måtte hales på land. Der var fisk nok, men ikke marked nok for den, så fortjenesten blev kun ringe. Det kan nok være, at Ajes og jeg længtes efter foråret og skuden, thi det var dog et ganske andet liv.

Så et efterår brændte kroen med den såkaldte gamle havn, ja næsten hele herligheden gik op i luer. Derimod lå der et par gamle rønner med stråtag lige ved kroen og den gamle havn, og skønt ilden fløj omkring dem, der var nemlig stærk blæst, så ville de skam ikke fænge, de blev reddet, de kunne ellers nok have trængt til at blive afløst, og i stedet for dem nye huse, men det blev der ikke noget af. Fortuna var dem ikke gunstig stemt. Det var altså Brøndums gamle gård, der gik op i luer, og næsten det hele brændte. Den skulle jo bygges op igen, og far fik beskæftigelse med »De tvende Brødres Lykke« med at sejle bygningsmaterialer hjem til den nye gård. Kort derefter var det så, at kunstnerne rigtig fandt Skagen, og fremmede strømmede til byen. Snart blev den nye gård for lille til at rumme gæsterne. Den blev derfor tildels revet ned, og et stort nyt, moderne hotel rejste sig



Krohaven ved Brøndums Hotel. Bygningen opførtes i 1873, og nogle af murstenene blev sejlet til Skagen om bord i jagten »De tvende Brødres Lykke«, som ejedes og førtes af Per Møller Pedersens far. Foto: Kongelige Bibliotek. *The inn garden at Brøndums Hotel. The building was erected in 1873, and some of the bricks were sailed to Skagen on board the yacht »De tvende Brødres Lykke«, which was owned and run by Per Møller Pedersen's father. Photo: Danish Royal Library.*

efterhånden på den gamle kros plads, det nuværende kendte Brøndums hotel. Senere kom hotellets annex, der ligger på klitten ved stranden, hvorfra der om sommeren foregår et mægtigt og muntert badeliv.

De gamle Brøndum-folk er døde for mange år siden, og sønnen J.D. Brøndum, der nu er en gammel mand, blev den, der byggede hotellet og har hidindtil drevet det, og han har arbejdet det op til det fine ry, det nu har og har haft i mange år.

Det var alligevel noget af et uroligt liv, vi drenge fik ved denne sejlads på Skagen, den åbne kyst. Vi måtte stadig være årvågne, thi

når vinden kom pålands, var der ikke godt at være. Søvn fik vi ikke ret meget af, og det var næsten det værste. Straks vi havde ankre, skulle der losses til bådene, som så førte varerne i land, og efter losningen skulle vi have ballast og sejle, hvis vinden var til at komme fra land med. Ikke så sjældent blæste det op fra sydøst ret på land, så det var os umuligt at komme fra land. Der blev så en ordentlig rulle tur til os. Ajes var nu ikke rigtig søstærk, han måtte tit ofre til Neptun. Jeg selv havde det bedre, men en ubehagelig følelse var det nu. Forestil dig en lille skude ligge opankret mellem revlerne og rulle og rulle, så det næsten var umuligt at stå på dækket, ikke et eneste øjeblik lå den stille. Men vi havde gode fortøjninger, således havde vi lige ud for vort hjem cirka 100 favne fra stranden vor faste fortøjning anbragt, således at skuden kom til at ligge imellem 2. og 3. revle. Brådsøen fra 3. revle havde tabt sin kraft, når de kom til skuden, for så at bryde løs igen på 2. revle inden for skuden. Vi lå altså sikkert nok, så længe fortøjningerne holdt, men der måtte passes på med klædning for skamfiling, at ikke vort tykke kokostov, som fortøjningen tildels bestod af, skulle skamfiles, og skuden drive i land på 2. revle og hugges op til vragsstumper. Engang lå vi derude i 8 dage, der var sø og kuling hver dag, og far var i land. Der var så meget brod på revlen, at en båd ikke kunne komme ud til os. Far og mor kunne stå på klitbakken og se, hvordan vi lå og rullede. De var rimeligvis stolte af deres drenge, men vi selv ønskede os blot i land. Det begyndte også at knibe med provianten, for søen tærer jo, som man siger, og appetitten havde vi ikke mistet trods rulleturen. Da vi havde ligget nogle dage, kom far endelig ud til os i en af storbådene med 6 mand ved årerne. Han havde med til os en hel del dejlig proviant og kager fra mor. Det var jo dejligt, og vi havde håbet, at far ville blive hos os, men nej han gav os nogle ordrer, men kom slet ikke om bord. De roede i land igen og halede båden op på stranden, vi kunne så ligge derude på skuden og rulle videre. Det var ikke morsomt, men omsider blev vind og vejr os gunstig, far kom om bord, og vi sejlede af sted. Ja, sådanne ture havde vi ofte nok, men denne på de 8 dage mindes jeg særlig.

Mor, Ajes og jeg gik vagt på stranden. Dette er en lille episode af livet deroppe i de dage, som er så fast indprentet i min erindring, at den aldrig glemmes, men jeg mener dog, jeg vil skrive den ned. Altså: Mor, Ajes og jeg gik vagt på stranden. Anledningen var den: Far og en mand, han havde med, Søren-skomager kaldet, var på efterårsrejse for at hente kartofler, korn og grøntsager til vinterforsyningen. Disse rejser foretoges altid hvert efterår af folk, der havde råd til det, folk, der enten havde tørrede flyndere at sælge og eller penge at betale med. Disse rejser foretoges altid i oktober/november måned med de store fiskerbåde. Disse både egnede sig bedst til denne rejse, de flød lavt på vandet, og de kunne sejles helt ind på stranden, når ikke broddet på revlerne og i stokken var alt for stærkt. Vejret var uroligt, og far var gået i havnen (Frederikshavn) og ventede på lejlighed til at sejle hjem. Så ved middagstid fik vi telegram fra far, at nu afgik han. Mor så betænkelig ud, hun havde også forstand på vejret, der var ganske vist ikke megen vind, men det så truende ud, og havet var ikke så lidt uroligt. Skomageren, som far havde med, var nu ikke skomager, det var blot et navn, han gik under og havde taget til indtægt. Men han var langt mindre sømand eller fisker, og at pløje bølgen blå var han ikke øvet i. Derimod forstod han meget godt at pløje sin ager. Far havde taget ham med som en venskabstjeneste, han skulle jo også have lidt med hjem til vinterforsyningen. Vi, der gik vagt, ventede dem, inden mørket faldt på, men de kom ikke. Vinden blæste mere og mere op, og da den var sydøst, ret på land, blev der mere og mere brod på revlerne. De havde fået vindstille ude på bugten, og derfor kom de ikke, altså stille før stormen, det er ikke ukendt i uroligt vejr. Men efterhånden blev der brod og brand på revlerne og i stokken. Blæst og regn tog til, og det blev bælgmørkt. Vi var voldsomt bekymret alle tre, for vende om kunne de jo ikke, det var vejr og vind ikke til. De måtte absolut forsøge at lande. Der var ingen anden udvej, men hvor blev de dog af. Vi spejdede ud over havet, men så kun brod og brænding på revlerne. Endelig opdagede vi to lys derude. Der var altså to både, der ville lande. Vi fik lys i lygten, og vi drenge løb hen til folks vinduer og

dundrede på. Folk vidste, at der var både i vente, så de kom hurtigt ud og ned til stranden. Nikolaj på bakken havde lys i vinduet, det var omtrent der, hvor de skulle lande, og vi svingede, så godt vi kunne, vore lanterner. Bådene derude lagde bi, sagtens for at orientere sig og for at samle folk til. Vi kunne kun se deres lys af og til, det var, når de kom op på bølgetoppen, for så at skjules når båden kom ned i bølgedalen. Endelig kom lysene derude nu nærmere, og bådene styrede øjensynlig for fuld fart ind imod os, og hvis de klarede brodsøen på revlerne, ville de snart være i land.

Endelig kom fars båd, han havde først taget mod til sig og satte ind over revlerne. Folk sprang ud og tog imod båden, et tov blev sat fast i stævnen af båden, så alle mand i land kunne komme til at hale, andre satte i med ryggen til, og der blev sunget ud »hå, hå«, og for hvert hå faldt alle mand i af alle kræfter. Båden tog jo nok en skvat vand over nu og da, men varerne kom dog alligevel nogenlunde tørt i land. Båden havde gode presenninger. Den anden båd landede noget længere øster på, men den kom også godt i land. Skomageren havde været søsyg, han havde grædt og jamret sig, og far havde måttet manøvrere det hele. Naturligvis var han blevet skændt på, thi sådan var far over for krystere, men han forsvandt da også, så snart båden landede, hjem til Stine for at blive trøstet, og jeg antager ikke, at han nogensinde derefter vovede sig på sørejser mere. Den svære spænding og angst var altså for denne gang afløst af glæden ved, at alt var i behold, og rejsen trods alt var lykkelig og vel endt.

Efter det strenge vinterfiskeri kom så endelig foråret med solskin og længere dage, og vi søfolk fik sejlfeber og længtes efter at komme væk fra sliddet med fiskeriet. En skønne forårsdag, efter at vi tit nok havde mindet far om »De tvende Brødres Lykke«, kom han og sagde, at nu skulle vi rejse til Ålborg, hvor skuden lå i vinterhavn. Den skulle kølhales, skrabes og males, ja rigtig pudses op, så vi kunne være den bekendt, så skulle der slåes sejl under, og så skulle vi ud og tjene penge. Ja, det varede ikke længe med at få pakket kisten, for mor havde tøjet færdigt, hun havde længe set på fars panderynker, at han gik og havde planer for. Afsted kom vi, og snart var vi i Ål-

borg. Skuden blev kølhalet, og vi var nu i gang med at male indenbords. Medens dette arbejde stod på, kom der en af navigationskoleleverne, Christensen hed han. Han håned os og sagde, nu er den kåg fin nok. Det gik os rigtignok til hjertet, tænk at kalde vor fine lille kutter en kåg. Det var jo dog den smukkeste lille skude i hele havnen. Vi var nu så heldige, at Wolle var til stede, og han hørte forhånelsen. Han havde aldrig ret længe til et svar. Svaret kom da også pr. omgående og det med kraft, nemlig sålydende: »Din drengemås, der aldrig har sejlet i saltvand, du trænger til at komme ud at sejle på rigtig havvand og blive rettet af ved nogle lussinger i stedet for at sidde deroppe«, så pegede han på skolen med tommelen, »og regne ud hvor meget 10-tallet bliver i anden potens«. Efter den balle luskede drengemåsen af, og det var klogt, ellers havde der sikkert vanket mere.

Fyrens sejlads havde nok mest bestået i fart med Limfjordsjagter på småpladserne i Limfjorden. Der var jo en del sejlads mellem Ålborg og disse pladser med ganske grundgående jagter eller kåge (et helt fladbundet fartøj). Vi drenge morede os over dette meget velrettede svar af Wolle. Barne- eller drengemåsen havde derefter aldrig mere noget at bemærke, han var slået af marken.

Så var det en dag, vi havde en tømmermand om bord til at lave lidt, at en mand kom og ville sælge far en last kartofler. Det var nok meningen, at vi skulle hjem til Skagen med læggekartofler og spisekartofler. Far og manden, jeg tror han hed "Per Ugle", kunne ikke rigtig blive enige om prisen. Da de havde snakket længe, ville manden i land, men skuden lå en 3-4 alen fra bolværket, og der var anbragt 2 brædder, det ene oven på det andet, til landgang. Tømmermanden havde lige anbragt disse brædder, og denne landgang var for den kvikke lille tømrer, Møller var hans navn, og for far og os to drenge mere end fin. Men da Per Ugle skulle i land, lagde han brædderne ved siden af hinanden for bedre at kunne balancere. Han agtede ikke på tømrerens protest. Da nu Per skulle træde på landgangen, så skete det med det ene ben på det ene bræt og det andet ben på det andet bræt. Men da han kom midt på landgangen, og

han ville gå som på en landevej, kom hele vægten af den tunge bonde på det ene bræt, der brækkede, derefter kom vægten over på det andet bræt, der også brækkede. Bonden faldt i vandet, og far og vi drenge sprang til for at bjerge ham op af det våde element. Men da Møller så, at der ingen fare var, sagde han: »Lad dog ham blive dernede den kartoffelpranger, han kunne lade være at skille brædderne fra hinanden. Han ville jo også have for meget for sine kartofler«. Per, der nu var kommet op på dækket, var våd som en druknet mus. Han rystede sig og skævede til Møller, men sagde ingenting. Vi fik ham endelig bjærget i land, og så skrævede han af, op ad gaden. Det værste vand var vredet af tøjet. Men efter at han var kommet vel ud af hørevidde, gav vi drenge tøjlerne fri og grinede af det hele. Især var det grin at høre på Møllers bemærkninger om Per: »Hvad ville det bondebæst derned efter, han ville måske drukne sig selv, vi skulle bare have ladet ham ligge, eller også skulle vi have givet ham nogle ordentlige dukkerter. Han fik jo ikke engang hovedet under«. Ja, der blev sagt morsomheder resten af dagen om Per og dukkerten, men om far og Per blev enige om prisen, husker jeg ikke, dog hjem kom vi da med en last kartofler, som der trængtes hårdt til.

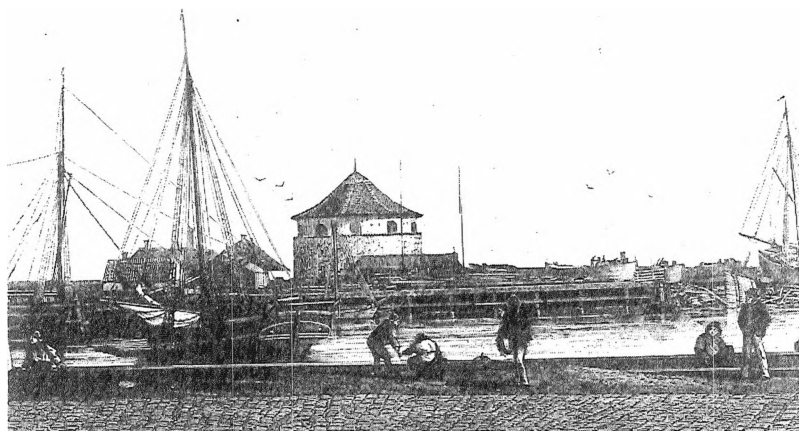
Vi kom så i gang med sejladsen, snart var vi på handelsture og snart sejlede vi fragt. Far leverede ikke så lidt bygningsmateriale, mursten, tagsten m.m. Unge folk skulle jo bygge, og mange brugte far som mellemhandler. Således gik somrene hvert år. Efterhånden var vi blevet store raske drenge, og vi måtte slide hårdt. Nu havde vi også været i Norge og Sverige med skuden, og vi følte os som fuldbefarne. Ikke så sjældent betroede far os skuden til at hente en ladning af et og andet, når han var beskæftiget andet steds.

Far var nemlig forbjærger, det er formand for et fast bjærgningskorps, der var ansat af landets øvrighed. Efter loven skal stedets øvrighed, amtmanden, sørge for, at der er et sådant bjærgningskorps til stede på kysten for i påkommende tilfælde at bjerge strandede skibe eller gods fra sådanne. Når det traf sig, at der var en stranding, måtte far blive hjemme, men vi drenge kunne også mageligt selv klare det med skuden. Når vi lå i Frederikshavn med skuden og

skulle på en tur, var toldforvalteren ikke altid villig til at udklarere mig, der jo så var skipperen. Det var toldforvalter Gormsen, der før havde haft embedet i Skagen. Så hed det: »Men Pier, skal du føre »De tvende Brødres Lykke««, »ja, det skal jeg da«, »men hvor er din far?« »Ja toldforvalteren ved jo, at der er stranding deroppe, og far må være tilstede ved bjærgningen«. »Men jeg kan ikke sådan uden videre udklarere dig lille Pier, du er jo ikke skipperen«. »Vi har jo så tit sejlet med skuden«. Ja, det vidste toldforvalteren godt nok, men det var jo ikke korrekt. »Men far kan umuligt sejle med denne gang, og varerne skal jo sejles hjem«. Toldforvalteren var en elskværdig herre, og han kendte os drenge fra vor barndom. Så til sidst gav han efter og sagde: »ja, ja Pier for denne gang får du papirerne og kan sejle denne rejse, men sig til din far, der må en anden ordning for fremtiden«. Om der kom en anden ordning, husker jeg ikke, men både Ajes og jeg sejlede ret ofte med skuden, når far var optaget andetsteds.

Tiden gik, jeg var nu fyldt 18 år. En efterårsdag gik vi og trak vod til land. Skuden var lagt op i Frederikshavn i vinterleje. Der var ikke meget at fortjene ved dette fiskeri, thi selv om vi fik godt med rød-spætter, så var prisen så lav, at det ikke kunne blive til noget videre. Vel havde vi det småt, men maden og klæderne kunne vi da tjene til, og der var ingen trang. Raske folk kunne nok tjene til livets ophold, men dette var lovlige lidt for folk, der gerne vil tjene noget mere, således også for Ajes og jeg.

Far spurgte mig: »Kunne du ikke have lyst til at gå på navigationsskolen i Ålborg og tage styrmandseksamen?«. »Men far, dette kan jeg da vist ikke lære, vi har jo heller ingen penge«. »Nej det har vi ganske vist ikke, men du kunne vel nok låne, og dem kan du jo snart sejle ind og betale tilbage, når du har fået din eksamen. Og hvad det angår med at lære navigationen, så vil jeg antage, at du vil have let ved at lære den, det er jo i den unge alder, man lærer bedst. Du har jo også gået i aftenskole hos Sivirkær, så regne, skrive og læse kan du da«. Ja, Ajes og jeg gik jo nok i aftenskole, men det var kun, når der ikke var andet at bestille, så denne undervisning blev ikke til



Skagboerne fik først en havn i begyndelsen af 1900-årene, og om vinteren måtte større fartøjer derfor søge til Frederikshavn, som siden 1841 havde havn med indtil 4,5 meters dybde. Handels- og Søfartsmuseet. *The residents of Skagen did not get a harbour until the beginning of the 20th century, and therefore in winter large vessels had to make for Frederikshavn, which since 1841 had had its own harbour with a depth of up to 4.5 metres. Danish Maritime Museum.*

meget. Penge kunne jeg låne, det var der sørget for. »Hvis du ellers har lyst, så smid du dragebåndet og gå hjem til mor og få tøjet i orden«. Det skete, og jeg rejste til Ålborg, hvor jeg blev elev på Ålborg Navigationsskole.

Det viste sig, at jeg var lærenem nok og ingen vanskeligheder havde ved at følge med i undervisningen. I sommeren 1875, da jeg endnu ikke var fyldt 19 år, bestod jeg styrmandseksamen, første og anden del.

Jeg husker, at far, Ajes og en yngre broder lå i Ålborg havn i de dage, hvor jeg skulle op til eksamen. De var lidt beklemte eller angste for, hvordan det ville gå mig, men jeg selv følte mig sikker nok. Da det hele var overstået, gik jeg flere dage i spænding, før jeg fik min dom. Den lød på bestået første afdeling med fine karakterer. Det var den egentlige styrmandseksamen, der gav ret til at sejle som

første eller eneste styrmand i alle slags skibe. Til den udvidede eksamen eller anden del, der svarede til den eksamen, der nu betegnes som skibsførereksamen, var mine karakterer også meget gode.

Nu havde jeg mine papirer i orden med navigationsdirektørens underskrift og det andet med meget fine karakterer. Stolt vandrede jeg om bord i »De tvende Brødres Lykke« til far og brødrene svingende med mine papirer. Far var henne og få sig en middagslur, men det kan nok være, han hurtigt kom på benene, og der var glæde over det hele. Ajes betroede mig, at far havde været meget mismodig og havde sagt: »Ja, han står nu aldrig dette igennem. Vi må være fortrolige med, at han dumper«.

Læreren foreslog far, at jeg skulle gå endnu tre eller fire måneder på skole for at tage eksamen i maskinlære og flere andre fag. Det var ganske vist ikke lovbealet, men det ville sikkert blive det for dem, der ville sejle i dampere. Det ville jo være kedeligt siden hen at skulle afbryde sin sejlads for at læse maskinlære. Meget fornuftigt, men jeg mente, at jeg havde siddet længe nok på skolebænken og havde nu mest lyst til at komme ud og sejle og tjene penge.

Men så sagde læreren omtrent således: »Nej, lille Pedersen, De har ikke siddet længe nok på skolebænken, Deres eksaminer har kun taget Dem et minimum af tid. De ved jo meget godt, at vi har elever, der har været 2-3 år her på skolebænken, og de dumpede også denne gang, så De må ikke sige længe nok på skolebænken. De vil kunne tage den maskinlære og de andre fag på 3 måneder, altså i november måned vil De kunne være færdig med det hele. De er jo desuden for ung til at blive styrmand. Deres papirer kan De jo ikke få i orden, før De er 22-23 år. Den smule hyre, De vil miste i de 3 måneder, er jo ikke en styrmandshyre, men kun en letmatros- eller matros-hyre. Tag mit råd og gør Dem skikken til at kunne blive styrmand og eventuelt fører i dampskibe«.

»Ja, men jeg vil jo ikke sejle med dampere, man regner jo ikke en dampskibsmand for sømand«. »De er ung lille Pedersen, men vent om nogle få år, så har vi kun dampere at sejle med, sejlskibene vil da kun være en saga«.

Far holdt naturligvis med læreren, og enden på visen blev, at jeg måtte give efter og fortsætte på skolebænken. I september 1875 fyldte jeg 19 år, og i november samme år havde jeg også taget min eksamen i maskinlære og et par andre nødvendige fag, som dog ikke var lovbealede, men alligevel var gode at have med på rejserne.

Jeg var nu blevet tynd og mager, at tænke sig 13-14 måneder på skolebænken, mærkeligt at jeg holdt det ud. Men nu skulle jeg rigtig nok også hjem til min mor for at blive fodret lidt godt, så jeg kunne få noget kød på kroppen, inden jeg skulle ud på langfart. Far, Ajes og de to yngre brødre Henrik og Chresten fiskede jo, efter at skuden var oplagt, men jeg havde ikke rigtig lyst til at være med. Navigationen stod også i hovedet på mig, og jeg glædede mig ved at læse i disse bøger. Maskinlæren derimod brød jeg mig ikke om, det var ikke noget for en sømand, mente jeg. Sådant en dampskibsmand kan jo ikke engang sejle en båd. Heldigvis blev jeg klogere siden hen i livet, for inden få år var gået, var sejlskibene taget betydelig af, og man begyndte nu kun at regne med dampskibe.

Læreren fik altså ret, og det var heldigt, at jeg trods al uvillighed dog lyttede til hans råd og tog min maskinlære. Det er godt og klogt af unge mænd at lytte til ældre og klogere folks råd, det har jeg ofte erfaret. Så fik vi da en ende på vinteren og vinterfiskeriet, og foråret 1876 var inde. »De tvende Brødres Lykke« skulle rigges til i en fart. Den skulle en tur til København efter stykgods. I København skulle jeg se at få mig en hyre på langfart, thi nu havde jeg sejlet længe nok i småfart.

Jeg skulle helst med en stor fuldrigger, ud på det store hav, til de store vidunderlige lande og de store byer, som jeg havde læst så meget om. Men først og fremmest for at lære at blive rigtig sømand. Søvant var jeg nok, thi jeg havde plasket på havet, fra jeg næsten kunne begynde at stå på mine ben, men der måtte dog noget mere til at blive storskibskaptajn.

I København lå netop fregatten »Havfruen« (en gammel orlogsfregat) tilhørende Puggaard rederiet. Far havde i sin tid gjort tjeneste om bord på den, da han var til orlogs. Den måtte jeg da endelig

se at komme med. Den skulle til Cardiff i Wales for at laste til Ostindien. Nej sikken en tur og rejsen ville tage det meste at 1½ år. Vi måtte se at træffe kaptajnen, for at gå til hyrebassen kunne nok ikke nytte. Der var alt for mange ledige søfolk, og det ville være vanskeligt at få hyre ad den vej. Der var megen løben om kap efter at komme med de store skibe.

Madam Winter i Nyhavn, som vi kendte så godt, var næsten som en moder for de små sømænd, de gamle knarke, skippere og håndværkere, som hun kunne more med sin passiar og grin, derfor havde hun også søgning af gamle og unge.

Kaptajnen på »Havfruen« hed Trolle, og vor veninde madam Winter hjalp os til at træffe ham. Far og jeg præsenterede os for ham hjemme i hans lejlighed. Kaptajnen var en stout, ældre sømandstyppe med et rødt, vejrbit ansigt. Han var nok godt de 60. Han mente åbenbart, at det var far, der søgte hyre, for han sagde straks: »Ja, du kan udmærket godt få en hyre, du er netop sådan en kraftig mand, jeg helst vil have, og nu skal jeg give dig en seddel med til Grell, hyrebassen, så er den i orden«. »Ja tak«, sagde far, »men kaptajnen har vist misforstået mig. Det var nu ikke mig, der søgte hyre. Jeg har min egen skude at sejle med, og selvom jeg godt kunne lide at gøre en rejse, så kan jeg alligevel ikke«. »Men hvad i himlens navn vil du da?« »Jo, det var min søn Pier, jeg ville have ud at sejle med kaptajnen på den nydelige fregat. Jeg har forresten selv gjort tjeneste på fregatten, da jeg var til orlogs«, oplyste far.

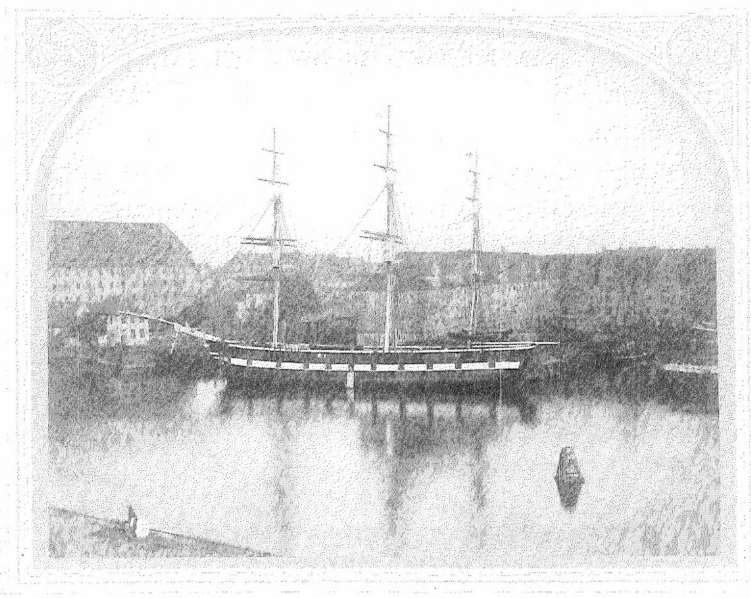
»Ja, en dejlig skude, og sikken en rejsning«, svarede kaptajnen stolt, »den rigger smukt ikke«. »Ja ualmindeligt«, svarede far. »Ja, drengen der«. Halløj, tænkte jeg. Kaptajnen siger du til far og drengen om mig, men han er måske dus med alle mennesker, og alle unge mænd er måske drenge i hr.kaptajnens øjne. Folk kan jo have forskelligt øjesyn, det har nu også mindre at sige, bare jeg kan komme med ham ud at sejle.

Hjemme i Skagen gik vi jo også for at være drenge, til vi var gamle. »Ja, drengen der, ham har jeg ingen plads til. Jeg skal have en del betalingsdrenge med, man betaler 40 til 50 kr. om måneden for at

tage drenge om bord, der har fået lyst til søen. Så du ser, at jeg har drenge nok, det er mænd, jeg skal have«. »Ja«, svarede far, »men Pier kan godt mønstre ud som letmatros«. »Ja, men dem har jeg også nok af, men hvis han vil mønstre ud som ungmand, så vil jeg antage ham, for de betalingsdrenge, jeg skal have med, er der ikke meget ved, derfor kan jeg godt bruge et par ungmænd«. »Men Pier er jo 19 år og har pjasket på havet siden sin konfirmation«. »Ja han ser ud til at være flink, og jeg tror godt, at han ikke er bange for en våd trøje. Men når han vil sejle i min fregat, må han begynde fra grunden, og jeg kan kun bruge ham som ungmand, og så må du endda betragte dette tilbud som en velvillighed af mig, jeg kan jo få drenge nok. Hvis du vil have hyren, skal du gå ned til hyrebassen med denne seddel fra mig, og så er den i orden«. Hyren var vel en 20 kr. om måneden, så det var jo ikke meget for en eksamineret styrmand og så at skulle sejle som ungmand, men der var nok ikke andet for end at tage imod tilbudet. Det værste var, at rejsen ville tage 1 1/2 år, og det var en alt for lille løn for en så lang tid, lønnen kunne jo ikke stige under rejsen. Men jeg ville nu med »Havfruen« trods alt, og jeg tog hyren. I 3 år sejlede jeg med »Havfruen« og kaptajn Trolle og steg selvfølgelig i graderne til matros.

Da jeg kom om bord, så jeg straks, at her var meget at lære, før jeg kunne tænke på at blive dygtiggjort til styrmand. Vi var 25 mand i alt, det var et stort mandskab til en skude, der kun lastede 1100 tons. Men betalingsdrene kunne der jo ikke regnes med, og da »Havfruen« ikke just var handy rigget og svær at manøvrere, var der ikke en mand for mange. Jeg blev godt lidt af kaptajnen og styrmanden. Således fik jeg, trods der var betalingsdrenge nok, min yngre bror med som dæksdreng på en af rejserne.

Målet for rejserne var Java, og lasten lossedes i Batavia eller Surabaja eller andre pladser på kysten af Java. Efter endt losning lastede vi sukker, to gange lossede vi sukkeret i Landskrone til sukker raffineriet dér. Rejserne over søen tog 4 à 5 måneder og hele rundturen 1 1/2 år. På den sidste rejse, Chresten og jeg gjorde med kaptajn Trolles stolte »Havfruen«, kom vi på hjemrejsen i Sydatlanten ud i



Fregatten »Havfruen« ved bolværket på Christianshavn. Per Møller Pedersen var påmønstret i 3 år, medens skibet gjorde 2 rejser til Java. »Havfruen« blev bygget som orlogsfregat i 1825, og i 1866 solgtes fartøjet til H. Puggaard og Co. Handels- og Søfartsmuseet. *The frigate »Havfruen« at the quayside in Christianshavn. Per Møller Pedersen was engaged on »Havfruen« for 3 years while it made two trips to Java. »Havfruen«, originally a naval frigate built in 1825, was sold in 1866 to H. Puggaard and Co.. Danish Maritime Museum.*

et vindstille bælte. Under en brændende sol lå vi og rullede i dønningerne uden at komme ud af stedet. Ikke et skib, fugl eller en fisk at se, hundrede miles fra land. Provianten, som det efterhånden blev knebent med, begyndte også at blive dårlig.

Der var mider i grynene og ærterne, og orme i brødet. Til sidst kom vi på halv kost, hvilket jo var fornuftigt nok af den gamle. Han smed adskillige hatte ned i dækket, trampede på dem, spyttede langt som offer til Neptun. Han så på hver lille sky, der opstod, fløjtede af dem og vinkede og gjorde andre umulige fakter, men ligeme-

get hjælp det, det var og blev stille. Jeg kom i tanke om, hvad læreren havde sagt på navigationsskolen om fremtidens skibe, og jeg måtte sande, at en damper under disse forhold var ikke at kaste vrage på. Endelig havde den gamle fløjtet en byge til sig. Det blev styrtregn, sådan en rigtig tropisk byge. Vinden kom susende, og vi fik travlt med at bjerge sejl, hvis da ikke det hele skulle ryge i stumper og stykker. Da bygen var overstået, blev det pæn let luft, og »Havfruen« sneglede sig nu frem med en 4-5 miles fart. Kursen blev så sat efter den lille ø, St. Helena, hvor det var temmelig nødvendigt at anløbe for at få noget frisk proviant, som vi hårdt trængte til. Endelig nåede vi øen, hvor vi ankrede op på forfærdelig dybt vand, og den gamle fik rekvireret nogle høns og grøntsager, så vi kunne få et ordentligt måltid. Hønsene var der nu ikke meget ved, de var magre, men vi var jo ikke forvante. Vi fik også nogle tønder salt kød og flæsk, naturligvis varer, der var indført fra 'USA. Det var noget skrækeligt sul, ikke lig vore gode danske varer, som vi havde været udprovianteret med. Og så fik vi nogle fade engelske kiks, de var så hårde som sten, men trods hårdheden havde maddikerne gnavet sig ind i dem, de var endnu mere uappetitlige end vore egne søkager.

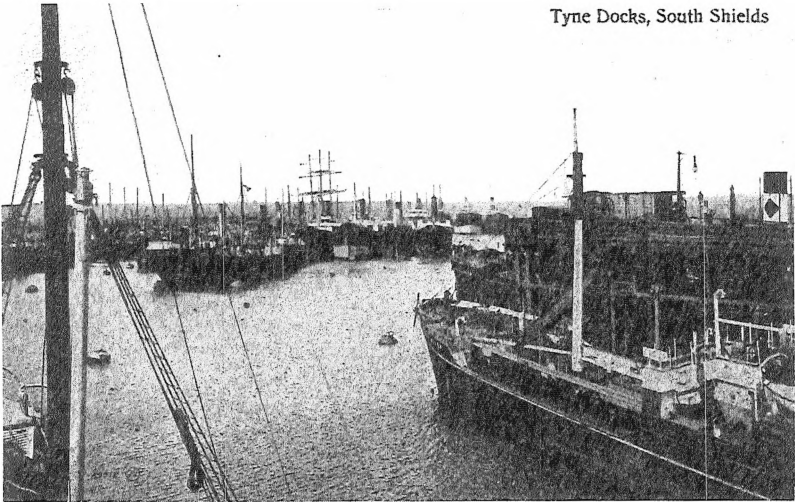
Grøntsagerne og hønsene slap jo snart op, så der var intet andet for end at tære på det gammelsaltede kød og det fede amerikanske flæsk. Det var næppe den rigtige kost i troperne. Mandskabet blev da også efterhånden syge af skørbug, og da vi ankom til Falmouth for ordre, var vi alle mere eller mindre medtaget af denne væmmelige sygdom. To, sejlmageren og en matros, var så slemt medtagne, at doktoren erklærede, at de skulle i land på et hospital. Jeg var også slemt medtaget af skørbug, men fik da lov til at blive om bord. Chresten derimod fejlede ikke stort.

I Falmouth fik vi da noget godt om bord til at leve af, fersk kød og friske grøntsager og medicin. Da folkene var nogenlunde kommet til kræfter igen, fik vi lov til at fortsætte rejsen til vort bestemmelsessted Landskrona. Men de to mand måtte vi lade blive tilbage på hospitalet. De var alt for svage til at gå til søs. Jeg var også svag og måtte holde køjen i 2-3 dage, men var da nogenlunde kommet til kræfter,

da vi kom til Landskrona. Så blev vi afmønstret og rejste hjem til vor mor for yderligere at blive fodret op og komme til kræfter, og da det var dejlige forårsdage med sol og varme, varede det ikke længe, inden vi var raske ungersvende igen.

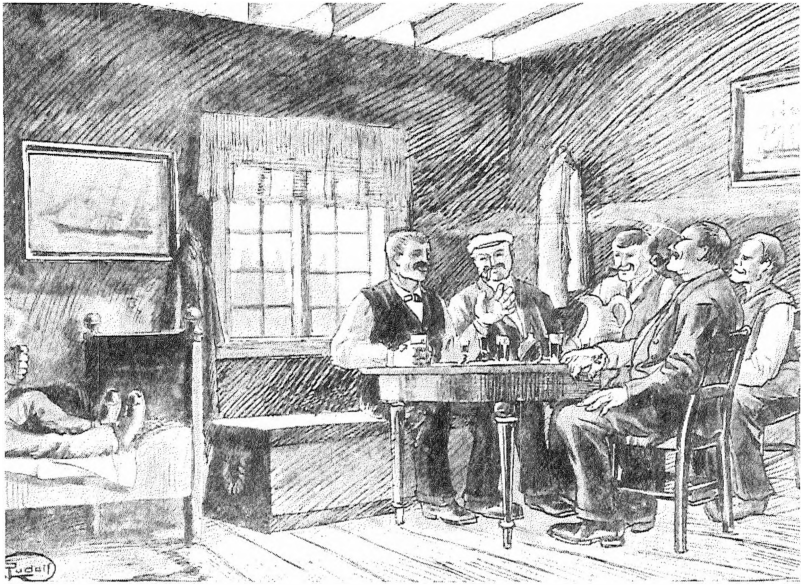
Hjemme gik livet som sædvanligt. Far og Ajes sejlede med »De tvende Brødres Lykke« om sommeren og fiskede om vinteren. Chresten og jeg skulle nu ikke med »Havfruen« igen. Tre år med den kunne være nok, vi glemte heller ikke smalkosten på den sidste rejse. Chresten kom med en skonnert fra Horsens, »Bolette Levy«, og jeg tog med damperen »Union« af Ålborg som passager til Newcastle. Jeg ville have hyre med et engelsk skib for at lære sproget noget bedre, og så var lønnen dobbelt så stor som i vore skibe. De penge, jeg havde lånt til at læse til eksamen for, skulle jo helst tjenes ind, det var jo ikke ret meget, jeg havde tjent ind på turen med »Havfruen«. Fra Newcastle tog jeg straks til South Shields, hvor forhyringen sædvanligvis foregik. Jeg logerede mig ind hos en boardingmaster, Charles Smith. Det var knapt med hyrer, og der var fyldt op i logihusene, men endelig lykkedes det at blive forhyret som matros med en engelsk bark »Scotia«, der skulle til Middelhavet, kaptajnen hed Barber. Hyren var 4 pund og 10 shilling, altså ca. 82 kr. pr. måned. Det var efter danske forhold fint. Kosten var jo nok noget engelsk, men alligevel efter »Havfruen«s skala meget sund og god, der var ikke noget at klage over. Vi var jo ikke ude for at blive kræset for. Rejsen gik fint både ud og tilbage til Tay Port, hvor vor medbragte ladning skulle losses, og efter at skibet var fortøjet, blev efter engelsk skik og brug hele mandskabet afmønstret.

Jeg gik straks på posthuset, naturligvis i al hemmelighed, med så stort et beløb af min afregning fra »Scotia«, som jeg mente, jeg kunne undvære og sendte pengene hjem, det var betalingen på min gæld. Så tog jeg straks med toget til South Shields for at søge hyre igen. Nogle dage derefter kom også resten af besætningen til Shields, men da var de blanket af for hver en penny. Afregningen havde de brugt i Dundee, sammen med hajerne, disse der altid holder til, hvor søfolk bliver afmønstret. De er altid fine venner med sø-



I 1878 kom den 22-årige Per Møller Pedersen til South Shields for at søge hyre, og de følgende 3 år sejlede han i engelske og tyske sejl- og dampskibe på Middelhavet, Afrika og Australien. Postkortfotoграфи fra omkr. 1920. *In 1878 the 22-year-old Per Møller Pedersen came to South Shields to look for a berth, and for the next 3 years he shipped on English and German sailing ships and steamers to the Mediterranean, Africa and Australia. Post-card photograph from about 1920.*

folkene, så længe disse har penge, men kender ikke en sømand længere, når lommen er tom. Jeg var ikke helt blank for shillings i Shields, trods det at jeg havde sendt hovedparten af min afregning hjem, men jeg vogtede mig vel for at vise, at jeg havde noget, for så vidste jeg, at jeg ikke ville få ro, før lommen var tom. Og forresten tog boardingmasteren sig ikke af at skaffe hyre til søfolkene, så længe de havde penge, men først når de var blanket af. Ved påmønstring fik man altid 1 eller 2 måneders forskud, det vil sige en anvisning på forskud, som dog først kunne blive betalt 3 dage efter skibets afgang. Denne fik boardingmasteren, hvormed han dækkede sig. Det gjaldt om at få så meget ud af dette forskud som muligt, men som regel kunne der kun blive til en skråmadras og et simpelt køjetæppe. Boardingmasteren gjorde sig så tilgode med det tiloversblevne og



Et boarding-house, tegnet af Rud. Krog. Her fik søfolkene husly og mad, mødte kammerater, og ofte skaffede boarding-masteren også en ny hyre. Som det ses af fortællere-ns fremstilling, kunne opholdet blive dyrt. Handels- og Søfartsmuseet. *A boarding-house drawn by Rud. Krog. Seamen could get food and shelter and meet their comrades here, and quite often the boarding-master could even find them a new berth. According to Captain Pedersen a stay here could be expensive. Danish Maritime Museum.*

det, hvadenten man skyldte ham penge eller ej. Man så aldrig en penny af sit hyreforskud. Hvis man ville omgås disse mennesker, og det var man jo nødt til, så måtte man endelig sørge for ingen penge at have på lommen. En klog ung mand skulle straks efter afmønstningen, i al hemmelighed, medens de andre søgte værtshuset, for at få deres tørst slukket, gå hen i en bank eller på et posthus, købe sig en anvisning på London for så mange pund, som han ikke havde brug for i øjeblikket og sende anvisning hjem, så han havde pengene i behold. Gik han derimod sammen med kammeraterne og hele dette slæng af hajer, som altid følger i hjemkomne søfolks kølvand, så ville hans surt fortjente hyre snart være borte. Dette system med at

sende hyren hjem brugte jeg. Derfor varede det heller ikke så længe, inden jeg havde betalt mit lån til eksamen. Jeg gik ledig nogle dage i Shields, der var ingen sejlskibshyre at opdrive, kun nogle små kystfartøjer var der af og til en hyre i. Lærerens spådom var gradvis ved at gå i opfyldelse. Damperne var allerede begyndt at tage magten, og med sejlskibene gik det gradvis tilbage, ja, så var der ikke andet for end at tage en dampskibshyre.

Boardingmasteren mente åbenbart, at jeg ikke var helt blanket af for mønt, så mig hastede det ikke med. Men så fandt jeg på at gå om bord i skibene for at tale med Chief Officer, og således skaffede jeg mig selv en hyre i en damper, en nybygning fra London. Det var en meget fin stor båd efter disse tiders forhold. Styrmanden hed mr. Aschewood, en ældre gråhåret herre med gråt skæg vel på ca. 50 år. »Ja, min dreng«, sagde han, »jeg skal mønstre folk i morgen kl. 10, og så kan du holde dig til ved Board of Trade Office, så skal jeg se at få øje på dig. Du er vel A.B. (matros)?«, jo det var jeg da, »og hvor er du fra?«. Jo jeg var da dansker. »Nu vel, så hold dig til«. Kl. 10 næste formiddag mønstrede jeg om bord på londoneren »Harelda«, hvis kaptajn hed Bland. Hyren var 5 pund om måneden, det var jo fint. »Harelda« lastede til Middelhavet, Marseilles tror jeg, det var, og hyren drejede, fra skibet var lastet og hele mandskabet var om bord.

Jeg gik hen i en sømandsudstysforretning og fik min forskudsnote på de 5 pund gjort i penge, imod at betale 5 shilling for risikoen og imod at købe mit udstyr hos dem. For et par pund købte jeg noget ordentligt undertøj m.m. Resten af forskudsnoten var nok til at betale skylden til boardingmasteren for logi. Således blev der ikke 5 pund til boardingmasteren at forvalte denne gang. Herren så jo nok lidt ondt på mig, men hvad det gik jo nok over. Jeg gjorde flere rejser med »Harelda« og stadigvæk på Middelhavet. Folk havde det godt om bord. 1. styrmand var en dygtig gammel mand, altid hed det sig my boy, når han tiltalte folkene, derimod var kaptajn Bland et værre gammelt vrøvlehoved, som det var umuligt at gøre tilpas, når man havde rortørn. Han drak vist meget whisky, for det var, ligesom han

gik og trak med en vældig bjørn. Vi blev da også så kloge, at vi ikke skulle tage ham alvorlig, når han vrølede, og ikke svare ham eller modsige ham, men bare lade ham vrøvle og sige yes sir, you are right sir, eller noget lignende og lade som om, vi indrømmede, at kaptajn Bland var en klog skipper. Men når han skulle i land, var han klædt tip top og med den traditionelle høje silkehat. Når vi lå til ankers på kysterne og samlede frugtlaster sammen på de forskellige småpladser, så skulle der 4 mand i giggen, klædt i hvidt for at ro the captain i land. Giggen skulle være hvidmalet, og årerne skulle være skuret rene i sand. Åregafflerne, der var af messing, skulle være pudse, ligesom rorjokket og linerne til jokket være rene, så kaptajn Bland ikke fik tilsmudset sine handsker. Jo, han var tip top den gamle kaptajn, men han havde et slemt rødt ansigt og en lovlig stor rød næse.

Kosten til mandskabet var god, ja usædvanlig god, for engelske skibe havde jo ikke det bedste lov på sig, men vi levede godt, og vor styrmand, mr. Aschewood, forstod at omgås den gamle, og skibets førelse var i gode hænder hos Aschewood, og hvad kom så alt andet os ved?

Men jeg ville dog hellere se mig om efter en sejlskibshyre, derfor sagde jeg min måned op og afmønstrede i Cardiff. En mand fra Sailors Home, der kom om bord, fortalte, at der var sejlskibshyrer nok at få, og jeg indlogerede mig så på hjemmet. Det viste sig, at det ikke var så flot med sejlskibshyrer, som berettet, der var kun en lille bark, der skulle til Canada, som skulle have folk. Men hverken rejsen over Atlantens nordlige del til Canada eller skibet tiltalte mig, og jeg ville vente og se, om der ikke skulle byde sig noget bedre.

Imidlertid viste det sig, at der ikke kom sejlskibe, og det blev også vanskeligt at få en dampskibshyre. Der var folk nok, men meget få skibe. Det var en sløj tid i Cardiff. Endelig opnåede jeg at få hyre, men det var igen med en damper, som så ud til at være en rigtig smadderkasse. Havde jeg set båden før jeg udmønstrede, havde jeg aldrig ladet mig forhyre med den, men det var som sagt sløjt med hyrer, og da denne skulle have folk, var jeg tilstede på Board of Tra-

des Shipping Office, og da hyren tilbød sig, tog jeg den på lykke og fromme. Jeg fik min forskudsnote og mødte om bord kl. 6 næste morgen. Dampere hed »Lemmerik« og var hjemmehørende i Cardiff. Kaptajnen hed Prugen og styrmanden Reese. Jeg mødte præcis kl. 6 med mit tøj, og der var endnu ikke en mand om bord. Skibet så ud til at være lastet, og dækket lå fuldt af kul. Ingen luger var skallede, trosser lå og flød mellem presseninger og lugebommen. For at gøre det hele så uhyggeligt som muligt, så regnede det. Ja, der vil blive noget at rive i, tænkte jeg. Folkelukafet var ubeskrivelig snavset, der var ikke et rent sted at kunne lægge sit tøj. Nå, der var ikke andet for end at hive det hele op i en af de snavsede køjer, jo det var hyggeligt. Jeg fik mit arbejdstøj på, det var alt for godt i dette griseri, men der var jo intet andet for.

Efter at jeg var tilrigget, gik jeg op på dækket, hvor 1. styrmand gik og slæbte i nogle forhalingstrosser. En maskinmester var i maskinen, han havde selv fyret, og dampen var oppe. Om en time var det doktid, og skibet skulle ud af dokken og til søs, så det var jo på høje tid, om disse herrer dæksfolk og fyrbødere ville indfinde sig. Der var allerede gået 1½ time efter den tid, der var fastsat som mødetid. Efterhånden kom de så drattende, men styrmanden vovede ikke at sige noget eller gøre vrøvl, for så var de måske løbet i land igen. Sådan var dampskibsmatrosers dengang.

Nå, kaptajn Prugen var allerede på broen, 1. og 2. styrmand på deres pladser, der blev kastet los, fortøjningerne halet ind og ud til søs gik det, lige på klokkeslettet, da dokporten åbnedes, men sikke en uorden. Kullene var ikke engang lempet ordentligt ud, men stod helt op af lugerne. Dækket flød med kul, luger og presseninger og forhalingstrosser i det vildeste roderi. For at gøre det hele rigtig hyggeligt lod Vorherre det pjaskregne, tilligemed en frisk kuling og ikke så lidt søgang. Nå dæksfolkene, der var kommet, viste sig alle at være flinke unge mennesker. Heldigvis, der var kun en gammel stivbenet stabejs imellem os, der ikke var meget ved, men han blev sendt til rortørn. Vi andre blev enige om at tage fat og se at blive færdige med roderiet.

Det var jo i grunden også farligt at gå til søs med uskalkede luger, og det så ud til storm. Det er forbavsende, som flinke unge mænd kan sætte fart på og få arbejdet fra hånden. Her var et eksempel derpå, for her var der noget at rive i. Men trods dette, at vi var ganske fremmede for hinanden, opdagede vi straks, at hver især satte en ære i at vende sig hurtigt og i at tage fat. I løbet af ganske kort tid havde vi lugerne skalkede og dækket klaret op, bevar os vel hvor alting var sort og snavset, men til at spule dæk blev vi ikke opfordret. Det så også ud til, at Rasmus ville gøre dette arbejde for os, for det blæste op, og søen slog nu og da over.

Kaptajn Prugen var gået ned for at dække sig for kulnavset og regnen. 2. styrmand arbejdede med folkene ved opklaringen af dækket. Han var en flink ung mand og en god leder, og det var kun ham, der vidste, hvor tingene fandtes. 1. styrmand navigerede, og gamle Jerry var til rors.

Så var der ordre fra broen, at nu kunne vi gå ned og få noget tørt tøj på, og vagten blev så sat. Nu forestod der et værre arbejde med at få det værste snavs rensed ud af lukafet og få køjerne fejlet lidt af, at vaske rent kunne der ikke være tale om foreløbig. Vi blev alle enige om, at det var en værre møgkasse, vi var havnet i. Vi havde alle været bedre vant.

Efterhånden fik vi da lavet tilværelsen tålelig også i lukafet. Vi skulle til Marseilles, og snart fik vi bedre og mildere vejr, så vi kunne vaske og få gjort rent. Skibet var fragtet af et fransk firma til, for en længere periode at sejle på Middelhavet og øst- og vestkysten af Afrika, og vi havde jo vore 5 pund og 10 shilling om måneden, så vi kunne samle os en hel formue, hvis vi ville være sparsommelige. Det er som regel ikke søfolks sag. Jeg sendte dog som sædvanlig mine penge, dem jeg kunne undvære, hjem, og min gæld var allerede afbetalt.

Far og Ajes sled i det med »De tvende Brødres Lykke«, og fiskede om vinteren. Da Ajes nu så, at jeg tjente ordentligt med penge, trods det at jeg kun kunne sejle som matros, med fremmed eksamen kan man nemlig ikke blive officer i engelske skibe, ville han også gerne

ud i storskibsfart. Det kunne alligevel ikke blive til stort derhjemme, og nu var de andre søskende gamle nok til at hjælpe far. En dag, de var ude på fiskeri, prajede de en svensk damper, der var opankret på reden for vestenstorm, den skulle til London. Ajes mente, at her var en lejlighed til at komme til England på, og han bad kaptajnen om at få lov til at sejle med. Han ville gerne arbejde for kosten og fri rejse. Jo kaptajnen ville da gerne give ham fri rejse til London, men nu var vejret godt, og han ville sejle om en time, når dampen var oppe.

Ajes bad om kaptajnen dog ikke ville vente 1½ time på ham, imedens de roede i land efter hans tøj. Dette lovede kaptajnen, men heller ikke et minut længere. Hvis de ikke var tilbage inden for en 1½ time, sejlede han. Så blev der fart på, og snart var de i land. Mor blev naturligvis fortvivlet, thi hun havde jo ikke sådan på stående fod tøjet i orden, men Ajes fik snart disse genvordigheder til at forsvinde. Han fik fat i en sæk og sit kluns, fik alt hvad han havde af tøj, som mor havde i orden, stoppet i sækken og så farvel til mor og søskende. Far roede ham ud til den svenske damper, der allerede var i gang med at lette anker for at afgå. Kaptajnen, der var en elskværdig mand, som alle svenskere i reglen er, tog vel imod ham. Ajes kom så til London, han havde hverken pas eller andre af den slags papirer, det var ikke nødvendigt i disse dage. Sprog kunne han ikke noget af, kun skagbomålet var ham mægtig, og dermed kunne han jo ikke komme langt, men det er forbavsende, så hurtigt opvakte unge mennesker kan lære at klare sig i sproglig henseende, således også Ajes. I løbet af nogle dage talte han meget godt engelsk, så meget at han kunne klare sig. Han tog hyre med en stor fuldrigger »Border Chief«, men det viste sig, at skibet var tysk »Elsfleter«. Det havde jo været nok så godt, om skibet havde været engelsk, for tyskerne fra 64 havde Ajes endnu ikke glemt. Nå der var ikke noget at tale om, det gjaldt blot om at se at komme ud og tjene penge, for lommen var nemlig tom. Logi og udstyr skulle betales af forskuddet. »Border Chief« lastede stykgods og skulle til Australien, der skulle den lastes med korn og uld og derefter tilbage til London. Det kunne jo blive en fin tur.

Jeg sejlede stadig med damperen »Lemmerik« på øst- og vestkysten af Afrika og Frankrig. En dag fik jeg brev fra far om, at Ajes var kommet på den fine rejse med dette flotte skib, og jeg glædede mig, men ønskede rigtignok at jeg også var med på Australienrejsen.

»Lemmerik« kom da omsider til England, og jeg afmønstrede i Shields. Jeg søgte straks listen over skibene, som for tiden lastede i London, og fandt virkelig »Border Chief«, som Ajes var med, eller havde været med. Den havde nu gjort en Australienrejse og havde løst sin ladning af hvede og lå nu atter og lastede til Australien. Jeg var derfor ikke længe om at betænke mig, men tog straks med passagerbåden fra Newcastle til London. Ankommen dér opsøgte jeg »Border Chief«, der lå i Millwall dok. Resultatet blev, at Ajes og jeg traf sammen i London, og Ajes var allerede forhyret for den næste rejse med »Border Chief« til Australien. Vi blev så enige om, at jeg skulle søge hyre med samme skib, hvilket lykkedes, og således kunne vi nu gøre en rejse sammen til Australien, og jeg kunne igen komme om bord i et sejskib.

Snart var skibet lastet, det sidste parti, der bestod af krudt i små tønder, blev indtaget på redan i Gravesend. Lodsens og en slæbebåd kom til borde, og vi blev bugseret ud forbi Dover, imedens alle sejl blev sat og strukket for, og lodsens blev kvitteret. Det begyndte at blæse op, og det blev til sidst et ret uhyggeligt vejr med regn og storm. Alle kludene måtte efterhånden pilles ned og gøres fast, hvilket ikke var noget let arbejde i mørke for et uøvet mandskab, der langtfra alle var sømænd. Der blev altså pillet ned af sejlene lige til undermærssjlene, en rebet fok og et par stagej, men det tog os også hele natten. Vinden var tværs om styrbord, en rigtig NV orkanagtig storm, og søen rullede over skibet, så det hele tiden lå med bordfyldt dæk. Det var næsten ikke muligt at færdes fra for til agter på dækket. Kl. 6.00 om morgenen var vi endelig klar og færdige med arbejdet til vejrs, kaptajnen stod på dækshuset med en romflaske, og efterhånden som vi kom ned, fik vi os en hjertestyrkning, som vi trængte til. Mit tøj var ligefrem revet i stumper og stykker, ja slidt af kroppen af al det slid til vejrs.

Skibet var alt for dybt lastet, derfor alt dette vandsøleri på dækket. Søen rullede ligefrem over lønningen, så vi næsten hele tiden var bordfyldt. Nå, vi fik da endelig godt vejr og fik så alle kludene sat. Nu var mændene efterhånden også blevet mere øvede til sejlmanøvrer. De lærte i hvert fald, hvor givtove og gordinger havde deres bestemte plads efter den almindelige sømandsmæssige regel. Vi fik også snart pasatvindene og det fine tropiske vejr.

Ajes var på 1. styrmands- og jeg på 2. styrmands- eller kaptajnens vagt, men vi havde alligevel rig lejlighed til at få en lille diskret snak sammen og gøre os lystige over de af mandskabet, som ikke just var fødte sømænd. De var alle små eventyrere, der blot tænkte på at løbe deres vej ved den første landing i Melbourne. Der var penge at tjene derovre, mente de. Ækvator og Sydostpassaten var snart passeret, og de stakler, der skulle døbes, idet vi passerede Linien, havde fået deres dåb og certifikat. Neptun var gået fra borde og ned i sit element »Dybet«, efter at have konfereret med kaptajnen og efter at have fået sin tribut. Så styredes der efter de brølende 40° (the roaring fourties), der hvor der altid blæser storm af vest, og der hvor man ser de højeste bølger, som findes på noget hav. På denne rejse havde vi det særligt hårdt. Skibet var jo for hårdt og dybt lastet, og det kunne slet ikke begå sig i dette hav. Bølgerne rullede over, og dækket var bordfyldt fra for til agter.

Kaptajnen blev nu ængstelig og kommanderede folkene til braserne, han ville dreje af, det var nu noget af det værste, han kunne gøre og lidet sømandsmæssig. Den rebede fok og overmærssjæl blev gjort fast, undermærssjælene blev skærpet til bidevind og roret lagt bagbord. Da skibet drejede op mod bølgerne, fik vi en bølge over boven, der ødelagde forgrejet, rev kranbjælken af, slog en vældig bule i boven, knækkede dæksplankerne i bakken og lavede flere andre skader, - det var et under, at skibet ikke gik ned. Da kaptajnen holdt skibsråd, sagde vi alle som med een mund: »Hold af for vejret, kaptajn«. Det var nu ikke så let, for skibene er sjældent så villige til denne manøvre. Vi fik dog noget forsejl på, og det lykkedes os at få skibet drejet plat for igen. Det var også som om vejret bedagede sig no-

get, og søen brød ikke over så vredt som før. Den næste dag var vejret moderat, men nu ville kaptajnen kaste last, og han holdt atter skibsråd. »Men det kan vi jo ikke, vi kan ikke have lugerne åbne«. »Jo, fra agterkappen ved kahytten kan vi godt manøvrere noget tung last op«. Vi blev så sat i gang med at smide last, det blev krudt-tønderne, der var stuvet på mellemdækket. De kunne langes op af kappen tæt ved kahytten. De gik altså over bord, men det var nu et farligt eksperiment. Da vi lastede dem i Gravesend, blev de behandlet meget forsigtigt, de kunne eksplodere, hvis vi tabte dem på dækket. Men her kunne vi ikke under denne søgang være forsigtige, og tønderne fik mange hårde stød, men heldigvis gik det godt. Disse var nu ikke særlig tunge, så det lettede ikke meget. Fra lugen under bakken var der tungere varer, såsom slibestene, fustager med jernfabrikater, men det var jo ikke til at få meget op af disse tunge ting under så vanskelige forhold. Hvordan kaptajnen klarede den sag, ved jeg ikke, men jeg synes, det var så usigeligt dumt. Thi den smule, vi kunne losse under disse forhold, lettede jo ikke synderligt, og skibe må jo ikke være for hårdt lastede. Denne tyske kaptajn var bestemt ikke mit ideal af en sømand. Nej, da var gamle kaptajn Trolle på »Havfruen«, med hvem jeg jo sejlede også i »the roaring forties«, en anderledes koldblodig sømand, ligeledes var kaptajn Barber på barken »Scotia« sømand til fingerspidserne. Det var mænd, der ikke kunne begå sådanne dumheder, som denne tysker, hans navn husker jeg ikke.

Efter alt dette kom vi så til Melbourne og ganske rigtigt, folkene løb deres vej på nær 3 danskere, Ajes, jeg selv og en der hed Niels Peter Hvidtfelt fra Vejle, han var snedker af profession, men sejlede som matros. Vi skulle ikke ud på eventyr og så løbe fra vort tilgodehavende. Nej det var vel nok dumt. Vi blev omsider lastet med en fuld ladning hvede i sække, fik nyt mandskab om bord, naturligvis eventyrere, der var rømmede fra deres skibe og havde fundet ud af, at i Australien fandt man heller ikke guld på gaderne.

Hverken arbejdet eller lønnen stod i forhold til deres luftige forhåbninger om lykke, de var snart kommet på det rene med, at det

var bedst at komme hjem til deres mors kødgryder. De var af forskellige nationalitet, der var vel 10 nationer repræsenteret. Egentlige søfolk var der ikke imellem dem, så det var et kønt mandskab at give sig på søen med. Sproget var brokker af engelsk, tysk og andre sprog. Når der blev givet en ordre, så stod de alle og måbede, som om de ikke forstod et muk, men vi, der var villige og altid var hurtige til at springe til vejrs for at udføre ordren, blev snart klar over, at deres måben var lureri for at blive fri for at springe og lade os andre om det. Det var især tyskerne, der var de værste. Der blev da også snart små bataljer om bord, det var særlig en græker, som tyskerne havde til at skyde på med drillerier. Men efterhånden havde de fået grækeren, der var en lille kraftig karl, tilstrækkelig tirret, og han bød tyskerne op til en lille dans, en for en. Samtidig stak han den største af tyskerne en lussing, så blodet flød, og den lange tysker ville så rigtigt til at mule den lille græker, men han var tyskeren overlegen. Han mulede tyskeren sådan igennem, at han blev fuldstændig tam. Derpå bød han den næste tysker op til dans, men der var ingen ellers, der havde mod til at tage imod indbydelsen. Derefter kunne grækeren nok få lov til at være i fred, han havde indgydt respekt. Når jeg undtager Ajes, mig selv og et par svenskere, så var grækeren forresten den eneste af hele mandskabet, der var egentlig sømand. Han entrede som en kat i rigningen, når bare han fik at vide, hvad kommandoen gjaldt, men han forstod jo ikke altid ordren. Grækeren og jeg var på kaptajnens vagt. Når kaptajnen gav en ordre enten til at gøre bramsejl los eller noget andet, sprang jeg selvfølgelig og stod ikke og måbede for at se, om ikke anden ville springe først. Men grækeren var den, der sprang med, tog fat i ben eller arme på mig og råbte: »Du springer altid, lad mig, men hvad var det, han kommanderede«. »Det var los store bramsejl«. Han holdt mig tilbage, og op var han, og snart var ordren udført. Hurtigt lærte grækeren også at opfatte ordren, og vi satte en ære i at kappes om at komme først, men han var også min bedste ven. Vi satte en ære i at gøre vores pligt, og så lod vi bare de andre måbe. Grækeren og jeg fik også det bedste arbejde såsom sejl-magerarbejde m.m. Officererne havde lagt mærke

til os. De, der stod og måbede, når der blev givet ordrer, fik det ringere arbejde, såsom at skure og vaske.

Trods det, at det var vinter dernede ved Kap Horn, havde vi dog for en gang skyld ikke særlig slemt vejr, men det var koldt. Kaptajnen havde altid for skik, at han ville have os mønstret ved vagtskiftet kl. 12 om natten. Han var altid selv tilstede for at se, om vi var der.

Han havde opdaget, at der var dem, der blev liggende i køjen, efter der var purret ud eller også lurede den af et andet sted. Det var særlig Fritz, tyskeren, som grækeren havde ordnet, det var galt med, han kom luskende bagefter og lod frivagten vente, for der blev ikke kommanderet frivagt, før mønstringen var endt. En nat var Fritz ikke til at finde, og kaptajnen spurgte mig: »Hvor er Fritz?«. Ja, det vidste jeg da ikke, »så gå og find ham«. Jo, Fritz sad og sov i tømmerværkstedet, og jeg fik ham råbt op. Fritz ville så luske sig forbi og hen i geleddet, så det kunne se ud, som om han havde været der hele tiden, men kaptajnen opdagede ham, og han langede Fritz sådan en på go'da'en, at Fritz snurrede rundt som en top. Fritz ville slå igen, og da kaptajnen havde dårlige ben, så fik Fritz ham i dækket, men snart var Fritz også i dækket, og der lå de begge og rullede i vandet, for søen var tværs på, og skibet tog vand ind over, men Fritz fik klø. Grækeren og jeg måtte til sidst gribe ind og tale kaptajnen til rette. Endelig slap kamphanerne hinanden, den gamle rullede og hinkede agterud, hvor han hørte til, og Fritz måtte hen og bade sine skrammer. Vi undte den lange tysker sine klø, men det var dog alligevel ret uhyggeligt og ret ubetænksomt af kaptajnen at give sig til at slå med en af sine mænd, det kunne have udviklet sig til en katastrofe.

En tropisk byge

Det var i Sydostpassaten. 2. styrmand havde overtaget vagten kl. 4 morgen fra 1. styrmand, der så med sit vagthold havde taget frivagt. Niels, der var sammen med mig på 2. styrmands vagt, havde afløst Ajes ved udkikken. Vejret var skyet og mørkt, det tegnede til at blive uvejr, men kl. 6 blev der dog tørnet til arbejde. 2. styrmand lod som om udsigten til uvejr ikke kom ham ved.

Snart havde vi bygen over os, og den var kraftig. Vi havde alle kludene til, og hvis vi ikke tog hurtigt fat med at få pillet sejlene ned, ville det hele snart ryge ad Hekkenfeldt til. 2. styrmand gjorde ikke mine til at ville bjærge sejl. Jeg siger så til Niels, der lige var blevet afløst ved roret, »vi må nok se at få givet op røjlerne og bramsejlene«, hvilket hurtigt blev besørget, for hele vagten tog jo fat. 2. styrmand stod endnu på puppen og sagde stadig intet, men så røg berginsejlet, og stumperne af dette sejl fløj hver sin vej. 1. styrmand stak ansigtet ud af køjet og grinede, men han og hans vagt kom skam ikke ud. Så kom kaptajnen på dækket halvt påklædt, men i stedet for at kommandere til givtove og gårdinger for at bjærge storsejl og fok, så langede han 2. styrmand en lussing. Imedens gik vagten i gang med storsejlet og fik dette hevet op under råen. Med et brag røg krydsovermærsejlsråen, og sejlet blev slået i stykker.

Vinden var tværs om styrbord, men i stedet for at holde lidt af for vejret, indtil vi fik bjærget sejlene, som en sømand ville have gjort, så blev der holdt kurs, derfor knækkede store overmærsejlskødet, og sejlet sloges i stumper og stykker. De lette sejl, røjler og bramsejlene var jo kun givet op, men naturligvis havde vi ikke kunnet nå at få dem gjort fast, så de hængte også og sjaskede og slog sig selv i flænger og rifter.

Endelig var bygen på sit højeste, og den tog nu hurtigt af, solen skinnede igen klart, og det blev næsten vindstille. Men nu blev vagten, der lå og snuede, medens alt dette skete, purret ud. Det var vel tysk sømandsskab, i alt fald var det sådan i »Border Chief«. Al den skade kunne have været undgået, hvis der var blevet sejlet sømandsmæssigt ved at holde af for vejret, til sejlene blev bjærget.

Nu var der arbejde for alle mand for resten af dagen. Der blev ingen frivagter før de beskadigede sejl var slået fra, pillet ned og andre sejl slået under. Den knækkede mesanrå blev taget til dæks, lasket og sat på plads igen. Nu var det om at rappe sig, for at vi igen kunne få vor frivagt. Men den stakkels 2. styrmand, på hvem hele skylden blev lagt, havde det ikke godt resten af rejsen. Kaptajnen og 1. styrmand kunne ikke rigtigt sammen, derfor blev han nede under stor-

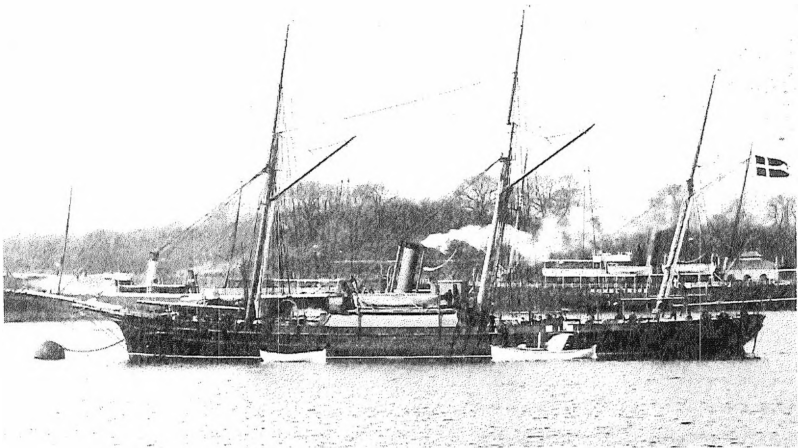
men, stak ansigtet ud af køjet og grinede af det hele. Nå, der blev forresten snart gjort i orden, så rejsen og sejladsen kunne gå sin gang. Men grækeren og jeg, der agerede sejlmagere, fordi sejlmageren løb sin vej i Australien, fik nok at gøre for resten af rejsen med at lappe på sejl.

Rejsen gik derefter fint. Passatvindene var fordelagtige, og vi gik den nordiske sommer i møde, maj og juni måned.

Der skete dog dette, at vi ud for Scillyøerne havde et sammenstød med et stort engelsk fuldskib, der rev et stort hul i agterskibet på »Border Chief«, næsten helt til vandlinjen. Men heldigvis var der slet ingen søgang, og efter sammenstødet blev det næsten vindstille. Hen på morgenen fik vi let brise af SV, der gav god vind ind til Falmouth. Ved middagstid var vi opankret på denne red. Hvis der havde været nogen søgang, ville skibet være gået til bunds, men heldigvis slap vi og kom ind til land. »Border Chief« fik snart det store hul lappet sammen og erhvervet sødygtighedspas, imod at vi tog slæbedamper til bestemmelsesstedet Dunkirk. Vi slap så for at hale i braserne på det sidste stykke af vor lange rejse. I Dunkirk blev mandskabet afmønstret, og de sædvanlige hajer, som altid strømmer til, når en stor skibsbesætning kommer på fri fod efter lang rejse, kom også her.

Det var logiværter, skræddere, skomagere og mange andre. Disse folk er så venlige og velvillige, så længe søfolkene har penge, men denne stakkels afregning får hos de fleste letsindige snart ende, og så er interessen også forbi. Ajes og jeg holdt os nu uden for dette slæng, vores surt fortjente afregning fra den lange rejse skulle helst bringes med hjem.

Vi var nu 24-25 år, og da det var langt over vores tid for orlogstjernen, bestemte vi os for at rejse hjem. Det skulle nu også helst være slut med sejladsen d.v.s. som underordnet sømand. Nu havde vi jo lært en del, og jeg, der havde min eksamen, kunne jo snart få mit borgerbrev som skipper, og Ajes skulle jo også se at få sin eksamen. Vi kom altså hjem og blev straks stoppet, d.v.s. at vi ikke kunne mønstre ud, før vi havde aftjent vores værnepligt.



I 1882 aftjente Per sin værnepligt sammen med sin bror om bord i skrueskonnerten »Diana« på togt til Island. Indtrykkene herfra gav dem mod på at prøve Islandsfiskeri i eget skib - et forsøg som kom til at koste dem flere tusinde kroner. Handels- og Søfartsmuseet. *In 1882 Per Møller Pedersen did his military service together with his brother on board the screw-propelled schooner the »Diana« on a voyage to Iceland. The impressions gained from this trip made them game to try Icelandic fishing on their own ship - a venture which ended up costing them several thousand crowns. Danish Maritime Museum.*

Efter at Ajes og jeg var kommet hjem fra de lange oversøiske rejser i eftersommeren 1881, tog vi os en god ferie og havde det rart på de hjemlige strande deroppe i Skagen, og siden gik vinteren med et og andet. Vi havde jo vores månedspenge fra marinen, som alle stoppede søfolk dengang fik, 24 kr. om måneden, tror jeg det var, som vi kunne hæve hos politifuldmægtigen. Dengang var pengene mere værd end nu, og det var næsten nok til at leve af. I marts 1882 kom der ordre til os begge to om at møde på Holmen 18. marts. Så var det forbi med livet i vor fødeby for denne gang, men vi havde nu også haft en rar tid. Vi mødte selvfølgelig på Holmen til tiden, fik kongens klæder på og blev logeret om bord på »Dronning Marie«, den gamle orlogsfregat, for at gøre tjeneste på Holmen med udrustnin-

gen af flåden og de skibe, som skulle på togt. Der var vi kun nogle få dage, så blev vi frivillige udtaget til tjeneste på skrueskonnerten »Diana«, der skulle på Islandstogt. Vi mente, det var bedst for os at komme ud på togt og se os om deroppe. Vi havde hørt en del om fiskeriet deroppe, og vor tanke var, om der kunne være noget at gøre for et par raske unge mennesker. Livet om bord i »Diana« gik som sædvanligt i en orlogsmænd, og det er ubetinget godt for unge mænd at gøre tjeneste i en orlogsmænd, man lærer så udmærket at lystre og underkaste sig kommandoen. Der var masser af fremmede fiskere på temmelig store fartøjer, franske skonnerter, engelske skibe, ja en amerikaner så vi også. Færingekuttere var der også og en del norske sildefiskere, men meget få danske. Jeg tænke, at når fiskeriet kunne betale sig for den store mængde fremmede skibe, måtte det da også kunne betale sig for danske skibe, og jeg grundede på, hvordan jeg kunne rejse penge til et fartøj og så se at komme derop og tjene penge. Jeg havde sat mig i hovedet, at der absolut måtte være gode penge at tjene på Islandsfiskeriet.

På Islandsfiskeri med eget fartøj og for egen regning

Far havde jo lært sine drenge at pløje bølgen blå, som en dame skrev i et digt til fars og vores pris, og fiskeriet var vi jo også øvet i fra vor drengetid.

I oktober var orlogstogtet forbi, og vi blev permitteret. Vi afleverede kongens klæder på rette sted til brug for det næste hold orlogsgaster, og efter at vi havde fået civilt tøj på, tog vi straks op på Kongens Nytorv til Brødrene Andersens store skrædderforretning og fik taget mål til et nye antræk. Ajes og jeg bestilte os hver en ny dragt af fineste kvalitet. Vi havde jo nogen afregning fra »Diana« til hjælp til at betale med; jo Ajes og jeg havde næsten altid penge på lommen.

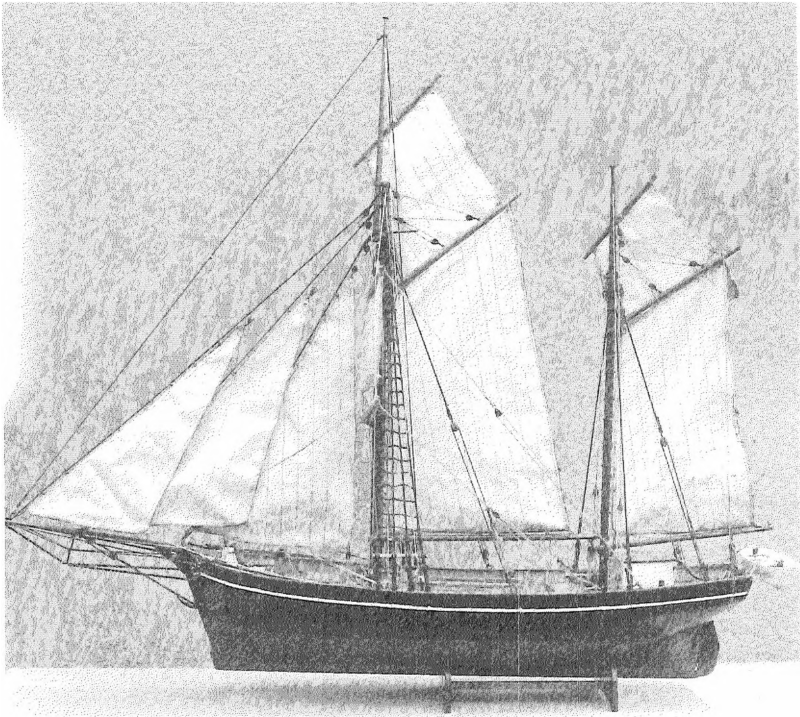
Ajes var forlovet, så han skulle især være præsentabel, når han kom hjem til Skagen til sin forlovede. Derimod tænkte jeg ikke på sådan noget, men sagde altid, at jeg først måtte have kår, så jeg kunne gifte mig.

På Flådens leje lå der et godt gammelt fartøj, som hed »Larsens

Plads«, der havde været bygget til at sejle tømmer hjem til flåden fra Danzig, men som nu ikke længere brugtes. Det så ud til at være en praktisk skude, og Ajes og jeg havde fået øje på den, imedens vi gik derinde på Holmen i tjenesten. »Den skude er alt for god til at ligge ubenyttet der«, sagde jeg, »og ved du hvad Ajes, når vi nu får vore nye repræsentable klæder på, så går vi ud på Holmen og forhører os om den. Den kan vist egne sig til Islandsfiskeriet«. »Men hvis den kan købes, hvor får vi så pengene fra, vi har jo ingen, og det har far heller ikke«, sagde Ajes. »Der bliver vel et råd«, svarede jeg.

En dag spadserede Ajes og jeg ud på Holmen, fik adgang til ekvipagemesterens kontor og bad om at få admiralen i tale. Hvad admiralen hed, husker jeg ikke, men vi blev modtaget i audiens hos ekvipagemesteren. Vi præsenterede os og forklarede, at vi just var permitteret fra »Diana«. Vi fortalte, at vi havde kastet øjnene på skuden »Larsens Plads« og mente, den var for god til at ligge der til ingen nytte. Vi mente, den ville egne sig fortrinligt til Islandsfiskeri. Vi havde på togtet til Island set så mange fremmede fiskefartøjer og mente, at det måtte kunne blive en lønnende forretning også for dansk initiativ. Om admiralen ikke troede, at skibet »Larsens Plads« kunne købes for en billig penge, når vi forpligtede os til at anvende det til fiskeri på Island. Admiralen blev noget forbavset, men var ellers meget venlig. Han lovede at forhøre sig nærmere om dette skib. Hvis det kunne afhændes fra marinen, ville det sikkert blive ved offentlig auktion, som så ville blive bekendtgjort i bladene.

Nogen tid efter så vi, at »Larsens Plads« af Marineministeriet var annonceret til salg ved offentlig auktion. Hammerslaget ville blive stilet til Marineministeriet til godkendelse. Ajes og jeg havde altså givet anledning til denne auktion. Nu gjaldt det om at skaffe gryn på lommen, så vi kunne betale, hvis vi blev købere. Vor finansmand deroppe var meget villig til at forstrække os med penge nok både til skib og udrustning. Da far og jeg tog til København for at overvære auktionen og tage skib og inventar i øjesyn, gav han os en sparekassebog med fra Bikuben med fuldmagt til at uddrage af sparekassen så meget, som vi havde brug for.



Model af galeasen »Larsens Plads«, udført af Carl Petersen, Gilleleje. Da Pers far lagde sparekassebog til erhvervelsen af »Larsens Plads« i 1883, var skibet 53 år gammelt, men det må have været godt håndværk, for det sejlede lige til 1925. Skagens Fortidsminder. *Model of the ketch »Larsens Plads« made by Carl Petersen of Gilleleje. When Per Møller Pedersen's father spent his savings to acquire »Larsens Plads« in 1883 the ship was already 53 years old, but it must have been a product of fine craftsmanship since it continued to sail right up until 1925.*

Så kom auktionsdagen, der var en del liebhavere, og jeg var betænkelig. Ville det nu også være rigtigt at købe og sætte os i så stor en gæld. Men far animerede os og sagde: »Vel skal I købe skuden og se at få den at arbejde med for Jer selv«. Far forestod buddene, men da de gik op i 8.000 kr., mente jeg, at det kunne være nok og havde helst

trukket mig tilbage og gav også dette til kende for min far, men han sagde: »Vi trækker os ikke tilbage, vi vil have skuden«. Endelig fik fars bud på 9.000 kr. hammerslag, og vi fik også ministeriets godkendelse. Nu var Ajes og jeg skibsredere og dermed begyndte besværlighederne. Skuden var en del medtaget på dæk og ruf, og den måtte have en reparation. Den havde ligget stille i flere år i flådens leje, og sol, regn og vind havde taget hårdt fat. Vi tog den over til Landskrona for at reparere dér, hvor det var billigst. Da vi var færdige med både skib og udrustning til fiskeri, stod hele foretagendet os i 20.000 kr.

Så gav vi os på rejse, vi havde en del skagbofiskere med og skulle supplere mandskabet med færinger, da disse folk er bedst inde i torskefiskeriet på Island. Vi anløb derfor Thorshavn. Det viste sig at være meget vanskeligt at hverve færøske fiskere, de havde ingen tiltro til andre end deres egne skibe. Til sidst fik vi dog hvervet så mange på en aførerne, at vi havde fuldt mandskab, men det var rigtig nok ikke af den bedste kvalitet. Det viste sig at være folk, som ingen af Færøskipperne ville have med på fiskeri. Resultatet blev da også snavst. Vi regnede med at have fisket os 3.000 kr. mere i gæld. Ajes og jeg var meget kede af det, men vor financier var ikke ked af det, han ville, at vi skulle prøve igen næste år, idet han mente, at nu havde vi høstet mere erfaring. Men Ajes og jeg så godt, at »Larsens Plads« ikke egnede sig rigtigt og mandskabet heller ikke. Dertil kom, at prisen på fisk tilvirket dalede så mistænkeligt. Men afsted måtte vi alligevel året efter. Det gik også galt dette år, og resultatet af hele 2 års fiskeri på Island blev gjort op således, at vi foruden vort eget arbejde havde fisket ca. 6.000 kr. over styr. Nu var vi også fuldstændig kurerede.

Vi skulle ikke mere på den galej, og det var kun en dårlig trøst, at man sagde, at endnu havde intet dansk foretagende lønnet sig ved fiskeriet deroppe. Vi havde dog ikke sat så mange penge til som mange andre. Ajes og jeg så godt, hvorfor det ikke kunne lønne sig for et dansk skib, men nu gad vi ikke have mere med denne ting at gøre. Nu ville vi derimod starte en fragtfart, det var mere solidt.

Skuden stod os jo rigtigt nok i en 26-30.000 kr., men det kunne ikke siges at være mere, end man nok kunne få bragt hjem med tiden. Ajes havde, i de to vintre han gik hjemme, taget sin styrmandseksamen. Var det ikke godt klaret, for nu var han også i stand til at løse borgerskab. Vi var således ved frisk mod, og vor financier skulle heller ikke få grund til at være bange for sine penge. Ajes var rigtigt nok forlovet og kunne måske finde på at gifte sig, men det havde vi ikke råd til foreløbig, så de måtte værsågod vente.

Jeg var skipper og Ajes styrmand, og med sejladsen gik det slag i slag. Jeg slog på telegrafene i hver havn, vi kom til. Jeg var jo selv reder, men var også dygtig nok til at skaffe mig fragter. Skuden egnede sig fint til lastdrager på Øster- og Nordsøens kyster. Alt hvad vi tjente, betalte vi af på gælden, derfor kunne der ikke blive noget til Ajes til at gifte sig på. Efter at vi havde sejlet sammen et års tid eller to, gik det op for mig, at den ene af os var nok til at klare den med »Larsens Plads«, og at den anden meget godt kunne få hyre som aspirant i Svitzers bjærgningsflåde. Så sagde jeg til Ajes: »Larsens Plads« er for lidt til to, og ydermere alt det vi tjener skal afbetales på gælden, derfor vil du tage hyre i Svitzer, så vil jeg klare den med »Larsens Plads«, eller vil du klare »Larsens Plads«, så vil jeg tage hyre med Svitzer. Så kan der måske også blive udsigt til, at man engang kan gifte sig, hvad vil du helst, du må vælge først«. Ajes ville helst tage hyre med Svitzer. »Godt«, sagde jeg, »så klarer jeg den med »Larsens Plads« og resten af gælden«. Nu havde vi jo rigtig nok sejlet sammen i mange år, ja lige fra vi var drenge med »Løkkens Prøve« og »De tvende Brødres Lykke«, »Border Chief« og »Diana«. Derefter 4 år i »Larsens Plads« og hvad havde vi ikke gået igennem sammen, og nu kunne vi af økonomiske grunde ikke være sammen længere, men måtte skilles. Vi følte, det gjorde os ondt, men selvstændighedsstarten havde været meget uheldig. Vi havde alt for megen gæld at trækkes med, og det var synd for Ajes og hans trofaste pige. Når han nu kunne få hyre hos Svitzer, god fast stilling, så kunne han jo snart gifte sig og blive lykkelig. Efter et års tid var Ajes gift, men det varede endnu et par år, inden han nåede at blive styrmand i

Svitzer, men efter 2. styrmandstjenesten, der ikke stod på så længe, blev han snart 1. styrmand og kaptajn.

Han fik de bedste skibe at føre og blev sendt ud til Syden, gjorde mange fine bjærgninger og blev populær. Han kom hjem og fik et splinternyt bjærgningsskib at føre her på vore egne og de nordlige vande. Der havde altså slumret megen dygtighed i bror min, som han havde fået anledning til at udfolde. Han viste, hvad han duede til.

Efter at Ajes havde trukket sig ud af forretningen med »Larsens Plads«, måtte jeg altså se at klare den alene, der var en stor gæld, som skulle afdrages. Hvis det skulle kunne lade sig gøre, måtte der arbejdes hårdt. Om vinteren kunne det nu ikke lønne sig at sejle, dertil var vejret for ustadigt. Der måtte lægges op, og når foråret brød frem, toges der fat med friske kræfter. Så kom efteråret 1889. Jeg mente nu, at jeg havde klaret det så nogenlunde med gælden, at jeg turde vove at forlove mig. Men nu var jeg også 33 år gammel. Jeg fandt mig min forlovede, en god og trofast kvinde, og allerede i januar måned 1890 blev vi gift.

Det var ikke nogen lang forlovelsestid, men vi havde kendt hinanden i adskillige år, før vi tog dette alvorlige skridt. Min hustru var nemlig søster til Ajes' hustru, så det var ligesom en slags dobbelt familie. Der var dog den forskel, at Ajes og hans kone var barnløse, hvorimod min lille mutter har fået 7, som endnu den dag i dag alle er spillevende, og børnebørnene, hvoraf vi har 8, er endnu mere levende, ja næsten mere end sædvanlig og mere, end hvad godt er. Men de bliver jo nok fornuftigere med årene.

1892 solgte jeg »Larsens Plads« efter nu at have arbejdet med den i 10 år. Jeg klarede restgælden til min financier og havde endda lidt i behold. Det var jo alligevel godt klaret, og glad var jeg. Men nu begyndte der at blive større fordringer til mig, der var nemlig børn, og enhver, der har fået den velsignelse, ved, hvad det vil sige. Så jeg måtte se mig om efter brødet til mig og mine. En mand i København, en af mine forretningsvenner, rådede mig til at give mig ind i et dampskibsselskab først som 2. styrmand. Der var opsving i

dampskibene, og der ville snart blive avancement. Jeg ville nu være fører med det samme, men da det ikke kunne lade sig gøre, henvendte jeg mig igen til min gamle financier om penge til at købe en skonnert for, noget større og mere praktisk end »Larsens Plads«. Jeg fik pengene uden vanskeligheder. Jeg havde jo også vist at være mand for at klare den sidste gæld og var derfor mere betroet. Jeg købte så skonnerten »Maia«, der var bygget i Rudkøbing og hjemmehørende der, fik den kølhalet og rigget til. Skonnerten stod endnu i 3-4 år i første klasse, et dejligt skib. I maj måned samme år (1892) var skibet kølhalet og tilrigget og lastet med en ladning mel fra Rudkøbing dampmølle til Bergen. Jeg var altså hurtigt kommet i fart igen, ca. 4-5 måneder efter jeg havde solgt »Larsens Plads«.

Nu skulle jeg rigtig til at hænge i med mit dejlige lille skib. Farten gik overalt, hvor jeg bedst kunne slutte fragter til i vore nordlige farvande, som Østersøen, Norge, England, Frankrig og Island.

Med skonnerten, der selvfølgelig var i fart både sommer og vinter, oplevedes adskillige hårde rejser, især én rejse glemmer jeg aldrig. Den var fuldt op af hårde strabadser.

Rejsen begyndte fra Middelfart, hvor jeg havde losset til Bornholm. Jeg havde sluttet en fragt derfra med maltbyg, som skulle til en engelsk plads i nærheden af London. Ballastrejsen fra Middelfart til Bornholm var streng nok med dårligt vejr og modvind, det var jo i oktober. Så fik vi indtaget byglasten og afgik i slutningen af oktober, fik en meget hård og lang rejse til London, men kom da frem med skib, last og mandskab i god behold, og bryggeriet, som vi lossede til, fik deres rare maltbyg. Medens vi lå og lossede, oplevede vi en frygtelig orkan. En flodtid blev floden ganske borte, men den næste flodtid kom der rigtignok vand, så det flød over havnemolen og lossekajen. Det stod helt op i byen og udrettede en hel del ulykker. Nå, vi havde fået skuden godt fortøjet, og der skete ikke noget på den.

Vi var imidlertid kommet helt ind i december, og julen nærmede sig. Der var ingen fragter at opdrive, vejret blev ved med at være dårligt, og der var ikke mulighed for at komme til søs. Julen og nytår fejredes således der. Rejsen var nu allerede ødelagt, således at der

ingen overskud kunne blive af denne fragt. Først i januar blev vejret bedre, og vi stak til søs for at se at komme til en engelsk østkysthavn for at få en kulladning til Danmark. Straks vi kom ud, havde vi igen modvind og storm, men endelig havde vi krydset os frem til Flamborough Head. Der blev vejret helt forfærdeligt, storm af NV og snebyger. Der var intet andet at gøre end at søge havn. Vi holdt så ind til Grimsby red og ankrede der, for så muligvis at slutte en fragt derfra. Jeg gik i land for at forsøge at få en fragt, men der var intet at opdrive. Medens vi lå der, blæste det op med en orkan af SO, hvorved skuden gik i drift med sine ankre, men heldigvis stoppede den op, og vi red stormen af.

Da vejret bedrede sig, og vinden kom vestlig, gik vi til søs igen for at søge at nå Tyne. Det lykkedes, og vi løb ind i Tyne Dock. Her fik vi en ladning kul fra Tyne til Wismar. Nu var tiden skredet langt ind i januar. Det var mildt vejr, ingen frost i Danmark og Tyskland, så jeg håbede med lidt held at få denne rejse udført uden ishindring. Vi gik fra Tyne i en frisk kuling fra vest, altså vinden lige agter ind, og vi lænsede af i en forrygende vestenstorm. Sejlføring var kun under-topsejl, stagesejl og skonnertsejl rebet og indhalet under gaslen og i givtovene. Skuden løb en god fart, og vi nærmede os stærkt de jyske banker. Ca. 30 timer senere kunne vi nå Skagen.

Men det blev ikke efter den beregning, vi nåede Skagen, for pludselig blev det helt stille, og Sankt Elmsild brændte fra mastetoppene, rånokkene og op af vant og tovværk. Jeg vidste, hvad det betød. Jeg havde været ude for sådant før. »Vi har om 1/2 time, ja måske før et forrygende vejr. Pur frivagten ud«, befalede jeg, »og entre så op og gør topsejlet fast«. »Ja, men vi kan da ikke gå til vejrs, sådan som det brænder«. »Den ild brænder ikke, se efter folk, at få det topsejl fast og det hurtigt, ellers vil det ryge ad Hekkenfeldt til. Imedens vil vi se at få et klodsrebet storsejl sat eller klar til at sætte, hvis det bliver nødvendigt, og det bliver det nok«. Inden de to mand havde topsejlet fast, havde vi en nydelig orkan af NO med sne og alt andet, et truende hav, som det naturligt måtte blive, når en storm pludselig forandrer vindretningen til det modsatte. Efterhånden som NO

stormen fik magten over havet, blev søen dog mere regelmæssig, og da vi havde fået det klodsrebede storsejl sat, støttede det godt for slingeragen. Stagesejlet blev også gjort fast og i stedet sattes en rebet stagfok. Inden midnat havde vi en klingende frost, og hvert vand-sprøjt, der kom over dækket, frøs. Da dagen brød frem, var en hel del af forskibet og rigning en isklump. Vi måtte altså se at få dette fjernet. Nå, havis er jo sjældent så hårdt, så det lod sig banke løs og fjerne. Sneen derimod klaskede sig fast til sejl, master og tovværk og frøs sammen, for til sidst, når vægten af det blev for tung, at falde ned på dækket i store kager, så vi måtte tage os i agt for ikke at få en iskage i hovedet. Der lå vi ude i 3 uger. Storm, snefog og frost af mere eller mindre styrke, og vinden ret imod. Endelig nåede vi Skagen 3 ugersdagen efter afgang fra Tyne. Det var nu langt hen i marts. Byen lå badet i solskin den dag, det var endelig blevet godt klart og fint let frostvejr. Vi glædede os over endelig at se vor fødeby igen under så smilende forhold. Vi rundede Grenen og holdt ind til ankerplads ved Østerby. Kattegat var belagt med is, men strømmen havde rensset isen væk ved Østerbykysten, og det var muligt at komme ind der. Så sørgede vi for at få noget proviant om bord. Kosten var nemlig ved at blive skrap og knap. Smør og brød var der næsten ikke mere af, og kød var der kun lidt af. Ærter og gryn var der nok af, men kaffen og teen var også ved at slippe op. Nu fik vi proviant i lange baner, Brøndum måtte holde for og proviantere os. Byens fiskere mente ellers, at vi godt kunne være forlist i dette herrens vejr. Alle vidste jo, at vi var ude i Nordsøen. Folk interesserede sig jo for hver eneste skude, som hørte hjemme deroppe, og da de så os runde Grenen, blev Dannebrog hejst til tops af alle, der havde flagstang og flag. Det gjorde godt at se denne velkomsthilsen fra den kære fødeby og dens hjertelige befolkning.

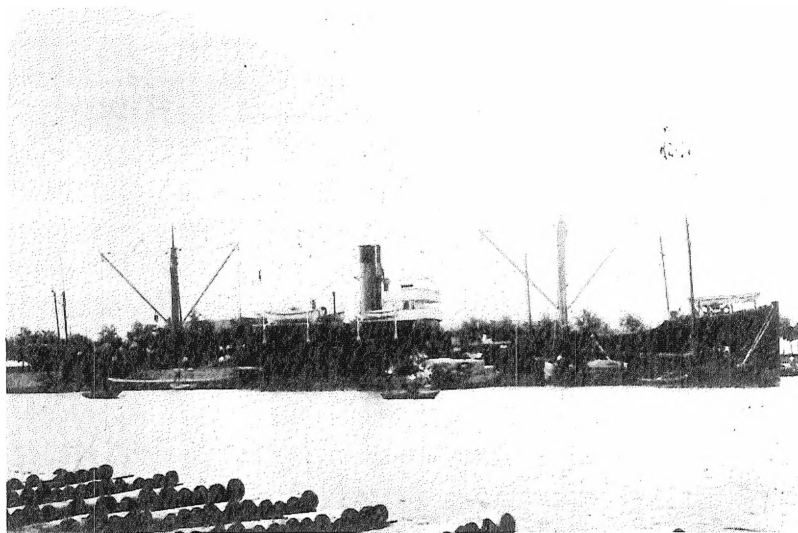
Men strømmen ændrede sig, og isen satte ind, så det gjaldt om at få lettet og komme rundt revet og ud i Skagerrak igen, det var alt for farligt at ligge ud for Østerby. Det lykkedes at komme ud af kniben og ud i isfrit vand. Der lå vi så mellem Skagen og Hirtshals og holdt den gående for små sejl for at afvente lejlighed til at nå Frederiks-

havn nødhavn. Skagen havn eksisterede jo ikke dengang. En nat, efter at have holdt den gående derude i 6 dage, blæste det op med en storm af vest, og glad blev jeg, for nu mente jeg, at isen ville drive fra land. Dagen brød frem, og straks blev kursen sat efter Skagen. Ganske rigtigt, isen var drevet så meget fra land, at der var åbent vand til Frederikshavn. Samme aften lå skuden fortøjet der, og strabadserne var overstået for denne gang. Vi skulle jo til Wismar, men det havde lange udsigter. Bælterne og Østersøen var jo isfyldte og ikke mulige at forcere for sejskibe. Det blev sidst i april, før skuden nåede frem dertil. Denne rejse gav selvfølgelig et stort underskud og kunne nok have gjort sin mand ked af at være skonnertskipper og reder samtidig, men jeg tabte ikke modet. Nu stod jo sommeren for døren. Det varede heller ikke så længe, før der blev oprejsning og gevinst igen. Jeg solgte »Maia« i vinteren 1897-1898.

Efter salget af skonnerten »Maia« blev jeg fører af en lille islandsk damper »Lille Inger« tilhørende en islandsk storkøbmand Tulinius. Det var i de dage en form for tuskhandel. Man opkøbte klipfisk og saltet lammekød på Island og gav kolonialvarer og andre fornødenheder i bytte, som så blev afsat på Island. Hvor længe jeg var i denne fart er noget uklart, men antagelig et par år. Det har sikkert været en ret hård sejlads. Skibet var kun på 300 tons. Efter »Lille Inger« blev jeg ansat som kaptajn i firmaet Hecksher og Søn, som dengang var et meget fint rederi, men desværre forbyggede rederiet sig og måtte afhænde alle sine skibe. De overgik til Dampskibsrederiet Norden i København, og jeg fulgte med og førte i en lang årrække »Sarmatia«, der efter datidens forhold var en stor båd, som vist nok lastede ca. 6.000 tons. Men så kom første verdenskrig fra 1914-18, og jeg sejlede i hele denne periode på de store have, idet skibet var chartret ud til Amerika.

Efter krigen afmønstrede jeg og kom hjem for at holde en velfortjent ferie, men holde mig helt i ro kunne jeg ikke.

Der var temmelig stor trafik af store amerikanske skibe på Østersøhavnene efter krigen, og det varede ikke længe, før jeg blev ansat som lods eller »kendt mand«. Jeg gik om bord i København og gjorde



S/S »Sarmatia« bygget 1901 i West Hartlepool. Per Møller Pedersen var i en årrække fører af skibet bl.a. under 1. verdenskrig, hvor det var chartret ud til Amerika. Handels- og Søfartsmuseet. *The S/S »Sarmatia« built in 1901 in West Hartlepool. Per Møller Pedersen was in command of this ship for many years, including the First World War when it was chartered out to America. Danish Maritime Museum.*

de hele rundrejsen med og var klar til at tage turen med den næste. Det er noget uklart, hvor længe denne beskæftigelse varede, og hvorledes jeg kom ind i denne fart, men det ligger nært at formode, at det var på grund af mit kendskab til de amerikanske chartere, jeg havde sejlet for. Der er også den mulighed, at dampskibsselskabet Norden har været agent for skibene, så det var der igennem, for jeg havde en stor stjerne hos Nordens direktør Nulli Brown.

Jeg ville imidlertid rigtig til søs igen, men dog ikke på de store have. Jeg søgte derfor stilling i rederiet Steenberg og blev ansat som kaptajn på nybygningen »Guldfaxe«. Det var en båd ca. 2000 lastetons og mest beskæftiget i Nord- og Østersøfart.

Nu kom imidlertid den mørkeste tid i dansk skibsfart. Den væsentligste del af den danske handelsflåde led af mangel på fragter, og de få der var, var til så ringe betaling, at rederne ikke kunne svare både hyre, vedligeholdelse og andre udgifter, og mange krakkede.

Hvor mange skibe, der lå oplagt ved Langelinie kajen i den lange periode vides ikke, men jeg med min »Guldfaxe« var et af dem. Skibene lå fortøjet 3-4 stykker uden på hinanden langs hele Langelinie kajen.

Hvor mange rejser jeg kom til at gøre med »Guldfaxe« er uklart, men da jeg var 68 år, gik jeg endelig i land for at nyde mit otium efter et langt og slidsomt liv til søs. Jeg var jo kun en halv snes år, da jeg begyndte at sejle med min far med »Lykkens Prøve«.

Efter at jeg var gået i land og havde taget min afsked, fik jeg dog endnu en rejse som kaptajn, idet jeg førte etatsråd Glückstadts lystyacht til England, hvortil den var solgt efter krakket. Skibets navn var »Lillian«.

THE MEMOIRS OF CAPTAIN PER MØLLER PEDERSEN

Summary

Per Møller Pedersen, the son of a fisherman and skipper was born in 1856 in Skagen, Northern Jutland, a small market town with strong maritime associations.

While still very young he and his brothers Anders (15 months his junior) got to know all about fishing techniques, which at that time included shore seine fishing, and even before their confirmation the two brothers were sailing their father's sloop »Lykkens Prøve« (The Test of Fortune) on commercial trips to Aalborg.

Around 1870 their father bought a bigger sloop which was christened »De Tvende Brødres Lykke« (The Two Brothers' Fortune), and with this vessel they also made regular trips to Copenhagen to fetch miscellaneous cargo or goods at their own expense.

In 1874 the narrator started at the nautical school in Aalborg and graduated in the Summer of 1875 with both a first mate's and a master's certificate examination. For the next 3 years Per Møller Pedersen sailed on the frigate »Havfruen« (The

Mermaid) of Copenhagen, while he rose in the ranks from navigating apprentice to able-bodied seaman.

After this he was engaged as an able-bodied seaman on the English bark the »Scotia« for a run to the Mediterranean and afterwards on the S/S »Harelda« of London. However, conditions on board were not very good so Per Møller Pedersen signed off in Cardiff, sailing from there on the S/S »Limerick«.

His brother Anders also wanted to go abroad and sail on larger ships. When Per Møller Pedersen heard that his brother had signed on with the German full-rigged ship »Border Chief«, which was in London taking on cargo for Australia, he also travelled to London and was lucky enough to be engaged on the same ship. The brothers stayed on board until the Autumn of 1881 when they returned to Denmark. The next year they did their military service in the Danish Navy. Inspired by the impressions gained on a cruise to Iceland on the screw-propelled schooner the »Diana« the two brothers acquired the ship »Larsens Plads« (Larsen's Square) with financial support from their father to fish below Iceland at their own risk and expense. After two years of trying they had to face the fact that the vessel was not suitable and that they did not have enough experience for this special kind of fishing.

Instead »Larsens Plads« was transferred to the carrying trade in the North Sea and the Baltic for the next two years, and in the winter months Anders went to first mate's school. From then on the two brothers parted company in perfect harmony, as Anders was hired by the salvage company Svitzer where he gradually advanced to shipmaster.

Per Møller Pedersen continued with »Larsens Plads« and by 1890 the debt on the ship had been reduced so much that he was able to marry his brother's wife's sister.

In 1892 »Larsens Plads« was replaced by the somewhat larger schooner the »Maja«, which was built and registered in Rudkøbing. In the winter of 1897-98 the »Maja« was sold and Per Møller Pedersen was given a permanent appointment as master of a small Icelandic steamer, then for a short while in the firm of Hecksher & Son, and after that in the shipping company Norden where for a number of years he commanded the »Sarmatia«, also during the First World War while the ship was chartered by the Americans.

After the war Per Møller Pedersen was a mine pilot in the Baltic for a couple of years until he was appointed to the Stenberg shipping company as master of the newly built »Guldfaxe« in the North Sea and Baltic trade. In 1924 he went ashore and after that he only sailed on one more run, which was when he commanded the yacht »Lillian« (belonging to Councillor of State Glückstad) on its voyage to England, to which country it had been sold after the collapse of the major agricultural bank Landmandsbanken.

Ankerbjærgninger fra Hornbæk

Af

KARL RØNNE

Pens. overlærer Karl Rønne, der som få har indsigt i Hornbækegnens historie, skriver her om ankerbjærgning som et af de bierhverv, der betød en ekstraskilling til fiskerne. Ikke mindst i vore dage er der stor interesse omkring de gamle ankre, der jævnlig bringes på land af fartøjer forsynet med moderne maskinkraft. Traditionen er bevaret omkring ankerbjærgninger i Hornbæk, men det er stadig lidt af en gåde, hvordan man egentlig bar sig ad dengang.

Bag et af skurene på Hornbæk havneplads kunne man i 1920'erne se en hel samling af gamle skibsankre ligge henslængt. Det mest anselige af dem indgik i det mindesmærke, som billedhuggeren Axel Locher (1879-1941) i 1931 udformede for Hornbækfiskernes redningsdåd den 19. november 1774. Denne begivenhed var også motivet i Johannes Ewalds syngespil »Fiskerne«, hvori kongesangen udgør et højdepunkt. På mindesmærket er da også sangens sidste vers: De danskes vej til ros og magt, anført sammen med redningsmændenes navne¹.

Mindeankeret er lykkeligt fri for den fjernhed og ophøjethed, som ellers præger mange mindesmærker, og man ser ofte børn kravle rundt på stenene og det store anker, hvis flere meter lange, svære kætting ligger løs, så det lader sig gøre at bevæge den rundt mellem stenene, et træk, der peger frem mod de senere mobiler inden for billedkunsten.

Ser man nærmere på de store jerndeale, som ankeret består af, opdager man, at de ligesom er lagdelte. Det skyldes, at ankeret er smedet sammen af flere lag jernstænger, hvis kemiske sammensætning kunne variere noget, så de enkelte lag ikke er lige modstandsdygtige. Det store mindeanker, som i lang tid har ligget på havbunden og siden på land udsat for alskens påvirkning, er nu konserveret, så tæringen er standset.



Mindesmærke på Hornbæk havn, udformet 1931 af Axel Locher til erindring om Hornbækfiskernes redningsdåd den 19. november 1774. Det store anker blev hentet i en bunke gamle ankre, der lå henslængt bag et skur på havnepladsen. Fot. Hanne Poulsen, 1985. *In 1931 an old anchor was erected in Hornbæk harbour as a monument to an outstanding rescue action carried out by Hornbæk fishermen in 1774.*

Smedning af skibsankre var et meget krævende, men også vigtigt arbejde, skibets sikkerhed var ofte afhængigt af et solidt anker. På store ankre blev »læggen«, dets midterstang, svejset sammen af op til 27 lag jern, der først var blevet smedet ud i tynde stænger. De blev lagt forskudt oven på hinanden og samlet ved ombinding med jernbånd. Det hele blev så opvarmet til svejsevarme, ca. 1000°, og smedet sammen. De to flige, ankerets sidegrene, blev på samme måde opbygget af flere lag og derefter svejset sammen med læggen.

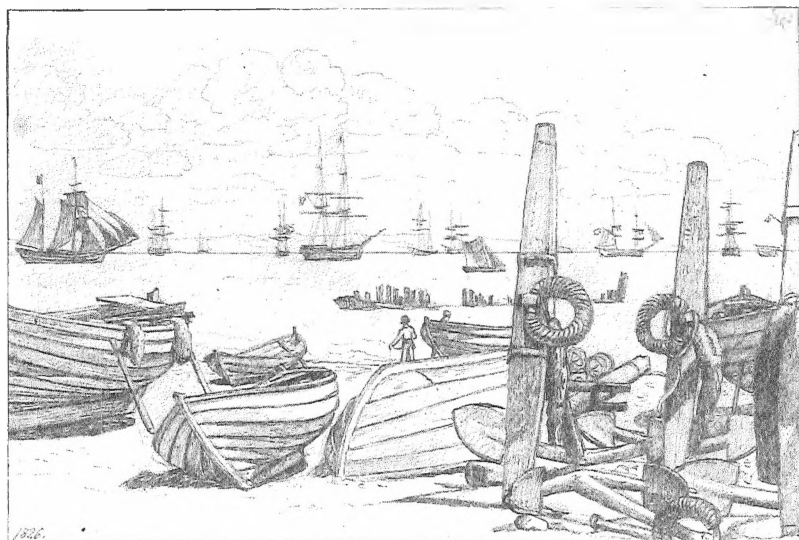
I Christian IV's ankersmedie foregik udhamringen ved håndkraft, idet 8 straffefanger, slaver som de kaldtes, ved hjælp af tove løftede det tunge hammerhoved, men andre steder kunne hammeren også drives ved vandkraft. Dampkraftens udnyttelse i James Watts dampmaskine (1776) tiltrak sig hurtigt teknikernes opmærk-

somhed på orlogsværftets ankersmedie, hvor den første danske dampmaskine blev indrettet 1790. Vidunderet kom til at stå kongens kasse i 100.000 rdl., men kunne så med et hammerhoved på 200 kg og en løftehøjde på lidt over en halv meter slå ca. 70 slag i minuttet. De maskinsmedede ankre overgik langt de håndsmedede i kvalitet. Omkring 1800 vejede den danske flådes største anker 3.700 kg, læggen var 6 m lang og bredden over fligene ca. 4 m².

Disse spredte træk om ankersmedning tjener i denne sammenhæng til at illustrere skibsankrenes store værdi i arbejde og materiale, og tillige hvilken stor betydning ankre tillagdes ved manøvreringen til søs, og dermed også betydningen af den håndtering, som i det følgende nærmere søges belyst, nemlig opfiskningen af forliste ankre i de danske farvande, her specielt i Hornbækbugten.

Ankerbjærgning er et gammelt erhverv, som i de skriftlige kilder kan føres tilbage til 1551³, og at også myndighederne fulgte denne særlige virksomhed med opmærksomhed fremgår af lovgivningen herom. Ved plakat af 8. juni 1770 meddeles der bestemmelser om opfiskning af ankre i de danske farvande. Den følges op af en hel række nærmere anvisninger gennem de følgende år, der endelig samles i plakat af 14. november 1828, som kom til at gælde næsten hele det 19. århundrede⁴.

Herefter var det enhver kongelig undersåt tilladt overalt i de danske farvande omkring de danske kyster at opfiske ankre, ankertove og -kæder eller andre genstande, der er efterladt på havbunden. For ankre skelnedes der mellem »blinde« ankre, dvs. sådanne ved hvilke der ikke findes bøje flydende på vandet, og ankre afmærkede ved bøje. Opfiskede ankre skulle anmeldes til politimyndigheden, som for blinde ankre nærmere skulle undersøge, om »ulovlig omgang har fundet sted fra bjærgernes side«, der tænkes vel på, om afmærkning skulle være fjernet, hvorefter ankeret tilfaldt finderens. Afmærkede ankre skulle offentligt bekendtgøres i avisen, og først hvis ejeren ikke inden 2 måneder meldte sig, tilhørte det finderens. I alle tilfælde skulle ankre herefter »tilbydes søetatens for om det til kgl. tjeneste skulle behøves indkøbt«.



Den ældste kongelige plakat fra 1770 angående opfiskning af blinde ankre gav tilladelse hertil for undersåtterne i Helsingør og kysten videre ned til Dragør. Opfiske ankre er et væsentligt motiv på Eckersbergs blyantstegning fra 1826. Bladets titel er »Udsigt fra Stranden syd for Helsingør mod Vagtskibet, Briggen »Falster««. Bladet er dateret »27. July 1826 kl. 1«. Statens Museum for Kunst, Kobberstiksamlingen.

The oldest royal poster from 1770 about the fishing up of sunken anchors authorized royal subjects in Elsinore and on the coast as far down as Dragør to engage in this salvaging activity. Salvaged anchors are an important subject in Eckersberg's pencil drawing from 1826.

I Hornbækkbugten blev jævnligt efterladt skibsankre fra sejlskibe, som afventede indsejling i Sundet for toldklarering i Helsingør. Hornbækkromanden N.C. Petersen, der dagligt fulgte skibstrafikken og gjorde notater herom i sin dagbog 1833-38, noterer flere gange 40-50 skibe i Hornbækkbugten⁵. Undertiden benyttede skipperen ventetiden til at tage vogn over land til toldboden og bringe sine skibspapirer i orden; søfolkernes besøg i land og fiskernes handel med skibene gav altsammen indtægter til Hornbæk. Opstod der nu en pludselig storm, som de opankrede skibe ikke kunne ride af eller meldte der sig en gunstig vind for indsejling, kunne skipperne blive

nødt til at kappe ankertovet for at få fri manøvrering i det skibsfyldte farvand, og de således efterladte ankre blev kærkomne mål for de stedlige fiskere, hvorom flere lokale efterretninger fortæller.

Ikke mindst kommer det hele sceneri på nærmere hold i passager fra en dagbog, som fisker Peter Andersen, »Store Bjørn«, (1836-85) har efterladt sig, og som endnu er bevaret i Hornbæk⁶. Den omhandler tiden 1855-61 og drejer sig for størstedelen om begivenheder på sørejser, til orlogs og ved stenarbejde på søforterne. Men den indeholder dog afsnit fra ophold i Hornbæk ind imellem, hvor også ankerbjærgning har fanget hans interesse. Herom fortæller han:

1856, den 29. november havde vi en storm af vesten, og vi tog ud til en engelsk skonnert, og vi hjalp ham op til reden ved Helsingør, og vi slap ankrene fra den. Den 30. sejlede vi ned ved ankrene, men vi fandt dem ikke for tåge. Den 1. december i dagningen tog vi ud og tog ankrene op, og vi sejlede op på reden til engelskmanden med dem, og vi lossede dem op med det samme. Den 2. december sejlede vi hjem.

1859, torsdag den 3. november. På Hornbæk var vinden sydlig med stille, om formiddagen kom det med lidt regn, det varede kun en time til knapt det, så blev det godt vejr. Der var to bådeselskaber ude og tog to ankre op, det ene var fra barken »Merkurius«, som hørte hjemme i Helsingør, og det andet var fra en tysk brig. De blev begge bragt til Helsingør.

1859, lørdag den 5. november. Om morgenen var vinden SSV med fuldsejlskuling og lidt regnvejr. Folk begyndte at drive fiskeriet med sildefangsten, det højeste i går og i dag var 12 ol (1 ol = 80 stk.), men det laveste var kun lidt. Silden blev fisket klods inde under landet. Om natten da det blæste en storm af det SSO-lige, var der flere fartøjer, hvoriblandt der lå en tysk brig, som kættingen sprang for, men straks efter lod de det andet anker falde, så de lå i nærheden af det forliste anker. Nu om dagen kom P. Olsens bådeselskab ned til briggen for at sælge fisk. Kaptajnen gav dem straks underretning med det forliste anker, som de gik i gang med at tage op, Olsens båd og han selv. De kom ud og begyndte at hive op, men vinden trak sig

mere vestlig, og det vilde Kattegat kom stormende og brusende ind imod dem og ind imod land. De måtte slippe og lade gå og søge ind til landet og deres elskede hjem. Det var blot for den grimme RASMUS, som kom grinende ind mod landet. Men den gamle, som styrer alt, han sagde blot et ord, så havet ikke fik magt.

1860, onsdag den 2. februar var vinden østlig med stille frost. Jeg var tillige med min broder og hans selskab ude og fiskede en stor bøjle med 7½ favne bøjereb i, som var splinternyt. Vi så det her fra land i kikkerten, det toned sig meget stort, vi troede, at det var en båd, fordi det var så langt borte og lå i isen, men nej!

1860, lørdag den 24. marts havde vi en storm af SO, regnvejr om eftermiddagen. Briggen »Hekla« kom her forbi, men kunne ikke krydse op for strøm og modvind, men den kom ind til Hornbæk og ankrede der. Bedst som de lod ankeret gå på 3 favne vand, var der ikke overhalet kæde nok, og den sprang. Straks efter lod den det andet anker gå. Søndag den 25. var vinden SSO med stille, om eftermiddagen havde vi regnvejr. Lodserne var ude og tog briggens anker op.

Så vidt »Store Bjørn«s dagbog.

Men også Hornbæks oldermandsprotokol⁷, der ganske vist for store deles vedkommende er en temmelig fåmælt regnskabsbog ført i årene 1820-1912, indeholder adskillige notater, som kaster lidt lys over byens praksis ved ankerbjærgninger. Der omtales således flere ankerdelinger eller -bytninger. Det viser, at ankerbjærgning var et fællesarbejde for lejet, som delte udbyttet efter lignende regler, som gjaldt i strandingstilfælde, så alle beboere fik sin del. Et mindre beløb, der undertiden blev tilovers indsættes i bykassen, som det hedder f.eks. i 1828: overskud af et anker. Undertiden måtte bykassen også lægge lidt til, hvis delingen gav underskud således i 1831: betalt af byens penge, som manglede ved ankerdelingen eller i 1841: ved en ankerbytning, som manglede 4 rdl. Ofte er delingen dog gået op, og i sådanne tilfælde har den slet ikke sat sig spor i regnskabet, det gælder bl.a. de af Peter Andersen omtalte ankerbjærgninger. Man kan derfor af de 35-40 ankerdelinger journalen nævner i årene



Fisker Peter Andersen med tilnavnet »Store Bjørn« skildrer i en efterladt dagbog fra årene 1855-61 blandt meget andet omstændighederne omkring tab og bjærgning af ankre. Her er »Store Bjørn« og hans fæller gengivet af P.S. Krøyer i maleriet: Sildefiskere fra Hornbæk, tidlig Morgen 1877. Fiskeren i midten er »Store Bjørn«, hans broder til venstre lød tilnavnet »Lille Bjørn«. Arkivfoto udlånt af forfatteren. *In a diary from the years 1855-61 fisherman Peter Andersen nicknamed »Big Bear« depicts among many other things the circumstances surrounding the loss and salvaging of anchors. Here »Big Bear« and his fellow fishermen are portrayed by P.S. Krøyer in the painting: »Herring Fishermen from Hornbæk, Early Morning 1877«. The fisherman in the middle is »Big Bear«. His brother, who is on the left, was nicknamed »Little Bear«.*

1821-63 kun danne sig et begreb om, at hyppige ankerbjærgninger er foretaget fra Hornbæk, og at de har givet byen en jævnt flydende indtægt.

Man har derfor fra Hornbæk fulgt skibstrafikken med den største opmærksomhed, især vel fra den gamle »stok«, fiskernes samlingssted, hvor der før de senere klitdannelser har været godt udsyn over Sundet.

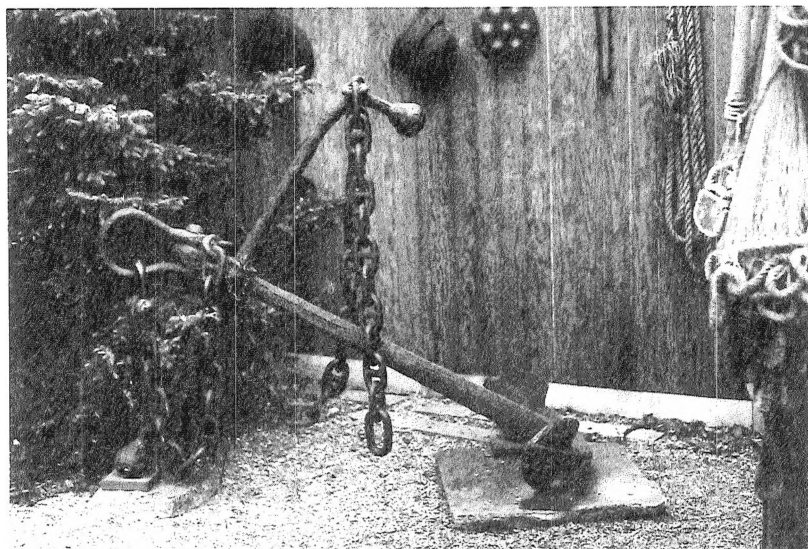
Der var bænke også på bagsiden af stokkens plankeværk, så man kunne søge ly i blæsende vejr, men også holde udkik stående på bænken og eventuelt se, hvor ankre blev efterladt.

Nemtest var det naturligtvis, når ankrene var forsynet med bøje. I 1837 omtales to således mærkede ankre og i 1844 »3 ankre med bøje«. Men ofte måtte havbunden afsøges for blinde, altså uafmærkede ankre. Man »strøg« hen over havbunden med »dræg«, små ankre med flere flige, som det også foregik ved søgning efter søsten. Dette arbejde betaltes med brændevin, således i 1832: Betalt i kronen, de var ude at søge om et anker, og 1834: Til 5 både at stryge efter anker, 5 potter og 3 pægle brændevin, for blot at nævne et par eksempler.

Var ankeret således lokaliseret, blev der sat mærke ved det til senere optagning. Et sådant ankermærke afkøbte Hornbæk i 1827 en Gillelejev fisker for 5 rdl., det har vel ligget mere bekvemt for Hornbæk, og i 1848 anmeldte Hornbæks oldermand for birkekontoret i Esrum, at Ålsgårdes fiskere havde optaget et anker, som Hornbæk-fiskerne et par timer før havde fundet og afmærket, en uberettiget fremgangsmåde, som »så vidt skønnes hører under domstolens afgørelse«⁸.

Ved selve ankeroptagningen brugtes et særligt apparat, en »draghytte«, som jævnligt omtales i journalen, ordet findes ikke hverken i danske eller svenske ordbøger. I Hornbæk kendes det dog endnu af ældre fiskere som »draghyttel« og beskrives som et træstativ, der kunne sættes fast foran på bådens stævn. Mellem dets to arme var anbragt et spil, hvorved ankeret kunne hales op. Draghytten kunne også anbringes mellem to både, så undgik man, at stævnen blev vipet for meget ned. Journalen meddeler, at der i 1830 er hentet træ til draghytten og betalt 2 rdl. for en »skive« til den. I 1841 har Hans Smed leveret en bolt og i 1848 »et drag« til draghytten. I mands minde lå en draghytte nede ved havnen, men den er borte for længst.

Omtalen af ankeroptagninger aftager stærkt i journalen efter århundredets midte, dels vel med sundtoldens ophævelse 1857 og som



De gamle skibsankre, håbets symbol, er nu kun dekorative prydenstande, men som et ejendommeligt minde om deres praktiske anvendelse kan man i en have i Hornbæk se en smuk samling på op mod en snes større og mindre ankere opstillet. Foto: Hanne Poulsen, 1985. *The old ships' anchors, the symbol of hope, are only ornaments now, but as a peculiar reminder of their use in practice one can see a beautiful collection of about 20 anchors, both large and small, exhibited in a garden in Hornbæk.*

følge af den tiltagende og mere sikre dampskibstrafik, men øjensynligt også fordi ankeroptagninger efterhånden blev udført af de enkelte fiskere mere privat og ikke ved fællesarbejde for byen. Flere gange ses at være indført en indtægt for leje af byens draghytte. Enkelte større ankerbjærgninger også mod århundredets slutning blev dog - som journalen viser - udført som fællesarbejde, således »en draghytte til opfiskning af et anker med wire fra en engelsk damper den 24. december 1897«. Den 18. oktober 1897 strandede dampskibet »Torridon« af Glasgow ved Hornbæk, og Svitzers bjærgningsdamper »Drogden« gik til assistance. »Torridon« kom dog flot ved egen hjælp efter at have kastet en del af sin kullast over

bord⁹. Men et efterladt anker blev opfisket fra Hornbæk og kørt med vogn til Helsingør, hvortil »Torridon« var indbragt. Da det blev ført over land, måtte byens kasse betale told af det til strandtoldbetjenten i Hornbæk, kontrollør Poulsen, som han dengang hed.

Draghytten kendes dog også fra senere, og mundtlige efterretninger i Hornbæk vil vide, at fisker og tømmer Valdemar Andersen (1871-1931), kaldet »Anker-Valde«, en søn af Store Bjørn, havde specialiseret sig i ankeroptagning. Han havde sin »draghyttel« anbragt midt i en gammel fiskerkvase, hvis »dam« han havde fjernet.

Journalen viser, at man efterlevede lovgivningen om opfiskning af ankre. I 1829 er der betalt for »anmeldelse af tvende ankre«, og i 1847 har kromand Mogens Petersen været i Helsingør »om to forliste ankre« for 1 rdl. Også bekendtgørelse i avisen er der undertiden betalt for. Et par attester fra Kronborg distrikts birkekontor i Esrum fra 1848 viser, at man følger den almindelige praksis f.eks.: At der af fisker og oldermand Peder Engelsen af Hornbæk dags dato er anmeldt, at der af Hornbæks fiskere igår er optaget et blindt anker i Hornbækbugten på ca. 2 skp. (1 skippund ca. 160 kg), samt at der ikke forekommer noget, hvorefter der er grund til at antage, at ulovlig omgang fra bjærgernes side har fundet sted, attesteres. Ankeret vil efter pl. 14. november 1828 være at tilbyde sætaten. Birkekontoret i Esrum den 2. november 1848¹⁰.

På lignende måde er der attesteret for flere andre ankre, der dog heller ikke berøres i journalen, så man må gå ud fra, at ankerdelingen efter dem er gået pænt op, hvad nok har været det almindeligste.

Noter

¹ Louis E. Grandjean: Hornbækstrandingen og Johannes Ewald. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1951, s. 73-102.

² Om ankersmedning se: H.M. Kisling: Industrien og dens pionerer i Danmark, Borgen 1978, s. 30-35.

³ Helsingør Stadsbog I s. 97, d. 19. jan. 1551, v. E. Kromann, 1981.

⁴ Schous forordninger 1823-28, Lovtidende.

- ⁵ Hornbækkromandens dagbog findes i Hornbækegnens historiske forenings arkiv, Sauntevej 4 a, Hornbæk.
- ⁶ Peter Andersens dagbog findes i privateje i Hornbæk. Den er benyttet af P.K. Hofmansen: Drachmanns »Store Bjørn«, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1965, s. 23-80.
- ⁷ Regnskabsbog for Hornbek Leyets Indtægter og Udgifter 1820-1912, nu på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, se årbog 1979, s. 156 og 1982, s. 189.
- ⁸ Hornbæks havnearkiv, Hornbækegnens historiske forenings arkiv, Sauntevej 4 a, Hornbæk.
- ⁹ Dagbladet Nordsjælland 19. og 20. okt. 1897.
- ¹⁰ Som note 8.

THE SALVAGING OF ANCHORS FROM HORNBÆK

Summary

In 1931 a monument in the form of an old ship's anchor was erected at Hornbæk harbour near Elsinore (Helsingør) in commemoration of the rescue action carried out by Hornbæk fishermen on November 19th 1774, an act which inspired the poet Johannes Ewald to write the Danish Royal Anthem »Kong Christian stod ved højen mast« (King Christian Stood by the Tall Mast).

The old anchor monument is marked by its method of construction: the individual parts consist of several layers of iron bars hammered out and welded together so that the layers are still clearly visible. This primitive hammering, most often using water power, was replaced by steam-powered hammering around 1800, which also improved the quality of the anchors. Thus ships' anchors were not only of vital importance for safety at sea, especially in the age of sailing ships, but also represented a considerable value. However, ships at anchor could be forced to cut the anchor cable in order to get better manoevrability. This happened especially when sailing into the Sound for customs declaration at Elsinore (Helsingør), so ships' anchors were frequently left behind in Hornbæk bay, a heaven-sent target for the local fishermen. Any citizen was allowed by law to salvage sunken anchors off the Danish coasts, but all anchors fished up had to be reported to the police and advertised. If the owner had not presented himself within two months the anchor went to the finder.

The whole setting associated with the salvaging of anchors around Hornbæk is portrayed in several episodes in a diary kept by a fisherman called Peter Andersen in the years 1855-61. What is more, the town's guild book from 1820-1912 reveals that the salvaging of anchors was carried out with the united efforts of the residents of the fishing village and the resulting profits were shared equally between them, giving them a regular income.

After the abolition of the Sound Dues in 1857 and with the rise of the steamship the salvaging of anchors declined a great deal, and ship's anchors are now mostly used as ornaments and symbols of hope.

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, R¹
Kaptajn A. FISCHER HENRICHSEN
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.

Komiteens sekretær

ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

PERSONALE

(pr. 1/10 1985)

Museumsdirektør: HANS JEPPESEN

Museumsinspektør: HANNE POULSEN

Museumsforvalter: MORTEN KIRKETERP NIELSEN

Skibsteknisk konsulent: MORTEN GØTHCHE

Museumsassistent: ERIK SCHOU ANDERSEN

Sekretær: JOHNNA HENDRIKSEN

Bogholder: KAYA HANSEN

Assistent, museums­pædagog: HANNE BESSER

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og ERIK JENSEN

Ekstrakustode: HANS HENNING JØRGENSEN

Rengøringsassistenter: EDITH CHRISTENSEN og
ELNA STAUGÅRD MORTENSEN



Skibsreder Mærsk McKinney Møller sætter maskintelegrafen fra isbryderen »Storebjørn« på fuld kraft frem og tænder hermed for det elektriske lys i udstillinge. *Ship-owner Mærsk McKinney Møller switches the engine-room telegraph of the icebreaker »Storebjørn« (Great Bear) over to full speed ahead and thereby turns on the electric light in the exhibition.*

Handels- og Søfartsmusset på Kronborg

Beretning for året 1984

Den helt afgørende begivenhed på Handels- og Søfartsmuseet i 1984 var genåbningen af udstillingen efter næsten et halvt år uden publikum. Da skibsreder Mærsk McKinney Møller den 16. april satte maskintelegrafan fra isbryderen »Storebjørn« på fuld kraft frem, tændtes det elektriske lys og hermed markeredes afslutningen på en intens arbejdsperiode og begyndelsen til en fornyelse af museets permanente udstilling.

Også på andre områder har året været præget af et usædvanligt højt aktivitetsniveau - ikke mindst takket være to velfungerende beskæftigelsesprojekter.

Indsamling og registrering

Som det fremgår af gavelisten side 225, har museet også i år haft glæde af sin store vennekreds, og museet skal hermed takke alle endnu en gang. Den mest omfattende gave var fra fru Hanne Borup, som skænkede en samling stik, tryk og tegninger, alle med Kronborg og Øresund som motiv.

En anden værdifuld gave modtog museet fra skibstegneren Per Bøgh, som bl.a. fejrede sin 50-års dag ved at forære 25 stkr. af sine originaltegninger til museet.

Museumsinspektør Hanne Poulsen har fortsat registreringen af danske skibsportrætmalere.

Bevaring

Bevaringsarbejdet kan omfatte såvel forebyggende som helbredende virksomhed. Årets indsats har især været rettet mod det første, idet det takket være velvilje fra kommandanten fra Kronborg Kaserne og et jobskabelsesprojekt ledet af bibliotekar Bert Blom har

været muligt at flytte museets ca. 25.000 stkr. bind store bibliotek fra de fugtige rum i Kronborgs stueetage til langt bedre egnede lokaler i kasernens hovedbygning.

Museets andet jobskabelsesprojekt ledet af cand.phil. Kåre Lauring har sikret, at en betydelig del af den ældre fotosamling er blevet nyordnet og nu også opbevares under bedre forhold. En bevilling fra Otto Mønstedts Fond har desuden muliggjort indretningen af et mørkekammer.

Begge beskæftigelsesprojekter har således bidraget til at skabe bedre bevaringsforhold, medens det endnu ikke har været muligt at fastansætte personale, som kan sikre, at materialet bliver mere tilgængeligt for en større offentlighed.

For sin andel i Kunstmuseernes Fælleskonservering samt for bevilling fra Frederiksborg Amts Museumsråd har museet i 1984 fået konserveret 10 skibsportrætter.

Formidling

Årets første måneder var præget af en hektisk aktivitet med håndværkere på slottet, talrige byggemøder, nedtagning af hele den permanente udstilling, istandsættelse af de 2.000 m² udstillingsareal og en genopstilling af udstillingen, som i højere grad end hidtil tog hensyn til såvel æstetik som bevaring. En egentlig nyopstilling var der dog hverken økonomisk eller personalemæssig mulighed for.

Alt blev dog nået til åbningsdagen den 16. april - ikke mindst på grund af tillidsfuldt samarbejde med håndværkere og arkitekt m.a.a. Kurt Cleff fra W. Wohlerts tegnestue, og med en imponerende arbejdsindsats fra alle museets medarbejdere.

I efteråret havde Handels- og Søfartsmuseet den ære at modtage »Søfartens Pris«, som Danmarks Rederiforening uddelte for første gang i forbindelse med sit 100-års jubilæum. Den medfølgende check på kr. 25.000 blev straks anvendt til at opstille en helt ny afdeling i udstillingen, som med overskriften »Med damp og diesel« i hovedtræk fortæller om dansk storskibsfarts udvikling i de sidste

100 år. Udstillingen åbnedes den 11. oktober af formanden for Danmarks Rederiforening, direktør Bjarne Fogh.

De store begivenheder afspejledes også i besøgstallet, som trods 3½ måneds lukning først på året blev på 88.050 (1983: 89.548). Der har desuden været arrangeret særskilt omvisning for DUI, Dansk Skibsførerforening, Nordiske Asiensforskere, og Hans Jeppesen har holdt foredrag i Rotary, Helsingør.

Antallet af faglige forespørgsler samt foto- og tegningsbestillinger bliver ved at vokse og nåede i 1984 410 (1983: 291) skriftlige besvarelser. Det er naturligvis glædeligt, at stadig flere ønsker at anvende museets ekspertise og samlinger, men det må samtidig erkendes, at denne individuelle og gratis service målt i arbejdstid er yderst krævende for museets lille stab.

For Bangsbomuseet har Hanne Poulsen skrevet hæftet »Gallionsfigurer og andre skibssornamenter på Bangsbomuseet«.

Sidst på året blev museet ved en bevilling fra Carlsberg Mindelegat i stand til at udskrive en plakatkonkurrence, der havde til formål at få forslag til en stamplakat, som i et mere nutidigt formsprog kunne supplere Sikker-Hansens i øvrigt fortræffelige plakater fra 1940'erne.

Ved årsskiftet var fristen for aflevering af forslag endnu ikke udløbet.

Organisation og samarbejde

Hanne Poulsen er fortsat i sit tillidshverv som formand for Museumsrådet for Frederiksborg amt, medens Hans Jeppesen har repræsenteret museet i Orlogsmuseets komité, Vikingeskibshallens bestyrelse, Landsudvalget for indsamling og bevaring af fotografier, repræsentantskabet for Arktisk Institut, Marinarkæologisk Referencegruppe (Mare) og Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Den årlige studietur for hele museets personale gik den 23. oktober til Dragør Museum og til Malmø Sjöfartsmuseum.

Desuden gennemgik halvdelen af personalet i efteråret et kursus i introduktion til EDB. De øvrige ansatte vil følge samme kursus i foråret 1985.

Museets personale har i øvrigt deltaget i følgende møder og kurser: Dansk maritim historisk konference på Fanø 25-27/5: Søren Thirslund, Morten Göthche, Hanne Poulsen og Hans Jeppesen. International Council of Maritime Museums (ICMM) i Hamburg 1-7/9: Hans Jeppesen. Desuden var Handels- og Søfartsmuseet vært ved et første møde for danske maritimt interesserede museer i den såkaldte søfartspulje den 22/10.

Personale

I tiden 15/8-30/9 havde Hanne Poulsen orlov for at færdiggøre manuskriptet til sin bog om danske skibsportrætmalere, og mag.art. Poul H. Moustgaard fungerede derfor i samme periode som museumsinspektør. I hele året har museet haft følgende ansat på jobskabesprojekter: Kåre Luring, Jan Sedstrøm, Helle Nielsen, Bert Blom, Jan Petersen, Ole Hougaard. Fra 1/8 har Ole Bent Nielsen desuden været ansat i jobtilbud.

I efteråret blev museet desværre nødt til at afskedige museumsforvalter Edwin Tekte.

Hans Jeppesen

GAVELISTE FOR ÅRET 1984

(supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

Genstande, malerier og arkivalier

Christian Albertsen, Valby: 2 eksotiske fartøjsmodeller, der har tilhørt giverens morfar, kaptajn Valdemar Petersen; regnskabschef *Palle Andersen*, København: Æggebæger fra D/S Thingvalla; fhv. søfrybøder *Svend Børge Borg*, København: Kulskovl samt arkivalier; *Hanne Borup*, Birkerød: 73 tegninger, litografier, stik fra Kronborg, Sundet, Helsingør og omegn; *BP-Oliekompagniet*, København: Vareprøver af BP Olie-produkter; *B. & W./Man Diesel A/S*, København: Brochure: B. & W. Marine Diesel Enginees; skibstegner *Per Bøgh*, København: 25 skibstillustrationer; *Aage Christensen*, Frederikshavn: Nagleesse, nagleplade og nagler; *Jess Christiansen*, Espergærde: Halvmodel af søsterskibene S/S »Arensburg og S/S »Marxburg«; *Danmarks Skibsplade*, Søborg: Platte nr. 14, 1984: S/S Frederik VIII; *Dansk Investeringsfond af 1. juli 1976*, København: Tegningsskema til Multipurpose tankskib fra B. & W., tegningsskema til produkttankskib fra Lindø, samt ansøgningsskema til investering i boreplatform »Difko går off-shore«; *Birgit Gents*, Espergærde: Dagbogsblade ført af giverens mand vedr. MS 1 »Sorte Sara«s flugt til Sverige i 1943; ingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: Plankebugtskabelon med forklaring og lystryk af jolletegning fra Buhls værft, fotoalbum samt byggeskemaer fra skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg, samt redskaber brugt ved udarbejdelsen af konstruktionstegninger; *Hans V. Hansen*, Espergærde: En samling konstruktionstegninger; *John Hansen*, Ålsgårde: Konstruktions-tegninger fra Helsingør Værft; *Henning W. Jensen*, København: 2 flaskeskibsmodeller; *Jens Peter Jensen*, Sejerø: Skillingsvise: Den unge Sømands Mishandling og Død; told-assistent *Niels Jørgen Jensen*, Greve Strand: 2 certifikater lydende på giverens far Erik Jensen, der under 1. verdenskrig blev torpederet 2 gange; *Harald Juul*, Søborg: Tømrerværktøj; *Jørgen Jørgensen*, Allerød: Trækasse med saltkar og peberbøsse fra rederiet Thingvalla; ingeniør *Bror Kruuse*, Fåborg: Arkivalier omhandlende cand.pharm. Chr. Kruuse og hans deltagelse i Danmarks-ekspeditionen; *Alice Larsen*, Fredensborg: Brevsamling; *Bodil Larsen*, Brøndby Strand: 11 kassettebånd med interviews optaget af Niels Larsen (†); *Rederiet J. Lauritzen A/S*, København: Førstedagskuvert - Dansk fiskeri og søfart; *Bodil Liventhal*, Holte: Arkivalier vedr. Walter Larsen; *Anja Lollesgaard*, Farum: 1 stk. brochure, genoptrykt tegning af H/S »Waldstætter«, dat. 1. oktober 1896; grafisk formgiver *Jens Lorentzen*, Humlebæk: Flaske til Riga Black Balsam, (russisk fabrikat); kaptajn *Kaj Lund*, Rungsted: Fotoalbum fra skoleskibet »København«; *Nautical Art Press*, Humlebæk: 2 førstedagskupper - Vitus Bering 1681-1981; pens.navigatør og radiotelegrafist *Johs. Horn Nielsen*: 1 stk.

brevpapir fra Ø.K.'s M/S »Amerika«; *J.P. Nielsen Shipping ApS.*, Gentofte: Forskelligt arkivalisk materiale; ingeniør *K.V. Nielsen*, Helsingør: Sømandssouvenirs: underkæbe af tandhval, piberør af vingeknogle af albatros; *Odense Stålskibsværft*: 2 tegninger til »Anglo Mærsk«; *Inger Lise Olsen*, Hellerup: Arkivalier og fotoalbum der har tilhørt giversens morbror Erik Rothe Andersen, født 1909 og forsvundet med skoleskibet »København« 1928; *Ellen von Pistolekors* (†), Baden Baden: Skibsportræt af S/S »Vera«; *Carl Howitz Rasmussen*, Lyngby: En del arkivalier, fotos m.m. fra hans bedstefar Joachim Conrad Johannes Rasmussen; *Rederiet »Norden«*, København: Skibsservante; overlæge *Mogens Rønkjær*, Randers: Oliemaleri, forestillende engelsk damper »Navarre« ved kaj i Havnegade. Billedet viser et fantastisk folkeliv på havnepladsen; *Rederiet Ove Skou*, København: 2 skibsmodeller i montre: M/S »Helle Skou« og M/S »Dagny Skou«; *Søren Wissum*, Rungsted: Brevveksling mellem kaptajn Jes Hagedorn (1861-1929) og hans hustru.

Fotogaver

Hanne Borup, Birkerød; *BP-Olie Kompagniet A/S*, København; *Erik Christensen*, Hobro; dr. phil. *Henning Henningsen*, Helsingør; antikvitetshandler *Flemming Horsten*, København; *P. Høybye*, Søby; *Jens Peter Jensen*, Sejerø; *Niels J. Jensen*, Greve Strand; overfiskerriassistent *A. Steffen Nielsen*, Glyngøre; *H. Rathmann*, Valby; *Svendborg og Omegns Museum*; major *C. Wright*, London; *Ålands Sjöfartsmuseum*, Mariehamn.

Boggaver

Gunnar Anderson, Newark; *Bangsbomuseet*, Frederikshavn; *Svend Borg*, København; *Bornholms Museum*, Rønne; *Danmarks Rederiforening*, København; *Danmarks tekniske Museum*, Helsingør; *Holdingsaktieselskabet Dannebrog*, Rungsted; *Erhvervsarkivet*, Aarhus; *Fritz Joachim Falk*, Föhr; *Finlands Museiforbund*, Helsingfors; *Fredningsstyrelsen*, København; arkitekt *S. Fritz*, Åbyhøj; *Grenaa-Hundested Linien*, Grenaa; *Rudolf Günther*, Baden-Baden; *Göteborg historiska Museum*; *Hans V. Hansen*, Espergærde; forbundsformand *Preben Møller-Hansen*, København; *Helsingør Amatør Sejlklub*, Helsingør; dr. phil. *Henning Henningsen*, Helsingør; *Svend Jans*, Dragør; *Uno Barner Jensen*, København; *C.de Jong*, Pretoria; *Kallegat-Skagerrak-projektet*, Aalborg; *Poul Erik Knudsen*, Rødby; *Konservatorskolen*, København; *Langelands Museum*, Rudkøbing; *Rederiet J. Lauritzen*, København; *B.B. Malmsten*, Viken; mag.art. *Poul H. Moustgaard*, Svendborg; *Ingv. Mølbjerg*, Brovst; *National Maritime Museum*, Haifa; *J.P. Nielsen Shipping ApS.*, Gentofte; finmekaniker *Ole Bent Nielsen*, Ålsgårde; ingeniør *Bjørn Rasmussen*, Hellerup; *Søe-Lieutenant-Selskabet*, København; direktør *Tage Sørensen*, Esbjerg; skibsinpektør *Søren Thorsøe*, Allerød; *Westholsteinische Verlagsanstalt*, Heide; *Vikingskibshallen*, Roskilde; *Willemoesgaardens Mindestuer*, Assens; museumsinspektør *Chr. Waagepetersen*, Espergærde; *Aarhus Havnevesen*, Aarhus.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1984

<i>Indtægter</i>	
Indtægt ved forevisning	451.686
Statens tilskud	1.579.172
Tilskud fra Museumsrådet for Frederiksborg Amt	20.000
Tilskud fra Helsingør Kommune	9.500
Private bidrag ifølge specifikation	126.700
Renter	19.493
Arbejdsmarkedsnævnet	743.482
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbøger, postkort m.v.	27.811
Salg af fotos og tegninger	20.083
	Kr. 2.997.927

<i>Udgifter</i>	
Gager	2.412.126
Pensioner	56.526
Kapacitetsomkostninger	296.408
 Oplysningsvirksomhed:	
Alm. oplysning	2.371
Undervisning	27.201
Udstillinger	89.364
Diverse	1.821
	120.757
 Indsamling:	
Samlingens forøgelse	7.428
Undersøgelser	4.083
Bevaring	35.868
Bibliotek	9.613
Uddannelse	9.187
	66.179
 Afskrivninger:	
Inventar (rest)	27.287
Udgifter og afskrivninger ialt	2.979.283
Overskud overført til kapitalkonto	18.644
	Kr. 2.997.927

STATUS PR. 31. DECEMBER 1984

Aktiver

Likvide midler:			
Kassebeholdning	4.630		
Postgiro	60.644		
Den Danske Bank	<u>499.581</u>	564.855	
Udestående fordringer			160.404
Beholdning af kataloger, farvepostkort, bøger m.v.			41.240
Mellemregning med A.P. Møller og hustru Chastine			
Mc.Kinney Møllers fond			0
Inventar:			
Saldo pr. 1. januar 1984	27.287		
Afskrivning ifølge driftsregnskab	<u>27.287</u>		0
Lysanlæg:			
Anskaffelsessum	1.518.000		
Afskrivning for 1984	<u>303.600</u>	1.214.400	
Samlingen:			
Saldo pr. 1. januar 1984	4.916.847		
Modtagne genstande m.v.	<u>239.030</u>		
	5.155.877		
Nedskrivning	<u>5.155.876</u>		1
		<u>Kr. 1.980.900</u>	

Passiver

Diverse kreditorer:			
A-skat	73.446		
Omkostninger og feriepenge	112.426		
Merværdiafgift	779		
Forudmodtaget statstilskud	<u>400.000</u>	586.651	
Særopgaver:			
Otto Mønstedts Fond			25.000
Kapitalkonto for museet:			
Saldo pr. 1. januar 1984	5.053.051		
Gave fra A.P. Møller og hustru Chastine			
Mc-Kinney Møllers Fond til almene formål	1.518.000		
Modtagne genstande m.v.	239.030		
Overskud ifølge driftsregnskab	18.644		
Samlingens værdi nedskrevet med	(5.155.876)		
Afskrivning lysanlæg	<u>(303.600)</u>	1.369.249	
		<u>Kr. 1.980.900</u>	

Specifikation af private bidrag 1984

BP Olie-Kompagniet A/S	1.500
Danmarks Rederiforening	10.000
Danmarks Rederiforening	25.000
Dannebrog Rederi A/S	1.500
Den Danske Bank	2.500
J.L.-Fondet	20.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	5.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	1.000
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
J.C. Hempels Legatfond	5.000
A/S Kryolitselskabet Øresund	1.000
Magasin du Nord's Fond	5.000
Nordtramp I/S	3.000
Privatbanken i København A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	200
Gerda og Victor B. Strands Fond	25.000
Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	2.500
Dampskibsselskabet Torm	500
Wm. Vetts Fond	10.000
Det Østasiatiske Kompagni A/S	3.000
	<u>Kr. 126.700</u>

De efter 1. januar 1985 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

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

København, den 6. februar 1985.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSSENS GAVE

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1984

	<i>Indtægter</i>	
Renter af obligationer		0
Renter af bankindestående		18.838
Overskud overført til kapitalkonto	Kr.	<u>18.838</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1984

	<i>Aktiver</i>	
Likvide midler:		
Den Danske Bank		210.109
	Kr.	<u>210.109</u>

	<i>Passiver</i>	
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1984		191.271
Overskud ifølge driftsregnskab		18.838
	Kr.	<u>210.109</u>

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

København, den 6. februar 1985.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1984

Indtægter:

Provision ved salg af bogen Sejlskibe	15.100
Indvundne renter	122.176
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater	1.993
	<u>Kr. 139.269</u>

Udgifter:

Leje fotokopimaskine	8.100
Gebyrer	1.342
Revisor	<u>3.660</u>
Overskud overført til kapitalkonto	126.167
	<u>Kr. 139.269</u>

STATUS DEN 31. DECEMBER 1984

Aktiver:

Likvide midler:	
Den Danske Bank	402.880
Obligationer (kostpriser):	
262.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 64.s. 2022	171.451
99.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 63.s. 2012	66.578
(kursværdi andrager 31/12 1984: 328.483 kr.)	
21.000 kr. 10% Statslån 2004	<u>17.370</u>
	255.399
Pantebreve (værdi = arvekurs):	
142.788 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	107.091
263.090 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	<u>144.700</u>
	251.791
Udlæg vedrørende projektering belysningsanlæg i museets lokaler	0
Beholdning af bøger	<u>17.100</u>
	<u>Kr. 927.170</u>

Passiver

Skyldig merværdiafgift	87
Skyldige omkostninger	3.660
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1984	789.162
Kursregulering pantebreve	7.394
Kursfortjeneste udtrukne obligationer	700
Overskud ifølge driftsregnskab	<u>126.167</u>
	<u>923.423</u>
	<u>Kr. 927.170</u>

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

København, den 6. februar 1985

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 sejlskibstiden (1981). Pris kr. 134,00.
- XIII-XIV. *Knud Klem*: SKIBSBYGGERIET I DANMARK OG HERTUGDØMMERNE I 1700-ÅRENE. (1985). Pris pr. bind kr. 335,00. Forhandles i boghandelen.
- XV. *Hanne Poulsen*: DANSKE SKIBSPORTRÆT-MALERE. (1985). Pris kr. 345,00. Forhandles i boghandelen.

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. Pris kr. 50,00.

Museets smukke, efterhånden klassiske PLAKAT, tegnet 1948 af Sikker Hansen og litograferet i 11 farver. - kr. 10,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den 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 1984-85

Selskabets årlige generalforsamling fandt sted den 28. august 1985 i Erik af Pommerns Kammer.

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

På Venneselskabets vegne er det mig en stor glæde at byde Dem alle velkommen til vor årlige generalforsamling. En særlig velkomst retter jeg til aftenens foredragsholder, dr.phil. Anders Monrad Møller, som vil berette om arkitekt Jens Friis-Pedersens livslange arbejde med de gamle sejlskibe, der resulterede i de tre statelige bind »Sejlskibe«, som foredragsholderen skrev og tilrettelagde 1980-83 i samarbejde med Jens Lorentzen, og som blev udgivet på Høst & Søns forlag i Handels- og Søfartsmuseets serie Søhistoriske skrifter.

Atter kan vi mødes i Erik af Pommerns Kammer, som vi kalder salen. Den benævnes i inventarier *Camera regis*, kongens kammer. Kronborg fejrer, som alle ved, sit 400-års jubilæum i år, men vi ved også, at dets forgænger, middelalderborgen Krogen eller Ørekrog, står indkapslet i Kronborgs mure. Det synes, som om Krogen må være bygget af Valdemar Atterdag ved midten af 1300-årene, således at rummet her måske hellere burde kaldes Valdemar Atterdags kammer. Men dette kan ikke dokumenteres, og det har forøvrigt heller ikke noget med Venneselskabet at gøre.

Jeg skal herved bringe en kort oversigt over vort selskabs forhold i tiden fra 1. april 1984 til 31. marts 1985 og kan da meddele, at det pr. 15. august i år har 1458 medlemmer. Deraf er de 95 livsvarige.

Om vore serier »Maritim Kunst« kan jeg berette, at vi som omtalt sidste år har måttet afslutte vor *fliseserie* med skibsgengivelser ef-

ter middelalderlige kalkmalerier. Den fjerde og altså sidste flise kom i 1984 og gengav Harald Hårderådes skib (fra Skamstrup kirke). Som jeg fremførte, har denne serie af en eller anden grund ikke slået an og er kun blevet solgt i et lille antal, selv om den kvalitetsmæssigt er fint arbejde fra Den kongelige Porcelainsfabrik. Der er forøvrigt stadig eksemplarer at købe af alle fire flisemotiver.

Bedre er det gået med vore skibspokaler, om end langt fra så godt, som vi havde håbet. Kinafarerpokalen 1981 (fregat »Norge« 1798) er udsolgt. Af Ostindiefarerpokalen 1982 (fregat »Oldenburg« 1672) er der endnu eksemplarer tilbage. Vestindiefarerpokalen 1983 (hukkertfregat »Friderica« 1780) er også udsolgt, mens Guineafarerpokalen 1984 (slavefarer »Fredensborg« 1788) stadig kan tilbydes. Til efteråret vil Middelhavsfarerpokalen (brig »Harmonie« 1804) blive udsendt, som sædvanlig i skibstegneren Per Bøghs elegante streg og fremstillet af Holmegaards Glasværker. Vi synes selv, at denne serie ligger i topklasse og er en fryd for øjet. Næste år vil den efter planen blive afsluttet med en Grønlandsfarerpokal. Hele serien vidner på iøjnefaldende måde om dansk skibsfart over verdenshavene i fordums tid.

Forøvrigt kan jeg tilføje, at der af vor tidligere så succesrige *kompasplatteserie*, fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik, stadig kan fås eksemplarer af årgang 1978 og 1980. Ikke mindst den sidste, en gengivelse af Christian IV's kompas fra 1596 på Rosenborg, er meget smuk. Alle de nævnte produkter af maritim kunst egner sig i fremragende grad som gaver til jubilæer, runde fødselsdage osv., og overskuddet tilfalder Venneselskabet og dermed Handels- og Søfartsmuseet. Mens jeg er ved det, må jeg ikke undlade at nævne, at der på lager også findes mange af vore ældre og yngre årbøger, som hver for sig behandler en mangfoldighed af maritime emner, der altid vil være aktuelle for søfartsinteresserede.

Vi har flere gange efterlyst gode ideer til en fortsættelse af vore serier. Flere forslag er også fremkommet, bl.a. fra medlemmernes side, og de er alle drøftet i bestyrelsen og blevet forelagt producenter, uden at der er taget nogen endelig afgørelse. Problemet er ikke

så nemt at løse. Det skal være både attraktive og æstetisk tilfredsstillende salgsobjekter, som køberne kunne tænkes at ville investere i, så de kan skaffe os gode indtægter til vort arbejde. Bestyrelsen besluttede på sit sidste møde at nedsætte et udvalg til at overveje sagen. Det består af arkitekt Mikael Sinding, direktør Hans Jeppesen og museumsinspektør Hanne Poulsen.

Om den nye årbog 1985 kan jeg meddele, at den er i arbejde hos bogtrykkeren. Jeg har på fornemmelsen, at de fleste medlemmer glæder sig, hver gang de modtager den årlige publikation og fordyber sig i dens stadig vekslende maritime indhold. Årbog 1985 vil være nr. 44 i rækken. Vi er stolte over, at vi kan fremvise en sådan statelig serie bind, som næppe andre søfartsmuseer har mage til, og vi sender vort æresmedlem, tidligere museumsdirektør Knud Klem, en venlig tanke, fordi han i 1942 startede publikationen, som alle medarbejderne på museet i tidens løb har ofret megen tid og kærlighed på.

På sidste årsmøde refererede jeg en interessant sag for Dem - også omtalt i årbog 1984 -, nemlig den arv, som Venneselskabet har i vente fra den i 1983 afdøde advokat Sture Hövden, Stockholm, født i Skåne og et mangeårigt medlem af vort selskab, som han omfattede med stor kærlighed. Boudredningen (skiftet), der er ret kompliceret, står stadig på, men det ser ud til, at den i årets løb vil blive afsluttet.

Som sædvanlig har selskabet opfyldt sin opgave at støtte museet økonomisk med gaver ud over årbogen. I 1984-85 har hovedsagelig indkøbet af forlængst afdøde statslods P.A. Gruelunds store og værdifulde fotosamling af danske og udenlandske sejlskibe været aktuelt. Da vi for mange år siden erhvervede Gruelunds maritime bøger og håndskrevne materiale, var fotografierne ikke omfattet, men vi har altid haft dem i tankerne og håbet på, at de ikke ville havne i udlandet. Nu har vi gennem statslodsens datter fået dem tilbudt og har betalt den første af to rater. Ud over landet har der både før og nu siddet mange dygtige eksperter i maritime emner og har samlet og skrevet og fotograferet og i det hele taget tilvejebragt store materi-

alesamlinger, ofte af højeste kvalitet, og vi kan sige, at vi har været så heldige, at en stor del af dette stof efterhånden er kommet til os, enten som gave, tit testamentarisk, eller ved køb, og er indgået i vore samlinger, ofte som uvurderlige hjælpemidler. Når jeg personligt tænker på, hvor lidt materiale museet rådede over for 35-40 år siden, og hvordan det forholder sig nu, kan jeg med tilfredshed sige, at der er sket en enorm forbedring. Museet er nu langt bedre i stand til at besvare forespørgsler og stille materiale til rådighed for forskere - også billedmateriale -, og dette skyldes ikke blot det mangeårige arbejde, der er gjort af museets egen, altfor lille stab, men ikke mindst de stofmængder, som er indkommet fra vore venner og kolleger uden for museet.

Jeg synes, der er grund til at sende alle disse mange venner - døde og levende - en venlig tanke og en tak for deres indsats, som ikke har indbragt dem noget som helst økonomisk udbytte, men som har voldt dem selv og bagefter os megen glæde og har beriget deres liv.

Jeg vil nu til slut på bestyrelsens og på egne vegne takke alle vore medlemmer for deres trofasthed over for selskabet og for museet, og ligeledes de bidragydere, der nu som før har hjulpet os økonomisk med trykningen af årbogen. Jeg vil også takke mine gamle medarbejdere på museet for det enorme arbejde og den interesse, de lægger i redaktion, tilrettelæggelse, korrekturlæsning osv...

Tak også til Kronborgs slotsforvaltning, som så imødekommende har tilladt os at holde generalforsamling her i lighed med tidligere år, og til pressen, ikke mindst den lokale, som altid har været positiv over for vort arbejde og sagt pæne ord om det, om vor årbog og om vor »Maritime Kunst«.

Formandens beretning godkendtes.

Herefter redegjorde Hans Jeppesen for museets virksomhed siden sidste generalforsamling. Foruden oplysningerne om 1984 (se beretning s. 221) fremhævede han for 1985 Handels- og Søfartsmuseets særudstilling »Med Kronborg om styrbord« og den vanskelige personalesituation. På grund af reducerede bevillinger til jobskabesprojekter havde museet i løbet af det første halve år måttet

tage afsked med 6 medarbejdere, og en ansøgning til Industriministeriet om oprettelse af nye faste stillinger ville ikke kunne imødekommes før 1987.

Til slut fortalte Hans Jeppesen om planerne for flytning af kontorer og registre til kasernens hovedbygning, som påregnes gennemført først i 1986.

Formanden takkede Hans Jeppesen for den udmærkede orientering og ønskede samtidig Venneselskabets æresmedlem Knud Klem tillykke med fuldførelsen af værket om dansk skibsbygning i 1700-årene, som vil udkomme i museets skriftrække Søhistoriske skrifter. Medlemmerne har modtaget subscriptionsindbydelse.

Dirigenten takkede for beretningen og efter enkelte spørgsmål godkendtes formandens beretning.

Hans Jeppesen forelagde det omdelte regnskab, der balancerede med et overskud på kr. 500,40. Herefter godkendtes regnskabet.

På valg til bestyrelsen var i henhold til § 5 Arne Holm, Jens M. Barfoed og Niels Hahn-Petersen. Alle blev genvalgt med akklamation.

På bestyrelsens forslag vedtog generalforsamlingen uændret kontingent (100 kr. for personer og 400 kr. for firmaer).

Da der ikke var indkommet forslag fra medlemmerne, kunne generalforsamlingen afsluttes.

Efter en forfriskning holdt dr.phil. Anders Monrad Møller aftenens foredrag om arkitekt J. Friis-Pedersens livslange beskæftigelse med de sidste »ægte« sejlskibe.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1984 til 1. oktober 1985)

Andersen, Jens, København
Andersen, Richard, Humlebæk
Bjerregård, Niels Jacob, Roskilde
Brønnum, Tage, Randers
Carstensen, Carsten, Hørsholm
Casse, Jørgen, Odense
Christensen, Lars, Odense
Christoffersen, Erik, Jægerspris
Clausen, H. Erhardt, Assens
Degn, Peter, København
Erbs, Svend-Erik, Hellerup
Ernstsen, Laurids, Asnæs
Gamle Georg Stage Dreng, Virum
Hansen, John, Søborg
Hansen, Jørgen Vinkel, Helsingør
Harhaus, H., Remscheid-Lüttringhausen
Helle, Martin, Kerteminde
Hersted, Harald, Rungsted
Holm, Elmar, Fredensborg
Jacobsen, Ludvig, Skagen
Jacobsen, Palle, København
Jacobsen, Søren, Vemmelev
Jensen, Erik, Ikast
Jensen, Henrik, Helsingør
Jensen, Flemming Roald, Vallensbæk, Brøndby St.
Jørgensen, Klaus Duch, Rønne
Jørgensen, Sten, Vordingborg
Kartman, Frode, Brønshøj
Kirkmann-Møller, Rigmor, København
Kjeldgaard, John, København
Kelm, Bert, Kongsmark
Knudsen, Jens, Hørsholm
Kristensen, Jens Anker, Viby Sj.
Kure, Bernt, København
Larsen, Jens E. Holm, Svendborg
Laage-Thomsen, Claus, København
Madsen, Jesper Bjørn, Helsingør
Madsen, Leif J., Svendborg
Madsen, Otto, Brønshøj
Mathiasen, Cay, Esbjerg
Mogensen, Anders, Valby
Møller, Kristian H., Helsingør
Nielsen, Ib, Odder
Nielsen, Peter Just, Frederiksberg
Nordfjeld, Henny, Hornbæk

Nyholm, Ruddle, Hellerup
Ohlsson, Rolf, Drottningeskär, Sverige
Ottesen, Mogens P., Skanderborg
Rasmussen, Henning, Fredensborg
Ravn, Torben, Humlebæk
Ravnstrup, Verner, Hals
Rulanda, Bent, Gentofte
Scheller, Th., København
Skakow, Jan, København
Skou, Fl., Helsingør
Stoklund, Arne, København
Stridsland, J.B., Roskilde
Sønderborg, Ib Rask, Vejle
Sørensen, Ebbe Bruun, Vanløse
Sørensen, Lars Ove, Helsingør
Tækker, N.P., Ålsgårde
Wissum, Søren, Rungsted Kyst
Vognsen, A., København
Østergård, Jesper, Korsør
Østergård, Robert, Kalundborg

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1984 TIL 31. MARTS 1985

Indtægter:

Kontingenter og bidrag fra medlemmer			137.625
Fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser:			
Salg ekskl. moms		133.765	
– Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1.april 1984	75.095		
Købspris for glaspokaler og fliser	87.647		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v. . . .	<u>14.958</u>		
		177.700	
– Beholdning af platter, glaspokaler og fliser pr. 31. marts 1985	<u>78.088</u>	<u>99.612</u>	34.153
Renter af bank, postgiro og obligationer			17.223
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat			<u>10.000</u>
			<u>Kr. 199.001</u>

Udgifter:

Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:			
Årbog 1984:			
Udgivelse af årbog	119.328		
Porto til udsendelse	<u>15.324</u>		
		134.652	
– Salg af årbøger og særtryk	20.007		
Tilskud til årbog 1984	<u>12.775</u>	<u>32.782</u>	101.870
Gaver i øvrigt			<u>20.000</u>
			121.870
Gager og feriepenge			49.447
Diverse omkostninger:			
Porto, fragt m.v.	7.799		
Kontorhold	8.162		
Revision og regnskabsassistance	11.200		
Diverse udgifter	<u>1.071</u>	<u>28.232</u>	199.549
– underskud, der overføres til kapitalkonto			548
			<u>Kr. 199.001</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1985

Aktiver:

Likvide midler:			
Kassebeholdning	1.001		
Den Danske Bank, Helsingør	152.974		
Postgiro	<u>3.569</u>		157.544

Debitorer:			
Tilgodehavende vedr. årbog og platter	1.096		
Tilgodehavende moms	<u>11.853</u>		12.949
Mellemregning med fhv. skibsfører			
Harald Læssøe Barfoeds legat			10.000
Beholdning af platter, glaspokaler og fliser			78.088
Obligationer (kursværdi):			
Kr. 9.500 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 80	7.600		
Kr. 41.900 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028 à 57½	24.093		
Kr. 9.300 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. 2011 à 63½	5.905		
Kr. 32.400 7% Københ.Kreditf. 15.s.1.a. 2018 à 59½	<u>19.278</u>	<u>56.876</u>	
		Kr.	<u>315.457</u>

Passiver:

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger			17.382
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver			10.000
Reservefond:			
Saldo pr. 1. april 1984			50.048
Kapitalkonto:			
Saldo pr. 1. april 1984	234.446		
+kursregulering af obligationer i behold	<u>4.129</u>		
	238.575		
—underskud ifølge driftsregnskab		<u>548</u>	<u>238.027</u>
		Kr.	<u>315.457</u>

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

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 15. april 1985.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1984 TIL 31. MARTS 1985

Indtægter:

Renter og udbytter:		
Bankindestående	3.114	
Obligationer	12.960	
		<u>Kr. 16.074</u>

Udgifter:

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	10.000	
Depotgebyrer	75	10.075
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto	5.999	
		<u>Kr. 16.074</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1985

Aktiver:

Likvide midler:		
Den Danske Bank, Helsingør, bankbog	46.694	
Værdipapirer:		
Obligationer (kursværdi):		
Kr. 107.000 12% Kreditf. Danmark		
Alm.Real 64.s. 2022 à 92	98.440	
		<u>Kr. 145.134</u>

Passiver:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner	10.000	
Kapitalkonto:		
Legat ifølge testamente	100.000	
Gevinst- og tabskonto:		
Saldo pr. 1. april 1984	21.225	
Overskud ifølge driftsregnskab	5.999	
Kursregulering af obligationer i behold	7.910	35.134
		<u>Kr. 145.134</u>

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

København, den 15. april 1985.

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:

BP Olie-Kompagniet A/S

Carlsberg Bryggerierne

Den Danske Bank af 1871 A/S

Det danske Staalvalseværk

A/S Københavns Handelsbank

Københavns Havnevæsen

Lemvig-Müller & Munck A/S's Fond

E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabrikker A/S

Privatbanken A/S

J. Ring-Andersens Skibsværft

Scandinavian Ferry Lines

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)
1984 pr. stk. kr.	100,00 (bogladepris kr. 140,00)

(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, 1984: kr. 100,00 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).

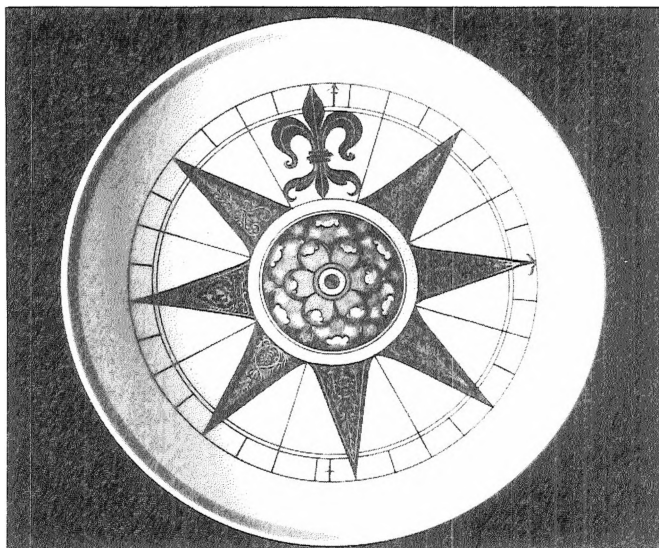
Alle priser er ekskl. moms og forsendelsesomkostninger.

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 Rosen-
borg), kr. 205,00



Kompasplatte 1980

Kalkmalerifliser

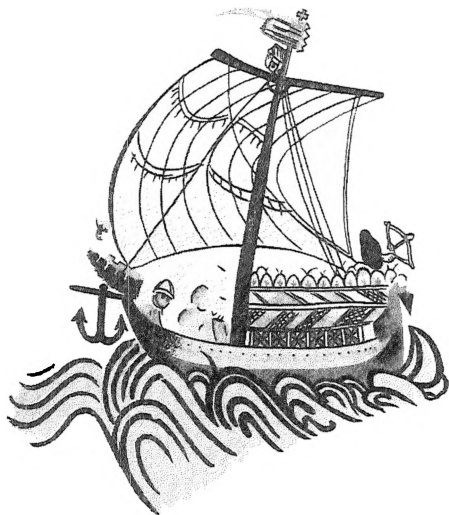
Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15x15 cm), i de originale farver, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik.

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

Pokal 1985 med motiv af Middelhavsfarer, brig »Harmonie«, 1804, kr. 255,00



Middelhavsfarerpokal 1985