



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Handels- og Søfartsmuseet
på Kronborg . *Årbog 1991*





Omslag, forside: M/S "Selandia" malet af Søren Brunoe 1962. Skænket af ØK til Maskinmestrenes Forening i 1973 i anledning af foreningens 100 års jubilæum. Niels Elswing fot. *Front cover: The M/S "Selandia" painted by Søren Brunoe 1962. In 1973 it was donated by the East Asiatic Company to the Society of Ship's Engineers for the Society's 100th anniversary. Photo: Niels Elswing.*

Omslag, bagside: Fortet Dansborg i Trankebar. På forstranden et par optrukne sellinger, de indfødtes brændingsbåde. Tegning af Fr. Zimmer, 3. styrmand på fregatten "Grev Laurvig" 1927. RA. Søe Etatsens Arkiv nr. 348B. *Back cover: Dansborg Fort in Tranquebar. A couple of sellings, the native surf boats, can be seen pulled up on to the foreshore. Drawing by Fr. Zimmer, third mate on board the "Grev Laurvig" 1727. The Danish National Archives, the Navy Archives, no. 348B.*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . *Årbog 1991*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1991 (bind 50 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 unomat.

Redaktion: Hans Jeppesen,

Hanne Poulsen,

Kåre Lauring og Bert Blom.

Oversætter: Len Nossell.

Lay-out: Jens Lorentzen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-00-6

ISSN 0085-1418

Bogladepriis kr. 200,00.

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.

Aftryk af 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

Michael Andersen: Erik af Pommerns barndomshjem i Darłowo. <i>(Erik af Pomerania's Childhood Home)</i>	7
Paul Bell: M/S "Selandia", Danmarks første motorskib. <i>(M/S "Selandia", Denmark's First Motor Vessel)</i>	19
Erik Gøbel: Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838. <i>(Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838)</i>	37
Jens Christian Mohr: A.E. Sørensens rederier. <i>(A .E. Sørensen's Shipping Companies)</i>	73
Karl Peder Pedersen: Tranquebars sidste selling. <i>(Tranquebar's Last Selling)</i>	95
Hans Jeppesen: Færgefolk ved Helsingør år 1989. <i>(Life on Board a Ferry)</i>	103
Museets protektor og komité	118
Museets personale.....	118
Museets beretning for 1990.....	119
Museets vedtægter	124
Gavliste for året 1990	127
Museets regnskab for 1990	129
Museets salgsartikler	132
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	133
Selskabets beretning for 1990-91	133
Selskabets nytilkomne medlemmer	137
Selskabets regnskab for 1990-91	138
Selskabets salgsartikler.....	142
5-års register til årbøgerne 1987-91	146

*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, til 1977-81 i årbog 1982,
til 1982-86 i årbog 1986 og 1987-91 i årbog 1991.
Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1997.*

Michael Andersen: Erik af Pommerns barndomshjem i Darłowo

Den middelalderlige ringborg Krogen eller Ørekrog var Kronborgs forgænger. Selvom dele af dette anlægs større huse stadig ses indkapslet i Kronborgs mure, er det svært at forestille os borgens fremtoning. Forbilledet for Krogen var imidlertid slottet i Darłowo, byherrens barndomshjem, der i store træk endnu står. Middelalderarkæologen Michael Andersen har studeret dette slots bygningshistorie og drager ud fra sin viden sammenligninger mellem de to borge eller slotte.

Bag Kronborgs prægtige mure gemmer sig resterne af et ikke mindre spændende bygningsværk: Krogen. Denne Kronborgs forgænger er bevaret i ikke ringe udstrækning og kan ses flere steder i bygningskomplekset, bl.a. fra Handels- og Søfartsmuseets udstilling. Ydermere er vi i den lykkelige situation, at der findes en tegning bevaret af anlægget, helt tilbage fra 1559, tegnet af den tyske fæstningsbygger Hans von Dieskau, som Christian III havde hidkaldt for at ombygge borgen efter moderne principper¹.

Tegningen er bemærkelsesværdig ved at være den ældste bevarede plan over en dansk borg. Med udgangspunkt i den er det muligt at foretage en meget nøjagtig rekonstruktion af Krogen. Alligevel er det muligt at komme det oprindelige bygningsværk endnu nærmere. Krogen har en nær parallel i Polen, som det kan være udbytterigt at studere nærmere. Ste-

det hedder Darłowo, en kystby omtrent 200 km vest for Gdansk. Det kan synes noget langt af led, men der er en naturlig forbindelse til Danmark: Dette slot var Erik af Pommerns barndomshjem.

Vi begynder i Helsingør. Det ældste bygningsværk på slotsbanken ved Øresund er en mægtig ringmur af teglsten, der danner et kvadrat med ca. 80 meter lange sider. Den oprindelige højde kan man kun gisne om i dag, men der har været tale om et anseligt anlæg. Det fremgår alene af murtykkelsen, som er ca. 2 meter i nord og vest, og hele 4 meter på de to sider mod land, mod syd og øst. Fundamentet af kampesten når ned under grundvandet.

Det er uvist, hvornår opførelsen er blevet iværksat. Denne type borganlæg er velkendt i 1300-tallets 2. halvdel, og det er da også blevet foreslået, at dateringen skal henføres til dronning Margrethe I's regeringstid 1387-1412². Byggeriet er blevet videreført med opførelsen af trappetårne, som har ført op til den tømrede skyttegang, der må have kronet anlægget.

Dernæst, formentlig på efterfølgeren Erik af Pommerns tid (1412-1439), er borggården blevet bebygget med i det mindste tre stenhuse og et par småhuse af bindingsværk. Det egentlige slot bliver derfor almindeligvis tilskrevet Erik af Pommern. Vi ved, det eksisterede i 1427, for det år beklagede kong Erik sig over, at da nogle preussiske skibe sejlede forbi Krogen, "skød de



De tre borge Krogen, Visborg og Darłowo er forbundet ved sejlruterne over Østersøen. SKALK 1990, nr. 2. *The three castles Krogen, Visborg and Darłowo are connected by the sea lanes across the Baltic Sea.*

Huset i nordøst må have rummet kongens bolig. Her finder man det bekendte "Erik af Pommerns kammer", som er knyttet til kongen i kraft af den kalkmalede dekoration omkring det særegne cirkulære vindue, som endnu er bevaret. I dag finder man dette rum i Kronborgs stueetage, men oprindeligt har det været beliggende på 1. sal. Den nuværende slotsgård er nemlig hævet ca. 2 meter i forhold til det middelalderlige borgterræn.

Opførelsen af ringmursborge har en lang tradition her i landet. Valdemarstidens borganlæg var således omgivet af en uregelmæssig ringmur. Det gælder Kalundborg, Søborg, Tårn- borg, Lilleborg - for blot at nævne nogle eksempler. Det er imidlertid et særkende for 1300-tallets ringmursanlæg, at de er meget regelmæssige. Siderne er rette, og grundplanen bygget op omkring en firkant med retvinklede hjørner. Forbillederne skal man måske søge i den række af borge, som Den Tyske Orden lod opføre i Preussen og op gennem de baltiske lande⁴. Og så er der ikke langt til Darłowo.

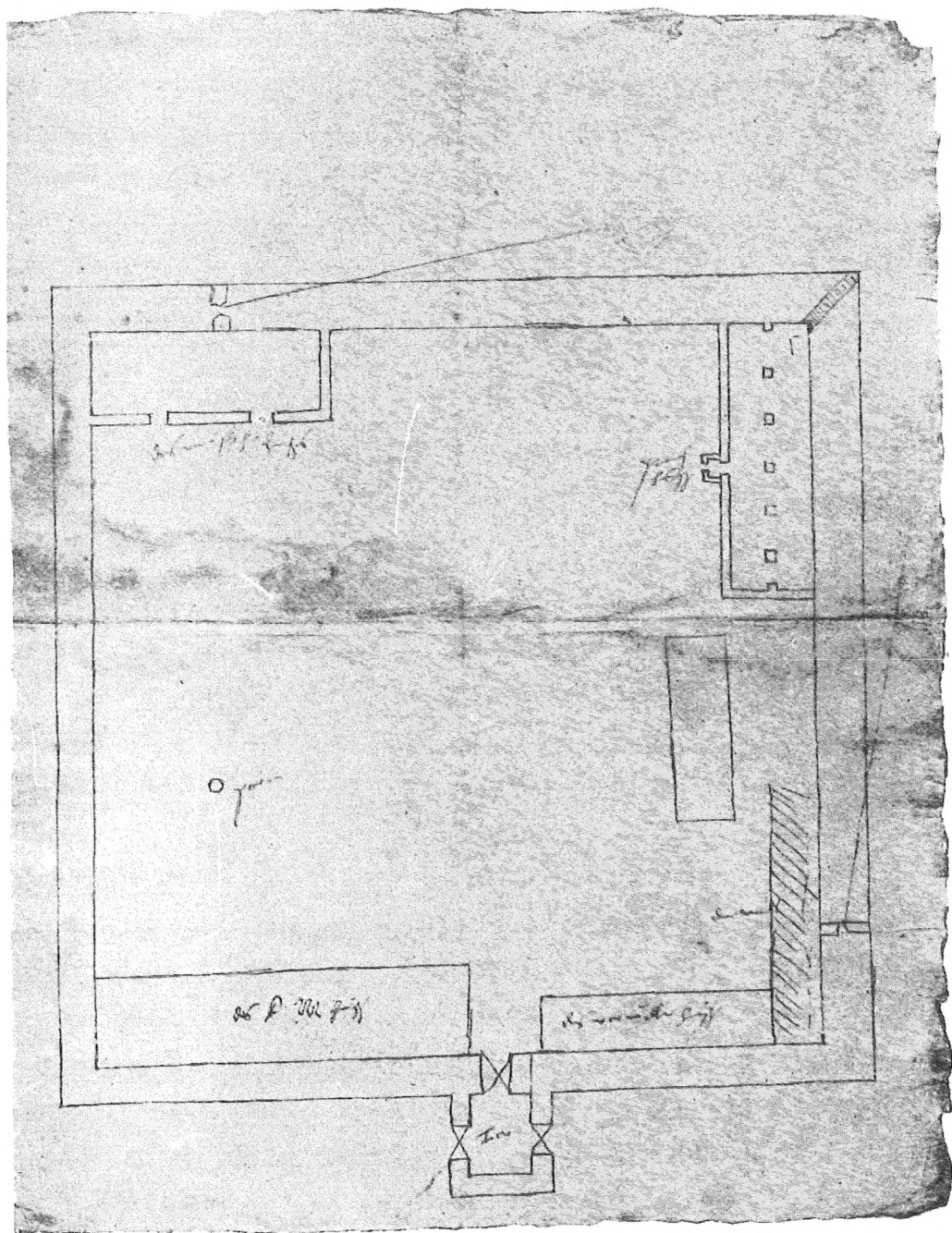
Når dette slot i det følgende skal omtales nærmere, er det som nævnt fordi, det var Erik af Pommerns barndomshjem. Senere skulle det vise sig også at blive hans aftægtsbolig. Det må

alle på fjendtlig vis med deres bøsser på slottet".

Stenhusene er blevet rejst op til ringmuren i sydøst, sydvest og nordøst. Det er disse prægtige teglstenshuse, som man tilligemed ringmuren finder væsentlige dele af bevaret bag Kronborgs mure. De små huse af bindingsværk lå i nordvest. De blev ødelagt under Grevens Fejde 1536, men kendes fra arkæologiske undersøgelser 1979-80⁵. Endelig har der mod nord været en portbygning, som det fremgår af Dieskaus tegning. På grundplanen ser den temmelig ydmyg ud, men der kan meget vel have været tale om borgens pryd, et prægtigt tårn.

Stenhuset i sydvest har rummet en stor sal overhælvbet med seks stjernehvælv. Det er her, man holdt møder og gæstebud. To af husets høje spidsbuede vinduer mod slotsgården er endnu bevaret i vestenden af Kronborgs sydfløj. Også i det sydøstre stenhus er der bevaret et sådant vindue.

Hans von Dieskaus plan over Krogen 1559. Porttårnet var opført mod nord, og tegningen har således nord nedad. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1930. *Hans von Dieskaus' plan of Krogen from 1559. The gate tower was built facing north, so the drawing has been made with north pointing downwards.*



her være på sin plads kort at resumere denne dynamiske konges brogede livsforløb.

Erik blev født i Darłowo 1382 som søn af den pommerske hertug Vartislav VII. og Maria af Mecklenburg. Ved dåben fik han det slaviske navn Bugislav, og ingen kunne da drømme om, at han engang skulle blive konge af de nordiske riger Danmark, Norge og Sverige. Imidlertid døde Margrethe I's søn Oluf i 1387, og da han var enebarn, måtte man til at se sig om i kongeslægten efter en ny tronarving. Omstændighederne gjorde, at man måtte helt til Darłowo for at finde et emne: Den lille Bugislav. Og det var i flere henseender langt væk, for tilknytningen til Danmark bestod i, at han var oldebarn af Valdemar Atterdag. Maria af Mecklenburg havde kong Valdemar som morfar.

Margrethe I hentede den da seksårige Bugislav til Norden, hvor han nogle år senere blev kronet til konge under sit nye navn: Erik. Efter Margrethes død 1412 skulle Erik af Pommern snart vise sig som en ualmindelig dynamisk regent. Han gjorde Øresundsregionen til centrum i det danske rige ved at gøre København til hovedstad, grundlægge Landskrona som handelsby på østkysten, og sidst men ikke mindst ved at iværksætte opkrævningen af Øresundstold, kilden til Helsingørs rigdom helt frem til 1857. Det er i lyset af den nye told, at vi skal se Erik af Pommerns interesse for Krogen. Alle hans dyder til trods endte han imidlertid med at blive fordrevet fra sine riger. Det var i

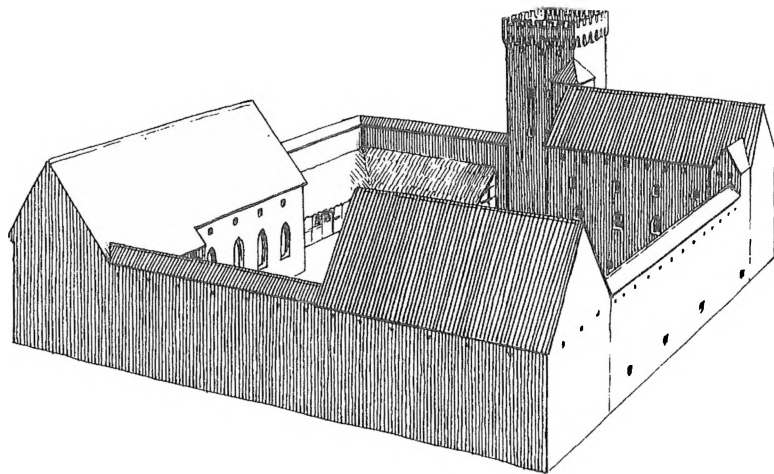
Rekonstruktion af Krogen. Borgen har været så omfangsrig, at de tre store stenhuse ikke har været indbyrdes forbundne. Rikke Agnete Olsen: Borge i Danmark, 1986. *Reconstruction of Krogen. The castle had such a big circumference that the three large stone buildings did not adjoin each other.*

valgkongedømmets tid, og rigsrådene i Danmark og Sverige opsigde ham ganske enkelt.

Erik af Pommern drog i eksil, først til Gotland, hvor han også havde ladet en borg opføre: Visborg ved Visby. Også det har været et regelmæssigt ringmursanlæg, men der er kun meget lidt bevaret af det.

Efter ti år på Gotland måtte Erik endnu engang flygte. Han var 67 år, da han drog på sin sidste rejse ad Pommern til. Med sig havde han sin frille Cæcilie (dronningen, den engelske kongedatter Philippa, var forlængst død) samt nogle af sine skatte. Han valgte at tage ophold i sit barndomshjem: Slottet i Darłowo. Det var blevet hans, efter at faderen var død 1395 på pilgrimsrejse til Det Hellige Land. Erik arvede herved titlen som hertug af Pommern-Stolp. Og det var som pommersk hertug, Erik levede de sidste ti år af sit liv, til døden indhentede ham i barndomshjemmet 1459.

Darłowo var en hansestad og som sådan sikkert bedre kendt under sit tyske navn: Rügenwalde. Det tyske navn betyder rygboernes skov, og vidner om en gammel forbindelse mellem dette sted og øen Rügen. Den første gang byens navn er nævnt, i 1271, er det da også i forbin-



Store dele af Krogens sydvestre hus er bevaret. Bag høje spidsbuede vinduer lå slottets store overhvævede sal. H&S foto. *Large sections of Krogen's south-west building have been preserved. Behind the high Gothic windows was the great vaulted hall of the castle. DMM photo.*

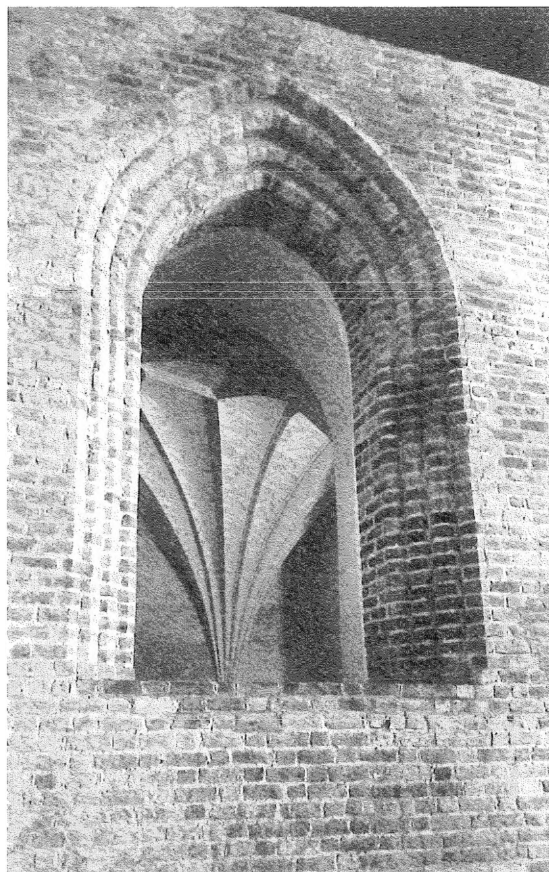
delse med overdragelse af to af dens gårde fra fyrst Wizlaw II af Rügen til et kloster³. Rügenwalde hørte ikke til de mest betydende i hanseforbundet. Hertil skal dog lægges, at den blev residensby for hertugerne af Pommern-Stolp.

Siden 1368 var Darłowo fyrstesæde, og denne status blev bibeholdt til den sidste fyrste døde barnløs i 1637. Herefter overgik slottet til Brandenburg, og kom 1701 til Preussen.

Det var Erik af Pommerns bedstefar, Bugislav V, efter hvem han sikkert er blevet opkaldt, der lod slottet opføre i årene 1352-72. Størsteparten er bevaret. Kun vestfløjen mangler. Den nedbrændte i slutningen af 1700-tallet og blev ikke genopført. Hele slottet er i årene 1970-88 blevet gennemgribende restaureret. Man har tillige benyttet lejligheden til at fjerne sporene efter bygningernes senere indretning til fremmede formål. Slottet fremtræder derfor i dag som et helt igennem gotisk anlæg, berøvet sporene efter de seneste århundreder af dets historie, men på den anden side som et overordentlig interessant eksempel på en borgtype fra det 14. århundrede.

Der kan ikke være tvivl om, at Erik af Pommern havde barndomshjemmet i Darłowo i baghovedet, da han lod Krogens bygninger opføre. Den velbevarede pommerske borg bliver derfor nøglen til en bedre forståelse af Krogen.

Erik af Pommerns bedstefar, hertug Bugislav V, lod sit slot opføre på en lille ø i floden Wieprza (tysk: Wipper), lidt syd for byen. Slottet blev



opført af teglsten, som var den almindelige bygningssten på denne tid såvel i Danmark som i hansestæderne langs Østersøens sydkyst.

Man udlagde et omtrent kvadratisk anlæg i form af en ringmur, i højden 14-16 meter, som afsluttede en gård. Siderne måler henholdsvis 32 og 34 meter. De er altså kun knap halvt så lange som Krogens. Langs ringmurens inderside lå bygningerne samlet omkring en åben gårdsplads. Mod syd opførtes et tårn, som i dag måler 23 meter i højden. Foran dette blev der noget senere tilføjet en portbygning. Den eksi-

sterer ikke mere, men lod sig i 1970 påvise ved en arkæologisk undersøgelse⁶.

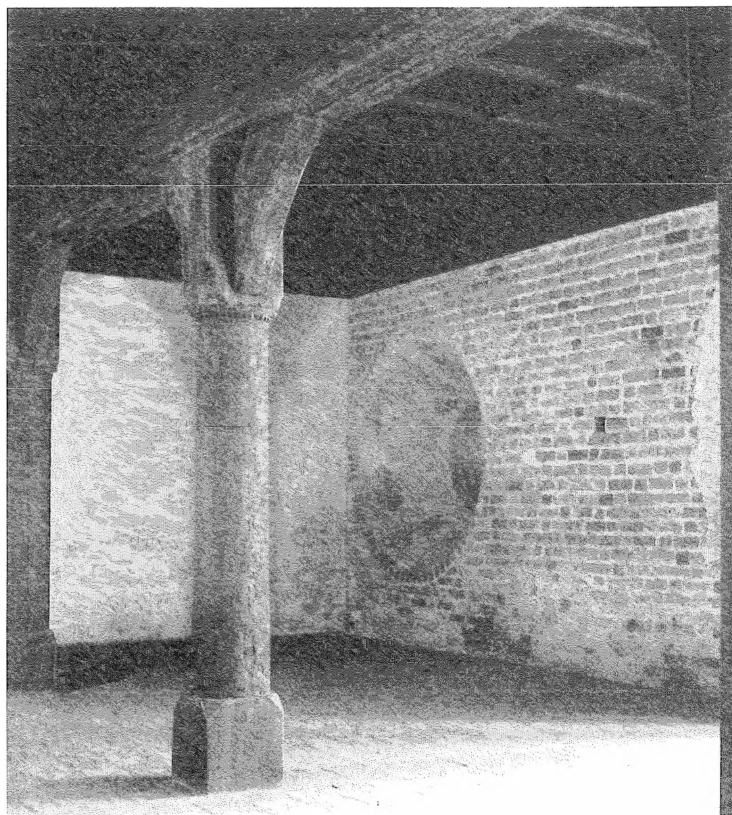
Oprindeligt forbandt indvendige trapper etagerne, men i 1538 opførte man et udvendigt otekantet trappetårn. Det oprindelige tårn var en såkaldt barfred. Det rummede ud over de forsvarsmæssige funktioner også værelser for den hertugelige familie, et lille kapel og et skatkammer. I ufredstid var tårnet slottets sikreste opholdssted, hvorfra det sidste forsvar skulle finde sted. Til daglig må det dog have været noget trangt, men her kunne man tillige disponere over de øvrige fløje.

Mod vest fandtes den egentlige beboelsesfløj med hertugens bolig, "palatiet", resterne af hvilket blev nedrevet 1833. Her fandtes tillige slottets køkken. I østfløjen havde man indrettet slottets mægtige overhængede sal bag store spidsbuede vinduer. Mod nord fandtes endnu en port samt en portbygning, noget yngre end de tre øvrige fløje. Erik af Pommern skal have opstillet kanoner i dens øverste (nu forsvundne) stokværk, altså vendt mod byen.

Det pommerske hertugslot adskiller sig fra Krogen ikke blot ved sin lidenhed, men som følge heraf ved at være mere kompakt. Mens Krogens bygninger har ligget adskilt fra hinanden i temmelig stor indbyrdes afstand, så er de enkelte bygningselementer i Darłowo tæt forbundne, tvunget dertil af de snævre pladsforhold.

Det rekonstruerede "Erik af Pommerns kammer" i det nordøstre hus. Det usædvanlige cirkulære vindue er i smigen udsmykket med en skjoldfrise fra Erik af Pommerns regeringstid. H&S foto. *The reconstructed "Chamber of Erik of Pomerania" in the northeastern building. The unusual circular window is bevelled and decorated with a frieze of shields from the reign of Erik of Pomerania. DMM photo.*

Lighederne er imidlertid mest fremherskende. Det kvadratiske ringmursprincip er naturligvis fælles. Det samme gælder de primære bygninger. Til østfløjen i Darłowo med riddersalen svarer Krogens bygning i sydvest med de endnu bevarede store spidsbuede vinduer. Og til vestfløjen i det pommerske slot, "palatiet", svarer Krogens nordøstre hus med "Erik af Pommerns kammer". Endelig genfinder vi det store tårn, barfreden, på Hans von Dieskaus plan over Krogen, og der er ingen grund til at tro, at tårnet på Krogen i nogen henseende har stået tilbage for barfreden på det mindre slot i Darłowo.



Det store tårn, barfreden, i Darłowo set fra syd. Som på Krogen rummer det den oprindelige port til borgen. Forf. foto. *The great tower in Darłowo, the keep, seen from the south. It contains the original castle gate just like at Krogen. Author's photo.*



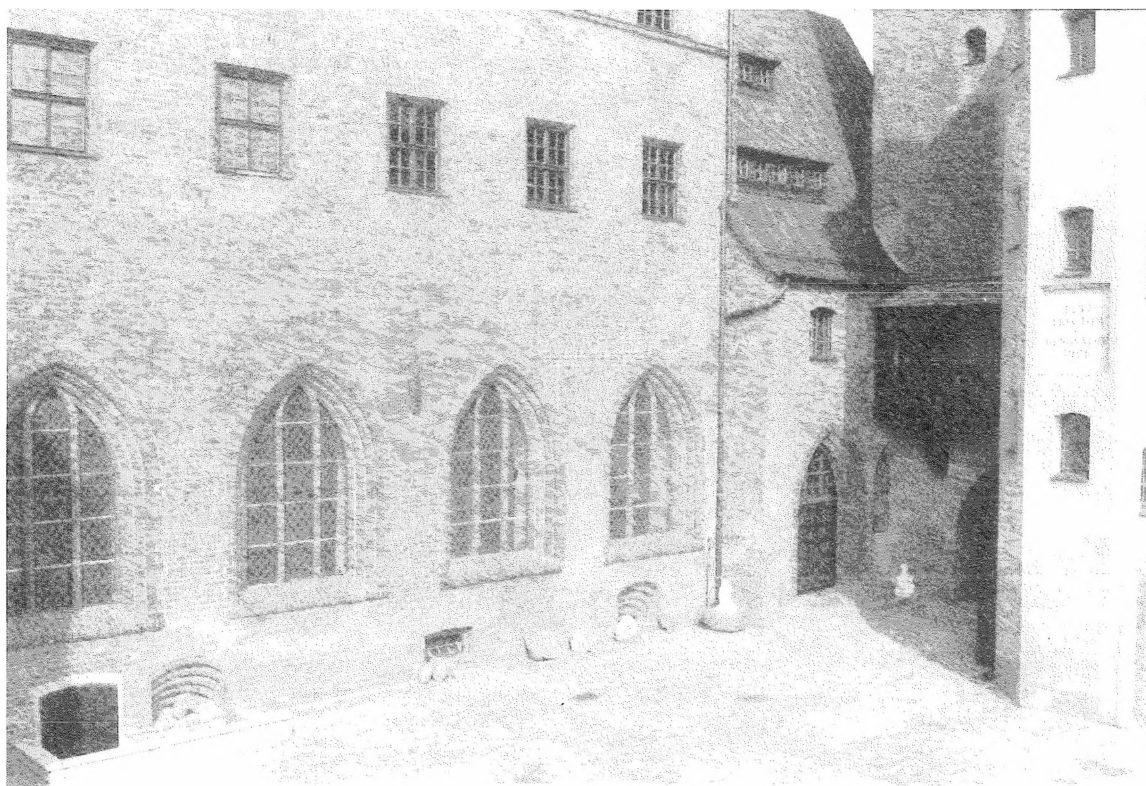


Slottet i Darłowo har overlevet til i dag mere intakt end Krogen. De pommerske fyrster byggede aldrig noget nyt slot, men nøjedes med at forandre og modernisere det gamle. I 1500-tallet blev slottet ombygget i renæssancestil. Det store tårn blev kronet med et spir, østfløjen blev forhøjet med to etager, og der blev indrettet en ny port mod byen. Man har lov at tro, at slottet fik en mere fredelig fremtoning. Hvordan det egentlig har taget sig ud, vides dog ikke. Hele komplekset blev nemlig hærget af brand 1589, og efter en genopbygning brændte det atter i 1624. Man restaurerede endnu engang, men vestfløjens brand i slutningen af 1700-tallet fik

Slottet i Darłowo set fra nord. I forgrunden portfløjen fra 1500-tallet. I den lille borg er de enkelte fløje bygget op til hverandre. Vestfløjen er ikke bevaret. Forf. foto. *The castle in Darłowo seen from the north. In the front of the picture is the 15th century gate leaf. In this little castle the individual wings were built adjoining each other. The west wing has not been preserved. Author's photo.*

til følge, at palatiet er gået tabt. På dets plads findes i dag en nyere udstillingsbygning.

Siden 1368 havde slottet været residens for hertugerne af Pommern-Stolp. 1637 døde den sidste hertug imidlertid barnløs, og slottet over-



Østfløjen i Darłowo med den store sal. I hjørnet det store tårn og et senere trappetårn fra 1538. Forf. foto. *The east wing in Darłowo with its great hall. In the corner the great tower and a later stair tower from 1538 can be seen. Author's photo.*

gik til Brandenburg for endelig i 1701 at komme til kongeriget Preussen. En omskiftelig tid for slottet havde taget sin begyndelse. 1639 blev der indrettet sognekirke for en del af byen i østfløjen. Den var i brug frem til 1805. Herefter blev østfløjen anvendt som saltlager, mens de øvrige bygninger snart efter blev indrettet til

lazaret for de franske tropper under Napoleonskrigene.

1833 var slottet i Darłowo tæt på sin skæbnetime. Det blev udbudt til nedrivning, men den preussiske konge Friederich Wilhelm IV greb ind, og slottet blev reddet.

Ved den netop overståede restaurering har man valgt at fjerne de fleste eftermiddelalderlige tilføjelser, således at det fremtræder netop som på Erik af Pommerns tid. Det falder da også i øjnene, at netop Erik af alle hertugerne i rækken er den, som man i dag omtaler med størst veneration. Det er ham, man møder i slotsmuseets bomærke, under hans polske navn

Eryk I, nemlig hertug Erik I af Pommern-Stolp. Det smukt restaurerede hertugslot rummer i dag det historiske museum for Mellempommern.

Erik af Pommern døde i Darłowo 1459. Hans lig blev ført til den nærliggende klosterkirke i Buckowo (tysk: Buckow), fyrsteslægten gravkirke. Formentlig i 1654 blev hans kiste sammen med to andre fyrstekister ført til Mariakirken i Darłowo, som ligger midt i byen. Eriks kiste er forlængst gået til grunde. To gange, i 1724 og 1749, brød hvælvingen sammen over den, og

hvad der måtte være tilbage af trækisten, blev senere ødelagt af indstrømmende grundvand i en fugtig krypt. 1888 bekostede kejser Friedrich en kiste af fransk kalksten, som i dag indeholder resterne af den tidligere nordiske unionskonge og pommerske fyrste⁷.

For den, der vil forlade de slagne veje gennem Europa, lønner det sig at foretage en rejse "ad Pommern til", til det upåagtede Darłowo, som gemmer et stykke spændende Danmarkshistorie.

Noter

- ¹ Francis Beckett: Hans von Dieskau og Danmark. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1930.
- ² Harald Langberg: Kronborgs Bygningshistorie. Boligministeriet 1985, p. 6.
- ³ Som note 1, p. 8.
- ⁴ Armin Tuulsc: Borgar i Västerlandet. Stockholm 1952, p. 201 f.

- ⁵ Karl Rosenow: Herzogschloss und Fürstengruft. Die Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Rügenwalde. Rügenwalde 1925.
- ⁶ Henryk W. Jonocha & Franciszek J. Lachowicz: Zamek Książat Zachodniopomorskich w Darłowie. Koszalin 1988.
- ⁷ Michael Andersen: Eksil. SKALK 1990, nr. 2.

Erik of Pomerania's Childhood Home

Summary

Enclosed within the walls of Kronborg are large parts of the castle's predecessor called Krogen ("the Hook"). Sections of the older castle are visible in several places, including the exhibition rooms of the Danish Maritime Museum at Kronborg.

Krogen was founded during the reign of Erik of Pomerania (1412-1439) on a bank overlooking the Sound. The castle has been subject to a lot of critical analysis. As well as the preserved sections of the buildings there is also a survey from 1559 which was made by a German called Hans von Dieskau. Finally,

it is useful to make a comparison with the castle in the Polish town of Darłowo (Rügenwalde in Germany), situated about 200 km. west of Gdansk. Erik of Pomerania was born here in 1382, son of the Duke of Pomerania-Stolp. At the age of six he was summoned to Denmark to be made heir to the throne. From 1412 he ruled over the Nordic Union, consisting of Denmark, Norway and Sweden.

Krogen consists of a square surrounding all with sides about 80 metres long. There were three buildings made of brick standing up against the inner side

of the wall. The south-west building contained a large vaulted banqueting hall, while the north-east building contained the king's private quarters. The castle gate was built in connection with a tower in the north.

The castle in Darłowo was constructed during the years 1352-72. There is a great deal to indicate that King Erik modelled Krogen on his childhood home in Darłowo, but the castle in Darłowo is much smaller. It too is shaped as a square, but the sides are only 34 metres long. The buildings in the courtyard are thus built close together because of lack of space.

To the south is the high gate tower which is fitted with living quarters and a chapel and which in times of war has served as the castle's last line of defence.

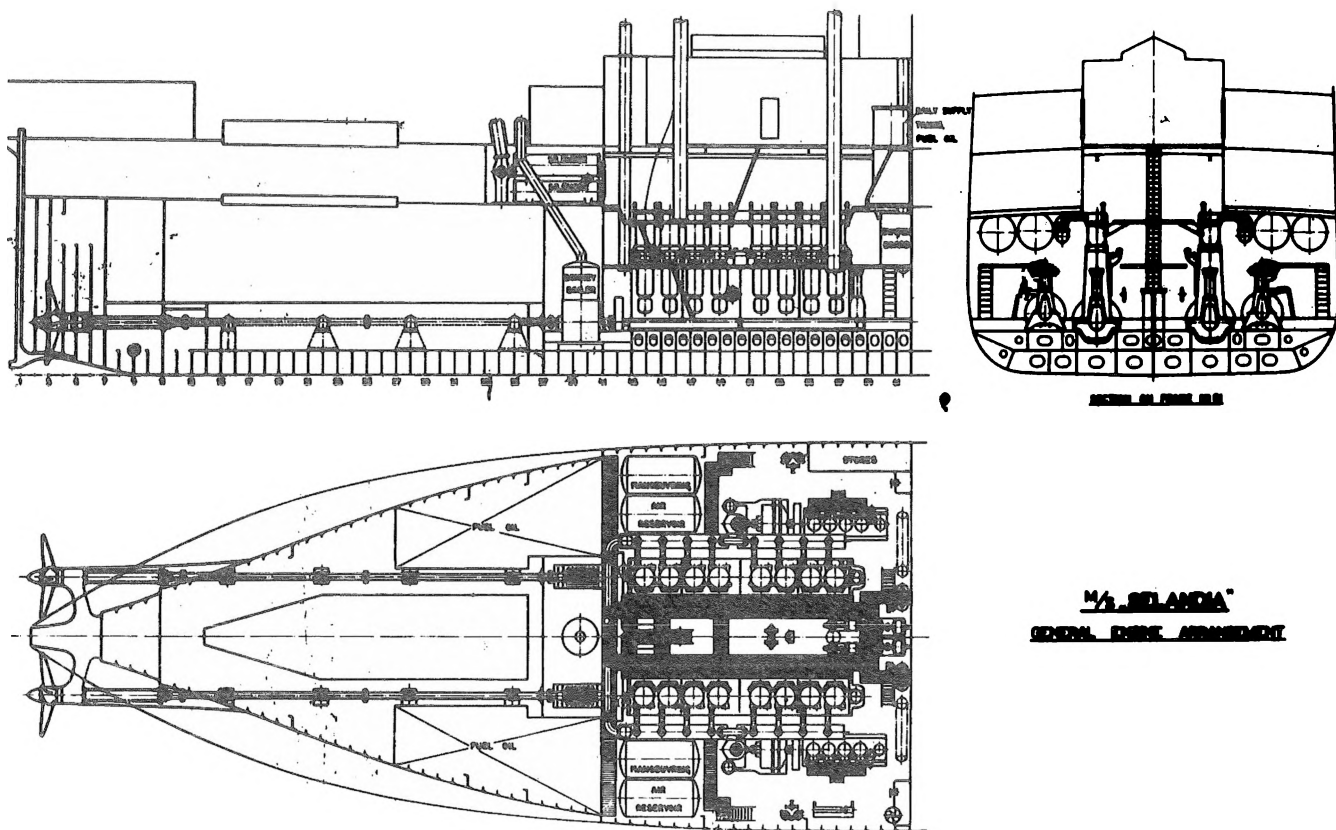
To the east there is a building with a large vaulted hall exactly as there is at Krogen. The west wing is missing, having burned down at the end of the 19th century, but we know that it used to contain the king's living quarters. Finally, to the north there is a later addition to the castle, a gate tower dating from the 17th century. The entire site is situated on a little island in the Wicprza river a little south of the town.

Erik of Pomerania was driven out of his Nordic realms in 1439, taking up residence on Gotland in the castle which he himself had founded. However, in 1449 he was forced to continue his flight, finally ending up in Darłowo. Here he died in his childhood home and was buried in the church of Our Four Lady in Darłowo.



Slotsmuseet i Darłowo har afbildet Erik af Pommern i sit bomærke. SKALK 1990, nr. 2. *The castle museum in Darłowo has a picture of Erik of Pomerania in its museum logo.*

Generalarrangement af maskinrummet på M/S "Selandia", verdens første oceangående motorskib fra 1912. Det virker meget enkelt og overskueligt, men der har ikke været megen plads til at udføre de nødvendige maskineftersyn. *General arrangement of the engine room on the M/S "Selandia", the world's first oceangoing motor vessel dating from 1912. It appears to be very simple and well laid-out but there was not much room to carry out the necessary engine inspections.*



Paul Bell: M/S “Selandia”, Danmarks første motorskib

Det var i november 1911, at M/S “Selandia”, verdens første oceangående motorskib, blev søsat hos B&W, og den 14. februar 1912 foregik den officielle prøvetur under stor international bevågenhed. Her skriver maskinchef Paul Bell om menneskene bag dieselmotoren. Vi hører om teknikernes teoretiske og praktiske forsøg og derefter, da skibsmotoren var en realitet, om folkene i maskinen. Med risiko for liv og lemmer høstede disse de allerførste erfaringer med dieselmotoren, der i skibsfarten var kommet for at blive.

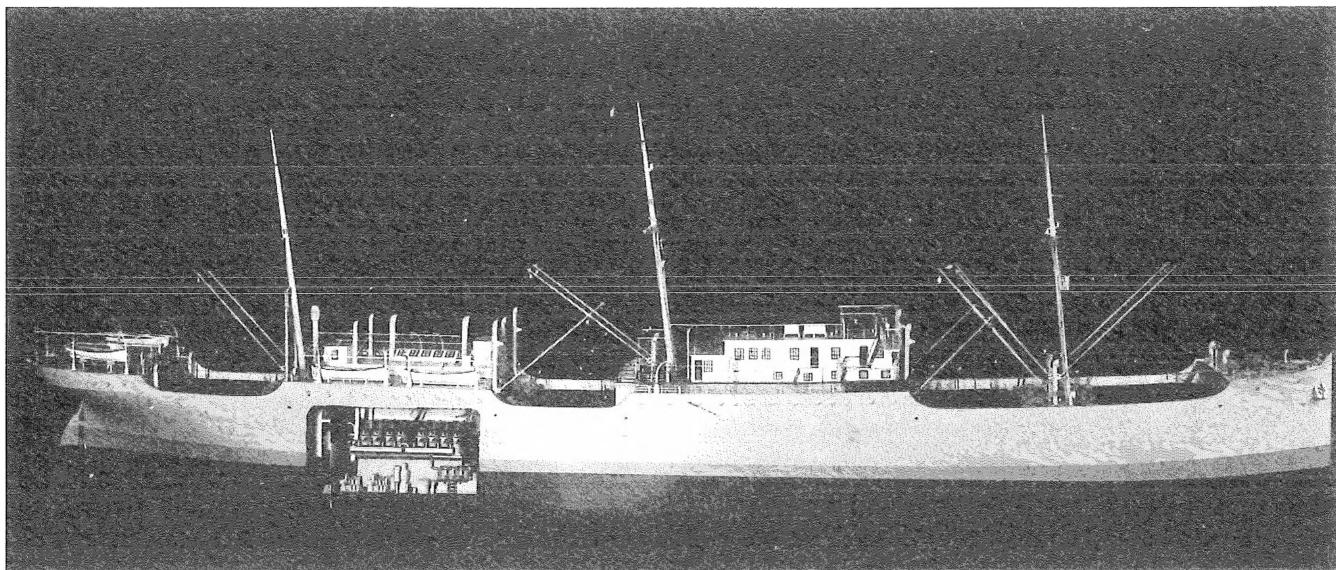
Aldrig har noget dansk skib betydet så meget for dansk søfart og industri som M/S “Selandia”. Dansk skibsbygning og motorfabrikation kom ind i et vældigt opsving og i en teknisk udvikling, som man næppe havde kunnet forudse i 1912, da “Selandia” stod ud på sin første rejse. Med denne artikel er ikke alene en beskrivelse af, hvad der skete i de økonomisk beslutningsdygtige led i toppen af pyramiden, der er også en hyldest til de personer i 1., 2. og 3. geled, der tog det hårde slid både intellektuelt og manuelt. Dansk søfart og industri er disse mænd megen tak skyldig.

Men lad os begynde med begyndelsen. I 1894 skrev opfinderens Rudolf Diesel til B&W's daværende direktør, David Halley, og tilbød at sælge sine for Skandinavien gældende patenter til B&W. Samtidig meddelte Rudolf Diesel, at de praktiske forsøg med hans “Diesel”motor var

begyndt på maskinfabrikken Augsburg i byen af samme navn. Diesel troede, som alle opfindere gør det, på sin opfindelse, så meget, at hans forsøgsmotor først løb sine første omdrejninger seks dage efter, at han havde sendt sit brev til David Halley. I brevet vedlagde Diesel sine patentskrivelser og tegninger samt sin i 1893 udgivne afhandling “Theorie und Konstruktion eines rationellen Warmemotor”.

Halley svarede på Diesels skrivelse af 20. februar 1894, at selv om Diesels tanker var sunde, så frygtede han dog, at de praktiske vanskeligheder ville være så store, at det helt ville opveje besparelsen i brændstofforbruget i forhold til et konventionelt dampmaskineri. Hally slutter dog brevet med at skrive, at “da sagen har megen interesse for os, vil det interessere mig at se maskinen, når den står færdig i Augsburg”.

Nu vil det være på sin plads i få ord af beskrive Diesels princip for en rationel varmemotor. Systemet er følgende: Et stempel bevæger sig opad i en cylinder og komprimerer den indsluttede luft. Forårsaget af kompressionen stiger luftens temperatur og ved ca. 25 atm. tryk er temperaturen nu steget så meget, at når man sprøjter et flydende brændstof som olie ind i cylinderen, vil dette antændes og motoren løber rundt. Det geniale ved ideen er, at man helt undgår at fyre en kedel op for at lave damp, for så at udnytte denne damp i en dampmaskine. Med Diesels princip har man både forbrænd-



Model af M/S "Sclandia" med åbent maskinrum.
B&W Museet. *Model of the M/S "Sclandia" with
open engine room. B&W museum.*

ing og kraftudnyttelse i samme motor, og man undgår de tabsgivende led som kedel og fyr. Meget fint, men desværre lå det, som Halley skrev, nok i yderkanten af, hvad datidens teknik formåede at præstere. En forudsætning for at Diesels motor kunne blive konkurrencedygtig, var også, at den skulle kunne forbrænde solarolie og tungere olier. Hermed sluttede sagen indtil videre. David Halley gik af som direktør for B&W, og først i 1897 kunne man tale om, at dieselmotoren var så langt fremme, at den kunne begynde at tage kampen op med dampmaskinen - på landjorden.

I 1897 erhvervede direktør Ivar Knudsen og direktør K.C. Nielsen, B&W, sammen med A/S

Titan, Diesels patenter for Danmark. Men det var stadig stationære motorer, det drejede sig om. Ideen om en skibsmotor lå stadig noget ud i fremtiden. Ivar Knudsen mødte stadig kun skepsis, når han talte for at videreudvikle dieselmotoren, så den kunne løbe både frem og bak. Nok var dieselmotoren aldeles fremragende som stationær motor på elværker og i private virksomheder, men den for søfarten og shippingbranchen sædvanlige snusfornuftige konservatisme gjorde sig stærkt gældende.

Hvem der så bragte tanken frem om, at ØK skulle interessere sig for motordrevne skibe, bliver næppe opklaret. Men da ØK blandt sine mange gøremål også forhandlede Texasolie og solgte denne olie til elværkerne, som i disse år skød op som paddehatte i provins- og stationsbyer landet over, kan dette sammenholdt med, at de dieseldrevne værker også havde en stor driftssikkerhed, have sat overvejelser i gang hos

Kompagniet i forbindelse med Ivar Knudsens agitation for motoren.

I hvert fald skete der det, at direktøren for ØK, etatsråd H.N. Andersen, i 1910 satte sig i forbindelse med Ivar Knudsen og gennem samtaler med ham begyndte at tro på dieselmotorens anvendelse i skibe. Opmuntret heraf gik B&W i gang med at foretage forsøg. Man byggede en 8 cylindret dieselmotor af Trunk-typen. Ikke mindst og allervigtigst fik man konstrueret en gangskifning, der virkede. Motoren kunne nu løbe både frem og bak, omend konstruktionen var lidt kompliceret.

ØK's maskininspektør Wittrup og inspektionsmester Steiness mente, at det måtte kunne gøres bedre, og at motoren til et skib skulle være af Krydshoved-typen. Da B&W godt kunne gå ind for Krydshoved-typen og videre forsøg med en forenkling af gangskifningsmekanismen, meddelte de herre Wittrup og Steiness ØK's direktion, at der teknisk set ikke ville være noget i vejen for at gå i nærmere forhandlinger om et skib drevet af dieselmotorer.

Efter hvad etatsråd H.N. Andersen beretter i sin bog "Tilbageblik", gik man først i forhandling med B&W om et skib på 400 ton, "B&W følte sig sikre og Kompagniet med dem". Men i løbet af de næste 8 dage skete det karakteristiske, at Kompagniet spurgte: Når princippet tillader 400 ton, hvorfor så ikke også 1000 ton? Nej selvfølgelig. Men når det tillader 1000 ton, hvorfor så ikke også 3000 ton? Der opstod betænkeligheder, men så blev man atter sikker. Et par dage senere lød det videre: Hvorfor ikke 6000 ton med samme fremdrivningshastighed? Efter fornyet betænkningstid vandtes atter sikkerhed, og da 7000 ton var den størrelse, der i den for skibet bestemte fart var den mest formålstjenlige, blev der bestilt tre skibe hver på

7000 ton. Dette skete dog først, efter at Kompagniet havde sikret sig fordelagtige oliekontrakter over en længere årrække.

Tilsyneladende var der store økonomiske fordele ved motordrift, men med den sædvanlige grundighed havde ØK undersøgt de oplysninger, der var tilgængelige. Der var tale om et betydelig lavere brændstofforbrug end dampmaskineriets. Men olie var dyrere end kul. Til gengæld slap man for pladskrævende kulbunker. Brændselsolien kunne opbevares i skibets dobbeltbundtanke. Skibets rækkevidde uden bunkring blev længere, og de sløjfede kulbunker forøgede lastrummenes kapacitet.

Motoranlæg var dyrere at fremstille end dampmaskiner, og med hensyn til vedligeholdelsesomkostningerne vidste man intet om motorer af den størrelsesorden, som nr. 276, den første af nybygningerne, skulle have. Og ville motorerne være lige så driftsikre som dampmaskinerne? Kompagniet var på dette tidspunkt helt klar over, at dieselmotoren som drivkraft ikke var fuldkommen; men at vente til at andre begyndte at perfektionere den, det var ensbetydende med at blive sat tilbage. At man langt op i tiden af forskellige årsager byggede de store motorskibe som dobbeltskrueskibe, har man vel nok været glad for. Skete der noget med den ene motor, så havde man jo altid den anden. Et plus var ikke mindst reduktionen af maskinbesætningens størrelse. Der blev agiteret meget og til dels vildledende med, at et motorskib som bygning nr. 276 kun behøvede en maskinbesætning på 8 mand. Var nr. 276 blevet et dampskib, skulle det have haft 25 mands besætning.

Med alt dette og mere til var der stadig nogle ubekendte i det store regnestykke, der hed motorskib. Men uden det dristige initiativ, som

H.N. Andersen udviste i 1910, var dansk skibsbyggeindustri ikke blevet anerkendt på verdensmarkedet som førende. Grundlaget for B&W's enorme succes på skibsmotorområdet startede med bygning nr. 276. Det Østasiatiske Kompagni havde gjort sit regnestykke færdigt, vejet for og imod, og nu havde man besluttet sig.

Hos B&W gik man i gang med tegningerne til hovedmotorerne til nr. 276, og nu var det mændene i 2. geled, det afhang af. Alle disse navne, som nu er glemt, men som her bør nævnes, er: Adolf Jensen, overværkføreren, der skulle få fremstillingen af motordelene til at klappe, ofte under heftige diskussioner med ingeniørerne om hvordan og hvorledes og hvad der var bedst. Derefter overingeniør O.E. Jørgensen, efter sigende en af de mest talentfulde teknikere B&W har haft. Han stod for beregningen af motorerne og var skaber af gangskiftmekanismen. Endvidere var der ingeniørerne C.V. Kayser, Georg Erichsen og Chr. Jensen og hele den meget dygtige stab af håndværkere, formere, smede, maskinarbejdere med flere. Man må huske, at det var inden serie- og masseproduktionen slog rigtig igennem.

Maskinbesætningen, der skulle overtage og drive nr. 276's maskineri, var udtaget.

Maskinchef blev den 31-årige K.F. Holm. Han havde avanceret op gennem graderne og var nu i en ung alder nået toppen af sin karriere. Kompagniet viste ham ved udnævnelsen, at de havde stor tillid til hans evner som tekniker. Ledende maskinmester hed K. Bagger, han var 30 år gammel.

De øvrige var: 2. maskinmester A.A. Hammer, 30 år, maskinassistent J.V. Holten, 26 år, maskinassistent B.A.J. Kragh, 21 år, maskinassistent W. Andersen, 21 år, maskinassistent

K.H.W. Poggensee, 22 år og elektrikeremester A. Bak Andersen, 26 år.

Udover disse 8 mand fulgte fra B&W ingeniør G. Eriksen og chefen for opstillingsværkstedet, R. Henriksen, samt dennes to assistenter Valentin og Jørgensen. Desuden havde elektrikeremesteren to medhjælpere fra Siemens-Schuckert, Molbeck og Sørensen.

Bygning nr. 276 var klar til stabelafløbning og skibets gudmoder blev etatsrådinde Marie Andersen. Skibets navn "Selandia" var indledningen til en række navne taget fra de danske landsdele Sjælland, Fyn, Jylland, Lolland og Falster. De latinske navne, "Selandia", "Fionia", "Jutlandia", "Lalandia" og "Falstria" blev karakteristiske navne for Det Østasiatiske Kompagnis skibe.

Opbygningen af motorerne skred planmæssigt frem. For at undgå uvedkommende nysgerrige, var adgangen til byggehallen strengt afspærret. Lørdag den 5. november 1911 var man klar til første opstart. Forinden havde man grundigt rengjort maskinernes krumtaphuse for metalspåner og gennemgået hele smøreliesystemet, intet var blevet overladt til tilfældighederne eller "det går nok". Forfatteren til denne artikel har for 30 år siden haft lejlighed til at tale med ingeniør Jacobsen, senere maskininspektør i ØK, der forestod afprøvningen. Efter hvad Jacobsen fortalte, var der ganske naturligt nerver på.

Spændingen var stor. Man roterede motorerne nogle omgange på starteluft, først frem, så bak. Det gik fint. Derefter trak man vejret, og så gik starten, manøvrerhåndtagene blev skudt over fra starteluft til olie, og motoren kørte. Alle var grebne af dette øjeblik. Disse garvede teknikere, der ikke var vant til at vise deres følelser, lod sig rive med. Direktør Ivar Knudsen smed

sin hat i vejret, råbte hurra og omfavnede de nærmest stående. Alle trak vejret lettet. Nok var der meget at indstille og justere, men det var ting, man havde magten over, og prøvekørslerne fortsatte med forbrugsprøver og belastningsprøver, diagramtagning med videre. Et er imidlertid kørsel på prøveplanet, hvor der hele tiden våges over motorerne, som var det kuvøsebørn, og hvor enhver fejl omgående rettes. Noget andet er driftsforholdene i et skib, hvor det hele skal kunne køre uden, at der på gallerierne er placeret teknikere af enhver kategori, parate til hastig indgriben.

“Selandia”s første uofficielle prøvetur foregik den 30. januar 1912. Det var en lukket forestilling, kun beregnet for B&W’s og ØK’s personale, altså en prøvetur i kedeldragter, hvor det drejede sig om at få justeret og indkørt motorerne. Den officielle prøvetur fandt sted den 14. februar 1912, så der har nok været noget at rette ind i de 14 dage, man havde til rådighed.

På den officielle prøvetur deltog fra ØK, direktørerne Schmiegelow og Mygdal, desuden repræsentanter for Lloyds’, Glasgow-skibsværftet Barclay-Curle, værftet Swan, Hunter & Co., Aktiebolaget Nordstjernan, Armstrong-værftet og Babcock & Wilcox, jo den store verden var nysgerrig.

Udover det store udland deltog en meget repræsentativ forsamling fra Polyteknisk Læreanstalt, repræsentanter fra Bureau Veritas med flere. Værter på turen var B&W repræsenteret af direktør Ivar Knudsen og admiral Richelieu. Under prøveturen var der stående frokost og herefter fortalte admiral Richelieu, at B&W’s mål havde været at fremstille det store, pålidelige og billigt drevne handelsfartøj, og at man håbede, at dette mål var nået. På gæsternes vegne talte ved champagnen, (der var stil over det)

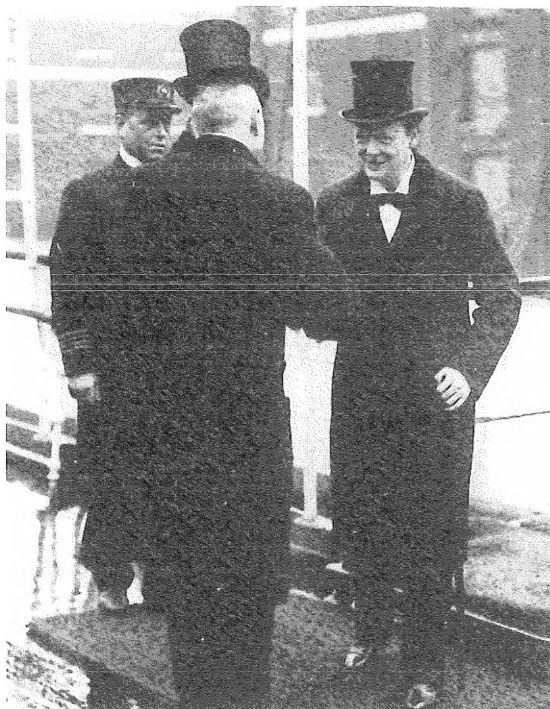
direktør Thulstrup for ØK og B&W: “En gang vil vi fortælle vore børn og børnebørn, at vi var med første gang et *dampskib* sejlede uden skorsten”. Det kneb for både sagkyndige og pressen at undgå faldgruben med “dampskibet”. Man plumper i gang på gang.

Pressen var med i stort tal, også fra udlandet. Det meget ansete søfartsblad “Fairplay”s referent skriver blandt andet: “Kullenes afløsning af olie. Afskedigelsen af næsten hele staben i maskinrummet. Friheden for bunkerullene og den dermed forbundne brandfare, for slet ikke at tale om det til ladningen indvundne rum. Renligheden og den utrolige hurtighed, hvormed maskinen kan gøres klar til gang, det må tiltale rederen”.

Kl. 14.00 lagde “Selandia” til ved Langelinie, og de fornemme gæster gik i land. I et interview til Politiken udtalte Randolph Smith fra Barclay & Curle værftet i Glasgow: “Det er en revolution, selv om den ikke er fuldført”. Børsnoteringen i Berlingske Tidende havde denne lille notits, der taler sit eget sprog: “Størst var omsætningen i B&W aktier, der omsattes for 392.000 kr. Interessen for B&W aktier er ganske naturligt en følge af dieselmotorskibets succes.

Den 16. februar foretoges endnu en officiel prøvetur med 300 gæster. Her var inviteret magistraten, borgerrepræsentationens medlemmer, assurandører, teknikere, hær- og flådeofficerer. Alt forløb efter programmet. Berlingske skriver den 17. februar: “Maskineriet virkede med usvigelig sikkerhed og blev beundret af de mange maskinkyndige om bord”.

Op samme dag skriver Berlingske Aftenavis: “ØK som foruden “Selandia” har yderligere 2 dieselskibe under bygning, har i dag bestilt yderligere to motorskibe hos B&W, hver på



M/S "Selandia" besøgte London på sin første rejse i 1912. En særdeles interesseret gæst var den britiske marineminister Winston Churchill, der her modtages af etatsråd H.N. Andersen. Til venstre skibets fører, kaptajn J.F. Gabe. *The M/S "Selandia" visited London on its first voyage in 1912. One of the guests who showed a particular interest in the ship was the British First Lord of the Admiralty Winston Churchill, who is seen here being received by Mr. H.N. Andersen, titular Councillor of State. On the left is the ship's master, Capt. J.F. Gabe. Photo: Berlingske Tidende.*

10.000 ton og med motorer på 3000 HK. De skal leveres i begyndelsen af 1913. Der forestår store udvidelser på værftet såvel som på Christianshavn".

Den 22. februar 1912 afgik "Selandia" på sin jomfrurejse til Bangkok. Kronprins Christian og kronprinsesse Alexandrine med flere fra den kongelige familie gjorde rejsen med til Helsingør. Etatsråd H.N. Andersen og ØK's øverste ledelse og tekniske stab fulgte også med til Helsingør. Fra Helsingør gik man til Nørresundby for at indtage en last cement, og den 24. afsejlede man til London, hvor man ankom den 27. februar i West India Dock. Opholdet i London var først og fremmest arrangeret, for at de engelske autoriteter og andre interesserede

kunne få lejlighed til at bese "Selandia" og for at benytte en oplagt lejlighed til at vise den engelske søfartsnation, hvad dansk initiativ og industri formåede. "Skæbnen magede det sådan, at der netop var udbrudt kulstrejke, da vi ankom, og samme aften kunne englænderne på avisernes spiseseddel se et billede af lineren, der sejlede uanfægtet af kulstrejken", meddelte maskinmester Hammer. En strøm af gæster invaderede "Selandia". De kom i hundrevis. Naturligvis først og fremmest fra værft- og shippingkredse, men også The Royal Navy viste stor interesse for maskineriet.

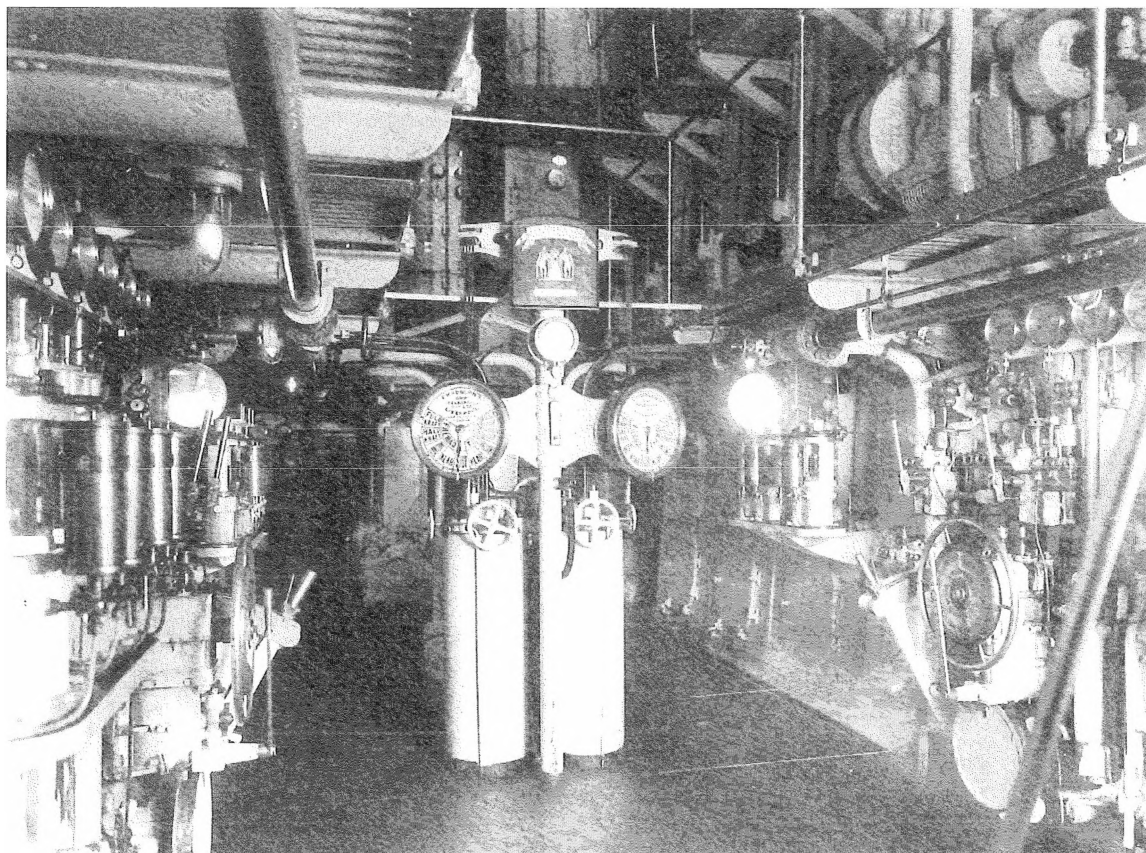
Kulminationen af besøget i London var, da etatsråd H.N. Andersen og direktør Ivar Knudsen modtog marineminister Winston Churchill den 10. marts. Men forinden havde etatsråden med sin sædvanlige grundighed inspiceret skibets saloner og kigget på det festpyntede frokostbord. Selskabet skulle spise lunch om bord, og kok og konditor havde gjort sig megen umage med at lave en virkelig fornem borddekoration. Den forestillede admiral Nelsons monument på Trafalgar Square. Efter hvad der fortælles, kiggede etatsråden nøje på vidunderet og på skjoldene, der fortæller om Nelsons sejre, og så forlangte han monumentet fjernet. For-

mentlig kan vi gætte os til årsagen, for etatsråden gav ingen grund, men Nelsons sejr i 1801 i slaget på Københavns red var jo også nævnt, og åbenbart har etatsråden ikke villet give anledning til diskussioner med kollisionskurs ved frokostbordet. Men kok og konditor var kede af det, for det havde taget dem den halve nat at lave dekorationen.

Marineminister Winston Churchill besøgte hele skibet, også maskineriet, og Ivar Knudsen forklarede Churchill om motorens funktion. Maskinassistent, senere ingeniør, J.N. Holten fortalte, at han måtte åbne en af krumtaphusdøre-

ne, så Churchill kunne kigge ind. Det, der betog Holten mest, var den intensitet, hvormed Churchill lyttede til Ivar Knudsens foredrag.

Billedet viser manøvrepladsen i M/S "Selandia". Den havde fra starten fået en udformning, der med mindre ændringer blev gentaget gennem årtier i de senere byggede motorskibe. Foto: Berlingske Tidende. *The picture shows the engine platform in the M/S "Selandia". It had from the very beginning been given a design which, with a few minor alterations, was to be standard in later motor vessels throughout the following decades. Photo: Berlingske Tidende.*



Han ænsede således slet ikke, at hans frakke slæbte op ad den olietilsølede krumtapdør.

Ved lunchen udtalte Churchill: "Det er mig en kær pligt at lykønske Danmark, den gamle søfarende nation, der har vist vejen og er gået i spidsen med et fremskridt, der vil blive epokegørende i skibsfartens udvikling. Denne nye skibstype er århundredets mest fuldkomne mesterværk". Det var store ord, og de viste, at Churchill virkelig havde en fornemmelse af, at noget stort var ved at ske inden for søfartens fremtid.

Men så var festivitás'en overstået, og "Selandia" forlod London for at begive sig ud på den lange rejse til Bangkok.

Maskineriet fik man, som det kunne forventes, adskillige bryderier med. Prøvekørsler på plan og prøveture på Øresund gi'r jo ikke de belastninger, som man får, når man kommer ud i åbent hav.

Til indledning havde man allerede i Nørresundby haft vrøvl med spillene, arbejderne var ikke kendt med de elektriske spil og kørte dem som dampspil. Endvidere var spillenes igangsætningsmodstande altfor dårligt dimensionerede, så begge dele i forening gav afbrændte kontakter og motorer.

De to montører fra Siemens-Schukert blev derfor næsten shanghaget til at fortsætte bound for Bangkok, hvad den ene montør ikke var særlig ked af, medens den anden var godt gift og ville hjem i hver eneste havn på udrejsen.

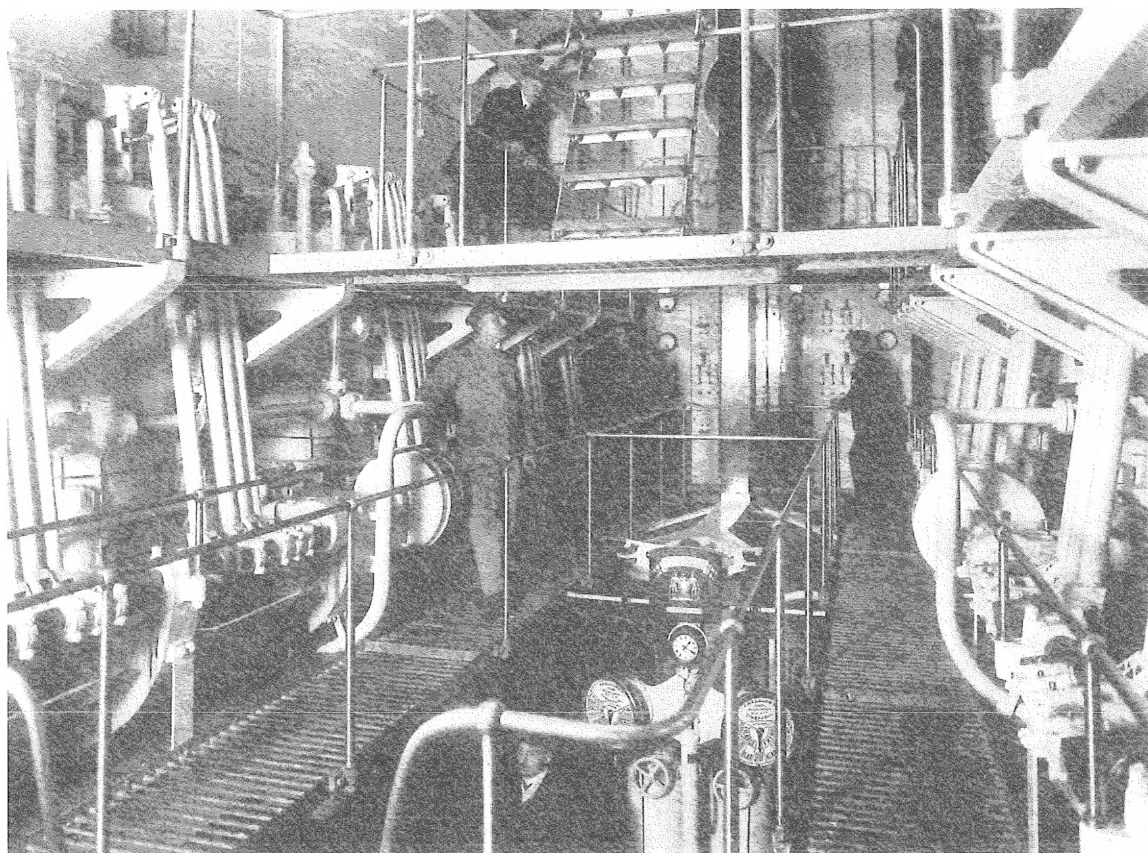
I Nørresundby havde man måttet "trække" et stempel på grund af, at det varmede. På rejsen fra London til Antwerpen havarede den ene af smøreoliepumperne, og så var der endnu et stempel, der varmede og rev i cylinderen. Stemplet blev skiftet, men smøreoliepumpen var der ikke noget at gøre ved, så en ny blev te-

legrafisk bestilt hos B&W. Heldigvis var smøreoliepumperne dimensioneret således, at den ene pumpe kunne levere tilstrækkeligt med smøreolie til begge hovedmotorer. For at undgå unødigt belastning af pumpen rensede man nu olietiltrene hver 4. time.

Da man ankrede i Genua, kom driftsbestyrer Adolf Jensen fra B&W om bord. Han var rejst over land og medbragte en større portion reservedele, blandt andet 2 nye forbedrede smøreoliepumper og ikke mindst en større portion forbedrede udstødningsventiler. At der havde været døgndrift på B&W's motorværksted, ses af, at de to nye pumper blev leveret i løbet af 8 dage.

Fra Genua fortsatte rejsen mod Port Said. Det kan ikke nægtes, at der var en del stop undervejs. B&W havde givet strenge ordrer om, at en udstødningstemperatur på 350° var absolut maximum. Det viste sig nu snart, at temperaturen arbejdede sig jævnt og tæt op over de 350°, og nogle steder nåede op på 390°. Så måtte man stoppe den ene hovedmotor og udskifte ventilen, der var gennembrændt. Gennembrændingen skyldtes en konstruktionsfejl ved ventilerne. Men man sejlede da, og efterhånden blev man så rutineret i at skifte udstødningsventiler, at man kom ned på 15 min. for at skifte en ventil. Et hårdt arbejde, der udførtes i temperaturer på op til 60°. Men ellers var der arbejde nok. K.H.V. Poggensee berettede i 1962, at det han huskede bedst fra "Selandia", hvor han var med på 3 rejser var: Arbejde, arbejde og atter arbejde. Dels undervurderede man maskinbesættningens størrelse og dels overvurderede man styrken af de materialer, som skulle holde til en "søfarende" dieselmotor.

Ventilerne lavede stadig vrøvl, og da man fra Suez-kanalen kom ind i Rødehavet, var det



Et fint billede af 1. galleri i M/S "Selandia"s maskinrum, der giver et godt indtryk af størrelsen på skibets hovedmotorer fra bund til top. I baggrunden ses den elektriske hovedtavle. Foto: Berlingske Tidende.

A splendid picture of the first gallery in the engine room of the M/S "Selandia" giving a good impression of the size of the ship's main engines from top to bottom. The main electrical switchboard can be seen in the background. Photo: Berlingske Tidende.

umuligt at holde udstødningstemperaturerne nede. Nu er Rødehavet et af de varmeste farvande på kloden og det gjorde sit til vanskelighederne. Men det hjalp, fortæller Poggensee, da vi opdagede, at luftfiltrene til indsugningsventilerne var blevet delvis tilstoppede med støv og fnug, vi rensede dem med spidsen af en lommekniv og udstødningstemperaturen faldt hurtigt mere end 30°. Herefter var det donkeymandens job hver dag at rense indsugningsfiltrene. Indtil nu havde det mest været udstødningsventilerne, der drillede. Men nu begyndte brænd-



stofventilerne at lække langs med ventilspindel­en, så meget, at indblæsningstrykket faldt og kompressor­erne ikke kunne følge med. Selvføl­gelig prøvede man at spænde pakningen om spindelen med det resultat, at så blev ventilen tæt, men den sammenspændte pakning øgede friktionen så meget, at ventilen blev hængende i åben stilling. Brændstof blæste uafbrudt ind i cylinderen og brændte med nogle forfærdelige brag. Altså op med ventilerne for eftersyn. Nu



To af motorskibets pionerer fotograferet i 1962 til en jubilæumsartikel i Berlingske Tidende. K. Poggensee (t.v.) var maskinassistent på M/S "Selandia"s jomfru­rejse, hvor A. Hammer (t.h.) var 3. maskinmester.

Two of the pioneers of the motor vessel photographed in 1962 for a jubilee article in the newspaper Berlingske Tidende. Mr. K. Poggensee (left) was assistant engineer and Mr. A. Hammer (right) was third engineer on the M/S "Selandia"s maiden voyage.

lyder dette her ikke af så meget, men de mange stop for skiftning af ventiler sled på maskinpersonalets kræfter. Alligevel var forholdet imellem maskinmestre og assistenter det bedst tænkelige. Maskinchef Holm, kaldet "fine Holm", var, efter de udsagn der foreligger, alle tiders chef. Han var i besiddelse af den fornødne tekniske viden og overlegenhed overfor løsningen af opgaverne efterhånden, som de meldte sig, og fine Holm havde også en meget human indstilling overfor sit personale. Alle var enige om, at dygtigere og bedre maskinchef kunne ikke findes.

Som et eksempel på sammenholdet, skal fortælles, at det lykkedes at danne et orkester. Om dette beretter maskinmester Hammer, at det bestod af 3 mandoliner, en violin og en guitar. Det var som regel inde på 2. mesters kammer, at det foregik og alle sang med og ikke een gjorde vrøvl over, at Hammer sang jublende falsk. Vi nød disse få fritimer i fulde drag, og når dertil kom, at "Selandia" havde fået et udmærket køleanlæg, og at pilsnerne kostede 10 øre, så var det økonomisk overkommeligt at deltage i festivitets'en, det blev højst 1 krone om ugen. Men det skal også tilføjes, at alle uden undtagelse var indstillet på at tørne til, når det blev nødvendigt, og det blev det tit.

I Singapore fik "Selandia" besøg af mange maskinmestre og teknisk interesserede fra alverdens lande; men de fleste var dog, efter hvad der berettes, mere interesserede i de kolde øller, end at lære noget om dieselmotorer. Blandt de indfødte havnearbejdere vakte "Selandia" en del opmærksomhed, den manglede jo en skorsten og skibe uden skorsten var aldrig set før, og da man skulle have en benævnelse for et sådant skib, blev det på pidgin til - "A three bamboo motorcar steamer".

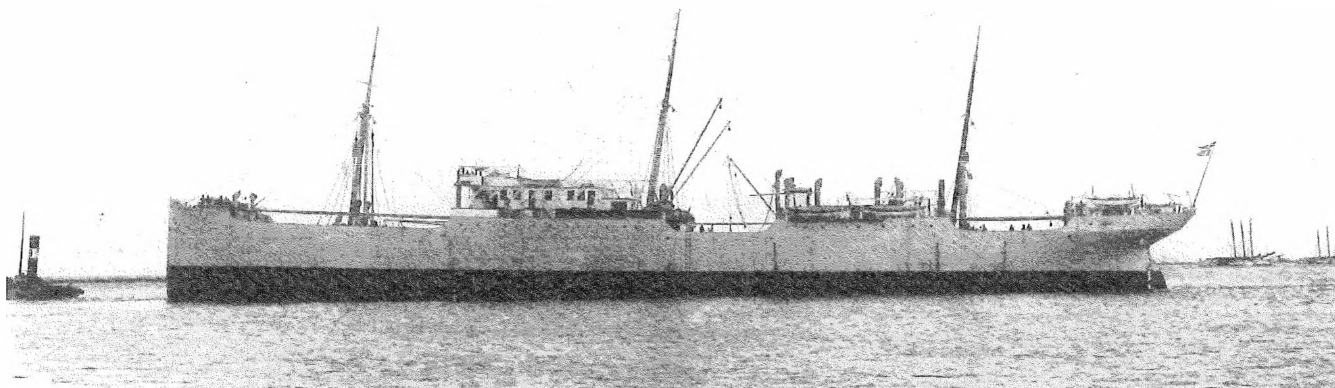
Fra Singapore gik rejsen til Bangkok, hvortil "Selandia" ankom den 20. april. Opholdet i Bangkok varede i to uger, hvor man udnyttede tiden til at efterse maskineriet, hvis motorer nu havde løbet i 980 timer. Der blev skiftet et stempel, der havde revet i cylinderen, foruden at der var meget vrøvl med spillene.

Hjemrejsen tiltrådtes 1. maj. På turen op og ned ad Menamfloden havde det mudrede flodvand afsat store mængder af slam i maskinernes kølevandskapper og olickølere. Det opførte sig nærmest som cement, og der var store vanskeligheder med at få det blæst ud igen. Udover de sædvanlige korte stop for ventilskiftninger, gik alt roligt, indtil dagen før Suez. Omkring 12 timer før "Selandia" nåede Suez havarede bagbords hovedmotors kompressor. Maskinmester Hammer fortæller, at han gik den sædvanlige runde ved vagtafløsningen og mente at høre en fremmed lyd fra kompressoren.

Hammer så nu til sin overraskelse, at kompressorens cylinder stod og vaklede, instinktmæssigt søgte han at holde på cylinderen, medens han til assistent Holten råbte "Stop, stop". Holten drejede maskintelegrafens på stop og standsede maskinen; men maskinen stoppede ikke øjeblikkelig, og medens den løb ud, skød kompressoren et par meter i vejret. Hammer nåede at slippe, da alle kølevands- og øvrige rørforbindelser blev revet over.

Havariet medførte, at da man nu skulle igennem Suez-kanalen, og kun kunne køre med den bagbords motor, når styrbords motor var i drift og kunne levere indblæsnings luft, så gjaldt det om at holde "høj cigarføring".

Hvad ville Kanalselskabet ikke kunne forlange, såfremt de erklærede "Selandia" for manøvredygtig og ville have en slæbebåd for og agter under gennemsejlingen, for slet ikke at



tale om fuldstændig bugsering. Og følgerne af dette ville være, at alverdens journalister plus fotografer ville være klar som modtagelseskomite ved ankomsten til Suez. Det kunne jo meget let slå skår i den jubelstemning, der var om "Selandia". Og kloge og gammelkloge hoveder ville løfte pegefingern og udtale, at det med motorskibe var noget biks, lad os glemme det hele og holde os til dampen, det ved man da, hvad er.

Maskinchef Holm kunne godt garantere skibsfører Gabe, at man kunne manøvrere igennem Kanalen ved egen kraft, såfremt man på broen ville overholde at starte styrbords motor først og stoppe bagbords motor inden man stoppede den styrbords motor. Man kom igennem Suez, uden at de teknikere, som kanalselskabet sendte om bord under sejladscen, opdagede noget.

I Suez ankrede man op og gjorde klar til at montere en reservecylinder til kompressoren. Nu er den slags reservedele mange gange stu-

M/S "Selandia" under bugsering i havn. Man forstår kinesernes betegnelse for det lave skib, der synes at mangle noget foroven: "A three bamboo motorcar steamer". Foto H&S. *The M/S "Selandia" being towed into harbour: One can well understand why the Chinese called this low ship, which seems to be missing something on top, "A three bamboo motorcar steamer". Photo: DMM.*

vet godt af vejen og hængt op af værftet, så ingen djævel har mulighed for at få fat i den uden et større opbud af taljer m.v. Ligeså her. Kompressorcyllinderen og alle reservelejer m.v. var anbragt i motorens lyddæmperrum og maskinmester Hammer fortæller, at der var en enorm varme i dette rum, som man jo normalt aldrig kom i. Varmen havde været så stærk, at tinmetallet i reservelejerne var smeltet og løb ned på dørken. Kompressorens reservecylinder så nu ikke ud til at fejle noget; men under det hårde arbejde med at få cylinderen ned fra skottet og ud på dørken, besvimed folkene flere gange

på grund af varmen. Selve montagen af cylindren tog kun 4 timer, så var man søklar igen.

Rejsen hjemover gik planmæssigt. På grund af vand i brændstofolien, oplevede man dog en grim situation ved Portugal's kyst, hvor begge hovedmotorer gik i stå. Det lykkedes at komme igang igen, inden situationen blev kritisk. Men man lærte af dette dagligt at dræne forbrugstankene for vand. I de 4 måneder "Selandia" havde været borte fra dansk havn, havde ØK fået færdigbygget sit næste motorskib "Fionia". Dette skib, der i sin maskinelle opbygning var analogt med "Selandia", blev den 21. juni sendt til Kiel for at tyske og engelske shippingfolk kunne bese skibet. Og da den tyske kejser Wilhelm også var til stede i Kiel på grund af Kielerregattaen, indbød etatsråd H.N. Andersen kejseren til at besøge "Fionia". Udover de talrige interesserede, mødte også en meget interesseret herre op, direktør Ballin fra Hamborg-Amerikalinjen. Efter at have været på rundgang i skibet, ledsaget af H.N. Andersen, insisterede Ballin på at købe "Fionia". Etatsråd H.N. Andersen anbefalede Ballin at lade et lignende skib bygge hos B&W, men Ballin holdt fast ved sin ide. Nu er skibe jo noget, der handles med; men for udenforstående ser det nu ikke særlig taktfuldt ud, under de forhåndenværende omstændigheder, at ville købe et nybygget skib med en helt ny teknik. Men måske ud fra dette med "At en sådan ting må vi osse ha'" pressede Ballin, og fik sin vilje. H.N. Andersen og de bestyrelsesmedlemmer fra ØK, der befandt sig om bord, kunne godt se betydningen af, at dansk skibsbygning og B&W kom ind på det tyske marked, som man var det i England, og derfor gik man med til overdragelsen.

Som en særlig artighed imod sælgeren blev "Fionia" omdøbt til "Christian den X" og der

skiftedes næste dag nationalitets- og kontorflag. Således kunne kejser Wilhelm, efter at hans talrige stab var kommet om bord, indfinde sig kl. 10.00 på et skib under tysk flag, hjemmehørende i et tysk rederi.

Kejseren udtalte sig, efter at være blevet vist rundt af etatsråd H.N. Andersen og direktør Ivar Knudsen, i meget begejstrede vendinger: "Deres skib er storartet, jeg er nu klar over, at fremtiden ligger i dieselmotoren, og at der inden længe vil ske en fuldstændig revolution indenfor skibsbygningsteknikken. Danmark har gjort det første skridt og kan være stolt af at have nået et så glimrende resultat". At tysk industri havde forsøgt sig med en meget stor skibsdieselmotor på 36000 IHK, og at denne var eksploderet på prøveplan, har måske svævet i baghovedet på Ballin, og måske også hos der Kaiser. Og det var oven i købet sket i Diesels eget fødeland. Med lidt kendskab til den tids germanske tankegang har det været en bitter pille at sluge; men nu havde man da så M/S "Christian X".

"Selandia" var nu nået til Århus og efter at være udlosset, fortsatte det til Kiel, hvor de nu to motorskibe vakte berettiget opsigt, og gav anledning til megen omtale i Politiken og Berlinske Tidende.

Maskinpersonalet om bord i "Selandia" var kørt trætt, da man nåede Port Said på hjemrejsen, de evindelige ventilskiftninger og udpurringer på "frivagterne" døgnet rundt havde tæret på kræfterne. Indtil Port Said havde man taget det som en opgave, der skulle løses og det med succes. Ingen kunne have gjort det bedre, men udsigterne til, at forholdene skulle være således fremover, gav stof til eftertanke, og man besluttede i fællesskab at indsende en skrivelse til maskinmestrenes forening om, at den-

ne ville henvende sig til ØK og søge udvirket, at der skulle en forøgelse af maskinbesætningen til, så man kom op på 15 mand, i stedet for 8 mand. Maskinmestrenes forening var vist næppe glad for skriveriet; men de pæne herrer i foreningen tog de ærede medlemmers henvendelse op, og henvendte sig underhånden til ØK's maskininspektion, hvor man blev meget overrasket over, at der skulle være så meget arbejde på "Selandia", men lovede at se nærmere på sagen og gøre, hvad der kunne gøres for at forøge maskinbesætningen, og så tænkte man om bord i "Selandia" ikke mere over det.

Da festerne med kejsermodtagelse og salg af "Fionia" var overstået, fik etatsråden tid til at tage sig af sit underordnede personale, og retten blev sat i den store salon på "Selandia", hvor de tre underskrivere af brevet til maskinmestrenes forening blev tilsagt til at møde. Herfra beretter en af underskriverne af brevet om mødets forløb:

I salonen befandt sig etatsråden og bag ham hans nærmeste medarbejdere i direktionen. Etatsråden udtrykte sin dybeste skuffelse og misfornøjelse med at man afsendte et sådant brev, og spurgte direkte en af de tilsagte, om det var ham, der havde skrevet det. Hvilket blev besvaret med, at brevet gav udtryk for hele maskinbesætningens holdning. Etatsråden holdt derefter en tordentale til os om, at vi hermed havde gjort et forsøg på at falde ham og Kompagniet i ryggen og dermed også skadet vort fædreland. Nu havde Kompagniet og han med utrolige ofre og besvær skabt "Selandia" og fået den hele verden til at anerkende dette, og så ville vi nu prøve på at ødelægge dette. - Hvad etatsråden ikke sagde udtrykkeligt; men det fremgik af meningen, at det kunne kun lidet nytte at "Selandia"s driftssikkerhed nu var blevet

bevist, hvis det så åbenbarede, at dets drift i virkeligheden krævede et større personale end oprindeligt meddelt.

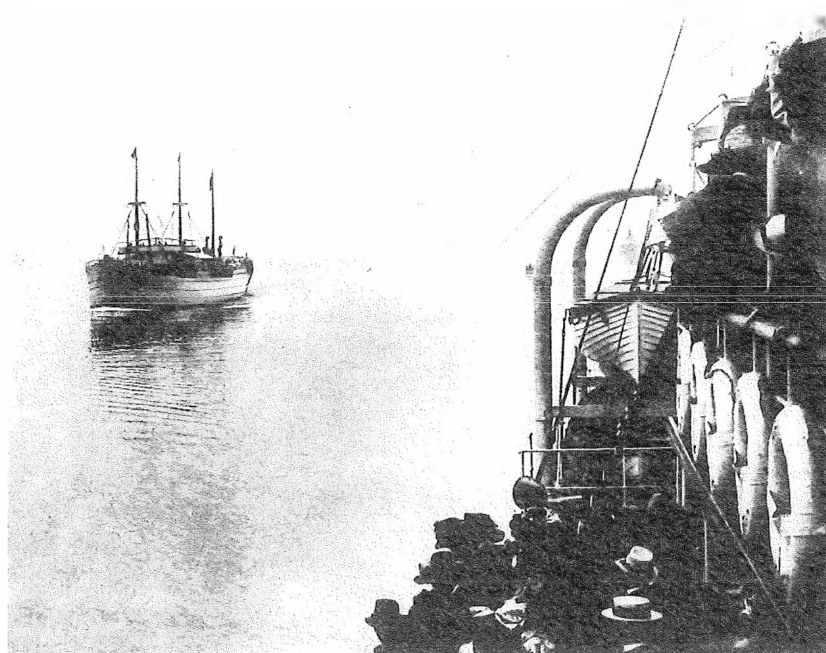
Herefter sluttede audiensen og vi kunne slukørede tøffe af og vel også irriterede. Vi havde jo gjort vort bedste, mente vi. Senere har jeg overfor mig selv indrømmet, at etatsråden havde set fra sit standpunkt nogen ret. De egentlige skurke i dette lille drama optrådte imidlertid slet ikke på scenen, og det var aviserne. De havde beskrevet livet i maskinrummet, som om at man gik i selskabstøj dernede, og at det eneste arbejde der var, var at trække maskinens ur op 1 gang i døgn, og pressen og de ledende i rederierne ulejlignede sig sjældent ned i maskinen, og med alt det halløj og al den virak, som der efterhånden gejlledes op om M/S "Selandia", begyndte selv de skeptiske redere at tro på, at gyldne tider var inde, nu kunne man endelig sejle uden disse ofte besværlige maskinfolk - ak ja.

Etatsråden har nok været lidt galt underrettet. Desuden var det jo ikke almindeligt, at personalet henvendte sig i organisatoriske spørgsmål direkte til rederne, men man forhandlede altid gennem maskinmestrenes forening. Der skete dog det, at der kom to maskinassistenter mere i motorskibene af "Selandia"s størrelse. Desuden viste ØK sin anerkendelse af det arbejde, man havde gjort, ved at give et gratiale på en måneds ekstra løn til alle i maskinen. Hjemkomsten til København for M/S "Selandia" formede sig som en triumfsejls. Aviserne svømmede over med en panegyriske begejstring over den bedrift, der her var blevet øvet. Og Politiken berømmede med rette Ivar Knudsen, B&W, og H.N. Andersen, ØK, for deres fantasi, mod og udholdenhed.

B&W havde til modtagelsen fået 10.000 an-

I hundredvis sejlede københavnerne M/S "Selandia" i møde, da skibet den 26. juni 1912 vendte tilbage fra sin jomfrurejse, der gik jorden rundt. Foto: H&S.

Hundreds of Copenhageners sailed out to greet the M/S "Selandia" in June 26th 1912, when the ship returned from its maiden voyage which took it round the world. Photo: DMM.



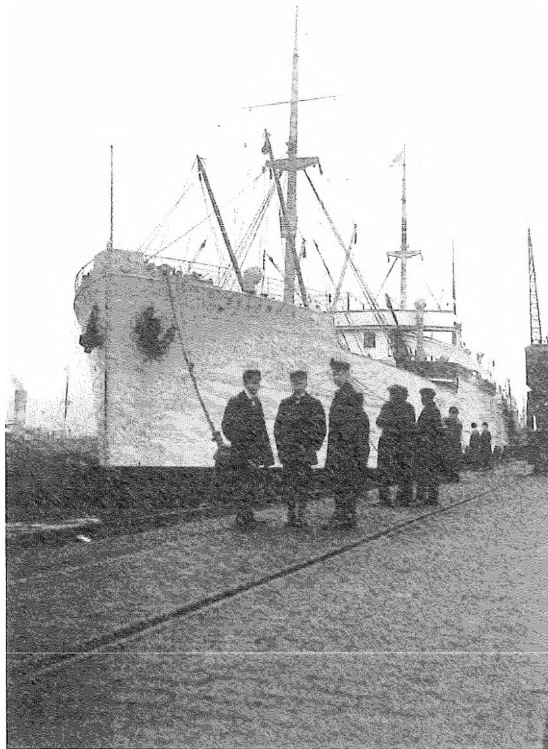
modninger om at være med ved "Selandia"s modtagelse. Dette meget store antal vakte nogen forbavselse, og for at kunne imødekomme de mest selvskrævede personer, lejede man 3 skibe S/S "Aarhus", S/S "Nicks Ebbesen" og S/S "Ørnen" og om bord på disse skibe var blandt andre bestyrelsen for Handels og Kontoristforeningen, Grosserersocietetet og mange, mange andre. Blandt andet Oldskriftselskabets medlemmer. Disse ærværdige herrer var af etatsråden "nærmest tilfældigt indbudt for at fylde ud".

På S/S "Aarhus" havde man orkester om bord, det spillede skiftevis døgn- og revymelodier og nationale melodier. Så dukkede "Selandia" frem af dissen, man havde troet, at den var forsinket på grund af tågen. Men nu var øjeblikket der. På S/S "Aarhus" satte orkestret ind med

"Vift stolt på Codans bølge". De tre dampere formerede linje og stod ned mod "Selandia", der havde flagene oppe. På "Selandia"s øverste dæk stod Ivar Knudsen, admiral Richelieu og H.N. Andersen. Alle tre svingede deres hatte som hilsen. Fra S/S "Ørnen" affyredes salutskud; men efter sigende druknede de i hurra-råbene. Lidt før kl. 12 sejlede "Selandia" ind i Frihavnen. Rejsen var endt.

Politikeren skrev: "Smukkere velkomst har et skib aldrig fået, og denne velkomst til "Selandia"s mænd vil blive husket, når festerne i fremmede havne er glemt.

Uden at overdrive kan man vel sige, at velbyggede B&W "Selandia"s motorer med al den omtanke, snille og tekniske kunnen som man havde. Men maskinbesætningen i "Selandia" løste en meget vanskelig og teknisk historisk



I december 1912 lå M/S "Selandia" ved kaj i Göteborg. Billedet giver et indtryk af skibets beskedne dimensioner i sammenligning med Det Østasiatiske Kompagnis senere motorskibe. Foto: H&S. *In December 1912 the M/S "Selandia" was moored alongside the quay in Göteneburg. The picture gives an impression of the ship's modest dimensions compared to the East Asiatic Company's later motor vessels. Photo: DMM.*

om en rejse i 1914, hvor Axel Berg var forhyret på M/S "Selandia" som 2. styrmand. En rejse som Axel Berg aldrig glemte.

M/S "Selandia" lastede cement i Ålborg og skulle til en havn på Sydamerikas vestkyst. Rejsen skulle gå igennem Magallanes-strædet. På vejen derned havde man stop på maskinerne hveranden dag, det varede gerne 3 timer, hvor skibet så lå og drev for vind og vejr. Årsagen til maskinstoppene var blandt andet, at cylinderdækslerne på hjælpemotorerne ikke kunne holde.

Da M/S "Selandia" nåede Magallanes-strædet, meddelte skipperen, at nu gik M/S "Selandia" ind til Punto Arenas for han, skipperen, ville ikke tage ansvaret for at gå igennem strædet, før maskinchefen ville garantere hovedmotorernes uafbrudte drift i 24 timer!

Efter et par dages ophold meldte maskinchefen klar, hvorefter M/S "Selandia" lettede og gik igennem strædet. Kl. 1 om natten efter at have passeret strædet i et meget stormfuldt vejr standsede maskinerne igen og skibet drev i 7 timer. M/S "Selandia" kom så tæt på land, at man skimtede klipperne og brændingen, dog klarede man også denne gang situationen.

Videre beretter Axel Berg, at maskinpersonalet aldrig fik reel søvn, og det kunne mærkes på dem. På vejen langs med kysten savnede man en nat en af maskinassistentene - "vi ledte og ledte om bord og troede, at han var faldet

opgave ved at få maskineriet til at virke kontinuerligt og driftsikkert. Disse mænd havde ingen erfaring om marine dieselmotorer, for den fandtes ikke. Derfor tilkommer det dem som pionererne først og fremmest æren for, at dette storslåede projekt lykkedes, men det skal så også tilføjes, at ØK's maskininspektion havde formået at udvælge de rigtige mænd til jobbet.

Der foreligger ikke meget skriftligt om M/S "Selandia"s senere rejser, hvortil en væsentlig kilde ville have været skibets journaler. Disse er dog for længst gået til papirmøllen. Men nu afdøde underdirektør Axel Berg, Naskov Skibsværft, har til "NS" bladet, værftets blad, fortalt

udenbords. Vejret var meget dårligt; men skuden blev vendt rundt og vi sejlede i mange timer for eftersøgning af assistenten. Om morgenen skulle kokken imidlertid bruge kul til at fyre op i kabyssen med, og han fandt assistenten liggende i dyb søvn i kulkassen, hvor han havde gemt sig. Han skulle have søvn, sagde han, og det blev ham tilgivet. Rejsen fortsatte planmæssigt - næsten da.

I Panama blev blandt andet alle cylinderdæksler på hjælpemotorerne skiftet ud. Men aldrig så snart havde M/S "Selandia" passeret Panama-kanalen, før krumtappen knækkede på den ene hovedmotor. Det sejlede så på én hovedmotor til Sct. Thomas, hvor alle kræfter blev sat ind på at reparere krumtappen. Efter at skibet havde forladt Sct. Thomas og sejlet nogle døgn, knækkede krumtappen på den anden hovedmotor, hvorefter "Selandia" lænsede mod Skotland for halv kraft og med opriggede støttesejl. 500 km fra den skotske kyst blev der sat engelsk prisemandskab om bord, der tog skibet ind til Kirkwall. Herfra blev "Selandia" slæbt til Glasgow for en større reparation.

Ikke-søfolk, og dem er der jo stadig en del af, vil næppe rigtig kunne forstå, hvor anstrengende det har været især for maskinpersonalet at holde maskineriet kørende eller blot noget af det i gang. Det har krævet en utrolig fysisk indsats og pligtfølelse at komme igennem, men det

kom man. Og det blev påskønnet af rederiet. Som et smukt træk skal nævnes, at da Maskinmestrenes Forening i 1973 fyldte 100 år, sendte ØK som gave et maleri af "Selandia", udført af Søren Brunoe i 1962, der havde hængt i Kompagniets hovedkontor. Større anerkendelse af indsatsen gennem de mange år, som ØK og Maskinmestrenes Forening havde kendt hinanden, kunne ikke gives.

Om "Selandia's" senere skæbne kan berettes, at det nåede at foretage 55 rejser fra København til Bangkok, udregnet i distance - over 1 million sømil. Brændstofforbruget for hele maskineriet var faldet fra 152 gram pr. IHKT til 140 gram pr. IHKT. I 1936 solgte ØK skibet til det norske rederi, The Norseman Steamship Co. "Selandia" blev omdøbt til "Norseman" og videresolgt i 1940 til A/B Finland-Amerika Linjen og skiftede navn til "Tornator". Den 26. januar 1942 grundstødte skibet ved Omaizaki nær Yokohama og den 30. januar brækkede "Tornator" ex "Selandia" i to stykker og sank.

Kilder

Andersen, H.N.: Udvikling. - Kbh.: Berl./Pol., 1912, (avisartikler).

Lehmann, Johannes: M/S Selandia 1912-1937. - Kbh.: B&W, 1937. (Fotografisk optryk 1961).

Pedersen, Aage J. Chr.: Maskinmestrenes jubilæumsskrift 1962 - Heri: Petersen, H. Friis: Sådan gik det.

M/S "Selandia", Denmark's First Motor Vessel

Summary

In 1992 it will be 80 years since the world's first oceangoing diesel motor vessel set out on its maiden voyage. The man who could take most of the credit for this ship was Mr. H.N. Andersen, the founder and director of the Danish East Asiatic Company (EAC). He was a far-sighted man who was not afraid to gamble for high stakes. At the same time he was capable of taking the larger view and of seeing the advantages which the transition from steam-powered ships to diesel-engined ships entailed, while still recognizing the difficulties which would inevitably arise during the changeover to the new means of propulsion.

Burmeister and Wain, who had built many diesel engines for electricity plants, were entrusted with the task of building the ship and its machinery. On February 22nd 1912 after several trial runs the M/S "Selandia" set sail on its maiden voyage to Bangkok calling at London and Singapore.

Understandably the ship created a sensation. In London hundreds of visitors came aboard, including the First Lord of the Admiralty, Winston Churchill.

After several stops at sea the ship reached Bangkok on April 20th 1912. The homeward voyage began on May 1st 1912 and the ship arrived back in Copenhagen in June 26th 1912. Its arrival turned into a great occasion for the Danish capital and one in which thousands of Copenhagen citizens participated.

The M/S "Selandia" completed 55 sea voyages from Copenhagen to Bangkok before being sold to the "Norsemann Steamship Co." in 1936. In 1940 the ship was sold again to A/B Finland Amerika Linjen and sailed under the name of "Tornator" until 1942 when it ran aground near Yokohama on January 26th and broke in two and sank on January 30.

Navn	Selandia
Byggeår	1912

Beskrivelse

Type	Last- og passagermotorskib
Master	3, indtil 80' over dæk
Skorsten	Ingen
Lastrum	4, alle med et mellemdæk
Luger	4
Forsløb	1-2-B-3-M-4
Lastegrej	Bomme: 4/1.5, 8/5, 1/25
Passagerer	22 i 11 kamre. Senere angives 28. Passagerantallet blev i 1932 forøget til 40.
Besætning	16 på dæk, 12 i maskinen, 8 i restaurant, i alt 36

Dimensioner

Dødvægt	7383 på 24'2"
Brt	4964
Nrt	3172
Længde	370'
Bredde	53'
Dybde	30'
Rum	342.500 kubikfod bale

Maskine

Type	To 8-cylindrede 4-takts enkeltvirkende dieselmotorer af B&W fabrikat
Hestehvæft	2500 IHK 2020 BHK
Fart	11 knob. Prøveturfart 12,2 knob
Forbrug	9 tons dieselolie

Værft

Bygget på	A/S Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri, København - bygge nr. 276
Kontraheret	5. december 1910
Kølen lagt	30. marts 1911
Søsatning	4. november 1911
Prøvetur	14. februar 1912 på Sundet
Afløvet	17. februar 1912

Erik Gøbel: Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671 - 1838

Dansk vestindiefart udførtes hovedsagelig af skibe, som sejlede direkte frem og tilbage mellem København og Caribien. Arkivar Erik Gøbel fra Rigsarkivet har forsket i sagen og kan påvise, at de vigtigste redere i den florissante handelsperiode var de hidtil upåagtede Lars & Bertel Madtzen. Men også forskellige kompagnier og private redere i Danmark, Norge, Slesvig og Holsten deltog i besejlingen. Den ofte omtalte trekantfart via Afrika efter slaver til Vestindien forekom også, men var efterhånden af helt forsvindende betydning.

I. Indledning

Danmark har altid været en søfartsnation. Særlig udpræget var dette træk i 1600- og 1700-tallet, hvor den danske konge herskede over et helt lille imperium bestående af Danmark, Norge og Slesvig-Holsten — foruden Færøerne, Island og Grønland samt de små, men økonomisk vigtige tropekolonier i Asien, Afrika og Amerika.

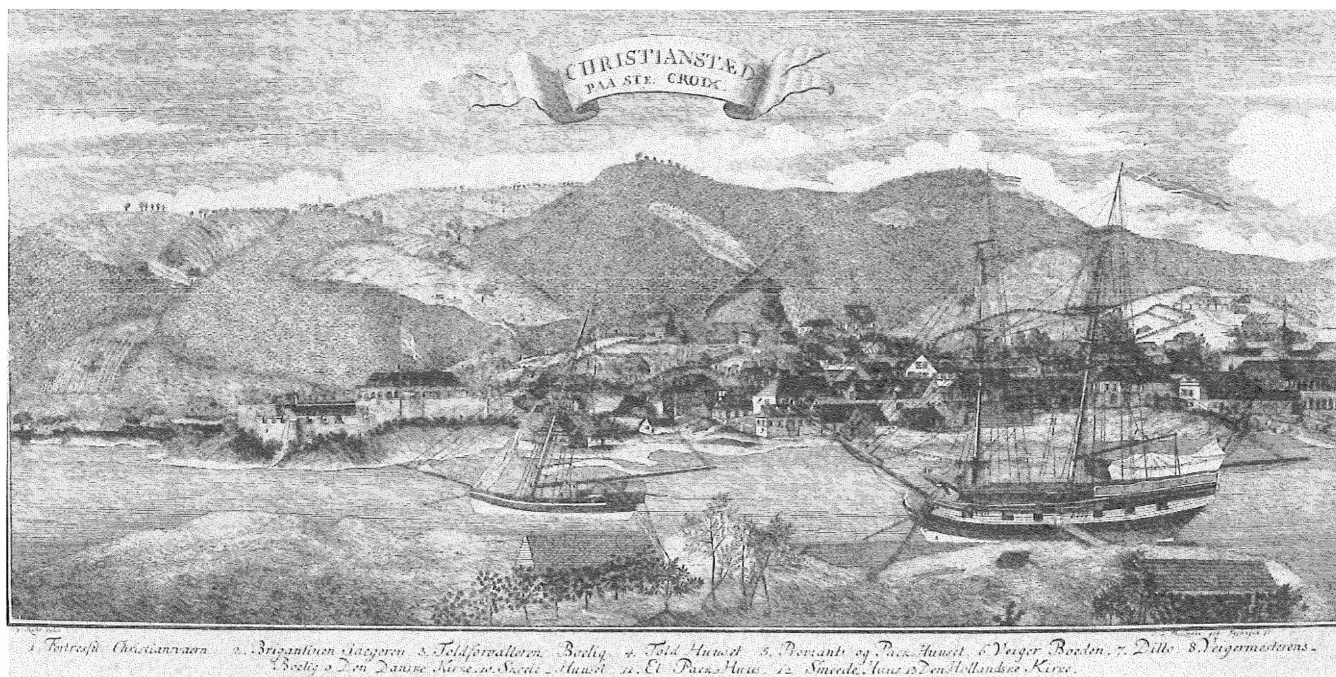
Til Indien udsendte Christian IV en flåde så tidligt som i 1618; men det er den danske besejling af Guldkysten og Vestindien, vi skal beskæftige os med i det følgende.

Allerede i 1625 gav Christian IV i et åbent brev sin tilslutning til tanken om oprettelse af et vestindisk kompagni i Danmark; planerne blev dog ikke ført ud i livet ved den lejlighed.¹ Derimod udsendtes i 1647 en handelsekspedition fra Glückstadt til Barbados. Denne blev vist nok fulgt op af to vestindiesejladsere sammesteds fra

i 1651. Året efter forlod det første skib København med Vestindien som bestemmelsessted; skipper ombord var Erik Nielsen Smit, som returnerede med sit skib samme år. Med en række københavnske investorer i ryggen og under Frederik III's bevågenhed kunne Smit fra marts til november 1653 gennemføre endnu en dobbeltrejse mellem København og Caribien. Året efter forlod ikke mindre end fem danske skibe Øresund med kurs mod Vestindien — de fire nåede hjem igen i foråret 1655. Efter at have måttet ligge stille under Svenskekrigene, (hvor kongen i stedet udstedte oktroj for et afrikansk kompagni i Glückstadt), udgik Erik Nielsen Smit igen i 1662 og kom hjem året efter.

Hermed var grunden beredt for dansk kolonisation i Caribien, og den 1. juli 1665 passerede Smit påny Kronborg med kurs mod St. Thomas, som han i kongens navn skulle besætte og beplante og være guvernør over. Imidlertid døde Smit derude, og kolonisationen måtte opgives for denne gang trods en tapper indsats fra hans medkolonisateurer.

Det er først fra og med grundlæggelsen af Det Kongelig Oktrojerede Vestindiske Kompagni i 1671, at kildemateriale i dag er bevaret i tilstrækkeligt omfang til at danne grundlag for mere indgående historiske studier. Fra 1674 fik dette kompagni eneret på al dansk handel og søfart såvel til Caribien som til Guinea. Straks efter sin etablering koloniserede kompagniet i kongens navn den lille ø St. Thomas; i 1718 tog man desuden nabøen St. Jan i besiddelse; og i



1733 købte man den noget større sukkerø St. Croix fra Frankrig. Hermed nåede de danske amerikanske besiddelser deres maksimale udstrækning på bare 333 kvadratkilometer — det samme areal som limfjordsøen Mors! Sukker var langt den vigtigste kolonialvare fra de tre øer, som forblev under dansk overhøjhed indtil 1917. Da solgtes de til USA og fik deres nuværende navn: US Virgin Islands.

I Guinea byggede danskerne allerede i 1661 deres hovedfort Christiansborg ved byen Accra meget tæt på det britiske fort St. James og det nederlandske Crèvecoeur. Danskerne kontrollerede hér godt hundrede kilometer af den såkaldte Guldkyst. Dens vigtigste eksportvare var ikke desto mindre negerlaver, som blev skibet over Atlanten til plantagerne i Caraibien.

Byen Christiansted på St. Croix, set fra den lille ø Protestantkajen i havnen. Yderst til venstre ligger Fort Christiansværn, langs havnefronten findes blandt andet toldbygning, pakhus og vejerbod. Brigantinen til højre er "Jægeren", som indgik i Det Vestindiske Søkorps, der var en slags krydstoldvæsen. Suk efter tegning af landmåler og bygningsinspektør Julius von Rohr fra omkring 1760. Det Kongelige Bibliotek. *The town of Christiansted on St. Croix seen from the little island Protestant Key in the harbour. On the far left in Fort Christiansværn, and along the harbour front among other things a customs building, a warehouse and a weighhouse can be seen. The brigantine on the right is "Jægeren" (The Hunter), which was part of the West Indian Naval Corps, a kind of cruising customs service. Engraving based on a drawing from around 1760 by Julius von Rohr, a surveyor and housing inspector. (The Royal Library).*

Denne menneskehandel var eneste reelle begrundelse for at opretholde en forholdsvis omkostningskrævende dansk koloni i Afrika. I 1850 endte det da også med, at briterne købte den danske besiddelse, som udgør en del af vores dages Ghana.

I det følgende vil blive beskrevet omfanget og strukturen af den danske besejling af kolonierne i Vestindien og Guinea. Det drejede sig i alt om mere end 5.000 rejser, som gennemførtes i undersøgelsesperioden fra 1671 til 1838. Langt hovedparten af disse sørejser gik direkte frem og tilbage mellem Danmark og Caraibien, medens kun ganske få rejste ad den ellers så ofte omtalte trekant rute fra Europa via Afrika til Vestindien og hjem derfra.

Foruden det tilgrundliggende kildemateriale beskæftiger den følgende gennemgang sig med besejlingens omfang, togternes destinationer, skibenes drægtigheder og hjemsteder samt rederne. Desuden gives til slut et indtryk af denne transatlantiske søfarts betydning, dels set med danske øjne dels med udlændinges.²

II. Kildemateriale

De danske sejladsere til kolonierne i Asien er allerede blevet grundigt undersøgt og beskrevet i den historiske litteratur. Men de langt talrigere sejladsere til Caraibien (og Guinea) er aldrig blevet gjort til genstand for systematisk undersøgelse. En enkelt artikel har dog beskrevet selve navigationen på Atlanten, altså sejlruiter og sejltider med videre.³

Den præsentation, som i det følgende gives af omfang og struktur af den danske besejling af Vestindien og Guldkysten hviler på gennemgang af et stort, utrykt og hidtil så godt som ubenyttet kildemateriale, som beror i Rigsarkivet i København.

Fra 1671 til 1754 blev dansk handel og søfart på de atlantiske tropekolonier i alt væsentligt forestået af det monopolistiske Vestindisk-guineisk Kompagni. Dette var et oktrojeret handelskompagni, typisk for den merkantilistiske epoke. Forholdene i kompagnierne er allerede blevet ganske kort beskrevet.⁴ Efter kompagniets afvikling i 1754 blev handel og søfart på de danske kolonier i Vestindien givet fri for alle kongens undersætter.

For perioden efter 1747 findes bevaret de såkaldte algierske søpasprotokoller, hvori alle danske oversøiske togter findes optegnet.⁵ Forklaringen herpå er — som for de andre europæiske søfartsnationers vedkommende — at barbareskerne idelig generede søfarten, især i Middelhavet og langs Afrikas nordvestkyst, men ofte også meget længere væk. Efterhånden havde dette uvæsen fået både Frankrig, Storbritannien og Nederlandene til at afslutte traktater med disse muslimske vasalstater i Nordafrika. I 1746 indgik Danmark-Norge en traktat med Algier, i 1751 med Tunis, året efter med Tripolis og i 1753 med Marokko. Ifølge disse traktater forpligtede de kristne konger sig til at betale visse præster til de muslimske potentater — mod at disse til gengæld lovede at ville lade de pågældende kristne nationers skibe sejle uhindret, når de hjemmefra var forsynet med et såkaldt algiersk søpas som tegn på, at de var for eksempel den danske konges undersætter.

Ved forordning af 1. maj 1747 påbød den dansk-norske konge derfor, at alle skippere, som agtede sig længere bort fra hjemlige farvande end Cap Finisterre, (det er Spaniens nordvesthjørne), skulle forsyne sig med et algiersk søpas. Alle pas udstedtes på flotte blanketter af Kommercekollegiet i København. Dér førtes også kopibøger over de udstedte søpas.

Disse protokoller er bevaret i dag og omfatter blandt andre følgende informationer for hvert eneste togt:

- 1) Reders navn
- 2) skippers navn
- 3) skibets navn
- 4) skibets drægtighed
- 5) skibets hjemby
- 6) rejsens destination
- 7) dato for pasudstedelse
- 8) eventuelle supplerende bemærkninger.

Jeg har tidligere påvist, at pasprotokollernes oplysninger er dækkende og korrekte. De udgør derfor et udmærket grundlag for udarbejdelse af en forholdsvis detaljeret oversigt over den danske oversøiske søfart fra midten af 1747 til slutningen af 1830'erne, hvor barbareskproblemet reelt ophørte med at eksistere, og den danske pastvang blev ophævet.

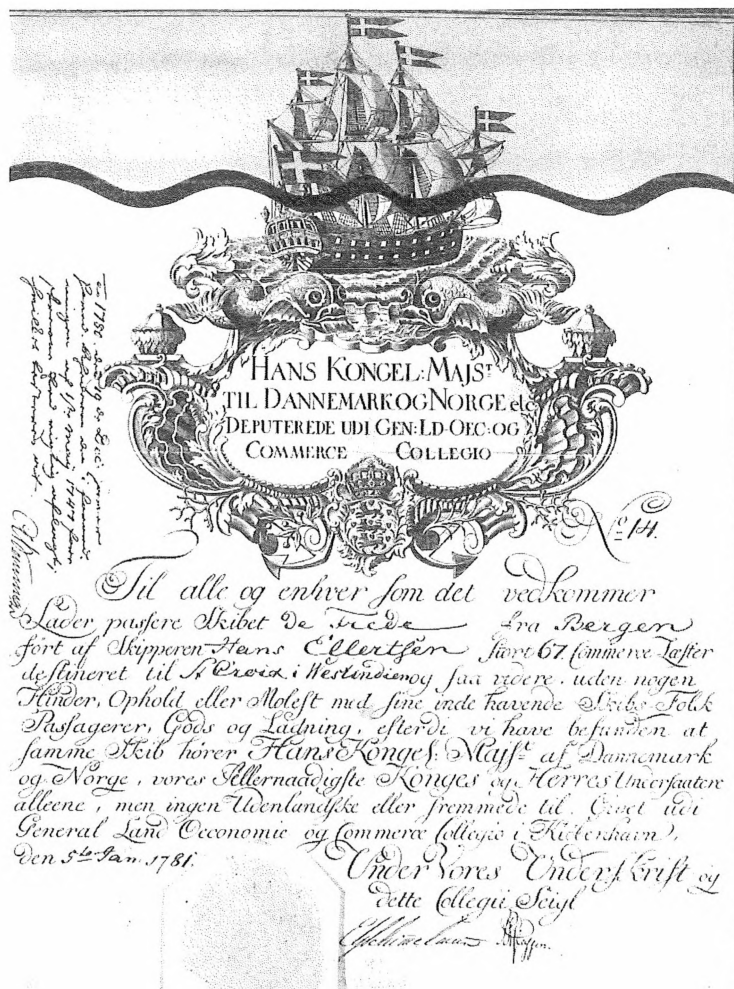
Protokollen vedrørende perioden fra 15. oktober 1771 til ultimo 1777 har desværre manglet siden engang før 1820. Oplysninger vedrørende disse syv års sejladser er derfor fremdraget af nogenlunde tilsvarende bevaret materiale fra Generaltoldkammeret.⁶

Alle data for perioden mellem 1747 og 1807 er blevet behandlet på computer.⁷ Derimod er informationerne fra før 1747 og efter 1807 behandlet manuelt og dermed noget mindre dybtgående.

I det følgende bygger alle oplysninger og resultater på data i de algierske søpasprotokoller, med mindre andet udtrykkelig er nævnt.

III. Omfang

I størsteparten af de 250 år, Danmark besad kolonier i Vestindien og Afrika, var handel og søfart på disse oversøiske pladser af stor økono-



misk betydning for hele dobbeltmonarkiet, især dog for hovedstaden København.

Alene mellem 1671 og 1807 sendtes over tre tusinde togter under dansk flag fra Europa til disse fjerne destinationer. Og indtil midten af 1800-tallet fulgte yderligere to tusinde vestindietogter fra Danmark.

I den hidtidige litteratur hører man i den forbindelse næsten kun om trekantfarterne —

En af de elegante algerske søpasblanketter, udstedt af Kommercekollegiet i 1781 til skibet "de Frede" af Bergen destineret til St. Croix. Skipperne medbragte selv nederste del af passene, medens topstykkerne blev sendt i forvejen til Barbarekstaterner. Disses kaperkaptajner kunne så konstatere, om et skib var dansk - og skulle have lov at sejle uhindret videre - ved at forvise sig om, at de to dele af passet passede sammen. Rigsarkivet. *One of the elegant Algerian sea pass forms issued by the Department of Commerce in 1781 to the ship "de Frede" of Bergen bound for St. Croix. The skippers carried the bottom piece of the sea pass with them on their voyage while the top piece was sent ahead to the Barbary states, whose privateer captains were thus able to find out if a ship was Danish - and should therefore be allowed to sail on unhindered - simply by checking that the two halves of the sea pass fitted each other. (The Danish National Archives).*

som jo gik fra Europa til Afrika med mangelhænder, videre derfra til Amerika med slaver og atter retur til Europa med sukker, rom og tobak. Men i virkeligheden udgjorde sådanne trekanttogter en stadig svindende andel af det samlede antal togter. Af de vedstående diagrammer fremgår omfanget af sejladsene under dansk flag i store træk.

I Vestindisk-guineisk Kompagnis periode var antallet af udrustede ekspeditioner kun beskedent. Som følge af det noget fragmentarisk bevarede kildemateriale fra denne tidlige epoke viser søjlediagrammet ikke nødvendigvis det nøjagtige antal ekspeditioner, som blev udrustet 1671-1754. Men i store træk er billedet godt nok. Sejladsen udsendt fra Vestindien østpå til Danmark eller Guinea er ikke medtaget; thi begge kategorier var forsvindende små.

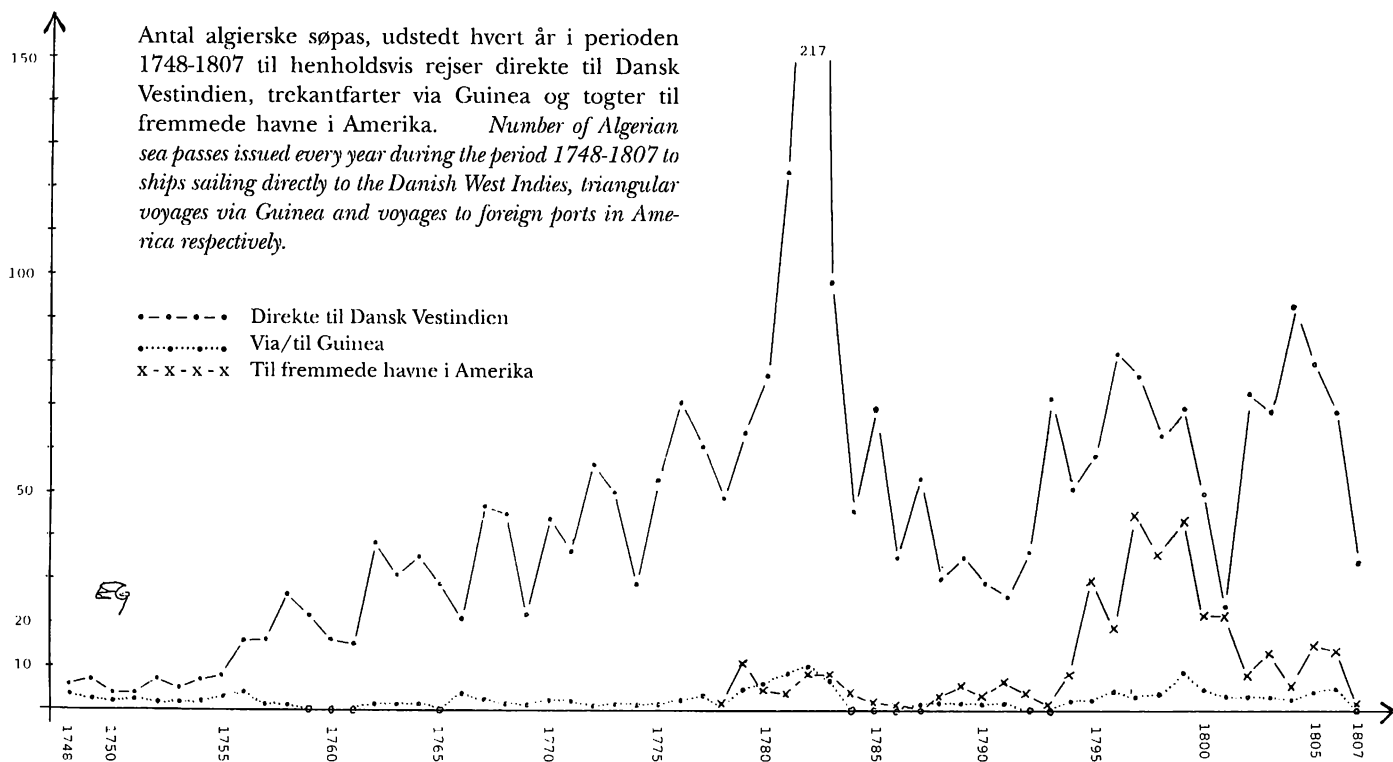
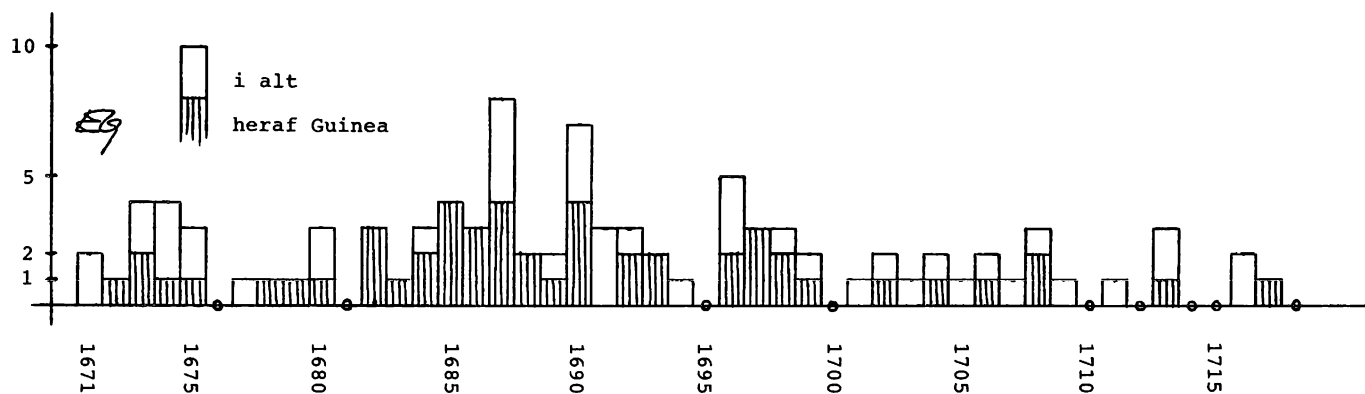
Aktivitetsudsvingene i den tidlige danske besejling havde til dels rod i årsager uden for Vestindisk-guineisk Kompagni, idet selskabet lå i dvale i flere perioder før 1697. Af gode grun-

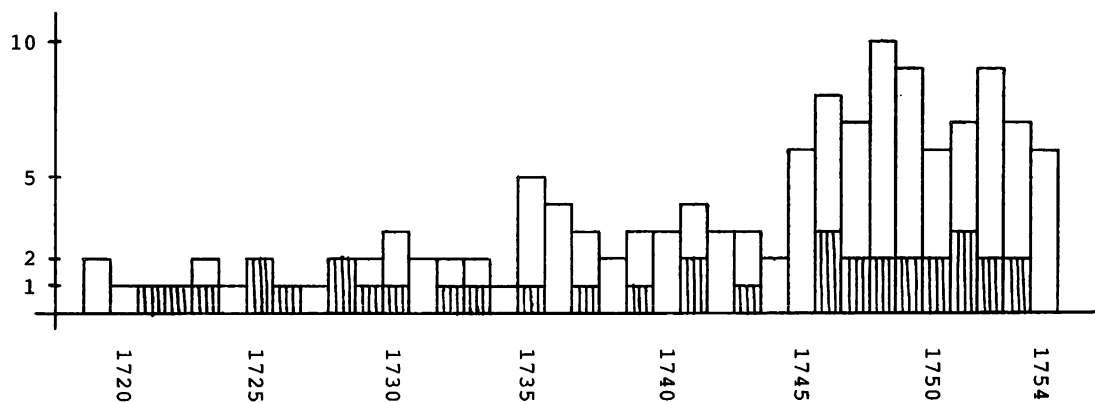
de lå man stille under Skånske Krig 1675-1679, men også under bortforpagtningen af handelen på Vestindien 1690-1694 til Jørgen Thormøhlen og ligeledes af den på Afrika 1689-1697 til Nikolaj Jansen Arff. I disse perioder udgik en stor del af togterne fra Glückstadt samt naturligvis fra forpagternes hjemhavne i henholdsvis Bergen og København.

Under indtryk af de gunstige handelskonjunkturer under Den Pfalziske Arvefølgekrig reorganiserede man Vestindisk-guineisk Kompagni i 1697. De forskellige aktivitetsniveauer i den efterfølgende danske besejling kan kort forklares ved følgende forhold: dansk neutralitet under Den Spanske Arvefølgekrig 1701-1714; alvorlige finansielle problemer under Store Nordiske Krig 1709-1720; dernæst en trods alt tilfredsstillende periode under 1720'ernes depression; indtil nyt liv pustedes i vestindiehandelen ved erhvervelsen af St. Croix i 1733 og kompagniets samtidige reorganisation; endelig betød optagelsen af de private rederinteresser i Vestindisk-guineisk Kompagni 1747 en tiltrængt kapitaltilførsel og ekstra aktivitet derefter.

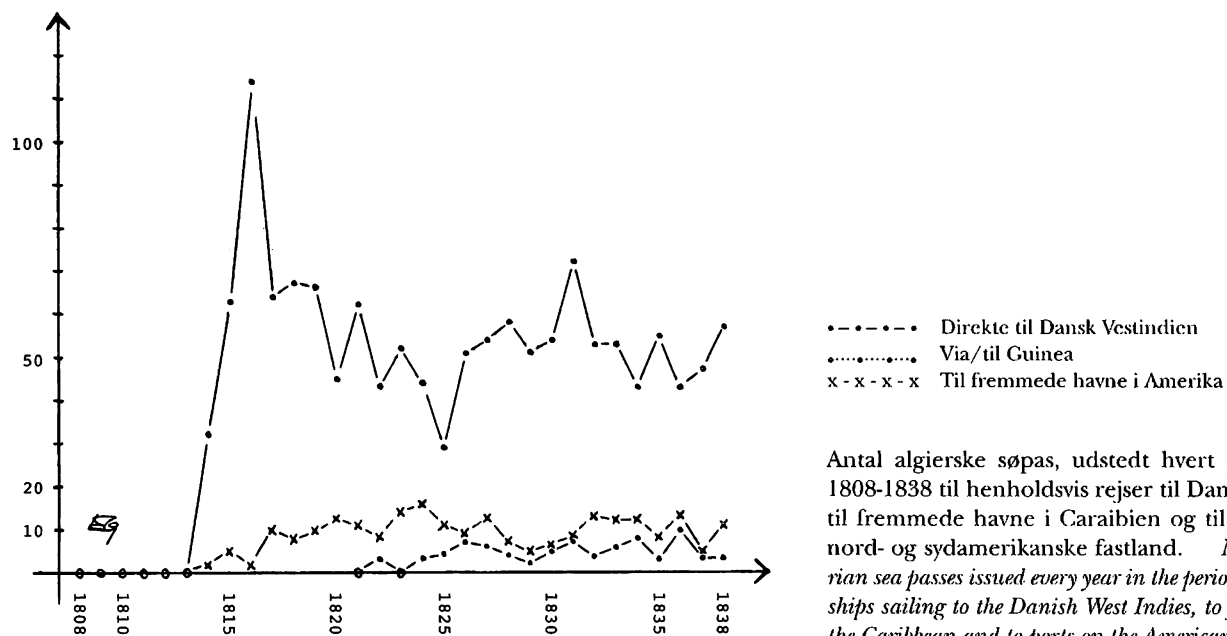
Imidlertid handlede danskere og nordmænd ikke i et vakuum, men var i højeste grad underkastet verdenshandlens omskiftelser. De forholdsvist kraftige udsving i kurverne i diagrammet vedrørende anden halvdel af 1700-tallet afspejler de særlige konjunkturer for dobbeltmonarkiet. Under epokens mange storkrige formåede det at holde sig neutralt, indtil det selv blev involveret i krig mod havenes hersker Storbritannien en kort overgang i 1801 og for alvor påny 1807-1814.

Som årsag til fluktuationerne i den danske vestindietonnage må man imidlertid ikke glemme at påpege, at dobbeltmonarkiets handelsflå-





Antal ekspeditioner udsendt fra Danmark i årene 1671-1754 henholdsvis direkte til Dansk Vestindien og via Guinea. *Number of expeditions dispatched from Denmark in the years 1671-1754 directly to the Danish West Indies and via Guinea respectively.*



Antal algeriske søpas, udstedt hvert år i perioden 1808-1838 til henholdsvis rejser til Dansk Vestindien, til fremmede havne i Caraibien og til havne på det nord- og sydamerikanske fastland. *Number of Algerian sea passes issued every year in the period 1808-1838 to ships sailing to the Danish West Indies, to foreign ports in the Caribbean and to ports on the American mainland.*

de i det hele taget var i stadig og kraftig vækst i anden halvdel af 1700-tallet. Fremgangen var forårsaget af stigning i efterspørgslen, men også af en effektivt og relativt billigt drevet handelsflåde — som dermed var internationalt konkurrencedygtig uanset de konjunkturer, som yderligere begunstigede den.⁸ Neutralitetens gunstige indflydelse må dog antages at have været særlig kraftig netop for den danske besejling af Caribien.

Særlig under Den Amerikanske Uafhængighedskrig 1776-1783 samt Revolutions- og Napoleonskrigene 1792-1807, dog exclusive 1801, oplevede dobbeltmonarkiets redere og købmænd en blomstrende epoke med praktisk talt ubegrænset efterspørgsel efter neutral dansk tonnage og varer.

For den danske handelsflåde blev vestindiefarten under disse særdeles gunstige omstændigheder en vigtig beskæftigelse, dog navnlig for hovedstadens.⁹

Således oplevede den danske vestindiefart i løbet af årene 1778-1780 en kraftig vækst i tonnage, både målt i absolutte tal og i forhold til den øvrige handel på Middelhavet og Asien. Navnlig sejlede man med fornødenheder til og sukker fra de franske øer i Caribien. Englænderne så med mishag på denne danske trafik, men formåede ikke at standse den. Englændernes erobring i februar 1781 af det vigtige nederlandske handelsknudepunkt på St. Eustatius og lammelsen af den nederlandske caraibiske handel i det hele taget indebar en yderligere intensivering af handelen under det stadig neutrale danske flag. Fra 1780 til 1782 skete der næsten en tredobling af tonnagen, og fra 1779 ydede danske orlogsskibe konvojbeskyttelse.

Under krigen mod Storbritannien fra september 1807 lå dansk oversøisk skibsfart deri-

mod stille. Der udstedtes således slet ingen søpas til rejser til Vestindien i årene 1808-1813.

Ved fredsslutningen i januar 1814 måtte Danmark afstå Norge; det tilbageblevne areal udgjorde kun en sjettedel, og befolkningen var derefter kun godt halvt så stor som før krigen. Alligevel nåede intensiteten af besejlingen på de tre danske vestindiske øer allerede i 1815 op på førkrigsniveauet. Årligt udsendtes et halvt hundrede togter til de danske øer. I 1820'erne var tallet imidlertid noget lavere som følge af den almindelige økonomiske krise i Danmark 1822-1825; desuden var priserne på sukker og rom, der ellers havde været høje under og umiddelbart efter krigen, meget lave netop i 1820'erne.

Et tegn på vestindiehandelens betydning for hovedstadens redere er i øvrigt, at kurven i diagrammet vedrørende årene 1808-1838 forløber helt parallelt med udviklingen af Københavns samlede handelsflåde.¹⁰ Efter krigsafslutningen blev hovedstadens flåde kraftigt forøget ved opkøb af tonnage i udlandet. Men Storbritannien, Nederlandene og Frankrig, som til dels havde været udelukket fra verdenshandelen under de store krige, satte sig nu atter i besiddelse af deres tidligere ruter og markeder, hvor musen Danmark i en periode havde kunnet spille på bordet, medens de stormægtige katte var ude.

Lige som før 1807 udsendtes enkelte danske ekspeditioner til Guineakysten, hvor Danmark indtil 1850 havde sin lille koloni. Det var dog kun forsvindende få skibe, der gik fra Danmark til Guldkysten: eet togt i hvert af årene 1815-1818, 1820, 1822, 1827-1828 og 1832 samt to togter i 1830.

Derimod sejlede der til stadighed skibe under Dannebrog til forskellige fremmede havne i Caribien og på det amerikanske fastland.



IV. Destinationer

Som det fremgår allerede af det foregående, var trekantsejladens kun af væsentlig betydning i Vestindisk-guineisk Kompagnis periode, altså indtil midten af 1700-tallet. De præcise tal var som vist i vedstående tabel.

Antal ekspeditioner til Vestindien eller Guinea 1671-1838

År	i alt	heraf direkte	heraf trekant
1671-1696	67	29	38 (57 %)
1697-1733	53	29	24 (45 %)
1734-1754	109	84	25 (23 %)
1755-1782	1385	1317	68 (5 %)
1783-1807	1461	1413	48 (3 %)
1814-1838	1381	1370	11 (1 %)

Kort over Carabien og en del af det amerikanske fastland, som situationen var i første halvdel af 1800-tallet. Tæt øst for Puerto Rico er angivet beliggenheden af St. Thomas. Godt 60 kilometer syd herfor ligger St. Croix. (D.C.M. Platt: "Latin America And British Trade, 1806-1914", 1972). *Map of the Caribbean and part of the American mainland in the first half of the 19th century. The Danish island of St. Thomas is shown just east of Puerto Rico. St. Croix is situated c. 40 miles further to the south.* (D.C.M. Platt: "Latin America and British Trade, 1806-1914", 1972).

Efter 1755 hørte det til den absolutte undtagelse, at dansk-norske skibe sejlede ad trekant-ruten i stedet for at sejle direkte til kolonierne i Carabien. Under storkrigene — 1756-1763, 1778-1782 og efter 1792 — var der dog en svag

tendens til at lidt flere ekspeditioner end ellers sejlede via Afrika. Disse trekantfarter udgik så godt som uden undtagelse fra København.

I Caraibien var destinationen næsten altid en af de danske vestindiske øer: St. Thomas eller St. Croix. Fordelingen mellem disse to lader sig imidlertid ikke aflæse af de algierske søpasprotokoller. Den tredje danske ø St. Jan er meget lille og blev som regel i både økonomisk og administrativ henseende behandlet som et vedhæng til St. Thomas.

På vejen fra Europa til Dansk Vestindien hændte det ikke sjældent, at fartøjerne lagde ind i fremmed havn. For eksempel var Madeira populær på grund af sine fortræffelige vine og sin praktiske beliggenhed omtrent midtvejs, hvor det kunne være fornuftigt at indtage friske forsyninger. Andre ekspeditioner gik via Irland for at laste kød — eller måske via Middelhavet, Portugal eller Spanien for at drive anden handel. Enkelte rejser udgik endda fra nederlandsk havn, hvortil nogle af disse togter også returnerede fra Caraibien. Imidlertid omtaler det benyttede kildemateriale øjensynlig ikke nær alle sådanne uregelmæssigheder i rejsemønstret; derfor vil der heller ikke her blive gået nærmere ind på dem.¹¹

Af de ikke danske besiddelser i Amerika, som især besejledes under krigene, må følgende nævnes. Under Den Amerikanske Uafhængighedskrig var det mest markante træk ved neutralitetsudnyttelsen besejlingen af fremmede magters øer i Caraibien: i begyndelsen den nederlandske St. Eustatius, senere navnlig de franske øer Martinique og Guadeloupe. Alene i året 1782 nåede antallet af togter til de franske øer, og eventuelt videre til de danske besiddelser, op på mere end tyve.

Under Revolutionskrigene blev i stedet for-

skellige havne på det amerikanske fastland de mest brugte af de danske skibe. I kulminationsårene fra 1797 til 1799 drejede det sig således om New York og Charleston med hver 7 anløb per år, desuden Baltimore med 4 anløb; hertil kom det nederlandske Surinam i Sydamerika med 7; medens den vigtigste fremmede caraiibiske havn var Havanna med 5 årlige togter. På samme tid gik omkring halvfjerds ekspeditioner til de dansk-vestindiske øer.

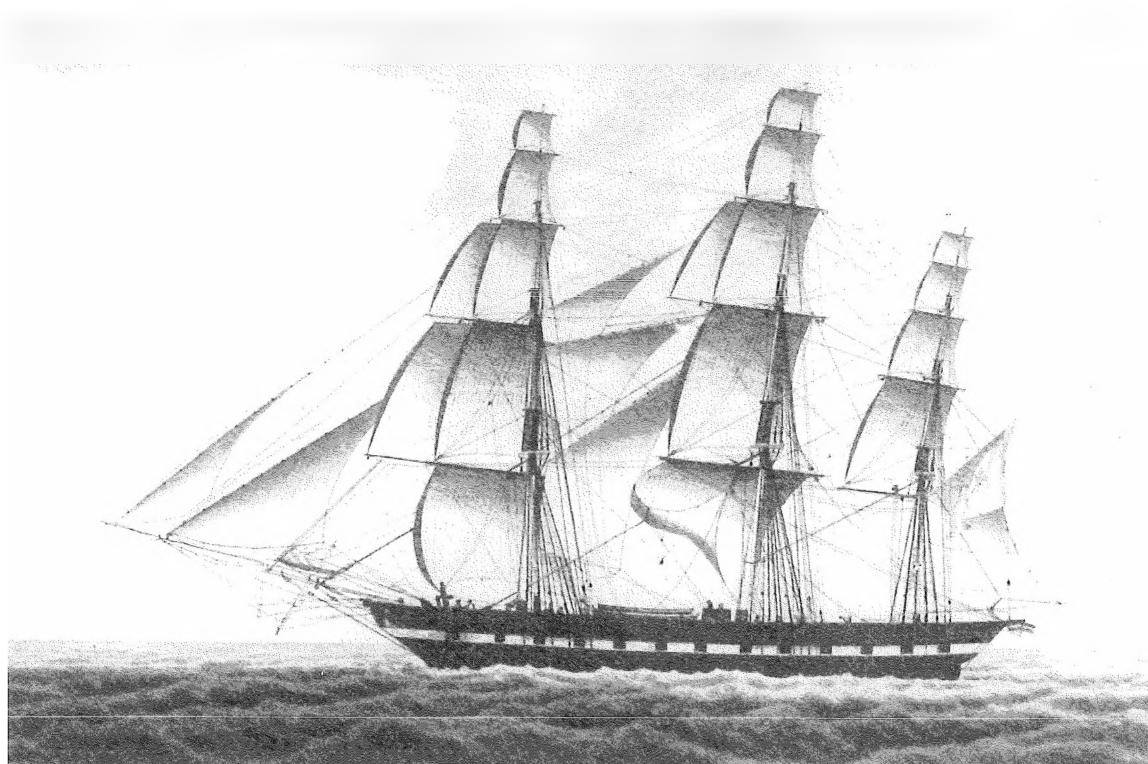
Efter 1814 sendtes knap tre hundrede togter til ikke danske havne i Caraibien. Blandt disse var Havanna helt dominerende, men fra 1830'erne gik desuden enkelte rejser fra Danmark til Cubas anden havneby, Matanzas. Desuden var St. Domingo og Port au Prince, begge på Haiti, til stadighed vigtige destinationer.

Fra 1826, hvor de første ekspeditioner til Vera Cruz i Mexico fandt sted, fik denne havn, og dermed det nordamerikanske kontinent, en vis betydning for den danske skibsfart. Senere kom Tampico i Mexico og New Orleans til. Derimod blev Sydamerika i denne scene periode kun sporadisk besejlet af fartøjer fra Danmark.

Når talen er om besejlingen af ikke danske havne i Caraibien og på det amerikanske fastland, må man ikke glemme den ganske omfattende handel og søfart, som besørgedes af skibe og købmænd fra de dansk-vestindiske øer. Denne trafik er af en noget anden karakter end farterne fra Europa og derfor ikke inddraget i nærværende analyse — bortset fra en kort omtale i afsnit X.

V. Drægtighed

Hidtil har kun været talt om de blotte antal af sejladsere, men endnu en faktor, der må tages med i en meningsfuld betragtning, er fartøjernes drægtigheder.



Tremasteren "St. Croix" af København var med sine 154 kommercelæster et af de store skibe i vestindiefarten. Det var bygget i Nordamerika; men efter at være havareret i dansk farvand i 1816 blev det som vrak købt og repareret af storrederne John McCaul & Robert Kerr. Derefter gjorde det under dansk flag flere rejser til St. Croix med sin 20 mands besætning. Det totalforliste dog allerede i 1822 på rejse mellem Danmark og Vestindien. Handels- og Søfartsmuseet.

The three-masted "St. Croix" of Copenhagen with its 154 lasts was one of the larger ships in the West Indian trade. It was built in North America, but after being disabled in Danish waters in 1816 it was bought as a wreck and repaired by the big shipowners John McCaul and Robert Kerr. After that it made several voyages to St. Croix under the Danish flag with its crew of 20 hands. The ship was totally wrecked in 1822 on a voyage between Denmark and the West Indies. (Danish Maritime Museum).

I den forbindelse er to særlige forhold vigtige at påpege. For det første anvendte man i Danmark-Norge kommercelæsten som måleenhed helt frem til 1867. Et præcist indtryk deraf er vanskeligt at give, da der både indgik rumfang og vægt i læsteberegningen. Een kommercelæst svarede dog nogenlunde til 5.200 pund eller 2 ½ tons. For det andet angav de danske myndigheder mellem 1672 og 1825 et indenlandsk fartøjs drægtighed en sjettedel mindre, end den i virkeligheden var. Denne sjettedelsmoderation skulle stille rigets egne fartøjer gunstigere i konkurrencen med udlandet, idet en række afgifter som for eksempel havnepenge blev erlagt efter skibenes drægtighed.¹²

Før 1748 kendes drægtigheden kun for et udsnit af Vestindisk-guineisk Kompagnis skibe. Mellem 1673 og 1696 var 18 af dem i gennemsnit på cirka 60 kommercelæster, men i perioden 1698-1720 var 15 fartøjer i gennemsnit på 132 kommercelæster.

For perioden 1747-1807 kendes drægtigheden for 2.905 skibe. I gennemsnit var den 92 kommercelæster. Denne størrelse dækker imidlertid over skibe lige fra det mindste på bare 12 til de største på lidt over 200 kommercelæster.

Ni fartøjer havde en drægtighed på under 20 kommercelæster. Mindst var Vestindisk-guineisk Kompagnis jagt "Mercurius", som i juli 1751 under kommando af Jan Hansen forlod København. Fartøjet var splinter nyt — byggenummer 1 fra kompagniets eget værft på Christianshavn — og bestemt for at indsættes i lokal-farten langs den guineiske kyst, hvortil det ankom i januar 1752 efter seks måneders sejlads fra Helsingør. Af de øvrige små fartøjer på under 20 kommercelæster var de to destineret til Guinea — således Guineisk Kompagnis såkaldte chalup "Quitta" på 17 ½ læster, der udgik i 1770, sejlede en periode i kystfarten og derpå returnerede til København i 1773. Mindste fartøj, som krydsede Atlanten i vestindiefarten, var Borre & Fengers "Rosværdig" på bare 20 kommercelæster, som i maj 1757 under kommando af Hans Rasmussen Birk gik til St. Thomas og kom hjem igen i april året efter.

Det største skib i den danske vestindieflåde var Selby & Terborchs "Grev Bernstorff" på 209 kommercelæster. Det fik pas til St. Croix den 15. maj 1799 og havde Joseph Briggs som skipper og medreder. Det må ikke forveksles med de fire andre skibe ved navn "Grev Bernstorff", der sejlede for andre rederier i vestindiefarten på denne tid.

Fordelingen mellem direkte amerikafarere og ekspeditioner til eller via Guinea var som vist i vedstående tabel.

Fartøjernes drægtigheder 1747-1807

Kommercelæster	direkte rute	trekantrute
- 19	5 0 %	4 3 %
20- 39	92 3 %	8 6 %
40- 59	57 13 %	24 18 %
60- 79	559 20 %	25 19 %
80- 99	685 25 %	26 20 %
100-119	588 21 %	9 7 %
120-139	271 10 %	33 25 %
140-159	186 7 %	-
160-179	25 1 %	4 3 %
180-199	1 0 %	-
200-	3 0 %	-
I alt	2772	133

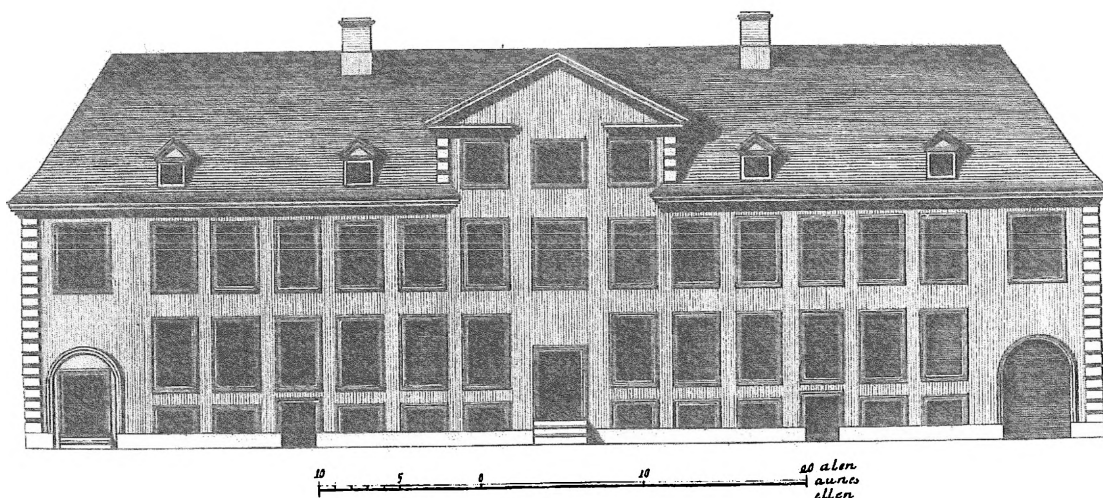
Skibene på ruten direkte fra Europa til Caribien var i gennemsnit af størrelsen 93 kommercelæster, medens dem, som gik til eller via Afrika, som regel var en anelse mindre, nemlig på 88 læster.

De mindste fartøjer benyttedes i guineafarten, medens faktisk alle dem over 140 kommercelæster var beskæftiget i den direkte fart.

Det er imidlertid tydeligt, at de direkte skibe fordeler sig ret jævnt omkring gennemsnittet, men at man i guineafarten enten benyttede noget mindre fartøjer på omkring 70 læster eller noget større på omkring 130 kommercelæster.

Efter 1814 steg den gennemsnitlige drægtighed for vestindiefarere således, at den i 1818 var på 104 kommercelæster, i 1828 lå den på 114, og i 1838 var den 105 læster.

På denne tid var de mindste fartøjer under 40 kommercelæster så godt som forsvundet, og de største danske vestindiefarere var blevet



større end før. Således sejlede i hvert eneste af de tre undersøgte år skibe afsted, som var væsentligt over 200 kommercelæster. Aller størst i farten efter 1814 var C. S. Blacks Enke & Co.s fregat "Johanne Marie" på 236 $\frac{1}{2}$ kommercelæster. Efter et par ostindietogter blev denne i 1828 indsat i vestindiefarten, hvor skibet blandt andet under flådeofficeren John Christmas' kommando gennemførte en række togter frem til 1854, hvor det betegnet som en bark solgtes til Norge. Besætningen var på omkring 25 mand. Næststørste skib var McCauls "Earl of Chester" på 231 læster. Denne fregat var købt i 1815 i London, havde en besætning på cirka 23 mand og gik i vestindiefarten, indtil den i 1837 blev afhændet til Sverige. Dernæst kom Blacks Enkes "Phønix" på 217 og Duntzfelts "Hester Maria" på 202 kommercelæster. Karakteristisk for flere af disse største skibe var, at de ofte medbragte passagerer i form af soldater til den vestindiske rekruttering.

Vestindisk-guineisk Kompagnis stilrene sukkerraffinaderi, opført i begyndelsen af 1730'erne ved Torvegade i København. Den samtidige tekst lyder stolt: "På Christianshavn ses iblandt andre prægtige og anselige bygninger det skønne og vel indrettede sukkerraffinaderihus, ... hvis skønne og bekvemme indretning til sin brug, som næppe nogen anden steds har lige, af alle kendere holdes i agt". Laurids Thurah: "Hafnia Hodierna", 1748. *The West India-Guinea Company's pure baroque sugar refinery constructed at the beginning of the 1730's at Torvegade in Copenhagen. A contemporary text contains the proud declaration: "Among the magnificent and stately buildings to be seen on Christianshavn is the splendid and well planned sugar refinery building, ... whose superb and convenient adaptation to its use, the like of which is scarcely to be found elsewhere, is admired by all connoisseurs."* (Laurids Thurah: "Hafnia Hodierna", 1748).

Spørgsmålet om drægtigheder vil også blive taget op i det næstfølgende afsnit VI om hjemsteder.

VI. Hjemsteder

Som antydtes ovenfor var vestindiefarernes hjemsteder langt fra jævnt fordelt på havnebyerne i det dansk-norske monarki. Gennem hele den undersøgte periode på mere end halvdelen hundrede år var der tale om, at København leverede hovedparten af tonnagen.

I kompagniperioden frem til midten af 1700-tallet blev næsten alle skibe udrustet i hovedstaden, hvor de også var hjemskrevet, og hvor Vestindisk-guineisk Kompagni havde sit hovedkvarter på Christianshavn.

Mellem 1748 og 1807 udgjorde københavnske fartøjer hele tiden over halvdelen af antallet af dem, der udsendtes til Dansk Vestindien. Andelen af tonnagen svingede mellem 57 % og 88 %, som det fremgår af vedstående tabel. Den samlede udsendte tonnage fra 1748 til 1807 udgjorde i alt 267.000 kommercelæster svarende til omkring 44.500 læster om året.

Udsendt tonnage fordelt på hjemsteder

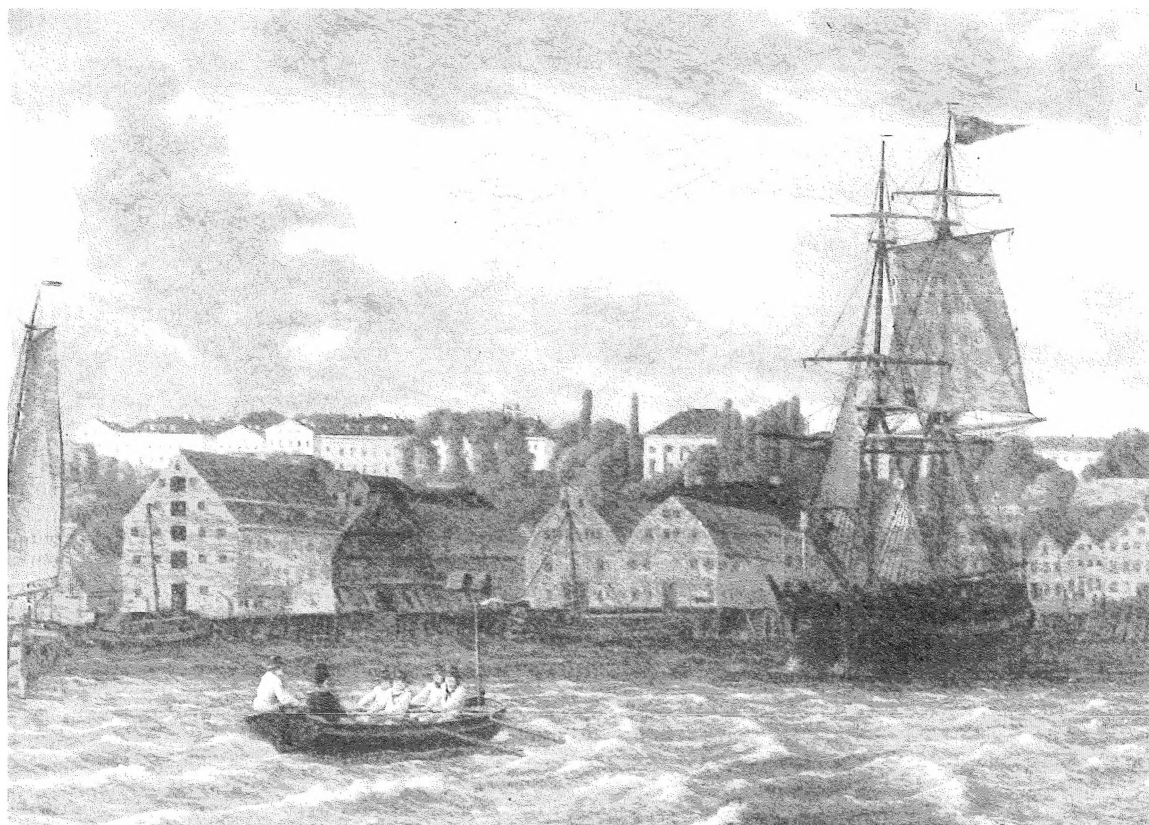
1748-1807

Periode	København	Norge	Slesvig-Holsten	Øvrige
1748-1752	88 %	-	7 %	5 %
1753-1757	80 %	3 %	11 %	6 %
1758-1762	77 %	4 %	9 %	10 %
1763-1767	88 %	2 %	5 %	5 %
1768-1772	86 %	8 %	1 %	5 %
1773-1777	77 %	16 %	5 %	3 %
1778-1782	72 %	12 %	13 %	2 %
1783-1787	79 %	13 %	7 %	1 %
1788-1792	81 %	8 %	11 %	0 %
1793-1797	63 %	12 %	18 %	7 %
1798-1802	58 %	12 %	18 %	7 %
1803-1807	57 %	14 %	29 %	1 %
I alt	72 %	11 %	14 %	3 %

Det fremgår tydeligt, at hovedstadens andel var mindst i krigsperioder — hvor der altså omvendt blev indsat flere provinsskibe end ellers. Disse kom under Den Amerikanske Uafhængighedskrig navnlig fra Norge, medens Slesvig-Holsten blev den dominerende provins i 1790'erne og især i begyndelsen af 1800-tallet. Tabellens beskedne tal i kolonnen Øvrige dækker over havne i kongeriget Danmarks provinser og i Dansk Vestindien.

I selve Danmark var Randers med sine 10 rejser, som alle lå i perioden fra 1779 til 1800, den provinnsby, der udsendte flest vestindieskibe. Næstflest tegnede Helsingør sig for med 9 rejser fra 1757 til 1799; medens Ålborg og Århus på en delt tredjeplads hver udsendte 5 ekspeditioner henholdsvis i perioden 1759-1780 og 1782-1784. Endelig fik Fåborg, Nyborg og Odense hver udsendt 2 skibe, men Korsør og Stege kun 1. For alle disse danske provinnsbyer gjaldt, at pågældendes første vestindietogt blev udrustet under Den Preussiske Syvårskrig 1756-1763 eller Den Amerikanske Uafhængighedskrig 1776-1783 eller i et par tilfælde først under Revolutionskrigene i 1790'erne.

Af de enkelte norske byer var Bergen den dominerende hjemhavn for vestindiefarere: af Norges 378 togter udgik siden 1762 ikke mindre end de 137 fra denne havn. Nogle år tidligere under samme krig var Christiania som den første norske by gået ind i besæjlingen af Dansk Vestindien, og indtil 1807 udgik i alt 19 togter fra denne havn. Vigtigere hjemsteder var på den anden side Christiansand med 70 rejser, Frederikshald med 36 og Arendal med 35 ekspeditioner, medens Mandal og Trondhjem stod for henholdsvis 17 og 15 skibsudrustninger. Femten andre havnebyer i Norge udsendte mindre end 10 togter hver.



Altonas havn ved Elben i slutningen af 1830'erne. Højt bag kajens pakhuse og beværtninger ses arkitekten C. F. Hansens fornemme klassicistiske bygninger langs gaden Palmaille. Maleri af E. W. Normann. Handels- og Søfartsmuseet. *The harbour in Altona on the Elbe at the end of the 1830's. Towering up behind the warehouses and inns on the quay are the grand neo-classicist buildings designed by C.F. Hansen, the architect, along the street called Palmaille. Painting by E.W. Normann. (Danish Maritime Museum).*

I Slesvig kom Flensborg med allerede i 1755 og blev fuldstændig dominerende i denne landsdels vestindiehandel: af i alt 160 ekspeditioner tegnede Flensborg sig for de 124. De næstvigtigste havne i landsdelen var Åbenrå med 10, Sønderborg med 7 samt Ekernefærde og Husum med hver 6 togter til Vestindien.

Altona dominerede Holstens vestindiefart endnu kraftigere, nemlig med 245 ud af i alt 256 rejser. Glückstadt udsendte bare 9 ekspeditioner.

I perioden efter 1814 tegnede København, Altona og Flensborg sig tilsammen for mellem

89 % og 96 % af den udsendte tonnage i de udvalgte og undersøgte år 1818, 1823, 1828, 1833 og 1838, som det fremgår af vedstående tabel. For perioden frem til 1833 viser den tillige Altona og Flensborgs voksende betydning, som modsvarede af hovedstadens faldende andel af den udsendte tonnage.

Tonnage fordelt på hjemsted i udvalgte år efter 1814

	København	Altona	Flensborg	Øvrige	I alt
1818	64 %	14 %	17 %	4 %	7.792 kmcl
1823	47 %	19 %	22 %	11 %	6.558 kmcl
1828	47 %	21 %	21 %	11 %	8.008 kmcl
1833	27 %	32 %	33 %	8 %	7.203 kmcl
1838	40 %	20 %	29 %	11 %	7.168 kmcl

De tre byers andel af det samlede antal udsendte ekspeditioner var dog en anelse mindre, end man skulle tro efter drægtighedsangivelserne, idet navnlig Københavns skibe var større end gennemsnittet.

VII. Redere

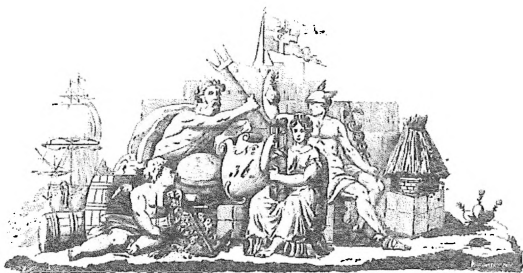
Indtil 1754 dominerede Vestindisk-guineisk Kompagni af indlysende grunde den danske besejling af kolonierne i Afrika og Amerika. Selv om kompagniet i visse år af 1690'erne bortsolgte sine enerettigheder, og selv om det i dag er vanskeligt med sikkerhed at skelne mellem rejser udrustet for kompagniets regning og for private redere — dette på grund af den udbredte gensidige udlejning af skibe parterne imellem. Fra 1748 til 1754 udredede Vestindisk-guineisk Kompagni så vidt vides 35 ekspeditioner med en samlet drægtighed på 2.900 kommercelæster; i samme periode udsendte private redere 14 togter på tilsammen 1.200 læster.

Med ophævelsen af kompagniet og frigivelsen af vestindiehandelen i 1755 havde monopolforetagerne næsten udspillet deres rolle i besejlingen af Guinea og de danske vestindiske øer.

Allerede under krigen 1756-1763 indsatte ikke desto mindre det i 1747 etablerede Almindeligt Handelskompagni en håndfuld af sine store skibe i fart på Dansk Vestindien og Guinea, og indtil 1767 gennemførte det 24 sådanne togter.

I årene efter 1755 var besejlingen af de danske etableringer på Guldkysten sygnet næsten helt hen. Derfor fik Frederik Bargum samlet kapital og oprettet Guineisk Kompagni i 1765. Formålet dermed var at puste liv i den danske slavehandel over Atlanten, og selskabet kaldtes da også tit blot Slavehandels-societetet. Fra 1766 til likvidationen en halv snes år senere udsendte Guineisk Kompagni 19 trekantekspeditioner — blandt andet med skibene "Christiansborg", "Fredensborg" og "Rio Volta". Disse overførte på et normalt togt godt og vel et par hundrede levende neger-slaver fra Guinea til Dansk Vestindien.

Under indtryk af de ekstremt gunstige konjunkturer for neutral handel og søfart under Den Amerikanske Uafhængighedskrig dannedes imidlertid på ny oktrojerede handelskompagnier i København. Disse var Vestindisk Handels-selskab, som blev grundlagt i 1778 umiddelbart efter Frankrigs indtræden i krigen; Østersøisk-guineisk Handels-selskab var fra 1781, altså efter at også Spanien og Nederland var indtrådt i krigen; og endelig Handels- og Kanalkompagniet fra 1782. Disse tre halvofficielle foretagender nød forskellige privilegier, men ikke monopoler. Kompagnierne var udelukkende dannet med henblik på neutralitetsudnyttelse og var



Vunderſkrevne Kongelig Allernaadigſt beſkikkede Directeurer

for det under 11^{te} May indleverede Aar paa Fem og Fyve Aar Optrøjersale Kongelige Danske Vestindiske Handels Selskab, Kiøndes og hermed vitterlig giøre, at Handichavren

er Interſont i bemeldte Selskabs Fond for en Actie, ſom er en Fem Tifende Deel i dette Selskab, eller 100^{de} Rdl^{er}. Skrives i Hundrede Rigsdaler Dansk Courant, hvilke i Selskabets Casſe er worden erlagt. Thi Kiøndes Handichavren

eller hvo dette Actie Brev med Rette i Hande haver, for en Interſont ud bemeldte Kongelige Danske Vestindiske Handels Selskab, og er deltagig, pro rata af denne Sin w. træfferende Capital, ud Selskabets Midler og Effecter inden og uden Europa, havende og tilkommende, ſaa vel ſom og ud alle bemeldte Selskab forlente Friheder, Benaadninger, og Herligheder, ſamt deraf ved den Allerhøjeste

faktisk kun aktive under krigen.¹³ I årene 1779-1783 udrustede de tilsammen 48 togter til Dansk Vestindien, hvoraf en del gik ad trekant-ruten, eftersom også slavehandelen var særlig lukrativ i disse år.

Foruden de nyetablerede foretagender gik også den ældre Kongelig Grønlandske Handel ind i farten på Caraibien, men kun i selve krigs-årene, hvor den nåede at udsende hele 37 ekspeditioner med forholdsvis store skibe.

I alt udsendte de nævnte sammen med nogle enkelte meget mindre betydningsfulde kompagnier 1747-1807 skibsrum på 20.500 kommercelæster.

For offentlig regning udrustede Rentekammeret, Generaltoldkammeret og Kongelig Guineiske Handelsdirektion herudover tilsammen 35 togter på 3.000 kommercelæster. Forholdsvis

Hoved på aktiebrev i Vestindisk Handelsselskab, udstedt i 1778. Den tidstypiske tegning indeholder alt, hvad hjertet kan begære af allegorier vedrørende vestindisk handel og søfart. Af sådanne aktier ejede Lars Madtzen og senere Bertel Madtzen omkring 35 à 100 rigsdalers pålydende værdi. Under krigen var konjunkturerne så gunstige, at selskabet i 1781 udbetalte 250 % i udbytte, og året efter handlede aktierne til kurs 803. Rigsarkivet. *The heading on a share in the West Indian Trading Company issued in 1778. The drawing, typical of the time, contains all the allegories about West Indian trade and shipping that the heart can desire. Lars Madtzen and later Bertel Madtzen owned about 35 of such shares, which had a face value of 100 rix-dollars each. During the war the economic climate was so favourable that in 1781 the company paid out 250 per cent in dividends on the shares and a year later the shares fetched a price of 803 per cent. (The Danish National Archives).*

mange af disse var bestemt for den ikke altid lige lønsomme trekantfart; ofte medførte disse statens skibe nødvendige forsyninger til de udstationerede embedsmænd i kolonierne.

Langt de fleste skibe i den danske besejling af Vestindien blev imidlertid ejet og udrustet af privat regning. De omkring 500 private redere, der her er tale om fra 1747 til 1807, udrustede 91 % af de i alt 2.914 rejser under Dannebrog til Caraibien eller Guinea.

De mest aktive af disse redere, nemlig dem som udsendte mindst tredive togter i perioden, findes opregnet i vedstående tabel. Der må dog hertil forudskikkes den bemærkning, at der i visse tilfælde kan være vanskeligheder med at sammenholde alle skibe fra de enkelte rederier korrekt — navnlig i de tilfælde, hvor man skiftede redernavn. Det er helt uproblematisk at



En af den florissante handelsperiodes fremtrædende vestindieredere i København var Lars Larsen (1737-1817), som også var medlem af bankens direktion. På Jens Juels pastel fra 1790'erne er han iført mørk kjole med fin lys vest og kalvekrøs samt paryk med bukler ved ørerne. Privateje. *One of the most prominent West India shipowners in Copenhagen during the palmy days of Danish overseas trade was Lars Larsen (1737-1817) who was also a member of the board of directors of the bank. This pastel by Jens Juel from the 1790's shows him dressed in a dark dress coat with an elegant light waistcoat and a shirt frill plus a wig with puffs at the ears. (Privately owned).*

henføre angivelserne "Etatsråd Ryberg", "Nicolaus Ryberg", "N. Ryberg" og "Ryberg" til ét og samme rederi; til dette er også regnet togter med rederinavnet "Niels Ryberg & Thyge Thygesen", "Ryberg & Thygesen" og andre tilsvarende varianter fra før 1776, hvor Ryberg blev enereder. Mere problematiske var rederforholdene for eksempel i Flensborg, hvis handelspatriciat var både familiemæssigt og økonomisk sammenfiltret; dominerende var familien Feddersen, som straks vil blive omtalt. Man ville eksempelvis også kunne argumentere for, at tabellens tal for Selby & Co. og William Chippendale rettelig burde sammenlægges.

Største private redere 1747-1807

Reder	Antal eksp.	Drægtighed
Lars Madtzen & Bertel Madtzen	123	14.730 kmcl
Pieter von Hemert	95	10.098 kmcl
Hans P. Kofoed	94	10.712 kmcl
Niels Ryberg & Thyge Thygesen	94	8.237 kmcl
Lars Larsen	85	8.297 kmcl
Feddersen	67	6.246 kmcl
John Brown & Co.	65	6.451 kmcl
Reinhard Iselin & A. E. Iselin	65	6.185 kmcl
Fr. Tutein & Peter Tutein	54	5.378 kmcl
Fabritius & Wever	54	4.789 kmcl
Selby & Co.	51	5.517 kmcl
John Schmidt	43	3.843 kmcl
Peter Applebye	40	4.195 kmcl
Frederic de Coninck & N.L. Reiersen	40	3.985 kmcl
A. A. Lion	37	3.400 kmcl
C. L. Drewsen	35	3.235 kmcl
William Chippendale	33	3.102 kmcl
C. S. Blacks Enke	32	3.452 kmcl
Christian Ludvig Budtz	32	2.625 kmcl
Niels Anker	30	2.742 kmcl

Disse tyve største private vestindieredere ud- rustede tilsammen 1.169 togter på godt 116.000 kommercelæster, svarende til 40 % af alle ud- sendte togter og 43 % af den samlede tonnage mellem 1747 og 1807.

Medvirkende til de store rederes dominans var, at deres fartøjer var større end andres. I gennemsnit udsendte de ti største redere skibe på 101 kommercelæster, medens gennemsnit- tet for alle andre private rederes skibe lå på det markant lavere niveau af 88 kommercelæster.

De største redere havde næsten alle domicil i København, hvor også deres skibe var hjem- skrevet. Hovedparten af storrederne i vestindie- farten er tillige velkendte fra adskillige andre aktivitetsområder inden for hovedstadens flo- rissante handel i almindelighed. I næste geled blandt de københavnske vestindieredere kom følgende fem kendte og mindre kendte herrer, som hver sendte mellem 20 og 29 togter til Vest- indien: Johan David Vogel, Jeppe Prætorius, Hans Meyer, Ulrich Wilhelm Roepstorff og Søren Lykke.

I offentlige samlinger er det ikke lykkedes at finde portrætter af Lars Madtzen eller Bertel Madtzen. I stedet må vi nøjes med sidstnævntes smukke signa- tur. Den findes under et brev til den danske gesandt i St. Petersborg, det slutter i tidens stil med mange kruseduller: "Forbliver vi med ald optænkelig estime Deres højædle og velbårne herr konferensråds ærbødigste tjenere". Rigsarkivet. *It has not been possible to find portraits of Lars Madtzen or Bertel Madtzen in the collections open to the public. Instead we must make do with the latter's handsome signature. It appears on the bottom of a letter sent to the Danish Ambassador in St. Petersburg, a letter which in the style of the times ends with many frills and flourishes: "We remain in all possible esteem Your most noble and exalted Excellency's humble servants." (The Danish National Archives).*

Temmelig overraskende er det, at tabellen vi- ser, at de aller største vestindieredere var Lars Madtzen og Bertel Madtzen. Deres 123 togter udgik mellem 1763 og 1789 nogenlunde jævnt fordelt med 4-5 hvert år. Maksimum nåede man i 1783 med 9 pasudstedelser. De fleste år havde Madtzen 4 fartøjer indsat i besejlingen af Dansk Vestindien.

De to redere Madtzen er hidtil ganske upåagtede og stort set ikke omtalt i litteraturen om periodens handel og skibsfart. Pladsen hér tillader ikke en indgående omtale af disse cen- trale personer; men følgende streger til et por- træt kan dog give et første indtryk.¹⁴

Lars Madtzen var født lige omkring 1720 i København, hvor han tog borgerskab i 1745 som skipper. De første gange, han var skipper på et fartøj til Vestindien var i 1752 og atter det påfølgende år, hvor han begge gange førte københavnerkøbmanden Peter Casses "Enighe- den" på 60 kommercelæster. I foråret 1761 var Lars Madtzen skipper på Hans Meyers "Mar- grethe Elisabeth", som gik til Madeira og St.

In Liebe zu Göttern.
Je plus Vostre Excellence
de plus honorable Estime
Adress
Gesandten zu Kopenhagen
Gn. Conferens Råd
Arbødigste Tjenere
Lars Madtzen
Agerø,



Hans Peter Kofoed (1743-1812) var bornholmer af fødsel og tjente sig op gennem graderne til søs. I 1772 tog han borgerskab som skipper i København, men blev senere grosserer og skibsreder i stedet. Fra 1782 til 1807 udredede han i årligt gennemsnit næsten 4 togter på tilsammen over 400 kommercelæster til Vestindien, rekordåret var 1804 med hele 7 togter. Hans største skib var "Samuel" på 179 læster, som gik til Dansk Vestindien i 1804, 1805 og 1806. Frederiksborg. *Hans Peter Kofoed (1743-1812) was a Bornholmer by birth and worked his way up through the ranks at sea. In 1772 he received his trade licence as a skipper in Copenhagen but later became a merchant and ship-owner instead. From 1782 to 1807 he put up the money for an average of four trips, with a combined capacity of over 400 lasts, to the West Indies a year. The record year was 1804 with a total of seven trips. His largest ship was the "Samuel" of 179 lasts, which sailed to the West Indies in 1804, 1805 and 1806. (The Danish National Historical Museum at Frederiksborg).*

Croix og hjemkom året efter. Samme efterår boede han i sit hus i Dronningens Tværgade 340 og betegnede sig selv som brygger og skibskaptajn.

Foruden Madtzens anden kone og tre børn var der seks tjenestefolk i husstanden, hvilket er et tegn på pæn velstand. I 1764 stod han da også som reder for "Margrethe Elisabeth" sammen med Hans Meyer og fra året efter som enereder. Samtidig fik han privilegium på at drive et sukkerraffinaderi i København. Endnu i 1771 angav han selv sit erhverv som brygger uden at nævne redervirksomheden. Ikke desto mindre var han en af de vestindieredere, som Grosserersocietetet henvendte sig til i forbindelse med den opståede nød på de danske vest-

indiske øer efter orkanen i 1772; han kunne da også på stående fod love straks at udsende hele tre skibe — samme antal som matadoren H. C. Schimmelmänn. I 1779 stod Lars Madtzen som ejer af to pæne vestindiefarere på henholdsvis 106 og 131 kommercelæster. I oktober 1781 oprettede han og hans hustru et testamente, hvorefter der forlods skulle afsættes 2.000 rigsdaler til de fattige i Almindeligt Hospital og 1.000 rigsdaler til en svigersøn, resten af formuen skulle arves af den nærmeste familie. Den 14. november samme år døde Lars Madtzen 61 år gammel.

Hans søn, Bertel Madtzen var født den 24. marts 1751 i faderens første ægteskab. I hvert af efterårene 1774, 1775, 1776 og 1778 afsejlede

han som skipper på faderens "Margrethe Elisabeth" med kurs mod Dansk Vestindien. Efter faderens død stod Bertel Madtzen selv som reder for vestindietogterne, han betittedes da også gerne som skibsreder og hæderfuldt som agent. I højkonjunkturåret 1782 fik man udstedt syv algierske søpas til vestindiefarter. Samme år udsendte Bertel Madtzen (sammen med kommerceråd Johannes Søbøtker) kaptajn Niels Caspersen Kaarsgaard til St. Petersborg for dér at lade bygge et skib, som skulle gå direkte derfra til St. Thomas med en last tømmer og præfabrikerede træhuse.¹⁵ Det gjaldt om at udnytte situationen, medens tid var. Den påfølgende periode omkring afslutningen af Den Amerikanske Uafhængighedskrig krævede imidlertid en ubarmhjertig omstilling til matte fredsforhold. Allerede i december 1782 måtte Bertel Madtzen som en af de første store købmænd og redere ansøge overbankdirektionen om et stort lån, og under den deciderede fredskrise i første halvdel af 1783 modtog han to ekstraordinære handelslån fra banken på tilsammen 40.000 rigsdaler, for hvilke han ikke kunne stille normal bankmæssig sikkerhed, men gav pant i varrelagre, pakhuse, forsikringspolicer, bodmeribreve, bogførte fordringer og lignende. Han red imidlertid stormen af, og i årene 1783-1789 udredede han hele 39 ekspeditioner til Caraibien, derefter ikke flere. Omkring 1790 finder vi ungkarlen Bertel Madtzen boende på Christianshavn i sit hus i Strandgade 26 med stillingsbetegnelsen agent og grosserer, så måske har han efterhånden koncentreret sig om handel frem for rederi. Bertel Madtzen døde i november 1806.

Kun en mere dybgående undersøgelse kan på den anden side give forklaringen på påtrængende spørgsmål som for eksempel, om Lars og

Bertel Madtzen virkelig var velhavende, og hvor deres formue da stammede fra — eller om de eventuelt blot var stråmænd for andre.

I stedet vender vi dog tilbage til de øvrige store vestindieredere. Blandt disse var kun fire (Feddersen, Schmidt, Lion og Anker) undtagelser fra reglen om, at storforetagenderne var københavnske.

I Flensborg var familien Feddersen som sagt dominerende. I centrum af kredsen stod Catharina Feddersen, som var datter af en købmand i byen og enke efter reder og købmand Peter Feddersen senior. Efter mandens død drev hun handelshuset videre sammen med svogeren Frederik Feddersen og efterhånden også med Andreas Christiansen som kompagnon. Denne sidste var som ung blevet ansat hos Peter Feddersen senior, men arbejdede sig snart op til at blive Flensborgs største købmand; fra 1798 til 1806 udsendte han for egen regning 11 togter til Dansk Vestindien. Også Johan Gerhard Feddersen og Peter Feddersen junior udrustede vestindiefarere, enten alene eller sammen med familie eller andre. Familien engagerede sig tilsyneladende aldrig i trekantfart, men satsede lige siden vestindiehandelens frigivelse i 1755 på at eksportere landsdelens egne levnedsmidler og færdigvarer direkte til Caraibien — og derfra få råsukker hjem til forædling i Flensborg.¹⁶

I Altona dominerede to næsten lige store redere, nemlig John Schmidt, som var aktiv i besejlingen af St. Thomas fra 1782, og A. A. Lion, som først gik i gang i 1793. Sidstnævntes skibe var i snit på 92 kommercelæster, og han fik under Revolutionskrigene hvert år søpas til gennemsnitlig 2,6 rejser.

De største redere i Norge i vor sammenhæng var den ældre og den yngre Niels Anker i Frederikshald på Østlandet. Her ejede onkelen (ca.

1734-1806) og senere nevøen (1764-1812) det søndenfjeldske sukkerraffinaderi, hvortil det fornødne råsuksker hentedes direkte i Vestindien på egne skibe.¹⁷ Mellem 1773 og 1805 blev det til 30 eller måske 32 togter. Hertil kom, at den berømte slægting Bernt Anker udsendte 9 togter fra 1793 til 1803, og at en Karen Anker i Christiania i højkonjunkturåret 1782 udrustede 5 ekspeditioner til Dansk Vestindien. For en søfartsby som Bergen spillede vestindiefarten kun en beskedent rolle: største enkeltreder dér var Hans Krohn, som alene eller i samarbejde med andre købmænd udsendte bare 17 togter. Billedet kan dog være noget sløret af det faktum, at netop Krohn-familien ofte var partsreder i skibe, som var hjemskrevet i udenlandske havne på det europæiske kontinent.¹⁸

Efter 1814 genfinder vi praktisk talt ingen af de store vestindiereedere fra før krigen. I stedet havde nye navne overtaget de dominerende pladser. Et tilfældigt udvalg — omfattende søpasprotokollerne for årene 1818, 1823, 1828, 1833 og 1838 — viser, at det største vestindieneri nu var J. McCaul & Robert Kerr, et engelsk handelshus midlertidigt etableret i København. Det ejede i 1820 fem skibe, som sejlede på Vestindien og var på 720 kommercelæster tilsammen; året efter disponerede firmaet endda over otte skibe.¹⁹ I gennemsnit udsendte McCaul & Kerr 4,6 skibe til Caribien om året, i alt fra 1815 til 1838 blev det til 96 ekspeditioner med 7 som årsmaksimum. Næst i rækkefølgen kom den tidligere omtalte Andreas Christiansen fra Flensborg (og senere hans enke), som i årligt gennemsnit udsendte 3,4 rejser. Derpå kom den kendte københavnske storgrosserer L. N. Hvidt med 3,2 rejser, dog kun indtil han måtte opgive sin forretning i 1830'erne; den havde ellers i 1820'erne været hovedstadens næststørste

rederi overhovedet.²⁰ I samme størrelsesorden lå hvert af tre altonaiske rederier, ejet henholdsvis af J. C. D. Dreyer, G. N. Knauer og C. H. Donner. Disse tre udgjorde kernen i det sluttede selskab af byens oversøiske handlende og udredende.²¹ Hertil kom forskellige redere ved navn Petersen Schmidt i Flensborg, som sammen eller hver for sig udredede 8,4 vestindie-ekspeditioner hvert år, alene i 1838 drejede det sig om 14 togter. Til forskel fra Altona var forholdene i Flensborg karakteriseret ved, at også forholdsvis mange små redere havde skibe indsat i besejlingen af Vestindien.

VIII Skippere

I den florissante handelsperiode fra midten af 1700-tallet til 1807 kom mange skippere afsted på togter til Vestindien, skønmæssigt var der tale om cirka 1.000 personer.

Det typiske beskæftigelsesmønster i den forbindelse var, at en skipper gennemførte 2-4 togter for en bestemt reder, og dermed var det slut med kaptajnens deltagelse i besejlingen af Caribien. Mange skippere gjorde kun eet sådant togt.

En snes skippere specialiserede sig derimod i vestindiefarten og gennemførte hver mere end ti togter. Rekorden var på 16 og deltes af følgende fire: Peter Hansen Koch, (som 1771-1796 sejlede for en række af de store hovedstadsrederier; han var født i Flensborg i 1745, men tog skipperborgerskab i København den 16. september 1771, efter sin sejlede karriere blev han hovedstadens waterskout, han døde i maj 1817), Morten Hermansen Rønne, (der 1764-1783 også arbejdede for forskellige københavnske storredere; han var en af de mange fra den bornholmske familie, som skabte sig en karriere



Skibskaptajn Bernt Jensen Mørch (1729-1777) tjente sine penge på at fragte neger-slaver over Atlanten fra Guinea til Caraibien. Imellem rejserne boede han i sin nydelige ejendom i Overgaden oven Vandet 46 på Christianshavn. Han var efter sigende en omsorgsfuld familiefader og havde både litterære og kristelige interesser. Endnu på Mørchs tid forsvarede førende danske gejstlige slavehandelen. I Handels- og Søfartsmuseet. *Bernt Jensen Mørch (1729-1777), a ship's captain, earned his money by shipping negro slaves across the Atlantic from Guinea to the Caribbean. In between voyages he lived in his charming residence at no 46 Overgaden oven Vandet on Christianshavn. He was reputed to be a solicitous head of the family and had both literary and Christian interests. In Mørch's day leading Danish clergymen still defended the slave trade. (Danish Maritime Museum).*

re netop inden for vestindiefarten) samt Hans Peter Klein og Andreas Ibsen Dahl.

Sidstnævnte var den mest stabile af alle, idet han fra 1762 og tyve år frem gennemførte alle sine 16 rejser fra København til Vestindien og retur på snoven "Planteren" på 73 kommercelæster med Vilhelm August Hansen som reder og med en besætning på 15 mand.²² Det er endvidere nærliggende at antage, at i hvert fald Peter Ibsen Dahl var en slægtning; han var i 1770'erne skipper på 5 vestindictogter for William Chippendale.

Hans Peter Klein, som havde løst borgerskab som skipper i København, var den af rekordholderne, som hurtigst gennemførte sine 16 vestindierejser. I vedstående tabel med pasudstedelsesdatoer man se hvordan.²³

Skipper Hans Peter Kleins 16 vestindictogter

Pas-udstedelse	Skib	Drægtighed (kmcl)	Reder
11.09.1782	Elisabeth	158 ½	Berte Madtzen
10.10.1783	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
20.10.1784	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
19.10.1785	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
15.12.1786	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
26.10.1787	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
11.10.1788	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
16.10.1789	Gertrud Marie	123	de Coninck
03.11.1790	Gertrud Marie	123	de Coninck
04.11.1791	Gertrud Marie	123	de Coninck
08.10.1792	Gertrud Marie	123	de Coninck

- 03.07.1794 Generalinde Walterstorff 104 Jeppe Prætorius
 26.03.1795 Generalinde Walterstorff 88 Jeppe Prætorius
 02.09.1795 Generalinde Walterstorff 88 Jeppe Prætorius
 21.08.1796 Generalinde Walterstorff 88 Jeppe Prætorius
 30.09.1797 Generalinde Walterstorff 88 Jeppe Prætorius

Som fast forhyret hos nogle af stadens største reder- og handelshuse kunne man altså i disse gode år nå at tilbagelægge een vestindierejse i årligt gennemsnit.

Iøjnefaldende er at navnlig i provinsen betjente de store redere sig af en kreds af trofaste skippere. For Niels Anker i Frederikshald foretog skipper Niels Hansen således 13 rejser til de dansk-vestindiske øer; i Flensborg gjorde Erik Hansen Qvorp og Johannes Petersen Møller henholdsvis 13 og 15 rejser for familien Feddersen; og i Altona holdt John Schmidt sig gerne til familien Heicken, for så vidt angår skippere, nemlig C. P. Heicken med 14 rejser 1794-1806, H. P. Heicken med 2 togter 1800-1802 og H. F. Heicken med 4 sejladser 1803-1806. Samarbejdet var så tæt, at C. P. Heicken ved "Cathrine von Altona"s rejser til St. Thomas i 1800 og 1803 stod som reder ved siden af John Schmidt.

Ved redernes valg af skippere til vestindieskibene spillede familiebånd tilsyneladende også en vis rolle. For eksempel er det påfaldende, at storrederen Hans P. Kofoed på 12 af sine farter havde skippere med hans eget efternavn.

Det var heller ikke ualmindeligt, at skipper og reder var een og samme person. Et eksempel herpå var Henrik Kelner i Åbenrå med "Ma-

rienne" på 38 ½ kommercelæster, som fik sit søpas i 1770.

IX. Skibe

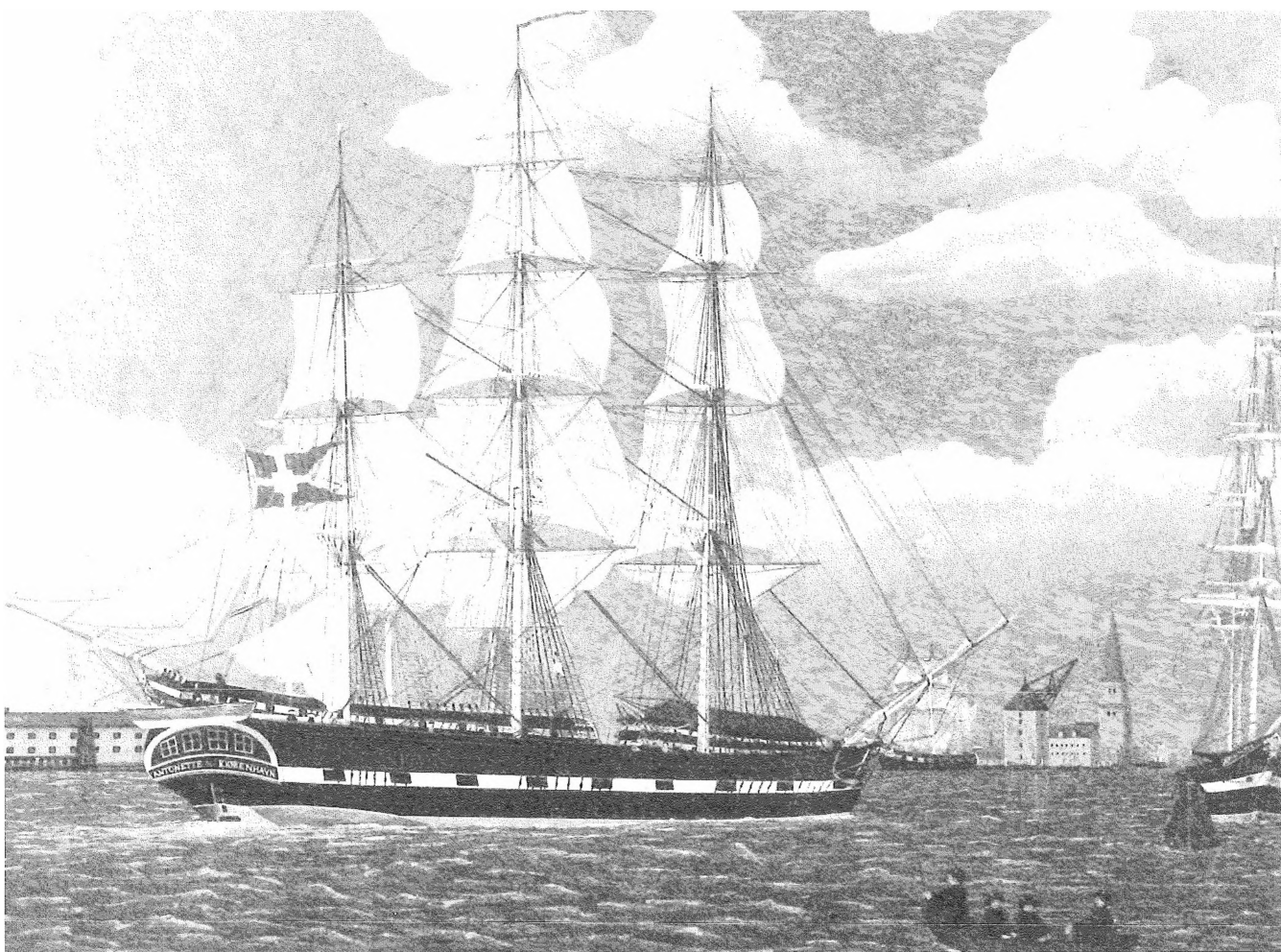
I det foregående er nævnt forskellige eksempler på de skibe, som deltog i besejlingen af Dansk Vestindien. Det er imidlertid ud fra søpasprotokollernes noget summariske oplysninger ofte vanskeligt eller umuligt med sikkerhed at skelne mellem de forskellige skibe af samme navn.

Dette hænger blandt andet sammen med, at opfindsomheden med hensyn til skibsnavne var temmelig begrænset. Alene til forskellige vestindiefarere ved navn "Håbet" blev der udstedt 66 algierske søpas mellem 1747 og 1807. "St. Croix" følger med 46, og til "Elisabeth" var der 42 søpas foruden 26 til sammensætninger af type som "Elisabeth Marie" og "Elisabeth og Louise".

Blandt de mere opfindsomme skibsnavne fra perioden skal blot nævnes "Den Grønne Reberbane", "Skrivefriheden", "Kongen af Asanthe" og "Den Norske Gut" — samt de meget tidstypiske "Neutralitet", "Spekulation", "Eksperiment", "Erstatning" og Johann David Vogels "Irisine" fra 1802.

Til usikkerheden med identifikation af de enkelte skibe bidrager også, at rederne ofte genanvendte samme navn, når de udskiftede en veltjent skude med en nyindkøbt.

Alt tyder dog på, at der i vestindiefarten fra 1747 til 1807 benyttedes 1.080 forskellige skibe.²⁴ I gennemsnit tilbagelagde de omkring 3 rejser hver.



Fregatten "Antonette" i Københavns havn omkring 1824. Skibet ses både for indgående og fortøjet ved en duc d'albe ud for Vestindisk Pakhus. "Antonette" tilhørte rederiet C. S. Blacks Enke og gik både i ost- og vestindiefart. Til højre ses det travle civile havneliv, til venstre er Flådens Leje. Gouachen er lavet af søofficeren E. W. Normann, der var elev hos C. W. Eckersberg. Handels- og Søfartsmuseet.

The frigate "Antonette" in Copenhagen harbour around 1824. The ship is portrayed sailing into the harbour as well as moored to a duc d'albe opposite the "West Indian Warehouse". The "Antonette" belonged to the shipping company called C.S. Black's Widow and sailed both to the East and the West Indies. To the right the busy everyday life of a civil harbour is depicted, and to the left is the naval harbour. The gouache was painted by E.W. Normann, a naval officer who was a pupil of C.W. Eckersberg. (Danish Maritime Museum).

X. Betydning

Betydningen af den danske besejling af Vestindien og Guinea, især i 1700-tallet, kan belyses blandt andet på følgende to måder. For det første kan omfanget af den transatlantiske søfart sammenlignes med omfanget af den danske fart på andre destinationer, for det andet kan man sammenholde den danske besejling med andre nationers sejlads på Caribien og Guldkysten.

Det er allerede fastslået, at den danske vestindietonnage var meget ujævnt fordelt på monarkiets hjemhavne. Disse lange farter var af vigtighed navnlig for København, men også for enkelte større provinshavne; derimod var sådanne rejser af helt marginal betydning for det store flertal af små danske og norske havne²⁵.

I 1600-tallet blev kun ganske få togter sendt over Atlanten under Dannebrog. De berømte sundtoldregnskaber udgør en glimrende kilde til belysning af hovedstadens deltagelse i denne fart. I regnskaberne for de tilfældigt udvalgte treårsperioder 1699-1701, 1709-1711, 1719-1721, 1729-1731 og 1739-1741 finder man, at af alle de hundreder af danske skibe, som lastet passerede Helsingør på vej ud af Øresund, var i gennemsnit 2 % destineret til Dansk Vestindien eller Guinea.²⁶

Denne farts mere afgørende betydning for København markeres derimod af det forhold, at eksempelvis i årene 1779, 1790, 1795 og 1800 var hvert syvende af stadens skibe, svarende til en femtedel af den hjemmehørende tonnage, beskæftiget i vestindiesejlads.²⁷

Københavns handelsflåde fordelt på destinationer i samlet gennemsnit for årene 1779, 1790, 1795 og 1800

	Antal togter		Drægtighed	
Danmark	29	10 %	852 kmcl	4 %
Norge, Island, Færøerne, Grønland	53	18 %	2.847 kmcl	14 %
Østersøen	54	19 %	2.340 kmcl	11 %
Middelhavet	35	12 %	2.513 kmcl	12 %
Øvrige Europa	41	14 %	2.524 kmcl	12 %
Asien	22	8 %	3.891 kmcl	19 %
Guinea	4	1 %	432 kmcl	2 %
Dansk Vestindien	42	14 %	4.429 kmcl	21 %
Øvrige Amerika	4	1 %	332 kmcl	2 %
Ukendt	6	2 %	604 kmcl	3 %
I alt	290		20.762 kmcl	

Tabellen viser de nøjagtige talstørrelser; gennemsnittene dækker dog naturligvis over en række variationer. Således beslaglagde den danske vestindiefart 32 % af tonnagen i 1779, men 18-19 % de øvrige undersøgte år. I de sidste par årtier af 1700-tallet var netop besejlingen af Caribien af største betydning for Københavns handelsflåde. Hvis også skibe i fart på andre amerikanske havne og Guinea inkluderes, bliver den samlede transatlantiske andel af tonnagen på præcis en fjerdedel.

I gennemsnit havde hver vestindiefarer 17 mand ombord. I det hektiske år 1779 var derfor ikke mindre end omkring 1.114 personer afsted på vestindiefart; dette svarede til 47 % af hovedstadens søfolk. I 1795 var persontallet faldet til omkring 576 og andelen til 19 %.

Denne fart nåede sin højeste andel, nemlig 35 % af Københavns søfart i 1816 og 1817, hvor cirka 9.000 kommercelæster gik til Vestindien. Fra 1818 til 1832 var der tale om cirka en femtedel.²⁸

For hertugdømmerne Slesvig og Holsten var vestindiefarten derimod ikke så afgørende. Mellem 1755 og 1807 udrustede redere i Flensborg i årligt gennemsnit skibe på omtrent 250 kommercelæster tilsammen, hvilket kun var 2 % af byens hjemmehørende skibsrum. Medens Flensborg koncentrerede sin aktivitet om handel og sejlads på de tre danske øer, dyrkede Altona traditionelt sine interesser over hele Latinamerika, navnlig i Caraibien og Brasilien. Taget under ét rettede hertugdømmerne en tiendedel af sin skibsfart mod Dansk Vestindien mellem 1832 og 1847.²⁹

Anvendte algierske søpas 1748-1842

	I alt	Heraf Dansk Vestindien og Guinea	
1748-1752	570	41	7 %
1753-1757	718	65	9 %
1758-1762	1,074	126	12 %
1763-1767	848	170	20 %
1768-1771*	(517)	(131)	25 %
1773-1777	?	264	?
1778-1782	2,206	561	25 %
1783-1787	1,831	302	16 %
1788-1792	1,580	158	10 %
1793-1797	4,691	352	8 %
1798-1802	3,351	300	9 %
1803-1807	3,042	350	12 %
1808-1812	10	-	-
1813-1817	995	276	28 %
1818-1822	1,488	284	19 %
1823-1827	1,254	231	18 %
1828-1832	1,193	292	24 %
1833-1837	1,092	241	22 %

*59 togter gik til Dansk Vestindien og Guinea i 1772

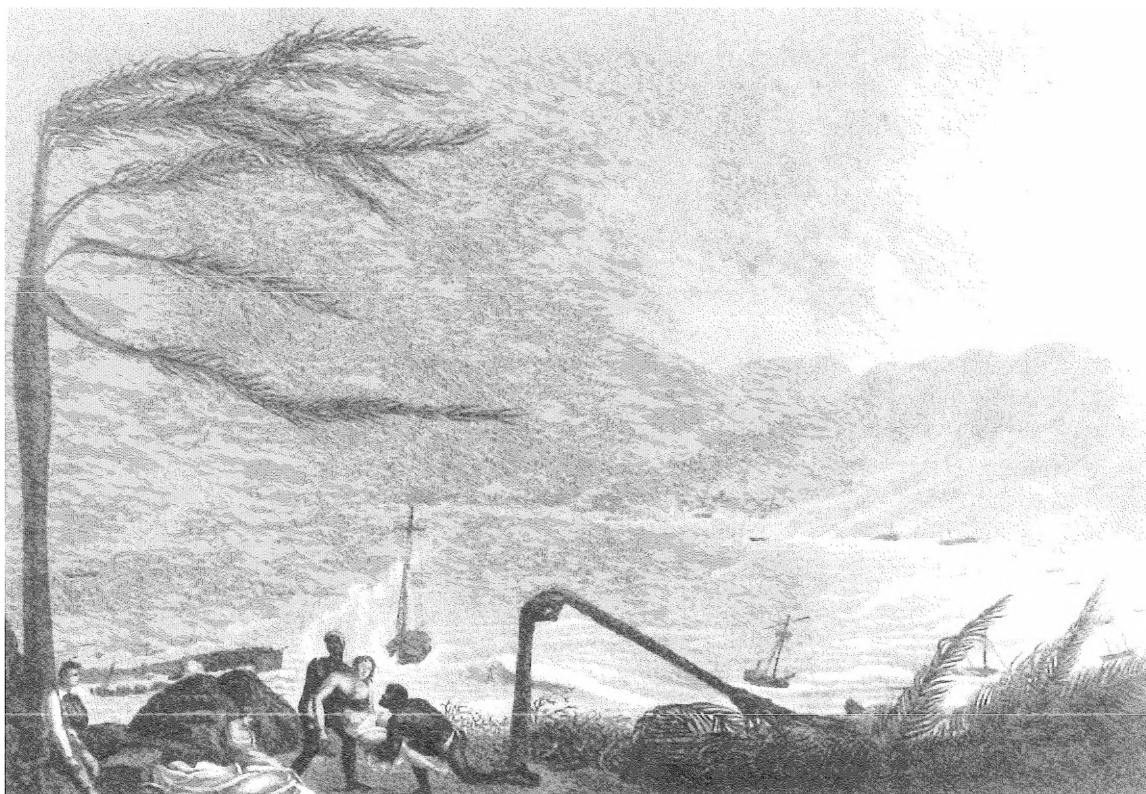
For hele dobbeltmonarkiet var udviklingen i store træk som vist i tabellen. Det ses her tydeligt, at efter afviklingen af Vestindisk-guineisk Kompagni i 1754 engagerede private redere og købmænd sig hurtigt i den transatlantiske søfart. Som regel tegnede besejlingen af Vestindien sig for omtrent en femtedel af alle langfarter under Dannebrog — bortset fra årene omkring århundredskiftet, hvor mange flere ekspeditioner end normalt blev sendt til Middelhavet.

I årene fra 1778 til 1785 var fordelingen af den danske tonnage, der sejlede med algiersk søpas, som følger: til Middelhavet gik 61 %, til Vestindien 25 %, til Asien sejlede 7 %, og ligeledes var 7 % bestemt til øvrige destinationer.³⁰

For at sætte betydningen af den beskrevne dansk-norske besejling i relief må den sammenlignes med andre nationers søfart. I det følgende er til dette brug valgt stormagterne Storbritannien og Nederlandene.³¹

Man har beregnet, at til Storbritanniens import fra Vestindien (eksklusive det nordamerikanske kontinent) og Guinea behøvedes 1699-1701 en flåde på 13.000 kommercelæster hvert år, men allerede 1752-1754 var 28.000 kommercelæster nødvendige. Den årligt udsendte tonnage fra England til Vestindien og Vestafrrika androg 13.000 kommercelæster i 1686 og 14.000 læster mellem 1715 og 1717, men hele 42.000 kommercelæster fra 1771 til 1773. Disse tal repræsenterede henholdsvis 9 %, 8 % og 12 % af Storbritanniens samlede udlandsflåde i de tre perioder. Den gennemsnitlige drægtighed af de fartøjer, som sejlede mellem London og Jamaica var 1715-1717 på 68 kommercelæster, i 1726 på 59 læster og i 1766 på 94 kommercelæster.³²

Nederlanderne sendte i gennemsnit ti skibe



Havnen i Charlotte Amalie på St. Thomas morgenen efter orkanen, som hærgede den 21.-22. september 1819. Praktisk talt alle de mange fartøjer i havnen forliste, 33 af øens småhuse blæste om, sukkerhøsten ødelagdes på markerne, og mange dyr og mennesker omkom eller såredes. Akvatinte fra 1820 af T. L. Busly. Handels- og Søfartsmuseet. *The harbour in Charlotte Amalie on the island of St. Thomas depicted on the morning after the hurricane which raged on September 21st and 22nd 1819. There were a large number of ships in the harbour and practically all of them sank. 33 of the small houses on the island were blown over, the sugar harvest was destroyed in the fields, and large numbers of animals and people were killed or injured. Aquatint from 1820 by T.L. Busly. (Danish Maritime Museum).*

til deres egen økoloni Curacao, som ligger ud for vorre dages Venezuela, og fyrrer til St. Eustatius hvert år fra 1776 til 1780. Fra da af og til midten af 1800-tallet var imidlertid eet eller to skibe om året tilstrækkeligt til at fragte nationens egen andel af den samlede eksport fra de nederlandske Antiller til Europa. Desuden må man holde in mente, at i det oktrojerede Westindische Compagnies levetid fra 1674 til 1795 sendte sydnederlændere en hel del ekspeditioner over Atlanten under spansk eller fransk flag. Hertil kom trekantfarterne, som for eksempel i perioden fra 1730 til 1760 løb op i tretten om året. Disse slaveekspeditioner ud-

gjorde mellem 20 % og 25 % af den samlede nederlandske transatlantiske søfart. Langt den vigtigste destination for denne var Surinam, som blev anløbet af omkring 25 skibe i 1684 — et tal som gradvist voksede til cirka 80 om året i 1850.³³

I den internationale forskningsverden er navnlig slavehandelen blevet gjort til genstand for undersøgelse. Den danske andel af mennesketransporterne fra Vestafrika til Amerika er blevet beregnet til bare 1,7 % af totalen i perioden fra 1761 til 1810.³⁴

Interessen for besejlingen fra Europa og Afrika må ikke overskygge det faktum, at søfarten mellem de forskellige havne i Caribien og på det amerikanske fastland var af særdeles vigtighed for danskerne. Ofte var det forholdsvist små fartøjer, hjemmehørende i Dansk Vestindien, som besørgede denne sejlads efter import af mange forskellige nødvendighedsartikler eller reeksport af transitvarer.

Eksempelvis anløb 24 skibe under Dannebrog St. Eustatius i 1744; det var 2 % af alle anløb til denne vigtige hollandske entrepôt. I 1762 drejede det sig om 31 danske skibe (3 %), og i 1776 var det 68 fartøjer (4 %). For udgående i 1792 forlod 128 skibe St. Eustatius med kurs mod St. Thomas og St. Croix.³⁵ Den danske andel af anløbene på Curacao og St. Martin, som er en nederlandsk ø lidt øst for St. Croix, var nogenlunde den samme som på St. Eustatius.³⁶ Det er i denne forbindelse tillige værd at bemærke, at fra 1790 til 1807 ankom hele 192 slaveskibe under de danske farver til Cuba, som var en spansk koloni.³⁷

Også efter 1814 fortsatte frihavnen i Charlotte Amalie på St. Thomas med at være en betydningsfuld transithavn for købmænd og redere af mange nationer.

Skibsanløb på St. Thomas i årlige gennemsnit

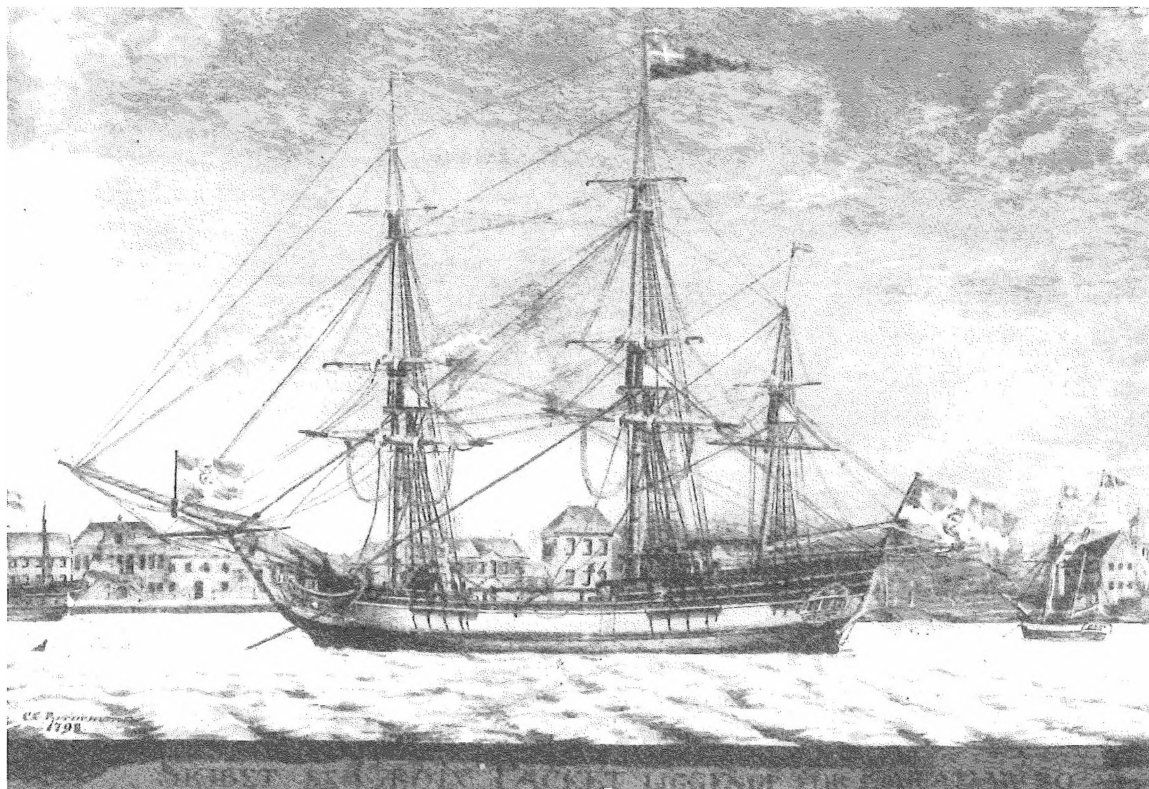
	1821-1830		1831-1840		1841-1850	
	Antal	Tonn.	Antal	Tonn.	Antal	Tonn.
Danske	35 %	22 %	16 %	14 %	17 %	11 %
Britiske	25 %	21 %	29 %	18 %	23 %	22 %
Franske	8 %	11 %	7 %	11 %	9 %	10 %
Spanske	2 %	1 %	18 %	9 %	15 %	7 %
Amer.	17 %	35 %	16 %	35 %	24 %	39 %
Øvrige	13 %	10 %	14 %	13 %	12 %	11 %

Tabellen viser, at det danske islæt i besejlingen på St. Thomas var stadig faldende. Det gennemsnitlige antal danske skibe, som anløb Charlotte Amalie på et år, var 980 af i alt 2.809 skibe i 1820'erne, 417 af 2.557 i 1830'erne og 376 ud af i alt 2.169 fartøjer på tilsammen 83.000 kommercelæster i 1840'erne.³⁸

XI. Sammenfatning

I det foregående er givet et rids af den dansk-norske besejling af Vestindien og Guinea fra 1671 til 1838. Sejldadsens omfang og struktur er hovedsagelig behandlet på grundlag af oplysninger i Kommercekollegiets algerske søpasprotokoller, for perioden før 1747 dog hovedsagelig Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv.

I løbet af de undersøgte godt halvandet hundrede år afsendtes omkring 5.000 togter fra dobbeltmonarkiet til besiddelserne i Caribien eller Guinea. Indtil 1747 nåede det gennemsnitlige årlige antal togter kun op på et par stykker, hvoraf omkring halvdelen gik ad trekantruten. I anden halvdel af 1700-tallet udgik godt og vel 50 togter årligt, heraf 96 % ad ruten direkte til Vestindien. Efter 1814 var aktivitetsniveauet det samme, men nu med hele 99 % af togterne direkte til Caribien. Efter 1755 var den så ofte



Skibet "St. Croix Paket" liggende for Paramaribo i 1798. Denne havn var den største i den hollandske koloni Surinam, vore dages Guyana. Skibet ejedes af grosserer Jens F. Hage og oberst P. L. Oxholm. Det var på 73 ½ kommercelæster og hjemskrevet på St. Croix. Fra 1797 til 1800 gennemførte pakken tre hurtige rejser fra Danmark til Vestindien. Førstestyrmand ombord var den ganske unge C. C. Parnemann, som har lavet den detaljerede gouache. Handels- og Søfartsmuseet.

The ship "St. Croix Paket" anchored off Paramaribo in 1798. This harbour was the largest in the Dutch colony of Surinam, which is now called Guyana. The ship was owned by a merchant called Jens F. Hage and Colonel P.L. Oxholm. It was 73 ½ lasts and registered at St. Croix. From 1797 to 1800 it sailed on three rapid trips from Denmark to the West Indies. First mate on board the ship was the very young C.C. Parnemann, who made this detailed gouache. (Danish Maritime Museum).

omtalte og sagnomspundne trekantfart altså af helt forsvindende betydning.

Sejladserne under Dannebrog varierede med de storpolitiske konjunkturer. Men samtidig oplevede handelsflåden en generel vækst, som var betinget af teknisk og økonomisk konkurrencedygtighed hos danske redere og handelsmænd.

De typiske vestindiefarere var fartøjer på omkring 100 kommercelæster. De havde som regel en besætning på en lille snes mand.

Der var navnlig tale om handel og søfart fra København. Hovedstaden tegnede sig indtil 1807 for en andel, faldende fra 88 % til 57 % af monarkiets samlede udsendte vestindietonnage; andelen reduceredes efter 1814 yderligere til noget under halvdelen af totalen. Forklaringen er, at efterhånden overtog navnlig Altona og Flensborg en stadig større del af besejlingen sammen med enkelte andre store provinsbyer.

Eneste vestindiereder var i begyndelsen Vestindisk-guineisk Kompagni. Men omkring 1750 overtog de velkendte store københavnske huseføringen — dog med de for forskningen hidtil næsten ukendte Lars og Bertel Madtzen som de aller største redere i vestindiefarten. Efter 1814 var de indvandrede englændere McCaul & Kerr i København de største, Andreas Christiansen i Flensborg den næststørste reder.

De transatlantiske togters andel af den samlede søfart under dansk flag giver et fingerpeg

om deres betydning. I begyndelsen af 1700-tallet udgjorde vestindiefarerne kun et par procent af de dansk-norske skibe, som figurerer i sundtoldregnskaberne. I slutningen af århundredet tegnede vestindiefarten sig derimod for en femtedel af hovedstadens hjemmehørende skibsrum — og for beskæftigelse af en noget større andel af stadens søfolk. Under Den Amerikanske Uafhængighedskrig og påny lige efter Englænderkrigene var en trediedel af Københavns flåde indsat i besejlingen af Caribien. For provinshavnene var betydningen af den transatlantiske søfart derimod ganske lille.

Set med det store udlands øjne var farten under Dannebrog som regel ikke ubetydlig. Af den samlede slavehandel over Atlanten mellem 1761 og 1810 er den danske andel ganske vist kun beregnet til at udgøre knap 2 %. Men den danske direkte fart udgjorde i den fredelige begyndelse af 1770'erne tilsyneladende en ottendedel af den britiske. Allerede i årene 1776-1780, altså inden Nederlands inddragelse i krigen, gik der mindst lige så mange skibe under Dannebrog til de danske vestindiske øer, som der sejlede nederlandske skibe til de nederlandske øer. Hertil kom at danskerne længe spillede en væsentlig rolle som internationale transithandlere i det caraibiske område med frihavnen i Charlotte Amalie som omdrejningspunkt. Efter 1814 blev det danske islet i besejlingen af St. Thomas dog stadig mindre.

Noter

- ¹ *Kay Larsen*: "Dansk Vestindien 1666-1917" (Kbh. 1928) s. 14-19; *J.O. Bro-fjorgensen*: "Dansk Vestindien indtil 1755. Kolonisation og kompagnistyre" (= Vore gamle Tropekolonier I) (Kbh. 1966) s. 11-27; privilegier gengivet i O. Nilsen: "Kjøbenhavns Diplomatarium" (Odense 1877) nr. 671, 738, 916 og 933.
- ² Nærværende artikel er en omarbejdet og udvidet version af Erik Gøbel: "Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838" (i *International Journal of Maritime History* II 1990).
- ³ *Erik Gøbel*: "Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807" (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1982).
- ⁴ *Erik Gøbel*: "Danish Trade to the West Indies and Guinea, 1671-1754" (i *Scandinavian Economic History Review* XXXI 1983).
- ⁵ *Kommercekollegiet* 195-202 (årene 1747-1771), 1186-1190 (årene 1778-1796), 1850-1855 (årene 1797-1814) og II.C.2.b. (årene 1815-1838).
- ⁶ Se nærmere herom i Erik Gøbel: "De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840" (i *Arkiv IX* 1982-1983).
- ⁷ Den elektroniske databehandling er foretaget 1979-1981 på Københavns Universitets Institut for Økonomisk Historie, hvor Erik Oxenbøll ydede uvurderlig hjælp, især ved udarbejdelsen af programmet.
- ⁸ Dette forhold er navnlig påpeget af *Hans Christian Johansen*: "Den danske skibsfart i sidste halvdel af det 18. århundrede" (i *Erhvervshistorisk Årbog* XXVI 1975) og senest i *Hans Christian Johansen*: "Aabenraaskibes sejlads på Middelhavet omkring år 1800" (i *Sønderjyske Årbøger* 1989).
- ⁹ *Ole Feldbæk*: "Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser" (Kbh. 1971).
- ¹⁰ *Anders Monrad Møller*: "Københavns handelsflåde 1814-1832. En historisk statistisk detailundersøgelse" (Kbh. 1974).
- ¹¹ *Lars N. Henningsen*: "Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernfærde i økonomi og politik 1700-1770" (Flensborg 1985) s. 21-22 og 313-316 har ud fra et stort antal skibsrejser til Middelhavet påvist, at de algierske søpasprotokollers oplysninger er mangelfulde, for så vidt angår sejlruternes nærmere detaljer. Hoveddestinationerne er dog korrekt anført.
- ¹² *Anders Monrad Møller*: "Skibsmålingen i Danmark 1632-1867" (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974); med korrektion i *Anders Monrad Møller*: "Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede" (Esbjerg 1981) s. 43-46.
- ¹³ *Ole Feldbæk*: "Danske handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne ledelsesregler" (Kbh. 1986) og *Ole Feldbæk*: "The Danish Trading Companies of the Seventeenth and Eighteenth Centuries" (i *Scandinavian Economic History Review* XXXIV 1986).
- ¹⁴ *Julius Schovelin*: "Fra den danske Handels Empire. Forhold og Personer i det 18. Aarhundredes sidste Halvdel" I (Kbh. 1899) s. 151 og 242, II (Kbh. 1900) s. 43f og 80; *P.P. Sveistrup & Richard Willerslev*: "Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie" (Kbh. 1945) s. 118f; *Københavns Vejviser* (Kbh. 1779ff); *Københavns Adrescavis* nr. 194/1781 og 483/1806; desuden gængse personalhistoriske arkiver som folketællinger, skattemandtaller, Oeders Efterretninger osv.
- ¹⁵ *Peter Christian Schumachers privatarkiv* A.I.3: Brev af 30.09.1782 fra Søbøtker og Madtzen.
- ¹⁶ *Erik Gøbel*: "Der Merkantilismus, unter besonderer Berücksichtigung Flensburgs im 18. Jahrhunderts" (i *Grenzfriedenshefte* 1984).
- ¹⁷ Om familien Ander se *Bernt Moe*: "Tidsskrift for den norske Personalhistorie" I (Christiania 1840-1846) s. 323-528.
- ¹⁸ *Tore L. Nilsen*: "Nøytral skipsfart i krigstid. Bergens skipsfart fra midten av 1730-årene til slutten av 1760-årene" (i *Sjøfartshistorisk Årbok* 1987) (Bergen 1988)).
- ¹⁹ *P.P. Sveistrup & Richard Willerslev*: *Op.cit.* s. 147.
- ²⁰ *Anders Monrad Møller*: "Op.cit. (1974) s. 112.
- ²¹ *Jürgen Brockstedt*: "Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848" (Köln 1975) s. 163-180, 221-230 og 317-325.

- ²² På den første af rejserne stod dog generalkrigs-kommissær Steffen Hansen som reder. Selv om navn og drægtighed var uforandret, kan det ikke udelukkes, at skibet i løbet af perioden er blevet udskiftet med et andet af samme navn og drægtighed.
- ²³ Tilsvarende eksempler i *Erik Gøbel*: Op.cit. (1982) s. 38-39. Et vist familieskab synes nærliggende at antage med Hans Petersen Klein, som 1776-1781 var skipper på 6 togter for Lars Madtzen.
- ²⁴ Antallet er beregnet under den forudsætning, at der er tale om samme skib, når navnet er uforandret, når drægtighedsforskellen ikke overstiger plus/minus 2 kommercelæster, når der er mindst 5 måneder (en rekordrejsetid) mellem pasekspeditionerne, og når der ikke er over 20 år (et skibs levetid) mellem pasekspeditionerne. Hvis drægtighedstolerancen i stedet sættes til plus/minus 5 læster, falder skibsantallet kun til 992.
- ²⁵ *Anders Monrad Møller*: Op.cit. (1981) s. 153-158; *Anders Monrad Møller*: "Jagt og skønnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864" (Kbh. 1988) s. 200-204.
- ²⁶ *Nina Ellinger Bang & Knud Korst* (eds.): "Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783" I (Kbh. 1930).
- ²⁷ *Kommercekollegiet* 911 og 1812 (Københavns skibslister 1779-1815, diverse år). Se også *Albert Olsen*: "Handels- og Søfartsforhold i det 17.-18. Aarhundrede" (i Bering Liisberg (ed): "Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage" I (Kbh. 1919) s. 395).
- ²⁸ *Anders Monrad Møller*: Op.cit. (1974) s. 73-75 og 110-111.
- ²⁹ *Theodor Link*: "Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807" (Neumünster 1959); *Jürgen Brockstedt*: Op.cit.
- ³⁰ Beregnet på grundlag af *Ole Feldbæk*: Op.cit. (1971) s. 206-207.
- ³¹ Præcis omsætning af drægtighedsangivelser fra tons til kommercelæster eller omvendt lader sig ikke foretage; forsigtig sammenligning af størrelsesordener er dog forsvarlig. I det følgende er tons omsat til kommercelæster ved simpelthen at dividere med 2 ½ jævnfør afsnit V om drægtigheder.
- ³² *Ralph Davis*: "The rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries" (London 1962) s. 184, 200 og 298.
- ³³ *Pieter C. Emmer*: "Het Atlantisch gebied" (i F.J.A. Broeze et al. (eds.): "Maritieme geschiedenis der Nederlanden" III (Bussum 1977) s. 298-312).
- ³⁴ *Philip D. Curtin*: "The Atlantic Slave Trade. A Census" (Madison, Wisc. 1969), især tabel 64. Curtins tal vedrørende Danmark er blevet bekræftet bl.a. i *Svend Erik Green-Pedersen*: "The History of the Danish Negro Slave Trade 1733-1807. An Interim Survey Relating to its Volume, Structure, Profitability and Abolition" (i *Revue Francaise d'Histoire d'Outre-Mer* LXII 1975).
- ³⁵ *Raud van Coloniën* pk 90: Lijst van ingekomene en uitgeklaarde vaartuygen op St. Eustatius 1792-1793 (i *Algemeen Rijksarchief* i Haag).
- ³⁶ *Cornelis Ch. Goslinga*: "The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791" (Assen 1985) s. 204-205, 218-220 og 222.
- ³⁷ *Svend Erik Green-Pedersen*: "Colonial Trade under the Danish Flag. A Case Study of the Danish Slave Trade to Cuba 1790-1807" (i *Scandinavian Journal of History* V 1980).
- ³⁸ *Adolf Frederik Bergsøe*: "Den danske Stats Statistik" IV (Kbh. 1853) s. 666-667 og 913.

Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838

Summary

This article is a revised and extended version of Erik Gøbel: "Bolume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838" in the *International Journal of Maritime History*, vol. II 1990.-

The double monarchy of Denmark-Norway established colonies in Asia, Africa and America in the 17th century (*section I*). In 1661 the Danes built the fort of Christiansborg in Guinea and from this vantage point they controlled over 100 kilometers of the so-called Gold Coast, whose most important export consisted of slaves. In 1850 this Danish possession was sold to Great Britain. In the Caribbean three small islands came under Danish sovereignty, St. Thomas in 1671, St. John in 1718 and St. Croix in 1733. Sugar was by far the most important export from these islands, which were sold to the USA in 1917.

This survey is mainly based on an intensive study of original material from various archives (*section II*) encompassing sea pass registers, customs accounts etc.

The volume of Danish shipping (*section III*) in the period in question was over 5000 voyages. The frequency of the voyages, however, varied enormously as a result of the state of the world market. Particularly during the American War of Independence 1776-1807 and the Revolutionary and Napoleonic Wars 1792-1783 there was an almost unlimited demand for neutral Danish-Norwegian tonnage. During the double monarchy's own war with Great Britain in 1807-1814, on the other hand, overseas trade and shipping was at a standstill. But it picked up again quickly after the war.

Throughout the period the triangular route via Guinea to collect slaves for the West Indies decreased in importance, and after 1755 it was a rare exception if a ship did not sail directly from Europe to the Caribbean (*section IV*). The Danish islands were the prime objective, but also foreign colonies in the West Indies such as St. Eustatius, Martinique and Guadeloupe. From 1792 onwards ports on the Ame-

rican continent also became important (New York, Charleston, Vera Cruz and Tampico) as well as Havana in Cuba.

The carrying capacity of the ships (*section V*) varied a great deal. In the period 1747-1807 the average capacity was 92 lasts (about 230 tons), the smallest vessel having a capacity of 12 lasts (about 30 tons) and the largest 209 lasts (about 523 tons). The ships were on average somewhat larger than this in the periods before 1747 and after 1814.

Copenhagen, the capital of Denmark, was the main home port for the ships (*section VI*). Up to the middle of the 18th century practically all expeditions were equipped in Copenhagen. From 1748 to 1807 the capitals's share of the trade comprised 72 per cent, but ports in Norway and Schleswig-Holstein were increasing in importance. After 1814 Copenhagen as well as Altona in Holstein and Flensburg in Schleswig were the principal home ports.

The shift in the predominance of the home ports can partially be explained by the changing shipowners involved in the trade (*section VII*). Up until the middle of the 18th century all shipping to the West Indies and Guinea was carried out by a chartered company in Copenhagen. From then on private shipowners quickly began to dominate the trade, even though some chartered companies continued to send out ships during the rest of the century. The largest of the approximately 500 private shipowners in the West Indies trade, surprisingly enough, was the hitherto little-known firm of Lars Madtzen and Bertel Madtzen. Besides, however, frequented by nearly all the most famous merchants in the capital participated in the transatlantic trade. After 1814 the British business firm of J. McCaul and Robert Kerr, which was temporarily established in Copenhagen, was the largest West Indies shipowner under the Danish flag.

There were about a thousand skippers (*section VIII*) and the same number of ships (*section IX*) involved in the West Indian trade from 1747 to 1807.

On average both skippers and ships sailed about three trips each. The record for skippers was 16 round trips in the course of 20 years.

The importance of the transatlantic voyages is indicated by their share of the total amount of shipping (*section X*). In the beginning of the 18th century West Indiamen constituted only two per cent of the Danish-Norwegian ships which figure in the accounts of the famous Sound 'Toll Registers. At the end of the same century, on the other hand, West Indiamen comprised one fifth of the capital's registered ship's capacity and employed an even larger share of the sailors in the city. During the American War of Independence and once again just after peace was established in 1814 one third of Copenhagen's merchant fleet was in service on the Caribbean route. However, transatlantic shipping had very little importance for the provincial ports.

Shipping under the Danish flag was generally speaking not without importance, even seen in terms of world shipping. It is true that the Danish share of the total Atlantic slave trade between 1761 and 1810 is estimated at a mere 2 per cent, yet the Danish direct traffic in the relatively peaceful years at the beginning of the 1770's still constituted one eighth of the British traffic. But the years 1776-1780, that is before Holland was drawn into the war, there were just as many ships under the Danish flag sailing to the Danish West Indies as there were Dutch ships sailing to the Dutch Islands. Moreover, for a long time the Danes held an important position as international transit traders in the Caribbean area with the free port of Charlotte Amalie on the island of St. Thomas as the centre for this trade. After 1814 the Danish element in shipping to St. Thomas became smaller and smaller.

Jens Christian Mohr: A.E. Sørensens Rederier

Under Første Verdenskrig etablerede A.E. Sørensen sit rederi i Svendborg. Fra 1939 var det provinsens største rederi. I denne artikel gennemgår Jens Chr. Mohr rederiet fra starten og til likvidationen i 1987. Et stykke rederihistorie, men samtidig også et billede af et rederi sikkert styret gennem tidernes omskifteligheder af en af tidens store forretningstalenter.

Indledning

Almindeligvis anskues rederbranchen som en erhvervsgren, hvor "normal", forretningsmæssig tænkemåde styrer dispositionerne. Det er vel opfattelsen, at ønsket om at tjene penge er det helt afgørende her som i alle andre brancher.

Avisernes erhvervsstof retfærdiggør denne opfattelse. Er der krise skrives om, hvordan rederne forsøger at tilpasse sig ved at lægge skibe op eller i hvert fald holder igen med nyinvesteringer. Det fremstilles, hvordan der i branchen opereres i et nøje afstemt forhold til mulighederne på markedet. Er der kun lille rum for fortjeneste, vil pengene søge over i andre erhverv, hvor mulighederne er bedre.

Denne måde at drive forretning på er kendt og accepteret. Principperne bag regnes for at være universalregler bag enhver type produktion.

Imidlertid har man i Svendborg-rederen A.E. Sørensens virksomhed et eksempel på en forretning, hvis baggrund og historie bestemt ikke blot var styret af markedskræfter i gængs forstand. Rederiets forudsætninger var i lige så høj grad kulturelle og erhvervmæssige mønstre lokaliserede på Svendborgegnen, og dets grundlægger og ejer var ikke i branchen, fordi udviklingstendenser i det internationale fragtmarked havde antydnet, at her var de gunstige investeringsmuligheder.

I det følgende vil dette rederis historie blive fortalt og analyseret.

Kildemæssigt er grundlaget for beretningen forskelligartet. Afgørende betydning for udvalget har det haft, at Sørensen ikke lever længere, og at hans virksomhed blev endelig likvideret i 1987. Jeg var derfor henvist til beretninger fra folk, der kendte ham og arbejdede for ham og desuden en mængde skriftligt materiale hentet forskellige steder fra.

Til den første gruppe hører interviews med Sørensens søn, M.H. Sørensen, med Sv. Pedersen og Ingvar Jensen. Pedersen var Sørensens kontorchef og blev direktør for rederiet ved sin arbejdsgivers død. Jensen var firmaets kasserer, men ligesom Pedersen en af de mest betroede medarbejdere.

Her må også nævnes et interview med Marius Hansen, skibsfører, der sejlede for Sørensen i over 40 år.

Dernæst er der to-tre informanter, der stod uden for selve rederiet. Den ene er Margrethe Bom. Hendes mand var skibsfører og ud af Thurø-reder-slægt, og M. Bom er herigennem godt underrettet på vigtige punkter, lige som hun har kendt Sørensen personligt. Under min samtale med hende, dukkede en veninde til M. Bom op, Asta Petersen, også med familiemæssig tilknytning til rederbranchen, fra hvem der også kunne fås informationer. Som udenforstående må også nævnes en journalist, Hakon Brønnum, der i en årrække arbejdede for en Svendborg-avis. En overgang i 70'erne var søfart hans faglige område her, og Brønnum har jævnligt været i personlig kontakt med Sørensen.

Det benyttede skriftlige materiale er mangartede. En komplet oversigt over det er gengivet bagest i artiklen, og kommentarer over dets muligheder og begrænsninger gives løbende, dels i noter, dels i tekst.

Rederiets historie i korte træk

A.E. Sørensen blev født i 1896 på Thurø. Faderen, som bedstefaderen, var skipper med skiftende skibe finansieret på parthaverbasis. De fleste af hans brødre kom ud at sejle, og hjemegnen var totalt domineret af søfart erhvervmæssigt. A.E. Sørensen blev med andre ord født ind i en meget stærk søfartstradition.

Denne baggrund sporede imidlertid ikke A.E. Sørensen ind på en traditionel sømandskarriere. Sørensen var berømt for sit gode hoved² og valgte tilsyneladende ret målrettet fra starten at satse på en mere overordnet stilling inden for søfart.

Ret bemærkelsesværdigt for tiden og miljøet tog han realeksamen. Dette skete med tanke på

en skibsmæglerlæreplads. Denne var svær at få, og i stedet havnede Sørensen i første omgang som toldembedsmand i Marstal. Denne udgang kan ikke egentlig benævnes en karrieremæssig afsporing, for stillingen indebar nemlig kontakt til redere og et detailkendskab til skibshandler, idet skibsskøder skulle registreres af toldvæsenet.³

Sørensen fik foden inden for i mæglerbranchen ad denne vej. Snart optrådte han aktivt på scenen.

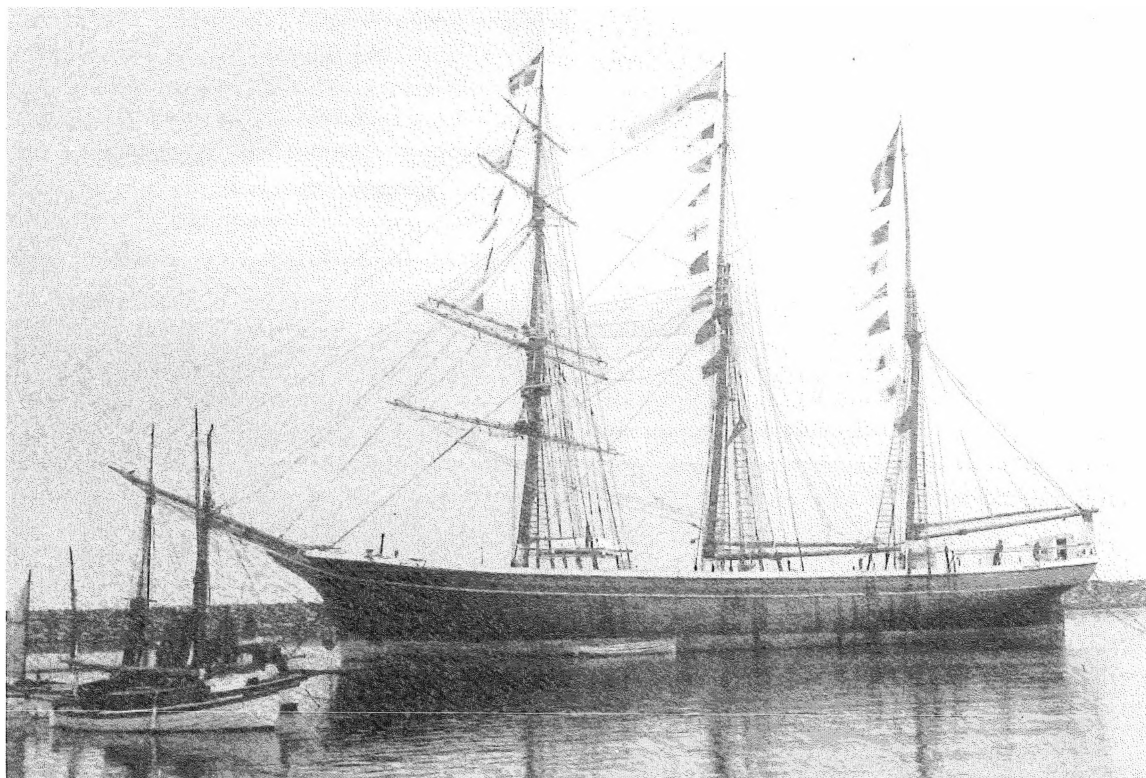
Det begyndte med et par hurtige skibshandler. Hermed skaffedes en grundkapital, der med tilskud fra familie tillod Sørensen at etablere sin virksomhed.⁴

I sin art var denne lidt sammensat, hvorfor følgende redegørelse er nødvendig.

Gennem hele perioden bevarede et element af skibsmæglervirksomhed, idet Sørensen fortsatte med at handle skibe, når lejligheden bød sig. Sørensen fungerede også fortsat som ren befragter, idet han som sådan var agent for en del skibe, hvori han i øvrigt ingen direkte interesse havde.

Kernen i forretningen, og den del der næsten udelukkende fokuseres på her, var dog oparbejdelsen af en flåde af handelsskibe, som Sørensen kontrollerede dels som bestyrende reder, dels i kraft af et mere eller mindre dominerende ejerskab.

Som bestyrende reder administrerede Sørensen skibene, dvs. han befragtede og bemandede dem. Underforstået ved denne post var en større eller mindre aktiepost i skibene, ligesom Sørensen for det meste var initiativtageren bag oprettelsen af de selskaber, der lå bag de enkelte skibe og bevarede den fortsatte kontrol med dem. Detaljerne i disse forhold vil der blive redegjort for i senere kapitler.



Denne flåde ekspanderede overordentlig kraftigt. Det første skib, "Saga", købt i 1918, blev fulgt af yderligere 8 skibe inden 1921. I samme tidsrum afgik imidlertid 3 skibe, idet Sørensen moderniserede, således at rederiet på dette sit foreløbige højdepunkt disponerede over 7-8 skibe. Typemæssigt var der tale om træskonnerter på 300-500 brt. uden motor.⁵

Imidlertid var ballonen ved at revne. Sørensen's flåde var blevet til i krigskonjunktur. Skibene var købt ekstremt dyrt ind, og kravet om afkast var tilsvarende store. Samtidigt havde rederiet ikke haft tid til at konsolidere sig. Omkring 1921 faldt fragtraterne drastisk. Sørensen måtte

"Saga", 285 brt. Bygget i Marstal 1893, købt af A.E. Sørensen i 1918. Skibet er en barkentine, hvilket var lidt usædvanligt på Svendborg-kanten. "Saga" var A.E. Sørensen's første anskaffelse, købt i anparter med bl.a. hans far som indskyder. Det blev solgt igen allerede i 1921; dets relative udjenthed har nok ikke passet ind i Sørensen's stil - alle øvrige skibe købt 1919-21 var nybygninger. Senere blev han mere forsigtig. Foto: H&S. *The "Saga", 285 gross register tons, built in Marstal in 1893 and purchased by A.E. Sørensen in 1918. The ship is a barkentine, which was rather unusual in the Svendborg region. The "Saga" was the first ship acquired by A.E. Sørensen, bought on a co-operative basis, with his father as one of the contributors. The ship was sold again as early as 1921, probably because it was too worn out for Sørensen's liking - all the other ships bought from 1919 to 1921 were newly built. Later he became more cautious. Photo: DMM.*

indskrænke, sælge flere skibe med tab, eller overtale aktionærer til at nedskrive deres tilgodehavender.

Ved årsskiftet 1929-30 ejede Sørensens rederier derfor kun 2 skibe. Indtægterne herfra blev supplerede med udbyttet af et erhvervet BP-agentur - "mit bedste skib", som Sørensen sagde, når denne tid var på tale.⁸

Ret afgørende for det senere forløb var det, at søfarer fra Svendborg og Thurø nu kom ind i en tilbunds gående krise.

Den samlede tonnage var i 1925: 21.906 brt., 1930: 12.061 brt. og 1935: 9.652 brt. Afgangen af skibe fra Sørensens hjemegn var altså meget kraftig. Mere detaljeret kan det slås fast, at særligt de rene sejlskibe var dem, der forsvandt. I 1925 fandtes på egnen for 14.538 brt. at disse, 1930: 7.907, og 1935: 463. Motorskibstonnagen forøgedes derimod, men altså ikke nok til at kompensere dette tab. 1925 fandtes for 3.282 brt. motorskibe, 1930: 3.105 og 1935: 6.094.⁷

Denne krise kan ikke blot tilskrives en efterkrigskrise, som den der bragte Sørensen til et foreløbigt stop. Den må sættes i forbindelse med en almen tendens, nemlig at de rene sejl-skibes rentabilitet blev for ringe i konkurrencen med motorskibene. Rederne på Thurø og i Svendborg var i almindelighed ikke i stand til at foretage den heraf nødvendiggjorte omstilling, enten fordi de var for traditionsbundne, eller fordi krisen i 30'erne medførte endnu lavere fragtrater og dermed vanskelige finansieringsforhold. De var nu tvungne til at sælge deres tonnage med store tab.

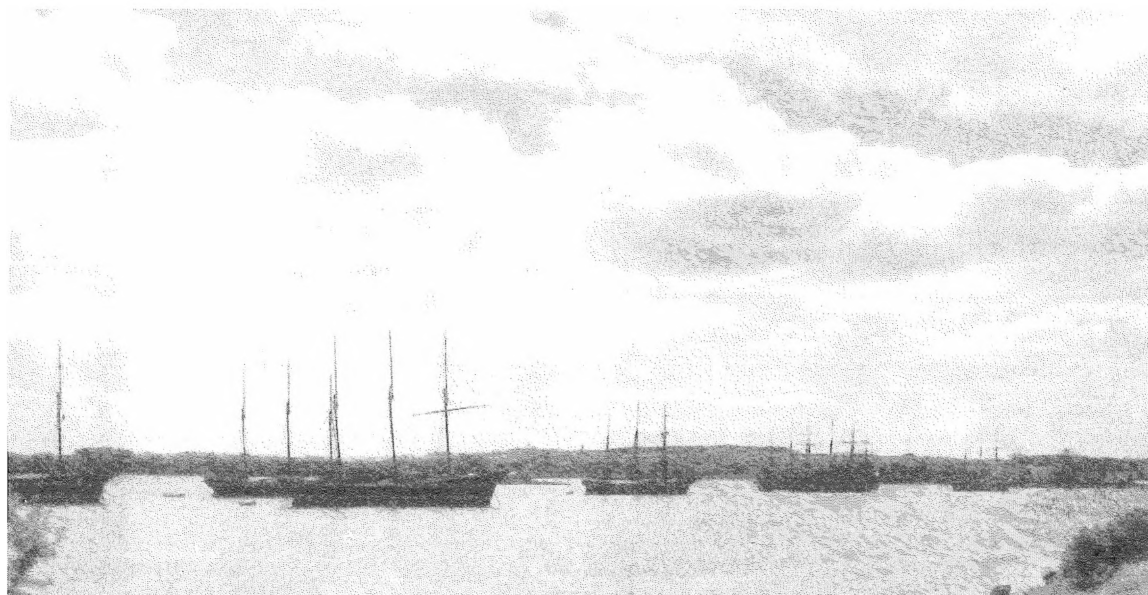
En markant undtagelse fra denne regel var A.E. Sørensen. Han var i stand til at foretage omstillingen og profiterede til en vis grad på denne katastrofe. Midt i krisen var han i stand til at samle kapital. Stor foretagsomhed og et

"fænomenalt snakketøj"⁸ bragte et tilstrækkeligt antal aktionærer til veje. Gamle sejlskibe blev købt billigt, dvs. for 25-30.000 kr. og moderniseret af ham for et tilsvarende beløb. Der blev isat motor, lastelugerne gjort bredere, riggen blev reduceret og styrehus påsat.⁹ Hermed fik 10-20 år gamle sejlskibe nyt liv.

Et nyt grundlag var skabt for en atter hurtigt ekspanderende virksomhed. Udgangspunktet var en tonnage på 682 brt. i 1930, hvilket år Sørensen blot var 5. største reder på egnen, mens den største, H.A. Hansen, disponerede 3.684 brt. 1935 var Sørensen reder for 2.938 brt. og dermed den største omkring Svendborg. Hansen-rederiet var i mellemtiden gået op i røg, og den 2. største reder styrede 1.375 brt. i et hensygnende foretagende. Ved udgangen af 1939 disponerede A.E. Sørensen over 4.291 brt., og han kunne nu kalde sig provinssens største skibsreder, en position han beholdt i flere årtier. Ekspansionen kunne for så vidt have været endnu større, hvis ikke valutarestriktioner havde sat en stopper for yderligere indkøb af skibe fra udlandet, en hindring Sørensen rasede over.¹⁰

Udviklingen efter krigen skal kun berøres kort. Efter 1945 kan man konstatere, at den eksplosive tilvækst i Sørensens tonnage-beholdning blev afløst af en mere rolig udvikling. Tallene svinger mellem 4.493 brt. (1940), 3.497 brt. (1950), 5.531 brt. (1960) og 6.043 brt. (1970).

Kvalitetsmæssigt ændredes flåden derimod ganske radikalt, idet træskibe af ældre dato gradvis erstattedes af moderne stålskibe. På dette område var Sørensen pioner, idet han i 1939 anskaffede "Mogens S", som var det andet "full-powered motorship", d.v.s. moderne coaster under dansk flag.



Allerede her tegnede sig det senere billede, nemlig at Sørensens skibe var ret moderne og velbyggede. Stadig var flåden præget af mindre skibe med størrelser på fra 1.500 brt. til over 2.000 som maksimum.

Det må desuden nævnes her, at Sørensens flåde efter krigen for en meget stor dels vedkommende var beskæftiget i chartersejlad, hvilket vil sige, at skibene var lejede ud til forskellige selskaber, der så kunne disponere over dem i en vis periode. Her var tale om længerevarende aftaler, navnligt sejledes meget for Kongelige grønlandske Handel under denne form.

Sørensen døde i 1974. Rederiet kørte videre til 1987, hvor det sidste skib blev solgt. De mellemiggende år var prægede af pengetab og mangel på nyinvesteringer afsluttende med en gradvis afvikling.

Oplagte skibe i Thurøbund 1922. Foto: F. Holm-Petersen. *Laid-up ships in Thurøbund in 1922. Photo: F. Holm-Petersen.*

Pengene bag rederierne

Herefter vil jeg trække et par ting frem, som var meget karakteristiske for A.E. Sørensens måde at drive forretning. Først kommer her en redegørelse for, hvordan A.E. Sørensen finansierede sine skibsindkøb, og for det grundlag, hvorpå hans virksomhed konsolideredes.

Man må her sætte et skel mellem forholdene før og efter 2. Verdenskrig.

Tiden før var karakteriseret ved mange små selskabsdannelser under A.E. Sørensens ledelse. I 30'erne, det vil sige den periode hvorpå den

følgende skildring hviler, dannede A.E. Sørensen 7 aktieselskaber, alle omkring et enkelt skib, hvortil kom at han i tidens løb overtog og investerede i en del allerede etablerede.¹¹

Kapitalgrundlagets art må nu skildres med udgangspunkt i en redegørelse for, hvad Sørensen personligt skød ind i disse selskaber, og derefter for aktionærernes mulige motiver for at indgå i kompagniskab med ham.

Kilden til disse oplysninger er aktionærister vedrørende de pågældende selskaber. Disse har ikke været helt nemme at fremskaffe, og der er derfor kun 4 af slagsen til rådighed. Imidlertid er disse så uniforme, hvad angår oplysninger om øvrige aktionærer, at man godt på dette punkt herudfra kan tillade sig at drage generelle slutninger.

Størrelsen af Sørensens eget engagement synes at have svinget en del fra selskab til selskab. Han tegnede sig for 5.000 ud af i alt 41.000 kr. i aktieselskabet Asta, for 3.500 kr. af en aktiekapitalsudvidelse på i alt 13.500 kr. i A/S Rolf Krake, for 10.000 kr. ud af i alt 100.000 kr. i A/S Concordia og for 6.500 kr. ud af i alt 50.000 kr. i A/S Elin.¹²

Næste punkt bliver en gennemgang af aktionærister med vægten på de øvrige aktionærer. Det er frugtbart at vægte de oplysninger, der her gives om indskydernes beskæftigelse og bopæl, og for at lette denne gennemgang har jeg valgt en enkelt liste ud, hvis indhold nu vil blive gennemgået forholdsvis grundigt. De oplysninger den indeholder bliver så løbende suppleret med mine informanternes viden, som den kom frem, da de så den.

Det drejer sig om listen vedrørende selskabet Asta, og aktierne er tegnede i løbet af 1933. Aktiekapitalen er blevet spredt på i alt 55 personer. Sørensen tegnede sig som nævnt for

5.000 kr. og en skibsfører Marius Hansen for 10.000 kr. I øvrigt lå beløbene pr. person på mellem 250 og 1.500 kr., vel med et gennemsnit på 500 kr.

Erhvervsmæssigt kan disse opdeles i forskellige grupper. Først kan man tale om folk med en direkte maritim tilknytning, dvs. skibsfører, værftsejere, lodser og skibsprovianteringsforhandlere m.v. Gruppen udgør i alt 15.

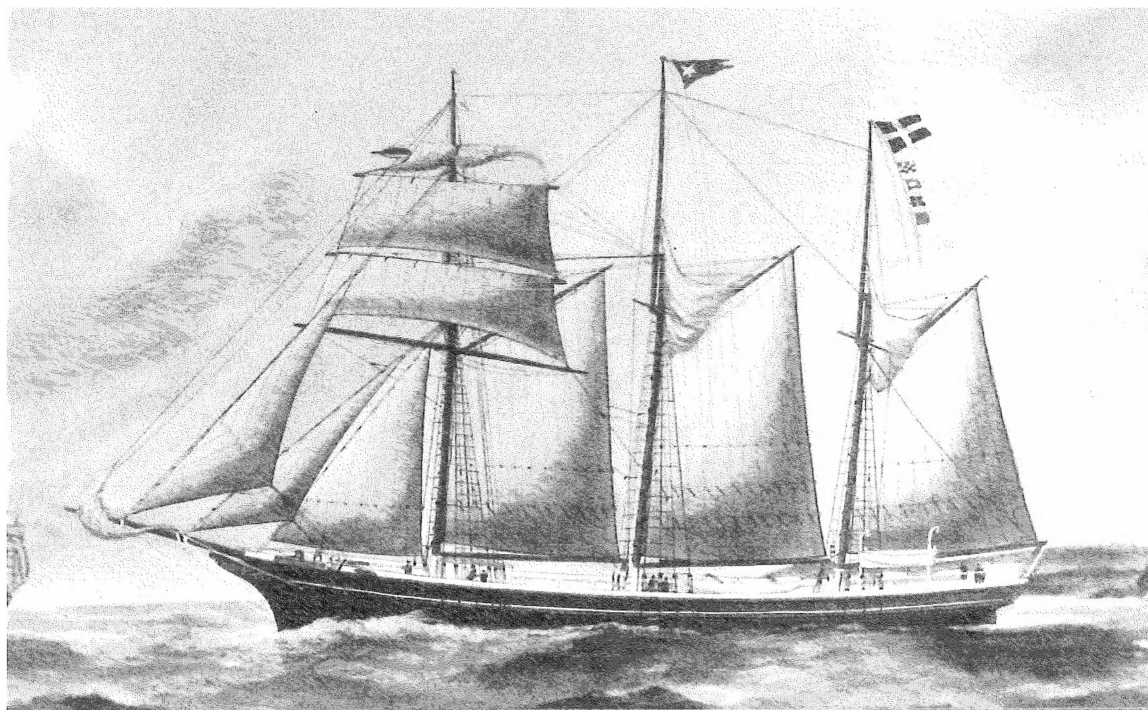
Dernæst er der gruppen "handlende" dvs. slagtere, købmænd, farvehandlere og en grossist i korn.

Overvægten er i fødevarer, men her findes også en boghandler, en gartner og en guldsmed, i alt 14 personer. Derefter figurerer direktører for større erhvervsvirksomheder. Fyns Andelsfoderforening, en papirfabrik, en dampmølle direktør og en elektricitetsværksdirektør, i alt 6 personer.

Desuden kan nævnes 3 restauratører, 2 fra et elektricitetselskab, en sagfører og en læge. Med få undtagelser havde disse personer bopæl og forretning i Svendborg. Endelig er der en brugsuddeler og en mejeribestyrer fra Vester Hæsing, et stykke inde på Fyn.

Hermed er der aflagt regnskab for 45 af de 55 personer. Resten var "husejere", rentierer, enkefruer og et par murermestre, også fra Svendborg.

Man kan nu med fuld berettigelse fundere over, hvorfor disse mennesker var villige til at skyde penge i foretagendet. 500 kr. lyder vel ikke af meget, men beløbet skal vurderes i det perspektiv, at en arbejders årsløn på dette tidspunkt udgjorde ca. 3.200 kr.¹³, at man ikke med denne investering kunne forvente det store afkast¹⁴, og at tiderne for søfart var dårlige. Beløbet var altså ikke helt lille, og risikoen stor, mens investorenes indtægter nok gennem-



“Cornwall”, 212 brt. bygget på Thurø i 1906. “Cornwall”’s ejerforhold var op gennem 20’rne således: Endnu 1925 ejedes skibet af R.W. Rasmussen, Thurø. Denne reder bestyrede dette år 7 skibe, men hans forretning var for nedadgående, og “Cornwall” overtoges af et mindre Thurø-aktieselskab, A/S Rolf Krake. Dette selskab var først i 30’rne i krise og kom under A.E. Sørensens bestyrelse i 1933. 1937 udvidedes aktiekapitalen og større motor blev isat. “Cornwall” blev solgt til A/S Storebælt i Korsør 1941. Foto: H&S.

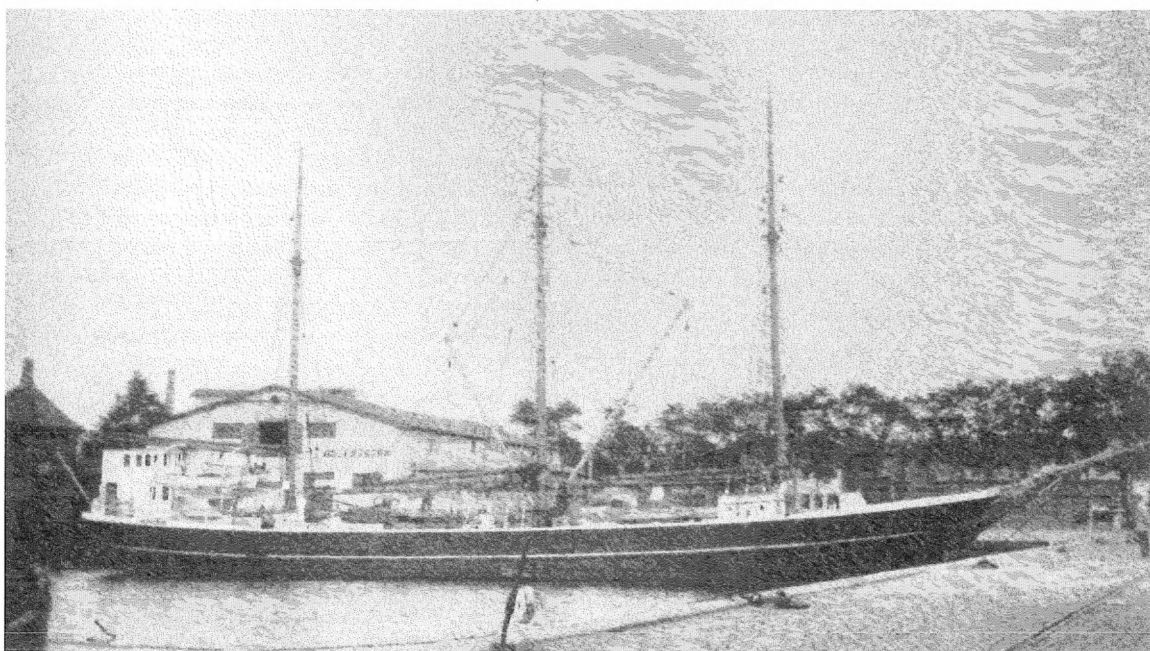
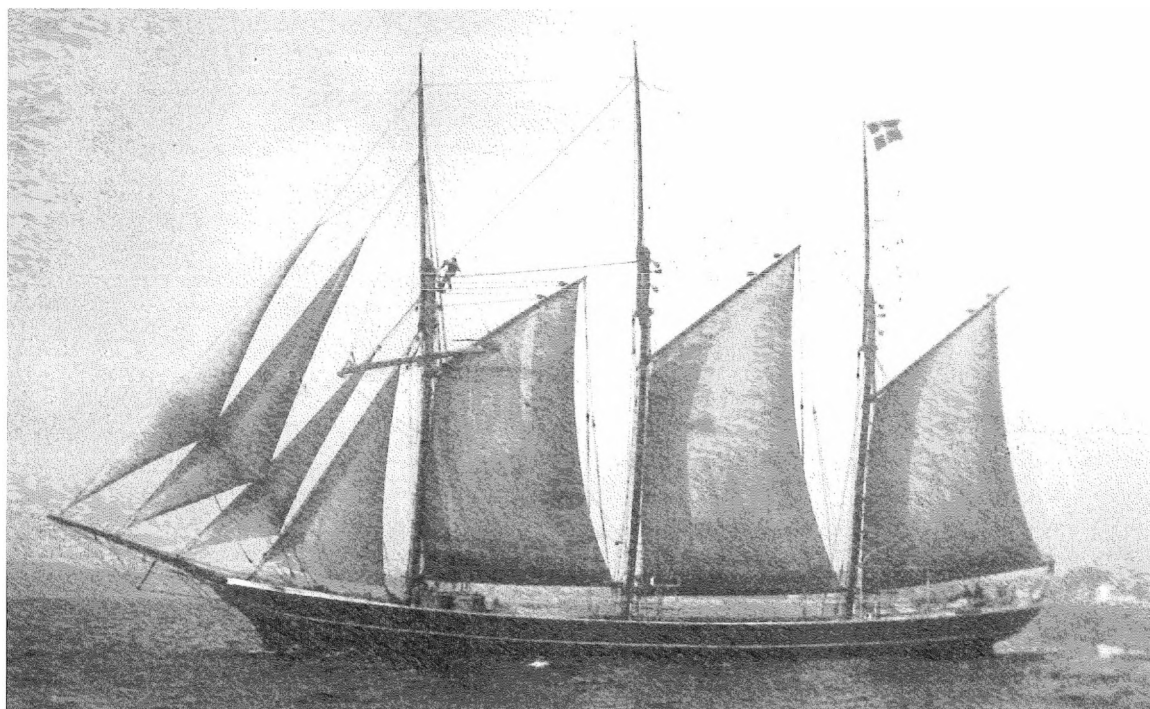
The “Cornwall”, 212 gross register tons, built on Thurø in 1906. Ownership of the “Cornwall” changed during the 1920’s as follows: Up until 1925 it was still owned by Mr. R.W. Rasmussen of Thurø, who that year had a total of 7 ships. However, the business was going badly so the “Cornwall” was taken over by a small Thurø limited company called A/S Rolf Krake. In the beginning of the 1930’s this company got into great difficulties and was taken over by A.E. Sørensen in 1933. In 1937 the share capital was increased and a larger engine installed. The “Cornwall” was sold to the company A/S Storebælt in Korsør in 1941. Photo: DMM.

gående har været ret jævne.¹⁵ Påfaldende er også overvægten af ganske bestemte erhvervsgrupper.

Visse oplysninger fra Marius Hansen kan bru-

ges som udgangspunkt for en afklaring af disse spørgsmål.

Han fortæller om lodsernes interesse i at få lodsningsopgaver for Sørensen, og sætter den-



ne interesse i forbindelse med aktiekøb. "Den ene tjeneste var den anden værd", som han siger. Følgende dette spor nævner han et kornfirmas eventuelle behov for oplagringskapacitet og sætter dette behov i forbindelse med aktiekøb. Vinteroplagte skibe kunne fungere og blev brugt som kornsiloer.¹⁶

Endvidere kan det bemærkes, at Hansen beretter, hvordan han som skibsfører ikke frit kunne vælge, hvem han ville proviantere hos. Kun ganske bestemte skibsprovianteringshandlere kunne komme på tale, i København Schierbecks Eftfl., der figurerer på "Asta"s aktionærliste, i Fowey, på Cornwall, en anden¹⁷, hvis navn

Tremastet skonnert "Dannebrog"-før og efter. "Dannebrog" var bygget på Thurø i 1916 og var på 239 brt. Ligesom "Cornwall" var "Dannebrog" en del af R.W. Rasmussens smuldrende forretning. Det blev solgt af Rasmussen til A/S Dannebrog, hvor Sørensen var bestyrende reder, i 1930. Største aktionær var her føreren, kaptajn N. Nielsen, Thurø. På de to billeder kan man se illustreret, hvordan A.E. Sørensen, efter at have isat motor, nedriggede skibene og påsatte styrehus og bedre lossegrej. "Dannebrog" sejlede mest på Nord- og Østersøen, men foretog også en rejse til Grønland for Knud Rasmussen på dennes Thule-ekspedition. *The three-masted schooner "Dannebrog" - before and after. The "Dannebrog" was built on Thurø in 1916 and had a gross tonnage of 239. Just like the "Cornwall" the "Dannebrog" was a part of R.W. Rasmussen's failing business. In 1930 Rasmussen sold the ship to the A/S Dannebrog company, where A.E. Sørensen was managing shipowner and whose largest shareholder was the ship's master; Captain N. Nielsen of Thurø. The two pictures show how E.A. Sørensen after installing an engine rigged the ship down and equipped it with a wheel house and better cargo gear. The "Dannebrog" sailed mainly in the North Sea and the Baltic but also sailed on a voyage to Greenland for Knud Rasmussen while he was on his Thule expedition.*

muligvis er det, der findes på aktionærlisten vedrørende A/S Rolf Krake.¹⁸

Endeligt påkalder det sig interesse, når Hansen beretter, at han selv kunne have været skibsfører tidligere, end tilfældet faktisk blev, hvis han selv havde skudt penge i et skib - således som hans navnebroder, der som nævnt figurerer med 10.000 kr. på Asta-listen og faktisk blev fører af "Asta".¹⁹

Disse beretninger og M. Boms villighed til at gå ind på tankegangen²⁰, gør det til en nærliggende mulighed at forsøge at drage en parallel til træk af Åbenrå-søfarten, således som de er fremdragne af Ole Mørkegaard.²¹ Denne bys flåde blev i 17-1800-årene overvejende finansieret for det første af familie og venner til rederne, for det andet af investorer med en meget direkte professionel interesse i søfart.

Styrmænd investerede i skibe for at få en skibsførerstilling, sejlmagere, skibsprovianteringshandlere m.v. for til gengæld at få leverancer til skibene. Rederivirksomhed var den naturlige overbygning på en hel egns erhvervsstruktur, og penge til nye skibe kom til rederne som et led i denne strukturs overlevelsesebestræbelser.

Der er store muligheder i at tilskrive Asta-indskyderne tilsvarende motiver. Sørensens skibe holdt sig i 30'erne til europæiske farvande. Grundlaget var sejlads med tømmer fra Sverige eller Finland til England eller Frankrig. Herfra kunne så hentes returlaster af forskellig art. Dette sejladsmønster betød ganske hyppige og ofte længerevarende anløb af Svendborg, dels i tilfælde af havari, dels når skibe blev lagt op for vinteren, hvilket almindeligvis skete, når der lagde sig is i Østersøen.²²

Under disse ophold skulle skibene repareres, og ved afsejlingen skulle de provianteres; ved

sådanne lejligheder var der altså nok at gøre for en værftejser og for en slagter eller bager med mere. I valget af leverandører har det så nok været afgørende for Sørensen, om der blandt mulighederne var nogle, der havde aktier i hans skibe.

Endnu flere af aktionærernes udskrivninger kan forklares ad dette spor.

Direktører for dampmøller kan have lagt vægt på ekspeditte fragtmuligheder for råvarer, lige så en papirfabrikant. For restauratører kan Sørensens mange aktieselskaber meget direkte have været indtægtskilder. Til hvert af disse hørte flere årlige generalforsamlinger, og ved disse lejligheder herskede en meget gemytlig stemning hjulpet på vej af veldækkede borde.²³ Flere generalforsamlinger holdtes på Central Cafe²⁴, hvis ejer også er opført på Asta-listen.

På den anden side ser man, at den sagfører, der skød penge i foretagendet, også var den der varetog korrespondancen mellem myndigheder og selskabsdirektionen.²⁵

Lidt sværere er det at forklare tilstedeværelsen af indskydere som mejeribestyreren, brugsuddeleren, telefonfolkene og elektricitetsværksdirektøren ad samme spor. På den anden side forklarer Ingvar Jensen, at Sørensen via sit BP-agentur kom i kontakt med mange uddelere og mejeribestyrere.²⁶ Det kan også anføres, at Sørensen på et tidspunkt var medlem af direktionen for Fyns kommunale Telefonselskab.²⁷ Var disse folk uden interesse i søfart, så kan de have følt sig forpligtede over for Sørensen eller have haft en særlig form for professionel interesse i at stå på god fod med ham.

Folk der kan have haft eller helt sikkert havde en meget direkte professionel interesse i søfart er dog klart i overvægt, og denne helt specielle sammensætning af investorer gør det

S/S "Norco", 1335 brt. bygget i Holland i 1917. Redericts eneste dampskib, købt af Sørensen på tvangsauktion i Norge 1934. Selskabet bag driften her hed A/S Concordia, hvor A.E. Sørensen og føreren, kaptajn N. Nielsen, Thurø, var største aktionærer med for 10.000 kr. aktier hver. Det kan undre, at Sørensen købte dette skib, der ikke passer ind i den øvrige flåde. Prestigehensyn kan have betydet en del - det skal have været forbundet med anseelse at være dampskibsreder på Svendborg-kanten. I øvrigt var skibet billigt og tjente godt med penge ind. "Norco" var i engelsk tjeneste under krigen, men blev tilbageleveret i 1945 og solgtes 1952 til Tyskland. *The S/S "Norco", 1335 gross register tons, built in Holland in 1917. The shipping company's only steamship it was bought by A.E. Sørensen in a compulsory sale in Norway in 1934. In this case the company running the ship was called A/S Concordia, whose largest shareholders were A.E. Sørensen and captain N. Nielsen, each of them holding shares to the value of 10.000 kr. It may seem surprising that Sørensen bought this ship, since it did not fit in with the rest of the fleet. It may have been a question of prestige - being a steamship owner gave a high standing in the Svendborg region. Besides which, the ship was cheap and earned a lot of money. The "Norco" was in British service during the war but was returned to Denmark in 1945 and sold to Germany in 1952.*

berettiget at fastslå, at der i disse år lå en særlig "søfartskapital" bag Sørensen; dvs. midler der var stærkt bundne til branchen. Det var vel den tilstedeværelse, der gjorde det muligt for Sørensen overhovedet at komme i gang, ligesom den hurtige ekspansion i rederivirksomheden også må ses i lyset af, at denne kapital i en årrække havde savnet anbringelsesmuligheder, som følge af Thurø/Svendborg-søfartens momentane sammenbrud i 20'erne. Ejerne af disse penge har vel været ret glade for de nye chancer Sørensen gav dem og har slået til med det samme.



Udviklingen efter krigen var præget af koncentration af kapital inden for færre enheder. De mange mindre aktieselskaber blev enten likviderede, skibet solgt og overskuddet fordelt mellem aktionærerne, eller selskaberne blev samlede under større konfigurationer. Således A/S Britannia der opslugte 4 selskaber.

Samtidig gør en anden tendens sig stærkere gældende, nemlig at rederiets tonnage kom under Sørensens personlige ejerskab.

Denne udvikling afspejler sig for det første i skibslisternes oplysninger om ejerskabsforhold. Flere og flere skibe indregistreredes i Sørensens eller børns navn fremfor diverse selskaber. Skønt de nødvendige oplysninger for en

detaljeret redegørelse har vist sig umulige at få fat i²⁸, kan man godt tillade sig at gå ud fra, at disse angivelser dækker over reelt eneeje. Det har været muligt at undersøge forholdene vedrørende 4 skibe, og her figurerede Sørensen alene som udsteder af pantebreve i skibene.

Bemærkelsesværdigt er det forøvrigt, at Sørensen selv lagde 40-60% på bordet ved disse handler.²⁹

Samtidig kom Sørensen til at besidde flere og flere af aktierne i de endnu eksisterende aktieselskaber.³⁰ Denne udvikling kan ikke følges direkte, men det er påfaldende, at der efterhånden kom flere og flere familiemedlemmer i disse selskabers bestyrelse.

Sønnen tegnede sig for en del af disse poster, ligeså de to svigersønner.³¹

Statistik kan delvis illustrere. I 1950 havde Sørensen 7 aktieselskaber og et interessentselskab, i hvis navne var indregistrerede skibe på i alt 2.516 brt. I Sørensens og hans søns navne var indregistreret 981 brt. I 1960 var forholdet: 2 aktieselskaber og et interessentselskab med 2.431 brt., i Sørensens og børns navne 3.100 brt.

Kulminationen på denne udvikling nåedes med oprettelsen af et familieaktieselskab i 1967. Alle aktieposter var ejede af den allernærmeste familie, og det hed i statutterne for selskabet, at ingen udenforstående for fremtiden måtte besidde mere end 40% af aktierne.³² Dette selskab ejede i 1968 4.025 brt. Samtidig var i øvrigt 399 brt. registreret i Sørensens eget navn og 495 i sønnens - dvs. at i alt 4.919 brt. var under Sørensens mere eller mindre direkte ejerskab. Samme år delte Sørensen ejerskab med udenforstående m.h.t. 2.892 brt.³³

Omkring 1970 kontraherede Sørensen bygningen af nye skibe på Frederikshavns Værft. Der var tale om en serie på 11 coastere, de fleste på 499 brt., to lidt mindre, der blev leverede i løbet af de følgende 5-6 år.

Ved finansieringen af disse blev der brudt afgående med de hidtil gældende mønstre, idet familiemedlemmer, Sørensen selv og svendborggensere stort set blev erstattede af automobilforhandlere, pelsdyravlere, tandlæger m.v. bosatte over hele landet.³⁴ Der var med andre ord tale om "trusserederskibe" finansierede overvejende med skatteplagede borgers penge.

Sørensen gik altså her i Lindingers og Mercandia-Henriksens fodspor, og en stor del af rederiets særpræg kan på dette tidspunkt sy-

nes udvisket. Så længe den varede, havde A.E. Sørensens gang mod eneeje en anden side, der også fortjener omtale.

Det siger næsten sig selv, at en meget stor del af hans personlige formue efterhånden må være blevet bundet i egne skibe, ellers havde strategien ikke været praktiserbar. Hvor stor en del, der har været tale om, er det imidlertid vanskeligt at udtale sig om med absolut sikkerhed.

Jeg er tvunget til at holde mig til indicier i dette spørgsmål og må først slå fast, at mine informanter ikke kender til, at Sørensen for alvor skulle have etableret sig i andre brancher. Indtrykket af et dybt finansielt engagement i egen virksomhed bekræftes herved. I samme retning peger det, når Brønnum fortæller, at Sørensen ikke syntes om at låne flere penge til skibe end højst nødvendigt, dvs. udover hvad han selv kunne lægge på bordet.³⁵ Dette udsagn harmonerer godt med det tidligere anførte, nemlig at Sørensen ved visse skibskøb erlagde bastante udbetalinger af egen lomme.

På dette grundlag kan man tillade sig at gå ud fra, at en meget stor del af Sørensens personlige midler var anbragt i skibene.

Et andet indicium er, hvad der kan læses ud af Sørensens engagementer i bestyrelser m.v. Som det senere vil blive beskrevet, var det langt vigtigste her medlemskab af mere eller mindre officielle organer, der bestyrede søfartsanliggender.

Hvad der derimod glimrer ved sit fravær er bestyrelsesposter i større forretningsforetagender af andet end lokal interesse.

Dette er påfaldende, for Sørensen havde i øvrigt vist sin evne og lyst til at få tillidsposter som en opfølgning af sine forretningsinteresser. Forklaringen er nok, at Sørensen ikke hav-

de interesser i den retning, eller at han ikke for alvor var engageret pengemæssigt i andre forretninger end sin egen.

A.E. Sørensens lederstil

- er det næste tema i denne analyse af A.E. Sørensens virksomhed. Her vil to emner blive taget op, dels Sørensens stilling over for de personer, der skød penge i firmaet, dels hans indflydelse og medleven i det praktiske arbejde på rederkontoret.

Om første punkt er der at sige, at nok lader forholdene sig ikke fuldstændigt oplyse, og nok kan man tænke sig, at Sørensen omkring 1930 har stået med hatten i hånden. På lidt længere sigt er der dog ikke tvivl om, at Sørensen inden for de forskellige aktieselskaber blev manden med det absolut sidste ord.

De enkelte selskaber blev i reglen til på den måde, at Sørensen sammen med to andre opsatte en stiftelsesoverenskomst. Det fremgik så gerne af denne, at Sørensen enten allerede havde købt et skib eller, at han havde muligheden for snart at gøre et køb. Endvidere at stifterne allerede havde ansat en bestyrende reder, nemlig Sørensen, og at spørgsmål om bl.a. aktiekapitalens størrelse og modernisering af skibet var aftalt.³⁶

Stifterne satte altså indskyderne over for et fait accompli, der indebar Sørensens betydningsfuldhed. Samtidig var Sørensen største aktionær i selskaberne, selv medstifterne havde så vidt det kan ses aldrig mere i selskaberne end denne, men som hovedregel mindre.³⁷ A/S Asta er i denne henseende undtagelsen. I øvrigt var kapitalen jo ejet af en mangfoldighed af personer, hvilket selvsagt gjorde det svært at mobilisere en opposition mod Sørensen. Yder-

ligere kunne en eventuel murren dæmmes op med særlige statutter, der efterhånden blev indføjede, og som gik ud på, at den bestyrende reder kun kunne afsættes, hvis 3/4 af aktionærerne var enige om det.³⁸

Lige så stærk var Sørensens stilling over for bestyrelsesmedlemmer i diverse selskaber. Disse synes at have været rene kransckagefigurer. Der var tale om succesrige forretningsfolk, hvis navne var en garanti for firmaets soliditet³⁹, men som ikke nødvendigvis besad de store aktieposter⁴⁰ og dermed indflydelse på et kontant grundlag.

Takket være disse tingenes tilstand havde Sørensen altså stor bevægelsesfrihed, og positionen kan kun være blevet styrket i takt med ændringerne i rederiets kapitalgrundlag.

På denne baggrund bliver det forståeligt, at mine informanter gennemgående afviser tanken om, at Sørensen egentlig skulle have samarbejdet med nogen⁴¹, og at de understreger hans egenrådighed.⁴²

Tydeligst mærker man denne suverænitet i de tilfælde, hvor man kan se Sørensens fingeraftryk på afgørelser, der var af stor betydning for firmaets forretningsmæssige strategi. Gang på gang studser Sv. Pedersen, Ingvar Jensen m.fl. over, hvordan Sørensen dog fik indgået den og den kontrakt. Pedersen nævner konkret, hvordan hollandske firmaer af Sørensen blev underbudte og udkonkurrerede i Antarktisejlsads for et australsk firma, men forstår ikke hvordan hans arbejdsgiver fik øje på disse muligheder.⁴³ At Sørensen-skibe kom ind i sejlsads på Falklandsøerne for et engelsk firma forklares med, at Sørensen kendte en bestemt dansker i London, som havde kontakt til dette firma.⁴⁴ Sv. Pedersen nævner også, hvordan 1970-kontrakterne med Frederikshavn Værft

kom i stand. Forholdet var det, at Mercandia-rederierne her havde bestilt flere skibe end de egentlig havde brug for, da det kom til stykket. Værftet fik derfor skibe i overskud, som Sørensen så kunne overtage til nedsat pris. Det Peder- sen blot undrer sig over er, hvordan Sørensen fik nys om værftets besværligheder.

Disse aftaler, der alle var betydningsfulde, blev altså ikke truffet på grundlag af offentliggjorte licitationsaftaler, der så blev drøftede i bestyrelserne. De kom, fremgår det, i stand via Sørensens personlige mellemkomst. Alt afhæng af ham.

Personalepolitikken i dette firma havde interessante træk.

Sørensen kørte sine folk forholdsvis hårdt. Både Sv. Pedersen og Ingvar Jensen var forpligtede til at blive efter fyraften for længere drøftelser med Sørensen.⁴⁵ Pedersen nævner desuden, hvordan det var svært for ham overhovedet at få ferie; det var i den forbindelse nødvendigt for ham "at slå i bordet". Hertil kom, at Sørensen kunne efterse og korrigere sine ansattes arbejde helt ned til petitesseplan.

Marius Hansen beretter, hvordan Sørensen personligt bebrejdede ham, at han i en kritisk situation havde ringet ekspres til rederkontoret i stedet for til almindelig takst. Desuden hvordan der fra samme side blev gjort indsigelser mod anskaffelsen af en særligt omfangsrig ost og en vægt til 17,50 - begge dele anskaffede i forbindelse med provianteringen.

Endelig fortæller Ingvar Jensen, at firmaets udbetalinger til leverandører m.m. på et tidspunkt altid var forsinkede, fordi Sørensen personligt ville gennemse alle bilag.

På den anden side kunne Sørensen også vise sig generøs over for sit personale og havde et personligt præget forhold til dele af det.

Han var aldrig bange for at stikke et gratiale, og gav ved flere lejligheder finansiell hjælp til sine ansatte.

Sørensen fulgte også godt med i sine kaptajners familieforhold og var med til Marius Hansens sølvbryllup.⁴⁶ Han kom desuden på privatbesøg hos Ingvar Jensen og faldt ved disse lejligheder ofte i søvn i en bestemt stol.⁴⁷ Det kan da også fremhæves, at mange af medarbejderne blev i firmaet overordentlig længe. For de højt placerede var 20-30-40 årige ansættelsesforhold det normale.⁴⁸

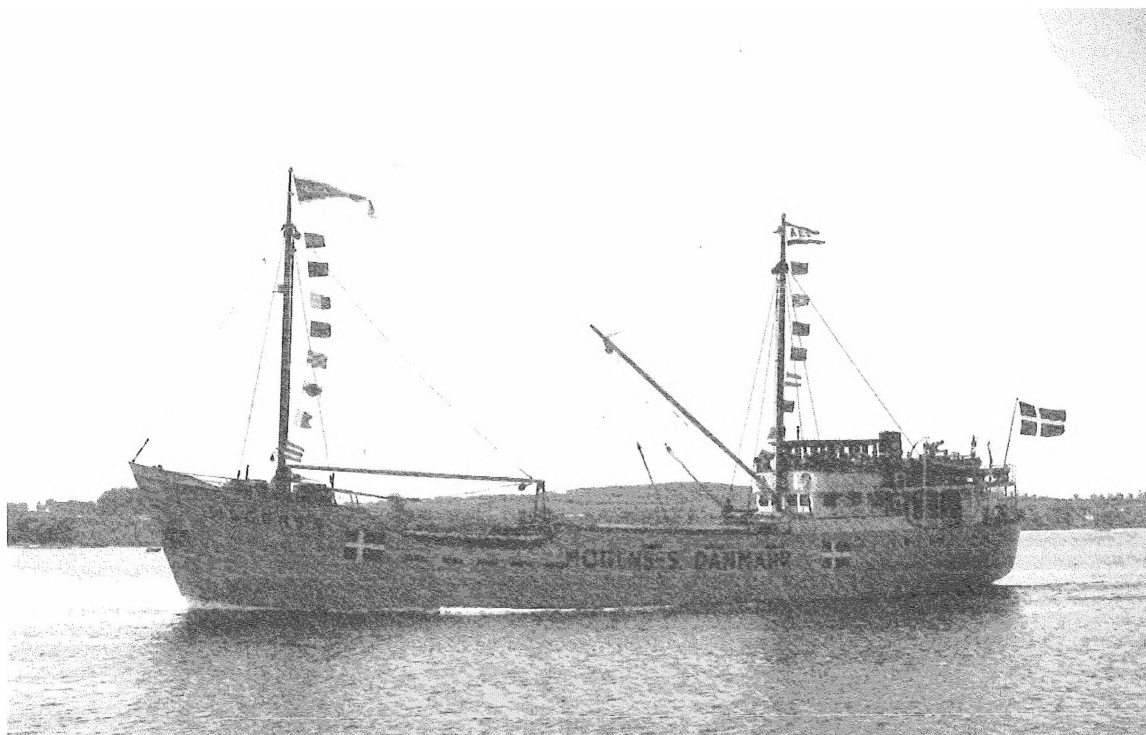
Den måde, hvorpå Ingvar Jensen og Sv. Pedersen blev rekrutterede af firmaet på, er sigende for en anden del af Sørensens personalepolitik.

Sv. Pedersen er uddannet som bogholder og fungerede som sådan i Fyns Foderstofforretning i Svendborg på en midlertidig kontrakt. Her var Sørensens gode ven I.C. Madsen chef.

Pedersens kone arbejdede som stuepige hos A.E. Sørensen og hørte herigennem, at denne savnede en bogholder. Pedersen, som var interesseret i stillingen, henvendte sig til Madsen og bad denne lægge et godt ord ind for sig.

Herefter gik et par måneder, men en dag ringede Sørensen til Pedersen og bad ham starte i sit nyt job om tirsdagen. Alle formaliteter var i forvejen ordnede af Sørensen og Madsen.⁴⁹ Ingvar Jensen på sin side er oprindeligt mejerist, men var i en periode elev på Svendborg Handelsskole; forstanderen her sagde så en dag til ham: "Der er en plads til dig hos A.E. Sørensen". Efter en samtale tog Jensen jobbet og blev i 38 år.

Disse ansættelser kom altså, ligesom flere firmakontrakter, i stand takket være Sørensen og hans kontaktnet. Han kendte Madsen og handelsskoleforstanderen og skaffede de nævn-



M/S "Mogens S", 383 brt. Bygget i Holland 1940 som bestilt af A.E. Sørensen. Bugseredes under stort besvær til Danmark i starten af krigen. "Mogens S" var en af de allerførste moderne coastere under dansk flag, og var det første skib Sørensen helt og holdent ejede personligt. Skibet skal have tjent enormt med penge ind. Solgtes i 1957 til Sverige. Størrelsen og typen prægede rederiets flåde stærkt fra krigens afslutning til likvidationen. *The M/S "Mogens S.", 383 gross register tons. It was built in Holland in 1940 on order from A.E. Sørensen. It was towed to Denmark with great difficulty at the beginning of the war. The "Mogens S" was one of the very first modern coasters under the Danish flag, and was the first ship owned completely by A.E. Sørensen personally. The ship is said to have made enormous profits, and in 1957 it was sold to Sweden. This size and type of ship characterized the company's fleet from the end of the war right up to its liquidation.*

te medarbejdere via disse bekendtskaber. Lignende mønstre ser ud til at have været normen. Sørensen skal aldrig have averteret efter medarbejdere⁵⁰, i hvert fald ikke dem, der var udsete til ansvarsfulde stillinger. Det berettes også, hvordan Sørensen ringede til forskellige familier på Svendborg-kanten og hørte om Per eller Poul som nykonfirmerede dog ikke ville ud at sejle.⁵¹ Tilsvarende rekrutteringsmetoder kunne ligge bag det faktum, at bemærkelsesværdigt mange af Sørensens skibsofficerer var fra Svendborg eller nærmeste omegn.⁵²

Når Sørensen kunne anvende sine metoder, hang det sammen med, at han havde et kolossalt kontaktnet dels lokalt, men nok så væsent-

ligt inden for søfart og nærstående brancher i almindelighed.

Kigger man i Den Blå Bog er der under A.E. Sørensen opregnet et hav af bestyrelsesmedlemsposter og andre tillidshverv. Lokalt kan nævnes formandskab for Den konservative Vælgerforening, viceborgmesterposten, samt medlemskab af den kommunale skolekommission i Svendborg, men tillige formandskabet for "Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for søfolks ejendele". Af mere landsdækkende betydning kan blot nævnes følgende: Fragtnævnet, Handelsministeriets Skibslåneudvalg, Lodsrådet, Udvalget vedrørende Besøgning af Grønland, Søfartskommissionen af 1947 og Redderforeningen af 1895.

I Svendborg blev der vist grinnet lidt i krogene af denne Sørensens emsighed, men det er vel ingen urimelig tanke, at det var hele denne omkringfaren og udadvendthed, der skaffede Sørensen kendskab til mulighederne i Antarktisejls og Frederikshavns Værfts besværligheder plus en lang række forbindelser, hvis betydning jeg heller ikke direkte kan spore.

Ligeledes kan man sige, at når Sørensen brugte forstanderen fra handelsskolen til at finde en ny medarbejder, så må der have eksisteret et tillidsforhold Sørensen og forstanderen imellem. Men hvordan var dette blevet opbygget? Et af Sørensens mange hverv kan have været det oprindelige grundlag.

Som på andre områder vidnede årene omkring 1970 om et brud med gammel praksis.

Sørensen begyndte herefter at se sig omkring efter en direktør, som skulle have mere direkte indflydelse på driften og med tiden skulle overtage. Ved denne lejlighed averterede han faktisk og skaffede hermed nogle emner - 4 stykker ankom de, men forsvandt ligeså hurtigt igen.

Sørensen kunne ikke arbejde sammen med dem.⁵³ Enden blev opgivelsen af disse forsøg på at skaffe topfolk ind udefra. Sv. Pedersen blev direktør i stedet for bl.a. en af de korttidsansatte, Volkmar, der som højprofessionel, ekspansivt indstillet shippingmand⁵⁴ ellers var blevet hentet helt fra Holland.

Afslutning

Det der går som en rød tråd gennem A.E. Sørensens karriere, som den er beskrevet i det foregående, er et meget personligt, engageret forhold til rederbranchen.

Sørensen gik i gang med at samle de fornødne kvalifikationer så tidligt som overhovedet muligt, og hele sit liv igennem udbyggede han et kontaktnet, der kunne befæste hans forbliven i branchen.

Meget bemærkelsesværdigt er det endvidere, at A.E. Sørensen først rigtigt for alvor kom i gang i 30'erne, altså midt under en meget voldsom krise, hvor der i Københavns havn i øvrigt lå oplagt tonnager i hidtil uset omfang. Sørensens strategi i denne situation må have været følt umulig for en rent markedsorienteret reder.

Ligeledes gik en meget stor del af hans privatformue ind i forretningen, en politik der må vurderes som ret hasarderet, for skibsfart er et risikopræget erhverv. Som udtryk for en nødvendighed kan man ikke betragte dette investeringsmønster, for det var gennemgående selv i den største højkonjunktur, hvor der kunne opregnes talrige andre profitable investeringsobjekter.

Snarere må A.E. Sørensens pengeanbringelse ses som et udtryk for en meget karakteristisk indstilling til kapital som sådan, nemlig at det ikke var noget, man efter A.E. Sørensens mening bare flyttede rundt på, alt efter hvor de gode forretninger var; penge var for ham driftsmidler i en virksomhed, der for enhver pris skulle holdes i gang.

Tillige mærkes i disse pengeanbringelser et udtryk for en stærk selvstændighedstrang. Var skibene i rederiet under Sørensens helt dominerende ejerskab, slap denne for irriterende indvendinger fra direktionen, hvilket betød mere end at sikre sig ved at føre en mere forsigtig linie.

Hans kapital var med andre ord lige så lidt profitsøgende i traditionel forstand, som den kapital fra kaptajner og skibsprovianteringshandlere m.fl., der hjalp ham i gang. Rederivirksomhed var for disse parter mest af alt et middel til realisering af specielle lokalt baserede kulturelle og uddannelsesmæssige baggrunde.

At der her er tale om et gennemgående træk kan også ses af ledelsesstilen i firmaet. Sørensen var for engageret i driften til at give kompetence fra sig, han ville have fod på alt. Det er tilige karakteristisk, at han havde meget svært ved at affinde sig med den traditionelle lønmodtager - 8 til 4-indstilling - og forsøgte at finde engagerede medarbejdere, helst fra sin hjemegn, hvor det vel betød lidt mere at arbejde for denne respekterede mand. Han ville så vidt muligt have folk, hvis indstilling til rederiet lignede hans egen.

Heri ligger rederiets særpræg i forhold til, hvad man forestiller sig er det forretningsmæssigt normale.

Mange af disse karakteristiske træk blev udvi-

skede omkring 1970, og det brud der sås i disse år kan synes uforståeligt og uforeneligt med Sørensens holdning, således som denne nu er defineret. Det må imidlertid bemærkes, at Sørensen i disse år befandt sig i en kritisk situation. Dels var han nu kommet godt op i 70'erne og var ikke helt rask, dels kunne hans arvinger ikke blive enige om rederiets fortsættelse.

Tilsammen betød dette, at fremtiden for rederiet var overordentlig usikker. Reformen var nødvendige, hvis Sørensens livsværk skulle bestå. Det er nok i dette lys, man skal se kontraheringen af "frederikshavnerne", med en ny finansieringsform som grundlag, samt indkaldelsen af kometer inden for shippingbranchen. Disse initiativer skulle gøre spørgsmålet om rederiets videreførelse til et ikke familieanliggende. Nye investorer skulle borge for kapitalgrundlaget og yngre direktører for en ny form for ekspertise, når Sørensen selv var væk, og hans metoder ikke mere var brugbare.

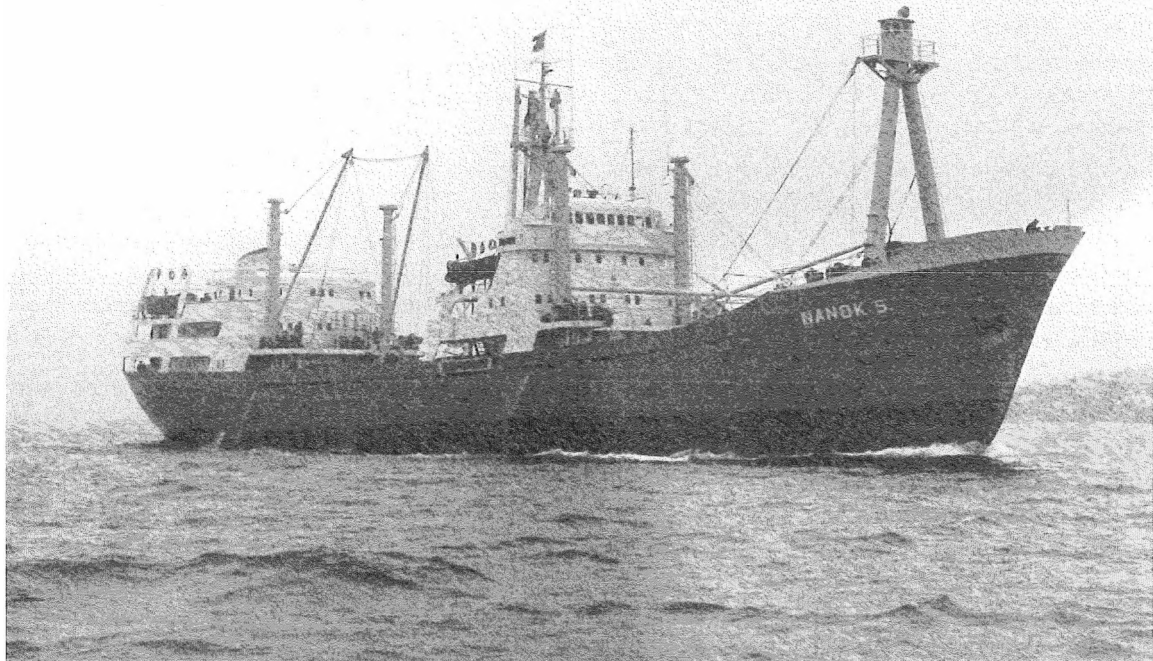
Karakteristisk nok blev processen kun halvt gennemført. Sørensen kunne ikke forlige sig med typer som Volkmar, da det kom til stykket, for han ville ikke have, at nogen "blandede" sig.

A.E. Sørensen oplevede ikke oliekrisens eftervirkninger, nemlig et stort fald i konjunkturerne for rederne. Men hvis han havde gjort det, er det mest sandsynlige nok, at han selv i denne situation ikke på noget tidspunkt ville have overvejet at trække sig ud af branchen, og at han meget længe ville have holdt sine skibe gående, selv om indtjeningen var lig nul eller negativ.

A.E. Sørensens rederier lignede kort sagt ikke det, man ser i lærebøger om økonomi, og virksomhedens vitalitet er derfor bemærkelsesværdig.

“Nanok S” bygget på Svendborg Skibsværft i 1962, 2.232 brt. Et maksimum i Sørensen-flåden. Ejedes af A.E. Sørensen personligt, fra 1969 af familieaktieselskabet A/S A.E. Sørensen. Som decideret ishavsskib var “Nanok S” 1962-67 chartret af KGH. Det sejlede herefter skiftevis på Grønland, Falklandsøerne og Antarktis. Solgt 1986.

The “Nanok S”, 2,232 gross register tons. Built at the Svendborg Shipyard in 1962 it was the culmination of the Sørensen fleet. It was owned by A.E. Sørensen personally, and after 1969 by the family company A/S A.E. Sørensen. As a decided polar ship the “Nanok S” was chartered by the Greenland Trade Department in the years 1962-67. After this it sailed by turns to Greenland, the Falkland Islands and the Antarctic, and was sold in 1986.



Kilder

Danmarks Skibsliste, udgiver Handelsministeriet, for årene 1925-1987. Diverse avisudklip, hentede fra Svendborg Museum, de fleste udaterede og alle uden angivelse af, fra hvilken avis de er klippede.

Aktionærister vedrørende selskaberne: A/S Asta, A/S Elin, A/S Rolf Krake, hentet på Svendborg Museum; desuden liste for A/S Concordia, hentet i Erhvervs- og selskabsstyrelsen under det pågældende selskab.

Indberetninger til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (tidligere: Aktieselskabsregisteret): Vedrørende A/S Concordia (reg. nr. 12.663, hævet 31/5 1977), A/S Britannia (reg. nr. 15.595, hævet 12/12 1977) og A/S A.E. Sørensen (reg. nr. 39.620), hævet 15/1 1897) hentede i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Vedrørende A/S Flora (reg. nr. 1536, hævet 12/1 1934), A/S Richard (reg. nr. 4478, hævet 5/10 1934); A/S Lynæs (reg. nr. 4907, hævet 20/12 1934), A/S Rolf Krake (reg. nr. 8976, hævet 29/8 1958), A/S Lunden (reg. nr.- 11.646, hævet 6/6 1950), A/S Asta (reg. nr. 12.496, hævet 6/6 1950), A/S Elin (reg. nr. 13.417, hævet 15/12 1950), A/S Gerda (reg. nr. 13.614, hævet 6/6 1950), A/S Sct. Jørgen (reg. nr. 16.740, hævet 20/8 1959) hentede på RA.

Skibsregistret. Vedrørende "Anette S" (OWGU), "Martin S" (OYGL) og "Hanne S" (OYMB) hentet på RA.

Vedrørende "Charlotte S" (OWRQ), "Eva Silvana" (OUKU), "Peder Most" (OUSD), "Patricia S" (OUKW), "Flora S" (OZOX), "Mogens S" (OZSC), "Charlotte S" (OYXY) og "A.E.S". (OXCM) hentede i Søfartsstyrelsen.

Interviews

Med M.H. Sørensen, optaget 6/3 1989, 3 bånd.
Med Sv. Pedersen, optaget 6/3 1989, 2 bånd.
Med M. Bom (og Asta Petersen), optaget 7/3 1989, 3 bånd.
Med Ingv. Jensen, optaget 8/3 1989, 1 bånd.
Med J. Brønnum, optaget 9/3 1989, 2 bånd.
Med Marius Hansen, optaget 10/3 1989, 2 bånd.

Anvendt litteratur

Brønnum, Hakon: Svendborg-matadoren fra Thurø (i: Årbog for Svendborg og Omegns Museum, 1986, s. 113-126).
Hansen, Bernhard: En skibsreders saga, Rederiets Forlag, Svendborg 1974.
Hansen, Sv. Aage, Ingrid Henriksen: Dansk Socialhistorie 1914-1938, 1980.
Holm Pedersen, F., Lund: Et Svendborg rederi, Svendborg 1959.
Højrup, T.: Det glemte Folk, 1983.
Mørkegaard, O.: Søen, slægten og hjemstavnen - en etnologisk analyse af livsformer på Åbenrå-egnen ca. 1700-1900, utrykt konferens, Brede 1985. Heri s. 1-12, 15-39, 43-54, 145-171, 176 B og C samt 180-197.
Olsen, E., Hoffmeyer, E.: Dansk Pengehistorie, bd. II, 1968.

Noter

Bemærkning: Denne opgave er en bearbejdet udgave af en opgave, der blev skrevet som afslutning på mit bifag i Europæisk Etnologi i 1989. Hele problemstillingen er typisk for faget; mere præcist er den udformet efter inspiration fra min lærer, Ole Mørkegaards arbejde (se litteraturlisten).

- ¹ A.E. Sørensens rederiers historie er tidligere beskrevet, dels af Holm Petersen/Lund, dels af Bernhard Hansen og endelig af Hakon Brønnum (se litteraturlisten). Tilgangsvinklen til emnet er dog her anderledes end min. Både Holm-Petersen og Hansen arbejdede på bestilling fra Sørensen, og en mængde stof er i disse værker slet ikke benyttet, hvilket dog ikke afholder mig fra at citere de nævnte forfattere visse steder. Brønnums artikel blev jeg imidlertid så sent opmærksom på, at den ikke har spillet nogen rolle for den foreliggende artikel; derimod har jeg benyttet Brønnums viden gennem interviewet med ham.
- ² Interview med M. Bom.
- ³ Hele denne beskrivelse af omstændighederne ved Sørensens erhvervsvalg er hentet fra Holm Petersen, a.a. s. 27-34.
- ⁴ Faderen skal have været aktionær i de fleste skibe anskaffet omkring 1920, svigerfaderen i hvert fald i et af disse. (Holm Petersen a.a. s. 37 og 52).
- ⁵ Alle oplysninger om tonnagestørrelser, skibenes kvalitet og ejerskab er så længe det drejer sig om perioden op til 1958 og Sørensens skibe hentede fra Holm Petersen a.a., men kontrollerede med skibslisterne. Når spørgsmålet er tonnagebeholdningen i hele Svendborg-området er oplysningerne hentet udelukkende fra skibslisterne, idet kun skibe der helt klart ejedes og administreredes her er medtaget. Havde rederen bopæl i København f.eks., er skibet ikke medtaget - dette gælder A.P. Møller-skibe bl.a. Udelukket er desuden fiskeskibe og lægtere.
- ⁶ Holm Petersen a.a. s. 34.
- ⁷ Ang. tonnageopg. se note 4.
- ⁸ Interview med M. Bom.
- ⁹ Et typisk forløb af en modernisering kan følges i A/S Garibaldi.

¹⁰ Interview med Brønnum.

¹¹ Forløbet af en overtagelse kan følges i A/S Rolf Krake og A/S Concordia.

¹² De selskaber, der her er nævnt, er de for hvilke jeg har kunnet finde aktionærister. Listen fra Elin er helt klart ikke komplet, men hullet, størrelsen af Sørensens engagement, har kunnet dækkes med oplysninger hentede fra indberetninger til aktieselskabsregisteret (RA).

¹³ Dansk Socialhistorie, a.a. s. 361.

¹⁴ Både M. Bom og Brønnum fremhæver, at aktionærerne ikke tjente det store. Dette stemmer godt overens med en statusopgørelse fra 1950 indeholdt i sagsmappe vedr. A/S Garibaldi. Her hedder det, at aktionærudbyttet hvert år, siden oprettelsen i 1935, havde været 6%, mens udbyttet for en obligation 30' rnc igennem lå på 5% (E. Olsen/E. Hoffmeyer a.a. s. 328).

¹⁵ M. Bom mener ikke, man gennemgående kan tale om, at investorerne på Asta-listen havde ret store forretninger i ryggen.

¹⁶ Interview med Marius Hansen.

¹⁷ Interview med Marius Hansen.

¹⁸ Her tegnede firmaet Toyne, Carter and Co. sig for 500 kr.

¹⁹ Interview med Marius Hansen.

²⁰ For en enkelt af indskyderne foreslog hun selv muligheden og fortsatte derefter ad sporet (interview med M. Bom).

²¹ Mørkegaard a.a. s. 188-195.

²² Sejladsmønstre skildres af M. Hansen som gældende for Svendborgskibe som sådan. Af en oversigt over Sørensen-skibet "Elin"s sejlads 1937 fremgår det, at mønsteret her var det samme. Tilføjelse af "Elin" var vinteroplagt dette år (Holm Petersen a.a. s. 64).

²³ En skildring gives af Brønnum (interview med Brønnum).

²⁴ F.eks. A/S Lunden, generalforsamling 30/3 1940.

²⁵ Se f.eks. A/S Garibaldi.

²⁶ Interview med Ingv. Jensen.

²⁷ Holm Petersen a.a. s. 136.

²⁸ Bind fra skibsregistret i 1957-1983 kan ikke skaffes på RA og heller ikke i Skibstilsynet.

- ²⁹ Jeg udtaler mig på grundlag af undersøgelser vedr. "Martin S", "Hanne S" og "Annette S" i skibsregistret. Disse skibe blev købt 1950-52. Desuden "Flora S", købt i 1965.
- ³⁰ Sørensen opkøbte disse aktier, når han blev dem tilbudt (interview med Ingv. Jensen).
- ³¹ Således A/S Condordia. Sønnen kom ind i 1953, svigersønnen, S.P.L.A. Heegaard i 1956. Dette betød 50% af bestyrelsesposterne i familiens hænder. I A/S Britannia kom familiemedlemmer, inkl. Sørensen selv med tiden til at sidde på 4 ud af 6 pladser.
- ³² Se A/S A.E. Sørensen. At alle aktier ejedes af familien kan ses af generalforsamlingsreferater. Det ses her, hvem der var til stede, og samtidigt hvor mange procent aktier disse repræsenterede.
- ³³ Vedrørende ejerskaberne se note 4.
- ³⁴ Panthavernes navne fremgår af Skibsregistret.
- ³⁵ Interview med Brønnum.
- ³⁶ For typiske stiftelsesoverenskomster, se f.eks. A/S Elin, A/S Asta og A/S Garibaldi.
- ³⁷ A.D.Sørensen var medstifter af A/S Elin, men figurerer kun med 2.000 kr. i selskabet mod Sørensens 6.500 kr. (3. stifters indskud fremgår ikke). A/S Sct. Jørgen stiftedes 1942 af Sørensen, I.C. Madsen og en Hj. Jensen. Hver skød 1.000 kr. ind. Hovedparten af aktieposterne købtes imidlertid af Sørensens øvrige skibsselskaber, og selskabet var vel hermed under Sørensens absolutte kontrol. A/S Britannia blev stiftet i 1939 af Sørensen,

I.C. Madsen og Soph. Nielsen. Tilsammen indskød disse 25.000, heraf tegnede Sørensen sig for de 20.000 (Aktieselskabsregisteret, RA).

- ³⁸ Denne bestemmelse blev indføjet i alle statutter for 30'er-selskaber, jeg har læst (se kilde- og litteraturliste).
- ³⁹ Her var udvælgelseskriteriet i.flg. M.H. Sørensen. (Interview med M.H. Sørensen).
- ⁴⁰ I.C. Madsen, Soph. Nielsen, A.D.Sørensen og apoteker Winding blev bestyrelsesmedlemmer i A/S Concordia med indskud på hhv. 2.000, 2.000, 1.000 og 3.000 kr. ud af 75.000 kr. i samlet kapital. Sørensen selv havde 10.000 kr. inde.
- ⁴¹ Interview med M.H. Sørensen.
- ⁴² Interviews med Sv. Pedersen og M. Bom.
- ⁴³ Interview med Sv. Pedersen.
- ⁴⁴ Interview med Sv. Pedersen og M.H. Sørensen.
- ⁴⁵ Interview med Sv. Pedersen.
- ⁴⁶ Interview med Marius Hansen.
- ⁴⁷ Interview med Ingv. Jensen.
- ⁴⁸ Se Bernhard Hansen a.a. s. 124.
- ⁴⁹ Interview med Sv. Pedersen.
- ⁵⁰ Interview med Ing. Jensen.
- ⁵¹ Fortalt af Ole Mørkegaard.
- ⁵² Hos Bernh. Hansen, a.a. s. 125-126, er en fortegnelse over disse officerer pr. oktober 1974. 69 er på listen, 32 af dem er fra Svendborg og omegn.
- ⁵³ Interviews med Ing. Jensen og M. Bom.
- ⁵⁴ Brønnums karakteristik.

A.E. Sørensen's Shipping Companies

Summary

There may be a tendency to regard the running of a shipping company as an "ordinary" line of business in the sense that it is assumed to be run in accordance with the market forces, just like other businesses.

Nevertheless the subject of this article, A.E. Sørensen's shipping companies, encompasses certain historical features which do not follow the normal pattern.

The founder of the companies, A.E. Sørensen, was born in 1896 on the island of Thurø, near Svendborg in Southern Funen. This region had a large fleet of Schooners, but during the 1920's and 1930's it experienced a disastrous recession during which the amount of tonnage in Svendborg declined.

It was characteristic of A.E. Sørensen that his shipping first began to prosper during this very

depression. He bought up the schooners whose owners were on the brink of bankruptcy, installed larger motors and reduced their rigging. This enabled them to make a profit, not much at first, but enough to survive on. This fleet was expanded so that by 1939 A.E. Sørensen had ships at his disposal with a total tonnage of more than 4000 g.r.t. Thus the foundation was laid for a shipping company which was to be modernized enormously after World War II, but which was never allowed to grow larger than a maximum of about 6000 g.r.t. Its ships consisted of very competitive small and medium-sized coasters.

A.E. Sørensen died in 1974, but his shipping company carried on business until 1987, though without making any new investments.

The mere fact that Sørensen could make investments during the depression of the 1930's requires some explanation.

The financing arrangements were quite exceptional, since the money was raised via contributions from private individuals who were mainly residents of Svendborg and the surrounding area. A closer study of the list of shareholders also shows that these contributors were people with a close professional interest in shipping. Captains and first-mates paid in money for ships which they were given command of, pilots contributed funds in the hope of jobs on Sørensen's ships, ship's chandlers, butchers, shipyard owners and many others put money into the ships with similar motives. One could say that Søren-

sen had temporarily unemployed "shipping capital" behind him in the 1930's.

After the war financing was mostly provided by Sørensen's own funds, which rather indicates that by far the greatest part of Sørensen's personal fortune, quite substantial by this time, was tied up in his own ships.

These features already indicate the special nature of the shipping companies. For the investors profits were not of paramount importance. The sailors among them used their contributions to get the jobs which they were trained for, and the ship's chandlers used them to keep their businesses running. It can almost be said that Sørensen himself went to extremes in investing a lot of his own money in his ships, without regard for other investments which would have been safer and possibly more profitable. A special cultural background tied these people to the shipping branch and made them reorganize and make new investments in the midst of a serious economic crisis.

A.E. Sørensen's very personal involvement in his firm could also be seen in his style of leadership. Interviews with former employees intimate that he was very reluctant to delegate responsibility and wanted control of all business routines in the firm. It also transpires that Sørensen had his own personal way of hiring employees and obtaining carrying contracts, making good use of an enormous network of contacts which he had purposefully built up over the years.

Karl Peder Pedersen: Tranquebars sidste selling

Under et studieophold i Tranquebar blev Karl Peder Pedersen opmærksom på, at der var bevaret et eksemplar af den såkaldte selling, en bådtype af stor betydning for transport af varer og personer mellem kysten og ankerliggende skibe. Sellingen er en fladbundet båd, hvis planker er syet sammen. Syede både var det almindeligste i det Indiske Ocean før europæernes ankomst, men også herhjemme har teknikken været kendt, som eksempelvis i Hjortspringbåden.

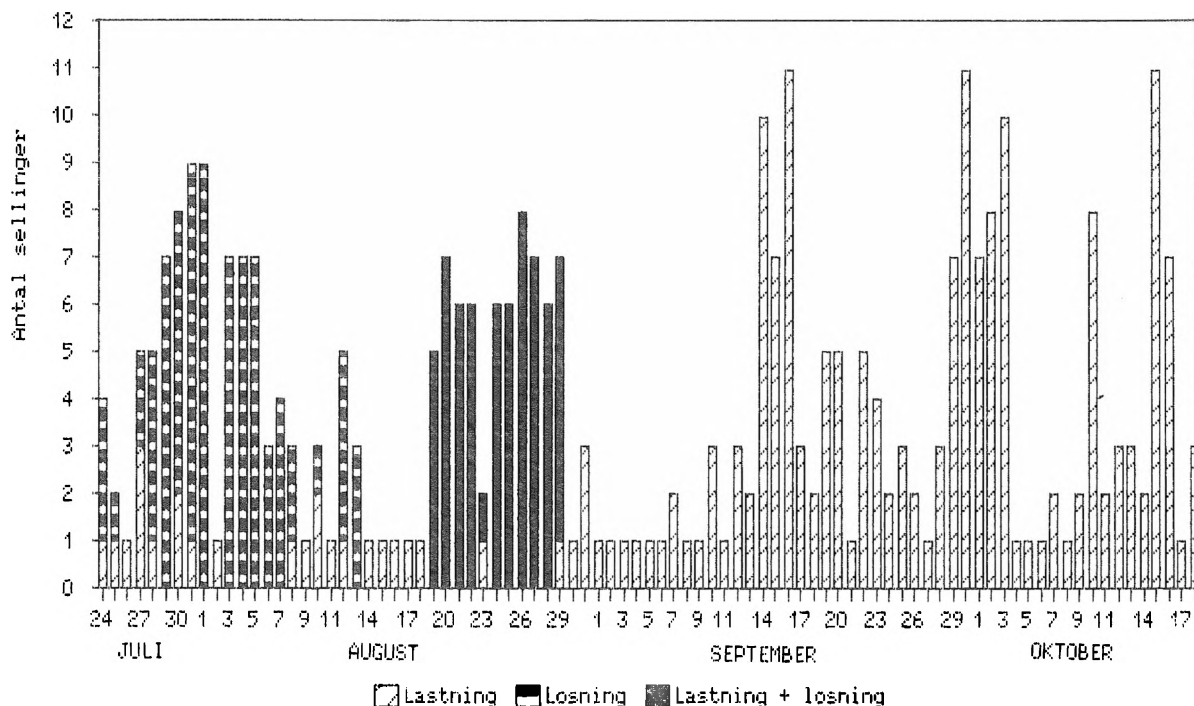
“Imod aftenen (den 1. april 1710) foer jeg i land i een selling. Saaledes kaldis de malabariske baade, som er heel tynde i træet, svage og uanseelige, ey med søm eller jernnagler sammensatte, men alleniste med tynde reeb eller snorer af det, som sidder uden paa cocusnød-dene, sammenbundne.

Jeg forundrede mig meget over fartøyet, men endnu meere over slupperoerne, de sorte malabarere, som roede mig i land. De sang heele veyen fra skibet af paa deris malabariske sprog meget synderligt, og ligesom de gjorde deris drag med aarene, saa lempede de og derefter deris tact med sangen, saa de vare meget uniforme og besynderlige i deris aaredrag. Da jeg kom i land, og traade paa Tranquebars jord, vare der ved stranden og ved Toldboden mange malabarere forsamlede; de viiste sig heel høflige og ærbødige mod mig”.¹ Således beskriver skibspræsten Hans Mesler sit første møde med

Tranquebar. Han ankom til stedet i slutningen af marts 1710 om bord på “Cronprintzen af Danmark”.

Den båd, som Mesler blev transporteret i land i, var det englænderne kalder “a surf boat”. Oversat til dansk bliver det til noget i retning af brændingsbåd, dvs. et fartøj, der er specielt velegnet til at gå igennem den kraftige brænding, der findes bl.a. ved Tranquebar. Denne lille sydindiske by var fra 1620 til 1845 dansk handelsstation, og dermed rejsemål for hundredvis af danske handelsskibe. Hverken ved Tranquebar eller andre steder på Coromandelkysten kunne der bygges havne. Havet tog - og tager stadig - hvert år en mærkbar bid af kysten, og bølgenes kraft er selv i roligt vejr så voldsom, at havnebyggeri ville have været sisyfosarbejde.

Når de danske asiensfarere kom til Tranquebar måtte skibene derfor blive liggende på reden. Oftest var brændingen så høj, af den unuelliggjorde landgang med de “stive” europæiske chalupper og robåde, og derfor var der ikke andet at gøre end at vente på sellingerne fra land. Disse både og deres mandskab blev på denne måde de nyankomnes første møde med det fremmede. Turen ind gennem de høje bølger, rorsmændenes uforståelige, taktfaste sang, og den overvældende modtagelse på strandbredden gjorde hos de fleste et uudsletteligt indtryk, sådan som vi netop har hørt det hos pastor Mesler.



Mange år senere oplevede søofficereren Steen Andersen Bille næsten det samme scenari. Han kom som chef for korvetten Galathea til Tranquebar i forbindelse med koloniens overdragelse til englænderne i 1845. I bogen om Galatheas jordomrejse beskriver han landgangen i Tranquebar således: "Og kl. 3 eftermiddag gik jeg i land med disse herrer (fra Tranquebar), thi i egne baade maa man ikke tænke paa at vove sig igennem brændingen. Deres baad var en saakaldt selling, en stor, dyb pram, men som er syet sammen ligesom catimaranen², og følgelig saa elastisk, at den giver efter for brændingens voldsomme anslag. En saadan

Sellingstransporternes omfang mens "Rigernes Ønske" lå på Tranquebars red i tiden 23. juli-18. oktober 1778. *The extent of the selling transports while the ship "Rigernes Ønske" lay in the roads of Tranquebar from July 23rd to October 18th 1778.*

selling roes af 10 a 12 mand, en trettende staaer op agter og styrer med en aare, der ligesom de andres bestaar af et langt tyndt skaft med en flad, cirkelrund brikke paa enden. Der holdes aaretag ved hjælp af en vis opsang, der har noget monotont melancholsk, men dog ikke ubehageligt for øret. Naar man nærmer sig brændingen, fordoble de aaretagenes hurtighed, og

altsaa ogsaa sangens, og nu ligne de allesammen - i det mindste for den nyankomne europæer - saavel ved deres bevægelser, som ved deres sang og arbejde, meget mere en samling gale folk end mennesker, der udføre et bestemt arbejde i en bestemt hensigt. Men saavel arbejde som hensigt lykkes fortræffeligt. Faa øieblikke efter at de have begyndt deres hurtige opsang er man i brændingen, og bæres i et nu oppe paa det tørre land".³

Sellingerne var ikke alene uundværlige til persontransport, men i lige så høj grad nødvendige ved vareudvekslinger mellem skibe og land. I handelen mellem Asien og Danmark-Norge var der involveret storkapital, og man arbejdede på højtryk i de perioder, hvor der lå skibe ved Tranquebar. Sellingerne blev således et transportmiddel af stor økonomisk betydning - et tema, som der snart skal vendes tilbage til - men først et par ord om selve skibstypen.

Sellingen som bådtype

Syede både var den fremherskende bådtype i det Indiske Ocean, før europæerne dukkede op. Teknikken med at sy eller sammenbinde træstykker til et skrog kendes også fra Europa i oldtiden. Hjortspringbåden er f.eks. konstrueret på denne måde. I Europa blev teknikken dog tidligt opgivet til fordel for klinkbyggede både, der bl.a. kunne laste mere. I det Indiske Ocean udvikledes bådtypen derimod fortsat, og i 1830'erne måtte en søfariskyndig englænder med beklagelse konstatere "that, notwithstanding their superior science, Europeans have been unable, during an intercourse with India of two centuries, to suggest, or at least to bring into successful practice, one improvement. I may adduce the Masula boats, on the coast of Coromandel, in proof of this assertion; and to

my knowledge, both talent and skill have laboured in vain to improve the shape and construction of those vessels".⁴

Ordet "selling" kommer fra det tamilske "padagu" eller "saalangu", hvilket betyder sammensyede træstykker. Salangu blev på portugisisk til "chelenguerio", og derfra kom det danske "selling". Englænderne brugte derimod - som i citatet ovenfor - termen "massoola", som betegnelse for samme båd.⁵

Sellingen er en cirka 10 meter lang, fladbundet båd, der føres frem af 8-12 roere samt en styrmand. Normalt er den ikke udstyret med sejl, men det kan dog rigges til, såfremt den skal ud på længere ture langs kysten. I ældre optegnelser nævnes, at sellingerne byggedes af teaktræ, men til den selling, som i dag findes i Tranquebar, er der til kølen medgået portiatræ, mens det øvrige skelet består af baytræ. De sammensyede træstykker stammer fra ainitræet, der ikke findes lokalt, men importeres fra Kerala på Sydindiens vestkyst. Rebet, der anvendes til sammensyningen, fremstilles af fibrenc fra kokusnøddens frugthylster.⁶

Selve sammensyningen foregår på den måde, at der i de træstykker, som skal passe sammen, bores huller over for hinanden. Mellemløbet mellem de to stykker fyldes ud med løse kokusfibre, som derpå ved sammensyningen presses sammen til en hård masse, således at båden bliver tæt. Med det samme formål kan der fastsys flade trælægter ovenpå den indvendige søm. Andre tætningsmidler har det, såvidt vides, ikke været brugt. Det siger næsten sig selv, at kokusreb, som hele tiden er udsat for saltvand og tropisk sol, mørner relativt hurtigt. Om Tranquebars sidste selling oplyses det, at kokusrebet udskiftes hvert 10. år. Da denne båd kun bruges lidt sammenlignet med fortidens sellinger, har

fornyelsesfrekvensen for disse sikkert været endnu kortere.⁷

Sellingen er således særdeles bøjelig og elastisk, og netop denne egenskab gør den meget velegnet til at modstå brændingernes voldsomme energiudladninger. Den meget fladbundede konstruktion betyder samtidig, at båden på den indadgående brændingsbølge kan føres

langt ind mod stranden, og faren for at blive suget ud med tilbageløbet bliver derved kraftigt mindsket.

Tranquebars sidste selling set forfra. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *Tranquebar's last selling seen from the front. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*



Sellingernes økonomiske betydning

I den danske tid kunne Tranquebar vanskeligt fungere som handelsstation uden sellingerne. Så godt som alle varer og personer fra og til byen måtte, når der angik de søværts forbindelser, benytte brændingsbådene. I det følgende kan et konkret eksempel illustrere dette.

Ostindiefareren "Rigernes Ønske" lagde i slutningen af november 1777 ud fra København, og midt på dagen den 23. juli 1778 nåede skibet planmæssigt frem til Tranquebar. Efter udvekslingen af de sædvanlige salutter mellem skibet og fæstningen Dansborg kom ekvipagemesteren om bord for at byde velkommen. Snart efter sattes han sammen med kaptajnen i land i den ventende selling, og tre måneders ophold ved Tranquebar var dermed begyndt.

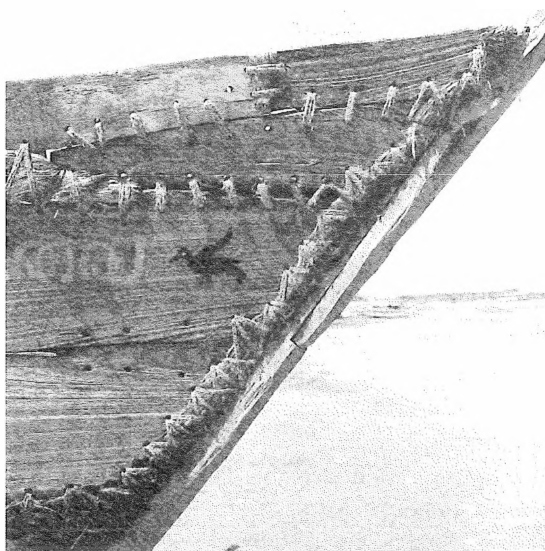
Næste morgen dukkede den første selling op med grøntsager til mandskabet, og snart efter fulgte tre andre, der bragte folk og bagage ind på det tørre. Dagen efter leverede en selling mælk og ris om bord, mens en anden hentede mere bagage (Se figur 1).

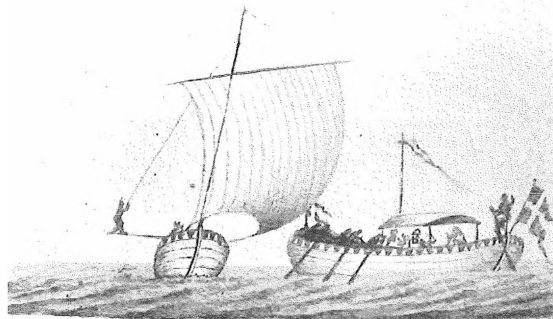
Søndag den 26. juli holdtes fri; kun en enkelt selling blev sendt ud med oksekød, grøntsager samt hø til skibets kreaturer. Om mandagen tog man fat igen; 5 sellinger kom med proviant, og returnerede med bagage. Det samme gentog sig tirsdag den 28. juli, hvor man også begyndte at losse forsyninger til Tranquebar. Dette arbejde stod på de følgende to uger, hvorefter man den 19. august begyndte at udskibe det medbragte stangjern, der havde udgjort skibets ballast. Samtidig tog man salpeter om bord; det blev stuvet nederst i skibet, der hvor jernet før havde ligget. Efter et par ugers pause lastedes i midten af september de sidste salpetersække sammen med rødtræ, der fik plads i lastrummen oven over salpeteren. Derpå gik man fra den



Et kig ned i sellingen. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *A look down into the selling. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*

Sellingens forstavn. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *The steam of the selling. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*





2^{de} Sellinger

Brugelige paa Kysten af Coromandel, den
ene er for Raadets af Tranquebar.

19. september i gang med at laste ris og anden proviant, hvorefter turen den 28. september kom til peber og bomuldstekstiler, der anbragtes i de øverste lastrum. I de sidste uger frem til den 18. oktober 1778 inden afrejsen tog man igen proviant og tekstiler om bord. I de tre måneder "Rigernes Ønske" havde ligget ved Tranquebar, var der til skibets losning og lastning medgået over 350 sellingtoner.⁸

Sellingerkysten

I Tranquebars nordøstlige hjørne havde sellingerne deres eget lille kvarter. I 1730 taltes her 22 huse, og 60 år senere 17 huse med 147 personer. Sellingerne tilhørte fiskerkysten karaiyan, der var ret talrig i hele kystregionen fra Madras og sydpå til Point Calimere. Det var derfor naturligt, at det blev sellingerkysten, som kom til at løse de nye transportopgaver, som i stigen-

To sellinger gengivet fra H.H. & A.H. Stibolt: Samling af alle slags skibe, fartøyer, joller og baade. - Skitsebog i SA-Fartøj, H&S 565:47. *Two sellings reproduced from H.H. & A.H. Stibolt: Samling af alle slags skibe, fartøyer, joller og baade (Collection of all kinds of ships, vessels, dinghies and boats). Sketch-book in SA-Fartøj, DMM 565:47.*

de grad meldte sig, efterhånden som de europæiske handelsstationer etableredes.

Varetagelsen af den nye nøglefunktion placerede sellingerne i en magtposition, som de forstod at udnytte. Dette kom bl.a. til udtryk på den måde, at de prøvede at forbedre deres kastesstatus. Fiskerkaster er normalt lavt placerede i det indiske kastehierarki, og derfor hævdede sellingerne hårdnakket, at de ikke havde noget at gøre med fiskerne, men i virkeligheden stammede fra de højtstående vellalaer. Da de til 1790-folketællingen skulle oplyse kastetilhørsforhold, insisterede de alle som en på, at de var vellalaer, og det samme skete 100 år senere, da briterne lavede en topografisk beskrivelse af regionen. Nu kaldte de sig "karaiturai vallalans", altså "kyst-vellalaer".

For sellingerkysten betød europæernes tilstedeværelse selvsagt en markant forbedring af dens position og eksistensbetingelser. Omvendt måtte en formindskelse af handelsstationernes aktivitetsniveau også få store - og uheldige - konsekvenser for kysten. Det sås tydeligt i 1834, hvor Tranquebar forlængst havde udspillet sin rolle som handelsstation, og hvor der da også kun levede 10 sellingsfamilier med i alt 43 personer i byen.⁹

Tranquebars sidste selling

Det er nu mange år siden, der har været losset og lastet handelsskibe på Tranquebars red, og derfor kan det overraske, at der stadigvæk befinder sig en intakt selling på stranden. Det hænger sammen med, at den bruges i forbindelse med det sæsonbestemte vadfiskeri, hvor den er velegnet til at transportere de store net samt til at bringe fangsten i land med.

Tranquebars selling er efter sigende 80 år

gammel, og bygget af byens egne tømrere. Det traditionelle fiskeri er i de senere år under kraftig forandring, bl.a. er flere begyndt at anskaffe sig motorbåde. Man behøver derfor ikke at have profetiske evner for at kunne forudse, at Tranquebars enlige selling bliver den sidste. Når også den en dag skrottes, forsvinder i et og samme nu en særdeles interessant bådtype samt et vigtigt levn fra den dansk-indiske handelshistorie.¹⁰

Noter

- ¹ Hans Mesler: Journal paa Reisen fra Kjøbenhafn til Tranquebar med Skibet Cronprintzen af Danmark, 1709-11. Ny kgl. Samling 769-4. Det kgl. Bibliotek. Jvf. Karl Peder Pedersen: Tranquebars historie, s. 25 i: Architectura 9, Kbh. 1987.
- ² "Katamaran" er et tamilsk ord, der er blevet internationalt kendt. Det betyder sammensurrede tømmerstokke, og betegner de tømmerflåder, som bruges af fiskerne. Den gængse danske anvendelse af ordet, som betegnelse for en udriggerkano eller for en båd med to skrog, er således misvisende.
- ³ Steen Andersen Bille: Beretning om Corvetten Galatheas Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47, s. 133-34. Kbh. 1849.
- ⁴ John Edye: Description of the various Vessels constructed and employed by the Natives of the Coasts and Coromandel, Malabar and the Island of Ceylon for their Coasting Navigation i: Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, vol. 1, s. 2, London 1834.
- ⁵ R.E. Hawkins: Common Indian Words in English, Oxford 1984. Ostindische Berichte, 3. bd, s. 525-26, Halle 1735. James Hornell: The Origins and Ethnological Significance of Indien Boat Designs i: Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, vol. III, no. 3, s. 173-74. Calcutta 1920.
- ⁶ K.E. Møhl: Brev til Indien, s. 19-20, Kbh. 1840. Karl Peder Pedersen: Tranquebars danske huse i: Bygningsarkæologiske studier 1986 s. 80. Kbh. 1986. Undersøgelser foretaget 1986 af M. Ravicandran, BA. Tranquebar.
- ⁷ James Hornell: Water Transport. Origins and Early Evolution, s. 173. Cambridge 1946.
- ⁸ Skibsjournal for "Rigernes Ønske", 1777-79. Nr. 804, Asiatick Kompagni, Rigsarkivet.
- ⁹ Karl Peder Pedersen: Tranquebars historie, s. 23, 34 og 43 i: Architectura 9, Kbh. 1987. F.R. Hemmingway: Tanjore, Madras District Gazetteers, s. 36-37. Madras 1906.
- ¹⁰ Fra 1984 til 1988 har der bl.a. med støtte fra Danida, været igangsat et fiskeriprojekt i Tranquebar. Som led heri anskaffedes i slutningen af 1985 den første motorbåd. Etnografen Esther Fihl, Moesgård, der i 1981 gennemførte en feltundersøgelse blandt fiskerne i Tranquebar, har meddelt mig, at der formentlig stadigvæk findes flere sellingsamlesæt på stedet. Jeg takker hende for denne oplysning. Se i øvrigt: E. Fihl: Kystfiskerne i Tranquebar i: Jordens Folk, 1981, s. 350-60.

Tranquebar's Last Selling

Summary

Tranquebar's last selling (massoola) stands today on the beach in front of Dansborg. During the period when this was a Danish trading station (1620-1845) hundreds of these boats could be seen on the Coromandel coast from Madras in the North to Point Calimare in the South. The heavy surf made it impossible to build harbours here, so sellings had to be used for all transport of both people and goods between ship and land since the brittle European rowboats could not cope with the violent surf.

The selling is a boat which is sewn together, which gives it a great elasticity and makes it particularly suit-

able for penetrating heavy surf zones. Moreover, the selling is a remarkable type of boat, the result of an outstanding adaptation to the environment in which it has to function.

Today Tranquebar's last selling is used to transport the local fishermen's nets and catches in the seasonal seine fishing. When this last selling is also finally scrapped it will not only mean the disappearance of a particularly interesting type of boat, but also of an important relic from Danish-Indian commercial history.

Hans Jeppesen: Færgfolk ved Helsingør år 1989

I artiklen giver Hans Jeppesen et første indtryk af museets dokumentation af livet om bord i M/F "Kronborg". Undersøgelsen fandt sted i efteråret 1989, og museet planlægger i de kommende år at gennemføre tilsvarende punktstudier i vor egen tids skibsfart.

I november 1991 overtager det fælles dansk-svenske aktieselskab ScandLines DSBs og SFLs færgetrafik på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg. Samtidig indsættes den første af en ny og større type færger, hvor en udstrakt brug af EDB, fjernstyring og automatik ikke blot giver øget effektivitet og service for de millioner af rejsende der bruger overfarten, men tillige ændrer arbejdsforholdene for færgernes personale.

For 100 år siden modtog DSB den første jernbanefærge, bygget til overfarten på Helsingør Skibsværft, og da færgen året efter indledte regelmæssig sejlads, blev det i Illustreret Tidende beskrevet i følgende næsten lyriske vendinger:

Nu går imidlertid »Kronprinsesse Louise« i regelmæssig Fart, og man kan saaledes ved dens Hjælp køre i sin egen Salonvogn, hvis man har en saadan, lige oppe fra Trondhjem eller Sundsvall og ned til Brindisi. Det hele ny Jærnbaneanlæg ved Havnen i Helsingør er holdt i passende europæisk eller maaske rettere ikke bestandig borgerlig dansk stil. Der gaar som et Pust af Storstadsliv hen over Pladsen foran den slotslignende Stationsbygning, naar Dampfærgen bruser ind i Havnen og Passagerer og

Gods i broget Forvirring transporteres over til det ventende Tog. Er det ved Aftenstid, lægger de elektriske Lamper deres skarpe hvidlige Skær hen over alt, som naar inden for deres Lysvidde, og det hele ser endnu mere fremmedagtig ud end ellers. Selve Dampfærgen er naturligvis i den sædvanlige Pramstil, tung og kluntet at se til udvendig, men elegant monteret i de for Passagererne bestemte Rum og ellers vistnok fortræffeligt indrettet til sin Bestemmelse. Den er meget passende opkaldt efter Kronprinsesse Louise, der jo er et levende Bindeled mellem de to Nationer.«

KRONPRINSESSE LOUISE var den første danske færge med elektrisk lys, og det omtalte skarpe hvidlige Skær« stammede fra de 4 lamper, som udgjorde den samlede dæksbelysning.

Desværre ved vi ikke meget om hvordan datidens færgfolk så på sagen. Nu, 100 år senere, vil en ny type færger også erstatte de velkendte, men denne gang vil Handels- og Søfartsmuseet bidrage til, at færgefolkenes hverdag ikke går i glemmebogen.

Med økonomisk bistand fra museets Venneselskab og en yderst positiv indstilling fra DSBs personale blev det i efteråret 1989 muligt for 6 af museets medarbejdere at sejle med og i ca. 14 dage følge besætningen ombord i motorfærgen KRONBORG.

Undersøgelsen foregik i samarbejde med Helsingør Kommunes Museer, repræsenteret ved museumsassistent Kirsten Aagaard, og pro-

jektets koordinator var mag.art. Poul H. Moustgaard.

Resultaterne kan i tal opgøres til 23 interviews, 10 observationsrapporter, 12 ruller sort/hvid film, 63 farvedias og en samling eksempler på de talrige skemaer, formularer o.l., der benyttes ombord. Som et delresultat kan tillige nævnes, at museet nu har en »Ønskeseddel« til DSB, som omfatter bord, stole, øvrigt inventar samt bestik o.l. fra cafeteria og/eller restaurant i M/F KRONBORG. Det vil vi gerne sikre for eftertiden, inden færgen forlader Øresund.

På de følgende sider gives et første, kortfattet indtryk af det indsamlede materiale.

Færgen og besætningen

M/F KRONBORG er bygget på Århus Flydedok og Maskinkompagni til DSBs Helsingør-Helsingborgoverfart, og færgen blev indsat på ruten i 1973. Maskineriet kan give en fart på 13 knob, og færgen kan medtage 800 passagerer, 7 godsvogne eller 70 personbiler.

I undersøgelsesperioden betjentes overfarten desuden af M/F HOLGER DANSKE og KÅRNAN, samt af de to ombyggede Århus-Kalundborgfærger PRINSESSE ELISABETH og PRINSESSE ANNEMARIE.

I løbet af et døgn gennemfører KRONBORG 17 dobbeltrejser. På de fleste afgangse er der biler på dækket, på få desuden gennemgående passagerjernbanevogne. Al godstransport med jernbane over Øresund foregår nu med Danlink-færger mellem København og Helsingborg. Den største gruppe passagerer er endagsrejsende, som går ombord.

Når færgen står ud af havnen skal personalet i kiosk, cafeteria og restaurant i løbet af 20 minutter sørge for, at alle passagerer har mulig-

hed for at handle i den toldfrie butik, spise og drikke. Ikke alle døgnets timer er lige travle, men generelt er færgen præget af en høj omsætningshastighed, uanset om det gøres op i biler, kroner, passagerer eller promiller. Sejladsen med de mange havneanløb og intens trafik på tværs af Øresund kræver ligeledes, at besætningen i maskinen og på dæk og bro er ansvarsbevidste og yderst fortrolige med deres arbejde.

Til færgens sejlads er der 5 skiftende besætninger, hvor hvert hold består af 1 skibsfører, 1 overstyrmand, 1 styrmand, 4 matroser, 1 maskinchef, 1 førstemester og 1 motormand. 1-2 matroser indgår ikke i vagtsystemet, men er dagmænd med særlige vedligeholdelsesopgaver.

I cafeteria, kiosk og restaurant arbejder 20 mennesker med servicechefen som leder, og også her er personalet inddelt i hold og vagter. Arbejdstid og vagtskifter er dog anderledes end den øvrige besætnings.

Udenfor de to hovedgrupper er ansatte fra ISS-koncernen, som udfører rengøringsarbejde, og personale fra et vagtselskab, der sejler med på især de sene afgangse.

Arbejdsdeling og hierarki

I maskinen, på dækket og broen kan arbejdet karakteriseres med overskriften Sikkerhed, og på salondækket er det samlede begreb Service. Alle steder bevirker den korte overfartstid, at hvert enkelt besætningsmedlem er fortrolig med sin opgave, og kan udføre den med et minimum af instruktion. Det fører til en udbredt specialisering, som den almindelige passager kun aner.

For dæksbesætningen er fordelingen af opgaverne således:



De fleste endagsrejsende er svenskere, som hjembringer danske føde- og drikkevarer. *Most of the day trippers are Swedes who buy Danish food and beverages to take home.*

På salondækket er stemningen og arbejdsrytmen mere hektisk. Under overfarten har alle travlt med at betjene passagererne, derefter skal der ryddes op og suppleres med varer før næste hold strømmer ind. Flere mennesker skal arbejde sammen, og ikke alle har været ansat længe. Lokalerne til kontorarbejde og ophold i pauser er små og overbelastede, og i modsætning til matroserne har restaurationspersonalet sjældent tid til at benytte deres messe under vogndækket.

Maskinbesætningen består kun af 1 maskinchef, 1 maskinmester og en motormand. Uanset de hyppige maskinmanøvrer er arbejdet domineret af tilsyn med og kontrol af det i øvrigt velholdte og driftsikre maskineri.

Handelsflådens traditionelle hierarkier for henholdsvis dæk, maskine og restauration findes således også i KRONBORG, men restaurationspersonalet skiller sig dog klart ud ved gruppens størrelse og på grund af ansættelsesformen.

Dæks- og maskinbesætningen er alt overvejende tjenestemænd med lang tids ansættelse i DSB, mens restaurationspersonalet er ansatte i den private virksomhed, der forpagter kiosk- og cafeteriafunktionen. En del af de yngre medarbejdere er her kun ansatte i eksempelvis en sommerferie, eller mens de venter på en studieplads.

Når det gælder skibets sikkerhed, indgår den uniformerede del af restaurationspersonalet i

dækket. En gang imellem kigger motormanden ind, da han ellers vil sidde helt alene i sin egen messe. Den sidste matros er rorgænger på broen, og han har som overstyrmanden og skibsføreren mulighed for små pauser, når færgen er i havn.

På broen er der koncentreret ro under overfarten, og over VHF-radioen er man hele tiden i kontakt med alle øvrige færges, så rækkefølge under anløb og afgang samt andre manøvrer kan aftales indbyrdes. Arbejdet afvikles harmonisk med et minimum af diskussion og ordregivning.

FÆRGE AFGÅR

fra Helsingør

Kl	Dage		Udføres af
0	0,00	ma-fr	Kärnen
	0,40	lø-sø	Holger Danske
1	1,00		Kronborg
2	2,10		Holger Danske
	2,20		Kronborg
3	3,25		Holger Danske
4	4,45		Holger Danske
5	5,10		Kronborg
6	6,00		Holger Danske
	6,25		Kronborg
	6,45	ma-fr	Kärnen
7	7,15	ej lø	Holger Danske
	7,15	lø	Pr Elisabeth
	7,35		Kronborg
8	8,00	ma-fr	Kärnen
	8,00	lø	Pr Anne-Marie
	8,30		Holger Danske
	8,50		Pr Elisabeth

Sejlplan for DSB Helsingør-Helsingborg-overfarten
24/9-23/12 1989. *Timetable for the Elsinore - Helsingborg route September 24th to December 23 1989.*

den samlede besætning, så på dette punkt er alle "i samme båd", og underlagt skibsførerens kommando.

9	9,10		Kronborg
	9,30		Pr Anne-Marie
	9,50		Holger Danske
10	10,10		Pr Elisabeth
	10,30		Kronborg
	10,50		Pr Anne-Marie
11	11,10		Holger Danske
	11,30		Pr Elisabeth
	11,50		Kronborg
12	12,10		Pr Anne-Marie
	12,30		Holger Danske
	12,50		Pr Elisabeth
13	13,10		Kronborg
	13,30		Pr Anne-Marie
	13,50		Holger Danske
14	14,10		Pr Elisabeth
	14,30		Kronborg
	14,50		Pr Anne-Marie
15	15,10		Holger Danske
	15,30		Pr Elisabeth
	15,50		Kronborg
16	16,10		Pr Anne-Marie
	16,30		Holger Danske
	16,50		Pr Elisabeth
17	17,10		Kronborg
	17,30		Pr Anne-Marie
	17,50		Holger Danske
18	18,10		Pr Elisabeth
	18,30		Kronborg
	18,50		Pr Anne-Marie
19	19,00		Holger Danske
	19,30		Pr Elisabeth
	19,50		Kronborg
20	20,10	ej lø	Pr Anne-Marie
	20,20		Holger Danske
	20,50		Pr Elisabeth
21	21,20		Kronborg
22	22,00		Holger Danske
	22,20		Pr Elisabeth
	22,30		Kronborg
23	23,20		Holger Danske
	23,45		Kronborg

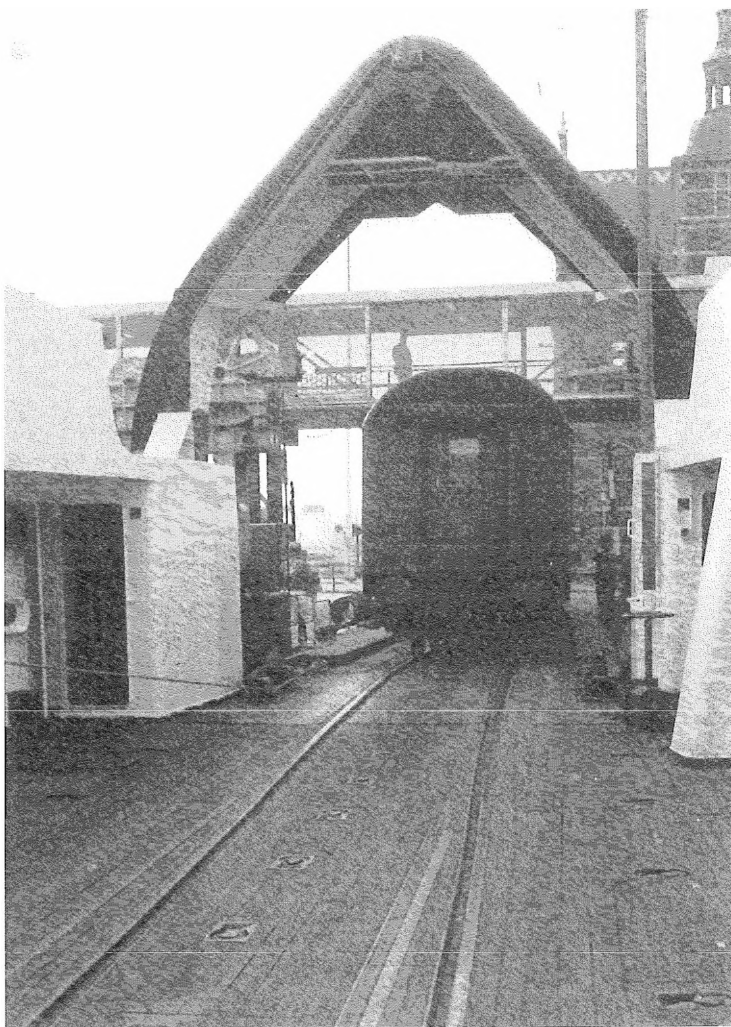
Søfarende og skifteholdsarbejdere

For Handels- og Søfartsmuseet er det altid af særlig interesse at få indtryk af, hvordan en tilværelse som søfarende adskiller sig fra landjordens erhverv. Når eksemplet er en færge fra den korte overfart mellem Helsingør og Helsingborg, bliver det åbenbart, at de enkle svar er utilstrækkelige.

For den del af besætningen, der arbejder på salondækket, er det obligatoriske sikkerhedskursus, den eneste klart maritime uddannelse. Derimod kendes hovedparten af de daglige gøremål også fra tilsvarende arbejdspladser på landjorden, og heller ikke skifteholdsarbejde kan siges at være specielt maritimt. Det er dog tydeligt, at grænsehandelen og omsætningsstigheden bidrager til at give KRONBORG som arbejdsplads sit eget særpræg. Kun få har sejlet andre steder, og langt de fleste har søgt jobbet efter at have hørt derom fra familie og venner. Fødestedet er oftest i eller nær Helsingør eller Helsingborg.

Dæks- og maskinbesætningen er ikke i samme grad rekrutteret fra færgerutens opland på begge sider af Øresund, men mange er flyttet hertil fra andre steder i Danmark i forbindelse med en fastansættelse ved overfarten. For officererne har det som regel været et bevidst karrierevalg ret kort efter sejltid i udenrigsfart, teoretisk uddannelse på skole og aftjening af værnepligt, og i de fleste tilfælde har ægteskab gjort den hjemlige færgefart attraktiv. For matroser og motormænd synes tillige muligheden for et bierhverv at have spillet en rolle.

Det maritime indhold i dæks- og maskinbesætnings uddannelse og nuværende arbejde er indlysende, men det hindrer ikke, at der af og til med glæde tænkes på tiden i langfart. En skibsfører ønskede således, at det af og til var

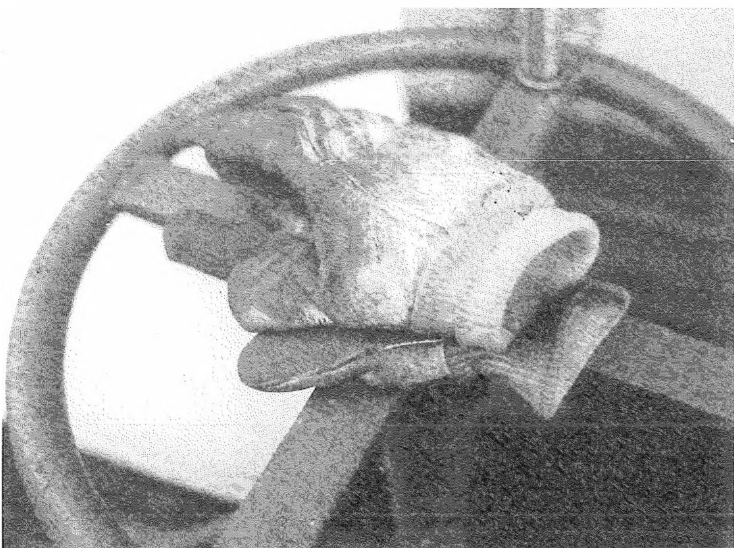


Rangering med togvogne omfatter nu kun gennemgående passagervogne til og fra Oslo og Stockholm.

The only railway carriages which are shunted on and off the ferries nowadays are the through passengers trains to/from Oslo and Stockholm.



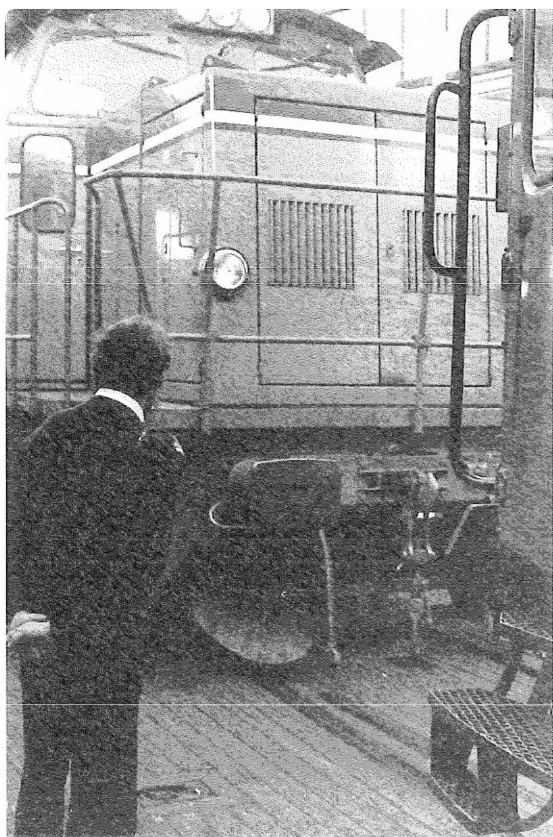
Om formiddagen har mange pensionister deres faste afgangstider og pladser i cafeteriet. *In the mornings many old age pensioners have their regular departure times and their regular seats in the cafeteria.*



muligt at tage en rejse på langfart i et andet rederi, og en matros omtalte sin ansættelse ved færgerne som »da jeg holdt op med at sejle«. Det skal dog understreges at begge i øvrigt var tilfredse med deres nuværende job. De senere års rationaliseringer har i øvrigt medført, at en række vedligeholdelsesarbejder, som før udfør-

De to matroser på vogndækket skal blandt andet surre jernbanevognene. *The two seamen on the car deck have the job of securing the railway carriages among their duties.*





Styrmanden overvåger rangeringen.
The first mate supervising the shunting.

tes af matroser om bord, nu foregår under værftsophold eller udføres af dagmænd, der ikke indgår i fastbesætningen.

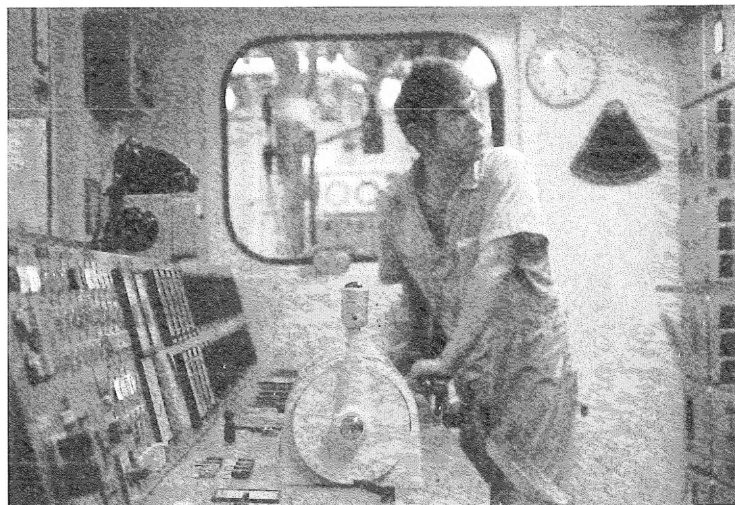
Slutord

Museets hensigt med undersøgelsen om bord i KRONBORG, var at belyse livet for færgfolk i år 1989. Adskillige sider af denne tilværelse blev

kun tangeret, men vi fik et levende indtryk af, hvordan denne relativt lille men dog komplicerede arbejdsplads fungerede - og fungerede godt, med en i almindelighed stor grad af tilfredshed med jobbet hos besætningen. To faktorer synes her dominerende. Den første er de faste arbejds hold, som sikrer stabilitet og tryk- heds trods skiftende arbejdstider. Den anden er, måske lidt mere overraskende, at mange besætningsmedlemmer synes, at den korte overfartstid giver en tiltalende afveksling i arbejdet.

Forhåbentlig kan disse kvaliteter følge med i de nye færger, som fra november 1991 gradvist vil gøre motorfærgen KRONBORG overflødig.

I maskinens manøvrerum. *On the engine platform.*





Overstyrmand, rorgænger og skibsfører på broen.
The chief mate, the helmsman and the master on the bridge.

Life on Board a Ferry

Summary

In his article the director of the museum, Hans Jepsen, gives a first impression of the documentation undertaken by the museum of life aboard the M/F Kronborg«, which is in service on the Danish State Railway's (DSB) route between Elsinore in Denmark and Helsingborg in Sweden.

The study took place over a 14-day period in the autumn of 1989, when the museum staff sailed with the ferry to interview, observe and photograph the crew's daily life.

Expressed in figures the study amounted to 23 interviews, 10 observation reports, 12 rolls of black and white film, 63 colour slides and a collection of questionnaires, forms and printed matter.

The ferry, which was built for this route in 1972, is 88 meters in length and it can carry 800 passengers and 7 goods waggons or 70 cars.

When the ferry sets sail from the harbour the staff in the tax-free kiosk, cafeteria and restaurant have to provide the opportunity for the passengers to shop, eat and drink within the 20 minutes which the crossing lasts.

Over a 24-hours period the ferry sails 17 return trips and this requires five different crews each consisting of 10 people, as well as the restaurant staff of 20. The ferry has the traditional hierarchis within the deck, engine-room and restaurant crews, the first two groups consisting almost entirely of civil servants employed in DSB's shipping services, whereas the kiosk and cafeteria are run as a concession by a private firm.

Despite the rapid turnover of sales and the presence of different hierarchies on board the work place appears to function well and the staff are generally satisfied. The fixed work teams and the variation in the work caused by the short duration of the voyages are given as the main reasons for the crew's satisfaction.

The museum plans to make similar studies of other types of vessels in the years to come.



Over VHF-radioen koordineres sejladsen med de øvrige færger.
The sailing route is coordinated with other ferries via VHF radio.

Maritim husflid fra matrosessen.
Maritime arts and crafts in the sailor's mess.

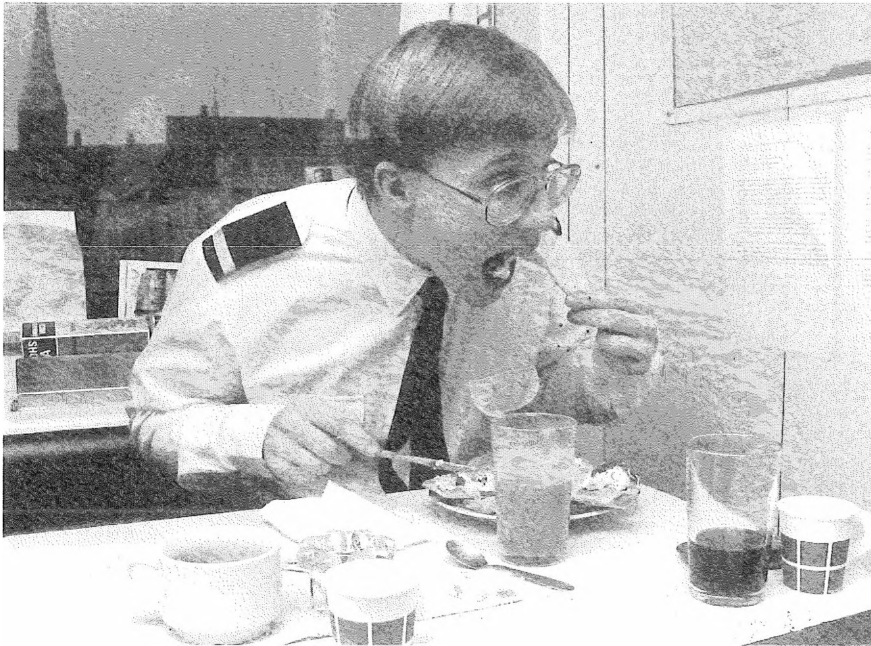


En kaffepause i matrosessen.
A coffee break in the sailor's mess.





Smørrebrød tilberedes
i restauranten.
*Making sandwiches
in the restaurant.*



Spisepauserne er
korte for
serveringspersonalet.
*Meal breaks are very
short for the service staff.*

ARBEJDSPLAN FOR STIRRIDS.

DAGVAGT: X - AF NÅR DU HAR GJORT DET SOM

HOVEDRENGØRING: STÅR HER PÅ LISTEN.

ØLSEDEL PÅ KONTOR INDEN KL. 10⁰⁰:

DUGGE + VISKESTYKKER PÅ LAGERET INDEN KL. 13⁰⁰:

SÆTTE EVT. VARER PÅ PLADS:

RYD OP + TØR BORD AF I PERSONALERUM:

SKRALD + TOM EMBALAGE I LAND:

RYD OP I STIRRIDS:

ALT TIL KØKNET I LAND FØR KL. 17⁰⁰:

SKIFT VAND PÅ OPVASKEMASKINE FØR DU GÅR:

SPILE GULV FØR DU GÅR:

UNDER SKRIFT.

AFTENVAGTEN:

HOVEDRENGØRING:

RENGØR ELEVATORRE:

SPILE + VÆSKE GULV:

RENS AFLØB:

SKIFT VAND PÅ OPVASKEMASKINE FØR DU GÅR:

RENGØR FILTRE I OPVASKEMASKINEN INDVENDIG:

KØR SKRALD I LAND TIL KYTÆRNEREN:

RYD OP + TØR BORD AF I PERSONALERUM:

ALT OPVASK VÆK

EVT. SIDSTE KROVOGN:

RYD OP I STIRRIDS

VASK TRAPPEN NEO:

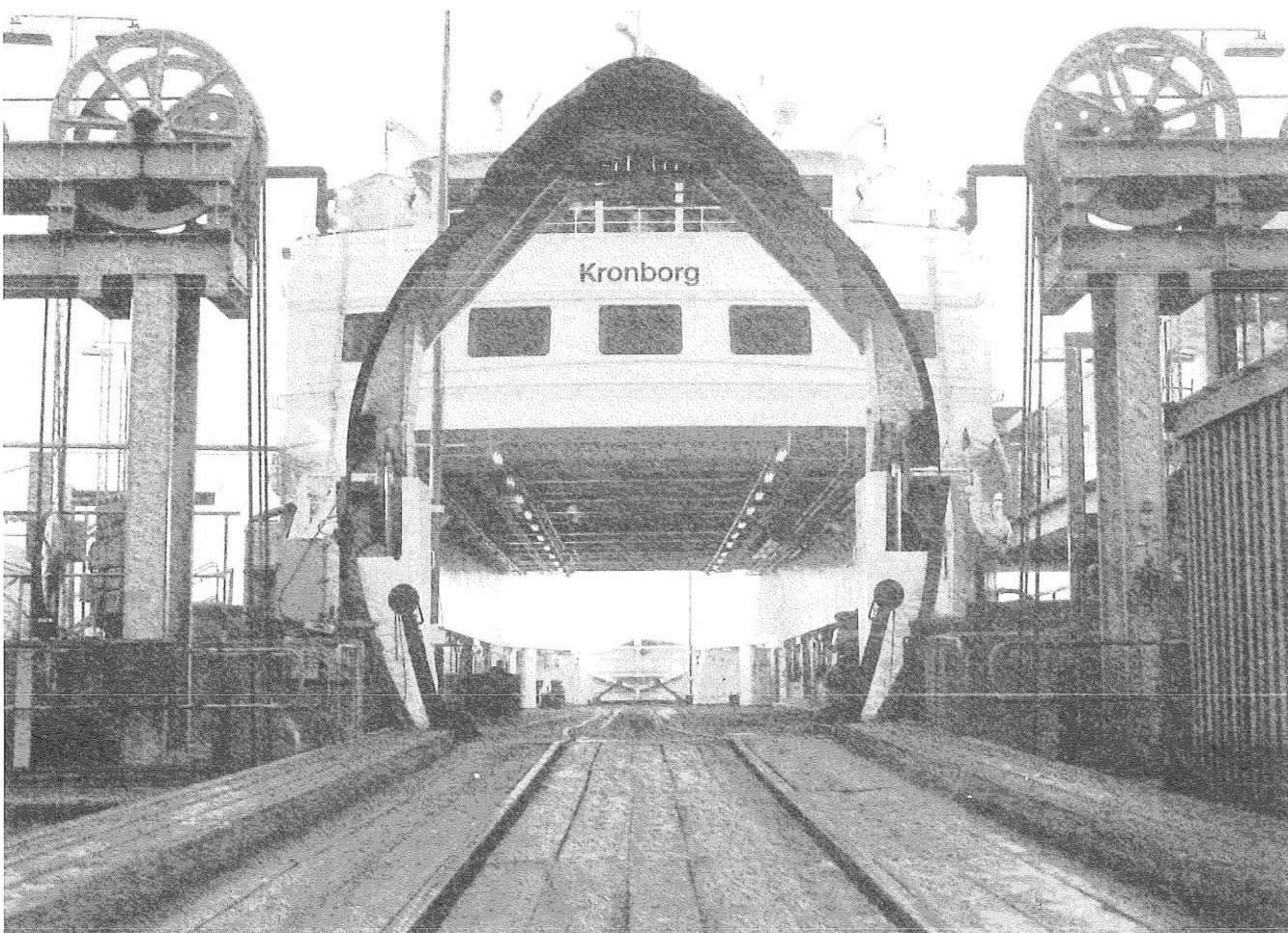
UNDER SKRIFT.

Arbejdsplanen for
stirrids.

Work plan for
the pantry.



Der er meget papirarbejde
og lidt plads til det på salondækket.
*There is a lot of paperwork
and very little room for it on the saloon deck.*



I 1992 vil M/F KRONBORG formodentlig sejle sin sidste tur på overfarten.
The M/F Kronborg will probably sail its last trip on this route in 1992.

Museets Protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets komité

Direktør Torkild Reedtz Funder*, formand

Vagtmester Kaj Orla Andersen

Direktør Jens Fynbo

Professor, dr.phil. Kristof Glamann

Kaptajn A. Fischer Henriksen

Direktør Christen Hovgaard

Underdirektør, kaptajn S.C. Nygaard

Direktør, civiling. H.J. Esmann Olesen

Grosserer, direktør Knud Olesen*,
næstformand

Rigsantikvar, professor, dr.phil.
Olaf Olsen*

Skibsreder Carl Rentz-Petersen

Direktør Jørgen Skov*

Viceadmiral S.S. Thostrup

Underdirektør Anton Vognsen*

Komiteens sekretær:

Personalechef i Søfartsstyrelsen
Johan Dennig-Madsen

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (Juni 1991)

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Museumsforvalter

Morten Kirketerp Nielsen

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Skibteknisk konsulent Jes Kroman

Bibliotekar Bert Blom

Museumsassistent Erik Schou Andersen

Museumsassistent Hanne Besser

Sekretær - Stillingen ubesat

Bogholder Kaya Hansen

Fotograf Kirsten Jappe

Receptionist Lone Knudsen Kristiansen

Timelønnede kustoder:

Ulrik Besser

Per Hvid Christensen

J. Steen Christiansen

Lisbeth S. Kristensen

Ellen M.H. Nielsen

Thomas Plum

Rengøringsassistent Birthe Klokke

Rengøringsassistent Nina Simonsen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1990

Størstedelen af 1990 blev præget af museets 75 års jubilæum, som for offentligheden indledtes, da H.M. Dronningen overværede åbningen af udstillingen, *Søens folk i 75 år* fredag den 1. juni.

Den følgende weekend var tillige pinse, og her fejrede Træskibssammenslutningen (TS) museet ved at lade det årlige stævne foregå fra Helsingør Statshavn.

Parallelt med forberedelserne til disse begivenheder var museet i første del af året engageret i sit hidtil største undervandsarkæologiske projekt, som havde til formål at dokumentere vrage af orlogsskibene "Gideon" og "Josephat", der blev sænket ved Helsingør i 1617 og 1618 for at indgå i byens første egentlige havneanlæg.

Blandt de mindre påagtede opgaver i 1990 kan nævnes forberedelsen af nye vedtægter og indføring af en ny kontoplan - begge foranledigede af overgangen til Kulturministeriets ressort og dermed Museumslovens bestemmelser.

Jubilæumsåret blev også brugt til at se fremad, og Komiteen har derfor vedtaget en rammeplan for den samlede virksomhed indtil år 2000.

Indsamling, undersøgelser og registrering

DSB's arbejde med nye færgelejer syd for statshavnen i Helsingør og den hertil knyttede inddæmning af land til opmarchbåse berører Helsingør red, som siden Øresundstoldens ind-

førelse har været en af de vigtigste ankerpladser i Nordvesteuropa.

Hidtil ukendte kulturhistoriske levn på havbunden kunne derfor blive berørt af byggearbejderne, og for at undgå uhensigtsmæssige stop i arbejdet, udførte Handels- og Søfartsmuseet og Skov- og Naturstyrelsen en recognoscering af det berørte havbundsområde for DSB's regning.

Hovedresultatet heraf blev en indkredsning af to vragekomplekser, hvor skriftlige kilder pegede mod, at det drejer sig om noget så usædvanligt som navngivne orlogsskibe, bygget i slutningen af 1500-årene. I 1617 og 18 blev de udtagne fartøjer "Gideon" og "Josephat" sænket her for at indgå i Helsingørs første havneanlæg.

DSB forstod betydningen af at dokumentere vrage, og i et fint samarbejde med såvel de ansvarlige ingeniører som den lokale overfartsledelse, gennemførtes i tiden indtil 1. juni en omfattende undersøgelse af vrages udstrækning og konstruktion. Den daglige ledelse af projektet havde konserveringstekniker og dykker Mads Gulløv, og til opgaven knyttedes tillige et erhvervsdykkerfirma og medarbejdere fra Nationalmuseets Skibshistorisk Laboratorium. For at tilgodese det bedst mulige muscale samvirke etableredes en styringsgruppe med repræsentanter fra Nationalmuseet, Orlogsmuseet, Helsingør Kommunes Museer samt Handels- og Søfartsmuseet. Til styringsgruppen knyttedes tillige en af landets eksperter på orlogsskibe fra perioden, Niels Probst. Resultater-



Enkelte tømmerstykker fra "Gideon" og "Josephat" blev taget op for detailopmåling og udtagning af prøve til årringsbestemmelse. *A few timbers from the "Gideon" and the "Josephat" were raised to be measured in detail and to be used for determining age by means for annual rings.*

Behovet for at forbedre og modernisere museets registreringsprocedurer gennem anvendelse af EDB har længe været erkendt, og takket være en række samtaler med kontorchef J. Kanstrup fra Ø.K. er opgaven nu blevet bedre beskrevet. Det næste skridt bliver at vurdere, om de eksisterende programmer udviklet til museumsbrug også kan anvendes af Handels- og Søfartsmuseet, og først derefter kan der tages stilling til behovet for anskaffelse af teknisk udstyr, efteruddannelse af medarbejdere og ekstra arbejdskraft til at gennemføre overførelsen af de tusindvis af oplysninger til det nye medium. På langt sigt vil der utvivlsomt kunne opnås en rationaliseringsgevinst, men i en overgangsperiode vil det blive påkrævet med ekstraordinær teknisk og økonomisk støtte.

ne af undersøgelserne vil blive publicerede i museets Maritema-serie.

Den vedvarende tilvækst af arkivalier, fotografier og genstande, givet som gaver, er fortsat i jubilæumsåret, og museet skal endnu en gang takke alle herfor.

Den samlede gaveliste følger efter beretningen.

Museets bibliotek er ligeledes vokset og årets tilvækst blev 527 bd., hvoraf 253 er tilkommet som gaver, 143 bd. gennem bytteforbindelser og resten ved køb.

Bevaring

Nyordning af museets magasiner har blandt andet givet bedre opbevaring af tekstiler, mens en stadig mere påtrængende forbedring af lokalforhold for værksteder og magasiner fortsat afventer forsvarets udflytning af de sidste funktioner på Kronborg.

Museets indsats for bevaring af kulturhistorisk værdifulde fartøjer gennem Skibsbevaringsfonden har sat de første synlige spor.

Sidst på året kunne Skibsbevaringsfonden give lånetilsagn på hver kr. 100.000 til bæltbåden "Dannebrog" af Middelfart og galcassen "Skibladner" af København. Der blev herved taget hul på den 3-årige bevilling til fonden på 3 x 400.000 kr., som Folketingets finansudvalg har givet.

Formidling

Ved jubilæumsudstillingen *Spøns Folk i 75 år* blev alle gode kræfter forenede for at præsentere en aktiv og engageret jubilar. En lang række virksomheder og institutioner bidrog med praktisk hjælp eller udlån af genstande, og medarbejdere fra Helsingør Kommunes beskæftigelsesværksted opbyggede udstillingen.

Hovedsigtet med denne hidtil største særudstilling var at give de besøgende mulighed for gennemsyn, lyd og lugt at opleve nogle af de afgørende ændringer af livet om bord i de forløbne 75 år.

I jubilæumsåret afholdtes for første gang modelbådssejlads i Kronborgs voldgrav, hvor elever fra Rungsted Private Skole den 9. juni sejlede med selvbyggede fartøjer.

De store og velkendte turistmål havde ikke noget godt besøgsår, en faktor som muligvis også påvirkede Handels- og Søfartsmuseets besøgstal, som blev 68.419 (1989:69.915).

I årets løb blev der afholdt omvisning for følgende grupper: Dansk-Hollandsk Selskab 28/4, International Datalogkongres 17/5, Søfartsstyrelsens personaleforening 23/5, Arbejdermuseets medarbejder 11/6, International Maritime Organization (IMO) 19/6, Rotary Helsingør 9/7, International Congress of Maritime Museums (ICMM) 25/8.

Dertil har kolleger fra svenske museer i Handelspoolen været på studiebesøg den 6/3, og den 13/9 kom medarbejdere fra Søfartsmuseet i Tallin.

Hans Jeppesen har afholdt foredrag eller givet oplæg til diskussion på Koldinghus 19/2, ved FDK's faglige orienteringsmøde 28-29/3 og Helsingør Kommunes Museers interne kursus 14/5.

Med respekt for alle traditionsbestemte ceremonier navngiver gudmoderen, Johnna Hendriksen, museets jolle "Johnna 2". *With due respect for all ceremonies which custom demands the boat's godmother, Johnna Hendriksen, names the museum's dinghy "Johnna 2".*





Dagens før dagen, hvor
alt var pudset og parat.
*The day before the big day
when everything was
polished and ready.*

Sidst på året kunne museet udsende bind 4 i MARITEMA-skriftrække, hvor skibsfører Søren Thirslund og museumsinspektør C. Vebæk på grundlag af et spændende fund fra Nordboudgravningerne i Grønland har skrevet om vikinernes navigation.

Redaktionsudvalget for årbogen har som vanligt bestået af Johnna Hendriksen, de to inspektører og direktøren, og de tre sidste har også leveret artikler.

I festskrift til overinspektør Gunner Rasmussen (bd. 11 i Købstadmuseet Den Gamle Bys skriftrække), har Hanne Poulsen tillige publiceret "Handel og Søfart florere. Nogle tidligere Sydamerikafarere fra Århus".

Organisation og samarbejde

Hans Jeppesen har repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingskibshallens bestyrelse, Museumsrådet for Frederiksborg Amt,

Marinarkæologisk referencegruppe (MARE), Dansk kulturhistorisk Museumsforening's (DKM) bestyrelse og Skibsbevaringsfondens bestyrelse. I DKM fratrådte han som formand ved årsmødet i november, og i Skibsbevaringsfonden er han fortsat formand.

På ICMM's kongres blev Hans Jeppesen indvalgt i forretningsudvalget.

Endelig er Hans Jeppesen af DKM udpeget til redaktionskomiteen for tidsskriftet Danske Museer.

Kåre Lauring har repræsenteret museet i Landsudvalget for indsamling og bevaring af fotografier, og i Kontaktudvalget for Dansk Maritim historie- og samfundsforskning.

En eller flere af museets medarbejdere har deltaget i følgende møder og kurser:

Søfartspuljemøde 20/3, Dansk Maritimhistorisk konference i Kbh. 20-22/4, International Congress og Maritim Museums ICMM på Østersøen 26/8-4/9.

Årets personaleudflugt gik til Gilleleje Museum med efterfølgende middag på restaurant Gilleleje Havn den 24/9.

Personale

Den 31/3 fratrådte museets mangleårige og samvittighedsfulde kustode Sven Johannessen efter længere tids sygdom.

I årets løb har museet haft følgende beskæftigelsesansatte: Arkitekt Finn Lenzing (13/8-10/3-90), ingeniør Richard de Fine Bunkeflod (27/11-89 - 26/6-90), ingeniør Ib K. Hansen (1/3-30/9-90), dekoratør Lars Madsen (2/1-1/8-90), kontorassistent Anne Marie Kanstrup (15/12-89 - 17/7-90), specialarbejder John Coveney (10/9-90 - 9/4-91) og specialarbejder Jesper Schimmel (okt. 90 - 30/4-91).

Økonomi

Også i økonomisk henseende blev 1990 et usædvanligt år. Den store undervandsarkæologiske opgave for DSB forhøjede omsætningen med o. 1,4 mio. kr., og det hermed forbundne overhead bidrog til at finansiere de ekstraordinære udgifter i jubilæumsåret.

Grundlaget for de ordinære indtægter er dog blevet svagere.

Statens tilskud til kulturelle institutioner som museer stagnerer eller reduceres i disse år. For Handels- og Søfartsmuseet, hvor statstilskuddet er så væsentlig en del af indtægtsgrundlaget, vil kun små reduktioner straks mærkes.

Det har således været nødvendigt at omlægge en del arbejdsopgaver ved museumssekretærens overgang til efterløn den 1.10.1989, og stillingen er indtil videre ubesat. Den ledige heltidsstilling som kustode er af sparehensyn konverteret til timelønnet medhjælp.

Yderligere personalereduktioner vil dog næppe kunne undgå at påvirke aktivitetsniveauet. Museet må derfor søge at øge de øvrige indtægter.

Her bragte jubilæumsåret desværre ikke godt nyt. I foråret meddelte Slots- og Ejendomsstyrelsen, at museets kioskvareudvalg kun må omfatte postkort og kopier, som gengiver museets egne objekter. Sidst på året modtog museet meddelelse om, at Slots- og Ejendomsstyrelsen for at øge sine indtægter fra 1991 ønskede en større del af billetindtægterne end hidtil fra besøgende, der vil se både Kronborg og Handels- og Søfartsmuseet.

De ændrede vilkår må naturligvis vække bekymring, men først med udgangen af næste år kan virkningerne aflæses i tal.

Vedtægter for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

§ 1

Museet, der er en selvejende institution, er et statsanerkendt kulturhistorisk landsdækkende specialmuseum.

Museet modtager tilskud i henhold til museumslovens § 13 og er underlagt de vilkår, der gælder for modtagelse af statstilskud.

Handels- og Søfartsmuseet har til huse i lejede lokaler på Kronborg og tilstødende bygninger.

§ 2

Museets formål er at bidrage til bevaringen af den del af Danmarks kulturarv, der omfatter handel og søfart.

Gennem indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling og i samvirke med interesserede erhverv og organisationer belyser museet tilstande og forandringer i dansk handels- og søfartshistorie siden middelalderens slutning i såvel et nationalt som et internationalt perspektiv.

§ 3

Til dækning af de med museets drift forbundne udgifter, som ikke kan dækkes af forevisningsindtægter m.v., søges tilskud fra staten og fra anden side.

§ 4

Museet ledes af en bestyrelse, et forretningsudvalg og en direktør.

§ 5

Bestyrelsen udgør museets øverste ledelse og er som sådan ansvarlig for museets drift.

Bestyrelsen består af indtil 23 medlemmer, idet følgende institutioner anmodes om at udpege medlemmer:

1 medlem udpeges af Helsingør Byråd,

1 medlem udpeges af Slots- og Ejendomsstyrelsen,

1 medlem udpeges af Søfartsstyrelsen,

1 medlem udpeges af hver af følgende organisationer:

Det danske Handelskammer,

Danmarks Rederiforening,

Rederiforeningen af 1895,

Bilfærgernes Rederiforening,

Rederiforeningen for Mindre Skibe,

Skibsværftforeningen,

Danmarks Skibsmæglerforening,

Danmarks Skibsførerforening,

Dansk Styrmandsforening,

Maskinmestrenes Forening,

Radiotelegrafistforeningen af 1917,

Dansk Sø-Restaurations Forening,

Dansk Skipperforening af 1942,

Metal Søfart,

Sømændenes Forbund,

Træskibssammenslutningen,

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Museets medarbejdere udpeger en medarbejderrepræsentant.

2 bestyrelsesmedlemmer udpeges af Det kgl. danske Videnskabernes Selskab som repræsentanter for forskningsinstitutioner med tilknytning til handel og søfart.

Medlemmerne af bestyrelsen udpeges for 4 år ad gangen. Genvalg kan finde sted.

Bestyrelsen, der konstituerer sig selv ved første møde, vælger en formand og en næstformand samt et forretningsudvalg bestående af formanden, næstformanden og yderligere 3 medlemmer. Valgene gælder for et år. Genvalg kan finde sted.

Forretningsudvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 6

Bestyrelsen godkender museets budget og regnskab. Regnskabet, der udfærdiges i henhold til de i Kulturministeriets bekendtgørelse og museer fastsatte bestemmelser, indsendes tilige med en årlig beretning om virksomhedens forløb til kulturministeriet efter at være revideret af en af bestyrelsen valgt revisor i henhold til Kulturministeriets revisionsinstruks.

Regnskabsåret følger kalenderåret.

Bestyrelsen afholder møde mindst een gang årligt til behandling af regnskab og beretning om det foregående års virksomhed, budget for det kommende år samt valg til forretningsudvalget.

Møder afholdes i øvrigt efter formandens bestemmelse, eller når det begæres af 5 medlemmer.

Beslutninger træffes ved almindelig stemmeflerhed, således at formandens stemme i tilfælde af stemmelighed er afgørende.

Forretningsudvalget holder møde, så ofte forholdene kræver det, efter bestemmelse af

formanden, eller såfremt 2 af udvalgets medlemmer begærer dette.

I en dertil bestemt protokol indføres et kort referat af det på bestyrelses- og forretningsudvalgsmøder passerede.

§ 7

Bestyrelsen antager og afskediger museets direktør og fastsætter hans løn- og arbejdsvilkår.

Direktøren deltager - uden stemmeret - i bestyrelsens og forretningsudvalgets møder, med mindre der behandles sager, som vedrører ham personligt.

Bestyrelsen antager og afskediger - efter indstilling fra direktøren - museets inspektører og fastsætter deres løn- og arbejdsvilkår.

Ansættelse og afskedigelse af funktionærer og anden medhjælp ved museet foretages af direktøren, for fast medhjælps vedkommende efter indhentet bemyndigelse fra forretningsudvalget.

Fastsættelse af løn- og ansættelsesvilkår sker efter samme regler som for statsansatte.

§ 8

Direktøren leder museets daglige virksomhed under ansvar over for og tilsyn af bestyrelsen og forretningsudvalget. Budget og regnskab udarbejdes af direktøren og forelægges efter at være behandlet af forretningsudvalget for bestyrelsen.

De nærmere forskrifter angående direktørens beføjelser med hensyn til nyanskaffelser m.v. fastsættes i tilslutning til, hvad der derom bestemmes ved direktørens ansættelse, af bestyrelsen.

§ 9

Det påhviler direktøren at føre en inventarieprotokol over museets samlinger.

§ 10

Museet skal have bestemte, forud bekendtgjorte åbningstider.

§ 11

I tilfælde af museets ophør gælder de i Museumslovens § 16 fastsatte bestemmelser, såfremt

museets bestyrelse ikke har fået Kulturministeriets tilslutning til anden anbringelse eller anvendelse af museets samlinger.

§ 12

Vedtægterne kan ændres ved beslutning af bestyrelsen med Kulturministeriets godkendelse.

*Som godkendt af Kulturministeriet
den 10. juni, 1991.*

Gaveliste for året 1990

Genstande, malerier og arkivalier

Niels Bloch: En samling brochurer og fotos vedr. dansk færgefart. *Hans Christensen*: Gouache af jagt "Cathrine". *Ellen Cramer*: Tre bemalede ruder fra H/S "Slesvig". *Baldur Edwins*: 4 historiske prospekter over Reykjavik. *Bjørn Egeberg*: To håndskrevne sangbøger. *Gunnar Elmue*: Lodsflag fra lodscriet i Fakse Ladeplads. *Farvandsvæsenet*: Deponering af en lang række genstande fra Det Kongelige Danske Fyr- og Vagervæsen. *Farvandsdirektoratet*: En dykkerdragt. *Flådestation København*: Bærbar VHF radio. *Arne Skottenborg Frederiksen*: Køjetæppe brugt ved Sønderborg Søfartsskole. *Frederik Frederichsen*: En samling skøder og bilbreve over solgte skibe. *Troels Glud*: To protokoller ført af skibsfører Carl Limschou, skonnertbrig "Venus". *Grønlands Postvæsen*: Fire førstedagskverter. *Inger Kirkeby Hansen*: En køjesæk. *Hans Harpøth*: Model af S/S "Danmark". *I.C. Hempel Skibsfarvefabrik A/S*: Hempel Skibskalender 1991. *Henning Henningsen*: Fotokopi af lister over danske gravsteder på St. Thomas, er manuskript, et foto, en akvarel, et stik og en kopi af linjedåbsragekniv. *Eva Holstein*: Optegnelseshefte med landtoninger fra 1840. *Christen Hougård*: Regnskabsbog fra S/S "Island", S/S "Constantin", S/S "Arkansas", S/S "Moskov", et pas samt en billetmappe fra Skandinavien-Amerika Linjen. *International Farvefabrik A/S*: Fem labels til farvebøtter fra ca. 1920-30. *Ksenia Klenø*: Tre foto-

albums, dias samt metalstereoskop. *Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning*: En samling skibstegninger. *Korsør Krigssejlers Veteranforening*: Et indrammet billede samt en stander med flag. *Svend A. Larsen*: Medlemsbog fra Søfyrbødernes Forbund. *Jens Mathiesen*: En samling manuskripter vedr. familien Prior. *Holger Munchaus*: En vimpel fra "Georg Stage". *Nesa A/S*: En samling tegninger vedr. "Kabelfisken". *Teddy Pedersen*: Navnebræt: "De tretten søskende". *Børge Petersen*: Fire skibstegninger. *Ole Poulsen*: Toppen af rødmalet gasfyr. *Karen Rasmussen*: Dagbog fra en jordomrejse 1845-47. *Claes Rechmitzer*: Afskrift af opt. vedr. barken "Hamilla Mitchell"s strandning. *Ole Steen*: En sejldugspose til værktøj. *Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise A/S*: En lang række genstande og arkivalier dækkende Svitizers aktiviteter i perioden ca. 1870-1960. *Svend V. Sølvær*: Gipsafstøbning af solkompass. *Helle Sørensen*: En række genstande vedr. navigation, stammende fra Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise. *Ivar C. Weibach & Co. A/S*: Et blylod og nogle liner.

Fotogaver:

Svend Andersen: 2 stk. fotos af skoleskibet "København". *Dragør-St. Magleby Bibliotek*: 5 fotografier. *Korsør Overfartsmuseum*: Foto af S/S "O.B. Suhr". *Erik Madsen*: Foto af mandskab opstillet. *Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise A/S*: En

lang række fotografier vedr. selskabets virksomhed.

Boggaver

Bendt Andersen, Espergærde; *Henning Andersen*, Hauchs Samling, Sorø; *Paul Bell*, Korsør; *Sigurd Bennike*, Hellerup; *Palle Bræstrup*, Holte; *Lisa Bønlykke*, Svendborg; *Hans Christensen*, Terndrup; *Danmarks Skibsførerforening*, København; *Estonian Maritime Museum*, Tallinn; *P. Fage-Pedersen*, Helsingør; *Fritz Joachim Falk*, Wyk auf Föhr; *Flachs I/S*, Holte; *Frederik Frederichsen*, Lyngby;

Jacob Frederiksen, Nyborg; *Hans Gregersen*, Sæby; *Grenaa-Hundested Linien A/S*; *Arne Gullander*, Skjern; *Ingeborg Hansen*, Virum; *Henning Henningsen*, Helsingør; *Arne Holm*, Marinens Bibliotek, København; *The Johnson Line*, Stockholm; *Erik Kromann*, Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal; *Jens Lorentzen*, Humlebæk; *Lund University Library*, Lund; *Lars Madsen*, Kokkedal; *Museo Arqueologico Y Etnografico*, Tenerife; *Gert Poulsen & Per Bo Christensen*, Ålborg; *Hanne Poulsen*, Espergærde; *Christiane Ricou*, Rolex, Geneve; *Søren Thirslund*, Humlebæk; *Søren Thorsøe*, Allerød; *Dan Vind Venstev*, Helsingør.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1990

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt	809.123
Tilskud fra staten	2.955.000
Andre offentlige tilskud	43.500
Rekvireret arbejde	1.066.430
Refusion	329.247
Tilskud fra Venneselskabet	11.812
Private bidrag	267.000
Diverse	28.166
Bruttofortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter	38.073
Bruttofortjeneste ved salg af fotos	10.287
Renteindtægter	48.231
Indtægter i alt	<u>5.606.869</u>

<i>Udgifter</i>	
Gager og lønninger	3.427.037
Administrationsomkostninger	586.409
Oplysningsvirksomhed	351.373
Samlingen	1.050.184
Kapacitetsomkostninger	<u>5.415.003</u>

Resultat før hensættelser	<u>191.866</u>
Hensættelser	<u>168.000</u>
	<u>168.000</u>

Nettoresultat kr. 23.866

Balance pr. 31. december 1990

<i>Aktiver</i>	
Samlingen	<u>1</u>
Anlægsaktiver	<u>1</u>
Beholdninger	93.745
Udestående fordringer	42.527
Likvide midler	<u>670.144</u>
Omsætningsaktiver	<u>806.416</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 806.417</u>

<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>255.989</u>
Hensættelser	<u>187.000</u>
Mellemregninger	90.555
Forudbetalt tilskud	0
Kreditorer i øvrigt	<u>272.872</u>
Gæld i alt	<u>363.427</u>
Passiver i alt	<u>kr. 806.417</u>

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

København, den 28. februar 1991.

Ole Holm, statsaut. revisor

Bjarne N. Hansen, statsaut. revisor

Specifikation af private bidrag 1990

Kraks Legat	30.000
Danmarks Rederiforening	10.000
Den Danske Bank	5.000
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel	30.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	5.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	5.000
J.C. Hempels Legatfond	15.000
Velux Fonden	145.000
Dampskibsselskabet Torm	10.000
Hafnia, forsikringsselskab	1.000
Kurt Abrahamsen & Co.	5.000
Hannibal Sanders Fond	5.000
	<u>kr. 267.000</u>

Gaven fra Velux Fonden er ydet med kr. 100.000 til udvikling af solkompasset og kr. 45.000 til Maritema nr. 4.

De efter 1. januar 1991 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Resultatopgørelse for året 1990</i>	
Renteindtægter	3.017
Årets resultat	<u>kr. 3.017</u>
Balance pr. 31. december 1990	
<i>Aktiver</i>	
Handels- og Søfartsmuseet	90.555
J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank	43.120
Aktiver i alt	<u>kr. 233.675</u>
<i>Passiver</i>	
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. januar 1989	230.658
Årets resultat	3.017
Passiver i alt	<u>kr. 233.675</u>

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

København, den 28. februar 1991.

Ole Holm, statsaut. revisor

Bjarne N. Hansen, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens arv

Resultatopgørelse for året 1990

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	136.053
Afdragsavancer	<u>13.484</u>
Indtægter i alt	<u>149.537</u>
 <i>Udgifter</i>	
Revision	3.660
Depotgebyr	1.493
Kursregulering	<u>25.773</u>
Omkostninger	<u>30.926</u>
Årets resultat	<u>kr. 118.611</u>

Balance pr. 31. december 1990

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	1.088.195
Likvide midler	<u>283.118</u>
Omsætningsaktiver	<u>1.371.313</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.371.313</u>
 <i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.267.653</u>
Mellemregninger	100.000
Skyldige omkostninger	<u>3.660</u>
	<u>103.660</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.371.313</u>

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

København, den 28. februar 1991.

Ole Holm, statsaut. revisor

Bjarne N. 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. 15,00.

VII. *Christian Nielsen*: Danske Bådtyper (1973), nu i 4. oplag.
Pris kr. 225,00.

XIII-XIV. *Knud Klem*: Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700-årene. (1985). Forhandles i boghandelen.

XVI. *Hans J. Hansen*: En tatovørs erindringer (Tusch-Hans). Udg. af Henning Henningsen. (1988).
Pris kr. 148,00.

I serien Maritema:

I. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. Fra oldtiden til 1530 (1987)
Pris kr. 95,00.

II: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1530-1850 (1988).
Pris kr. 105,00.

III: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1850-1988 (1989).
Pris kr. 125,00.

IV. *Søren Thirslund & C.L. Vebæk*: Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).
Pris kr. 110,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.
Pris kr. 25,00.

Plakater

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* i 1948. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.
Museets nye plakat, tegnet af grafikerens *Karin Birgitte Lund* i 1985. Farvelitografi.
Pris kr. 60,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. den nugældende moms.

Bestillinger modtages på: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.
Tlf.: 49 21 06 85. Postgiro: 1 79 41 75.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1/9 1991

Borgmester Knud Axelsen
Underdirektør Niels Kjeld Christensen
Direktør Ole Friis
Direktør, skibsreder Niels Hahn-Petersen
Marinebibliotekar, kommandørkaptajn
Arne Holm
Museumsdirektør Hans Jeppesen,
kasserer og sekretær

Beretning for 1990-91

Den årlige generalforsamling afholdtes onsdag den 21. august 1991 kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Ca. 70 medlemmer var mødt op, og forinden havde ca. 25 medlemmer deltaget i en uformel rundgang i udstillingen.

Formanden, underdirektør Niels Kjeld Christensen, bød velkommen, og man gik derefter over til følgende dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning om selskabets virksomhed 1990-91
- 3) Regnskab 1990-91
- 4) Valg af bestyrelsesmedlemmer
- 5) Fastsættelse af kontingent
- 6) Indkomne forslag
Bestyrelsen foreslår ændring af vedtægternes § 6, sidste sætning og § 8 nr. 4.
- 7) Eventuelt

ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbi-

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen

Æresmedlem

Museumsdirektør, dr.phil.
Henning Henningsen
Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Personale:

Bibliotekar Bert Blom

bliotekar Erik Buch Vestergaard valgt til dirigent.

ad 2. Niels Kjeld Christensen aflagde følgende beretning:

Året stod i jubilæernes tegn. Først fyldte museet 75 år, siden kunne Venneselskabet fejre 50-årsdagen. Den officielle dato faldt i efterårsferien (d. 17/10), og festlighederne samledes derfor til den 1. november, hvor museets medarbejdere havde arrangeret en fortræffelig aften, der sluttede i den stemningsfulde kælder under Kronborgs sydføj. Dagens festtale blev holdt af Venneselskabets æresmedlem, fhv. museumsdirektør Henning Henningsen, og tillige udnævntes endnu et æresmedlem, fhv. direktør Jens M. Barfoed, som i årene 1957-1988 med indsigt og engagement har virket for Venneselskabet i bestyrelsen.

Om året 1990/91 kan jeg i øvrigt berette, at bestyrelsen har afholdt 3 møder. Bestyrelsen

har endvidere henvendt sig til en række virksomheder og dermed sikret en tilgang af 15 nye firmamedlemskaber og 45 nye personlige medlemmer. Til trods herfor er det samlede medlemstal desværre faldet til pr. 1. juli 1991: 1160 (pr. 1. september 1990: 1244). Den hyppigste årsag til udmeldelser synes at være alder. I bestræbelserne på at vende den negative udvikling, har Venneselskabet i samarbejde med museet nu fået udarbejdet en informationsbrochure, som udgives på engelsk og dansk.

Jubilæumsaftens fine forløb og gode tilslutning har også opmuntret til, at fortsætte med lignende medlemsaftener, hvorfor museets personale vil tilbyde halvårslige aftenarrangementer.

Blandt de velkendte fordele ved medlemskab i vores Selskab er årbogen, som i jubilæumsåret er gået over til det nye format, der bl.a. giver langt bedre mulighed for at gengive gode illustrationer. Omlægningen har desværre belastet Venneselskabets økonomi, men redaktionsudvalget forsikrer, at det kun var et overgangsfænomen.

Blandt medlemsfordelen skal jeg i øvrigt også erindre om, at vi har gratis adgang til Orlogsmuseet, hvis nyåbnede udstillinger i København i høj grad er seværdige. I beretningsåret har Venneselskabet foruden årbogens udgivelse støttet museet med kr. 6.000 til erhvervelse af en privat samling kinesisk bestillingsporcelæn, kr. 30.000 til den omtalte fælles brochure og endelig kr. 30.000 til at udarbejde en videoproduktion om "Søens Folk". Til sidst vil jeg gerne nævne bestyrelsens forslag til vedtægtsændring.

Hensigten med ændringsforslaget er blot at give bestyrelsen fleksibilitet i deres bestræbelser på at minimere driftsomkostningerne i Selskabet.

Til sidst skal jeg på bestyrelsens vegne rette en varm tak til Venneselskabets venner, til pressen, til slotsforvaltningen for lån af Erik af Pommerns kammer i dag og sydfløjens kælder ved jubilæumsarrangementet og ikke mindst til museets medarbejdere. En særlig hilsen skal der gå til Hanne Besser, som nu er under sejl på vej til Vestindien med sin mand. Hanne Besser har fået 1 års orlov, og i hendes fravær fungerer museets bibliotekar Bert Blom som Venneselskabets sekretær.

Derefter gav Niels Kjeld Christensen ordet til Hans Jeppesen, der supplerede formandens beretning med en orientering om museets arbejdsdels om noget der er gjort, og dels om noget museet gerne vil arbejde videre med: Der er Maritema-serien, der takket være International Farvefabrik A/S og - nu sidst for det fjerde binds vedkommende - Veluxfonden har kunnet realiseres.

Det femte planlagte bind skal være en publicering af "DSB-udgravningerne", fundet og udgravningen af Chr. IV's skibe "Gideon" og "Josephat", der i sin tid var blevet sænket for at indgå i et havneanlæg.

Så er der Skibsbevaringsfonden, der takket være en bevilling på i alt 1,2 mio. kr. over tre år har kunnet dele penge ud to gange. Beløbene er små, men bare det at vi er kommet i gang betyder en støtte til sagen. Det er absurd, at de bevaringsværdige skibe ikke er fredede i lighed med bygninger. Kun hvis de har ligget på havbunden i 100 år, er de at betragte som fortidsminder.

Et andet projekt er kun på "snakkeplan". Vi forsøger at indkredse muligheden for - i fællesskab med byens museer - at erhverve en ejendom. Strandgade 21. Det er en skibsklarerers gård med en velbevaret skibsprovianteringsfor-

retning i stuen. Museet vil gerne genoplive skibsprovianteringsforretningen som butik, hvorfra der skulle sælges gedigne ting, og vi tænker os et vareudvalg fra tiden før første verdenskrig. En mulighed for finansiering vil være, at en sponsor køber ejendommen og fører os butikken.

Og så er der den nye søfartshistorie, et ønske, vi har nævnt før. Nu ser det ud til at blive virkelighed. Der er etableret et samarbejde med forskere på universiteterne i Odense og i København, og serien er nu planlagt til at rumme 7 bind i stedet for de 4, som museet oprindeligt havde planlagt.

Til sidst noget nedslående. Det er museets økonomi. Den synes rimelig i år, men fremover vil vilkårene være ringere, idet slottets myndigheder har ønsket at få en større andel af fællesbilletten. Sammenholdt med at de statslige tilskud i disse år reduceres, ser det alvorligt ud for museet, der i værste fald har en udflytning som eneste mulighed.

Der var ingen bemærkninger til de to beretninger, og de godkendtes med akklamation.

ad 3. Hans Jeppesen gennemgik de omdelte regnskaber, der viste et dårligt resultat for Venneselskabet, hvilket bl.a. jubilæumsbogen - som omtalt i N.K.C.'s beretning - har været medvirkende til.

I en kommentar til regnskabet blev der givet udtryk for, at man håbede revisionsudgiften ville blive bragt ned. Derpå blev regnskabet godkendt.

ad 4. På valg til bestyrelsen var i henhold til § 5 - Niels Kjeld Christensen, Arne Holm og Niels Hahn-Petersen. Alle var villige til genvalg og blev valgt med akklamation.

ad 5. Hverken medlemmer eller bestyrelsen havde forslag til en forhøjelse af kontingentet, der derfor fortsat er 140 kr. + porto for personlige medlemmer og 1.000 kr. + porto for firmaer.

ad 6. Dirigenten fastslog, at der ikke var mødt de tilstrækkelige trefjerdedele af medlemsskaren til at vedtage den af bestyrelsen foreslåede vedtægtsændring, hvorfor den lovlige varslede ekstraordinære generalforsamling blev indkaldt.

ad 7. Under dette punkt rejste Finn Hendil, Philips Danmark, sig og overrakte Hans Jeppesen en gave til museet, et stk. A P Navigator, Model 1981.

Den er fra den første produktionsserie og åbnede dengang en ny verden for mindre skibe og lystsejlere i Europa med hensyn til radionavigation. AP'eren benytter deccasignaler, der er specielle radiosignaler til maritim radionavigation. Med fremkomsten af mikroprocessoren blev det muligt at oversætte disse radiosignaler til bredde og længde.

Hans Jeppesen takkede familien Hendil mange gange for den meget kærkomne gave.

Et par af vennerne fremkom med forslag til hvervning af nye medlemmer. Forslagene gik dels ud på at medsende ekstra girokort til vennerne og dels at forsyne den nye folder med et girokort. Begge dele var blevet prøvet før uden synligt resultat, sagde Hans Jeppesen, men den nye folder, der er lavet i samarbejde mellem museet og Venneselskabet bliver snart sendt ud. Og man overvejer stadig, hvordan hvervningen af nye medlemmer bedst kan fremmes.

Efter et beskedent traktement afholdt man den varslede ekstraordinære generalforsam-

ling, hvortil Erik Buch Vestergaard blev valgt som dirigent.

Bestyrelsens forslag til ændring af vedtægternes § 6, sidste sætning, blev forelagt forsamlingen med en ændring, idet ordet "registreret" ønskedes udeladt.

Herefter blev de to ændringsforslag vedtaget ved håndsoprækning. Bestyrelsens forslag til re-

visor var Bjarne N. Hansen. Der var ingen andre forslag, og Bjarne Hansen blev derpå valgt med akklamation.

Som afslutning på generalforsamlingen berettede fhv. skibsfører Søren Thirslund levende og morsomt om episoder i sit lange og begivenhedsrige liv til søs.

Nytilkomne medlemmer

- Andersen, Eigil, 2000 København F.
Andersen, Jørgen, 2900 Hellerup.
Andersen, Leif, 3140 Ålsgårde.
Andersen, Poul, 3140 Ålsgårde.
Ballemar ApS, 2950 Vedbæk.
Berg, Anders, 2730 Herlev.
Berg, Keld, 2750 Ballerup.
BornholmsTrafikken, 3700 Rønne.
BP Marine, 2300 København S.
Brunse, Niels, 2300 København S.
Burchardi, Henrik, 3000 Helsingør.
Christensen, Bjarne, 2180 Solrød Strand.
Dannebrog, Holdingselskab,
2960 Rungsted Kyst.
Dansk Styrmandsforening, 1050 Kbhvn. K.
Ebbesen, Niels-Erik, 7000 Fredericia.
Funder, Thorkild Reedtz, 3480 Fredensborg.
Hansen, Børge, 9210 Aalborg.
Hansen, Børge R. 2650 Hvidovre.
Hempel, International A/S,
1007 Kbhvn. K.
Ingemann, Vagn, 2650 Hvidovre.
Jensen, Ib, 4220 Korsør.
Jensen, Jens Falk, Finspång, Sverige.
Johansen, Bjarne, 2300 København S.
Jørgensen, K.B., 3210 Vejby.
Jørgensen, Niels, 2840 Holte.
Kjær, Niels, 2100 København Ø.
Kolding, H., 6700 Esbjerg.
Kristensen, K. Lundgård, 2720 Vanløse.
Kroon, Anders, 211 60 Malmø.
Larsen, Stephan, 4220 Korsør.
Loug, Jørgen, 1253 København K.
Lund, Tove, 3630 Jægerspris.
Lyngsø Marine A/S, 2970 Hørsholm.
Mikkelsen, Uffe, 2970 Hørsholm.
Møller, Victor, 4900 Nakskov.
Nielsen, Ove, 4534 Hørve.
Nielsen, Svend, 5000 Odense.
Norden, D/S, 1256 København K.
Nyberg, Ralph, 446 00 Älvängen, Sverige.
Nørskov-Lauritsen, Ole, 3460 Birkerød.
Olsen, Ejvin, 4990 Sakskøbing.
Pedersen, Henrik, 3390 Hundested.
Pedersen, Jørgen, 2730 Herlev.
Pedersen, Keld, 4300 Holbæk.
Sand, Chr., 2670 Greve.
Sehested, Steen, 2200 København N.
Sigma Coating A/S, 4600 Køge.
Steen, Steen, 2820 Gentofte.
Svanum, Philip, 2100 København Ø.
Teilmann, Mads, 5471 Sønderød.
Teisen, Gudrun, 3100 Hornbæk.
Thomsen, Jørgen, 3000 Helsingør.
Thomsen, Klaus, 2635 Ishøj.
Thorsen, Elisabeth, 3000 Helsingør.
Thykier, Claus, 2630 Tåstrup.
Torm A/S, Dampskibsselskab,
2100 København Ø.
Weilbach, Iver C. & Co. A/S
1253 København K.
Wiencken, Poul, 1820 Frederiksberg C.
Winther, Susan, 3460 Birkerød.
Øby Catering, 2860 Søborg.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1990 - 31. marts 1991

Indtægter

Kontingenter og bidrag fra medlemmer			175.642
Fortjeneste ved salg af glas, kompasplatter og fliser:			
Salg ekskl. moms	23.020		
- forbrug:			
Beholdning pr. 1. april 1990	100.649		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	<u>490</u>		
	101.139		
- beholdning af platter, glas og fliser			
pr. 31. marts 1991	<u>80.816</u>	<u>20.323</u>	2.697
Salg af EDB-arbejder			0
Renter af bank, postgiro og obligationer			8.194
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat.			<u>15.000</u>
			<u>201.533</u>

Udgifter

Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Årbog 1990:			
Udgivelse af årbog	211.427		
Porto til udsendelse	<u>17.944</u>		
	229.371		
- salg af årbøger og særtryk	24.023		
tilskud til årbog 1990	<u>35.275</u>	<u>59.298</u>	170.073
Gage og feriepenge			46.171
Diverse omkostninger:			
Porto, fragt m.v.	13.324		
Kontorhold, tryksager,			
EDB-assistance m.v.	21.907		
Revision og regnskabsassistance	16.000		
Diverse udgifter	<u>2.540</u>	<u>53.771</u>	
Afskrivning på EDB-anlæg		<u>1.900</u>	271.915
Underskud, der overføres til kapitalkonto			<u>-70.382</u>

Balance pr. 1. april 1991

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	2.766	
Den Danske Bank, Helsingør	1	
Postgiro	<u>17.413</u>	20.180

Debitorer:

Tilgodehavender vedr. årbog, glas m.v.	4.596	
Tilgodehavende, uforfaldne renter	1.470	
Mellemregning med Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg	<u>5.000</u>	11.066
Beholdning af platter, glas og fliser		80.816

Obligationer:

Nom. kr. 84.100 7% Kreditforenings- obligationer til kursværdi		67.588
---	--	--------

Inventar:

Saldo pr. 1. april 1990	5.700	
- afskrivning	<u>1.900</u>	3.800
Aktiver i alt		<u>183.450</u>

Passiver

Den Danske Bank A/S		6.935
Diverse kreditorer og skyldige omkostninger		28.353
Mellemregning med fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat		20.688
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver		0
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1990		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1990	141.258	
- underskud ifølge resultatopgørelsen	70.382	
kursregulering af obligationer	<u>6.550</u>	63.832
Passiver i alt		<u>183.450</u>

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

København, den 19. april 1991.

Bjarne N. Hansen
statsaut.revisor

Ole Holm
statsaut.revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1990 til 31. marts 1991

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter:		Andel i gave til Handels- og	
Bankindestående	4.780	Søfartsmuseet	15.000
Obligationer	<u>12.390</u>	Revisionshonorar	1.341
	<u>17.170</u>	Depotgebyrer	<u>77</u>
			<u>385</u>
		Overskud der overføres til gevinst-	
		og tabskonto	<u>752</u>
Balance pr. 1. april 1991			
<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvide midler		Skyldige omkostninger	1.342
Den Danske Bank A/S, Helsingør	53.552	Kapitalkonto	
Debitorer		Legat i følge testamente	100.000
Mellemregning med selskabet		Gevinst- og tabskonto	
Handels- og Søfartsmuseets		Saldo pr. 1. april 1990	78.736
Venner	20.688	+ oveskud ifølge resultatopg.	<u>752</u>
Tilgodehavende uforfaldne		Passiver i alt	<u>180.830</u>
renter	<u>3.590</u>		
	24.278		
Værdipapirer:			
Kr. 103.000 12% Kreditforeningen			
Danmark alm.real 64.s. 2022 á 100 .	<u>103.000</u>		
(kursværdi kr. 107.120)			
Aktiver i alt	<u>180.830</u>		

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

København, den 18. april 1991

Bjarne N. Hansen
statsaut.revisor

Ole Holm
statsaut.revisor

Advokat Sture Hövdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1990 til 31. marts 1991

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Bankindestående	5.281	Gave til H.&S.museet på Kronborg . .	66.000
Obligationer	74.675	Diverse omkostninger:	
Kursgevinst på udtrukne obligationer .	25	Revision og regnskabsassistance . . .	3.843
	<u>79.981</u>	Depotgebyr m.v.	220
			<u>70.063</u>
		Henlæggelse til kapital i henhold til	
		testamentets bestemmelser.	13.770
		Un derskud, der dækkes af	
		uddelingskontoen.	<u>-3.802</u>

Balance pr. 1. april 1991

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvide midler:		Kreditorer og skyldige omkostninger:	
Den Danske Bank A/S	51.362	Mellemregning Handels- og Søfarts-	
Debitorer:		museet på Kronborg	0
Tilgodehavende uforfaldne renter	20.225	Revision og regnskabsassistance . . .	3.843
Værdipapirer:			<u>3.843</u>
Obligationer: Kr. 809.000		Kapitalkonto:	
10% Byggcriets Realkreditfond 47.s.,		Saldo pr. 1. april 1990	737.894
3A 2020 købspris	789.525	+ restarv modtaget i 1990/91	66.921
(kursværdi kr. 794.033)		+ henlæggelse ifølge resultatopg . .	13.720
Aktiver i alt.	<u>861.112</u>		818.535
		Uddelingskonto:	
		Saldo pr. 1. april 1990.	42.536
		- overført årets underskud	
		ifølge resultatopgørelsen	3.802
			<u>38.734</u>
		Passiver i alt	<u>861.112</u>

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

København, den 18. april 1991

Bjarne N. Hansen.....Ole Holm
statsaut.revisor statsaut.revisor

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. - Indmeldelser modtages på museet (tlf. 49 21 06 85). - Selskabets postgirokonto 7 05 90 00.

Kontingent

kr. 140,00 årligt for personer, kr. 1.000,00 for institutioner eller firmaer, + porto.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København.

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 i alt 13 bind for kr. 130,00.

Enkeltpind: 1945-84 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1985, 86 pr. stk. kr. 100,00.

Årbog 1987 + 1988 pr. stk. kr. 120,00.

Årbog 1989 pr. stk. kr. 135,00.

Årbog 1990 pr. stk. kr. 155,00.

(Årbog 1942-44, 1948-1967 er udsolgt).

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

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Maritim kunst

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 49 21 06 85).

Alle priser er ekskl. forsendelsesomkostninger.

Kalkmalerifliser

Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15 x 15 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. 75,00.

Flise 1982: Olav den Hellige på sit skib "Oksen hin Hårde" (motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400), kr. 75,00.

Glaspokaler

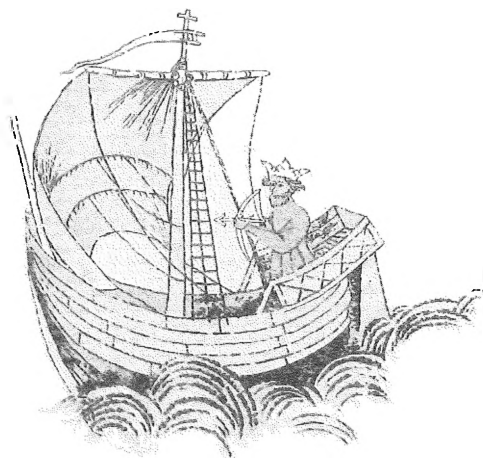
Med indslebne gengivelser af danske langfarere fra 16.-1800-årene, udført i pokaltypen Wellington (159 mm høj) af Holmegaards Glasværker.

Pokal 1987 med motiv af Østersøfarer, kuffen "Adventure", 1809, kr. 275,00.

Pokal 1988 med motiv af Islandsfarer, bramsejlsskonnerten "Marie Louise", 1830, kr. 275,00.

Snapse-/hedvinsglas 1987 med motiv af forskellige knob, 1 x 2 stk., kr. 250,00.

Snapse-/hedvinsglas 1988 med motiv af forskellige knob, 1 x 2 stk., kr. 260,00.



Kalkmaleriflise 1982

*Østersøfarerpokal og
snapse-/hedvinsglas med knob 1987*



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:

Den Danske Bank af 1871 A/S
Danske Rederes Retsværn
Københavns Havnevæsen
Lemvig-Müller & Munck A/S's Fond
Scandinavian Ferry Lines AB
Tuborg Bryggerier A/S
Iver C. Weilbach & Co. A/S
Rederiet Wonsild & Søn
Aarhus Flydedok A/S

STIKORDSREGISTER

til Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1987-91

På grund af overgang til edb-registrering og dermed ny teknik er f og ff (følg. side (r)) blevet sløjftet. Al kursivering er ligeledes udeladt. En henvisning kan f.eks. se således ud: 87: 9, 76; 89: 27* og kan oversættes til: Årbog 1987, s. 9 og 76 samt 1989, s. 27 m. ill. Stjerne (*) angiver illustration(er). Af hensyn til alfabetiseringen er ä, ü og ö udskiftet med æ, y og ø (rigtig stavemåde i par.).

- 50 år med danske motorsejlere, af
Frederik Frederichsen, 89: 3-31*
- A.E. Sørensens rederier, af Jens Christian Mohr, 91: 73-94*
- Aabenraa Motorfabrik, 89: 13
- Aagaard, Kirsten, 90: 154; 91: 103
- Aalborg Værft, 88: 48
- Aanonsen, Chr., 89: 73
- "Aarhus" A/S, 91: 33
- Abbestee, Johan Ludvig, 89: 158
- Aberdeen-bov (clipperstævne) 89: 124
- Abrahams & Sons, J., 88: 147
- Abrøllhos, 87: 29
- Absalon, biskop, 88: 127*
- Abu'l-Fath, sultan, 87:90
- "Acadia", norsk bark, 88: 44*
- Accra, 91: 38
- Achin (peberudskibningshavn), 87:33
- Adasson, Senerat, 88: 76
- Adelaide, 88: 120
- Adelaide-Kap Horn-Falmouth, 88: 173
- "African Reefer" M/S, 88; 60*
- Afskedshilsner, 89: 38
- Afslagning, 89: 92
- Agterpoop, 88: 141
- Agulhas strøm, 88: 159
- Agulhasbanken, 87: 35
- Aktiebrev, 91: 53*
- Albagaria, Lopo Soarez de, 88: 73
- "Albatros" M/Gal. af Sv.borg, 89: 18*
- Albatrosser, 87: 124, 88: 171
- Alexander L. Kielland olieplatform, 87: 163
- "Alexander Newsky" orl. fregat, 90: 130
- Alexandrine, drømning, 88: 138*; 91: 24
- "Alf" brig (tværprofil), 89: 106
- Algier, 91: 39
- Algiersk søpas, 91: 39*
- Algierske søpasprotokoller, 91: 39
- Alhidade, 87; 36
- Almeida, Dom Francisco de, 88: 73
- Almeida, Dom Lourenco de, 88: 73
- Almindelige Danske Dampskibsselskab, Det, 88: 34
- Altona, 91: 51*
- "Alva" stålskonnert, 89: 11
- "Amclie" brig af Fanø, 89: 66
- "Amerika" S/S, 88: 41*
- Amerikanske Uafhængighedskrig 1776-83, Den, 91: 44
- Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours, Cap-Horniers, 87: 126
- Amiranterne, 87: 31
- Amsterdam, 89: 7
- Amuletter, 87: 106
- AMVER, 87: 183; 88: 205
- Ancient Mariner, The (digt), 87: 125
- Andersen, A. Bak, 91: 22
- Andersen, Alfred Aagaard, 88: 175
- Andersen, Erik Rothe, clev, 88: 177
- Andersen, H.N., 88: 40, 138*; 90: 35; 91: 21*
- Andersen, Hans Ferd., 88: 116, 174*
- Andersen, Ib, kunstner, 90: 26
- Andersen, Marie, etatsrådinde, 91: 22
- Andersen, Michael: Erik af Pommerns barndomshjem i Darłowo, 91: 7-17*
- Andersen, Skifter, skibsbygm., 89: 100
- Andersen, W., maskinass., 91: 22
- "Andreas Bjørn" fragtskib, 89: 25*
- Anholt, 87: 26
- Anholts fyr, 87: 50
- Anker, Karen, reder, 91: 58
- "Anna" 3-mastet skonnert, 89: 6
- "Anna Catharina" pinkskib, 90: 114
- "Anna Maria" tremastet galiot, 90: 96
- Annabon (ø), 87: 68
- Antarktis-sejlads, 91: 85
- Antiller, nederlandske, 91: 65
- Antofagasta (Chile), 89: 42
- "Antonette" As. Komp., 87: 68; 91: 61?*
- Antvorskov, 88: 85
- Arabien, 87: 39
- Ararats bjerg, 88: 191
- Arcturus (stjerne), 87: 189
- Arff, Nikolaj Jansen, 91: 41
- "Argus" M/Gal. af Hadslund, 89: 18*
- Arkivalietyper, 87: 23
- Arment (handelstogt), 87: 35
- Arp-Nielsen, Per, arkitekt 88:6
- Arrak (risbrændevin), 87: 65
- Artemis, gudinde, 87: 119
- "Arusa" motorsejler, 89: 21
- Ascension (skildpaddeøen), 87: 29
- "Asia" M/S, Y.K., 88: 175
- Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1732-1772, af Erik Gøbel, 87: 22-86*
- Asiatisk Kompagni, 87; 22-86*; 89: 142-173*
- Assens, Erh., 90: 28*
- "Asta" skonnert, 89: 11
- Asta A/S, 91: 78
- Astoria ved Columbia River, 87: 178
- Atlanten, 87: 26
- Augsburg, 91: 13???
- Axel, Prins, 90: 29
- Azavedo, Dom Jeronimo de, 88: 79
- Azorerne, 87: 27
- B&W, 88: 36; 89: 3; 91: 19
- Bagge, Diderik, kapt. 87: 45
- Bahnsen jun., Martin, 90: 102*
- Bahnsen, Metta Christine, 90: 99*
- Bai des trépassés, 87: 141
- Balancemaskiner, 87: 6

- Balcks Idrottsbok, 88: 13
 "Baldur" A/S, 88: 41*
 Baldæus, Philip, 88: 100
 Balistrædet, 88: 159; 90: 148
 Ballast (stangjern), 91: 99
 Ballin, direktør, 91: 31
 Baltic Cotton, 88: 57
 Baltic-America Line, 88: 54
 Baltimore, 91: 46
 Bancherau & Quentin, 89: 160
 Bandan (ø), 90: 69
 Bandara, Nikapitiya, 88: 97
 Bandára, Astana, 88: 82
 Bandára, Konappu, 88: 75
 Bang, Chr., 87: 138
 Bangkok, 91: 24
 Bangkokfilialen (Ø.K.), 88: 42
 Banjowangi, 88: 159; 90: 148
 Banquibazar, faktori, 89: 148
 Bantam, 87: 87-102*
 Bar, Duvellar de la, 89: 159
 Barbareskerne, 91: 39
 Barbosa, Duarte, 90: 76
 Barclay & Curle, Glasgow, 91: 23
 Barfoed, Erik, 88: 178
 Barfred (tårn), 91: 12*
 Bargum, Frederik, 91: 52
 Barracuda, 87: 136
 Barradas beskrivelse af Ceylon, 88: 101
 Barretto, Antonio, 88: 97
 Barrington, Charles, 87: 53
 Barro, João, 90: 77
 Batavia, 87: 69; 90: 144*
 Batticaloa, 88: 73
 Battuta, Ibn, 90: 66
 Baytræ, 91: 97
 Beach Washers, eng., 87: 147
 Bech, Andreas, 89: 75
 Begejstringsrulle, 89: 44
 Begravelse ombord, 87: 130*
 Begravelsesøer, 87: 157
 Bell, Paul: M/S "Selandia", Danmarks første motorskib, 91: 19-36*
 Bell, Paul: H/S "Caledonia", 87: 5-21*
 Ben Bådsmænd, 87: 145
 Bendixen, Jes, skibsfører, 90: 106*
 Bendixen, Nis, 90: 106
 Bendtson, Christian, tolder, 90: 99*
 Bengalen, 87: 23
 Bengalske Havbugt, Den, 87: 58*
 "Bente" M/Gal. af Roskilde, 89: 17*
 "Bente" motorsejler, 89: 21
 Benzon, E.C., 89: 106; 90: 150
 Beregningsmålesystemet, 89: 116
 Berg, Axel, underdirektør, 91: 34
 Bergedorf-motoren, 89: 13
 Bergen, 87: 57
 Bergin, 88, 171
 Bermudarig, 88: 15
 Bertelsen, Poul, 1. styrmand, 88: 175
 Bibliotheca Franciscana, 90: 85
 Bibliotheca Lymvica, 90: 85
 Bibliotheca Vetus, 90: 85
 Bidevindsejler, 88: 20
 Bigum, Lauritz, 90: 115
 Bill, Cook og Henry, 87: 6
 Bille, Steen Andersen, 91: 96
 Bille, Steen, 87: 19
 Billet til dampskib, 87: 16*
 Binnen-farten, 89: 9
 Birk, Hans Rasmussen, 91: 48
 Birkenhead, dokken, 88: 174
 Biscayen, 87: 27; 88: 156
 Biørnsen, Anna Magdalena, 90: 100*
 Biørnsen, Jacob Friedrich, 90: 100*
 Bjolderup kirke, 90: 95
 Bjælkebredde, 89: 10
 Bjørn, kaptajn, 87: 68
 Bjørck, Erik (sv. digter), 89: 45
 "Black Dragon" hulk, 88: 128
 Blacks Enke & Co., C.S., 91: 49
 Blem, Herman, direktør, 89: 3
 Blodgang, 87: 105
 Blohm & Voss i Hamburg, 88: 121
 Blue Post, skibsavis, 88: 163
 Blum, Tage, ingeniør, 88: 11
 Blålys, 89: 64*
 Board of Trade, 88: 188
 Bodewes, Gebr. G. & H., 89: 11
 Bodmerier, 89: 143; 91: 57
 Boesen, Morten, bibliotekar, 87: 164
 Bolinder-motorer, 88: 144; 89: 13
 Bom, Margrethe, 91: 74
 Bomuldstekstiler, 87: 71*; 91: 100
 Bomærke, 91: 15*
 "Bonavista" M/Gal. af Marstal, 89: 23*
 Bonit, 88: 172
 Bonnesen, Carl J., bilhugger, 88: 127
 Bonnesen, E.P., skibskonst., 89: 115
 Bordes et Fils, A.D., rederi, 88: 125
 "Bornholm" orlogsbrig, 89: 54*
 "Bornholm" orlogsskib, 87: 29
 "Bornholm" sejlklub, 88: 17*
 Bornholms Marineforening, 88: 116
 Bornholms Maskinfabrik A/S, 89: 3
 Borre & Fenger, rederi, 91: 48
 Borreby, kansler Christian Friis, 88: 89
 Boschouwer, Marchelis Michielsz, 88: 71-114
 Boschouwers segl, 88: 88*
 Bough Island, 88: 161
 Boulton and Watts maskinfabrik, 87: 5
 Bauter, 90: 138
 Boxeropstanden, 88: 40
 BP-agentur, A.E. Sørensen, 91: 76
 Bradspil, 90: 135
 Brand om bord, 90: 138
 Branden, Ellen, 90: 28*
 Brandenburg, 91: 111
 Brase ræerne" i kryds og pik", 87: 129
 Brasen, Finn, fotograf, 87: 87
 Brasiliens kyst, 87: 29
 Brattahlid (Grønland), 87: 154
 Braubach, Daniel, 89: 93
 Breininge kirke, 87: 109
 Bretagne, 87: 141
 Breve, København, 88: 153
 Briggs, Joseph, skibber, 91: 48
 Britannia A/S, 91: 83
 Brouwer, Denis de, 89: 151
 Brouwer, G. Francois de, 89: 151
 Brouwer, Guillelmo de, 89: 143
 Brown, herr, 87: 10
 Bruhn, E., revisor, 90: 21
 Bruhn, Karin, 90: 28
 Bruhn, Nis, 90: 113
 Brunet, Pierre, kapt. 87: 52
 Brunet, Pieter, 89: 143, 160
 Brunkulsfragter, 89: 22
 Brunoc, Søren, Maleri af "Selandia" M/S, 91: omslag*
 Brændingsbåd, 91: 95
 Brønnum, Hakon, journalist, 91: 74
 Brügge, 87: 159
 Buckowo, 91: 16
 Budtz, grosserer, 90: 98
 Buenos Aires, 88: 154
 Bugislav (Erik af Pommern), 91: 10
 Bugislav V, 91: 11
 Builly beaf, 90: 140
 Bureau Veritas (Fr. Veritas), 89: 130

- Bushec mål (skæppe 36,35 lit.), 87: 11
 Buskavien (Biscaya), 89: 63
 Buzetot, stålstikker, 89: 37
 Bygge-på-tre metoden, 89: 87
 Byggereglementer, 89: 112
 Bølgelinieteorii, 89: 125
 "Bølgen" M/S af Mårup, 89: 28*
 Børgesen, Fr. Chr., botan., 90: 155

 "C.B. Pedersen", 4 mast. bark, 88: 175
 Caberittbugten, 89: 163*
 Cabral, Petro Alvares, 90: 73
 Cairts (ø), 87: 59
 "Caledonia" H/S, 87: 5-21*; 88: 32
 Caleta Coloso, Panamakan., 88: 118
 Calicut på Forindiens vestkyst, 87: 35
 Canariske Øer, De, 89: 159*
 Canton, 87: 35
 Cap Bojador, 90: 68
 Cap Finisterre, 91: 39
 Cape pigeons, 87: 126
 Capo de Bona Speranza, 88: 85
 Caraiibien, 91: 27??
 "Caramba" sejlkaajak, 88: 6*
 "Carl Johan" brig/skoleskib, 88: 120
 "Caroline" kutter, 90: 150
 Carolinere, 89: 22
 "Carolus Sextus" As. Komp., 89: 148
 Carstensen, A. Riis, 87: 119
 Carøe, Johan Frederik, 90: 115*
 Casse, Peter, købmand/red., 91: 55
 Catamaran, 91: 96
 "Catharina" brigantine, 90: 111
 Catherina, Dona, 88: 75
 "Cathrine von Altona" vestindiefarer, 91: 60
 Catimaran (catamaran), 91: 96
 "Cecilie" af Åbenrå, bark, 87: 118
 "Cecilie" M/Gal. af Egersund, 89:26*
 Cementlaster, 89: 27
 Ceremonier, religiøse, 87: 129
 Ceremonier, verdslige, 87: 128
 Ceylon, 87: 30, 88: 71*
 Ceylon og Indien før 1618, rejser til, 90: 54-91*
 Chagosøerne, 87: 31
 Chanockbankerne, 87: 43
 Chapman, Fr. H., 89: 86
 Chardon, kunstner, 87: 105
 Charleston, 91: 46
 "Charlotte Amalie" As. Komp., 87: 69
 Charlotte Amalie, havn, 91: 65*
 "Charlotte Rhodes"3-mast.skon, 89: 6*
 Charon, 87: 120
 Chelenguerio (sclling), 91: 97
 "Chile" M/S, Ø.K., 88: 133
 Chilesalpeter, 88: 118
 Christensen, Arne Emil, 90: 42*
 Christensen, H.K., kaptajn 88: 123
 "Christian" af Bogense, 3-mastet skonert, 89: 6*
 "Christian" Ostind. Kom., 88: 89
 Christian (VIII), prins, 89: 53
 Christian den Sjette, 87: 22
 "Christian Gottlieb" tremastet galiot, 90: 104*
 Christian II's forordning om vrage 1521, 87: 155
 Christian III, 91: 7
 Christian IV, 87: 66; 89: 62; 91: 37
 Christian IV's rejse til Nordkap 1599, 87: 130
 "Christian IX" S/S, D.F.D.S., 88: 36
 Christian V, 87: 90
 Christian V's Danske lov 1683, 87: 116
 Christian X, 88: 138*; 91: 24
 "Christian X" M/S (Fionia), 91: 31
 Christiansborgs brand, 90: 87
 "Christiansborg" vestind.far., 91: 52
 Christiansborg fort (Accra) 91: 38
 "Christiansborg Slot" As komp., 87: 63
 Christiansen, Andreas, red., 91: 57
 Christianshavn As. Komp., 89: 49
 "Christianshavn", 87: 51
 Christiansted, St. Croix, 91: 38*
 "Christianus Quintus" As.Komp.,87:69
 Christmas, John, flådeofficer, 91: 49
 Churchill, Winston, 91: 24*
 Citrusaft, 87: 106
 Clanlinjen, 88: 182
 Classmans, Jean, styrmand 87:70
 Claudi, C.B., (redningsvæs.), 88: 190
 Clinckaert, Pieter, 89: 160
 Clipperstævn, 89: 124
 Coastere, 91: 84
 Colachel på Malabarkysten, 87: 41
 Cold, Chr., 90: 35
 Coleridge, Samuel Taylor, 87: 125
 Colon, Panamakanalen, 88: 147
 Colpi, 87: 43
 Columbia River, 87: 172
 Commonwealth-landene, 88: 55
 Comorerne (øgruppe), 87: 35
 "Concordia", Kinafarer, 89: 158
 Concordia A/S, 91: 78
 Constanhedas, Fernão Lopez de,90:77
 "Constantia", galiot, 90: 111
 Containerfart, 87: 168-214*
 Containerfart i storm på Stillehavet, af Hans H. Thomsem, 87: 168-214*
 Containerkraner, 87: 172
 Conti, Nicole de, 90: 68
 Contrabras, 90: 133
 Coops, E. & M. (Stadskanaal), 89: 11
 Cornelsen, Catharina, 90: 100*
 Cornelsen, Cornelius, 90: 100*
 "Cornwall," A.E. Sørensen, 91: 79
 Cornwall, 87: 110
 Coromandelkysten, 87: 23, 58*; 88: 72; 90: 55; 91: 95
 Cortemünde, 87: 87; 89: 33; 90: 20
 Cottiarum, fort, 88: 80
 Country-trade, 87: 39
 Crappé, Roland, 88, 86
 Creighton, William, 87: 10
 "Cronprintz Christian", As. Komp., 89: 144
 "Cronprintzen", As. Komp., 89: 156
 "Cronprintzen af Danmark", As. Komp., 89: 157; 91: 95
 Cross-trades (udl. havne), 88:50
 Crozet, 88: 180
 Crumlin-Pedersen, Ole, 90: 21*
 Crévecoeur (fort), 91: 38
 Cuba, 91: 46
 Culebra Cut, Panamakanalen, 88: 118
 Curacao, 91: 65
 Currie & Co., James (Leith), 89: 73
 Cuddy Sark, 88: 158
 Cæcilie, frille, 91: 10

 Da Gama, Vasco, 89: 55; 90: 71
 Da vejene måtte anses for usikre betakkede jeg mig for at rejse, af Kåre Lauring, 90: 54-91*
 Dagbog fra en ostindiefart, 87: 87
 Dagbøger, "København", 88: 153
 "Dagmar" korvet/kadetskib, 89: 50
 Dahl, Andreas Ibsen, skipper, 91: 59
 Dahloff, Johs., 90: 29*
 Dalny, Port Arthur, 88: 148
 Dampfærge, 91: 103

- Dampskibsbillet, 87: 16*
- Dampskibsrutenet, 88: 32
- Dampskibsselskabet Thingvalla, 88: 36
- Dan Motor (A/S P. Jørgensen), 89: 13
- Dane's Island (Kanton, 87: 157
- Danlink-færger, 91: 104
- "Danmark" brig (senter), 89: 87*
- Danmark-Norges kirkeritual af 1685, 87: 155
- "Dannebrog" 3-mast. skon. 91: 80*
- "Dannebrog" bæltbåd, 91: 121
- Dannebrog, rederiet, 88: 43; 89: 75
- Dannesboe, Erik, 90: 27
- Dansborg, fort, 87: 38; 91: 99
- Dansk Asiatisk Kompagni, 89: 142-174
- Dansk Kajak Forbund, 88: 10
- Dansk skibsfart 1870-1940, af Ove Hornby, 88: 31-70*
- Dansk Sojakagefabrik, 88: 148
- Dansk Vestindien, særudst., 90: 155
- Dansk-vestindisk Selskab 90: 26
- Dansk-vestindiske øer, 90: 25
- Danske Petroleum A/S, Det, 89: 5
- "Dar Pomorza" skoleskib, 88: 121
- Darłowo, 91: 7*
- Datolinien, 87: 200
- "David", orl.skib, Ostind. Kom., 88: 89
- Davies, John, 90: 79
- Davy Jones' Locker, 87: 111
- "De 13 søskende", Fejø-åledrivruse af Askø, 90: 19
- De døde Bugt (Bretagne), 87: 141
- "De fire brødre", jagt (halv-model), 87: 234*
- "De tre brødre", galase, 90: 123*
- "De tre prinsesser", As. Komp. 87: 41
- "De Zwarte Leeuw" af Am.dam, 88: 77
- Dead Man's Island, 87: 141
- "Deborah" snov, As. Komp., 87: 59
- Deerns (hamborgske piger), 89: 41
- "Defence", eng. linieskib, 88: 190
- Degerbøl, direktør Jens, 87: 216*
- Den danske besjling af Vestindien og Guinea 1671-1838, af Erik Cøbel, 91: 37-72*
- "Den Dolphyn", fregat, 89: 160
- "Den flyvende titv", As. Komp., 87: 68
- "Den grønne reberbane", vestindiefarer, 91: 60
- "Den norske gut", vest.farer, 91: 60
- Displacement, 89: 117
- Derdeyn, Philippus Jacobus, 89: 151
- Dessau, M., 90: 35
- "Deucalion" S/S, eng., 88: 180
- Deutscher Schulschiff Verein, 88: 121
- Devalueringen 1933, 88: 50
- DFDS, 88: 123; 90: 150
- Diagram over EPIRB system., 88: 213*
- Diarré, 87: 105
- Dias, Bartholomeo, 90: 71
- "Die Einigkeit", brigantine, 90: 111
- "Die Frau Christina", tremastet galiot, 90: 102
- "Die Frau Ingeborg", galiot, 90: 107
- "Die Hoffnung", fregat, 90: 110
- "Die Hoffnung", tremast.gal., 90: 111
- Diego Reis (ø), 87: 33
- Diepen, Gebr. van, 89: 11
- Diesel, Rudolf, 91: 19
- Dieselmotoren, 91: 19
- Dieskau, Hans von, 91: 7
- Djunke, kinesisk, 90: 74*
- "Djursland" M/Gal. af Grenaa, 89: 18*
- Dobbeltkrueskibe, 91: 21
- Dodemansberg (Holland), 87: 152
- Dodman Point (England), 87: 152
- "Dokken", As. Komp., 87: 33
- "Dollar", stålskonnert, 89: 11
- Dommedag til søs, 87: 143
- Donkeymand, 91: 27
- Donner, C.H., reder, 91: 58
- Dooren, Anthonie vankap. 87: 70
- "Dragon", hulk/oil fuel tanker, 88: 128
- Drauger, no. (= dødninge), 87: 147
- Dreyer, J.C.D., reder, 91: 58
- Drijvoet, Bonaventura, 89: 160
- "Dronning Caroline Mathilde", As. Komp., 87: 36
- "Dronning Sophie Magdalene", As. komp., 87: 78
- "Dronningen af Danmark", As. Komp., 89: 156
- Dronningens Håndbibliotek, 90: 87
- Drægtighed, 91: 46
- Drømme, 87: 107
- DSB, 90: 47, 91: 103
- Due, Niels Haagensen, kapt. 87: 33
- "Dunmore", stålskonnert, 89: 11
- Duntzfelt, reder, 91: 49
- Duty-messen, 87: 181
- Dybhavssejlere, Danske, 90: 133
- Dybkjær, Lone, miljøminister, 90: 47
- Dyrborg, Vagn, 88: 151
- Dysenteri, 87: 105
- Død(e)mænd, 87: 147
- Dødedansen, 87: 117*
- Dødemandsbjerg, 87: 152
- Dødedøen, 87: 141
- Dødsdomme, 87: 72
- Dødsraten, 87: 104
- Dødsriger, 87: 140
- Dødsritualer, 87: 159
- Dødssejlere: 87: 147
- Dödmanskår, sv., 87: 152
- Eannes, Gill, 90: 68
- "Earl of Chester", fregat, 91: 49
- East India Comp. (EIC), 88: 84; 90: 78
- "Ebenetzer", brig, 90: 126*
- "Ebenezer", As. Komp., 87: 78
- Eckersberg, C.W., 89: 122; 90: 98
- Eckhausen, Henry, 90: 14*
- Eddaen, 87: 154
- Eden, Richard, 90: 78
- "Edward Bonaventur", eng. ostindiefarer, 87: 104
- Egernsund, 89: 26
- Egils saga, 87: 119
- Eigtveds pakhus, Nicolai, 87: 48*
- Ekcentrikbevægelse, 87: 9
- Ekko fra bantam, af Niels Hartmann, 87: 87-102*
- Ekspeditioner, 91: 45
- "Eksperiment" vestindief., 91: 60
- Eksportruter, 88: 34
- Electromecano, nødsender, 88: 144
- Elefantbjerget (Ceylon), 87: 33
- "Elefanten", As. Komp., 87: 40
- "Elefanten", orl.skib, Ost. Kom., 88: 89
- Elin A/S, 91: 78
- "Elisabeth", vestindiefarer, 91: 60
- "Elisabeth Marie", vestindiefarer, 91: 60
- "Elisabeth og Louise", vestindiefarer, 91: 60
- "Elise Marie", M/Kuf, 89: 15*
- Elphinston, George, kap. 87: 35
- "Elsø", skonnert, 89: 130
- "Emanuel", fuldskib, 90: 113
- "Emanuel", galiot, 90: 107*
- Emigrantlinie, den danske, 88: 36
- "Emma Mærsk" M/T, A.P. Møller, 88: 59*

- "Emmy" M/Sk., 89: 11
- En gruppe portrætter af søens folk og skibe fra 1700-årenes slutning, af Hanne Poulsen, 90: 92-132*
- En museumsmands erindringskavalkade. Handels- og Søfartsmuseet gennem 30 år, af Henning Henningsen, 90: 7-34*
- Englandsruterne, 88: 35
- "Enigheden", vestind. farer, 91: 55
- EPIRB systemet (Emergency Position Indicator Radio Beacon), 89: 213*
- Erathostenes og Strabos verdenskort, 90: 59*
- Erichsen, Georg, ingeniør, 91: 22
- Erik af Pommerns barndomshjem i Darłowo, af Michael Andersen, 91: 7-17*
- Erik af Pommerns Kammer, 91: 12*
- Erik I af Pommern-Stolp, 91: 16*
- Eriksen, G., ingeniør, 91: 22
- Erikson, Gustaf, 88: 132
- Erindringer fra en Reise som 1ste Styrmand med Fregatten "Havfruen" fra Hjemstedet til Java og Retur i Aarene 1876-77, af Otto Søtoft. (Redigeret af Hanne Poulsen), 90: 133-152*
- Erindringer, "København", 88: 153
- "Erstatning", vestindiefarer, 91: 60
- Eryk I, 91: 16*
- Esbjerg, 88: 33
- Esbjerg dokhavn, 88: 34
- Esbjerg-Harwich, 88: 34
- Esbjerg-Thameshaven, 88: 34
- Esplanaden (A.P. Møller), 89: 80*
- "Ester" af Svendborg, 89: 10*
- Estrup, Frank, 90: 29
- Et rederikontor år 1888, af Kåre Lauring, 89: 73-82*
- Eufemismer for døden, 87: 111
- "Eva", 3-mast. skonnert, 89: 6*
- Eventyrskrønen om "det store skib", 87: 143
- Evert, 89: 21
- Fabeldyr, 90: 57*
- Fabritius, Maria Barbara, 89: 147
- Fabritius, Michaël & Johan Friederich Wever, 89: 162
- Fairplay, søfartsblad, 91: 23
- Faktori i Kanton, danske, 89: 155
- Faktorer, 89: 148
- Falck's redningskorps, 88: 211
- Faldbåden, 88: 191*
- "Falken", kongeskib, 89: 53
- Falklandsøerne, sejlad på, 91: 85
- Falmouth for ordre, 88: 173
- False Bay, 87: 29; 89: 156
- Falster, 90: 150
- "Familiens lykke" M/Tjalk, 89: 10*
- Fanø, 87: 155
- Fanøbarker, 89: 3
- Fartøjsbevaring i Danm., 90: 48*, 155
- Farum sø, 88: 9
- "Favell", 3-mast. stålbark, 88: 125
- Feber, gul, 87: 105
- Feddersen, familien, 91: 64
- Fejøl, 90: 18
- "Felicitas", brigantine 90: 111
- Femern, 87: 155
- Femmastet bark m/s "København", af Hanne Poulsen, 88: 115-187*
- Fenger, Svend, kapt. 87: 62
- "Fennia" 4-mast. stålbark, 88: 125
- Fernando do Noronha, 89: 158
- Festersen, Hans Peter, 90: 96*
- Fetlar (Shetlandsøerne), 87: 63
- Feüerabend, Sigmund, 90: 82
- Fiddler's Green, 87: 111
- Finkenæt, 90: 135
- Finland-Amerika Linjen, A/B, 91: 35
- Finska Skolskeppsrederiet AB, 88: 125
- Finska Ångfartygs Aktiebolaget, 88: 125
- Finsteen, Jens, 90: 115*
- "Fionia" M/S, ØK, 91: 31
- Fischer, Niels, tatovør 87: 149
- Fiskefartøjer fra Goa og Cochin, 90: 64*
- Fiskeform, 89: 100
- Fiskeri- og Søfartsmus. i Esbjerg, 90: 43
- Fladstrand, 87: 52
- Flagdiskriminering, 88: 46
- Flagkipning, 89: 58
- Flamske Øer, De (Azorerne), 87: 27
- Flekkerøhavet (Norge), 87: 70
- Flesbayen, 87: 62
- "Flora", 5-mast., Ø-K., 88: 158
- Florissante handelsperiode, 91: 37
- Flyvende Hollænder, Den, 87: 119*
- Flådens Leje, 91: 61*
- Fokkemast, 88: 140
- Fond, A.P. Møller og hustru Chastine McKinney Møllers, 87: 3
- Fonteyn, Abraham, 88: 78
- Forbindelsesstænger, 87: 9
- Foren. Dampsk. Selskab, Det, 88: 34
- Forenede Nationer (FN), 88: 199
- Foreundermærsejl, 88: 141
- Forlis, 87: 62; 88: 188*; 89: 22, 153
- Forråber, 89: 42
- Fortid, nutid og fremtid. Betragtninger i anledning af Handels- og Søfartsmuseets 75-års jubilæum, af Hans Jeppesen, 90: 35-53*
- Foto-collage (The Sailor's Grave), 87: 134*
- Fragtindeks, 88: 50
- Fragtnævn, 88: 44
- "France" (I-II), bark, 88: 129
- Frandsen, Svend: Sejljakker i Danmark, 88: 5-30*
- "Fredensborg", vestind.farer, 91: 52
- Frederichsen, Frederik: 50 år med danske motorsejlere, 89: 3-31*
- Frederichsen, Frederik, 90: 26
- Fredericii, Cesare de, 90: 77
- "Fredericus Quartus", As.Kom., 87: 53
- "Fredericus Rex Suecia", Bengalenfarer, 89: 150
- Frederik III, 91: 37
- Frederik IX, Kong, 90: 29
- "Frederik og Louise", As.Ko., 87: 78
- Frederik V's fødselsdag, 89: 49
- Frederik V's søkrigsartikler 1752, 87: 130; 89: 34
- Frederik VI's forordning af 1810, 87: 156
- Frederik VII, 89: 53
- Frederikshald-Buenos Aires-Port Adelaide-Falmouth, 88: 123
- Frederikshavn Værft & Flyde dok, 88: 48; 91: 84
- Frederikshavns Jernstøberi, 89: 13
- Frederiksnagore, 87: 30
- Frederiksted, St. Croix, 91: 62*
- Fredfeldt, Knud, 90: 26
- Frees, Hermann, 90: 122
- Fregatter, 90: 133
- "Freia" af Rønne, 2-mast.skonn., 89: 4*
- "Freia", bark af Stavanger, 89: 67

- "Freia", orlogsfregat, 90: 123
 "Freia Rønne", 2-mast.skon., 89: 4*
 French Island (Kanton), 87: 157
 Freyer, Kurt, 90: 94
 "Fri", sejlkajak, 88: 12
 "Friederichsstæd", vestindiefarer (konstr.tegning), 89: 94*
 Friedrich August II, 87: 64
 Friedrich Wilhelm IV, 91: 15
 Friedrich, kejser, 91: 16
 Friends of Denmark Societies, 90: 26
 Frihandelsprincippet, 88: 55
 Friis, Jacob, købmand/reder, 90: 126
 Friis-Petersen, Jens, 90: 26
 Fritsmann, maler, 87: 17
 Froissarts Krønike, 89: 61
 Frost, Lorenz Johannes, 90: 122*
 Frugtfart, 88: 60
 Frydeskrigsceremonien, 89: 33
 Frémillière, kaptajn, 89: 163
 "Fuchs", damplogger, 89: 23*
 Fugle i overtroen, 87: 124
 Fugløer, 87: 100
 Funch, D.H., 89: 84
 Funder, Jørgen R., letmatr., 88: 153
 Funder, Torkild Reedtz, 89: 174*
 Fur havn, 90: 42*
 Fyldespanter, 89: 86
 Fyldighedscoefficient, 89: 120
 "Fænø", sejlkajak, 88: 6*
 Færgfolk ved Helsingør år 1989, af Hans Jeppesen, 91: 103-117*
 Færgpenge, 87: 120
 "Færø" orlogsskib, 87: 67
 Færøerne, 87: 26
 Fødevand, 87: 13
 Fødeventiler, 87: 13
 Føhr, 87: 118
 Fønicien, 90: 56
- Gabe, J.F. skibsfører, 91: 30*
 Gabon, 87: 68
 "Galathea", korvet, 89: 119; 91: 96
 Galeaser, 90: 116
 Galioter, tremastede, 90: 107*
 Gallionsfigur biskop Absalon, 88:127*
 Galopernes fyrskib, 90: 138
 Gama, Vasco da, se da Gama,
 Gangesfloden 87: 40*
 Gangskiftning, 87: 9
 Gangspil, 87: 55
- Gangway, 91: 105
 Gantrykraner, 87: 172
 Garben, Johan, rebslagerm., 90: 113
 Gautreks saga, 87: 120
 Gdansk, 91: 7
 Gedser-Warnemünde, 88: 41
 "Geiser" S/S, D/S Thingvalla, 88: 39
 Generalarrangement for M/F "Kronborg", 91: 105*
 Generaltoldkammeret, 91: 53
 Genfærd, 87: 107
 Gengangere om bord, 87: 146
 Gennegat (farvand), 87: 43
 Gentofte kirke, 87: 153
 Genua, 91: 26
 "Georg" S/S af København, 90: 135
 "Georg Stage" skoleskib, 88: 120
 Georg Stages Minde, stiftelse, 88: 120
 "Georg Washington". am. fregat, 89: 67
 Germania-Værftet, 89: 26
 Gerner, Henrik, 87: 85
 Ghana, 91: 39
 "Gideon" orlogsskib, 90: 47; 91: 119
 Gilberts, Humphrey, 90: 79
 Gjedde, Ove, 88: 71*; 90: 69
 "Gjedser" H/S, 88: 41*
 "Glenard", fuldskib/bark, 88: 126
 Glødehovedmotorer, 89: 13
 Glückstadt, V., 90: 35
 Glückstadt-Barbados, 91: 37
 Goa, 87: 66; 88: 108
 Gore-Tex, 88: 197
 Gornitzka, C.A., 88: 6*
 Gotland, 91: 10
 Govern Island, New York, 88: 205
 Grabow, 88: 71
 Grandjean, Louis E., 90: 23
 Granhof, Leif, elev, 88: 159
 Grav, Sømandens våde, 87: 103-167*
 Grave Island (Zanzibar), 87: 157
 Gravindskrifter, 87: 158
 Great Bank (Newfoundlandbankerne), 87: 142
 Greenoch, 87: 6
 "Grev Bernstorff", Selby & Terborch, 91: 48
 "Grev Laurvig", As. Komp., 87: 49
 "Grev Moltke", As. Komp., 87: 41
 Grevens Fejde 1536, 91: 8
- "Grevinde Moltke", As. Komp., 87: 35
 "Grevinden af Laurvig", vestindiefarer, 89: 57
 Gribel, Rud. Christ., reder i Stettin, 89: 78
 Griis, Nils, gesandt i Haag, 89: 156
 Grimsta, A. Evensen, kapt. 87: 62
 Groningen-provinsen (Hol.), 89: 9
 "Grossherzogin Elisabeth", fuldriger/skoleskib, 88: 121
 Gruelund, P.A., statslods, 90: 26, 133
 Grønlandshavet, 87: 118
 Gréhan, A.: La France Maritime I (Paris 1852), 87: 105
 Grágás, islandsk lov, 87: 154
 Guadeloupe, 91: 46
 Guano, 88: 118
 "Guden-Aae", brigantinc, 90: 122*
 Gudim, kunstner F., 87: 105
 Gudveg, 87: 127
 Guineabugten, 87: 68
 Guineafarten, 91: 37
 Gul feber, 87: 105
 "Guldborg", M/Tjalk, 89: 12
 Guldkysten, 91: 38
 Guldring i øret, 87: 106
 Gummiredningsflåder, 88: 200*
 Gummiredningsslidske, 88: 202*
 Gunterrig, 88: 15
 Gunung Karang (bjerg), 87: 95
 Gyldenløve Christian, greve 89: 64
 Gyldne sols ridderorden, Den, 88: 100
 Gyrostabilisator, 87: 204
 Gøbel, Erik: Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1732-1772, 87: 22-86*
 Gøbel, Erik: Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838, 91: 37-72*
 Gøthche, Morten, 90: 21
 Göteborg, 91: 34*
- H/S "Caledonia", af Paul Bell, 87: 5-21*
 Haas, Hand de, 88: 83
 Haas, Jan de, 88: 100
 Haderslev Kalkværk, A/S, 89: 15
 Hades, dødsriget, 87: 148
 Hadji, sultan, 87: 90
 Haga, Eivind, overlæge, 87: 164
 Hage, Jens F., grosserer, 91: 67

- Haiti, 91: 46
Hajer, 87: 136
Hakluyt, Richard, 90: 79
"Halesius" S/S, Clanlinjen, 88: 182
Halifax, 88: 39
Halley, David, 91: 19
Halmstadbugten, 89: 46
Hals, 87: 52
Hals (halsbarmline), 88: 22
Hamborg-Amerikalinjen, 91: 31
Hamel d'ú Monceau, d'ú se Monceau, d'ú Hamel d'ú
Hamlet, 89: 64
Hammer, A.A., 2. maskinm., 91: 22
Hammer, J., maler, 87: 40
Hammeren ved Sandvig, 88: 116
Handels og Kanalkompagniet, 91: 52
Handels- og Søfartsmuseet, 90: 7-53*
Handelsekspedition, 91: 37
Handelsflådens Velværdsråd, 90: 27
Handelsknudepunkt på St. Eustatius, 91: 44
Handelsloger, europæiske, 87: 58*
Handelssøfart, 90: 93
Handelstomnagen, 88: 31
"Hanne S", coaster, 87: 169
"Hans Peter", fragtskib, 89: 20*
Hanseatische Motorengesellschaft (Ber-
gedorf), 89: 13
Hanseforbundet, 91: 11
Hanseskøbmænd, 87: 159
Hansen jr., Johan, gross. 89: 73
Hansen sen., Johan, generalkonsul, 89: 73*; 90: 35*
Hansen, Aage, telegrafist, 88: 181
Hansen, Anna Margrethe, 90: 116*
Hansen, bogholder, 89: 73
Hansen, C.K., kontorstaben, 89: 77*
Hansen, C.K., reder, 88: 37; 89: 73
Hansen, Carl, 89: 75
Hansen, Cathrina Maria, 90: 110*
Hansen, Christen, skipper, 87: 162
Hansen, Emil, billedhugger, 88: 127
Hansen, Gøde Elisabeth, 90: 110*
Hansen, H. Peter, 89: 103
Hansen, H.A., reder, 91: 76
Hansen, Hans Christian, købmand og agent, 90: 114*
Hansen, Hans J., tatovør, 90: 26
Hansen, Jacob, købmand, 90: 110*
Hansen, Jan, skipper, 91: 48
Hansen, Johan Fr., vejer, 90: 116*
Hansen, Johnna, 90: 7*
Hansen, Jørgen, sognepræst, 90: 110*
Hansen, Knud E., 90: 18
Hansen, Maren Frandsine, 90: 116*
Hansen, Marius, skibsfører, 91: 73
Hansen, N.F., Odense, 89: 130
Hansen, Niels, skipper, 91: 60
Hansen, Olof, vicekonsul, 89: 73*
Hansen, Rasmus, købmand, 90: 116*
Hansen, Robert, gross., 89: 73
Hansen, Thomas, 90: 115
Hansen, Victor, Ill. idrætsbog, 88: 13
Hansen, Vilh. Aug., reder, 91: 59
Hansen, Willie C.K., 90: 32
Hapag, tysk rederi, 88: 36
Harbin, Manchuriet, 88: 148
"Hardy" M/Tjalk, 89: 10*
Harhoff, Preben, skibsreder, 89: 73
Harpse, formand, 89: 76
Hartmann, Niels, Ekko fra Bantam, 87: 87-102*
Hasanuddin, sultan Maulana, 87: 97
Hassing Jørgensen, 90: 35
Hasslöf, Olof, 89: 85; 90: 24
Havanna, 91: 46
Havets stjerne, 87: 112*
"Havfruen", fregat, 90: 133-152*
"Havfruen", orlogsfregat, 89: 53
Havstrømme, 87: 30
Havuhyrer, 87: 108
Hazekekanalen, 87: 43
"Hazewind", holl. jagt, 88: 78
Hebriderne, 87: 126
Heicken, familien, redere, 91: 60
Heineth, C.F., 89: 73*
"Heinrich et Maria", brigantine, 90: 111
Hekla, 87: 151
"Helena", brigantine, 90: 111
"Helene Charlotte", galeasc, 90: 116*
"Helgenæs", damper, 89: 16*
Helgoland, Slaget ved, 89: 47
"Hellig Olav" S/S, Skan.-Am. 88: 55*
Helsingør, 87: 155; 89: 76; 91: 7
Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, 88: 48; 89: 3
Helsingør Kommunes Museer, 91: 103
Helsingør-Helsingborg overfarten, 90: 47, 154; 91: 103-117*
Hendriksen, Halfdan, 89: 75
Hendriksen, Johnna, 89: 180*; 90: 7*, 91: 121*
Henningsen, Elisabeth, 90: 20*
Henningsen, Henning: Sømandens vådc grav, 87: 103-167*
Henningsen, Henning: Hurra! Om sømandens hilsekikke og honnor til søs, 89: 32-72*
Henningsen, Henning:
En museumsmands erindringskavalkade. Handels- og Søfartsmuseet gennem 30 år, 90: 7-34*
"Henriette" af Hamburg, 88: 125*
Henrik Søfareren, prins, 90: 70
Henriksen, Per, reder, 91: 84
Henry, W.F., fotograf, 87: 134
Herjolfnæs (Ikigait), 87: 127
Herodot, 87: 154; 90: 56
"Hertogh van Lorraine", Kinafar. fra Oostende, 89: 153
"Herzogin Cecilie", 4-mastet fuldskib/skoleskib, 88: 121
"Hester Maria", fregat, 91: 49
Heysel, Johan, 90: 111
Heysel, Maria, 90: 105*
Heysel, Heinrich, 90: 111
Hielte, Niels Olsen, kapt., 87: 57
Hilsekikke til søs, 89: 32-72*
Hindsholm, 87: 156
Hippalos, 90: 60
Hirtshals havn, 88: 208
Hirtshals-Kristiansand, 88: 208
Hirtsholmene, 87: 152
Hjemrejse, 87: 54
Hjemrejsevimpel, 89: 62
Hjerting-Lowestoft, 88: 33
Hjordkær kirke, 90: 95
Hjortspringbåden, 91: 95
Hjuldampere, 88: 32*
Hjulslib, 87: 5*
Hlér (Hlér-ey = Læsø), 87: 141
Hoffmann, F.J., skibsbygm. 89: 14
Hohlenberg, F.C., 89: 110
Holbein den yngre, Hans, 87: 117
"Holger Danske", M/F, 91: 104
Holm, K.F., maskinchef, 91: 22
Holmens Skibsbyggeri, 89: 83
Holt & Co., Alfred, rederi, 88: 178
Holt, Lorenz Asmussen, 90: 113
Holten, J.V., maskinassistent, 91: 22

- Homers Odysse, 87: 119
Honnør til søs, 89: 32-72*
"Hoof", galeot, VOC, 89: 156
"Horatius" S/S, hvalfanger, 88: 178
Hiorats Oder, 87: 148
Horats, romersk digter, 87: 131
Horisontspejle, 87: 36
Hornby, Ove: Dansk skibsfart 1870-1940, 88: 31-70*
Hornbæk, 87: 152
Hornslyd, Jens, kapellan, 90: 116
Houtmann, Cornelis, 90: 81
Howden Dock, Newc. on Tync, 90: 143
Huglifloden i Gangesdeltaet, 87: 41
Hulst, Gerhard (holld. gen.), 88: 94*
Hurk, Pieter van, 89: 143*
Hurra! Om sømandens hilsskikke og honnør til søs, af Henning Henningsen, 89: 32-72*
Hurrarulle, 89: 44
Husflid, maritim, 91: 113*
Huth, kapt., 87: 43
"Hval I", sejlkajak, 88: 8*
"Hval II", sejlkajak, 88: 19*
Hvalbåde, 90: 148
Hvalfangere fra øen Føhr, 87: 118
Hvalfangerøer, 87: 158
Hvedefarten, 88: 118
"Hvidbjørnen", fiskeriinspektionsskib, 88: 215
Hvidt, L.N., grosserer, 91: 58
Hvirre (virre), 89: 47
Hækbordsskib, 90: 111*
Høflighedsceremonier, 89: 32
Højby kirke, 90: 32
Højrup, Ole, 90: 22
"Håbet", vestindiefarer, 91: 60
Høgborgs, 87: 7
- ICMM, se International Congress of Maritime Museum
Ikigait (Herjolfnæs), 87: 127
Ilandsættelse (marooning), 87: 116
Idebrand, den store københavnske, 90: 86
Ilden (Ilha do Fogo), 87: 142
Ile de Sein (Dødeøen), 87: 141
Ilha do Fogo (Ildøen), 87: 142
Illustreret Tidende, 87: 16; 91: 103
IMCO, se International Maritime Consultative Organisation
- IMO, se International Maritime Organisation
IMOSAT (IMO Search and Rescue Manual), 88: 203
Import af bomuldstekstiler, bengalsk salpeter og peber m.m., 87: 23
Indenrigsruter, 88: 34
Indiefarten, 87: 22
Indien før 1618, rejser, 90: 54-91*
Indiske farvande, 87: 24*
Indiske Ocean, Det, 87: 30; 91: 95
Indre passage til Indien, 87: 30
"Industria", brigantine, 90: 111
"Industria", galiot, 90: 107
"Ingolf", inspektionsskib, 88: 207
International Congress of Maritime Museums (ICMM), 90: 25
International Maritime Organisation, (IMO), 88: 199
International Maritime Consultative Organisation (IMCO), 88: 199
Intra-asiatiske handel, 87: 39
"Irisine", vestindiefarer, 91: 60
Irland, 91: 46
"Irmgard" M/Gal. af Graasten, 89: 23*
Irrawaddafloden, 90: 69
Isbjerger, 88: 178, 189
Isbrandtsen-Møller Company, (IS-MOLCO), 88: 58
Islands of the dead, 87, 141
Isle de Bourbon, 87: 30
Isle de France, 87: 30
ISMOLCO (Isbrandtsen-Møller Company), 88: 58
ISS-koncernen, 91: 104
- Jacobsen, ingeniør, 91: 22
Jafnapatnam på Ceylon, 87: 59; 88: 73
Jakarta, 87: 87; 90: 144*
Jamaica, 89: 63
Jamestown, St. Helena, 90: 148
Jans, lodsboholder, 89: 76
Java, 87: 87; 88: 159; 90: 133-152*
Jelling, 87: 162
"Jens Nielsen", thurin.skon., 89: 129*
Jensen, Adolf, overværkfører, 91: 22
Jensen, Chr., ingeniør, 91: 22
Jensen, Ingvar, kasserer, 91: 73
Jensen, Poul, kaptajn, 87: 32, 49
Jensen, Thor Bro, 2. styrm., 88: 176
Jeppesen, Hans: Fortid, nutid og fremtid. Betragtninger i anledning af Handels- og Søfartsmuseets 75-års jubilæum, 90: 35-53*
Jeppesen, Hans, Færgfolk ved Helsingør år 1989, 91: 103-117*
Jeppesen, Hans: Knud Klem, 88: 2-4*
Jeppesen, Hans: Tage Madsen, 87: 2-3*
Jernbanefærger: 91: 103-117*
Jern- og stålskibsbygning, 89: 7
Jerseyhuset (v. Thømsen), 87: 10
Jespersen, H., 90: 29
Jessen, Jes, 90: 93*
Jessen, Metta (f. Bahnsen), 90: 98
Jessen, Peter, 90: 94*
Jiggermast, 88: 140
Johanna (by og ø), 87: 35
"Johanne Marie", fregat, 91: 49
Johannessen, Sven, 90: 17*
John Wood & Co.'s Værft, 87: 6
"Johanna 2", jolle, 91: 121*
Johnsson, rederi, Sternhagen Co. Göteborg, 89: 78
Jomfrurejse, "Selandia" M/S, 91: 24
Jonnard, fransk kunstner, 87: 125
Jordan af Severac, 90: 66
Jordfæstelsesformularer, 87: 132
"Josephat", orlogsskib, 90: 47; 91: 119
Jubelrulle, 89: 44
Jubilæum, Handels- og Søfartsmuseets 75-års, 90: 35-53*
Judichæer, skibskonstr., 89: 157
Juel-Brockdorff, Niels, baron, 88: 133
Juhl, Erling, maler, 88: 211
Julemærket 1922, 88: 153*
"Junce" A/S, australsk, 88: 182
"Jungfer Christina", galiot, 90: 107
"Jylland" H/S, D. Da. Postvæs., 88: 33
"Jægeren", brigantine, 91: 38*
Jønke, V.C.A., 90: 35
"Jørdahl" M/Gal., 89: 18*
Jørgensen, Hans Henning, 90: 17
Jørgensen, O.E., overing., 91: 22
Jørgensen, Svend, 90: 27
- Kaarsgaard, Niels Kaspersen, 91: 57
Kajakker, 88: 5-30*
Kajaklejr, 88: 26*
Kalfatremanden, 87: 122
"Kalmas" M/Kuf, 89: 15*
Kalkmaleri, 87: 109*
Kalliaturtæ (rødfarvetæ), 87: 40

- Kalmebæltet, 87:68
 Kalundborg Skibsværft, 89: 19
 Kanalen, 87: 26
 Kanalkedel, 87: 7
 Kanariske Øer, De, 87: 27
 Kandy, 88: 73
 Kanoer, 88: 5-30*
 Kanton, 87: 157; 89: 155*
 Kap Agulhas, 87: 61
 Kap Comorin, 87: 33, 47*
 Kap det gode Håb, 87: 27; 88: 85; 89: 154
 Kap det gode Håb-Trankbar, 87: 54
 Kap det gode Håb-Skt. Helena, 87: 34
 Kap Farvel, 87: 49
 Kap Horn-skipperne, 87: 126
 Kap Verde (på Afrikas kyst), 87: 27
 Kapere, engelske, 87: 42
 Kapsejladser, 88: 158
 Kapstaden, 87: 27
 Kaptajnsinstrukserne, 87: 24
 Kapverdeø.-Kap det gode Håb, 87: 54
 Kapverdiske Insuler, De, 87: 27
 Karaiturai vallalans, 91: 100
 Karaiwan, fiskerkaste, 91: 100
 Karavane, 90: 66*
 "Karel van Lorrceyen", kaprer, 89: 160
 "Karl Johan" M/S af Hadsund, 89: 28*
 Kastevæsen, indisk, 91: 100*
 Kattegat, 87: 25
 Kayser, C.V., ingeniør, 91: 22
 Kedel, 87: 8*
 Kerela, Sydindien, 91: 71??
 Kerguelenøerne, 88: 180
 Kerterminde Skipper Ligbærer Laug, 87: 156
 Kerteminde, 87: 156
 "Keyzerinne" af Oostende, 89: 148
 Khrisnafloden, 90: 68
 Kiel, 91: 31
 Kiel-København, fartplanen 87: 20
 Kieler-galeaser, 89: 26
 Kieler-kanalen, 89: 15
 Kieler-regatta, 91: 31
 Kielerfreden, 87: 72
 Killer-whales (spækhuggere), 87: 174
 "Kim Ral", sandpumper, 89: 16*
 Kimingsrundingen, 89: 107
 Kinafart, 89: 142
 Kinatogterne, 87: 23
 Kinesiske Hav, det, 88: 149
 Kingo, Thomas, 87: 133
 Kinesale (irsk havn), 89: 154
 Kipning, 89: 58
 Kirkwall, 91: 35
 Kjærøe, Morten, 90: 27
 "Kjøbenhavn" H/S, 88: 41*
 Klabaütermanden, 87: 122*, 144*
 Klampbygning, 89: 83
 Klamper, 89: 91
 Klein, Peter, skipper, 91: 59
 Klem, Knud, 88: 2-4*; 90: 7*
 Klem, Ollis, 90: 15
 Klinkbygning, 89: 89*
 Klædekölle, 88: 135
 Kløvborgs rederier, 89: 11
 Knauer, G.N., reder, 91: 58
 Knud Klem, af H. Jeppesen, 88: 2-4*
 Knudsen, A.V., skibsfører, 90: 35
 Knudsen, Carl J.L., skibsf. Ø.K., 88: 158
 Knudsen, Ivar, direktør, 91: 20
 Knudsen, J., skibsfører, 89: 26
 Koch, C.P.A., dampskibsreder, 88: 33
 Koch, H. Heinrich, 90: 99
 Koch, Hans Jesper, 90: 103
 Koch, Maria (f. Petersen), 90: 99*
 Koch, Metta, 90: 103*
 Koch, Peter Hansen, skipper, 91: 58
 Koch, L.N., 89: 75
 Koen (tågelur), 90: 10
 Kofilnagle, 88: 163
 Kofoed, Hans P., reder, 91: 56*
 Kokusreb, 91: 97
 Kolera, 87: 105
 Komité, Handels- og Søfartsmuseets, 90: 36*, 48
 Kommandørgravsten, 87: 162
 Kommercekollegiet, 91: 39
 Kommercelester, 91: 53
 Kondensator, 87: 15
 Kongelig Grønlandske Handel, 91: 36*
 Kongelig Guineiske Handelsdirektion, 91: 37
 Kongelig Oktrojerede Vestindiske Kompagni, Det, 91: 27??
 Konge. grønlandske Handel, 91: 77
 "Kongen af Asanthe", vestindiefarer, 91: 60
 "Kongen af Danmark", kinaf., 89: 153
 Konstruktionsmålesystemet, 89: 99
 Kontrahering, 89: 22
 Kontravægte, 87: 9
 Koordinater, kurvens, 89: 121
 Kopper, 87: 105
 Kopra, 88: 157
 Korsfarere, danske, 89: 38
 Korsfæstelsen (Tatovering), 87: 149:
 Kort over Caraibien, 91: 45*
 Kortskitse, Macao, 89: 163*
 Kotte (Ceylon/Sri Lanka), 88: 73
 Kottiarum (Ceylon), 88: 78
 Kouse, 90: 137
 Krabbe, F.K., skibskonstr., 87: 55
 Kragelund, ekstrakustode, 90: 41*
 Kragerup, Christian Friis, 88: 89
 Kragh, B.A.J., maskinass., 91: 22
 Kralik, Heinrich von, marinemaler, 89: 48*
 Kraelbygning, 89: 90
 Krig, 87: 67
 Kris, 87: 100
 Kristiansands Dampskibsselskab, 88: 208
 Kroese, Hendrik (Hoogezand), 89: 11
 Krogen, 91: 7-17*
 Krøhn, Hans, reder, 91: 58
 Kronborg, 87: 26; 89: 54*; 91: 7-17*
 "Kronborg" M/F, 90: 47, 154; 91: 103-117*
 Kronborg-Kapverdeerne, 87: 54
 "Kronen" S/S, 90: 150
 "Kronprinsen" As. Komp., 87: 26
 "Kronprinsen af Danmark" As. Komp., 87: 35
 "Kronprinsesse Louise" S/F, 91: 103
 "Kronprinsessen af Danmark" As. Komp., 87: 32
 Kronstadt-Vladivostok, 90: 133
 Kruppværftet i Kiel, 89: 19
 Kruse, mons., 87: 94
 Krydsmaat, 88: 140
 Kuffer, 89: 9
 Kulforbrug, 87: 12
 Kullen, 87: 26
 Kullosning, 90: 146
 Kurantbanken, 89: 147
 Kursstyrer, automatisk, 87: 204
 Kurvens koordinater, 89: 121
 Kusk Jensen, Jens, kaptajn 90: 9
 Kveldulf, høvding, 87: 119
 Kvæsthusbroen, 88: 41*; 90: 137*
 Kystvellaer, 91: 100
 "København" 5-m. bark m/s, 115: 187*

- "København" As. Komp., 87: 40
 "København" Ostind. Kom., 88: 89
 "København"s position, 88: 179*
 København-Frederikshavn, 88: 41
 København-Kiel, fartplanen, 87: 20
 København-Kolding, 88: 41
 København-Malmø, 88: 41
 København-Newc. on Tync, 90: 135
 København-Randers, 88: 41
 København-Århus, 88: 41
 København/Havre-Rouen via Göteborg, 89: 78
 København/Limfj./Thisted, 88: 41
 Københavns Frihavn, 88: 54*
 Køge Værft, Skibs- & Ma.byg., 88: 48
 Køleskib, 88: 60*
 Køllængde, 89, 100
 "Kärnan" M/F, 91: 104
 Königsberg, 88: 34
- "L'avenir" 4-mast. stålark/belgisk skoleskib, 88: 146
 "L'union" fr. country-trader, 89: 163
 "Laarburg Gallej" da.Guineaskib, 89: 153
 Laeisz, F., reder i Hamborg, 88: 118
 Lambertsen, frødrene, 87: 158
 Land's End, 87: 110
 Landkendinger, 87: 26
 Landmandsbank, Den danske, 88: 53
 Landtoninger, 87: 53*; 89: 159*
 Langclinic, 91: 23
 Langclinekajen, 88: 51*; 91: 23
 Lanoy, Carolus van, 88: 79
 Lansweert, Andreas, 89: 151
 Lappegrund fyrskib, 89: 76
 Larsen, Erik J., 88: 167-68*
 Larsen, Kay, 90: 9
 Larsen, Lars, reder, 91: 54*
 Lasboom, John Mathias, kapt., 87: 50
 Lastdragere, 89: 3-31*
 Lauring, Kåre: Da vejene måtte anses for usikre betakkede jeg mig for at rejse, 90: 54-91*
 Lauring, Kåre: Et rederikontor år 1888, 89: 73-82*
 Lauring, Kåre: Marchelis Michielsz Boschouwer - imperiebygger eller svindler, 88: 71-114*
 Lauritzen, D., trampreder, 88: 48
 Lauritzen, J., reder, 88: 43
- "Leif" M/Galease, af Aarhus, 89: 16*
 Leith, 88: 115
 Lemvig, Anders, Dr., 90: 85
 Libau, 88: 34
 Lig i lasten, 87: 116
 Lig-Lodin, 87: 154
 Ligild eller nåild, 87: 108
 Liglys, 87: 148
 Ligrøvere, 87: 150
 "Limfjorden" S/S, 88: 41*
 Lindeman, Jan Leendersen, 87: 70
 Lindersnæs i Syd norge, 87: 26
 Lindinger, Asger, reder, 91: 84
 Linierederier, 88: 32
 Linschoten, Jan Huyghen van, 90: 79
 Lintrup, Christian, 89: 158
 "Lisbeth" 4-mastet bark af Hamborg, 89: 48
 "Lisbeth Munch" M/S af Hasle, 89: 25*
 Lissabon, 87: 50
 Litografi af D. Monies 1834, 87: 18*
 "Lituania" M/S, Ø.K., 88: 158
 Livbåd, 88: 197
 Liverpool, 88: 174
 Livorno, 89: 67
 Livsstraffe, 87: 72
 Locker, Davy Jones', 87: 142
 Lodin (Lig-Lodin), 87: 154
 Løgbøger, "Cutty Sark"s og "Thermopylæ"s, 88: 158
 Loge i Calicut, den danske, 87: 35
 London, 91: 24
 London-Margate, ruten, 87: 7
 Long Reach (v. Themsen), 87: 10
 "Lorence" M/Gal., 89: 20*
 Lowestoft-Hjerting, 88: 33
 Lubber Land (dødsrige), 87: 143
 "Ludevicus Rudolphus", galiot, 90: 107
 Luftfartens Redningscentral (RCC), 88: 206
 Luggere, 89: 22
 Lumskebugten, 89: 81
 Lund, E.F.S., 90: 8, 35*
 Lund, Jens, Calif. kaptajn, 89: 4
 Lund, Knud, letmatros, 88: 116
 Lustratio (renselse), 87: 115
 Luxdorph, B.W. (embedsm.), 87: 52
 Lyngby radio, 87: 208; 88: 180
 Lænsepumper, 87: 55
- Læseilsspirene, 90: 142
 Læsø, 87: 138; 89: 153
 Løgstør, 89: 11
 Løjt, 90: 107
 Løkken Vejkro, 90: 42
 Løsen, 89: 56
 Løvejergtet (Ceylon), 87: 33
 Lübeck, 87: 159
 Lütken, Johannes, 90: 150
 Lütken, Mathias, tegner, 90: 150
 Lütken, Otto Diderik, 90: 150
 Lévi-Strauss, Claude, antr., 87: 101
 Löhrl, F.C., maler, 90: 98
 M/S "Selandia" Danmarks første motorskib, af Paul Bell, 91: 19-36*
- Mac Gregor, John, 88: 5
 Macao, 89: 163
 Mac Gregor, herr, 87: 12
 Madagaskar, 87: 35; 88: 159
 Madeira, 87: 29; 91: 46
 Madras, 87: 42; 91: 100
 Madsen, Filert, skibskaptajn, 90: 96*
 Madsen, Tage, 87: 2-3*; 90: 29
 Madtzen, Bertel, 91: 37
 Madtzen, Lars, 91: 37
 Maersk Line, 88: 58
 Magallanes-strædet, 91: 34
 Magdahl-Nielsen, J., 90: 9
 Magellans verdensomsejling, 87: 114; 89: 55
 Magellandske Hav, Det, 88: 85
 Magi om bord, 87: 106
 Maharitiske sørøvere, 87: 66
 "Main" fuldskib af Liverpool, 89: 66
 Malabar-projektet, 89: 162
 Malabarkysten, 87: 23; 89: 161
 Malakka, 87: 39, 88: 108
 Malaria, 87: 105
 Maldiverne, 87: 31; 88: 73; 89: 163
 Malle af (kopier), 89: 91
 Malling, Jens, 90: 26
 Mand overbord!, 87: 105*
 Mandet raling, vant og rå, 89: 50
 Mandeville, Sir John, 90: 65
 Mandskabsbillede, "København", 88: 154*
 Mangang Ingots, 87: 210
 Manila, 87: 39
 Manniche, Chr.: Sømandspræsten (Fredericia 1903), 87: 138

- Manøvrerum, 91: 110*
 Marchelis Michielsz Boschouwer - im-
 periebygger eller svindler, af Kåre
 Lauring, 88: 71-114*
 Margate-London, ruten, 87: 7
 "Margrethe Elisabeth" vestind.farer,
 91: 57
 Margrethe I, 91: 7
 Margrethe II, 90: 25*; 91: 119
 "Margrethe Mathilde" af Ringkøbing,
 galease, 87: 110
 Maria af Mecklenburg, 91: 10
 "Maria Catharina Galley" snaubrig, 90:
 107
 "Maria Rickmers", bark, 88: 129
 Mariager fjord, 90: 154
 Mariager kirke, 87: 52
 "Marianne" vestindiefarer, 91: 60
 Mariehamn, 88: 132
 Maritim husflid, 91: 113*
 Marokko, 91: 39
 "Marquis de Prié" kinafarer, Oost.
 Komp., 89: 153
 Marshallhjælp, 89: 24
 Marstal Staalskibsbyggeri & Repara-
 tionsværksted, 89: 11
 Marstal, 87; 162
 Marstrand, 87: 26
 Martin Vaz (ø, også Ascension), 87: 29
 Martinique, 91: 46
 Maskinmestrenes Forening, 91: 35
 Maskotter, 87: 106
 Massola (masula/selling), 91: 97
 Masula boats, 91: 97
 Masulipatam, holl. faktori, 88: 78
 Mata Cara, 87: 143
 Matanzas, 91: 46
 "Mataram" indon. fragtskib, 87: 87
 Materialedimensioner, 89: 109
 Matthissen, Johan, kaptajn, 90: 107
 Mauritius, 87: 38; 90: 146
 Maurits, prins af Oranien, 88: 79
 McCaul & Robert Kerr, J., 91: 49
 McKinney Møllers fond, A.P. Møller
 og hustru Chastine, 87: 3
 Mecklenburg, Maria af, 91: 10
 Mekongfloden, 90: 61
 Melbourne, 88: 120
 Mellemste passage til Indien, 87: 31*
 Melson, C., bogholder, 89: 75
 Menamfloden, 88: 157; 91: 29
 Mercandia-Henriksen, 91: 84
 Mercur, D/S, 88: 121
 "Mercurius" jagt, Vestind.-guin.
 Komp., 91: 48
 Merkantilisme, 87: 22; 91: 39
 "Merkurpakket" M/Gal. af Rønne, 89:
 20*
 Merlespir, 88: 135
 Mesanguntermast, 88: 26
 Mesanmast, 88: 140
 "Meta Jan" 3 mast.skon., 89; 6*
 Metacenter, 89: 94
 Methling, Ludvig, gross., 89: 73
 Metrie, Quentin de la, 89: 160
 "Mexico" M/S tanker, 88: 180
 Mexico, 91: 46
 Meyer, Hans, reder, 91: 55
 Meyer, Jacob de, superkargo, 87: 52
 Meyere, Jacobus de, 89: 160
 Middelhavet, 91: 39
 Middelmast, 88: 140
 Middleton, H., 90: 87
 Midtermast, 88: 140
 Mindesten, Bornholms Marinefor-
 ening, 88: 116*
 Modelbådssejlad, 91: 121
 "Mogens S." m.sejler, 89: 21; 91: 76*
 Mogens, journalist på Berl., 88: 137
 Mohr, Jens Christian: A.E. Sørensens
 rederier, 91: 73-94*
 Mollerup, Chr., 89: 75
 Mollyhawks, 87: 126
 Monceau, dú Hamel dú, 89: 85
 Monies, D., litografi 1834, 87: 18*
 Monnikendam v. Amst.dam, 87: 70
 Mousundriften, 87: 30
 Montecorvino, John af, 90: 63
 Morel-Fatio, M., kunstner, 89: 37
 Morgenstjerne, B. Munthe af, 90: 7
 Morild, 88: 166
 Mortensen, Jens, kaptajn, 88: 133*
 Mosselbayen, 87: 62
 Mother Carey = Mata Cara, 87: 143
 "Motor" 3-mast. M/Sk., 89: 8*
 Motorfabrikker, 89: 11
 Motorsejlere, danske, 89: 3-31*
 Mount Helen (vulkan), 87: 178
 Moustgaard, Poul H., 90: 45, 154; 91:
 104
 Muchio, Andrea, 90: 77
 Munch, I/S, 89: 25
 Munck & Hass, Chr., 89: 76
 Mundelaer, Martinus, 89: 143
 Mundelaer, Nicolaes, 89: 160
 Munkekappen (Ceylon) 87: 33
 Murdoch, herr, 87: 10
 Musk Ox, redningsdragt, 88: 195:
 Mygdal, direktør, 91: 23
 Mylius-Erichsen., L., 90: 10
 Møller, A.P. og hustru Chastine
 McKinney Møllers fond, 87: 3;
 90: 9, 43
 Møller, A.P., reder, 88: 43; 89, 79*
 Møller, Johannes Petersen, skipper,
 91: 60
 Møller: Mærsk McKinney, 90: 43*
 Mølleåen, 88: 9*
 Mølsted, Chr., marinemaler, 88: 128
 Mønt i munden, 87: 120
 Mønster (udenl.), 87: 64*; 90: 62
 Mørch, Bernt Jensen, skip., 91: 59*
 Mørkegaard, Ole, 91: 81
 Månedistanceobservation, 90: 141*
 Münster, Sebastian, 90: 78, 85
 Mälaren, 88: 7
 Máyadunné, konge, 88: 73
 Máyadunné, prins, 88: 98
 "Naglfar" skib af døde mænds negle,
 87: 120
 "Najaden" corvet, 90: 133
 Naskov Skibsværft, 87: 169; 88: 48;
 91: 34
 "Nanny" motorsejler, 89: 21
 "Nanok S" ishavsskib, 91: 90*
 Napoleonskrigene, 91: 44
 Natobservationer, 90: 142
 Natriumnitrat, 88: 118
 "Nauta" M/Kuf, af Svendborg, 89: 15*
 Nayaken af Tanjore, 88: 86; 90: 69
 Negapatnam (holl. loge), 87: 65
 Negerslaver, 91: 38
 Negotieprotokoller, 89: 159
 Nekrolog Knud Klem, 88: 2-4*
 Nelson's Blood (rom), 87: 116
 Nelson, admiral, 87: 116; 91: 24
 Neptun, 87: 143
 "Neptunus" hækbordsskib, 90: 111
 "Neptunus" skonnert, 89: 104
 Neuhaus, Joachim, 91: 115
 "Neutralitet" vestindiefarer, 91: 60
 New Foundland, 87: 49

- New Orleans, 91: 46
 New Orleansruten, 88: 55
 New Scotland, 88: 39
 New York, 88: 55*; 91: 46
 Newcastle (Australien), 89: 67
 Newcastle on Tyne-København, 90: 135
 Newfoundlandbankerne, 87: 142
 Niche-sejlad, 88: 52
 Nicolaysen, Olaf, 89: 75
 "Niels Brock" S/S, 88: 41*
 "Niels Ebbesen" S/S, 91: 33
 "Niels Jensen" 3-mast.skon., 89: 5
 "Niels Juel" orlogsskib, 89: 47
 Nielsen, A. i Holbæk, 89: 22
 Nielsen, August, 90: 16*
 Nielsen, Christian, konserv., 90: 10*
 Nielsen, E.R. Kjeltoft, 88: 175
 Nielsen, Erik Møller: Skibsbygning i Danmark. Om træskibets konstruktionshistorie ca. 1800-1920, 89: 83-141*
 Nielsen, K.C., direktør, 91: 20
 Nielsen, Ketty, 90: 41*
 Nielsen, Lorenz, billedsk., 90: 119
 Nielsen, Marius, trampceder, 88: 48
 Nielsen, Niels Anthon, 89: 129*
 Nielsen, Ove, generalsekretær, 88: 199
 Nielsen, P. Thurø, 89: 131
 Niestern & Co., B., 89: 9
 Nigraderskanalen, 87: 36
 Nikobarerne, 87: 42
 Nikolaj I, rus. zar, 89: 51
 Nilen, 87: 154
 "Noahs ark", 88: 191
 Nofo-print, 90: 30
 "Norco" S/S, A.E. Sørensen, 91: 82*
 Nord/Østersø-fart, defensiv, 88: 47
 Nord/Østersøfarten, 89: 3
 Nordamerikanske Uafhængigheds-krig, Den, 87: 72
 Nordboerne, 87: 127
 Nordby Hede, Samsø, 87: 152
 Norddeutscher Lloyd D/S, 88: 121
 Norden, Chr., 89: 75
 Norden, F.L., 89: 59
 Nordfrisiske hvalfangerøer, 89: 159
 Nordisk Gummibådsfabrik, 88: 201
 "Nordpol" M/S, 88: 178
 Nordøværfter, 89: 8
 "Norge" dansk passagerskib, 88: 188*
 "Norge" orlogsskib, 89: 110
 Normann, E.W., marinemaler, 91: 61
 "Norseman" M/S (Selandia), 91: 35
 Norseman Steamship Co., The, 91: 35
 "Norship" M/Kuf, 89: 15*
 NS-bladet, 91: 34
 Nykøbing Mors, 89: 11
 "Nymphen" orlogsfregat, 89: 53
 "Nældebladet" orlogsskib, 87: 29
 Nørresundby, 91: 24
 Nåild (nå=lig), 87: 108
 Nåmandsrevet (nå=lig), 87: 152
 Obai, hr. 87: 97
 Oberyrse, petrol.s motor, 88: 144
 Observation af månedistance, 90: 141
 Oddeway Torre, da. faktori, 89: 161
 Odense Staalskibsværft, 88: 48
 Odin, 87: 120
 Odoric af Pordenone, se Pordenone
 Odysseen, 87: 146
 Ohsten, C.A., 89: 73
 Oktant, 87: 36-37*
 Oktroj, 91: 37
 Oktroj, As. Kom.'s første, af 12. april 1732, 87: 22
 Oktrojperiode, 87: 38
 Olafsson, Jon, 88: 72
 Olaus Magnus, 87: 118
 Old Banten (Java), 87: 87
 "Oldenborg" ostindiefarer, 87: 88; 89: 33
 Oliekrisen, 91: 89
 Olrik, Povl, billedskærer, 88: 151
 Olsen, Olaf, rigsantikvar, 90: 21
 Omaizaki, 91: 35
 Omskrivninger for døden, 87: 111
 Onedin-serien, 89: 7
 Onsala (Hallands skærgård), 89: 151
 Oostende, 89: 142-174
 Opdagelsesrejser, litteratur før 1618, 90: 54-91*
 Opmudringsmaskiner, 90: 120
 Obberhoved, 87: 41
 Oppustelig redningsslidske, 88: 202*
 Oppustelige redningsflåder, 88: 200*
 Opsange, se Shanties
 Orient D/S, Ø.K. dampsk.red, 88: 56
 Orkan, 87: 188; 88: 175
 Orlogsfregatter, 90: 135*
 Orlogsmuseet, 90: 43
 Orlogsskib, am., 89: 62*
 Orlogsværftet, 89: 109; 90: 133
 Ormuz, 88: 108
 "Oscar II" S/S, 88: 135
 Ostindiefart, 87: 87; 90: 133-152
 Ostindisk Kompagni, 87: 22; 88: 71
 Ottegraderskanalen, 87: 36
 Otzen, Peter Johan, skibsfører, 90: 111
 Overbordsætningen, 87: 133
 Overlevelsesstrategi, 88: 53
 Oversøisk rutefart, 88: 42
 Overtro, 87: 108
 Oxholm, P.L., oberst, 91: 67
 Pacotille, 89: 143
 Padagu (selling), 91: 97
 Paketfart, 89: 20
 Palatiet, 91: 12
 Palladius, Peder, biskop, 87: 139
 "Palms" M/Gal. af Rødvig, 89: 23*
 Palslev, K.V., 88: 6
 "Pamir" bark, 88: 132
 Panama, 91: 24???
 Panamakanalen, 88: 42, 118*
 Panava, 88: 73
 Parabel, 89: 120
 Paraboliske system, det, 89: 118
 Paraboliskib, 89: 121
 Paraderings- og honnørskikke, 89: 32
 Paraderingsrulle, 89: 44
 Paramaribo, Surinam, 91: 67*
 Paravi Tivu (ø), 88: 98
 Pariføring af kronen, 88: 50
 Parmentier, Jan: Søfolk og supercar-goer fra Oostende i Dansk Asiatisk Kompagnis tjeneste 1730-1747, 89: 142-174*
 "Passat" bark, 88: 132
 Pattje & Zoon, J.J., 89: 11
 Paulsen, Erich, skibsbygm., 90: 113
 Paulsen, Jacob, skibsbygm., 90: 113
 Paulsen, Paul, capt., 90: 126
 Paying-off-pennant, 89: 63
 Peberhandel, 89: 162; 90: 78; 91: 100
 Pedersen, Axel, 2.styrm., 88: 175
 Pedersen, Karl Peder: Tranquebars sidste selling, 91: 95-102*
 Pedersen, Svend, 91: 73
 Pedersen V., bogtrykker, 90: 30
 Pegu i Burma, 90: 70

- "Penang" bark, 88: 132
 Pengepræmie, 87: 51
 Periferiastigheden, 87: 13
 Periplus, 90: 56
 Perlefiskeri, 90: 77
 Perlefloden, Kanton, 89: 155
 Perlefloden, Whampoa, 87: 157
 Perpendikulærerne, 88: 128
 Perpendikulærlængde, 89: 100
 Persien, 87: 39; 90: 56
 Personale, H og S, 90: 50
 Petersen, Asta, 91: 54??
 Petersen, Fr., 89: 73
 Petersen, Hans, l. mester, 88: 177
 Petersen, Jacob, maler, 87: 6
 Pfalziske Arvefølgekrig, Den, 91: 30??
 Philip den III, 88: 83
 Philippa, dronning, 91: 9??
 "Phoenix" Ostindiefarer, 89: 148
 "Phønix" fregat, 91: 34??
 Pieterzoon, generalguv. Jan, 88: 85
 Pires, Tomé, 90: 76
 "Planteren", snov, vestin.f., 91: 40??
 Pligtrejser, 88: 45
 Plinius den Ældre, 90: 58
 Plymouth, 87: 69
 Poggensee, K.H.W., ma.ass., 91: 15??
 Point Calimere, 91: 73??
 Polarkuller, 87: 189
 Polo, Marco, 90: 62
 "Polonia" S/S, Ø.K., 88: 54*
 Polyteknisk Lærestanstalt, 91: 16??
 "Pommern" bark, 88: 132
 Pommern, Erik af, 91: 7??
 Pommern-Stolp, 91: 9??
 "Ponape" bark, 88: 132
 Pondichéry, 87: 60; 89: 163
 Pont de Galle (Ceylon), 88: 76
 Pontoppidan, Erik: Den Danske Atlas II (Kbh., 1764), 87: 48*
 Poop'er, 88: 141
 Porcellæn, kinesisk, 89: 161*
 Pordenone, Odoric af, 90: 65
 Port au Prince, 91: 32??
 Port Glasgow ved Greenoch, 87: 6
 Port Louis, 87: 38
 Port Said, 91: 18??
 Port Thevenard, 88: 173
 Portiaræ, 91: 71??
 Portland, 87: 172
 Porto Prayo (De kapv. øer), 87: 28
 Portrætkunst, 90: 92
 Portugal, 91: 32??
 "Potosi" bark, 88: 129
 Poulsen, Hanne, 90: 28*
 Poulsen, Hanne: En gruppe portrætter af søens folk og skibe fra 1700-årenes slutning, 90: 92-132*
 Poulsen, Hanne: Feministet bark m/s "København", 88: 115-187*
 Pramstil, 91: 71
 Prasi, rige ved Ganges, 90: 57
 Pret, de, direktør, 89: 143
 "Preussen" fuldskib, 88: 129
 Preussen, 91: 9??
 Preussiske Syvårskrig 1756-1763, Den, 91: 50
 "Prince" H/S (eng.), 88: 33
 Prince Edward, 88: 180
 "Princesse Lovisa" Ostind. Komp., 89: 161
 "Prins Frederik" As.Komp., 87: 69
 Prinsen af Uva, 88: 76
 "Prinsesse Annemarie" M/F, 91: 104
 "Prinsesse Charlotte Amalie" As. Komp., 87: 29, 104
 "Prinsesse Elisabeth" M/F, 91: 104
 "Prinsesse Louise" As.Komp., 87: 32
 "Prinsesse Wilhelmine Caroline" As. Komp., 87: 76
 "Prinzess Eitel Friedrich" 3-mast. fuld-rigger/skoleskib, 88: 121
 Priors rederi, H.P., 88: 34
 Prisemandskab, 91: 35
 Privatbanken, 88: 34
 Privilegieperiode, 87: 56
 Probolingó, 88: 159
 Progress D/S, rederi, 88: 48
 Prohaska, C.W., 90: 29
 "Providentia" brigantine, 90: 111
 "Psyke" barkskib, 89: 124*
 Ptolemæus' verdenskort, 90: 54*
 Puerto Nuovo, 88: 178
 Puerto Rico, 88: 175
 Puggaardske Rederi, 90: 133
 Punchedolle, kin. porcellæn, 89: 161
 Purchas, Samuel, 90: 79
 Purfleet (v. Thomsen), 87: 10
 Punt Galle (på Ceylon), 87: 32
 "Quitta", chalup, Guin.Komp., 91: 48
 Qvorp, Erik Hansen, skipper, 91: 60
 "R.C. Rickmers" bark, 88: 129
 Radarskærm, 88: 217
 Radich, ritmester Chr., 88: 121
 Radier, 89: 92*
 Radiotelegrafist, 87: 195*
 Rajasimha, konge, 88: 75*
 Ramage & Ferguson Ltd., 88: 124
 Ramusio, Gian Batista, 90: 77
 Ran, Ægirs hustru, 87: 141
 "Randers Bye" snaubrig, 90: 114
 Randers, 90: 121*
 Rangering, 91: 110*
 Rankeslyng, skibsornament, 88: 150*
 "Rapid" af Ribe, fuldskib, 87: 119
 "Rask" sejlkajak, 88: 12*
 Rasted, Kai, 88: 11
 Ratekrige, 88: 35
 Ravelin, Helsingborgs, 90: 10*
 Rawert, Ole Jørgen, 89: 101
 RCC (Luftfartens Redningscentral), 88: 206
 Reden, Slaget på, 89: 47
 Redere på vestindifarten, 91: 52
 Rederihistoric, 91: 73-94*
 Rederikontor år 1888, 89: 73-82*
 Rederislagtinger, 88: 45
 Redningsaktion M/S "Skagerak", 88: 212*
 Redningsdragt, 88: 193
 Redningsmidler, 88: 188-219*
 Redningsselskab i Shields, 88: 190
 Redningssystem, 87: 183
 Regnsejl, 88: 170
 Rejsebeskrivelser før 1618, 90: 54-91*
 Rejsen til Bantam, 87: 87*
 Rennie, herr, 87: 12
 Renselse af skibet, 87: 115
 Rentekammeret, 91: 53
 Resen, Peder Hansen, 90: 86
 Restaurering af Kronborg, 90: 9
 Revolutions- og Napoleonskr., 87: 72
 Revolutionskrigene 91: 44
 Ribbebygget, 88: 14
 Richelieu, admiral, 91: 23
 Rickmers, C.R., reder, 88: 125
 "Rigernes Ønske" As. Komp., 87: 34*; 91: 99
 Rigningsudtryk, 90: 133-51
 Rigsarkivet, 91: 37
 Rijkee & Co., Rotterdam, 89: 25
 Ring Andersen, J., 89: 8
 Ring, Johannes, skucspiller, 89: 75
 Ringmursborge, 91: 8*
 Rio de Janeiro, 88: 180
 "Rio Volta" vestind.farer, 91: 52

- Ris, 91: 100
 Risbrændevin, 87: 65
 "Rita" S/S (da.), 88: 18
 "Ritter St. Jürgen", hækbskib, 90: 113
 Roaring forties, the, 88: 120
 "Rob Roy" sejlkajak, 88: 5
 Robert (I), hertug (Rollo), 89: 44
 Rochefort (fransk havneby), 87: 87
 Rockall (klippe), 87: 57; 88: 188
 Rode, Ove, 90: 35
 Rohr, Julius von, 91: 38
 Rolf Krac A/S, 91: 78
 Rollo, vikingehøvding, 89: 44
 "Rosenbusken" galease, 90: 123
 Rosendahl, Alfred, 90: 26
 Rosenkrantz, Herman, 88: 85
 "Rosværdig", Borre & Fenger, 91: 48
 "Rota" orlogsfregat, 89: 67; 90: 133
 Rotwitt, kaptajn, 87: 32
 "Royal Forth" 4-mast. bark, 88: 125*
 Rubeck, Poul, 89: 75
 Rudkøbing, 89; 4
 "Rudolph" 3-mast. skonnert, 89: 5*
 Runchel, Harald, 88: 178
 Russerhullet (Hornbæk), 87: 152
 Russisk-japanske krig, Den, 88: 40
 Rutenet, 88: 32
 Rutevarianter, 87: 30
 "Ruth" skonnert, 89: 11
 Rydberg, Abraham, købmand, 88: 120
 Rygen (Rügen), 91: 10
 Rygenwalde (Rügenwalde), 91: 10
 Rysz, Johan, skibsfører, 89: 28
 Røder, H.C., 88: 123
 Rødtæ, 91: 99
 Røggas, 87: 13
 Røjler, 88: 171
 Rømning, 88: 178
 Rømø, 87: 158
 Rønne, 89: 3
 Rønne Jernskibsværft, 89: 3
 Rønne, Morten Hermansen, 91: 58
 Rønne-Hansen, Hugo, 88: 116
 Råmanding, 89: 51
 Råmangan, 87: 210
 Råsejlere, 88: 129
- Sá, João de, 90: 73
 Saalangu (selling), 91: 97
 Sabaragamuwa (Ceylon), 88: 97
 "Saga" barkentine, 91: 75*
 Sailor's Grave, The (fot.col.), 87: 134*
- Salighedsproblem, 87: 154
 Salomon-øgruppen, 89: 24
 Salpeter, 91: 99
 Salpeterfarten, 88: 118; 89: 42
 Salut, 89: 54*
 Salutreglement af 1731, 89: 57
 "Samoa" M/S, Ø.K., 87: 179
 Samsø, 89: 28
 San Francisco, 87: 172
 Sandai (ø), 90: 69
 Sandvig, 88: 116
 Sang til H.K. Christensen, 88: 181
 Sao Thomé (ø), 87: 68
 SAR (Search and Rescue), 88: 203
 SAR-konventionen, 88: 203
 "Saramba" sejlkajak, 88: 6
 Satellitnavigator, 87: 172
 "Saxo" M/S af Nørresundby, 89: 24*
 ScandLine A/S (DSB og SFL.), 91: 103
 Scavenius, Peder Lauridsen, 90: 86
 Scharling, Hother, skibslæge, 88: 147
 Schierbecks Eftfl., 89: 76; 91: 81
 Schiffs Equipage-Rolle, 90: 113
 Schimmelmann, H.C., 91: 56
 Schmidt, John, skipper, 91: 60
 Schmidt, Palle Kjærulff, 90: 155
 Schmiegelow, hr., 88: 137; 91: 23
 Schicker, J.N., 89: 75
 Schultz, Günther T., 89: 43
 "Schwarzenberg" østr. krigsskib, 89: 47
 Schwennesen, Jacob, 90: 109
 Seamans Grave (tatovering), 87: 160*
 Seattle/Tacoma, 87: 172
 Secondhand tonnage, 89: 22
 Sedivy, Karl, 87: 145
 Segl, Boschouvers, 88: 88*
 Segl, Senerat Adassins, 88: 107*
 Sejlkajakker i Danmark, af Svend Frandsen, 88: 5-30*
 Sejlkanoe, 88: 5-30*
 Sejlplan for DSB Helsingør-Helsingborg, 91: 107*
 Sejlskibsrigning, 90: 133-51
 Sejlskibsværelset i muscet, 90: 37
 Sejltider 1677-1699, 87: 69
 Sejltider 1732-1772, 87: 54
 "Selandia" M/S, Ø.K., 88: 49*, 133; 91: 18-36*+ omslag*
 Selby & Terborch, rederi, 91: 48
 Selling (syet båd), 91: 95-102*
 Selligerkasten, 91: 100
 Selligertransporter, 91: 95-102*
 Senterinddelingsmetoden, 89: 88*
- Senterne, 89: 85
 Serampore, 87: 40*
 Serang-distriktet, 87: 91
 Sernigi, Gerolamo, 90: 73
 Seychellerne (øgruppe), 87: 36
 SFL (Scandinavian Ferry Lines AB), 91: 103
 Shackler, 90: 137
 Shakespeare, 89: 64
 Shanties, 88: 172; 90: 138
 Sheerness, 87: 12
 Shetland og Færøerne, 87: 26
 Shetlandsøerne, 87: 64
 Shields, redningsselskabet, 88: 190
 Shipping 1870-1940, Danish, 88: 68
 Shipping Act, lov, 88: 188
 Sidebordsmotor, 88: 26*
 "Siena" M/S, Ø.K., 87: 175*
 Signatur af Bertel Madtzen, 91: 55*
 "Signe" corvet, 90: 133
 Sigter, 87: 36
 Sikker Hansen, kunstner, 90: 32
 Sikkerhedsfaktor, 98: 116
 Sikkerhedsregler, 88: 188-219*
 Sikring af menneskeliv på søen, af J.E. Undén, 88: 188-219*
 Silva, C.R. de, 88: 74
 Simpson, T., matematiker, 89: 117
 Simpsons approxim.formel, 89: 117
 "Sinalda" M/S, Ø.K., 87: 168*
 Sinding, Poul, fyrdirektør, 90: 30
 Singapore, 91: 29
 Sinha, Kumara, 88: 82
 "Sint Carolus" Bengalenfarer fra Oostende, 89: 150
 Sitávaka, 88: 73
 Sjøelevandring, 87: 124
 Sjøgaster, sv., 87: 147
 Skagen, 87: 26; 89: 153
 Skagen radiostation, 88: 211
 "Skagerak" M/S, 88: 208*
 Skagerak D/S, rederi, 88: 48
 Skagerrak, 87: 50
 Skalbbygningsteknik (klink), 89: 89*
 Skamfilingslæder, 90: 137
 Skandinavien-Amerika Linien, 88: 37
 Skibe fra 1700-årenes slutning, 90: 92-132*
 "Skibladner" galease, 91: 121
 Skibsavisen Blue Post, 88: 163
 Skibsbevaringsfonden, 90: 47, 155; 91: 120
 Skibsbrand, 90: 138

- Skibsbygning i Danmark. Om træskibets konstruktionshistorie ca. 1800-1920, af Erik Møller Nielsen, 89: 83-141*
- Skibsfart, 88: 31-70*
- Skibsfartens Redningscentral (SR), 88: 206
- Skibsjournal, Barrington, 87: 53
- Skibskiste, den døde, 87: 136
- Skibskonstruktionstegning, 89: 93
- Skibskost, 88: 169; 90: 139
- Skibsmedicin, 90: 149
- Skibsmåling, 89: 99
- Skibsnissen, 87: 121*
- Skibsortnament, 88: 150
- Skibsportrætter, 90: 93
- Skibsprovianteringshandler, 91: 81
- Skibsråd, 87: 72
- Skibssætninger, 87: 162
- Skibstegning, 89: 93
- Skibsværfter, 88: 48; 91: 23
- Skifter, Mathias, kapt., 87: 36
- Skildpaddeøen Ascension, 87: 27
- Skipper Ligbærer Laug, 87: 156
- Skipperhistorie/-skrone, 87: 16-19
- "Skjoldnæs" M/Tjalk, 89: 12*
- Skoleskibssagen, 88: 120
- Skonmerter, 89: 9
- Skovgaard, Niels, kunster, 87: 153
- Skovhjul, 87: 8
- "Skrivefriheden" vestin.far., 91: 60
- Skt. Helena, 87: 46
- Skt. Helena-Kronborg, 87: 54
- "Skum" sejlkajak, 88: 15
- Skytshelgener, 87: 107
- Skæppe = 36.35 liter, 87: 11
- Skærgård, 88: 7
- Skærgården ud for Göteborg, 87: 26
- Skørbug, 87: 105
- Skåltomt, 89: 118
- Skånske Krig 1675-1679, 91: 40
- Skálholt bispesæde, Island, 87: 151*
- Slavehandel, 91: 37
- Slavehandels-societetet, 91: 52
- "Slesvig" fregat, As. Komp., 89: 148
- Smid, Christiern, 90: 84
- Smidt, Jørgen, 87: 90
- Smidt, Gregers, stadskirurg, 87: 88
- Smit & Zoon, E.J. (Hoogezand og Westerbroek), 89: 11
- Smit, Erik Nielsen, skipper, 91: 37
- Smith, Carl, kommandør, 88: 13
- Smith, Randolph, Glasgow, 91: 23
- Snoghøj i Lillebælt, 88: 11
- Snow, 87: 59
- Sodri, Halid, 87: 91
- Soenens, direktør, 89: 143
- Soetmann, J.C., 87: 41
- Solafblændingsglas, 87: 36
- "Sollys" lystjagt, 90: 21
- Spanien, 91: 46
- Spanske Arvefølgekrig 1701-1714, Den, 91: 41
- Spanske Sø, Den, 88: 156
- Spanteforningsmetode, 89: 98*
- Spantesystemet, 89: 86*
- Speelwijk-fort, 87: 92
- Spejl (fra H/S "Caledonia"), 87: 14*
- "Spekulation" vestindiefarer, 91: 60
- Spencer-golfen (Australien), 88: 120
- "Spigerborg" S/S, Dannebrog, 88: 51*
- Spigerhud, 87: 41
- Spilbergen, Joris van, 88: 75
- Splitlad, 88: 137
- Sporring, Emanuel, kaptajn, 87: 32
- Sportskampe om bord, 88: 164*
- Spring fra råen, 87: 70
- "Springeren" sejlkajak, 88: 14
- Spækhuggere, 87: 174
- Spøgelsesskibe, 87: 119
- SR (Skibsfartens Redningscentral), 88: 206
- St. Brendan (irsk helgen), 87: 126
- St. Catherinapolderen, 89: 160
- "St. Croix" vestindiefarer, 91: 60
- "St. Croix Paket", v.ind.farer, 91: 67*
- St. Croix, 91: 38*
- St. Domingo, 91: 46
- St. Elmsild, 87: 146
- St. Eustatius, 91: 44
- "St. George" eng. admiralsk., 88: 190
- St. Germain, 88: 155
- St. Gertruds broderskab, Helsingør, 87: 155
- St. Helena, 90: 148
- St. James (fort), 91: 38
- St. Jan, 91: 37
- St. Malo, 87: 126; 89: 159
- St. Martin, 91: 66
- St. Petersborg, 91: 57
- St. Thomas, 91: 35, 37*
- St. Vincentbugten (Aust.), 88: 120
- Stage, C.F.G., skibsreder, 88: 120
- Stahlhut, elev, 88: 171
- Stangjern (ballast), 91: 99
- Statens Skibstilsyn, 88: 202
- Statssubsidier, 88: 50
- Stefano, Girolamo de Santo, 90: 55
- Stehr, Johan "Ping", 88: 167-68*
- Steiness, inspektionsmester, 91: 21
- Stella Maris, 87: 143
- Stentoft på Løjt, 90: 107
- Stephan von Hagens Bay, 88: 91
- Stettin-København, 89: 78
- Steven Verhagens Bay, 88: 91
- Stillehavet, 87: 168-214*
- Stillehavsbyer, 88: 42
- Stinesminde, Mariager fjord, 90: 154
- "Stirling" stålskonnert, 89: 11
- Stone, kaptajn, 88: 193*
- Stones redningsdragt, 88: 193
- Storcirkelsejlad, 87: 193
- Store Dimon (Færøerne), 87: 64
- Store Nordiske Krig 1709-20, 87: 67; 91: 41
- Storebælt A/S, 91: 79
- Stormast, 88: 140
- Stormkuller, 87: 189
- Strabo, geograf, 90: 58
- Straffe, 87: 70
- Straits, China and Japan Conference, The, 88: 40
- Stranddödingar, sv., 87: 147
- Stranding, 88: 190
- Strandingsgods, 87: 155
- Strandvarsel, 87: 153*
- Strandvaskere, 87: 147
- Strandvaskersagn, 87: 153*
- Strygevimpel, 89: 62
- Stubberup (Hindsholm.), 87: 156
- Stuhr, P.Ph., 89: 19
- Stykgods-fart, 90: 133
- Styx, floden, 87: 120
- Stålskibsbygning, 89: 7
- Sténuit, Robert, u.vandsark., 87: 64
- Subventioner, 88: 46
- Suderøerne (Hebriderne), 87: 126
- "Succia" sv. Kinafarer, 89: 150
- Suez-kanalen (1869), 88: 117; 91: 26
- Sukker-fart, 90: 133-52
- Sukkeraffinaderi, Vestindisk-guineisk Kompagni i Kbh., 91: 49*
- Sukker-top, den lille, 87: 53
- Sumatra, 87: 23
- Sundastrædet, 88: 78
- Sundt-Hansen, Carl, kunstner, 87: 130
- Sundtoldsregnskaber, 91: 63
- Supercargoer fra Oostende, 89: 142-174*

- Surabaja, Java, 88: 159; 90: 146
 Surat (handelscenter), 87: 35
 Surf boat, 91: 95
 Surinam, 91: 46
 Suriya, Vimala Dharma, konge, 88: 75
 Surosowan-paladset, 87: 97
 Svaje, 87: 44
 Svansø, Niels Andersen, 87: 155
 Svend Otto S., tegner, 87: 89
 Svendborg, 91: 73
 Svenske Ostindiske Kompagni, Det, 87: 35
 Sydamerikafarten, 88: 55
 Sydatlanten, 87: 29
 "Sydermanland" As.Komp., 87: 32
 Syede både, 91: 95-102*
 Sygdom ombord, 87: 104; 90: 148
 Synskhed, 87: 107
 Syv Korale (Ceylon), 88: 97
 Sæby, Poul, kunstner, 90: 32
 Søbøtke, Johannes, kommerceråd, 91: 57
 Sødrukker, 87: 147
 Søens Folk i 75 år, 90: 44*; 91: 119
 Søens folk og skibe fra 1700-årenes slutning, 90: 92-132*
 Søfartskapital, 91: 82
 Søfartsstyrelsen, 88: 202
 Søfolk og supercargoer fra Oostende i Dansk Asiatisk Kompagnis tjeneste 1730-1747, af Jan Parmentier, 89: 142-174*
 Sølv, Carl V., 90: 9
 Sølvmynt i lommen, 87: 106
 Sølvmynter i mastesporet, 87: 106
 Sømandens Grav (tatov.), 87: 160*
 Sømandens våde grav, af Henning Henningsen, 87: 103-167*
 Sømandsskrøne, 87: 16-19
 Sønderho, 87: 155
 Sønderho-bark, 89: 46
 Sønderhousen, J.: Et rederikontor år 1988, 89: 72-82
 "Sønderjylland" S/S, 88: 41*
 Søpas, algerisk, 90: 114; 91: 39*
 Sørensen, A.E., 89: 21; 91: 73-94
 Sørensen, Janus, telegrafist, 88: 138
 Sørensen, M.H., 91: 73
 Sørestauration, 91: 114*
 Sørvøve, 87: 27; 90: 137
 Søtoft, Otto: Erindringer fra en Reise som 1ste Styrmand med Fregatten "Havfruen" fra Hjemstedet til Java og Retur i Aarene 1876-77. (Redigeret af Hanne Poulsen), 90: 133-152*
 Søværnets Havariskole, 88: 188
 Tacoma, 87: 172
 Taffelbayen, 87: 29
 taffelbjerget, 87: 53
 Tage Madsen 1923-1987, af Hans Jepsen, 87: 2-3*
 Talismaner, 87: 106
 Tamiler, 88: 73
 Tampico, 91: 46
 Tandhjulsudveksling, 87: 9
 Tangfiskere, 87: 147
 Tanjore, 90: 68
 Tankskibsfart, 88: 59
 Taprobane (=Ceylon), 90: 57
 Tasikardi (kunstig sø), 87: 91
 Tatoveringsmønster, 87: 149*
 Teaktræ, 91: 97
 Tecklenborg i Geestemünde, 88: 121
 Teclippere, 88: 117
 Tekstiler, 87: 71*
 Telepati, 87: 113
 Teneriffa, 87: 29
 "Tercera" af Fanø, fuldskip, 87: 161
 Themsen, 87: 5
 Thermopylæ, 88: 158
 "Thetis", fregatskib, 90: 105
 Thijsen, Heyndrick, styr., 87: 70
 "Thingvalla" S/S, D/S Thingvalla, 88: 38*; 89: 75
 Thingvalla D/S, 88: 36
 Thirlund, Søren, 90: 9; 91: 136
 Thjodhildes kirke, Brattahlid, 87: 154
 Thomasen, Thorkild, 90: 46
 Thomsen, Hans H., Containerfart i storm på Stillehavet, 87: 168-214*
 Thonning, Jean, 89: 75
 "Thor" skonnert, kon.tcg., 89: 123*
 Thorarensen, Stefan, 89: 73*
 Thorell, Sven, 88: 15
 Thormøhlen, Jørgen, 91: 41
 Thorvaldsen, billedhugger, 89: 67
 Thuesen, Poul, 88: 19
 Thulstrup, direktør, 91: 23
 Thurø, 91: 74
 Thurø-rederslægt, 91: 74
 Thurø/Svendborg-søfarten, 91: 82
 Thurøbund, 91: 77*
 Tidsforbrug i døgn, Togternes, 87: 76
 Tierpopliere (Coromandel), 88: 84
 Tietgen, C.F., 88: 33
 Til søs, tidsskrift, 88: 11
 Titan A/S, 91: 20
 "Titania" postdampskibet, 89: 78
 "Titanic", 88: 189
 Tjalke, 89: 9
 Tji Panden floden, 87: 93*
 Tofte, Knud Th., provst, 87: 164
 Told- og vejerboden i Frederiksted, 91: 62*
 Toldpræferencer, 88: 55
 Tommerup i Hobro, 89: 22
 "Tordenskjold" fregat, 90: 113, 143*
 Tordenskjold, 89: 58
 Torell, Sv., ingeniør, 88: 7
 "Tornator" M/S (Selandia), 91: 35
 "Torvanger" S/S af Bergen, 88: 18
 Trafalgar Square, 91: 24
 Traktater, 91: 39
 Trampfarten, 88: 32
 Trampredier, 88: 42
 Trankebar, 87: 27*
 "Trankebar" As.Komp., 87: 32
 Trankebar-Kap det gode Håb, 87: 54
 Tranquebars sidste selling, af Karl Pedersen, 91: 95-102*
 Transatlantiske togter, 91: 68
 Trekantfart, 91: 37
 Trekantruten, 91: 45
 "Trekroner" orlogsskib, 89: 62
 Trelund, Gregers Daa, løjtn., 87: 28
 Trincomalee, 88: 73
 Tripolis, 91: 39
 Tristan da Cunha, 87: 29; 88: 179*
 Trolle, Anton J.C., kaptajn, 90: 138
 Tronier, V., kaptajn, 89: 73
 Tropekolonifarter, da., 87: 22; 91: 37-72*
 Trunkstempler, 88: 144
 Trusserederskibe, 91: 84
 Trækkort, 88: 179*
 Træskibsbygning, 89: 7, 83-141*
 Træskibskonstruktion, 89: 83-141*
 Træskibssammenslutningen (TS), 90: 35, 47; 91: 119
 Træskonnerter, 91: 75
 TS, se Træskibssammenslutningen
 Tuborgfonden, 90: 41
 Tunis, 91: 39
 Tusind dage hjemmefra, 87: 87
 Tuxham (Tuxen & Hagemann), 89: 13
 Tveskæg, Svend, 87: 117
 Tyfon-Ferdinand, 88: 177
 Tyfonen "Orclid", 87: 189
 Tyfus, 87: 105

- Tyrkerhøjen (Hornbæk), 87: 152
 Tyrrenske sørovere, 87: 124
 Tyske Orden, Den, 91: 8
 Tømmer, sejlslad med, 91: 81
 Tømmerstykker fra "Gideon" og "Josephat", 91: 120*
 Tårback, 87: 153
- U-bådskrig, 88: 44
 Uclarata el. Kandy, 88: 73
 Udbyhøj vinterhavn, 90: 120
 Uddevalla, 87: 87
 Udenrigsfart, 88: 34
 Udførselshavne, tyske og balt., 88: 34
 Udgivelser, H & S, 90: 51
 Udrejse, 87: 54
 Uheld om bord, 87: 104; 88: 175
 Uldfarten, 88: 117
 "Ulvund" S/S, 88: 145
 Undervandsarkæolog (belg.), 87: 64
 Undervandsvideo, 90: 47
 Undén, J.E.: Sikring af menneskeliv på søen, 88: 188-219*
 Unicef, 87: 87
 United Baltic Corporation, 88: 57
 "United States" S/S, 88: 135
 Universitetsbiblioteket, 90: 85
 Upernavik-København, 87: 168
 "Upernavik" vestindiefarer, 87: 127
 Urrings, John (nav.instr.m.), 87: 36
 "Uræd" no. redningsbåd, 88: 196*
 US Coast Guard, 88: 205
 US Virgin Islands, 91: 38
- Valdemar Atterdag, 91: 10
 Vancouver, 87: 168
 Vandstrygere, 87: 147
 Vanrådeskjald, Halfred, 87: 126
 Vanterm-kajen (Vancouver), 87: 170
 Varberg, 87: 26
 Varsler, 87: 107
 Varthema Ludovico di, 90: 76
 Vartislav VII, 91: 10
 Vasalstater, muslimske, 91: 39
 Vask om bord, 88: 171*
 Vaskere, 87: 147
 Vebæk, C.L., 91: 122
 "Vega" skonnert, 89: 11
 Velkomsthilsner, 89: 39
 Vellalac, 91: 100
 Velschow, Tim, 87: 73
 "Vendela" As.Komp., sejlroute, 87: 25
 Venthanen (Ceylon), 88: 93
- Vera Cruz, 91: 46
 Vereenigde Oost Indie Compagnie (VOC), 88: 78
 Vergil: Æneiden, 87: 148
 Verstockt i Martenshoek, Gebr. J. & G., 89: 9
 "Veset" skonnert, 89: 4
 Vespucci, Amerigo, 90: 74
 Vestenvinsbæltet, 88: 120
 Vesterbygd (Grønland), 87: 143
 Vestergaard, Erik Buch, 90: 31*
 Vesterhavet D/S, rederi, 88: 48
 Vestindiefarere, 91: 37
 Vestindiefarten, 91: 37
 Vestindieredere, 91: 52
 Vestindieskipperne, 91: 58
 Vestindietonmage, 91: 50
 Vestind. Ha.selskab, 91: 52
 Vestindisk Pakhus, Kbh., 91: 61*
 Vestindisk-guineisk Kompagni, 89: 148; 91: 37
 Vestindiske Søkorps, Det, 91: 38
 VHF-radio, 91: 112*
 VHF-telefon, 87: 191
 Vignault, Balthazar, reder, 89: 160
 Vijayanager, 90: 68
 "Viking" 4-masted bark, 88: 121*
 Viking-flåder, 88: 201*
 Virgin Islands, 90: 25; 91: 38
 Visborg, 91: 10
 Visby, 91: 10
 "Vitus Bering" M/Cal., 89: 23*
 Vladivostock, 88: 123
 Vladivostock-Kronstadt, 90: 133
 "Voc" (Vere. Oostind. Comp.), 89: 154; 90: 78
 Vodfiskeri, 91: 101
 Vogel, Johann David, reder, 91: 60
 "Voogel Phoenix" As. Komp., 87: 69
 "Voorlooper" Vl. 146 af Vlaardingen, 89: 25*
 Vos, Philippus de, styrmand, 89: 151
 Votivgaver, 87: 107
 Vulcan og Mercur, dampskibsselskaber, 88: 121
 Værft, John Wood & Co's, 87: 6
 Værksted, museets, 90: 41*
 Vølund, 89: 13
 Västra Strö (Skåne), 87: 158
- Wafer, kaptajn, 87: 10
 Wasserleichen, ty., 87: 147
 Waterclerks, 89: 73
- Waterskout, hovedstadens, 91: 58
 Watt Jr., James (opf. nevø), 87: 5
 Watt, James (opfinderen), 87: 5
 Wattske lavtryksmaskiner, 87: 14
 Weber, I.C.: Fra hjulskibenes dage (bog, 1919), 87: 6
 "Weinstock" brigantine, 90: 96*
 Welling, Else Cathrine, 90: 114*
 Welling, Rasmus, 90: 114*
 Werff, Van der (Hoogezand), 89: 9
 Wert, Sebald de, 88: 76*
 West India Dock, 91: 24
 "Westerbeek" VOC, 89: 156
 Westindische Compagnie, 91: 65
 Whampoa, 87: 157
 Wieprza, 91: 11
 Wight, øen, 89: 63
 Wild, kaptajn, 88: 181
 Wilhelm, kejser, 91: 31
 "Wilhelmine" jagt, 90: 114
 Willem, Jan de, 88: 85
 "William Blumer" S/S, norsk, 88: 178
 Willumsen, Frands, 90: 85
 Wilson Sons & Co. Ltd, Thos (Hull), 89: 73
 Wipper, 91: 11
 With, Jesper, kapt., 87: 38
 Wittrup, maskininspektør, 91: 21
 Witzén, Peter, capitain, 90: 123
 Wizlaw II, fyrste, 91: 11
 Wood, John & Co's Værft, 87: 6
 Worm, Jørgen, 90: 28*
 Worsøe, Henry, 89: 75
 Worsøe, James, 89: 75
 Worsøe, R., skibsmægler, 89: 75
 Wortmand, kapt., 87: 40
- Ydre passage til Indien, 87: 25*
 Yellowmetal, 90: 138
 Yokohama, 91: 35
- Zanzibar, 78: 157
 Zarfamilien, relationer til, 88: 40
 "Zavonite", 87: 11
 Zeise-propeller, 88: 144
 Ziemcke, kaptajn, 89: 78
 Zubir, arkæolog, 87: 92
- Ægir, havguden (Hlér), 87: 141
 Ækvator, 87: 30, 68
 Ækvatorialstrøm, den sydl., 87: 30
 Æneiden af Vergil, 87: 148
 "Æolus", barskib, 90: 113

"Æolus", fregat, 90: 96*
Æresbevisninger, 89: 32
Ærtesuppe (tåge), 87: 207

Ø.K., 87: 168; 88: 40; 91: 18-36*
Ø.K.'s skibe, 91: 18-36*
Ørekrog, 91: 7-17*
"Øresund", jagt, Ostind.Kom., 88: 89;
90: 55

Øresund til Indien, ruterne fra, 87: 23
Øresund, 91: 103-117*
Øresundstold, 89: 54; 91: 10
"Ørnen" norsk orlogskorvet, 87: 121
"Ørnen" S/S, 91: 33
Østas. Komp., Det, 88: 115; 91: 27
Østby, Hans, kaptajn, 89: 153
Østerbygd (Grønland), 87: 127
Østergaard, Jens Peter, 88: 178

Østersøfarten, 88: 34
Østersøisk-guin. Han.selskab, 91: 52

Åbenrå, 90: 92-132*
Åbenrå-søfarten, 91: 81
Åbenråflåden, 90: 107
Åland, 88: 132
Ålesund-St. John, 88: 197
Århus-Samsø-Tunø, paketrute, 89: 28

Registret udarbejdet af Bert Blom