



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 · ÅRB OG 1987

ÅRBOG
1987

Omslag: Kongen af Bantam bliver båret fra sin tronstol til sin bærestol. Efter »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen«, 1. Band, Leipzig 1748. *The king of Bantam is carried from his throne to his sedan-chair.*

ÅRBOG 1987

Udgivet af
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER



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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1987 (bind 46 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
KymArt Matt, leveret af Havreholm Papir.

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

ISBN 87-981869-2-2

ISSN 0085-1418

Bogladepriis kr. 160,00.

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

Hans Jeppesen: Tage Madsen 1923-1987	3
Paul Bell: H/S »Caledonia« (<i>The »Caledonia«</i>)	5
Erik Gøbel: Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1732-1772 (<i>The Danish Asiatic Company's Voyages to India 1732-1772</i>)	22
Nils Hartmann: Ekko fra Bantam (<i>An Echo from Ban- tam</i>)	87
Henning Henningsen: Sømandens våde grav (<i>The Sailor's Watery Grave</i>)	103
Hans H. Thomsen: Containerfart i storm på Stille- havet (<i>Container Service in a Storm in the Pacific</i>) . . .	168
Museets protektor og komité	215
Museets personale	217
Museets beretning for 1986	218
Museets regnskab for 1986	223
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners besty- relse	230
Selskabets beretning for 1986-87	231
Selskabets nytilkomne medlemmer	236
Selskabets regnskab for 1986-87	237

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, til 1982-86 i årbog 1986.

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1991.



Fot.: Aage Sørensen

Tage Madsen

Den 5. marts 1987 døde formanden for Handels- og Søfartsmuseets komité afdelingschef Tage Madsen efter længere tids sygdom 63 år gammel.

Tage Madsen gik til søs som 17-årig, og 13 år senere blev han ansat som navigationslærer i København. I 1957 begyndte den ministerielle karriere, som gennem årene gav ham et førstehånds kendskab til alle søfartens organisationer, råd og institutioner herhjemme og internationalt. Da Tage Madsen i 1979 blev udnævnt til afdelingschef, tiltrådte han også som formand for komiteen.

Både den praktiske maritime baggrund og den administrative indsigt blev anvendt til gavn for museet. Formen var venlig, præcis og kunne ved et første indtryk virke lidt distant. Som samarbejdet blev nærmere, afdækkedes et dybt følt engagement og megen menneskelig varme.

I 1984 kunne museet genåbnes, efter at en bevilling på 1,55 mio. kroner fra A.P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål havde gjort det muligt at installere elektricitet i udstillingsarealet på slottet.

I 1986 flyttedes museets bibliotek, arkiver og kontorer til Kronborg kasernes tidligere hovedbygning.

Fra 1987 kunne medarbejderstaben udvides med 3 heltids- og 2 halvtidsstillinger.

Ingen af disse gennemgribende forbedringer af museet til gavn for bevaringen og formidlingen af dansk handel og søfarts kulturhistorie kunne være realiseret uden Tage Madsens levende interesse, stærke vilje og aktive indsats.

Hans Jeppesen

H/S »Caledonia«

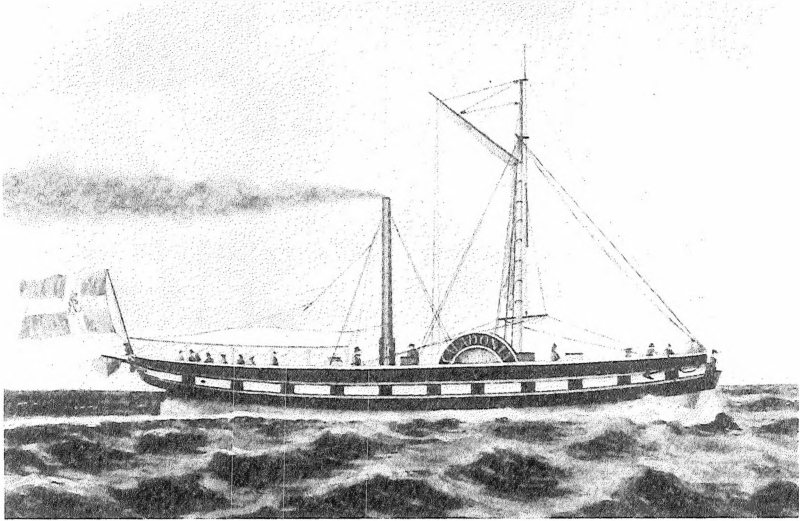
Af

Paul Bell

I denne lille spændende artikel fortæller maskinchef Paul Bell om maskinproblemerne i H/S »Caledonia«, som blev bygget i 1815 i Skotland. De første års vanskeligheder synes overvundet, da »Caledonia« i 1819 kom til Danmark, hvor skibet sejlede med en, efter tiden, usædvanlig regelmæssighed. Indførelsen af ny teknologi var også svær dengang.

Meget er blevet skrevet om Danmarks første dampskib, dets modtagelse i København i 1819 og den opsigt, det vakte at kunne sejle med til- og afgang på klokkeslet. Men hidtil har der været meget lidt at hente af oplysninger om maskineriet og dets tekniske indretning, hvorledes det fungerede og om de uundgåelige »børnesygdomme«, som hele den tekniske installation i »Caledonia« må have haft.

Der er imidlertid sket det, at Handels- og Søfartsmuseet er kommet i besiddelse af et sæt fotokopier fra Birmingham Public Library omhandlende »Caledonia« i tiden 1817 til 1819. Fotokopierne omfatter dels et interessant brev fra ejeren af »Caledonia« James Watt Jr, en nevø af opfinderen James Watt. Brevet omhandler en prøvetur med »Caledonia« på Themsen i juli 1818. Desværre har vi ikke de egentlige tekniske observationer, men brevet fortæller dog alligevel en del af betydning. Endvidere er der en del tegninger af maskineriet og af skibet og dets konstruktion. Fotokopierne omfatter også forsendelsespapirer for maskingods til »Caledonia« og et uddrag af regnskaberne fra Boulton and Watts maskinfabrik i Soho omhandlende fabrikkens leverancer til »Caledonia«. Det er et ret omfattende materiale, ud fra hvilket det er muligt til en vis grad at bedømme maskineriets tilstand og drift.



En ny tid var inde, da dampskibet kom. Dengang som i dag var det maskindrevne skib et af tidens højeste former for teknik. H/S »Caledonia«, efter farvelagt tegning af Jacob Petersen, 1824. Handels- og Søfartsmuseet. *A new age began with the advent of the steamship. At that time just as today the engine-driven ship was an example of the most advanced technology of the time. The paddle steamer »Caledonia«.* Copy of water colour by Jacob Petersen, 1824. Danish Maritime Museum.

Men lad os begynde i 1815, hvor »Caledonia« blev bygget på John Wood & Co's Værft i Port Glasgow ved Greenoch. Skibets mål var følgende: Længden på dækket 110', i vandlinien 95' og 6", bredden 25' og dybgang 4' og 3". Tonnagen var 140 tons eller 70 læster.

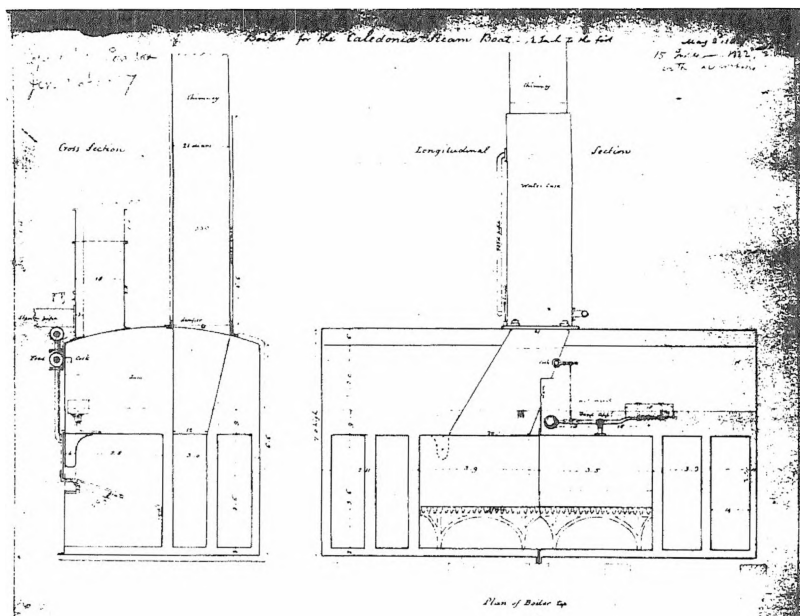
»Caledonia«s første maskineri blev ifølge Weber: »Fra Hjulskibenes dage« 1919, bygget af Cook og Henry Bell. Det bestod af to balancemaskiner, der udviklede 28 nominelle HK, et noget svævende begreb, når det drejer sig om at fortælle, hvor me-

get den egentlige HK var, men en målemetode, der opretholdtes langt ind i forrige århundrede. Man kan imidlertid regne med, at den indicerede HK er fra 3 til 5 gange den nominelle, og »Caledonia«s HK har så været ca. 100-140 IHK. Kedlen var en kanalkedel, og kedeltrykket må antages at have været 2,5 Lbs. sq. inch eller 0,175 kg cm².

»Caledonia« var det fjerde dampskib, der forsøgtes sat i regelmæssig fart i England. Skibet blev sat ind på ruten mellem Margate og London, der var to ugentlige afgangene fra begge de ovennævnte havne. Fra London tirsdag og fredag kl. 8.00 og fra Margate onsdag og søndag kl. 8.00. Prisen for 1. kl. kahyt var 15 shilling, børn under 12 år det halve. Nogen succes blev skibet ikke, muligt skal årsagen til dette søges i, at skibets maskineri må have været ret upålideligt og skal i følge Bauer ikke have været i stand til at bakke på prøvesejladsen, hvilket dog, efter hvad Bauer beretter, (A. Bauer: »Dampmaskinens indførelse i Danmark« 1891), blev ordnet af selve James Watt, der skulle have været med på prøveturen. Såfremt denne episode har fundet sted, kan der i hvert fald kun være tale om, at Watt har justeret ventilbevægelsen, hvad han nu næppe har gjort. Watt har sikkert holdt eventuelle gode ideer for sig selv. For at forbedre en konkurrerende virksomheds produkt, da skal man være i besiddelse af en næsten overmenneskelig altruisme, især når man som Watt havde haft megen modgang og retssager grundet på patentrettigheder.

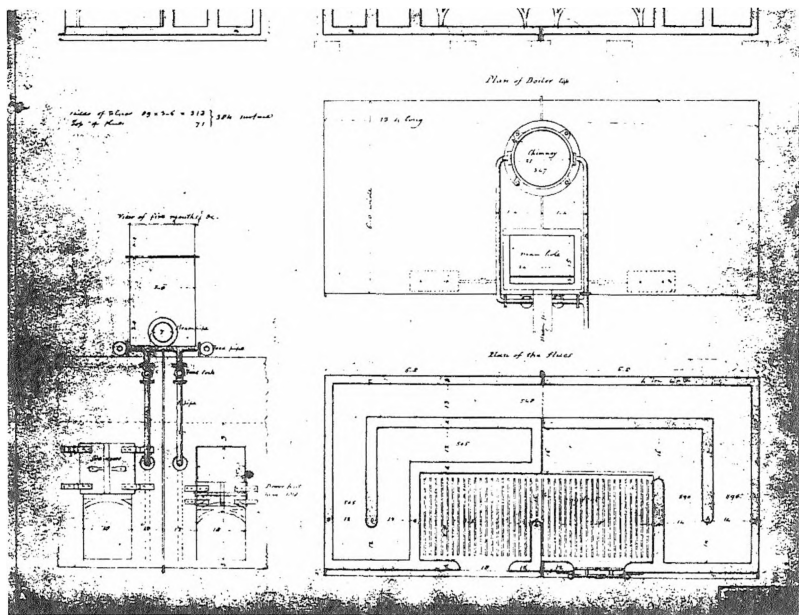
En ændring af maskinen fra ikke omstyrbar er ikke så ligetil en sag og kræver en ændring af maskinens konstruktion.

Allerede i 1816-1817 får »Caledonia« først ændret maskinerne, og senere bliver der isat helt nye maskiner fra Boulton og Watt i Soho, samtidig med at kedlen blev fornyet. Efter montagen af de nye maskiner gik skibet i fart og var bl.a. en tur op ad Rhinen til Koblenz. »Caledonia« overvintrede i Rotterdam, men om bord i skibet blev tiden ikke ødet bort. Man kan af papirerne fra Boulton og Watt se, at der har fundet en del fornyel-



Snit af kedel. Der er automatisk svømmer, reguleret vandstandspasning og kedel­vandet forvarmes i skorstens­kappen. *Section of a boiler. There is an automatic swimmer, regulated water level control, and the boiler water is pre-heated in the funnel jacket.*

ser og reparationer sted. Med hensyn til skibets ejerforhold er der nu sket det, at en nevø af James Watt, bærende samme navn som sin onkel og herefter kaldet James Watt Jr, har købt skibet, og han må have haft en vældig energi for at få »Caledonia«s maskineri til at virke efter hensigten. Det er ikke småting, der bliver skiftet ud eller repareret, således sendes de store sidebalancer til reparation i London, kedlen repareres og forlænges med 3'. Hvad der ligger i dette er lidt uklart, men kedlen må have været taget op af skibet og sendt til reparation hos Boulton og Watt. Da foråret kom i 1818, sejlede man tilbage til London og fortsatte her med at reparere maskineriet, samtidig blev skovhjulene ændret fra at have 8 skovle til 16 skovle, hvilket med-



Snit set fra oven af kedlen. *Section of a boiler seen from above.*

førte indgribende ændringer i maskinens konstruktion, idet skovlhjulenes diameter forøges fra 10' og 6" til 13'. Tandhjulsudvekslingen mellem maskinens drivende aksel og skovlhjulenes aksel måtte derfor ændres fra 1:1 til 1,5 : 1.

Skorstenen blev fornyet, ekcentrikbevægelsen blev ændret, og muligvis har dette givet anledning til, at Bayer har fået den opfattelse, at James Watt på »Caledonia«s prøvetur i 1815 har ændret på maskinens gangskiftning. I øvrigt fik ekcentrikbevægelsen og gangskiftningen af maskinen en udformning, der holdt sig uændret helt op i 1860'erne.

Forbindelsesstængerne blev forsynet med kontravægte af bly, og meget andet blev efterset.

Fornyelserne er så omfattende, at man får det indtryk, at tu-

ren til Rotterdam og Koblenz har slidt maskineriet helt ned, men også at der må være indvundet en del erfaringsmateriale, som man nu søger udnyttet ved at ændre og forny de dele af maskineriet, der har givet anledning til vanskeligheder. En af årsagerne til nedslidningen kan skyldes, at man af hensyn til vægten har gået for langt ned i dimensionerne af de enkelte maskindele; datidens materialer var ikke altid pålidelige og ensartede, hverken over for belastninger eller i slidstyrke.

Den 12. juli giver James Watt Jr i et brev til William Creighton, Soho, en beretning om den første prøvetur, som her skal gengives:

London den 12. juli 1818

Herr William Creighton, Soho, London

Kære herr.

Sammen med dette vil De modtage en rapport, indeholdende vores første forsøgssæt med »Caledonia«. Et andet sæt blev udført den 10. og 11., og det vil jeg sende om kort tid. Milen blev udmålt af herr Murdoch og herr Brown med et målebånd, idet det ikke havde været muligt at låne en kæde, langs med Themsens sydlige del, begyndende ved Jerseyhuset modsat Purfleet og strækkende sig ned ad Long Reach, og vi holdt en kurs så parallelt til det, som det var muligt, idet vi altid holdt os så tæt til bredden, som det var forsvarligt, når vi ikke blev tvunget af fartøjer, som kom i vejen, til at sejle længere udad. Rorgængereren holdt så ret en kurs som muligt og holdt rorpinden så støt som muligt, og milen opad blev altid tilbagelagt med samme afstand fra bredden, som milen nedad. Kaptain Wafer råbte til mig, i det øjeblik vi passerede observationerne eller afmærkningerne, og herr Murdoch gjorde det samme for herr Brown. Herr Brown og jeg noterede tiderne og noterede dem hver for sig, således at vi havde 2 sæt af observationerne.

Resultaterne er noteret af ham selv med blyant neden under mine, og

de varierer generelt nogen få sekunder mere, end man måske forventede, men de viser, at ingen af os har gjort nogen væsentlige fejl.

Resultaterne er nødvendigvis påvirkede af både de varierende omstændigheder på grund af vind og tidevand og måske også i nogen grad af styringen og af understrømmenes indvirkning, uden hvilket det ser ud til at være svært at forklare de uregelmæssigheder, som optræder. Det skal også bemærkes, at da der var mere eller mindre vind under alle forsøgene, er der ikke redegjort tilstrækkeligt for processen ved at tage gennemsnittet af op- og nedturen, for ved bare at gå med vinden nåede vi længere, og naturligvis fik vi ingen hjælp fra den til at opveje den forsinkelse, vi erfarede, når vi sejlede mod den.

Jeg har sidst i rapporten noteret nogle af de mest iøjnefaldende konklusioner, men mange andre vil uden tvivl tale for sig selv. Med de 16 skovle dannede skovlene huller i vandet, og skovlhjulene rystede en hel del, og det i en grad, som uden nogen ændring vil gøre deres anvendelse i »Caledonia« utilrådelig, selv hvis en fordel havde vist sig at være blevet os franarret på grund af dem. Som De kan se, var dette ikke tilfældet, men selv om denne rystelse blev overført til lejerne, som kunne skyldes den ekstra vægt, der var sat i bevægelse, var selve skibets bevægelse mere rolig og rystelserne i kahytten mindre end ved det færre antal (skovle).

Kullene blev målt i et justeret bushel mål (skæppe = 36,35 liter), men da denne opgave som helhed var overladt til besætningen, kan vi ikke indstå for dens nøjagtighed. Jeg mener dog, at det, ved en sammenligning af hvad der blev lastet med, og hvad der var tilbage ved eksperimentets slutning, var temmelig undervurderet.

Fyrene fungerer godt, og nu har vi ingen problemer med at skaffe damp til 33 slag i minuttet eller med at opnå dette antal, når vi går mod tidevandet med 8 skovle på hvert hjul, men jeg er overbevist om, at vi opnår denne gevinst på bekostning af et ekstra forbrug af brændstof mere end på grund af det ekstra hjul, hvilket faktisk var forudset.

Da boltene nu er blevet strammede og lejerne tilslidte, arbejder maskinerne usædvanligt godt og jævnt, således at kun meget små rystelser nu overføres til skibet, måske mindre end det man har oplevet med dem fra Zvonite (formentlig navnet på et skib).

Min far og herr Rennie tog sammen med herr Watt og herr MacGregor en tur med os til Sheerness og tilbage igen den 6. og 7., hvor de allesammen udtrykte deres fulde tilfredshed med vores arbejde og den overlegenhed i forhold til, hvad de tidligere havde været vidner til i andre skibe.

*Ærbødigst
Deres Watt Jr*

Og hvad får man så ud af denne rapport, hvor vi desværre mangler de egentlige observationer. Først må man vel konstatere, at det hele set med det store forbrug af reservegods, sejlturen til Koblenz og Rotterdam, ændringerne i Rotterdam i maskineriet, der følges yderligere op ved hjemkomsten til London, så har det hele, som tidligere nævnt, karakter af et stort anlagt forsøg, der går ud på at skulle skaffe Boulton og Watt et forspring på det maritime område. I forvejen var man det førende firma, når det drejede sig om stationære maskiner, så hvorfor ikke også søge at blive det på det maritime område. Ingen tvivl om, at firmaet Boulton & Watt har kunnet se de store perspektiver, der åbnede sig for dem med dampskibsfarten, og derfor har de været villige til at ofre noget på sagen.

En af de ting, der falder meget i øjnene med denne prøveturs rapport, er, at man forsøger sig med en sejlads på en målt mil, desværre får man intet nøjagtigt ud af den grundet på vind, strøm og tidevand, men tanken var der. En anden ting er den næsten ligegyldige måde, kulforbruget omtales på. Selv om det nu ikke har været et job for en gentleman at måle kulforbrug, så er det noget, der i hvert fald senere hen bliver taget betydeligt mere alvorligt på. Det skal bemærkes, at »Caledonia«s kulkasser kunne rumme ca. 4 tons kul, så mængden har i hvert fald altid været til at overse.

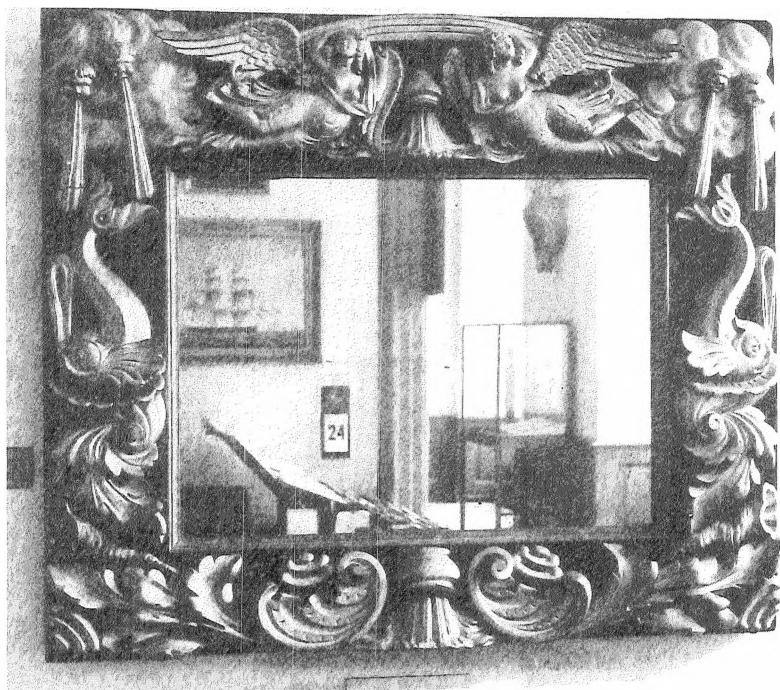
Rystelserne fra skovlhjulene har bekymret en del, og senere på året har man fået ændret hjulene og forsøgt sig med 24 skovle pr. hjul, hvilket dog er blevet frafaldet.

Men rystelserne kunne være alvorlige nok for skibets skrog.

Den tids skibsbygning var baseret på sejlskibe, hvor sejlpresset som hovedregel var ret konstant i modsætning til de svingninger, der fremkom ved de tunge dampmaskiners frem og tilbagegående bevægelser. Vægten af kedel og maskineri gav også en hidtil ukendt belastning i midten af skibet, og skovlhjulenes drivtryk, der blev overført fra hjulene til skibet gennem hjulakslens lejer, koncentrerede drivtrykket i enkelte punkter af skroget på en helt ny måde, hvad der medførte, at man måtte forstærke skrogets opbygning omkring hjulakslen og søge at fordele påvirkningerne over et større område.

Imidlertid da »Caledonia« i 1819 sejler i danske farvande, op-giver Weber i sin bog »Fra Hjulskibenes Dage«, at skibet har 8 skovle på hvert hjul, muligt har man gennem yderligere forsøg fundet frem til, at dette antal skovle gav de mindste rystelser. En medvirken til, at rystelserne har været generende, kan ligge i tandhjulsdrevet mellem hjul og maskinaksel, den tids tandhjul var langt fra nøjagtige, og et vist spillerum imellem tænderne var derfor nødvendigt. Dette sammen med antallet af skovle på hjulene kan have forårsaget en form for resonnans. Endvidere kan skovlene have været for høje, så periferihastigheden imellem skovlenes under- og overkant har været for stor. Flere ting har kunnet spille ind og været medvirkende til rystelserne.

Om selve maskineriet kan det siges, at Boulton & Watts stationære maskiner var bekendte for deres rolige gang og store slidstyrke, men også for deres store vægt i forhold til ydelsen. Skibets kedel var, som nævnt, en kanalkedel. Navnet hentyder til, at røggassen blev ledet rundt i kedlen i nogle kanaler, inden den gik bort gennem skorstenen. En ting, som kan bemærkes i forbindelse med kedlen, er, at man benytter skorstenen som forvarmer for kedlens fødevand. Der er måske her tale om en af Watts egne ideer. Fødevandet pumpedes op i en kappe, der omslutede skorstenen og blev herved opvarmet af den varme røggas. Fra bunden af denne kappe udgik røret ned til kedlens to fødeventiler. Disse to ventiler blev styret af svømmere inde i



Dette pragtspejl samt et par vinglas er de eneste faste minder, vi har om »Caledonia«, Danmarks første dampskib. Hvor meget mon der findes fra det første motorskib »Selandia«. Begge skibe skrev historie for dansk skibsfart. *This magnificent mirror as well as a couple of wineglasses are the only concrete mementos we have of the »Caledonia«, Denmark's first steamship. One might ask how much is left of the first motor vessel, the »Selandia«, which also made history for Danish shipping.*

kedlen, således at man havde automatisk pasning af vandstandens højde i kedlen. Et meget snildt arrangement og for forvarmningens vedkommende lidt forud for sin tid.

En af vanskelighederne ved de wattske lavtryksmaskiner, som »Caledonia« var udrustet med, var, at de var svære at manøvrere med. For at få maskinen til at køre, var det en forudsæt-

ning, at der var tilstrækkeligt med undertryk i kondensatoren, hvor dampen fortættes. Kedeltrykket var kun $0,175 \text{ kg cm}^2$, og undertrykket i kondensatoren ca. $0,85 \text{ kg cm}^2$, altså 4,5 gange kedeltrykket, hvilket også var årsagen til, at man langt op i tiden holdt på lavtryksmaskinerne, for med det lave kedeltryk havde man ikke så meget vrøvl med kedlen, og troen, der som bekendt kan flytte bjerge, gik på, at de $0,85 \text{ kg cm}^2$ fik man næsten gratis.

Men for at illustrere, hvad der krævedes, når kommandoen til ændret omdrejningsretning med »et slag frem« eller »et slag bak« blev råbt ned i maskinen fra dækket, skal følgende »brugsanvisning« berettes: (Maskinen forudsættes i gang)

- 1) lukke for dampen til maskinen
- 2) lukke for tilgangen af søvandet til kondensatoren. Det skete med foden, idet man drejede en hane, der sad i dørkhøjde
- 3) frakoble eksentrikstængernes træk til gliderne
- 4) indkoble et håndhjul, der ved hjælp af tandhjul og tandstang kunne bringe gliderne i stilling for modsat rotation af maskinen
- 5) åbne for dampen til maskinen
- 6) med foden åbne for søvandet til kondensatoren
- 7) maskinen begynder at bevæge sig i modsat rotation. Man udkobler nu det hånddrevne træk til gliderne og indkobler eksentrikstængernes træk i stedet. Denne manøvre skulle foregå hurtigt og indkoblingen af eksentrikstængerne på et ganske bestemt sted af krumtappens stilling, da maskinen ellers blot svingede $\frac{3}{4}$ omgang, og så blev den stående
- 8) (tørre sveden af panden).

Alt dette udførtes af 1 mand, og det siger sig selv, at skibsførere, der brugte mange manøvrer, ikke var synderlig populære hos mester, og det hændte ind imellem, at mester skyldte skipper en manøvre, når der fra dækket blev råbt ned i maskinen, at det var vel med maskinen.

Man har et begreb, der hedder skipperhistorier eller sø-

No. 4310

Nehmen Sie gefälligst an Bord des Dampf-Pachtschiffs *Caledonia*
heute Donnerstag Nachmittag präcise vier Uhr

Herrn Major A. J. Möller

der in Uebereinstimmung des ihm mitgetheilten Reglements zur Reise
nach Kopenhagen für den ersten Platz 2 Species, für Mittagessen

$\frac{3}{2}$ Species und Kopenhag. Fährgeid 5 Schilling Cour. bezahlt hat.

Packet-Comptoir in Kiel den 20. Septbr. 1827.

Bett, N. 11.

May-Aug. Christian

Betydningen af at rejse med dampskib ses tydeligt af denne billet. Afgangstiden er fastsat uanset vindens retning. *The significance of travelling by steamship can clearly be seen on this ticket. The time of departure is fixed no matter what the direction of the wind.*

mandsskrøner. Disse historier er særlig knyttet til dækspersonalet og dets virke, og ganske naturligt især til sejlskibene. Men at der også, selvom det er sjældent, findes skrøner, der har deres tilknytning til maskinen, og som mindst er akkurat lige så pålidelige som dækkets, kan læses af følgende historie, offentliggjort i »Illustreret Tidende« i 1878. Historien giver et tilbagemik til 1819, til de spændende dage da dampskibet kom her til landet.

Kjøbenhavn den 10de Juni 1819

Kjæreste Broder!

Du maa sandelig gribe ind, hvis Du ikke vil se din stakkels Søster gaa tilgrunde i Angest. Min Mand er betaget af en sand Lidenskab for Maskiner, og sætter bestemt engang Livet til ved saadan et Uhyre. Han er

helt forstyrret af Henrykkelse over dette Dampskib, som er kommet her til Landet; han lever og dør derombord. Herre Gud! Han er jo kun en Skabning af almindeligt Kjød og Ben; men saadan en Tingest er jo af Jærn og Staal, Ild og Damp, og tager den ham engang fat, saa Gud hjælpe os med hele Sæbesyderiet - han bliver maset, gjør han! Der havde han forleden faaet Lov til at komme ned i selve Apparatet - jeg har en Anelse om, at det var efter et godt Middagsbord - saa griber det ham i hans ene Frakkeskjøde og haler ham til sig, indtil han staar, trukket fast op til Noget, som nok kaldes en Stempelstang, der af alle Livsens Kræfter bliver ved med at gnide op og ned og ned og op ad hans syndige Ryg, som skulde han flaaes, den kjære Sjæl; medens Noget, der nok kaldes en Krumtap, i et Kjøre væk dunker ham oven i hans gode Hat, Du ved den nye, til den ryger ham ned over Øinene og revner lige ned til Skyggen. Han siger, at i det Øieblik begyndte han at tænke på Dig og mig og Børnene, og Gud skal vide, hvorledes det også var endt, hvis der ikke var kommet Hjælp. Vel har han solide Ben og er jo i det Hele en stærk lille Tyksak; men hvilken Mand kan i Længden staa sig imod 28 Heste! Jærnbæstet var for kraftigt og havde visseligt gjort mig arme Kone til Enke, hvis ikke den unge Maler Fritsmann lykkeligvis var faret til og med sin Kniv havde skaaret Skjøderne af Petersen og halet ham væk. Men saa gik Skjøderne, med et af mine nye Lommetørklæder, imidlertid ind i Ventilierne - eller hvad de nu kaldes - og saa vilde Mechaniken ikke gaa længere. Dampen fusede ud allevegne og den kjære Sjæl i de bare Benklæder var nær bleven skoldet oven i Kjøbet.

Men ikke nok dermed. Da Hjulene standsede, saa kjørte Skibet paa Grund, og nu blev der et forfærdeligt Staahei. Alle skjældede de stakkels Fatter Huden fuld, og Capitainen var saa rasende, at han bandede paa, at han vilde kaste den »Krakiler« - Herregud! at kalde Petersen en »Krakiler« - overbord, saa at Fatter i sin Elendighed virkelig troede, at han kun var reddet fra Maskinuhyrets Jærnlæmmer for at ende sit Liv i de vaade Bølger. Og havde den gode Fritsmann ikke været, saa var det vist også endt med Forfærdelse. Nu slap han med at blive smidt i Land et Sted paa Kysten af Lolland i øsende Regnveir - det rædsomme Veir i Torsdags - uden Hat, med en Frakke paa, som var bleven til en Trøje,



Enkelte af de »havne«, som »Caledonia« anløb, var meget primitive som her. Mændene soppede i land slæbende på bagagen. Damerne blev båret mod behørig betaling. Litografi af D. Monies 1834. *Some of the »harbours« which the »Caledonia« called at were very primitive, like this one. The men paddled ashore dragging their luggage. The ladies were carried ashore for a suitable fee.*

og desuden kun havde halvandet Ærme, og saa med et Par Benklæder, der manglede netop den Del, som Skjøderne kunne have dækket, hvis de ikke havde siddet i Ventilierne. Se saadan kan det ikke blive ved at gaa. Din Svoger mister paa den Maade sit Helbred, sine Klæder og sin borgerlige Reputaation. Du maa foreholde ham hans Galskab, og i denne Tid nytter det vist, thi han ligger selv som en Dampkjedel fyldt til Randen med kogende hed Hyldethe, for han blev naturligvis voldsom forkølet af den Tour, hvad der forresten ikke var andet end vel fortjent.

Naa! Alt er jo godt for Noget. Du ved, at Petersen ikke vilde lade Mine faa unge Fritsman, fordi han kun er Maler, og endskjønt han aldrig i sine Livsens Dage havde set ham. Nu er det da i Orden; thi da

Fritsmann trak Fatter ud af Mechaniken og ovenikjøbet laante ham en Kaskjet og en god blommet Slaabrok, som han maatte reise Hjem i, saa kunde den gode Sjæl - skjønt det jo rigtignok var en sær Mondur for en Major i Hans Majestæts Borgercorps - dog ikke være haard, og Maleren fik Tøsen. Du kan ellers tro, at jeg blev forundret, da det første han udbrød, dengang vi modtog ham paa Postgaarden, var »Er Mine med«? For i den senere Tid gik han lidt afveien for hende, men nu længtes han efter at fortælle hende, hvad han havde bestemt. Skriv nu endelig ret snart og forehold Petersen alvorligt, at han ikke oftere maa komme ombord i det græsselige Skib; Du kan tro mig, at her er Mange her i Byen, der dømmes ligesom jeg om den Indretning; den ender dog med enten at gaa tilveirs eller tilbunds og vil koste mange Mennesker Livet, os har den, foruden Angesten, kostet en Frakke, den nye Hat og saa mit fine Lommetørklæde.

Hils o.s.v.

Din tro Søster

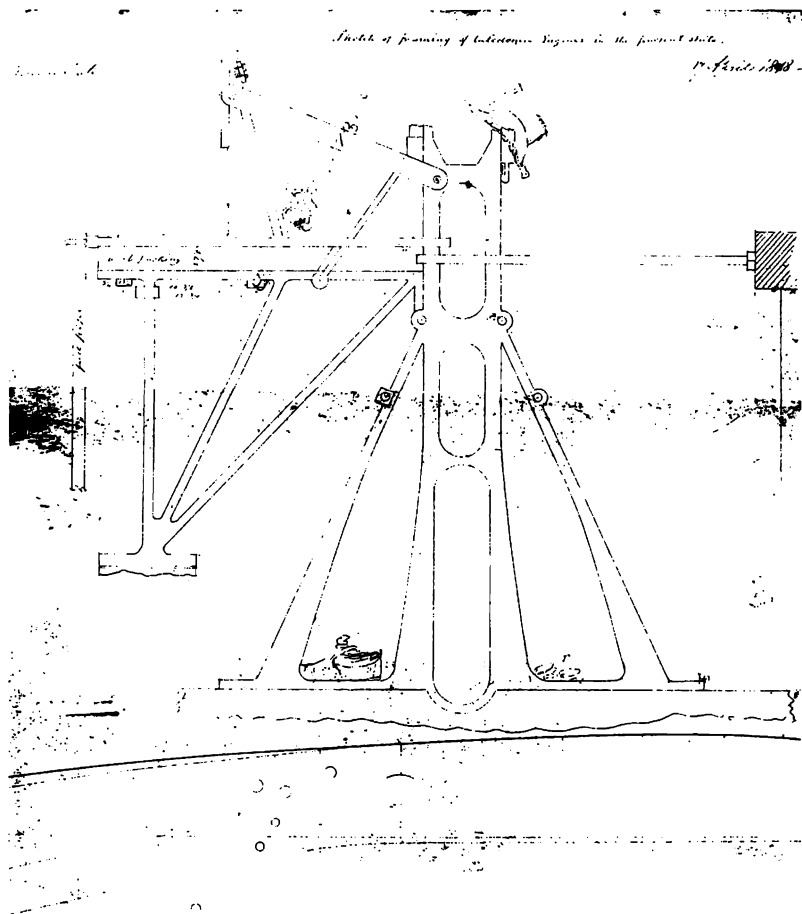
Imidlertid så kan der være noget om snakken, idet der på tegningen af »Caledonia«s maskinstativ senere er tilføjet en skitse af en høj hat - af model 1819, og ved foden af stativet noget der ligner en sko.

Hvornår hatten og skoen er blevet tilføjet tegningen vides ikke, det kan være sket i England og muligt også her i landet, men historien er nu ganske morsom.

Da Steen Bille så i 1819 køber »Caledonia«, har han langt fra købt katten i sækken. Ganske vist havde Steen Bille en uddannelse som søofficer, men dette indebar jo ikke, at han har haft meget begreb om dampmaskineri. Skibets maskineri, og det er jo her det vigtigste, har været gennemprøvet og ændret i stort omfang af Boulton og Watt, der havde høstet nye erfaringer, og også havde måttet betale for dem.

Resultatet af alle disse forsøg og fornyelser viste sig i, at Danmarks første dampskib »Caledonia« var i besiddelse af en for sin

tid meget stor driftssikkerhed. Det gik fint med at overholde fartplanen for København/Kiel, noget som uden tvivl har haft en afgørende betydning for en langsom spirende forståelse for, at fremtiden inden for søfart måske ville tilhøre dampskibene.



Maskinstativ med tegning af hat og sko. Engine frame with a drawing of a hat and shoe.

The »Caledonia«

Summary

Much has been written about the enthusiasm which greeted the steamship »Caledonia« on its arrival in Copenhagen in 1819. But up until now we have lacked a more detailed description of the machinery which was on board the »Caledonia«.

The Danish Maritime Museum has, however, acquired a very full account of the ship's machinery in the form of a set of photocopies of drawings, documents, bills, consignment notes etc. The papers derive from Birmingham Public Library's Watt collection. on the basis of these photocopies it is possible to form an impression of the condition of the machinery, the way it was installed, and some of the problems associated with it.

The »Caledonia« was built in 1815 and fitted with machinery from Cook and Henry Bell. After sailing as a packet boat between London and Margate the ship's machinery was altered in 1816-17. The »Caledonia« was taken over by James Watt Jnr., a nephew of the famous inventor. New machinery from Boulton and Watt was then installed in the ship, and the »Caledonia« was sent on a voyage over the Channel to Rotterdam and onwards up the Rhine to Koblenz. From here it returned to Rotterdam, staying the winter there while its machinery was given a major refit. Later, after its return to England, several trial runs were made on the River Thames, including some over a measured mile which made it possible to ascertain the ship's speed, its fuel consumption, and in connection with this its most economic speed. Unfortunately we do not possess any of the reports of the trial runs, of which there were several. Nevertheless a letter from James Watt Jnr. to William Creighton in Soho gives quite a good picture of the trials on the Thames, where experiments were also made with the number of paddles on the wheels and their influence on the running of the engine and on the inevitable vibration in the ship.

The »Caledonia« was later sold to Sten Bille, a Dane, who put the ship into service on the Copenhagen - Kiel route, where for some years it proved to have a greater dependability than was usual for the time.

Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1732 - 1772

Af

Erik Gøbel

Arkivar ved Rigsarkivet, Erik Gøbel, har i tidligere årbøger beskrevet den danske sejlads til Vestindien, Guinea og Kina i 1600- og 1700-tallet. Nu fortsættes med sejladserne til Indien, navnlig i Asiatisk Kompagnis første privilegieperiode fra 1732 til 1772. Beskrivelsen hviler på gennemgang af et omfattende utrykt kildemateriale. Den systematiske undersøgelse viser, at indietogterne fremviser ganske samme regelmæssighed med hensyn til sejlruiter og sejltider som de andre langfarter. Farefrie var rejserne dog slet ikke, men uventede og ubehagelige situationer undervejs blev som regel bragt under kontrol.

I. Indledning

I Handels- og Søfartsmuseets årbog fra 1982 har jeg skrevet om »Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807« og i årbogen fra 1978 om »Asiatisk Kompagnis kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider«¹. Af periodens danske tropekolonifarter mangler således kun indiefarten at blive systematisk undersøgt.

I det følgende præsenteres resultaterne af en sådan undersøgelse, navnlig hvad angår sejlruiter og sejltider i Asiatisk Kompagnis første privilegieperiode fra 1732 til 1772. Desuden gives kortfattede udblik over den foregående besejling ved Ostindisk Kompagni siden 1618 samt den efterfølgende, indtil Asiatisk Kompagni i realiteten ophørte med besejling af Indien i 1807.

I den merkantilistiske stats økonomiske politik spillede handelskompagnier en vigtig rolle. Asiatisk Kompagnis første oktroj af 12. april 1732 indledtes da også med følgende karakteristiske erklæring: »Vi Christian den Sjette ... gøre alle vitterligt, at som Vi siden Vores kongelige suveræne arveregerings tiltrædelse lader Os iblandt andet commerciens og skibsfartens befordring og opkomst i Vores riger og lande til det deraf dependende almindelige bedste fremtarv i højeste måde være an-

gelegen. Vi da med særdeles allernådigst behag har set og erfaret den lyst og nidkærhed, som en del af Vores kære og tro undersåtter i Vores kongelige residensstad i gerningen har ladet se og kende, til at vedligeholde og befordre den allerede for 115 år siden i Vores riger og lande begyndte importante handel og trafik«².

For Asiatisk Kompagni var handelen og økonomien derfor det helt grundlæggende. Til Indien eksporterede kompagniet først og fremmest sølv; dette ædelmetal udgjorde omtrent 80% af de udsendte værdier. Disse bestod derudover navnlig af jern og kobber, men også skydevåben, skibsstyr og daglige forbrugsvarer. Blandt de varer, som i stedet kom retur fra Indien, var den vigtigste bomuldstekstiler fra Bengalen og fra Coromandelkysten. Hertil kom bengalsk salpeter samt peber fra Malabarkysten eller Sumatra³.

II. Materiale

De maritime aspekter af Asiatisk Kompagnis indiefarter 1732-1772 er tidligere kun blevet stedmoderligt behandlet af forskerne⁴.

Den følgende fremstilling af denne trafik må derfor nødvendigvis hvile på en systematisk gennemgang af visse utrykte kildegupper, især fra kompagniets eget relativt velbevarede arkiv⁵.

De forskellige relevante arkivalietyper har jeg tidligere gjort rede for i forbindelse med behandlingen af kinatogterne⁶. For Asiatisk Kompagnis indiefarts vedkommende, som fra 1732 til 1772 i alt væsentligt omfattede de 52 togter, der findes opregnet i bilaget til nærværende artikel, er bevaret de for navigationen så vigtige skibsjournaler fra 42 togter⁷; desuden skibsprotokoller fra de 24⁸, hvoraf enkelte stammer fra togter uden bevaret skibsjournal. Dette gælder fortrinsvis forliste skibe, hvor mandskabet langt oftere har reddet skibsprotokollen end skibsjournalerne.

Endelig er der hentet forskellige supplerende informationer for eksempel i kompagniets generalforsamlingsprotokoller og i direktionens resolutionsprotokoller⁹, i sundtoldsregnskaberne samt i enkelte rejsebeskrivelser, dagbøger og så videre.

Det viser sig, at langt de fleste år afsendtes 1 togt fra København til Indien, i enkelte vintre dog 2 eller maksimalt 3. Størst var aktiviteten fra vinteren 1747/1748 til 1755/1756, hvor Asiatic Kompagni i gennemsnit udrustede 2 indiefarere årligt.

III. Sejlruter

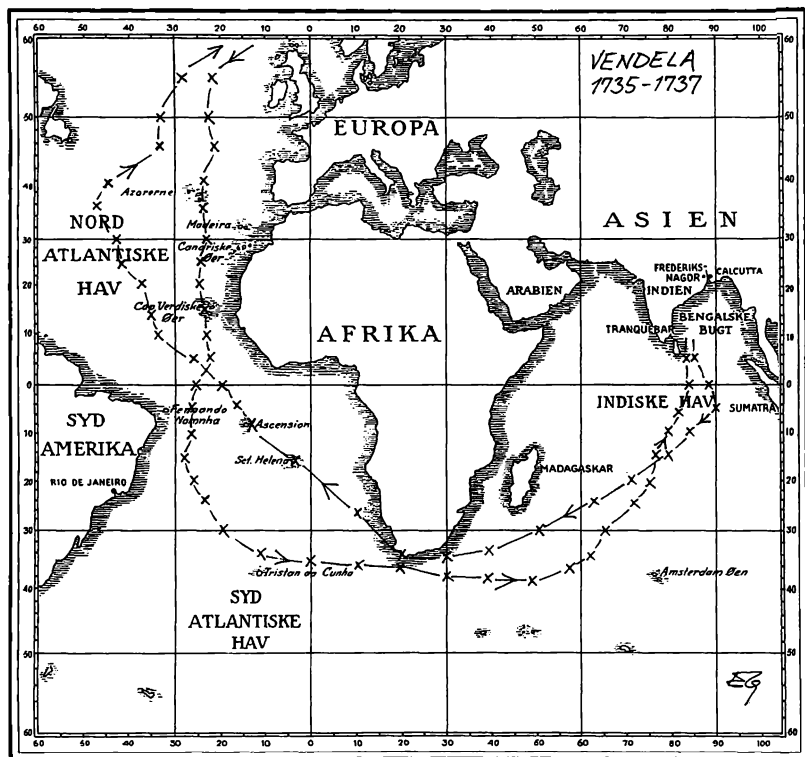
For et sejlskib var den korteste rute over havene ikke nødvendigvis også den hurtigste. Derfor ser vi - især for langfarternes vedkommende - at sejlruterne kun sjældent gik ad rette linier fra havn til havn. Forklaringen er naturligvis, at naturkræfterne i form af vind og strøm spillede en helt afgørende rolle for afviklingen af sejlskibenes rejser.

Lad os i det følgende først følge ruterne fra Øresund til Indien (A), dernæst skibenes farter i indiske farvande (B) og endelig returruterne fra Indien til Europa (C).

A. Ruter på udrejserne

Kaptajnerne var fra første færd og gennem hele den undersøgte fyrreårsperiode instrueret om, at »når skibene fuldkommelig er ekspederet, og de [kaptajnerne] breve og dokumenter haver annammet, skal de med første føjelige vind og vejr lette anker og i Herrens navn begive sig her fra reden ned til Sundet«. Fra Helsingør skulle de stå ud på selve rejsen, så snart det var muligt¹⁰. I mange tilfælde blev det imidlertid nødvendigt at afvente gunstig strøm og vind, inden kaptajnen fandt det forsvarligt at fortsætte ud i Kattegat.

Om sejlruterne over oceanerne var kaptajnsinstrukserne til stadighed forbavsende kortfattede. For den første del af rejserne lød bestemmelserne som følger. »Når de har gjort sejl ud af Sundet for rejsen at befordre, søger de med største omhygge-



På grundlag af skibsjournalens daglige positionsangivelser er sejlruten tegnet for »Vendela« på rejsen fra oktober 1735 til juni 1737. For sejlads fra Danmark ad den ydre passage til Indien og for hjemrejserne er denne rute typisk gennem hele den undersøgte fyrreårsperiode. *The route of the »Vendela« on its journey to India from October 1735 to June 1737 is shown here. It has been based on the daily position reports recorded in the ship's journal. As far as voyages from Denmark to India via the Outer Passage and the return journeys are concerned this route is typical of the entire 40-year period which has been examined here.*

lighed og efter god fornuftig sømandsskab Kattegattet på sikreste og bedste måde at passere. De tillader ingenlunde forsømmelse, uforsigtighed eller nachlæssighed fornemmelig i loggen, lodkastning, udkig, menage i at føre sejl i rette tid eller i andre

måder, hvorved skibet kunne komme til skade. Stillende, når de ved Guds bistand Kattegattet er passeret, deres kurs, når de er kommet i rum sø, norden om imellem Shetland og Færøerne. Dog om vinden faldt så bestandig og langvarigt kontrær, at den ikke skulle tillade dem uden rejsens forsømmelse at gå norden om, da må de i slig fald (og ikke ellers) gå igennem Kanalen. Men den resolution og de omstændigheder, som nøder dem til at tage den kurs, skal i skibsprotokollen rigtig anføres og underskrives«¹¹.

Rent faktisk var netop disse nordlige farvande de farligste på hele den lange rute; thi, som bilaget viser, fandt mindst 3 af i alt 6 totalforlis sted her. Ydermere kunne meget vel begge de sporeløst forsvundne skibe være gået ned i disse nordlige farvande.

Kursen gik som regel ret tæt langs den farlige svenske skærgårdskyst. Landkendingerne var som regel af Kullen, Varberg, skærgårdsøerne ud for Göteborg samt eventuelt Marstrand. Derefter fik udkiggen gerne Skagen eller Lindersnæs i Sydnorge i sigte.

Langt hovedparten af skibene valgte at gå nord om De britiske Øer og ud i Atlanten den vej, som var foreskrevet i instruksen. Efter 1735 gjaldt dette 37 ud af 43 togter. Blandt den sjettedel, som valgte at søge gennem Kanalen syd om England, var flere sent afsejlende, som havde temmelig travlt, resten anførte modvind som årsag til at gå ad den snævre vej gennem Kanalen¹².

Vindproblemerne illustreres tydeligt ved »Kronprinsen«s andet togt. Efter at have passeret Kronborg den 24. november 1734 måtte skibet på grund af modvind ved Anholt vende om og ankre i Sundet igen en god uges tid. Atter ude i Kattegat resolverede skibsrådet den 6. december, at man var nødt til at gå gennem Kanalen. Dette viste sig imidlertid også vanskeligt, og juledag måtte rådet beslutte at søge nord om i stedet. Den 2. januar 1735 var der stadig modvind, og det efterhånden noget desillusionerede skibsråd måtte konstatere, at begge veje var

ufremkommelige. Endelig en uge efter kom »Kronprinsen« dog ind i Kanalen. Oven på dette kom imidlertid nye prøvelser, idet man den 21. januar langt ude i Biscayen løb ind i en storm og mistede både bovspryd, fokkemast, forstang og bramstang med sejl og takkelage. Desuden måtte storstangen kappes, og en opløber gik med den over bord og druknede, fordi han netop lå og var i færd med at beslå storemærsejlet. For egen kraft nåede »Kronprinsen« derpå ind til den franske havneby Rochefort for reparation. Først i slutningen af maj måned var man under sejl påny¹³.

Men som sagt kom langt hovedparten af indiefarerne ud i Nordatlanten uden særlige problemer. Som foreskrevet i kaptajnernes instrukser, gik skibene gerne mellem Shetland og Færøerne.

Videre beskæftigede instrukserne sig med valget af anløbshavne i Atlanten, idet man som regel var nødsaget til at få friske forsyninger om bord af vand, grøntsager, levende dyr og så videre undervejs mellem Danmark og Kap det gode Håb.

»Videre sætter de deres kurs da forbi De flamske Øer [Azorerne], og for at være så meget des bedre sikre for de tyrkiske sørøvere, som udi farvandet under De kanariske Øer kunne frygtes¹⁴, må de samme ikke anløbe, men alene udi sigte derfra sætte deres kurs til De kapverdiske Insuler. Dog må de samme ikke uforvøden anløbe, langt mindre Kap Verde [på Afrikas kyst], men søge at skære og passere Linien det bedste og avantagieuste muligt er, for rejsen videre at fortsætte, det retteste og sikreste muligt kan være, og ikke vige fra den rette kurs. Men søge rejsen som en erfaren skipper det snarest muligt at befordre til Kap det gode Håb og Trankebar. Og må de på rejsen ingensteds anløbe, uden til bemeldte Kap det gode Håb, for der at forfriske«¹⁵.

Indtil 1765 var der ligefrem udlovet en præmie på det anseelige beløb af 400 rigsdaler til de kaptajner, som undlod at ankre op ved Kapstaden¹⁶.



Trankebar var en omhyggeligt befæstet by, domineret af det store fort Dansborg ved strandkanten. Her i nærheden fandtes også Asiatisk Kompagnis pakhus ved flodmundens øverst til højre. I øvrigt var byen inddelt således, at europæerne boede nærmest fortet og inderne fjernest derfra. Løjtnant Gregers Daa Trellund har tegnet Trankebar, som staden så ud i 1690'erne; men i alt væsentligt forblev byen uforandret gennem 1700-tallet. - Handels- og Søfartsmuseet. *Great pains were taken to fortify Tranquebar and the town was in fact dominated by the great fort Dansborg near the beach. Nearby, at the mouth of the river (top right-hand corner), lay the warehouse of the Danish Asiatic Company (DAC). The town was divided up so that the Europeans lived nearest to the fort and the Indians furthest away. Lieutenant Gregers Daa Trellund has drawn Tranquebar as it looked in the 1690's, but for the most part the town remained unchanged throughout the 18th century.* - Danish Maritime Museum.

Senere ændredes forholdsordrerne dog derhen, at kaptajnen i givet fald »ansejler Porto Prayo [på De kapverdiske Øer] eller et andet belejligt sted til forfriskning. Og derfra skal han stræbe det bedst muligt at fortsætte rejsen direkte til Trankebar

uden at anløbe Kap det gode Håb, med mindre den højeste nødvendighed tvinger ham dertil«¹⁷. Dog opretholdt kompagniets direktion forbudet mod at anløbe Taffelbayen i månederne maj, juni og juli. Da var denne bugt helt udækket for søens og vindens rasen fra nordvest, så i stedet skulle skibene ankre i den beskyttede False Bay¹⁸.

Som det ses af bilaget, var Kapverdeøerne den foretrukne forfriskningsplads på udrejserne, men at især Taffelbayen ved Afrikas sydspids også tit benyttedes. Dog nøjedes de fleste fartøjer med at søge den ene af de to forfriskningssteder.

I stedet for De kapverdiske Øer valgte tre skibe at gå til Madeira, hvor de indtog betydelige kvanta madeiravin, som i Indien kunne videresælges med udmærket fortjeneste¹⁹. De to orlogsskibe »Bornholm« og »Nældebladet« valgte i 1751 på deres noget atypiske togt Teneriffa blandt De kanariske Øer som ankerplads.

Dette stræk ned gennem Atlanterhavet var nogenlunde ukompliceret. Dog lurede faren på 18° sydlig bredde og 38° vestlig længde; thi her ud for Brasiliens kyst lå den, navnlig i det 17. århundrede, frygtede gruppe af småøer, klipper og skær, som under et betegnedes Abrolhos. Alle Asiatisk Kompagnis skibe kom lykkeligt forbi denne skibskirkegård; men på flere af de tidligste indiefarere afholdt man ligefrem »prædiken og taksigelse, for at vi var passeret Abrolhos«, som man i flere tilfælde fik lodskud af på en snes favne vand²⁰.

I andre tilfælde var landkending af de små øer i Sydatlanten en kærkommen lejlighed for navigatørerne til at få justeret bestikkene, især for så vidt angik længdeangivelsen. De øer, man i visse tilfælde fik landkending af, var Martin Vaz (dengang også kaldet Ascension) på 21° sydlig bredde og 29° vestlig længde eller Tristan da Cunha nede på 37° syd og 12° vest. Da for eksempel »Prinsesse Charlotte Amalie« i 1744 sigtede den sidstnævnte ø, justerede styrmændene om bord deres bestik med næsten 2° mod vest²¹.

Den atlantiske del af indieskibenes rute var ganske lig med tidens kinafareres. Men ruterne over Det indiske Ocean var naturligvis forskellige, alt efter om destinationen var Forindien eller Østasien.

Om rutevalget var kaptajnernes instrukser helt tavse. Kun bestemte forholdsordrerne, om togtet skulle gå til Trankebar på Coromandelkysten som normalt eller direkte til Bengalen.

For indieskibenes vedkommende opererede man i 1700-tallet med tre ruter fra Kap det gode Håb til Indien: den indre, den mellemste og den ydre passage. Sidstnævnte var den normalt benyttede på vejen til Coromandel eller Bengalen, hvortil de danske skibe gerne skulle for at anløbe enten Trankebar eller Frederiksnagore.

Fordelingen på de tre rutevarianter var, at 40 togter gik ad den ydre passage, 3 sejlede ad den indre passage, og 1 skiftede fra den ydre til den indre passage. Afvigelserne fra normalen skete alle efter 1760.

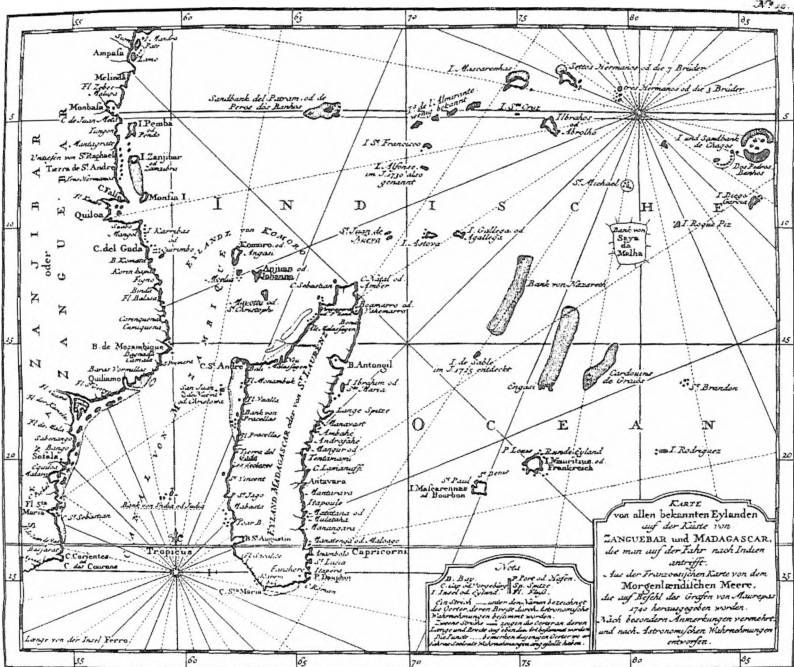
Danskernes valg af ruter, domineret af den ydre passage og med enkelte skibe ad den indre, lignede ganske det britiske rutemønster. Derimod havde franskmændene efter den samtidige litteratur at dømme en forkærlighed for den mellemste passage, som da også gik via de franske øer Isle de Bourbon og Isle de France²².

Den *ydre passage* er vist på rutekortet over »Vendela«s togt 1735-1737. Fra Afrikas sydspids fortsatte man stik østpå indtil omkring 60° østlig længde. Her ændredes kursen gradvist mod nord, og i en stor bue op gennem Det indiske Ocean krydsede skibene ækvator og nåede Asiens land.

Trods de kendte problemer med at bestemme længdepositionen nøjagtigt var mange af Asiatisk Kompagnis navigatører i stand til som ønskeligt at få første asiatiske landkending af Ceylon. På en del andre togter var der imidlertid problemer med den sydlige ækvatorialstrøm og monsundriften. Særlig følelige var disse havstrømmes påvirkning, fordi vindene nær ækvator

ofte er svage og skiftende. Så denne del af udturene var drøj og langsommelig.

Tit kunne da landkending for eksempel af Chagosøerne lidt syd for ækvator eller oftere Maldiverne umiddelbart nord for linien hjælpe til at fastslå positionen. På en del af de tidlige togter ændrede man ligefrem kursen for at få landkending af Maldi-



Vrimmelen af banker, blinde skær, småklipper og større øer betød, at den mellemste passage fra Sydafrika til Indien var meget lidt attraktiv. Om øgruppen Amiranterne anfører kortet her fra 1740'rne blot, at denne er »lidet bekendt«.

- »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande ...« I (Leipzig, 1747). *The profusion of banks, sunken rocks, small cliffs and fair-sized islands made the Middle Passage from South Africa to India quite unattractive. As regards the group of islands called the Amirantes this map from the 1740's just records that they are »little known«.*

- »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig 1747).

verne »og for at få et vissere bestik til at søge Ceylon efter, aller helst siden at vore pejlinger hele tiden har vist os østligere end vores gisning«, som skibsrådet om bord på »Kronprinsessen af Danmark« begrundede dette den 27. april 1749 på 6° sydlig bredde. Men på det tidspunkt havde kaptajn Emanuel Sporning og hans navigatører heller ikke set land, siden de forlod Kapverdeøerne 3½ måned tidligere - og siden havde de sejlet 10.000 sømil. To døgn efter skibsrådets afholdelse fik udkiggen landkending af Chagosøerne²³.

Andre af de tidlige indiefarere som eksempelvis kaptajn Poul Jensen på »Kronprinsen« i 1737 formåede imidlertid at få første landkending i Asien netop af det sydligste Ceylon - selv uden at have sigtet land eller haft lodskud af Afrikas sydspids²⁴.

Efterhånden følte Asiatisk Kompagnis indiefarere sig i almindelighed så erfarne og sikre på positionsbestemmelsen, at de valgte en lidt østligere rute forbi Maldiverne uden at få disse i sigte. Til gengæld var man så ikke i fare for at forulykke på øerne, således som tilfældet uheldigvis havde været med »Prinsesse Louise« i 1744²⁵.

Modsat nåede det meget sent afsejlende skib »Trankebar« ikke frem til Det bengalske Hav førend i januar måned 1763. På den tid af året havde nordøstmonsunen sat ind, og for at kunne nå byen Trankebar måtte kaptajn Rotwitt derfor gå i en ekstra stor østlig bue over Det indiske Ocean. Så stort var slaget, at han fik Sumatra i sigte²⁶.

De skibe, som opererede med gale længdebestik og kom vest for Maldiverne, fik som regel dette at mærke, når de nåede op på 6° nord og ikke som forventet fik landkending af det sydlige Ceylon. På »Sydermanland« var bestikket således knap 3° for østligt, da man fik landkending af Maldiverne i øst. Skibsrådet besluttede i denne situation at sejle gennem øgruppen ad kanalen på 8° nordlig bredde, hvilket da også skete uden problemer nogle dage senere, så man derpå fik Pynt Galle på Ceylon i sigte²⁷.

På andre skibe i en tilsvarende situation valgte navigatørerne på grund af vindforholdene den længere, men samtidig sikrere løsning at gå hele vejen tilbage sydpå til øen Diego Reis på 2° nord, hvor der findes en nemmere sejlbare rute tværs igennem rækken af Maldiver. Denne passage benyttede kaptajn Niels Haagensen Due på »Dokken« sig endda af på to rejser i træk²⁸.

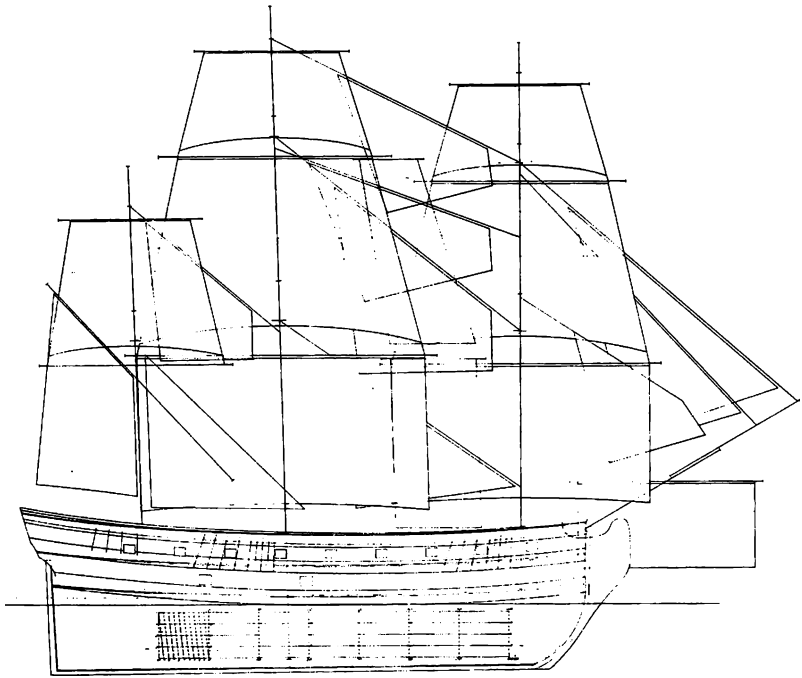
På et af de tidligste af kompagniets togter mente styrmændene at befinde sig vest for Ceylon, og kursen sattes da østover - men en uge efter fik de Sumatras nordvestspids i sigte! Skibsrådet besluttede så at gå til den vigtige peberudskibningshavn Achin lige i nærheden, da Trankebar ikke kunne nå som følge af sommerens vestlige og sydvestlige monsunvinde²⁹.

I alt 6 skibe, fordelt nogenlunde jævnt over undersøgelsesperioden, kom for langt vestpå, anede næppe uråd, kom vest om Ceylons sydspids og fik første landkending af Kap Comorin, som er det indiske fastlands sydlige forbjerg. Herfra måtte de sejle hele vejen syd om Ceylon, eftersom farvandet mellem denne ø og fastlandet er meget grundt og ikke kan passeres.

Under normale omstændigheder var derimod Ceylons sydlige del første landkending. Foruden selve sydvestspidsen Pynt Galle, der var langt den hyppigste stedsangivelse i så tilfælde, opererede navigatørerne med så eksotiske navne for Ceylons markante lokaliteter som Elefantbjerget, Munkekappen og Løvejberget.

Fra Sydceylon var der normalt en lille uges sejlads tæt langs kysten til Trankebars red på Coromandelkysten. Tit måtte skibene kaste anker om natten på dette kystnære stræk.

Et udmærket indtryk af ensartetheden og regelmæssigheden, som trods alt prægede afviklingen af Asiatisk Kompagnis togter til Indien, giver de næsten identiske positionsangivelser for skibene ved passage sydfra af for eksempel den tyvende breddegrad på vej til Indien. Alle de 36 togter ad den ydre passage, for hvilke vi kender den præcise rute, passerede 20° sydlig bredde mellem 74° og 82° østlig længde ifølge bestikkene - de



»Rigernes Ønske« er den eneste af Asiatisk Kompagnis indiefarere, hvorfra der er bevaret et fyldigt sæt konstruktionstegninger. Skibet blev bygget i årene fra 1763 til 1766. Her ses sejltegningen til den smukke fregat, som kunne laste cirka 150 kommercelæster. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningsamling, G 2738. *The »Rigernes Ønske« is the only DAC East-Indiaman for which a full set of construction drawings has been preserved. The ship was built between 1763 and 1766. This is a plan of sails on the beautiful frigate, which had a capacity of about 300 tons. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 2738.*

21 af fartøjerne endda mellem 78° og 80° øst. Først længere nordpå blev rutevejen noget bredere, inden sporene atter løb i eet ved Ceylons kyst.

Men som nævnt sejlede kompagniets indiefarere undtagelsesvis ad andre ruter over Det indiske Ocean, nemlig ad den

indre passage eller ad den mellemste passage. Kaptajnsinstrukserne er næsten tavse om årsagerne til disse afvigelser fra den normalt anvendte ydre passage. Indirekte fremgår det imidlertid, at årsagerne hang sammen med de handelsmæssige vilkår i Indien.

Trankebar havde således tidvis svære problemer med at skaffe returlaster, så i 1764 blev »Grevinde Moltke« og i 1767 »Rigernes Ønske« beordret til at gå forbi Trankebar og i stedet direkte til Frederiksnagore i Bengalen³⁰. Dog gik disse togter naturligvis netop ad den ydre passage.

Det gjorde rejsen også for »Trankebar« i 1762-1763; men dette skib gik direkte til den danske loge i Calicut på Forindiens vestkyst, Malabarkysten, hvor man også skulle anløbe handelscentret i Surat. Dette skete, fordi »direktionen har ... taget i overvejning og formener, at det kunne geråde kompagniet til fordel, om skibet »Trankebar« ... med ... kontanter og varer blev ekspederet til Surat og derfra til Bengalen, hvorved ... skal være noget med stor avantage at foretage med et armement [handelstogt] fra Indien til Indien«³¹.

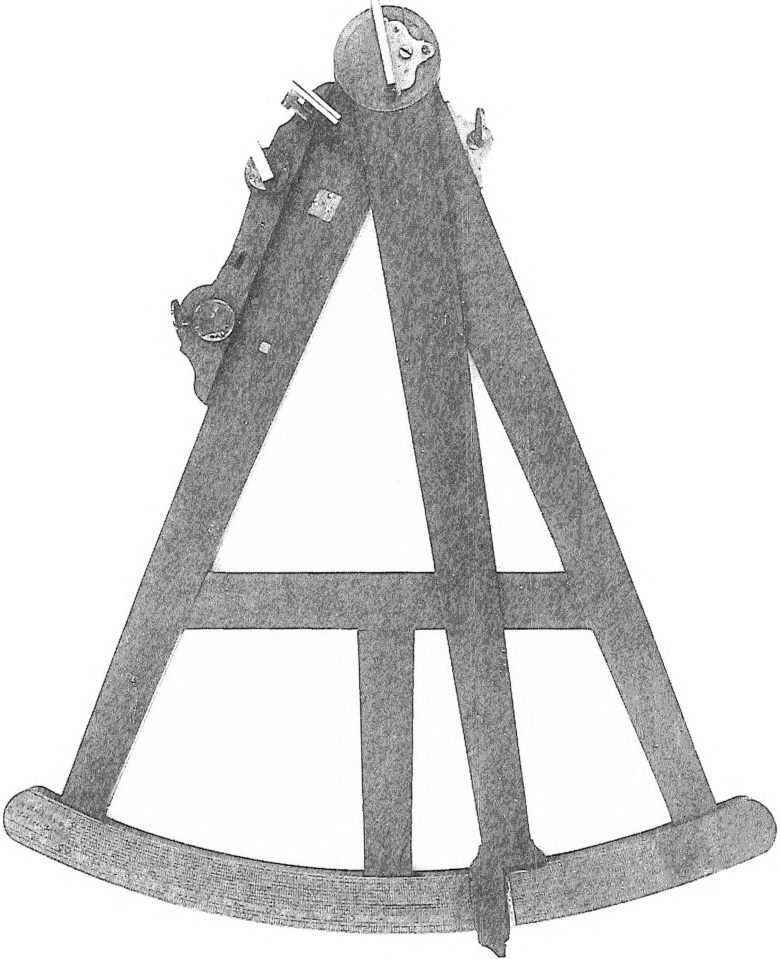
Desuden eksperimenterede Asiatisk Kompagni også i 1760'erne med at lade indieskibe følge den *indre passage*. Første gang var med »Kronprinsen af Danmark«, som afsejlede fra Øresund på årets sidste dag i 1760. Kaptajn om bord var George Elphinston, som nogle måneder forinden var returneret fra et kinatogt, der som det første af kompagniets var sejlet ad den indre passage til Surat og derfra videre til Canton. Denne rute havde briten erfaring med fra flere togter for det svenske ostindiske kompagni³². Efter at have haft lodskud af Agulhasbanken den 30. juni 1761 holdt »Kronprinsen af Danmark« en nordøstlig kurs og fik 12 døgn senere første landkendning af det sydvestlige Madagaskar. Yderligere 10 døgn derefter lod Elphinston ankeret falde ved byen Johanna på øen af samme navn. Den er den midterste i øgruppen Comorerne, som er placeret mellem nordspidsen af Madagaskar og Afrikas

østkyst. Ved Johanna fik danskerne ferskvand samt kokosnødder og ris om bord, og de syge kom i land for at rekreere sig de 4 døgn, skibet gjorde ophold. Fra Comorerne gik den indre passage videre mod nord og nordøst parallelt med Afrikas kyst, indtil man nåede op omkring 9° nordlig bredde, hvor kursen blev sat næsten stik øst. Herved kom skibene vest om øgrupperne Amiranterne og Seychellerne, og de gennemsejlede Maldiverne ad Nigraders- eller Ottegraderskanalen, som åbner sig på netop disse breddegrader. Første landkending derefter blev for »Kronprinsen af Danmark« Elefantbjerget på Ceylon, inden man nåede til Trankebar den 22. august 1761³³.

Ganske tilsvarende forløb rejsen ad den indre passage for samme skib efter dets afsejling fra Kronborg i december 1767, atter med George Elphinston som kaptajn, og for »Dronning Caroline Mathilde«, der stod afsted i december 1769 under kommando af Mathias Skifter.

I alle tre tilfælde havde kaptajnerne ordre til »ikke at anløbe Trankebar, men tage sin rute herfra [Kap det gode Håb] direkte til Bengalen, hvorefter kaptajnen haver at rette sine kurser«. Dette skulle dog tilsyneladende blot forstås således, at de ikke måtte losse og laste i Trankebar på udrejsen; de ankrede

Denne oktant af træ er fremstillet af den kendte navigationsinstrumentmager John Urrings i London, formentlig i 1750'erne. Oktanten, der er 57 cm høj, anvendtes i stedbestemmelsen typisk til at måle solhøjden. Hertil er den udstyret med horisontspejle, kulørte solafblændingsglas og sigter. Buen forneden er inddelt i 90 grader, hver tredelt ved hjælp af skrålinier. Ved alhidadens aflæsningskant kan den målte vinkel aflæses med 1 à 2 minutters nøjagtighed. - Handels- og Søfartsmuseet inv. nr. K. 3581. *This wooden octant was made by John Urrings, the famous maker of navigation instruments, in London, probably in the 1750's. The octant, which is 57 cm. high, was used for position-fixing, typically for measuring the altitude of the sun. For this purpose it is fitted with a horizon glass, coloured sun-dimming lenses, and sights. The arc at the bottom is divided up into 90 degrees each one of which is further divided into thirds by means of diagonal lines. At the reading edge of the alidade the measured angle can be read with an accuracy of one to two minutes.* - Danish Maritime Museum, inv. no. K. 3581.



nemlig alle tre op nogle døgn på reden ved fort Dansborg, inden rejsen fortsattes mod Frederiksnagore³⁴.

Eksperimenterne med at lade skibe følge den indre passage faldt dog ikke mere heldigt ud, end at direktionen i kompagniets følgende oktrojperiode fra 1772 til 1792 kun lod eet togt følge denne rute³⁵.

Heller ikke den *mellemste passage* virkede nogensinde tillok-kende på Asiatisk Kompagnis indiefarere. Denne rutevariant regnedes for særlig risikabel, idet den førte fartøjerne øst om Madagaskar og tværs gennem de mange øgrupper i Det indiske Ocean på vejen videre mod Ceylon. Øer og skær var tilmed unøjagtigt aflagt i søkortene, og bestikkene var heller ikke for præcise. Så denne farlige rute fulgte de danske skibe ikke.

Dog tangerede »Kronprinsen af Danmark« i slutningen af undersøgelsesperioden noget i den retning. Jesper With og hans besætning kom af sted fra Øresund så sent som den 12. maj 1770. Det var derfor at forvente, at de ikke kunne nå Indien, inden vintermonsunen satte ind. Efter at være sejlet ud af Taffelbayen den 2. oktober 1770 måtte kaptajnen den 29. i samme måned på en position af omtrent 70° østlig længde og 24° sydlig bredde proponere skibsrådet, at »han befrygtede sig, at de ikke kunne lægge Chagosøerne og Maldiverne forover [det vil sige øst om], da vinden er på en østen. Hvorfor han mente, det var bedst at anløbe Mauritius for der at tage vand og forfriskning - og siden derfra i rette tid at fortsætte vores rejse direkte til Trankebar. De samtlige udi skibsrådet var af lige mening som kaptajnen, og blev der holdt af vestefter til Mauritius«. Godt en uge senere nåede »Kronprinsen af Danmark« bugten ved øens hovedby, Port Louis, hvor man forblev hele vinteren og først sejlede videre den 19. juni 1771. Ruten gik nu til Madagaskars nordspids, hvorfra With fulgte den indre passage videre til Indien³⁶. Skibets påtvungne skift fra den ydre til den indre passage indebar, at det til dels kom til at følge mellempassagen på en del af det første stræk over Det indiske Ocean.

B. Sejladser i Indien

Udturens mønster med forskellige valgmuligheder, hvoraf een stærkt dominerende, genfinder vi, når talen er om Asiatisk Kompagnis europaskibes sejladser i indiske farvande.

Disse sejladser var dels forårsaget af risikoen ved at have disse store fregatter liggende opankret ved den havneløse ubeskyttede Coromandelkyst, når forårsorkaner eller vintermonsuner satte ind. Desuden var disse sejladser betinget af behovet for ekstra tonnage til indsættelse i den såkaldte country trade.

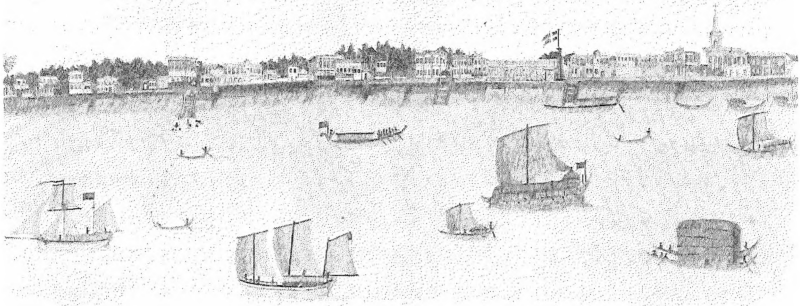
Denne meget vigtige intra-asiatiske handel har vi intet dækkende ord for på dansk. Men country trade betegner den livlige vareomsætning, som fandt sted mellem de mange forskellige handelspladser i Asien, både i form af nær- og fjernhandel. Traditionelt udførtes denne omfattende country trade af asiaterne selv; men efterhånden trængte europæerne, især nederlænderne, sig ind på dette lukrative felt. Tyngdepunkterne lå i Bengalens bomuldstekstiler, Achins opium og peber samt Malabarkystens peber, krydderier og tømmer, medens trådene samledes på Coromandelkysten, hvor skibene fra Europa oftest lagde til. Fjernere centre var Malakka, Manilla og Canton østpå samt Persien og Arabien i vest³⁷.

I det følgende vil vi ikke se på de mange småfartøjer, som vrimlede ved Trankebar og de andre danske handelspladser, og som i høj grad handlede med eller fragtede en af country tradens hovedartikler, nemlig fødevarer³⁸. Vi vil kun undersøge de sejladser, som de store fra Danmark kommende skibe foretog.

Blandt disse ses som tidligere antydnet et temmelig fast sejlads-mønster. Indtil 1752 drejede det sig i alt om 24 kompagniskibe, der var ankommet fra København til Trankebar.

Af disse sejlede mindst 13 til Sumatra, vist nok alle til byen Achin. Det var en returrejse på omkring 2.400 sømil, som i gennemsnit varede 2½ måned, hvoraf 1 i Achin.

Om 9 af de 24 togter ved vi ikke, hvorvidt de tilbagelagde



I 1755 erhvervede Asiatick Kompagni landsbyen Serampore i Bengalen ved Gangesfloden få kilometer oven for Calcutta. Danskerne omdøbte stedet til Frederiksnagore, og det blev snart et vigtigt led i kompagniets asienhandel. J. Hammers akvarel fra 1810 giver et fint indtryk af den lille danske by ved den særdeles travle flod. - Handels- og Søfartsmuseet. *In 1755 the DAC acquired the village of Serampore in Bengal by the Ganges a few kilometres north of Calcutta. The Danes renamed the place Frederiksnagore and it soon became an integral link in the company's Asian trade. J. Hammer's watercolour from 1810 gives a fine impression of the little Danish town by the teeming river. - Danish Maritime Museum.*

country trade-togter. Men et enkelt, nemlig »Elefanten«, måtte i september 1747 sejle to småskibe i møde noget nord for Trankebar for i tide at sikre sig det kalliaturtræ (rødfarvetræ), som de medbragte, og som skulle anvendes som underlast i europafareren³⁹.

To af europaskibene tog turen fra Trankebar langs kysten syd om Ceylon til Calicut på Malabarkysten på præcis samme breddegrad som Trankebar. Da »København« i 1749 gik fra Trankebar til Malabar, var det fordi rådet på kastellet Dansborg ikke selv kunne skaffe tilstrækkelig returlast for skibet på Coromandel. Kaptajn Wortmand og hans sygdomsplagede besæt-

ning måtte indhandle peber i Calicut og omliggende pladser, inden de derfra kunne sætte kurs direkte mod Danmark⁴⁰. Tilsvarende blev »Kronprinsessen af Danmark« i november 1751 destineret fra Trankebar til Calicut efter peber, da der ingen last var at få på Coromandel, men tillige for at genetablere den danske loge i Calicut. Derfra gik også dette skib direkte hjemad⁴¹. I begge tilfælde var den i indisk handel særdeles erfarne J.C. Soetmann med fra Trankebar til Calicut for at forestå handelen og i 1751 tillige for at blive opperhoved i logen der.

Allerede året efter blev Soetmann imidlertid i stedet hentet til Trankebar for på et fransk skib at gå derfra til Bengalen, hvor det var hensigten påny at anlægge en dansk handelsloge. Dette lykkedes, idet man fik tilhandlet sig landsbyen Serampore ved Hugfloden i det vestlige Gangesdelta lige oven for den engelske hovedstation Calcutta. Logen fik det officielle danske navn Frederiksnagore efter den regerende Frederik V. Dens anlæggelse indebar et helt nyt mønster i de danske skibes sejlads i Indien.

Det første europaskib, som kom til Frederiksnagore fra Trankebar, kom dog nærmest ved et tilfælde. »De tre Prinsesser« var kommet så hurtigt afsted fra Danmark, at det ikke var blevet forsynet med spigerhud, så i efteråret 1753 lod rådet i Trankebar det gå til Bengalen for vinteren, da man ikke som sædvanlig turde lade det gå til Achin »formedelst de orme, som der falder i vandet og volder stor skade, medens Bengalen er fri derfor«⁴².

Derefter blev det handelsmæssige argument overvejende, og alle danske skibe, som anløb andre pladser i Indien end Trankebar, gik til Frederiksnagore. Indtil 1758 anløb i 1754 »Trankebar«, foruden byen af dette navn og Bengalen, også Calicut og Colachel på Malabarkysten, men returnerede til Trankebar inden afrejsen fra Indien. Det samme mønster fulgte »Grev Moltke« i 1758, men returnerede til Europa direkte fra Calicut. Endelig må nævnes det tredje skib efter 1752 med flere country

trade-farter, nemlig »København«, som foruden at besøge Frederiksnagore var i Achin og på øgruppen Nikobarerne langt øst for Ceylon to gange i forbindelse med de danske forsøg på at kolonisere øerne i 1756-1757, hvilket dog straks måtte opgives igen som følge af det dræbende klima på stedet.

Efter 1752 anløb skibene fra Europa normalt Trankebar på udrejsen og fortsatte efter et par ugers ophold på reden videre mod Bengalen. Dette gjaldt mindst 14 af de 21 togter efter 1752; yderligere 2 gik som allerede nævnt direkte til Frederiksnagore uden at besøge Trankebar på udturen.

På ruten mellem Coromandel og Bengalen havde fartøjerne gerne land i sigte næsten hver dag. Ved en enkelt lejlighed under Kolonikrigen i 1762 måtte guvernøren på Dansborg dog råde en kaptajn til at holde sig 20 à 30 mil til søs for at undgå engelske kapere ud for Madras⁴³.

Normalt voldte dette stræk dog ingen problemer. Besværlige blev sejladsene først, når man nåede frem til Gangesflodens enorme forgrenede delta med dettes virvar af flodarme og lave mangroveklædte øer, der ved højvande ofte oversvømmes, og som næsten kun var beboet af krokodiller, bøfler, aber og tigre. Deltaet rækker endda sine fangarme langt ud i havet i form af sand- og mudderbanker. Disse flodens aflejringer strækker sig omkring et halvt hundrede kilometer ud, og som noget særlig generende flytter de sig en hel del.

Lad os i det følgende betragte den typiske situation, som den mødte »Rigernes Ønske« i 1768⁴⁴. Allerede den 11. januar, knap hundrede kilometer fra land, skød skibet efter engelsk lods, som kom om bord et par timer senere. To døgn efter passerede man over de to yderste banker ved højvande, hvilket dog kun indebar 28 og 24 fods dybde til den hårde sandbund - »Rigernes Ønske« stak hele 15 fod, og det grundeste sted på bankerne var ikke mere end $3\frac{3}{4}$ fod! Som regel havde man derfor en chalup sejlende i forvejen for at lodde dybden og signalere derom tilbage til skibet. De følgende dage - man ankrede om

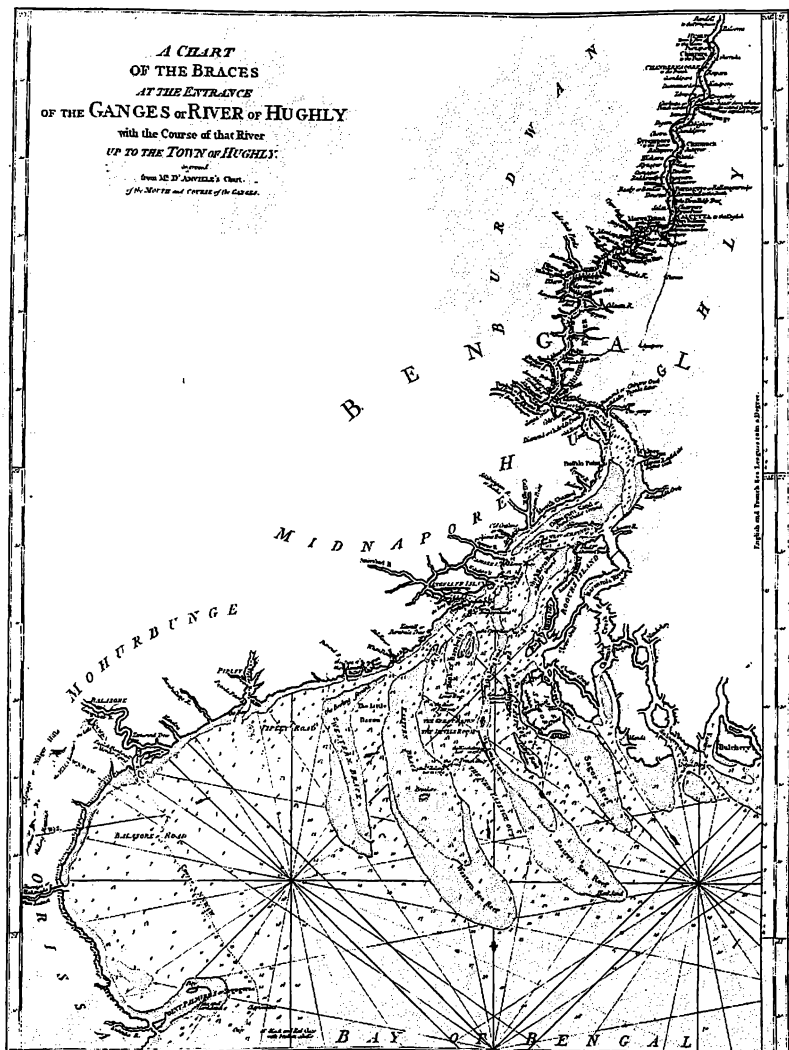
natten - passeredes forbi en række grunde afmærket med tøn-
der, inden skibet den 16. januar fik land i sigte om styrbord,
nemlig den for hinduerne højhellige Ø Sagar ved østsiden af
flodmunden. Næste dag kom skibet lykkeligt over barrierne ved
Insely, hvor det grundeste sted kun var knap 4 fod. Herfra fik
man land at se også om bagbord, og nu skiftedes lodsens ud med
en hollænder, som skulle føre »Rigernes Ønske« resten af vejen
op til Frederiksnagore. Dertil sendte danskerne nu båd med be-
sked om fregattens nært forestående ankomst.

Nu kom imidlertid det værste stykke. »I Gennegat er den svæ-
reste sejlads, man kan tænke sig. Hvis et skib er så uheldigt at
løbe på en af de banker, som gør dette farvand så snævert, er det
uhjælpelig fortabt«. Kaptajn Huth passerede dog lykkeligt mel-
lem de meget tætstående tøn-der, idet han sejlede opad med det
indstrømmende højvande. Dybden i passagen var bare 4 à 6
favne og tilmed spækket med hårde sandbanker. Efter at være
kommet igennem Gennegat tilkaldte man 6-8 robåde, hver med
10 mand om bord, som skulle komme og bugsere skibet videre
op ad floden. Således kom det forbi Hazekanalen, og den 20. ja-
nuar kunne det passere Colpi. To døgn senere et lille stykke
fremme ad floden kom en båd ned fra logen i Frederiksnagore
og afhentede blandt andet de ombordværende tyve penge-
kister og to depechekister. Endelig den 29. januar var man nået til
Calcutta.

På månedens sidste dag nåede skibet Channockbankerne,
hvorfra besætningen den 2. februar klokken 16 for første gang
fik øje på det danske flag på Frederiksnagore. Næste dag klok-
ken 14 havde danskerne lagt Channock bag sig, og tre timer ef-
ter ankrede »Rigernes Ønske« endelig op ved den lille danske
loge, som salutedes med 9 kanonskud.

Man havde altså været 3 uger om at komme fra den yderste
barre og de cirka 200 kilometer op til logen. I den tid havde ski-
bet om dagen sejlet eller var blevet bugseret, og hver nat havde
det ligget for anker. Under opankringerne måtte besætningen

svaje det store skib 4 gange i døgnet af hensyn til flod og ebbe, så det stedse kunne have forstævnen mod strømmen. Netop af denne grund var det normalt, at skibene på visse stræk langsomt lod sig drive med det kraftige tidevand op ad floden - med ankrene slæbende hen over bunden og agterenden forrest!



Trods alle forsigtighedsregler kunne det dog ikke altid undgås, at små uheld indtraf. Således havde kaptajn Bagge i 1763 med »Grev Moltke« to lette grundstødninger på vej op ad floden til Frederiksnagore, og han mistede 4 ankre, hvoraf de 3 heldigvis blev fundet og bjærget igen⁴⁵.

Ved Frederiksnagore lossede »Rigernes Ønske« sin last og forblev der lige til den 6. december 1768, hvor en god del af returlasten var ombordtaget. Med hollandsk lods om bord og med 10 bugserbåde spændt for gik turen nu atter ned ad floden ad ganske samme rute som på vejen op.

Typisk for de store europæiske skibe i Bengalen fik »Rigernes Ønske« stadig mere last om bord fra Frederiksnagore de næste tre uger, medens det blev bugseret ned ad flodsystemet til Insely. Her fik man den 27. januar 1769 de sidste varer sendt ned fra den danske loge i mindre både: 116 pakker bomuldstøjer, 9 pakker silke og 2.000 bundter snørrottinger. Derpå stak fregatten 16 fod agter og 14³/₄ fod forude. Efter passagen af de sidste tønder tre døgn senere gik lodsens fra borde.

C. Ruter på hjemturene

Som det fremgår af bilaget, gik Asiatisk Kompagnis skibe kun undtagelsesvis direkte hjem fra Bengalen til Europa. Hovedreglen var i stedet, at de lagde ind på Trankebars red - for at få eventuel yderligere last om bord og i alle tilfælde for at få brevskaber med hjem fra rådet og andre myndigheder på Dansborg til direktionen i København.

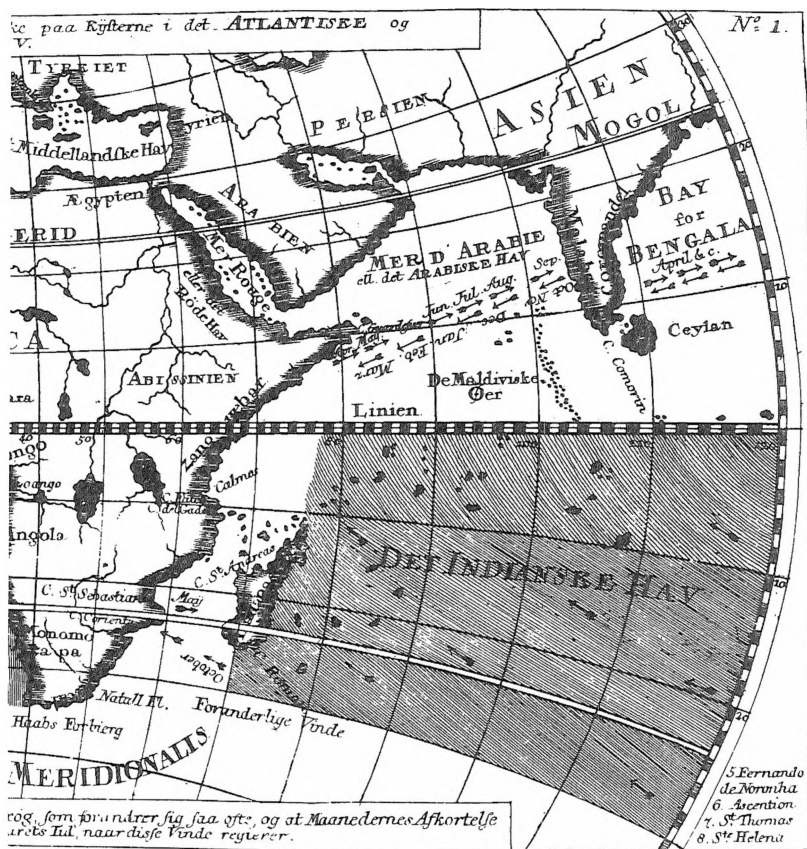
Turen fra de yderste sandbanker op til den danske loge Frederiksnagore ved Serampore oven for Calcutta var bestemt ikke let. Trods udlagte bøjer var det vanskeligt at holde rede på mylderet af flodarme i det enorme, men lavvandede delta. - Samuel Dunn: »The East India Pilot or Oriental Navigator ...« (London, 1780). *The voyage from the outermost sandbanks up to the Danish factory at Serampore north of Calcutta was by no means an easy one. Despite the buoys which were laid out it was difficult to keep track of the countless branches of the river in the enormous but shallow delta.* - Samuel Dunn: »The East India Pilot or Oriental Navigator...« (London, 1780).

Om hjemrejsen gentog kaptajnernes instrukser gennem hele fyrreårsperioden følgende: »Så snart de [kaptajnerne] i Trankebar sin fulde ladning har indtaget og af opperhovedet og rådet sammesteds er ekspederet, skal de uden ophold og uden at bie efter noget andet end kompagniets egne varer begive sig på hjemrejsen. Og ej at anløbe noget sted, uden på Kap det gode Håb - eller Skt. Helena, om de ikke kunne komme til Kap for der at forfriske, om fornøden gøres. Men de skal holde sin kurs, det retteste de kan, den ordinære vej lige til sit hjem og gå nord om England. De må for ingen del søge Amerika, Island eller Færøerne eller og andre af sin rette kurs beliggende steder under allerhøjeste straf. Ej heller må de indløbe i noget fremmed kongerige eller provins i Europa under lige straf«⁴⁶.

Som vist på rutekortet gik skibene i en blød østbue ned over ækvator, inden de skar udturens rute og gik direkte mod Afrikas sydspids. Dette stræk tilbagelagdes normalt i begyndelsen af året, hvor nordøstmonsunen blæser, så man havde denne i ryggen over Det indiske Ocean. Som regel mødte skibene først modvind og modgående strøm og sø syd for Afrika. På hele dette stræk var der normalt ikke land i sigte.

Med hensyn til forfriskningshavne på hjemturene var de hyppigst anvendte muligheder Kap det gode Håb og øen Skt. Helena. Indtil midten af 1750'erne anløb kun 2 skibe Kapstaden, derefter fordelte de 16 opankringer sig ligeligt mellem Kap og Skt. Helena, medens yderligere 3 skibe i stedet søgte ind til skildpaddeøen Ascension lidt længere fremme på ruten. Om man efter 1750'erne valgte Kap eller en af småøerne, hang især sammen med årstiden; thi de fra Indien sent ekspederede togter fik ligefrem forbud mod at anløbe Kap i maj eller månederne derefter⁴⁷. Desuden indebar nødvendigheden af omfattende reparationer, at man i så tilfælde var nødsaget til at søge ind til den velforsynede Kapstad.

Videre over Syd- og Nordatlanten var indiefarernes rute identisk med de returnerende kinafareres. I en mægtig bue



Kortet med den såkaldte »forestilling af modvindenes almindelige strøg« er fra midten af 1700-tallet. Det viser, hvorledes monsunerne fra april til september blæser fra sydvest, men fra oktober til marts kommer fra nordøst. Dette forhold var helt afgørende for sejlrhythmen og ruterne i Det indiske Ocean. - »Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands...« XVI (København, 1761). *This map with a so-called »representation of the prevailing headwinds« is from the middle of the 18th century. It shows the monsoon winds blowing from the south-west from April to September, but from the north-east during the rest of the year. These conditions were of decisive importance for the rhythm of navigation and the sailing routes in the Indian Ocean. - »Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands...« XVI (Copenhagen, 1761).*



Nicolai Eigtveds pakhus er i dag indrettet til repræsentative formål for Udenrigsministeriet, der har overtaget og genindrettet alle Asiatisk Kompagnis gamle bygninger ved Asiatisk Plads på Christianshavn. Pakhuset her blev bygget 1748-1750 for det stærkt ekspanderende kompagni, som ikke længere kunne klare sig med det gamle pakhus, som man ser et hjørne af yderst til højre. Foruden til vareopbevaring tjente de rummelige pakhuse som lokale for de store auktioner, hvor de eksotiske ladninger bortsolgtes. - Erik Pontoppidan: »Den Danske Atlas« II (København, 1764). *Nicolai Eigtved's warehouse has been converted and is now used for representation by the Danish Foreign Ministry, which has taken over and restored all the DAC's old buildings around Asiatisk Plads on Christianshavn (in Copenhagen). This warehouse was built in 1748-50 for the fast expanding company, which could no longer make do with the old warehouse, a corner of which can be seen on the far right. Apart from a place to store goods the spacious warehouses were also used as auction rooms where the exotic shipments could be sold off.* - Erik Pontoppidan: »Den Danske Atlas« II (Copenhagen, 1764).

langt vest om Kapverdeøerne og Azorerne nærmede man sig De britiske Øer.

Indtil 1762 sejlede alle som foreskrevet nord om disse. Men

derefter gik næsten alle i stedet den kortere vej gennem Kanalen. Det var da heller ikke altid lige behageligt at gå nord om. Eksempelvis kunne man møde isbjerger ovre under New Foundland - ja, et enkelt skib, nemlig »Kronprinsen« i 1738, blev drevet så langt mod nord, at kaptajn Poul Jensen og hans 108 mand store besætning fik Grønlands sydspids Kap Farvel i sigte!⁴⁸

I visse tilfælde var der ikke helt styr på situationen, når skibene efter måneder i søen nærmede sig de hjemlige farvande. Helt så galt som med »Grev Laurvig« i 1734 var det dog ikke fat i andre tilfælde.

Allerede kort efter afsejlingen fra Trankebar havde dette skib vist sig temmelig læk, så folkene måtte pumpe ihærdigt. Forsøg på reparation ved Kap det gode Håb nyttede ikke væsentligt, så de tunge pumper måtte betjenes uafsladelig. Til »denne vores store nød«, som journalføreren skrev om, bidrog tillige, at mange ombordværende døde og måtte kastes i havet. Fire måneder efter at være sejlet fra Kapstaden fik man endelig landkending af Shetlandsøerne, som passeredes nord om. Her i slutningen af oktober 1734 var flere snese af besætningen afgået ved døden, så »vi har ikkun haft een matros med tre drenge at regere skibet med, så vi har ikkun kunnet føre få sejl«. Problemerne var selvforstærkende; derfor sattes kursen mod øst for at komme i nødhavn i Norge. Men da man endelig nåede Eggersund 3 uger senere, måtte der folk fra land om bord for at manøvrere skibet ind i havnen, »eftersom vi var selv så svage og havde ej mere end fire drenge, som gik oppe, resten af folket lå alle til køjs«. Derpå blev skibet liggende i Norge de tre vintermåneder⁴⁹.

Den stående forholdsordre var, at de returnerende kompagniskibe kun måtte søge havn nordpå i højeste nød. Alene i tilfælde af krig måtte de gå til norsk havn for der at afvente nærmere ordre⁵⁰.

Det hørte da også til undtagelserne, at indiefarerne søgte norsk havn. Kun 7 af dem fandt dette uomgængelig nødven-

digt, og bortset fra den nævnte episode med »Kronprinsen« i 1734-1735 blev skibene kun liggende i få dage, indtil vejret atter var bedre. Enkelte andre skibe måtte som følge af modvind eller vindstille kaste anker et par døgn ved svenskekysten, Anholt eller Hornbæk. Men naturligvis var søfolkene meget ivrige for at komme hjem til København så hurtigt som overhovedet muligt.

Som undtagelsen fra reglen om temmelig ensartede hjemrejser skal til slut nævnes det helt atypiske halve togt med »Prinsesse Louise« i 1770. Skibet blev dette år anskaffet af Asiatisk Kompagni, som købte det af franskmændene i Indien, for at lade det gå fra Frederiksnagore til Danmark med flamlænderen John Mathias Lasboom som kaptajn. Vi ved ikke meget om de nærmere omstændigheder; men ude i Det indiske Ocean besluttede skibrådet om bord at gå til Mauritius for at reparere og proviantere, hvilket derpå skete. Desuden anløb man Skt. Helena, og i efteråret 1770 finder vi skibet i Lissabons havn, hvor der afholdes skibsret om bord, blandt andet under deltagelse af den stedlige danske konsul. Senere indgav kaptajn Lasboom i København en klage over strafværdig opførsel af skibets besætning⁵¹.

Netop fordi skibene som regel hastede det sidste stykke vej hjem over Skagerrak og Kattegat, var det farligt og dobbelt ærgerligt, når ikke alt fungerede, som det burde. Da eksempelvis »Rigernes Ønske« returnerede fra Bengalen og den 4. august 1769 om aftenen øjnede et fyr, »som presumeredes at være Anholts fyr. Samme tid affyrede et kanonskud for at give til kende, at han skulle fyre bedre«. Næste morgen »blev skudt et firepundigt kanonskud under Anholt for fyret, som ej brændte«⁵². Måske har imidlertid netop »Rigernes Ønske« haft et horn i siden på Anholt, eftersom det var her, man var grundstødt på udrejsen med de alvorlige følger, som er beskrevet i det følgende.

Med god ret kunne skibsjournalerne som regel afsluttes med det sædvanlige fromme, »Gud være lovet for en beholden rejse«.

IV. Sejltider

I det foregående er skitseret de uforanderlige naturomstændigheder, som sejlskibene var undergivet på rejserne frem og tilbage over oceanerne. Disse omstændigheder var bestemmende for, at hverken sejlruter eller sejltider med videre undergik væsentlige forandringer mellem 1732 og 1772.

Ganske som for kompagniets kinaskibes vedkommende regnede man først den egentlige rejse for påbegyndt med passagen af Kronborg. Efter kanonsalutten for slottet var forbindelsen hjem i praksis ofte kappet for lang tid fremover. Medens det var en mere gradvis og stadig ikke definitiv handling at hale ud af kompagniets grav på Christianshavn, forlade København, sejle op gennem Øresund og ankre ved Helsingør. Thi under hele dette forløb stod skibets chef i stadig skriftlig og personlig kontakt med direktionen og andre myndigheder i land.

Når skibet endelig stod Sundet ud, begyndte samtidig dagene at tælle vedrørende den pengepræmie, som var udlovet kaptajn og officerer for en hurtig rejse til destinationen i Indien.

Afsejling fra Kronborg skete næsten altid om vinteren, det vil sige i månederne fra oktober til februar. Den helt dominerende måned var november, i hvilken 20 af 52 afsejlinger fandt sted, således som det fremgår af bilaget.

Indiefarernes afsejlinger lå altså omtrent en måned tidligere end de direkte kinaskibes. Men de indirekte kinafarere - som på udrejsen skulle via Indien - afsejlede i november eller december ganske som de egentlige indiefarere.

I Asiatisk Kompagnis indiefareres faste mønster for afsejling fra Sundet skete ingen forskydning i løbet af den undersøgte fyrreårsperiode.

Dog faldt i alt 4 afsejlinger i maj og juni måneder langt uden for normalen. Af disse kunne »Rigernes Ønske« i 1767 for så vidt lige så vel have været placeret blandt de normalt afsejlende, idet skibet første gang passerede Kronborg den 2. januar 1767. Allerede dagen efter stødte det imidlertid på grund nær Anholt

og beskadigede derved roret, som måtte tages på dæk. Derefter drev man for vinden og frøs snart fast i havisen i Kattegat; med denne drev skibet langs Jyllands østkyst, og det er helt tragikomisk, at første sikre landkending var af Mariager kirke den 14. januar! Ind til Hals måtte man opgive at komme på grund af fartøjets store dybgående; men i stedet lykkedes det at komme til ankers i Fladstrand, som er vore dages Frederikshavn, hvor man straks frøs fast i isen igen. Vinteren var i det hele taget særdeles streng det år. I det meste af april var skibet under reparation og fornyet udrustning i København, og endelig den 2. maj 1767 kunne det igen salutere for Kronborg og stå Sundet ud - denne gang til et i øvrigt helt normalt togt⁵³.

Den seneste afsejler overhovedet var »Prinsesse Louise« den 16. juni 1743. Forklaringen på denne sene afsejling var, at Asiatisk Kompagni som noget helt nyt ville prøve at sende et skib fra Danmark direkte til Indiens vestkyst for at hente peber. Til at forestå såvel handel som navigation indkaldte kompagniet 9 flamlændere med kaptajn Pierre Brunet og superkargo Jacob de Meyer i spidsen. Disse ankom dog først til den danske hovedstad den 8. juni 1743, så selv om skibet blev sendt af sted straks efter, var man meget sent på den. Til gengæld smuttede »Prinsesse Louise« gennem Kanalen og præsenterede en af de aller hurtigste rejser til De kapverdiske Øer på kun 41 døgn. Alle anstrengelser viste sig imidlertid forgæves, idet skibet totalforliste på Maldiverne⁵⁴ - som beskrevet i afsnit V.

Med hensyn til afsejlingstidspunkterne som i så mange andre henseender var økonomiske betingelser de afgørende, hvorunder de maritime så vidt muligt måtte indordne sig. Den kendte embedsmand B.W. Luxdorph mente således i februar 1745 om et af Asiatisk Kompagnis skibe, der var kommet vel sent af sted fra København, at det sagtens kunne have været sendt af sted langt tidligere, om ikke kompagnidirektionen havde villet spare en måneds hyre ved at udsætte afsejlingen⁵⁵.

Bortset fra disse atypisk afsejlende togter lå sejltiderne i de



Da »Fredericus Quartus« i april 1735 ankom til Kap det gode Håb, tegnede den ombordværende englænder Charles Barrington disse nydelige landtoninger i sin skibsjournal. Øverst ses landet vest for False Bay, blandt andet med det helt flade Taffelbjerg mod nord og den lille Sukkertop længere mod vest. I midten og nederst ses de anonyme bjerge øst for bugten. - Rigsarkivet, Asiatisk Kompagni 759b: 23.04.1735. *When the »Fredericus Quartus« arrived at the Cape of Good Hope in April 1735 an Englishman who was on board drew these pretty views in his ship's journal. At the top the country to the west of False Bay can be seen, including among other things the completely flat Table Mountain in the north and the little Sugar Loaf further to the west. In the middle and at the bottom are the anonymous mountains east of the bay. - The Danish National Archives, The Danish Asiatic Company 759b: 23.04.1735.*

temmelig faste rammer, som angives af tallene i vedstående oversigt over gennemsnitlige sejltider. Disse hidrører for opankringernes vedkommende alene fra de skibe, som faktisk kastede anker det pågældende sted - medens resten passerede uden at standse op.

Ved tabellens tal er i parentes tilføjet de sammenlignelige sejltider for periodens danske kinafarere.

Gennemsnitlige sejltider 1732-1772

Udrejse

Kronborg - Kapverdeøerne	(46 togter)	63 døg (57)
til ankers dér	(32 togter)	6 døg (5)
Kapverdeøerne-Kap det gode Håb	(45 togter)	74 døg (56)
til ankers dér	(22 togter)	19 døg (15)
Kap det gode Håb-Trankebar	(45 togter)	75 døg (62)
udrejse i alt	(47 togter)	226 døg
heraf liggedøg		25 døg

I Indien

i alt	(42 togter)	238 døg
heraf i country trade	(25 togter)	176 døg

Hjemrejse

Trankebar - Kap det gode Håb	(39 togter)	87 døg
til ankers dér	(28 togter)	25 døg
Kap det gode Håb-Skt. Helena	(39 togter)	20 døg (17)
til ankers dér	(14 togter)	6 døg (7)
Skt. Helena-Kronborg	(39 togter)	94 døg (80)
hjemrejse i alt	(40 togter)	219 døg
heraf liggedøg	(37 togter)	24 døg

Rejse i alt

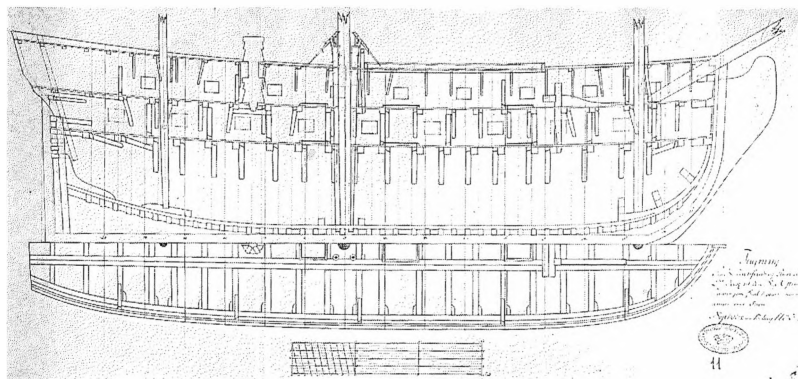
udrejse plus hjemrejse	(39 togter)	439 døg (434)
heraf liggedøg undervejs	(38 togter)	49 døg (41)

Hjemmefra i alt

udrejse + i Indien + hjemrejse	(40 togter)	681 døg (571)
--------------------------------	-------------	---------------

Af tabellen ses, at Asiatisk Kompagnis indiefarere som regel tilbragte næsten samme tid, nemlig godt 7 måneder, på henholdsvis udrejse, ophold i Indien og hjemrejse. Totalt var skibene væk hjemmefra i 22 måneder eller næsten 2 år i gennemsnit.

Vel sagtens af denne grund havde kompagniet udsat hastighedspræmier til deling mellem officererne på de skibe, som kunne nå enten ud eller hjem på højst 6 eller 7 eller 8 måneder. Strækningen regnedes fra udsejlingen af Øresund til opankringen ud for Trankebar. Pengepræmierne var på 200, 150 eller 100 rigsdaler og skulle deles med halvparten til skipperen og halvparten til styrmændene. Præmierne bibeholdtes uændret gennem hele oktrojperioden⁵⁶ - og var i 1730'erne identiske med



Durksnit og plan af andet dæk på »Rigernes Ønske«. Skibet var konstrueret af den berømte F.K. Krabbe. Det var 108 fod langt og 30 fod bredt og stak knap 16 fod agter. Det kunne armeres med 36 kanoner, hvortil portene ses på tegningen. Bemærk desuden det meget svære gangspil og de kraftige lænepumper ved stormasten. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 2739.

Cross-section and plan of the second deck of the »Rigernes Ønske«. This ship was constructed by the famous F.K. Krabbe and was 108 feet long, 30 feet wide, and drew almost 16 feet abaft. It could be fitted with 36 guns whose portholes can be seen in the drawing. Notice too the very heavy capstan and the powerful bilge pump by the main mast. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 2739.

kinafarernes både med hensyn til frister og beløbsstørrelser⁵⁷.

Til den store præmie sejledes 4 ud- og 9 hjemture. Medens de små præmier blev opnået af henholdsvis 35 og 32 indiefarere. Udbetaling heraf var altså snarere reglen end undtagelsen.

Tabellens sammenligning med kompagniets kinafarere er interessant og umiddelbart overraskende. Totalt var kinaskibene i gennemsnit borte fra Danmark næsten 4 måneder kortere end indiefarerne, selv om sejlturene var nogenlunde lige lange med omkring 15.000 sømil til Trankebar og omkring 16.000 sømil til Canton. De forskellige tidsforbrug hang især sammen med de meget langvarige ophold i indiske farvande i forbindelse med den country trade, som indiefarerne efterhånden tit deltog i. Men når vi kun betragter selve ud- og hjemrejserne, var kinafarerne alligevel en anelse hurtigere end de skibe, som skulle til Indien.

Dette forhold må sandsynligvis tilskrives kinaskibenes størrelse, som muliggjorde lidt højere fart over oceanerne, end de noget mindre indiefarere kunne klare. Desuden indsatte kompagniets direktion i flere tilfælde temmelig gamle og næsten ud-tjente fartøjer i indiefarten. Tillige kan det have spillet en rolle, at returlasterne fra Indien oftest var domineret af grove varer, som tålte længerevarende søtransport; medens teen, som var den altdominerende vare fra Kina, kun dårligt tålte en lang rejses strabadser.

I Asiatisk Kompagnis påfølgende privilegieperiode fra 1772 til 1792 blev resultatet derimod, at kinafarerne normalt fremviste et totalfravær på 451 døgn, men indiefarerne et på kun 438 døgn⁵⁸.

Betragter vi varighederne af rejsernes enkelte bestanddele, er det slående, at spredningen omkring gennemsnitsværdierne oftest er ganske små.

Undtagelsen fra denne regelmæssighed udgør navnlig de togter, som af en eller anden grund blev tvunget til at søge nødhavn.

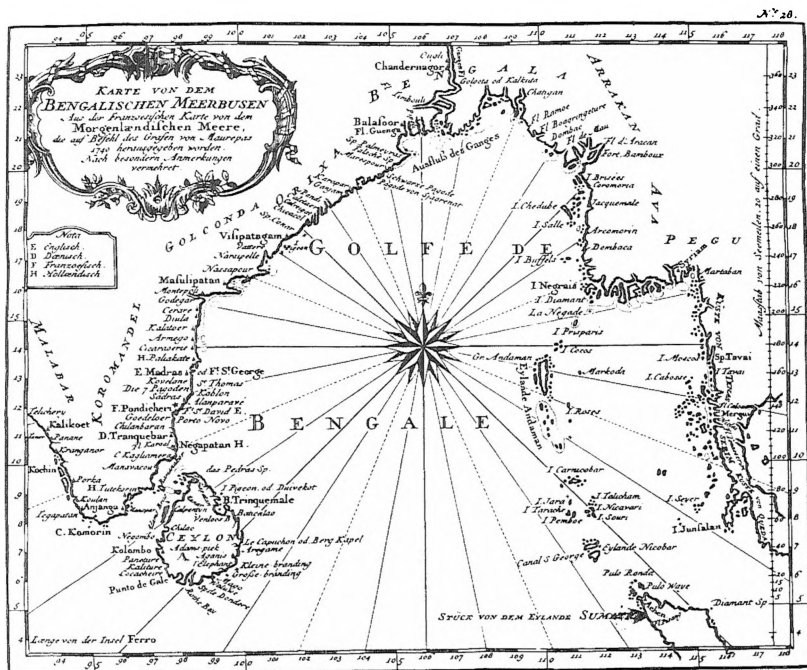
Således skete det ikke sjældent, at det hårde vintervejr i Kattegat, Nordsø eller Nordatlant beskadigede skrog og rig så kraftigt, at reparationerne oversteg skibets egen tømmersmands og sejlmagers formåen, blandt andet hvis mange nye materialer var nødvendige. Oftest var dog modvind og til dels modgående strøm årsagen til at søge nødhavn. Helst søgte kaptajnen i sådant tilfælde ind i norsk havn.

Dobbelt talende er således eksemplet med »Dokken«, som afgik fra Helsingør den 31. december 1749 og først måtte ligge indblæst i en norsk havn et par uger i januar, inden skibet slap ud i Nordatlanten. Der løb det imidlertid ind i en voldsom storm ved klippen Rockall, hvor fartøjet blev ilde tilredt. Kaptajn Niels Haagensen Due var derfor nødt til at søge havn på de nærliggende Shetlandsøer for overhovedet at blive i stand til at nå tilbage til Norge. I Bergen lå han derefter fra den 29. april til den 16. juli for at losse, kølhale og istandsætte sit skib påny⁵⁹.

Var handelsfregatterne derimod først nået helt ud i Nordatlanten og vendt sydover, hørte det absolut til undtagelserne, at der indtraf væsentligt forsinkende omstændigheder på udrejsen - bortset fra de egentlige forlis, som vil blive behandlet i afsnit V.

Undtagelser fra reglen om lille spredning omkring gennemsnitstallene udgjorde varighederne af opholdene i Indien. Disse varierede voldsomt: fra bare 2 måneder til over 2 år.

De hurtigste til at blive ekspederet færdig i Indien afsejlede fra Europa relativt sent i afsejlingssæsonen, ankom til Trankebars red i august og returnerede derfra i oktober igen. For at dette skulle kunne nås, var der ikke tid til at deltage i country trade-sejlad, og handelskonjunkturerne skulle være så gode, at returlasten lå næsten parat i de danske pakhuse ved Dansborg. Et typisk eksempel på et sådant kort ophold fremviser »Sydermanland«, som afsejlede fra Danmark den 6. februar 1754 og på udrejsen kun havde 6 liggedøgn, alle i Porto Prayo på Kapverdeerne. Ved Trankebar lod kaptajn Niels Olsen Hielte sit



Den bengalske Havbugt med de europæiske handelsluger liggende som perler på en snor langs Coromandelkysten. Trankebar ligger på cirka 11° nordlig bredde. - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig, 1747). *The Bay of Bengal with the European trading factories lying like pearls on a string along the Coromandel coast. Tranquebar is situated at a latitude of approximately 11° N.* - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig, 1747).

anker falde den 11. august, og allerede den 18. oktober samme år lettede han det igen med kurs mod Europa⁶⁰.

Det var vigtigt at komme bort fra Coromandelkysten senest på netop dette tidspunkt, hvor vintermonsunen satte ind fra nordøst og truede alle større skibe ved denne åbne havneløse kyst.

En anden mulighed var at sejle til andre destinationer i Asien, medens vintermonsunerne gjorde Coromandel usikker. Denne

mulighed for at lade europaskibene indgå i country trade benyttede guvernementet i Trankebar sig oftere og oftere af - med den konsekvens at skibenes ophold i Indien forlængedes væsentligt. Det aller længste ophold varede i 27½ måned, det næst længste 19 måneder.

Det længste ophold havde »Debora«. I virkeligheden var denne lille snov på bare 62 kommercelæster ikke nogen rigtig indiefarer, og det har måske fra starten været meningen at lade den, som var en ekstra god sejler, indgå for en tid i country trade⁶¹. Til Trankebar ankom »Debora« første gang den 27. september 1762; derfra gik turen til den danske loge Frederiksnagore og retur til Trankebar for at losse den bengalske last; derpå foretoges fra den 18. maj til 12. oktober 1763 endnu en rejse fra Coromandel til Bengalen og retur; vinteren agtede kaptajn Huth at tilbringe med sit efterhånden brøstfældige fartøj borte fra Coromandel, nemlig i Jafnapatnam på Ceylon, hvor det ved samme lejlighed skulle repareres; men han grundstødte allerede tre døgn efter afsejlingen fra Trankebar på øen Caits, hvor »Debora« måtte losses for at komme flot og blev liggende delvis nedrigget under reparation de fem vintermåneder fra november 1763 til begyndelsen af april 1764; derpå fik man ny last i Trankebar, hvorfra man for tredje gang gik til Bengalen; i midten af januar 1765 var »Debora« atter tilbage ved kastellet Dansborg; og endelig den 28. januar 1765 kunne snoven salutere for fortet og tiltræde hjemrejsen til Europa efter godt og vel to år i Den bengalske Havbugt⁶².

Det næst længste ophold i Indien tegnede »København« sig for. Dette tidligere omtalte fartøj var på 133½ kommercelæst og indkøbt i Arendal, udtrykkelig med henblik på at skulle fare mellem Trankebar, Malabarkysten og Bengalen⁶³. Skibet ankom fra Europa til Trankebar den 6. juli 1756, men blev et par måneder senere sendt til øgruppen Nikobarerne med folk og materiel til grundlæggelse af en dansk koloni; derfra gik turen videre til peberhavnen Achin på nordspidsen af Sumatra; der-

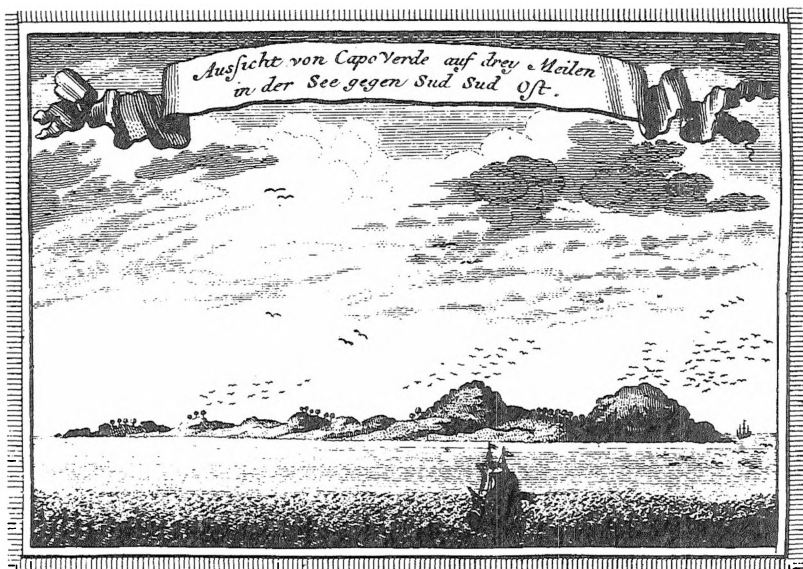
fra atter tilbage til Nikobarerne; retur til Achin; og endelig tilbage til Trankebar, hvortil »København« ankom den 30. marts 1757; herfra via det franske Pondicherry på Coromandelkysten til Frederiksnagore i Bengalen og retur til Trankebar; hvorfra man sluttelig den 11. februar 1758 kunne stævne hjem mod Danmark efter godt halvandet år i Indien⁶⁴.

Med hensyn til et skøn over, hvor mange af de fra Europa kommende skibe, der overhovedet deltog i sådanne intra-asiatiske sejladsere, er bilagets tal at betragte som minima. Oftest er Asiatisk Kompagnis indiefareres skibsjournaler nemlig delt i to afdelinger: en for udturen til Trankebar og en for hjemturen til København. Og hvad der måtte være sket i tiden ind imellem er ikke altid nævnt - heller ikke i alle tilfælde hvor vi ved andetsteds fra, at skibet for eksempel har besøgt Sumatra⁶⁵.

Hvad angår hjemturene, forløb disse temmelig ensartet. Typisk varede de 7 måneder, fordelt med cirka 3 måneder til strækningen over Det indiske Ocean og cirka 3 måneder til resten af vejen, inklusive opankringer - enten ved Kap det gode Håb i begyndelsen af perioden eller på Skt. Helena i anden halvdel af perioden og dertil om nødvendigt i norsk havn.

I dette sidste tilfælde var det gerne modvind og strøm, som tvang de hjemvendende søfolk til et kort ophold. Men for knappe beholdninger af vand eller proviant kunne også gøre sig gældende.

Det værste stræk på turen med hensyn til modvind var dog næsten altid at finde i forbindelse med passagen mod vest af Afrikas sydspids. Lige så bekvemt det var på udturene at lade sig blæse forbi Kap det gode Håb af de konstante og kraftige vestenvinde, lige så tungt var det at kæmpe sig frem mod dem og deres følgesvende, de store oceandønninger, på vejen tilbage. Som regel lå skibene i en uges tid og krydsede, inden det lykkedes dem at slippe ud i Sydatlanten og dreje mod nordvest. Ikke sjældent kunne det dog vare en hel måned. Således havde kaptajn Diderik Bagge og hans folk om bord på »Dronning Caro-



Efter at skibene havde krydset oceanerne, var synet af fugle igen et af tegnene på, at man var ved at nærme sig land påny. De forjættende havfugle ses tydeligt på stikket med landtoningen af Kapverdeøerne. - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande ...« I (Leipzig, 1747). *Seeing birds again was one of the signs that ships were approaching land once more after they had crossed the oceans. The sea-birds full of promise can be seen quite clearly in this engraving with a view of the Cape Verde Islands.* - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig, 1747).

line Mathilde« den specielle fornøjelse at få første landkending af Sydafrika den 7. maj 1773 - og endnu den 10. juni at have Taffelbjerget i sigte i øst!⁶⁶

Et endnu grellere eksempel på det hårde vejr syd for Afrika udviser »Kronprinsessen af Danmark«s returrejse. Normalt gik skibene så tæt ind under kysten med Kap Agulhas, at i hvert fald udkiggen fik Afrika i sigte. Men »Kronprinsessen af Danmark« mødte i maj 1752 så kraftig storm af vest, at skibet blev drevet så

langt sydpå som 41° sydlig bredde, (medens Kap Agulhas ligger på 34½°, omtrent 500 sømil derfra). Stormen vedvarede 4 à 5 uger og slog skroget så læk og skrøbeligt, at kaptajn Svend Fenger måtte søge nødhavn ved Mosselbayen cirka 200 kilometer øst for Kap Agulhas, hvor skibet siden blev kondemneret⁶⁷.

V. Forlis

Hermed er vi på vej over i det emne, som hedder skibenes forlis på rejserne, og som kort skal omtales i det følgende.

Knap et par år forinden var »Elefanten« ude for et egentligt forlis i Flesbayen kun et par mil øst for Mosselbayen. Årsagen til ulykken var indirekte også i dette tilfælde vedvarende modvinde under Afrikas kyst. Disse betød, at man efter at have været undervejs fra Trankebar i 5 måneder nu kom i bekneb for ferskvand om bord, og den 2. august 1750 brugte man det aller sidste drikkevand efter længe at have haft det meget kraftigt rationeret. To døgn senere fik udkigsmanden Sydafrika i sigte, og dagen derpå krævede det menige mandskab at få skibet ind til nærmeste land, idet det simpelthen nægtede at parere andre ordrer. Endnu samme dag lod man ankeret gå i Flesbayen. Der forulykkede skibet i pålandsvinden og måtte sættes på grund den 9. august. Ud over besætningen på cirka 80 mand reddedes kun 500 rigsdaler i rede penge samt skibspræstens disk og kalk. Den 17. i samme måned brækkede skroget over ude i brændingen, og nogle dage senere skyllede delene helt op på stranden. Kaptajn Andreas Evensen Grimsta kom med en del af besætningen til Europa på et hollandsk skib, de øvrige reddede gik med tre andre skibe hjemad⁶⁸.

Et af disse skibe var kompagniets eget »Dokken«, som ankrede op ved Kap det gode Håb på sin vej mod Trankebar. På hjemrejsen derfra forsvandt skibet imidlertid sporløst mellem Kap og Danmark i efteråret 1751⁶⁹.

Med »Kronprinsessen af Danmark«s allerede omtalte kondemnering i maj 1752 havde Asiatisk Kompagni således mistet

3 skibe på mindre end to år. Det var noget, som ud over de menneskelige tragedier for de efterladte indebar særdeles ubehagelige økonomiske konsekvenser for kompagniet, der i en periode derefter var i forlegenhed for skibsrum. Især da det på samme tid ydermere mistede kinafareren »Christiansborg Slot«, som forliste på udrejsen nær Göteborg.

Endnu en af fyrrårsperiodens indiefarere forsvandt sporløst på sin hjemrejse. Det var »Trankebar«, som efter at være afsejlet fra Coromandelkysten med kurs mod Danmark i januar 1746 aldrig lod høre fra sig igen⁷⁰. Sandsynligvis er skibet bortbleven i Det indiske Ocean.

Som antydnet ved kinafarerens forlis var det sted på de lange rejser, hvor de fleste forlis og alvorlige havarier skete, strækningen mellem Øresund og Nordatlanten.

Det tidligste forlis blandt indiefarerne ramte »Fredericus Quartus«, som efter at være indført i sundtoldregnskaberne den 14. oktober 1736 grundstødte på Skagen en måneds tid efter. Skibet kondemneredes tilsyneladende, og dets ladning blev i stedet sendt til Indien med »Kronprinsen af Danmark« næste forår⁷¹.

Året efter ramte en ny ulykke Asiatisk Kompagni, idet »Vendela« i december 1737 grundstødte på klippeøen Fetlar, en af Shetlandsøerne. I den stormfulde nat gik skibet hurtigt ned med mand og mus. Efterhånden drev 17 lig i land, medens et blev set siddende på et utilgængeligt klippeskær; selve skibet var da blevet slået i adskillige stykker. Af ladningen bjærgedes en hel del, hvoraf fem tolvtedelege gik til bjærgeløn, resten kom tilbage til kompagniet i København og bestod i 12 poser med diverse mønter samt 32 sølvbarrer⁷². Den nærmere årsag til forliset blev aldrig afdækket.

Endnu et forlis skete i disse kolde og stormende farvande. Fra den 15. til den 29. december 1749 observerede man fra Færøerne flere gange et stort skib, som affyrede nødsrud. Til slut forliste det - vist nok under forsøg på at komme i nødhavn på



De udgående ladninger bestod hovedsagelig af sølv i form af udenlandske mønter. »Vendela« forliste i 1737 ved Shetlandsøerne på udrejsen, og i 1971 lokaliserede den belgiske undervandsarkæolog Robert Sténuit vraget. Af de knap 1.000 guld- og sølvmønter, han bjærgede, findes 68 nu i Nationalmuseet. Afbildet er en to tredjedels sølvdaler, slået i 1735 i kurfyrstendømmet Sachsen og på forsiden prydet med et portræt af Friedrich August II, som samtidig var konge af Polen. - Nationalmuseet, Den kongelige Mønt- og Medaljesamling. *The outward cargoes consisted mainly of silver in the form of foreign coins. The »Vendela« was wrecked in 1737 off the Shetland Islands on its outward voyage and in 1971 the Belgian underwater archaeologist Robert Stenuit localized the wreck. Of the almost 1000 gold and silver coins which he salvaged 68 are now in the Danish National Museum. The picture shows a two-thirds silver daler minted in 1735 in the Electorate of Saxony and embellished on the front with a portrait of Friedrich August II, who at the same time was King of Poland. - The Danish National Museum, the Royal Collection of Coins and Medals.*

øerne; men uden at vi kender de præcise årsager. Fartøjet viste sig at være Asiatisk Kompagnis hjemvendende indiefarer »København«, der var sejlet ud to år før. Ingen af de ombordværende bjærgedes i live, kun to druknede drev ind på Store Dimon. De følgende døgn kastedes desuden en del kalliatutræ og peber op på klipperne hist og her⁷³.

Det sidste forlis blandt Asiatisk Kompagnis indiefarere mellem 1732 og 1772 overgik »Prinsesse Louise«. Under kom-

mando af indkaldte flamske navigatører var togtet bestemt til at gå fra København direkte til Malabarkysten efter peber. Dette havde kaptajn Pierre Brunet prøvet flere gange tidligere for Ostindisk Kompagni. På vej nordover gennem Det indiske Ocean fik man den 6. februar 1744 helt uventet et dusin småøer i sigte, skønt bestikkene om bord viste, at man skulle befinde sig på 5° nordlig bredde og 99° østlig længde - altså en position helt ovre mod Sumatras kyst, hvor der ingen andre øer skulle være. Dagen efter beregnede man gennemsnittet af kaptajnens og de tre styrmænds bestik til 96° øst. Ikke desto mindre grundstødte og sank »Prinsesse Louise« allerede næste nat ved hovedøen Maldiva i gruppen Maldiverne, som ligger på kun 74° øst! Man havde ikke haft landkending siden opankringen i Porto Prayo godt et halvt år tidligere, og bestikkene var altså efterhånden blevet alt for østlige. Ifølge det afholdte forhør senere i København var årsagen til fejlgisningen, at havstrømme havde forsat skibet østover⁷⁴.

Til de beskrevne 7 forlis, som var forårsaget af fejlnavigation, hårdt vejr og lignende, kom et enkelt med en helt anden årsag. Det var, da »Grev Moltke« brød i brand på Coromandelkysten ved den hollandske loge i Negapatnam kun en snes kilometer syd for Trankebar. Under inspektion om bord af fadene med arrak den 11. maj 1763 i middagsstunden gik der ild i denne meget stærke risbrændevin. Uheldigvis blæste der netop en kraftig vind, og 5-6 timer senere var det 110 fod lange skib brændt ned til vandlinien. Der omkom 15 mand af besætningen i flammerne og havet⁷⁵.

Af de i alt 52 indietogter, Asiatisk Kompagni udsendte i sin første oktrojperiode, forliste således de 8. Dette giver en forlisfrekvens på 15%. Altså næsten dobbelt så høj som for den samtidige danske kinafart og vestindiefart.

På grund af det talmæssigt begrænsede grundlag for frekvensberegningen må tallene ikke fortolkes for minutiøst. Men en mulig årsag til indiefarternes relativt mange forlis kunne

være den, at Asiatisk Kompagnis skibe ofte blev anvendt i kina-farten, medens de var nye, men efter nogle togter her i stedet blev overført til indiefarten, som tilsyneladende blev anset for mindre krævende.

I forbindelse med forlisene må til slut nævnes, at kompagniet også mistede et indieskib af en helt uforskyldt grund. Det drejede sig om »Trankebar«, der på sin vej fra Kapstaden direkte til Surat var ankommet til den lille danske handelsloge Calicut den 13. februar 1763. Straks samme dag blev det opankrede danske skib med fuld ladning erobret af indfødte maharattiske sørøvere, som tog hele den overrumplede besætning til fange og krævede løsepenge for at ville frigive den igen. Tre døgn efter blev »Trankebar« under sejlads nordpå langs kysten erobret fra sørøverne af tre portugisiske orlogsskibe, som førte skibet til deres hovedbase i Goa. Her blev de danske søfolk sat på fri fod, og de nåede via Calicut på et engelsk skib til byen Trankebar. Skibet »Trankebar« blev trods alle danske anstrengelser dømt som god prise af portugiserne - og var således tabt for Asiatisk Kompagni⁷⁶.

VI. Dansk indiesejlads før 1732

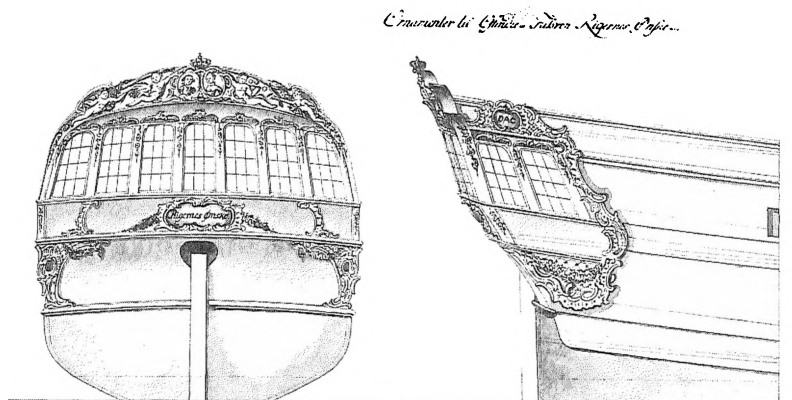
En isoleret betragtning af resultaterne vedrørende Asiatisk Kompagnis første oktrojperiode fra 1732 til 1772 er ikke i sig selv så talende. I det følgende præsenteres derfor tilsvarende data for en række af Ostindisk Kompagnis indiefarere.

Når Christian IV allerede i 1616 havde ladet oprette det første danske ostindiske kompagni, hang det først og fremmest sammen med ønsket om en udbytterig fjernhandel. Økonomien i foretagendet blev dog aldrig særlig god, selv om det havde dansk monopol på asienhandel. Anlægsudgifterne blandt andet i byen Trankebar, som kompagniet erhvervede så tidligt som i 1620 i kongens navn, var meget store, og handelen gik kun trægt. Besejlingen blev efterhånden uregelmæssig, og den ophørte helt efter 1639.

Efter en lang pause uden skib fra Danmark genoptog man asienhandelen ved i 1668 at udsende orlogsskibet »Færø«. Desuden genoprettedes Ostindisk Kompagni ved oktroj af 1670.

Herefter kom besejlingen af Trankebar på nogenlunde konstant og fast fod, så handelen gav overskud i 1680'erne og 1690'erne. I begyndelsen af 1700-tallet gjorde kapitalmangel sig dog atter gældende, og da kompagniet under Store nordiske Krig blev tvunget til at yde staten et større lån, betød dette dødsstødet for Ostindisk Kompagni.

Detaljerede informationer om Ostindisk Kompagnis skibsfart er imidlertid få, idet dets arkiv beklageligvis er næsten helt forsvundet, og de fleste andre muligheder for at skaffe navigationsoplysninger er ganske utilstrækkelige.



Som det var skik og brug i datiden, blev også »Rigernes Ønske« forsynet med ornamenter. Her ses den smukke rokokoudsmykning af agterspejl og sidegallerier. De sidste bærer øverst kompagniets initialer. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 3009. *As was the custom in the past the »Rigernes Ønske« was also adorned with ornaments. Here we can see the beautiful rococo embellishments of the stern and the side galleries. The latter bear the company's initials at the top. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 3009.*

Dog er det så heldigt, at en eller anden engang i 1700-tallet har lavet udtog af 10 af Ostindisk Kompagnis skibsjournaler fra perioden 1677-1699⁷⁷. Disse ekstrakter danner grundlaget for det følgende. Men vi skal være opmærksomme på, at udvælgelseskriteriet og dermed repræsentativiteten er ubekendt.

I de fleste henseender ligner dette tidlige udsnit af sejladsere dem, vi kender fra de foregående afsnit.

Ni ud af ti togter gik nord om De britiske Øer på udrejsen og fulgte den normale rute ned gennem Atlanten. Seks søgte ind til Kapverdeøerne, og ni til Kap det gode Håb.

»Den flyvende Ulv« havde derimod svære problemer med at krydse kalmebæltet ved ækvator i efteråret 1689. Skibet kom for langt mod øst, fik landkending af øen Annabon ud for vore dages Gabon den 4. september og derpå af selve Afrikas kyst, inden man kom til ankers ved øen Sao Thomé, hvor også slave-skibene fra Guinea ofte lagde ind for at forfriske deres sygdomsplagede folk. Langsomt kæmpede »Den flyvende Ulv« sig ud af Guineabugten, og den 26. oktober havde man påny Annabon i sigte, inden skibet fangede ordentlig vind igen noget vest herfor. På denne uhyre langsomme og stærkt sygdomsramte udrejse døde 97 af den 210 mand store besætning.

Over Det indiske Ocean mod Trankebar, som alle skibene skulle til på den tid, fulgte de den ydre passage. Et enkelt, nemlig »Antonette«, besluttede den 6. april 1686 liggende ved Kapstaden »at gå imellem Madagaskar og det faste land, især siden der lå et hollandsk skib, som skulle til Ceylon, der havde ligedan ordre«. Om kaptajn Bjørn har haft sådan ordre om at følge den indre passage med hjemmefra vides ikke; men i hvert fald gik rejsen udmærket med ophold ved Johanna på Comorerne og ankomst til Trankebar 3 måneder efter afsejlingen fra Afrika.

I Indien indgik kun »Antonette« i længerevarende egentlig country trade-sejladse, nemlig til Malabarkysten. Som det ses af tabellen over sejltider, havde de øvrige 9 togter kun temmelig kortvarige ophold i Asien, sandsynligvis liggende ved Dansborg

eller måske sejlene småture langs Coromandelkysten. Så langt som til Achin på Sumatra eller Bantam på Java nåede de næppe.

Denne kun undtagelsesvise deltagelse i country trade er en væsentlig forskel fra Asiatisk Kompagnis senere indietogter, som i gennemsnit opholdt sig i Indien næsten 8 måneder, medens Ostindisk Kompagnis kun var der i 4½.

I øvrigt er det slående, hvor ens hjem- og især udrejserne normalt afvikledes. Udsvingene omkring de gennemsnitlige sejltider var meget små.

Gennemsnitlige sejltider 1677-1699

	i			
	ud	Indien	hjem	i alt
1677 »Voogel Phoenix«	242	122	292	656 døgn
1681 »Den flyvende Ulv«	220	100	303	623 døgn
1685 »Antonette«	278	456	251	985 døgn
1689 »Den flyvende Ulv«	417	161	forlist	
1691 »Charlotte Amalie«	229	113	257	599 døgn
1692 »Christianus Quintus«	222	99	249	560 døgn
1694 »Christianus Quintus«	229	72	240	541 døgn
1695 »Prins Frederik«	238	116	266	620 døgn
1696 »Christianus Quintus«	259	79	235	573 døgn
1697 »Prins Frederik«	229	94	229	552 døgn
i gennemsnit	256	141	258	635 døgn

På hjemvejen i 1690 kom »Den flyvende Ulv« i vanskeligheder allerede 5 døgn efter afsejlingen fra Trankebar: skibet sprang læk og måtte gå til Malakka for at blive repareret, hvilket imidlertid viste sig kun at kunne ske i den nederlandske hovedby Batavia på Java. Derfra gik turen omsider direkte mod Europa; men anstrengelserne viste sig forgæves, idet fartøjet senere totalforliste ved Plymouth. Dog reddedes besætningen og hovedparten af ladningen⁷⁸.

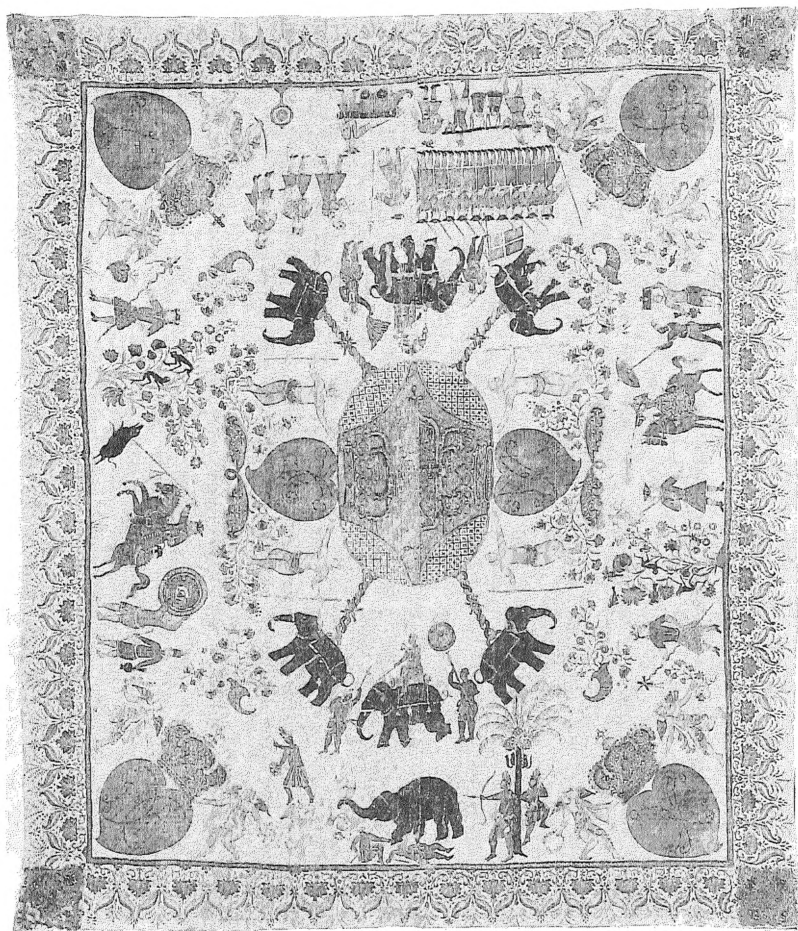
De øvrige 9 ture hjem lignede dem, vi allerede kender fra Asiatisk Kompagni. Ad den normale rute nåedes Kap det gode Håb, som kun eet skib sejlede forbi. Videre fremme på ruten søgte cirka hvert andet ind til Skt. Helena eller Ascension. Et enkelt anløb endda alle tre steder! Fire af de returnerende fartøjer løb desuden ind i norsk havn.

Visse forhold var imidlertid væsensforskellige fra de senere hos Asiatisk Kompagni i 1700-tallet.

For det første var mellem 1677 og 1699 en stor del af navigatørerne på Ostindisk Kompagnis indiefarere nederlændere. Alene på »Voogel Phoenix« var kaptajnen hollænder, hed Anthonie van Dooren og var fra Rotterdam, skibsjournalføreren var understyrmand Jan Leendersen Lindeman fra Monnikendam ved Amsterdam, desuden var styrmand Heyndrick Thijssen fra Holland, og styrmand Jean Classmans sandsynligvis af samme nation; blandt den øvrige besætning var i hvert fald 3 matroser fra Amsterdam og 1 bødker fra Utrecht. Vist nok alle disse nederlændere havde forinden gjort tjeneste i det store hollandske ostindiske kompagni⁷⁹.

For det andet var det tilsyneladende almindeligt for denne periodes indiefarere at følges ad frem og tilbage mellem Europa og Asien. To gange fulgtes 2 skibe ad, og een gang slog 3 følge.

Et tredie forhold, som var forskelligt fra Asiatisk Kompagnis senere praksis, havde at gøre med de straffe, som blev eksekveret om bord på Ostindisk Kompagnis skibe. I et tilfælde, nemlig om bord på »Voogel Phoenix« den 2. februar 1678, måtte tre mand springe fra råen som straf for henholdsvis tyveri af madvarer, voldsomt slagsmål og raflen om en brødration⁸⁰. I et andet tilfælde »blev fem matroser afstraffede fra råen og til masten for opsætsighed imod kommando«, medens »Christianus Quintus« lå i Flekkerø havn i Norge på vej hjemad. Men værst gik det til på samme skibs udrejse nær ækvator den 10. januar 1693, hvor »en soldat, som efter egen bekendelse havde ligget i



Af varerne, som Asiatick Kompagni hjembragte fra Indien, er ikke mange tilbage. Men af bomuldstekstilerne har vi stadig det 260×220 centimeter store tynde sengetæppe, som blandt andet viser garnisonen fra Trankebar samt en række indiske jagtscener. Stykket med de smukke røde og blå farver er fremstillet i Trankebar omkring 1740. - Kunstindustrimuseet. *Very few of the articles brought home from India by the DAC have survived. However, from among the cotton textiles we still have the 260cm.×220cm. large thin bedspread, which shows among other things the garrison of Tranquebar as well as a number of Indian hunting scenes. This piece with its beautiful red and blue colours was made in Tranquebar around 1740. - The Danish Museum of Applied Art.*

med en hoppe i Sjælland, blev med tyngsel levende om bagbord overbordsat«. Dette var ganske vist helt i overensstemmelse med Dansk Lovs bestemmelse 6-13-15 om omgængelse imod naturen; men hverken en sådan eller nogen anden livsstraf eller livsfarlig straf blev fuldbyrdet på Asiatisk Kompagnis skibe, idet skibsartiklerne foreskrev, at et skibsråds dødsdomme skulle prøves hjemme i Danmark, inden livsstraffen eksekveredes - dog skulle drabsmænd straks kastes over bord bundet til deres døde offer⁸¹.

Men hvad navigationen angår, lignede den halve snes togter mellem 1677 og 1699 altså udmærket Asiatisk Kompagnis fra perioden 1732-1772.

VII. Asiatisk Kompagnis indiesejladser efter 1772

Også Asiatisk Kompagnis sejlads i de påfølgende perioder lignede fundamentalt dem fra årene mellem 1732 og 1772.

Handelskonjunkturerne var særdeles gunstige under stor-krigene, hvor Danmark-Norge formåede at holde sig neutralt: Den nordamerikanske Uafhængighedskrig 1778-1783 samt Revolutions- og Napoleonskrigene fra 1792, og indtil dobbelt-monarkiet selv blev involveret som krigsdeltager i 1807. Efter Kielerfreden udsendte Asiatisk Kompagni kun eet togt til Indien. Denne rejse med »Kronprinsessen« - som tog sin begyndelse i november 1818 og varede 18½ måned - blev det ærværdige selskabs sidste indiefart⁸². Dets handel på og drift af Trankebar og Frederiksnagore havde siden den florissante handelsperiode givet underskud, og i 1830'erne indstilledes dets virksomhed. Endelig blev de indiske besiddelser solgt til Storbritannien i 1845.

Siden oktrojfornyelsen i 1772 havde indienshandelen under Dannebrog imidlertid stået åben også for private. Sådanne købmænd og redere udsendte mere og mere af den dansk-norske tonnage.

De maritime aspekter af Asiatisk Kompagnis indiefarter

1772-1792 er undersøgt af Tim Velschow, på hvis resultater det følgende bygger. For årene 1792-1807 har jeg kursorisk gennemgået selve skibsjournalerne i kompagniarivet⁸³.

Afviklingen af kompagniets sene indiefarter var i de fleste henseender som sagt meget lig de forudgående rejser.

Ruterne over oceanerne vedblev at være næsten de samme. Dog indebar de ophedede økonomiske konjunkturer, at danskerne i nogen grad ændrede vaner i Indien. Mellem 1772 og 1792 sejlede 30 togter ad den ydre passage, 5 ad mellempassagen og 1 ad den indre passage. Tilsvarende skete en økonomisk forskydning, som mindskede Coromandelkystens betydning, men øgede Bengalens; så efter 1782 gik flere og flere skibe direkte hjem fra Frederiksnagore uden at stoppe ved Trankebar på vejen.

Udviklingen, for så vidt angår gennemsnitssejltiderne, fremgår af oversigtstabellen.

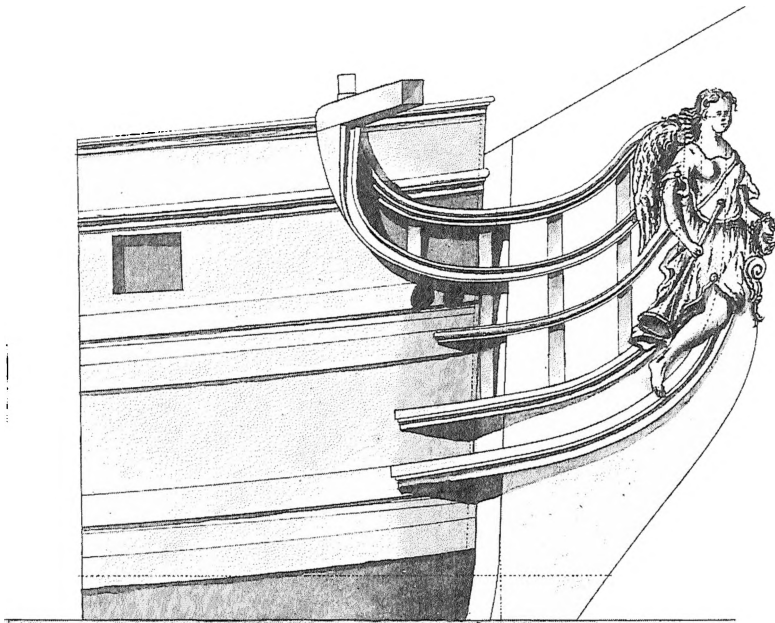
Gennemsnitlige sejltider

		i		
	ud	Indien	hjem	i alt
1677-1699	8,4	4,6	8,5	20,9 måneder
1732-1772	7,4	7,8	7,2	22,4 måneder
1772-1792	7,4	6,8	7,0	21,2 måneder
1792-1807	6,2	6,9	7,5	20,0 måneder

Hovedindholdet af tallenes tale er, at bortset fra Ostindisk Kompagnis skibe i 1600-tallet ændrede tidsforbruget for de danske kompagniskibes indietogter sig ikke væsentligt. Til stadighed behøvedes omkring 7 måneder til såvel udrejse og hjemrejse som ophold i Indien.

VIII. Konklusion

I lyset af tidligere undersøgelser af oversøisk handelssøfart i 1700-tallet er resultaterne vedrørende Asiatisk Kompagnis indiefarter mellem 1732 og 1772 ikke overraskende.



Gallionen tjente til forskibets prydelse, især på grund af gallionsfiguren. Her på »Rigernes Ønske« var denne tænkt som en sejrens engel med basun og sejrskrans. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 3009. *The head of the ship served as an adornment to the forebody, especially thanks to the ship's figurehead. Here on the »Rigernes Ønske« the figurehead was designed as an angel of victory with a trumpet and a victory wreath. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 3009.*

Som for de fleste andre danske tropekolonifarter til Asien, Afrika og Amerika gik indiefarterne ad ganske bestemte ruter over oceanerne, under uforanderlige vind- og strømsystemers

betingelser. Dette indebar, at man kunne lære de grundlæggende nødvendige rutiner af indkaldte udlændinge - som regel nederlændere - ja, i visse tilfælde benyttede disse sig ligefrem af de instrukser fra Vereenigde Oostindische Compagnie, som de var vant til at operere efter⁸⁴. På denne måde kunne man forholdsvis hurtigt uddanne en stab af danske handelsfolk og navigatører til selv at føre nationens skibe sikkert og planmæssigt frem og tilbage mellem Danmark og Indien. Dette var forlængst sket ved oprettelsen af Asiatisk Kompagni i 1732, og forandringerne i sejladsernes afvikling var herefter kun beskedne.

Ruten ned gennem Atlanten forblev den samme, som Ove Gedde havde benyttet allerede i 1618 på det første danske indietogt overhovedet. Over Det indiske Ocean fulgte skibene i den undersøgte fyrreårsperiode oftest den ydre passage, men i enkelte tilfælde den indre passage i stedet. Som regel tilbage lagde de i forbindelse med country trade forskellige rejser til destinationer på Malabar, Coromandel eller Achin; efterhånden afløste Bengalen dog denne sidste havn og blev senere vigtigere end Trankebar selv. Hjemturene var det allermest uniforme stræk af de lange sørejser.

Også sejltiderne forblev faktisk uændrede gennem fyrreårsperioden. Normale ud- og hjemture varede hver 7 måneder; medens opholdene i Indien varierede kraftigt. Alt efter om pågældende skib foretog country trade-sejladser eller ej, kunne opholdet vare fra godt 2 måneder til mere end 2 år. I gennemsnit opholdt fartøjerne sig i Indien i godt 7 måneder.

Disse resultater vedrørende Asiatisk Kompagnis indiefarter mellem 1732 og 1772 minder meget både om tidligere og senere danske togter. Men også de øvrige europæiske søfartsnationer såsom Nederlandene, Storbritannien, Frankrig og Sverige var underkastet ganske de samme naturgivne betingelser for sejlskibs fart på Indien - med samme sejlruiter og sejltilde til følge⁸⁵.

Togternes tidsforbrug i døgn. Ruter over Det indiske Ocean er angivet ved YP for ydre passage og IP for indre passage. Anløb i Indien er angivet ved T for Trankebar, S for Sumatra, M for Malabarkysten, B for Bengalen og N for Nikobarerne.

Sundet ud	til ankers i Norge	N / S om De britiske Øer	Kronborg - Kapverdeøerne	til ankers ved Kapverdeøerne	Kapverdeøerne - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Trankebar	rute i Indiske Ocean	UDREJSE I ALT	heraf liggedøgn
Kronprinsen af Danmark	22.11.1732								194	
Grev Laurvig	22.11.1732	- S	39	- 107	21	64	YP		231	21
Fredericus Quartus	01.11.1733	- N	106	7	70	18	74	YP	275	25
Kronprinsen af Danmark	03.12.1734	- S	134	4	77	-	56	YP	271	4
Vendela	10.10.1735	- N	44	4	63	-	71	YP	182	4
Fredericus Quartus	14.10.1736	forlist ved Skagen		23.11.1736						
Kronprinsen af Danmark	11.02.1737	- N	47	- 62	-	52	YP		161	-
Vendela	15.10.1737	forlist ved Shetlandøerne		29.12.1737						
Prinsesse Louise	01.11.1738	- N	40	4	56	-	104	YP	204	4
Prinsesse Charlotte Amalie	12.11.1739	- S	52	5	52	-	60	YP	169	5
Prinsesse Louise	26.12.1740	- N	63	4	55	-	75	YP	197	4
Prinsesse Charlotte Amalie	04.12.1741	- N	45	5	50	-	109	YP	209	5
Dokken	30.01.1743	30 N	94	14	71	-	60	YP	239	44
Prinsesse Louise	16.06.1743	- S	41	5	forlist på Maldiverne					
Prinsesse Charlotte Amalie	18.01.1744	49 N	102	- 88	-	48	YP		238	49
Trankebar	30.10.1744								253	
Dokken	09.02.1745	- N	55	- 58	-			YP (til Achin)		
Kronprinsessen af Danmark	15.12.1745	- N	52	- 76	13	65	YP		216	13
Elefanten	13.11.1746	13 N	65	3	77	-	58	YP	203	16
København	13.11.1747								251	
Dokken	20.11.1747	15 N	98	6	79	-	86	YP	269	21
Kronprinsessen af Danmark	07.11.1748	- N	59	8	70	-	55	YP	192	8
Elefanten	08.01.1749	- N	45	- 78	47	87	YP		257	47
Dokken	31.12.1749					15	83			
Kronprinsessen af Danmark	16.10.1750	- N	49	- 69	15	103	YP		226	15
Nældebladet	30.11.1751	5 N	71	5	65	18	58	YP	214	28
Bornholm	30.11.1751	5 N	71	5	65	18	58	YP	214	28
Prinsesse Wilhelmine Caroline	30.12.1751	- N	52	8	66	-	72	YP	198	8

Days spent on the expeditions. Routes across the Indian Ocean are denoted as follows: YP for the Outer Passage and IP for the Inner Passage. Ports of call in India are indicated with T for Tranquebar, S for Sumatra, M for the Malabar Coast, B for Bengal, and N for the Nicobars.

	anløb i Indien	deltagelse i country trade													
		I INDIEN I ALT	Trankebar - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Skt. Helena	til ankers ved Skt. Helena	Skt. Helena - Kronborg	N / S om De britiske Øer	Kap - Kronborg	HJEMREJSE I ALT	heraf liggedøgn	REJSE I ALT	heraf liggedøgn	heraf sejldøgn	HJEMREJSE I ALT
TST	67	223							191			385			608
T		208	110	18	30	-	217	N	247	375	49	606	70	536	814
STST	127	183	81	21	28	-	144	N	172	271	46	546	71	475	729
TST	65	139	58	20	17	-	83	N	100	178	20	449	24	425	588
T		186	75	22	19	-	113	N	132	229	24	411	28	383	597
T		105	78	22	11	-	115	N	126	226	22	387	22	365	492
T		146	95	22	14	-	85	N	99	220	22	424	26	398	570
T		169	73	22	16	-	83	N	99	172	22	341	27	314	510
TST	81	204	78	22	28	-	76	N	104	182	22	379	26	353	583
T		216	79	10	16	-	91	N	107	186	10	395	15	380	611
TST	72	133													
08.02.1744															
TST	79	117	93	6	22	-	89	N	111	218	6	456	54	402	573
TST	71	201	forsvundet på hjemrejsen												
ST			127	-	33	7	93	N	133	260	8				613
TST	84	209	87	23	17	-	88	N	105	215	23	431	36	395	640
T	16	142	84	11	45	-	85	N	130	225	11	428	27	401	570
TSTM			forlist ved Færøerne .12.1749												
T		79	86	18	14	-	109	N	123	227	20	496	41	455	575
T		170	76	24	17	-	76	N	93	193	26	385	34	351	555
TST	93	163	sat på land nær Kap 09.08.1750												
(T)			forsvundet på hjemrejsen												
TM			sat på land nær Kap 25.08.1752												
TST	122	465	114	68	22	-	103	N	125	307	68	521	96	425	986
TST	122	465	97	45	15	-	101	N	116	258	45	472	73	399	937
T		106	89	28	16	-	89	N	105	222	28	420	36	384	526

	Sundet ud	til ankers i Norge	N / S om De britiske Øer	Kronborg - Kapverdeøerne	til ankers ved Kapverdeøerne	Kapverdeøerne - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Trankebar	rute i Indiske Ocean	UDREJSE I ALT	heraf liggedøgn
De tre Prinsesser	06.02.1753	- N	48	3	69	-	58	YP	178	3	
Trankebar	20.10.1753	- N	48	-	86	29	73	YP	236	29	
Frederik og Louise	13.01.1754	46 N	104	-	83	-	47	YP(?)	234	46	
Sydenmanland	06.02.1754	- N	45	6	68	-	67	YP	186	6	
Èbenezer	09.11.1754	- S	84	3	91	-	75	YP	253	3	
De tre Prinsesser	24.11.1754	- N	84	3	73	-	59	YP	219	3	
København	09.11.1755	- N	53	5	84	19	78	YP	239	24	
Dronning Sophie Magdalene	03.01.1756	- N	93	7	53	-	61	YP	214	7	
Grev Moltke	27.12.1756	5 N	49	7	93	-	60	YP	209	12	
Dronning Sophie Magdalene	27.11.1757	- N	42	20	98	18	61	YP	239	38	
Trankebar	19.11.1759	- N	49	-	110	14	35	YP	208	14	
Kronprinsen af Danmark	31.12.1760	54 N	121	2	58	-	53	IP	234	60	
Grev Moltke	24.11.1761	11 N	63	-	76	14	73	YP(?)	226	25	
Debora	11.01.1762	49 S	93	4	83	19	60	YP	259	72	
Trankebar	05.05.1762	- N	50	-	96	26	112	YP	284	26	
Grevinde Moltke	26.11.1764	- N	62	4	92	7	68	YP	233	11	
Kronprinsen af Danmark	28.11.1765	- N	36	-	59	22	63	YP	180	22	
Rigernes Ønske	02.05.1767	- N	40	4	86	15	104	YP	247	19	
Kronprinsen af Danmark	19.12.1767	- N	43	10	68	10	67	IP	198	24	
Grevinde Moltke	13.12.1768	- N	57	4	76	-	65	YP	202	4	
Dronning Caroline Mathilde	15.12.1769	8 N	83	5	51	-	86	IP	225	16	
Kronprinsen af Danmark	12.05.1770	- N	35	4	80	24	289	YP/IP	432	252	
Rigernes Ønske	08.11.1770	- N	47	-	62	18	89	YP	216	18	
Dronning Caroline Mathilde	28.11.1771	4 N	54	4	67	8	77	YP	210	16	

anløb i Indien	deftagelse i country trade																
	I	INDIEN	I	ALT	Trankebar - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Skt. Helena	til ankers ved Skt. Helena	Skt. Helena - Kronborg	N / S om De britiske Øer	Kap - Kronborg	HJEMREJSE I ALT	heraf liggedøgn	REJSE I ALT	heraf liggedøgn	heraf sejldøgn	HJEMREJSE I ALT
TBT	128	195	73	-	38	5	88	N	131	204	5	382	8	374	577		
TBTMT	223	489	188	18	16	-	70	N	186	292	99	528	128	400	1017		
TBT	161	409	89	47	17	-	124	N	147	283	47	517	93	424	926		
T		68	80	35	16	-	92	N	108	223	35	409	41	368	477		
forblev i Indien																	
TBT	181	224	72	-	24	7	96	N	127	199	13	418	16	402	642		
TNSNSTBT	464	585	81	7	18	-	98	N	116	204	7	443	31	412	1028		
T		82	79	-	15	21	96	N	132	211	23	425	30	395	507		
TBTMT	263	453	87	37	16	2	89	N	107	231	11	440	23	417	893		
T		87	79	46	15	3	74	N	92	217	49	456	87	369	543		
T		130	100	19	16	-	88	N	104	223	24	431	38	393	561		
TB	213	221	72	-	18	5	69	S	92	174	5	408	65	343	629		
(TBTM)	brændt i Indien 31.05.1763																
TBTBTBT	679	839	76	22	29	-	86	N	115	213	22	472	94	378	1311		
(M)	taget af maharatterne i Indien 13.02.1765																
B		238	100	-	17	9	140	S	166	266	46	499	57	442	737		
TB	219	276	47	11	13	-	64	S	77	135	11	315	33	282	591		
B		402	73	-	21	6	78	N	105	178	6	425	25	400	827		
TBT	219	235	64	10	16	1	65	S	82	156	4	354	28	326	589		
TBT	197	240	72	-	23	9	77	S	109	181	9	383	13	370	623		
TBT	177	196	85	-	16	5	64	S	85	170	6	395	22	373	591		
T		94	88	34	14	-	94	S	108	230	35	662	287	375	756		
TBT	192	262	89	-	18	7	88	S	113	202	7	418	25	393	680		
TBT	148	239	106	-	23	5	71	S	99	205	5	415	21	394	654		

Noter

- ¹ Se også *Erik Gøbel*: »The Danish Asiatic Company's Voyages to China, 1732-1833« (i *Scandinavian Economic History Review* XXVII 1979).
- ² *Ole Feldbæk* (ed.): »Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler« (København 1986) p. 91.
- ³ F.eks. *Kristof Glamann*: »Studie i Asiatic Kompagnis økonomiske historie 1732-1772« (i *Historisk Tidsskrift* 11 II 1949).
- ⁴ *Erik Gøbel*: »Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede. En forskningsoversigt« (i *Fortid og Nutid* XXVIII 1980).
- ⁵ Dette er registreret i *J.O. Bro-Jørgensen & Aage Rasch*: »Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier« (København 1969). - Til Asiatic Kompagnis arkivalier henvises i det følgende ved forkortelsen *AK* plus pakkens eller bindets nummer.
- ⁶ *Erik Gøbel*: »Asiatic Kompagnis kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1978) pp. 7-47.
- ⁷ *AK 758-795* dækker 37 togter; hertil kommer skibsjournaler, som dækker 5 togter, hvortil orlogsflyden havde udlånt søkadetter (*Søetatens samling af skibsjournaler 378a, 460 og 467a*).
- ⁸ *AK 660-685* og *AK 2306*.
- ⁹ *AK 8-10* (generalforsamlingsprotokoller) og *AK 29-33* (direktionens resolutionsprotokoller).
- ¹⁰ F.eks. *AK 169* (indianske ekspeditioners kopibog) 12.10.1732: instruks for Poul Jensen og Ole Hansen Hagen §2.
- ¹¹ *Ibidem* §3.
- ¹² F.eks. *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 28.11.1732.
- ¹³ *AK 758* (skibsjournal) og *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*. Se også Kongelige Biblioteks håndskrift *Thott, 512, folio* (»Ekstrakt af adskillige skibsjournaler ... 1677-1743«) angående havariet og opholdet i Frankrig.
- ¹⁴ *Erik Gøbel*: »De algerske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840« (i *Arkiv X* 1982-1983) pp.66-79.
- ¹⁵ Som note 11.
- ¹⁶ F.eks. *AK 172* (indianske ekspeditioners kopibog) 24.01.1753: instruks for Niels Olsen Hielte og Robert Pheiff §3.
- ¹⁷ Her citeret efter *AK 173* (instrukskopibog for kaptajnerne på Trankebar og Bengalen) 23.11.1767: instruks for George Elphinston §4.
- ¹⁸ F.eks. *ibidem* og som note 11.
- ¹⁹ F.eks. *AK 10* (generalforsamlingsprotokol) 17.09.1767 §2.

- ²⁰ F.eks. *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 25.-29.05.1735. Jævnfør *Henning Henningsen*: »Abrolhos. Ostindiefarernes skræk under Brasiliens kyst« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1955). - Længdeangivelser her og i det følgende refererer overalt til Greenwich-meridianen.
- ²¹ F.eks. *AK 761* (skibsjournal) 16.01.1739 og *AK 766* (skibsjournal) 17.07.1744.
- ²² F.eks. *J.B. d'Après de Mannevillette*: »Routier des côtes des Indes Orientales et de la Chine« (Paris 1745); dansk oversættelse til brug for Asiatisk Kompagni er *Barthold Johan Lodde*: »Efterretning om Sejladsen fra Frankrig til Indien« (1773), hvoraf 1 eksemplar i Kongelige Bibliotek i Troensegaards Autograf-samling II og tre eksemplarer i Marinens Bibliotek. Desuden *Samuel Dunn*: »A new Epitome of practical Navigation or Guide to the Indian Seas« (London 1777).
- ²³ *AK 772* (skibsjournal).
- ²⁴ *AK 760* (skibsjournal) 18.07.1737.
- ²⁵ F.eks. *Johanne Bichel*: »Peber for alle pengene« (i *Maritim Kontakt* VIII 1984).
- ²⁶ *AK 871a* (negotieprotokol m.v.) 20.01.1763.
- ²⁷ *AK 776* (skibsjournal) 26.07.-02.08.1754.
- ²⁸ *AK 767* (skibsjournal) 18.07.-09.08.1745 og *AK 770* (skibsjournal) 08.-20.07.1747.
- ²⁹ *AK 661* (skibsprotokol) og *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 26.07.-02.08.1734.
- ³⁰ *AK 172* (indianske ekspeditioners kopibog) 13.11.1764: tillægsordre til instruks for Christian Jørgen Huth.
- ³¹ *AK 10* (generalforsamlingsprotokol) 14.12.1761 §4.
- ³² *Erik Gøbel*: op.cit. (1978) pp.27-28.
- ³³ *AK 785* (skibsjournal). Om dette togets handel se *Kristof Glamann*: op.cit. pp. 377-379.
- ³⁴ *Ibidem*, *AK 790* (skibsjournal) og *AK 792* (skibsjournal); desuden især *AK 173* (instruktionskopibog for kaptajner på Trankebar og Bengalen) 14.11.1769 og 15.11.1769: instruks med continuation for Mathias Skifter.
- ³⁵ *Tim Velschow*: »Voyages of the Danish Asiatic Company to India and China, 1772-1792« (i *Scandinavian Economic History Review* XX 1972) p.140.
- ³⁶ *AK 793* (skibsjournal) og *AK 683* (skibsprotokol) 29.10.1770.
- ³⁷ Senest behandlet i *K.N. Chaudhuri*: »Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750« (Cambridge 1985).
- ³⁸ *Erik Gøbel*: »Danish Country Trade Routes in Asian Waters in the 17th and 18th Centuries« (i *Asian Trade Routes. Continental and Maritime (=Studies on Asian Topics XIII)* (London 1988)).
- ³⁹ *AK 769* (skibsjournal) 31.08.-16.09.1747.

- ⁴⁰ Malabarekspeditionen er indgående beskrevet i *Kamma Struwe: »Dansk Ostindien 1732-1776. Tranquebar under kompagnistyre«* (= Vore gamle Tropolonier VI) (København 1967) pp.88-96.
- ⁴¹ *AK 773a+b* (skibsjournaler) 03.11.1751-04.02.1752.
- ⁴² *Ostindisk Kompagni 1449* (trankebarske dokumenter) nr. 362.
- ⁴³ *AK 679* (skibsprotokol) 20.10.1762.
- ⁴⁴ *AK 789* (skibsjournal); se også den berømte nederlandske beretning i *J.S. Stavorinus: »Reise nach dem Vorgebürge der guten Hoffnung, Java und Bengalen in den Jahren 1768 bis 1771«* (Berlin 1796) pp.39-45.
- ⁴⁵ Som note 42.
- ⁴⁶ Som note 10, men §35.
- ⁴⁷ Som note 16, men §5.
- ⁴⁸ *AK 772* (skibsjournal) 27.04.1750 og *AK 760* (skibsjournal) 13.05.1738.
- ⁴⁹ *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*.
- ⁵⁰ F.eks. som note 16, men §38.
- ⁵¹ *AK 684a* (skibsprotokol) og *AK 685* (expence book).
- ⁵² *AK 789* (skibsjournal) 04.-05.08.1769.
- ⁵³ *Ibidem* og *C.I.H. Speerschneider: »Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860«* (København 1915) pp. 42-32 og 93-94.
- ⁵⁴ Som note 35.
- ⁵⁵ *Eiler Nystrøm* (ed.): »Luxdorps Dagbøger« I (København 1915) p.2.
- ⁵⁶ F.eks. som note 10, men §4.
- ⁵⁷ *Erik Gøbel*: op.cit. (1978) p.30.
- ⁵⁸ *Tim Velschow*: op.cit. p.146.
- ⁵⁹ *AK 9* (generalforsamlingsprotokol) 05.08.1750.
- ⁶⁰ *AK 776* (skibsjournal).
- ⁶¹ *Knud Klem*: »Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode« I (København 1985) p.230.
- ⁶² *AK 786a* (skibsjournal).
- ⁶³ *Knud Klem*: op.cit. p.228.
- ⁶⁴ *AK 781* (skibsjournal).
- ⁶⁵ Sammenhold f.eks. *AK 758* (skibsjournal) med *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*.
- ⁶⁶ *AK 759* (skibsjournal).
- ⁶⁷ *AK 670* (skibsprotokol); se også beskrivelsen af dette togt i *Georg Nørregaard: »Storm over Kap«* (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1962).
- ⁶⁸ *AK 669b* (skibsprotokol) og *AK 771* (skibsjournal); se også *C.L. Tuxen: »Et Blad af Dansk-Asiatisk Kompagnis Historie«* (i Museum V 1894).

- ⁶⁹ *Kay Larsen*: »Dansk-ostindiske Personalialia og Data« (Rigsarkivet).
- ⁷⁰ *Knud Klem*: op.cit. pp.222-223.
- ⁷¹ Som note 69.
- ⁷² *Jørgen Steen Jensen*: »Mønterne fra Ostindiefareren »Wendela« forlist ved Shetlandsøerne 1737« (i Nordisk Numismatisk Årsskrift 1973-1974).
- ⁷³ AK 9 (generalforsamlingsprotokol) 05.08.1750 §2.
- ⁷⁴ AK 665 (skibsprotokol) og AK 256 (justitsprotokol) 08.10.1745); jævnfør også note 25.
- ⁷⁵ AK 679 (skibsprotokol).
- ⁷⁶ AK 871 (negotieprotokol) og AK 208b (rapportbog angående »Trankebar«s opbringelse).
- ⁷⁷ Kongelige Biblioteks håndskrift *Thott, 512, folio* (»Ekstrakt af adskillige skibsjournaler ... 1677-1743«).
- ⁷⁸ *C. Molbech* (ed.): »Kong Christian den Femtes egenhændige Dagbøger. 1691« (i Nyt Historisk Tidsskrift II 1848) p.241.
- ⁷⁹ Se også *Jan Parmentier*: »Voogel Phoenix's rejse til Bantam 1677-1679« (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1985).
- ⁸⁰ Kongelige Biblioteks håndskrift *Kall, 85, folio* (»Hollandsk skibsjournal for skibet Phoenix fra Kjøbenhavn til Trankebar og tilbage 1677-79«).
- ⁸¹ Trykte *skibsartikler* for Asiatic Kompagni af 17.10.1732 §§4 og 40 samt af 28.07.1752 §§4 og 40. Se også *Henning Henningsen*: »Kølhaling og råspring. Et par gamle sømandsstraffe« (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1956) og *Georg Nørregaard*: »Justits om bord på et kompagniskib« (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1963).
- ⁸² *J.H. Deuntzer*: »Af det Asiatiske Kompagnis Historie« (København 1908) pp. 72-73.
- ⁸³ *Tim Velschow*: op.cit. og AK 837-867 (skibsjournaler) med flere.
- ⁸⁴ F.eks. *Jan Parmentier*: op.cit. p.128.
- ⁸⁵ Senest behandlet i komparativt perspektiv i *J.R. Bruijn et al.*: »Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries« I (Haag 1987) pp.93-106; dér findes også videre henvisninger til international litteratur.

The Danish Asiatic Company's Voyages to India, 1732 - 1772

Summary

As early as 1616 the Danish-Norwegian king established the *Danish East India Company* modelled on its Dutch counterpart. Two years later the first ships were sent to India, where the Danes acquired and fortified the town of Tranquebar, which is situated on the Coromandel coast about 200 kilometres south of what is now Madras.

After 1639, however, all navigation from Europe was suspended right up until 1668. In that year the East India Company was reestablished and it then started regular navigation with a couple of ships a year for the next 20 years or so.

Traffic to India was resumed again from 1732 when the *Danish Asiatic Company* (DAC) was established by royal charter - and contrary to the earlier period the records of this period have been preserved. Tranquebar was still the main town, but in 1755 the company also acquired Serampore by the river Hooghly, just north of Calcutta. From then on the commercial significance of Bengal became greater and greater.

The most important export commodity from Denmark in the *Indian trade* was silver, which comprised about 80 per cent of the total value of goods exported during the first charter period from 1732 to 1772. Among the goods which were sent back to Copenhagen from India the most important were cotton textiles, as well as saltpetre and pepper acquired through a well-developed country trade.

A systematic examination of the ships' journals supplemented by other relevant material from the *records* (chapter II) gives the following picture of the company's India traffic.

Altogether 52 expeditions were sent to India (cf. appendix). The ships' journals from 42 of these expeditions have been preserved, in the other cases the ship's ledgers can normally be used instead. During most of the period one expedition a year was sent from Copenhagen to India, although there were some winters when two or at most three were dispatched in the same year. There were only two single years in which no Danish Indiamen at all were sent out.

As for the *sailing routes* (chapter III) which were employed, by far the largest number of ships sailed north of the British Isles and, as a rule, between the Shetland and the Faroe Islands. The most frequent ports of call for fresh supplies on the outward journey were the Cape Verde Islands or Cape Town.

There were three main routes which could be followed from the Cape of

Good Hope to India. Up until 1760 all DAC ships sailed via the Outer Passage, which also remained the preferred route after that date. It went from the southernmost tip of Africa due east to a longitude of about 60° E, after which it described a large curve up through the Indian Ocean to Asia. Usually Ceylon was the first landfall, but problems in calculating longitude sometimes caused the ships to end up too far to the east or to the west.

Instead of this route three of DAC's ships followed the Inner Passage, sailing through the Mocambique Channel with a short call at the Comores before continuing through the Maldives and via the Eight Degree or Nine Degree Channel to India. The experiment of following this route, to the Malabar Coast for example, was, however, not deemed very successful by the directors of the company. The Danes did not use the Middle Passage at all.

Once in India ships from Europe often participated in the country trade, especially when the north-east monsoon made it dangerous to remain in Tranquebar's open roadstead. Country trade voyages usually went to the Malabar Coast or to Achin in Sumatra, but gradually Bengal grew to be the most important destination for this trade.

The homeward journey generally went from Tranquebar directly towards the southernmost tip of Africa. Cape Town or St. Helena were the favourite ports of call for fresh supplies. Up until 1762 nearly all the ships sailed north of the British Isles, but from then on they usually sailed through the English Channel instead. Just like on the outward journey it was sometimes necessary to put into a port of refuge in Norway or Sweden because of headwinds or damage to the ship.

As regards *sailing times* (chapter IV) there was no remarkable change during the 40-year period under investigation. Departures from Elsinore nearly always took place in the winter between October and February, most often in November. The table in chapter IV shows the average sailing times for each stage of the journey. DAC's Indiamen spent almost the same amount of time on the outward journey, on the stay in India and on the homeward journey, i.e. just over seven months for each. The ships were thus away from home for a total of 22 months.

The individual sailing times varied very little from the average time of just over seven months, apart from the expeditions which for some reason or other were forced to put into a port of refuge. On the other hand, the stopover in Indian waters could vary enormously, being as short as two months for ships not participating in the country trade, and as long as two years for ships in the country trade.

The frequency of *shipwrecks* (chapter V) among the company's Indiamen has also been investigated. Out of the total of 52 ships dispatched eight were lost.

Most of these sank as a result of bad weather or faulty navigation, but there was also one ship which went up in flames because a fire broke out during the inspection of a barrel of arrack on board. On top of these DAC lost one ship which was captured by pirates on the Malabar Coast and then taken by Portuguese naval vessels and condemned in prize in Goa.

Finally the DAC's navigation to India from 1732 to 1772 has been *compared* with ten of the Danish East India Company's expeditions between 1677 and 1699 (chapter VI) and with the DAC's voyages from 1772 to 1807 (chapter VII). The sailing routes did not vary greatly during these hundred years or so, governed as they were by the unchanging conditions laid down by the forces of nature. The sailing times were, however, reduced somewhat in the 1730's compared to the earlier period, on the other hand the stopovers in India took a particularly long time during the first charter period of the DAC.

A comparison with foreign companies shows that they too were of course subject to the same natural forces and conditions, which resulted in more or less the same sailing routes and sailing times.

This article should be seen as a continuation of my previous studies on Danish navigation to China, Guinea and the West Indies. These were marked by the same routine and regularity which were the prerequisites for rational and profitable trade with the colonies in the tropics.

Ekko fra Bantam

Af

Nils Hartmann

Nils Hartmann udgav i 1982-83 de to børne- og ungdomsbøger »Rejsen til Bantam« og »Tusind dage hjemmefra«, som har hentet deres historiske ramme fra »Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75« af J.P. Cortemünde. (Søhistoriske Skrifter V. Ved Henning Henningsen. Udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1953).

I 1986 rejste Nils Hartmann med det indonesiske fragtskib »Mataram« til Java for at besøge Old Banten, hvortil de danske Ostindiefarere sejlede for at handle i 1600-tallet. Hvad var der tilbage af det, som forfatteren ud fra Cortemündes beskrivelser havde prøvet at give et billede af i sine to børnebøger?

Det viste sig, at Cortemündes dagbog var et fantastisk kildemateriale til et besøg i Old Banten i dag. De gamle kortskitser kan stadig bruges, og oplysningerne i dagbogen vakte begejstring hos de lokale museumsfolk og hos sultanens efterkommere.

Nils Hartmann giver i artiklen sin meget personlige oplevelse af gensynet med Old Banten og konstaterer, at der takket være Cortemündes dagbog er meget, der kan give en dansker en følelse af forbindelse til stedet.

En farlig rejse ...

Efter 35 døgnsskibsrejse med start i Uddevalla i Sverige er jeg med det indonesiske fragtskib »Mataram« nået til Jakarta i Indonesien. Jeg undersøger mulighederne for at komme videre til den lille havneby Banten på nordvest Java, men får at vide, at der skal særlig tilladelse til at besøge området Old Banten, som jeg er specielt interesseret i. Efter et par dages kamp med det indonesiske bureaukrati lykkes det med hjælp fra UNICEF, FN's børnefond, som jeg skal arbejde for i Indonesien, at fremskaffe en introduktionsskrivelse til guvernøren i Serang. Og ikke nok med det, gode venner fra UNICEF-kontoret skaffer også min ledsager, fotografen Finn Brasen, og mig kørelejlighed og fortæller os, at vi vil blive mødt af en kontakt, som vi sikkert vil få glæde af.

En tidlig morgen forlader vi Jakarta. Trafikken er tæt, nær-

mest kaotisk, og det tager tid, før vi har lagt den enorme storby bag os. Men endelig er vi uden for millionbyen. I begyndelsen er landskabet fladt, rismark efter rismark så langt øjet rækker, kun afbrudt af små, fattige landsbyer. På markerne arbejder mennesker og bøfler side om side. Hist og her står kvinder og vasker tøj i vandingskanalerne, og fodgængere og cyklister zigzag'er ud og ind mellem biler og overlæssede kærre. Vor chauffør kører stærkt, dytter næsten hele tiden og overhaler groft uforsvarligt. Somme tider er han så langt ude i rabatten eller så tæt på en modkørende bil, at jeg lukker øjnene og tænker: »Nu går det galt!« Som et kapløb mod Banten føles det, og inde i hovedet på mig blandes tanker om den farlige biltur med de farer, som 1600-tallets Ostindiefarere udsatte sig for, da de sejlede den mange måneder lange rejse fra Europa til Bantam.

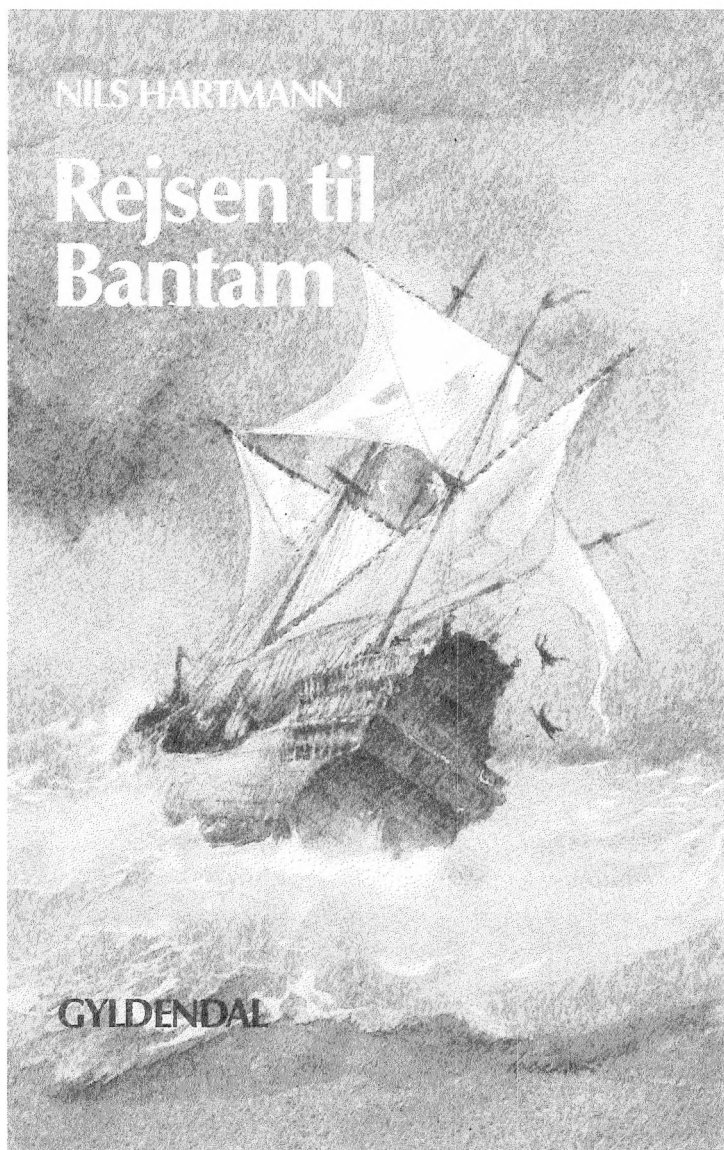
Bantam. Banten. Måske er det her på sin plads at fortælle lidt om, hvorfor jeg først har brugt over en måned på en skibsrejse og nu efter en del besvær er på vej mod mit fjerne bestemmelsessted, Old Banten. Jeg er nødt til at gå lidt baglæns...

Cortemündes dagbog

I 1978 kom jeg ved et tilfælde i besiddelse af »Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75« af J.P. Cortemünde ved Henning Henningsen. Det var en bog, der i de følgende fem år kom til at optage mig meget, og som fik til resultat, at jeg skrev to børne- og ungdomsbøger: »Rejsen til Bantam« og »Tusind dage hjemmefra«, der begge er udgivet af Gyldendals Forlag.

Dagbogen giver et godt indtryk af søfolkenes hårde liv på et handelsskib i 1600-tallet, af rejsens uhyggelige farer, og skibslægen J.P. Cortemünde skildrer indgående de umenneskelige straffe, som var en del af reglerne om bord på skibet »Oldenborg«. Nød og sygdom på grund af fordærvet mad og vand, skørbug og elendighed hørte også med til mandskabets kår. Det var ikke et togt for blødsødne folk med sarte nerver.

Det, der især optog mig, var imidlertid, at stadskirurgen Gre-



Omslagsillustration af Svend Otto S. til børnebogen »Rejsen til Bantam«. Cover illustration by Svend Otto S. for the children's book »Rejsen til Bantam« (*The Voyage to Bantam*).

gorius Smidt i Helsingør sendte sin 11-årige søn Jørgen med på dette dødsensfarlige eventyr blandt rå og barske søfolk. Hvordan kunne et forældrepar finde på at sende deres søn af sted på en rejse, som der var stor sandsynlighed for, at han ikke ville vende tilbage fra? Hvilke tanker gjorde drengen sig på den farefulde, men også meget oplevelsesrige tur?

»Oldenburg« var på mange måder uheldig med sin rejse. På grund af vejrforhold og havari blev turen meget lang, og af de 154 mand, der drog ud i 1672, var det kun 25, der var med, da skibet i august 1675 vendte tilbage til København. Blandt dem, der overlevede, var drengen Jørgen.

Et af de vigtigste kongeriger i Ostindien på den tid, som Cor-temünde skildrer i dagbogen, var Bantam. Her herskede sultan Abu'l-Fath enevældigt. Hans rige omfattede den vestlige del af Java, Østsumatra og den sydlige del af Borneo (Kalimantan) - et rige, som da »Oldenburg« ankom, endnu ikke var bukket under for hollændernes overmagt. Det betød bl.a., at sultanen var interesseret i at drage så mange fremmede nationer til som muligt for gennem handel og oprettelse af loger og faktorier at holde hollænderne på afstand. På den baggrund blev danskerne godt modtaget i Bantam, der i 1600-tallets midte havde udviklet sig til et vigtigt centrum for handelen med peber, sukker, bomuld, ædle træsorter og krydderier. Gennem breve kom sultan Abu'l-Fath i forbindelse med den danske konge Christian V, som bl.a. sendte krudt, våben og tovværk til Bantam til brug i forsvaret mod hollænderne.

I 1680 blev sultanen tvunget til at nedlægge sin regering, og hans søn sultan Hadji overtog magten. Den gamle sultan forsøgte ganske vist ved danskernes og englændernes hjælp at genvinde magten, men sønnen tilkaldte hollænderne fra Batavia, og da de dukkede op med 50.000 mand, var slaget på forhånd tabt. Fra 1684 fik hollænderne monopol på peberhandelen i Bantam, de umuliggjorde danskernes handel, og med sultan Hadji døde det sidste uafhængige kongerige i Ostindien.

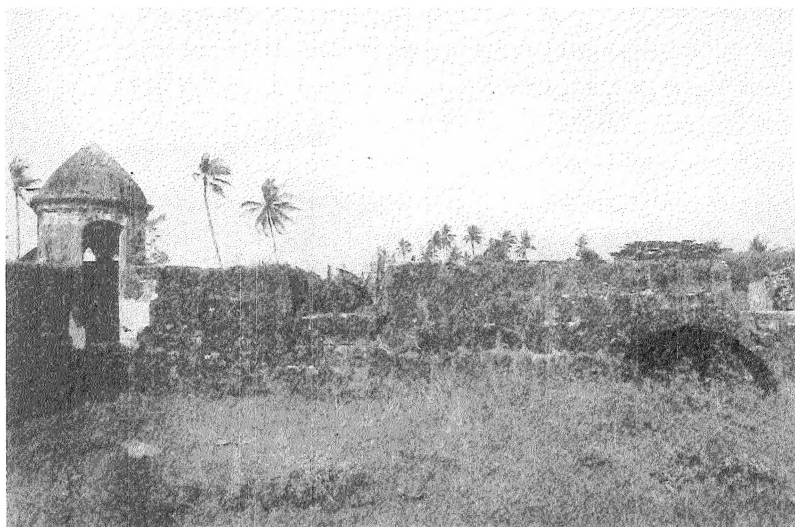
Old Banten

Det er det Bantam, som danskerne blev tvunget til at forlade i slutningen af 1600-tallet, jeg gerne vil se. Hvad er der tilbage af alt det, som jeg ud fra Cortemündes beskrivelser selv har prøvet at give et billede af i bogen »Tusind dage hjemmefra«?

Vi nærmer os Serang. Trafikken bliver meget tættere, og pludselig standser vi foran et lille hus bygget af soltørrede mursten. Her bliver vi modtaget af Halid Sodri, en høj slank mand med levende øjne. Han er forberedt på vores ankomst og går straks i gang med at læse den introduktionsskrivelse, som jeg har medbragt fra Jakarta. Sammen med vor chauffør gransker han den nøje. Vi må skynde os af sted til guvernørens kontor og til politidirektøren, hvis vi skal nå at få tilladelse til at besøge Old Banten inden weekenden, forklarer de. Endnu en tur gennem bureaukratiet, denne gang med masser af cola og snak med folk, der interesseret stiller spørgsmål om, hvad det er, der har fået to danskere til at ville bruge nogle dage i et øde ruinområde. »Danskerne kender vi kun fra badminton og fodbold«, siger de. »Har de virkelig været i Bantam i 1600-tallet. Det har vi aldrig hørt«. Nysgerrigt blader de i Cortemündes dagbog, som jeg har medbragt, gransker billedmaterialet fra Bantam og spørger og spørger.

Da solen går ned, har vi ikke blot fået de fornødne tilladelser, vi er også blevet inviteret til i de kommende dage at bo hos Halid Sodri, som viser sig at være 14. generation i lige linie efter sultan Abu'l-Fath, den sultan, som Cortemünde mødte i 1673, da han besøgte Bantam.

Tidligt næste morgen starter vi. Halid Sodri synes, at vi skal komme standsmæssigt til Old Banten, så han har på vor regning lejet en Morgan-veteranbil med chauffør. Uden tvivl det dyreste transportmiddel, som kan opdrives i hele Serang-distriktet! Først kører vi til Tasikardi, en stor kunstig sø, som leverede vand til sultanens palads og til overrissing af områdets rismarker. Her findes stadig rester af nogle små øer, som blev anlagt,



Nær kysten i Old Banten ligger de overgroede ruiner af det hollandske Speelwijk-fort. Foto: Finn Brasen. *The overgrown ruins of the Dutch Speelwijk fort located near the coast in Old Banten. Photo: Finn Brasen.*

for at sultanen og hans hof kunne komme og rekreere sig. Arkæologen Zubir fortæller, at øerne efter gamle islamiske skrifter var prydet med udskårne træfigurer, og at der var anlagt blomsterhaver, som sikrede, at der altid stod blomster i flor i sultanens yndlingsfarver. Vi ser også stumper af de rør, som gik direkte til sultanens store badeanstalt.

Midt på formiddagen når vi frem til den centrale del af Old Banten. Og svarer det så til mine forestillinger? Jeg går ind mellem nogle ruiner, der er overgroet af græs og ukrudt, indsnuser duftene, springer op på en mur og ser mig omkring, vil i kontakt med selve stedet, møde historien.

Her er usædvanlig smukt. Det hjælper ikke, at jeg har været i mange u-lande tidligere. Det her er anderledes. Eksotisk. Præ-

cis som på film, men blot fuldstændig virkeligt. Jeg kan selv gå på de gamle bastioner, krybe gennem fangekældrene, kigge ind ad smuldrede døre og vinduer til det, jeg får forklaret har været »det gamle Bantam«.

Der er én ting, der straks slår mig, da jeg sammenligner med indholdet i Cortemündes beskrivelse af området »Kort underretning om Bantams styrelse, om byen og dens indbyggere«, og med kortskitsen i dagbogen, og det er, at alting stadig ligger, som det gjorde i 1600-tallet. Der er floden Tji Pandan, dér kineserkvarteret med templet, dér moskeen og dér markedspladserne. Den eneste væsentlige forskel - bortset fra at sultanens palads ligger i ruiner - er, at landet på grund af jordskælv og vulkanudbrud har hævet sig, så kystlinien til Bantan-bugten nu



Ved Tji Panden flodens udløb i Bantan Bugt er der i dag en lille havn, hvor der ligger tæt med praver og fiskerbåde. Foto: Finn Brasen. *By the mouth of the Tji Panden river in Bantan Bay there is today a little harbour packed with praws and fishing boats. Photo: Finn Brasen.*

er mere end én kilometer fra det sted, hvor muren med bastionerne og det senere Speelwijck fort (bygget 1682) er placeret.

Og så er her fattigere, end jeg havde forestillet mig.

Ved Tji Pandan flodens østlige udløb i Banten-bugt er der i dag en lille havn, hvor der ligger tæt med praver. Havn er måske så meget sagt, en stinkende muddrende, som tidevandet netop nu har tømt for vand. Midt i dyndet er der en smal rende, hvor de mindste både - de fleste af dem udliggerkanoer - kan sejle. De store står solidt fast i muddret med deres tunge laster af tømmer fra Sumatras skove og bliver først løftet op, når vandet igen strømmer op i floden.

Langs floden ligger rækker af træhuse, hvoraf de fleste er meget forfaldne, men også mange bambushytter, som bebos af fattige fiskerfamilier. Og overalt vrimler det med vinkende, smilende og råbende børn - mange af dem fejl- eller underernærede.

I sultanens palads

Efter forgæves at have ledt efter murrester på området, hvor der i følge kortskitsen skulle være basar - i dag er der fiskemarked - fortsætter vi til Mesjid Agung Banten, den store moské. Her turde Cortemünde i sin tid ikke gå ind, og jeg finder stedet i dagbogen, hvor han begrundet hvorfor, og læser det op for vore værter, som undrende hører efter min oversættelse:

Ikke langt fra slottet står den prægtigste og største pagode eller afgudstempel. Af sådanne er der adskillige i Bantam; alle er bygget i tyrkisk stil og er meget anseelige. Monsr. Kruse, jeg og nogle andre ville engang gå ind i en af disse for at tage den i øjesyn, fordi vi så, at der sad nogle unge fyre derinde, der indbyrdes uddelte ørefigner, som faldt af under kortspillet. Disse skælmer vinkede smilende til os, at vi skulle komme ind, og greb efter deres kris. Men nogle forbipasserende hollændere kaldte os tilbage med en alvorlig advarsel om at undlade dette, fordi vi ellers straks ville være dødsens eller blive sultanens fanger, og hvis han af hensyn til os endelig tilgav os, måtte pagoden rives ned, og der



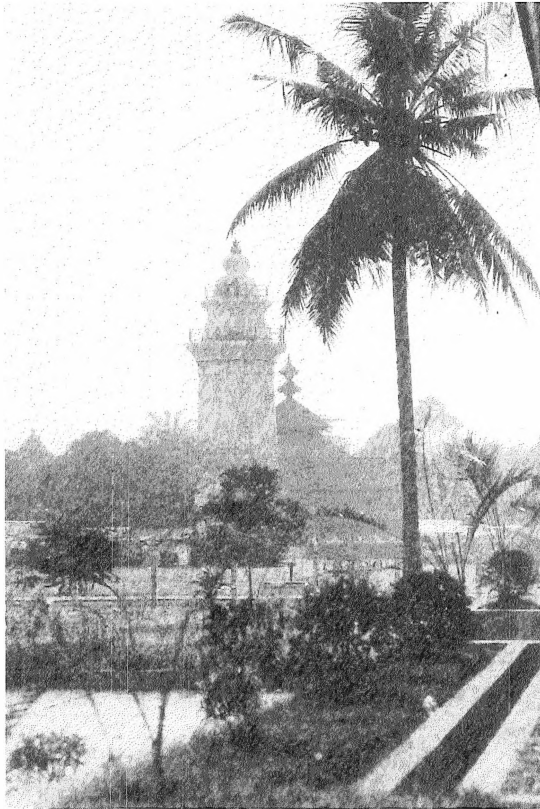
Omkring ruinerne af sultanens palads ligger resterne af de gravede kanaler, som gjorde det muligt at sejle fra Bantam-bugten og ind til paladset. I dag er kanalerne stinkende render, omgivet af fattige bambushytter. Foto: Finn Brasen.

Around the ruins of the Sultan's palace lie the remains of the canals which were dug to make it possible to sail from Bantam Bay right into the palace. Today the canals are stinking gutters surrounded by wretched bamboo huts. Photo: Finn Brasen.

måtte aldrig mere bygges på dette sted, fordi det var blevet forurenet ved at de kristne havde betrådt det. Oh, hvilken blindhed! Da vi så meget klogere gik bort, opløftede de ondskabsfulde javanere et stort skrig.

I dag er der ingen ondskabsfulde javanere, men et par smilende indonesere, som højlydt morer sig over beskrivelsen og spøgefuldt spørger, om vi tør følge dem op i toppen af minaretten, der ligger ved siden af den smukke moské fra 1566.

Fra minaretens top er der en storslået udsigt. Mod nord Bantam-bugten med de mange små øer. Det var på reden herude, at de mange skibe kastede anker og lossede og lastede deres varer. Mod syd bjerget Gunung Karang, som også i dag næsten skjuler



Mesjid Agung Banten, den store moské, som blev færdigbygget omkring år 1600, og som Cortemünde omtaler i dagbogen. Foto: Finn Brasen. *Mesjid Agung Banten, the great mosque which was completed in about 1600 and which is mentioned by Cortemünde in his diary. Photo: Finn Brasen.*

sig i en blå dis. Under os moskékomplekset, kirkegårdene, hvor de mange sultaner og deres familier ligger begravet, ruinerne af sultanens palads, det nyopførte museum og markedspladsen med boder og telte.

»Synd, at I ikke kom for en måned siden« siger Zubir »så kunne I have fulgt udgravningerne oppe ved sultanens badeværelse. Arbejdet ligger stille de næste tre uger på grund af ferie«

» Pas på hovedet«! lyder en stemme.

I bælgravende mørke kravler vi ned ad minaretens trappe, der er så smal, at man dårligt kan klemme kroppen igennem.

På kirkegården bliver vi ført rundt af hr. Obai, der er arkæolog og næstkommanderende på områdets lille museum. Han viser os gravene og fortæller om de forskellige sultaner, mens vi langsomt bevæger os nord om moskeen og når frem til den to meter høje og næsten fire meter tykke mur, som omgiver ruinerne af Surosowan-paladset, sultanens palads, nedrevet af hollænderne i 1832, da de afsatte den sidste sultan.

Da vi er kommet om på den anden side af muren, står vi foran en kæmpemæssig murstenstrappe, som netop er afdækket.

»Vi ved ikke, om denne trappe har været hovedindgangen til slottet, måske i forbindelse med en anløbsplads, hvor praverne lagde til, for stedet er ikke markeret på nogle af de gamle kort«, forklarer Obai. »Der er også teorier om, at det kan have været trappen op til en moské. En ting er vi dog sikre på, og det er, at de gamle hollandske kort ikke er korrekte. Gamle håndskrifter, som er fundet i moskeen, fortæller, at paladset eller kedaton pakuwan, som det kaldes, blev påbegyndt af sultan Maulana Hasanuddin (1552-1570). Men nøjagtig hvor stort det første palads var, og hvor meget hver enkelt af de følgende sultaner har ombygget og tilføjet, ved vi ikke«.

I eftermiddagsdisen går vi ad små nedtrådte stier ind over det kæmpemæssige paladsområde, hvor rester af koralsten og mursten titter frem mellem græsset. Ved den østlige mur gør vi holdt ved en bred overgroet grøft. Obai fortsætter med at fortælle:

»På museet har vi en kopi af et hollandsk kort, der viser, at hele paladsområdet var omgivet af kunstigt gravede kanaler,

som gjorde det muligt at sejle fra havet og ind til slottet, men vi har kun fundet rester af kanalerne mod syd og mod vest. Kunne man også sejle nord om? Og har dette her været en kanal? Vi ved det endnu ikke«.

Mens Obai peger ned mod det, der ligner en stor grøft, roder jeg i min taske og finder Cortemündes dagbog frem. Endnu engang må jeg forklare og oversætte. Ikke mindst tegningerne bliver studeret nøje, og da jeg når frem til tegningen, der viser danskernes modtagelse hos sultan Abu'l-Fath i hans palads, ændrer den almindelige interesse sig til noget, der ligner begejstring.

»Tænk sig, at I skal komme og vise os, hvordan paladset har set ud«.

Før solen går ned bag palmetoppene, når vi under heftig diskussion af Cortemündes oplysninger rundt gennem hele ruinområdet. Ser rester af en lille moské, af sultanens badeværelse og af noget, der må have været en prægtig sal. Men de fleste steder må Obai med beklagelse sige, at han ikke ved, hvad det er, der gemmer sig i jorden.

»Det er et stort problem for os, at vi praktisk talt ikke kender til områdets historie før 1830. En af årsagerne er, at hollænderne har taget eller ødelagt, hvad der var af kildemateriale. Men i løbet af de næste 15-20 år håber jeg, at vi har fået uddannet folk, som kan gå systematisk til værks i udgravningerne, så vi på den måde kan få et bedre billede af Surosowan Palace. En oversættelse af Cortemündes dagbog vil være os til stor hjælp. Ja, blot en fotokopi med nogle stikord...«

Cortemünde! Cortemünde!

Solen er gået ned. Det er 2.dagen for vort besøg i Banten, og vi sidder foran det lille hus hos Halid Sodri og slapper af efter endnu en anstrengende dag. Cikadernes sang fylder luften. Ingen siger noget, men Bantam-virkeligheden, oplevelserne i Old Banten og den store interesse for Cortemündes dagbog fylder

mit hoved og gør mig glad. Det har været en positiv oplevelse at besøge området, og jeg er lige ved at glemme, at jeg er i det moderne Indonesien, så meget har historien optaget mig.

»Når jeg tænker på, hvor mange generationer min familie har levet her« siger Halid Sodri pludselig og bringer mig tilbage til virkeligheden, »så føler jeg, at stedets sjæl og min sjæl er smeltet sammen«.

Jeg forstår ikke helt, hvad han mener, men han fortsætter med at fortælle om sin familie, om Abu'l-Faths fald, fordi hans søn tog magten ved hollændernes hjælp. Vi diskuterer kolonitiden og dens betydning for Indonesien i dag. Ville Banten have eksisteret som kongedømme i dag, hvis hollænderne ikke var kommet?

»Ville jeg have været sultan«? spørger han og ser alvorligt på mig.

Det spørgsmål tør jeg ikke svare på, men han fortsætter:

»Vi må søge tilbage til historien, hvis vi vil vide noget mere om os selv. Må jeg se din bog... Din store, gule bog«?

Jeg henter Cortemündes dagbog og giver ham den. Snart kommer flere til, og de lægger bogen ved siden af lampen, mens de sætter sig i en kreds udenom. Først ser de på alle billederne. Stiller spørgsmål til billedteksterne, peger og diskuterer. Så beder Halid Sodri mig om at finde de afsnit, der fortæller om Java og om Old Banten.

Igen må jeg oversætte, mens de undrende lytter til Cortemündes beretninger om regeringen på Java, om Bantams styrelse og om indbyggerne i byen Bantam. Da jeg når til afsnittet om de javanske kvinder og piger, er jeg ved at være træt, men de vil blive ved, synes at Cortemünde er fantastisk, og vil ikke lade mig stoppe.

»Åh, den Cortemünde« siger Halid Sodri, »hvor ville jeg give meget for at have ham her i dag ... han er den bedste gave, jeg har fået i lange tider«.

Nattemørket slutter sig tæt om os, og samtalen fortsætter

nogle timer endnu. Før vi går til ro, forærer jeg mit eksemplar af Cortemündes dagbog til Halid Sodri, mens jeg tænker på, hvordan et stykke Danmarkshistorie med ét er blevet betydningsfuldt for en lille gruppe indonesere - nøjagtig som det blev det for mig, da jeg fik fat i bogen.

Farvel Bantam

Den følgende morgen har Halid Sodri det som en fisk i vandet. Han har været tidligt oppe og allerede fået kopieret fem eksemplarer af afsnittet i Cortemündes dagbog, som handler om Bantam. De er til museumsfolkene og til hans familie, siger han stolt og fortsætter engageret med at fortælle om de ting, som familien stadig har bevaret fra sultan Abu'l-Faths tid. En kris (dolk) af ægte guld, smykker, kinesisk porcelæn og gamle sølvmonter.

Luften er meget varm og tung af fugtighed, da vi senere på dagen tager tilbage til Old Banten sammen med Halid Sodri. Vi sejler ud på Banten-bugten med en fisker i hans lille udliggerkano. Landskabet rundt om bugten er smukt med palmer og træer langs den flade kyst, bagved bliver det mere kuperet, og inde bag Old Banten »viser dette skrækkeligt høje, til skyerne rækkende bjerg sig, altid i blå farve, på grund af den 12 miles afstand«. (Cortemündes beskrivelser af Gunung Karang).

Vi går i land på en af de mange fugleøer, ser traner og flamingoer, og sejler til stedet, hvor vi mener, at Oldenborg efter Cortemündes beskrivelse ankrede op. I dag er her ikke dybere, end at vi kan nå bunden med åren. Jeg sidder og stirrer ind mod byen. Den gamle bastionsmur er helt skjult af træer og buske, men jeg kan skimte det kinesiske tempel ved Tja Pandangs vestlige udløb, og midt i det hele knejser den gamle minaret som et vartegn over Old Banten.

Et øjeblik kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvordan Cortemünde, Jørgen Smidt og alle de andre danskere har følt det, da de den 23. april 1673 »om eftermiddagen ankom lykkeligt for Bantam, den store sultanske residens og handelsby, be-

liggende på Java majors verdensberømte kyst og anmeldte deres ankomst med 9 svære kanoner «.

De har uden tvivl været fascinerede og forundrede, som jeg også er det.

Vi sejler tilbage til den mudrede og stinkende havn. Rejsen til Bantam er ved at være slut.

En rejse er aldrig bare en rejse i rummet, siger Lévi-Strauss. Aldrig bare en forflyttelse fra et geografisk sted til et andet. Det er også en rejse i tiden.

Hvornår var det så bedst at komme til Bantam i 1673 eller i 1986?

Ville jeg have foretrukket at møde et Bantam med sultan, menneskemylder og europæiske handelsskibe på reden?

Både ja og nej.

Inderst inde tror jeg, at jeg er tilfreds med at have haft mulighed for at konstatere, at der stadig - takket være Cortemünde - er meget, der kan give én en følelse af forbindelse til stedet. Noget som gør mig til et led i en kæde.

Old Banten bærer sin eksotiske skønhed i sig selv, uafhængig af historien. Og alligevel føler jeg, at jeg vender tilbage rig på oplevelser, der i mere end én forstand har rummet noget tidløst, eller måske snarere har bragt orden og sammenhæng i mit Bantam-univers.

An Echo from Bantam

Summary

In 1982-83 Nils Hartmann published two books for children and adolescents entitled »Rejsen til Bantam« (The Voyage to Bantam) and »Tusind dage hjemmefra« (A Thousand Days Away From Home). The historical background for these books has been found in J.P. Cortemünde's »Dagbog fra en Ostindiefart

1672-75« (Diary from a Trip to the East Indies 1672-75), ed. Henning Henningsen, *Søhistoriske Skrifter* (Maritime Historical Papers) Vol.V, published by the Danish Maritime Museum in 1953.

In 1986 Nils Hartmann sailed to Java on the Indonesian freighter »Mataram« in order to visit Old Banten, where the Danish East Indiamen used to call to trade in the 17th century. What was left of all the things which the author, on the basis of Cortemünde's description, had tried to give an impression of in his two children's books?

It transpired that Cortemünde's diary was a fantastic source of useful information for a visit to Old Banten today. The old sketch maps can still be used, and the information in the diary gave rise to great enthusiasm on the part of local museum officials and the descendant of the Sultan.

In his article Nils Hartmann tells of his very personal feelings of »revisiting« Old Banten, and he affirms that thanks to Cortemünde's diary there is much to make a Dane feel tied to the place.

Sømandens våde grav

Begravelse til søs - sømandens tanker om liv og død,
paradis og helvede

Af

Henning Henningsen

Den 27. marts 1980 skete der en tragisk ulykke i Norge, idet olieplatformen »Alexander L. Kielland« kæntrede i Nordsøen. 123 omkom, og ligene af 36 af disse blev ikke fundet. De efterlodte ønskede at få platformen vendt, så ligene kunne bjerges og blive begravet på kirkegården, hvor de kunne ligge i fred. Dette gav anledning til en forespørgsel til forfatteren gennem overlæge i psykiatri Eivind Haga, Stavanger, om de folkelige traditioner om sømandens død på søen og den våde grav, han fik der. Det er et spørgsmål af stor religiøs, følelsesmæssig og psykologisk betydning. På basis af et omfattende kildemateriale har forfatteren her søgt at belyse dette spørgsmål, som giver et indblik i de søfarendes inderste sjæleliv, især i ældre tid. - Det kan oplyses, at platformen i 1983 virkelig blev vendt under enorme anstrengelser og udgifter. Desværre fandt man kun seks af de savnede lig.

Sømandens farefulde liv

»Havet er én stor grav«, erklærede en gammel fiskerkone i Harbøre. Hun havde mistet både sin mand og sin eneste søn på søen. Og det er da også sikkert, at skibet i sejskibenes tid var den farligste arbejdsplads, man kendte, selv når man ser bort fra krigsbegivenheder, sørøveroverfald o.lign. Forlisstatistikken er en bedrøvelig læsning. Blot et par eksempler: mellem 1500 og 1635 afsejlede ialt 1450 portugisiske skibe til Ostindien, og 225 af disse forliste. 1670-1719 gik 84 hvalfangerskibe fra Hamborg tabt. I året 1852 forliste hele verden over 12.041 skibe ifølge Lloyd's liste. 1864-69 forsvandt alene 6.356 engelske skibe, d.v.s. 3 pr. døgn i gennemsnit. På den jyske kyst strandede 1851-1926 3808 skibe. I tiden 1873-77 forliste ialt 345 danske skibe, hvorved ca. 700 personer omkom.

Antallet af døde søfolk var chokerende. Og det skyldtes ikke

blot strandinger og forlis, men også de mange uheld og sygdomme om bord. På en engelsk ostindiefarer »Edward Bonaventure« døde 1598ff. 178 mand af 198; på den danske ostindiefarer »Oldenborg« kom af en besætning på 150 mand kun 25 hjem (1672-75). Dødsraten på ostindie-, vestindie- og kinafarerne i 1700-årene lå i gennemsnit mellem 7,6 og 29,5% på franske skibe. I 1800-årene regnede man på engelske skibe med et tab på 4% af britiske søfolk, og hver syvende kaptajn omkom på voldsom måde. 1865 døde 2.259 engelske søfolk ved drukning, ulykkestilfælde og sygdom, og kun 39 døde en naturlig død. 1872-84 mistede 36.000 engelske søfolk livet, og de fleste af disse var unge mennesker. I gennemsnit lå levealderen om bord på 40-45 år.

Langt de fleste uheld om bord med dødelig udgang skyldtes fald fra riggen under arbejdet til vejrs. Faldt nogen ned på dæk, blev han i reglen knust, faldt han i søen, var han også så godt som fortabt, selv om man straks kastede redningsmidler ud til ham. Sejlskibene var ikke i stand til straks at mindske fart og svaje rundt for at fiske ham op. Der var også altid stor risiko for, at hajerne ville tage ham, og rigtigt sikkerhedsudstyr eksisterede ikke om bord. Var vandet koldt, blev kroppen hurtigt afkølet under legemstemperaturen, hvad der betød døden.

Under storm brækkede søen tit over skibene og skyllede folk over bord. På det Danske Asiatiske kompagnis kinafarer »Prinsesse Charlotte Amalie« fejede en voldsom styrtsø i 1782 56 mand af dækket på én gang, deriblandt kaptajnen. Sovende personer kunne trille over bord, hvis skibet rullede, og man kunne nemt blive skyllet i søen, når man forrettede sin nødtørft på den åbne gallion i forskibet. Man kunne også falde ud gennem en åben kanonport. Om bord var der ligeledes flere eksempler på, at folk kvæstedes og dræbtes ved at falde gennem en åbentstående luge ned i lastrummet. Andre slags ulykker forekom: man kunne risikere at få en nedfaldende rå, en blok eller et merlespir i hovedet; under ankerindhivning skete der ofte al-



Den overbordfaldne havde sjældent håb om at blive reddet, da et sejskib kun vanskeligt og langsomt kunne vende for at samle ham op, især i hårdt vejr. Redningsmidler om bord eksisterede ikke i ældre tid, og ved råbet: Mand overbord! kastede man derfor i en fart løse genstande ud til ham: en lejder, et hønsebur, en tønde o.lign. - Stålstik af Chardon efter F. Gudin i A. Gréhan: La France Maritime I (Paris 1852). *As there was no life-saving equipment on board in the olden days it was necessary to throw loose objects into the sea when someone fell overboard. The chances of the ship being able to turn around were quite minimal.*

vorlige uheld, hvis det svære kabel løb løbsk, og gangspillet snurrede rundt; en wire kunne springe, og rattet kunne løbe rundt og dræbe rorgængerens.

Ved siden af disse uheld spillede dødelige sygdomme en stor rolle: smitsomme sygdomme som kopper, tyfus, kolera; tropiske febre som malaria og gul feber; mavesygdomme som dysenteri med diarré og blodgang, og sidst men ikke mindst skørbugen, som skyldtes vitaminmangel, og som især, før man gennem

erfaring opdagede citrussaftens helbredende virkning, bortrev mange søfolk. Kun få om bord døde en naturlig død i deres køje.

Sikring af skib og besætning ved magisk kraft

Man søgte selvfølgelig, så godt man kunne, at sikre sig mod ulykke og død ved magisk hjælp. Allerede før masten blev sat i et nybygget skib, lagde man sølvmonter i mastesporet; de skulle bringe heldige farter og desuden god fortjeneste. Skibet blev udstyret med forskellige talismaner og maskotter, som skulle beskytte det, f.eks. dyrehorn eller hornlignende genstande på klyverbommens nok, hajhalefinner eller delfinhaler, som også mentes at give god fart, eller også et albatros hoved og et skind af et ofret får. En hestesko kunne sømmes til masten - stål var virksomt mod det onde; i kristen tid opsatte man ofte kors og helgenfigurer i stævnen eller andetsteds om bord. Alt dette antoges at have magisk kraft mod det onde.

Søfolkene værnedes sig personligt med alle slags amuletter. Endnu i vore dage kan man træffe søfolk og fiskere med en guldring i øret, den skulle beskytte mod dårlige øjne, gigt, hovedsmerter, tandpine, men den var også god mod djævelskab. Andre amuletter kunne være et stykke rav eller koral, en hjatand, en sølvmonter i lommen og også kristne amuletter som kors, rosenkranse, stumper af indviadede alterlys eller helgenbilleder. Virksom mod at drukne var en lille dåse salt, en sejrsskjorte (ens egen fosterhinde), hvis man havde en, og også tatoveringer som et kors, et pentagram eller en lykkegris. Bar man en tatovering af et krucifiks, vovede hajerne ikke at æde én, troede man.

Selv om søfolk gerne pralede med, at de var meget overtroiske, vel på grund af deres farefulde liv, var de dog samtidig på deres vis religiøse, uden at de følte, at de to ting egentlig var uforenelige. Tro og overtro gik hånd i hånd. Samtidig bandede de ganske forskrækkeligt uden nogen religiøs hæmning. På katolske skibe betød den ydre religiøse fernis mere end på prote-

stantiske. Katolikkerne havde helgenbilleder opstillet om bord: St. Nikolaj, St. Clemens, jomfru Maria, St. Christoforus, St. Gertrud, St. Erasmus (Elmo) og andre søens specielle skytshelgener, og de stillede sig trygt under deres beskyttelse og bad inderligt og opgivende til dem i havsnød i stedet for at arbejde på at redde skibet, som protestantiske søfolk gjorde det. I særlig farlige situationer gjorde de løfter til de højere magter og lovede votivgaver (latinsk *votum* = løfte), f.eks. penge, alterlys, sølvtøj, tavler eller modeller af skibet til kirken; de kunne love at gøre valfart til en bestemt helgens kirke, hvis de blev reddet. Også protestantiske søfolk kunne love penge til de fattige - der stod altid en fattigbøsse om bord -, eller de kunne love at give udstyr efter evne, kostbart eller fattigt, til kirken. Om mange alterstager, lysekroner, kirkeklokker, prædikestole m.m. fortælles, at de er givet efter løfte i havsnød. Ja en del kirker skal ifølge sagnene være bygget af reddede skippere, jomfruer, dronninger ell.lign.

Varsler om forlis og død

Under de stadig skiftende, altid usikre forhold for sejladsen er det klart, at sømændene ustandselig tog varsler om ulykker, forlis og død. Nogle af dem var synske og havde f.eks. på fornemmelsen, at skibet ville gå under, hvorfor de nægtede at lade sig forhyre på det. Andre så i drømme skibet forgå. Der blev taget utallige varsler af fugle og af væsner i søen, af skyer og bølger og alt andet, småt og stort. F.eks. betød det ulykke at have blomster om bord, de mindede for meget om ligkranse. Mystiske skikkelser mentes at dukke op om bord og vandre rundt på dækket og klatre til vejrs. Oftest så man dem ikke, men følte, at de var der. Genfærd kunne vise sig som skeletter i olietøj og søstøvler og bebude undergang, som senere skal berettes. Der kunne høres uhyggelige skrig fra riggen, og skibet kunne give sig med knagende lyde; skibsklokken kunne begynde at ringe af sig selv som en døds klokke. Selv om disse lyde kunne forklares på naturlig

vis, spredte de dog gru. Allermest kendt er den tro, at rotterne ville »forlade det synkende skib«, når det lå i havn før sin sidste rejse. Det samme fortælles forøvrigt om skibshunden, og ligeledes om skibets værneånd, skibsnissen.

Også den enkelte sømands forestående død kunne markeres af forvarsler herom. Fugle kunne sætte sig i riggen, eller en haj kunne luske bag skibet i dagevis, og en eller anden sømand fik nemt den overbevisning, at det var ham, det gjaldt. Et blått lys, den såkaldte ligild eller nåild (nå = lig), kunne iagttages ude over søen, - et sikkert tegn på, at én skulle drukne dér; man kunne skimte en ligkiste anbragt oppe i riggen; én kunne høre en kirkeklokke ringe eller et drikkeglas klinge, - altsammen sikre tegn. Måske fik sømanden i drømme et forvarsel om sin død. Var det i land, kunne han så lade sig afmønstre eller nægte at gå med, hvis han da ikke uden at knurre hengav sig til sin skæbne. Synske kammerater kunne se en mystisk skikkelse, måske vedkommendes dobbeltgænger, gå hen og læne sig over en sømands køje, eller de så ham falde over bord. Hvis han så oven i købet lå på maven og sov i sin køje med næsen i puden, var det tydeligt nok, for i denne stilling flød ligene rundt i søen, vidste man.

Havet er hedensk og kræver ofre

Efter gammel kristen overtro er havet hedensk, vel fordi det mentes at være fyldt med uhyggelige væsner. Da Satan eller Lucifer og hans engle blev udstødt fra himlen, faldt nogle af dem på jorden, siger en folkelig overlevering, og de blev til bjergfolk eller underjordiske, nisser og trolde, mens andre faldt i søen og blev til havfolk: havmænd og havfruer. Desuden vrimlede det med sælsomme havuhyrer: søslanger, kraker (kæmpefisk), havtrolde osv. Man var på det rene med, at disse væsner forlangte menneskeofre; selv den fredsommeligt udseende havmand åd druknede søfolk, mente man. Det var derfor en almindelig tro, at disse uhyrer var berettigede til sådanne ofre, ellers ville de



Havets onde, hedenske magter pønsede altid på at få skibene til at forlise og sømændene til at drukne, så de blev deres bytte. Kalkmaleriet fra ca. 1400 i Bregninge Kirke ved Kalundborg viser en skare djævle, som overfalder en kogge. Heldigvis redder søfartens mest populære helgen, St. Nikolaj (t.h.) skib og mandskab. - Fot. Nationalmuseet. *A group of devils attack a cog to make it go down. The patron saint of shipping, St. Nicholas, saves the ship and the crew. Fresco from about 1400 in a Danish village church.*

hævne sig på skibet og fremkalde frygtelige storme og mange forlis. Søen tager dem, der er forudbestemt til at drukne; hvad søen ønsker, beholder den, sagde man. Det var derfor en vidt udbredt sædvane, som kan spores selv i vore sportsglade tider, at sømænd og fiskere fandt sig i tanken om, at de kunne være forudbestemt til at drukne og derfor ikke ville lære at svømme. Faldt de over bord, var det bedre, mente de, at de straks druknede og ikke trak den uundgåelige pine i langdrag. Derfor var mange søfolk også indstillet på ikke at forsøge at redde deres overbordfaldne kammerater, som tydeligt nok hørte søen til.

Havet var den rette grav for sømanden, sagde man. Blev man alligevel reddet, hjalp det ikke meget, for søen skulle nok få fat i én alligevel til slut. Den lod sig ikke snyde for det, der rettelig tilhørte den.

Den stadig udbredte tradition, at en kaptajn bør gå ned med sit skib, hviler måske til syvende og sidst på samme overbevisning, at havet kræver ham selv sammen med skibet. Den bunder ikke i juridiske overvejelser, idet lovgivningen op gennem tiden nok har betonet, at kaptajnen, hvadenten det drejer sig om et orlogs- eller koffardiskib, ikke må forlade sit skib, så længe det er ham muligt at blive derpå, og der kan være håb om dets redning. Men derefter skal han forlade det, bl.a. fordi han har ansvaret for mandskabet og dets frelse. Nu til dags opfatter man traditionen som et spørgsmål om kaptajnens æresbegreb eller pligtfornemmelse, hvis ikke man ser på den som et udtryk for hans kærlighed til sit skib - altsammen noget der i virkeligheden forekommer én at være en bravadoagtig gestus, helt ude af trit med moderne, nøgtern tankegang. Det er vel muligt, at den rigtige forklaring skal findes i sømandsovertroen. Da galease »Margrethe Mathilde« af Ringkøbing i 1867 sprang læk på rejse til Norge og var ved at synke, sagde skipperen opgivende til styrmanden, som ville sætte skibsbåden ud: »Skal skibet synke, synker vi med!« Et sagn fra Cornwall fortæller om en kaptajn, der gik ned med sit skib ud for Land's End netop ved midnatstid. Han blev begravet på kirkegården, og nogle hører stadig en skibsklokke slå fire plus otte glas fra hans grav.

Også ligene af dem, der døde om bord på grund af uheld eller sygdom, tilhørte søen og måtte gives til den.

På samme logiske måde mente man, at et sunket skib tilhørte søen og ikke burde bjerges og sættes i fart igen. Skete det alligevel, kunne man være sikker på, at havet krævede sin ejendom tilbage, så det ville forlise igen. Det var ligeledes en udbredt tro, at et sunket og atter hævet skib ville være plaget af de druknede søfolks genfærd.

Eufemismer for at dø

Søfolkene var i reglen ikke bange for at dø. Det var nærmest sorgen hos deres kære familie derhjemme, de tænkte på, og hos deres kammerater. Deres daglige livsbetingelser var ganske hårde, og drukning var en let måde at forlade jordelivet på.

For døden havde de en lang række eufemismer, spøgefulde omskrivninger, som spillede på det maritime. Danske udtryk for at dø kunne f.eks. være: stikke (give) tampen (trossen) fra sig; slippe tampen; vende sit sidste glas (timeglasset under vagten); kaste anker, gå til sin sidste ankerplads; gå til køjs hvor de bruger tang til sengehalm; gå til hvile i det store kabelrum; blive stuvet ned i ruffet; gå vesten om Skotland. Tilsvarende tyske udtryk var f.eks.: in den Bach fallen; im Bach liegen; in Gottes grossen Keller gehen; auf die lange Reise gehen; Rasmus (= søen) holt ihn. Andre udtryk for dybet er: die grosse Seekiste; Kabeljau-, Hai-, Perdukeller (fransk perdu = tabt); Grog-schapp (grogskab). Engelske udtryk: slip (coil up) one's cable; cut the painter (= line); drag one's anchor for the other world; go out with the ebb (man troede ofte, at døden indtrådte ved eb-betid); be under sailing orders; have Death for a hammock mate (= køjekammerat). Om udtrykkene Davy Jones' Locker og Fiddler's Green, se senere.

Sådanne mere eller mindre forsorne udtryk - man kunne også ganske enkelt sige: han er blevet, han kom bort o.lign. - kan godt oprindeligt være tabuomskrivninger. Det var for farligt at bruge selve ordet dø - havets magter kunne måske høre det og komme på dårlige tanker -, derfor måtte man udtrykke det på anden måde, når man snakkede om det.

Den drukne(n)de melder sig hos sine kære

Der findes utallige beretninger om, hvordan sømanden ad overnaturlig vej har haft kontakt med sine kære derhjemme i selve dødsøjeblikket, eller når han lige var død.



Under sømandens fravær gik hans kone eller kæreste ofte op i kirken for at bede for hans tilbagekomst i god behold. På dette franske træsnit fra ca. 1870 ser man hende i et maritimt kirkemiljø, med votivskibe, givet af søfolk til tak for frelse af havsnød, mindekranse for omkomne søfolk og et billede af Jomfru Marie, »Havets stjerne«, som hun beder sine Ave Maria'er til med rosenkransen i hånd. *The sailor's wife or sweetheart recites Ave Marias for him in the Catholic sailor's church with votive offerings in the form of ship models, wreaths, and a picture of the Virgin Mary.*

En sømand kunne melde sig hos sin kone, sin mor, sin kæreste eller andre familiemedlemmer, f.eks. i drømme, eller hans våde, ligblege skikkelse i olietøj og søstøvler, med tang i håret, kunne banke på døren eller ruden med dumpe slag, gå tungt op ad trappen, tage konens varme hånd i sin iskolde og efterlade våde fodspor. Undertiden skete det ved, at hans indrammede billede faldt ned af væggen, eller hans stemme råbte mor! eller sagde det sidste farvel. Uret kunne gå i stå, og senere viste det sig, at drukneulykken netop var sket i selvsamme øjeblik.

Sådanne tilfælde af »fjernsyn« eller »fjernhør« har været almindelige, også i det gamle Grækenland og i nordisk sagatid, og man har prøvet at forklare det som en slags telepati.

Derhjemme var der særlige personer, mest ældre kvinder, »kloge koner«, - ofte anset for hekse, - som havde synske evner. Til dem henvendte hustruer og mødre sig ofte, når det var på de tider, at sømanden skulle vende tilbage efter rejsen, for at spørge, om han ville komme hjem i god behold, og hvornår. Hustruer og mødre kunne også selv prøve at finde ud af det. De kunne bede Gud give sig et tegn på, om den kære levede endnu, og lade sig berolige, når de ligesom følte en varm hånd lægge sig over deres. Fra den jyske vestkyst fortælles, at en mor, hvis søn var på langfart, vadede ud i stranden og kaldte ham tre gange ved hans fulde navn. Hvis hun ikke så ham komme, var det et tegn på, at han endnu levede. Ellers ville han have vist sig for hende.

Iagttagelser om druknede

Om druknede sagde man, at de var »midt imellem flydendes og synkendes«. Andre mente, at ligene kom tre gange op, inden de sank. På den niende dag ville de druknede flyde op igen - efter sigende fordi deres galdeblære bristede på det tidspunkt, eller fordi gassen fra forrådnelsen løftede dem op.

Søgte man efter druknedes lig, var det en god måde at sætte et tændt lys i et brød og lade det flyde i vandet. Det ville nemlig

så med strømmen sejle hen til det sted, hvor liget lå på bunden, og stoppe der. Man kunne også anbringe lyset i en tot halm eller på et stykke træ.

Man mente efter iagttagelser at kunne fastslå, at en druknet flød i vandet med hovedet nedad - og det var heldigt, for vendte ansigtet opad og så på én, var det et tegn på, at vedkommende selv snart skulle drukne. En druknet kvinde derimod flød på ryggen, fordi hun, som det blev troet, selv efter døden søgte at lokke mænd til sig, og den der så hende var fortabt, - et håndfast udtryk for den vidtudbredte tro, at kvinder om bord var farlige. I modsætning hertil havde den romerske naturforsker Plinius i oldtiden meddelt, at kvindelige lig vendte ryggen opad af anstændighedsgrunde, mens mandlige flød med ansigtet opad.

På Magellans verdensomsejling 1519ff. observerede man, at kristne søfolk flød med ansigtet mod himlen, mens indiske så ned i dybet.

Havet en retfærdig dommer

Når en mand om bord var død, enten ved et uheld eller ved sygdom - i sjældne tilfælde ved et mord - skulle den døde så hurtigt som muligt »begraves«, dvs. med ceremonier overgives til søen. Han måtte helst ikke blive en nat om bord på skibet. Havets magter krævede den døde som deres ejendom straks, ja de blev ligefrem utålmodige, hvis det ikke skete med det samme, og ville måske oprejse en vældig storm, som kunne resultere i forlis eller stranding, eller modsat: sørge for at det blev vindstille i lang tid, hvad der også kunne være katastrofalt. Man mente ligeledes, at kompasset ville blive påvirket af den døde og derfor vise falsk kurs.

Men heller ikke for skibet var det godt at have et lig om bord, helt bortset fra den uhyggelige fornemmelse hos mandskabet. Allerede tilbage i den græske og romerske oldtid finder vi den tro, at både en syg og en død person, og for den sags skyld også en forbryder, ikke mindst en morder, ville besudle skibet og

gøre det urent. Dette var så meget farligere, som gudernes vrede blev opvakt derved, således at de ville lade det gå ud over skibet og samtidig dets uskyldige mandskab, der derved ville gå til grunde i storm og uej. Skibet kunne på guddommens vegne simpelthen ikke tåle at have en død om bord. Derfor var en renselse (*lustratio*) af skibet højst nødvendig, efter at liget var kastet i søen. Allerede ved søsætningen og også ved afsejlingen var det blevet rensed ved ofre til guderne og forskellige riter, deriblandt præsteskabets ceremonier med rensende midler som ild (fakler), æg og svovl. Både skroget, alle genstande om bord og hele mandskabet med deres klæder og våben blev rensed ved hjælp af fremsigelse af bønner, stækning af rent vand og offerdyrenes blod, samt præstens formaning til de døde om at forsvinde fra skibet og lade det i ro. Tit kunne en sådan renselse omfatte den hele orlogsflåde, som man mente blev besmitet af et enkelt urent skib.

Endnu op i vor tid lader man både i fremmede kulturer og især i katolske lande et nybygget skib rensed ved vievand, svovl og æg samt ild. På norske hvalfangerskibe har man helt op til nutiden »brent bort det vonde« med krudt, fakler eller blæselamper, hvis man havde en fornemmelse af, at der var noget galt med skibet, fordi der var noget ondt om bord.

Det er sandsynligt, at der bag disse skikke ligger bl.a. den græske tanke om, at havet var retfærdigt og formåede at skelne mellem skyld og uskyld på gudernes vegne, således at det straffede folk, som havde forsét sig, ved at lade deres skib gå under, så de druknede og derved altså gik glip af en normal begravelse, - desværre altså med det resultat, at uskyldige samtidig risikerede at blive medtaget i samme straf. Derfor var det vigtigt at foregribe ulykken ved at skaffe sig af med den skyldige, f.eks. ved at finde ud af hvem det var ved lodtrækning, og derpå kaste ham i søen. Samme tankegang ligger til grund for bibelens historie om profeten Jonas, som blev kastet over bord for at redde skib og mandskab. Var man ikke helt sikker i sin sag, kunne man

sætte den, man troede var skyldig i en eller anden brøde, ud i en båd med eller uden lidt proviant og drikke, årer eller sejl. Hvis de virkelig var uskyldige, regnede man med, at søen ville redde dem. Eller man kunne sætte dem i land på en øde ø eller kyst, kun forsynet med mad for et par dage, et fyrstøj, en kniv ell. lign. Ilandsættelsen (eng. *marooning*) er nævnt i mangfoldige europæiske sølove fra middelalderen og senere tid, dog som straf for en eller anden brøde som f.eks. at være opsætsig over for skipperen, at opvige kammeraterne, for tyveri, for at gøre vrøvl over maden. Endnu i Christian V's Danske Lov 1683 (4-1-9 og 4-1-15) anføres dette som en straf; dog siges det som en mildnelse, at forbryderen kun må sættes i land, »hvor kristne folk bor«. Endnu i 1818 kom der en dansk lovbekendtgørelse angående skibsfolks ilandsættelse, hvorefter det i visse tilfælde stadig tillodes. Først 1866 ophævedes denne primitive lov. Den oprindelige mening med den var selvfølgelig, at skibets myndigheder fralagde sig ethvert ansvar og overlod det til de højere magter at vurdere, om fyren var skyldig eller ej, og om de eventuelt ville lade nåde gå for ret og redde ham.

Sejle med lig i lasten

Selv om søfolkene var hunderædde for det, skete det dog nu og da, at skibet førte et lig med sig til begravelse i land, selvfølgelig helst derhjemme. Det kunne være kaptajnen, hvis han døde undervejs, hans kone som ledsagede ham på rejsen, høje orlogsofficerer, passagerer som guvernører, embedsmænd fra kolonierne osv. For at konservere sådanne lig var det nødvendigt at gøre ekstra foranstaltninger. Ofte fortælles, at de blev lagt i et fad med spiritus af en eller anden art. Det er f.eks. velbekendt - og muligvis sandt -, at admiral Nelson efter sin død i slaget ved Trafalgar 1805 blev hjemført i en tønne rom, hvorfor rom også populært kaldtes *Nelson's Blood*, idet folkene skal have drukket flittigt af rommen undervejs, - »tappet admiralen«, som det også kaldtes. Der nævnes andre slags alkohol til lignende brug,

f.eks. genever, whisky og sprit. Allerede i vikingetiden lagde man døde helte i salt, og Svend Tveskæg, der døde i England 1014, blev sendt hjem til Danmark nedlagt i urter, altså lidt hen



Et yndet og samtidig uhyggeligt middelaldermotiv var dødedansen: Døden vandrede om og hentede dem, der skulle dø, kejsere og paver, rige og fattige, smukke og grimme, - ingen undgik ham. En af de mest kendte dødedans-serier skyldes den tyske kunstner Hans Holbein den yngre, som ca. 1525 i 41 træsnit skildrede Dødens besøg i alle samfundslag. Her kommer han om bord på et skib, der er ved at gå under - den knækkede mast og det sønderrevne sejl viser det - for at hente søfolkene. Der er altså ikke tale om et dødeskib, selv om det kunne ligne det. *Death comes aboard during a shipwreck to fetch the sailors.* - Woodcut from about 1525 from Hans Holbein the Younger's Dance macabre series.

efter en slags balsamering. Man kunne også lægge ligene i læsket kalk, ja døde hvalfangere blev bragt hjem i nedfrosnen stand, siger Olaus Magnus i 1555. Hvalfangerskibene tog i reglen ligene med hjem til begravelse. Af 240 døde blandt hvalfangere fra øen Føhr blev de 234 ført hjem. Resten sattes ned blandt isflager i Grønlandshavet.

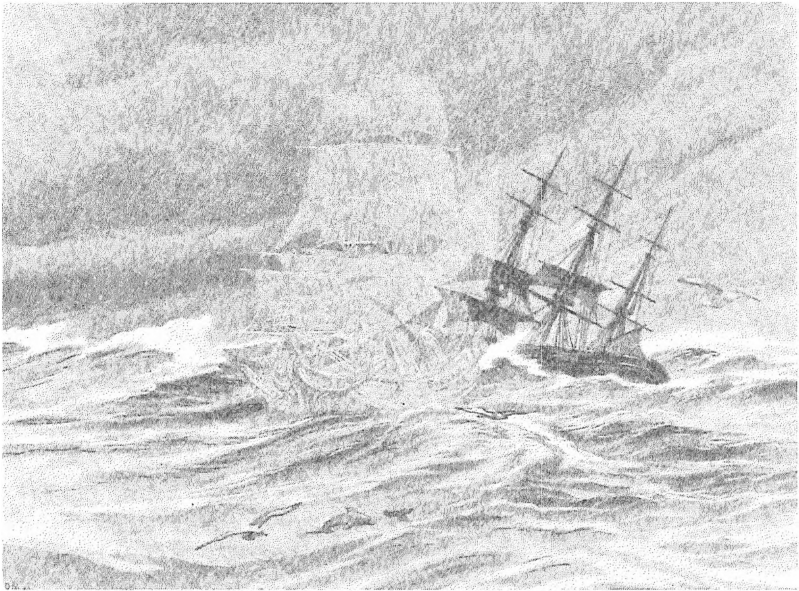
Det skete, at skippere og fornemme passagerer tog deres ligkiste med om bord, i tilfælde af at de skulle dø undervejs, - noget som søfolkene var bange for: en ligkiste varslede altid død og undergang. Af pladshensyn kunne ligkisten anbringes oppe i merset, eller den kunne nedgraves med den døde i sandballasten eller i selve lasten, hvis den f.eks. bestod af kul eller guano. Kisterne var i reglen dobbelte, af træ udvendig og af bly eller zink indvendig, og godt kalfatrede. De var derfor næppe farlige hygiejnisk set, men folkene var alligevel rædde for dem og ville helst smide dem i søen, hvor de efter deres overbevisning hørte hjemme. Skulle man endelig have en død med om bord, var det i hvert fald vigtigt, at han blev anbragt på tværs i skibet og ikke på langs.

Afskyeligt var det efter mandskabets mening, hvis skibet virkelig tog lig med som regulær fragt, hvilket ikke sjældent skete på skibe fra USA's vestkyst, hvor der boede en del kinesere. De døde ville gerne graves sammen med deres forfædre i Kinas jord, og deres velhavende landsmænd betalte villigt for at få kisterne med ligene sejlet hjem. I 1863 havde bark »Cecilie« af Åbenrå således 600 kister med kinesere i lasten.

Det bragte ingen lykke at sejle med lig i lasten, men i virkeligheden skete der selvfølgelig ikke noget ud over det almindelige derved. Søfolkene fæstnede sig naturligvis specielt ved de gange, det gik galt.

Begravelse i søen på ikke-kristne skibe

Man har uden tvivl overgivet de døde på skibe og fartøjer til søen, sålænge der har været søfart, selv om vi i virkeligheden



Den der ser spøgelsesskibet Den flyvende Hollænder, skal dø. Alligevel findes der talrige uhyggelige beskrivelser af mødet med det, og mange har prøvet at afbilde det, således den danske kunstner A. Riis Carstensen, der 1860 så det, da han passerede Kap det gode Håb om bord på fuldskib »Rapid« af Ribe på rejse til Australien. - A. Riis Carstensen: Over viden Strand (Kbh. 1897). *The phantom ship known as the Flying Dutchman seen from the Danish full-rigged ship »Rapid« of Ribe off the Cape of Good Hope in 1860.*

kun har bevaret meget få oplysninger derom. Et par eksempler: I Homers Odysseé (XV, 477ff.) fra omkr. 7. årh. f.v.t. fortælles, at en tyvagtig kvinde på et fønikisk skib blev straffet, ved at gudinden Artemis dræbte hende med et pileskud, hvorefter søfolkene straks hev hende over bord som bytte for sæler og fisk. - I den islandske Egils saga (kap. 27) fortælles om norske bønders flugt fra Norge til Island i 800-årene. Høvdingen Kveldulf blev syg undervejs og bad sine skibsfæller lave en kiste til ham og skyde den over bord, når han var død. Kisten drev i land på Is-

land, hvor de senere fandt den. - Muligvis er denne beretning påvirket af nedskrivningstidens kristne tradition.

Disse beretninger, så magre de er, illustrerer som man ser, at der bortset fra de religiøse ceremonier ikke er megen forskel på en søbegravelse dengang og i kristen tid.

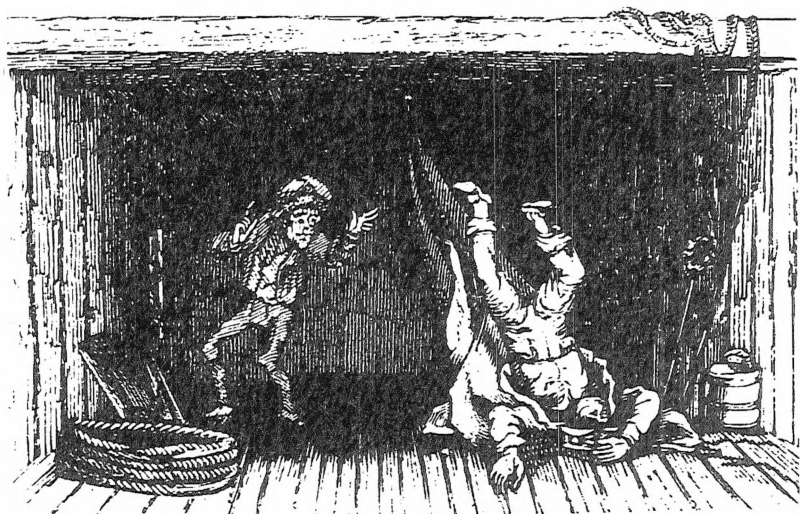
En del forestillinger af før-kristen art er overgået i senere tiders sømandstro. Det gælder f.eks. troen på dødeskibe, som afhenter de døde kroppe (og sjæle). De skal sikkert ses i forbindelse med færgemanden Charons båd, som efter græsk tro færgede de døde over floden Styx til dødsriget, mod at de betalte ham færg penge, hvorfor de fik en mønt med i munden, når de blev begravet. Tanken kendes også i nordisk oldtid, som det f.eks. fremgår af Gautreks saga, hvori det fortælles, at to søfolk havde en guldmønt på sig for dermed at betale Odin for deres overfart til de døde land, hvis de skulle omkomme ved drukning. Allerede i oldtidens Ægypten førtes de døde bort i både - i ægyptiske grave har man ofte fundet bådmodeller -, og efter den gamle nordiske tro transporterede skibet Naglfar, bygget af døde mænds negle, dem til dødsgudinden Hels rige.

Dødeskibe og spøgelsesskibe

Fra sen tid fortælles om en dødssejler, bygget af djævelen selv. Når den viste sig med sine sorte sejl, var den på vej for at hente sjælen af et menneske, der havde forskrevet sig til ham. Man kunne skræmme den væk ved at slå på potter og pander, for denne larm kunne Fanden ikke lide.

Andre dødssejlere kom for at hente de døde søfolk og sejle dem til dødslandet, som ligger utilgængeligt for de levende. Folk, der havde dristet sig på nært hold af disse skibe, kunne fortælle, at deres mandskab ikke havde noget hoved; skipperen, et skelet med et timeglas i hånden, var den første, der var druknet det år. Undertiden var skibet hvidt af farve. Det sejlede så hurtigt, at det slog gnister, og det kunne sejle mod vinden.

Disse dødeskibe lignede de forskellige spøgelseskibe, søfolkenes fantasi også beskæftigede sig med. At se sådanne skibe betød ulykke. Mange gange var de et forvarsel for et bestemt skibsforslis samme sted, hvor de dukkede op. De kunne igen pludselig forsvinde. Mest berømt af alle disse skibe er »den flyvende hollænder«, et skib hvis kaptajn ifølge sagnet spottede den Helligånd og til straf skal sejle på verdenshavene, navnlig ud for Kap det gode Håb, til dommedag. Enhver, der ser skibet, skal dø, - en trussel der dog ikke forhindrer, at talrige søfolk mener at have set det og dog er sluppet helskindet fra det.



Skibsnissen med den røde hue må oprindelig være en forlængst afdød sømand. Han er i reglen hjælpsom, men kan godt blive lidt kåd eller hævne sig, hvis han drilles. Her løsnr skibsnissen på den norske orlogskorvet »Ørnen« skærlinerne i hovedenden af kvartermesterens hængekøje, så han dumper ned på dørken. Det var en straf for at have benægtet nissens eksistens. - Træsnit i P. Chr. Asbjørnsen: *Jule-Træet* for 1852 (Kristiania). *Every ship had a ship's pixie who was evidently the spirit of a long-dead sailor from the ship. As a rule he was helpful, but when someone teased him he could easily take revenge, for example, as this woodcut with a scene from a Norwegian naval corvette in 1849-50 shows, by untying the head of the hammock.*

Skibsnisse og klabaftermand

Hedensk er også tanken om skibets værneånd. Ligesom enhver gammel gård på land har sin nisse, som hjælper til på den og beskytter den, hvis han da ellers bliver behandlet ordentligt, - han er åbenbart en af gårdmandsslægtens forfædre -, har et skib en værneånd, en venlig skibsnisse, som må formodes at være en død fhv. sømand på samme skib (jfr. senere om genfærd om bord). Han skildres normalt som en lille mand med gråt skæg, klædt i rød nissehue, sejldugsbukser og søstøvler. Som julenissen, hvem han har taget form efter, forlanger han sin grød hver dag og bliver sur, hvis man driller ham. Han hjælper med ved skibsarbejdet om bord, især i farlige situationer, og advarer mod kommende farer. Han forlader skibet, når det skal gå under - også når det er i søen - og svømmer over til et andet skib, hvor han eventuelt modtages med uvilje af dettes nisse.

Denne figur kaldes også efter hollandsk og tysk klabaftermanden, hvilket oprindeligt vist nok betyder manden med den lille kalfatrehammer, kalfatremanden. Han går nemlig rundt i skibet og reparerer alle skader; man hører ham tydeligt banke - næsten som en bankeånd. Efter nogles mening er han en træånd, som er kommet om bord i et stykke af det træ, skibet er bygget af, men ellers er han ikke forskellig fra nissen. Det er først i sen tid - hen imod år 1900 - at han har skiftet væsen og er blevet et sømandsgenfærd, af udseende som et skelet i sort oliefrakke og sydvest, der stående i vantet varsler drukning og forlis.

Skibsnissen benævnes i de forskellige sprog f.eks. på dansk: Nis Puk; norsk: veslemanden (= den lille mand), nisse; svensk: skeppstomte, -rå (= trolde), -gubbe, sjörå; tysk: Schiffspuk, Klabaftermann; hollandsk: K(l)aboutermanntje, Klütermann; engelsk: Puck, Brownie, Pisky; fransk: goguelin, gobelin.

Døde søfolk i dyreskikkelse

Reinkarnation, genfødsel, er en forestilling, som ikke hører til den kristne tro. I den maritime overtro finder man mange eks-



Hvordan klabautermanden nøjagtigt ser ud, er ikke godt at vide, for normalt ser man ham ikke. Her har en skolepige fra Estland prøvet at forestille sig ham som den lille hjælpsomme ånd, der holder skibet i god stand. Han har skipper-skæg og går med en slags sydvest; i bæltet sidder hans skibstømrerøkse. Han er her entret op i riggen for at sammenknope et sønderrevet fald. - Osker Loorits: Der norddeutsche Klabautermann im Ostbaltikum (Sitzungsber.d. gelehrten estn. Ges., Tartu 1931). *Following the Dutch and German tradition the »Klabauterman« (banshee) on Scandinavian and Baltic ships is seen as a helpful ship's spirit who looks after the maintenance of the ship. In this drawing from about 1930 by an Estonian school girl he can be seen plaiting a torn halyard.*

empler på sjælevandring, dvs. at døde søfolk fortsætter tilværelsen som havdyr, både i og over vandet, specielt som fugle. Forvandlingen anses for det meste at være en straf, og disse dyr varslers da også storm og ulykker. Hvis en sømand dræber dem, bringer det ofte død. Kun sjældent er disse dyr hjælpsomme. Om flere fugle, især *albatrosser*, nævnes det, at de i store sværme overfalder overbordfaldne søfolk med deres stærke næb, så de har svært ved at forsvare sig, selv om de trækker deres sømandskniv. Især hakker fuglene gerne øjnene ud på dem og flænses kinder, skuldre og hænder til blods. Flere af dem, der blev reddet op på skibet, døde senere af sådanne mishandlinger, og sømænd fortalte, at de forfærdelige fugles terrorangreb følte værre end frygten for hajerne. Den eneste trøst var, at redningsmandskabet bedre kunne lokalisere den ulykkelige, når fuglene sværmede over ham. Af skrøneagtig karakter er de beretninger, man af og til hører fortalt, at en druknende har grebet fat om albatrossens ben eller hals og således har kunnet holde sig oven vande, indtil han blev fisket op.

Fra gammel tid har man påstået, at druknede søfolk levede videre som *sæler*, som *skildpadde* - der er flere eventyrlige historier om, at overbordfaldne har reddet sig ved at ride på en skildpadde - og *delfiner*. Allerede den græske mytologi hævdede, at delfinerne nedstammede fra tyrrenske sørøvere, som vinguden Dionys havde omskabt. Om delfinerne fortælles også, at de reddede overbordfaldne ved at lade dem ride på deres ryg.

Hyppest er det dog fugle, som anses for at huse døde søfolks sjæle. I den klassiske oldtid beskrives *mågerne* som værende druknede fiskere og søfolk, og den tro har holdt sig til vore dage. De hvide måger skal være de gode og de sorte måger de onde søfolk. Man har altid æret dem og aldrig forsøgt at dræbe dem. Ved deres skrig advarer de om kommende farer. Andre fugle som skal være døde sømænd er f.eks. de nordiske *havsuler* og *mallebukker* (isstormfugle). Ellers er det mest fugle på den sydlige klode, man tror dette om, især alle slags stormfugle: *pe-*



Den franske kunstner Jonnards træsnit fra ca. 1880 som illustration til den engelske poet Samuel Taylor Coleridges kendte digt fra 1798, »The Ancient Mariner«. Han begik den forbrydelse at dræbe en albatros, hvad der bragte ulykke over skibet, idet fuglen mentes at være et menneske. Som straf hængte kammeraterne den døde albatros om hans hals. Her sidder han angrende på bovsprydet, omgivet af havets truende uhyrer. *The Ancient Mariner in Samuel Coleridge's poem of the same name from 1798 killed an albatross and thus imperilled the ship, because it was really a man in the form of a bird. This woodcut shows the albatross around the sailor's neck while the monsters of the sea arrive to show their disapproval.*

trels (Mother Carey's chickens), Cape hens, Cape pigeons, mollyhawks (også *mollymawks* = små albatrosser) o.fl.

I vore dage er det nok mest *albatrosserne* (af danske søfolk i ældre tid kaldet kaspægæs), man tænker på, skønt disse først ret sent er kommet ind i billedet. De hvide albatrosser skulle være de ærlige søfolk, og nogle mente ved at iagttage en overbordfalden at have set, at da han druknede, steg hans sjæl op af søen i form af en albatros. Efter almindelig moderne tro er de stolte albatrosser dog gamle skippere og ikke jævne søfolk. De skal have været hårde mod deres undergivne og må nu bøde derfor. En tradition siger, at St. Peter og Fanden ikke kunne blive enige om, hvem der skulle have dem, og så endte det med, at de skulle flyve rundt mellem himmel og helvede. Dette må vel forøvrigt også gælde de andre fugle. Her kan man sammenligne med beretningen om den irske helgen St. Brendans eventyrlige sørejse i begyndelsen af 500-årene, hvor han på Færøerne mødte et slags fuglenes paradys. En af disse fugle, der kunne tale, forklarede ham, at de var sjæle i forklædning, hverken engle eller djævla.

I den internationale forening for Kap Horn-skipperer, *Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours, Cap-Horniers*, stiftet 1936 i St.-Malo, opkalder man medlemmerne efter fuglene: kaptajner, der har ført sejlskib rundt Kap Horn, kaldes albatrosser, yngre kaptajner, der som matroser har rundet Kap Horn, betegnes som mollyhawks, og de menige kaldes for Cape pigeons.

Kristelig begravelse i søen

I Halfred Vanrådeskjalds saga har vi en beretning om, hvorledes denne berømte digter døde på vej til Island kort efter år 1000 og blev lagt i en kiste. Selv om han var kristen, blev hans kostbare ting: hjelm, kappe og ring, efter hedensk skik lagt med ham i kisten som gravgods. Denne drev ind på Suderøerne (He-

briderne), hvor den blev fundet og plyndret, inden den til sidst blev nedsat i kirken.

I en tom kiste i en grav på kirkegården i Herjolfsnæs (Ikigait) i nordboernes Østerbygd på Grønland lå der i stedet for liget en runepind fra ca. 1300 med flg. indskrift: »Denne kvinde, som hed Gudveg, blev lagt over bord i Grønlandshavet«. Det har altså været en mindegrav for den døde kvinde. Herom senere.

Fra fransk middelalder berettes, at de døde om bord blev syet ind i en sæk sammen med noget jord, som dels skulle tynges sækken ned, dels mindede om en begravelse i land. Fornemme passagerer tog tit en ligkiste med i deres bagage.

Fra 1500-årene og op til vor tid har vi en lang række beskrivelser af begravelser til søs. I det følgende skal det store stof sammensættes til en generel beretning.

Forberedelse: Stemningen om bord var trykket, når én lå på sit yderste. Var der en præst om bord, trøstede han ham og gav ham sakramentet; hos katolikker den sidste olie. Hvis en stor fugl satte sig på råen, var det et tegn på, at døden var nær. Det var almindelig tro, at en syg ville dø, når man nærmede sig land.

Af og til blev den dødes krop vasket og barberet. I reglen blev han begravet i sit eget tøj. Var det en officer eller standsperson, blev han iklædt sit bedste tøj eller sin uniform. Om kaptajnen på vestindiefareren »Upernivik« (1781) fortælles, at han klædtes i trøje, lange bukser, hvide strømper, sko og nathue. Undertiden blev liget efter at være vasket viklet ind i lange strimler sejldug, så det lignede en mumie; på hovedet fik det en sejldugshue. Man gav den døde lidt salt - som var rensende og nærmest heligt - og en beskøjt med til den sidste rejse. Armene blev lagt over kors på brystet, eller hænderne blev foldede. Katolske sømænd lagde gerne en hellig ting i den dødes bukselomme, f.eks. et stykke indviet vokslys. Af og til var det i ældre tid skik at lægge en mønt i munden på den døde, enten som tærepeng eller for dermed at kunne betale færgemanden for overfarten til dødsriget (jfr. det tidligere sagte om Charons mønt).

Søfolk blev lagt i simple trækister, som hurtigt blev snedkret sammen, - i ældre tid i deres egen skibskiste. Officererne fik finere kister, undertiden hvidmalede, som skibstømreren lavede, hvis de ikke selv havde deres kiste med, som før nævnt. Det fortælles, at nogle lagde sølvpenge i kisten som betaling for en rigtig begravelse, hvis de drev i land.

I 1500-årene nævnes, at man nu og da indhyllede den døde i et lagen, men senere gik man i almindelighed over til at sy ham ind i brugt sejldug, hvis man ikke simpelthen sparede en kiste og syede ham ind i hans køjeklæder eller - på kompagni- og orlogsskibe - i hans hængekøje; i hovedenden klippede man huller, så luften kunne slippe ud. Pengene for køjen - i 1700-årene én rigsdaler på danske skibe - blev fratrukket hans efterladenskaber. Det var oftest sejmageren, der syede den døde ind, da ingen ellers turde gøre det af frygt for, at det betød, at vedkommende var den næste, som skulle dø. Sejmageren syede det sidste sting gennem den dødes næse for at være sikker på, at han ikke var skindød.

For at sikre, at den døde sank til bunds, blev kisten eller indpakningen forsynet i fodenden med tunge ting, f.eks. sten fra ballasten, et par ballastjern, nogle kulstykker, en stor kanonkugle eller lignende. Der skulle temmelig megen vægt til, og undertiden fik den døde for lidt, så han ikke sank. I kisten blev der boret huller, så gassen kunne komme ud og vandet ind. Var der f.eks. på et orlogsskib mange døde, bandt man blot en kugle til benene uden at indhulle kroppen. Hvis den dødes tøj og efterladenskaber var pjaltede og snavsede, blev de begravet med ham eller smidt i søen bagefter. Det samme gjaldt køjemadrassen.

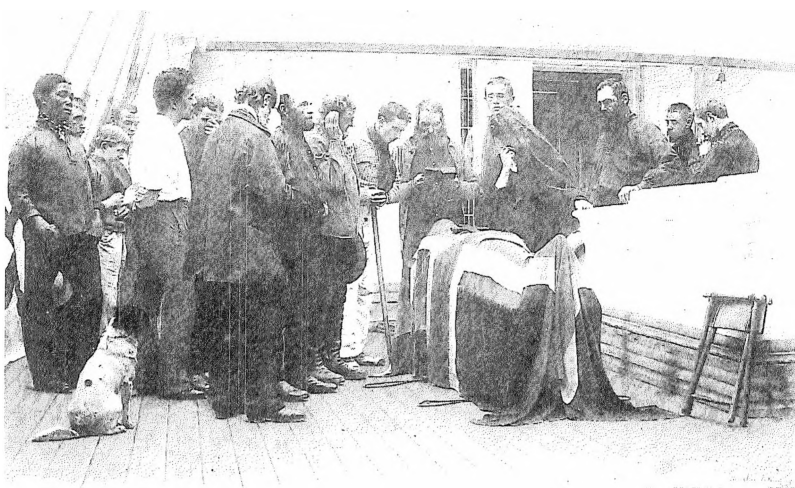
Verdslige ceremonier: Da man som omtalt nødig ville have liget længere om bord end højst nødvendigt, begravede man ofte de i nattens løb døde efter morgenbønnen, og de i dagens løb døde efter aftenbønnen. I tropiske egne kunne det være sundhedsfarligt at have en død om bord i længere tid, især hvis han var død af en smitsom sygdom. Undertiden lagde man begravelsen

sådan, at liget blev sat ud, lige når solen var ved at gå ned. Ellers skete det normalt ved vagtskifte, hvor alle mand var på dæk.

På orlogsskibe holdtes der æresvagt over døde officerer. Et flag lagdes over den indsyede døde eller over kisten; det blev trukket til side, lige før liget dumpedes i søen, idet det var en tradition, at et flag aldrig fulgte med i graven. I ældre tid brugte man et sort ligklæde. Kanonsalut blev afgivet efter rang og stand på orlogs- og kompagniskibe. Inden for flåden var der fastlagte regler herfor. En menig fik ét skud, evt. en geværsalve, mens chefen fik 13 minuts skud. Det var altid et ulige antal skud, idet man mente, at så ville den døde ikke gå igen. Under ceremonien vajede flaget på halv stang, idet efter traditionen den øverste del af stangen var til Dødens usynlige flag. Efter begravelsen sattes det i top og blev derpå strøget. Man kunne også sætte flaget »i sjov« (dvs. forkert) ved at binde det sammen på midten, så det ikke kunne udfolde sig. En anden hædrende ceremoni ved en højtstående officers død var at brase ræerne »i kryds og pik«, dvs. at ræerne »toppedes«, bragtes i hældende stilling (70° mod horisonten), storråen mod styrbord, fokke- og mesanråen mod bagbord og de øverste ræer i modsat hældning. Dette kunne selvfølgelig kun finde sted, når skibet lå i havn.

Fornemme folk og sommetider også almindelige søfolk blev båret langs dækket, mens sørgetrommer og -trompeter lød; var det særlig fint, gik man tre gange om stormasten. På orlogsskibe var mandskabet opstillet til parade i fuld uniform; på handelskibe samledes folkene om liget med blottet hoved.

Religiøse ceremonier: Hvor der var et ritual for begravelsen, skulle dette følges, for at den døde kunne få ro. De fleste handelsskibe havde ingen skibspræst med, så kaptajnen eller hans stedfortræder måtte overtage handlingen. På kristelig vis blev der sunget en eller flere passende salmer, hvorefter der blev læst op af bibelen eller en andagtsbog. Derefter var det skik, at der blev holdt en kort ligning, som mest blev en mindetale over den afdøde. Da de færreste kaptajner var gode talere, og da de



Den norske kunstner Carl Sundt-Hansen malede 1890 sit naturalistiske billede af en begravelse om bord (udstillet i München 1891). Den døde, sikkert skibets kaptajn, er dækket af det norske flag, og hans enke står ved siden. Den skæggede styrmand læser begravelsesritualet, og mandskabet - og skibshunden - lytter dybt bevæget til. Straks efter vil liget blive overgivet til den våde grav. - Foto på Handels- og Søfartsmuseet. *Painting from 1890 showing the funeral of the captain on a Norwegian sailing ship. The body is covered with the Norwegian flag. The widow of the deceased and the mourning crew are listening to the mate, who is reading the burial service.*

i reglen ikke vidste meget om den afdøde, blev det ikke altid lige vellykket og passende, hvad der blev sagt. Præsterne var bedre til det. Efter Frederik V's søkrigsartikler 1752 skulle skibspræsten holde en kort tale, hvori han bad de levende betænke deres død og mindede dem om, at havet engang skulle igengive sine døde at møde for dommen. Undertiden mødte præsten op og var fuld, som det fortælles fra Christian IV's rejse til Nordkap 1599. Hr. Niels var beruset, da han skulle begrave en hollandsk skipper, der var blevet skudt. Hans tale lød: Hvor han er født, det ved jeg ikke, ligeså lidt som hvem der er hans forældre;

hvorledes han har levet, er mig heller ikke bekendt. Derimod ved jeg til punkt og prikke, hvorledes han er død. Men da I andre jo også ved god besked dermed, så behøver jeg ikke at udbrede mig vidtløftigt derom, så derfor slutter jeg hermed min tale. Amen! - På en hollandsk bark sagde kaptajnen (1852): Som I alle ved er en mand død her om bord. Da vi ikke kan få ham i land, nødes vi til at sætte ham over bord. Lad ham gå i Jesu navn! - På en amerikansk brig i slutningen af 1800-årene sagde kaptajnen ved styrmandens begravelse: Mr. Brown var en meget god mand, skønt han kunne li' en dråbe rom. Han var en mand uden dikkedarer. Lad ham gå! - På en engelsk bark skulle styrmanden sige: Vi overgiver dit legeme til havet og din sjæl til Gud! men løb sur i det, hvorefter kaptajnen råbte: Smid det lig ad helvede til!

Efter talen fulgte mange steder jordpåkastelsen med tre skovle jord, ballastsand, kulstøv fra kabyssen, aske el. lign. på den døde. Jordpåkastelsen opfattes uden tvivl som det egentlige i begravelsesceremonien, både når den sker på kirkegården og til søs. Det er derfor nødvendigt at give et kort referat af dens historie.

At kaste tre håndfulde jord på en død for at hjælpe ham på vej til dødsriget omtales allerede i 1. århundrede før Kristi fødsel af den romerske digter Horats (1. bog, 28. ode: Dødsfantasier). Om ceremonien har været ledsaget af fremsigelsen af en bestemt formular, vides ikke, men det er højst sandsynligt.

Den kristne kirke overtog skikken, men først fra ca. år 1000 har vi bevaret den formular på latin, som blev fremsagt samtidigt - den har forøvrigt holdt sig helt op til vor tid i katolske lande. Den lyder i oversættelse: »Af jord har du formet mig, kød har du ikklædt mig, Herre, min forløser, genoprejs mig på den yderste dag!« Selve ordlyden findes ikke i bibelen, men bygger på forskellige skriftsteder. Teksten om mennesket som skabt af jord henviser til 1.Mosebog 3,19, hvor Gud siger, idet han uddriver Adam og Eva af paradiset: »I dit ansigts sved skal du

æde dit brød, indtil du bliver til jord igen, thi deraf er du tagen. Ja, støv er du, og til støv skal du vende tilbage«. - Sidste led, der forjætter den dødes genopstandelse, bygger på flere steder i bibelen, f.eks. Jobs bog 19,25f. («Jeg véd, at min forløser lever, og han skal herefter opvække mig af jorden, og jeg skal så omgives med denne min hud, og jeg skal se Gud i mit kød») og på grundtanken i det ny testamente, klarest udtrykt i Johannes ev. 5,28f. («... Den time kommer, på hvilken alle de, som er i gravene, skal høre hans røst, og de skal gå frem, de, som har gjort det gode, til livets opstandelse, men de, som har gjort det onde, til dommens opstandelse«).

Der findes forøvrigt flere latinske versioner af formelen, f.eks. følgende fra England i middelalderen: »Jeg anbefaler din ånd til Gud den almægtige: jord til jord, aske til aske, støv til støv«. Denne ordlyd genkendes den dag i dag i den engelske formular, som fastlagt 1662 i den autoriserede Book of Common Prayer: »Earth to earth, ashes to ashes, dust to dust, in sure and certain hope of the resurrection unto eternal life«.

En tredie udformning, overleveret fra Italien i 1500-årene, lyder: »Tag, jord, hvad dit er, den Helligånd skal tage hvad dens er; kødet er taget fra jorden og sjælen fra himlen«.

På tysk og skandinavisk sprogområde har vi, forøvrigt langt tilbage i tiden, muligvis fra middelalderen, den udformning, som vi f.eks. kender fra svensk: »Av jord är du kommen. Jord skall du åter varda. Jesus Kristus, vår Frälsare, skall uppväcka dig på yttersta dagen«.

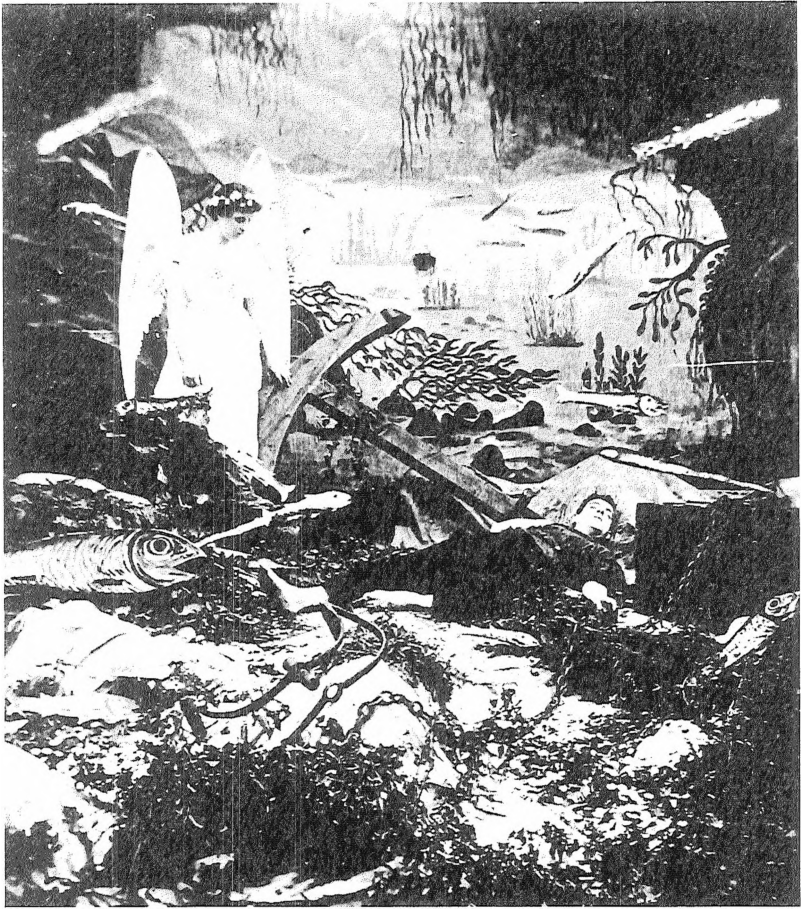
Allermest udtrykksfuld blandt de kendte jordfæstelsesformularer er den danske i sin korte og enkle sprogdragt: »Af jord er du kommen. Til jord skal du blive. Af jord skal du igen opstå«. I en noget mere ordrig form træffes den tilbage til reformationstiden, nemlig til 1535: »Aff Jorden erstu, och til iorden erstu kommen, men Gud vill opreyse dig paa den yderste Dag«. Reformatorerne anså ellers jordpåkastelsen for en katolsk skik og undertrykte den i Danmark som i flere andre protestantiske

lande. Kirkeritualet for Danmark og Norge af 25. juli 1685 påbød dog igen jordpåkastelsen, og det er her, den nævnte kortfattede version i sin fyndige og stærke, næsten monumentale form, optræder for første gang. En stor sprogmeister har skabt den. Måske tør vi gætte på, at salmedigteren Thomas Kingo, der var medlem af kommissionen til revideringen af de gamle ritualer, har æren derfor.

Der er som nævnt ingen tvivl om, at denne jordpåkastelsesformular i folkelig bevidsthed står som det centrale punkt i rituallet, som borgen for, at begravelsen er »rigtig«. Helt bortset fra, at mange søfolk og landbeboere sikkert i deres inderste har troet, at den - ikke mindst på grund af sin prægnante form - var en slags magisk trylleformular, som ville binde den døde til graven og hindre ham i at gå igen.

Overbordsætningen: Efter et fadervor, som man jo aldrig går fejl af, var tidspunktet kommet til at skyde den døde i søen. Det var en ufravigelig skik, at det skulle ske over styrbords side, skibets fornemste; skete det over bagbord, var det en forsmædelse af den døde og betød samtidig ulykke. Kun forbrydere kom den vej. Udsætningen skete mest over lønningen eller gennem falderebporten. I reglen lagdes liget på en planke eller en slisk over to bukke, og når planken blev løftet i den inderste ende, gled liget i søen med fødderne forrest under kommandoen: en, tro, tre! ell. lign. Mere primitivt var det, hvis den døde blev hevet over bord af to kammerater, den ene holdende hovedet, den anden fødderne. Kammeraterne var ikke glade for at skulle sætte liget ud, men det hjalp, når de bagefter blev belønnet med et glas rom. - Til kammeraten kunne de mumle: Farvel, Charlie! Gud være din sjæl nådig! Hvil i fred! o.lign.

Om vejret tillod det, drejede skibet bi og lå stille under begravelsen. For at andre skibe ikke skulle tro, der var noget i vejen, satte man i senere tid signalflagene: Begravelse. Under udsætningen kunne man ringe med skibsklokken som en slags sjæleringning. Af og til var vejret så orkanagtigt, at det var umuligt



Tidstypisk foto-collage, komponeret omkr. 1890-1900 af fotografen W.F. Henry i Vallejo, Kalifornien, og beregnet til at sælges, indrammes og ophænges. Den druknede sømand ligger fredeligt slumrende i en grotte på havsens bund, omgivet af et overdådigt assortiment af maleriske vragsdele, fisk og søplanter. En kvindelig engel i hvidt gevandt og med blomsterkrans om håret vogter ham kærligt, uden at hun forøvrigt ser ud til at dvæle i havets våde dyb. Fotoet, der er forsynet med et velment vers, »The Sailor's Grave«, har hængt på en dansk hovmesters væg. - Handels- og Søfartsmuseet. *»The Sailor's Grave«, a photo collage typical of its time which was composed by a Californian photographer in approx. 1890-1900. The drowned sailor slumbers peacefully in his picturesque grotto at the bottom of the ocean guarded by a female angel.*

at gøre noget ud af begravelsen, men der er også eksempler på, at visse hårdhjernede skippere undlod at gøre en højtid ud af det, men blot lod den døde glide ud, til kammeraternes store harme.

Forskellig overtro: Gamle søfolk troede, at den døde, idet han gled i søen, vendte ansigtet mod skibet, før han sank. - Man måtte ikke se efter den døde, når han var kastet over bord, for så ville han trække én med sig. - Dersom kisten bumpede mod skibssiden, var det et ilde varsel. - Hvis en sømand ikke sank, var det et tegn på, at han ville gå igen. Ofte kunne gassen i kroppen løfte ham, så hans hoved og overkrop ragede truende op over overfladen. - Den døde skulle synke lodret, altså stående, i dybet - derfor blev vægten lagt i fodenden. - Det kunne ske, at forenden af kisten gik løs, så liget gled ud under faldet i søen. Fulgte liget efter i skibets kølvand, spåede dette ilde for skib og besætning. Man fortalte engang en uhyggelig historie om en kiste, som sejlede med skibet i ugevis og holdt samme hurtige fart. - For at modvirke, at en død skulle gå igen, anbragte man på katolske skibe en kage af mel og vand og en smule salt på en stump træ og satte den i søen fra agterskibet. - På visse skibe strøede man en fingerspids salt i søen, efter sigende for at hædre den døde, men i virkeligheden for at beskytte sig selv; efter gammel tro er salt, som i sig selv er rensende og bevarende, virksomt som værn mod det onde.

Efter overbordsætningen: Efter at den døde var sat ud, befalede: Bras fuldt! og skibet fortsatte sin rejse. Flaget sattes som nævnt på hel stang. Undertiden satte skipperen et kryds i søkortet for at markere, hvor begravelsen fandt sted. - Af og til holdtes der et slags gravøl, idet mandskabet kunne få en romgrog eller en tønne øl til deling, mens officererne fik et glas vin.

Som nævnt skete det af og til, at der ikke var tilstrækkelig vægt lagt ved liget - måske havde man ikke nok at undvære -, så det ikke gik til bunds. Skete det, kunne man måske se en haj gå til angreb på kisten eller ligpakken, sønderrive den og sluge liget.

Et skrækkeligt syn for kammeraterne. Fangede søfolk hajer undervejs, hvad der var en yndet fornøjelse, og sprættede dem op, kunne de i hajmaverne ofte finde menneskeben, -lemmer og -kroppe, foruden hængekøjen eller sejldugen, den afdøde havde været svøbt i. Intet under, at hajerne var hadet af alle sømænd, og at de mishandlede dem på det grusomste, når de fik fat i dem.

En endnu mere glubsk fisk var barracudaen i mellemamerikanske farvande. Den overfaldt hyppigere end hajen overbordfaldne søfolk. Også om makrellen er det kendt, at den var en menneskeæder, især når den kom i stimer og overfaldt sit bytte.

Den dødes efterladenskaber: Ifølge skibsartiklerne og sølovene skulle den dødes ejendele straks registreres, og hans efterladenskaber umiddelbart derefter sælges ved en auktion foran stormasten. Kammeraterne kunne derved forsyne sig med klædningsstykker og andet, og mest gik buddene livligt, så der blev en pæn sum til konen og børnene derhjemme.

Der var dog den hage ved det, at det af mange ansås for at volde ulykke, hvis man købte eller gik med en død mands tøj og erhvervede f.eks. hans kniv eller hans værktøj, hans køje og køjetøj. Men trængte man til tøjet, var fristelsen stor til at forsyne sig for en billig penge. At det bragte uheld gjaldt blot for denne rejse; på senere farter gjorde det ikke noget. I den dødes sager og ting lå meget af hans væsen og hans skæbne.

Det snavsede og pjaltede tøj blev som nævnt straks kastet over bord. Var sømanden død af en smitsom sygdom, kunne det også være farligt. Den dødes skibskiste skulle i reglen føres med hjem, men mange var så bange for den, at de mere eller mindre ubemærket smed den over bord, hvis den ikke straks blev taget i forvaring under lås og lukke, f.eks. i sejlkøjen. Man ville sikre sig mod, at den døde gik igen og kom tilbage for at hente noget i den. De andre ting, der mindede om den døde og derved havde uhyggelige kræfter, kastedes gerne over bord af kammeraterne, hvis de kunne komme om ved det. Der måtte ikke væ-

ret noget tilbage, der mindede om ham, og som eventuelt ville drage ham tilbage til skibet. Mange turde heller ikke overtage en død mands køje af frygt for, at han skulle komme tilbage for selv at benytte den.

Begravelse i moderne tid: Det må nævnes, at begravelser til søs nu er blevet meget sjældne, især efter sidste verdenskrig. De døde skal bringes hjem, enten pr. fly eller opbevaret i skibets kølerum. Italiensk lov forbød begravelser til søs i 1964, men såvidt vides er de endnu tilladt i andre landes handels- og orlogsmarinere. Sker der dødsfald på et dansk skib, må den døde familie give tilladelse dertil via radio, hvis skibet befinder sig i fjerne egne. Den danske vejledning ang. ceremoniel og ritual om bord ved begravelser blev revideret i 1974, men kun en enkelt begravelse har fundet sted i de senere år.

Havet er indviet

Begravelsen og dens forløb er her blevet beskrevet i mange detaljer, fordi den er af største vigtighed for vort emne. Som man vil se, går der følgende hovedlinier - officielt og navnlig uofficielt - igennem de forskellige ceremonier, riter og overtroiske regler:

De skal hindre, den døde i at lokke andre til at følge sig og dø.

De skal hindre, at den døde går igen.

De skal sikre, at den døde kommer i sin grav på tilfredsstillende måde, både menneskeværdigt og religiøst set.

Derfor de mange tabuer og advarsler, derfor iagttagelsen af de rette ceremonier og ritualer. Uden dem sker det ikke på en sådan måde, at sømanden i almindelighed har den fornemmelse, at sømandsbegravelsen er acceptabel og afgiver den rette verdslige og især religiøse - og overtroiske - garanti om den døde fremtid.

Spørgsmålet er i sidste ende, om en begravelse i havets våde grav af sømanden anses for at være lige så god som i en kirke-



Sømanden regnede bestemt med, at han efter sin død ville komme i himlen, om ikke andet så fordi han led så meget ondt i livet. Chr. Bangs tegning - en trøst for de sørgende forældre - er en tidstypisk illustration af det kristne håb: den druknede skibsdreng føres af en engel i en blomstersmykket båd over søen til paradis. Man kan ikke undgå at tænke på den græske mytologis færgemand Charon i hans dødebåd over floden Styx. - Chr. Manniche: Sømandspræsten (Fredericia 1903). *A drawing from 1903 showing the Christian ideal for seamen: an angel steers a drowned ship's boy to heaven in his boat. This calls to mind the Greek ferryman Charon, who sailed the dead over the river Styx to the kingdom of the dead.*

gårds indviede jord, så han, uanset hvor det er, kan hvile i fred og afvente dommedag.

Vi har tidligere set, at havet oprindeligt er betegnet som hedensk. Men det er det ifølge overleveringen ikke mere. Det er helligt, fordi det er blevet indviet. På Læsø troede folk, at det he-

denske hav i sin tid var blevet indviet af præsterne på befolkningens bøn, fordi sødrukkerne - de ilanddrevne, ved forlis og overbordfald druknede søfolk - spøgede overmåde meget, da de ville have en kristelig begravelse (se senere). Tanken må gå tilbage til katolsk tid.

Allerede oldtidens grækere og romere anså havet for helligt, idet saltvandet havde en rensende, hellig kraft. På valdemarstiden sagde man forøvrigt i Danmark: Salt er helligt, for salt er af hav og havet er viet! I oldtiden har man ofret drikke, dyr, sølvting o.lign. til havet for at sikre sig havgudernes velvilje, og man har hvert år foretaget processioner og religiøse ceremonier på kysten for at sikre sig en lykkelig sejlads. Man har »renset« havet ved den før omtalte *lustratio*, en renselsesceremoni, hvori indgår bestækning med helligt vand. Disse riter har den katolske kirke overtaget, idet præsterne i forbindelse med hellige optog og fremsigelse af bønner har velsignet havet, søfarten og dens folk. Af særlig betydning er det, at de har stænket vievand i det våde element. Dette vand, som ved en særlig indvielse og velsignelse er blevet helliget, ejer en guddommelig kraft, som beskytter mod alt ondt, og hvis virkning overføres til hele havet gennem bare en enkelt dråbe. I katolske lande foregår disse ceremonier stadig hvert år ved søfartens begyndelse i forbindelse med en indvielse af havet, og det er sikkert mindelser herom, der har holdt sig i den protestantiske tids tro på havets hellighed, således at de i søen begravede - notabene med det rette ritual og tilhørende ceremonier - trygt kan regne med, at det er lige så sikkert at ligge dér som på den indviede kirkegård. At hjerne æder ligene, er bittert for den der har overværet det, men ret beset er det vel ikke værre, end når orme og kryb æder de døde kroppe på kirkegården.

I reformationstiden nævner biskop Peder Palladius, at man i Danmark i katolsk tid bragte sakramentet i en monstrans med i optog på kirkegården i by og på land og også har »ført det til skibs ud på stranden«. Dette svarer til, at man i alpefloder og

-søer langt op i tiden har kastet alterbrød i vandet tillige med vievand, tydeligt nok som helliggørelse og for at give de døde del i sakramentet. Selv de forblev en del af den kristne menighed.

At de i havet hvilende døde skal genopstå på dommedag ligesom de på kirkegården, siges direkte i Johannes åbenbaring 20,13, hvor det forsikres, at havet skal afgive de døde, som er deri. Dette løfte er da også optaget i de forskellige begravelsesritualer, som ovenover omtalt.

Det må her betones, at hvis man anser havet for at være indviet, kan man samtidig næppe tro på de onde magter, som kræver de druknede som deres offer (jfr. tidligere). Alligevel har begge opfattelser øjensynlig været almindelig tro, uden at søens folk har tænkt logisk på det urimelige deri.

Dødsriger, hedenske og kristne

Inden for det kristne menneskes tanker om døden findes der to helt uforenelige anskuelser, som begge bygger på bibelen. På den ene side tror man, at den døde sjæl straks efter dødens indtræffen går til himmerige eller helvede. På den anden at den døde krop ligger i sin grav til dommedag, hvor den skal genopstå og dømmes, om den (og sjælen) skal gå det ene eller det andet af disse steder hen. Til daglig spekulerer man ikke over denne dualisme, men der er ikke tvivl om, at man først og fremmest er indstillet på den første anskuelse, mens den anden: legemet i graven, mere er af sentimental art; man har sine kære liggende på kirkegården og kan gå hen og pusle om graven, uden at tanken om dommedag egentlig er særlig virkelig.

I ældre tid - og i Tyskland forøvrigt stadigvæk - talte man om den »kristelige søfart«, vel i modsætning til f.eks. den muhamedanske, og det er ganske klart, at søfolk vokset op i et kristent trossamfund normalt regner med at komme i et af de kristne dødsriger, specielt selvfølgelig paradis. Argumentet er her det

nærliggende: Vi stakkels fattige søfolk har slidt og slæbt hele livet og døjet mere ondt end de fleste andre mennesker, så Vorherre, der er en kærlig og retfærdig Gud, kan umuligt nænne, ja slet ikke være bekendt ikke at kompensere os i den kommende tilværelse ved at sende os til paradiset. Helvede spillede mere en spøgefuldstrolig rolle og var brugelig i sømandssteder, men nogen nøjere forestilling om disse to steder havde de ikke, - lige så lidt som andre mennesker. - »Man kan vænne sig til alt«, sagde matrosen, da præsten talte til ham om helvede, lyder en talemåde. - »Så til helvede!« sagde matrosen - han druknede. Bekendt er også den ofte anførte replik, da en hadet officer - eller eventuelt kokken - dør og får en solid vægt af kul med: »Jeg har set mange arme djæveler fare til helvede, men jeg har døden splintret mig aldrig vidst, at de selv skulle tage kul med!« Om en hård kaptajn ønskede folk i en engelsk shanty (From Boston harbour we set sail), at han måtte få »... a watery grave,/ where the sharks will have his body/ and the devil have his soul«.

Ved siden af disse kristne forestillinger finder vi også en del maritimt prægede, lige så tågede ideer om et sømandens dødsrige, uafhængigt heraf og baseret på før-kristne forestillinger. Man har allerede i hedensk tid fablet om et sådant rige, hvorhen man som tidligere omtalt blev bragt på dødssejleren. Både ægyptisk, græsk-romersk, keltisk og nordisk tro vidner derom. Ofte tænkes dette opholdssted at være på øer ude i havet, jfr. den nordiske oldtidsforestilling om *Læsø* som dødsriget. Her boede havguden *Ægir*, også kaldet *Hlér* (*Hlér's-ey* = *Læsø*). Hans hustru *Ran*, som boede på havbunden, forårsagede sømændenes død, der bragte dem til dette rige. Forøvrigt kan der bag forestillingen ligge den kendsgerning, at mange lig, stammende fra strandinger over store områder, før som nu skyllede op på *Læsø's* kyster og grunde. - I *Bai des trépassés* (de dødes bugt) i Bretagne samledes de døde, især de druknede søfolk, for at blive ført over til *Ile de Sein* (dødedøen). - På engelsk-amerikansk talte man om *Dead Man's Island* eller *Islands of the Dead*. Somme-

tider tænkte man sig dem ved Irlands kyst. Tidligere omtalte man den kapverdiske vulkanø *Ilha do Fogo* (Ildøen) som stedet, hvor helvede lå. Ellers var man ret unøjagtig i lokaliseringen; man henviste til et sted langt ude i havet mod sydvest eller også vesten for Skotland.

Ifølge visse sømandsoverleveringer mønstrede de druknede hvert forårsjævndøgn på *Great Bank*, Newfoundlandsbankerne. Det var formodentlig tanken, at de derfra kom ned på havets bund, hvor de tog bopæl i de sunkne skibsvrag. Efter engelsk og amerikansk sømandstro bor hernede *Davy Jones*. Man har ment, at han har lånt sit navn efter en berømt sørøver fra omkr. 1600, hvilket dog næppe kan være rigtigt; Davy må simpelthen betyde *devil*, djævel. Hernede på havsens bund har han sin gådefulde *locker*, hvilket vel nærmest kan oversættes med aflåselig skibskiste eller kistebænk, skab, lukaf ell. lign. Ned i den stoppes alle de »onde« søfolk, dvs. dårlige, dovne, uærlige, ukammeratlige, skulkevorne sømænd. Efter nogles mening er det de dødes kroppe eller knokler, der *go* (eller: *are sent*) *to Davy Jones' locker*. Man siger også, at når skibsklokken ringer af sig selv i storm, er det Davy, som bebuder skibets forlis og søfolkernes død. Her overtager han øjensynlig Dødens, knokkelmandens, funktion. Forestillingen om Davy eller Davy Jones er næppe særlig gammel. Den træffes først på tryk 1751, men kan selvfølgelig være noget ældre. Ideen om hans opholdssted på havets bund kan godt være bygget på de ældre forestillinger om et maritimt dødsrige.

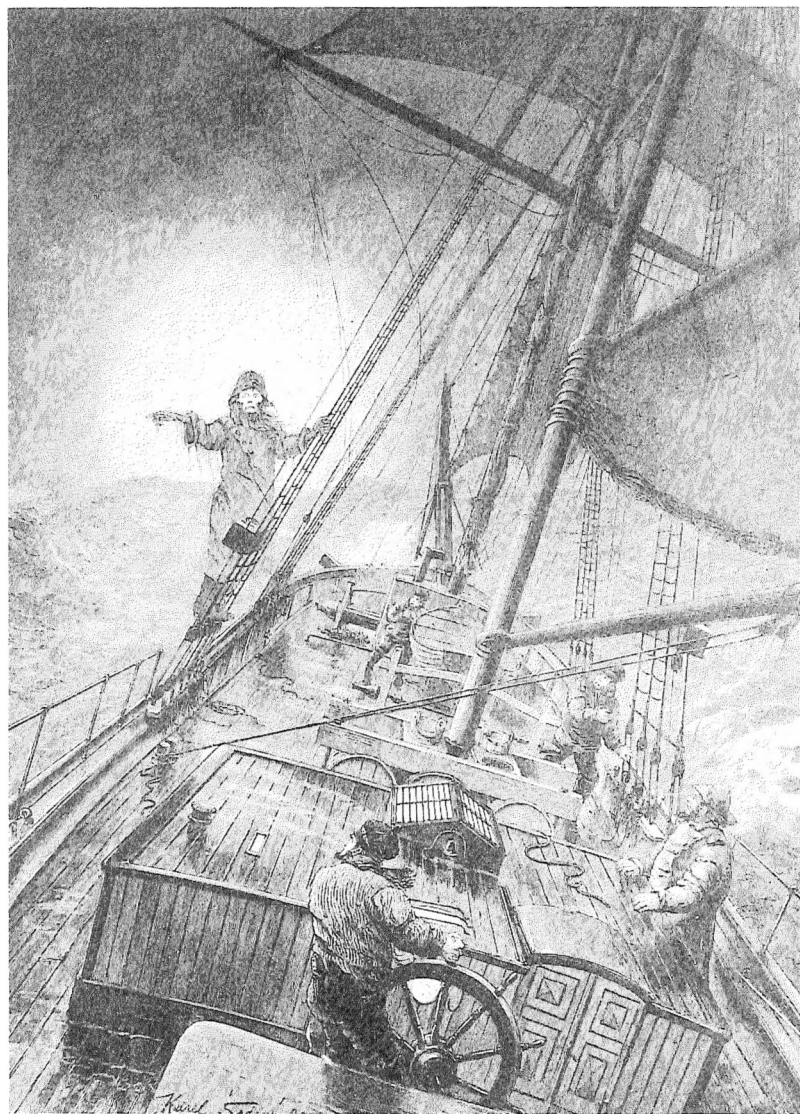
Modsætningen til det dystre helvede hos Davy er den lyse og glade *Fiddler's Green*. Navnet lyder præcis, som var det en skovrestaurant: »Violinspillemandens Grønning«, og den står da også i sømændenes vage forestilling som en slags paradiset have, hvor de »gode« sømænd havner, de pligtopfyldende, ærlige, villige, modige kammerater. Det omtales aldrig, om det ligger i havet eller måske på en ø, men her er i hvert fald grønt, varmt og skyggefuldt, med masser af lækre spiser, rom og tobak

efter behag, med værtshuse, danseboder og andre forlystelser. *Mother Carey*, hvis *chickens* (stormpetrellerne) alle søfolk kender, byder dem velkommen hertil. Hun kaldes søens herskerinde, hvad der ikke er så sært, idet navnet oprindeligt er *Mater Cara*, den kære moder, altså jomfru Marie, som jo holdt sin hånd over søens folk. Det var hende, der også kaldtes *Stella Maris*, havets stjerne, et navn der brugtes om Nordstjernen, som altid retledte søfarten. Skønne kvinder serverer for søfolkene, og der er musik, sang og dans af yndige korpiger i dette Tivoli - virkelig en nær parallel til muhamedanernes paradís og tydeligt nok bygget på minder fra populære forlystelsessteder i alverdens *sailor-towns*. Ingen sygdom kendes, og der er hverken styrmænd, kaptajner eller redere tilstede. Efter nogle overleveringer måtte en død sømand først fremstilles for Neptun for at blive undersøgt, om han var værdig til at optages i Fiddler's Green. Neptun slog efter i sin store logbog, hvori hver sømand stod opskrevet, og var det en ægte sømand, kom han der. Havde han levet et rygesløst og upålideligt liv, blev han i stedet for sendt ned til Davy Jones.

Dette minder i høj grad om linedåbsceremonien, som denne »dommedag« må være taget fra. I det hele taget lyder det hele noget litterært og uægte. I virkeligheden kan tanken om Fiddler's Green næppe være meget ældre end ca. 1800. Navnet er først set på tryk i 1820'rne.

Et andet dødsrige, *Lubber Land*, minder meget om Fiddler's Green, men omtales ikke så ofte. Det er vort gamle gode slaraf-fenland, hvor sømanden kan drive og sove, så længe han vil.

De fleste kender den gamle eventyrskrøne om »det store skib« (»Den store Mangfoldighed«, »Nightmare«, »Merry Dun of Dover«, »Refanu«, »Chasse Foudre« og hvad det nu kaldes i forskellige sprog). Det var så stort, at kaptajnen måtte ride langs dækket for at give kommandoer; at skibsdrenge, der gik til vejrs, efter flere år kom ned som gamle hvidskæggede søulke; at der var en kro i hver blok; at kokken sejlede rundt i suppegry-



den for at fiske en ko op, der var faldet ned i den fra græsmarken i merset; at det næsten ikke kunne klemme sig igennem den engelske Kanal, uden at man smurte skibssiderne med sæbe; at det tog 100 år at stagvende osv. osv. I mange overleveringer har dette skib i al sin usandsynlighed fungeret som de ægte, uforfalskede søfolks flydende paradis. Man siger, at når en død sømand blev sat ud i søen, lå der en usynlig gig ved skibssiden, ført af Ben Bådsmand, som samlede ham op og bragte ham over til det store skib. Her var alt anderledes end til hverdags: ingen blev purret ud til vagt, maden var dejlig, og rom og andre drikkevarer flød rigeligt. I værtshusene var der søde piger, sang og musik som i Fiddler's Green. Det allerbedste var, at de tidligere strenge overordnede var tilstede som søfolkens tjenere: skipperen rebede sejl, styrmanden skrubbete dæk, og rederen var messedreng, som sprang for at opvarte dem. Og disse fhv. plageånder fik ikke del i goderne, men måtte nøjes med mugne beskjøtter, fordærvet kød, surt skibssøl eller råddent saltvand.

Det store skib som sømandsparadis nævnes først på tryk i 1840'erne, mens skrønen i sig selv er meget ældre.

Alle disse forestillinger fra Davy Jones til det store skib har via engelske søfolk bredt sig til andre nationer, men der er naturligvis aldrig nogen, der virkelig har taget dem alvorligt. Paradisvisionerne var kun ønskedrømme.

Døde, ikke begravede søfolk, som ikke fandt ro i havet, mentes ofte at vende tilbage til deres skib som gengangere. Undertiden hjalp de deres rædselsslagne kammerater i skibsarbejdet, men ofte varslede de skibets undergang. Herved opstod den moderne version af klabaütermanden, som oprindeligt var en godlidende skibsnisse, men nu blev til en uhyggelig havenes ånd, en dødning i sort olietøj, som spåede død, når han viste sig stående i vantet. - Træsnit efter Karl Sedivy 1890 (i Ill. Familie-Journ.). *At the end of the 19th century the unburied dead sailor who returned to his old ship as a ghost was confused with the friendly ship's spirit called the klabaüterman. The latter was now transformed into a horrible skeleton in black oilskins, an evil and ominous spirit of the sea who aroused terror whenever he appeared.*

Gengangere om bord

I havet var der andre døde sømænd end de begravede. Det var de druknede, de overbordfaldne og de forliste. De havde ikke fået deres ærlige begravelse med ritualer og ceremonier og kunne derfor ikke finde fred. De måtte gå igen som spøgelser, der længtes efter hvile. Denne tanke træffes også i oldtiden, hvor de døde vankede omkring og håbede på at blive begravede (jfr. Odysseen XI).

Vi har nævnt, at begravede sømænd kunne følge deres skib, hvis de ikke sank i dybet. Det samme gjaldt overbordfaldne, som i dagevis kunne sejle bagefter deres skib. De forsøgte at klatre om bord, troede man, - derfor måtte man ikke lade løse ender hænge udenbords, - men de kunne også komme op over ankerkranbjælken. De tilbageblevne kammerater blev højst uhyggelige til mode, når de hørte de dødes stemmer eller anede dem som en skygge. Undertiden var der nogen, der hørtes trampe på dækket, sommetider så de tydeligt, hvordan de kom ind i lukafet, lavede støj og kiggede på de sovende søfolk i køjerne, bøjede sig over kompasset foran rorgængerens, klatrede op i riggen under mærkelige lyde osv. Undertiden arbejdede de med om bord. Ofte fortælles om, at der pludselig var en ekstra mand på råen ved sejlbergning; bagefter var han gådefuldt forsvundet.

Var der omkommet flere undervejs, kunne de alle møde op på samme tid som spøgelser og skræmme de levende, som derfor allerhelst ville rømme i næste havn. Meningen med de dødes genkomst var formentlig den, at de ville få deres kammerater til at bede for dem. Andre kunne komme for at hævne sig, hvis de f.eks. med vilje var skubbet i søen eller på anden måde var blevet myrdet; deres agt var da at trække deres morder med i søen til sig.

De fleste gengangere var dog ikke ondskabsfulde, men venlige. Man sagde, at når St. Elmsilden - elektriske udladninger i riggen - brændte, var det de døde, der ville advare deres gamle

kammerater mod uvejr. De kunne forudse uheld om bord, f.eks. at mastekurven ville falde ned, og forinden få den mand, der sad deroppe, til at forlade den. De kunne advare mod lynnedslag, de kunne purre ud til vending, så skibet i sidste øjeblik undgik at løbe på et skær; de varslede om at lette anker, når en orkan ville komme, eller ændre kurs, når land var nær, måske når de var ved at kollideres med et skib eller et isbjerg.

Men de kunne også varsle forlis og stranding. Det er disse ondt-varslede spøgelse, som i en sen tid har overtaget klabautermandens rolle, det uhyggelige skelet iført olietøj, som man kunne se stå i vantet.

Velkendt er historien om en fremmed sømand, der drivende af vand og ligbleg kravler op over lønningen, går hen til bestiklukafet og skriver på den sorte tavle, f.eks.: Styr NØ til Ø! Derpå forsvinder han. De enes om at følge dette sælsomme bud, og efter nogen tid ser de en omdrivende redningsbåd med udmattede søfolk fra et forlist skib. En af de døde i båden er den mystiske skikkelse, de har set. Undertiden kan det være en fugl, der sværmer omkring skibet og utrætteligt anfaldet folkene, så de til sidst forstår, at de skal følge den og derved redder skibbrudne. Opfordringen kan ligeledes komme fra en mystisk stemme fra søen eller gennem en drøm.

Strandvaskere

De døde søfolk, fiskere eller andre, som skylles ind på stranden, kaldes på dansk *strandvaskere* eller *vaskere*, *sødrukner*, *vandstrygere*, *død(e)mænd*, *dødssejlere*, *tangfiskere* o.lign., på norsk *drauger* (= dødninge), på svensk *sjögaster*, *stranddödingar*, på engelsk *beach washers* og på tysk *Wasserleichen*.

Drejede det sig om landsmænd, især lokale druknede, blev de uden problemer begravet på kirkegården. Anderledes var det med de lig, som med strøm og sø drev ind på øer og kyster langs de store sejllid. De var fremmede og blev derfor ikke begravet med religiøse ceremonier, da man jo ikke kunne vide noget om

deres trosbekendelse og nationalitet. De fik ikke engang en grav at hvile i. Utallige sagn og beretninger fra Danmark og udlandet er bygget over deres problem: de dødes højeste ønske var at komme i indviet jord på kirkegården, hvor de kunne ligge i fred til den yderste dag, - hvis de da var kristne, hvad de fleste selvfølgelig var, i hvert fald i de europæiske farvande.

Allerede i oldtidens Grækenland var man principielt imod at give de druknede en rituel begravelse, idet druknedøden ansås som en utålelig og uacceptabel døds måde, antagelig fordi man mente, at den var gudernes straf for folk, der havde forbrudt sig på en eller anden måde.

Vergils *Æneide* (bog V) fra 1. årh. før vor tidsregning beretter om Æneas' styrmand Palinurus, der blev skyllet over bord i storm og drev op på en ukendt strandbred, hvor han ikke fik den rette begravelse, som ville sikre ham indgangen til dødsriget Hades. - I Horats' *Oder* (1. bog, ode 28) fra samme tid fortælles i digtet »Strandvaskerens sjælevåde« om den døde sømand, der gik til bunds i en storm på havet og skyllede op på stranden; her bønfuldt han sin skipper om at kaste de tre håndfulde jord på hans lig, så han kunne redde sin sjæl (jfr. tidligere i afsnittet om jordpåkastelsen).

Når man i senere tid var bange for at have med strandvaskere at gøre, kunne det også hænge sammen med, at man mente, at den der bjergede dem, selv ville drukne.

Man troede, at man kunne lokalisere omdrivende strandvaskere ved et blåligt »liglys«, der svævede over deres sted i vandet (jfr. tidligere). Efter udbredt overtro sagde man, at de druknede skulle komme i land til Kristi Himmelfartsdag.

Når de skyllede ind på stranden, var det tit et uhyggeligt syn, især hvis de havde ligget længe i vandet, så hoved og lemmer måske var slidt af, og fisk havde ædt af dem. Kødet kunne være halvt opløst, så det let gik af knoglerne. Nyligt druknedes kroppe var helt bløde, og man måtte straks trække støvlerne af dem, for kort tid efter indtrådte stivheden.



Korsfæstelsen som tatoveringsmønster. Da søfolk satte alt ind på at blive begravet i indviet jord på kirkegården, hvis de skulle drive døde i land, lod de sig fra gammel tid ofte tatovere med et krucifiks på ryggen, så man kunne se, at de var kristne. Samtidig mente de, at hvis de om bord skulle straffes for en eller anden forsyndelse, ville de kunne undgå tamp, da ingen turde slå på en så hellig tegning. - Mønster fra ca. 1920-30 i en af tatovør Niels Fischers mønsterbøger på Handels- og Søfartsmuseet. *A crucifix tattooed on the back was a means of being identified as a Christian and as such entitled to a churchyard burial if washed ashore. At the same time sailors thought it would help them avoid punishment with the cat-o'-nine-tails since no-one dared to strike such a holy picture.* Pattern from about 1920-30.

Ifølge de mange sagnagtige beretninger skal det ofte have været sådan, at folk, der så lig ligge i strandkanten - måske flere efter en stranding -, ikke undså sig for at plyndre dem. Først og fremmest tog de værdier. Af og til havde de døde ekstra penge på sig, for at finderne mod at få disse skulle sørge for deres begravelse. Det var fristende for en fattig mand, hvis han så et lig med et par gode støvler på, at tage dem fra det. For ham repræsenterede de en formue. Sad støvlerne fast, kunne han brække benet af. Havde strandvaskeren en guldring på fingeren, som ikke gik af, kunne særligt rå personer skære hele fingeren af. De kunne stjæle sølvknapperne af trøjen eller trække den dødes bukser af. Måske havde han et smukt halstørklæde af silke, som de kunne bruge. Værst var det, hvis de ilanddrevne ikke var helt døde, for så kunne ligrøverne, stadig ifølge folkesagnene, slå dem ihjel og derpå udplyndre dem. Dette var en ond gerning, og utallige sagn fortæller, hvordan de døde, der var usynlige, sprang op på ryggen af dem, så de måtte bære dem, indtil de var hævnnet, eller uretten var gjort god igen. De kunne følge efter ransmanden og forlange sagerne tilbage: Giv mig mit ben og min støvle! Sådanne ligrøvere var dybt foragtede, helt bortset fra det ulovlige de havde gjort.

Når man fandt en strandvasker skvulpende i strandkanten, skulle man trække ham på det tørre, lægge hans arme overkors på brystet og give ham en sten eller en tot tang til hovedpude, indtil han kunne begraves. Fra Skåne meddeles fra 1800-årene, at når man trak ham op, sagde man: Kom min kristendoms broder, så skal jeg hjælpe dig!

Det var i ældre tid tit skik, at strandvaskerne blev kulet ned i havstokken, lige over hvor søen skyllede op. Man vidste jo ikke altid, om de var af ens egen tro og måtte begraves på kirkegården, eller om de eventuelt var katolikker (i katolske lande: protestanter), tyrkere ell. lign. hedninge. Af den grund havde mange søfolk tatoveret et kors eller et krucifiks på kroppen, for så var der ingen tvivl om, at de i hvert fald var kristne menne-

sker. Denne skik kan følges tilbage til middelalderen. Et kors i en kæde om halsen havde samme virkning. I senere tid kunne nogle finde på at tatovere navn og adresse på ryggen, selvfølgelig dog uden religiøs betydning. Efterhånden blev det ret almindeligt, at søfolk bar identitetsmærker om halsen.

Flere steder havde man specielle pladser beregnet til strandvaskerbegravelser, men ikke indviede. Man gjorde ikke meget ud af begravelsen. De døde beholdt deres pjalter på, og der var naturligvis ingen præst tilstede. Af og til var pladsen i senere tid kendetegnet ved en mindeplade eller måske endda et lidt større trækors. Især på den jyske vestkyst blev en del begravet i klitter-



Vistnok den ældste illustration af strandvaskere er et træsnit i den svenske katolske ærkebiskop Olaus Magnus' berømte nordiske kulturhistorie fra 1555 (bog II, kap. 3). Det forestiller en kyst ved det gamle bispesæde Skálholt i Island. T.h. ser man et skibbrud med druknende søfolk; flere af de døde er kommet i land og går som ånder eller skygger langs kysten, hvor de af og til åbenbarer sig for egnens folk, der først opdager at de er døde, når skyggerne forsvinder. Olaus Magnus fortæller, at deres sjæle skal renses i den nærliggende vulkan Heklas ild, som altså tænkes at fungere som skærsild. *Archbishop Olaus Magnus' woodcut from 1555 shows beach washers in Iceland wandering around along the coast.*

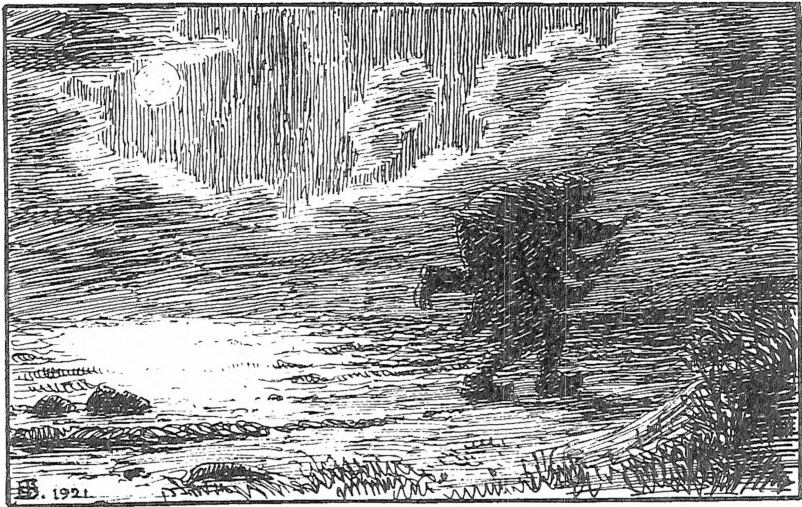
ne. Langs stranden findes der talrige *Dødemandsbjerge*, hvor disse stakler blev gravet ned, ofte så dårligt, at vinden blæste sandet væk og blottede knoglerne, eller at ræve kunne æde af ligene. Formodentlig har hvert sogn langs kysten haft en sådan massegrav. Andre steder talte man om »de døde mænds grave« (f.eks. på Nordby Hede, Samsø). Den der kom forbi lagde en småsten der, så der til sidst var store stendynger. En sådan skik blev forøvrigt fulgt flere steder. Stenene skulle tynde de døde ned, så de ikke kunne gå igen, men det hjalp ikke altid. Ved Hirtsholmene var det et rev, Nåmandsrevet (nå = lig), hvor strandvaskerne ofte skyllede ind. I Sverige havde man lignende *Dödmanskär*. Også uden for Norden markerede man fund af strandvaskere i stednavne, f.eks. Dodman Point (England), Dødemansberg (Holland).

1780 strandede en russisk orlogsfregat ved Hornbæk, og mange døde blev begravet nær kirken i et sted, der blev kaldt Russerhullet. En af de døde var tyrk og måtte ikke begraves sammen med dem, men kom i en høj, Tyrkerhøjen, for sig selv.

Nogle steder blev strandvaskerne begravet lige uden for kirkegårdsmuren, i senere tid måske inden for nordmuren, hvor selvmordere og henrettede fik deres plads. Det skete om natten uden ceremonier, og uden at de døde kom i et hylster, endsige en kiste. Præsten måtte ikke være tilstede, og der måtte ikke plantes en blomst på stedet.

Langs stranden og i klitterne gik de arme døde om natten og hylede og klagede sig, fordi de ville begraves rigtigt, fortæller mange sagn. Ingen mennesker turde gå forbi, fordi de anfaldt dem, sprang op på ryggen af dem og ville tvinge dem til at bære sig til kirkegården. Man så også de døde stå ved muren og kigge længselsfuldt ind. Ja der fortælles endda, at levende mennesker havde medlidenhed med dem og hemmeligt kastede dem over muren ind på kirkegården. Så var de øjensynlig tilfredse, selv om de ikke fandt en grav dér.

Det er et stort spørgsmål, hvorvidt de mange strandvasker-



Kunstneren Niels Skovgaard har i 1921 illustreret en af de hyppigst forekommende typer af strandvaskersagn. Sagnet, optegnet ca. 1820, fortæller, at en bonde en aften gik langs stranden ved Tårnbæk, da en strandvasker - her kaldt »strandvarsel« - sprang op på ryggen af ham og råbte: Bær mig til kirken! Han bar gengangeren op til Gentofte kirke, hvor den sprang over muren og ind på kirkegården for at komme til at hvile i indviet jord. - Axel Olrik & Hans Ellekilde: Danske Sagn og Æventyr (Kbh. 1929). *Legends from various countries tell of beach washers who are buried on the beach near the water's edge and who jump up on to the backs of passers-by. The latter are then forced to carry the beach washers to the churchyard where they can find peace in consecrated ground.*

sagn gengiver hele sandheden. Hvor mange lig blev faktisk udplyndrede? Man har i Danmark fundet flere grave ved stranden, hvor ligene stadig havde penge og værdisager på sig, så det var i hvert fald ikke alle, der blev berøvet. Den for os at se hjerteløse måde at begrave de døde på skyldtes som nævnt religiøse årsager i en tid, hvor det virkelig var en kristelig forsyndelse at jorde en hedning på den hellige kirkegård. Det er klart, at befolkningen gennemgående har haft medlidenhed med de arme døde; mændene langs kysten har med gru tænkt på, hvad der

ville ske dem, hvis de selv som døde engang drev op på en fremmed strand og fik samme behandling. En beretning (optegnet 1915) fortæller, at danske fiskere undertiden selv kastede jord på de lig, de begravede i havstokken, og at præsten stiltiende godkendte dette. - De unge piger smykkede tit gravene med blomster, f.eks. til St. Hans, i hvert fald i en senere, mildere tid.

De utallige strandvaskersagn, der til hovedtema har de ulykkeliges »salighedsproblem«, er et ganske stærkt vidnesbyrd om, at alle langs kysten, ja formodentlig i hele samfundet, var klar over, at det var umenneskeligt at behandle de døde sådan. Spørgsmålet er da, om det hele er en slags »litterær« fiktion uden bund i virkeligheden, eller om det har en årsag.

Vi har en del historiske vidnesbyrd om, hvordan man tidligere så på problemet. Herodot fortæller (ca. år 400 f.v.t.), at hvis man i Ægypten fandt en død, der var bidt af en krokodille eller druknet ved Nilens magt, skulle man balsamere ham og under præsternes medvirken begrave ham i en hellig grav. - I Eddaen nævnes, at man skal behandle et lig ordentligt, hvad enten personen er død af sygdom eller tilsøs; man skal vaske liget, kæmme håret, lukke dets øjne og mund, begrave det og ønske det at sove saligt (sen hedensk tid). Fra begyndelsen af 1000-årene har vi fra nordboernes Vesterbygd på Grønland efterretning om en mand Lodin, kaldet Lig-Lodin, som drog rundt langs kysterne og bjergede, hvad han fandt af lig; han tog dem med sig for at begrave dem på kirkegården. Det var også brugt, at man for at transportere ligene de lange veje kogte kødet af dem og kun tog skeletterne med. Arkæologerne har fundet grave med mange knogler, sikkert af sådanne døde, f.eks. ved Thjodhildes kirke på Brattahlid, Grønlands ældste kirke (i Østerbygden).

Den middelalderlige islandske lov Grágás siger: »Dersom hav eller ferskvand kaster menneskers lig op på land, skal ejeren af stedet føre disse lig til kirke. Dersom gods driver op på land med ligene, skal man tage deraf, hvad der behøves (til begravelse).

sen); er der mere, skal stedets ejer beholde det, medmindre det ved dom bliver ham frakendt«.

I 1200-årene og senere opstod der i Frankrig flere broderskaber af søens folk, som påtog sig at søge efter strandvaskere og begrave dem. På øen Femern var der i 1451 et Hellig Legemsbroderskab (senere skipperlavet Segler-Compagnie), som begravede ilanddrevne og lod læse messer for deres sjæle. Havde de døde penge på sig, blev disse brugt til formålet. Senere kom der flere andre gilder til på Femern med samme opgave. I Helsingør fandtes der omkring 1500 et St. Gertruds broderskab og gilde, som 1514 fik tilladelse til at bruge penge og værdisager fundet på strandvaskere mellem Hornbæk og Nivå til bekostning af begravelse og afholdelse af messer og vigilier (natlige gudstjenester) for deres sjæle. Tidligere havde de fundne værddier tilhørt kongen. Lignende broderskaber kendtes fra andre byer.

Christian II's forordning om vrug 1521 bestemte, at en trediedel af værdien af vruggods skulle bruges til begravelse af de skibbrudne og til at synge messer for deres sjæle i nærmeste kirke. Det har altså på ingen måde været skik overalt at behandle de døde så ubarmhjertigt, som sagnene vil, heller ikke i protestantisk tid, da katolikker ansås for hedninger. Præsten Niels Andersen Svansø (død 1555) fortæller i sin Danmarksbeskrivelse på vers, hvordan bønderne under strandinger langs Jyllands vestkyst forsamler sig ved stranden og vandrer langs den for at bjerge strandingsgodset. De lig, som er skyllet op, jordes i land, thi, som han siger, jyderne viser de fremmede det hensyn, at deres sjæle ikke skal ligge ubegravede. - Fra Fanø meldes, at så langt kirkebøgerne går tilbage (til 1626), kan man se, at strandlig er blevet begravet kristeligt på kirkegårdene. På kirke loftet i Sønderho stod altid en sort kiste parat til brug i »den ukendte sømands grav«. - Danmark-Norges kirkeritual af 1685 siger udtrykkeligt, at de, som ikke er af den rette tro og rene bekendelse (specielt vel katolikker), må begraves på kirkegården

blandt andre døde kristne, dog uden at præsten holder tale over dem og kaster jord på dem. Det samme gjaldt også henrettede forbrydere, selvmordere og dræbte duellanter. Her er ikke direkte tale om strandvaskere, som dog vel må være indbefattet; de kunne jordes i indviet jord, men uden de rette ceremonier. Først i 1816 blev det forøvrigt tilladt danske lutherske præster at kaste jord på lig af katolikker. - Under Frederik IV udsendtes en forordning om, at strandvaskere skulle begraves i en simpel kiste af uhøvlede fyrrebrædder. Frederik VI's forordning af 1810 gentog tilladelsen til at begrave strandvaskere på kirkegården. Der var pligt til at anmelde de begravede til øvrigheden, og dette har tit voldt besvær, så det er nok sandsynligt, at en del derfor er gravet ned i stranden i stilhed og uden videre vrøvl, men man kan tydeligt se, at det altid har været en forudsætning i lovene, at de døde skulle begraves på kirkegården. Samme indstilling havde man i andre lande. I Sverige bestemte en kgl. forordning 1710, at strandvaskere i pesttiden skulle begraves højt oppe over stranden, og at man skulle sætte en større sten ved hovedenden og en mindre ved fodenden. Det er sikkert af hygiejniske og ikke af religiøse grunde, at man ikke gjorde større ceremoniel ud af det. I tyske søretter var det forbudt at »spolere« ligene og begrave dem i sandet; de skulle, som det siges 1719, ærligt begraves på kirkegården. I England bestemte en parlamentsforordning 1810, at det skulle være forbudt at nægte ilanddrevne lig en kristen begravelse. De skulle på sognets bekostning begraves på kirkegården.

Tilfældigt berettes, at engang ca. 1900 fik Kerteminde Skipper Ligbærer Laug (stiftet 1737) bud om, at der var drevet et lig af en ukendt sømand i land ved Stubberup (Hindsholm). Lavet hentede ham og begravede ham på Kerteminde kirkegård efter dets traditionelle ceremonier, med bedemand, faner, ligfølge osv.

Resultatet af vore undersøgelser må blive, at de mange strandvaskersagn i ind- og udland gennemgående giver et helt

fortegnet billede af virkeligheden, uden at det helt kan afvises, at der af og til er forekommet udplyndring og måske også drab af inddrevne halvdøde søfolk, - selv om det ikke kan bevises. Det er også forståeligt, at folk dels af bekvemmelighedshensyn og dels af religiøse årsager som oftest ikke har villet eller turdet begrave ligene på kirkegårdene, højst sandsynligt fordi de - og måske også deres præster - ikke har haft kendskab til de i virkeligheden meget humane love. At så godt som alle har haft medlidenhed med de arme døde, er sikkert nok.

Sagnene interesserer sig mere for det spændende og grufulde end for den nøgterne sandhed. De er ikke historiske beretninger, men ren underholdning. De følger bestemte mønstre og udgør faste fortælle-typer, som trods utallige varianter holder sig ret konstante. Man kan godt sige, at der er tale om en slags »mundtlig litteratur«, som går ud på at fortælle en god historie, helst med lidt gys i, - den mundtlige traditions noveller. For os er det mest interessant, at folk gennemgående synes at have troet på det, de fortalte, selv om det var nok så usandsynligt. De ret få typer af strandvaskersagn har været særdeles populært fortællestof. Deres udbredelse i ind- og udland vidner om, at de må have en betydelig alder.

Sømand begravet på fremmed kirkegård

Hvis et skib lå i havn eller på red i det fremmede, og nogen døde, måske af sygdom - i Sydamerika og Vestindien ofte af gul feber -, blev han begravet på en kirkegård i land. Ved Perlefloden i Whampoa neden for Kanton i Kina, hvor kinafarerne lå i længere tid, mens varerne bragtes om bord, skete der ofte dødsfald, og her havde danskerne deres specielle begravelsesø, Dane's Island, ligesom f.eks. franskmændene havde French Island. Skibspræsterne havde her indviet kristne kirkegårde. Protestantiske søfolk fra andre landes skibe blev ofte begravet på Danskerøen, mens den franske ø mest brugtes af katolikkerne. - I Zanzibar havde englænderne en »Grave Island«, hvor både

de derboende protestanter og døde søfolk blev begravet. At man ofte valgte en ø som begravelsesplads skyldtes, at man ville være sikker på, at hedninge ikke forstyrrede gravfreden.

Døde protestantiske søfolk i katolske lande, greb kaptajnen undertiden til den udvej at udgive dem for katolikker, da de ellers ikke ville blive begravet på stedets kirkegård. Begravelserne foregik selvfølgelig i al enkelhed. I reglen fulgte skibets officerer og et udvalg af den dødes kammerater efter liget. Trods alt var det dog bedre at blive begravet her end i søen. Allerbedst ville det selvfølgelig have været at blive begravet på den hjemlige kirkegård. Men dels ville der ikke være plads til at bringe de ofte mange døde hjem på skibet, dels var det i høj grad et hygiejnisk spørgsmål, og så var søfolkene som nævnt rædselsslagne ved tanken om at skulle sejle »med lig i lasten«. Det var nok kun hvalfangerne, der af princip tog deres døde med hjem til begravelse. Måske kunne de også bedre konservere dem i isen.

Mindebegravelser

For de døde, der druknede uden begravelse, kunne man sætte en mindesten hjemme i kirken eller på kirkegården. Allerede fra vikingetiden kendes en del runesten, som selv angiver at være rejst over en død, f.eks. Västra Strö (Skåne) sat af en bror over sin bror, der fandt døden nordpå på vikingetogt, og Nylarsker I, rejst af en søn over sin fader, der druknede med hele sit skibsmandskab. Krist hjælpe hans sjæl i al evighed! siger den.

Også i senere tid har man rejst »gravsten« på kirkegården over folk, som blev derude og altså ikke ligger der, f.eks. på de gamle hvalfangerøer fra Danmark og sydpå til Holland. På en sten fra Rømø (1723) over to brødre Lambertsen står, at de begge ligger »ved havsens bunde«. Sådanne sten er mere end blot mindesten; det kunne se ud til, at man netop ved at sætte stenen på kirkegården har ment, at det ville redde de to fra evig fortabelse. Sandsynligvis er den blevet opsat med religiøse cere-

monier. Vi kan her erindre den tidligere nævnte kvinde Gudveg, som blev »lagt over bord« i Grønlandshavet ca. 1300, men hvis tomme kiste med en runepind i blev fundet begravet på Herjolfsnæs kirkegård i Grønland. Hvis man ikke havde troen på, at det hjalp hende, hvor hun lå, ville man vel næppe have foretaget denne skinbegravelse.

Det er tydeligt, at man har troet eller i hvert fald håbet på ad religiøs-mystisk vej at bringe freden til dem, der uden ceremonier befandt sig i havet. Og det var der sådan set ikke noget mærkeligt i. Den katolske kirke forsøgte i almindelighed gennem sine sjælemesser og bønner at hjælpe de døde. I Frankrig fortælles om, hvordan man i middelalderen foranstaltede skinbegravelser for sådanne søfolk, med dødsritualer, en lille symbolsk kiste af træ eller voks, anbragt på et bord mellem tændte vokslys, med vigilier om natten og fejring af en dødsmesse. - 1401 stiftedes i Lübeck et »evigt broderskab og gilde« til trøst og hjælp for døde og levende, som søger deres næring på søen. Da mange, siges det, dør på havet og kastes over bord uden at have haft lejlighed til at skrifte og angre deres synder, lader broderskabet holde en evig messe ved St. Nikolajs alter, for at han hos Gud skal bede for søfolkenes sjæl. - I Brügge besluttede tyske hansekøbmænd i 1485 hver søndag at holde vigilie og sjælemesser for de druknede skippere, skibmænd og bådsmænd (dvs. søfolk). - Protestanterne afviste principielt sjælemesser, men på de nordfrisiske hvalfangerøer bad præsten, hedder det fra 1700-årene, fire uger fra prædikestolen om, at liget af en druknet sømand måtte blive fundet, og skete dette ikke, holdtes der en begravelseshøjtidelighed. Følget samledes i sørgehuset og gik i procession til kirken, hvor præsten holdt en ligprædiken, som om den døde havde været til stede. Som man ser, drejede det sig ikke om en gængs mindehøjtidelighed. Man troede fuldt og fast på, at man derved kom i kontakt med den dodes sjæl og hjalp den.

Også til søs forekom en lignende mindeceremoni af og til. I



Som naturligt er, beskæftigede sømandens tanker sig ofte med døden, som jo altid var nær. Intet under, at et af de populære internationale tatoveringsmønstre var »Sømandens grav«. Den knækkede mast er symbolet for skibets forlis, redningskransen for den truende druknedød, ankret for det kristne håb og korset for kristentroen. Sømanden var egentlig ikke bange for at dø, men han tænkte ofte med bekymring på sine kære derhjemme, som ville savne ham. - Mønster fra ca. 1920-30 i en af tatovør Niels Fischers mønsterbøger på Handels- og Søfartsmuseet. *One of the most popular tattoo patterns was »the sailor's watery grave«, with symbols of shipwreck and death, - but also of Christian hope. Pattern from a Copenhagen tattooist about 1920-30.*

1894 faldt kaptajnens søn på fuldskib »Tercera« af Fanø over bord, da de i orkan var ud for Kap Horn, og kunne ikke reddes. Først nogle dage senere, da Hornet var passeret, og de lå stille, holdt kaptajnen en begravelseshøjtidelighed for sin søn, mens flaget var på halv, og mandskabet stod bevæget og med blottede hoveder. Sådanne ceremonier med salme, bøn og tale, men selvfølgelig uden jordpåkastelse, kendes der enkelte eksempler på. Normalt fandt de ikke sted.

Det er også kendt, at man på kirkegården har anlagt tomme grave for de døde. De kom måske engang og tog dem i besiddelse.

Begravelse på kirkegården derhjemme

Heldige var de søfolk, som kom levende hjem fra farefulde rejser, og som efter et langt liv kunne »sluge ankeret« og lægge op til en fredfyldt alderdom og en rolig død i hjemmet. Man sagde altid: Det er en lykkelig sømand, som bliver begravet på kirkegården! og de efterladte var taknemlige for at have et sted, hvortil de kunne knytte deres sorg, en grav som de med kærlighed kunne passe og pleje med den trøst, som religionen og traditionen kunne give: alt var vel, livet var gået, som det burde, evigheden forestod.

Her er ikke grund til at gå nærmere ind på begravelsesceremonier og -ritualer, som er fælles for »landkrabber« og »skildpadder«. Drejede det sig om en menig sømand, var der i reglen ikke meget maritimt præg over begravelsen, med mindre han var medlem af en sømandsorganisation. Skipperne gjorde mere stads ud af det, ikke mindst i de søfartsbyer, hvor der var et skipperlav fra gammel tid. Her førtes den dodes kiste til kirkegården i lavets pompøse ligvogn, hvis den da ikke, som det endnu er skik i Kerteminde Skipper Ligbærer Laug, blev båret på skuldrene. Lavsbrødrene fulgte efter kisten, måske i sorte

kapper og med sørgeflor; der var en bedemand i spidsen, der medførtes lavsfane og dannebrog på halv stang, og der var ofte sørgemusik. Tit var skipperens eget dannebrog svøbt om kisten, hvis man ikke benyttede lavets lig- eller bårklæde, sort og med påbroderede skibsfremstillinger og dødssymboler.

Det maritime i ligbegængelsen var i oldtiden mere udtalt. Flere steder læser vi om døde fyrster, som lægges til hvile på et rigtigt skib - i reglen vel hans eget - på land. Dette er forsynet med hans våben og kostbarheder, og det antændes som et mægtigt ligbål, der formenes at bringe den dødes sjæl til sit bestemmelsessted. Undertiden brænder man ikke skibet, men der kastes en høj op over det - til glæde for senere tiders arkæologer. De mange gravanlæg fra vikingetiden i form af skibssætninger er også vidnesbyrd om den dødes forbindelse med søen og til lige om troen på dødeskibet, der bortfører den døde. Skibssætningerne kan tit være meget store: i Jelling er der rester af en der har været 150 m lang, og de store sten, der er opsat, er synlige tegn på, hvor stor betydning søfarten og dens traditioner har haft.

Senerehen har søfarere måttet nøjes med mindre pomp. Langs kysterne i Europa, ikke mindst i de gamle hvalfangeregner, findes hundredvis, måske tusindvis af pragtfulde kommandørgravsten fra 1600-1800-årene, ofte med relieffer af skibe og skipperne og med lange, fromme, maritime indskrifter og den afdødes data. En af de mest karakteristiske gravindskrifter fra nyere tid er sat på skipper Christen Hansen (1798-1873) og hans kones gravsten på Marstal kirkegård:

Her hviler Christen Hansen/ til ankers med sin kone;
han letter ikke før/ han kommer for Guds trone.

Naivt og dog prægnant er her sagt, hvad der er at sige om den ting. Så mangan sømand ligger sikkert og godt på kirkegården. Hvis han kunne høre, ville han kunne opfatte verdenshavens brusen i de vestindiske konkylier, som endnu mange steder kan ses omkranse sømandsgrave.

Asken strøs i havet

I vore dage er det gået stærkt retur både med religiøs tro og folkelig-maritim overtro. Meget af det, der her er fremstillet som urokkelig sandhed for de søfarende, er nu kun sælsomme minder fra en fjern sejskibstid. Når man i vore dage opsætter tavler for omkomne søfolk, laver mindesteder med ankre og navneindskrifter for de i krigen omkomne søfolk, oprejser monumenter til minde om store drukneulykker ved forlis - ja så er disse det, som de udgiver sig for, nemlig æresbetonede minder uden nogen som helst religiøs-magisk bagtanke. Og når en kaptajn bestemmer, at hans lig skal brændes og asken strøs i havet nord for Skagen, så er det noget, som ville forfærde de gamle søfolk og formodentlig fylde dem med en navnløs gru. For dem stod legeme og sjæl i et langt tættere forhold, end denne tanke giver udtryk for. Askestrøningen er hverken ukendt i Skandinavien, England eller USA og træffes også andre steder. I Tyskland kan man f.eks. se annoncer fra begravelsesfirmaer, som har specialiseret sig i »urnebegravelser«, hvor asken efter ønske kan blive udstrøet i Nord- eller Østersøen »efter traditionel sømandsbrug«.

Traditionelt kan det dog på ingen måde være, - det er i bund og grund en nutidsforeteelse. I Danmark kræves der forøvrigt en speciel tilladelse til at benytte denne ceremoni.

Sømandens og for den sags skyld de fleste andre menneskers mere eller mindre upræcise, for ikke at sige tågede tanker om liv og død, helvede og paradis, gengangeri og gravens ro, opvækkelse af de døde og dommedag, fortabelse og frelse har nu hos mange fået et skær af rædsels- eller måske snarere raritetskabinet. Her har vi forsøgt at skildre dem set fra sømandens horisont og bygget af tusinder af brudstykker fra alle tider og lande. At mange af fortidens anskuelser stadig lever i vide kredse, ser vi af beretningen om olieplatformen »Alexander L. Kiel-land«s kæntring.

Denne artikel tilegner jeg overlæge (psykiatri) Eivind Haga, Stavanger, som gav mig tilskyndelsen til undersøgelsen.

Artiklen er opbygget på grundlag af mellem 6 og 7000 kildesteder, hentet fra min ekscerptsamling »Sømandsliv i sejlskibstiden«. Det er desværre umuligt her at redegøre for mine kilder.

En tak for hjælp vedrørende visse teologiske spørgsmål retter jeg til provst Knud Th. Tofte (†), Skibby, og til bibliotekar Morten Boesen, Helsingør.

The Sailor's Watery Grave

Summary

This rather sombre tale of death and burial at sea is based on the sailor's own thoughts about life and death, heaven and hell, especially in the age of the sailing ship.

That a sailor's life, particularly in the olden days, was a perilous affair is only too true. The incidence of shipwrecks was enormous and there were also numerous other causes of death such as scurvy, yellow fever and other diseases, falling onto the deck or into the sea from the rigging, being washed overboard etc.

There was an ancient belief that the sea was heathen and filled with Satan's angels in the form of mermen and mermaids, cruel monsters and serpents, man-eating sharks etc., and that these dark powers continued to demand human victims. Thus sailors would not learn to swim, because they thought that once they had fallen into the sea it was impossible to avoid their fate anyway. Neither did they dare to rescue a comrade who had fallen overboard, since he now belonged to the sea. When a sailor died of some illness in his bunk or fell to the deck and got crushed he also belonged to the powers of the sea and had to be surrendered to them immediately, or »buried« as it was called. When a captain according to tradition is still expected to go down with his sinking ship it is because he and the ship belong to these powers.

We do have a few details about burials at sea from heathen times, but we have many more from the Christian era. As long ago as the Middle Ages they took place in the same way as today with tokens of respect and Christian ritual, i.e. prayers, psalms, a funeral oration and the sprinkling of earth, before the body was cast overboard wrapped in a sail or hammock, or perhaps laid in a coffin. A weight, such as coal, a stone or a cannonball, was attached to the body to make it sink, but the weight was often not heavy enough so that the body remained on the surface and even seemed to follow the ship. In warm seas the corpses were often eaten by sharks, mackerel or other sea animals. It was unpleasant to watch, but in principle no worse than worms and lizards eating the corpses in a graveyard.

Ancient heathen ideas have mingled with the Christian concepts. It was, for example, quite common to believe in death ships which fetched the buried and carried them to the kingdom of the dead, just as one still hears tales of phantom ships, the Flying Dutchman etc. Nobody was quite sure about the location of this kingdom of the dead. Here in Denmark it was believed that it was on Læsø, the island of the sea god Ægir (Hlér) and his wife Ran. In Brittany and England certain islands were considered to be death islands. Others referred to the fortunate islands in the ocean, God knows where. Later on, probably in the 17th-18th century, English sailors, presumably rather much as a joke, »invented« one or two maritime kingdoms of death. It was said that the bottom of the sea was ruled over by Davy Jones, an old pirate (in fact Davy was another name for the devil) who put all wicked sailors into his huge »locker«, which was then padlocked. It was supposed to be a kind of hell for lazy, untrustworthy, malingering sailors. To go to Davy's locker was a euphemism for dying. The counterpart to this was Fiddler's Green, which sounds like the name of a summer restaurant. It was paradise for the good, honest, conscientious sailors, who could enjoy themselves here as in sailor towns all over the world with rum, good food, tobacco, pretty girls, music and dancing. Even the legendary great ship »The Merry Dun of Dover« (and other names), could function as heaven. It was so big that the captain had to ride a horse to get around the deck, and the ship's boys who climbed up on high came down again as old bearded sea dogs. There was an inn in every block in the rigging where the sailors not only enjoyed the same material pleasures as in Fiddler's Green, but also had the satisfaction of having their former tormentors put to work with the most menial jobs: the mates scrubbed the deck, the captains reefed the sails and the ship owners waited at table.

It is, however, to be assumed that sailors who had been brought up in the Christian faith counted on going to heaven and not to hell. The reasoning was that the Lord could not bring Himself to punish the wretched and poor sailors

who had had such a hard life and who had never hurt anybody. Heaven, which nobody had any real conception of, was supposed to be a compensation for their miserable lives. They probably also thought that when they were buried at sea they would really be allowed to lie in peace at the bottom of the ocean, just as they would in the graveyard at home, and await the Day of Judgement when the sea, as it says in the Apocalypse, would give up its dead. As is well-known the Christian religion is quite dualistic about this: it is usually assumed that the soul ascends to heaven, or sometimes to hell, immediately after death. The reason why sailors accepted the idea of being buried at sea was that they were convinced that the sea had been consecrated by the clergy in the Christian era just as the graveyard had been. In Catholic sea-faring areas the priests still walk in a procession to the coast every Spring to bless and consecrate the ships, the fishing boats, the sailors and fishermen, and even the sea, by sprinkling them with holy water and pronouncing blessings. This act combined with the correct burial rituals was supposed to be enough to guarantee the dead much-coveted peace in their watery grave.

There were quite a few dead sailors who had not been buried with the appropriate ritual and ceremonies, e.g. people who had fallen into the sea, had been washed overboard, or who had drowned when their ship was wrecked. These poor souls led a wandering and restless existence as ghosts and spirits.

Since ancient times each ship has had its own protective spirit, just as every farm has had. This was the ship's pixie, which clearly must have been a deceased sailor from the ship. He was friendly and helpful as long as he was treated well. On Dutch and German ships he was called the klabauterman (banshee); he went around with his little caulking mallet knocking on the hull and keeping the ship in order. In recent times the klabauterman has become a horrible skeleton dressed in a black sou'wester and oilskins. He comes on board when the ship is about to be wrecked. Most of the drowned sailors who have not found peace in their graves come back to haunt their ships. They can tease and torment their former comrades, but they can also help them with their work as well as warn them about collision, running aground and other dangers. Sailors were afraid of them and tried to get rid of them if at all possible.

There is a particularly widespread but thoroughly un-Christian belief that some sailors as a punishment for some offence or other are reborn as a sea animal, i.e. reincarnated. They may be birds: albatrosses, fulmars, seagulls; or other animals: dolphins, seals or turtles. It is obvious that one must not kill or eat these animals as they might well be people one was acquainted with.

The bodies of drowned sailors often get washed ashore along the main shipping routes and on coasts which attract wrecks. In Denmark they are called beach washers or dead men. There are countless legends from days of old

telling how they were mistreated by the people living near the beach, who sometimes chopped off their fingers to take their rings, stole their boots, scarves, money etc., and threw them down on to the beach instead of giving them a Christian burial. Local people were also afraid that the dead might be Catholics, or heathens such as Turks or Russians. Thus it was quite common for sailors to get tattooed with a crucifix in order to show that they were Christians. There are a large number of »dead men's hills« along the west coast of Jutland, where it was considered dangerous to roam at night in case the dead returned and claimed their stolen limbs and valuables back. They were said to jump up on the backs of the guilty ones and frighten them into handing over the stolen objects. Their greatest wish, however, was to be buried in the consecrated ground of the churchyard, where they could lie in peace to rest until the Day of Judgement.

Upon closer examination, however, it turns out that these legends for the most part are belied by the legislation of the time. Most beach washers were in actual fact buried in the churchyard. Up through the ages the laws have stipulated that the dead must have a decent burial. From Catholic Denmark and other countries we hear how some people, out of love for their fellow man, formed brotherhoods to patrol the beaches and bring the dead to rest in a Christian manner.

The very best thing for a sailor was of course to come home after his perilous voyages, put something aside for a peaceful old age, and eventually be buried with due ceremony in his own churchyard. Then the bereaved family had a place to assemble and mourn him. Afterwards a beautiful gravestone with maritime symbols was placed over the grave and everything was as it should be.

Memorial services were often held for the ones who never returned, services which were believed to have a long-distance beneficial effect on their soul, just like requiems and prayers in the Catholic Church. Empty memorial graves stood in many places waiting for the dead.

In our day it is becoming more and more the fashion to be cremated and then have the ashes strewn into the sea. This romantic idea would have appalled the sailors of old, for whom soul and body were quite closely linked.

Burial at sea is now an extremely uncommon event, indeed it is even forbidden entirely on Italian ships for example. But even if much superstition has vanished death is still life's great problem.

Containerfart i storm på Stillehavet

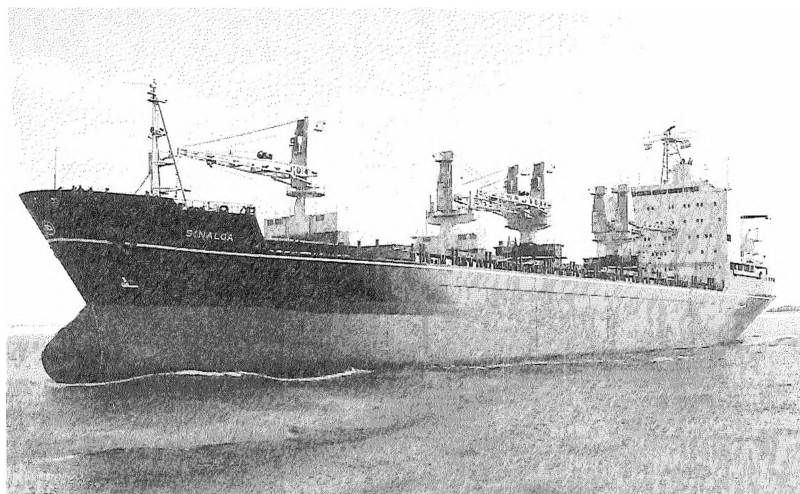
Af

Hans H. Thomsen

På grundlag af forfatterens dagbogsoptegnelser giver artiklen et umiddelbart og levende indtryk af telegrafistens arbejde og af livet om bord i et containerskib i begyndelsen af 1980'erne. Hans H. Thomsen, som er født i 1924, har haft et rigt varieret livs- og karrierforløb. Umiddelbart efter 2. verdenskrig blev han uddannet som officer i hæren med skoleophold i Danmark og England, og sidst i 1940'erne tog han radiotelegrafisteksamen i Svendborg. I det følgende årti var han telegrafist på forskellige grønlandske radiostationer, og siden fulgte et årti som selvstændig forretningsmand. Derefter kom job som bl.a. rejseleder og højskolelærer, og i årene 1979-83 var Hans H. Thomsen ansat som telegrafist i Ø.K.

Efter lange timers rejse med fly, diverse omstigninger i Toronto og Seattle, stivhed i nakken, snurren i benene, skeløjet af stille-siddet og bestandig servering, efter at være rejst fra København kl. 10 om formiddagen og opdaget, at klokken stadig var 10 samme døgn, men nu på den anden side af jorden, ankom jeg til Vancouver, Canadas største havn ud mod Stillehavet, hvor jeg skulle påmønstre M/S »Sinaloa« som telegrafist. Jeg havde aldrig været sømand før (»onde tunger« vil påstå, at jeg heller ikke nåede at blive det på de 4 år).

Men jeg kendte til søsyge! Fra min tid som telegrafbestyrer i Nordgrønland i 1950'erne kendte jeg af bitter erfaring den kvalmende bræksure følelse, hvor lugtesansen syntes særlig skærpet over for - som det syntes - især modbydelige lugte. En tilstand som Nordatlantens lange dønninger forårsagede, og som hver gang havde bragt mig på hovedet i køjen med en stable skibskiks og talrige Dansk Vand til hele togtet. Engang tog jeg rejsen på ryggen fra Upernavik til Trangraven i København



M/S »Sinaloa« bygget på Nakskov Skibsværft, fotograferet på prøveturen den 15. januar 1979. Ø.K. fik i disse år bygget 6 næsten identiske skibe af denne type. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The M/S »Sinaloa«, built at Nakskov shipyard, photographed on a trial run on January 15th 1979. In that year the Danish East Asiatic Company (ØK) had six almost identical ships of this type built. Photo: Danish Maritime Museum.*

- ialt 28 døgn. Men det var nu også med en lille skude - »Hanne S« kaldet, nærmest en coaster - og som en spån på de sugende sortladne Atlantbølger.

Hvordan skulle det dog gå? Jeg kan fortælle alle, som lidende af samme skræk for søsyge afholder sig fra at stå til søs, at jeg ikke en eneste gang i disse fire år på Stillehavet - med alt fra hyllende tyfoner og orkan til svulmende dønninger eller stille vejr - har været søsyg. Jeg tilskriver dette den kendsgerning, at jeg havde et arbejde om bord, at jeg var enormt optaget af alt, hvad jeg så og hørte og oplevede af havet selv, dette ustandseligt sig ændrende element, så at jeg helt glemte at være bange for at blive søsyg. Tak til Kong Neptun for det!

Og så startede mit sømandsliv i Vancouver B.C. i sommeren 1979. M/S »Sinaloa« ligger ved Vanterm-kajen, færdig med losning og lastning, klar til afgang. En ny telegrafist kommer ind på scenen og klatrer for første gang i sit liv op ad en gyngende gangway til et moderne containerskib. Og så er man jo altså bare fyldt med allehånde »anelser«. Flyrejser fra Kastrup var lang og drøj, 26 timer, og dette sammen med tidsforskellen bevirker, at sjælen endnu langt fra har indhentet kroppen. Selv ved man ikke, om man kan klare jobbet, og forvirringen efter den forrige dags lynkursus i København i hyreregnskabsføring er total. »Det klarer du sgu' aldrig«! eller i lysere øjeblikke, danskens valgsprog: »Det går sgu' nok«! Og det gjorde det. Og sikken et pragtfuldt liv jeg fik i de næste fire år. På grund af flyreisen hele vejen om på bagsiden af jorden er hele ens biologiske rytme slået i stykker - det kaldes også for »jet-lag«. Når klokken er 24 i Danmark, er den 16 i Vancouver, så krop og sjæl skal bruge nogle dage til at akklimatisere sig. Men hvile bliver der nu altså ikke tid til. Knap er man kommet om bord, så skal »Sinaloa« afsejle til Seattle i USA, så i de næste 2 døgn kommer man ikke ordentligt i seng, men må nøjes med en times »nap« hist og her i døgnets løb.

Vi lader dagbogen tale: Natten er stille. Taxi'en ankommer til den oplyste kaj. Et mægtigt skib med et hav af blinkende lanterner i krantoppene tårner sig 6 etager op over en lille beklemt telegrafist, der for første gang med sine tunge kufferter og iført sit pæne tøj skal på mønstre.

B-dæk. Ikke et menneske at se. Jo, der kommer vagtmanden. Det er bådsen: »Davs, nå det er måske den nye gnist? Ja velkommen da, men de er allesammen gået i land, så du bliver nødt til selv at finde ud af, hvor du kan hitte en køje for i nat. Vi skal afgå kl. 4 i morgen tidlig«. Op med de satans tunge kufferter, op ad 5 etagers trapper, gennem tunge, selvlukkende stålbranddøre, som kufferterne ustandselig kommer på tværs af. Pyh! hvor er der højt op. Lidet anede jeg, at jeg skulle op- og

nedstige denne trappeskakt mange gange dagligt i de kommende år, og at det faktisk var glimrende motion for en halvskaldet mand med anlæg for mave at bo højt oppe i skibet, lige under kommandobroen, »tårnet« kaldet. Da det lidt senere blev lyst, opdagede jeg, at der også var en udvendig jerntrappe agter, uden de mange døre, og at det havde været ulig nemmere at komme op ad den vej. Jeg fandt mig til rette i det ledige pilotkammer, som ellers er forbeholdt lodserne, når de er om bord i længere tid. Der var redt op, eget bad og toilet, gulvtæppe, polstrede møbler, skrivebord og lille sofa, som på alle kamre i skibet. Her skulle jeg tilbringe de første 14 dage, mens den »gamle« gnist boede i radioofficerskammeret. Han skulle oplære mig i den korte tid, og han viste sig at være branddygtig og en god kammerat, der gav mig »føl« en så grundig instruktion i mit kommende arbejde, at jeg fik en flyvende start.

Der blev ikke tid til at kigge på Vancouver denne gang, for allerede senere på natten, da den »gamle« telegrafist kom hjem fra en, efter 16 døgn sørejse, velfortjent hyggeaften i land, begyndte vi på de indledende øvelser med hensyn til overlevering af radiostationen. Denne overlevering og indsættelse i regnskabsføringens tusinder af detaljer og mysterier varede i øvrigt i 12-14 dage, lige til San Francisco, hvor han steg af, og jeg blev alene med det hele. Det gjaldt om at holde ørerne stive, mens han var om bord endnu. Der er radioregnskab, lønningsregnskab, kassebalance, havneregnskab, pengeregnskab, pengeudbetaling, papirer til immigrationsmyndigheder, sundhedsmyndigheder, toldvæsen, politi i alle havne. Der er ferieregnskab, afregning af søfartsbøger, påmønstring af nyankomne - og så skal 22 forskellige lister over besætning, vaccinationer, skibets internationale attester allerede fra USA sendes til henholdsvis Hong Kong og Singapore, så det hele kan gå lettere, når vi engang kommer derover. Men som skipperen sagde: »Vi klarer den nok med et par flasker whisky ovre på den anden side af Pacificen«.

»Sinaloa« sejlede en fast rute Stillehavet rundt. Hver rundrejse tog ca. 2½ måned og gik på Amerikasiden fra Vancouver til Seattle/Tacoma 12 timer sydligere i USA. Derfra til Columbia River op til Portland, ned ad floden igen og videre sydpå til Los Angeles med San Francisco som lastehavn og afgang på de 16 dage over Stillehavet til Østen med Hong Kong som første anløbshavn, derefter Singapore, Jakarta, Malaysia, Bangkok, Hong Kong igen, Taiwan og Japan, hvorfra turen så igen gik tilbage til Vancouver. Senere kom også Fremantle i Vestaustralien med i rundreisen.

Og så sejlede jeg for første gang med M/S »Sinaloa«, et helt nyt skib på 16.900 BRT, leveret fra Nakskov Skibsværft i januar samme år. Det er så stort, at Nakskov ikke kan bygge dem meget større, 159 meter langt. Vi sejlede mestendels med containere, men kunne også tage stykgods i form af papirballer til aviser, træmasse, zink, hvede i et helt lastrum til Hong Kong, en mængde traktorer til Bangkok og kunne tage svært maskingods om bord med de mange kraner, som er i stand til enkeltvis eller parvis at løfte selv det tungeste gods, så vi er uafhængige af de store specielle landbaserede containerkraner, gantrykraner. Med en brændstofbesparende hovedmotor på 10.000 HK, langsomtgående skrue, løb »Sinaloa« sine 16 knob under normale forhold. Et økonomisk skib i en krisetid, hvor det gjaldt om at spare på det dyre brændstof.

Den første afsejling var spændende. Jeg stod oppe på broen sammen med kaptajnen, lodsens, overstyrmanden og matrosen til rors. Hele maskineriet i et sådant moderne skib startes fra kommandobroen og reguleres herfra. Vi har en hel computer om bord, som næsten selv kan styre skibet i forbindelse med vores satellitnavigator. Containerne er stablet op på dækket i tre etagers højde, næsten helt op til vinduerne under broen. Det ser drabeligt ud, og kønt er sådant et skib bestemt ikke at se på, men det går det jo heller ikke efter. Fra bund til top har vi 8 etager, altså så højt som et otteetagers hus. På øverste etage ligger kom-

mandobroen, under den bor kaptajnen, maskinchefen og radioofficeren, som han kaldes i udlandet, og her ligger også radiostationen. 3 etager under os ligger messen og salonerne, flot indrettet med dejlige danske lænestole og sofaer. En rigtig bar med 4 barstole findes også, både i mandskabssalon og officerssalon. Vi har fjernsyn og stereoanlæg, videorecorder, båndoptager. Så har vi lige påmønstret to nye kinesere som messedrenge. De går til hånde i messen, gør rent på alle kamre og er jo billigere i løn. Det med »drenge« skal ikke tages altfor bogstaveligt, for den ældste er 63 år og den yngste 34, og de forstår meget lidt engelsk. Men så må vi andre lære kinesisk.

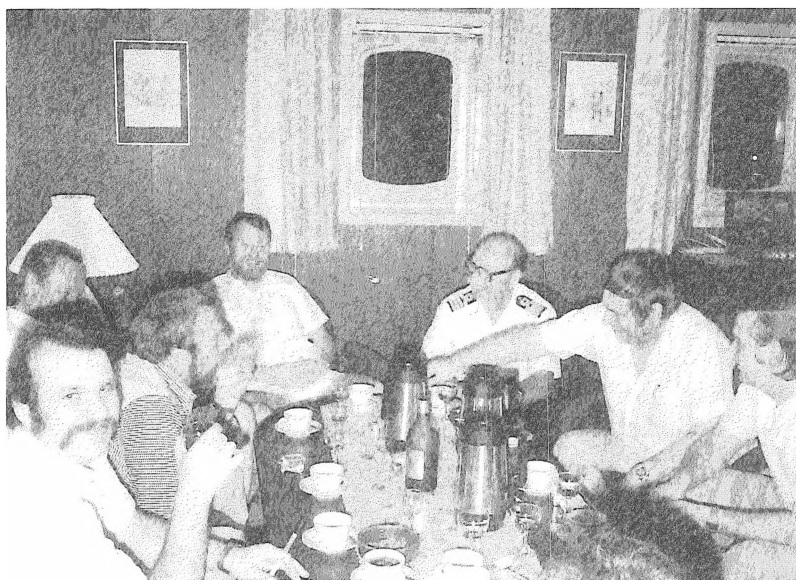
Og så kom vi til Seattle. Her gik maskinchefen, den »gamle« telegrafist og jeg i byen på en af de fine restauranter og skulle spise med kniv og gaffel. Det kostede under det halve af prisen derhjemme. Nu er egnen omkring Seattle særlig berømt for sine store lakseforekomster og alt godt fra havet, så vi skulle jo rigtig have »seafood«. Vi lagde ud i flot stil med 6 østers pr. mand. Vorherrebevares! De var så store, som knyttede barnehoveder, og mens de andre to nød dem, så var jeg lige ved at få ondt. Det var første gang, jeg spiste østers, og jeg syntes rent ud sagt, at de smagte modbydeligt. Det bliver også sidste gang, jeg skal have det. Bagefter fik vi hummer, grilleret, og en masse »fancy stuff«, som jeg aldrig fik rede på, hvad var. Men hyggeligt havde vi det - afslappende oven på den 20 timer lange arbejdsdag.

Så sejlede vi igen et stykke vej på et par timers tid. Denne gang til en by, der hedder Tacoma. Her fik vi nye folk om bord, og samtidig skulle alle regnskaber afsluttes. Det var jo blevet den første i måneden. Det tog »den gamle« og mig 2 dage at klare det hele. Der var også diverse kvartalsrapporter: »Gud ved, hvordan jeg skal klare det, når jeg bliver alene«, tænkte jeg. Men den »gamle« gnist var så fantastisk flink, alt skrev han ned for mig til senere brug, selv små opgaver stillede han mig for nu at se, om jeg havde fået rigtigt fat i det hele. I Tacoma lykkedes

det os også en nat at komme lidt i land. Vi var på »Johnny's Dock«, senere på »Holiday Inn«s natklub og morede os vældig godt. Amerikanerne er flinke mennesker, altid parate til at hjælpe, altid interesserede og imødekommende. Jeg fik en invitation til et privat hjem, næste gang vi kom til byen om 2½ måned.

Videre dagen efter til Portland, godt et døgn's rejse. For første gang skulle jeg stå min prøve som søstærk, for nu gik rejsen ud af skærgården, hvor vi så flere »killer-whales«, spækhuggere, ude på de store Stillehavsdønninger. Med de store bølger ind skråt agter, bragtes »Sinaloa« i sære rulninger og krængninger - skibet var jo kun kvartlastet. Jeg tænker på, at når man skal beskrive den tilværelse, jeg har levet de sidste 4 år - sømandslivet - så er det meget nødvendigt at få det helt grundlæggende med. Det er altid det helt enkle, som man glemmer, fordi det er ens dagligdag og indarbejdet i krop og lemmer - at din tilværelse gynger og hugger, skubber sidelæns, brat løfter og sænker sig. Kort sagt baggrunden for en sømands liv er, at hele hans verden er i ustandselig bevægelse. Et skib ligger aldrig stille, selv ikke i blankt vand. Da har du stadig den evindelige dybe monotone gungren fra de store motorer, som driver skibet og leverer elektricitet til skibet. Eller i havn, hvor de fleste vel forestiller sig, at så må skibet da ligge stille. Den stadige »baggrundsmusik« fra maskinerne er der, og hver gang en af kranerne løfter en 40 fods container ud over siden, så hælder skibet altså bare en smule, så til den ene side så til den anden. Vi lever på et gængende gulv. Vor verden er karakteriseret ved evindeligt støj, som vi ikke selv hører mere, og evindeligt bevægelse.

Men hvem er så om bord i sådant et skib? Kaptajn, maskinchef, overstyrmand, 1.mester, 1.styrmand, 2.styrmand, 2.mester, maskinassistent, elektriker, hovmester, kok, bådsmand, 5 matroser, donkeymand, motormand, 3 kinesiske stewarder, af og til 1 eller 2 styrmandsaspiranter, maskinmesteraspiranter, kokaspirant, alle friske fra skoleskibet »Danmark«, prægtige



Messeliv i sommeren 1980 om bord i M/S »Siena«. *Life in the mess on board the M/S »Siena« in the summer of 1980.*

gutter, normalt 26 mand. Om alle disse besætningsmedlemmer vil blive fortalt senere, men her alligevel et dagbogsnotat om et førsteindtryk af en kaptajn, som jeg kom til at holde meget af på grund af hans menneskelighed og særdeles barokke form for humor. Både maskinchefen og Den Gamle spiller en grusom komedie med sig selv og os andre i et forsøg på at »holde disciplin«. De agerer Vorherre for det mindste i øjeblikket. Der skal ikke meget til, før chefen kommer op i dem. Jeg har spekuleret meget over, om det er nødvendigt at holde den store distance på et skib, en distance som overstyrmanden - sin unge alder til trods - er godt på vej til at praktisere. De klamrer sig ofte til deres rolle, udnytter den måske en gang imellem. Jeg har mere på fornemmelsen, at en naturlig respekt er det bedste, altså ikke frygt, som de gamle praktiserer at bygge en respekt på, men en

respekt der bunder i, at personlighed og erfaring hos den magt-havende bør være så stærk, at folk følger dem. Men naturligvis er det svært, for cheferne om bord skifter hvert halve år, og der er ikke megen tid til at lære hinanden at kende. Kaptajnen lukker sig totalt inde i sin suite, vi ser ham kun til måltiderne, matroserne ser ham kun, når han er på broen, og de selv har udkig eller rorstørn.

Hvordan man fra første færd sætter en mand på plads er følgende et godt eksempel på: Det blev mit hidtil eneste sammenstød med kaptajnen. Det var et par dage efter afgangen fra San Francisco vestover. Kaptajnen havde lige overtaget skibet, og jeg havde netop overtaget radiostationen og var for første gang alene om det hele. Kaptajnen skulle først sætte sig ind i alle de nye elektroniske hjælpemidler på skibet - det er sikkert svært at udøve myndighed, når man først skal have alt forklaret af sin 2.styrmand. Nerverne var højt gearet. Det drejede sig om vore to pakistanske gæsteofficerers løn. Kaptajnen havde meddelt mig, at de skulle have 141 US\$ om måneden. Det fandt jeg var en mærkelig betaling og anede i øvrigt ikke, hvordan jeg skulle føre deres hyreregnskab, om de skulle trækkes for ATP og Velfærd, om de skulle på aconto-ark eller på hyrespecifikation. Jeg tog telefonen og ringede til kaptajnen: »Hvordan og hvorledes, Capt'n«? Kaptajnen: »Jeg har jo sagt til Dem, gnist 141 \$«. »Jamen, hvordan skal jeg føre det«? (jeg havde hævet stemmen lidt i irritation). »KOM HERIND GNIST!!! ØJEBLIKkelig!!!«. Røret knaldet på. Ind til kaptajnen. »NU SKAL JEG SIGE DEM ÉN TING GNIST! PÅ MIT SKIB ER DER INGEN, DER RINGER TIL KAPTAJNEN. FORSTÅET? HER ER DET KAPTAJNEN, DER RINGER TIL DEM!«. »Jeg be'r undskyldte, at jeg forløb mig, kaptajn«. »Ja, det er i orden, men sådan noget kan selv en nybagt kvindelig telegrafist finde ud af på to timer. Men nu ved De besked«. Siden har vi haft det godt sammen. Jeg tror også, at det hjalp meget, at han senere læste min bog om livet på en isoleret vejrstation i Nordøstgrønland, for vi nåede til

en gensidig respekt - og fra min side en stor hengivenhed. - Såvidt dagbogen.

På samme side finder jeg en karakteristik af en 1. styrmand, som måske kan interessere. For hvordan er søfolk egentlig, når de er i tjeneste? Det oplever de færreste, hjemme er vi jo ofte ganske anderledes: »Jeg ville gerne skrive om 1. styrmand, denne stille, meget meget dygtige mand, som støt og uden palaver passer sit anstrengende arbejde, indtil øjnene er ved at trille ud af hovedet på ham af træthed. Som skipperen selv sagde, da vi efter 14 dages dårligt vejr og »slingerage« under Aleuterne ankom til 5 døgnns hektisk losse- og lastearbejde fra Vancouver til Portland. »12-18 timers hårdt arbejde i døgnet i 5 dage. Og aldrig et kny, aldrig en beklagelse«. De mørke, brændende øjne hos denne ægte bornholmske søn, hans lidt skæve, halvt undskyldende, dejlige smil. Altid den samme, altid at lide på«.

Her er mange søfugle, så tæt under land som vi sejler ned mod Columbia Rivers udløb. Det har til stadighed undret mig, at de befarne ikke kender navnene på de forskellige søfugle, vi ser omkring os. Bedre går det med havets fisk og dyr, men ikke een af dem, der har sejlet i årevis, kan nævne mig navnet på de to sorte fugle, der altid følger os på vej over Stillehavet, kredsende over vort kølvand i stadig elegant glideflugt over dønningerne, så vingspidserne ustandseligt synes at røre vandet. De svæver på den opvind, der står efter skibet, rører næppe vingerne. Aldrig ser vi dem hvile, de synes at hvile i flugten. - Suler, menes de at være. De er smukke.

På grund af min opslugende interesse for alt, hvad jeg ser og oplever, får jeg sommetider af de »satte« skyld for at være en lidt naiv romantiker. At være naiv og at være romantiker synes mig at være to sider af samme sag. Men det er to ting, som jeg er glad for at være. Naivitet er for mig en tro på, at man tør følge det gode i tilværelsen, og romantiker er man vel, når man rejser derud, hvor man er med til at løfte solen op af havet, hvor man kan mærke, at jorden drejer rundt.

Lodsen var over radioen adviseret om vor ankomst og lå klar til at kravle op ad lodslejderen uden for Astoria, ved Columbia Rivers store lavvandede udløb, for at lede os sikkert ind mellem de stadig skiftende sand- og mudderbanker over det lave flodmundingsvand, hvor dønningerne fra Stillehavet brækkede over og fik »Sinaloa« til at krænge voldsomt. Han havde benyttet ventetiden til at fange et par velvoksne laks, som blev bragt op på broen til kaptajnens og fælles bedste. Vel over barren skiftede vi til flodlodsens og påbegyndte den skønne tur op ad Columbias utallige flodsving mellem gran- og løvtræklædte bredder, lave fjelde og flade marker, så tæt på skibet at man følte, at man næsten kunne plukke en kvist ved at række armen ud. Ved de spredte gårde og villaer i dette originale wild-west landskab sås hyppigt parabolantennen, rettet mod en fjern satellit, hvorfra alverdens fjernsynsbilleder kunne hentes ned. Vi passerede det store atomkraftværk - samme type som Tremile-øen, fortalte lodsen - fra hvis enorme køletårn en langsom kæmpedampsky altid steg til vejrs. Vi passerede under flere broer og kunne følge bil- og hist og her togtrafikken langs flodbredden. Flodsejlads er noget helt for sig selv, afvekslende men også anspændende for dem på broen, fordi flodbunden skifter leje og dybde hele tiden, og navigeringen kræver yderste vagtsomhed.

Portland, havnebyen 6 timer oppe ad floden, er vort mål. Her skal vi ligge et par døgn og tage hvede og flere papirballer til Jakarta om bord. Så bliver der nok mulighed for landgang, for en telegrafist hører til de heldige om bord, som ikke har så meget arbejde under havneophold. Og for en gnist, der har øje for sligt, findes der oplevelser overalt. Fra Portland kunne vi se den majestætiske Mount Helen's vulkantop knejse mod himlen over det ellers kun svagt kuperede vildmarkslandskab af søer, floder og skove. Om vinteren reflekterede solens røde stråler fra de sneklædte bjergsider ud over et skovlandskab af gran-, fyr- og løvtræer, som trivedes i yppig frodighed i det milde klima, som Stillehavets mægtige varmereservoir ved sin nærhed skabte i

staterne Washington, Oregon og Californien. Kun et par år efter sprængte Mount Helen hele kalotten af i et gigantisk vulkanudbrud, det største i Nordamerikas historie. Mennesker dræbtes, oceaner af lava, jordmasser og aske ligefrem barberede skovene omkring bjerget. De splintrede træstammer, mudder og grå aske fyldte søer og flodløb, vandtilførslen til Columbia River svigtede på grund af tilstopning af bifloder, vandstanden sank til et minimum. Vort søsterskib »Samoa« oplevede dramaet på nærmeste hold, da hun lå og lastede i Portland. Det varede en uge, inden uddybningsfartøjer havde fået gravet en rende i floden, så »Samoa« og de øvrige indespærrede skibe kunne komme ned ad floden igen, ned til deres rette element, havet. Endnu år efter er aftensolen farvet særlig rød af lysets brydning gennem de store vulkanstøvlag, der svæver rundt i stratosfæren efter Mount Helen's eksplosion.

En nat i Portland. Lad dagbogen tale igen: Klokken 19 i aften sagde jeg bare skibet farvel. Efter den store lægeundersøgelse, efter tågen og smog'en, efter den utrolige og ustandselige 24-timers travlhed på skibet, trængte jeg simpelthen til et pusterum. Hvad gør man? Ja, når man er mig, og ellers har energi til det klokken 21 om aftenen i Portland, så tager man i The Jazz Quarry på 1111 SW Jefferson Street, »downtown«. Og så er man bare reddet. Det er den mest Gud-benådede jazz i hele verden, de spiller her. Det skulle da lige være undtaget Keystone Corner, mit favoritsted i San Francisco, hvor the Count himself spillede, sidst jeg var der, og hvor Dexter Gordon og vor verdensberømte basspiller Niels-Henning Ørsted Pedersen skal spille i julen. Men Portland er dejlig. Sad fra kl. 20 til 2 om natten og nød musikken, spillet af ekvilibrister, med en »tune«, en præcision, en harmoni, de gamle jazzmagere fra tyverne ville rotere i deres grav femogtyve gange ved at opleve at høre. Nutidens amerikanske jazzmusikere er simpelthen blændende i deres faglige og rytmiske dygtighed. Jeg spadserer altid ind til downtown Portland, når vi hver 2½ måned ligger her en nat

over. Jeg ved præcist, hvor jeg skal hen. Kender denne by, som alle andre, fra talrige nattespadsereture - og spændende »dag-smarcher«. Det tager tre kvarter at gå ind til byen, tre kvarter hjem. Sparet 10 dollars til taxi, som er nok til 10 »drafts« (fadøl), og når man så har tyve Dunhill med, hvad kan man så ønske sig mere? Og turen hjem gennem den tågedryppende nat, ad de øde flotte hovedgader i denne staten Oregons hovedstad. Kun få taxier, ingen privatbiler. Kørsel forbudt på grund af »smog-alert«, forureningsalarmen. De elegante skyskrabere, Hilton, National Bank-bygningen - end ikke en Arne Jacobsen kunne have tegnet dem smukkere, end de står der i den luerøde nat med gadelysets genskin fra de lavthængende drivende tågeskyer, som en rosaillumineret kulissebaggrund. - Fem »venlige« damer i træk: »Can I help you, Sir«? Nej tak darling, 100 dollar og nul potens. Det går bare ikke. Den 8 km lange spadseretur hjem gennem natten. Forbi Union Railway Station, hvor tyve parallelle spor stråler ud i natten, med Western Union, South Pacific godsvogne, alle disse navne man kender fra film, skinnerne der fører til Chicago, New York, Illinois, Dallas, Boston. De sidste 4 km langs sporene ud ad havnen til. Øde gader, spredte gadelygter. Tisse en tår mellem skinnerne. En kæmpe-lastbil standser ved siden af én, man tror, at han vil give et lift. Ud i natten gennem dieselmotorens hamren i tomgang: »Hey friend! I got 20 tons of liquid hydrogen for terminal 2, Berth 205. Do you know, where that is«? 2 etager op på hans trinbræt: »Kør lige ud, Buddy, så kommer vi til »The Galley«, det er et værtshus lige over for mit skib, og dér kan de sige dig besked, for de har åbent til 5 morgen. I myself is from a Danish container vessel down by the port, you know«.

Men nu er klokken ved at være 4 om natten. Der er kun en ti-mestid til den første Søfartspresse bliver udsendt fra Lyngby radio, så nu tager jeg mig en drink, nyder mine minder fra i aften, tager en smøg og venter til Lyngby melder sig i æteren. De vil sgu glo noget på skibet, når de får en frisk morgenavis. Og så

sidder man atter ensom i natten på sin radiostation. Pulsslaget fra skibets hjælpemotor banker dumpt, støt, trofast, som altid, op gennem dørken, møder én ved hjemkomsten fra en skøn aften. Hjem! Jamen det er jo mit hjem. Jeg elsker dette skib. Ude i den tågede smog-nat løfter vore store gule kranarme sig langsomt, tungt, stærkt, med container efter container. Det dunker døsigt i skroget. Det er nat. En hurtig kop stærk sømandskaffe i Duty-messen - ud på nattevagten igen. - Alle andre sover - Det er skib - Det er dejligt.

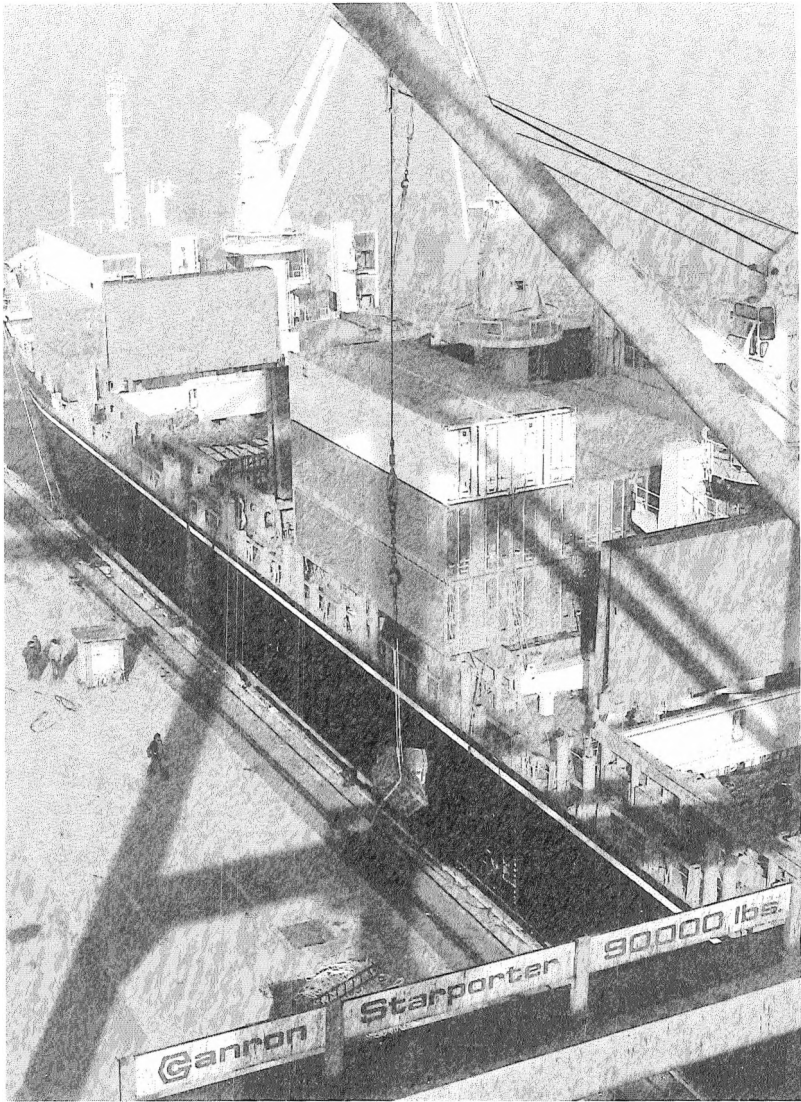
Storm på storm på Stillehavet

Hvordan Stillehavet har fået sit navn, ved jeg ikke. Stille er det i hvert fald ikke, men jeg kan forestille mig, at det for fortidige søfolk fra sejskibsæraen, der skulle passere syd om Ildlandet i »the roaring forties« med de ustandselige storme dernede mellem Sydamerika og Antarktis, har været følt som en sand lise at have passeret dette livsfarlige havområde og være kommet ud på Stillehavet med dets trods alt mere normale vejrforhold.

Men her nu en skildring - næsten fra time til time - af, hvordan vort ocean også kan være:

29. november

Afgang Yokohama/Tokyo præcis midnat, efter at aftenens partyæster havde forladt skibet. I løbet af natten kom vi ud i vindstyrke 9 - orkanagtig storm. Bølgerne var 10-15 m høje, så vi fik den sædvanlige rutschetur op og ned, men havde nået at få gjort stormklar, så vi undgik skader på skib og ladning. Stormen overraskede meteorologerne og os. Vi vidste godt, at der lå et kraftigt lavtryk øst for Japan, men ingen havde forudset, at vindstyrken ville blive så høj. Det er ret trivielt med sådant et vejr. Man kan ikke sidde eller stå stille nogen steder. Ustandselig bliver kroppen under skibets overhalinger slynget frem og tilbage. Det er meget trættende, ikke mindst fordi flere af os har tømmermænd fra i aftes. Men i løbet af et døgn tid skulle det



M/S »Sinaloa« i Japan i 1979. Skibet kan laste både stykgods, masse gods og containere. Tre af de fem lastrum er beregnet til containere. Foto: Ø.K. *The M/S »Sinaloa« in Japan in 1979. The ship can carry both general cargo, bulk cargo and containers. Three of the five holds are designed for containers. Photo: Ø.K.*

værste være ovre. Vi gør kun 2,5 knob i øjeblikket mod vores normale 16, så det er næsten som at ligge stille. Vi har vinden ind forfra. Jeg har fået pakket alt det løse grej ind i skuffer og skabe og beskæftiger mig ellers med at tage vejrmedlinger hver tredje time til brug for navigeringen. Vi sender også selv vejrmedlinger til meteorologerne i Tokyo, så de kan få oplysninger til deres 3-timers vejrudsigt. Har også lige afsendt vort sædvanlige Amver-telegram til New York. Amver er et amerikansk redningssystem, som på en række store computere indplotter samtlige skibe i alverdens farvande, deres kurs, fart og rute. Så følger computerne automatisk skibet fremover, så folkene på Amver-stationen til enhver tid kan se, hvor de forskellige skibe ligger. Så snart et skib, ligegyldigt hvor på verdenshavene, sender nødsignal, går der besked til Amver, som på deres maskiner straks kan finde ud af, hvilke andre skibe der ligger i nærheden af det nødstedte skib, og disse nærmeste skibe får så anmodning om at gå til undsætning. Amver-systemet er gratis og frivilligt at deltage i. Efterhånden benytter mange skibe af alle nationer sig af denne amerikanske service, fordi det i årenes løb har reddet mange menneskeliv. Alle ØK-skibe var med i Amver-systemet. Hvis et skib får anmodning om at gå til assistance, er det frivilligt, om skibets kaptajn vil gøre det. Kaptajnen er den eneste, som kan skønne, om skibet har nogen mulighed for at hjælpe, uden at det betyder fare for eget skib og besætning.

30. november

Det stormer stadig. Nu fik vi i nattens løb overstået den første storm, og Gud-hjælpe-os om der nu ikke er en ny i anmarch bag ved os - med vindstyrke op til 12, orkan! Det er trættende. I går aftes havde vi et dejligt party i Yokohama, ved midnatstid sejlede vi, og alle var atter på deres poster, som vi skal være under afgang og indtil henad 4 om morgenen. Så 2 timers »hvile«, indtil morgentjenesten kl. 6, og da var vi altså midt i en storm. I morges, efter søvnløs nat nummer 2, løjede den første storm

lidt af, men dønningerne efter den stod stadig på Stillehavet. Nu kommer altså storm nummer 2. Det lader til, at vi skal have det sådan på hele turen over, for vinteren er hård heroppe i det nordlige Stillehav.

Jeg har lige indgivet en skadesrapport til overstyrmanden. Under en overhaling i morges kl. 9, mens jeg var ved at modtage nødvejmelding fra Japan, væltede jeg med stol og hele molevitten, tabte brillerne, og da jeg skulle til at samle mig selv op, kom jeg sgu også til at træde på brillerne, så glas og stel og det hele er totalt knust. Men jeg får dem erstattet, da det er sket under tjeneste. Det var i øvrigt den største overhaling indtil nu. 1. styrmanden fortalte her ved middagsdrinken (vi må stå og holde glassene i hånden, for på bordet vælter alt), at han havde målt, at forskibet blev slynget 10 m op i luften og derefter sank 10 m ned i næste bølgedal. Det er et udsving på 20 m i løbet af 45 sekunder. Men »Sinaloa« klarer sig fint. Ud over tabet af telegrafistens briller har vi ingen skader observeret, men skibet vælter sig og ryster sig, så guderne må sig forbarme. Men ellers går det godt nok. Det bliver lidt trivielt at skrive om stormvejr, men det hører nu en gang til vilkårene til søs. Der er for øvrigt flere af de gamle søfolk, der er søsyge i dag, så de har det ikke særlig rart. Både overstyrmanden og 2. styrmanden klager over søsyge. Jeg kan også mærke lidt. Det generer mig ikke, men jeg kan ikke spise noget, så det er jo tegn på, at der er en snært af søsyge. Mærkeligt nok kan jeg ryge alt, hvad jeg ønsker, så det kan ikke være særlig slemt. Nu ryster »Sinaloa« sådan, at jeg ikke kan ramme tangenterne på skrivemaskinen, så jeg slutter her og håber på bedre vejr, næste gang jeg skriver.

Aften: Vinden er løjet af, men dønningerne er her endnu, og de giver skibet nogle gevaldige skub engang imellem, stød, så alt løst, inklusive mennesker, vælter omkuld. De stød, vi får, er lige så kraftige, som når en hest slår bagud. I vores tilfælde er der bare tale om, at vort flydende jernpalads vejer knap 30.000 tons, og at der altså er tale om påvirkninger og kræfter, som i lø-

bet af sekunder slynger 30.000 tons lidt op i luften, hvorefter de samme tons igen falder ned med et enormt brag, der får vandet for boven til at pulveriseres i mægtige tågeskyer.

På dækket står 200 containere, som udsættes dels for skibets voldsomme krængninger, dels for de stærke stød. Det er egentligt genialt: I hvert hjørne af de 12 m lange og 4 m brede »jernkasser« sidder der en lille »clamp« på ikke mere end 10 cm i diameter. Denne klampe passer ind i en tilsvarende »fod« i den næste container, og når en container er anbragt nøjagtig oven på en anden, drejer man på en lille vrider, så er 20 tons låst fast. Den øverste af tre containere på dækket holdes altså fast til den midterste, og den midterste til den underste, ene og alene med disse 4 klamper. Man skulle ikke tro, at de kunne holde til de stød, som får skibet til at vibrere som et espeløv, men det kan de altså. Som en ekstra sikkerhedsforanstaltning er alle containere på dækket lasket sammen med jernkæder som et kryds, men kun for enderne. Hvad der så ellers sker inden i containerne, har vi ingen anelse om, for hver eneste container er forseglet, og stuvningen indvendig er for afskibers regning og risiko.

Vore store flotte lystyachter, som vi har med fra Taiwan til USA, klarer sig fint. De er anbragt i en slags vugge af kraftigt tømmer og fastgjort til dækket med jernkæder. Nogle af bådene har vi i lasten.

Nå nu henad kl. 22 (da er klokken 11 søndag formiddag hjemme i Danmark) synes det at stilne lidt af, så vi kan få os en uforstyrret nattesøvn - indtil næste storm indhenter os.

1. december

Så blev det morgen igen, og ved hjælp af en halv Mogadon blev det til en særdeles tiltrængt nattesøvn, ikke mindst fordi det i dag er den *store* dag, nemlig dagen for afslutning og udarbejdelse af hyreregnskabet for de 26 mand om bord. Men så kom vi jo også ind i julemåneden. Der er kommet besked fra Post- og Telegrafvæsenet, at det oldgamle system med billige juletele-

grammer også gælder i år, hvis man vil holde sig til standardtekster, som er ret fantasiløse, så jeg har skikket bud skibet rundt, at nu er det tid at affatte telegrammer til de kære derhjemme, så vi kan få dem afsendt, inden den store hu-vej-jule-travlhed begynder på Lyngby radio.

Sidste år var der på »Sinaloa« 3 (siger og skriver tre) juletelegrammer fra skibet, så det er ikke noget, man benytter sig særligt af. I år tror jeg ikke, at der bliver nogle juletelegrammer, fordi vi er i havn medio december, og de fleste ombordværende får vores maskinassistent til at tage breve med direkte til Kastrup lufthavn og poste dem dér. Han afrejser fra Seattle den 16. december, så de breve, han får med, skulle jo nok kunne nå at blive udbragt inden juleaften, på trods af alt det vi hører om den berygtede københavnske postterminal.

Vinden har lagt sig, dønningerne ligeså, omend vi stadig får et ordentligt skrub nu og da, når en forkert sø rammer boven. Det er lidt besværligt at føre det store regnskab. Jeg har ca. 15 bilag ad gangen sat fast med klæbebånd til skrivebordet, ellers ryger de på gulvet hvert andet minut. Inden den 2. i hver måned skal nøgletallene telegraferes hjem (eller afsendes pr. telex, hvis vi på den tid tilfældigvis ligger i en havn), men ellers er der jo tid nok, da regnskabet med bilag ikke kan hjemsendes pr. brevdue, men må vente til vi når land igen. Hvis jeg kommer til at lave en sammentællingsfejl i de 2650 posteringer, og jeg er tre timer om at finde fejlen, har jeg tjent 3 overtimer à 60 kr. og samtidig haft et helvedes besvær, så det undgår vi.

Ellers er alt vel om bord. Man ser ingen mennesker nogen steder, men 1. styrmand, hovmester, 2. styrmand og jeg mødes til en 12-drink og en 17-drink (udtales 5-drink) i officerssalonens bar. Og så bliver jeg mere og mere gode venner med vores overstyrmand og næstkommanderende. Han har lige foræret mig alle de flotte japanske kalendere, som han fik under forretningspartyet af de forskellige firmaer, som deltog. Jeg har forresten fået et menukort fra høkeren over sammensætningen af

det fabelagtig flotte kolde bord, som skibet leverede i Yokohama. Det kunne de ikke have lavet bedre på d'Angleterre! Både hovmesteren og vore 2 kokke er jo rutinerede restaurationsfolk. Jeg spiste ikke andet end røget ål, fersk laks og rejer den aften - så jeg var lige ved at kløjs i det. Det er jo ikke noget, vi får til hverdag, selvom vi bestemt ikke kan klage over maden. 3 retter lækker middagsmad, og 15 forskellige slags pålæg og raffinementer plus 3 lune retter at vælge imellem til aften.

Menukort fra party i Yokohama

Sild:

Marinerede sild, kryddersild, sherrysild, alle slags dåsesild, halve hårdkogte æg m/kaviar, æg og tomat.

Fisk:

Kold fiskeanretning, røget laks, røget ål, rejer.

Stege:

Højreb, lammekølle, svinekam, hamburgerryg, ænder, kyllinger, leverpostej.

Opstegninger:

Stegte fiskefilet'er, frikadeller, hakkebøf m/løg, bøffer (af tyndsteg m/champ.), svinekoteletter, blæksprutter.

Salater:

Mayonaise, remoulade, italiensk salat, karrysalat, hønsesalat, kartoffelsalat, frugtsalat.

Pålæg:

Skinke, spegepølse, div. saltet pålæg.

Varme retter:

Tartelet Chasseur, fiskefad.

Alle slags surt. Oste- og frugtanretninger.

Drikkevarer:

Alle slags cocktails serveres på kommandobroen.

Til koldt bord:

Rødvine (fransk og californisk), hvidvine (fransk og californisk), vin rosé (californisk), alm. akvavit, Jubilæums akvavit, ØK linie akvavit, Sake (japansk), gin, vodka, whisky (scotch plus bourbon plus canadian), vermouthe, Campari, sherry, madeira, Carlsberg øl, Riger beer (philippinsk), Heineken beer, Angostura, Chili.

Oliven, nødder, chips, flakes.

Is fra land til ca. 100 serveringer.

Hjælp fra land: 2 bartendere, 2 opvaskere.

Anretning på broen klar kl. 18.30. Officerssalon kl. 19.30.

2. december

3. dagen til havs. Det har sgu lange udsigter med at nå Canada til tiden med den sø, vi har lige durk i næsen - som efter vejrmeldingerne at dømmes står over hele det nordlige Stillehav, lige til Vancouver. Vinden er flovet af, men dønningerne er der stadig efter det store lavtryk, som gav os storm. Det har jeg aldrig set før, i vejrmeldingen fra Honolulu melder de om hele 6 storme i række langs den kurslinie, vi skal følge over Stillehavet. De er ganske vist foran os, og lavtryk med tilhørende storme vandrer jo mod øst på den nordlige halvkugle, altså samme vej som vi skal, og de fleste af dem flytter sig med 20 knob østover, mens vi maksimalt gør 10 knob i øjeblikket, så de løber jo fra os. Men der kan på denne årstid hurtigt opstå nye lavtryk - også lige hvor vi er nu, hvis vi er uheldige. På hele denne store vandflade, som dækker en femtedel af jordens overflade, er der kun eet eneste højtryk.

Formiddag, senere. Overstyrmanden betroede mig i morges under vores lille morgenandagt på kommandobroen, at han endnu ikke i sit 15-årige sømandsliv havde oplevet en orkan af den styrke, vi havde den 29. Vindstyrken var i stødene over orkanstyrke, altså over styrke 12, som ellers kan lægge en hel skov ned derhjemme. Jeg synes nu stadigvæk ikke, at det var værre

end den nat, vi lå og sloges med tyfonen med det blomstrende navn »Orchid« - altså orkidé. Tyfoner får jo navne. Det er snart 3 måneder siden, men dengang var bølgerne højere, derfor føltes det værre. Under orkanen i forgårs havde vinden endnu ikke nået at rejse havet. Det var først dagen efter, da vinden flovede, at vi mødte den voldsomme sø, som vi stadig slås med. Og nu kort før middag er vi Gud-bedre-det ved at blive indhentet af en ny satan, foruden de 6 vi har foran os. Jeg siger bare: »Velbekomme venner! Det er sgu et liv til søs«. - Selvfølgelig fandt jeg, mellem 2 bølger, alligevel en regnskabsfejl på 10 kroner på en balance af 287.567,53 kr. Så nu skal jeg hele lortet igennem igen for at finde en eller anden overføringsfejl. Det kan tage timer.

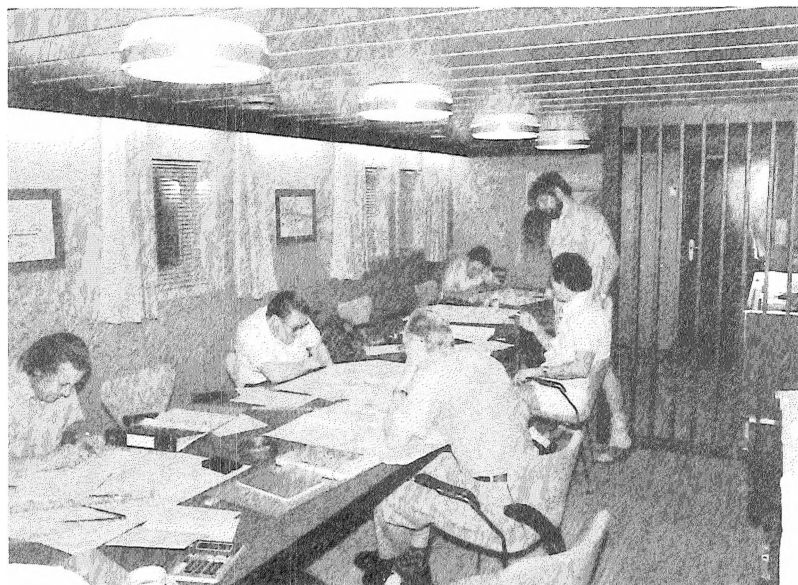
I aften skal vi i skole og lære navigation. (Vi har dannet et studiehold under Handelsflådens Velfærdsråd for at tage eksamen i »Duelighedsbevis i lystsejlad«).

3. december

4. dag med storm og høj sø. Træthed og deraf følgende irritabilitet breder sig i skibet. Denne rent fysiske træthed, som jo må opstå, når kroppen både i vågen tilstand og under søvn hele tiden bruger musklerne til at modvirke »Sinaloa«s voldsomme bevægelser, skal jo på et vist tidspunkt virke udmattende.

Kaptajnen er pirrelig, og når det regner på præsten, drypper det på degnen; også overstyrmand oplyser til morgen, at han er ved at være godt sur. Sligt kan jo godt gå hen og smitte længere nedover. Jeg kender symptomerne fra den lange mørketid i Nordgrønland. Men her er det stormkuller - ikke polarkuller. Og dog kan man nu godt tale om polarkuller, for vi har i dag kun 4,6° celcius, og det er altså bare skide-hamrende koldt for os, der for 3 uger siden baskede os i tropernes stegende hede sol.

Søren skød Arcturus i morges! Der er heldigvis ikke tale om mord, og Arcturus er heller ikke en af vore matroser, som man



Nutidens søfarende tager kursus i lystsejlad. Yachtskippereksamen i M/S »Siena« i januar 1981. *Modern sailors taken a lesson in yachting. The examination for captain of a yacht on the MIS »Siena« in January 1981.*

af ovenstående beskrivelse af den omsiggribende irritation om bord kunne fristes til at tro, at han skød. Arcturus faldt heller ikke død om. Arcturus er nemlig en stjerne. Sagen er den, at der var en åbning i skylaget i morges, og så skulle vi have taget en stjerne højde svarende til, at man om dagen tager en solhøjde med sekstanten for at bestemme sin position. Det kaldes »at skyde« solen - eller en stjerne. Det viste sig, at hans beregninger var i overensstemmelse med vores satellit-navigator, der ud fra pejlinger fra 6 satellitter til stadighed på en skærm viser »Sinaloa«s position med 10 m nøjagtighed. Men »rigtige« søfolk stoler ikke endnu helt på det nymodens, så når lejlighed gives, tager man en gammeldags sol- eller stjerne højde, også for at holde kun-

sten vedlige. Satellit-navigatoren er computerstyret og viser med digitaltal nøjagtigt, hvor skibet ligger. Når vi forhæler langs en kaj, kan det aflæses på satellit-navigatoren, hvor mange meter vi flytter os. Det er ret fantastisk; noget godt har rumalderen trods alt givet os.

Omtrent på samme tid passerede et russisk skib os på dette uendelige hav, mærkeligt at to små spåner på så stort et ocean lige skal passere hinanden inden for synsvidde. Vi kan vel se en 20 km i klart vejr, så krummer jordoverfladen, og ud over de 20 km befinder alt sig under horisonten. Russeren kaldte os på VHF-telefonen og bad os om positionen, han havde ikke satellitstyr om bord og havde nu i 10 dage sejlet i konstant overskyet vejr. Så han havde ikke haft en chance for at skyde solen og bestemme sin plads. Han var glad for at få den nøjagtige position, for som han sagde, viste det sig, at han var 50 sømil ude af kurs. Han var kommet for langt mod syd på sin vej fra Canada til Vladivostok i Sibirien med hvede. Nu gider vi snart ikke lege med mere. Kaptajnen overvejer at lægge kursen om mod Hawaii i protest. Men trøster eder, plageredne sjæle, barometret er ved at stige. Vi får se, hvad morgen- og femtedagen bringer.

En sømands genvordigheder. Jeg har i nogle dage været plaget af en ilde lugt i mit badeværelse. Der lugter rent ud sagt af lort. Da »Sinaloa« nu svinger så voldsomt i vertikalplanet, var min tanke, at det måtte være vandet i vandlåsen til afløbet fra brusebadet, der ikke løb ud, men var begyndt at rådne. Så i aften fik jeg fat i maskinchefen og spurgte ham, hvad denne ilde lugt mon kunne skyldes. Den slags (vandlåse altså - ikke maskinchefer) kan have det med at lugte råddent. Og vandlåse er maskinchefens fagområde om bord, så han fulgte med ind i badeværelset. »Det er dit badeforhæng«, sagde han, »det tørrer ikke ordentligt, derfor bliver det jordslået og til sidst begynder det at stinke. Få kineseren til at vaske det, så er den lugt væk«. Vel, som sagt så gjort. Chan vandrede af i rullende gang med bade-

forhænget. Men der blev ved med at lugte, og vandlåsen var det bestemt ikke, havde chieffen sagt. Så fik jeg øje på min plastikspand, som jeg bruger til at putte det tøj ned i, som jeg skal have til vask. I de sidste dages travlhed havde der ikke været tid til at vaske, vores roterende vaskemaskine virker forøvrigt heller ikke i storm. Spanden var halvfuld af gamle sokker - blandt andet. Hm! Forklaringen på de sære lugte? Jeg flyttede spanden med sit indhold ind i den lille, hermetisk lukkede telefonboks på radiostationen. - Og så forsvandt stanken. Nu håber jeg bare ikke, at kaptajnen pludselig finder på, at han skal have en telefonsamtale med land, inden jeg får vasket.

Aften: Vi ligger nu her til aften mere støt i søen og gør næsten 14 mil. Og det er jo ikke så ringe endda. Det er da så roligt til en afveksling, at den flotte blomsterdekoration, jeg snuppede fra partybordet i Yokohama, kan stå af sig selv på bordet. Hele buketten har ellers været henvist til papirkurven, hvor jeg altid placerer væltbare ting, når det trækker op til storm. Til stor forskrækkelse undertiden. Som da jeg en dag opdagede, at hele »Sinaloa«s omhyggeligt førte bemanningsskema pludselig var sporløst forsvundet. Det viste sig, at jeg om aftenen, før jeg tørnede ind, omhyggeligt havde placeret bemanningsskemaet i radiostationens faststående papirkurv natten over, men glemt at tage det op igen, inden kineser-Chan kom for at gøre rent. Han tømte selvfølgelig, som han skulle, hele papirkurven ud over siden. Nu er man på dette, som på så mange andre områder, blevet klog af skade.

4. december

Morgen: Nogenlunde stabilt vejr. Hun lå godt i søen og gjorde ca. 15 mil, hvilket må siges at være fint i modvind. Det ser ud til, at vi fortsat er uheldige ved at komme på den gale side af lavtrykkene, sådan som de ustandselig skifter retning. I dagens løb passerede vi et mægtigt højtryk til en afveksling, og med passerede mener jeg desværre, at vi var ude af det inden aften.

Nu er kl. 20, skibstid - i Danmark er den 9 morgen - vi er på vej ind i et nyt lavtryk. Et af de seks ialt, som vi åbenbart *skal* igennem. Skuden vælter sig igen som-bare-det, og alt er igen gjort søklart, så det ikke farer rundt i lokalet. Vi andre må støtte os til skot og gelændere, når vi skal nogen steder. Vi er på bredde med Italien i øjeblikket og måler +1° varme. I dagens løb havde vi snebyger. Det var vi meget fornærmede over og glæder os til snart at komme over på den anden side og få startet turen til Californiens sol. Kaptajnen fik i dag telegram om, at han skulle hjem på ferie den 15. december fra Seattle.

Vi går stadig længere mod nord og skal op på danske breddegrader, før vi drejer ned mod Vancouver, så det bliver nok frostvejr, inden vi har nået »toppen«. Det kaldes storcirkelsejlad, og er den korteste vej mellem to punkter på kortet, selvom det ser ud som en krum linie. Nu skal jeg have afsendt kaptajnens bestilling på flybillet. Skulle have været til undervisning i aften i navigation, men har for travlt med vejrmeldinger, så jeg må indhente pensummet senere.

5. december

Rejsens 6. dag. En dagbog skal helst være ærlig og skildre fortællerens sindsstemninger og oplevelser, som de veksler dag for dag, eller, som på en sådan plagsom sørejse, kunne vise mellem linierne, hvad der sker med mennesker, som er udsat for påvirkninger. Derfor i dag den usminkede sandhed.

Vi er alle møgtrætte, irritable, sure og ønsker det hele langt Fanden-i-vold. Det stormer nu på sjette døgn. Vågnede i morges ved at jeg knaldede hovedet i hovedgærdet - og et sekund efter lå krøllet sammen i fodenden. Følte mig skrækkelig fortumlet, indtil jeg blev klar over, at jeg var om bord på et skib fra østen mod de vestlige lande. Umuligt at sove videre. Prøvede først at kile mig fast ved hjælp af hynderne fra sofaen, men blev mere og mere irriteret. Træt som Fanden. Stod op kl. 5 og tændte lys. Vorherre på lokum! I min salon var det lykkedes ad-

skillige ting inklusive bordet og to lænestole at få en hylde med glas og souvenirs, papirer, bestik og potteplante til at *sejle* rundt over hele dørken. Havde glemt at stuve askebægret af vejen i aftes. Aske og skod over det hele. Mens jeg sidder og skriver dette her, kan jeg kun skrive, når »Sinaloa« lægger sig over på bagbord side, da skrivemaskinevalsen ellers nægter at følge med, så resultatet bliver, at bogstaverne slås oven i hinanden.

Badeværelset. Hvem pokker gider vaske sig, når det er umuligt at stå fast? Min omtalte plastikspand med vasketøj, det var den med Biotex og sokker, der stod i blød og udbredte den mystiske stank, var væltet. Det gør den ellers aldrig. Resultat: Gulvet *flød* med vaskepulver over det hele, iblandet løse sokker, tre håndklæder, en flaske med blegevand, én med shampoo og en flaske med blødgøringsmiddel. Det lykkedes, uden at blive kastret, når bækkenpartiet slog mod vaskekummens kant, at blive nogenlunde barberet.

Ud på radiostationen. Det store arkivskab var under den voldsomme krængning kl. 4 sprængt i låsen, og 10.000 telegramblanketter sejlede rundt i en syndig forvirring med alt andet på dørken. Klokken er nu 6 morgen. Går op på broen for at beklage mig til overstyrmanden over den beskidte sejlads. Må hellere tage en dram inden, for jeg føler mig i direkte *ondt* lune, kan jeg mærke, og jeg ved, at alle de andre allerede i går var møgsure. Gid Fanden havde dette forbandede hav og alle de forbandede lavtryk, som pludselig skal samle sig lige dér, hvor vi skal frem. Ikke sært, at sømænd bruger et kraftigt sprog. Det er hårde tider på søen ind imellem. Hvor bliver det dejligt at nå ind til land. Det varer endnu 5 dage, og i dag, to dage forsinket, passerer vi datolinien 180°. Og det er fredag den 5., og i morgen er det også fredag den 5. hele dagen, fordi vi skal have to ens dage for at få datoen til at stemme med længdegraden.

Middag: Der serveres kun tørkost i dag. Umuligt for kokken at lave mad. Snestormen skaber statisk elektricitet på antennerne. Det tog ½ time at få forbindelse. Japan kan ikke høre os, og

USA kan jeg ikke høre. Prøvede Lyngby - uden resultat. Fik endelig fat i en australsk station med fjernskriver, som lovede at sende mit telegram med kaptajnens bestilling af flyrejse til San Francisco radio, uden ekstra gebyr. Vejrmeldingerne går så nogenlunde igennem. Folk sidder rundt om på kamrene og kiler sig fast i en stol, som er lænket med en krog til skottet, og prøver at holde balancen, undtagen de der har vagt i maskinen og på broen. Måtte stå op og morse, da mit gulv er uden tæppebelægning på radiostationen, og stolen ustandselig skred ud under mig. Gid man havde fire hænder, to til at holde sig fast med.

Eftermiddag: Så skete det. Satte papir i min skrivemaskine, som er boltet fast til bordet. Begyndte at modtage vejrmelding. Efter ca. 4 minutter tog »Sinaloa« så den voldsomste krængning hidtil. Jeg *røg med stol og skrivemaskine*, sprængte bolte, papirkurve og blanketter i *eet stræk*, stadig siddende i stolen, *baglæns*,



Radiotelegrafisten i M/S »Siena« ved sin arbejdsplads. *The M/S »Siena's« radio operator at work.*

tørnede med et brag mod skottet, knaldede baghovedet ind i vægpanelet, så jeg næsten besvimed. Derefter sker der med brøkdeler af sekunders mellemrum samtidig følgende: Den store langvalsede, kostbare skrivemaskine, som jeg sammen med andre apparater havde forkilet på dørken under skrivebordet, river sig løs af fortøjningerne og drøner med sine over 30 kg lige ned mod den modsatte væg, hvor den 1 m lange valse sprænges af maskinen og atter flyver den modsatte vej ved næste krængning. Forklaringen på min egen rutschetur er blandt andet den, at begge mine stole i radiatorrummet har hjul under, hvilket er uhyre praktisk i normalt vejr, men døden selv i storm. Jeg måtte simpelthen lægge stolene ned på gulvet for at fastholde dem nogenlunde, og resten af natten stod jeg igen op og morsede vore vejrmeldinger. Den store skrivemaskine er intet værd mere. Alle skinner er slået skæve. Ja, det var bare 20.000 kr., der røg dér.

Over hele skibet er der ødelagt for mange flere penge. Og alting fordi vi får forkerte vejrforudsigelser, eller forudsigelser i bogstavelig forstand er umulige med så mange lavtryk. Hovmesterens akvarium ligger i splinter på gulvet. Maskinchefens fastboltede pottedplanter ligger i skår og jord over hele hans kammer. Kaptajnens køleskab røg op, trods sikring, to flasker vermouth knuste, flydende over gulvtæppet. Mit eget kammer: Tusind farlige glassplinter fra 6 knuste glas, to flasker cola og en halv flaske vodka, alt knust, plus indholdet af askebægre, skod, aske, keramikskår. At man dog ikke lærer det! For Fanden, ingen af os drømte om, at vi skulle opleve en sådan »kæntring«. Men nu går der rapport hjem om, at stole med rulleben er direkte livsfarlige for telegrafister i storm, så vi får stole, der kan stå fast, selv i *ekstraordinært* dårligt vejr, som dette er.

Det værste var næsten, at hele den store 5 mm tykke gennemsigtige acrylplade, som dækker radiobordet, ustandselig, trods skruer og bolte, løftede sig og *fløj* hen over skrivemaskinen med morsenøglen revet ud af tilslutningen til modtageren, og den

plade er altså ikke sjov at blive »halshugget« af. Endnu en fejl som i et nyt skib først opdages, når vilkårene bliver helt ekstreme. Men nu ved vi det til næste gang og kender »Sinaloa« endnu bedre under storm. Min radioskrivemaskine, som igen er boltet fast, svajer 25-35° fra side til side i øjeblikket. I nat kunne jeg slet ikke bruge den, fordi valsen ustandselig kurede tilbage, når vi tog overhalinger.

Aften: Var lige inde hos Den Gamle med vejrmedlingen. Hans flotte palme var væltet og knækket. Pigerne fra hans japanske »damekalender« var blevet spredt for alle vinde. Han havde opgivet at rydde op, ligesom vi andre, indtil »Sinaloa« ligger mere roligt, eller i hvert fald kan »holde balancen«.

Senere: Så skete det alligevel, *det som ikke må ske!* I lastrum nr. 4 er den underste af 3 containere, som står oven på hinanden, collapse, med det resultat at de to andre er faldet ned. 20 tons ananas i dåser, hele og sprængte ligger og ruller frem og tilbage nede i bunden af lasten, helt ude af kontrol. Næsten 40.000 dåser er knuste, så vi får nok ananasmos til resten af vore dage. Det stormer kraftigt i det kulsorte mørke udenfor, men »Sinaloa« er nu drejet op mod sø og vind, ligger underdrejet for at undgå krængninger. Overstyrmanden med 5 matroser er nede i lastrummet, i gang med det nærmest livsfarlige arbejde at få lasket de øvrige 60 containere sammen med kæder og wirer, så der ikke sker uheld med dem også. Maskinchefen, som har sejlet i 40 år, sagde ved morgenmaden, at han aldrig havde været ude for noget lignende, som det vi indtil nu havde været igennem, med 6 dages storm i træk. Gud ved, hvordan det bliver de næste 6 dage? I øjeblikket ruller vi ikke så slemt, så længe de arbejder med at sikre lasten. Men snart skal vi igen ind på kursen, altså øst, og så får vi atter vinden ind tværs, så hele kassen rokker og ruller. (Alle venter spændt på, om de 76 tons sort peber, vi har med, også vælter). *Stop this fuckin' rotating world! I want to get off!!*

Senere: Vi ligger stadig underdrejet, gør ingen fart, men prøver at holde stævnen op mod de høje søer. En del galgenhumor

har i dag bredt sig over skibet. Folk er ved at være trætte af kun at være irritable. Bølgerne igen op mod 20 m høje. Vejrmedlingen lyder på storm endnu 20° på den anden side af 180°. Vi har kun nået 175° øst, nåede altså ikke datolinien i dag. - »It's a long way to Tipperary«. Nu skal vi til at skrive alenlange skadesrapporter til forsikringsselskabet. Det bliver hyggeligt. Den Gamle er rasende.

Efterhånden som det strømmer ind med lange telegrammer om skader, vejr og lastens tilstand, telegrammer som trods storm og søgang skal forsøges afsendt snarest til Lyngby radio og San Francisco radio, kan jeg danne mig et autentisk billede af, hvad der skete. At det ikke drejer sig om 40 tons ananas, men 30 tons, hvoraf de 10 tons sukkersaft skulper om gummistøvlerne på mandskabet nede i lastrum 4, så hele »Sinaloa« snart stinker af ananas. Sukkersødt, ikke! Mon ikke denne rejse kommer til at gå over i »Sinaloa«s historie som »Ananas-turen«?

5. december

Underdrejet for NØ-storm. »Har De sat strøm til skuffen, gnist«? spurgte kaptajnen i et af sine lyse øjeblikke. På grund af »Sinaloa«s rulninger havde jeg lagt min elektriske regnemaskine ned i skrivebordsskuffen, men ladet ledningen sidde i stikkontakten, hvorfra den førte ned i skuffen. Men vi kan også andre: »Vi tager altid strøm på Benny Elektriker«, - eller »Det er et spændingsfyldt liv at være elektriker«. Og så min egen komposition: »Og så var der elektrikeren, hvis liv strømmede over af spænding«, - men jeg kan godt selv se, at den er åndssvag.

Nu er kaptajnen selv nede i lasten, iført gummitøj, -støvler, lommelygte og sikkerhedslinje. Gad vidst, hvad der *nu* er sket? Han er sgu da sur nok i forvejen efter det ananaskalas. Gad vidst, om fisk kan lide ananas? Det viser sig, at der ikke kun er 2 men 5 containere oven på den, der kollapsede. De står ikke i skinner, så hele læsset, som er ca. 10 m højt, hælder 45° og bliver

stadig holdt sammen af de »clamps«, jeg før har omtalt. Men faren for totalhavari på alle 6 containere er stadig til stede. Folkene mener dog at have fået surret den hældende stak på 100 tons med de svære jernkæder, så den kan holde. Men lige for et øjeblik siden (kl. 13.30 skibstid) tog »Sinaloa« en sådan gang overhaling, at vi et øjeblik troede, at hun ville blive liggende på styrbord side. Min skrivebordstol splintredes, og den er ellers stærk. Jeg sad heldigvis ned i det øjeblik, men følte »suget«, da vi blev slynget over på siden. Alt, hvad der ikke hidtil er væltet i skibet, ligger nu med garanti på dørken, og maskinen gav alarm i flere minutter i protest. Skruen kommer jo oven ud af vandet, og det føles ikke spor rart, selvom der er en masse automatik på den slags. Men vi sejler altså videre med 2 knob. Allerede nu er vi to dage forsinket til den fastsatte ankomst i Vancouver.

Aften: Jeg kom sådan til at grine af maskinchefen. Jeg var delvis gående på skottet, delvis på dørken, som er beregnet til samme - »balanceret« ind til ham for at diskutere situationen. Han sad nede på sit gulvtæppe og var ved at skille sin store kontormaskine ad i 5 dele. Den var røget på gulvet, mens chiefen var nede til frokost, og da jeg efterhånden selv var blevet ekspert i havarerede skrivemaskiner, kunne jeg se, at denne her var totalskadet. Så nu er jeg ikke længere den eneste om bord, der står for »havariaafdelingen Sinaloa«. Dette er skrevet på min »overlevende« skrivemaskine. At skrive i hånden er totalt umuligt.

Midnat: Vi har alle været på vagt siden kl. 3-4 i morges. I øvrigt er det umuligt at sove. Hvor har en kaptajn egentlig et enormt ansvar, ikke alene over for rederen, men især over for mandskabets liv og velfærd samt lasten. Det må være svære, og især ensomme, beslutninger, en sådan mand skal tage. Han helt alene bærer ansvaret for os alle. Det ruller helt vanvittigt. Nu er det snart 7. døgn. Jeg går ikke mere til køjs men kiler mig fast mellem radiobordet og radiosenderen, og er standby døgn

rundt for vejrmeldinger og iltegrammer. Kaptajnen har været på broen i næsten 48 timer i træk.

5. december

I går var det også fredag den 5. december, så I kan forstå, at vi har passeret datolinien i løbet af natten og nu har to dage af samme slags. Nu er 180° jo en streg i kortet, den ses ikke som en punkteret linie på Stillehavet her uden for køjerne, så vi må selv fastsætte, i hvilket minut vi vil skifte, og så sker der det, at på den ene side af datolinien var vi i 12 timer forud for f.eks. jer derhjemme i Danmark, og et sekund efter er vi pludselig 12 timer bagefter. Det er meget indviklet, jeg har aldrig forstået det, men vil skrive andetsteds herom. Bortset fra denne forvirring, så stormer det stadig. I nat igen ingen søvn. Nu har de fleste været oppe i flere døgn, med kun en slatten time på øjet hist og pist.

Vi er *Fanneme' traaatte!!* Og vi har 7 dages storm endnu inden Canada efter vejrkortet at dømme. Det bliver en rekordrejse i dårligt vejr. Vi forlod Japan den 29. november, altså for otte dage siden (den 5. tæller jo dobbelt), og har haft vindstyrker fra mindst styrke 9, storm, over styrke 10 (voldsom storm) til vindstyrke 12, orkan, og derover, i forgårs. I øjeblikket er det styrke 10. Jeg synes ikke, at jeg har bestilt andet i hele mit liv end at tage vejrmeldinger og afsende havaritelegrammer.

De fem store 20 fods containere, der lå oven på den, der faldt sammen, har nu trykket også den andennederste i stykker, så endnu flere tons ananas flyder rundt i lastrum 4. Nu er vi snart indlevet i »Sinaloa«s store bevægelser. Det bliver ikke til at gå lige på gaden i lang tid efter dette her. Bevægelsen vil sidde i kroppen, det er vel derfor, man siger, at langfarere har en »rul-lende« gang.

6. december

9. dagen efter afrejsen fra Yokohama. I nat har det været for-

holdsvi stille. Nu til morgen er det vindstille. Det er 9 dage siden, vi sidst havde vindstille. Det føles som en brat overgang. *Men det er stille før stormen.* Inde midt i enhver cyklon findes et såkaldt »øje« på en del kvadratkilometer, hvor der er totalt stille, mens orkanen raser rundt om i alle retninger. Efter nogle timers forløb vil et skib, som er nået ind i »øjet«, have passeret dette (eller cyklonen har bevæget sig videre), og så begynder hele halløjet forfra, og meget pludseligt.

»Sinaloa« befinder sig i øjeblikket inde i et »øje«. I løbet af i går faldt barometret, indtil det nu er nede på det laveste, vi længe har oplevet, kun 967 millibar. De næste 12 timer vil vi have passeret »øjet« og atter blive smidt ud i vindstyrker mellem 10 og 12. Vi har nu 6 DAGE FORAN OS TIL Vancouver. Rejsen er blevet tre dage længere, allerede med den nuværende forsinkelse.

I dag til morgen dukkede folk ud af deres huler, hvor de har opholdt sig indestuvet i de sidste døgn. For første gang i 9 dage så jeg elektrikerer i dag. Vi hilste glædestrålende på hinanden, som om vi havde været borte fra hinanden i et år. Mærkeligt med sådan et skib. Det er jo en lille verden for sig, selvforsynende og uafhængig. Det er kun et lille område, men alligevel stort nok til, at man ikke ser alle hver dag. Kokken har jeg f.eks. ikke set siden Hong Kong for flere uger siden. Han bor på C-dæk, kun to etager under mig, men har helt andre arbejdstider end jeg, så vi hilser også kun på hinanden, når vi mødes i en havn på en afkoblingstur på samme værtshus.

Hyggede mig som sædvanligt med overstyrmanden på broen i morges. Han skulle have sendt et radiobrev til sin kone om, at han havde passeret datolinien, og at hun måtte have en glædelig jul. Atter i gang med vejrmedlinger og vejrkort, modtaget hver anden time både fra Tokyo, Honolulu og San Francisco. Vi er nødt til nøje at følge, hvilken vej vort »øje« bevæger sig, så vi er klar til at tage imod det næste store sus. - Alle har fået hvilet ud i nat. »Sinaloa« er klar til nye strabadser.



Hårdt vejr om bord i M/S »Siena« den 20. februar 1981. *Stormy weather on board the M/S »Siena« on February 20th 1981.*

7. december

Så længe var Adam altså i paradiset. I nat kom stormen tilbage. Vi er nu tilbage i den gamle slingerage, denne gang med mange »stød« og »skub« til skibet, når det retter sig efter en krængning. Men nu er vi snart vant til det. Overalt på skibet er der gelændere at klamre sig til, når man skal fra det ene sted til det andet. I brusebadet er der en håndbøjle at holde sig i, mens man bruser. Det er farligt at glide. I alle gange og på trapper findes der gribelister at holde fast i. Det kan være svært at gå op ad en trappe, og »Sinaloa« er jo 7 etager højt (10 hvis man skal helt ned til kølen). Hver gang skibet hælder, bliver man holdt tilbage eller får et gevaldigt skub på, så man nærmest flyver ned ad trapperne. De tunge branddøre kan være meget besværlige at åbne, når skibet ligger på næsen, eller også flyver de op, når vi går på rø-

ven. Trykgradienterne ligger ikke så tæt i den sydvestlige kvadrant af lavtrykket, som i den nordøstlige vi nu har passeret. Det skulle betyde en smule mindre »luft« under passagen ud af lavtrykket. For nu har vi vinden ind fra modsat side. Vinden er i løbet af de sidste 24 timer vendt 180°, et tegn på at vi er passeret syd om lavtrykscentret.

Mens vi lå inde i »øjet«, opdagede vi, at vi alligevel ikke var de eneste væsener i universet, som vi efterhånden havde fået følelsen af. Det var seks Canadamåger, som åbenbart havde forvildet sig så langt til havs. En første hilsen fra land?

Jeg har fået en irriterende uvane. Jeg piller næse. Jeg tror, at det skyldes klimaanlægget, som hele tiden fra store ventiler i loftet i alle rum blæser en strøm af behagelig luft ind i kamre og saloner. Denne luft er henholdsvis opvarmet eller nedkølet, alt eftersom vi befinder os heroppe nordpå eller i troperne. Den indblæste luft er meget tør, hvilket bevirker, at slimhinderne tørrer ud, især i næsen. Når man så ryger en del, sætter røgen sig i næsen og irriterer slimhinderne yderligere. En anden følge af den tørre luft er, at man drikker meget. Vand selvfølgelig - for det meste. Det er utroligt, hvad der bliver solgt af sodavand på »Sinaloa«. Især maskinfolket, som lever dernede ved siden af deres 8 meter høje kæmpe af en dieselmotor i ofte op til 50° varme, er et tørstigt folkefærd. Det første, de griber efter, når de oliesværtede dukker op fra skibets larmende hede underverden, er en sodavand. En kold øl fra officersbaren er ej heller at foragte for en sveddrivende mester. Vores velnærede kok, som lever i en tropehed kabys næsten året rundt, har fortalt mig, at han drikker ca. 10 liter vand om dagen.

Eftermiddag: Alle om bord har fået strenge påbud om ikke at benytte fotokopieringsmaskinen, før kaptajnen er færdig med sin hundrede siders havari- og skadesrapport. Kopieringsmaskinen skranter nemlig - har åbenbart heller ikke kunnet tåle søen. Det er forfærdeligt, hvad en sådan skade koster i papirarbejde, men det drejer sig jo om store værdier i penge, og alle in-

stanser vil helst skubbe skylden på alle de andre, så det gælder for os her på »Sinaloa« at have helt rene linier for, at uheldet ikke skyldes dårligt sømandsskab eller forkert rutevalg og navigation. Alle mine vejrmeldinger indgår i rapporten sammen med sejlsrapporten, vejrobservationer, kaptajnsdagbog, skibsdagbog, Oceanroutes telegrafiske sejlanvisninger - »und Gott weiss, was alles«.

Kompagniet og management i Vancouver får nu daglig rapport om tilstanden i last nr. 2, hvor fire containere er surret midlertidig, stadig i fare for at brække midt over, fordi de er revet løse og hælder 30°, så den øverste støtter mod lugekarmen. Lugen er beskadiget i 2m længde af en revne på 10 cm. Alle er bange for, at disse søsyge containere skal blive flået løse og forrette yderligere skade i lastrummet, som rummer for mange millioner dollars godsværdi.

NEJ! Nu væltede jeg sgu igen med stolen. Jeg sætter mig på gulvet og stemmer fødderne imod til 2 sider, så går det. Men skrivemaskinen er boltet fast oven på bordet, en meter over mig, så jeg må prøve at skrive i hånden, når det holder værst på.

Sidste: Den automatiske kursstyrer virker ikke længere. Skibet bliver ved med at dreje op i vinden under krængningerne, og den computerstyrede gyrostabilisator kan ikke følge med og rette »Sinaloa« hurtigt nok op, så vi må have en matros ved roret hele tiden nu under stormen. Normalt sejler skibet jo uden rorgænger. Man indstiller blot den ønskede kurs een gang for alle, og via styremaskinen sejler skibet så af sig selv med kun en styrmand på broen. Men den går altså ikke i hårdt vejr.

Foruden »Sinaloa«s hovedmotor, som driver skruen med 100 omdrejninger i minuttet, kører der nu to hjælpemotorer foruden styremaskinen. 1.mester har været på vagt i næsten 2 døgn, fordi vi ikke i øjeblikket kan regulere motorerne direkte fra broen over elektronikken. Vi gør i øjeblikket 6 knob - i går i det rolige »øje« var vi helt oppe på 15,7 mil i timen. Vinden er forfra, et par streger til styrbord, hvis man da kan tale om

»vind«. Det er nærmest, som om Fanden selv sad et sted derovre bag den storskyede horisont og blæste sæbebobler med vindstyrke 11. Havet er hvidt af flyvende skum fra de brækkende søer.

Jeg har hentet en ny stol inde fra Satellitrummet, de 2, jeg havde, er splintret og ubrugelige. Nu er også den tredje stols armlæn brækket af ved at blive slynget mod skottet. Det skarpe træ fra brudstedet (jeg sad som sædvanlig i stolen magtesløs) har revet min ene hånd til blods, så i mangel af bedre har jeg viklet containertape om skrammen, - og det brækkede armlæn. Dette metaltape er særligt stærkt klæbebånd, så jeg håber at undgå flere uheld af denne art.

Jeg har lige nu modtaget telegram fra Oceanroute i San Francisco, det professionelle vejrfordsigelsesfirma, som hjælper os med at finde den rette vej mellem alle disse forvirrende lavtryk. Det lyder på, at vi skal have storm de næste 500 sømil. Først helt ovre på 145° vest skulle vejret blive »moderat«, - men det er sgu da også lige før Vancouver.

Kaptajnen har opgivet at arbejde på sin rapport for i dag. Nu går vi alle i hi igen, for fra time til time stiger stormstyrken.

FOR FANDEN I FÆNGHULLET' HVOR ER JEG SUR!!

8. december

11 døgn efter afrejsen fra Yokohama. Der er sket en ændring i det komplicerede vejrsystem i løbet af i nat. Hele natten havde vi voldsom søgang, men til morgen er det stilnet af. Vinden er i øjeblikket styrke 5 fra sydøst. Det store lavtrykscenter er blevet stationært. Normalt ville det som alle lavtryk på den nordlige halvkugle bevæge sig østover, altså i samme retning som »Sinaloa« skal. Det kunne derfor se ud til, at vi får en dags respit. Til gengæld fik vi et nyt telegram fra Oceanroute om, at vi kan vente storm på 145° vest, altså 500 sømil længere fremme.

Nerverne i skibet er decideret tyndslidte. Til morgen meddelte hovmesteren mig, at 2.mester havde været direkte ufor-

skammet, da hovmesteren ringede en besked til ham. De er ellers så gode venner. 2. mester havde midt i samtalen, som åbenbart ikke passede ham, knaldet røret på. Det er ikke en stil, vi er vant til her om bord, men nok kan undskyldes med den udbredte udmattelse, der præger os alle.

Kaptajnen har modtaget telegram fra kompagniet her til morgen, hvori det forlanger at vide, hvorfor containerne kunne kollapse - såfremt vi kan finde frem til årsagen allerede nu. Der blev også spurgt, om vi havde modtaget en bestemt rundskrivelse vedrørende »lashing« af containere, dvs. fastgøring af containere, der ikke står i skinner. Det lød lidt »spidst«. Så var han sur. For selvfølgelig har vi ren samvittighed.

Aften: Magsvejr, men kraftige dønninger, der af og til får »Sinaloa« til at »vælte«. Jeg er snart så slank og mager som en gazelle. De sidste 11 dage har jeg tabt krøllefedt. Kanske man skulle til at drikke øl igen. Og her til aften synes det, som om vi vil blive heldige med vejret på resten af turen.

Det går skidefint i øjeblikket, men jeg har enormt travlt med alle de havaritelegrammer, der suser rundt i æteren mellem os og København og Vancouver. Det bliver sør'me rart at se land igen. Kors hvor vi længes efter bare et eller andet, der står fast. Og så siger de i Søfartspressen i aften fra Lyngby, at den første ismelding er udsendt for de danske farvande. Det er nu ligegodt tidligt. I fyrer jer vel fattige derhjemme? Godt man ikke har et hus.

Sen aften: Det var dog Fandens til tillid den Gamle pludselig viser mig. Nu har han bedt mig om at oversætte sin 142 sider lange havarirapport til engelsk »for at den kan få den rette afpudsning«. Han er ellers dygtig nok til engelsk, men mener vel, at når jeg har boet så længe i engelsktalende lande, må jeg kunne hjælpe ham lidt. Han tvinger mig også til læge i Vancouver med min »kvæstede« ryg. »Det er mere, hvis De i fremtiden skulle få vrøvl med den. Så er det jo indberettet« siger han. - Jo, de gamle har trods alt erfaringerne.

9. december

12. dagen efter Yokohama. Vi sejler i »ærtesuppe«. Tyk og klæbrig tåge. Sigbarhed ca. ¼ sømil, tågehornet igang, trods det at vi på radaren ikke kan se nogle skibe i nærheden.

Under »morgenandagten« oppe på broen i morges kom overstyrmanden og jeg til at tale om, at folk, der sejler længe til søs, bliver mærkelige. Og det er da egentligt ganske naturligt. Vi lever, bor og arbejder på et og samme sted. Vores privatliv og arbejde er vævet ind i hinanden. Vi ser de samme mennesker ustandseligt, på vagt eller i fritid, hører de samme mere eller mindre fjogede påstande, kan ikke være os selv, så længe vi sejler. Ganske det samme som på en isoleret vejrstation i Nordgrønland, hvor 8 mand i et helt år er spærret inde sammen. Det giver en særlig psyke. Det gælder f.eks. om ikke »at kvaje sig« i andres påhør eller påsyn, så mister man prestige. Og skulle man gå hen uforvarende at lave ballade eller træde i spinaten, bliver begivenheden fortalt fra skib til skib, efterhånden som søfolk forflyttes. Måske sjældent ondsksfuldt, - men alligevel. Man har mistet ansigt i alles påsyn. Og det er aldrig godt, men værre i en lille verden. Det tager lang tid at blive accepteret til søs. Folk vil se den nye an i nogen tid, før han bliver optaget i kredsen.

Det tog 4 måneder, inden kaptajnen viste mig den tillid - var blevet overbevist om min pålidelighed - at han overgav mig skibsbeholdningen af penge. Det kunne til tider dreje sig om op mod 50.000 kroner i fremmede valutaer til uddeling i havne til besætningen. Overlod mig kassebeholdningen *uden* at kræve kvittering i sin egen lille kassebog for min modtagelse af beløbet.

Ærtesuppe! Ja, men hellere det end den evindelige storm. I dag skulle vi have været i Vancouver. Efter beretningerne i morges ser det ud til, at vi klarer den med 3 dages forsinkelse og er i havn den 12. december.

Når 5 skibe af samme slags kører lige efter hinanden på samme rute, sådan at der er nøjagtig 14 dage mellem hvert skib,

skal der ikke meget til for at forrykke de lasteplaner, fordelingsplaner og deslige, som de kæmper med i land. Det er altid svært for »Sinaloa« at indhente en forsinkelse, fordi sejlplanen USA-Østen er lagt efter skibets driftsfart, som næsten er lig med topfarten. Men så kan vi få besked på at springe en havn over og derved indvinde de tabte 3 dage.

Senere: Fortsat tåge, men fin sejlads. Kortbølgeforskelene er blevet dårlige igen. Stillede ind på Vancouver og hørte Tokyo. Derefter San Francisco og hørte Chile. Modtagerforholdene helt »fucked-up«. Dernæst Lyngby som slet ikke burde kunne høres, men gik strålende igennem og meddelte, at de for 2 timer siden havde dirigeret et telegram fra kompagniet til San Francisco radio, fordi de regnede med, at jeg bedre kunne modtage det fra en nærliggende station. Tilbage til San Francisco på en lavere bølgelængde, hvor det lykkedes at hale 4 ord hjem: Kaptajnen bedes ringe omgående. Det var fra hovedkontoret. Fik det afleveret til Den Gamle. - Og så var han helt rundt på gulvet. Nu ville kompagniets hovedkvarter Gud-hjælpe-os snakke med ham. Det kunne kun være den forheksede sejlads og skaderne i lasten, og det var han bestemt ikke oplagt til at snakke om nu, hvor han kunne få sin første hvile i mange døgn. Så i gang med at etablere en telefonsamtale til Danmark - det er en lang vej. Klokken er 20 aften derhjemme, og radioforholdene er blevet værre. Prøvede først over San Francisco radio, så over San Diego radio - uden held begge steder, de kunne ikke høre mig. Så over Vancouver Coast Guard radio, som heller ikke kunne høre mig. Alt imens stod kaptajnen, iført badekåbe (fordi han var blevet forstyrret i sin velfortjente søvn af telegrammet) og trippede med nervøsiteten strittende fra alle lemmer, inde hos mig på radiostationen, antagelig skide-ræd for, hvad *de store* nu ville spørge om, indtil jeg blev så smittet af hans rastløse nervøsitet, at jeg bad ham gå ind til sig selv og slappe af i en lænestol, så skulle jeg nok kalde på ham, når og hvis jeg kunne skaffe en samtale igennem. Endelig fik jeg alligevel fat i

Lyngby radio på en frekvens, vi ellers aldrig bruger herude, og kaldte på Den Gamle.

Mens de store talte sammen, afbrudt af skrat og fading, optog jeg det hele på bånd og gav det til kaptajnen efter afslutningen med Lyngby, og det blev han glad for, for samtalen havde været i over en halv time, og der var meget i den, han skulle huske.

Det var en lang dag, så jeg er mere træt end nogensinde tidligere efter denne omtumlede rejse.

Humoren om bord er ved at udarte. Vi nærmer os galgenhumoren, som når overstyrmanden oppe på broen i aften besvarede mine bange anelser på grund af de politiske forhold i verden omkring os just nu: »Du, overstyrmand, jeg tror sgu, at vi snart får en tredie verdenskrig«, med følgende lakoniske bemærkning: »Det er godt for skibsfarten«.

Bådsmanden, som er gift med en thailandsk pige og bosat i Bangkok, har lige afleveret et stykke pænt håndværksarbejde til mig. Det er en fod i teaktræ til min udskårne elefanttand, hvis originale understel syntes mig noget pauvert i forhold til den rigt udskårne tand, som immervæk kostede mig 3.500 kr. Overstyrmanden har lige været her med to matroser for at fjerne vraggodset - de 2 splintrede stole. Samtidig medbragte han et stort gulvtæppe, som skal udlægges på radiostationens glatte vinylklædte dørk.

Aften: Stadig fint vejr, men tåge. Vi regner nu med at kunne være i Vancouver den 11. kl. ca. 21, hvor en stor modtagelseskomité venter os i form af vurderingsfolk, forsikringsfolk - og mennesker, som vil forsøge at vælte ansvaret for de omfattende skader på lasten over på os.

Så putter vi os, venner, i vor gyngende køje. - Godnat.

10. december

Vi lænsér af sted for en stiv kuling med svær dønning, antagelig en sidste hilsen fra vor ven lavtrykket.

Vi har (måske) fundet grunden til, at den underste af de 6

containere - plus nu den næstunderste, som i mellemtiden er knust - er kollapsede. Vi tror, at der er »Mangan Ingots« i de 3 ovenpå stablede containere. Det er råmangan fra Malaysia, som antagelig vejer mere, end det er tilladt at fylde i en container. Hvis det er tilfældet, falder der brænde ned et sted i verden. Det bliver spændende at nå land og få brudt plomberne.

11. december

DEN STORE DAG. Og sådan ser den sidste side i dagbogen ud. Den siger mere end mange ord:

Dato: 11. Dec 80

Klokkeslet: 1347 PST

HURRA!

VI KAN SE LAND!

VI KAN SE LAND!!

VI KAN SE LAND!!!

REJSEN ER SLUT!!!!!!

Vi kan i dette øjeblik se CANADAS kyst komme tilsyne langt derude i horisonten mod øst.

Kors, hvor er vi glade!

Hvor bliver det vidunderligt at komme i havn igen.

Og nu, da den lange rejse er overstået, må det vel sandfærdigvis indrømmes, at rejsen ikke har været helt ufarlig, og at der har været øjeblikke, hvor vi alle blev meget alvorlige. Men heldigvis kunne vi nøjes med kun at få skrammer i form af skade på lasten. Der forestår nu antagelig mindst to dages ophold i Vancouver med syn og vurdering af skader, reparation af lastrummet, oprensning og rengøring af 10 tons ananassaft, samtidig

med at vi skal have 4.000 tons hvede lastet til Hong-Kong. I aften vil vi atter ligge helt stille under en tryk kaj. Den lange onde tid er slut. Fra Vancouver går det atter mod sol og sommer, først yndige Californien, derefter igen over til vort elskede Fjernøsten.

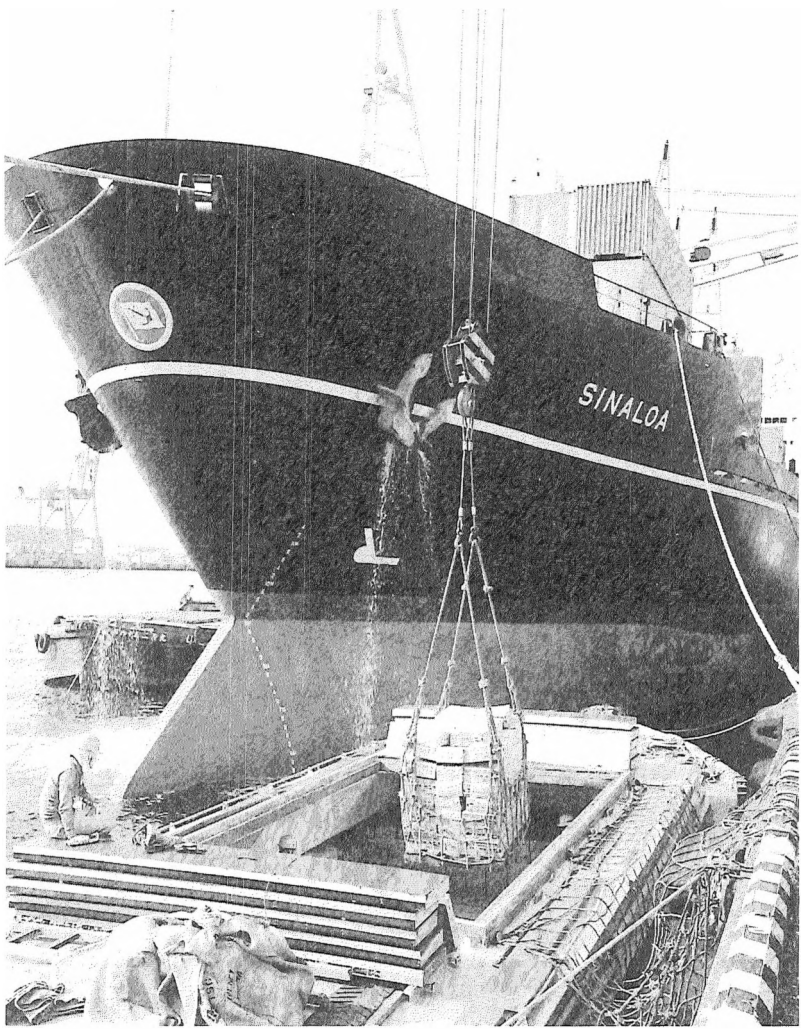
Tak for tålmodig læsning.
Farvel Allesammen - og på genskriv.

Hasse.

PS. Jeg er sgu' så glad, som jeg ikke har været længe. »Thank God«.

Og det blev, som ventet, en glad og begivenhedsrig oplevelse at komme til Vancouver B.C. efter de 12 frygtelige døgn på Stillehavet. Ikke alene stillede vores agent, forsikringsfolk og venner på kajen for at modtage os, men selveste direktionen for vores rute mødte op for at byde os velkommen sikkert tilbage efter rejsen, som man med ængstelse havde fulgt dag for dag i hovedsædet i land.

I løbet af formiddagen stillede også 3 charmerende damer fra hovedkvarteret, de skulle have en »sight-seeing-tour« rundt på »Sinaloa«, som led i personaletræningsprogrammet. Man så gerne, at kontorpersonalet i land, som havde ansvaret for at skaffe last, ordne speditiopapirer, organisere at laster i vore havne var klar ved vor ankomst, og som styrede det mægtige forretagende, det er at have 5 linieskibe i gang med 10 dages mellemrum mellem hvert havneanløb over den halve jord, at dette personale fik indblik i de vilkår, deres sømænd arbejder under, samt se skibet i travl funktion med losning og lastning. Da hverken kaptajnen eller overstyrmanden havde tid til at vise damerne rundt på skibet fra bro til maskine, bad kaptajnen mig om at påtage mig opgaven - og efter »touren« være vært for en drink i officerssalonen. Og det blev en hel lille oplevelse i sig



Der losses stykgods fra M/S »Sinaloa«. Ø.K.'s S-både fra sidst i 1970'erne blev bygget som alsidige »liver-replacement-fartøjer« med en økonomisk og relativt langsom maskine. *Unloading general cargo from the M/S »Sinaloa«. The East Asiatic Company's S-ships from the end of the 1970's were built as all-round »Liver-replacement-vessels« with economic and relatively slow engines.*

selv. Damerne var Karen, som er fra Taipei, Taiwans hovedstad, Mehroon, som er fra Tanzanias hovedstad Dar-es-salam og Peggy, som er fra Vancouver, og foruden at de alle var særdeles charmerende, var de også særdeles interesserede i, hvad jeg kunne fortælle om »Sinaloa« og om de 12 dramatiske dage, vi havde bag os.

I aften var der stort party for importører og eksportører, som benytter vore skibe til deres fragter over Stillehavet, samt 3 managers fra kompagniets lokale filial, - og så kunne jeg ikke dy mig for at holde en lille tale for kaptajnen: »Ladies and Gentlemen, would you kindly allow me to take just a few minutes of your time, please? On behalf of the »officers and gentlemen« of this ship I would like to thank our Captain for having navigated us safe and well across the North Pacific during 11 days of severe storm and extremely bad weather. The only major damage to our ship and cargo, that we have experienced, is several tons of mashed Pineapple, which might be a new fashion of serving Pineapple in Vancouver. It has been a pleasure to serve under our Captain. He is a very understanding man, but he most certainly expects every man to do his duty (and, I might add, as they did in old England during the war: to woe his cutie!). As our Master is leaving us now for a well-earned vacation, we would use this festive opportunity to wish him a good trip home - and all the best. - Thank you«. - I Guder, hvor de klappede. Overstyrmanden og hovmesteren flankerede mig, medens talen blev holdt i den festsmykkede officerssalon, Den Gamle rejste sig og så helt rørt ud, og det glædede mig, for han havde for tjent det skulderklap fra os andre.

Overstyrmanden betroede mig senere, at kaptajnen og han - efter havariet af de famøse ananascontainere - havde frygtet, at den fortsatte storm skulle bevirke, at de løse containere ville splittes ad og med deres hver især over 15 tons vægt blive slynget fra side til side i lastrummet og i værste fald slå hul i skibskroget. Lastrum nr. 4 ville derved blive sat under vand med

fare for, at »Sinaloa« var kommet ud af trim og kontrol. Kaptajnen og overstyrmanden, som ikke havde fået søvn i flere døgn, havde udarbejdet en nødplan for skibets navigering, hvis dette skulle ske. Naturligvis uden at orientere nogen om bord om, at denne fare bestod, for at deres ængstelse ikke skulle smitte af på besætningen og gøre ondt værre. Der var selvsagt roser til kaptajnen også hjemmefra denne aften, for omend der ikke på noget tidspunkt bestod nogen egentlig livsfare, så var faren for alvorligere havari overhængende i perioder. Forestil jer, at man i givet, og værste, fald skulle have styr på over 100 tons containerlast, der har revet sig løs af fortøjningerne, at skulle sikre dem med kæder, så de ikke rovsede rundt i bunden af skibet.

Og så har mine tal på havarerede ananasdåser hele vejen igennem været forkerte, viste opgørelsen. - Det drejede sig ikke om 40.000 dåser ananas, men om 340.000 dåser, der gik til spillede.

Container Service in a Storm in the Pacific

Summary

In the Summer of 1979 Hans H. Thomsen, the writer of the article, signed on as radio operator on the East Asiatic Company's ship M/S »Sinaloa« in Vancouver. For the next four years he sailed with the »Sinaloa« and other EAC ships. Among other things Hans H. Thomsen brought with him the weight of ten years experience as radio operator on various Greenland radio stations, but he knew nothing about life as a sailor.

The article, which is based on his own diary entries, gives a direct portrayal of the tasks of a radio operator and of life on board.

The M/S »Sinaloa« sailed in line service in the Pacific, and the article describes to what extent all navigation is dependent on the weather, even in the case of a new container ship with modern technological aids and navigation equipment.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITÉ

Direktør JENS DEGERBØL*, R., formand

Vagtmester KAJ ORLA ANDERSEN

Direktør TORKILD REEDTZ FUNDER*, 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 JØRGEN SKOV*

Viceadmiral S.S. THOSTRUP, SK.

Komiteens sekretær

ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.



I foråret 1987 valgtes direktør Jens Degerbøl til formand for Komiteen for Handels- og Søfartsmuseet. Jens Degerbøl indtrådte i komiteen i 1974 og har siden 1981 været næstformand.

PERSONALE
(pr. 1/10 1987)

Museumsdirektør: HANS JEPPESEN

Museumsinspektør: HANNE POULSEN

Museumsinspektør: KÅRE LAURING

Museumsforvalter: MORTEN KIRKETERP NIELSEN

Konserveringstekniker: MADGULLØV

Skibsteknisk konsulent: MORTEN GØTHCHE

Bibliotekar: BERT BLOM

Museumsassistent: ERIK SCHOU ANDERSEN

Museumsassistent: HANNE BESSER

Sekretær: JOHNNA HENDRIKSEN

Bogholder: KAYA HANSEN

Fotograf: KIRSTEN JAPPE

Receptionist: LONE ANDERSEN

Kustode: SVEN JOHANNESSEN

Kustode: OLE BENT NIELSEN

Ekstrakustode: HANS HENNING JØRGENSEN

Rengøringsassistent: ELNA STAUGÅRD MORTENSEN

Rengøringsassistent: BIRTHE HØJLAND

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1986

Årets største begivenhed blev indflytningen den 3. april i hovedbygningen på kaserneområdet. Hermed fik museet mulighed for at realisere et længe næret ønske om en forbedret service for de mange besøgende, der gerne vil fordybe sig i de betydelige samlinger af arkivalier, fotografier, kort og bøger. Samtidig har overflytningen og samlingen af disse materialekategorier givet en mere rationel arbejdsgang samt bedre bevaringsforhold, og den betydelige udvidelse af kontorarealerne er en daglig glæde for alle ansatte.

Kort tid før nytår fik museet tillige vished for, at Industriministeriet fra 1. januar 1987 ville udvide antallet af faste stillinger med 1 museumsinspektør, 1 konserveringstekniker, 1 receptionsmedarbejder, 1/2 fotograf og en 1/2 bibliotekar.

Indsamling og registrering

Som gavelisten viser, har museet også i 1986 modtaget mange spændende genstande, arkivalier og fotografier til belysning af det rigt varierede arbejdsfelt: dansk handel og søfart.

Den fysiske flytning af arkivalier og bibliotek fra slottet til hovedbygningen gav en kærkommen men tidkrævende lejlighed til nyordning af disse samlinger, en opgave som næppe kunne være gennemført uden et godt arbejdende hold af beskæftigelsesansatte.

Ajourføringen af bibliotekets registre har også kunnet videreføres som beskæftigelsesprojekt, og årets tilvækst af nye bøger blev 549 bind.

Bevaring

For museets andel i Fælleskonserveringen er konserveret 6 bille-

der. Årets øvrige bevaringsindsats har været af forebyggende art, hvor f.eks. nyordningen af arkivaliebestanden har medført, at hovedparten nu opbevares i læg og kasser af syrefrit pap og karton.

Formidling

På museet har været vist to særudstillinger, som begge havde relation til tidligere danske kolonier.

Forårets udstilling, som åbnedes den 15. maj, viste resultater fra et dansk registrerings- og opmålingsprojekt i Tranquebar, og i efteråret præsenterede museet de to billedkunstnere Bodil Kaalunds og Hans Lynges indtryk fra et første besøg i det tidligere Dansk Vestindien. Den sidste udstilling var USA's ambassadør i Danmark mr. Terance A. Todman så venlig at åbne.

Til brug uden for Kronborg producerede museet den lille vandrestilling »Maritim husflid«, som i tiden 16. maj - 16. oktober kunne ses på Amtssygehuset i Helsingør, derefter på Fredensborg bibliotek (20. oktober-1. november) og Allerød hovedbibliotek (3.-24. november). Som ventet nåede besøgstallet på museet i 1986 ikke det foregående års toppunkt (109.924), men det mere typiske 80.863.

Der har i årets løb været afholdt særromvisning for Helsingør kommunes kulturudvalg, Nationalparkrådet, ambassadør Terence A. Todman, Fredningsstyrelsen, Helsingør Sømandsforening og industriministeren. Desuden har Hans Jeppesen holdt følgende foredrag: »Fartøjsbevaring i Danmark«, den 13. januar på et nordisk symposium i Göteborg, »Maritime Communities in Denmark 1850-1950« i Wales på British Folk Life Society's årsmøde 15.-20. september, »Sømandsliv i 1700-tallets store skibe« i Haderslev den 15. oktober.

Faglige forespørgsler, som foranlediger skriftlige svar, udgjorde i 1986 640, heraf omfattede 371 også bestilling af fotografier eller tegninger. Desuden udkom andet bind af Knud Klems værk »Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene« som nr. XIV i serien Søhistoriske Skrifter.

Organisation og samarbejde

Hans Jeppesen har repræsenteret museet i Orlogsmuseets komité, Vikingskibshallens bestyrelse, Landsudvalget for indsamling og bevaring af fotografier, repræsentantskabet for Arktisk Institut, Marinarkæologisk referencegruppe (Mare), kontaktudvalget for Dansk maritim historie- og samfundsforskning, styrelsen for Dansk Kulturhistorisk Museumsforening (DKM) og Skibsbevaringsfonden.

En eller flere af museets medarbejdere har deltaget i følgende møder og kurser: Søfartspuljens møder 17. april og 25.-26. september, Dansk Maritimhistorisk konference 18.-20. april, Statens Museumsnævns (SMN) halvårsmøder 22.-23. maj og 2.-3. oktober, DKM's sommerkursus 1.-9. juli, Træskibssammenslutningens pinsestævne 17.-20. maj.

Lokaler

På grundlag af arkitekt Mikael Sindings istandsættelsesplan for hovedbygningen blev første etape af ialt 3 gennemført i første halvdel af året. Takket være gode håndværkere og præcis styring kunne såvel tidsplan som de økonomiske rammer holdes. Istandsættelsen blev finansieret ved optagelse af et favorabelt lån i Den Danske Bank og ved forbrug af museets formue. Senere håber museet at kunne videreføre dette arbejde, således at der bl.a. kan indrettes en film- og foredragssal samt studierum for gæsteforskere.

Personale

Ved årets begyndelse blev det beklageligvis nødvendigt at afskedige kustode Erik Jensen, og i hans stilling ansattes pr. 1. marts Ole Bent Nielsen. Foruden de fastansattes arbejdskraft har museet haft god gavn af beskæftigelsesbevillinger til: Kåre Lauring, Bert Blom, Helle Ahlstrøm, Pernille Nordby, Dorthé Baes og Jørn Strufe.

GAVELISTE FOR ÅRET 1986

Genstande, malerier og arkivalier

Fru *Irene Bach*, Skærbæk: Emblem fra maskinmesteruniform; fru *Else Bech*, Korsør: Billede af skoleskibet »København« presset i kobberplade samt 1 album med prospektkort og fotos; fru *Inger Budtz-Jørgensen*, Helsingør: Dagbøger og forskellige arkivalier vedr. familien Mathiesen; modelsnedker *Aage Christensen*, Frederikshavn: Træværktøj brugt på Frederikshavn Værft; *A. Eriksen*, Virum: Illustreret notesbog med skildring af barken »Ida«s sejlads til Australien 1871-72; *Eva Fencker*, København: 101 stk. mapper med fotos og avisudklip, der har tilhørt afdøde maskinmester Erik Fencker; skibssingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: Plan over Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 1959; *Handels- og Søfartsmuseets Venner*: Søkortkiste fra omkr. 1850 med søkort, stutflag med bemalet spuns: C.K., føringskiste, der formentlig har tilhørt ostindisk købmand Albrecht Ludvig Schmidt (omkr. 1754-1821); *Bent Hansen*, Hvidovre: fotokopi af selvbiografi ved C.C. Christensen, Marstal; *John Hansen*, Ålsgårde: 4 grundmodeller til metalmodelskibe; maskinchef *Poul R. Hass*, Esbjerg: flaskeskib med bark »Prins Waldemar« af Nordby samt flaskeskib med 3m bark »Persistent« af Nantes; skibsreder *Per Henriksen*, København: Model af Ro/Ro Merc-Multiflex fragtfærge »Mercandian«, 1 kontorflag, 1 bov- og skorstensmærke samt 2 navnebrætter; skibsfører *Poul Hildebrandt*, Helsingør: 2 søfartsbøger der har tilhørt givers bedstefader; *Højgaard & Schultz A/S*, Charlottenlund: Forskelligt materiale vedr. jernbetonskibsbygning; *Aage Jensen*, Ruds Vedby: Forskellige effekter vedr. giverens broder Jens Marius Jensen samt skibsportræt: uindrammet akvarel af S/S »Gerda Toft«; *Jens Peter Jensen*, Sejro: 2 sammenhørende gouacher af ved nat og ved dag samt 2 små skilderier; *Preben Karsten*, Roskilde: Taklet model af krydstoldskonnerten »Argus«; *John T. Larsen*, West Caldwell: Materiale vedr. Moore McCormack's Scantic Line, der i årene 1930-39 sejlede mellem U.S.A. og Skandinavien; *Thorstein Middelboe*, Solrød Strand: Krængningsmåler; maskinmester *Anton Roed Nielsen*, Herlev: Et komplet sejlmagersæt samt 1 skibsportræt; fisker *Aage Nielsen*, Fredericia: Søkort: Bælthavet og Sundet 1848; *Jørgen Nilsson*, Stenløse: Model til sextant; *Svend Erik Olesen*, Snekkersten: 1 skibskiste, uniformsdele, personlige papirer og fotos vedr. Martin Heinrich Bantz; *Flemming John Olsen*, København: Arkivalier vedr. giverens farmoders fader, skibsfører Anton I.C. Trolle (1814-1908); skibssingeniør *Lauritz Rasmussen*, Odense: Plakat »Red Lindø« med brochurer; *Rederiforeningen*, København: Æske med

diverse sejklicheer med »Dansk Dampskibsrederiforening, København«; *Flemming greve af Rosenborg*, Frederiksberg: Udliggerkano; skibsingeniør *Evald Simonsen*, Helsingør: Noter fra skibsingeniør Knud E. Hansens forelæsninger på Helsingør Teknikum, indbundet i 3 bøger: Praktisk skibsbygning I-III, m.m.; *Svend Sommer*, Virum: Skitser til skibsportrætter sign. J. Dahl og årstal; *Kirsten Teglbjerg*, Lyngby: Kaptajnskuffert der har tilhørt giverens fader, kaptajn Christian Vestergaard; ingeniør *Otto Thomsen*, Hellerup: Dagbog ført af giverens morfader Lars Mathias Madsen (1823-1859) bl.a. på Galathea-ekspeditionen; *Bent Wichmann*, Hørsholm: Kompasrose af papir fra firmaet Kelvin, Bottomley & Baird; *Bent Ørberg*, København: Lodskvittering for Kongelig autoriseret Lodseri i København.

Fologaver

Dagny Christensen, Klitmøller; *H. Christiansen*, Snekkersten; arkitekt *Jørgen Emil Engel*, Birkerød, Grønlandsekretariatet, København; *Lokalsamlingen i Skagen*, Skagen; *Harry Nielsen*, Tårup; *Magnus Nybrandt*, København; *Svend Erik Olsen*, Snekkersten; *Erik Villadsen*, Bagsværd.

Boggaver

Inspektør *Aly Abd-el-Dayem*, Esbjerg; museumsleder *Jørgen Barfod*, København; *Elisabeth Bjørn-Petersen*, Helsingør; ingeniørfirmaet *Busch & Co.*, København; *Christie's*, Amsterdam; dr. *Basil Greenhill*, Saltash; *Jens J. Handler*, Nübbel; *Anne Nissen Hansen*, Kolding; dr.phil. *Henning Henningsen*, Helsingør; skibsreder *Per Henriksen*, København; *Charlotte & Leif Holand*, Vordingborg; *Finn Jacobsens forlag*, København; *Kaj Jensen*, Glostrup; møbelrestaurator *Anton Jepsen*, Charlottenlund; *B.E. Juhl*, Charlottenlund; *Bert Klem*, København; forfatter *Palle Lauring*, Virum; *Børge Lind*, Holbæk; *Malmö Museum*; *Henry Meilvang*, København; *Nationalmuseet*, København; grafisk formgiver *Jens Lorentzen*, Humlebæk, skibsingeniør *K.V. Nielsen*, Helsingør; *Roed Nielsen*, Herlev; *Omell Galleries*, London; cand.polit. *Viggo Poulsen*, Espergærde; *Scandinavian Institute of Asian Studies*, København; skibsingeniør *Evald Simonsen*, Helsingør; direktør *Tage Sørensen*, Esbjerg; skibsfører *Søren Thirslund*, Humlebæk.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1986

Indtægter

Indtægt ved forevisning	558.498	
Statens tilskud	1.708.769	
Tilskud fra Museumsrådet for Frederiksborg Amt	14.960	
Tilskud fra Helsingør Kommune	5.500	
Private bidrag ifølge specifikation	153.000	
Renter	11.451	
Arbejdsmarkedsnævnet	716.352	
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbøger, postkort m.v.	28.714	
Fortjeneste ved salg af fotos og tegninger	25.434	
	<u>Kr. 3.222.678</u>	

Udgifter

Gager	2.516.504	
Pensioner	62.131	
Kapacitetsomkostninger	404.784	
Oplysningsvirksomhed:		
Udgivervirksomhed	30.075	
Undervisning	20.551	
Udstillinger	21.929	
Diverse	<u>9.507</u>	82.062
Indsamling:		
Fotos	3.236	
Bevaring	40.700	
Bibliotek	21.522	
Uddannelse	<u>11.797</u>	77.255
Afskrivninger:		
Inventar	2.872	
Hensat til køb af inventar	30.000	
Hensat til evt. istandsættelse af fraflyttede lokaler	<u>15.000</u>	
Udgifter og afskrivninger ialt	3.190.608	
Overskud overført til kapitalkonto	<u>32.070</u>	
	<u>Kr. 3.322.678</u>	

STATUS PR. 31. DECEMBER 1986

Aktiver

Likvide midler:			
Kassebeholdning	6.990		
Postgiro	54.046		
Den Danske Bank	<u>282.200</u>	343.236	
Udestående fordringer		149.894	
Beholdning af kataloger, farvepostkort, platter, bøger m.v.		158.800	
Inventar:			
Anskaffelse i 1986	32.872		
Afskrivning ifølge driftsregnskab	(2.872)		0
Hensat 1. januar 1986	<u>(30.000)</u>		
Lysanlæg:			
Anskaffelsessum	1.518.000		
Afskrivninger pr. 31. december 1986	<u>(910.800)</u>	607.200	
Samlingen:			
Saldo pr. 1. januar 1986			<u>1</u>
			<u>Kr. 1.259.131</u>

Passiver

Diverse kreditorer:			
Inventar	13.540		
A-skat	75.549		
Omkostninger og feriepenge	209.462		
Merværdiafgift	1.906		
Friis Pedersens Arv	100.555		
Venneselskabet	<u>19.000</u>	420.012	
Hensat til køb af inventar		30.000	
Hensat til istandsættelse af fraflyttede lokaler		15.000	
Kapitalkonto for museet:			
Saldo pr. 1. januar 1986	1.065.649		
Afskrivning lysanlæg	(303.600)		
Overskud	<u>32.070</u>	794.119	
			<u>Kr. 1.259.131</u>

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

København, den 3. februar 1987.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

Specifikation af private bidrag 1986

BP Olie-Kompagniet A/S	2.000
Carlsberg Mindelegat for Brygger J.C. Jacobsen ..	30.000
Copenhagen Reefers A/S	5.000
Danmarks Rederiforening	10.000
Dansk Søassurances Fond	1.000
Den Danske Bank	2.500
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel	30.000
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	7.000
A/S Kryolitselskabet Øresund	1.000
Otto Mønstedes Fond	30.000
Magasin du Nord's Fond	5.000
Nordtramp I/S	1.000
Privatbanken i København A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	500
Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	3.500
Dampskibsselskabet Torm	500
Wm. Vetts Fond	10.000
Det Østasiatiske Kompagni A/S	3.000
	<u>Kr. 153.000</u>

De efter 1. januar 1987 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSSENS GAVE

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1986

<i>Indtægter</i>	
Renter af bankindestående	2.201
Overskud overført til kapitalkonto	Kr. 2.201
	<u>2.201</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1986

<i>Aktiver</i>	
Likvide midler:	
Den Danske Bank	22.971
Tilgodehavender:	
Museet (lån til billedbog)	100.555
J. Friis-Pedersens Arv	100.000 200.555
	<u>Kr. 223.526</u>

<i>Passiver</i>	
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1986	221.325
Overskud ifølge driftsregnskab	2.201
	<u>Kr. 223.526</u>

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

København, den 3. februar 1987.

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE HANSEN
statsaut. revisor

ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1986

Indtægter:

Provision ved salg af bogen Sejlskibe	1.060	
Indvundne renter	134.761	
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater	1.271	
		<u>Kr. 137.092</u>

Udgifter:

Renter	23.062	
Gebyrer	2.260	
Revisor	<u>3.660</u>	28.982
Overskud overført til kapitalkonto		108.110
		<u>Kr. 137.092</u>

STATUS PR. 31. DECEMBER 1986

Aktiver:

Likvide midler:		
Den Danske Bank		134.836
Obligationer (kostpriser):		
262.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real		
64.s. 2022	303.399	
398.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real		
63.s. 2012	213.261	
25.000 kr. 10% Krf.Danmark 92.s. 2005	24.563	
58.000 10% Statslån 2004	<u>65.578</u>	606.801
(kursværdi andrager 31/12 1986: 727.928 kr.)		
Pantebreve (værdi = arvekurs):		
136.016 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey,		
Lyngby à 75	102.012	
226.914 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey,		
Lyngby à 55	<u>124.803</u>	226.815
Beholdning af bøger		15.300
Ombygning lokaler (museet):		
Afholdte udgifter	518.844	
Afskrivninger	<u>(172.948)</u>	345.896
		<u>Kr. 1.329.648</u>

Passiver

Den Danske Bank		271.976	
Skyldig merværdiafgift		137	
Skyldige omkostninger		3.660	
Restgæld ombygning lokaler museet		5.485	
Generalkonsul L.O.G. Amundsens gave		100.000	
Kapitalkonto:			
Saldo 1. januar 1986	1.003.356		
Afskrivning ombygning lokaler museet	(172.948)		
Kursregulering pantebreve samt udtr. obl.	9.872		
Overskud ifølge driftsregnskab	108.110	948.390	
		<u>Kr. 1.329.648</u>	

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

København, den 3. februar 1987

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

MUSEETS SALGSARTIKLER

I serien Søhistoriske Skrifter kan endnu 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.
- IX-XI. SEJLSKIBE, opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen*, I: Danskbyggede træskibe (1980), pris kr. 148,00; II: De sidste i Grønlandsfarten (1981), pris kr. 148,00; III: Nordiske fartøjer (1982), pris kr. 148,00.
- 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.
-

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. Pris kr. 50,00.

PLAKATER:

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* i 1948. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.

Museets nye plakat, tegnet af grafikerken *Karin Birgitte Lund* i 1985. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nugældende moms.

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

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BESTYRELSE

(pr. 1/9 1987)

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

Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R¹.

Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.

Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R¹.

Arkitekt m.a.a. MIKAEL SINDING.

Borgmester KNUD AXELSEN.

Museumsdirektør HANS JEPPESEN, kasserer og sekretær.

ÆRESMEDLEM:

Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM

Personale:

Assistent Hanne Besser

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Beretning for 1986-87

Den årlige generalforsamling afholdtes onsdag den 26. august 1987 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Ca. 150 medlemmer var mødt op, hvoraf en del først så museets nyåbnede særudstilling »Skibsportrættet«.

Formanden Henning Henningsen bød velkommen, og den af bestyrelsen foreslåede dirigent, stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard blev valgt.

I sin beretning anførte formanden, at 1986-87 havde været et roligt år for Venneselskabet, hvad man derimod ikke kunne sige om museet i de forløbne måneder. Museet havde ligesom Kronborg slot været udsat for både et økonomisk og kulturelt chok på grund af vagtpersonalets månedlange strejke, som især ramte hårdt på det finansielle område og havde været til stor forbavselse og sorg for tusinder af turister fra hele verden, hvoraf mange kom til landet for at besøge både slottet og museet. Man må undres over, at et sådant slag mod vor betydningsfulde kulturelle turistindsats har været mulig, uden at nogen tilsyneladende har gjort mere ved det udover at beklage det. Mange medlemmer af vort selskab, der jo har gratis adgang til museet, har ikke kunnet udnytte denne ret. Det hele har været en utålelig og meningsløs situation.

Selskabet havde pr. 1. august 1987 1372 medlemmer, hvoraf 93 er livsvarige. En del kontingenter var dog ikke kommet ind endnu.

Sidste år blev det omtalt, at selskabet i forening med museet havde anskaffet et dataanlæg af passende størrelse, bl.a. for at registrere vore medlemmers kontingentindbetalinger, adresse-

forandringer osv. Efter de modtagne oplysninger fungerer anlægget meget tilfredsstillende og sparer mange arbejdstimer.

Den planlagte serie på seks glaspokaler i vort tiltag »Maritim kunst« afsluttedes i efteråret 1986 med den smukke Grønlandsfarerpokal, visende skonnerten »Aurora«. Da ikke så få medlemmer har ytret ønske om, at serien kunne fortsætte lidt endnu, besluttede bestyrelsen at gå videre med et par numre. Man har udvalgt en Østersøfarerpokal (kuf »Adventure« af Dragør) og en Islandsfarerpokal (skonnerten »Marie Louise« af København). Af de hidtil udsendte er kun 11 stk. tilbage af 1985-pokalen og 19 af 1986.

Som et nyt initiativ har bestyrelsen desuden besluttet forsøgsvis at lade fremstille en serie hedvinsglas sideløbende med pokalerne. Tanken er, at de skal prydes med indgraverede motiver af forskellige knob, også tegnet af Per Bøgh. Vi starter med to i år. Som et resultat af bestyrelsens tankeudvekslinger om videre ideer til maritim kunst har den ladet fremstille en halvmodel af jagten »De fire Brødre« (1794), foreløbig i ét eksemplar. Det drejer sig om en håndlavet, meget dekorativ snedkermodel, og den er derfor ikke helt billig. Hvis man kan lade fremstille og få solgt et rimeligt, ikke altfor stort antal stykker pr. år, ville det kunne give en pæn fortjeneste for selskabet og dermed for museet. Eksemplaret ville blive solgt ved en lille rask auktion efter generalforsamlingen for at måle interessen for ideen.

Vor store succes var i sin tid kompasplatterne, men den kan vi desværre ikke gentage, da der simpelthen ikke findes flere egnede kompasroser at benytte som forlæg. Vi har endnu nogle enkelte eksemplarer tilbage af 1980-platten, der afbilder Christian IV's kompas fra 1595 på Rosenborg. Af de maleriske kalkmalerifliser, hvoraf der kun kom fire, idet serien desværre trods vore forhåbninger ikke slog an, kan alle numre endnu fås, selv om oplaget svinder ind. Af 1983-flisen er der f.eks. kun 11 tilbage.

Herefter gav formanden oplysninger om indholdet af den

kommende årbog 1987, nr. 46 i rækken, og henviste til de mange værdifulde bidrag, der havde været i de tidligere bind af årbøgerne. Af disse var en hel del tilbage endnu, selv om flere årgange er udsolgte. Da disse restoplæg optager en del kostbar hyldeplads på museet, har man besluttet at give medlemmerne et favorabelt tilbud, så de kan købe ældre årbøger til og med 1980 for en rund sum i form af bogpakker. Mange har gjort brug heraf.

Arvesagen efter vort afdøde medlem, advokat Sture Hövden i Stockholm, har vist sig at være særdeles kompliceret og er derfor trukket i langdrag fra år til år. Et forslag om en hurtig afløsning af summen er nu til behandling i det svenske rigsskatteværk, og vi håber, at sagen snart kan klares.

I modsætning til tidligere har der i regnskabsåret ikke været bevilget specielle gaver til museet.

På bestyrelsens og egne vegne takkede formanden til slut de mange bidragydere, der som sædvanlig har hjulpet os økonomisk med årbogens trykning. Også en tak til pressen, som altid har været positiv i sin omtale af selskabets arbejde, og til Kronborg slotsforvaltning, der beredvilligt har givet os tilladelse til, traditionen tro, at benytte Erik af Pommerns Kammer til generalforsamlingen. Endelig rettede han en tak til medlemmerne for aktiv interesse og trofasthed over for selskabet og dermed for Handels- og Søfartsmuseet.

Formandens beretning blev godkendt.

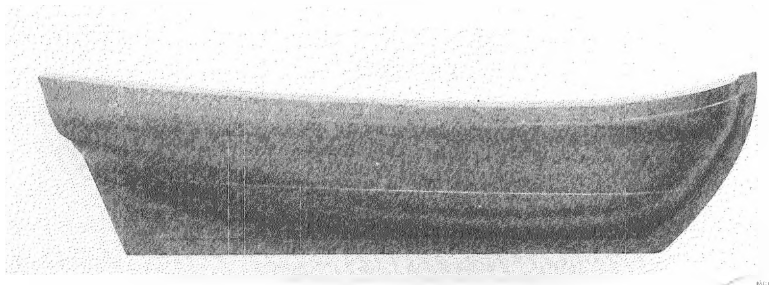
Derefter orienterede museumsdirektør Hans Jeppesen om større begivenheder på museet siden sidste generalforsamling (jfr. museets beretning). Museets egen særudstilling »Skibspor-trættet« havde på grund af strejken i flere måneder måttet vente på sit publikum, mange gæster var gået forgæves, og museet havde mistet mere end 300.000 kr. i entréindtægter. Resten af 1987 ville i høj grad blive præget af planlægning af en gradvis fornyelse af den permanente udstilling, og de første resultater vil være synlige fra næste år.

Hans Jeppesen forelagde derefter som kasserer regnskabet, der godkendtes.

På valg til bestyrelsen var i henhold til lovenes § 5 Arne Holm, Niels Hahn-Petersen og Jens M. Barfoed, som alle genvalgtes.

På bestyrelsens vegne motiverede Hans Jeppesen et forslag om at forhøje kontingentet for personlige medlemmer til 120 kr. og for firmaer samt institutioner til 350 kr. Forslaget godkendtes uden diskussion.

Der var ikke indkommet forslag fra medlemmerne. Under eventuelt spurgte Hans Jeppesen, om medlemmerne ville være interesseret i, at selskabet prøvede at arrangere maritime museumsrejser i fremtiden, f.eks. foreslog han som start en ekskursion til Oslo. Flere mente, at ideen var god.



Halvmodel af jagten »De fire Brødre«, udført af Børge Brender i 1987. Da modellen på auktionen ved Venneselskabets generalforsamling (se s. 235) opnåede en pris af kr. 3.500,-, vil der blive fremstillet indtil 10 nummererede eksemplarer. Bestilling ved henvendelse til museet. *Half model of the yacht »De fire Brødre« (the Four Brothers) made by Børge Brender in 1987. As the model fetched a price of D.kr. 3,500 in the auction held at the Annual General Meeting of the Friends of the Maritime Museum (see p. 235) additional models will be made up to a total of ten numbered copies. Orders should be placed with the Museum.*

Efter afslutningen af generalforsamlingen gik man med Hans Jeppesen som en fornøjelig auktionarius over til bortauktionering af den omtalte halvmodel af jagten »De fire Brødre«, som modelbygger Børge Brender har udført efter museets anvisning. Da højeste bud blev på 3.500 kr., vil der være økonomisk grundlag for at videreføre ideen med at lade fremstille op til ti nummererede kopier.

Efter det traditionelle samvær med indtagelse af en lille forfriskning afsluttedes aftenen med et interessant lysbilledforedrag »Havbundens fortidsminder« af den som bidrager til årbogen velkendte cand.mag. Birger Thomsen fra Skov- og Naturstyrelsen.

NYTILKOMNE MEDLEMMER
(fra 1. september 1986 til 1. oktober 1987)

Andersen, Jørgen, Hundested
Bach, Henning, Sønderborg
Bennick, Jørgen, Saksøbing
Borg, Bente, Frederiksberg
Brøndum, Ove, Helsingør
Bühling, Wolfgang, Tyskland
Christensen, Gerd, Faxe
Christensen, Ole, København
Colding-Jørgensen, Peter, Helsingør
Det Nordjydske Landsbibliotek, Ålborg
Dwinger Marineconsult, Hørsholm
Dyre, Palle, Humlebæk
Fage-Pedersen, Jens, Humlebæk
Falck, Kaj, Nyborg
Hansen, Hans, Gentofte
Hoby, Th., Helsingør
Holm, Kaj H., Vejle
Hvino, Helmuth, Nørresundby
Jensen, Hanne Juul, Middelfart
Jensen, Knud Severin, Fakse Ladeplads
Jensen, Morten Kvist, Helsingør
Jensen, Preben, Vejle
Jørgensen, E., Holland
Jørgensen, Sigurd, Broby
Knak, Martin, Varde
Leth, Ivan, Sindal
Lieberg, Helge Egtved
Malmgren, Marianne, Helsingør
Pedersen, Holger Juul, Højbjerg
Perner, Gunnar, København
Rasmussen, Frank, Munkebo
Rønholm, Kristian, Ebeltoft
Schachtschabel, Kurt, Færøerne
Schmidt, Ole, Helsingør
Schnakenburg, Kisser, Rungsted Kyst
Stabell, Torben, Ørby
Steffensen, John, Toftlund
Stubkjær, K., Munkebo
Sørensen, Tage G., Frederiksberg
Tønnesen, Werner, Frederiksberg
Tullin, Thomas V., Sverige
Viland, Jens, Hvidovre
Wiinholt, Jim, Humlebæk
Zilmer, Karl, Hellerup
Aahard, Johs., Søborg

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1986 TIL 31. MARTS 1987

<i>Indtægter:</i>			
Kontingenter og bidrag fra medlemmer			133.550
Fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser:			
Salg ekskl. moms		123.128	
– Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1.april 1986	73.880		
Købspris for glaspokaler og fliser	62.038		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	<u>10.262</u>		
		146.180	
– Beholdning af platter, glaspokaler og fliser pr. 31. marts 1987	<u>64.419</u>	81.761	41.367
Salg af EDB-arbejder			4.000
Renter af bank, postgiro og obligationer			12.278
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat			<u>15.000</u>
			<u>Kr. 206.195</u>

<i>Udgifter:</i>			
Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:			
Årbog 1986:			
Udgivelse af årbog	142.984		
Porto til udsendelse	<u>14.502</u>		
		157.486	
– Salg af årbøger og særtryk	20.949		
Tilskud til årbog 1986	<u>14.050</u>	34.999	122.487
Gager og feriepenge			51.695
Diverse omkostninger:			
Porto, fragt m.v.	11.907		
Kontorhold, tryksager, EDB-assistance m.v.	17.899		
Revision og regnskabsassistance	13.400		
Diverse udgifter	<u>1.742</u>		44.948
Afskrivning på EDB-anlæg		<u>10.870</u>	230.000
– underskud, der overføres til kapitalkonto			<u>(23.805)</u>
			<u>Kr. 206.195</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1987

Aktiver:

Likvide midler:			
Kassebeholdning	1.257		
Den Danske Bank, Helsingør	121.924		
Postgiro	4.141		127.322
Debitorer:			
Tilgodehavende vedr. årbog og platter	4.583		
Tilgodehavende moms	617		5.200
Mellemregning med fhv. skibsfører			
Harald Læssøe Barfoeds legat			15.000
Beholdning af platter, glaspokaler og fliser			64.419
Obligationer (kursværdi):			
Kr. 8.900 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 85	6.800		
Kr. 41.500 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028 à 59	24.485		
Kr. 8.900 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. 2011 à 66¼	5.896		
Kr. 31.700 7% Københ.Kreditf. 15.s.1.a. 2018 à 65	20.605		57.786
Inventar:			
Saldo pr. 1. april 1986	10.000		
+ programmer m.v. tilgæet i 1986/87	8.370		
	18.370		
--afskrivning	10.870		7.500
		Kr. 277.227	

Passiver:

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger			22.035
Reservefond:			
Saldo pr. 1. april 1986			50.048
Kapitalkonto:			
Saldo pr. 1. april 1986	246.961		
–kursregulering af obligationer i behold	18.012		
–underskud ifølge driftsregnskab	23.805	41.817	205.144
		Kr. 277.227	

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 10. april 1987.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

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

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1986 TIL 31. MARTS 1987

Indtægter:

Renter og udbytter:	
Bankindestående	3.248
Obligationer	12.840
	<u>Kr. 16.088</u>

Udgifter:

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	15.000
Depotgebyrer	75 15.075
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto	1.013
	<u>Kr. 16.088</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1987

Aktiver:

Likvide midler:	
Den Danske Bank, Helsingør, bankbog	61.030
Værdipapirer:	
Obligationer (kursværdi):	
Kr. 105.000 12% Kreditf. Danmark alm. real 64.s. 2022 à 94¼	99.225
	<u>Kr. 160.255</u>

Passiver:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner		15.000
Kapitalkonto:		
Legat ifølge testamente	100.000	
Gevinst- og tabskonto:		
Saldo pr. 1. april 1986	58.844	
+Overskud ifølge driftsregnskab	1.013	
	59.857	
–Kursregulering af obligationer i behold	14.602	45.255 145.255
		<u>Kr. 160.255</u>

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

København, den 10. april 1987.

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:

Carlsberg Bryggerierne

Den Danske Bank af 1871 A/S

A/S Kjøbenhavns Handelsbank

Københavns Havnevæsen

Lemvigh-Müller & Munck A/S's Fond

E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabrikker A/S

Privatbanken

Scandinavian Ferry Lines

Tuborgs Bryggerier A/S

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

Texaco 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:

Bogpakke: Årbog 1968-80 ialt 13 bind for kr. 130,00

Enkeltbind: 1944-80 pr. stk. kr. 20,00

Årbog: 1981, 82, 83 pr. stk. kr. 75,00

Årbog: 1984, 85, 86 pr. stk. kr. 100,00

(Årbog 1942-44, 1948, 1950-67 er udsolgt)

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. 120,00 årligt for personer, kr. 350,00 for institutioner eller firmaer.

MARITIM KUNST

Udgivet af
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

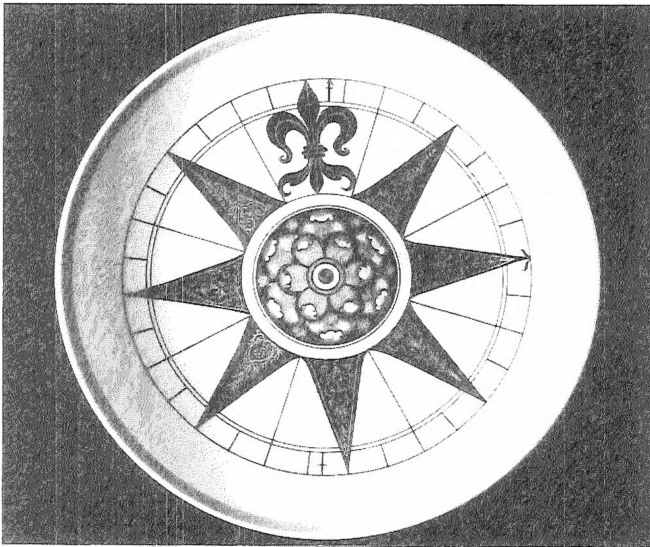
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på
Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02 21 06 85).

Alle priser er ekskl. moms og forsendelsesomkostninger.

Kompasplatter

Af den siden 1970 udsendte kompasplatteserie er endnu
et mindre oplag af 1980 på lager.

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



Kompasplatte 1980

Kalkmalerifliser

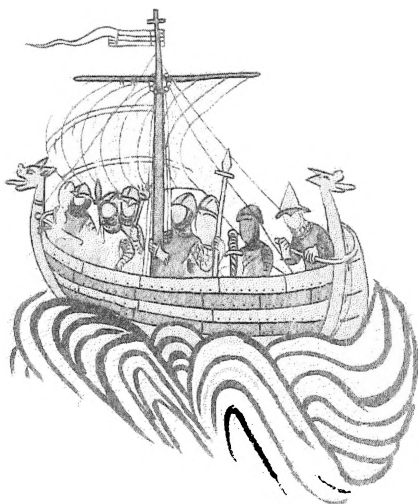
Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15x15 cm), i de originale farver, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik.

Flise 1981 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«
(motiv fra Højby Kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),
kr. 123,00

Flise 1982 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde«
(motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),
kr. 123,00

Flise 1983 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«
(motiv fra Skamstrup kirke ved Holbæk fra 1300-årene),
kr. 123,00

Flise 1984 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde«,
(motiv fra Skamstrup kirke ved Holbæk fra 1300-årene),
kr. 123,00



Kalkmaleriflise 1984

Glaspokaler

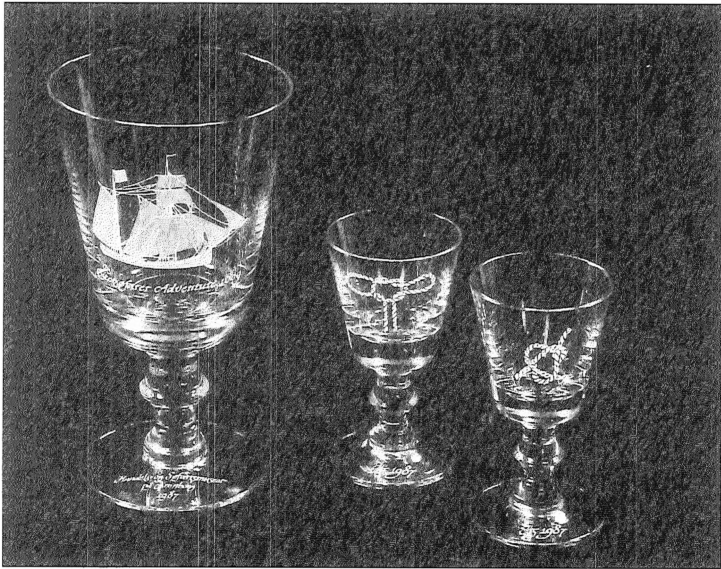
Med indslebne gengivelser af danske langfarere fra 16-1700-årene, udført i pokaltypen Wellington (159 mm høj) af Holmegaards Glasværker.

Pokal 1985 med motiv af Middelhavsfarer, briggen »Harmonie«, 1804, kr. 209,00

Pokal 1986 med motiv af Grønlandsfarer, skonnerten »Aurora«, 1811, kr. 209,00

Pokal 1987 med motiv af Østersøfarer, kuffen »Adventure«, 1809, kr. 225,50

Snaps-/hedvinsglas med motiv af forskellige knob, 1×2 stk., kr. 205,00



Østersøfarerpokal og snaps-/hedvinsglas med knob 1987