



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 1993





Omslag, forside: Tremastet barkentine FUGLEN af Marstal, bygget 1885, identificerer sig ved sine kendingsflag NVKH. (Gouache af R. Chappell på Handels- og Søfartsmuseet). *Front cover: The three-masted FUGLEN of Marstal, built in 1885, identifying itself by means of its distinguishing flags NVKH. (Gouache by R. Chappell, Danish Maritime Museum).*

Omslag, bagside: Saman-træ i nærheden af general Páez' ejendom La Trinidad ved Marakay, Venezuela. (Akvarrel 1837 af Fr. von Scholten. Handels- og Søfartsmuseet). *Back cover: A saman tree near General Páez' property "La Trinidad" near Marakay, Venezuela. (Watercolour 1837 by Fr. von Scholten, Danish Maritime Museum).*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . *Årbog 1993*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1993 (bind 52 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør.

Reproarbejdet er udført hos Nofo-print.

Papiret er 100 g G-Print Mattt klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,

Hanne Poulsen,

Kåre Lauring og Bert Blom.

Oversætter: Len Nossell.

Lay-out: Jens Lorentzen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-03-0

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

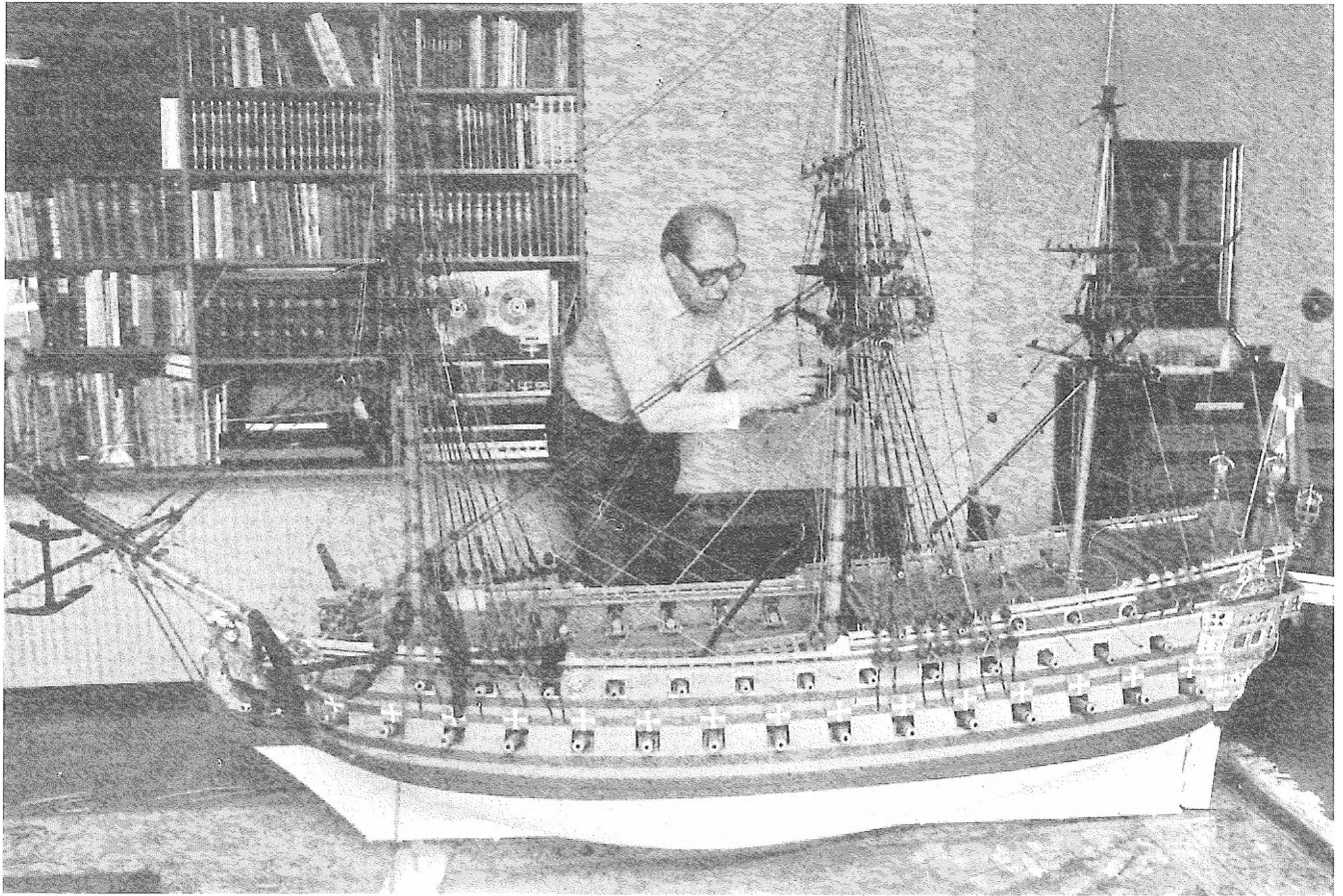
© Handels- og Søfartsmuseet.

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

Indhold

Jes Kroman: Andreas Nissen 1916-1992	6
N.O. Kiil: Konvojsejlad. (<i>Sailing in Convoy</i>)	9
Jes Kroman: Skibsmodeller i danske kirker. (<i>Shipmodels in Danish Churches</i>).....	33
Kåre Lauring: Fotosamling fra Ebeltoft. (<i>Collection of Photographs from Ebeltoft</i>).....	42
Kåre Lauring: "Willow". (<i>Willow</i>).....	53
Christian Lund: Flagbogen og andre trykte skibslister. (<i>The Flag Book</i>).....	59
Per Nielsen: Søofficer, tolder og eventyrer - dansk besøg i Venezuela 1837. (<i>A Danish Visit to Venezuela</i>)	77
Frank A. Rasmussen: Statslig eller privat? - Relationerne mellem Orlogsværftet og Burmeister & Wain 1843-1882. (<i>State-owned or Private? - The Relations Between the Danish Naval Dockyard and Burmeister and Wain 1843-1882</i>)	93
Knud Chr. Schmidt: Lystsejlad for motor og for sejl i 1916. (<i>Pleasure Cruises</i>).....	121
Museets protektor og bestyrelse.....	138
Museets personale.....	138
Museets beretning for 1992.....	139
Gaveliste for året 1992.....	143
Museets regnskab for 1992.....	145
Museets salgsartikler	148
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	149
Selskabets beretning for 1992-93	149
Selskabets nytilkomne medlemmer	153
Selskabets regnskab for 1992-93	154
Selskabets salgsartikler.....	159

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.



Andreas Nissen under restaureringen af den store skibsmodel til Århus Domkirke.
Andreas Nissen during restoration of the large shipmodel for Aarhus Cathedral.

Andreas Nissen 1916 – 1992

I 1992 døde tidligere toldkontrollør Andreas Nissen i Varde 76 år gammel. Andreas Nissen var kendt af alle modelinteresserede for det fineste arbejde, der er præsteret i Danmark.

Nissen, som han præsenterede sig i telefonen, var født i Farris i 1916, men flyttede tidligt til Vamdrup med sine forældre, der var landbrugere. Han fik alligevel en forærlighed for søfarten, og han elskede når forældrene tog ham med til Kolding, så skulle han ned på havnen og se på de fineste sejlskibe, der lossede tømmer.

Allerede som 6-årig fik han fat i tegningerne til en lystbåd, og da bedstefaderen var tømrer, var der adgang til et værksted med ordentligt skarpt værktøj. Dette blev starten på en karriere, der kom til at strække sig over 70 år.

Efter en henvendelse fra Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg påbegyndte Nissen i 1958 en model af Hjertingkanen. Denne model blev begyndelsen til en større leverance af modeller til museet, et arbejde der strakte sig over en årrække.

Senere kom en henvendelse fra museet i Nordby på Fanø, hvorfra man bestilte en model af et fanø-skib. Det blev til et meget langt samarbejde, idet Nissen til museet byggede et større antal modeller af de skibstyper, der havde sejlet fra Fanø. Und-

taget var dog en model af en evert, som blev bygget af en nær ven.

Kronen på værket i det store arbejde til museet var de to store modeller af Sønderho og Nordby. Dette arbejde tog 3 år.

Selv kom jeg i kontakt med Nissen, da han indberettede et nyt kirkeskib til museets kirkeskibsarkiv. Det blev altid indberettet med beskrivelse og fotos, og et restaureret skib blev indberettet med fotos og en rapport over udført arbejde. Jeg skulle senere finde ud af, at dette var kendetegnende for Nissens grundighed.

Efter at have talt sammen i telefon nogle gange, inviterede Nissen mig til Varde for at se på en igangværende model, og vi skulle desuden til Fanø og se hans modeller på museet der.

Det var en imponerende samling jeg fik at se, og det var åbenbart, at det arbejde der blev udført på Nissens værksted, var af meget høj kvalitet.

Det viste sig, at han havde to værksteder. Det ene lå i kælderen, og var til træ- og metalarbejde. Det var her maskinerne stod, her alle de perfekte fittings blev fremstillet. I stue-etagen lå så hans maler/rigger-værksted. Det var her man blev inviteret ind, og det var først under mit sidste besøg i 1992, at jeg "fik lov til" at komme i kælderen. Jeg kan ikke sige om værkstedet i kæl-

deren var lukket land for “uvedkomme-
de”, men jeg tror det. Men at få lov til at
komme ind i dette kælderværksted var som
en åbenbaring. Der var et væld af små ma-
skiner, som Nissen selv havde udviklet og
fremstillet. Disse præcisionsmaskiner kun-
ne løse alle de opgaver, som andre model-
byggere har kæmpet med i årevis. Sammen
gennemgik vi teorien i bygningen af et mo-
delskib, og Nissen “afslørede” nogle af sine
hemmeligheder, som han havde udviklet
gennem årene. Det var en fantastisk ople-
velse at få indblik i hans verden.

Nissen havde en enestående teoretisk vi-
den om skibe, som satte ham i stand til at
arbejde med modeller fra alle tidsperioder.

Alt praktisk arbejde var resultat af års ud-
vikling og sprudlende teknisk snilde, blan-
det med perfektionisme og en stærk uvilje
mod middelmådighed. Ingen detalje var
for lille til at blive udført korrekt.

Andreas Nissen var en uhyre flittig mo-
delbygger, og omkring 75 modeller blev
det til gennem årene, deriblandt den store
model af orlogsskibet ELEFANTEN, der
idag står på rådhuset i Tønder.

Desuden 8 nye kirkeskibe til kirkerne i
Mosevrå, Vejrup, Starup, Kollerup, Roust
Høje, Kølkeær, Hjerting og Horne, og desu-
den en model til en kirke på Lofoten.
Dertil kommer restaurering af 25 kirkeski-
be over hele landet, deriblandt den meget
krævende opgave med den store model fra
Århus Domkirke.

Handels- og Søfartsmuseet fik gennem
årene 4 modeller.

Andreas Nissens store talent og uhyre
flid som modelskibsbygger har sat varige
spor.

Jes Kroman

N.O. Kiil: Konvojsejlads

Ole Kiil er ud af en gammel sømandsslægt. Under krigen 1940-45 var han en af de 6.000 danske søfolk, der gjorde tjeneste i allierede skibe. Ole Kiil blev uddannet som styrmand og som sådan tjente han om bord i amerikanske handelsskibe. Artiklen her handler om konvojsejlads på Nordatlanten. Ikke så meget forfatterens personlige erindringer, men mere en gennemgang af nogle af de mange detaljer man skulle have kendskab til, og som man skulle overholde, når man lå i en konvoj på Atlanten.

En konvoj er en samling handelsskibe, som i krigstid bliver eskorteret af eget lands, eller allieredes krigsskibe, der kan yde beskyttelse mod fjendtlige angreb. Det er langt fra en nyere opfindelse, for konvojsejlads har været praktiseret langt tilbage i tiden, da skibene endnu måtte benytte vinden, som eneste disponible fremdrivningskraft. Under Englandskrigen 1807 til 1814 var der således livlig konvojtrafik, til og fra Østersøen, gennem de danske farvande.

Systemet blev jeg bekendt med under 2. verdenskrig, da de allieredes handelsskibe var under konstant trussel fra aksemakternes ubåde og overfladefartøjer. Jeg var fra 1942 til krigens slutning med i adskillige transatlantiske konvojer, der alle udgik

fra New York. Det var som regel store konvojer, der omfattede op mod 80 handelsskibe, som med visse intervaller blev sendt holdvis af sted. Skibene blev, efterhånden som de var tillastet, samlet på ankerpladserne i havneområdet, for at være klar til afsejlingsdagen. Dagen i forvejen blev hvert skibs kaptajn og telegrafist afhentet og bragt til konvojkonference i land. Her mødte de den marineofficer, der som øverste chef for den pågældende konvoj, havde det store ord at skulle have sagt, og hvorefter alle havde sig at rette. Hans titel var: "Commodore" og det var sædvanligvis en ældre, erfaren officer, som i krigens anledning var vendt tilbage til aktiv tjeneste. Med sig ved konferencen havde han cheferne for de eskortefartøjer, som skulle ledsage konvojen på det første stræk. Andre stødte først til undervejs, i nærheden af New Foundland.

Hvad der blev drøftet ved konferencerne var naturligvis strengt hemmeligt, men vi havde dog en sikker fornemmelse af, hvad der foregik. Kommandøren orienterede om den aktuelle situation i Nordatlanten, og om de forhold man ventede at møde på den forestående rejse. Der blev gjort rede for den valgte rute, og for de taktiske planer, der var fastlagt i samarbejde med de overordnede myndigheder. Alle blev kraf-

tigt indskærpet nødvendigheden af at holde de tildelte pladser i konvojen, så at den kunne forblive en samlet gruppe. At sakke agterud kunne være dødsfarligt. Efterløjerne, der havde besvær med at holde farten, var altid de mest sårbare. "Stragglers" blev de kaldt. I praksis var det nu ikke altid let at holde sig samlet, stormvejr, vintermørke og tåge lagde sig ofte hindrende i vejen. De deltagende telegrafister fik også læst og påskrevet om hvorledes de havde at forholde sig med hensyn til radiovagt og den strengt nødvendige tavshed, der måtte iagttages, for at ikke fjenden gennem æteren skulle kunne opsnappe afslørende viden om en konvojs position og bevægelser.

Når konferencedeltagerne blev sejlet tilbage til deres respektive skibe, medbragte de en tung bagage af hemmeligtstemplede kodebøger, en konvojplan, der viste hvert skibs navn, dets nummer og placering i formationen. Desuden en forseglede ordre, der angav rejsens mål, navnet på den havn, hvor lasten skulle losses. Endvidere var der anført div. positioner, de såkaldte "Rendezvous", hvor konvojens skibe atter skulle samles, såfremt der undervejs var sket en ufrivillig spredning.

Intet af dette måtte åbnes før skibet havde forladt sin ankerplads, havde passeret spærringen for udgående, og befandt sig i rum sø.

Alene klokkeslettet for ankerletning og afsejling var på forhånd kendt.

Der forelå strenge påbud om, at de hemmelige koder og instrukser under ingen omstændigheder måtte falde i fjendens hænder. For at forhindre dette havde hvert skib i bestiklukafet stående en blytung, per-

forret jernkasse. I en truende situation skulle den uden tøven kastes over bord, for hurtigt at forsvinde i dybet, medtagende disse overordentlig vigtige informationer.

Morgenen efter konvojkonferencen afsejlede de mange skibe, et efter et, i en lang række. Befandt man sig midtvejs i denne, kunne man, foran og agterude, se skibe, så langt øjet rakte. Man havde grangiveligt fornemmelsen af at befinde sig på en bro af skibe. Konvojformationen blev dannet, når man var nået ud, hvor der var tilstrækkeligt med albuerum. Var der f.eks. 80 skibe, blev de normalt placceret i en bred rektangel, dannet af 10 rækker med 8 i hver. Midt i forreste tværgående række lå skibet, som konvojlederen havde valgt til førerskib. Han medførte en større stab af adjudanter, signalgaster og lignende folk. Dertil behøvedes et større skib med de nødvendige passagerfaciliteter. Ikke sjældent var det et norsk motorskib, med et letkendeligt Burmeister & Wain præg.

I øvrigt var der gerne tale om en ret broget skare fra flere nationer, men efterhånden kom de seriebyggede libertyskibe til at udgøre flertallet. Et måtte alle have til fælles: De skulle kunne holde den fart, hvorefter konvojen var fastlagt. Der fandtes hurtige og langsomme konvojer. Besvær med maskineriet og dermed farten kunne dog indtræffe iblandt for et enkelt skib, en såkaldt straggler, som ikke kunne følge med. Hele konvojen løb en risiko, dersom man af hensyn til efterløjeren mindskede farten, så han måtte regne med at kunne blive forvist fra det gode selskab, for alene at søge til nærmeste nødhavn.

Det tog adskillige timer at få de mange



Stovte, alvorsfulde kaptajner samlet til konference inden afsejlingen. Der lyttes ansændt til instrukser og vejledninger, som konvojlederen, "The commodore", afleverer for den forestående rejse. *Stout-hearted, solemn captains attending a conference prior to departure. They are listening with close attention to the instructions and directions being given by the convoy leader, "The Commodore", concerning the coming voyage.*

skibe anbragt på deres rette plads, alt medens de først ankomne gik frem med langsom fart. Uriasposterne var yderrækkerne, hvor faren selvsagt var størst under et ubådsangreb. Mere tryk følte man sig ind mod midten, men man måtte naturligvis

tage til takke med den tildelte position. Naboskabet var heller ikke uvæsentligt. Havde man en sprængfarlig ammunitionslast om bord, virkede det ikke særligt betryggende med et benzinlastet tankskib i umiddelbar nærhed.

Et stykke forude, om styrbord og om bagbord og agterude, lå eskortefartøjerne som lave grå skygger. Dem måtte vi sætte vor lid til, samt til eget skibs kanon og anti-luftskyts. Kursen blev sat, når alle var på plads. Rejsen var begyndt. Alle nødvendige ordrer til konvojens skibe udgik fra leder-skibet. Det skete, såvidt muligt, kun i dagtimerne med højste signalfag, i den hemmelige kode, hvortil vi jo havde nøglen. Det

kunne også ske med en speciel morselampe, der kunne benyttes i dagslys, og var således indrettet, at den kun kunne aflæses fra det skib, den var rettet imod. Når der var tale om en ordre, eller oplysninger, som skulle rundt til hele flokken, havde man pligt til at videregive, efter et bestemt mønster.

Naturligvis sejlede man uden lanterne-lys, og i øvrigt komplet mørkelagt. Kun undtagelsesvis, under særlige forhold, blev der afgivet signaler om natten. Det kunne ske, dersom der opstod behov for en uforudset kursændring. Ordren til en drejning, styrbord eller bagbord, et vist antal grader, blev afgivet med røde, hvide og grønne lys, som blev tændt på en dertil indrettet signalmast, der gik under navnet juletræet. Et sådant havde hvert skib, men for at ikke alle skulle illuminere området, var kun bestemte skibe udpeget til at tænde de lamper, der blev vist fra lederskibet. De var placeret, så de kunne ses af alle. Tidspunktet for ordrens udførelse blev givet via et stød i dampfløjten. Præcision var påkrævet, for at man ikke, ved større kursændringer, i mørkt og usigtbart vejr, skulle ramle ind i hinanden.

Der var forudset kritiske situationer, hvor det kunne være hensigtsmæssigt at gøre nat til dag. Derfor havde hvert konvoj-skib på broens SB og BB side, anbragt et batteri af svære raketter, de såkaldte "Snowflake rockets", med tilhørende, fastmonterede affyringsstativer. Med myriader af lysende, snefnuglignende fragmenter, kunne raketterne skabe den ønskede virkning.

Af taktiske grunde var det påkrævet at skibene holdt konvojens formation, med li-

ge rækker i korrekt indbyrdes afstand, men det var nu lettere sagt end gjort. Lettest var det naturligvis om dagen i klart vejr, anderledes var det i mørke nætter, hvor man havde et andet skib forude, et agter, og et på hver side. De anedes kun som svage, mørke skygger. Begyndte et af dem at komme foruroligende nær, var det meget vanskeligt at afgøre, om det var vedkommende, der var på gale veje, eller om det var en selv, der var sakket agterud, var kommet for langt frem og for meget til den ene eller den anden side. Som vagthavende på broen, måtte man så tage beslutningen: Vente for at se om den anden, dersom han var den skyldige, kom på bedre tanker eller selv øge eller mindske farten en smule, eller trække lidt til den ene eller den anden side. Situationen opstod uvægerligt adskillige gange i løbet af en 4 timers vagt. Fartreguleringen foregik ikke via maskintelegrafene, men med telefonbesked til den vagthavende mester på maskinrummets manøvrer-dørk, hvor han konstant opholdt sig. Ordren var normalt: Et par omdrejninger, op eller ned. Større udslag var ikke mulige på grund af skibenes korte afstand indbyrdes. Den ringe ændring af skruens omdrejningstal bevirkede til gengæld, at resultatet kun viste sig ganske langsomt, alt imens man så kunne gætte på om afstandsfor-skydningen, forhåbentlig i den rigtige retning, skyldtes eget eller det andet skibs tiltag. Det var egentlig en helt umulig opgave. I begyndelsen gav det grå hår, men mærk-værdigvis tilegnede man sig efterhånden den sjette sans, som forholdene krævede. Nedenunder sov kaptajnen trygt og roligt. Han kunne selvsagt ikke være på broen

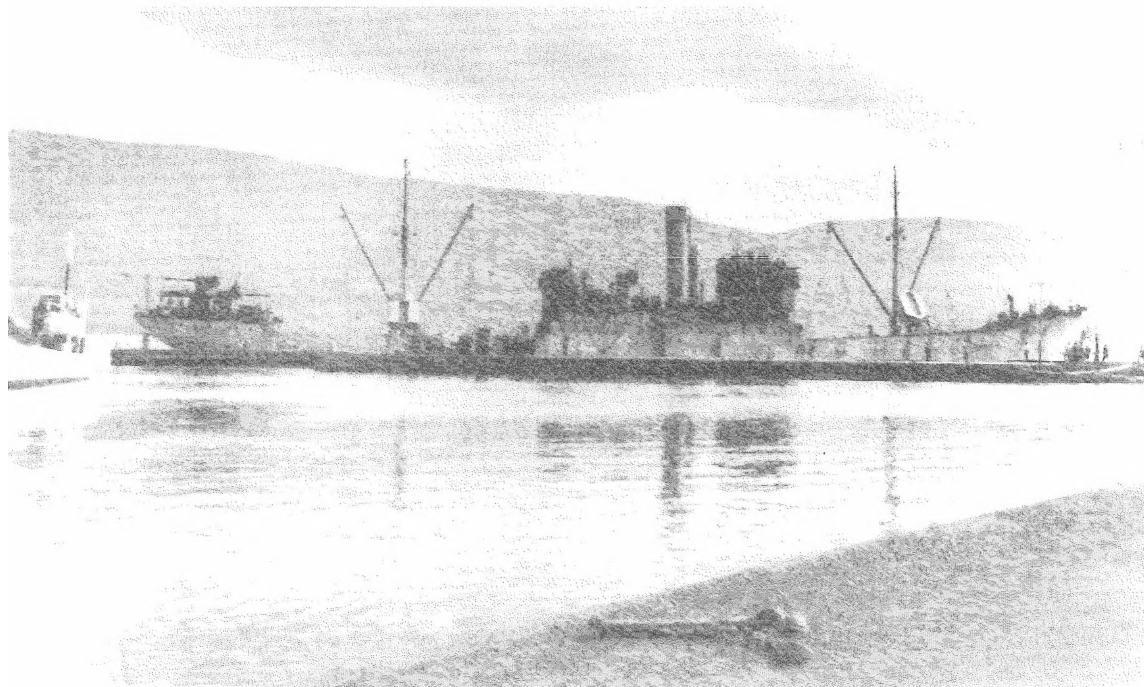
døgnet rundt. Vagthavende styrmand måtte klare sine egne affærer.

Sejlads i tåge, hvor sigtbarheden var nul, var en enerverende prøvelse. For ikke at blive påsejlet agterfra, og for at give det følgende skib et holdepunkt at styre efter, var hvert skib forsynet med en såkaldt tågebøje, som, når det var påkrævet, blev sat ud og slæbt efter skibet, for enden af en tynd stålwire. Bøjen, der havde form som en modelflyver, skøjtede hen over vandet, og en skuffelignende hale opsendte en kraftig vandsøjle.

Krigsudrustet damper med kanon og antiluftskytts samt redningsflåder ved for- og agtermast. *Steamer equipped for war, with guns, anti-aircraft defences as well as lifeboats both fore and aft.*

Den kunne det dog være svært at holde inden for øjenkontakt. Sakkede man nogle få meter agterud, forsvandt den ud af syne, og man måtte så anspændt begynde at lede, for eventuelt pludselig med skræk at opdage, at man i sin søgen var kommet op på tværs af bøjen, med risiko for at slæbewiren, dersom man ikke hurtigt faldt tilbage, blev viklet ind i ens egen skrue. I tæt tåge var det påbudt at sejle med tændte, men neddæmpede sidelanterner og et blåt lys, der viste agterud. Det var dog ikke til synderlig hjælp. Under helt ekstreme forhold var en såkaldt lastsol påbudt, nedhængt over hækken. "A cluster light" blev dette hjælpemiddel kaldt.

Ved forårstide var der, så at sige, konstant tåge på New Foundlandsbankerne, som



skulle passeres såvel øst- som vestgående. Bedre blev det ikke, når der blev rapporteret såkaldte "growlers" i nærheden. Det var de sidste rester af isbjerge, som var drevet sydover. De kunne veje adskillige hundrede tons. En påsejling ville være katastrofal. Tæt tåge kunne strække sig over adskillige dage, hvor man nærmere følte end så, at man ikke var alene på det store hav. Man troede også stadig at befinde sig på den rette plads i konvojen, med de rette skibe som nærmeste naboer. Hvilken overraskelse, når tågen lettede! Hele konvojen i vild forvirring, med skibene i nye, indbyrdes positioner, der intet havde at gøre med de oprindelige. Skibe, der skulle have ligget yderst om styrbord kunne nu iagttage, at de havde byttet plads med andre, der hørte til i yderste række om bagbord. Andre, der havde ligget i de forreste rækker, måtte nu konstatere, at de befandt sig i de bagerste. Alt dette var ubemærket foregået i skjul af den brandtykke tåge. Der kunne gå flere timer med at få genskabt den rette formation. Omsejlingen tog tid for de ældre skibe, hvis maskinkraft og fart i forvejen var spændt til det yderste. En trøst var det, at fjendtlige ubåde, der måtte have været i nærheden, var blevet tilsvarende generet af den manglende sigtbarhed.

En konvoj måtte, såvidt muligt, undgå at efterlade sig synlige, flydende spor, under sejladserne over havet. Det var derfor strengt forbudt, at kaste affald overbord ved dagslys. Ophængt udenbords havde man derfor, i kabyssens nærhed, et par tomme olietønder. Først efter mørkets frembrud måtte det indsamlede dumpes. Lønsevand måtte heller ikke pumpes overbord om da-

gen Det kunne let indeholde olierester, hvoraf selv den mindste smule ville kunne ses i skibets kølvand. Maskinmesteren, på vagt i "kælderen", var ikke altid overbevist herom, så forsøg på snyderi viste sig af og til. Var der fly på vingerne, kom afsløringen prompte, med indberetning til konvojlederen. En skarp advarsel, til det formastelige skib, lod ikke vente på sig.

Der var også påbud om, at skorstensrøg skulle holdes på et minimum, men det var nok oftest lettere sagt end gjort. I de kulbrændende dampskibe afhang meget af fyrbødernes påpasselighed og mestrenes tilsyn med fyrpladsen. Det var lettere at holde styr på røgen fra de oliefyrede dampere, og motorskibene gav naturligvis ingen problemer i den retning.

En transatlantisk rejse i vinterhalvåret bød som regel på hårdt vejr med en eller flere storme, og i snetykning var proceduren som under sejladserne i tåge. Hård sø kunne være truende for skibe med høj dækslast. Det forekom, at kursændringer, af hensyn til disse, måtte udsættes til vejret bedrede sig. At ligge underdrejet var for farligt. I stedet holdt man den gående, med reduceret fart, indtil signalet om vending kunne afgives. Deviationer blev jævnlige beordret. En nordligere rute, som ved vintertide kunne være ret så ubehagelig, blev ofte valgt, når der var behov for at sejle sig fri af områder, hvor fjendtlige ubådes tilstedeværelse var kendt.

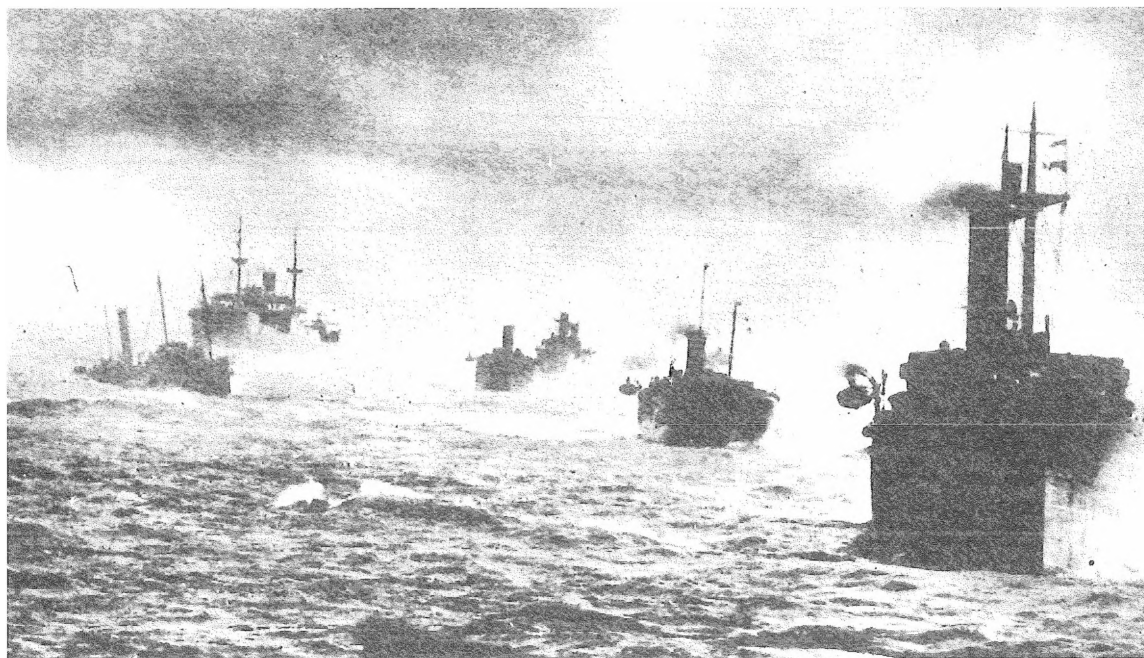
De allierede havde, i de første krigsår, lidt katastrofale tab på Atlanten som følge af den tyske krigsmarines indsats med ubåde, der flokkevis angreb konvojerne. Det var sandelig "Slaget om Atlanten". I året

1943 indtraf der en afgørende ændring til gunst for de allierede. Det skyldtes for en stor del, at vi begyndte at få hangarskibe med i konvojerne. Det var tankskibe, der var ombygget til formålet, og de kunne medføre et anseligt antal rekognoserings- og jagerfly. I en stor konvoj lå der ofte tre af disse hangarskibe i midterrækken, Straks, når det begyndte at blive lyst om morgenen, sendte de fly i luften. De cirklede rundt om konvojen, dagen igennem, og satte sig først, lige inden dagslyset forsvandt. Ubådes overfladesejlads om da-

Ældre dampskibe i konvoj, og med redningsbådene anbragt til øjeblikkelig nedfiring. *Older steamships in convoy, with their lifeboats in position ready for lowering immediately.*

gen var dermed på det nærmeste umuliggjort. Det var let at observere dem fra luften, og skete det, blev der kastet bomber mod dem. Valgte de, om dagen, at holde sig på sikker afstand af konvojen, kom de så langt agterud, at de ikke, inden det blev helt mørkt, kunne nå frem til at sætte ind med et angreb. De gunstige tussmørketimer var forpasset, og når det lysnede, var de frygtede fly atter på vingerne. Dermed blev det dog ikke ufarligt at krydse Atlanten. Skibe blev stadig sænket, men det skete sjældnere og i mindre antal end hidtil. Vi kunne nu ånde lettere.

Det var et blandet varesortiment, som konvojskibene fragtede fra U.S.A. til det krigsførende England. Der var levnedsmidler til civilbefolkningen, som måtte leve



med yderst knappe rationer, men krigsmateriellet havde dog præferencen. Det så man bl.a. tydeligt af de mange jagerfly, som adskillige skibe medførte som dækslast. United States Army Transport havde egne skibe, men disse kunne langt fra dække behovet for afskibning af de enorme mængder af materiel, som med henblik på det kommende angreb på Hitlers "Festung Europa", skulle samles i England. Andre skibe blev derfor rekvireret til formålet, og jeg var blandt de, der erfarede, at det var barsk alvor. En dag i foråret 1943, da vi lå i New Yorks East River, blev skibet grangiveligt invaderet af en hærskare af tømrere, der omgående gik i aktion i lastrummene med save, søm og hamre. Slæng efter slæng af brædder var bragt om bord, så vi var klar over, hvad klokken var slået. Skibet skulle indrettes til at sejle med sprængfarlig last. Dette indebar, at lastrummenes stålkonstruktioner af enhver art, skulle være afklædt med træ, der skulle forhindre livsfarlig skamfiling i slingerage af de 5000 ts. flyvebomber, der lå øremærket til os. De blev indlastet ved Caven Point på New Jersey siden, for enden af en lang pier, der havde Frihedsgudinden som nærmeste nabo. Lastningen foregik under streng kontrol af United States Coast Guard.

Rygning og brug af åben ild om bord var selvsagt strengt forbudt, men uanset dette så man dagligt Coast Guard vagter trække afsted med arrestanter, der var grebet på fersk gerning, i færd med at tage sig en smøg i en mørk krog på et mellemdæk. Fristelsen og nikotinhungeren havde været for stærk. Straffen var efter sigende: "They throw the key away on them" (man kaster

nøglen bort, når de er blevet låst inde), og det havde de, sådan set, da også ærligt fortjent.

Lag efter lag af 2000 lbs. bomber, de såkaldte "Block Busters", blev stuvet i underrummene, med træafdækning imellem hvert. De svære bomber havde hver to påboltede ringe, som gjorde det muligt at rulle dem på plads. Styrehalerne med tændsats kom også med skibet, men heldigvis ikke påmonteret. De lå stuvet for sig. Havnearbejderne, der efter sigende selv oppebar et enormt risikotillæg for lastning af sprængstof, forsikrede os om, at bomberne, uden tændsats på det nærmeste var ufarlige. Dette var observeret ved en bestemt lejlighed, hvor en bombe skulle være blevet tabt fra en kran i stor højde. Den ramte stenbroen uden at eksplodere. Helt ufarlig kunne omgangen med den slags flyttegods dog næppe være. Jeg husker en bestemt lejlighed, hvor jeg i New Yorks havn havde været "night relief officer" om bord i m.s. CAVALCADE ex GERTRUDE MÆRSK, administreret af American President Lines. Over radioen blev der udsendt advarsel om, at et skib, under lastning af "explosives" ved Caven Point, var i brand. Beboerne i de nærmestliggende byområder blev opfordret til at åbne vinduerne og indstille sig på "The big bang". Alarmen blev dog hurtigt afblæst. Det lykkedes at sænke skibet, efter at det var blevet slæbt bort fra pieren.

I en periode blev "Block Busters" fremvist på Times Square, som reklame for køb af War Bonds and Stamps. Investerede man et vist beløb, var man berettiget til at skrive en hilsen til Hitler & Co. på en sådan bom-

be. I vore lastrum var det vederlagsfrit muligt at skrive slige hilsener ad libitum, men det blev, mig bekendt, ikke benyttet. Rettigheden kunne desværre ikke konverteres. Da de tunge bomber ikke kunne fylde skibet, blev der kompletteret med andre former for last, som de væbnede, oversøiske styrker havde brug for. For første gang i mit liv, stiftede jeg her bekendtskab med pulverkaffe. Nogle små breve med påtrykt brugsanvisning, indeholdt en brunt substans, hvoraf man umiddelbart skulle kunne lave sig en kop kaffe. Da brevene var faldet ud af en beskadiget kasse, følte vi os berettiget til at foretage en prøve, og minsandten, det lod sig gøre, selv med koldt vand, som påstået. Det var også selve ideen bag opfindelsen: Kaffeglade amerikanske soldater i felten skulle kunne få en kop af deres yndlingsdrik, også hvor alene koldt vand var ved hånden.

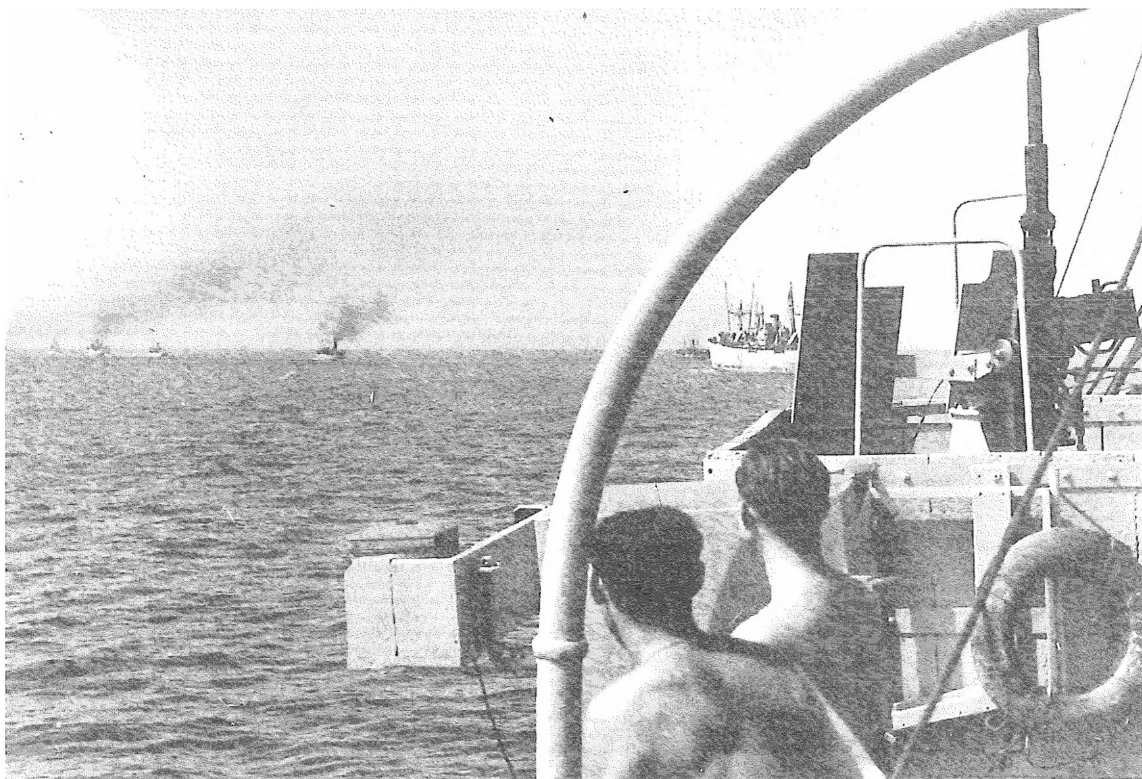
Med en bombelast fulgte altid en løjtnant fra U.S. Army som kontrolofficer, en ny mand på hver rejse – ingen fulgte med os tilbage fra England. De blev derovre for at indgå i et forud bestemt detachment.

Det var normalt helt unge reserveofficerer med en eller anden akademisk baggrund, ofte jurister. Inden de kom om bord i New York var de adviseret om, at der ikke var noget ledigt kammer til deres disposition. De medbragte derfor deres egen felt seng, der blev slået op i officersmessen. Det tog de nu med godt humør, og denne mangel på komfort har nok også været småting, sammenlignet med, hvad de senere kom ud for ved fronterne i Frankrig og Tyskland.

Vi gjorde os egentlig ingen tanker om de

forfærdelige ulykker, som vor dødbringende last ville afstedkomme, ikke mindst overfor civilbefolkningen, når bomberne af amerikanske flyvere skulle nedkastes over tyske byer. Kun alt for tydeligt huskede vi de tyske flyangreb på London og andre engelske storbyer, og ruinhobene, som vi kendte fra selvsyn i havnebyerne ved Bristolkanalen og længere nordpå.

Nar man, af nød og trang, måtte samsejle på oceanet var det nærliggende at formode, at her gjaldt kun: "Follow the leader", med andre ord, blindt følge den enerådende commodore. Det var dog kun delvis rigtigt. Betingelsen var nemlig, at hvert enkelt skib havde det fulde ansvar for sin egen navigation. Det indebar, at stedbestemmelsen løbende måtte udføres på hvert skib på samme vis, som når man sejlede alene. Ekolod og radiopejler måtte ikke benyttes, dog var det tilladt at kontrollere kronometerstanden via radioen. Vor telegrafist besværede sig en dag over, at atmosfæriske forstyrrelser forhindrede ham i at få andet end den tyske sender fra Berlin igennem, men vi regnede dog med, at da den vel betjente de tyske ubåde, måtte man kunne stole på den. En eventuel vildledning ville vi forøvrigt omgående kunne opdage, og plads var der rigeligt af i rum sø. Den astronomiske navigation med sextant hørte til dagens orden, og det foregik naturligvis efter det amerikanske system. Såvel kaptajn som alle tre styrmænd var løbende impliceret i de relevante observationer morgen, middag og aften. Først en stedlinie udregnet efter morgensolen, når den havde nået en passende højde, hvis den altså var fremme. Stedlinien flyttet den udsejlede distan-



ce frem til middagspositionen, som blev fastlagt ved solens meridianhøjde. I klart vejr var stedbestemmelsen mere præcis ved stjerneobservationer, som dog skulle foretages indenfor det korte tidsrum, hvor såvel de i forvejen valgte stjerner som en skarpt aftegnet kiming var synlige i morgen- og aftenskumringen. Noget anderledes kunne systemet være i visse danske skibe, hvor styrmændene ikke blev betroet til at røre en sextant. Allernådigst kunne den vagthavende aflæse kronometeret, når kaptajnen fra brovingen råbte: Stop, normalt tre gange, af hensyn til de målte højders middelværdi, som gav det sikreste resultat.

Skibe i kystkonvoj. Under davidens buc ses et Libertyskib, af den letkendelige type, hvoraf amerikanerne byggede ikke mindre end 2.750. *Ships in coast convoy. Under the arch formed by the davit is a Liberty ship, easily recognizable as the type of which the Americans built no less than 2750.*

Azimuthberegningerne kunne styrmændene da også få lov til at klare, så det var ikke så ringe endda.

Ingen kurser eller positioner måtte anføres på søkortet, så vi måtte klare os med de neutrale "plotting sheets". Alle udregninger skulle tilintetgøres, og intet afslø-

rende måtte indføres i skibsdagbogen, hvor vi dog måtte registrere vejr og vind som eneste undtagelse.

Hvorledes så vagthavende styrmands arbejdsplads ud? Ganske anderledes end nutidens komfortable, lukkede broer, hvor store panoramaruder i et rummeligt opvarmet eller svalt styrhus gør det muligt at passe vagten i skjortærmer året rundt.

Under krigssejlads måtte vagthavende opholde sig på den åbne bro, uanset vejret. Et blik ind i styrehus og bestiklukaf var af og til påkrævet, men det måtte reduceres til et minimum, da udsynet fra styrehuset var af yderst ringe værdi.

Hele brohuset var ombygget til en betonbunker, forstærket med solide stålplader indlagt foroven og anbragt foran køjerne i fronten. I disse sidstnævnte fandtes smalle åbninger, der gav rorgængerer et nødtørfigt udsyn frem over. En slags armeret vindfang, eller, vel rettere sagt, kugleregnsfang, dækkede døren i styrbord og bagbord side. Formålet var at kunne holde skibet sejlen- de under angreb fra maskingeværskydende fly.

Ikke blot broen bar præg af at være omstillet fra fredelige forhold til krigssejlads. Skibet var gjort ukendeligt, overmalet som det var, med en dyster, mørkegrå farve. Den dækkede alt, fra vandlinje til flagknap. Også samtlige køjer og vinduer var blændet ved maling for at sikre en effektiv og permanent mørkelægning. Intet lys måtte være synligt udendørs, så alle udvendige døre var dobbelt beskyttede, dels med en kontakt, der slukkede lyset i det pågældende rum, når døren blev åbnet, dels ved en sluse, dækket af et svært sort gardin. Skibet

havde mistet sin identitet. Forsvundet var skorstensmærket med rederiets logo, ligeså skibets hjemsted, og intet skibsnavn, hverken på stævn eller hæk, var at se.

I slidskeophæng var anbragt ialt fire redningsflåder, to ud for den forreste mast, og to ud for den agterste. De kunne søsættes med et enkelt greb, og nåede man ikke dette, sørgede en automatisk slippeanordning for flådens frigørelse fra et synkende skib. I søen hang de fire redningsbåde permanent svunget ud, klar til øjeblikkelig affiring med vand og nødproviant om bord.

Påbudt i ethvert skib under krigsforhold, var også udkikstønden i formasten. Den var højt placeret, og til stadighed bemanded. Den var fremstillet af skudsikkert stål, med en hængslet overdel, under hvilken udkikken ved luftangreb, kunne sidde i skjul. I troperne var den en ubehagelig svedekasse, men så var der også mulighed for at tage sig et solbad, siddende i det fri, ovenpå tøndens. Dette skulle være en ufarlig fornøjelse, når man befandt sig langt fra land, hvor luftangreb ikke kunne forekomme. Dog oplevede jeg, at udkikken i et skib, styrtede ned fra tøndens, da skibet blev rystet af uventede torpedotræffere.

Den højt anbragte udkikspost var især af vigtighed under alenesejlads. Som følge af jordens runding, blev et fjernt mål lettere synligt derfra, end fra broen. Adskillige skibbrudne, der havde befundet sig i redningsbåde eller flåder, kunne takke en vågen udkiksmænd for deres redning.

Til søs blev brand- og bådøvelser afholdt efter de foreskrevne regler. Uden forudgående varsel lød alarmen, der beordrede

samtliges besætningsmedlemmer til deres respektive poster. Brandslanger blev rullet ud og en fingeret brand blev bekæmpet. Bådene kunne naturligvis ikke fires af, men alle blev mønstret på bådedækket, hvor de hørte til, klar til at indskibe sig og kaste los.

Det sikreste tegn på at man befandt sig i krigstilstand var naturligvis armeringen. På en platform i agterskibet, og omsluttet af et brystværn, var anbragt en regulær kanon, en såkaldt kaliber "Four inch fifty", der vel svarer til 10 cm. 8 stk. 20 mm Oerlikon antiluftskyts stod i deres respektive tårne, højt placeret og ligeligt strategisk fordelt over skibets længde.

Til betjening af skytset var et detachement fra U.S. Navy fast knyttet til skibet, ca. 15 mand under kommando af en reserveløjtnant og en underofficer. Der var også taget højde for, at skibets civile besætning, om nødvendigt, skulle kunne give en hånd med. En marinebus, spækket med det relevante isenkram, besøgte skibene i havn og gav instruktion i dets rette betjening, uden at der dog blev løsnet et skud. Det var en praktisk ordning, da bussen kunne holde på kajen, klos op ad skibet. Detachmentets officielle betegnelse var "U.S. Navy, Armed Guard". Også her var reserveløjtnanten uvægerligt et ungt menneske med en akademisk baggrund, men med ret så ringe nautisk erfaring, hvad man jo ikke kunne lægge ham til last. De skiftede ret ofte, så vi blev efterhånden godt kendt med adskillige. De spiste naturligvis i messen sammen med os, og var som regel flinke fyre, der snart fandt sig til rette om bord. Dog var der en enkelt undtagelse. En yngre mand, fra "The Middle West", lærte aldrig,

til min store ærgrelse, at kende forskel på luv og læ side.

Døgnet's farligste timer var i dæmringen, morgen og aften. I den svage belysning havde en fjendtlig ubåd de bedste muligheder for uset at nærme sig og komme på skudhold af et skib, hvis silhouet under disse forhold tegnede sig skarpt mod horisonten. Derfor var der om bord "Klart skib" disse to gange i døgnet, med alt skytset be-mandet og skærpet udkik til alle sider. Også kaptajnen bærede os i disse timer med sin nærværelse på broen. Førnævnte løjtnant, opsteget ad den indvendige trappe, meldte ufravigeligt sin ankomst på samme facon. Han gik ud gennem styrehusdøren i luv side, med det resultat, at den smækkede i bag ham, med et øredøvende brag. At forklare ham, at et styrehus har to døre, for at man kan benytte den, der er i læ side, viste sig at være nytteløst. Han var overbevist om, at fejlen måtte være dørens og ikke hans. Jeg indhøstede kun hans sarkastiske bemærkning om, at jeg med mine uønskede belæringer, opførte mig som "The Lord Paramount". Godt nok var jeg, på daværende tidspunkt, det pågældende skibs l. styrmand, og dermed som næstkommanderende om bord kun interesseret i, at tingene foregik "Ship - shape and Bristol fashion", men det kunne denne "hick" løjtnant altså ikke forstå. Det måtte han nu lære at leve med. Når vi af og til havde gni-derier med amerikanerne, skyldtes det nok deres friere opdragelse og friere omgangsformer i land. De kunne have lidt svært ved at forstå, at om bord på et skib må der nødvendigvis være grænser for de frie meningers udveksling. Dog, i det store og hele

gik det nu meget godt. Vi kunne afgjort også lære ting af dem, blev påvirket af deres opfattelser, som på visse punkter kunne være fornuftigere end vore.

The Armed Guard bragte os med tiden den fordel, at den også kom til at omfatte en rutineret signalgast, som var på broen i dagtimerne. Det var en velkommen aflastning for os, da vi dårligt kunne afse tid til at klare de ofte meget lange morsesignaleringer, der udgik fra lederskibet. Indbyrdes palaver, fra skib til skib, var naturligvis ikke tilladt. Om natten havde vi dog en stavlygte ved hånden. Den var blændet med en papskive, med en ganske lille centreret lysåbning. Med den kunne man diskret opfordre en påtrængende sidemand til at rykke sig lidt. Det havde jeg undladt at gøre en nat, da jeg fik en alvorlig forskrækelse. Sidemanden, der lå om bagbord, lidt foran for tværs, forekom at rykke nærmere, og hårene rejste sig på mit hoved, da han pludselig drejede hårdt styrbord, med retning direkte mod os. Var manden blevet gal, eller var hans rorgænger faldet i søvn? Lynhurtigt måtte der handles: Hårdt styrbord! Fuld kraft bak på maskintelegrafene! Hurtigt derefter kontraordre, for ikke at kolliderede med sidemanden på den modsatte side. Vi gik fri af hinanden med en håndsbredde. End ikke dette postyr bragte kaptajnen på broen, jeg husker end ikke, om han den følgenfe morgen, spurgte om hvad der havde været på færde. "All in a day's work", mere var der ikke om det.

Marinegasterne og vore egne folk kom normalt godt ud af det med hinanden. De havde hver deres messe, men maden blev hentet i den fælles kabys. Forplejningen

var, set med europæiske øjne, aldeles fortræffelig. Der manglede intet på bordet, hverken morgen, middag eller aften, og varm kaffe var en selvfølge døgnet rundt, også natmad i køleskabene. Restaurationspersonalet var jævnlige kinesere, og med dem var man ikke snydt. "A Chinese cook and a Japanese wife – that's the life of Raleigh", således lød mundheldet, omend japanerne bestemt ikke var populære efter Pearl Harbour. Under udstationering i Japan, mange år senere, skulle jeg dog selv få bekræftet, at også dette folkefærd har gode sider.

Som tidligere nævnt var skibet tillastet med øje for den bedst mulige udnyttelse af skibets dødvægt og rumkapacitet. Ovenpå de tunge bomber i underrummene blev der stuvet gods med beregnet vægt og rumfang. Lastningen foregik ved en af hærens terminaler, som var under streng bevogtning, og hvortil der kun var adgang med særlig legitimation. Det var forståeligt nok, men iblandt kunne vi vanskeligt afgøre om vi skulle le eller græde, når man et øjeblik, under lastningen, var gået ned på kajen for at aflæse skibets dybgang, og ved landgangen blev afkrævet legitimation, når man skulle om bord, af den samme vagt, som umiddelbart forinden havde set, at man var steget i land. Komikken blev understreget, når vedkommende ikke sjældent udtrykte sig med tydelig italiensk accent.

Måtte man til søs kun skrive sparsomt i skibsjournalen, skulle der til gengæld skrives så meget mere i havn, ikke mindst ved ankomst og afsejling. Lods og slæbebådes navne skulle omhyggeligt noteres, samt tidspunktet for hvornår de ankom og for-

lod os. Hver eneste maskinmanøvre, med tidspunkter, skulle registreres i "The Bell Book". Inden afsejlingen skulle der anføres, at styregrejer og maskintelegraf var afprøvet og fundet i orden. Og ikke mindre vigtigt, at skibet var gennemført for blinde passagerer, "and none found". Det hele hang nok sammen med det amerikanske juridiske system, der kræver den største påpasselighed for at klare sig mod eventuel sagsanlæg. Under krigsforhold var der næppe sandsynlighed for at tobenede blinde passagerer ville forsøge sig med en gratis sørejse. Anderledes var det med visse firebenede. Omend vi var yderst omhyggelige med rotteskærme på alle fortøjningerne, var det umuligt at holde skibet rottefrit. De kom sandsynligvis om bord, skjult i kasser og baller, som de havde skaffet sig adgang til under opholdet i terminalens pakhuse. Jeg mindes med sorg en rejse, ind under jul, hvor der i forlastens mellemdæk var stuvet et stort parti postsække mærket: U.S. Mail. I engelsk havn overvågede jeg losningen af de vigtige postsække. Efterhånden som de blev lagt i slæng, viste det sig, at et stort antal var blevet gennemgnavet af rotter. Det var de sække, hvor rotterne havde kunnet snuse sig til, at der i indholdet var småkager, som amerikanske mødre havde bagt og sendt som julegaver til deres soldatersønner i England. Eder og forbandelser lød fra de ældre havnearbejdere, som sikkert nok selv havde sønner, der var i trøjen. De engelske karantænemyndigheder holdt nøje opsyn med de anløbende skibes rottebestand. Man frygtede deres eventuelle medvirken til epidemier i de tider hvor ruinbunker skjulte ting, der skulle have

været begravet. En inspektør, som var om bord, berettede om en sælsom oplevelse. I et skibs forepeak havde han fundet en rede med nyfødte rotteunger, som han straks gik i gang med at ombringe. Da han rejste sig, blev han grebet i strubehuden af rottemoderen, der, "in a flying leap" sprang på ham, fra en stringer, hvor den havde siddet og overværet barnemordet. Han fik den dog rystet af, uden at have lidt et større blodtab.

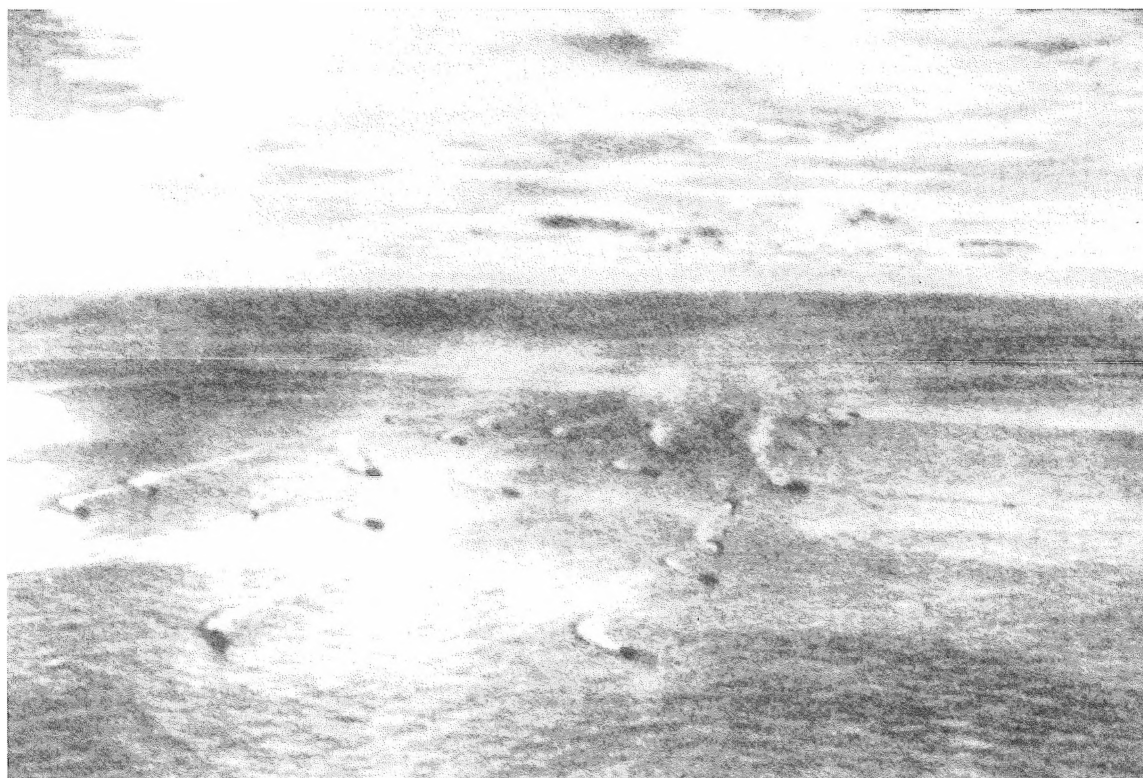
Halvt i spøg, halvt i alvor, hævdes det, at i krig og fred er skibets rottecertifikat det vigtigste dokument om bord. Gud nåde og trøste den kaptajn, der ankommer til en fremmed havn, hvor karantænemyndighederne må konstatere, at hans rottecertifikat er udløbet. Næsten alt andet kan man snakke sig fra, men her gælder ingen kære mor. En tidsrøvende gasning af skibet kan kræves. I New York blev gasningen foretaget med cyanidgas af United States Public Health Service. Ingen måtte opholde sig om bord, medens det foregik. Jeg havde, som den sidst tilbageblevne, forinden været skibet rundt med gasningsholdets leder. Hvert eneste rum, hvert eneste skab, der havde størrelsen til eventuelt at kunne skjule en person, skulle åbnes og kontrolleres. Til slut skulle der underskrives en streng erklæring om, at alle sikkerhedsregler var iagttaget. Når processen var overstået og skibet gjort gasfrit, blev de døde rotter samlet op. De rutinerede gasfolk havde i forvejen skønnet, hvor mange der var om bord, og det passede som regel.

Der havde under krigen været gode muligheder for at få klarlagt, om rotternes påståede evne til at forudse et skibs forlis

havde sin rigtighed, dermed at de gik fra borde, inden afsejlingen fra sidste havn. Når muligheden ikke blev udnyttet, skyldtes det sikkert, at man havde vigtigere ting at tage sig for. Personligt vil jeg afholde mig fra nogen skråsikker mening herom. Ved afsejlingen fra Freetown i Vestafrika i november 1942 så jeg ingen rotter forlade ski-

Atlantkonvoj i undvigningsmanøvre med drastisk kursændring. *Atlantic convoy taking evasive action by means of a drastic change of course.*

bet. På den anden side havde vi, der en uge senere overlevede et pludseligt og voldsomt krigsforlis, ikke selskab af en eneste rotte, da vi chokerede svømmede rundt blandt flydende vraggods. Måske havde rotterne alligevel reddet pelsen ved ubemærket at være steget af, medens tid var. Noget kunne tyde derpå. Efter 17 døgn i en beskadiget redningsbåd, blev vi taget op af en engelsk korvet. Efter en uge om bord i korvetten var vi atter tilhage i Freetown, hvor vi dog ikke fandt en eneste af vore egne rotter på kajen, til at byde os velkommen. Måske havde de endnu travlt med



indretning af nyt logi, og var dermed forhindret?

I krigsårene var det ikke påbudt at gå med redningsvest i søen, men i mange situationer var det i høj grad tilrådeligt. Under de fleste forhold sørgede vi dog altid for at have egen redningsvest indenfor rækkevidde. Bløde og behagelige kapokveste havde afløst de hårde og stive korkveste. Om sidstnævnte blev det fortalt, at de havde forårsaget adskillige ribbensbrud og knockouts under hagen, når folk havde måttet springe i søen fra stor højde. Hver redningsvest var forsynet med en fløjte, en lille elektrisk lampe, der viste et rødt lys, samt en kraftig foldekniv. En kapokvest om bord i en redningsbåd var en af de sparsomme bekvemmeligheder. Den kunne polstre et hårdt sæde og dække den skarpe essingkant, som i de nye stalbåde af amerikansk standardtype gnavede i ryggen. I nødsfald kunne en sådan vest fastsures udenbords, som en slags kollisionsmåtte over en lækage. Det har jeg prøvet at praktisere med held, omend der dog måtte lænses med mellemrum.

Redningsbådernes og flådernes nødudrustning blev regelmæssigt gennemgået og kontrolleret. Det var 3. styrmands faste opgave. Vigtigst var drikkevandet, men der fandtes også proviant bestående af beskojter, karamelagtige mælketabletter, vegetabilsk pemmikan, nedlagt i nyrefedt. Desuden var der chokolade, ikke til nydelse, men som et værdifuldt næringsmiddel. Jeg havde dog erfaring for, at i en situation, hvor drikkevandet er knapt, forsvinder appetitten hurtigt. Søde sager frister ikke i en tør mund. Forbindingsager til sårbehand-

ling fandtes. Desuden kraftige, røde faldskærmslys og nødraketter. Røgsignaler til brug ved dagslys fandtes endnu ikke. Jeg erfarede, at dette var et alvorligt handicap. Et sæt knaldrøde sejl i hver båd afhjalp dog, til en vis grad, denne mangel, da de var synlige på lang afstand. Et kompas og et enkelt oversejlingskort (Pilot chart), var der i hver båd, desuden elementært værktøj, nåle og sejlhandske etc.

Med adspredelser på frivagterne var det knapt. Private radioapparater måtte ikke findes om bord, ej heller fotografiapparater, og dagbog måtte ikke føres. Brevskrivning var heller ikke sagen. Man kunne ikke skrive til familien derhjemme i Danmark, som man savnede, da man ikke havde set dem i flere år. Skrev man til andre, skulle brevene ved ankomst til havn afleveres til censurering. Kærestebreve skrev jeg i ny og næ, på bestilling fra andre, Da vi var bekendt med forholdene, sørgede alle for at medbringe rigeligt med læsestof. Gode bøger er ikke at foragte. Med en ulæst bog indenfor rækkevidde, har man ingen undskyldning for at kede sig. De mindre litterære udkæmpede drabelige pilekastningskampe i officersmessen. Her var der dog ingen pubstemning. Ikke en dråbe øl, vin eller spiritus fandtes om bord. Amerikanernes skibe er totalt tørlagte. Til gengæld tages der revanche i havn.

Kaptajn J.C. MacKenzie var en gammel, vranten hugaf, der stammede fra Nova Scotia, som i sejlskibstiden var berygtet for deres "Hell ships". Han havde et kunstigt ben, som måske generede ham en del, og kunne være forklaringen på at han ret så sjældent viste sig på broen om natten. Dertil skal

dog siges, at vi savnede ham ikke. Det kunstige ben havde givet ham øgenavnet "peg leg MacKenzie", men det var dog helt misvisende. Der var aldeles ikke tale om et gammeldags træben. Med et sådant havde han næppe kunnet klare turen op eller ned ad et ballastet skibs lange lodslejder. Vor telegrafist fortalte engang med moro om en hændelse ved afhentning til konvojkonference. Da vor skipper var kommet ned i motorbåden, hilste han rundt og præsenterede sig overfor de andre kaptajner, som i forvejen var hentet fra andre skibe, En af disse kolleger udbrød jovialt: "Oh, I know peg leg MacKenzie". Det skulle han aldrig have sagt, snerrrende og truende kom det tilbage: "You would not have said that 10 years ago!". MacKenzies forrige skib var et af de danske, som amerikanerne havde overtaget. Det blev fortalt, at flere af de overlevende efter skibets torpedering glædede sig over, at de ikke ville blive trukket for de beløb, de havde hævet i havn, da dokumentationerne herfor nu ikke længere eksisterede. De havde dog gjort regning uden vært. MacKenzie havde dem sammenrullet i det kunstige ben. Garanti for rigtigheden kan dog ikke gives. MacKenzie tilkendegav aldrig, at han havde noget til overs for mig, men det må dog have været tilfældet.

Da vor 1. styrmand havde fundet andre græsgange, insisterede MacKenzie på, at jeg skulle være hans efterfølger, og derved blev det, trods min unge alder. At jeg havde været på langfart under sejl ligesom han selv, har næppe skadet mig i hans vurdering.

Det ret anspændte, til tider nærmest

fjendtlige forhold, som ofte herskede mellem officerer og menige i førkrigstidens danske skibe, var så at sige ukendt i de amerikanske administrerede skibe. Det hang nok delvis sammen med, at man ifølge den danske sølov udmønstrede for 18 måneder ad gangen. Med mindre man indenfor denne lange periode anløb dansk havn, var man tvunget til samvær, døgnet rundt, indenfor et skibs snævre område. Efter amerikansk sølov påmønstrede man for kun een rejse. Ved tilbagekomst til amerikansk havn blev alle automatisk afmønstret efter udbetaling af den indtjente hyre. Eventuelle barylere af typen, som findes i de fleste skibe, blev man således kvit helt uden besvær. Gode folk, som var interesseret i at blive, fortsatte på ugebetaling, og blev igen påmønstret, ved næste rejses begyndelse.

Vi havde mange gode folk, dygtige og ædruelige sømand af mange forskellige nationer. Med det engelske sprog kneb det for mange, men det havde ikke den store praktiske betydning i et lastførende skib, hvor tingene var til at overskue. De indbyrdes forhold var afslappede, men der var ikke tale om fraternisering. Dermed var begge parter bedst tjent. Som matros var jeg i et tankskib, hvor en ung 3. styrmand fik den ide at møde op i mandskabsmessen for at spille ludo. Han var aldeles ikke velkommen, blev nærmest betragtet som en spion, der intet havde at gøre hos os. Ros for god styring og samvittighedsfuld udkik blev aldrig udtalt, men man kunne udmærket med sin holdning lade de folk, man havde på vagten, forstå, at man påskønnede dem. Som restaurationspersonale havde vi mest kinesere, pålidelige og tjenstvillige folk.

Når de serverede i officersmessen, var de ofte udsat for skoser, på grund af deres mangelfulde og mærkværdigt udtalte engelsk. Det sårede dem, når nogle fandt det morsomt at tiltale dem: "Hey, you Chiang Kai-shek" Det havde været særdeles nemt at lære sig deres eget navn og at benytte det. Gjorde man det, havde man vundet sig en velvillig hjælper, der redte ens køje med omhu og holdt kammeret i pinlig orden. Andre fik, som rimeligt var, en kold skulder, som blev overført til nye kinesere, når udskiftninger fandt sted. Kineserne fik lov til at udproviantere med deres egne, særlige specialiteter, for at de kunne tilberede retter efter deres egen smag. Det forlød dog, at de også var fikse til at "file" nogle af de bedste kødstykker fra proviantkølerummet til egen konsumering.

A propos Chiang Kai-shek, så var der planer om, at han under krigen skulle have overladt 50 af de 2750 Liberty skibe, som i alt blev bygget ved amerikanske værfter. Til bemanning af disse fandtes der tilstrækkeligt med menige kinesiske søfolk, hvori man behøvede vesterlændinge som navigatører og maskinmestre. I en kortere ledigperiode i New York var jeg udtaget til et af disse jobs, men planen blev aldrig realiseret, uvist af hvilken grund. Var det gået som planlagt, var jeg sikkert havnet på Stillehavet, og meget kunne have set anderledes ud.

Distancen fra New York til de vestengelske havne var ca. 3000 sømil vel at mærke ad den rute, som fulgtes i fredstid. Afvigende omsejlinger måtte nødvendigvis forlænge overfartstiden, som normalt blev ca. 17 døgn. Indsejlingen til Det Irske Hav fore-

gik altid, af sikkerhedsmæssige grunde, nord om Irland, ad "The North Channel", som dette farvand hedder. Når vi nærmede os land og kunne påregne R.A.F. beskyttelse, begyndte omgrupperingen af konvojen. Skibene, der skulle til Glasgow eller nord om Skotland til østengelske havne, blev flyttet over i bagbord side. Andre, der skulle til Bristolkanalen, blev placeret om styrbord med ordre til at anløbe Belfast Lough, nærmere betegnet Bangor Bay, hvorfra de efter 1943 fik lov til hver for sig at fortsætte til deres bestemmelsessted, behørigt forsynet med en spærreballon. Denne blev fastgjort over agtermasten ved hjælp af en tynd stålwire, der blev betjent af et håndspil. Arrangementet skulle forhindre fjendtlige flyvere i at stryge lavt hen over et udsøgt mål. Man måtte formode, at ballonens slæbewire ville vise skråt agterover under sejladsen, men mærkværdigvis stod den aldeles lodret. Ved ankomst til vestengelsk havn blev ballonen afhentet af kvindeligt militærpersonale, W.A.C.S. blev de kaldt, såvidt jeg husker.

Det vigtige hjælpemiddel, radaren, kom i brug i krigens sidste halvdel i al hemmelighed. Vi fik intet at vide derom, men begyndte at få anelser om, at en opfindelse, der kunne se gennem tåge og mørke, var taget i brug. Når vi kommende vestfra nærmede os land, måtte man være indstillet på ubemærket at kunne være blevet forsat nord eller sydover af vind og strøm, dersom der forud havde været dage med usigtbart vejr. Vi undrede os på en rejse, da eskorteskibene, i tåge og helt mod sædvane, ledte konvojen frem, under fuld fart, tæt ved land. Den nye opfindelses eksistens var

dermed blevet bekræftet. Der skulle dog gå adskillige år efter krigen, inden at radar blev normalt tilbehør i almindelige handelskibe.

Det blev til adskillige rejser til England, med MacKenzie som skibets fører, og fremdeles i U.S. Army Transport regi, lastet med bomber. Undtagelsen var en last af granater til artilleriet, samt "small arms ammunition", som blev losset i Liverpool. Det var, forståeligt nok, en langt farligere last end bomber, da disse ammunitionstyper var leveret fra fabrik, klargjort til umiddelbar detonation, i modsætning til bomberne. En "fredelig" rejse omfattede en last af mægtige stålblokke til udvalsning. De blev losset i Glasgow. I Swansea ved Bristolkanalen kom vi også et par gange.

Losningen i havnene foregik uden dramatik, efter at det tyske Luftwaffe havde fået rigeligt at se til på Østfronten, men ruinhobene, som stadig lå der, talte deres tydelige sprog om det forudgående drama. Den civile aktivitet i byerne var skruet ned til et minimum, da alt var fokuseret på, at krigen skulle vindes. Konsumvarer var sparsomme i butikkerne, til ærgrelse for visse, der gerne havde købt sig et par flasker original whisky. Der blev handlet i mørke kroge, men godtroende købere måtte ofte konstatere, at det de bragte om bord var kold the, godt nok med rigtig whisky-etikette på originale flasker.

At England i krigsårene kun kunne afse begrænsede varer til eksport, var let at forstå. Returlast til Amerika var derfor en absolut undtagelse. Tilbage fra Liverpool bragte vi dog et ret anseligt parti af Guinness stout, fajancevarer til badeværelser og

baller med lammeskind i transit fra Spanien. Under et havneophold fik vi, af derværende amerikanere, ordre til at gøre vor sværvægtsbom, hvis kapacitet var 25 tons, klar til et tungt løft. Da den ikke havde været i brug i længere tid, var det et særdeles besværligt arbejde at få den rigget til med dens mange tunge blokke og uendeligt lange wirer. Fra en lægter, der kom langs siden, løftede vi en mægtig kasse, fik den svinget inden bords og landet på dækket. Hvad var mon dens spændende indhold? Vi nærmest eksploderede af ærgrelse, da vi blev klar over, at det var et tusindtal af genbrugsvanteskruer, der skulle tilbage til Amerika. Det var typen, som blev anvendt til surring af tanks og fly, under transporten som dækslast. Det eneste fornuftige havde naturligvis været at fordele dem i mindre kasser, som vore almindelige bomber kunne håndtere. Det var næppe fagfolk, der stod bag arrangementet.

Umiddelbart skulle man tro, at manglen på returlast var uden betydning for tilbagereisen, men et problem var der dog. Et tomt skib flyder på vandet som en ballon, og det går ud over styre- og manøvreerven i hårdt vejr. Derfor fyldes skibets ballasttanke med udenbordsvand inden afgang fra havn. Tankkapaciteten er begrænset til det strengt nødvendige, da unødigt store bund- og højtanke optager plads, der kunne udnyttes til betalende last. Kniber det i fredstid med at holde skruen i vandet, og skibet på ret kurs, har man i baghånd at kunne mindske farten, eller at lægge sig underdrejet, afventende vejrbedring. Således var det ikke i krigstid. Konvojreglerne krævede, at alle skibe skulle være fuldt ma-

nøvredygtige under alle vejrforhold. Da vandballasten ikke alene kunne sikre dette, måtte man komplettere med fast ballast. Man følte sig sat tilbage til sejlskibstiden i hvedefarten på Australien.

Den faste ballast, som blev placeret i agterlasten, kunne være murbrokker, men oftest var det et skifferagtigt affaldsprodukt fra kulminerne, kaldt "Collery shale". Gad vidst hvor mange tusinde tons deraf, som blev sejlet over Atlanten i krigsårene? Ved ankomst til hjemhavn gik der tid med at losse ballasten i lægtene, og det foregik ved kaj. I de store sejlskibes tid var der i de fleste havne ankerpladser, hvor skibenes egne besætninger kunne kaste ballasten direkte over bord. Da et sejlskibs tunge rigning bevirkede, at det ikke kunne stå oprejst uden at have en vis ballastmængde inde, måtte man stoppe overbordkastningen, medens tid var. Man forhalede derefter til kaj for at indtage en tilsvarende lastmængde. Derefter ud igen for at slippe af med den resterende ballast, og atter til kaj for at færdiglaste. Fremskridt var der altså sket!

For de mange skibe, som efter udlosning forlod havnebyerne ved Bristolkanalen, var Milford Haven konvojsamlingsplads. Den store beskyttede bugt, med gode ankerpladser, var ideel til formålet. Afsejlingen fandt sted, når et passende antal skibe var blevet samlet. Skydeøvelser efter udlagte mål var påbudt ved udsejlingen, som derfor skete med drøn fra agterkanonen og striber af lysende projektiler fra antiluftskytset. Ikke alle var fuldtræffere, men resultatet var dog hæderligt.

Sejladsen nordover i Det Irske Hav foregik i en enkelt kolonne, der til tider kunne

være meget lang. Flere steder kom man tæt under land. Her var det af vigtighed, at hvert skib, som påbudt, selv sørgede for egen sikre navigation. Nøjedes alle med blot at styre efter skibet foran, kunne de, der var agterude i flokken, komme i alvorlige vanskeligheder, dersom strøm og vind satte mod kysten. Oppe nordpå stødte man til medrejsende, der fra Nordsøhavne var kommet gennem det smalle og strømfyldte Pentland Firth. Med de samlede skibe placeret i sædvanlig konvojformation kunne der nu dampes vestover, oftest med vind og sø ret imod. En Nordatlantrejse i november med nærmest havblik har jeg dog oplevet, tro det eller lad være.

D-dagen måtte komme, før eller senere, med den længe ventede invasion, et eller andet sted på Kontinentets kyst, men hvornår? Det var det store spørgsmål. I maj 1944 havde vi, efter turen nord om Skotland, løst en bombelast i Immingham ved Humberfloden. Afsejling fulgte normalt hurtigt efter udlosning, men denne gang blev vi liggende uvirksomt i havn en halv snes dage uden forklaring om årsagen. Sejlorden kom en dag, og vi tog turen tilbage gennem Pentland Firth mange skibe i følge, og konstant overfløjet af R.A.F. På Skotlands vestkyst blev Lock Ewe benyttet til natligt fristed, bag en sikker net-spærring. Vi nærmede os stedet, da mørket var ved at falde på, og der blev givet besked om, at alle måtte gå ind uden lods, og bedst muligt finde sin egen ankerplads. Vejret var overskyet og truende, det blæste med kraftige vindstød fra højlandet, og det var klart, at der ville blive trængsel i bugten. Det resulterede i en alles kamp mod alle, hulter

til bulter strømmede man ind, under fuld fart, givende pokker i naboen for selv at tilrane sig et godt sted, hvor man kunne lade ankeret falde. MacKenzie var ikke så heldig. Han kom for tæt på en englænder og inden vort anker havde fået hold, drev vi ned på det pågældende skib, hvorved begge fik ret alvorlige skrammer. Tilbagerejsen

Konvoj i magsvejr på åbent hav. *Convoy in air weather on the open sea.*

til New York forløb uden bryderier. Samtidig med vor ankomst til New York gik de allierede invasionsstyrker i land i Frankrig. Her havde vi så forklaringen på vort forlængede ophold i Immingham: Vi skulle have været med som deltager, men planlæggerne havde skiftet mening, og forklaringen var sikkert følgende. Det øverste dæk i vort skib var i lighed med dækkene i Ø.K.s første, verdenskendte motorskibe af træ fra for til agter. Et dæk af dette materiale ville under beskydning bryde i brand,



og byger af dødbringende træsplinter ville bringe katastrofale mandefald. Godt for os, at vort skib var blevet vraget ved nærmere eftertanke. Hvad var mon blevet vor skæbne uden denne ændring?

Det vil være unaturligt at skrive om konvojsejlad under 2. verdenskrig uden at komme ind på den skibstype, som vi uvægerligt var i selskab med. Det var den grimme ælling, det af tyskerne så ringeagtede Libertyskib. Efter min opfattelse ville betegnelsen grim ælling dog passe bedre på nogle af nutidens mærkelige monstrome. Libertyskibene lignede i det mindste skibe. Som tidligere nævnt blev der i løbet af utrolig kort tid bygget ikke mindre end 2750 af slagsen. Det var en aldeles beundringsværdig præstation, og det er tvivlsomt, om de allierede havde kunnet vinde krigen uden denne. Forklaringen på den meget korte byggetid, som blev opnået var, at man havde valgt en meget enkel skibstype med et ukompliceret dampmaskineri, hvis komponenter lod sig fremstille næsten overalt i U.S.A. Som noget helt nyt var skroget helvejst i store sektioner, hvor svejserne, under deres arbejde, ikke behøvede at gå i vejen for hinanden. Samlingen af sektionerne på byggebeddingen blev klaret på få dage. Rekorden var seks dage fra den første sektionens lægning til det færdige skibsskrogs søsætning. Nogle få af de første Liberties brækkede over i hårdt vejr, til udelt skadefryd hos propagandaminister Gøbbels. Der var flere teorier fremme om årsagen. En falderesudskæring i begge sider af skanseklædningen var muligvis et for svagt punkt i skibets langskibsstyrke. Det blev der rådet bod på ved at nitte et forstærkningsbælte øverst

på skibssiden, på den såkaldte barkholtsrang. En anden teori var eventuelt dårligt svejsearbejde udført af nyansatte folk med for ringe erfaring. Mange kvinder var blevet tilskyndet til at tage et lynkursus i elektrosvejsning, men der var ikke holdepunkt for at anse dem for ringere end deres mandlige kolleger. En tredje teori var spørgsmålet om stålpladernes kvalitet. De var i stor udstrækning fremstillet af skrotjern, som i fredstid blev omhyggeligt sorteret, så at alt iblandet kobber- og messing-skrot kunne fjernes derfra. Dette var ikke muligt i krigstid, hvor alt gik usortet i smelteovnene. Hvorom alt er, kun meget få skibe kom ud for pladesprængninger og deraf afledt forlis. Lasteevnen var 10865 tons, og farten beskedne 11 knob, men de klarede deres opgaver udover al forventning. Helt uberettiget blev det af visse bedrevende spået, at ikke et eneste af disse utraditionelle skibe ville kunne klare sig i fredstidsfart, men også dette blev gjort helt til skamme. De kom gennem overskudssalg til at gøre efterkrigsnytte hos mange nationer. Enkelte kom også under dansk flag.

Jeg oplevede ikke at sejle i et Libertyskib, men lærte dem at kende, da jeg i en periode tjente til dagen og vejen, som "night relief officer" i New Yorks havneområde. I amerikansk havn havde alle skibets officerer fri fra kl. 17 til næste dags morgen og i hele weekenden. Ansvar var overgivet til en afløsende styrmand og en ditto maskinmester. Et var meget praktisk: kendte man først eet skibs indretning, kendte man dem alle, og behøvede ikke nye instrukser, når man kom i et nyt skib. Libertyskibene var yderst rationelt indrettet. Tanktoppen i

lastrummene strakte sig fra borde til borde uden trægarnering, så man var fri for de sure rendestene. Eventuel kondens- eller spulevand havde fald mod lænsebrønde i tanktoppen. Træ fandtes så at sige ikke i apteringen. Stål var anvendt overalt hvor muligt, til møbler og lignende. Amerikanerne havde en panisk skræk for skibsbrande. Den katastrofale brand i passagerskibet MORROW CASTLE, engang i trediverne, havde sat sit spor i form af strenge brandsikringsregulativer.

Sektionsbygning og samlebåndsmetoden fik med Liberty skibene det store gennembrud. Mærkeligt nok blev det en ikke-fagmand, men en brobyggende entreprenør, der skulle til for at lære værfterne, hvorledes man kunne reducere den altafgørende byggetid. Manden bag den epokegørende ide var Henry J. Kayser. Det berettes at tyskerne, ligesom amerikanerne, havde været plaget af utilfredsstillende lange byggetider ved værfterne, men for deres vedkommende handlede det om ubådene. Da de tyske værfter hårdnakket fastholdt, at byggetiden ikke lod sig reducere, sendte rustningsministeren dem en automobilingeniør på halsen, åbenbart i den tro, at problemet lod sig løse, med samme metoder, som amerikanerne med held havde anvendt. Hos tyskerne virkede det ikke. Værfterne havde ret. Ubåde, hvis skrog under neddykning, skulle kunne modstå et enormt pres, kunne ikke samles af sammenbragte sektioner, da disse ikke kunne leve op til den krævede hårfine nøjagtighedstolerance.

En sammenligning mellem de nye krigsbyggede Libertyskibe og kaptajn MacKen-

zies meget ældre skib vil her være på sin plads. I modsætning til de langsomme "ællinger" var der her tale om en hurtigløber på 6008 brt, noget kortere og med en noget mindre dødvægt end ællingerne. Til gengæld havde den det dobbelte antal hestekræfter, som kunne præstere en fart på 17 knob. Den var bygget til amerikansk kystfart mellem New York og Galveston og havde tilhørt Southern Pacific Steamship Company, som var ejet af finansmagnaten J.P. Morgan. Her skal indskydes en i og for sig uvedkommende, men ret morsom beretning: Anne Morrow, der blev gift med den verdensberømte flyver Charles Lindbergh, har fortalt, at den prominente Mr. Morgan en dag skulle komme til te i hendes barndomshjem. Da han havde en ret besynderlig og meget iøjnefaldende næse, havde moderen i forvejen indskærpet sin lille pige, at hun ikke under nogen omstændighed måtte lade sig påvirke deraf, når hun efter aftale, skulle komme ind og skænke te. Hendes vilje hertil var den bedste, men nervøs som hun var, kom hun uheldigvis til at spørge "Would you like milk or lemon in your nose, Mr. Morgan"?

MacKenzies skib havde en traditionel tregangs dampmaskine med enorme cylinderdiametre, for at de kunne præstere de 5500 hk. Dampen blev leveret af 3 vand-rørskedler, men da vi som regel sejlede i 10 mile konvojer, var fyr under 2 kedler mere end rigeligt. Kedlerne, der var oliefyrede, havde det helt usandsynligt høje forbrug af 65 tons i døgnet. Det har uden tvivl været årsagen til, at skibet, kort før krigsudbruddet sammen med rederiets skibe af tilsvarende type, var blevet oplagt med ophug-

ning for øje. Da man hurtigt blev klar over, at tingene kunne ændre sig i den retning, at der uanset dårlig driftsøkonomi kunne blive hårdt brug igen for ældre tonnager, blev al ophugning stillet i bero. MacKenzies skib kom derfor til at tjene nationen lige til dagen, da Japan havde kapituleret efter atombombeangrebene. Efter losning i New York af en sukkerlast fra Puerto Rico sejlede vi til Norfolk (Va.). I James River, hvor man allerede var i færd med at oplægge snesevis af skibe i rad og række, overlod vi, med et vist vemod, vort skib til dets endeligt, uden tvivl en snarlig lidet værdig dissektion under hvæsende skærebrende. Pladerne ville dog sikkert få en glørværdig genopstandelse som nyt stål, efter

en barsk tur gennem smelteovnene. Derfor ville det næppe være helt rigtigt at slutte med: "Sic transit gloria mundi". Vort gamle skibs navn var forøvrigt, EL MUNDO².

Noter

¹ Commodore er betegnelsen for en konvojleder. En ikke permanent rang, der tildeles en senior flådeofficer for hver enkelt rejse, og som rangerer mellem den danske orlogskaptajn og kontreadmiral om trent som kommandørkaptajn. I handelsflåden anvendes titlen også, specielt i England, om et redcris senior kaptajn.

² S/S EL MUNDO: 6.008 brt. Bygget 1910 i Newport News til Southern Pacific Steam Ship Company.

Sailing in Convoy

Summary

The author was one of the 6000 Danish seamen, who sailed in the ships of the allied nations during W.W. 2, away from home for the duration. He had followed the family tradition when he went to sea, serving his apprenticeship in a freighter belonging to the well-known Danish shipping company J. Lauritzen, and later in one of Gustaf Erikson's grain trade Cape Horners. His experience under sail came in handy, when for 17 days he was, as only surviving officer, in charge of a crowded life boat, after being torpedoed in mid Atlantic. His present narrative concentrates on the second half of the war, when the situation at sea was improving. Better escort protection was provided, air craft carriers joined the convoys and radar came into use. He describes life on board, as viewed from the bridge in weather fair and foul, the loading

and discharging of dangerous cargoes, and tense days at sea groping along in heavy fog on the Grand Banks. He omits neither the everyday relations between the different categories of men on board, nor a detailed description of convoy formations, sailing procedures, special wartime equipment and the ways in which it was used for navigation, safety and protection. At the end of the war the author returned to Denmark after an absence of 6 1/2 years and rejoined the J. Lauritzen Company. Before retirement he acted for 19 years as marine superintendent with Knud E. Hansen A/S, Naval Architects and Marine Engineers. The author holds a U.S. Coast Guard Certificate of Honorable Discharge, for Oceaongoing Service in the American Merchant Marine, during the Period of Armed Conflict, December 7, 1941, to August 15 1945. He was awarded Atlantic War Zone Bar, Mediterranean Middle East War Zone Bar, and Combat Bar with Star.

Jes Kroman: Skibsmodeller i danske kirker

Med Henning Henningsen som igangsætter, har Handels- og Søfartsmuseet siden 1945 målrettet interesseret sig for emnet, og museets nuværende sagkyndige, arkitekt Jes Kroman, giver her en oversigt over museets rådgivning vedrørende denne spændende maritime kulturhistoriske specialitet.

Siden Handels- og Søfartsmuseet i 1945 begyndte at registrere skibsmodeller i vore kirker, er der sket meget på området.

Museet udsendte over en årrække spørgeskemaer til alle landets kirker, og fik svar fra de fleste. Skemaet indeholdt spørgsmål om skibets type, alder, oprindelse, hvem der havde bygget det, og hvornår det var hængt op, og ligeledes om det havde været restaureret. Altsammen spørgsmål af en relativ simpel karakter; men alligevel frembød skemaerne problemer. Ofte havde man ikke fået noteret ned, hvem der havde bygget/skænket skibet og hvornår. Kirkeskibene opfattede man ikke som kunst eller kultur på lige fod med det øvrige kirkeinventar. Dette afspejledes direkte i en række af de svar der fremkom, idet mange af spørgeskemaerne var returneret med mangelfulde oplysninger og bemærkninger af typen: "Slet udført model uden nogen interesse".

Denne artikel skal redegøre for, hvordan

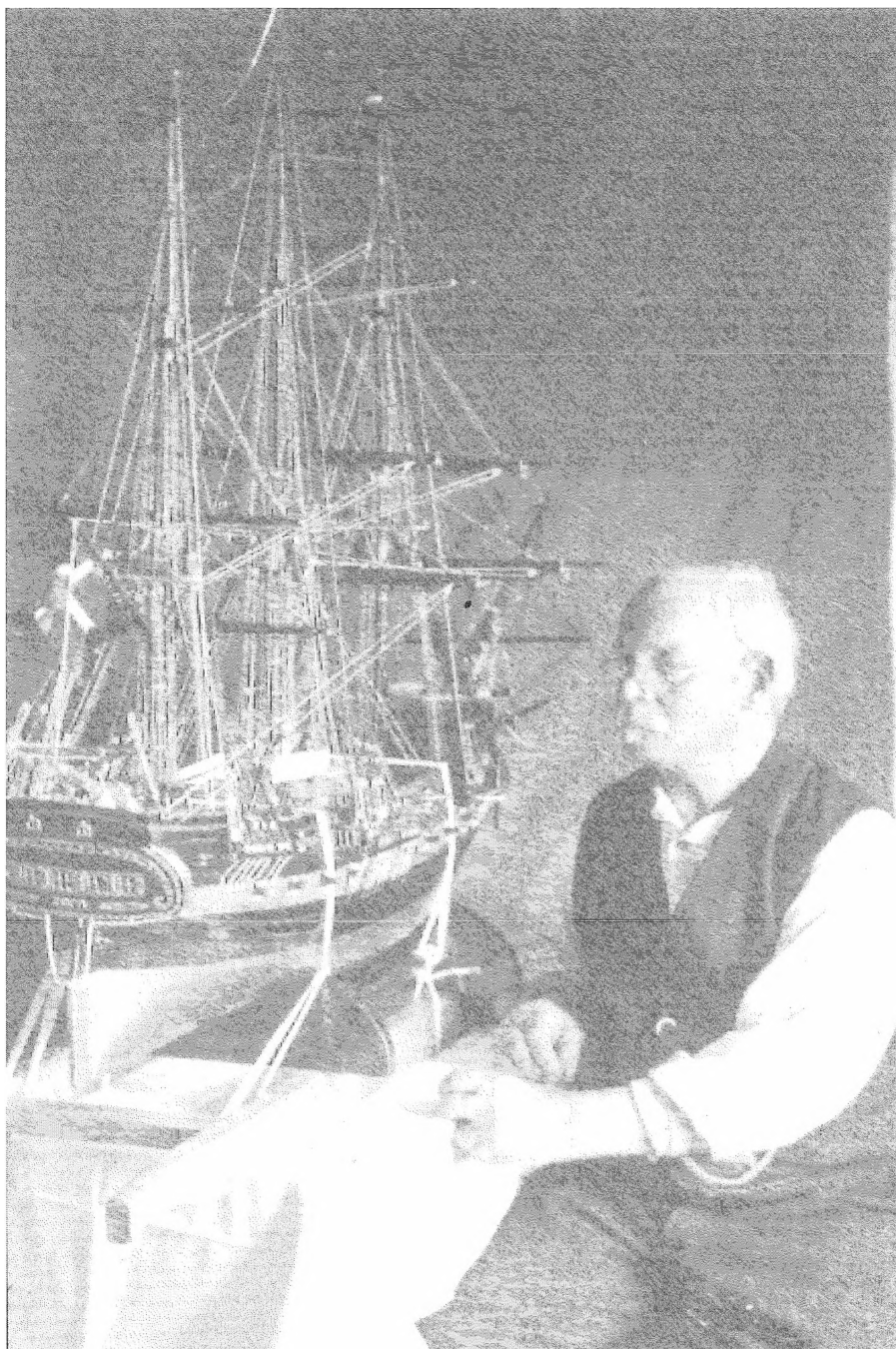
museet har bidraget til at øge forståelsen for betydningen af, at vi behandler vores kirkeskibe med den fornødne respekt.

Set i et bevaringsperspektiv, har den stadig levende tradition med at ophænge skibsmodeller i kirker, både stærke og svage sider. De gamle modeller kan fortælle lokal maritim kulturhistorie, som de aktive deltagere, fiskere og sømænd, har udformet den.

Men det kan være en svaghed, hvis de samme skibe måske 100 år senere har været efterset og repareret af andre søfolk. Det har i flere tilfælde betydet, at en ødelagt rigning er blevet udskiftet med en nyere, der ikke svarer til det originale skib.

Kvaliteten af disse gamle skibsmodeller er naturligvis stærkt vekslende, og der ses både meget smukke og veludførte modeller, men også kluntet udførte modeller. Der er faktisk alle grader af skønhed repræsenteret i landets kirkeskibsmodeller.

Efterhånden som sejlskibssøfarten ophørte, blev der længere og længere mellem de folk, der havde et førstehåndskendskab til sejlskibene. Et antal modeller lavet omkring 1930'erne og 1940'erne er således første generation af modeller produceret af helt andre erhvervsgrupper, ofte uden nogen forståelse for skibets udseende og funktion.



1. Modelbygger
Bertel Clausen
Jensen med model
af skibet ROTA.
*Model builder
Bertel Clausen Jensen
with a model of the
ship ROTA.*

Resultatet af museets indsamlingsarbejde blev i 1950 publiceret i Henning Henningsens bog, "Kirkeskibe og Kirkeskibsfe-ster" Denne medførte en fornyet interesse for kirkeskibene, og den var også medvirkende til at ændre traditionen i vor tid.

Mange mennesker brugte bogen som håndbog ved kirkeskibsrejser ud til landets kirker, og flere nye modelbyggere blev interesseret i emnet.

Enkelte modelbyggere var meget flittige og fik i den følgende periode produceret så mange modeller, at det næsten lignede en industri. Tidligere havde det mest været de kystnære kirker der havde skib, mens der var et stort antal kirker længere inde i landet, hvor nye modeller kunne afsættes.

Det blev efterhånden praksis, at kirkerne via Stiftsøvrigheden, forespurgte Nationalmuseet, de Kgl. Bygningsinspektører og Handels- og Søfartsmuseet om tilladelse til at ophænge en skibsmodel. Denne ordning havde ikke tidligere været nødvendig, men i og med at der pludselig kom en ny generation af modelbyggere på markedet, viste der sig et klart behov for at udøve et kvalitetsskøn. Arbejdsdelingen mellem de tre institutioner var klar. Nationalmuseet tog sig af de fredningsmæssige hensyn i kirken, de Kgl. Bygningsinspektører tog sig af det arkitektoniske og Handels- og Søfartsmuseet skulle tage stilling til modellerne kvalitet. Men heldigvis kunne institutionerne som regel støtte hinanden, hvis man af en eller anden grund syntes, at en model ikke burde hænges op.

Desværre var det ikke alle kirker, der var lige omhyggelige med at rapportere til Stiftsøvrigheden, og det viste sig, at der

blev ophængt adskillige skibsmodeller, som museet aldrig fik kendskab til. Dette viser sig i dag, når et menighedsråd henvender sig for at få oplysninger om kirkens skib, som man har nedtaget for restaurering. Så er museet ikke i stand til at hjælpe med oplysninger. Vi støder også på det nu, hvor museet er i gang med en stor kirkeskibsrevision, hvor oplysninger om samtlige landets kirkeskibe indføres på EDB.

Den fornyede interesse for skibsmodellerne medførte også en interesse for at "restaurere" disse ofte meget gamle modeller. Og her er meget gået galt i årenes løb, når ukyndige har tilbudt menighedsrådet at "restaurere" modellen eller friske den lidt op. Menighedsrådene havde ikke nødvendigvis forudsætninger for at vurdere dette tilbud, og herved forringedes mange skibsmodellers kulturhistoriske værdi. Andre gange henvendte menighedsrådet sig til en af de i området kendte modelbyggere, der jo var kendt for at bygge fine nye modeller. Desværre kunne resultatet også her blive et overgreb mod skibet, da en restaurering kræver helt andre forudsætninger end en nybygning.

Holdningen til kirkeskibsmodellerne var, og er desværre stadig nogle steder, at selv om de er spændende, så har de ikke samme kunstneriske eller kulturhistoriske værdi som kirkens øvrige inventar, og derfor behandles skibsmodellerne desværre ikke altid med den rette omhu.

Efterhånden har museets sagkyndige fået et godt kendskab til adskillige modelbyggere som kan anbefales, hvis et menighedsråd henvender sig for at få hjælp med en nybygning eller en restaurering. Der

har været et ønske fra flere modelbyggere om at få en autorisation, men museet er meget tilbage herfor, da der nemt kunne findes udmærkede modelbyggere, man i så fald aldrig fik kendskab til. Det har desuden været praksis, at intet arbejde kunne godkendes på forhånd, uanset hvem der lavede det. Arbejde godkendtes efter forevisning af model eller fotos. Denne praksis sikrede tillige, at museet fik vedligeholdt sit arkiv både over restaurerede skibe og nybygninger. Dog med det forbehold, at der stadig var enkelte kirker, der ikke meldte til museet.

Bedømmelsen af modeller har nu strakt sig over næsten 50 år, og det er indlysende, at kriterierne for godkendelse har ændret sig. Der er idag meget god litteratur til rådighed om emnet, ligesom værktøjet også er blevet mere avanceret. Kravene er ikke blevet slækket, bare fordi der i dag ikke er mange der ved hvordan et skib egentlig bør se ud. Bedømmelse af en kirkeskibsmode skal tage hensyn til modelbyggerens indsigt, håndværk og kærlighed til arbejdet. Disse faktorer giver tilsammen modellen sjæl.

Da jeg i 1988 overtog dette arbejdsområde, var min første tanke, at det egentligt var noget mærkeligt noget at beskæftige sig med, og at det ikke ville tage lang tid. Men det skulle senere vise sig at blive meget mere omfattende, ligesom det også viste sig at være langt mere interessant end forventet.

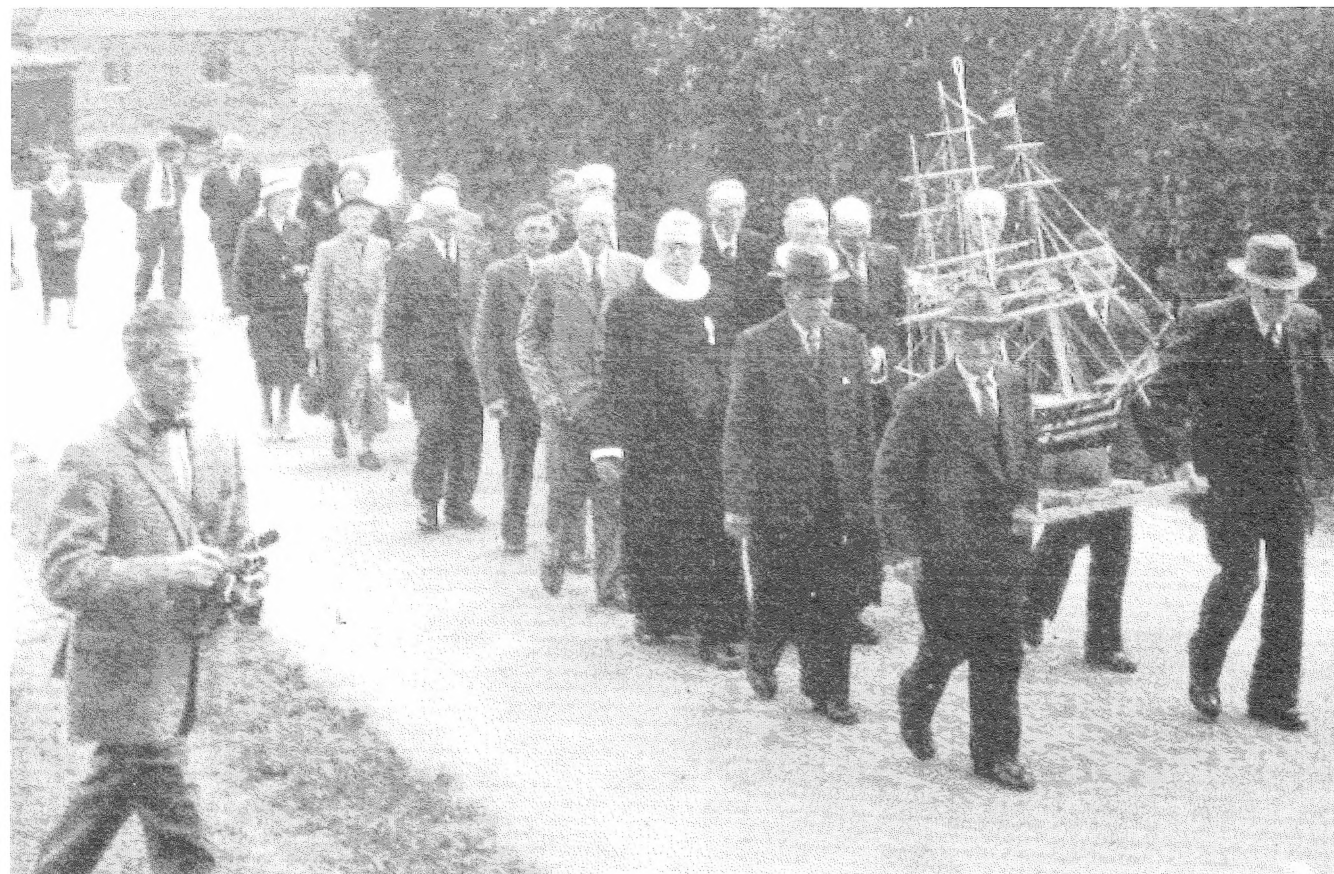
Den første tid gik naturligvis med at orientere sig og lære nogle af de involverede modelbyggere at kende. Efterhånden fremstod der et billede af systemet som det fungerede, og det var naturligt, at jeg selv

begyndte at gøre mig nogle tanker, om den praksis jeg ville følge.

Da det er en folkelig tradition vi beskæftiger os med, er det vigtigt at folkeligheden bevares, men det er tillige vigtigt at få styret arbejdet, så der ikke bare hænges underlødigt tingel-tangel op i vore kirker. Det har vist sig at være en særdeles svær balancegang, og uoverensstemmelser har ikke kunnet undgås. Det er indlysende, at menighedsrådene internt ikke altid er enige i alle beslutninger. Det kan således let give problemer at afvise en ellers velment gave, hvis den kommer fra en slægtning til et medlem af menighedsrådet. I disse tilfælde har Handels- og Søfartsmuseets konsulenttjeneste været den uafhængige instans, der har kunnet træffe den ubehagelige beslutning om at takke ja eller nej til en tilbudt skibsmode.

I de fleste tilfælde har menighedsrådene været glade for rådgivningen, og flere ønskede indtil 1992 også rådgivning ved restaureringsopgaver.

Som en direkte følge af det efterhånden gode samarbejde med kirkerne, udgav museet i 1991 folderen "Vejledning om skibsmode i folkekirkens kirker". Den blev via Kirkeministeriet distribueret til samtlige danske menighedsråd. Folderen beskriver kort, hvorledes museet kan hjælpe de enkelte menighedsråd med at passe på deres unikke skibsmode. Folderen fik henvendelserne fra kirkerne til at stige yderligere, og der blev behov for flere modelbyggere, der var gode til at restaurere. Når der dukkede nye folk op, tog jeg derfor ud og besøgte dem for at se, hvad de kunne præstere. Mange var gode til nybygninger,



2. Kirkeskibsprocession på Endelave i 1958. En folkelig tradition der efterhånden er glemt. *Church ship procession at Endelave in 1958. A popular tradition which has gradually been lost.*

færre var gode til reparationer, og enkelte til begge dele. Samtidig kunne det konstateres, at der også var nogle, der var absolut uegnede til modelarbejde. Enkelte kunne komme videre med hjælp og vejledning, men nogle måtte helt afskrives.

Desværre er der ikke, og har aldrig været en formel beskyttelse af kirkeskibene, og det betyder, at flere uegnede modelbyggere faktisk har frit slag til at arbejde med skibsmodeller i kirker.

Restaurering af en skibsmodel kræver stor praktisk og teoretisk indsigt, men det er i høj grad også et spørgsmål om holdning til det at restaurere. Og det er oftest her, det går galt. En skibsmodel er en kulturhistorisk værdifuld genstand på linje med det øvrige kirkeinventar. Mange af vo-

re ældre skibsmodeller er klenodier, der aldrig burde havne hos ukyndige. Man bliver ikke nødvendigvis kyndig, fordi man har "restaureret" 20 skibsmodeller.

Som tidligere nævnt udviklede systemet sig godt med flere henvendelser fra menighedsråd og stiftsøvrigheder.

Desværre har glæden ikke været vedvarende, idet folketinget i 1992 vedtog en ny lov om folkekirkens kirker. Her har menighedsrådene en højere grad af selvbestemmelse over kirkerne og deres inventar. Det gælder dog for skibene, at der skal spørges om tilladelse til at nedtage en model, hvis den er over 100 år gammel. I disse tilfælde skal der rettes henvendelse til Nationalmuseet! Da oplysningerne om skibene ofte er sparsomme, kan det være nyttigt tillige at rette henvendelse til Handels- og Søfartsmuseets arkiv, men det er indlysende, at det er let at glemme.

Den nye lov har kun været i kraft i et halvt år, men det kan allerede nu konstateres, at antallet af henvendelser er dalet kraftigt. Men fra museets lokale rapportører rundt om i landet meddeles det samtidig, at der stadig foretages ophængninger og restaureringer, som vi aldrig får meddelelse om.

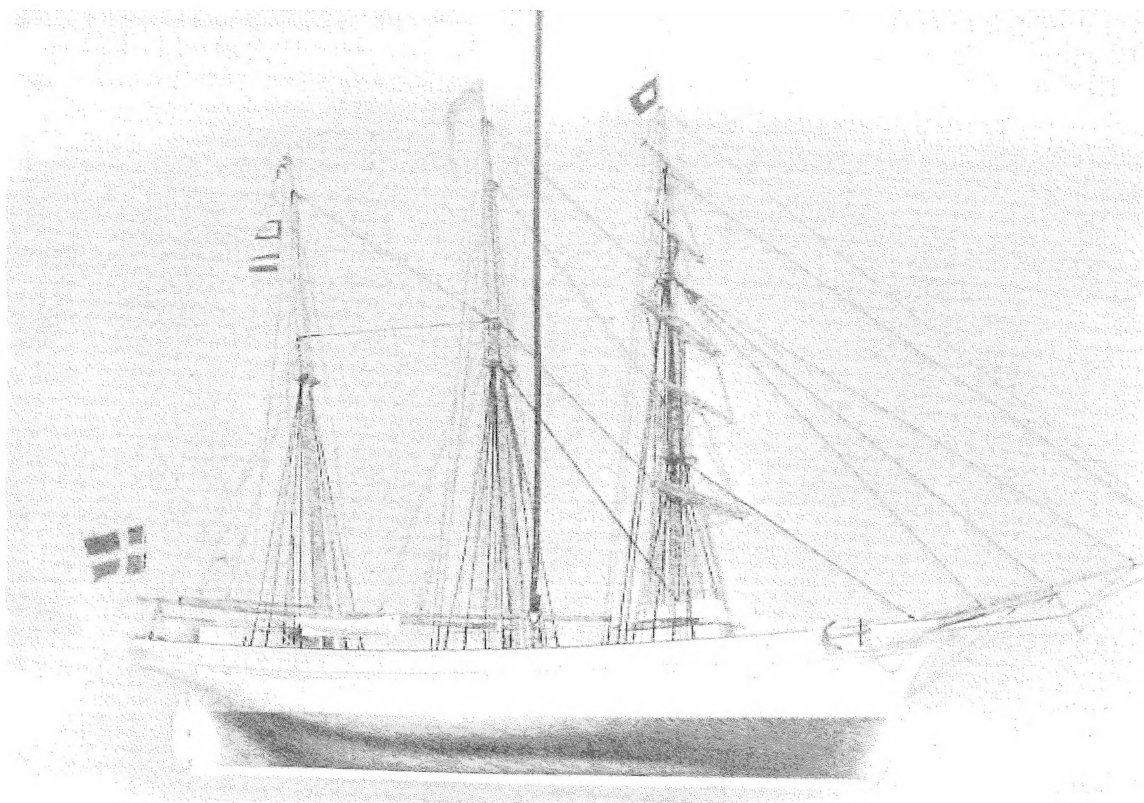
En direkte følge af den nye lov er, at der nu kan hænges hvad som helst op i en kirke; det gælder også byggesætmodeller, som man tidligere konsekvent afviste. Resultatet kan blive, at skoleskibet DANMARK, som er en af de hyppigst sete modeller, på længere sigt kan komme til at hænge i et flertal af danske kirker. Der ses allerede nu eksempler på skibsmodeller af så ringe kvalitet, at man må undre sig, og det er

trist at flere generationer af kirkegængere skal trækkes med en model af ringe kvalitet.

Men den værste og desværre helt uoverkuelige følge af loven er, at mange gamle meget fine skibsmodeller vil lide en betydelig overlast i hænderne på måske ukyndige modelbyggere. Det kan give skader, der aldrig senere kan rettes op på.

I flere stifter siger man rent ud, at man er ligeglade med hvad kirkerne gør, men i et enkelt, nemlig Ribe, er man til gengæld gået den modsatte vej. Her har man meddelt kirkerne, at de skal bruge kirkeskibskonsulenten, og at de skal følge de råd der gives. Det er naturligvis en udvikling, som man kunne ønske at andre stifter ville følge.

På denne baggrund fandt jeg det påkrævet, at få opdateret museets arkiv over kirkeskibene, og tillige få lavet et mere brugbart instrument, der på en let måde kunne give overblik over landets skibe. Samtidig ville det være naturligt at lave en klassifikation, der kunne danne grundlag for fremtidige diskussioner om restaurering af modeller. Der blev oprettet en database, hvori de mest almindelige oplysninger om skibene kunne indtastes. Oplysninger om sted, skibsnavn, type, bygmester, byggeår, giver, ophængningsår, evt. tidligere restaurering, sejl, skibspapirer og endelig en klassifikation. Programmet er opbygget, så der kan søges på en del af oplysningerne. Indtastning af oplysninger sker samtidig med at modellen kontrolleres på fotos stillet til rådighed af forskellige rapportører. Klassifikationen tager ikke kun udgangspunkt i modellens alder eller



3. Kirkeskibsmodel, barkentine MARIE. *Church shipmodel, the barquentine MARIE.*

kvalitet, men også i den indsats der kræves til en forsvarlig restaurering

Modellerne er inddelt i 3 kategorier:

- A. Bør totalfredes, må kun restaureres på anerkendt værksted. Meldepligt til Handels- og Søfartsmuseet.
- B. Bør kun restaureres af anerkendt modelbygger.
Meldepligt til Handels- og Søfartsmuseet.

C. Ingen restriktioner.

Der er til dato indtastet data for Sjælland, Møn, Lolland-Falster, Bornholm og Samsø, samt for Ringkøbing og Ribe Amt.

Dette meget omfattende arbejde forventes afsluttet i løbet af 1993.

Når materialet således er indtastet, og hele landets bestand af kirkeskibsmodeller er revideret, vil der være mulighed for at begynde en bearbejdning af stoffet.

Det vil herefter blive lettere at besvare individuelle spørgsmål, at ajourføre registrets oplysninger, og få et samlet overblik over den spændende maritime kulturhistorie,

som skibsmodellerne i vore kirker kan fortælle.

Det kan derfor anbefales menighedsrådene at bruge den gratis konsulentbistand, som Handels- og Søfartsmuseet kan tilbyde.

Kirkeskibslitteratur

Henningsen, Henning: Kirkeskibe og kirkeskibsfester. - Kbh.: Høst & Søn, 1950.

Petersen, Jens Ole: Kirkeskibe i Thisted Amt. - Nykøbing Mors, 1978.

Pods, Anngret: Kirkeskibe i Danmark og de tidligere hertugdømmer Slesvig og Holsten. (På dansk v. Henning Henningsen). - Rendsburg, 1989.

Rønn, Gunnar & Jens Krogh: Kirkeskibe i Ringkjøbing Amt. - Hardsyssel Håndbog 3. - (Udg. af Historisk Samfund for Ringkjøbing Amt). - Holstebro, 1992.

Thalund, Henning: Fynske kirkeskibe. - Skrifter fra Svendborg & Omegns Museum. Bind 27. - Svendborg, 1989.

Udlandet

Poel, J.M.G. van der: Scheepsmodellen in Nederlandse Kerken. - Enkhuizen, 1987.

Szymanski, Hans: Schiffsmodele in niedersächsischen Kirchen. Göttingen: Schwartz & Co., 1966.

Shipmodels in Danish Churches

Summary

The tradition of suspending a model of a ship from the ceiling in Danish churches is several hundred years old, and has primarily been practised in coastal areas, where people have lived off the sea as well as close to it. The models were often built by people who had some connection with the sea.

The end of the sailing ship era also saw the end of the people with first-hand knowledge of the ships. The ships which were built after this period were often of poor quality and often lacking the finer touches of the art of shipbuilding.

In 1945 the Danish Maritime Museum formed a committee to gather information on all of Denmark's church shipmodels, about 1500 in all. The committee sent out questionnaires to every church and most of them responded.

In time, the Maritime Museum became the expert advisor in this field to the Danish Church Ministry. This meant that churches to a large extent sought the guidance of the museum when new models were to be suspended, but it also meant that the museum was given the authority to approve the shipmodels before they were hung up.

The result of the museum's first period of information gathering was published in 1950 in Henning Henningsen's book "Church Ships and Church Ship Festivities". This book marked the beginning of a renewed interest in church ships, which in turn led to an increase in the number of ships being suspended.

In addition the growing interest in the ships also entailed a desire to restore the old models. This was a development which was much harder to control, and since proper restoration makes heavy demands on the skill of the model builders, it was decided that the museum would work even more closely with the latter. In time, contacts were established with a large number of model builders, and the museum set itself the aim of giving them advice and guidance in the often difficult work of restoration.

When the museum sent out its folder called "guidance on Shipmodels in the Churches of the Established Church" in 1991, it resulted in several church vestries recognizing their responsibility towards their church shipmodels, and a growing number of inquiries to the museum.

In 1992 the Danish Parliament passed a new law on the buildings, fittings and furnishings of the Established Church, a law which amongst other things gave church vestries the right to exercise control over their shipmodels, and not least how to treat them.

After only ½ of a year the results of this new law can already be seen in the falling number of inquiries to the museum, and the consequences will be irreparable damage to the shipmodels, caused by a number of unskilled amateur model builders.

The museum has now begun to put the extensive church ship archives on EDP, in order to have an easily accessible register from which to extract statistical data for use in individual inquiries and national surveys.



Besætningsmedlemmer om bord i S/S ERNA af Esbjerg, bygget på Helsingør Væft 1930 til D/S Vesterhavet (J. Lauritzen). Efter besættelsen april 1940 kom skibet i engelsk tjeneste, og 21. september 1941 i konvoj mellem England og USA blev det torpederet. 16 danske søfolk omkom. *Crew members aboard the S/S ERNA of Esbjerg, built at Elsinore Shipyard in 1930 for the shipping company D/S Vesterhavet (J. Lauritzen). After the occupation of Denmark in April 1940 the ship went into British service. On September 21st 1941 it was torpedoed while sailing in convoy between England and the USA, and 16 Danish sailors died.*

Kåre Lauring: Fotosamling fra Ebeltoft

En væsentlig del af Handels- og Søfartsmuseets samlinger er museets fotosamling. Dias, negativer og den store samling af sort/hvide fotografier opklæbet på kort, hvorpå der er påført nødvendige oplysninger vedrørende det pågældende fotografi.

I alt ca 50.000 fotografier dækkende en lang række maritime topografiske og historiske emner, så udbygget, at det er meget sjældent museet får en efterspørgsel på et fotografi af en dansk skonnert, bark, dampskib eller motorskib, som vi ikke kan klare.

Fotosamlingen, vel nok Danmarks største, maritime fotosamling, er blevet opbygget gennem mange år. Der er sket indkøb, men i særdeleshed er det sket gennem mange små og store gaver. Som f.eks. i december 1991, hvor museet via skifteretten i Ebeltoft modtog, eller rettere arvede, en stor samling ældre fotografier fra afdøde William Hartmann Nielsen. Giveren var så vidt vides sømand og havde sejlet med Skandinavien-Amerika Linjen og siden med færgerne på Odden-Ebeltoft.

Af samlingen – der for en stor del handler om DFDS og rederiet Dannebrog, men udover det også dækker mange andre emner – vises her nogle få eksempler, så man kan få et lille indtryk af denne fotogaves store værdi.

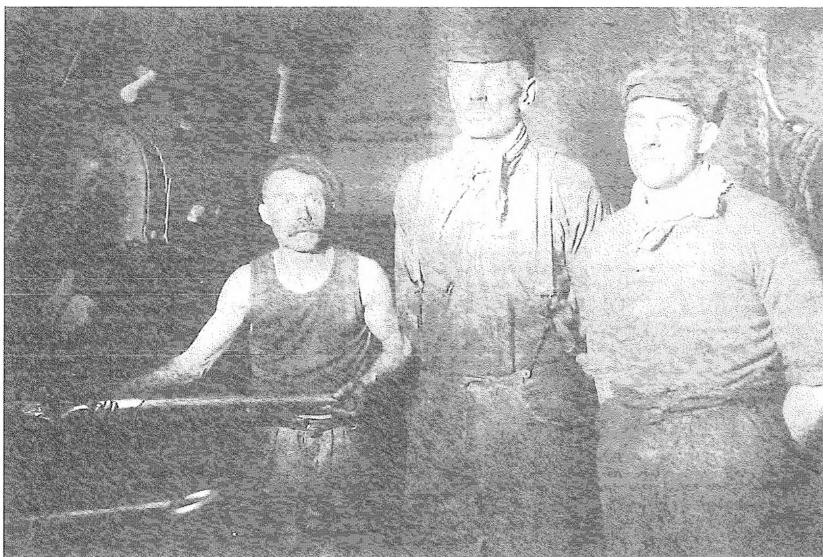
Collection of Photographs from Ebeltoft

The photographic collection is an integral part of the collections at the Danish Maritime Museum. It consists of slides, negatives and a large selection of black and white photos glued on to cards containing the necessary information pertaining to each photo.

Altogether there are 50,000 photos covering a wide range of maritime topographic and historical subjects. The collection is so extensive that it is very rare for the museum to be unable to help when there is a request for a photo of a Danish schooner, barque, steamship or motor vessel.

The photographic collection, which is probably the largest maritime collection in the country, has been built up over the years, partly by purchases, but more often by many small and large donations. As for example in December 1991, when the museum received, or rather inherited via the probate court in Ebeltoft, a large collection of old photographs from the late William Hartmann Nielsen. As far as we know the benefactor was a sailor who had served on the Scandinavia-America Line and afterwards on the Odden-Ebeltoft ferries.

A large part of the collection deals with DFDS and the Dannebrog Shipping Company, but it also deals with many other topics besides these. A few examples are shown here in order to give at least a slight impression of the great value of this photographic gift.



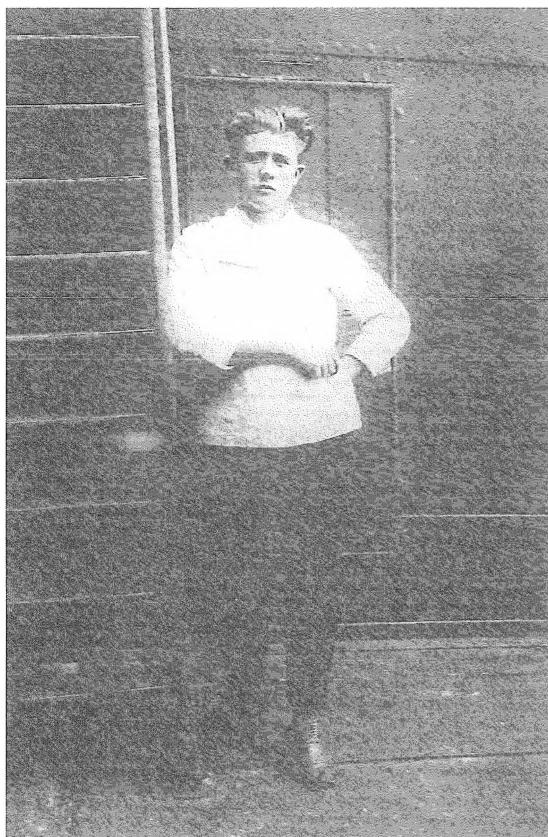
Fyrbødere ombord i S/S SKODSBORG. Formentlig den S/S SKODSBORG, der blev bygget på Helsingør Værft 1919 til D/S Dannebrog. Solgt 1953, ophugget 1966. *Stokers aboard the S/S SKODSBORG. Probably the same ship which was built at Elsinore Shipyard in 1919 for the D/S Dannebrog shipping company. Sold in 1953, and sent to the yard in 1966.*

Besætningsmedlemmer, og formentlig to officers-hustruer, fotograferet om bord i S/S DAGMAR fra DFDS i Middelhavet juni 1899. Skibet var bygget i West Hartlepool 1872 og året efter kom det til DFDS. I årene 1886 til 1914 var det i fart mellem Østersøen og det vestlige Middelhav. Minesprængt 1916.

Crew members, and presumably 2 officers' wives, photographed aboard the S/S DAGMAR from the DFDS shipping company in the Mediterranean in June 1899. The ship was built in West Hartlepool in 1872 and came to DFDS the next year. From 1886 to 1914 it sailed between the Baltic and the western Mediterranean, and was blown up by a mine in 1916.

Besætningsmedlemmer fotograferet om bord i S/S LONDON, bygget i Sunderland 1890. Solgt 1899 til D/S Urania, København, solgt til Sverige 1924, forlist 1936. *Crew members photographed aboard the S/S LONDON, built in Sunderland in 1890. In 1899 it was sold to the shipping company D/S Urania København, in 1924 it was sold to Sweden and in 1936 it was wrecked.*





Messedreng ombord i S/S DANSBORG af København fra rederiet D/S Neptun/C.K. Hansen. Bygget i Blyth 1904, torpederet 22. december 1916 i fart mellem England og Portugal, hele besætningen reddet. *Cabin boy aboard the S/S DANSBORG of Copenhagen from the shipping company D/S Neptun/C.K. Hansen. Built in Blyth in 1904, it was torpedoed on December 22nd 1916 while sailing from England to Portugal. All the crew members were saved.*



Besætningsmedlemmer om bord i S/S LEJRE, bygget i Newcastle 1892 som S/S PATRIA. Solgt 1899 til D/S Østersøen, København (P.L. Fisker). Efter de Fiskerske rederiers fallit 1910, solgt til D/S Dannebrog og omdøbt til S/S LEJRE. Forlist 1932. Foto ca. 1912-1916. *Crew members aboard the S/S LEJRE, built in Newcastle in 1892 and originally named the S/S PATRIA. In 1899 it was sold to the shipping company D/S Østersøen København (P.L.Fisker). After the bankruptcy of the Fisker shipping companies in 1910, it was sold to D/S Dannebrog and renamed the S/S LEJRE. It was wrecked in 1932. Photo from around 1912-1916.*

Besætningsmedlemmer om bord i S/S CARLA, bygget i Tønning 1899 til D/S Nordby/Fanø A/S. 1912 solgt til Genua, udgået 1926-1927. Foto 1912. *Crew members aboard the S/S CARLA, built in Tønning in 1899 for the shipping company D/S Nordby/Fanø A/S. In 1912 it was sold to Genua and went out of service in 1926-27. Photo 1912.*



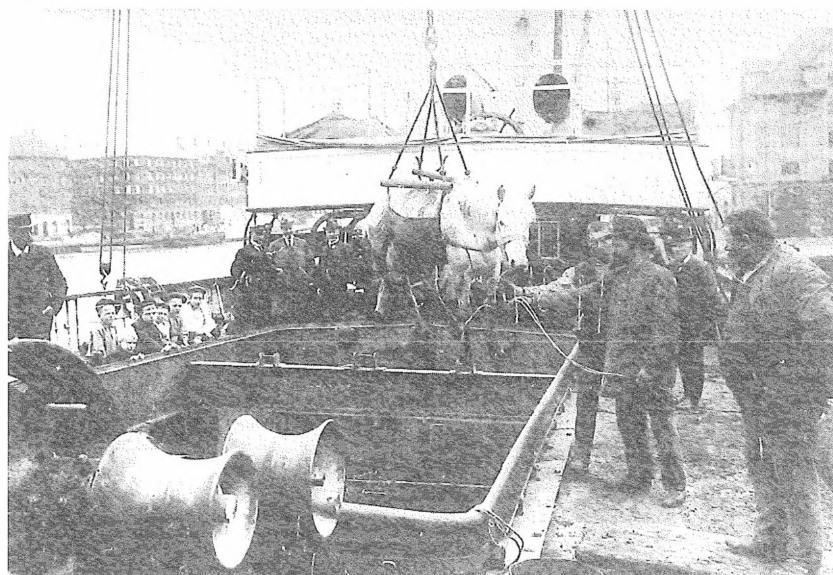
Asiatisk Plads omkring århundredeskiftet, da pladsen var ejet af DFDS og bl. a. blev benyttet til lodsnng af heste til Københavnske vognmænd. Ved kajen i havneløbet S/S HELGE bygget på Helsingør Værft 1895 til D/S Danmark A/S. *Asiatisk Plads in Copenhagen around the turn of the century, when the square was owned by DFDS and used amongst other things for unloading cart horses for use in Copenhagen. By the quayside in the harbour entrance is the S/S HELGE, built at Elsinore shipyard in 1895 for the shipping company D/S Danmark A/S.*

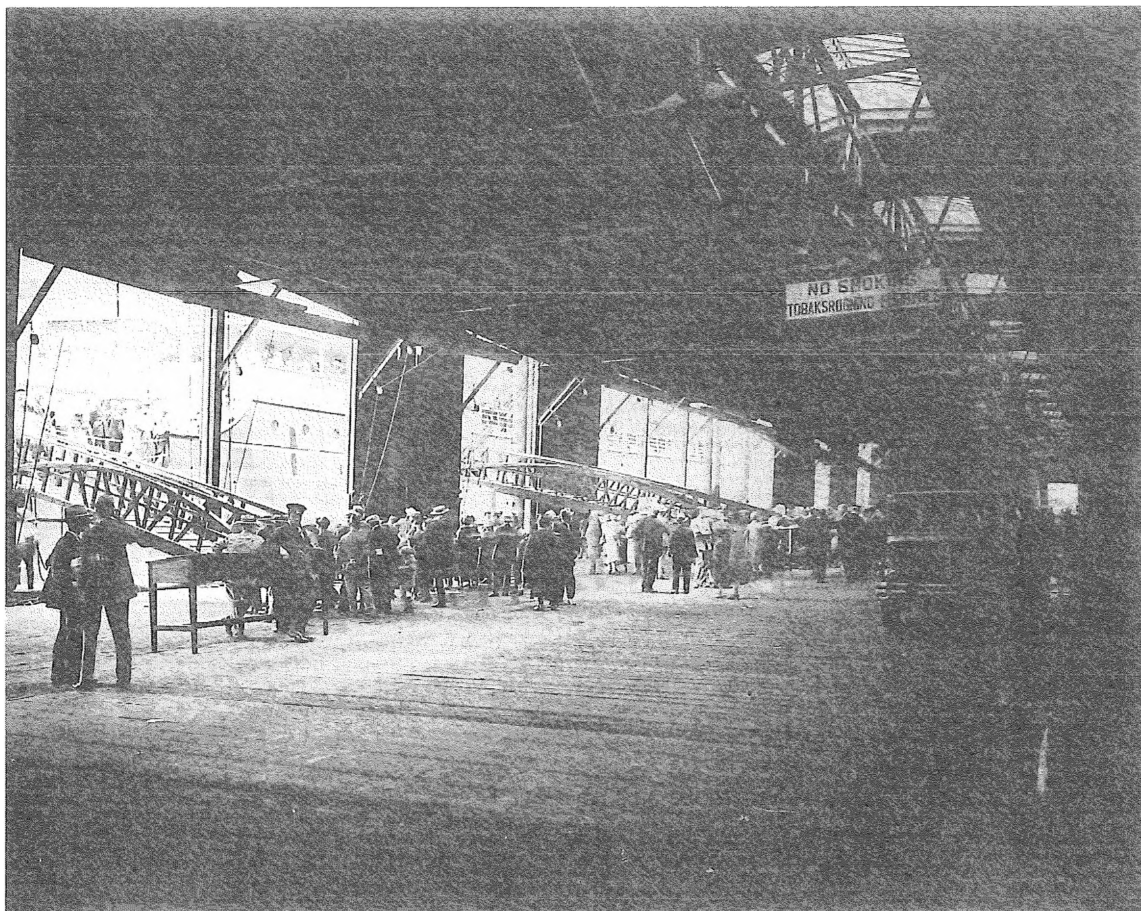
Besætningsmedlemmer, samt skibsføreren med hustru, fotograferet om bord i S/S A.N. HANSEN bygget på B&W 1877 til DFDS. Forlist oktober 1918. *Crew members, plus a ship's master and his wife, photographed aboard the S/S A.N. HANSEN, which was built at the B&W sshipyard in 1877 for DFDS. Wrecked in October 1918.*





Der lodses heste fra S/S HELGE. I baggrunden Asiatic Kompagnis pakhus opført 1750. Pakhuset ses her med sin oprindelige gavl, så billedet er taget før 1918, da bygningen blev forkortet i forbindelse med udvidelse af havneløbet. *Horses being unloaded from the S/S HELGE. In the background is the Danish Asiatic Company's warehouse, which was erected in 1750. It is photographed here with its original gable, so the picture must have been taken before 1918 when the building was shortened during the extension of the harbour.*

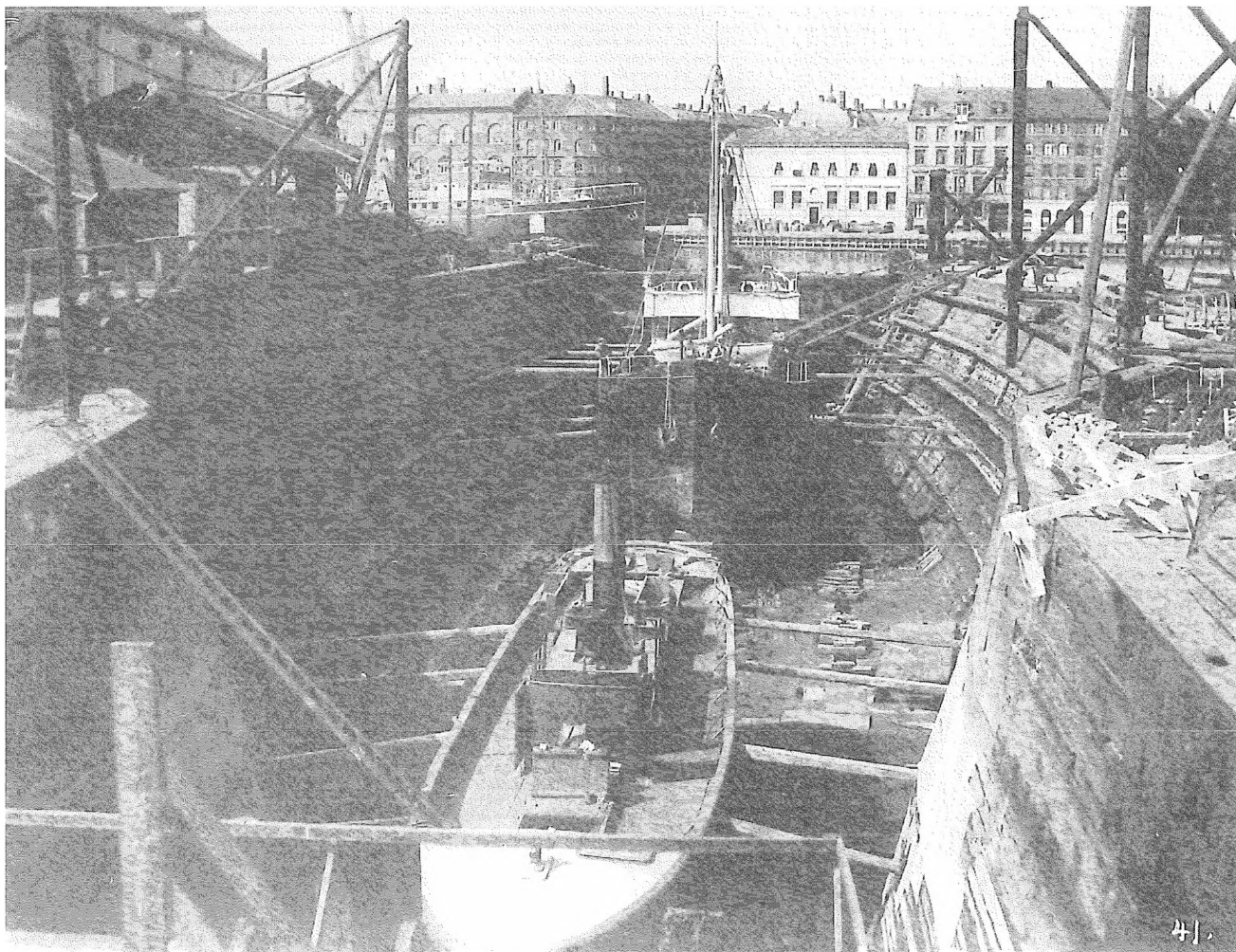




Afgang fra New York med S/S HELLIG OLAV, bygget Glasgow 1903 til det DFDS ejede Skandinavien-Amerika Linjen. Foto Byron & Co. ca 1925-1930. *The S/S HELLIG OLAV about to depart from New York. It was built in Glasgow in 1903 for the Scandinavia-America Line, which was owned by DFDS. Photo: Byron & Co., about 1925-1930.*

S/S TOTO, bygget på Københavns Flydedok 1902 til De Danske Sukkerfabrikker A/S, fotograferet i Gammel Dok april 1918. Foran ses S/S ASKØ bygget 1916 til DFDS og ved kajen i Havnegade ses S/S HEIMDAL bygget på B&W 1916 til D/S Bornholm af 1866. Gammel Dok blev anlagt i 1734-38, og den træbeklædte dok var et af 1700 tallets helt store danske ingeniørarbejder. Den var i brug til maj 1918, hvorefter den blev fyldt op for at give plads til et større træskur med tagpaptag.

The S/S TOTO, built at Copenhagen's Floating Dock in 1902 for De Danske Sukkerfabrikker A/S ("The Danish Sugar Factories"), photographed in Gammel Dok in April 1918. In front the S/S ASKØ, built in 1916 for DFDS, and by the quayside in Havnegade is the S/S HEIMDAL, built at B&W in 1916 for the shipping company D/S Bornholm of 1866. Gammel Dok was built in 1734-38 and the wood-lined dock was one of greatest feats of engineering in Denmark in the 18th century. It was in use until May 1918, when it was filled up to make room for a larger wooden shed covered with roofing felt.





WILLOW, moderne udgave fra Wedgwood of Etruria & Barlaston.
WILLOW, in a modern version from Wedgwood of Etruria and Barlaston.

Kåre Lauring: "Willow"

I sommeren 1992 blev der under marinearkæologiske undersøgelser forestået af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, i forbindelse med anlæggelsen af den faste forbindelse over Øresund, fundet vragester ud for Kastrup Lufthavn.

I vraget, der senere blev identificeret som galeasen REGINE CHRISTINE af København, forlist december 1835¹, fandtes rester af flasker, lertøj, kridtpiber og porcelæn, deriblandt en del stykker af det engelske stel Willow.

Stellet er nok det mest kendte af de kinesisk inspirerede, det laves endnu og findes i utallige danske hjem, enten som brugsstel eller som pynt på væggen. Kåre Lauring fortæller her om stellet oprindelse og baggrund.

I Kina begyndte produktionen af blå-hvidt porcelæn i årene 1340-1370, d.v.s. i slutningen af dynastiet Yüan, hvor det afløste eller supplerede det traditionelle hvide porcelæn.

Motiverne i de kinesiske mønstre stammede fra den kinesiske symbolverden hentet i buddhisme, taoisme og Kung-fu-tsens lære. Det kunne være dragen, der var symbol på luft og vand, medens den femkloede drage var symbol på kejseren, og fugl Fønix symbol på kejserinden.

Blomme, pæon, lotus og chrysantemum symboliserede de fire årstider, medens fersken, granatæble og citron symboliserede

mængden af år, sønner og lykke. Så var der træerne: Fyr, bambus og ikke mindst piletræer, der alle var symbol på et langt liv.

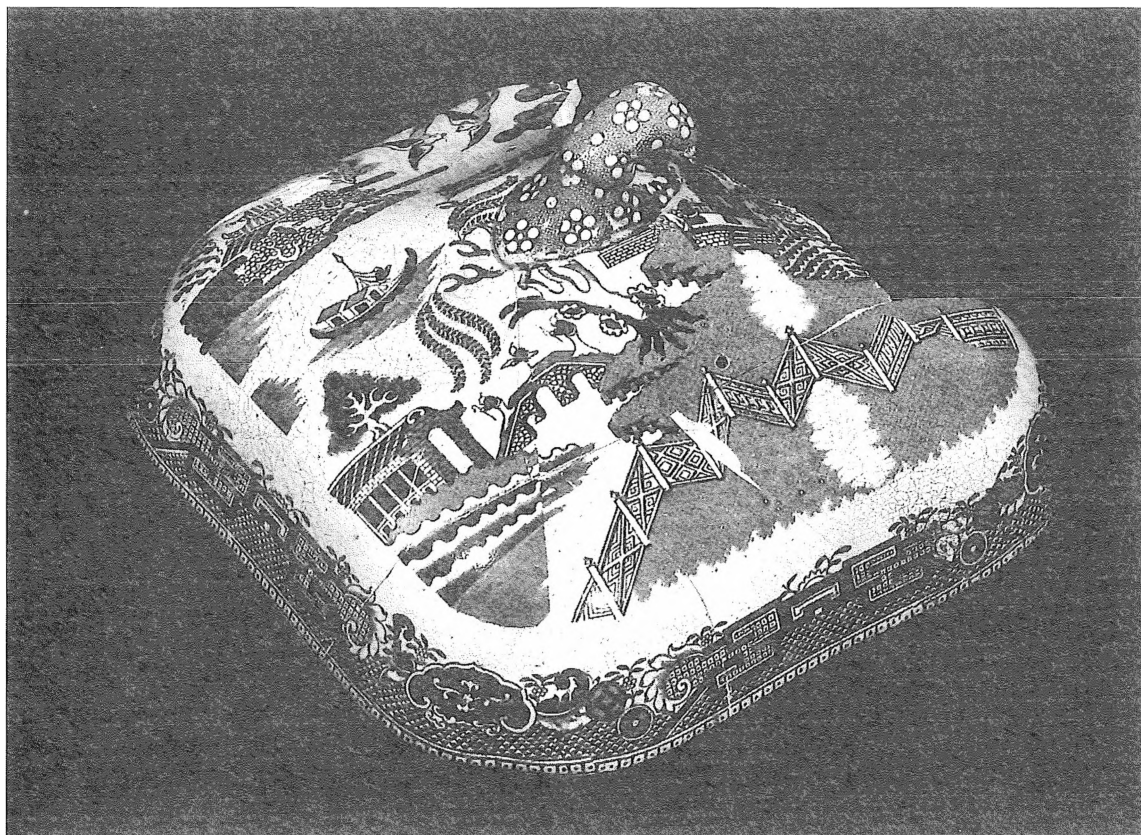
I slutningen af dynastiet Yüan og i begyndelsen af dynastiet Ming (1368-1644) frem til tiden omkring kejser Wan Li (1573-1619) blev mønstrene bygget ind i de senere så kendte kinesiske landskaber omfattende huse og templer, bjerge, floder og vandløb, ofte befolket med fiskere, poeter og filosoffer.²

Til Europa nåede det kinesiske porcelæn, det hvide og det blå-hvide, oprindeligt via Venedig og dets handelsruter østover. Stellerne blev da også i 1500-tallet kopieret på italienske fajancefabrikker i Firenze, Padua og Pisa.³

I 1513 nåede portugiserne frem til Canton, og i årene efter begyndte de at importere kinesisk porcelæn. Efter at portugiserne i 1553 havde fået Macao, steg importen yderligere.

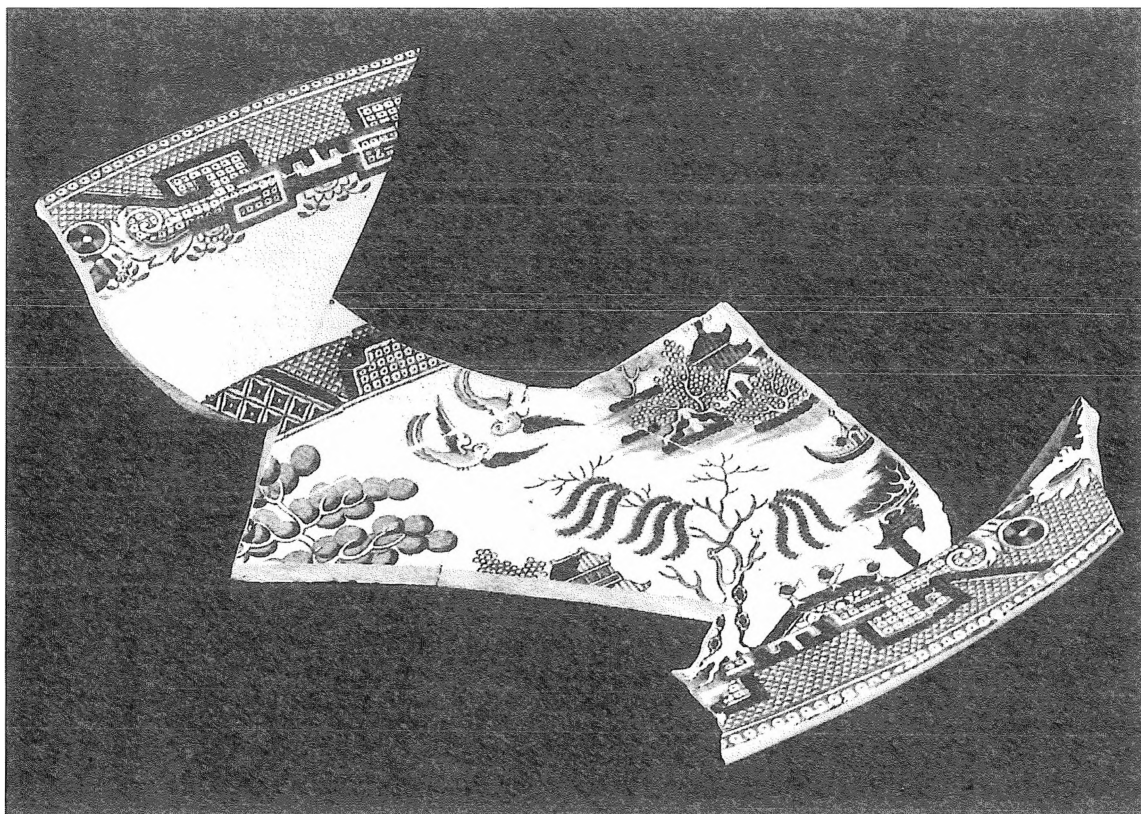
Fra Portugal blev porcelænet eksporteret til resten af Europa, ofte under betegnelsen "kraak" porcelæn efter de portugisiske karakterer, der havde sejlet porcelænet til Europa.⁴

Det blå-hvide porcelæn slog an i Europa, men et egentligt gennembrud kom først i begyndelsen af 1600-tallet, da også det hollandske ostindiske kompagni begyndte at importere porcelænet. Til Danmark nåede



WILLOW, begyndelsen af 1800-tallet. Vragfund fra galeasen REGINE CHRISTINE af København forlist ud for Kastrup Lufthavn december 1835. I bunden af fadet ses bogstaverne - SHIRE, der formentlig står for STAFFORDSHIRE. Dermed er de to producenter af stellet Wedgewood og Josiah Spode udelukket, da de aldrig har ført ordet STAFFORDSHIRE i deres firmabomærke. Et rimeligt gæt kan derimod være: Crown Staffordshire China Co. Ltd. i Fenton udenfor Stoke on Trent, grundlagt 1801, Francis Fayre Pottery i Shelton eller måske Booths Ltd. i Tunstall.

WILLOW, at the beginning of the 19th century. Wreckage from the ketch REGINE CHRISTINE of Copenhagen, which in December 1835 was wrecked off the coast where Kastrup Airport lies today. On the bottom of the dish the letters -SHIRE can be seen, probably part of the word STAFFORDSHIRE. This presumably excludes the possibility of two of the larger firms, Wedgewood or Josiah Spode, being the manufacturers of this set, as they have never carried the word STAFFORDSHIRE in their company emblem. Reasonable guesses, on the other hand, would be: Crown Staffordshire China Co. Ltd. in Fenton, outside Stoke-on-Trent, founded in 1801; Francis Fayre Pottery in Shelton; or perhaps Booths Ltd. in Tunstall.



kinesisk porcelæn i årene omkring 1600 og her fik det betegnelsen "indiansk stengods".⁵

I Holland indledtes i årene efter 1600 en egenproduktion af fajance i blå-hvidt efter kinesisk forbillede. Når det her blev lavet i fajance, skyldtes det, at porcelæn endnu ikke var opfundet i Europa. Det skete først ca. 100 år senere med grundlæggelsen af Europas første porcelænsfabrik ved Meissen. Den blå-hvide fajance blev i begyndelsen produceret i Rotterdam og Haarlem, men snart flyttede produktionen til Delft,

og under det navn blev hollandsk producerede fajancevarer kendt over hele Europa.

At hollandsk Delft fajance omkring 1600 tallets midte blev særlig efterspurgt skyldtes dog også, at borgerkrigen i Kina mellem det gamle dynasti Ming og det nye dynasti Ching, i årene omkring 1640, ødelagde de store kinesiske porcelænsfabrikker omkring Ching-Che-Chen i provinsen Kiangsi. Først efter Kejser K'ang Hsi (1662-1722) blev fabrikkerne genopbygget og eksporten kom igen i gang.⁶

Den blå farve importerede kineserne op-

rindeligt fra Persien eller Indien. Farven var også blevet eksporteret til Europa, og vi kender den fra romerske glas og byzantinske mosaikker.

Omkring 1600 begyndte kineserne at bruge lokalt udvundet blå, også i Europa fandt man på den tid blå, såkaldt kobolt-blå, og med de fund begyndte fajancefabrikker i Europa at lave blå-hvidt fajance efter kinesisk og/eller Delft forbillede. I Tyskland skete det i Frankfurt, Hanau, Berlin og Kassel, i Sverige på fabrikkerne Rörstrand og Gustavsberg, i Frankrig på fabrikken i Chantilly og i Danmark på fabrikken i Store Kongensgade fra 1722 til 1769, hvorfra vi bl.a. har de kendte teborde med fajancebordplader.⁷

I England begyndte man omkring 1740 produktion af blå-hvidt fajance på fabrikken i Bow, omkring Stratford le Bow i Londons East End. Det var på fabrikken i Bow man begyndte at blande knogleaske i leret, hvilket gav større styrke og stabilitet under brændingen, og det er fra den proces, vi har betegnelsen "Bone China".⁸

Tidens førende engelske fajancefabrik Chelsea, lavede ikke blå-hvidt, men kun hvidt, det såkaldte blanc de chine fajance. Ofte i udformningen stærkt inspireret af den nye rokokko, som man lærte at kende fra de nyanlagte porcelænsfabrikker i Meissen og Sèvres.

Andre engelske fajance/porcelænsfabrikker producerede dog blå-hvidt i store mængder. Vi kan her nævne fabrikkerne i Bristol, Liverpool, Lowestoft, Derby, Burslem, Stoke, Caughley og Worcester.

Omkring 1750 fulgte opfindelsen af "transfer prints", den teknik hvormed man

trykker på porcelæn og fajance. Normalt tilskrives teknikken John Sadler, ansat på fajance/porcelænsfabrikken i Liverpool, der i 1756 begyndte at trykke mønstre på fliser og kakler, men andre arbejdede med en lignende teknik. Således John Brown, ansat på en fabrik i London og Robert Hancock, ansat på porcelænsfabrikken i Worcester.⁹

Er der usikkerhed om opfindelsen af transfer print, ved vi til gengæld med sikkerhed navnet på det første stel produceret efter den ny teknik - det hed Willow.

Omkring 1785 bad Thomas Turner, ejer af porcelænsfabrikken i Caughley, gravøren Thomas Minton om at designe et klassisk stel, blå-hvidt og med piletræsmotiv. Et nyt stel, eller måske snarere en opsamling af de mange Willow motiver, der indtil da havde været inden for europæisk blå-hvidt fajance og porcelæn.

Thomas Mintons stel blev populært, og han måtte designe flere lignende stel for andre fabrikker. Fabrikken i Caughley blev i 1799 overtaget af porcelænsfabrikken i det nærliggende Coalport og i 1814 blev den lukket. Fire år efter begyndte Wedgwood at producere Willow og samtidig begyndte også en større eksport af stellet til det øvrige Europa. Fabrikker på kontinentet begyndte at producere deres egen Willow, ligesom det blev fremstillet på mange af de talrige porcelænsfabrikker, der efterhånden skød op i Staffordshire.

På kontinentet blev stellet bl.a. produceret på de svenske fabrikker Rörstrand og Gustavsberg, medens det i Danmark i årene omkring 1866 til 1885 blev produceret på fajancefabrikken Alumina.

Også i litteraturen finder vi henvisninger til stellet, som ses af følgende uddrag fra Herman Bangs roman Ved Vejen fra 1886: "Mens hun gik rundt og ordnede Huset, fandt Katinka stadig Erindringer derhjemme fra, en gammel Kop med Inskription, et gulnet Skilderi, tre, fire Tallerkner..."

De gamle Tallerkner, med de blaa Kinesere og Haven med de tre Træer, og den lille Bro over Bækken.... Hvor de dog havde fortalt hinanden Historier om de Kinesere, hjemme om Søndagen, naar de brugte det fine Stel."

Willows storhedstid var perioden 1820 til 1850, hvad også passer godt tidsmæssigt på vraget af REGINE CHRISTINE, der som nævnt forliste i december 1835. Efter 1850

gled Willow ud til fordel for en mere europæisk inspireret stil, ofte i andre eller flere farver.

Stellet er dog ikke helt glemt, og det produceres da også endnu bl.a. på Wedgwood, ligesom det laves af andre fabrikker, bl.a. i en slags "discountudgave" til 8 personer.

I dag er stellet gået af mode, men Willow blev det mest kendte europæiske blå/hvide stel. Et stel i kinesisk stil, men et helt igennem europæisk design, i det senere så kendte Staffordshire blå-hvidt. Det er vel egentlig skæbnens ironi, at det stel, der mere end noget andet kom til at symbolisere netop Staffordshire blå-hvidt, blev designet på porcelænsfabrikken i Caughley, i hjertet af Shropshire.

Litteraturliste:

- Berger, Ruth:* From Gold to Porcelain. New York 1963.
Clemmensen, Tove & Mackeprang, Mogens B.: Kina og Danmark. København 1980.
Charleston, R.J. Ed.: World Ceramics. New York 1990.
Little, W.L.: Staffordshire Blue. London.
Ramsey, L.G.G. Ed.: The Complete Encyclopedia of Antiques. London 1962.
Reily, R. & G. Savage: The Dictionary of Wedgwood. London 1980.
Watney, B.: English Blue and White Porcelain. London 1979.
Wills, G.: Wedgwood, London 1989.
Danckert, Ludwig: Handbuch des Europäischen Porzellans. München 1954.
Thomsen, Birger: Vraget ved Kastrup – Et forsøg på Identifikation. Rapport fra Skov- og Naturstyrelsen 1993.

Noter:

- ¹ Thomsen, Birger: Vraget ved Kastrup. – Et forsøg på Identifikation, s. 31.
² Berger, Ruth, s. 23.
Ramsey, L.G.G., s.883.
³ Charleston, R.J., s. 212.
⁴ Clemmensen, Tove, s. 21.
⁵ Clemmensen, Tove, s. 23.
⁶ Berger, Ruth, s. 16.
⁷ Ramsey, L.G.G., s. 204-205.
⁸ Ramsey, L.G.G., s. 247.
⁹ Will, G., s. 32
¹⁰ Little, W., s. 15.
Wills, G., s. 98.
Watney, B., s. 120.

Willow

Summary

In the summer of 1992, during marine archeological investigations led by the Danish Maritime Museum, some wreckage was found in the Sound opposite Kastrup Airport.

The wreck, which was later identified as the REGINE CHRISTINE of Copenhagen, sunk in 1835, contained the remains of bottles, earthenware, chalk pipes and faience, including some from the English "Willow" set.

The article gives an account of the origins of the Willow set in the Chinese blue and white porcelain of the period before and up to the Emperor Wan Li (1573-1619), and of the European imitations from Holland, France, Sweden, Germany and England.

Willow, which was the first set to be made by means of the transfer-print method invented around 1750, was designed around 1787 by an engraver called Thomas Minton at the porcelain factory Caughley in Shropshire, England. Other English porcelain factories began to manufacture it too, it was exported, and factories on the European continent began to produce the set.

Willow's days of glory were in the period 1820-1850, after which it lost its place in the limelight to sets in other colours or in several colours. However, the set is still manufactured, among other places at the Wedgewood factories in Barlaston, outside Stoke-on-Trent.

Christian Lund: Flagbogen og andre trykte skibslister

Forfatteren, der vil være læserne bekendt fra sin artikel om Sortehausskibene i sidste års årbog, skriver denne gang ud fra sin søfartshistoriske interesse præget af mange års samarbejde med personalet bag Skibsregistreringen.

Danmarks Skibsliste - "den officielle fortegnelse over danske skibe med kendingssignaler" - kaldes populært for Flagbogen, fordi dens karakteristiske gule omslag er prydet af to korslagte danske flag, splitflaget mod venstre og stutflaget mod højre side af forsiden på listen. Men med til betegnelsen Flagbogen hører også, at der i mange år, helt indtil 1950, vistes en farvelagt tavle over det internationale signalsystems bogstaver og tal - det system som stadig, omend mere og mere sjældent, benyttes til søs til at identificere et skib gennem dets kendingsskift

De to flag på omslaget af Flagbogen har samme røde farve. De burde være forskellige, men bogens trykkeri har sikkert for store problemer med at give splitflaget den mere dybrøde farve, der benyttes af Søværnets skibe og holder sig derfor til stutflagets mere almindeligt kendte dannebrogsrøde farve. De to flag, orlogsflådens og handelsflådens flag, angiver, at begge flåders skibe nu er opført i en samlet fortegnelse. De korslagte flag er også et symbol på den tætte forbindelse, der er

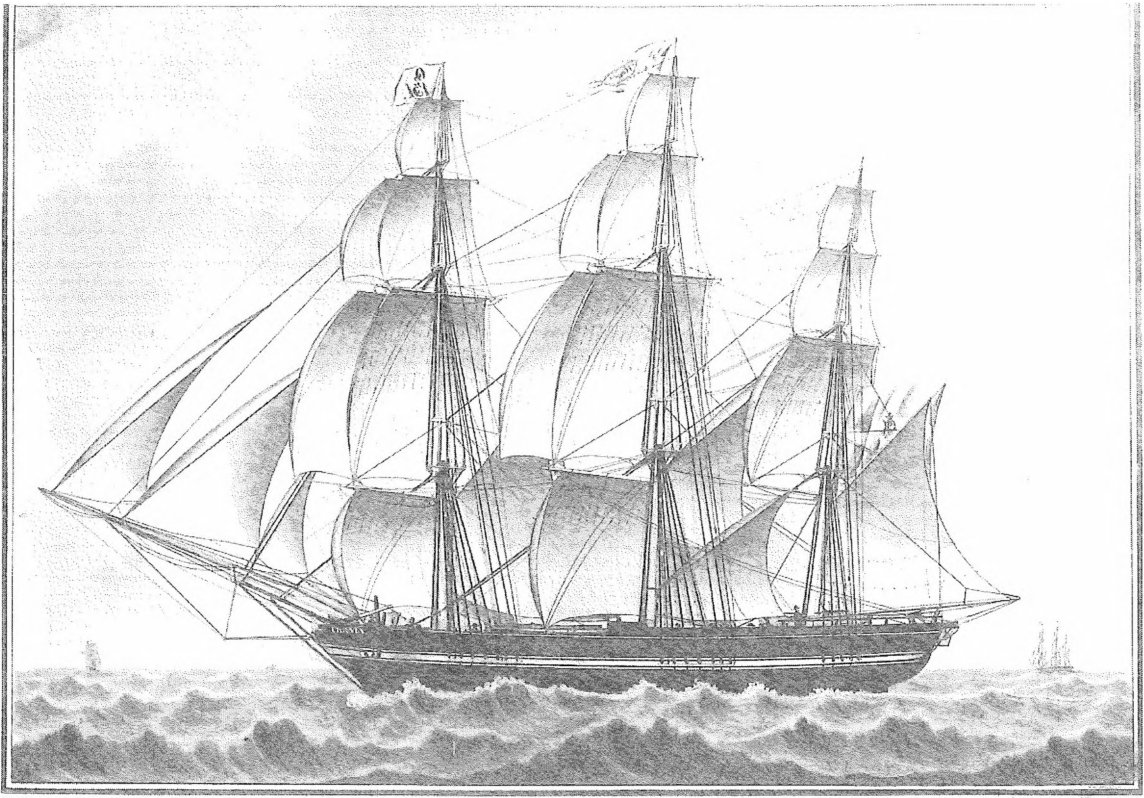
mellem Statsorganerne og den kommercielle danske søfart på de syv Verdenshave.

Flagbogen indeholder oplysninger om hvilke skibe, der er hjemmehørende i Danmark og som sådan derfor er berettigede til at føre Dannebrog, i havn på hækken, til søs under gafflen.

Splitflaget på handelsskibe

I en lov af 1. april 1892 om skibsregistrering blev det bestemt, at der ved kongelig resolution kunne gives tilladelse til, at danske skibe, der gik i fast fart på oversøiske havne, kunne føre splitflag forsynet med mærke, og at postførende skibe måtte føre postflaget.

Af private rederier har Det Østasiatiske Kompagni's skibe benyttet sig af retten til at føre splitflaget, med ØK's kontorflag indsat i øverste venstre hjørne. En særlig honnør tildelt ØK af Kong Christian IX 15. februar 1898 som anerkendelse for etablering af den regelmæssige rutefart mellem Europa og Det Fjerne Østen. Tilladelsen blev givet ved en ændring 4. februar 1898 af loven om danske skibes registrering. Meddelelse herom fik ØK med et brev af 11. februar 1898, og loven trådte i kraft 15. februar 1898. Den gjaldt kun for "ØK's i oversøisk Fart gående Skibe". I slutningen af 1920'erne blev tilladelsen udvidet til også at omfatte ØK's kontorbygninger. I foråret



Urania von Glensburg. Søst. Birnits Brodersen, 1852. 11)

1993 solgte Kompagniet sin linietrafik til A.P. Møller.

Når post transporteres på udenlandske ruter, fører DFDS's dansk-registrerede skibe det danske postflag, splitflaget med posthornet indsat i øverste venstre hjørne. Andre danske handelsskibe har aldrig benyttet sig af denne ret til at vise det danske splitflag med posthornet, når de fra tid til anden har transporteret post mellem udenlandske havne

Maersk Line's lineskibe har været, og er

stadig sådan transportør, specielt mellem USA og Det Fjerne Østen og indenfor Orienten, men skibene har altid holdt sig til det kommercielle firkantede stutflag. Tilsvarende har J. Lauritzen's ishavsskibe på Grønland, og mens de besejlede Antarktis, heller aldrig benyttet postflaget.

Kendingssignaler

I forordet til Den Internationale Signalbog (1931) hedder det:

“Skønt midler til signaludveksling fra eller

Fregatskibet URANIA af Flensborg, 1835, med nummerflag på fortoppen. Nummerflagene var resultatet af et i 1829 første forsøg på at registrere det enkelte fartøj og lade det præsentere sig til søs gennem en kode. Hvert toldsted fik et bogstav, Flensborg fik f.eks. Q, og hvert skib fik et nummer efter deres placering på toldvæsenets liste. Farvelagt tegning af B.H. Hansen. (Foto på Handels- og Søfartsmuseet). *The full-rigged ship URANIA of Flensburg, 1835, with its number flag on the foretop. Number flags, introduced in 1829, were the result of one of the first attempts at registering the individual vessels and letting them present themselves at sea by means of a code. Each customs station had its own letter, e.g. Flensburg had the letter Q, and every ship was given a number according to its position on the customs service's list. Coloured drawing by B.H. Hansen. (Photo at Danish Maritime Museum).*

på søen har været kendt ret langt tilbage i tiden, var det først i begyndelsen af forrige århundrede, at egentlige signalbøger fremkom. Af forfattere til de betydeligste af disse nævnes 1 amerikansk, 7 engelske, 1 fransk og 1 dansk.

Intet af disse værker gjorde krav på at være internationalt, men da Captain Marryat's Signalbog (1817) blev anvendt meget også udenfor England, kan denne på en måde betragtes som oprindelsen til den internationale Signalbog".

Den danske forfatter var Levin J. Rohde, Captain i Søe-Etaten, der under sin tid som havnekaptajn på St. Thomas udarbejdede en kode i september 1833, som dog først udkom i 1835.

Captain Frederick Marryat, R.N. (1792-1848) var en engelsk flådeofficer, der i en alder af kun 25 år i 1817 udtænkte og udviklede en signalkode først og fremmest til identificering af et skib.

For den almindelige dansker er Captain Marryat nok mere berømt for sine mange ungdomsbøger. Blandt de mest kendte vil mange nok kunne nikke genkendende til "Børnene i Nyskoven", og til søromaner som "Søkadet Easy", "Styrmand Flink" og "Dødssejleren" (Den Flyvende Hollænder).

Hans system gik ud på ved hjælp af 10 forskelligt farvede flag, som fik numre fra 1 til 0 og ved på særlige lister at tildele et skib et nummer, at gøre det muligt at finde frem til, hvilket skib det drejede sig om - enten ved møde til søs eller ved signalering af det skibet tildelte nummer til en station på land.

Et flag kunne kun bruges en gang i hvert signal. Således kunne f.eks. 11, 22 eller 33 ikke forekomme, ej heller 1000 eller 1100. Sidste tal før 1200 blev således 1098 og efterfølgende 1203!

Captain Marryats system var således op-takten til det system, der i dag anvendes som kendingssignaler for ethvert registreret skib, men det har intet at gøre med det signalsystem, hvorefter skibe kan sende eller modtage meddelelser, ved brug af signalfag, efter gensidigt aftalte koder (kodebøger).

Det Internationale Signalsystem

Der var nemlig blevet et stadigt voksende behov for at finde frem til et internationalt system, hvorved de forskellige landes skibe, orlogs- såvel som handelsskibe, bedre kunne meddele sig til hinanden eller til (eller fra) stationer på land.

Det engelske Board of Trade nedsatte derfor 2. juli 1855 en komite, der fik til opgave at udarbejde en signalbog, der kom i

trykken i 1857 under navnet "Commercial Code of Signals for the use of all Nations".

Ved udarbejdelsen af signalerne - koderne - brugte man forskelligt farvede og udformede flag og standere, hvor hvert flag eller stander svarede til et af det engelske alfabets 18 konsonanter, ligesom man brugte 10 forskelligt farvede standere til tallene fra 1 til 0. Hertil kom så en særlig "svarstander". Flagene med de 10 konsonanter blev så kombineret med hinanden i grupper af 2, 3 eller 4 bogstaver.

Systemet blev herefter først antaget af Frankrig i 1864 og hurtigt derefter af de 13 andre førende søfartsnationer: Danmark, Sverige, Norge, Det Tyske Rige, De Forenede Nordamerikanske Stater, Brasilien, Grækenland, Italien, Nederlandene, Øst-rig-Ungarn, Portugal, Rusland og Spanien, i denne rækkefølge.

I Norge udkom i 1868 en for Norge og Danmark fælles udgave af den internationale signalbog, som efterfulgtes af en særlig dansk udgave i 1881.

Kravene til stadig hurtigere og sikrere signalering medførte, at man, igen på engelsk initiativ, nedsatte en kommission bestående af repræsentanter for de førende søfartsnationer, der mødtes til en konference i Washington i 1889 for at drøfte en ny og forbedret udgave af Signalbogen fra 1857. Også dengang trak internationale forhandlinger åbenbart i langdrag, for det var først 10 år senere i 1897, at man kunne enes om en ny international signalbog.

Den ny bog udkom først i England i november 1900, og den væsentligste ændring var, at man i stedet for kun at bruge de 18 konsonanter nu benyttede alle 26 bogsta-

ver i det engelske alfabet. Det danske Æ, Ø og Å kom aldrig med!

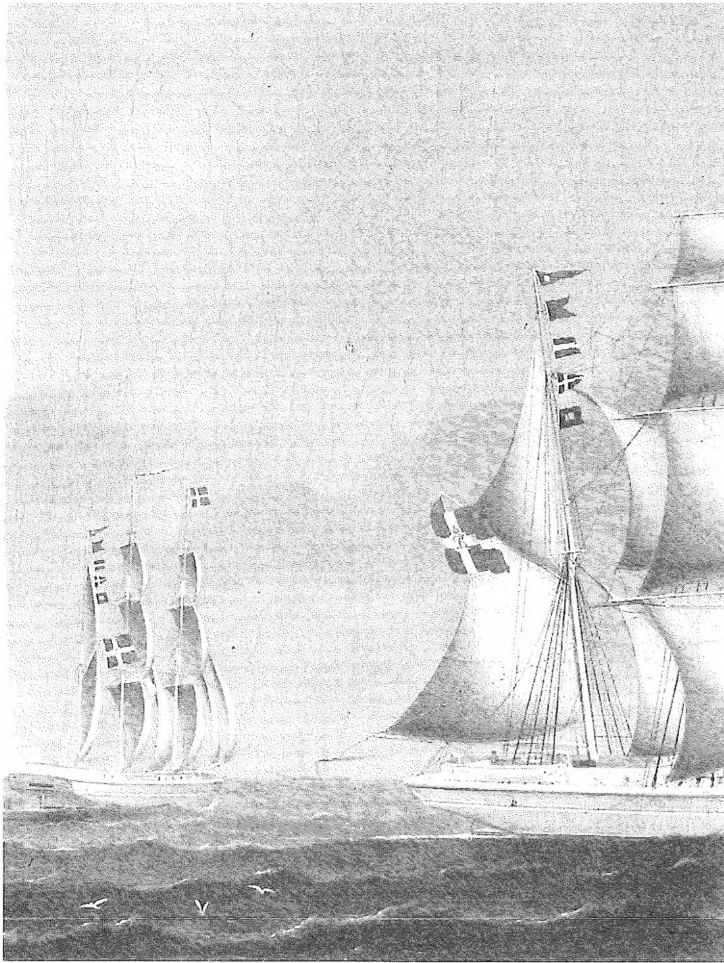
Førøgelsen fra 18 til 26 bogstaver - og hertil kunne lægges de allerede tidligere godkendte talstandere fra 1 til 0 samt en svarstander - betød, at de fleste og uopsættelige signaler nu kunne klares med brug af 2 flag, og at 3-flagssignalernes antal voksede så meget, at man kunne indskrænke brugen af 4-flagssignaler til faktisk kun at omfatte geografiske signaler (f.eks. længde- og breddegrader) samt kendings-signalerne, hvor hvert skib havde sit bestående af 4 bogstaver i tilslutning til nationalitetsflaget.

Danmark indførte den ny internationale signalbog 1. januar 1902.

Indtil den Anden Verdenskrigs udbrud i september 1939 var brugen af signalflag efter det internationale signalsystem meget almindeligt for at kunne meddele sig, ikke mindst ved passage af en landstation eller et fyrskib, så kaptajnen på et skib ved at hejse kendings-signalerne kunne få besked sendt til sit rederi om, hvor han befandt sig. Brugen af radiotelegrafi var endnu ikke så almindeligt, og det var som regel kun nyere skibe, der var udstyret hermed.

Efter krigens afslutning i august 1945 af-tog brugen af signalflag hurtigt, og i dag bruges de så godt som slet ikke, bortset fra enten ved et enkelt flag at signalere noget specielt (B for brandfarlig last om bord, Q for karantæne og P (Blue Peter) for at tilkende give, at skibet er afgangsklar).

Når samtlige signalflag er sat "over toppene", det vil sige fra skibets forstavn over masterne og ført ud til agterstavnen, er det for at markere en festlig lejlighed. Og flot



ser det da så sandelig også ud, når et skib er således dekoreret, f.eks. ved overtagelse som nybygning fra værft til rederi!

Lister - med kendingssignaler - over danske krigs- og handelsskibe

I forbindelse med det internationale signalsystem var det blevet besluttet, at "hver Sø-Stat skal, med passende Mellemlum,

En række af de største danske handelsskibe var omkring 1860 indregistreret i kapt. Marryats nummersystem. Her er det Peter F. Heerings bark SVANEN, der præsenterer sig, set i to positioner, ved 4 nummerflag og øverst den røde adskillelsesstander, der viser skibets placering i tredje række. (Maleri (udsnit) af Lor. Petersen 1860 på Handels- og Søfartsmuseet). *Around the year 1860 a number of the largest Danish merchant ships were registered in Capt. Marryat's number system. Here is Peter F. Heering's barque SVANEN seen in two positions, presenting itself by means of four numeral flags and the red distinguishing pennant, which show the ship's position in the third row. (Section of painting by Lor. Petersen 1860, at the DMM).*

udgive Fortegnelser over sammes Krigs- og Handelsflaader, som havde erholdt Kjendingssignaler efter det internationale Signal-System til Brug for Skibe i Søen og Signal-Stationer".

Tydeligere kunne det vist ikke siges, og vi ser her nok begrundelsen for, at Danmark i 1869 udsendte "Første Udgave" af, hvad der senere er blevet betegnet som Flagbogen.

Fra helt tilbage til Valdemar'ernes tid kendes en del navne på danske orlogsskibe, blandt andet fra de togter eller søslag, hvori de deltog. En af de første mere samlede lister over orlogsslåden er fra 1648, hvor flåden ved Kong Christian IV's død blev opgjort til 42 enheder (plus 20 kofardifartøjer tilhørende Kongen), anført med hvert skibs navn, dets dimensioner og bestyknings; således var 6 enheder med over 50 kanoner hver. I 1699 var flåden mere end fordoblet til 91 enheder, de største på over 50 kanoner endda seksdoblet til 30 skibe.

I "Archiv for Søværnet" 1835 optræder ellers den første egentlige fortegnelse (liste) over danske orlogsskibe. De var herefter opført i denne oversigt indtil 1864-udgaven, som fra 1856 havde skiftet navn til "Tidsskrift for Søværnet".

Fra 1847 udsendtes en sideløbende "Calender over den Kongelige danske Søetat", hvori også indgik en fortegnelse over orlogsflådens enheder. Denne "Calender" ændrede i 1870 navn til "Haandbog for Søværnet" og indeholdt, indtil årgang 1943, en fortegnelse (liste) over flådens skibe.

Fra 1869 blev orlogsflådens skibe så den første del af Flagbogen, hvori samtidigt anførtes hvilke kendingsbogstaver de forskellige fartøjer var blevet tildelt i det internationale signalsystem. Før den tid havde flådens skibe ikke haft sådanne tildelt. Grunden hertil har efter al sandsynlighed været den, at det danske Admiralitet ikke fandt det ønskeligt, eller nødvendigt, at andre myndigheder skulle have nærmere kendskab til vore krigsskibe, hvor jo i øvrigt splitflaget karakteriserede dem som tilhørende orlogsflåden.

Fortegnelser (lister) over danske handelsskibe findes tilbage til midten af 1700'erne, hvor de er opbevaret i Rigsarkivet i København. Men de er ikke nemme at arbejde med, dels er der ingen samlet fortegnelse, men kun lister fra hvert enkelt toldsted over skibe hjemmehørende der, dels er de skrevet i hånden med gotisk skrift, som ikke altid er lige let at tyde.

Desuden er der usikkerhed om, hvorvidt alle toldsteder har sendt lister ind, og hvor komplette de faktisk var.

På Det Kongelige Bibliotek i København findes den nok ældst kendte samlede "Fortegnelse over de med Kjendingsflag forsynede danske Skibe", udgivet dobbelt-sproget (på dansk og på tysk) i 1829, omfattende 697 skibe.

I indledningen anføres som årsagen til udgivelsen af fortegnelsen den betydning, det havde for rederier, assurandører og ladningsejere at få efterretninger om skibe. Danske rederier var derfor enedes om at forsyne deres skibe, foruden med det danske nationalitetsflag, med et havneflag i hvid dug i to afdelinger, hvoraf det øverste var et romersk bogstav, i sort farve, der betegnede skibets hjemsted, og det nederste, ligeledes i sort farve, det nummer, som skibet var tildelt i det register, der blev ført i skibets hjemstedshavn.

Herefter kunne skibe, der mødte hinanden på søen, så gensidigt i journalen notere tid og mødested, flagets bogstav og nummer, hvorefter føreren i den første anløbshavn kunne meddele myndighederne om, hvem han havde mødt til søs. Var anløbshavnen København, skulle meddelelsen gives til Assurancemæglerne M. Wessely & Sön, i disses "Comptoir paa Børsen".

Andre steder i Danmark skulle meddelelsen gives til det stedlige toldkammer, og i udlandet til den derværende danske konsul.

I denne fortegnelse fra 1829 er den først anførte hjemstedshavn naturligt nok hovedstaden - "Kjøbenhavn, med Dragöer, Helsingöer og Bornholm" - der var tilkendt kendingsbogstavet A. Det først indførte skib var JOHANNE MARIE, som havde fået nummer 1. De andre detaljer i fortegnel-

sen begrænser sig til skipperens og rederens navne. Intet om skibenes størrelse eller takling, ej heller hvor og hvornår bygget. Der er heller ikke et register med skibene opført i alfabetisk rækkefølge.

Betegnende for datiden er, at det var i Flensborg (kendingsbogstav Q), at de fleste skibe - 133 - var hjemmehørende, i København (A) 129 og i den tredjestørste havn Aalborg (K) 85

En "Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne Slesvig og Holsteen hjemmehørende Fartøier af 10 Commerce-Læsters Drægtighed og derover" er fra 1843, omfatter 1871 skibe, og er samlet og udgivet, dobbeltsproget (på dansk og på tysk), af C.H. Mossin, Copist under det Kongelige General-Toldkammer og Commerce-Collegium. Den er trykt på udgiverens forlag i Det Berlingske Bogtrykkeri i København.

I denne fortegnelse over handelsskibene er disse ordnet i to grupper. I den første efter hjemstedshavn. Derefter følger navnene på skibene og førerne, taklingen og lastedrægtigheden samt hvem der var reder. Aalborg var den først anførte havn, og dybden i havnen anføres ligeledes samt havnens kendingsbogstav (K). Derimod er der ingen identifikation af det enkelte skib gennem et nummer, som i den tidligere omtalte fortegnelse fra 1829. I den anden gruppe er skibene så ordnet i alfabetisk rækkefølge med en henvisning til hjemstedshavnen for de yderligere oplysninger.

I fortegnelsen er der også en statistik over de 1871 skibe. Den omtales senere under Statistiske Oplysninger.

Mossin fortsatte med at udgive årlige

fortegnelser, men fra omkring 1850 afløstes de af den årlige "Mercantil Calender for det danske Monarchie", som herefter og indtil 1869 var den kilde, hvorfra oplysninger om danske skibe bedst kunne søges.

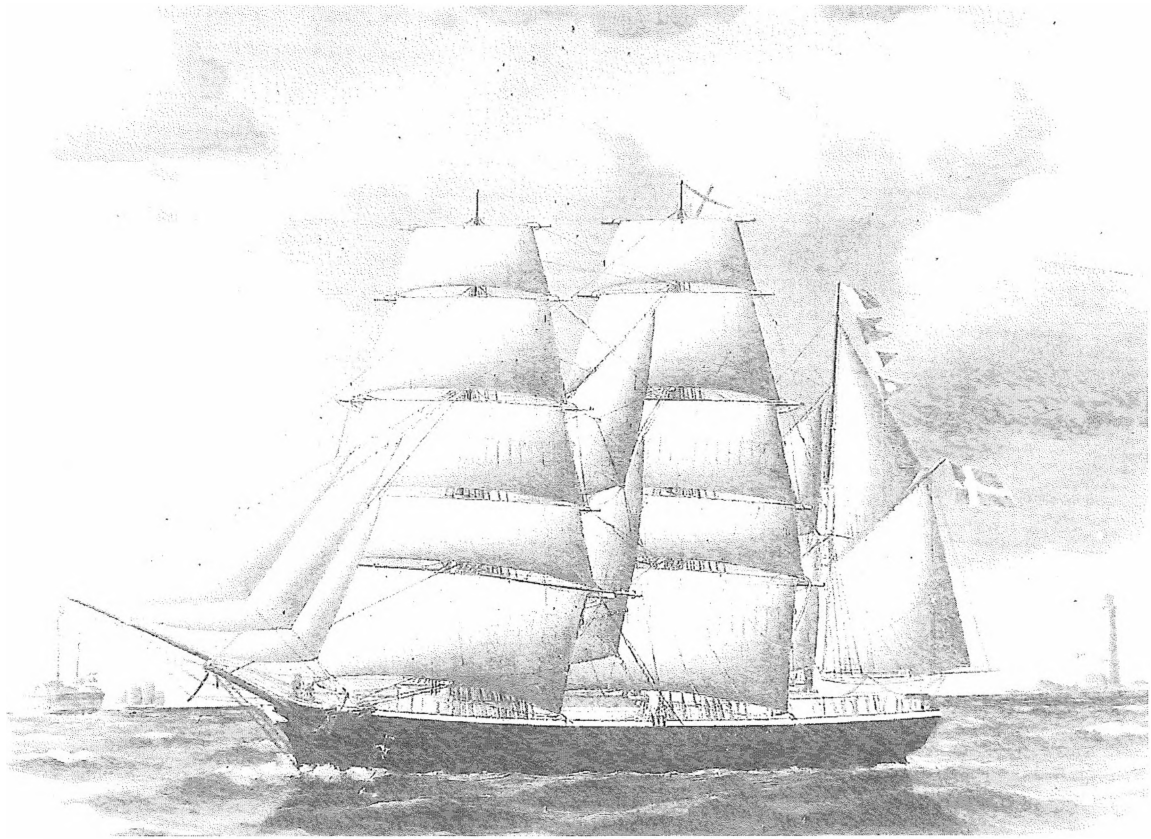
"Mercantil Calender" blev udgivet af den kendte handelshistoriske forfatter Haldur R. Grüner på hans eget forlag; senere fulgte andre forfattere.

De første "calendre" var mangelfulde i den forstand, at skibene kun var anført efter hjemstedshavn og ikke i alfabetisk rækkefølge, men efter rederiernes tonnagestørrelse.

Fra 1854 indledtes "calender"en med en alfabetisk fortegnelse over skibene, hvorefter fulgte en detaljeret oversigt efter hjemstedshavn. I "calender"en var skibe hjemmehørende i hertugdømmerne anført i havnens alfabetiske rækkefølge. Skibe hjemmehørende på Island var under København, mens skibe hjemmehørende på Færøerne og De Dansk Vestindiske Øer fandtes efter havneregisteret. Fra 1864 gled selvsagt Slesvig og Holsten ud.

"Calender"en for 1869 indledes med et "Skibsregister, efter Meddelelse fra det Kgl. Hoved-Skibs-Registrerings- og Maalings-Contoir", ved J.W. Winther, en af Grüner's afløsere som forfatter til "calender"en.

Dette "Register" er særlig interessant, fordi der er en alfabetisk liste over hvilke skibe, der er med, efterfulgt af en oversigt baseret på hjemstedshavnene, i alfabetisk rækkefølge, hvori detaljer om skibene er anført: Skibets navn, takling, navn på fører, rederi samt drægtighed, og er således en pendant, men med de langt flere detaljer



til den første officielle Fortegnelse, ligeledes udsendt i 1869, over orlogs- og handelsflåden, altså den, som vi nu betegner som den første "Flagbog".

Skibsregistret

Ved en lov af 13. marts 1867 var det blevet vedtaget at oprette et "Hoved-Skibs-Registrerings- og Maalings-Contoir i København". Herefter skulle der pr. 1. oktober 1867 oprettes et skibsregister, som skulle varetage registreringen af alle danske skibe.

Bark MALVINA (HBGF) var blandt de første, der i 1867 fik tildelt "danske" kendingsbogstaver. Fra stormasten vajer handelshuset Moses og Søn G. Melchior's kontorflag. Nu kunne skibsportrætmalerne angive skibets navn kun ved at male dets kendingsflag. Udat. og ubetegnet men signeret maleri af J. Dahl. (Foto på Handels- og Søfartsmuseet). *The barque MALVINA (HBGF) was among the first ships to be assigned Danish registration letters in 1867. The house flag of the trading company Moses and Son G. Melchior can be seen flying from the main mast. Now ship portrait painters could indicate the name of a ship simply by painting its distinguishing flags. Signed painting by J. Dahl, but undated and undesignated. (Photo at DMM).*

Skibsregistret fik sit første registerbind autoriseret 7. september 1867. Det havde 404 sider (202 dobbeltsider), hvor hvert skib havde sin egen side. Kravene om oplysninger blev senere udvidet, så hvert skib fik en dobbeltside, og registerbindene herefter en størrelse på 10 læg á 16 dobbeltsider, altså plads til 160 skibe i hvert bind.

De gamle indbundne registre, hvor skøder og andre dokumenter i deres helhed blev indskrevne med hånden, blev først afskaffet i den daglige registrering ved Skibsregistreringsloven af 29. marts 1957.

Ved denne lejlighed indførtes det siden 1927 anvendte tinglysningssystem med løsbladsregistre, og selvstændige aktmapper, hvor genparten af alle eksisterende dokumenter opbevarede.

Først i 1983 blev det sidste aktuelle dokument fra de gamle håndskrevne protokoller renskrevet og overført til aktmappen, hvorefter alle protokoller blev overdraget til Rigsarkivet.

Løsbladsregistre har nu kun historisk interesse, idet Skibsregistret som det første tinglysningsskontor i Danmark overgik til edb-registrering. Denne proces startede i sommeren 1988, hvor man først samlede alle de lokale fartøjsfortegnelser over de små uregistrerede skibe under 20 tons i et samlet fartøjsfortegnelse i Skibsregistret.

Derefter overførtes samtlige registrerede skibe - såvel fra Skibsregistret som fra det ved lov af 23. august 1988 oprettede Dansk Internationalt Skibsregister - til edb-systemet, som efter 1. marts 1992 indholder samtlige gældende oplysninger om alle registrerede danske skibe.

I det første bind er det første skib regi-

streret 4. oktober 1867. Det er jagtgaleasen NICOLINE, 87 tons drægtighed, bygget hos H.J. Møller i Bandholm og leveret 27. maj 1847 til reder H.C. Giese, København. Danske handelsskibe skulle efter 1. oktober 1867 også tildeles kendingsbogstaver, begyndende med HBCD - det blev altså NICOLINE - som fortsattes i løbende orden, men uden vokaler, så den næste registrering blev HCDF, sluppen ENIGHEDEN på 31 tons drægtighed.

Orlogsflådens skibe havde som første registreringsbogstaver fået tildelt GR - det først registrerede skib i 1867 var skruepanserfregatten DANMARK med bogstaverne GRBC.

Skibe hjemmehørende på Færøerne fik dengang tildelt kendingssignaler, begyndende med KBCD, på Island LBCD og på De Dansk Vestindiske Øer MBCD. Skibe registreret på Færøerne er stadig med i Flagbogen, i en særlig afdeling, mens skibe registreret på Island gled ud med Flagbogens udgave for 1920. Skibe registreret på De Dansk Vestindiske øer var, naturligt nok, med for sidste gang i udgaven for 1917.

I tidsrummet mellem Skibsregistrets oprettelse i marts 1867 og udgivelsen af den første liste over registrerede skibe i 1869 var man blevet klar over, at bogstavet H som det første kendingssignal kunne medføre forveksling. Det besluttedes derfor at erstatte H'et med bogstavet N og at inddrage de først registrerede skibes H-signal successivt - men denne operation strakte sig over flere år end forudset og var faktisk først helt afsluttet i 1895.

Under N-systemet gik man frem efter samme system som ved H'et - det først regi-

strerede skib med N-kombination blev så NBCD.

Der blev fortsat kun anvendt konsonanter. Vokaler kom først med i forbindelse med ændringerne, der fremkom ved udsendelsen af den ny internationale signalbog i Danmark i 1902.

I 1931 blev initiativet taget til en ny ændring i kendingssignalsystemet. For danske skibe indebar det, at begyndelsesbogstavet N, plus de efterfølgende 3 bogstaver, blev erstattet med bogstaverne fra OUAA til OZZZ; orlogsskibene fik samtidig ændret deres GR, plus 2 bogstaver, til OU-systemet.

Nogen forklaring på, hvorfor nogle bogstavgrupper holdes ubenyttede, er der ikke, men mærkeligt forekommer det unægteligt at se f.eks. bogstavgruppen OUAA til OUAZ, efterfulgt af OUBA til OUBZ, stå helt fri.

I en overgangsperiode 1933/1934 arbejdede man for mange skibes vedkommende med et dobbelt kendingssignalsystem, men allerede ved udgangen af 1934 var alle danske skibe, krigs- såvel som handelsskibe - og i øvrigt også luftfartøjer - blevet forsynet med de nye kendingssignaler.

Vort N overgik til brug for Amerikas Forenede Stater, og man vil bemærke sig dette, når man f.eks. ser et amerikansk registreret fly - kendingssignalet N efterfulgt af et tal

Samtidigt indførtes et fælles signal - OXXO - for alle danske skibe, når de via radiostationen om bord skulle modtage en enslydende dansk regeringsmeddelelse. Et nyligt eksempel herpå er advarslen til skibsfarten i forbindelse med Golfkrigen i 1991.

I forbindelse med oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister fik skibe i dette

specielle register tildelt kendingssignaler, bestående af 4 bogstaver efterfulgt af et tal, fra 1 til 6, afhængig af om skibet for eksempel var blevet overført fra det gamle skibsregister, om det var en nybygning fra dansk eller udenlandsk værft, en hjemflagnings eller et indkøbt skib.

De tildelte kendingssignaler fungerer i øvrigt som en matrikelbetegnelse for det stykke flydende dansk territorium, som et skib jo udgør, og Skibsregistret er således også Søens Matrikelvæsen!

Når et skib skal optages i Skibsregistret, bliver alle skøder og andre dokumenter først nøje gennemgået. Efter registrering udfærdiger Skibsregistret så et nationalitetsbevis, som altid skal opbevares om bord til dokumentation for, at registreringsforholdene er i orden. Nationalitetsbeviset skal blandt andet indeholde navn, oplysning om skibets navn, dets hjemsted, kendingssignaler, tonnage og maskinkraft.

Ifølge søloven er det et krav, at et dansk skib skal have hjemsted i Kongeriget Danmark, og at såvel navn som hjemsted er angivet på skibet. Det er en af Skibsregistrets opgaver at påse, at to skibe ikke kan komme til at bære samme navn eller navne, som lydmæssigt eller synsmæssigt kan forveksles indbyrdes eller eventuelt forveksles med det internationale nødsignal "May-Day". Som hjemsted kan vilkårligt vælges en hvilken som helst dansk lokalitet, hvor der findes en anløbsmulighed (havn, mole eller lignende), uanset om skibet, der har lokaliteten som hjemsted, har mulighed for at foretage anløb.

De mange dokumenter i forbindelse

NEPTUNUS (Skbg.)	L. C. Jensen	23	OLGA LBCF	E. Jonsson	66
• (J.)	O. Petersen	59	OLINE	C. Petersen*	14
• (J.)	—	66	OLINE DAHL	H. R. Sørensen	52
NESTVED HBNS	C. A. Sorth	51	OLIVA	J. Espersen	42
NEXØ	P. J. R. Sonne	42	OLIVIA (J.)	C. C. Eschen*	37
NICODEMUS NBMV	N. Zachariassen	57	• (Sk.) NFBHS	T. Kofoed*	51
NICOLINE (Gl.) HBCN	P. Arndt	4	OLIVIA CAROLINE		
• (Skbg.)	P. J. Krabbe*	7	HBMP	H. O. Rasmussen	19
• (Jgl.) HBCD	P. J. Giese	25	OLUFDINE	R. Poulsen*	5
• (Kv.) HBPW	O. H. Nielsen	55	ONKEL NBSM	H. C. Bruun	1
• (Kv.) NFWV	A. P. Nielsen	55	OPHELIA		6
NICOLINE PETREA			ORA&LABORA HBRD	S. L. Fischer	61
NBMR	S. M. Bodelsen*	14	ORGAN	J. M. Ovesen	47
NICOLINES MINDE	H. B. Schøtler*	64	ORION (Ev.) NCKD	E. Larsen	29
NIELS (Sk.) NFKM	H. H. Folmer	5	• (Sk.)	H. P. Jørgensen*	17
• (Sk.)	A. M. Andersen	58	ORREST	P. Svendsen	6

Udsnit af side i Danmarks Handelsflaade i Aaret 1871 ved A. Schneider. Langt fra alle skibe er endnu tildelt kendingsbogstaver. Blandt disse er jagtgaleasen NICOLINE, der i 1867 fik det første kendingsignal på listen: HBCD. De første optagne skibe bærer endnu de oprindelige H-signaler, der af frygt for forveksling hurtigt blev erstattet af et N-signal. *Section of a page in "Danmarks Handelsflaade i Aaret 1871" by A. Schneider. Far from all the ships had as yet been assigned registration letters. Among those that had was the sloop hetch NICOLINE, which in 1867 was given the first signal letters on the list: HBCD. The first ships to be registered still bear the original H-signals, which for fear of confusion were quickly replaced by an N-signal.*

med et skibs registrering bevirker, at Skibsregistret årligt behandler ca. 12.000 dokumenter (skøder, pantebreve, udlæg, hjemsted, navne- eller hjemstedsforandringer mm.).

Flagbogen

Den "Første Udgave" af Flagbogen - men dog uden de 2 korslagte flag på omslaget - udkom, som tidligere omtalt, i 1869 og in-

deholdt en fortegnelse over "Skibe hørende til den danske Orlogs- og Handelsflaade med de dem givne Kjendings-signaler i det universelle Signalsystem". Fortegnelsen indledtes med Orlogsflådens 33 enheder efter størrelse og efterfulgtes af Liste Nr. 1 over de af handelsflådens skibe, der på det tidspunkt var registreret i det nyoprettede Skibsregister.

Tillæg til den "Første Udgave" i form af Liste Nr. 2, henholdsvis Liste Nr. 3, udsendtes i 1870 og 1871, og i 1872 udsendtes så "Anden Udgave" under betegnelsen

"Officiel Fortegnelse over Skibe hørende til den danske Krigs- og Handelsflaade, der er ere tildelte Kjendings-signaler, udgivet som Anhang til Signalbogen for Handelsskibe af alle Nationer"

og for udgivelsen stod A. Schneider, Chef for Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering.

"Tredje Udgave" udkom i 1874 og efterfulgtes af nye udgaver hvert andet år indtil

1878. Så blev der en pause indtil 1883 (6. udgave), hvorefter udgivelse hvert andet år blev genoptaget indtil 1915 (22. udgave), hvorefter Flagbogen er udgivet hvert år med undtagelse af 1943, 1945 og 1947. Det er således den 97. udgave, der er udkommet i 1993.

Søfartens Ministerium, hvad enten det har heddet Ministeriet for Handel, Industri og Søfart; Ministeriet for Søfart og Fiskeri eller som nu blot Industriministeriet, har det endelige ansvar for udsendelsen af Flagbogen, men opgaven blev i 1980 overdraget til Skibsregistret, og siden 1990 til Søfartsstyrelsen (under hvem Skibsregistret sorterer).

Skibslistens formål og benyttelse er at give:

- 1) oplysninger om de kendingssignaler, der er i overensstemmelse med forudsætningerne i det internationale signal-system (International Signalbog 1931), og som er tildelt danske skibe, herunder krigsskibe;
- 2) nærmere oplysninger om de danske krigsskibe og om registrerede danske skibe, så som art, størrelse, rederi, hjemsted mv.;
- 3) en samlet oversigt over den danske handelsflådes størrelse mv.

Indtil Flagbogens 12. udgave (1895) blev oplysningerne om de enkelte skibe holdt på en side med ca. 20 skibe pr. side, men voksende krav om flere oplysninger bevirkede, at man derefter gik over til at bruge dobbeltsider.

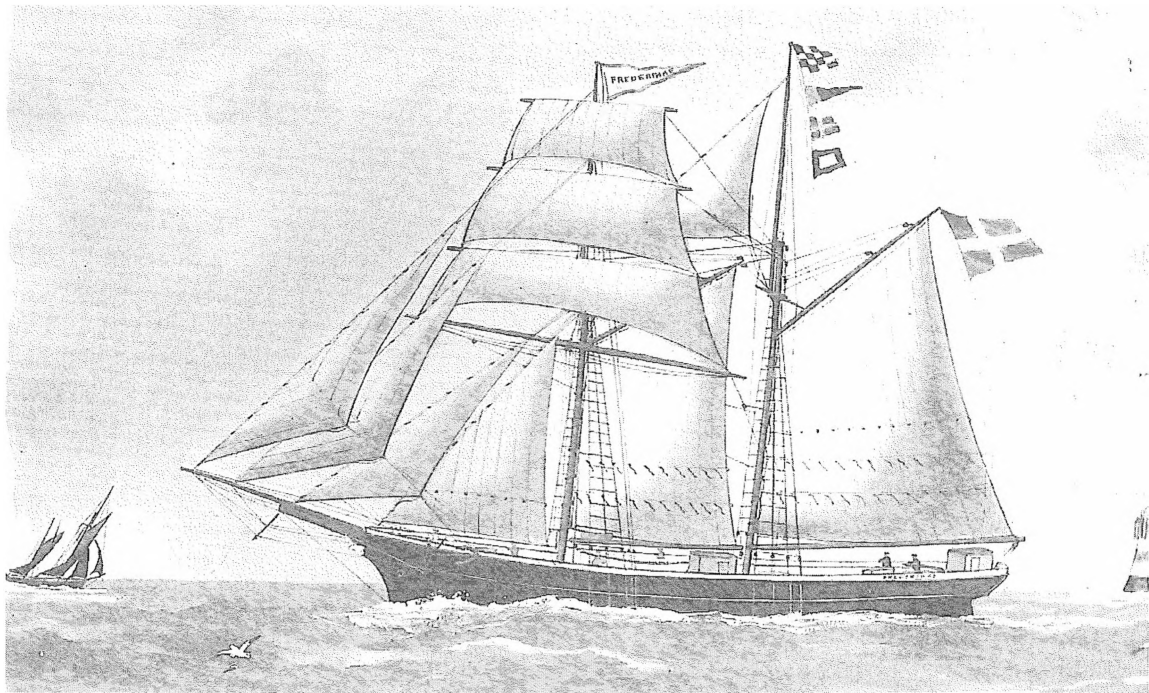
Handelsflådens vækst bevirkede, at antallet af sider årligt måtte udvides, og 76. udgave (1972) blev så den sidste med dob-

beltside-arrangementet. Sideantallet var da også vokset til 391. En slankekur var ønskelig, og i den 77. udgave (1973) og alle senere udgaver, er oplysninger om skibene da også holdt på enkeltsider. 1973-udgaven fik derved sideantallet reduceret til 204, blandt andet ved udeladelse af oplysninger om værft, dimensioner (længde, bredde og dybde), skibets tons dw og oversigten over rederiernes skorstensmærker og kontorflag. Senere er dimensionerne kommet med igen.

Den fortsatte vækst i handelsflåden har dog medført, at sideantallet atter er krøbet opad.

Flagbogen er nu opdelt i 4 afsnit:

- I En alfabetisk ordnet oversigt over kendingssignaler (og dermed samtidig kendingsskibstaverne) for ethvert dansk skib
 - II En oversigt, ordnet alfabetisk efter skibsnavn, over Søværnets (inkl. Hjemmeværnets) skibe
 - III En oversigt, ordnet alfabetisk efter skibsnavn, over danske handelsskibe over 20 bruttotons og derover samt visse andre skibe under de 20 bruttotons
 - IV En oversigt over handelsskibenes ejerforhold (rederioversigten) og der er 2 tillæg:
 - a) En oversigt over skibe registreret på Færøerne
 - b) Statistiske data over handelsflådens udvikling gennem de seneste 20 år, ordnet gennem forskellige tabeller, og udarbejdet og leveret af Danmarks Statistik.
- Under afsnit I kan man som tidligere omtalt ikke undgå at hæfte sig ved flere kolonner, hvor der intet navn er anført ud for



Topsejlskonnert FREDERIKKE af Rørvig viser sine kendingsbogstaver NGRP. Usign. farvelagt tegning. (Foto fra Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet). *The topsail schooner FREDERIKKE of Rørvig showing its registration letters NGRP. Unsigned coloured drawing. (Photo from Mallings' collection at the DMM).*

de pågældende "ledige" kendingssignaler (bogstaver). Det gælder både for Søværnets skibe og for handelsflådens.

Oplysninger om skibene i afsnit II - Søværnets og Hjemmeværnets skibe - bliver leveret fra Forsvarskommandoen i Vedbæk og begrænser sig nu til skibenes kendingsbogstaver, navne, skrognumre, type og længde, men alle er med; fra de 3 korvetter til de 5 små øvelsesbåde. Oversigten om-

fatter naturligvis også flådens skib nr. 1 - DANNEBROG (OUDA). I de første udgaver af Flagbogen blev der givet langt fyldigere oplysninger, og hvor interessen nok mest samlede sig om bevæbning og bemanning. F.eks. står der i Flagbogen for 1873 om skruefregatten JYLLAND - som vil være færdigrestaureret i Ebeltøft 1. april 1994 - at skibet var bestykket med 26 kanoner og havde en krigsbemanning på 406 mand, og var bygget af eg på Orlogsværftet i 1860.

Benævnelsen Søværnet må i øvrigt også siges at være et fattigt erstatningsord for det meget flottere og meget mere sigende Orlogslåden!

I afsnit III er handelsflåden så anført i alfabetisk rækkefølge efter navn, idet der

dog først er anført kendingssignalet og, siden 1922, også kontrolnummer for hvert enkelt skib.

Kendingssignalerne er ordnet således, at de aldrig vil kunne anvendes samtidigt på mere end et skib under dansk flag. Bogstaverne (og tal, hvor skibet er i DIS) er indført i skibets nationalitetsbevis - dets "dåbsattest" - samt indhugget i dæksbjælken i en dæksluger og følger således skibet, så længe som det eksisterer under dansk flag.

Når et skib bliver slettet fra Skibsregistret - ved salg til udlandet eller ved totalforlis - udgår det af skibsmatriklen, og kendingssignalet skal udhugges, hvis skibet stadig eksisterer. Der skal gå minimum ét år, før et kendingssignal bliver taget i anvendelse igen til et andet skib.

Kontrolnumrene har intet med skibsregistrering at gøre. Direktoratet for Statens Skibstilsyn blev oprettet i 1921, og det var dettes journalsystem, som man derefter af praktiske grunde fandt hensigtsmæssigt at medtage i Skibslisten. Kontrolnummersystemet har nu 15 afdelinger, i bogstavorden fra A til M samt P, S og X efterfulgt af et løbenummer i den rækkefølge, i hvilken skibene optages i Skibstilsynets journalsystem. Afdelingens bogstav i forbindelse med løbenummeret betegner således skibets kontrolnummer så længe skibet forbliver stående i den pågældende registerafdeling, og intet skib kan på samme tid være opført under flere end en afdeling.

Oplysningerne i afsnit IV - rederioversigten - har også været på slankekur og indeholder nu kun meget sparsomme data om det enkelte skibs tilhørsforhold, særlig hvor anpartsselskaber er involverede. I

mange tilfælde anføres kun selskabets navn og hjemsted, uden at den korresponderende reders navn er anført.

I Flagbogen for 1937 medtoges for første gang under rederioversigten også detaljer om, hvordan rederiets skorstensmærke og kontorflag så ud. 26. august 1941 vedtoges en lov om fortegnelse over registrerede skorstensmærker og kontorflag, og hvert rederi fik tildelt et registreringsnummer, efterhånden som de anmeldte de fornødne detaljer. I Flagbogen blev der så indført en særlig afdeling, hvori disse oplysninger fremkom, i registreringsorden, men denne oversigt udgik som nævnt med Flagbogen for 1973 - af pladshensyn?

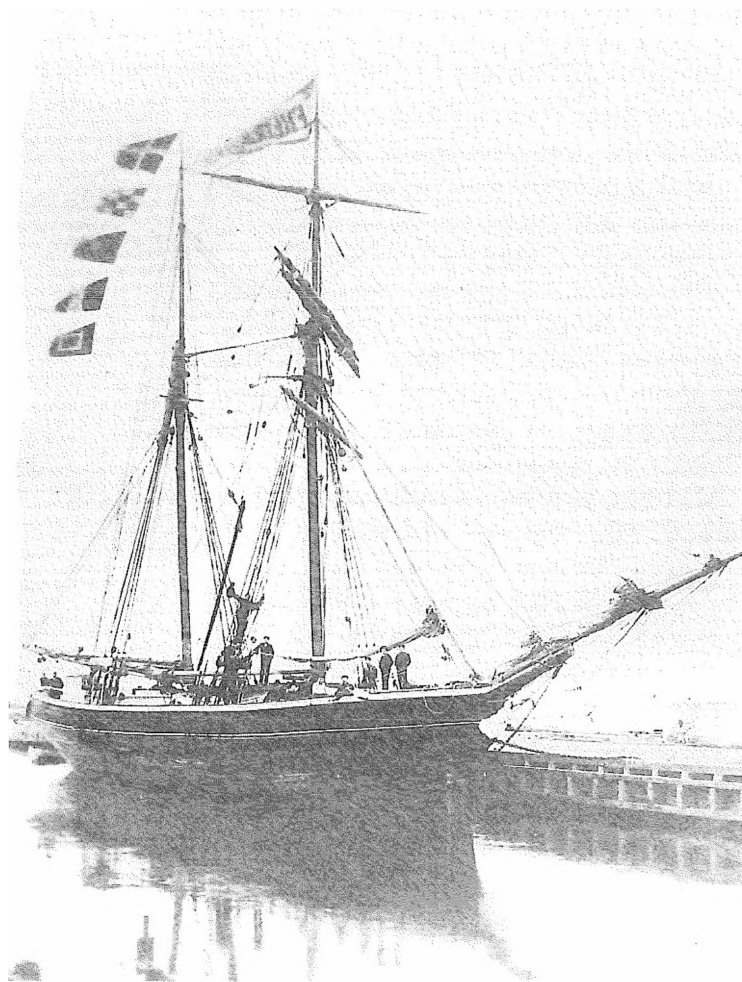
De statistiske oplysninger

De forskellige tabeller med oversigter over udviklingen gennem de seneste 20 år i Danmarks handelsflåde leveres nu fra Danmarks Statistik til Skibsregistret - og sen levering derfra har i mange år været årsag til, at Flagbogen først har kunnet udkomme i løbet af året, til trods for at årets registrering er afsluttet pr. 31. december det foregående år!

De mange oplysninger er værdifulde for enhver, der interesserer sig for udviklingen i den danske handelsflåde.

Listerne fra de forskellige toldsteder fra 1700-tallet og fra begyndelsen af 1800'erne er behæftet med den mangel, at det ikke er anført, om der har været en tonnage (drægtighed) begrænsning for hvilke skibe, der er taget med.

Med forbehold for en sådan grænse viser nogle tal alligevel udviklingen i handelsflåden.



Bramsejlskonnert FREDERIK OG ANE af Marstal ligger ved kaj omkring 1900 med både navnevimpel og kendingsflag NPTW oppe. (Foto fra Mallings samling på Handels- og Søfartsmuseet). *The topgallant schooner FREDERIK OG ANE of Marstal at the quayside around 1900 with both the name pennant and distinguishing flags NPTW raised. (Photo from Malling's collection at the DMM).*

1746: Ved danske toldsteder, hvori skibe var hjemmehørende, var der anmeldt 585 skibe på i alt 10.563 commercelæster.

En commercelæst er et udtryk for et skibs rumindhold svarende til 250 kubikfod. Ved loven af 1867 erstattedes denne måleenhed med registerton'en, som svarer til 2,83 m³. Som tommelfingerregel er sagt, at en commercelæst svarede til to registertons.

1766:	619 skibe	16.341 commercelæst.
1788:	1.184 skibe	37.462 commercelæst.
1807:	3.577 skibe	107.974 commercelæst.
1829:	697 skibe	uden angivelse af commercelæst.

1843: I Mossin's fortegnelse, hvori der er grænse på 10 commercelæster for hvilke skibe, der er medtaget, er handelsflåden gjort op til at være:

Kongeriget Danmark	947 skibe	34.943 commercelæst.
Hertugdømmet Slesvig	509 skibe	18.620 commercelæst.
Hertugdømmet Holsteen	415 skibe	13.384 commercelæst.

I alt 1.871 skibe 66.947 commercelæst. og Mossin tilføjer, at hvis man anslår antallet af skibe under 10 commercelæster til ca. 2.100 og deres drægtighed til ca. 10.000 commercelæster, så var handelsflåden altså på i alt ca. 4.000 skibe - 77.000 commercelæster.

Det største skib var barken HERCULES på 230½ commercelæster med Chr. Broberg & Søn som reder. Et rederi, der senere blev medstifter af DFDS, ved at indgå heri.

1869: I hvad der er Flagbogens første fortegnelse over skibe henhørende til den

danske handelsflåde er i liste nr. 1 opført 425 skibe. Dampskibe er med her for første gang, for det største skib i liste nr. 1 er skruedampskibet HENGEST (NBQS) på 386½ registreret tons drægtighed. Det mindste er lystdæksbåden COSAK (NBDT) på 2½ tons. Der var åbenbart ingen begrænsning på drægtigheden; betingelsen for at komme med i liste nr. 1 var åbenbart, at det pågældende skib var blevet registreret i det i 1867 oprettede skibsregister!

Der er ingen sammentælling i listen af det samlede tons drægtighed.

1873: Den første begrænsning viser sig her ved, at det kun var skibe over 4 registertons drægtighed, der er taget med. Listen omfatter 2.880 skibe på 208.063 registertons. Det største var fregatskibet SAINT ALBANS på 1.265 tons, tilhørende Rederiet J.S. Pontoppidan i Helsingør.

1893: Med en begrænsning på 4 registertons netto var handelsflåden på 3.648 skibe - 318.837 registertons. Størst var Dampskibsselskabet Thingvalla's NORGE på 3.359 registertons.

1993: Begrænsningen er skibe over 20 bruttotons, med mindre der er ansøgt om optagelse af visse skibe herunder.

Antallet af skibe inkluderer imidlertid også fiskefartøjer, og når der derudover fraregnes skibe under 100 brt, så var den egentlige handelsflåde - ifølge Danmarks Rederiforenings beregninger - på 609 skibe på 4.929.000 brt svarende til 7.061.000 tons dw.

De største skibe pr. 1. januar 1993 var A.P. Møller's tre sidste VLCC'ere (ultra large crude carrier) på godt 339.000 tons dw - hver! De er alle tre blevet solgt i som-

merens løb, men er erstattet af de første af en ny serie VLCC'ere (very large crude carrier) på knap 300.000 tons dw. hver. Det første af disse ELEO MÆRSK er i øvrigt verdens første dobbeltskrogede VLCC'er, og imødekommer hermed de nye internationale krav om dobbeltskrog for tankskibe, indført med virkning fra 1. juli 1993.

Til denne flåde kan der imidlertid lægges 211 skibe på 5.013.000 tons dw, der er registreret under 19 andre landes flag, men som er kontrolleret af danske rederier. Endvidere et betydeligt antal andre udenlandsk registrerede skibe, der er langtidsbefragtede af danske rederier eller operatører. Her skal der nok være tale om yderligere et par millioner tons dw, så dansk-ejet, dansk-kontrolleret eller dansk-befragtet tonnage svarer til henved 14-15 millioner tons dw!

Udover tonnageudviklingen i dansk kommerciel skibsfart er der sket en anden markant udvikling, som har sat sig omend endnu tydeligere spor.

I fremdrift fra sejl over damp med nogle få hestes kræfter til motor med op til 60.000 hestes kraft; i byggemateriale fra træ over jern til stål, i byggemetode fra nitning til svejsning, og i størrelse fra Lilliput til Goliath. Besætningens størrelse er samtidig undergået en forandring, begrundet i den teknologiske udvikling. F.eks. havde et linieskib på ca. 10.000 tons dw i 1950'erne en besætning på omkring 45 mand, mens et containerskib på ca. 60.000 tons dw fra 1993 har en besætning på 8 mand - officielt, selvom der ofte vil være 12-14 mand om bord.

Flagbogen trykkes nu i et oplag på ca.

1.000 eksemplarer og forhandles af Iver C. Weilbach & Co., Toldbodgade 35, 1253 København K.

Internationale skibslistes

Udover de officielle nationale skibsregistre findes en række private organisationer, som indsamler og udgiver data over skibe. De største er de internationale klassifikationsselskaber, hvoraf Lloyd's Register of Shipping er verdens største og ældste. Her udgives hvert år et digert værk i 2 bind, med et væld af oplysninger om verdens handelsflåde, ordnet alfabetisk, og uanset om skibet er klasset hos Lloyd's eller ej. I tilslutning hertil udgives regelmæssigt til-

lægsbind, der blandt andet indeholder oplysninger om verdens skibsværfter og hvilke skibe de gennem årene har bygget og om verdens rederier og deres skibe.

De største andre internationale klassifikationsselskaber er:

American Bureau of Shipping

Germanischer Lloyd

Det norske Veritas

Bureau Veritas

Nippon Kaiji Kyokai

som alle udgiver hver sit register, der er forbeholdt de skibe, der er klasset dér med undtagelse af Det norske Veritas' register, der optager alle nordiske skibe, uanset hvor de er klasset.

Kilder

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:

Captain Frederick Marryat's Signalbog fra 1817
"Fortegnelse over Skibe med Kjendingssignaler" (fra 1829)

C.H. Mossin's Fortegnelser

Mercantil Calender for det danske Monarchie

International Signalbog 1931

Museets årbog for 1962: "Nummerflag og Prajning"
"Flagbogen"s forskellige udgaver

Rigsarkivet:

Skibsregistrets 1. bind

Marinens Bibliotek:

Marinehistorisk Selskabs Skrift Nr. 7: "Orlogsflåden på Niels Juel's Tid 1648-1699 af Jørgen H.P. Barfod

Skibsregistret under Søfartsstyrelsen:

Korrespondance med fhv. skibsregistrator Arne Raff, og artikel af denne i "Mærsk Post" nr. 1/1983 (side 24-25)

Søfartens bibliotek:

Th.P. Funder: Signalering (Danmarks Søfart og Søhandel, Nyt Nordisk Forlag 1919, bind II, sider 654/658)

Stadsbiblioteket i Lyngby-Taarbæk:

Captain Fr. Marryats ungdomsbøger (13 forskellige bind)

Forlaget Sea-Press ApS:

Illustreret dansk Skibsliste 1993

"Frit Hav", Danmarks Rederiforenings 100 års jubilæumsskrift.

The FLAG BOOK

Summary

The FLAG BOOK is the colloquial name given to the official list of all Danish Ships which are over 20 tons, have signal letters, and are registered in the Danish National Ship Register. The book is easily recognizable by its characteristic yellow cover with two crossed Danish flags, but it is also called the FLAG BOOK because, for many years (up until 1950) it contained a table showing the international signal flags (for letters) and standards (for numbers). The practice of identifying a ship by using flags of different colours was introduced by Captain Frederick Marryat, R.N. (1792-1848), who in 1817 invented a system whereby a ship was given a number in a list of ships, thus enabling it to be identified.

In Denmark, another system was introduced in 1829 when Danish shipowners agreed to identify their ships by means of a white flag with a black letter inserted in Roman characters and a black number below it. The Roman characters identified the home port, and the number was the vessel's number in the local register. Thus A 1 stood for JOHANNE MARIE, number one in the Copenhagen ship register.

In 1858 the British Board of Trade published a "Commercial Code of Signals for the use of all Nations". This code was quickly adopted by the other 14 leading maritime nations at that time. The code was based upon the use of different coloured flags, which represented the consonants in the alphabet, and standards, which represented the numbers 1 to 0. This system served two purposes: firstly, by means of the agreed international code, to pass signals between ships at sea, or between ships and stations ashore; and secondly, to identify a ship by its given signal letters. In 1899 the system was extended to include the vowels (in the English alphabet) thereby reducing many code words to less than the four letters and thus leaving the latter primarily to identify a ship.

By a royal decree of March 13th 1867 a Danish National Ship Register was established, requiring all Danish ships to be registered and to be given signal (call) letters. In 1988 an EDP system was introduced, replacing the handwritten records. The Register Office now handles approximately 12,000 entries a year - mortgages, newly built ships, sales and changes in ownership, to name just a few examples of the documents handled.

The first FLAG BOOK was published in 1869 as a result of the international agreement to publish a regular list of all naval and merchant ships registered in a country. Prior to this agreement several lists had previously been published, some of them dating back to 1750. These were in the form of records in the various home ports, and later a "mercantile calendar".

The FLAG BOOK consists of 4 parts: 1) an alphabetical list of all signal (call) letters, 2) a list of all vessels belonging to the Royal Danish Navy and its auxiliary force, 3) a list of all Danish merchant ships over 20 tons, and 4) a list of owners of the vessels in 3). The book has two addenda, one listing ships registered in the Faroe Islands, and another giving statistical data on developments in the Danish merchant fleet during the last 20 years.

The 1993 issue of the FLAG BOOK is the 97th edition, as it has not always been published yearly. The actual Danish merchant fleet consisted of 609 ships with a total of 4,929,000 register tons, corresponding to 7.061,000 d.w.t. In addition, 211 ships (5,013,000 d.w.t.) belonging to or operated by Danish shipowners, were registered in 19 other countries. Furthermore an unknown number of ships were on long-term charter to Danish owners or operators.

Per Nielsen: Søofficer, tolder og eventyrer - dansk besøg i Venezuela 1837

Forfatteren (f.1958) er historiker med speciale i Latinamerikas og Caribiens historie. Han taler spansk og har selv besøgt Venezuela flere gange siden 1985. Med støtte fra Carlsbergfondet er han i indeværende år ved at analysere købmandshuse på St. Thomas set med caribiske briller, en for dansk historieforskning ny synsvinkel, som også den her foreliggende artikel er et udtryk for.

En lang rejse må være gået forud for den danske tolders besøg hos den tidligere præsident i Venezuela. Vi kan følge den sidste del af rejsen igennem det bjergrige sydamerikanske landskab frem til general Paez' opholdssted. Under rejsen udførte tolderen fire akvareller. De blev indsat i hans skitsebog, som i dag indgår i Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

Tolderen er Frederik von Scholten, en bror til den langt mere kendte Peter von Scholten, der var generalguvernør over Dansk Vestindien i over tyve år i forrige århundrede. De var begge født i Danmark, men kom til at tilbringe en væsentlig del af deres tilværelse i de danske kolonier i Amerika. Familienavnets ry knytter sig fremfor alt til afslutningen på Peter von Scholtens karriere, da han - i stedet for at forsøge med våbenmagt at undertrykke en folke-

rejsning på St. Croix - erklærede alle danskere i Vestindien for frie indbyggere.

Det er én tegning, der fortæller os, at Frederik' von Scholten har været på besøg hos den afgåede venezuelanske præsident. Den er dateret den 4. september 1837, og nedenunder har von Scholten anført, at det er "La Trinidad ved Maracay, tilhørende general Paez." Man ser en åben plads foran nogle store bygninger, der ligger forskudt op ad en skråning. Bygningerne giver med deres skodder, arkader og lave tegltage et sydlandsk indtryk. De omgives af enkelte store træer, og bagved rejser bjergene sig. På pladsen foran står en mand med et æsel; der er en kærre, en noget naivt tegnet gris kigger frem for sig, og endnu et par personer opholder sig nær ved en af bygningerne, hvor en port antagelig fører ind til en gårdsplads.

Når man ved, motivet er fra Venezuela, dette sydamerikanske kystland ud til Caribien, er det nærliggende at forestille sig, at Frederik von Scholtens akvarel viser en plantage fra den spanske kolonitid. Fra denne koloni hentede moderlandet kakao, sukker, tobak og indigo, som dyrkedes af landarbejdere - slaver såvel som frie.

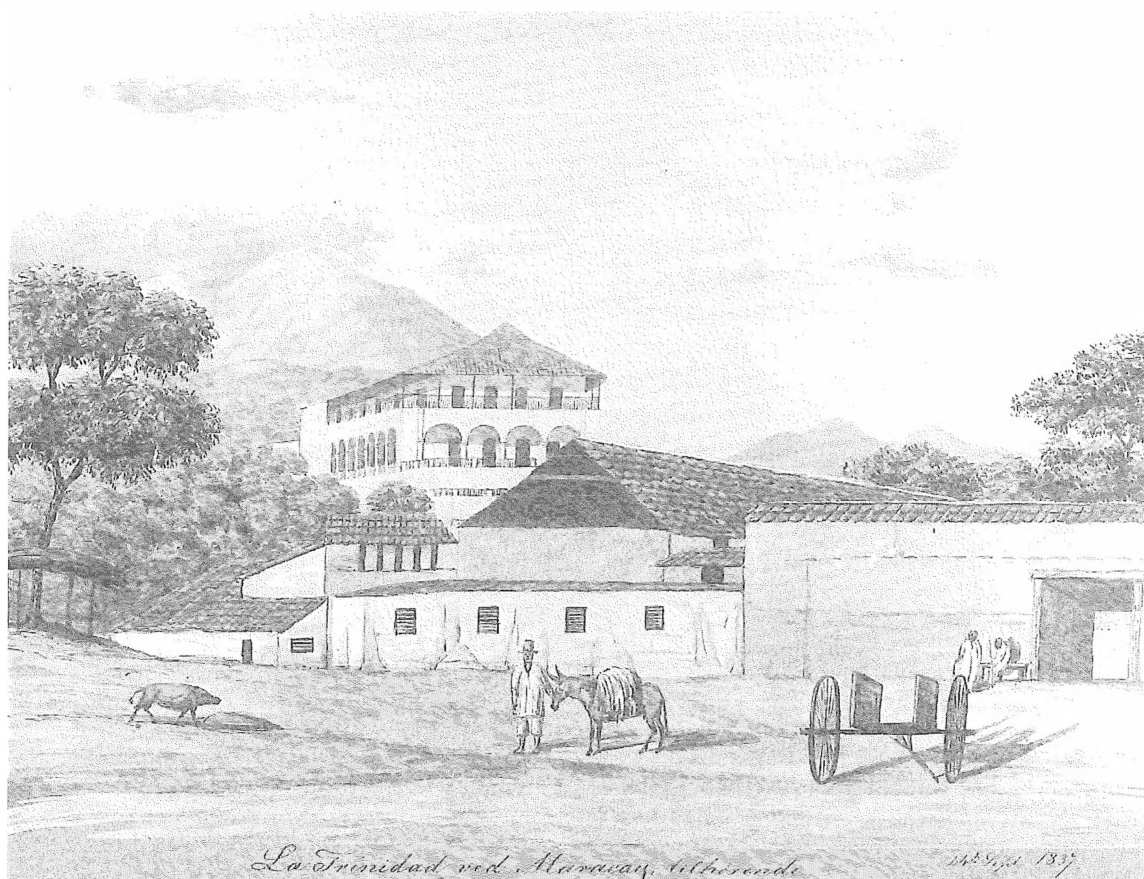
I spaniernes sidste år som kolonimagt i Sydamerika var markis de León indehaver af La Trinidad, en endnu eksisterende

ejendom lidt nord for byen Maracay. Nogle frugtbare dale strækker sig mod vest fra hovedstaden Caracas og er mod nord beskyttet af en bjergkæde langs Caribien. Her ligger storgodserne fra 1700-tallet, blandt dem La Trinidad.'

Ved opnåelsen af uafhængigheden fra Spanien overgik kolossale landområder i Venezuela til de nye magthavere. Sejren over spanierne blev ikke vundet af det sydamerikanske folk men af en række indfly-

delsesrige lokale indbyggere. De idealer, som enkelte af uafhængighedsforkæmperne - især den legendariske Simón Bolívar - havde sat som mål for løsrivelsen, havde med-

Plantagen La Trinidad ved Maracay i Venezuela, ejet af general José Antonio Páez. (Akvarel 1837 af Frederik von Scholten. HSM). *The plantation named La Trinidad at Maracay in Venezuela, owned by General José Antonio Páez. (Watercolour by Frederik von Scholten, 1837. DMM).*



Frederik von Scholten, født i København 1796 og død på St. Croix i Dansk Vestindien 1853. Tegning af ubekendt. (Fotografi i Kgl. Bibliotek). *Frederik von Scholten, drawing by an unknown artist. (Photograph with no provenience in the Danish Royal Library).*

ført tilslutning fra en stor del af befolkningen i krigens sidste år. Men løfterne om slavernes frihed og jord til befolkningen blev ikke indfriet. De nye magthavere kæmpede indbyrdes, Bolívar tabte, og godserne faldt i hænderne på de stærkeste. Heriblandt var general José Antonio Páez, som i 1830 blev det selvstændige Venezuelas første præsident.

Alt dette synes i dag at være fjernt fra Danmark og fra vores historie. Imidlertid var toderen fra Vestindien langt fra den eneste dansker, der i forrige århundrede gjorde den lange rejse for at møde præsidenten i Venezuela og hans efterfølgere.

Frederik von Scholten blev født i København 1796, søn af major Casimir Wilhelm von Scholten (1752-1810) og Cathrine Elizabeth de Moldrup (1764-1804). Faderen blev i 1799 udnævnt til oberstløjtnant ved de vestindiske tropper og udsendt til Vestindien som kommandant for øen St. Thomas. Dér døde moderen i 1804, og oberstløjtnanten måtte for sidste gang forlade øen i 1807 ved englændernes besættelse af de danske kolonier. Da besættelsen ophævedes henved otte år senere, ankom den trediveårige søn Peter von Scholten til St. Thomas, udnævnt vejermester ved øens vigtige havn.

Lillebroderen Frederik var som tolvårig blevet søkadet og blev forældreløs et par år efter. Da han i 1815 udnævntes til sekond-



løjtnant startede hans livs eventyr, som fra første færd var knyttet til begivenheder i Dansk Vestindien og Sydamerika.

Da danskerne netop i 1815 kom tilbage til Vestindien efter ophævelsen af den engelske besættelse, var uafhængighedskrigen i Sydamerika i fuld gang. Flere hundrede politiske og økonomiske flygtninge havde slået sig ned på den danske St. Thomas, enten for at redde deres liv og afvente udfaldet af krigen, eller for at deltage i et angreb mod de spanskvenlige magthavere i Venezuela.

Myndighederne stod straks over for pres fra såvel spanierne, om dansk neutralitet,

som fra oprørerne, om fri adgang til at benytte øen til eksil og frihavn for levering af våben. Der var penge at tjene hos begge parter i konflikten, men et taktisk spil skulle gennemføres for at imødegå en spansk blokade af havnen. Derfor udbad generalguvernøren sig et af kongens krigsskibe udsendt til beskyttelse af øen og handelen.

Frederik 6. beordrede orlogsbriggen BORNHOLM udrustet. Første skulle den på en ekspedition til Middelhavet og derfra videre til tjeneste for generalguvernøren i Vestindien. Om bord som yngste officer var Frederik von Scholten.

Sekondløjtnanten udtrykte efter få måneder på farten i et brev til en yngre bror i København sin begejstring over at være på togt, over oplevelserne og fremfor alt over at have forladt hovedstaden.² Det blev til besøg ved adskillige havne i Middelhavet og dernæst til jagt på sydamerikanske kape-re og sørøvere i Caribien.

Efter hjemkomsten i 1817 gjorde den unge søofficer alt for at afkorte opholdet i Danmark. Allerede året efter fik han et halvt års orlov til at rejse til Frankrig, og siden gik det på eget initiativ til Island, Tyskland, Italien og atter til Frankrig med et halvt til et helt års ophold flere af disse steder.

Han fugte interesseret med i begivenhederne rundt omkring i Europa. Frihedskrigen i Grækenland optog den rejsende meget, og han stod på de oprørske spanieres side mod "middelalderens rædsler," som han karakteriserede den enevældige konges styre med. Det var den opstand, der afgørende svækkede spaniernes magt i Sydamerika til fordel for republikanere som

Simón Bolívar og José Antonio Páez i deres kamp for Venezuelas løsrivelse.³

Under disse udlandsophold udførte von Scholten en del af de akvareller, som indgår i den første af de to skitsebøger, som i dag er i Handels- og Søfartsmuseet. Men heri er endvidere tegninger fra årene fra og med 1824, da søofficeren indtrådte i fransk tjeneste og i de følgende syv til otte år sejlede på franske krigsskibe, især i Middelhavet, men også til Vestindien. Motiverne er bl.a. fra Siena og Rom i 1822, Martinique 1826 og fra Alexandria i 1828.

Den anden skitsebog indledes med motiver fra en jordomsejling under fransk orlogsflag. Da besøgte von Scholten bl.a. Canton, Java, New Zealand og Sydamerikas vest- og østkyst med ophold i Valparaíso og Rio de Janeiro.

Som søkadet er von Scholten på akademiet i København blevet undervist i tegning med henblik på at lave landtoninger og kort. Imidlertid er det amatørens tegneglæde fremfor skoling og talent, der karakteriserer kunstneren.

Den kulturhistoriske værdi af Frederik von Scholtens tegninger har ikke desto mindre ført til en omfattende brug af hans akvareller som illustrationer. Det er motiverne fra Dansk Vestindien, der er interesse for. Landskaber med sukkerplantager, møller, arbejdere og herskab ses i historiebøgerne om kolonierne og sælges som brevkort på øerne.

Disse akvareller stammer fra tiden mellem 1833 og 1846. Efter at have forladt fransk tjeneste kom Frederik von Scholten til Danmark i 1832. Der gik knapt et år før han som dansk kaptajnløjtnant fik et års or-

lov til at foretage familiebesøg i Vestindien. Inden året var gået havde han besøgt sin bror og havde tegnet landskaber på øerne St. Jan og St. Croix. Kunstneren vendte hjem igen, men udnævntes i 1834 til toldinspektør i Vestindien. Samtidig fik von Scholten sin afsked fra søetaten.

Det blev til tyve år som embedsmand i den lille by Frederiksted på vestkysten af St. Croix, hvorfra sukker udskibedes til Europa og Nordamerika.

Allerede i 1833 synes von Scholten at have haft planer om at besøge Venezuela. Herom vidner et brev til chefen om bord på et af de udstationerede danske krigsskibe.⁴

Siden problemerne under den sydamerikanske uafhængighedskamp havde to af kongens fartøjer fast været udsendt til øerne, sædvanligvis i et år af gangen. Alene frem til 1830 havde orlogsskibene aflagt 43 besøg ved Sydamerikas kyster, ud for de nuværende lande Venezuela og Colombia (dengang Ny Granada).

Hele denne danske flådeaktivitet ved det fjerne kontinent har sin baggrund i den omfattende handel, der foregik mellem St. Thomas og Sydamerika, og som spillede en væsentlig rolle for den lille caribiske ø's blomstrende koloni.

Imidlertid kan det ikke konstateres, at generalguvernørens bror besøgte Venezuela forud for rejsen i 1837, hvorfra akvarellerne stammer.

Peter von Scholten havde så tidligt som i 1827 til general Simón Bolívar udtrykt ønske om at besøge den nye republik Colombia, som omfattede både Venezuela og Ny Granada. Det var efter aftale med kongen i

København. Hensigten var at vise god vilje og derved sikre gode relationer imellem landene til fordel for købmændene på St. Thomas.

Det lykkedes at bevare et godt forhold, men en egentlig anerkendelse af det ny land undgik Frederik 6. og sikrede derved samtidig rigelige relationer til spanierne. De udgjorde en endnu vigtigere handelspartner som nærmeste nabo mod vest, på Puerto Rico.

Konflikterne i Syd- og Mellemamerika vedrørte nok lande fjernt fra Danmark, men kongen var i årene fra 1815 særdeles velinformeret om de komplicerede politiske problemer i Caribien gennem månedlige indberetninger fra Hans Majestæts øverste embedsmænd i kolonierne.

I august 1837 oprandt dagen for et af krigsskibenes afgang til Sydamerika. Ingen steder i de officielle indberetninger til København eller i korrespondancen mellem de lokale myndigheder på St. Croix kan det konstateres, at toderen i Frederiksted fik embedsfri og tilladelse til at sejle med orlogsbriggen ST. JAN til Sydamerika. Af krigsskibets logbog fremgår det heller ikke, at von Scholten var med på togtet.

En af søfficererne om bord, næstkommanderende, premierløjtnant Mads Rafenberg skrev imidlertid dagbog under sin udstationering i Vestindien.⁵ Her kan vi konstatere, at under briggens korte ophold ved Frederiksted den 24. august kom kaptajn D.W. Holsten og toldinspektør von Scholten om bord, hvorefter ankeret littedes, og kursen blev sat mod øen Trinidad.

Det blev en meget lang rejse på grund af dårlige vejrforhold. Sædvanligvis kunne



Caribien omgives af ørækken Antillerne mod nord og øst og af Sydamerikas kyst mod syd. De tre danske øer hører til De små Antiller, der ligger i en bue mellem Puerto Rico og Venezuela. Foruden Danmark tilhørte disse småøer i 1800-tallet Sverige, Holland, England og Frankrig. Sejltiden var fra tre døgn og derover imellem St. Thomas og Venezuela i Sydamerika. *The Caribbean Sea is enclosed by the range of islands called the Antilles to the north and east and by the coast of South America to the south. The three Danish islands belong to the Lesser Antilles which lie in a curved line between Puerto Rico and Venezuela. In the 19th century some of the other small islands were owned by Sweden, Holland, England and France. The sailing time from St. Thomas to Venezuela was 72 hours or more.*

togtet mellem de danske øer og Venezuela gøres på tre til seks døgn. Imidlertid ligger Trinidad ud for kysten af det vestlige Venezuela og således ofte højere op mod vinden end havnebyen La Guaira, der var målet ved de kortere ekspeditioner.

Først efter elleve dage kunne besætningen se kysterne af øerne St. Vincent og Grenada, og den følgende dag fik man Trinidad i sigte. Efter sejladsen ned igennem Dragens Gab, det snævre stræde mellem Sydamerika og Trinidads nordvestligste punkt, kastedes ankeret den 6. september om formiddagen på reden ved hovedstaden Port of Spain.

Tre dage senere lettede briggen, gik tilbage gennem Dragens Gab og mod vest hen langs kontinentets nordkyst med de skovklædte bjerge og små isolerede fiskerbyer. Ved den venezuelanske havneby Cumaná, der var af stor betydning for købmændene på St. Thomas, kastedes ankeret. Efter et ophold på et døgn gik det videre mod vest til havnebyen La Guaira.

Det tog tre døgn at nå frem til denne åbne havn, der ligger bag en voldsom brænding. Chefen D.W. Holsten og Frederik von Scholten gik ifølge næstkommanderendes dagbog i land.

Af logbogen ses, at briggen holdtes krydsende, indtil chaluppen, hvorfra de to var blevet landsat, var returneret. Med krigskibets kanoner salutes for det inde på land med 13 skud, og de blev gengældt med samme antal, hvorefter ST. JAN fortsatte mod vest langs kysten til havnebyen Puerto Cabello. Her blev ankeret sluppet dagen efter.

Orlogschefens indberetning til Admiraltetet efter toget var meget kortfattet og giver os ingen indsigt i hans ærinde udover at skulle aflevere breve fra generalguvernøren til landets præsident og til general Páez. Imidlertid tegner der sig et helt andet sted et billede af de to danske herrers rejse.

Den engelske charge d'affairs i den venezuelanske hovedstad Caracas, Sir Robert Ker Porter, førte dagbog under sit ophold i byen fra 1825 til 1842.⁶ Her kan vi følge en del udenlandske købmænds tilværelse i Caracas og dens havneby La Guaira såvel som de politiske forhold i landet og fremmede flådeofficerers besøg m.m.

Danmark var indtil 1836 ikke officielt repræsenteret i Venezuela, da landets regering ikke var anerkendt af kongen. Derfor var de mange flådebesøg nok så vigtige for at manifestere dansk tilstedeværelse i dette område, hvor St. Thomaskøbmændene havde stor aktivitet, og hvor således danske undersætter ofte kom.

Flere gange havde der været tiltag til oprettelse af diplomatiske forbindelser. Alleerede i 1818 havde en dansk udsending forhandlet med de republikanske oprørere, der da kun havde myndighed over øen Margarita og egne i det vestlige Venezuela. Det havde siden gentaget sig, og efterhånden blev det rutine, at orlogschefen på det besøgende krigsskib forsøgte at træffe præsidenten eller fremtrædende ministre under besøgene.

I 1827, da kongen havde bemyndiget sin generalguvernør til at udnævne danske konsuler i de nye republikker, blev købmand Edward Ursinus i Caracas udset til at være den første danske konsul. Købmanden var tysker, men havde i en årrække boet på St. Thomas som kompagnon i handelshuset Bergeest & Ursinus.

Forhandlinger om en aftale mellem Danmark og Colombia stod da på i London, men fandt ikke den tilsigtede afslutning, da Colombia som følge af indre stridigheder blev opløst i republikkerne Venezuela, Ny Granada og Ecuador.

Den 18. september 1837 skrev den engelske diplomat Sir Robert i sin dagbog, at mr. Ackers ankom til byen fra La Guaira med en mr. Von Sholton og en kaptajn Holstein fra det danske krigsskib JOHN, der lå ved havnen.

Havnebyen La Guaira ligger i den tropiske varme ved foden af en bjergkæde, der skiller Caribien fra den dal, hvor hovedstaden ligger i næsten 1.000 meters højde.

Med muldyr eller til fods gik turen op ad bjergsiden, først med kaktus og agaver langs stien og siden med regnskogsvegetation og udsigter ud over havnebyen nedenfor og havet ude mod nord. Endelig nåedes de naturlige terrasser på bjergsiden, hvor landbrugere dyrkede forsyninger til hovedstaden, og straks efter stod man på toppen med havet bag sig og udsigt over dalen med plantager, søjlecypresser og byen Caracas' tegltage liggende foran og længere væk mod syd bjergene på den anden side af dalen.

Denne udsigt kan vi se på Frederik von Scholtens akvarel, dateret september 1837.

Mr. William Ackers, der ifølge den engelske gesandt tog sig af de to danske gæster, var nyudnævnt dansk generalkonsul. Endelig var der kommet skred i forhandlingerne mellem de to lande, og selvom handels- og venskabstraktaten mellem republikken og kongen af Danmark endnu ikke var færdigforhandlet, havde udnævnelsen af en konsul fundet sted.

Købmand Ackers var den rigeste købmand i byen. Han var født i Liverpool og havde i begyndelsen af 1820'erne nedsat sig som forretningsmand i Caracas. Man sagde i byen, at han var dansk borger på St. Thomas - som forklaring på, hvorfor han blev dansk generalkonsul - men det er der ingen tegn på i den bevarede protokol over borgerskaber på St. Thomas. Under alle omstændigheder var det en overordentlig indflydelsesrig mand, som Peter von Schol-

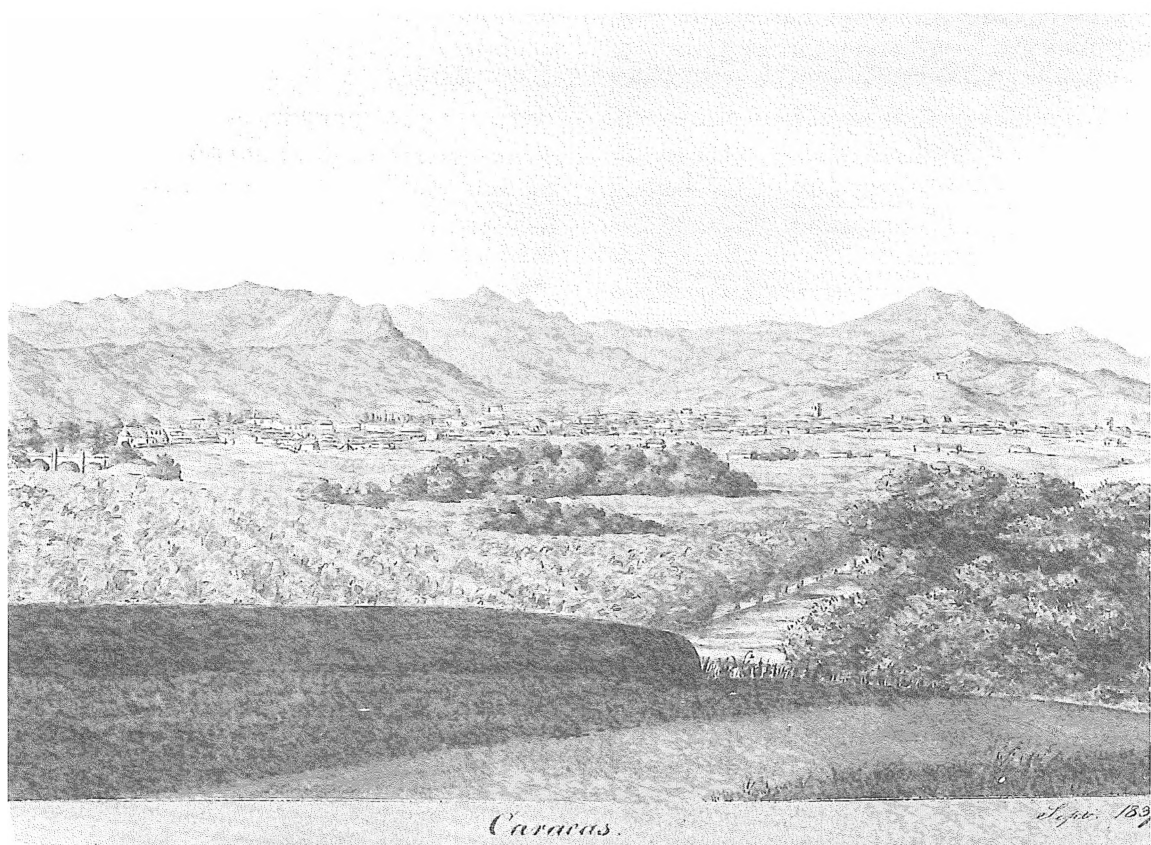
ten havde udstyret med posten som Danmarks officielle repræsentant i landet.

Under den 19. september skrev Sir Robert Ker Porter i sin dagbog, at han spiste middag hos mr. Ackers og dér mødte kaptajn von Sholton, kaptajn Holstein., hr. og fru Benedetti, Wilson, Graham, McCray og den franske konsul - et selskab på i alt ti. Af disse gæster er hr. og fru Benedetti interessante. Fru Benedetti var dansker, nemlig Marianne Eléonore Souffrain, datter af en meget velhavende købmand på St. Thomas. Vincent Benedetti var fra Trieste, men havde allerede nogle år forud for sit bryllup i 1809 boet på St. Thomas som købmand.

Det var faktisk denne mand, der i 1818 og i 1820 af generalguvernøren sendtes til Venezuela for at forhandle med oprørernes ledere for at beskytte den danske handel. Dengang havde han forresten samtidig ordnet nogle affærer med varer, han havde købt fra sydamerikanske kapere, der havde plyndret skibe i nærheden af St. Thomas. For sin diplomatiske indsats var Benedetti af kongen blevet udnævnt til kgl. dansk agent. Frederik 6. vidste dog næppe, at Benedetti på trods af en kgl. forordning om forbud mod våbenhandel havde solgt geværer til republikanerne under krigen.

Nu boede hr. og fru Benedetti med deres fire danskfødte børn i Caracas, og det var således naturligt at finde dem som gæster ved middagen hos købmand Ackers.

Næste dag var der middag hjemme hos familien Benedetti. Til stede var, foruden den engelske charge d'affairs og de to besøgende danskere, et talrigt selskab, og ma-



Udsigt over dalen omkring Venezuelas hovedstad Caracas, ca. 900-1000 meter over havet og omgivet af bjerge på op til 2153 meter. Byen har sit navn efter befolkningen, der beboede disse egne inden spaniernes ankomst i 1500-tallet. (Akvarcel 1837 af Frederik von Scholten. HSM). *View of the valley around the Venezuelan capital Caracas, which lies approximately 900-1000 metres above sea level and is surrounded by mountains ranging up to 2153 metres. The city is named after the original inhabitants, who lived in this area before the advent of the Spaniards in the 16th century. (Water-colour by Frederik von Scholten, 1837. DMM).*

den var strålende. Damerne gjorde det særlig behageligt, bemærkede Sir Robert, og her hentydes der givetvis til hans meget gode veninde fru Benedetti og de to døtre, som englænderen ligeledes værdsatte højt.

Derefter var den danske generalkonsul Ackers, de to danskere Holsten og von Scholten, obersterne Stopford og Smith, som havde tjent republikanerne under uafhængighedskrigen, samt de herrer købmænd Wolf og Benedetti og endelig den franske konsul til middag hos Sir Robert Ker Porter selv.

I den engelske diplomat havde von Scholten en mand med interesse for at tegne og male. Sir Robert var en ganske habil kunstner, der maalede såvel landskabet omkring Caracas som religiøse motiver til udsmykning af kirker i England. I sin dagbog fortæller han, at han maalede en miniature af hans kære Maria Benedetti. Om det var moderen Marianne eller datteren Maria Theresa kan ikke afgøres. Det står heller ikke klart, om portrættet af denne danske dame stadig eksisterer, men andre af Sir Roberts arbejder findes endnu i Venezuela og i England.

Der var en politisk sag, der optog Sir Robert meget, og som man kan tænke sig, kan have interesseret von Scholten. Efter at englænderne i 1833 som den første kolonimagt havde ophævet slaveriet, søgte regeringen at påvirke andre lande til at gøre det samme. Dette var en af Porters hjertesager, og han pressede hårdt på over for de venezuelanske myndigheder.

Netop i 1837 førte englænderen forhandlinger med en minister i byen om udformningen af en lovgivning om forbud mod slavehandel. Det skuffede Sir Robert overordentlig meget, da loven i begyndelsen af 1838 blev forkastet af kongressen. Slaveriet blev først i 1854 ophævet i Venezuela.

Diplomaten har ikke noteret yderligere om de besøgende, men samtalerne i disse dage har med al sandsynlighed vedrørt forholdene i landet, som begge de besøgende har måttet aflægge rapport om til Peter von Scholten efter hjemkomsten til St. Croix. Der var under denne gæstfrihed rige anledninger til at danne sig et billede af såvel

de diplomatiske repræsentanters som købmændenes og officerernes synspunkter.

Sir Robert og Vincent Benedetti var nære venner, men de var desuden gode venner af den afgåede præsident Páez, som de ved andre lejligheder beredvilligt introducerede danske orlogsofficerer til, men som ikke var i byen på dette tidspunkt.

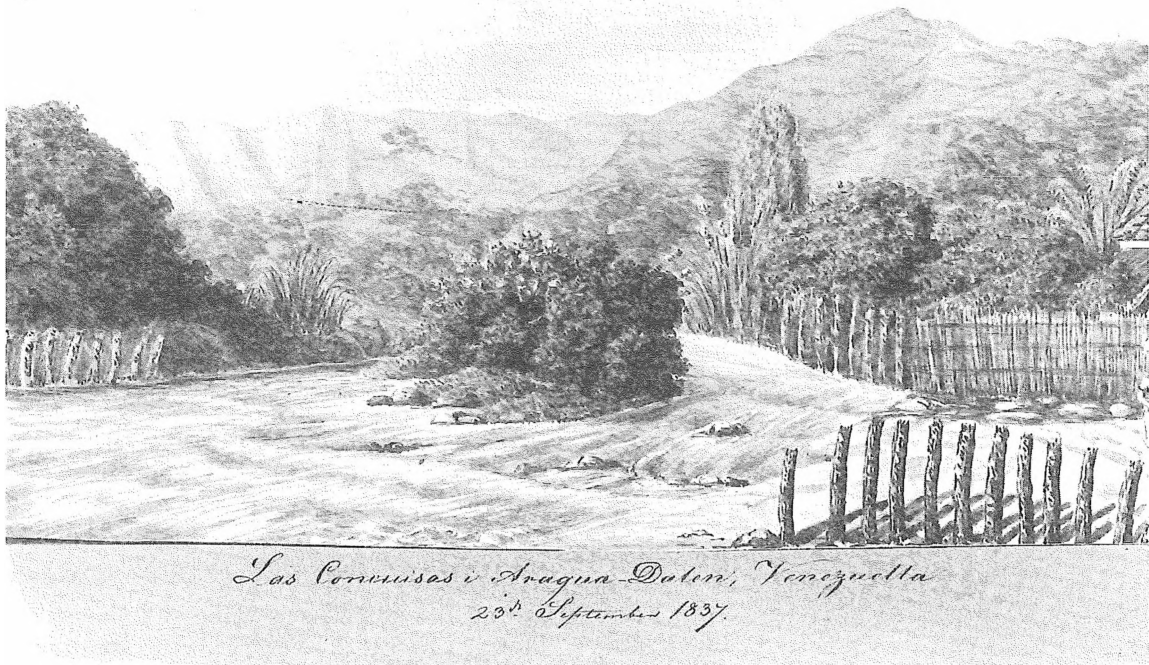
Vi må forestille os, at William Ackers eller Vincent Benedetti en af dagene har forestillet Holsten og von Scholten for præsidenten, Carlos Soublette, og at de øvrige dage er forløbet med møder med de mest fremtrædende ministre.

Ifølge den engelske dagbog forlod de to besøgende byen den 23. september i retning af Valencia.

Rejsen gik gennem bjergene mod vest til den dal, hvor general Páez' landejendom La Trinidad ligger. Denne dag daterede von Scholten endnu en akvarel og har i skitsebogen skrevet: "Las Concuizas i Aragua Dalen, Venezuela." Man ser en flod med rivende strøm; på begge sider er der bevoksning og til højre et hus bag en indhegning; i baggrunden bjerge. En lokalitet nordøst for byen Maracay - ved en flod, der har sit vand fra bjergene mod nord - hedder Cocuizas.

Ikke mange kilometer vest herfor ligger ejendommen La Trinidad, som i 1820'erne var kommet i general Páez' besiddelse. Generalen modtog de to danskere og udsatte sin afrejse en dag for at beværte den danske konges søofficerer, udsendinge for generalguvernøren på St. Croix. Om denne venlighed og intet andet indberettede Holsten til Admiralitetet.⁷

Der har været udtrykt forsikringer om



Lokaliteten Concuizas, nordøst for byen Maracay i Venezuela. (Akvarel 1837 af Frederik von Scholten. HSM). *Local scene from Concuizas, situated north-east of the town of Maracay in Venezuela. (Watercolour by Frederik von Scholten, 1837. DMM).*

det gode venskab mellem kongen af Danmark og republikken Venezuela, og en skål for begge parter har antagelig været udbragt ved middagen.

Det må formodes, at forberedelser til den endelige indgåelse af traktaten mellem landene har været hovedemnet. Forbindelserne var ganske udmærkede. Dan-

mark var i kraft af St. Thomas antagelig en af Venezuelas tre vigtigste samhandels-partnere sammen med U.S.A. og England. Men netop dette forhold var mange købmænd i Venezuela utilfredse med, idet mellemhandlerne på St. Thomas løb med en stor del af fortjenesten ved handelen med Europa.

Men blandt politikerne huskede mange endnu de venskaber, der var blevet knyttet under de flere hundrede sydamerikanske flytninges ophold på øen under krigen. Adskillige af ministrene havde selv opholdt sig i eksil under Dannebrog i krigens år.

Kun to år forinden havde man på St. Thomas taget imod den landflygtige venezuelanske præsident José María Vargas. Han havde afløst general Páez efter dennes første periode som statsoverhoved, men var blevet væltet af nogle officerer. Da Páez snart efter havde genoprettet ro i landet, sendte de danske myndigheder et krigsskib afsted for at hjemføre præsident Vargas. Denne imødekommenhed havde forstærket de gode relationer mellem myndighederne.

Rejsen som Holsten og von Scholten gjorde ud til generalens landsted skal ses i lyset af den magt, der nu tillagdes general Páez, hvad enten han var præsident eller ej. Den slags vigtige detaljer havde generalguvernøren over Dansk Vestindien, Peter von Scholten, stor forståelse for.

Holsten og von Scholten har kunnet overbringe breve fra Peter von Scholten og mundtlige hilsner til generalen fra hans gode venner Ackers, Benedetti og Sir Robert i Caracas.

Den dag, von Scholten tegnede generalens ejendom La Trinidad, daterede han endvidere den sidste af sine akvareller fra Venezuela. Bagpå står: "En gran Somang de Tornero." Man ser et kæmpe træ med en ejendommelig lagdelt krone, der udgør det meste af billedet. Nedenunder står en mand, og til venstre ligger et hus bag et gærde; til højre nogle mindre træer, endnu et hus samt en vogn.

Saman-træet kan blive op til 20-30 meter højt, og kronen måler ofte endnu mere i bredden. Dette træ er særlig udbredt i disse egne, hvor det danner nyttige skyggefulde områder til kvæget og ved sine bælgfrugter

samtidig leverer foder. Det har betydning for landets historie, idet flere begivenheder i nationalhelten Simón Bolívars liv, under uafhængighedskampen, fandt sted under en saman. - Det kan meget vel være general Páez, der har ført von Scholten hen til det imponerende træ.

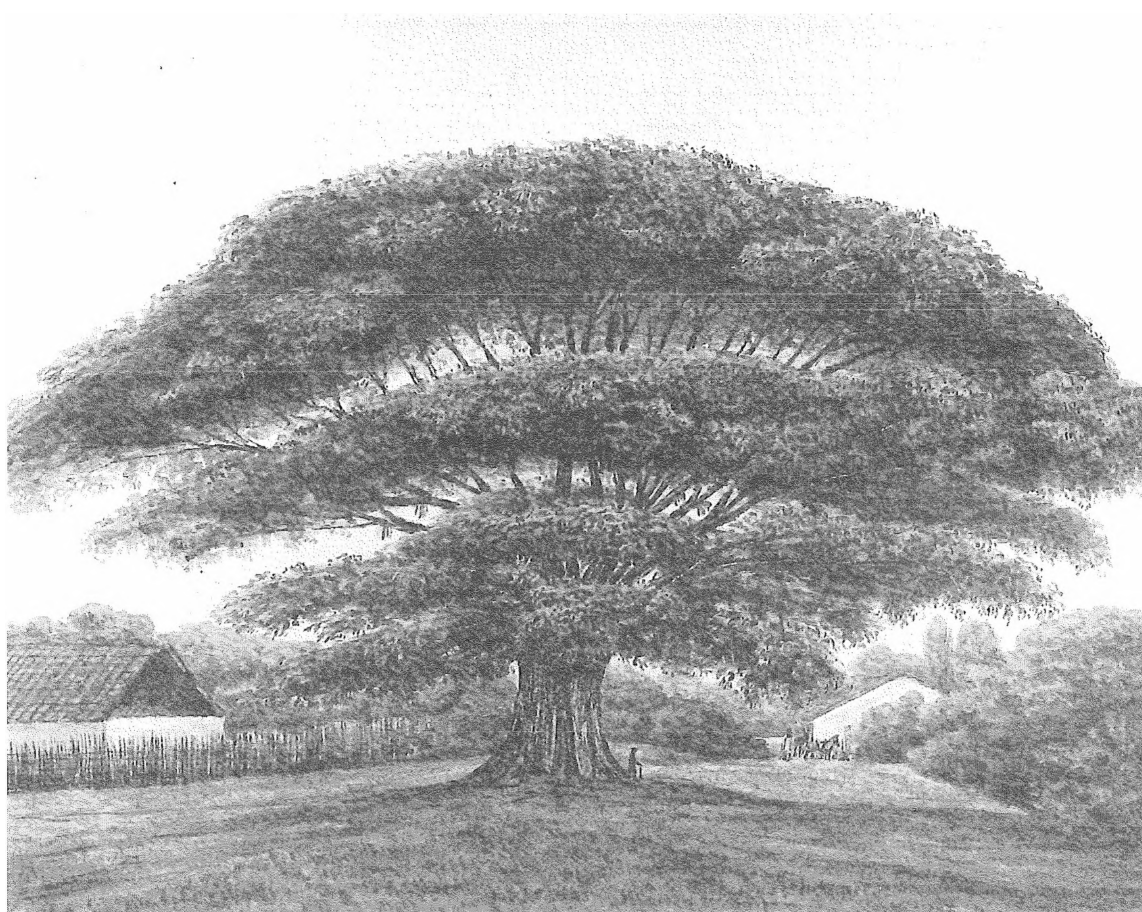
Tre dage senere, den 27. september, gik Holsten og von Scholten om bord på briggen ST. JAN. De var fra La Trinidad rejst videre til byen Valencia, hvorfra en vej går gennem bjergene ud til kysten ved den vigtige havneby Puerto Cabello. Der havde krigsskibet ligget siden 18. september.

Næstkommanderende fortæller i sin dagbog om dages gang i Puerto Cabello. Der var daglig landgang med besøg hos stedets guvernør, hos marinekommandanten og hos den engelske konsul. En dag kom en ung dansk urmager, hr. Docher fra Helsingør, om bord. Han havde været hjemme fra i ti år, havde først opholdt sig på St. Thomas og Puerto Rico og endelig to år i Puerto Cabello.

Der boede endvidere en dansker ved navn Drejer, som næstkommanderende tilbragte en del tid sammen med og inviterede om bord til middag.

Dagen efter at chefen og von Scholten var vendt tilbage, var de to til middag hos den engelske konsul. Tre af de øvrige officerer samt skibslægen besøgte imens hr. Drejer. Selskaberne slog sig senere sammen hos den engelske konsul, og en munter aften endte ved midnat.

Den 29. september lettedes ankeret. Uden for havnen mødte briggen det andet danske orlogsfartøj i Vestindien, briggen ST. THOMAS, som netop havde været ved



Saman-træ i nærheden af ejendommen La Trinidad ved Maracay. Træet, der udmærker sig ved sin kolossale størrelse, er udbredt i det nordlige Sydamerika. Det får rosa blomster og bælgfrugter. (Akvarel 1837 af Frederik von Scholten. HSM). *A saman tree close to the La Trinidad plantation at Maracay. The tree, which is notable for its enormous size, is commonly found in the northern part of South America. It blossoms pink and has leguminous fruit. (Watercolour by Frederik von Scholten, 1837. DMM).*

La Guaira, hvorfra tre officerer og skibslægen var rejst til Caracas. Dette besøg ses ikke i den engelske dagbog og har antagelig været kortvarigt og uden det officielle præg som Holstens og von Scholtens, blot få dage forinden.

Det blev endnu en lang rejse, inden briggen den 7. oktober, efter et togt på 44 døgn, igen lå for anker ved Frederiksted på St. Croix. Von Scholten og Holsten gik i

land, og Holsten rejste op til generalguvernørens bolig på ejendommen Bülow-minde for at aflægge rapport om ekspeditionen - måske ledsaget af generalguvernørens bror.

Toldinspektør Frederik von Scholtens rejse til Venezuela har givet de to brødre von Scholten samtalestof til de efterfølgende måneder.

Endelig i marts 1838 gennemførtes det store "statsbesøg" med indgåelse af handels- og venskabstraktaten. Sir Robert Ker Porter skrev for første gang i marts 1836 i sin dagbog om købmand William Ackers' forberedelser til at modtage general von Scholten fra St. Croix, men han dukkede ikke op.

Dernæst ventedes generalguvernøren i december 1836. Små kommentarer ses over flere dage, indtil englænderen underfundigt skriver, at det endelig forlyder, at nu er "vicekongen af Danmark" afrejst fra St. Croix for at møde general Páez på deres landsted.

Peter von Scholten kom imidlertid ikke i 1836, men sendte en adjutant med ud nævnelser til købmand Ackers som dansk generalkonsul.

Men den 11. marts 1838 ankom "vicekongen af Danmark" med sit følge af embedsmænd fra øerne og blev modtaget af generalkonsulen. Herefter beretter Sir Robert spredt om middage til ære for generalguvernør von Scholten hos Ackers, hos præsidenten og forskellige ministre, hvoraf flere havde kendt Peter von Scholten under deres eksil på St. Thomas, og hos den engelske charge d'affaires selv.

General Páez ankom til byen og var sam-

men med Peter von Scholten ved en middag hos den kgl. danske agent, Vincent Benedetto. Endelig kunne Sir Robert konkludere ved von Scholtens afrejse den 3. april - efter over tre uger i byen - at traktaten var færdigforhandlet omend endnu ikke godkendt af kongressen. - Det blev den imidlertid, trods kongressens modstand mod nye traktater. Der var gjort et grundigt forarbejde.

Generalguvernørens brors rejse til Venezuela var faldet på et velvalgt tidspunkt forud for det længe ventede "statsbesøg."

De fire akvareller i Handels- og Søfartsmuseet minder os om en forbindelse til Sydamerika, som Danmark næppe siden har oplevet. Den meget vigtige handel mellem Dansk Vestindien og Sydamerika suppleredes efterhånden af handel direkte mellem Slesvig-Holsten og Venezuela og betød en overraskende omfangsrig kontakt: Udvandring af danske købmænd, apotekere og læger. Kunstnere som Frederik von Scholten, Fritz Melbye og danskvestinderen Camille Pissarro tog på rejse og eventyr, og henved et par tusinde danske marinesoldater og søofficerer besøgte med krigsskibene de fremmede kyster.

Flere venezuelanske præsidenter, der måtte gå i landflygtighed, gjorde ophold på dansk jord, inden rejsen endte i U.S.A. eller Europa. Efter sin anden præsidentperiode kom general Páez i 1850 til St. Thomas og tilbragte halvanden måned hos gode venner på øen, inden han slog sig ned i New York.

Frederik von Scholten levede resten af sit liv i Frederiksted. Han passede sit embede, som udvidedes med posten som vice-

stadshauptmand, og han fik rang af kammerherre. Det eneste sted, han træder frem i historiebøgerne, er ved beretningen om begivenhederne omkring Frihedsdagen den 3. juli 1848.

Visse omstændigheder gjorde, at Frederik von Scholten ikke som så mange andre hvide indbyggere flygtede, da folkemassen samledes i Frederiksteds gader i løbet af natten mellem den 2. og den 3. juli. Sammen med den katolske præst gik von Scholten rundt mellem folk og forsøgte at tale dem fra plyndringer og nedbrænding af byens huse. Endelig ankom generalguvernøren og reddede både hvide og sorte danskeres liv ved - uden kongens billigelse og femten år efter englændernes officielle frihedserklæring - at proklamere danskerne i Vestindien frie.

Frederik von Scholten havde undervejs på sit livs rejse set mange forskellige folkeslag og samfundsmønstre og slog sig til sidst ned på St. Croix. Han var ikke ukritisk over for forholdene der, og især i sine sidste år var han uenig med mange udsendte embedsmænd om de mere grundlæggende rammer for kolonien.

Kun et år før sin død skrev von Scholten i december 1852 til sin nevø Jost von Scholten i Glückstadt om de lokale myndigheders nedskydning af fem sorte indbyggere på øen, heriblandt en gravid kvinde. Tolderen tillagde den uerfarne ledelse skylden, idet man ikke havde respekteret en tradition for afholdelse af karneval. Von Scholten mente, man skulle være venner med de sorte og de farvede, der - som han skrev til nevøen - var langt de fleste.⁸ - Kolonisamfundene i Vestindien havde imidlertid al-

drig bygget på venskab og hensyn til flertallet, men på befolkningens angst for overmagten.

Ved deres holdning til andre mennesker adskilte brødrene von Scholten sig fra mange europæere i kolonierne. Men til forskel fra sin handlekraftige og berømte bror var søofficeren, kunstneren, eventyreren og embedsmanden Frederik von Scholten i al beskedenhed en af tidens intellektuelle - engageret i samfundet og en udøver af kunsten at gengive det.

Noter:

- ¹ Førstesekretæren ved den danske ambassade i Caracas, cand. jur. Uffe Wolffhechel har venligst tilsendt oplysninger om La Trinidad.
- ² 30.1.1816 Livorno, Fr. v. Scholten til Vilh. v. Scholten. Rigsarkivet. Privatarkiv nr. 6298 familien Scholten.
- ³ August 1822 og 28.9.1822 Siena, Fr. Scholten til P.O. Brøndsted. Det kgl. Bibliotek. NKS.1545,2.
- ⁴ 17.8.1833 Christiansted, F. Scholten til C.C. Zahrtmann, chef for orlogsbriggen ALLART. Rigsarkivet. Privatarkiv nr. 6545 C.C. Zahrtman. Pk. 6.
- ⁵ Originalen opbevares på St. Croix, og en kopi findes i Marinens Bibliotek i København.
- ⁶ Sir Robert Ker Porter's Caracas Dairy 1825-1842. A British Diplomat in a Newborn Nation. Caracas 1966.
- ⁷ 16.10.1887 D.W. Holsten, briggen ST. JAN, indberetning til Admiralitetet. Rigsarkivet. Søetaten. Admiralitetet, pakke 1088, nr. 785.
- ⁸ 29.12.1852. Frederiksted, Fr. v. Scholten til Jost v. Scholten. Rigsarkivet. Privatarkiv nr. 6298 fam. Scholten.

A Danish Visit to Venezuela in 1837.

Summary

Four watercolours in the Danish Maritime Museum bear witness to the extensive contacts, now almost forgotten, which Denmark established with Venezuela in the 19th century. The pictures were painted in Venezuela in 1837 by Frederik von Scholten, brother of the then Governor-General of the Danish West Indies Peter von Scholten. The two brothers are particularly associated with the emancipation of the Danish slaves in the West Indies in 1848.

Frederik von Scholten (1796-1853) had visited the West Indies several times, both as an officer in the Danish Navy and also while serving in the French Navy before being appointed Inspector of Customs on the island of St. Croix in 1834.

The dating of the four watercolours reveals that von Scholten must have sailed to Venezuela on the Danish navel brig ST. JAN. The commander of the warship was set ashore at La Guaira in September 1837 and proceeded to Caracas carrying documents from Governor-General Peter Von Scholten to the

President of Venezuela and to the former president, General José Antonio Páez, who was still the country's "strong man".

The diary entries made at the time by the British chargé d'affaires Sir Robert Ker Porter inform us whom the Danish envoy and his companion (von Scholten) met in Caracas. Among these were a family from St. Thomas, the Danish consul and the British diplomat.

From Caracas the Danes travelled to the town of Maracay to visit General Páez, and on the way von Scholten had the opportunity to paint the landscape.

It would seem that this visit to Venezuela was used to make the final preparations for a trade and friendship treaty between Denmark and Venezuela. For more than 10 years such a treaty had been one of Governor-General Peter von Scholten's greatest ambitions, and it was finally achieved during the latter's official visit to Caracas in March 1838 when the treaty was signed.

Frank A. Rasmussen: Statslig eller privat? - Relationerne mellem Orlogsværftet og Burmeister & Wain 1843-1882

Den engelskfødte ingeniør William Wain kom mere end nogen anden person til at sætte sit præg på dansk skibs- og maskinbyggeri i overgangsperioden fra sejl til damp og træ til stål. På grundlag af hidtil ubenyttede kilder skildrer historikeren Frank Allan Rasmussen hans betydning for den tekniske udvikling både på Orlogsværftet og det private værft Burmeister & Wain.

Indledning

En smuk sommerdag i 1803 løb CHRISTIAN DEN SYVENDE af stabelen. Det 90 kanoner store lineskib var konstrueret af marinens begavede fabrikmester F.C.H. Hohlenberg. Det blev bygget på Nyholm af værftets veluddannede skibsbygmestre og dygtige håndværkere. I dette orlogsskib var de erfaringer, den konstruktionsmæssige og tekniske viden, som man på Holmen havde indsamlet gennem næsten et århundrede nedlagt. Det i træ byggede og med sejl fremdrevne skib havde nået sin optimale form.

Igennem det 18. århundrede havde den franske konstruktionsmåde været den fremherskende både i teori og praksis. Men mod århundredets slutning havde de danske orlogsskibe fundet deres egen

form. De orlogsskibe som byggedes på Holmen i Hohlenbergs korte embedsperiode tålte sammenligning med de bedste i Europa. Med sin unikke agterspejlskonstruktion leverede han således en af århundredets mest markante innovationer.

På trods af begivenhederne i 1801 tegnede det altså lyst for den danske sømagt, men i horisonten trak skyerne sammen. I august 1807 passerede en større engelsk flådestyrke Kronborg uden at møde væsentlig modstand. Dens mål var København. Den overlegne engelske flåde fremtvang efter terrorbombardementet af København en ydmygende kapitulation. Da den samme flåde i oktober passerede Kronborg var den betydeligt forøget. Med sig havde den nemlig hele den dansk-norske flåde sammen med hundredvis af transportskibe tungt lastede med materialer fra marinens magasiner: master, sejl, tovværk, kanoner, krudt, tømmer, jern og kobber.

Dette var ikke blot en brat afslutning på en epoke, hvor Danmark-Norge havde haft status som en af Europas førende søfartsnationer. Det var en national katastrofe. I dens kølvand fulgte statsbankerotten og den smertelige adskillelse af tvillingeri-

gerne efter freden i 1814. Det var samtidigt en teknologisk katastrofe. Englænderne havde i København efterladt landets tekniske centrum i ruiner: beddinger, dokken, værksteder og magasiner var lagt øde. Samtidigt var der nu sat en stopper for den praktiske arbejdsdeling mellem rigerne. Jern, kobber og træ, som man tidligere havde haft ubegrænset adgang til i Norge, måtte nu købes i udlandet.

Da den engelske flåde ankom til basen i Yarmouth, gik man igang med at opmåle de danske lineskibe, blandt andre Hohlenbergs skib CHRISTIAN DEN SYVENDE. Efter disse opmålinger lod man udarbejde nye konstruktionstegninger, der tjente som forlæg for bygningen af en række yderst velsejlende skibe. Selvom det var en ringe trøst, så var det dog et bevis for det høje niveau, som dansk orlogsskibsbyggeri havde nået.

Dannelsesrejser og industrispionage

Økonomien lå i ruiner. Danmark var afskåret fra Norges ressourcer. Holmen var raseret, og Flådens Leje lå øde hen. Den florissante handel var visnet og havnen og dens pakhuse var tomme. Danmark havde således ikke blot tabt krigen mod England, men også tabt i det teknologiske kapløb. Man havde ikke nogen mekanisk industri af betydning, ingen civile tekniske uddannelsesinstitutioner og ingen personer med den tekniske kompetence, som var en forudsætning for, at man kunne tage kampen op.

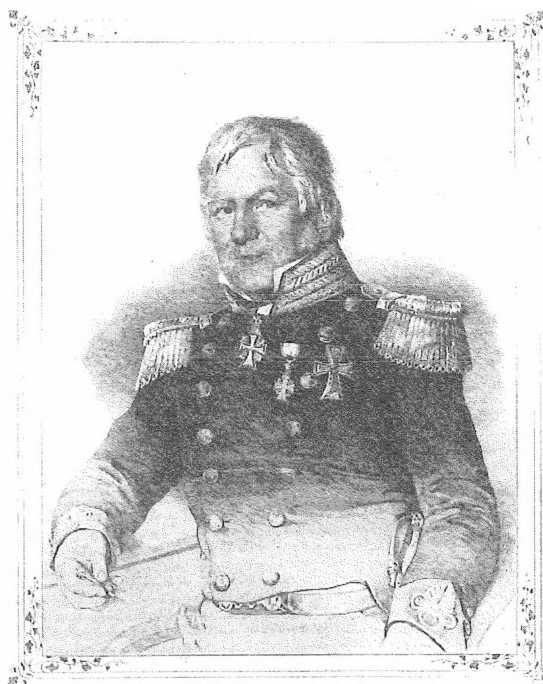
Det var i England og Skotland de afgørende gennembrud skete. Her blev der, både fra privat og offentlig side, ofret enorme summer på eksperimenter og ud-

vikling af den nye maritime teknologi. Perioden fra 1814 til 1850 indvarslede nogle af de mest markante forandringer i skibets og søfartens historie: overgangen fra sejl til damp, fra træ- til jernteknologi og fra hjul til skrue.

I Danmark havde man kun én realistisk mulighed for at genvinde det tabte. Man måtte skaffe sig adgang til den ny teknologi. Igennem det meste af det 18. århundrede havde man sendt unge søofficerer på studierejser til de førende søfartsnationer som et supplement til den teoretiske uddannelse på Søkadetakademiet. Denne praksis blev nu genoptaget, men i et omfang som man ikke før havde set. I perioden fra 1820 til 1880 sendtes en sværm af søofficerer til udlandet, ofte i selskab med en eller to håndværksmestre. Det var især England, som blev offer for disse lyssky aktiviteter, der til tider havde karakter af regulær industrispionage.

I princippet betjente man sig af tre overordnede strategier. For det første udspionerede man den mekaniske industri og de statslige værfter, for det andet indgik man samarbejdsaftaler med virksomheder hvorfra man købte maskiner og teknik, og endelig forsøgte man at overtale mekaniske begavelse til at rejse til Danmark. I løbet af 1840'erne var denne trafik blevet lagt i faste rammer. Admiralitetet udformede instrukserne, bestemte rejsernes mål og midler, ligesom det betalte de udgifter, der var forbundet hermed. Fra udlandet hjemsendte søofficererne løbende rapporter om den tekniske udvikling inden for de forskellige fagområder. Ofte var disse suppleret med konstruktionstegninger, model-

Andreas Schifter (1779-1852) var blandt de søofficerer, som fra sin karrieres begyndelse var specialiseret i skibsbyggeri gennem uddannelse og studierejser til Frankrig, Holland, Belgien og England. Fra 1814 var han fabrikmester og kom herved til at sætte sit præg på den sidste generation af sejlførende orlogsskibe af træ. Efter hans indstilling bestiltes i 1840 flådens første to nybyggede dampskibe i England, det ene med jernskrog, det andet af træ. (Foto efter litografi. Handels- og Søfartsmuseet). *Andreas Schifter (1779-1852) was one of the naval officers who, from the beginning of his career; by means of education and study trips to France, Holland, Belgium and England, had specialized in shipbuilding. From 1814 onwards he was production manager at the Naval Dockyard's factory and thereby left his mark on the last generation of sail-carrying wooden warships. It was on his recommendation that the Navy's first two newly built steamships were ordered in England, one with an iron and one with a wooden hull. (Photo from a lithography. Danish Maritime Museum).*



A. Schifter

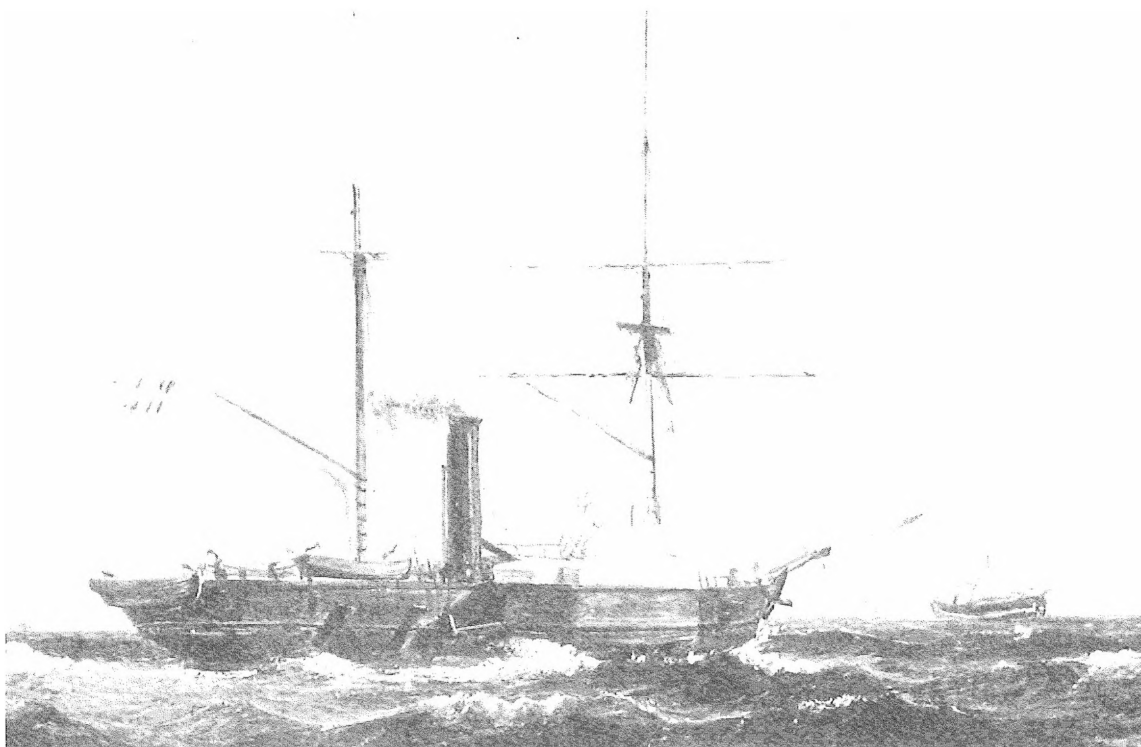
ler af maskiner og mekaniske indretninger samt oplysninger om patenter og produktionsmåder.

Dampkraften indføres

Blandt de mange søofficerer, man sendte til udlandet, fik især tre afgørende indflydelse på dampkraftens indførelse i den danske flådes skibe. Det var Andreas Schifter, Otto Frederik Suenson og Nicolai Elias Tuxen. De overtog alle tre efter deres respektive hjemkaldelser ledende stillinger inden for skibsbyggeriet og maskinvæsenet. Der skulle dog gå endnu en rum tid, og mange overvejelser af teknisk og økonomisk art, inden man for alvor besluttede sig for at anvende dampskibe i flådens aktive tjeneste, altså som egentlige krigsskibe.

Det fremgår med al tydelighed, at man var bange for at foretage fejlinvesteringer. Man lurepassede bevidst og lod de private entreprenører prøve kræfter med den nye teknik.

I 1834 forelagde man imidlertid den vigtige sag for fabrikmester Andreas Schifter, og bad denne kompetente leder af flådens skibsbyggeri om at fremkomme med en vurdering af dampskibskonstruktionen og de dermed forbundne omkostninger. Man må sige til hans ros, at overvejelserne var særdeles grundige. Først i 1838 forelå hans responsum. Det var udfærdiget på baggrund af hans egne erfaringer fra tidligere



studierejser i England, samt de rapporter som allerede forelå i konstruktionskommissionen.

Den lange ekspeditionstid var et indirekte tegn på den interne uvilje mod den nye teknik. Et andet væsentligt forhold som spillede ind var, at man ikke på Holmen var i besiddelse af den fornødne tekniske kompetence, hverken blandt konstruktionsofficererne eller blandt den faste håndværkstop.¹ Ikke desto mindre erklærede Schifter uden at ryste på hånden, at man på Holmen kunne bygge dampskibe af hvilken som helst størrelse, man måtte ønske, til flådens brug.

Hjuldamperen HEKLA i Øresund 1854. Skroget var bygget af Curling, Young & Co. i London, og maskinen på 200 nom. hk. blev fremstillet af Maudslay, Sons & Field i London. Maleriet gengiver skibet med krigsudrustning i anledning af Krimkrigen. (Maleri af C. Olsen 1854. Handels- og Søfartsmuseet). *The paddle steamer HEKLA in the Sound in 1854. The hull was built by Curling, Young & Co. in London, and the engine of 200 nominal horsepower was manufactured by Maudslay, Sons & Field in London. The painting depicts the ship equipped for war on the occasion of the Crimean War. (Painting by C. Olsen 1854. DMM).*

I 1840 besluttede man sig således for, at nu skulle der på værftet bygges et dampskib, men i forbindelse med tronskiftet ændrede Christian VIII planerne. Det var hans udtalte ønske, at man først sendte fabrikmesteren på endnu en rejse til England for at gøre sig bekendt med de sidste fremskridt indenfor dampskibsbyggeriet. Af de hjemsendte rapporter fremgår det at fabrikmesteren havde taget munden for fuld. Nu anbefalede han nemlig, at man byggede både maskiner og skibe i England. Dette forslag blev godkendt, ikke mindst fordi det set ud fra et økonomisk synspunkt ville være den billigste løsning.² Fabrikmesteren fik herefter fuldmagt til at afgive ordre på to dampskibe.

Det ene blev bestilt hos firmaet Fairbairn & Co. i London, og det aftaltes at det skulle bygges med jernskrog og forsynes med dobbeltfyrede kedler med en samlet kraft på 80 hk. Det andet blev bestilt hos Curling, Young & Co. Det skulle bygges i træ, medens maskineriet, med en kraft på 200 hk., blev købt hos det anerkendte firma Maudslay, Sons & Field i London.

Sidstnævnte blev frem til 1858 marinens hovedleverandør af dampmaskinel.

Skibene HEKLA og ÆGIR ankom til København i henholdsvis 1841 og 1842.³ Allerede under bygningen af HEKLA havde man sendt den unge premierløjtnant O.F. Suenson til England for at overvåge byggeriet og installationen af maskineriet. Med sig havde han to smede og en skibsbygger. De to kleinsmede fik tilladelse til at følge dampmaskinernes bygning hos Maudslay, og skibsbyggeren fik adgang til værftet. De to smede blev forøvrigt senere uddannet

til maskinister af englænderen Samuel Hickins, som man havde overtalt til at rejse til Danmark for at overtage posten som flådens første maskinmester.

I princippet stred denne fremgangsmåde mod admiralitetets og den danske stats hævdvundne princip om, at man skulle være selvforsynende og dermed uafhængig af udlandet på det teknologiske område. I arbejdsplanerne for 1843 skiftede man strategi, idet kongen nu godkendte, at der på Holmen skulle bygges to dampskibe. Man havde nu samlet et tilstrækkeligt grundlag til selv at give sig i kast med opgaven, og de to nyanskaffede engelskbyggede skibe kunne bruges som forlæg.

I 1844 godkendte kongen en konstruktionstegning indsendt af fabrikmester Schifter til et dampskib på 160 hk. Det var det første danskbyggede dampskib konstrueret af den kyndige og berejste fabrikmester. Det fik ved stabelafløbningen navnet GEJSER. Man kunne imidlertid endnu ikke selv fremstille det komplicerede dampmaskineri. Det var der forøvrigt ingen, der kunne i Danmark. Man manglede simpelthen den fornødne kompetance og de nødvendige værktøjsmaskiner.⁴ Maskinerne måtte derfor stadig købes i udlandet.

Marinens økonomi var imidlertid yderst anstrengt, hvorfor man så sig nødsaget til at indlede et samarbejde om erhvervelsen af maskineriet. Der blev således indgået en overenskomst med Generalpostdirektionen. Dette samarbejde fortsatte, og i 1846 godkendte kongen tegningerne til endnu en nybygning, denne gang på 120 hk. Den fik navnet SKIRNER, og det aftaltes at den



efter stabelafløbningen skulle overlades til postetaten.

Det var altså endnu ikke lykkedes for den ellers fremsynede ledelse af marinen at fremskaffe egentlige krigsdampfartøjer. Men efter Schifters afgang i 1846 var O.F. Suenson blevet konstitueret som fabrikmester, og under hans ledelse byggedes der en række fremragende skibe. I 1849 løb hjul-dampskibet HOLGER DANSKE af stabelen og tre år senere skruekorvetten THOR.⁵

Man havde altså, ved en behændig anvendelse af de i indledningen omtalte strategier, relativt hurtigt og med en forholdsvis beskedne økonomisk indsats, formået at

I 1943 indledte daværende premierløjtnant Nicolai Elias Tuxen (1810-1891) en flerårig studierejse til England og Amerika. Han havde tillige til opgave at virke som "talentspejder" for postvæsenet, som havde brug for en maskinmester. I 1844 blev den unge englænder William Wain ansat i det kgl. danske Postvæsen. (Maleri af Laurits Tuxen. Katalog: L. Tuxen. Portrætter og historiemalerier, Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot 1991, p.60). *In 1843 First Lieutenant Nicolai Elias Tuxen (1810-1891) began a study trip to England and America lasting many years. In addition he had been given the task of acting as a talent scout for the Postal Service, which needed a chief engineer. In 1844 a young Englishman named William Wain was appointed to the Royal Danish Postal Service. (Painting by Laurits Tuxen. Catalogue: L. Tuxen. Portraits and Historical Paintings. The National Historical Museum at Frederiksborg Castle, 1990, p.60).*

komme på niveau med de sømagter som man normalt sammenlignede sig med. Man havde anskaffet flere dampskibe, og var nu selv i stand til at konstruere og bygge sådanne, men man kunne stadig ikke selv fremstille dampmaskinerne, ligesom man savnede værkstedsfaciliteter til deres reparation og vedligeholdelse. For at råde bod på dette havde man i 1843 sendt den unge N.E. Tuxen til England.

Rejsen til England og Skotland

Vi skal nu følge Tuxen på hans lange rejse. Den var langt fra enestående, snarere typisk. Herigennem får vi mulighed for at danne os et billede af, hvilke industrier man især interesserede sig for, samt hvilke metoder der blev taget i anvendelse.

I efteråret 1843 modtog N.E. Tuxen sin rejseinstruks fra admiralitetet. Af denne fremgår det, at han især skulle søge oplysninger om mekanik og hydraulik, her-

under dampmaskinfabrikation og de nyeste forsøg med skruepropellen. Han havde desuden en hemmelig mission, nemlig at forsøge at overtale en engelsk "mechanicus" til at komme til Danmark. En opgave han havde modtaget af Postdirektionen.

Tuxen rejste over Hamborg. På turen over Nordsøen, med det store dampskib COUNTESS OF LONSDALE, mødte han en nordmand, som var ansat hos Maudslay, der lovede at være ham behjælpelig med forskellige oplysninger. I oktober ankom Tuxen til London. På den sidste del af rejsen havde Tuxen taget plads på dækket for at nyde udsigten, men det pastorale landskab ved Themsens munding skiftede hurtigt karakter. Tuxen var tydeligt benovet over de aktiviteter, der udfoldede sig for hans øjne: "endelig kommer man op i Nærheden af Tower, og nu er Tummelen og Virksomheden voxet til en Grad, der næsten kan kaldes infernalsk". Floden var fyldt med skibe og pramme, røgen væltede op fra fabrikkernes skorstene, og på kajerne var der en myriade af mennesker i travl beskæftigelse med at losse og laste de mange dampskibe.⁶

Tuxen indlogerede sig på hotel "Spread Eagle", men opholdet her blev kortvarigt. Efter få dage fandt han frem til en passende privat indlogering midt i London. Det var billigere og admiralitetet accepterede ikke ekstravagancer. Efter en række sonderinger i Londons fabrikskvarterer rejste Tuxen til Birmingham, et af Englands industrielle centre. Fra sit vindue i det kolde tog så han landskabet glide forbi: "Paa den anden side Birmingham, traade den industrielle Virksomhed endnu stærkere frem i

et stort Distrikt er der besaaet med Kul og Jernminer" et landskab "bestaaende af lutter dampmaskiner."⁷

I Manchester lykkedes det for ham at få adgang til nogle af de førende maskinfabrikker, og han fik aftalt et møde med grundlæggeren af én af de berømte mekaniske virksomheder, Mr. Fairbairn. Med ham drøftede han indretningen af det kommende maskinværksted på Holmen. Tuxen forhørte sig om, hvilke maskiner man burde anskaffe, hvordan værkstedet mest hensigtsmæssigt kunne indrettes, og hvad det ville koste.⁸

Fra Manchester gik rejsen til Liverpool, hvorfra han fortsatte med dampskib til Glasgow. Fra Glasgow rejste han videre med tog til Edinburgh og Leith. Tuxen holdt øjne og øren åbne, og forsøgte i det omfang tiden tillod det, at skabe kontakter til værk mestre og lokale håndværkere. Derefter rejste han med skib til Irland og over land til Belfast, Dublin og Kingstown, hvor han studerede dampmaskiner, konstruktion af jernskibe samt værft- og havneinstallationer.

I december var Tuxen igen tilbage i London. Dels på eget initiativ, dels med hjælp fra det danske konsulat fik han adgang til værkstederne hos Miller, Ravenhill & Co, Maudslay, Sons & Field, John Penn & Son og Braithwait & Miller, alle førende indenfor dampmaskinfabrikation. Med Maudslay forhandlede han på vegne af admiralitetet om leveringen af nogle dampmaskiner til flådens skibe.

I februar 1844 rejste han igen til Manchester for at genoptage forhandlingerne med Fairbairn. I mellemtiden havde Fair-

bairn ladet udarbejde et komplet sæt tegninger til maskinværkstedet indrettet med de relevante maskiner. Fairbairn anbefalede Tuxen, at man i første omgang anskaffede en kraftig dreje- og boremaskine, nogle høvle, en bore- og skæremaskine, samt en klippe- og lokkemaskine. Til maskinernes drift ville det desuden være nødvendigt at købe en dampmaskine på mindst 12 hk. Hele herligheden ville kunne erhverves for den nette sum af £ 3.500.

En måned senere var Tuxen tilbage i London, hvor han for en periode var travlt beskæftiget med at aftegne forskellige typer af dampmaskiner og tekniske anlæg. Forhandlingerne med Maudslay fortsatte, og de resulterede i underskrivelsen af en kontrakt, som sikrede firmaet leverancerne af to dampmaskiner på 160 hk. Den efterfølgende sommer brugte Tuxen til at udspionere den engelske marines værfter. Det lykkedes således for Tuxen at få adgang til værfterne i Deptford, Chatham, Plymouth, Portsmouth og Woolwich. Nogle steder kunne Tuxen snige sig ubemærket ind, andre steder måtte han bruge bestikkelse.

Tuxen beherskede efterhånden sproget som en indfødt og benyttede enhver lejlighed til at gøre optegnelser om forhold, som kunne være til nytte for den danske flåde. Man forbavses over hans høje aktivitetsniveau, men Tuxen tog sig dog også tid til at deltage i Londons natteliv. Hans breve er fyldte med lange beretninger om teaterforestillinger og offentlige nævekampe, og i forbindelse med nytåret 1844 var han i Exterhall, hvor han overværer en storslået opsætning af Händels Messias, som havde

over 500 medvirkende. Der blev også tid til at stifte en række private bekendtskaber, bl.a. med polarforskeren W. Edward Parry. I perioder overværede han forhandlingerne i Parlamentet.

Tuxen savnede imidlertid Danmark og sin hustru, som i mellemtiden havde født ham en datter. I maj 1844 skrev han således hjem: "Jeg er saa kjed af London som en kat af Sennep;" mere tydeligt kan det vist ikke siges.⁹ Kort tid efter modtog Tuxen fornyede instrukser om, at han snarest muligt skulle rejse til Amerika for at indsamle oplysninger om den såkaldte "Erichsonske Propeller".

Kort tid forinden havde Tuxen gjort bekendtskab med en ung englænder ved navn William Wain. Han skulle komme til at få afgørende betydning for den maritim teknologiske udvikling i Danmark.

William Wain

William Wain blev født i 1819 i den berømte tekstilby Bolton mellem Manchester og Liverpool. Hans far var en anerkendt ingeniør med en blomstrende forretning, men han døde da William var 12 år gammel.

Det blev derfor en ældre bror, der måtte tage sig af ham. Han fik det arrangeret således, at den unge William kunne komme i lære ved en maskinfabrik i sin hjemby. De engelske virksomheder var allerede på dette tidspunkt stærkt specialiserede, hvorfor det ikke var ualmindeligt at man udstod sin læretid ved flere forskellige fabrikker. Wain afsluttede sin på en fabrik i den nærliggende by Wigan. Herfra kom han til Torraldos maskinfabrik i Norwich nær flådebasen og

Den engelskfødte William Wain (1819-1882) ekspertise og iderigdom gjorde ham hurtig efterspurgt i Danmark. Efter 5 års ansættelse i postvæsenet blev han overmaskinmester i marinen, hvor han blev den ledende kraft i anvendelsen af damp og opbygningen af maskinværksteder. (Litografi af J.W. Tegner. J. Lehmann: Burmeister og Wain gennem hundrede aar). *William Wain's (1819-1882) expertise and inventive talent quickly brought him in great demand in Denmark. After 5 years' employment in the postal service he became Chief Engineer in the Navy, where he was the leading force in the use of steam and the building of engineering shops. (Lithography by J.W. Tegner. J. Lehmann: A Hundred Years of Burmeister & Wain).*



værftet i Yarmouth. En virksomhed med over 200 ansatte. Efter kort tid blev han udnævnt til mester for værkstedet. Wain var på dette tidspunkt netop fyldt 20 år.

Efter et par års ansættelse rejste han til London for at søge nye udfordringer. Her blev han straks antaget som leder af det mekaniske værksted ved Brettewiths maskinvirksomhed. Denne ellers solide virksomhed kastede sig imidlertid ud i nogle spekulative projekter, der sammen med en række uheldige dispositioner førte til dens lukning. Nu stod den unge Wain på gaden uden arbejde. Skulle han vende tilbage til Bolton eller endnu engang forsøge sin lykke i London? Det var et svært valg, hvis løsning skulle komme fra en aldeles uventet side.¹⁰

Wain og Tuxen

Tuxen førte under sit ophold forhandlinger med en række fabrikanter og han har formentlig i forbindelse hermed ladet et ord falde om sit og dermed postetatens ønske om at få en "mechanicus" med hjem.

Flere af disse pegede på en ung begavet mand ved navn William Wain.

Der blev arrangeret et møde mellem de to mænd, og i løbet af kort tid blev de enige om kontraktens betingelser. De aftalte, at Wain ved førstkommande lejlighed skulle rejse til Danmark. Den unge englænder valgte altså at forlade Albions ø til fordel for Sjølund. Det skulle, som vi skal se, blive et bytte der både indebar glæder og sorger. Tuxen derimod fortsatte sin rejse til New York.

Umiddelbart efter sin ankomst blev William Wain ansat som maskinmester ved postetatens hjulskib FREDERIK DEN SJET-

TE, og da orlogsskibet GEYSER skulle have indsat sit maskineri, blev Wain hentet til Holmen for at forestå dette arbejde.¹¹ Fra 1845 til 1847 var han maskinmester på samme skib, der for en periode var udlånt til postvæsenet. På dette tidspunkt havde Wain en kleinsmedesvend samt en smedelærling med ombord, for at de kunne uddannes i maskinens pasning og vedligeholdelse.¹²

I 1849 blev Wain i overensstemmelse med den oprindelige aftale tilbudt en stilling ved marinen som overmaskinmester. I marinen havde man brug for en teknisk kyndig person, som kunne forestå den praktiske opbygning af et maskinværksted på Holmen. William Wain kastede sig med stor iver over denne opgave.¹³ I 1856 blev han udnævnt til maskininspektør og to år efter fik han efter ansøgning dansk indfødsret.¹⁴ I 1862 fik han stillingen som underdirektør ved Orlogsværftet, som selve værftsetablisementet benævntes fra 1856. Der var i virkeligheden tale om et "spring-avancement", der skaffede Wain en del fjender, men man kunne ikke anfægte hans faglige kunnen og tekniske kompetence.

Under Wains embedsvirksomhed på værftet udførte han en række vigtige og betydelige arbejder. Han var den drivende kraft ved anlæggelsen af maskinværkstedet, etableringen af det mekaniske savværk i snedkerværkstedet, ligesom han deltog i opbygningen af den nye store smedie, jernskibsbygningsværkstedet, bygningen af marinens flydedok, to jernsvingbroer og opførelsen af panserværkstedet.

På Holmen havde man nu igen et komplet og avanceret værft, der kunne påtage

sig opgaver i fuld overensstemmelse med tidens tekniske krav. I en samtidig beskrivelse af Orlogsværftet berettes det begejstret: "Skinnespor er der lagt i Jorden paa Holmen, Hammerslag lyde, døvende og raslende, Jernmasser bearbejdes. Hövlemaskinen skærer Jernspaner som Snedkeren Træspaner, Lokkemaskinen slaa Huller gennem tommetykt Jern, og vældige Dampkrane svinge de lueglødende Pandserplader ud af den aabne Pladeovn".¹⁵ Hos den civile iagttager antog teknologibegejstringen næsten poetiske former. Man havde igen nået fordums styrke.

I mellemtiden var N.E. Tuxen kommet hjem, og var blevet udnævnt til bestyrer ved hydraulik- og mekanikfaget, og blev fra 1864 direktør for Orlogsværftets skibsbyggeri. Der indledtes i denne periode et nært samarbejde og venskab mellem Wain og Tuxen. Wain var nærmest blevet uundværlig. Han var i besiddelse af en enorm arbejdskraft, og en teknisk viden som ingen andre på dette tidspunkt kunne hamle op med.¹⁶ I 1854 havde han i England udtaget patent på en skruepropel, og i 1860 udtog han yderligere tre patenter. Et på et særligt arrangement af høj- og lavtryksdampmaskinen til brug ombord på skibe, et på et specielt kedelsystem til overophedning af damp og endelig et på en flydedok.¹⁷

Den danske flåde var i disse år inde i en teknisk udvikling med en række voldsomme omstillinger, og hele denne proces styredes fra det i 1848 oprettede Marineministerium, der også havde ansvaret for kontakterne til flådens inden- og udenlandske leverandører. På denne måde kom William Wain i forbindelse med den københavnske

maskinfabrik Burmeister & Baumgarten. Denne virksomhed leverede nogle af de første jernskibe til flåden, ligesom den i begyndelsen af 1850'erne udlånte et hold jernskibsbyggere til værftet, som skulle deltage i omskolingen af Holmens skibstømre.

Wain, Baumgarten og Burmeister

Firmaet Baumgarten & Burmeister blev etableret i 1846, og den mekaniske virksomhed på Christianshavn kunne i 1847 levere sin første stationære dampmaskine. Samme år udvidedes med et støberi, og nogle år senere afrundedes virksomheden med et mindre skibsværft. I perioden frem til 1861 byggedes der på den mekaniske virksomhed 134 dampmaskiner, som leveredes til både ind- og udenlandske fabrikker. Baumgarten & Burmeister var på dette tidspunkt enerådende i Danmark med hensyn til dampmaskinfabrikation i større målestok.

Wains arbejde med dampmaskinen tiltrak sig naturligvis en vis opmærksomhed, og et ønske om at kunne udnytte hans patenter gjorde, at Baumgarten & Burmeister begyndte at overveje muligheden for at knytte den begavede tekniker til virksomheden.

Baumgarten & Burmeister havde siden 1858 været hovedleverandør af dampmaskiner til marinen, og et nært personligt venskab havde udviklet sig mellem Wain og Burmeister.¹⁸ De personlige relationer gik imidlertid længere tilbage. H.H. Baumgarten og William Wain var nemlig medlem af samme broderskab, Sankt Johanneslogen "Zorobabel og Frederik til det krone-

de Haab", der var blevet etableret i 1744. Denne frimurerloge talte blandt sine medlemmer en række fremtrædende københavnske fabrikanter, søofficerer og embedsmænd. Baumgarten var blevet optaget som medlem i 1843, og han har formentlig tidligt arbejdet på at få optaget William Wain. Måske for at lette forhandlingerne omkring hans overgang til det private firma. I 1853 blev Wain optaget i det fornemme selskab.¹⁹

Der kan næppe herske tvivl om, at mange diskussioner om Wains fremtidige stilling ved firmaet er blevet afgjort inden for dette selskabs lukkede døre. I den efterfølgende periode fulgte de officielle forhandlinger mellem de to parter om hvordan et samarbejde kunne etableres, og i 1865 opnåede man Marineministeriets tilladelse til, at William Wain kunne indtræde i det private firma. Kort tid efter satte Wains forhandlingsevner og ambitioner sig igennem, idet man den 11. maj 1865 kunne anmelde firmaet til Københavns Magistrat under navnet Burmeister & Wain.

Det var nu ikke uden betænkeligheder Burmeister havde indgået denne kontrakt med Wain, men han havde hurtigt indset, at hvis firmaet skulle overleve i den hårde konkurrence, så måtte firmaet tilføres ny viden og ekspertise. I årene fra 1865 til 1872 kom firmaet ind i en rivende fremgang, som dels skyldtes de gunstige konjunkturer, dels Wains mekaniske geni, samt det forhold at firmaet kunne trække på Wains kontakter i England og Skotland. I den nævnte periode oprettedes der et internationalt net af agenter, og der byggedes over 30 skibe med en samlet maskin-

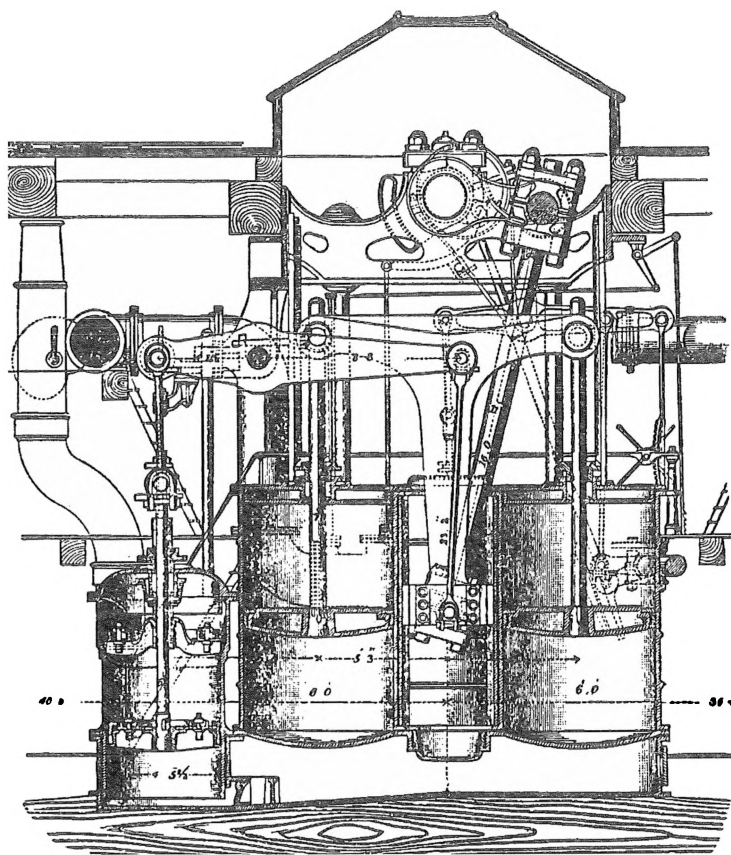
Det anerkendte engelske firma Maudslay, Sons og Field var frem til slutningen af 1850'erne hovedleverandør af dampmaskiner til marinen. Her ses deres patenterede direkte virkende hjulmaskine fra 1839 forsynet med dobbelte cylindre. (I.C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage, København 1919, p. 98). *Up until the end of the 1850's Maudslay, Sons & Field, an English firm of good standing, were the main suppliers of steam engines to the Navy. The picture shows their patented direct acting wheel engine from 1839 fitted with double cylinders. (I.C. Weber: From the Days of the Paddle Steamers, Copenhagen 1919).*

kraft på knap 1700 hk. samt over halvtreds stationære dampmaskiner. Blandt de mange større projekter kan nævnes to lokomotiver til de danske statsbaner, skruedampskibe til postetaten, dampmuddermaskiner til havnevæsenet samt en række dampskibe til private redere.

Wains position som medejer af det private firma og statsembedsmand, bragte ham imidlertid i en ubehagelig dobbeltrolle. Forholdet blev rejst i dagspressen, og den offentlige debat blev så voldsom, at sagen blev bragt op i Rigsdagen under finanslovsdebatten i samlingen 1867-68. Hvad var baggrunden, og hvilke konkrete begivenheder førte til sagens rejsning?

Samarbejde eller sammensværgelse?

Fra omkring århundredeskiftet var man i England begyndt at eksperimentere med en mere effektiv udnyttelse af dampkraften. I 1804 havde Arthur Wolff udviklet en maskine, der arbejdede med højtryksdamp. I 1820 havde Joseph Maudslay videreudviklet dette princip, men det blev firmaet Randolph & Elders i Glasgow, der i 1850'erne blev førende på området.



Efter sin ankomst til Danmark begyndte Wain ligeledes at eksperimentere med dette princip. Efter en studierejse, hvor han bl.a. besøgte Elder's i Glasgow, udtog han et patent på et system til høj- og lavtryksmaskinens anvendelse ombord på skibe. Efter etableringen af Burmeister & Wain intensiverede han udviklingsarbejdet, og den mekaniske virksomhed på Christianshavn blev enerådende i Danmark med hensyn til denne avancerede maritime teknologi.

Indtil 1858 havde marinen købt alle sine dampmaskiner i England. Marinens eget

Den 18/2-1843 fik den holstensk fødte mekaniker Hans Henrik Baumgarten (1806-1875) bevilling til sit maskinværksted på 2. sal i baghuset til Købmagergade 46 i København. Pladsen blev dog hurtigt for trang, og allerede 3 år efter gik han i kompagniskab med den 15 år yngre mekaniker Carl Christian Burmeister. Virksomheden Baumgarten & Burmeister flyttede til Christianshavn og voksede stærkt. (J. Lehmann: Burmeister & Wain gennem hundrede aar). *On February 18th 1843 a mechanic from Holstein called Hans Henrik Baumgarten (1806-1875) was granted a licence for an engineering workshop on the second floor at the rear of the building at Købmagergade 46 in Copenhagen. However, there was very soon too little space for the workshop, and within three years he had formed a company together with Carl Christian Burmeister, a mechanic 15 years his junior. The firm of Baumgarten and Burmeister moved to Christianshavn and grew rapidly. (J. Lehmann: A Hundred Years of Burmeister & Wain).*



værksted var kun beregnet til at udføre reparationer og vedligeholdelsesarbejder, og de indenlandske maskinfabrikker var på dette tidspunkt ikke i stand til at bygge større mobile kraftmaskiner. Den tiltagende private dampskibsfart bidrog imidlertid til, at også andre mekaniske etableringer begyndte at interessere sig for det lukrative marked. For at konsolidere sin position satsede Baumgarten & Burmeister store summer på udviklingsarbejdet samt en forøgelse af værkstedskapaciteten. Tiden var nu moden til at forsøge at tage kampen op med de udenlandske firmaer.

I foråret 1858 indsendte Baumgarten & Burmeister derfor til Marineministeriet et andragende om, at firmaet måtte komme i betragtning ved udførelsen af et par maskiner på 400 hestes kraft samt ved bygningen af nogle jernkanonbåde. Sagen blev oversendt til værftets tekniske ledelse, di-

rektøren for skibsbyggeriet O.F. Suenson og direktøren for maskinvæsenet N.E. Tuxen, som samstemmende udtalte: "Med Hensyn til Forfærdigelsen af et Par Maskiner af 400 H.K, da er det unegtelig af Interesse for Marinen, at de indenlandske Fabrikker sættes istand til at kunne levere Dampmaskiner til Krigsskibene, og deels har Industrien udviklet sig saameget i denne Retning, deels er der kommet saameget Færdighed i Constructionen af Skruemaskiner, at Tidspunktet maa antages at nærme sig, da man med Sikkerhed kan lade saadanne Maskiner forfærdige af indenlandske Fabrikker."²⁰

Den tekniske ledelse foreslog, at Baumgarten & Burmeister kunne komme i betragtning ved den næste større ordre. Den-



ne lejlighed viste sig allerede i løbet af sommeren 1858, hvor firmaet afgav et tilbud på maskinerne til fregatten JYLLAND. Kontrakten om disse maskiner sluttedes den 7. august 1858. Herefter fulgte en række leverancer bl.a. til lineskibet SKIOLD, skruekorvetten DAGMAR, samt FYLLA og DIANA. Det var i kontrakterne til de to sidstnævnte specificeret, at maskineriet skulle udføres: "nøiagtigt efter det af Maskininspecteur Wain opstillede Princip". DAGMAR var således det første dampskib i Danmark, der forsynedes med et maskineri efter høj- og lavtryksprikket, hvis mest indlysende fordele var, at det på grund af de mindre

C.C. Burmeister (1821-1898) blev primus motor i en utrolig ekspansiv udvikling. I 1849 byggedes den første skibsdampmaskine, og på den lejede grund "Engelskmandens Plads" anlagdes et jernskibsværft. Store ordrer fra postvæsenet og marinen førte til et nært samarbejde med William Wain, der i 1865 blev optaget som kompagnon. (J. Lehmann: Burmeister & Wain gennem hundrede aar). *C.C. Burmeister (1821-1898) became the prime mover in an incredible expansion. In 1849 the first ship's steam-engine was built, and an iron shipyard was constructed on the rented property called "Engelskmandens Plads" (Englishman's Square). Substantial order from the Postal Service and the Navy led to a close collaboration with William Wain, who in 1865 was taken into the firm as a partner. (J. Lehmann: A Hundred Years of Burmeister & Wain).*

kedler optog mindre plads, samt at det havde en bedre brændselsøkonomi.

Da man i marinen skulle anskaffe sig maskineri til panserskibet PEDER SKRAM, havde man haft kontakt med en række maskinfabrikanter i England, bl.a. John Penn & Son, Maudslay Sons & Field, Boulton & Watt, Randolph & Elder, Miller & Ravenhill samt Humphry & Co. Flere af disse fremkom med tilbud på arbejdet. Ikke desto mindre blev det igen Baumgarten & Burmeister, som løb af med ordren. Firmaet havde i forvejen sikret sig leverancen af de svære panserplader i samarbejde med to engelske firmaer i Sheffield: John Brown & Co. samt Charles Cammell.

Da man tre år efter igen skulle indkøbe maskiner til nybygning nr. 53, som fik navnet LINDORMEN, foregik det imidlertid ved en egentlig konkurrence eller offentlig licitation. Marineministeriet havde sendt en opfordring til det danske gesandtskab i

London om at skaffe oplysninger om, hvilke fabrikanter den engelske regering plejede at anvende, samt om priser og leveringsbetingelser. Da listen ankom til ministeriet indeholdt den oplysninger om 27 firmaer, men intet om deres priser. I november 1865 sendte man fra ministeriet en opfordring til Burmeister & Wain, Maudslay, Sons & Field, John Penn & Son, Humphry & Co. samt det franske firma Schneider om at fremsende skriftlige tilbud. Omkring årsskiftet var der indkommet tilbud fra alle indbudte.²¹

I februar 1866 afgav værftets tekniske direktør N.E. Tuxen en meget udførlig betænkning, hvis konklusion var, at man burde vælge Burmeister & Wains høj- og lavtryksmaskine. I princippet var det direktøren, der suverænt afgjorde hvilke tilbud, der kunne komme i betragtning, men det var en fast regel, at man konsulterede marinen kompetente tekniske forum, konstruktionskommissionen, i sådanne sager.

Normalt fik denne forelagt alle indkomne tilbud, men i dette tilfælde modtog man i kommissionen kun to, nemlig et på en traditionel dampmaskine og et på en maskine efter høj- og lavtryksprincippet, begge fra Burmeister & Wain. Kommissionen accepterede direktørens konklusion, men ikke uden betænkeligheder. Fem af dens medlemmer fremkom således med en separat udtalelse, hvori det anførtes, at hvis man ønskede at anskaffe en maskine efter høj- og lavtryksprincippet, så burde man indhente et supplerende tilbud fra det førende firma på dette felt, nemlig Randolph & Elder i Glasgow.

Desuden udtalte de, at man var bekendt

med, at det tilbud der var fremkommet fra Burmeister & Wain ikke var det billigste. For eksempel var tilbudet fra det anerkendte engelske firma Maudslay, Sons og Field billigere og konditionerne mere fordelagtige.

Der skimtes her et misforhold mellem hovedparten af kommissionens medlemmer og værftets tekniske direktør N.E. Tuxen samt William Wain. Ministeriet fulgte ikke kommissionens indstilling, som kun var af vejledende karakter. Den 26. juni skrev ministeriet til Burmeister & Wain, at man havde besluttet at optage forhandlinger om en kontrakt, men at der var en række forhold, man ønskede nærmere belyst. Allerede dagen efter fremsendte Burmeister & Wain et revideret tilbud, der på alle punkter tog hensyn til de fremsatte krav. Dette blev forelagt den tekniske direktør, der den 2. juli accepterede tilbudet. Otte dage efter kunne kontrakten underskrives.

Hvordan kunne firmaet reagere så hurtigt, og hvorfra havde man sine oplysninger om interne og fortrolige forhold? Der var kun to muligheder. Enten havde Wain misbrugt sin stilling som medlem af kommissionen, eller også havde Tuxen under hånden informeret Burmeister om sagens mulige udfald. Det er imidlertid vanskeligt ud fra det eksisterende materiale, at afgøre om der var tale om en sammensværgelse mellem Wain og Tuxen. Begge havde en række objektive interesser i at skabe de bedst mulige betingelser for det danske firma. Wains interesser som medejer af firmaet behøver vist ikke yderligere kommentarer. Tuxen havde ved flere lejligheder gjort sig til talsmand for at staten skulle

spille en mere aktiv rolle i forhold til den endnu svagt udviklede danske industri.

Der skulle imidlertid ikke megen ond vilje til at fremmane forestillingen om en sammensværgelse. Flere af konstruktionskommissionens medlemmer følte, at de var ved at miste positionen som værftets førende tekniske organ, og en række af de yngre konstruktionsofficerer var blevet forbigået i forbindelse med Wains forfremmelser. I løbet af 1867 samledes disse kræfter, som havde det tilfælles, at de ønskede Wains afgang fra Orlogsværftet.

Striden i Folketinget

I forbindelse med den ordinære samling 1867-68, hvor finansloven blev behandlet, og hvorunder marinens budget blev debatteret, rejste der sig voldsom kritik af dens dispositioner. Det drejede sig især om marinens og værftets rolle i forbindelse med anskaffelsen af dampmaskiner til flådens skibe. Det blev antydnet, at der i denne sammenhæng var blevet begået en række uregelmæssigheder.

På dette tidspunkt havde William Wain opholdt sig i Danmark i 24 år, og havde været dansk statsborger i mere end 10 år. Desuden havde han med Marineministeriets godkendelse bestredet sine hverv ved Orlogsværftet og Burmeister & Wain i over tre år under skiftende marineministre.

Der tegnede sig hurtigt under den ophevede debat et parti, alle medlemmer af finansudvalget, hvis hovedsynspunkt var: "at Ministeriet var skjødesløs med sine Kontrakters Affattelse, at det uden Hensyn til Prisen og Varenes Godhed, og altsaa til Statens Tarv, skulde bestille sine Maskiner hos

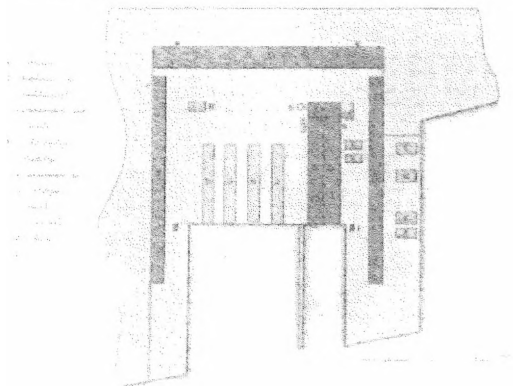
Firmaet Burmeister & Wain, [samt] at Værftet skulde see igjennem Fingre med dette Firmas Leverancer."²²

De medlemmer som med størst kraft fremførte kritikken var C. St. A. Bille, Lars Dinesen, Geert H. Winther og B. Christensen, alle repræsentanter for Det nationale Venstre. Som forsvarer for marinen og Wain optrådte den nationalliberale Alfred Hage samt J.C. Tuxen og G.P. Schønheyder. De to sidstnævnte var begge søofficerer og ansatte ved værftet.²³

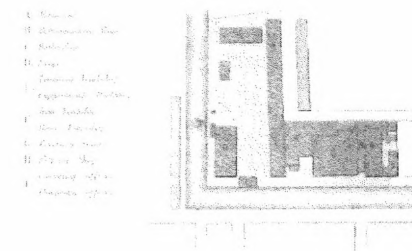
I begyndelsen holdt man sig loyalt til dagsordenen, men hurtigt udviklede det sig til en debat om marinens introduktion af de nye dampmaskiner, som var baseret på høj- og lavtrykssystemet.

Dinesen førte ordet, og hans hovedindvending var i første omgang, at man fra marinens side havde tilsidesat tilbud fra en række førende engelske firmaer til fordel for Burmeister & Wain. Han var desuden af den opfattelse, at de kontrakter, der var indgået med det danske firma, havde været yderst fordelagtig for fabrikanterne. Man havde således tilsidesat marinens og hermed statens interesser.

Som marineminister sad den nyvalgte O. F. Suenson. Stik imod forventning forholdt han sig afventende. Hans indlæg under debatten var vævende og tog i princippet ikke stilling til substansen i kritikken. Anderledes forholdt det sig med de øvrige indlæg, som var særdeles skarpe og afslørede, at man var særdeles godt informeret. Både med hensyn til kontrakternes specifikke indhold, priser på indkøbte maskiner samt forholdet mellem disse maskiners nominelle og indicerede hestekræfter.²⁴



Skibsbyggeriet krævede mere plads, og for at finansiere nyanlægget på Refshaleøen dannedes aktieselskabet Burmeister & Wain den 1/1-1872. William Wains dobbeltstilling fra 1865 som medejer af et privat værft og underdirektør på Orlogsværftet var omstridt i sømilitære kredse, og en folketingsdebat førte i 1868 til hans udtræden af marinen. Allerede to år senere ansattes han dog igen som teknisk konsulent. (A/S Burmeister & Wain. Maskin- og Skibsbyggeri 1872-1922).



Shipbuilding demanded more space, and in order to finance the new yard on Refshaleøen the limited company called Burmeister & Wain was formed on January 1st 1872. William Wain's double position from 1865 onwards as joint-owner of a private shipyard and assistant director at the Naval Dockyard aroused great controversy in Naval circles, and a debate in the Danish parliament led to his resignation from the Navy in 1868. However, a mere two years later he was reappointed as technical consultant to the Navy. (A/S Burmeister & Wain. Engine- and Shipbuilding Company 1872-1922).

Efter et længere indlæg fra Dinesen bad Hage om ordet. Han havde svært ved at skjule sin irritation over den vending, debatten havde taget. Direkte henvendt til Dinesen anførte han: "men jeg beder det ærede Medlem lægge Mærke til, at hans Udtalelser faae Udseende af at være et Angreb paa visse Fabrikanter, medens de jo i Virkeligheden ere et Angreb paa Ministeriet – ikke paa den nuværende ærede Minister, men paa hans Forgænger - og jeg er derved kommen til at tænke paa, om det ikke i en Sag af denne Natur, hvor der er saa mange Tal og saa meget Højtryk og Lavtryk, saamegen nominel og indiceret Hestekraft, at det næsten vil være umuligt at forhandle den til nogen stor Nytte, vilde være rigtigt, at Thinget nedsatte en Commission, for ganske alvorligt at undersøge disse Sager".²⁵

Hage havde på dette tidspunkt gennemskuet kritikernes egentlige formål, og hans forslag om nedsættelse af en undersøgelseskommission var et forsøg på at lægge en midlertidig dæmper på intrigemagerne. Det fremgik desuden, at han ikke havde megen respekt for Dinesens tekniske kundskaber, samt at han fandt angrebene, hvori der optrådte en række unavngivne personer, for tarvelige. Hage afsluttede sit indlæg med at lade bomben springe: "Der er jo en Mand i Spidsen for dette Maskinvæsen, det er – lad os kun tale reent ud – Wain. Han er gaaet i Compagni med Firmaet Burmeister; han har, saavidt jeg veed, i sin Tid underrettet Ministeriet derom, og Ministeriet fandt, at det, tiltrods for denne Omstændighed, var rigtigt, at han forblev i sin Post paa Værftet. Jeg antager, at man

ikke har kunnet undvære ham, og jeg antager endvidere, efter hvad jeg kjender til ham, at han vilde tjene langt bedre, om han opgav sin Stilling derude".²⁶

Hage var også godt informeret og pegede på et andet yderst centralt forhold, nemlig, at der på Holmen blandt de ledende officerer var en udtalt uvilje mod den fremmede civilist. Med udsøgt ironi fortsatte han: "Det veed jeg forresten, at vi ere sikke paa, at der ikke blandt Marinens Officerer findes enten Avindsyge eller Egennytte eller nogen af det Slags Lidenskaber"; "Men der er Andre, som ikke synes om det virkelig betydelige Geni, som er udviklet hos denne Mand, om hvem jeg tør sige, at han har sparet os mange Penge og været os til stor Nytte." Med et billede hentet fra et mørkt kapitel i Danmarkshistorien foregreb Hage sagens udfald: "Jeg vil haabe, at det ikke skal gaae ham paa den Maade, som Frederik den 2den har sagt, at det er gaaet andre gode danske Hoveder, idet man pleiede at hugge dem af."²⁷

I mangel af respons fra ministeren tog Schönheyder ordet. Man fornemmer hans ubehag ved situationen, idet han erklærer sig enig med Hage. Der burde nedsættes en kommission, som kunne undersøge sagen til bunds: "da den i lang Tid har givet Anledning til megen uhyggelig Tale og personlige Angreb og det Slags Ting."²⁸ Schönheyder var for øvrigt af den opfattelse, at det ikke var Tingets opgave at diskutere de interne forhold på Holmen. Man havde på værftet været igennem en yderst vanskelig omstillingsproces. Man havde måttet bygge nye værksteder og anskaffe nye maskiner, og frem for alt havde man måttet

oplære håndværkerkorpset til et arbejde, som de ikke havde forudsætningerne til, nemlig jernskibsbyggeriet.

Hans argumenter havde ingen virkning. Kritikerne satte tværtimod anden del af deres angreb ind. Bille gik på talerstolen, og i et langt og detaljeret indlæg leverede han en lammende kritik af marinens dispositioner og den tekniske inkompetence på værftet. Som et eksempel på denne fremhævede han et uheld, som var indtruffet i forbindelse med afprøvningen af maskineriet om bord på PEDER SKRAM i 1866. Et maskineri som var konstrueret af William Wain, og som Burmeister & Wain havde leveret.

I henhold til kontrakten skulle maskineriet leveres med en nominel kraft på 600 hk. Da man under en prøvetur på Øresund pressede maskineriet til at yde langt over det tredobbelte, nemlig 2014 indicerede hestekræfter sprang kedlen. Wain var som marinens tekniske underdirektør med ombord. Sagen fik et retsligt efterspil, hvor ansvaret blev forsøgt placeret, dog uden konsekvenser for Wain.

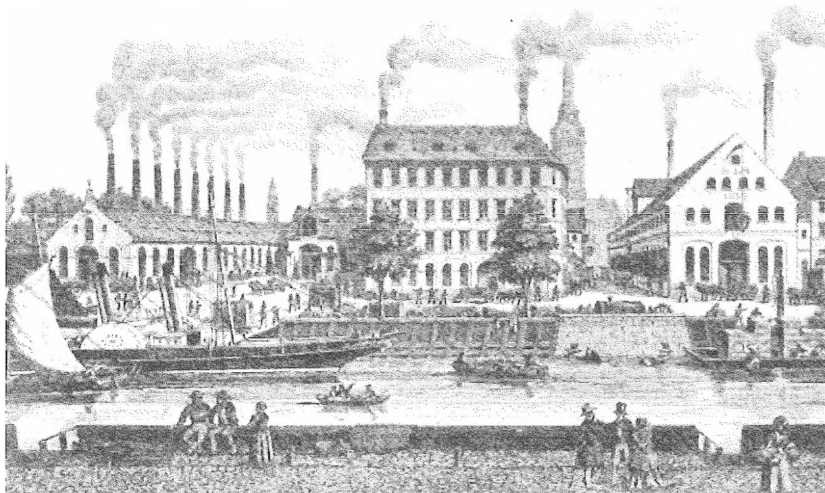
Nu benyttede Bille lejligheden til igen at bringe denne sag frem, hvorved han i princippet anfægtede rettens afgørelse, og mere end antydede at Wain havde et medansvar for ulykken. Han havde udført tegningerne til maskineriet, og han havde samtidigt som fabrikant en klar interesse i at maskinerne leverede den højst mulige kraft!

Det var nu klart for alle i Folketinget, at det var Wains dobbeltstilling man var ude efter, hvilket understregedes af Billes udtalelse: "Der er neppe Nogen i eller udenfor Finansudvalget, uden at de med største Glæde see saadanne Anstalter opstaae her i

Landet som den store Maskinfabrik, der gjentagene Gange har været nævnt her idag. Det er en Fordeel og en Ære for Landet, at en saadan Fabrik kommer op, og Alt, hvad der indenfor de rette Grændser kan gøres for at understøtte den, bør gøres, og Rigsdagen vilde vistnok være den Sidste til at optræde dadlende eller kritiserende, naar Regjeringen gjorde, hvad der stod i dens Magt, for at tilvende den indenlandske Industri den Fordeel, der hidtil er gaaet til Udlandet."²⁹

Bille havde altså al mulig sympati for de initiativer, der var gjort for at støtte de indenlandske firmaer. Det var der gode grunde til, både industripolitiske og strategiske. Det afgørende var imidlertid, om den omtalte fabrik var i stand til at levere sådanne maskiner som staten kunne være tjent med, og på sådanne vilkår at staten kunne have en klar fordel ved at vælge disse frem for udenlandske. Bille mente således ikke, at man kunne bebrejde Burmeister & Wain noget. Fabrikken var i bund og grund fortræffelig, blot måtte man erkende, at den led af samme svaghed som alle andre fabrikker i verden, nemlig den at den gerne vil tjene penge.

Bille fremhævede desuden, at man hos de besluttende instanser ikke havde den fornødne tekniske kompetence til at vurdere de ofte komplicerede kontrakter og deres mange tekniske specifikationer. Det var således hans opfattelse, at den kontrakt som var forhandlet igennem med Burmeister & Wain var et sandt misfoster: "men saa hedder det videre i Contracten, at naar der opstaaer Uenighed, saa er det Marinens Bestyrelse paa Værftet, som i denne henseen-



de skal afgive sin kjendelse, og saa skal den være bindende. Men hvem sidder i Værf-tets Bestyrelse, og hvem er dennes Techniske Consulent? Det er Fabrikanten. Altsaa forsaa vidt komme Statens Contract til at lyde paa, at naar Fabrikanten kommer i Strid med Fabrikanten, skal Fabrikanten afgjøre trætten. Dette er ikke fordeelagtig.”³⁰

Bille havde nu sat dagsordenen, hvilket tvang Tuxen til at tage ordet. I et ikke særligt elegant indlæg forsøgte han at gyde olie på de oprørte vande og formå O.F. Suenson til at gå på talerstolen: “at jeg maatte henstille til Ministeren, ikke at tage altfor meget Hensyn til, hvad der blev sagt udenfor denne Sal og her i Salen af mig og andre halvstuderede Røvere.”³¹ Tuxen var aldeles ingen halvstuderet røver, og som søofficer og tekniker vidste han bedre end nogen, hvad der var sagens kerne. Hans indlæg måtte derfor fortolkes som et an-greb på salens øvrige medlemmer.

Baumgarten & Burmeisters industrielle anlæg på Christianshavn ca. 1860. Fra støberiet samt maskin-værkstedet vælter røgen op af de mange skorstene på et tidspunkt hvor forurening var et ukendt begreb. Røgen var tværtimod et tegn på fremskridt og virke-lyst. På pladserne mellem værkstederne ses et mylder af arbejdere og transportvogne samt maskindele og støbegods. I kanalen ses et hjuldampskib som er ved at få udskiftet sine kedler. (Reklamekort fra Baumgarten & Burmeister 1860, bagsiden. Her taget fra J. Lehmann: Burmeister & Wain gennem hundrede Aar, København 1943, p.61). *Baumgarten & Burmeister's industrial plant on Christianshavn around 1860. Smoke can be seen pouring out of the many chimneys on the foundry as well as the engineering shop at a time when pollution was an unknown concept. Quite the reverse, smoke was considered a sign of progress and activity. In the open spaces between the workshops there is a swarm of workers and transport wagons as well as pieces of machinery and castings. A paddle steamer can be seen in the canal having one of its boilers replaced. (The back of an advertising card from Baumgarten & Burmeister, 1860. From J. Lehmann: A Hundred Years of Burmeister & Wain, Copenhagen 1943, p.61).*

J.F.M. Ernst følte sig øjensynligt truffet, idet han elegant returnerede Schönheyders pointe: "Opmærksomheden [henledes] paa det meget Ønskelige, der vilde være i, at der gives ikke een eller nogle enkelte, men flere af Søetatens Officerer Anledning til at lægge sig ganske alvorligt efter Maskinvæsenet, baade theoretisk og praktisk, ligesom maaske ogsaa at give Adskillige af Marinens Maskinmestre Anledning til ikke blot, som de gjøre det, praktisk, men ogsaa theoretisk at lægge sig efter deres Fag, saa at man ikke i Fremtiden skal komme i Forlegenhed i den Retning." Eller med andre ord Orlogsværftets ledende konstruktionsofficerer havde forpasset deres chance, og var således selv skyld i det pinlige faktum, at englænderne havde sat sig på en række tekniske poster.

Ordføreren for finansudvalget C.E. Fenger var i sit indlæg i princippet enig med Ernst, men det var samtidigt hans opfattelse, at når man nu ikke havde formået at følge med i det teknologiske kapløb, og derfor havde måttet skyde en genvej ved at overføre både viden og teknik fra udlandet, så måtte man også acceptere, at utraditionelle metoder i en overgangsfase blev taget i anvendelse. Til de teknisk krævende stillinger på værftet: "behøves Mænd, som ikke alene have det Studium, de Kundskaber, den Dygtighed og den Arbeidsevne, der hører til for i Almindelighed at bestyre saadanne Forretninger, men som tillige ere særligt begavede af Naturen og udrustede med et Snille, som kun findes hos de færreste Mennesker. Derfor siger jeg, at man ved sadanne Leiligheder, hvor det gjælder om at bryde en ny Bane, bør springe Reg-

lerne over, og at Ministeriet har gjort vel i at springe denne Regel over, naar det forholder sig saaledes, som det er blevet sagt og ikke modsagt af Nogen, at det netop er derved, det er lykkedes at gennemføre, hvad der er gennemført, saa taaleligt som det er skeet."³²

Fenger forsøgte på denne måde at forlige de stridende parter. Debatten var på dette tidspunkt flere gange blevet afbrudt af tilråb fra tilhørerlogen, og formanden ønskede den bragt til afslutning. Men Bille var ikke til sinds at lade ordføreren få det sidste ord i sagen. Han fortsatte med ufortrøden kraft sit angreb på Wain: "Endelig er der, mine Herrer, det sidste og maaske væsentligste Ankepunkt, vi have at fremsætte mod Marinebestyrelsen, og det gjælder den store Mangel paa Forsynlighed og Forudseenhed, hvormed man nu gennem en Række af snart 25 Aar har ladet Hr. Wain blive "uundværlig". Det er nu, hvis jeg ikke tager fejl, snart 24 Aar siden, at denne Mand kom herind i Landet som en simpel og jævn Arbejder, for derpaa gradviis at arbejde sig op til den store og indflydelsesrige Stilling, han senere har beklædt, alene ved Hjælp af sin Dygtighed og vistnok ofte mod en Modstand, der altid i en saa lille Søetat som vor vil være stærk mod ethvert fremmed, og da navnlig et civilt Element."³³

Langt om længe nåede Bille frem til konklusionen og formålet med de mange taktiske manøvrer: "Jeg har forrige Gang stillet Alternativet, og jeg troer ikke, at det er forandret. Enten Staten eller det private Firma maa heelt have denne uundværlige Mand. Enten maa Staten beholde ham paa de Betingelser, han selv mener at kunne

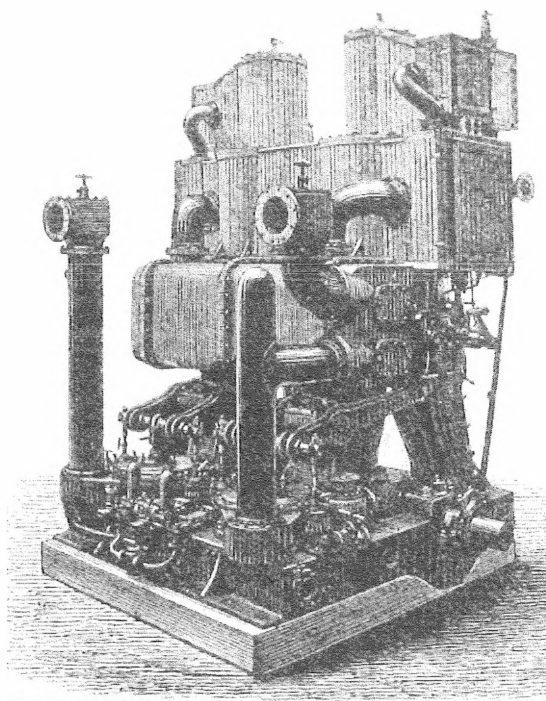
gaa ind paa - Betingelser, der vistnok ville blive større end dem, vi ellers tænke os Embedsmænd stillede under og i saa Fald, naar Staten beholder ham, maa Følgen blive, at der indtræder et andet Forhold til den private Fabrik end nu;”³⁴ Debattens resultat fremgår af A.F. Krigers dagbogsnotater, hvor han under den 28. maj 1868 skriver: “Nu er Marineministeren færdig med sine Personal-Overvejelser /.../ Suenson lader Wain gaae, hvilket han næppe skulde have gjort, i alt fald ikke paa saa hensynløs en Maade.”³⁵

Mål og midler

Afskedigelsen af Wain fra Orlogsværftet blev kulminationen på en længere tids strid i marinen og en parallel offentlig debat, hvor eksperters diskussion af en ny teknologi, og principielle synspunkter på forholdet mellem offentlig og privat, og personlige relationer indgik i en eksplosiv blanding.

Forud for debatten i Folketinget var der som omtalt blevet ført en heftig polemik i dagspressen om marinens dispositioner og Wains dobbeltstilling. En debat som C.St.A. Bille velvilligt havde stillet spalteplads til rådighed for i sit organ “Dagbladet”. Side-løbende med denne blev der udgivet en række smædeskrifter, hvoraf flere var anonyme.³⁶ Et af disse var angiveligt skrevet af den engelske maskinmester ved marinen, William Major, som i stærke vendinger vendte sig mod høj- og lavtryksprincippet og hermed indirekte mod Wain.

Der var altså indenfor marinen en gruppe, som brændende ønskede Wains afsked, en gruppe som bestod af: “indflydelsesrige,



Burmeister & Wains høj- og lavtryksmaskine ca. 1865. Firmaet blev hurtigt førende inden for denne maritime teknologi hvis fordele var indlysende: -et mere kompakt maskineri, mindre kulforbrug samt en forhøjet ydeevne. (I.C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage, København 1919, p.237). *Burmeister & Wain's high- and low-pressure engine about 1865. The firm soon became the leader in this area of marine technology, whose advantages were obvious: more compact machinery, smaller coal consumption, plus higher performance. (I.C. Weber: From the Days of the Paddle Steamers, Copenhagen 1919, p.237).*

men i Maskinteknik mindre kyndige Medlærner af de Kommissioner, som blev nedsat til Prøve af Marinens Skibe.”³⁷ I realiteten stak konflikten dybere, og havde sine rødder i det ydmygende nederlag i 1807. Wain var ikke blot civilist. For især de ældre officerer personificerede Wain det forhadte England, og gennem sin lynkarriere havde han blandt de yngre officerer skabt sig en række fjender.

Konflikten blev yderligere skærpet på grund af de interne stridigheder mellem O.F. Suenson og N.E. Tuxen. Marineministeriet havde i første omgang valgt at dele ledelsen på værftet mellem de to begavede teknikere.

Men under én af Suensons rejser til England i 1864 var Tuxen blevet udnævnt til direktør for alle de tekniske grene, herunder skibsbyggeriet. Hermed havde marinens ledelse båret yderligere ved til bålet. Begge var i kraft af deres embeder selvskrevne medlemmer af konstruktionskommissionen, hvor også Wain havde sæde, og det var her konflikten tog sit udgangspunkt.

Suenson havde sammen med flere andre medlemmer gjort sig til fortalere for at marinen skulle anskaffe sine dampmaskiner i England, medens Tuxen og Wain ønskede at ordrerne skulle gå til den indenlandske maskinindustri, hvilket i realiteten betød til Burmeister & Wain.

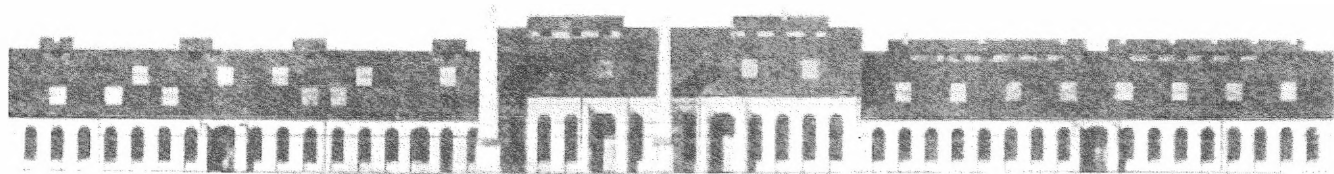
Det blev som allerede omtalt Tuxen og Wain, der i 1867 løb af med sejren, idet Marineministeriet sanktionerede købet af maskineriet hos det danske firma. Endnu en gang havde Suenson måtte indkassere et sviende nederlag. Der var nu kun én mulighed tilbage for Wains modstandere. Man

måtte flytte kampen ud i den civile offentlighed, og i den forbindelse blev utraditionelle metoder taget i brug. Fortrolige informationer blev lækket til pressen, og dele af officerskorpset blandede sig med stærkt personlige indlæg. I denne sammenhæng skal William Majors bidrag ses, og det er sandsynligt, at han er blevet brugt i sagens tjeneste.

Med O.F. Suensons udnævnelse til marineminister i den svagt ledede regering Friis, åbnedes muligheden for også at rejse sagen i Folketinget. Under debatten bemærkede flere af politikerne Suensons påfaldende passivitet, eller som det bl.a. blev formuleret: “Det synes næsten som om den nuværende Ministers Optræden i denne Sag er beregnet paa, ikke at give Angriberne ret og ikke at forsvare og rense de Angrebne.”³⁸ Der var altså en årsag til Suensons passivitet. Ved at fremtvinge Wains afgang kunne han samtidigt ramme sin konkurrent Tuxen.

Kort tid efter Wains afskedigelse, da man igen stod for at skulle anskaffe maskiner til et af flådens skibe, gennemtrufede Suenson, at de blev indkøbt fra England, og det på trods af, at repræsentanter for arbejderne på Burmeister & Wain afleverede over 600 protestunderskrifter i ministeriet.

Marinens indsats for så hurtigt som muligt igen at blive teknologiførende havde været en succes, men den valgte strategi med overførsel af både teknologi og personer fra udlandet, havde skabt en uhensigtsmæssig splittelse indenfor marinens egne rækker. William Wain havde under sagen forholdt sig neutral og det skulle vise sig at være en klog disposition.



Afslutning

Samarbejdet mellem Orlogsværftet og Burmeister & Wain blev nedkølet, i det mindste for en tid. William Wain kunne nu helleg sig arbejdet med sin private virksomhed. Konjunkturerne på det internationale marked var yderst gunstige, og fra både det ind- og udenlandske marked indløb en række store ordrer.

Burmeister havde altså satset rigtigt, da han overtalte Wain til at indtræde som medejer. Marinen derimod havde håndteret sagen på en yderst klodset måde, og man måtte da også sande, at man ikke kunne undvære den begavede tekniker. I 1870 blev Wain genansat som teknisk konsulent ved Orlogsværftet på yderst favorable vilkår.

Burmeister & Wains fortsatte ekspansion og omstrukturering stillede krav om yderligere kapital, og på initiativ fra den indflydelsesrige C.F. Tietgen overgik firmaet i 1872 til aktieselskabsformen. Det blev nu muligt at realisere planerne om at anlægge et skibsværft på Refshaleøen. I 1874 kunne man indvie det imponerende anlæg med en dobbeltafløbning, som blev overværet af en række notabiliteter. Nu var man ble-

Grovsmedien på Frederiksholm som William Wain var med til at indrette og hvortil en række maskiner indkøbtes i England. Den smukke bygning blev tegnet af F. Meldahl i 1861. Den kom som type til at danne skole og da William Wain skulle indrette et lignende værksted for Burmeister & Wain brugte han den som forbillede. (Tegning i forsvarrets bygningstjeneste, udsnit). *The smithy at Frederiksholm, which William Wain helped to fit out and which used a number of machines bought in England. This splendid building was designed by F. Meldahl in 1861. The design found many imitators, and when William Wain was given the task of fitting out a similar workshop for Burmeister & Wain he used this as a model. (Section of a drawing in the Danish Defence Construction Service).*

vet nabo til det statslige værft på Nyholm. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri A/S var med en medarbejderstab på over 1100 landets største privatejede virksomhed.

Den 1. maj 1882 døde etatsråd William Wain, og hermed mistede Danmark en af de personer, som havde ydet størst indflydelse på den tekniske udvikling i landet i en yderst vanskelig fase. Han havde nu fået

fuld oprejsning. Begravelsen foregik i Holmens Kirke og den "simple og jævne arbejder" fra Bolton fik på sit epitafium følgende eftermæle:

En fremmed svend, kun rig paa mod og snille
for hvem arbeidet selv var glædens kilde
oprunden i det smaa og af det jevne
til storhed voxet frem af egen evne

En øm og kjærlig søn mod fædrejorden
en tjener tro som guld mod Danmark vorden
en fodfast styrer af sin arbeidsskare
dens broder huld i nød dens vagt mod fare

Saadan var han hvis støv i graven gjemmes
som savnes paa sin plads og sent vil glemmes
hans snilles værk gav tusind snekker vinge
hans navn blandt vore bedste mænd skal klinge

Kilder

Rigsarkivet

Søetatens Arkiv

Konstruktionskommissionens forhandlingsprotokoller.

Fol. Reg. 154B: Rejserapporter og tilhørende oplysninger 1843-1885.

Fol. Reg. 154B: En kasse med opfindelser af William Wain.

Fol. Reg. 154B: Byggekontrakter for årene 1860-1915. Indkomne tilbud fra diverse udenlandske virksomheder.

Generalpostdirektionen

Fol. Reg. 164: Dampskibs- og udenrigsjournal 1844-48.

Litteratur

Hans Chr. Bjerg og John Erichsen: Danske Orlogsskibe 1690-1860. Konstruktion og dekoration, Kbh. 1980.
Hans Chr. Bjerg (red.): Flåde og teknik 1739-1989. Søværnets tekniske tjeneste 250 år, Søværnets Materielkommando 1989.

Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1692-1942, Kbh. 1942.

G.H.R. Zachariae og T.A. Topsøe-Jensen: Orlogsværftets Historie. Særtryk af "Før og Nu", Kbh. 1924.

Kaj Lund: Damp Kl. 5. Søværnets Maskinvæsen 1834-1959, Kbh. 1959.

J.H. Schultz: Den Danske Marine 1814-1848. Bd. I-II, Kbh. 1930-32.

I.C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage. Et bidrag til det Danske Koffardidampskibs Historie, Kbh. 1919.

Johannes Lehmann: Burmeister & Wain gennem Hundrede Aar, Kbh. 1943.

C. Nyrop: Maskin- og Jernskibsbyggeriet paa Christianshavn samt dets Ledende Mænd. Et Industribillede, Kbh. 1870.

Det Kongelige Bibliotek

Håndskriftssamlingen: N.E. Tuxens breve til Bertha Tuxen 1843-1845.

Håndskriftssamlingen: Camillus Nyrops samlinger,

Folketingets bibliotek og arkiv

Finansudvalget: Akter 1867-68.

Finansudvalget: Akter vedrørende maskinerne til PE-
DER SKRAM samt nybygning nr. 53.

Noter:

- ¹ Først fra 1843 kunne man ved Søkadetakademiet tilbyde undervisning i naturlære (fysik) og maskinlære (dampmaskinen).
- ² Rigsarkivet. Søetatens Arkiv. Konstruktionskommissionens forhandlingsprotokoller nr. 73-1841, s. 28ff. Herefter RA. SA. KKs. forh. prot.
- ³ J.H. Schultz: Den Danske Marine 1814-1848, København 1930, bd. 1, s. 243ff.
- ⁴ For god ordens skyld skal det omtales at M.F. von Würden i 1828 på sine værksteder i Frederiksværk fremstillede en dampmaskine på 20 hk. Om den tidligste dampmaskinfabrikation i Danmark se Helge Kragh (red.): I røg og damp. Dampmaskinens indførelse i Danmark 1760-1840, København 1992.
- ⁵ Se anf. arb. af J.H. Schultz, s. 254f.
- ⁶ Det Kongelige Bibliotek. Håndskriftsafdelingen. Ny Kongelig Samling 2339-3, 2: N.E. Tuxen til Bertha Tuxen, fra den 13.10.1843 til 20.06.1845. Herefter KB.NKS. Tuxen. Tuxen førte ingen dagbog under sit lange ophold, men skrev over 50 breve til sin hustru i København.
- ⁷ KB.NKS. Tuxen.
- ⁸ RA.SA. Fol. Reg. 154B: "Rejserapporter og tilhørende oplysninger 1843-1885", heri: "Rapporter fra Pr: Lieutn: N.E. Tuxens Udenlandsreise i Aarene 1843-45". Herefter RA. Tuxen.
- ⁹ KB. NKS. Tuxen.
- ¹⁰ Sv. Cedergreen Bech (red.): Dansk Biografisk Leksikon, 3 udg., bd. 15, København 1984, s. 231f samt KB. NKS. 2002-2, læg 62: Camillus Nyrops Samlinger. Lægget omfatter oplysninger indsamlede af Nyrop i forbindelse med hans arbejde med den danske industris historie, især vedr. Burmeister & Wain. Heri findes et manuskript, formentlig skrevet af Baumgarten i 1870, som omhandler Wains barn- og ungdom i England.
- ¹¹ RA. Generalpostdirektionen. Fol. Reg. 164: Dampskibs- og Udenrigsjournal 1844-48. Heri findes bl.a. Wains kontrakter med etaten og diverse korrespondancer med Admiralitetet.
- ¹² Kaj Lund: Damp kl. 5. Søværnets Maskinvæsen 1834-1959, København 1959, s. 35ff.
- ¹³ Wain var ikke den eneste englænder på Holmen. Da man i 1851 oprettede et maskinkorps var det domineret af hans landsmænd. Som 1. maskinmestre var ansat S. Steel, S. Hickins og D. Nelson. Korpsset blev i 1858 forøget med William Major og to år senere med John Blair.
- ¹⁴ RA. Indfødsret 24.02.1858, løbnummer 32, englænderen William Wain.
- ¹⁵ C. Nyrop: Maskin- og Jernskibsbyggeriet paa Christianshavn samt dets Ledende Mænd. Et Industribillede, København 1870, s. 49.
- ¹⁶ I 1808 oprettedes det såkaldte "Institut for Metalarbejdere" Her uddannede man forskellige håndværkere, men det var hovedsageligt i drejning, gravering og tegning. I 1829 oprettedes Den Polytekniske Læreranstalt, men kandidaterne herfra var "teoretikere" og ikke "praktikere". C.C. Burmeister var forøvrigt i en årrække leder af anstaltens værksteder.
- ¹⁷ RA.SA. Fol. Reg. 154B: "En kasse med opfindelser af William Wain". I Tidsskrift for Søværnen 1857 blev et af hans patenter beskrevet. N.E. Tuxen: Den Wain'ske Patent Drivskrue, s. 190ff.
- ¹⁸ Alene i perioden fra 1854 til 1866 havde Baumgarten & Burmeister leveret dampmaskiner til marinen med en total ydeevne på 2660 hk, til en samlet pris af 1.850.000 Rdl. Se anf. arb. af C. Nyrop, s. 49f.
- ¹⁹ KB. Småtryksafd. 34,3-234. EN. Ritzau (udg.): St.: Joh.: Zorobabel og Frederik til det kronede Haab. Dens Historie og medlemsfortegnelse fra de ældste Tider indtil 31. decbr: 1881. Trykt som Manuskript. København 1882. Heraf fremgår det at også H. C.C. Burmeister var medlem.
- ²⁰ Her refereret fra N. Jacobsen: Rigsdags-Sessionen 1867-68. Tidsskrift for Søværnen, Ny Række, 3die Bind, København 1868, s. 297 ff.
- ²¹ RA.SA. Fol. Reg. 154B: Byggekontrakter for Aarene 1860-1915. Indkomne tilbud fra diverse udenlandske virksomheder. Folketingets Bibliotek og arkiv, C 415.45-3: "Aktstykker vedrørende maskinerne til Peder Skram og nybygning nr. 53."
- ²² I forbindelse med debatten var der blevet omdelt et anonymt skrift, den såkaldte "Røde Bog", hvori kritikken mod marinen var samlet: "Bidrag til belysning af Folkethingets anden behandling af Mari-

nens Budget". Folketinget Bibliotek og Arkiv. Finansudvalget. Akter 1867-68, Kasse nr. 61, F.4. 67-68. Her citeret fra forordet som er skrevet af A. Hage.

²³ Johan Cornelius Tuxen var en yngre broder til N.E. Tuxen.

²⁴ I princippet er den nominelle ydelse den som man kan beregne sig frem til på tegnebordet altså et udtryk for en maskines størrelse. Den indicerede er den som maskineriet yder under gang eller et udtryk for det mekaniske arbejde, der udrettes af dampen i cylinderen.

²⁵ Rigsdagstidende. Forhandlinger paa Folkethinget. Ordentlig Samling 1867-68. Bd. 1-2, København 1867-68, sp. 2371.

²⁶ S.st., sp. 2380.

²⁷ S.st., sp. 2380.

²⁸ S.st., sp. 2382.

²⁹ S.st., sp. 2390.

³⁰ S.st., sp. 2400.

³¹ S.st., sp. 2424.

³² S.st., sp. 2484.

³³ S.st., sp. 3912.

³⁴ S.st., sp. 3914.

³⁵ E. Koppel, Aa. Friis og P. Munch (udg.): Andreas Frederik Kriegers dagbøger 1848-1880, bd. IV, Kjøbenhavn 1921.

³⁶ Burmeister søgte at støtte sin kompagnon gennem sine forbindelser til Carl Ploug, der var redaktør af det kontroversielle oppositionsorgan "Fædrelandet".

³⁷ Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet 1692-1942, København 1942, s. 115.

³⁸ Den "Røde Bog", s. 29. Se note 21.

State-owned or Private? – The Relations Between the Danish Naval Dockyard and Burmeister & Wain 1843-1882

Summary

By the end of the 19th century the warships being built at Holmen, the Danish Naval Dockyard, had reached international standard. The royal shipyard in Copenhagen was now on a par with the most advanced shipyards in Europe, and had for some time constituted the technological centre of the double monarchy (Denmark-Norway).

In the summer of 1807 a superior British naval force had forced the Danes to accept a humiliating capitulation after a terror bombardment of Copenhagen. When the British left Danish waters in the autumn they took with them not only the entire Danish-Norwegian fleet, but also hundreds of transport vessels heavily laden with material and equipment from the Navy's storerooms. In Copenhagen the dockyard had been left in ruins: the slipways, the workshops and the storerooms were all laid waste.

Thus Denmark had not only lost the war against Britain, but also lost out in the maritime technological race. At the same time these fateful events

marked the beginning of some of the most notable changes in maritime history, i.e. the transition from sail to steam, from wood to iron technology, and from paddle wheel to screw propeller.

Denmark now had only one possible way to make up lost ground, and that was to gain access to the new technology. In order to do so three strategies were employed: firstly, spies were sent out to the foreign industrial centres and naval shipyards; secondly, the Danish authorities tried to persuade geniuses in the field of mechanics to come to Denmark; and finally agreements on industrial collaboration were entered into with a number of leading engineering firms. In the period 1820-1880 a horde of Danish naval officers were sent abroad. England and Scotland in particular were the targets for these furtive activities, which often took the form of industrial espionage. In the 1840's the naval authorities in Denmark were still very hesitant as regards steam power. Should they continue to buy abroad or

should they try and start their own production? The result of these deliberations was that they began to build the ships themselves, but until 1858 they still had to buy the machinery in England. In this period the firm of Maudslay, Sons & Field was by far the largest supplier to the Royal Danish Navy.

In 1843, however, the young naval officer N.E. Tuxen had been sent to England to gather information on steam engines and shipbuilding. Tuxen's voyage took him to Manchester, Birmingham and Liverpool as well as to Glasgow and Belfast. In London he succeeded in gaining access to a number of the leading firms such as Miller & Ravenhill, Maudslay, Sons & Field, John Penn & Son and Braithwaith & Miller. In London Tuxen was introduced to a young mechanic from Bolton called William Wain, and Tuxen succeeded in persuading him to travel to Denmark and place his knowledge at the service of the Danish state.

Within a very few years Wain advanced to technical assistant direktor of the Naval Dockyard, where he became the driving force behind the establishment of a new engineering workshop, a modern smithy and an armour-plating workshop. In 1865 he entered the leading Danish engineering firm of Burmeister and Baumgarten as part-owner. Wain's unfortunate double position as a state official and as joint owner of Burmeister and Wain, which after 1858 was one of the main suppliers of steam engines

to the navy, led to a heated public debate. In 1868 the matter was raised in the Danish parliament, the Rigsdag, and subsequently Wain was dismissed from the Naval Dockyard. However, in actual fact the conflict was deeper-rooted, stemming from the humiliating defeat in 1807. To the older naval officers Wain was the personification of the Britain they hated, while the younger officers felt slighted by the rapid promotion of this civilian.

Despite these setbacks William Wain continued as joint owner of the private company which became, under his leadership, the largest in the country, and very soon the Naval authorities realized that Wain's expertise was indispensable, so he was reinstated in the Navy as technical consultant.

In the 1880's the dockyard was again on a par with those of other maritime countries which Denmark usually compared itself with. In the difficult reconstruction phase William Wain had made an invaluable contribution to the dockyard, just as he ended up playing an important part in the general maritime technological development in Denmark. William Wain died in 1882 bearing the title of Councillor of State, and he is buried in Holmens Church in Copenhagen.

The article is based on research at the National Archives in Copenhagen, a source of quite exceptional material which also sheds light on significant aspects of industrial activity in England and Scotland.

Knud Chr. Schmidt:

Lystsejlads for motor og for sejl i 1916

Fra bygningskonstruktør Gorm Schmidt har vi lånt den følgende beretning, som er skrevet af hans far, Knud Chr. Schmidt. Den giver en charmerende skildring af to lystsejladser fra Fredericia, hvor fortællerens far var havnefoged.

Forord af forfatteren

Jeg er som Kystartillerist kommen til Saltholm, er Maskinist ved Anlægger her. Stedet, hvor jeg er, hedder Barakkebatteryet.

Vi er om Bord på Motorbaaden EKS-PRES, ud af Tykningen dukker Saltholm frem, en ganske lav Strimmel Land med kun 3-4 høje Punkter. Vi kommer i Land paa Molen og gaar saa op til Bb., mit fremtidige Hjem. Nu er vi hen i Januar, og Vinteren har taget fat. Til Afveksling er det for en Gangs Skyld rigtig Vinter med Sne og Frost. Nu og da blæser det op. Vinden farer igennem Batteryet, rusker i de enkelte Træer her findes, den huler i Lynaflederne, tager fat i Barakken, hvor Soldaterhjemmet findes, og river og slider i det, som skulde det rent tilintetgøres. Vinden gennemisner, trods Islændere og Kapper, Soldaterne, som gaar paa Vagt paa Molen, Ud-kigsstationen og ved Pigtraadsspærringerne; men i Maskinrummet er lunt at sidde og i de lange, lange Vinteraftener, mindes jeg Sommeren 1916. Jeg drømmer om solfyldte Dage paa det smukke blaanende Lil-

lebælt, om Sol der Staar op over Æbelø en stille fredfyldt Morgen, om munter Leg ved Skanserne paa Strib, naar Solen staar højt paa Himlen, om stille Aftener, hvor Strømmen fører os hjem til Fredericia, over Engene staar der Taage, Mosekonen brygger. Jeg mindes Dage, hvor man føler Blodet risle hurtigt gennem Aarerne, naar man tager Livtag med Stormen, naar Baaden lægger sig paa Siden, og man sidder med Skødet i Haanden klar til at kaste los. Det er Liv, haandgribelig Virkelighed, dette at føle Vinden tage fat i Sejlene og føre Baaden frem, saa Skumsprøjt staar for Boven og sender en hel Regn af blændende hvidt Vand ind over een. Atter mindes jeg Dage, hvor Regnen strømmer ned, gør Sejlene vaade, Dækket slibrigt og glat, saa man ikke kan staa paa det, Tovværket svulmer op, saa det ikke kan skære i Blokkene. Længselen efter Søen er for stærk, stilner Regnen blot af en Smule, er man straks parat. Skulde der dog ikke være en Chance for en Sejlur. Man længes, længes ud til Sejladsen over de toppede Bølger.

Jeg drømmer videre om Sejlture om Natten, hvor Maanen sender sine blege Straaler ned over den slumrende Jord.

Morilden straalere og funkler om Baaden, der drager en Sølvstriben efter sig, det lyser, straalere, funkler og skinner, det er eet Tryl-

leri, man føler sig draget mod disse Nætter, der er Indbegrebet af alt, hvad der er dejligst.

Jeg mindes ogsaa Nætter med Blæst og Regn, Nætter saa mørke, saa man kun utydeligt kan skimte Landet, man tror, at man er langt derfra og saa: "bums", staar man maaske paa Grund. Igennem Regnen ser man kun utydeligt Fyrcnc, ellers er der intet at se. Man maa have paa Følingen, hvordan der skal styres.

Det er disse dejlige Timer, disse herlige Dage og Nætter saa skønhedsfyldte, sanserberusende og dejlige er de, at jeg vil forsøge at skildre dem i denne Bog.

Første Del. Jeg mindes - - -

Længe havde der været talt om en Tur til Aarhus i Motorbaad, ja, et helt Aar før havde det været bestemt, at vi skulde af Sted; men der var kommet flere Forhindringer i Vejen, saa det maatte udsættes.

Nu var det Virkelighed, Turen stod for Døren, vi skulde af Sted, ud at nyde fem vidunderlige Dage i Baad, være vore egne Herrer, selv køkse, sove i Kahyt og rigtig nyde Livet og modtage de mange Oplevelser, som vi vare sikker paa, at Turen vilde bringe os. Det skulde blive en dejlig Mod-sætning til Arbejdet før Eksamen, som vi lige havde bestaaet.

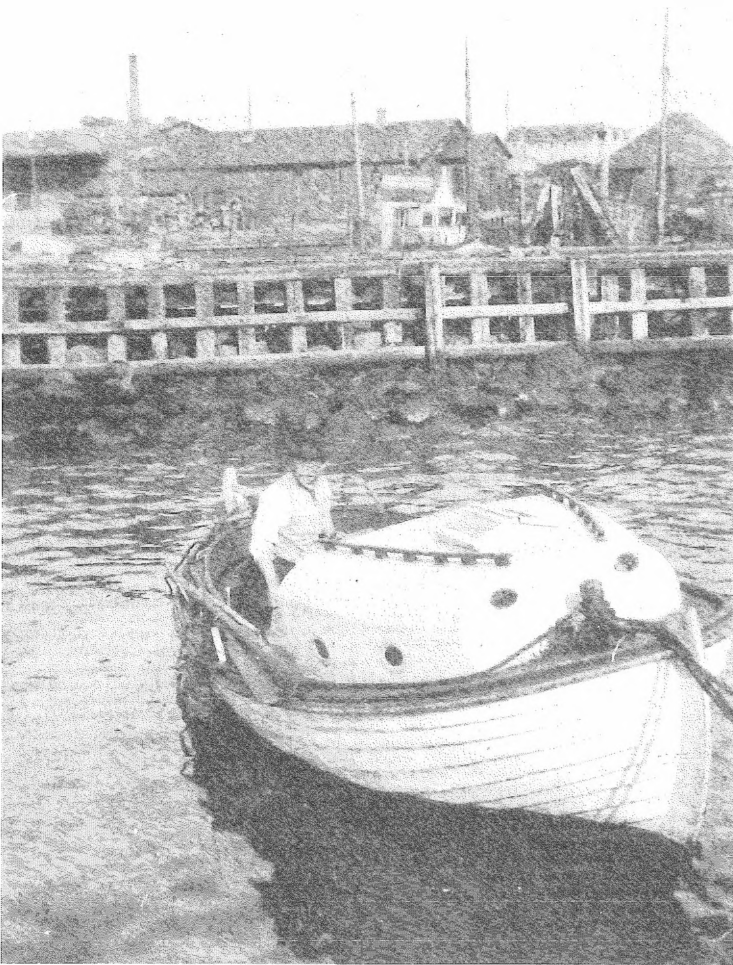
Det var Tirsdag Formiddag d. 25. Juli 1916, at jeg gik ned i Høffners Motorbaad for at gøre den klar til den forestaaende Tur. Fra hans Hjem fik vi omsider baaret hans Bagage ned, og vi sejlede saa om i den store Havn, hvor vi hos mig hentede min Bagage. Ned med det hele i en Fart, saa kunde vi altid stuve til Side, nu gjaldt det

kun om at komme af Sted. Nu havde vi alt, intet var glemt, kast los, sæt Skruen til og saa gled vi da ud af Havnen tilvinket et sidste Farvel af Høffners og mine Forældre.

Klokken var da 5 Minutter i 12. Da vi kom ud af Havnen, fik jeg Strømperne af og gik i Gang med at spule. Det var herligt at staa i Stævnen og se Skumsprøjtet for neden og den klare blaa Himmel for oven, og Solen ødslede med sit rige Væld af Straaler, som tegnede Regnbuefarver i Bølgerne, naar de brødes. Omsider havde jeg faaet spulet, Tøjet stuvet hen, og Kogegrejterne sat paa Plads. Imedens passede Høffner Motoren og styrede, det var jo endnu kendt Farvand, for kun 3 Dage siden havde vi været samme Vej, nemlig til Klakring. Trede Næs med sine ejendommeligt formede, forblæste og ensomt staaende Træer passerede vi Klokken godt 1.

Kursen sattes nu efter Andkjær Hage, og vi slap godt over Revet, som strækker sig langt ud til Søs. Om Styrbord havde vi i det fjerne Æbelø, og Endelave helt ude i Kimingen. Om Bagbord havde vi det smukke Kystparti, hvilket Syn vi rigtig nød. Vi stemplede videre over Sandbjerg Vig, kastede et langt Blik ind til Juelsminde og fortøjede ved en Bundgarnspæl inde under Skoven ved Ashoved Klokken 3¼.

Noget før vi naaede ind under Landet, havde jeg tændt Primus og stillet den i Læ af Kahytten lige foran Døren. Paa Ruffet laa Søkort og Kikkert, og da nu Høffner kom og vilde se paa Kortet, tog han sig ikke i Agt for Primus; men skubbede til den saa Primus, Kartoffler og det næsten kogende Vand flød ud over Dørken. Jeg skælte ud, kunde han ikke se sig for, han var maaske



Motorbåden, som beretteren og hans kammerat, Sigfred Høffner, var på lysttur i. Ved rorpinden ses Sigfreds far, formodentlig bådens ejer. *The motor boat which the narrator and his friend, Sigfred Høffner, went for a cruise in. At the rudder is Sigfred's father, who was probably the owner of the boat.*

ikke vaagen endnu, skønt det var hen paa Eftermiddagen; men han havde maaske ligget vaagen den foregaaende Nat og ikke kunnet sove af lutter Spænding, for hvad der ventede ham. Han lo bare af mig! Naa, jeg fik atter samlet det hele op, og et Stykke Tid efter var Kartofflerne kogte. Vi havde et Par smaa Ænder med, som vi skulde varme, de vare Resultatet af en Jagtudflugt, dem fik jeg nu sat over Ilden, saa de kunde blive varme. Atter skulde der ses paa Kortet, samme Scene gentog sig. Kasserollen væltede, Ænder og Sovs paa Dørken. Høffner paa Flugt hen til Roret, og jeg skældte ud, medens jeg samlede Ænderne op. Al Sovsen var spildt, jeg maatte saa lave noget Smørsovs i Stedet for. Kartofflerne havde jeg nu ogsaa faaet kogt, og de var gode og møre, vi kunde nu give os i Lag med Middagsmaden, det første Maaltid om Bord. Det smagte os fortræffeligt. Vi laa dejlig i Læ, og vi dasede rigtig i en Times Tid, medens vi udmaalede os den herligste Tur op langs Jyllands Østkyst til Halvøens Hovedstad: Aarhus.

Klokken 5 kastede vi los, og Turen gik videre med Kurs efter Horsens Fjord. Klokken 6 ankom vi til Snaptun og fortøjede ved Anløbsbroen agten for et Par Fiskerkvaser. Vi entrede straks Broen. Høffner vilde have Kravetøj og Strømper paa; men det modsatte jeg mig paa det kraftigste, med bare Ben i Skoene gik vi saa i Land og op i Købmandsgaarden, hvor vi købte nogle Postkort, som skulde sendes hjem. Postbaaden var desværre afgaaet, men i vor Nød, fik vi hjælp af en Herre, antagelig Agent, som lovede os at tage Kortene med til Horsens og afsende dem derfra. Vi erfare-

de senere, at de var ankomne til Bestemelsesstederne, saa vi er Herren Tak skyldig, selvfølgelig havde vi først takket ham; men det sker jo desværre ofte, at saadanne Ærinder glemmes. Vi købte en Øl og gik ned til Strandbredden, hvor vi nød Øllet og Udsigten til den lige over for liggende Ø, Hjarnø, hvis Kirketaarn hæver sig op over de omliggende Huse, jeg havde Lyst til at komme derover, men det blev ikke til noget.

Jeg gik en Tur langs Stranden til begge Sider, men blev begge Steder standset af et hvidt Skilt med grimme, sorte Bogstaver: "Adgang forbudt". Høffner tog sig imens en Skraber i Græsset. Vinden er flovet meget af, siden vi kom til Snaptun, jeg er nu atter kommet ned til Stranden og fundet Høffner liggende i noget stridt Græs, sovende alt det bedste han kunde. Jeg havde Mas med at faa ham vækket; men omsider lykkedes det, og vi drev ned mod Baaden for at spise til Aften.

Paa Broen kom vi i Snak med nogle Fiskere, og da disse fortalte, at de havde skudt et Par Ænder, fik Høffner travlt, nu var han lysvaagen, ikke mere Søvnig og ugidelig, i et Par Spring var han nede i Baaden fik fat i Blæselampen, og medens han fyrede op, maatte jeg smøre Aftensmaden til ham. Den skulde spises under Vejs. Jeg fik ham dog overtalt til at spise Maden i Ro, hvor vi var, men han var dog helt syg af Længsel efter at komme ud.

Klokken 8 $\frac{1}{4}$ afsejlede vi fra Snaptun. Vi sejlede nu rundt uden for Hjarnø og Alrø i 1 $\frac{1}{2}$ Time og forsøgte at komme Ænderne paa Skudhold. Jeg havde overtaget Styringen, medens Høffner stod parat med "Sky-

deren". Der var nok af Ænder, men de lettede alt for tidligt, og Klokken 10 $\frac{1}{4}$ ankrede vi under Gyllingnæs for Natten. Vi var blevne en Del snavsede om Hænderne ved at tage paa Motoren og Haandtagene til Skruens Udløsning, vi skulde saa vaskes i Saltvand, og vi var ikke glade derfor, naa, omsider blev vi da nogenlunde rene, men det er jo ærgerlig at staa saa længe for at blive ren. Inden vi gaar til Køjs, skal vi have noget Rødgrød, men ak, Mælken er sur, saa vi lader det gaa uden Bords.

Her er dejligt. Medens Duggen lægger sig vaad og klam paa Baaden, tager Høffner sig en lille Dans til en selvkomponeret Melodi rundt langs Karmen. Jeg staar ved Kahytten og skriver i min Dagbog. Aftenen er vidunderlig. Solen er gaact ned, og Himlen staar ren og fri for Skyer og er aldeles purpurrød. I dette Purpurtæppe findes dog en lille Rift, hvorfra det straalere og funkler som fra det reneste Guld. Landets Silhouet staar mørk og dyster imod den smukke Aftenhimmel, og man aner kun ved de lysere og mørkere Skygger, der findes i Terrænet, hvorledes Landet bugter sig.

Ude fra Fjorden lyder Maagernes hæse Skrig ind til os, de virker disharmoniske i den stille Aften, hvor man kun hører et sagte Brus inde fra Skoven og Insekternes Surren. Og saa hører vi en Motors taktfaste Stønnen, men Baaden kan vi slet ikke se, er det Fiskere som skal ud til deres Arbejde, eller er det glade Mennesker der ligesom os skal paa Tur. Inde fra Hjarnø og Alrø glimter Lysene ud til os, og Æbelø, og Vestborg Fyr paa Samsø sender deres Lys ud over Vandet til Vejledning for dem, som sej-

Sigfred Høffner som marinesoldat. (Foto 18/8 1918.) *Sigfred Høffner when he was a seaman. (Photo August 18th 1918).*

ler om Natten. Klokken er nu henved 11., og jeg giver mig i Færd med at rede Køjerne, saa vi kan komme i dem, og snart efter sover vi ind, dog forinden har vi ligget og sludret om den dejlige Dag, vi har haft, og vi udmaler os i Tankerne de følgende 4 Dage.

Næste Morgen vaagnede vi, trods alle gode Fortsætter om at staa tidlig op, først Klokken 8. Vi stod op og gjorde Toilette og spiste en solid Frokost. Vi kunde nu ved det klare Dagslys rigtig betragte Landskabet, som Aftenen før var noget mere udvisket. Vi laa lige uden for Skoven som her strakte sig helt ned til Stranden, lige i Skovkanten laa et lille gult malet Hus og der uden for var en lille Havn som vi dog ikke kunde komme ind i. En Fisker stagede sig ud i en Pram til nogle Baade som var fortøjet ved nogle Pæle. Vi hilste paa ham. Til venstre for Skoven, ind mod Horsens, var der kornfyldte Marker. Det var et smukt Stykke dansk Land.

Vi kom først derfra Klokken 9½ og sejlede videre langt Kysten op til Hov, hvor vi ankom Klokken 11½. Vi løb ind i Havnen og jeg gik op i Byen for at faa noget Vand og Mælk. Da jeg kom ind ad Molen saa jeg til venstre Baadebyggeriet, der var dog næppe meget at bestille. Jeg gik langs Havnen et kort Stykke og drejede saa til venstre og gik op af Gaden eller Vejen, hvad den nu skal kaldes. Jeg spurgte en Kone hvor jeg kunne købe noget Mælk og ef-



ter nogen Søgen fandt jeg ogsaa et Udsalg, hvor jeg fik Mælk. Vand fik jeg ogsaa og gik saa om Bord, men da vi syntes, at vi havde faaet for lidt Vand, gik jeg af Sted igen og kom nu ind i et større Hus, jeg gik bag ind og kom i et stort Køkken, hvor jeg traf en Kone, som gav mig Lov til at tage alt det Vand, jeg vilde have. Henne paa Komfuret fik jeg Øje paa et Par mægtige Gryder med Kartofler i, og da Kartoflerne, som jeg lavede til den foregaaende Dag, ikke vare rigtig gode, jeg tilstaar det ærligt, spurgte jeg ud og fik saa Besked. Jeg skyndte mig ned til Baaden, hvor Høffner trippede rundt af Utaalmodighed. Efter ½ Times Ophold sej-

lede vi videre og saa ivrigt efter "Prikkerne", som angiver Sejløbet, for vi havde Erfaring for at vi kunde løbe på Grund, baade ved Andkjær Hage og Gyllingenæs, hvor vi havde taget Bunden, vi gik saa langt ind for at forkorte Vejen, men da vi sejlede med mindsket Fart og vel vidste, hvad vi gjorde, vil vi dog ikke beskyldes for at være "Aalestangere" eller lignende pæne Ting. Efter at have sejlet en Times Tid ankrede vi ved 1' Tiden under Kysten ud for en Landsby, som hedder Rysing, for at spise til Middag, vi fik Koteletter og Rødgrød. Denne Gang var Kartofflerne bedre. Vi var her til Klokkeren 2½ da vi atter lettede, nu var Maalet for vor Tur, Aarhus, jo ikke saa langt borte. Noget efter at vi havde lettet, opdagede vi en lille And, og der blev straks truffet Forberedelse til Jagt paa den. Der var noget Sø, saa Anden var ikke let at faa Øje paa, naar den kom op efter at have været en Tur i Dybet. Efter et Par Skud fik vi den dog og fiskede den op med Ketcheren. Vi sejlede nu videre Langs Kysten og kom forbi Moesgaard, Ørnereden og Varna. Skoven rækker her helt ned til Kysten, og denne er overordentlig smuk og male-risk. Vi sejlede tæt inde under Kysten og kunde i Kikkerten ret betragte det fri og muntre Badeliv som udfolder sig her. Vi saa ogsaa en Afdeling af de Aarhus Dragoner holde Øvelse paa nogle Marker og senere ride langs Stranden ind mod Aarhus. Da vi var ud for Varna opdagede Høffner, at Kølerøret lækkede oppe ved Brænderspidsen, dog vi kørte videre og kunde jo først reparere i Havn, da her var for meget Sø, til at vi turde standse. Ud for Aarhus Havn saa vi ogsaa et Par Ænder, som vi ogsaa forsøgte

at skyde, men ikke fik, da vi længtes efter at komme i Land og strække Benene.

Klokken 4½ løb vi ind i Aarhus Havn og løb op forbi Lystbaadene og fortøjede paa Siden af en hollandsk Kuf, der lossede Træ. Vi saa nu Kølerøret efter. Kraven var brækket af, men vi fandt paa Raad, snoede noget Sejlgarn om Enden, kom godt med Mønie paa og skruede det sammen. Vi prøvede at trykke Vand gennem Røret med Pumpen, og det viste sig, at Samlingen var tæt. Nu holdt vi rigtig Storvask og klædte os om, hvilket gik efter Tur, da vi ikke saa godt kunde staa uden for Kahytten og klæde os om, fordi der ikke var ret langt over til Molen, hvor Folk promenerede. Der var ogsaa kneben Plads inde i Kahytten, men vi kom dog godt i Tøjjet, sprang over Rælingen paa Kuffen og op paa Molen og havde saa fast Grund under Fødderne.

Vi gik nu op gennem Byen, forbi Teatret og Domkirken og op ad Strøget, hvor vi gik ind i en Automatkafé og købte en Spids. Da vi havde drukket den, syntes vi, da vi fik Øje paa en Plakat, hvor der stod: "Jordbær med Fløde", at vi trængte til det, og saa bestilte vi det og nød det med Velbehag. Efter at have siddet der et Stykke Tid, gik vi videre op til Høffners Bekendte, en Togbetjent Schmidt, som boede i Nr. 10 paa tredje sal.

Vi kunde ikke komme op af Hovedtrappen, fordi der var malet og gik derfor op af Køkkentrappen, bankede paa og blev meget gæstfrit inviteret indenfor. Anden, som vi havde skudt, havde vi med og afleverede den. Jeg husker, at jeg var rædsomt sulten og længtes frygtelig efter at faa lidt at spise, saa jeg var meget glad da vi efter et Par Timers Forløb skulde spise til Aften. Jeg lod

da ogsaa Maden vederfares al Retværdighed, den var udmærket. I Mellemtiden sad vi og saa paa nogle smukke Billeder fra Italien, hvor Hr. og Fru Schmidt havde været som Repræsentanter for D.S.B.'s Afholdsforening. Vi blev tilbudt Natlogi, som vi, i Særdeleshed Høffner, modtog med Glæde, da det var noget haardt at ligge i Køjernerne. Efter at have spist til Aften gik Høffner og

jeg en Tur ud gennem Kolonihaver til "Friedheden" et Forlystelsessted der ligger i en lille Skov uden for Aarhus. Her hilste vi paa Smed Andersen, som nu var paa Statsbanernes Værksted her i Aarhus. Vi gik inden for Indhegningen og forlangte et Par Kopper Kaffe, som vi nød, medens vi hørte paa Musikken. Klokken 11, gik vi derfra og Klokken 11½ var vi hos Schmidts igen, hvor Fruen ventede os med Kaffe. Klokken var omkring 1 inden vi kom til Sengs. Vi var jo noget trætte af Dagens Oplevelser og sov derfor udmærket.

Motorbåden i fuld fart. *The motor boat at full speed.*



Næste Dag, Torsdag, kom vi først op Klokken 8 og efter at have gjort os i Stand til at gaa i Byen og drukket Kaffe gik vi en Tur gennem Byen og ned til Havnen for at se til vort Fartøj. Kuffen var afsejlet om Morgen, og Baaden laa nu paa Siden af et Fiskerfartøj. Vi var nede om Bord, men der var intet rørt, alt var, som da vi Aftenen før, havde forladt det. Vi gik nu atter op i Byen og gik ind i Domkirken for at bese denne. Det der særlig tiltrak sig vor Opmærksomhed var selvfølgelig nogle kunstfærdigt udførte Smedejernsgittre og Laager. De er overordentlig smukt udførte, og man maa beundre de Smede, som har udført disse Arbejder, som, saa vidt jeg husker, stammer fra omkring 1650. Vi købte nogle Postkort før vi forlod Kirken, og gik derfra til "den gamle Borgmestergaard", som vi desværre ikke kunde komme ind i, da det ikke var Besøgstid. Udenom Gaarden er anlagt en stor Have eller rettere Park, som er meget smuk. Klokken 12½ var vi atter hos Schmidt og fik Middagsmad og efter at have spist denne, tog vi under mange Taksigelser Afsked med Fruen, Hr. Schmidt var ude at køre. Naar vi mindes denne Tur, vil vi altid huske den store Gæstfrihed, som Schmidts viste os. Da vi kom ned paa Torvet, var der Musik, og vi kunde ikke modstaa Fristelsen til at blive og høre et Par Stykker, desuden var der mange Folk og Høffner mente at han muligvis kunde komme til at hilse paa nogle Bekendte. Det viste sig ogsaa, at det slog til.

Vi gik nu ned om Bord og fyrede op, vi maatte dog først noget længere ind i Havnen for at komme til en Skibsprovianteringsforretning, hvor vi kunde faa Petro-

leum og forskellige Smaaating. Paa Vejen bemærkede jeg blandt Lystfartøjerne en norsk Kutter. Efter at have provianteret afsejlede vi Klokken 3¹⁰ med Kurs efter Samsø. Det var Havblik, Solen straaledede fra en skyfri Himmel, og det var brændende varmt, og saa snart vi var uden for Havnen, kastede vi de overflødige Klæder. Jeg havde i Aarhus købt et Hefte af Maanedes-Magasinet og gjorde mig det nu mageligt paa den ene Toft og lagde mig til at læse, Høffner styrede og vi var begge helt sløve af Varmen og jeg lige ved at falde i Søvn. Pludselig fløj Høffner op, han havde i Retning af Sletterhage faaet Øje paa Ænder. Masser af Ænder, i tusindvis. Jeg maatte, hvor nødig jeg vilde, op og til Rors, mens han gjorde Bøssen klar. Vi saa ogsaa Sæler, før de dykkede, hævede de sig højt op af Vandet og forsvandt saa roligt, de var ikke til at komme paa Skud. Da vi havde sejlet noget rundt og skudt efter Ænderne og faaet et Par Stykker, gjorde jeg Strike, Vejret var saa smukt, og Naturen saa fredfyldt, at jeg syntes det var Synd at dræbe, at skyde efter et værgeløst Dyr. Jeg tog derfor atter min Bog satte mig ind i Kahytten og lod Høffner passe det hele. Efter nogen Tids Forløb holdt han dog op, men jeg kunde se paa ham, at han var ikke tilfreds med Affæren. Vi sejlede nu videre efter Samsø's høje Banker, men ændrede efter nogen Tids Forløb Kursen efter Tunø Kirketaarn. Om Bagbord havde vi de høje Banker inde paa Samsø, de skinnede i alle mulige Farver, grønne, gule, brune og var inddelt i regelmæssige Rektangler.

Af Tunø saa vi kun 2-3 høje Punkter og vi holdt lige ned paa dem, stadig saa vi Masser

Tosmakkejollen STØT ved bro i Lillebælt. I mørkt tøj ses Peter M. Schmidt, som byggede jollen før han blev havnefoged. Drengen er hans søn Knud, som har skrevet beretningen. (Foto omkring 1910).
The sailing smack STØT by a jetty in the Little Belt. (Photo about 1910).

af Ænder. Da vi kom nærmere til Tunø, saa vi et langt Rev strække sig ud fra Øen. Vi maatte uden om det for at komme ind til Havnen. Det vilde være rart i en Storm at komme til at staa der. Klokkeren 8 kom vi ind i Tunø Havn og fortøjede lige inden for Indløbet agten for en lille Jagt, som laa med en Ladning Kul. Paa Siden af Jagten laa en større Halvdæksbaad med et lille Selskab paa 3 Herrer om Bord. Vi gik om Havnen og ud efter Revet til og tog os her et forfriskende Bad. Efter at det var besørget gik vi op ad Byen til og kom først til Mejeriet, gik videre og kom op gennem Byen og op til Kirken. I Kirketaarnet er indrettet et Fyr, det er sikkert det eneste Kirketaarn, som paa denne Maade er taget i det praktiske Livs Tjeneste. Da vi gik tilbage var vi inde i Købmandsbutikken og købte et Rugbrød og nogle Prospektkort. Da vi kom ned til Havnen, var der samlet en halv Snes Dreng, som med stor Interesse saa os lave vor Aftensmad til. Flere af dem, ja maaske alle, har sikkert ønsket at tage med os paa vor videre. Færd. Jeg ved jo fra mig selv som Dreng, hvorledes man sad og lyttede til Onklernes Fortællinger om Ture i deres Smaajoller til Flensborg, Fejø og ud til Endelave og Samsø, og jeg ønskede: "Gid du dog snart var stor nok til at være med paa saadanne Ture".



Klokken 9½ afsejlede vi med Kurs efter Sælvig, det var ganske stille, ikke et Vindpust krusede Vandets Overflade, og medens Aftenhimlens ildrøde Farve efterhaanden afløstes af Sommernattens dæmpede Farver, gled vi af Sted over mod Samsøs Kyst. Da vi nærmede os denne var det fuldstændig mørkt, og der skinnede kun et

Par Lys ud til os, intet Fyr viste Indløbet til Sælvig Havn. Vi havde først besluttet at ankre, men opdagede saa et kort Stykke om Bagbord flere mørke Pletter, vi holdt ned paa dem, og det var Sælvig Havn, hvori der laa en Muddermaskine, vi halede hen paa Siden af et Stykke Læmole og fortøjede der. Ved 12-Tiden, efter at have klaret lidt op, gik vi til Køjs. Vi kunde nok mærke Forskellen paa nu og den foregaaende Aftens bløde Senge, men man maa jo selvfølgelig lide under den indskrænkede Plads, og forresten var vi jo ikke gamle svage Mænd, men et Par unge Mennesker der nok kunde taale noget.

Fredag, d. 28 var Høffner oppe Klokken 6, jeg hørte det knap og sov videre til Klokken 8, da jeg stod op og blev meget forundret ved at se, at vi var forhalet. Vi laa her i Skyggen, og Baaden var helt fugtig af Duggen. Jeg fik lidt Tøj paa og sprang op paa Molen, hvilket var temmelig besværlig, da den var meget høj. Inde i Havnen laa Muddermaskinen og skrabede den ene Skovl Grus efter den anden op i sig, da den var lastet, sejlede den ud med Lasten og tømte denne. Jeg kunde ikke se noget til Høffner, og efter en lille Tur langs Kysten gik jeg om Bord og begyndte at lave Kaffe til os. Nogen Tid efter kom Høffner, han havde, medens jeg laa og spildte den dejlige Sommermorgen med at sove, været ude at bade derefter Solbad og til Slut været en Tur inde paa Øen.

Efter at have spist Frokost og drukket Kaffe gik vi begge op i Land og kom til nogle Smaahuse, i det ene af disse købte vi noget Margarine, Rugbrød havde vi rigelig af, vi var godt forsynede fra Tunø. Endelig

Klokken 10 kom vi af Sted og sejlede først langs Samsøs Kyst, som ikke her har nogen særlige Mærkværdigheder. Vi satte saa Kursen efter Endelave, og det gik roligt og støt fremad i et Par Timers Tid. Vi saa flere Ænder, men der blev ikke drevet Jagt efter dem. Klokken 12½ fortøjede vi ved en Bro paa Endelave. Broerne her bestaar kun af een Række Pæle ovenpaa hvilke der er fastspigret en Planke som bugter sig op og ned, fordi Pælene ikke har samme Højde. Ved den yderste Ende af Broen er en trekantet Platform af ganske tynde Brædder. Til at holde sig fast i er der er Rækværk, som staar skraat ud fra Pælene og omtrent er i Højde med Skulderen. Broerne er noget primitive, men Skaden kan jo ikke blive saa stor, hvis der kommer Is eller Storm. Broerne er ikke ret lange, idet Bunden nogle faa Meter fra Strandkanten skraaner betydeligt nedefter. Vi gik ind af Broen og et Stykke langs Stranden, hvor vi kastede Resten af vort Tøj og gik i Vandet. Helt inde ved Stranden var der fuldt af Rullesten og de var ikke behagelige at gaa over, men der udenfor fandtes den dejligste Sandbund, og det var med stort Velbehag at vi tumlede os i det friske, dejlige Søvand. Bag efter var vi oppe i Græsset med vort Tøj, og heri tog vi saa Solbad. Klokken 1¼ forlod vi Endelave og satte Kursen efter Æbelø Fyrtaarn, om Bagbord havde vi Vestborg Fyr paa Samsø. Jeg havde kun Skjorten paa og Høffner laa med slet intet paa henne agter og jeg styrede, jeg sad i Skyggen af Kahytten og gispede af Varme, stille var det og Solen sendte sit rige Væld af Varme ned over os. Paa Vejen passerede vi en Lystbaad, men vi holdt os beskeden fra den. Ef-

terhaanden som vi nærmede os Æbelø blæste det op, men vi løb ind i Læ af Øen og Baaden op paa Stranden. Jeg trak Strømperne af og vadede i Land og tog Ankeret med og kastede det i Strandkanten. Bagefter kom Høffner og vi gik hen til nogle i Nærheden værende store Sten og klædte os af og gik atter i Vandet, det er dejligt en Gang imellem at blive afkølet paa en varm Dag. Vi tog efter Badet Solbad, men kunde daarligt holde os i Ro, vi fik fat i et Par lange Grene og sloges saa med dem. Det gjorde ondt, naar vi traf hinanden, og faldt vi saa i Marehalmen, gjorde det kun ondt værre. Da vi blev kede af det, gik vi paa Opdagelsesrejse, lige som om vi var strandet paa en øde Ø. Jeg havde dog en Skjorte paa, mens Høffner var i Adamskostume. Det lignede nærmest en Urskov, vi var komne ind i. Træerne var ikke høje, Stammerne bugtede sig i de mærkeligste Faconer, knudrede og fulde af de mærkeligste Udvækster var de. Paa Skrænterne ud mod Vandet var Træerne endnu mindre, de ligesom krøb op af Skrænterne og luede alle mod Øst som Følge af den haarde Vestenvind. Imellem Træerne skimtede vi en Gaard og fandt det nu ikke raadeligt at fortsætte, det vilde jo ikke have været rart at møde Folk, de vilde have anset os for gale. Vi gik ned mod Stranden og trak lidt Tøj paa og gik saa hen mod Baaden. Den laa krænget lidt over paa den ene side og laa sikkert paa Grund. Jeg vadede ud og kom heldigt ombord. Høffner gik det ikke saa godt, han gled paa Stenene og faldt med det Tøj, som han havde paa, og det han havde paa Armen, saaledes at det blev helt vaadt. Der var ikke andet at gøre end at

trække Tøjet af og lade Solen tørre det. Dette blev gjort. Værre var det at faa Baaden af Grunden, den stod temmelig fast, jeg lagde et Par Aarer tværs over Baaden saaledes at deres Ender rakte ud over Karmen. Jeg krøb derud og krængede Baaden yderligere over og ved forenede Anstrængelser lykkedes det os at komme af Grunden.

Klokken 5 satte vi Motoren i Gang og sejlede mod Bogense. Jeg stod og styrede, mens Høffner var optaget af at passe paa sit Tøj som laa til Tørring. Baaden rullede en Del, vi havde Søen paa Siden. Solen skinne- de og vi blev godt røde i Huden. Flakket strækker sig langt ud, og vi maatte styre længere ud for ikke at løbe paa Grund. Vi fandt Renden ind til Havnen og styrede nu ind i denne, Havnen er meget lang og smal og der er kun Bolværk paa den ene Side. Vi løb langt op i Havnen og fortøjede paa Siden af Motorbaaden ANNA, Klokken var da 6¼.

Vi gjorde Toilette og gik saa op gennem den lille Bys Gader med deres toppede Brosten. Vi var dygtig sultne og fandt ind paa Afholdshotellet, hvor vi bestilte en varm Ret. Efter at have spist og læst nogle Aviser, maatte vi jo ud og se paa Byen. Vi fandt ud i Fredsskoven, hvor vi gik lidt om og fandt der en Restauration. Vi var frygtelig mishandlede af Solen, Kravetøjet gnavede paa Halsen og irriterede Huden i høj Grad, vi trak vore Lommetørklæder ned omkring Halsen, det linnede lidt. Overalt paa hele Kroppen prikkede og sved det, det var næsten uudholdeligt. Især var Høffner meget medtaget, og han lagde sig ned paa Skovbunden mens jeg satte mig paa en

Bænk. Pludselig lød Musikkens Toner over til os fra Restaurationen. Jeg rejste mig møjsommeligt og gik alene derover, der skulde være Bal og stadig kom der Balgæster, muntre og leende kom Børnene ledsaget af deres Forældre og der kom unge Herrer med lyst Sommertøj paa, med Stokken slog de til Blomsterne, som stod langs Vekantzen, saa de brudte og med knækkede Stængler faldt til Jorden. Der kom en Flok Ungpiger, fnisende og hviskende stak de Hovederne sammen og betroede hverandre de smaa søde Hemmeligheder, som unge Damer i Almindelighed gaar og gemmer paa. Smukke var de, som de kom gaaende henad Skovstien i deres lyse Dragter; glade over at komme til at valse en Aften ude i Skoven. Jeg gik nu hen for at faa Høffner til at gaa med hen og se paa Dansen og høre paa Musikken. Folk var be-

gyndt at skæve saa mærkelig efter ham. Han vilde nødig rejse sig, men omsider fik jeg ham op og vi listede hen til Restaurationen, hvor vi nød et Glas Øl, medens vi sad og betragtede Folkelivet. Ved 10-Tiden listede vi langsomt ned til Baaden, hvor vi gjorde Køjerne i Stand og lagde os for at komme til at sove, men det kneb for vi var frygtelige ømme i hele Kroppen, omsider faldt vi dog i Søvn, men inden det skete, hørte vi Regnen tromme paa Ruffet, det gode Vejr var forbi, vi fik det at mærke den næste Dag.

Egentlig skulde vi have været i Fredericia allerede Fredag Aften hvis det var stille Vejr, for saa skulde Høffners Fader ud at

STØT i Fredericia havn.

The STØT in Fredericia harbour.



skyde om Lørdagen, men da det jo som fortalt var begyndt at blæse Fredag Aften, udsatte vi Afrejsen fra Bogense til tidlig Lørdag Morgen, hvis Vejret var godt. Vi var ogsaa vaagne tidlig Lørdag Morgen; men da det blæste lagde vi os rolig ned for at se Tiden an. Ved 8. Tiden stod vi op, ømme i alle Ledder, fik lavet Kaffe og efter at have gjort Toilette og drukket Kaffen afsejlede vi. Straks da vi kom ud af Havnen mærkede vi Søen og jeg gik ind i Kahytten for at stuve alt godt fast. Søen blev højere og højere og sendte en hel Regn ind over os. Vi gik lige mod Søen lige med Trelde Skov for at komme i Læ. Baaden arbejdede haardt i Søen og Bølgerne slog med dumpe Slag mod Forskibet, jeg kunde rigtig høre det, som jeg sad der inde i Kahytten. Høffner var til Rors. Motoren hikkede et Par Gange, men heldigvis blev den ved med at gaa. Det blev værre og værre med Søen og pludselig opdager vi at Svinghjulet begynder at slynge Vandet rundt. Vi har ikke faaet saa meget Vand ind fra oven, saa det kan staa saa højt, altsaa maa vi have en Læk. Saa opdager jeg, da jeg kommer ind i Kahytten, at der ogsaa er Vand og nu kommer det ogsaa op gennem Bundbrædderne midtskibs. Baaden har før været brugt til Fiskeri og har endnu Resten af Dammen tilbage, den øverste Del af denne, Kassen, er fjernet og i den Aabning som saa er fremstaaet er lagt et Par løse Brædder. Vi slog først nogle Søm i disse Brædder for at holde dem fast, da vi troede at der var gaaet nogle Propper løse. Dernæst fik vi fat i en Spand og nu skiftedes vi til at øse og pumpe og styre. Med den ene Haand maatte man styre og med den anden pumpe, det var en anstrengende

Stilling for der var temmelig langt mellem Rorpind og Pumpen. Situationen var ikke saa behagelig, for der var ikke et Skib at se, og vi var vel 1½ Mil fra Land. Dog vi arbejdede os langsomt fremad og kom nærmere til Land, Søen blev roligere og endelig ved 11-Tiden løb vi Baaden helt op paa Stranden under Trelde Skov, vi øste nu Baaden til dels læns, saa vi kom meget langt ind. Vi var meget glade over, at Faren nu var overstaaet og at vi havde vort saa omtrent paa det Tørre. Da vi fik Baaden helt læns og fik Bundbrædderne bort kunde vi se Vandet staa som smaa Springvand op mellem Naaderne, det var Klinkerne, som vare sprungne. Vi tættede saa godt vi kunde med Tvist, som vi stak ned med en Kniv. Efter at have gjort dette, stagede vi atter Baaden ud og skulde have Motoren sat i Gang. Da Høffner skulde tænde Blæselampen og varmede den op med Sprit og da han tændte det stak han samtidig Ild i sin Haand, hvorpaa han havde spildt noget Sprit. Vi fik dog hurtigt Ilden slukket, og vi fik Brug for det som Læge Lund havde lært os om lettere Brandtilfælde. Vi kom Olie og Mel paa, og det dulmede Smerterne. Vi fik nu Motoren i Gang, og saa gik det atter fremad forbi Hyby-Lund og Skanseodden med Buhls Monument. Jeg øste stadig, mens Høffner passede Ror og Motor. Da vi kom ind i Havnen hentede Høffner sin Far, og vi lossede vor Bagage op paa Broen. Høffners Moder kom ogsaa til, og de var glade ved at se, at vi var komne velbeholdne hjem. Efter at have lossat, trak vi Baaden hen til Beddingen, og der blev den saa halet i Land. Nu gik jeg ogsaa hjem, og Fader og Moder var helt overraskede ved allerede at se mig,

de havde ikke ventet os hjem før om Aftenen. Havde Vejret været mindre stormfuldt var det Meningen, at vi vilde have aflagt Vejle Fjord et Besøg. Nu maatte det vente til en anden Gang.

Næste Dag blev Baaden klinket af Baadebyggeren og det var ikke ganske faa der blev sat i, ogsaa henne ved Stævnrøret var Baaden læk.

Saaledes endte denne Tur, der var begyndt i straalende Solskin og som holdt sig indtil den sidste Dag, der stod i Stormens Tegn og nemt kunde være endt paa en uheldig Maade.

En dejlig Tur var det, kun var det Skade, at den ikke blev foretaget i Sejlbaad; men Motorbaaden har jo den Fordel, at man omtrent nøjagtig kan bestemme Tidspunktet for at være et bestemt Sted, af Mangler er der, at man har den stadige taktfaste Støj af Motoren at høre paa og den er sandelig ikke behagelig at høre paa i flere Dage, og saa bliver man mere snavset i en Motorbaad. Denne Tur vil vi længe mindes med Glæde, dels fordi det var en velgørende Modsætning til de travle Dage før Eksamen, og dels fordi det var nye smukke Egne af vort Fædreland, som vi saa i den danske Skærsommers Belysning.

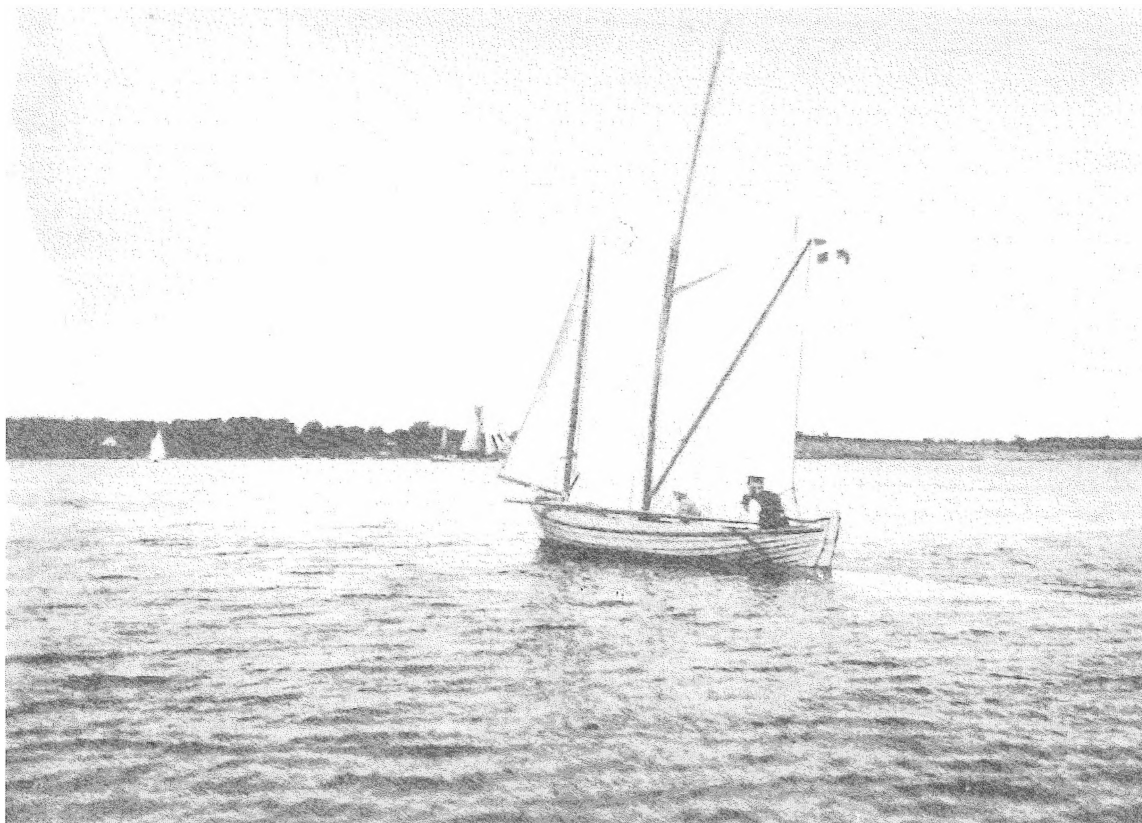
Anden Del. Jeg mindes ---

Det havde regnet hele Dagen, rigelig trist og ensformig var Dagen gaact, man kunde kun holde sig indenfor, aldeles ikke tænke paa at komme ud at sejle. Hvor er disse regnfulde Sommerdage dog kedelige, man har slet ingen Lyst til at tage fat paa noget som helst, længes kun efter, at Regnen skal holde op. Jeg havde for nogle Dage siden

lovet Oskar at tage ham med paa en Natur, og det var denne, som nu skulde finde Sted. Natten mellem Lørdag og Søndag en eller anden Dato i August 1916, jeg husker ikke nu Datoen, men hele Turen husker jeg tydelig, fordi vi var udsat for baade Regn og Tørvejr.

Det havde altsaa regnet Dagen igennem indtil omkring Klokken 5, da det blev Tørvejr, dog var Himlen endnu overtrukket og det saa ud til mere Regn. Oskar kom ved denne Tid og spurgte, om vi saa skulde af Sted. Jeg mente det ikke, for Vejret saa ikke indbydende ud. Han vedblev dog at plage og hvem kan modstaa et saadan Parbedende Drengøjne, og jeg kom til at tænke paa, at saadan havde jeg ogsaa selv staaet og ventet. Naa, jeg lovede saa, at vi skulde tage ud, og glad blev han, ud af Døren for han og hjem for at få sin Moder til at pakke Klunset sammen. Ogsaa jeg fik Mor sat i Gang med at gøre mine Ting i Stand, selv begyndte jeg at bære Kogegrej og Sejl ned til Baaden og gøre denne klar.

Ved 6½-Tiden var vi klar til at sejle, kastede los og kom ud af Havnen. Vi havde ikke glemt Olietøjet, og det viste sig ogsaa, at vi fik godt Brug for det. Vi havde kun sejlet et Kvarterstid, Vinden var Nordvest, og der var kun lidt af den før Regnen kom, ikke en rigtig frisk Byge, men denne stille Regn der kan være ved i mange Timer, saa Udsigterne var jo ikke lyse. Dog vende om efter at vi nu var kommet af Sted, kunde der slet ikke være Tale om, vi fortsatte og listede op langs Erritsø Land til Lyngs Odde og stadigvæk holdende os saa nær Kysten som muligt, for ikke at komme ud i den modgaaende Hovedstrøm, men blive i Bagvan-



STØT i Lillebælt med havnefoged Peter M. Schmidt ved roret. *The STØT in the Little Belt with harbour master Peter M. Schmidt at the rudder.*

det. Her er det, at det ofte glipper for den, der besejler Lillebælt, der tages ikke altid tilbørligt Hensyn til Strømforholdene, og disse har en meget stor Indflydelse paa Sejlsadsen, især naar Vinden er løj eller naar man er til Kapsejlads. Ved Snoghøj stod jeg over for at komme ind i Bagvandet eller Idvandet paa den modsatte Side af Bæltet, dog stadig holdende saa nær til Vinden,

som jeg kunde. Klokken var nu omkring 9, og Mørket faldt paa, Regnen holdt op og samtidig begyndte det at friske op, hvorfor jeg bjergede det forreste Topsejl. Vi talte noget om at staa ind til Kongebro, og det skulde vi alligevel have gjort, for saa havde der vanket varm Kaffe, som kunde have gjort godt ovenpaa al den Regn vi havde faaet. Snedker Andersen med MARGRETHE og Maler Nielsen med POLLY var taget af Sted om Eftermiddagen og lagt sig ind til Kongebro; men jeg troede, at de var da i det mindste naaet til Damgaard maaske



Fænø. Vi fortsatte altsaa og stænedede Strømmen saa meget, at vi fik den under læ Bov, saa den kunde sætte os over i Bugten ved Damgaard, hvor vi vilde ligge om Natten. Det var fuldstændig mørkt, ikke en Stjerne at se, kun Fyret ved Damgaard og saa Morilden i vort Kølvand. Vi havde intet Anker med, saa jeg besluttede at løbe ind til Broen ved Fyrhuset, men det viste sig, at der var for lidt Vand, saa det maatte opgives. Det var jo bælgmørkt, saa vi kunde intet se, hvorfor vi besluttede at løbe ned til Fænø og ligge der Natten over. Som tænkt saa gjort, og vi fik nu den herligste Slørsejlad ned til Fænø. Morilden lyste og skinnede langs Baadens Sider og vort Kølvand var et

På tur med STØT. I sommerhalvåret blev Lillebælts vande sejlet tyndt af familien. Man startede Kr. Himmelfartsdag og sluttede når brombærsæsonen var endt. *On a pleasure cruise with the STØT. During the spring and summer months the family ploughed the seas of the Little Belt, starting on Ascension Day and finishing when the blackberry season was over.*

Ildhav. Hvor kan disse Nature dog være betagende, man længes efter dem, føler sig draget til dem med en Kraft, der daarligt lader sig overvinde. Tillige er det meget belærende at sejle om Natten, man maa ofte, jeg maatte denne Nat, have paa Følelsen, hvorledes der skal sejles, nar man næppe kan se om Fokken staar fuld, at bedømme

Afstande er ogsaa vanskeligt, man tror sig langt fra Land, og i samme Øjeblik staar man maaske paa Grund, ligeledes lærer man Farvandet at kende, eller rettere man opdager om man kender det eller ej.

Ved 11½-Tiden naaede vi ind i Fænø Sund og lagde os lige inden for Indsejlingen under Bøgetræerne. Hvor var her stille, over os saa vi Bøgetræernes mørke Kroner og øverst oppe Stjernerne, som skinde ned til os fra en Aabning mellem Skyerne. Vi skulde dog nu efter de overstandne Besværligheder have en god Kop Kaffe, inden vi skulde til Køjs. Jeg fik Primus tændt og Kaffen lavet, i Mørket var det vanskeligt at finde de forskellige Ting, men det gik dog, og vi drak Kaffen med stort Velbehag. Syd for Badhotellet saa vi en enlig Ankerlanterne lyse og mente, at det var nok fra MARGRETHE, det passede dog ikke. Efter at have drukket Kaffen gjorde vi klar til Natten, fik de unødvendige Ting bort fra Forskibet saa vi kunde ligge der, fik Masterne lagt ned og Sejlene bredt ud, saa at vi kunde sove der under. Omsider kom vi ned og sov saa godt til næste Morgen uden at blive vækket af Regnen.

Næste Morgen var det fint Vejr, klar blaa Himmel og frisk Vind. Efter at have gjort Baaden klar og spulet satte vi Sejl og stod saa omkring klokken 8 ud af Fænø Sund. Nede ved Damgaard kom nu POLLY og MARGRETHE, og da vi kom over til Hage-

nør Teglværk havde de krydset sig op til samme Sted, og vi fik en lille Sludder. De vilde dog helt ind til Julemærkesanatoriet, men vi vilde ind til Elvighøj. Vinden var frisket i, og jeg bjergede Topsejlet og sejlede nu kun for Undersejlene alene, derfor og dels fordi det var Kryds kunde jeg daarligt følge med, men sakkede lidt agterud. Det er jo haardt at tilstaa, men saaledes var nu Forholdene, og det er jo ogsaa en Kendsgerning at et eller to store Sejl trækker mere end flere smaa. Ved 11-Tiden var vi ved Elvighøj og spiste Frokost og gik op i Restaurationen for at faa noget at drikke. Vi blev der et Par Timer og satte saa Kursen mod Snoghøj for at faa fat i Misse. Vi fortøjede ud for Skovløberhuset ved Gals Klint for at drikke Kaffe, her begyndte det at regne, rigtig styrte ned i Strømme, saa vi maatte lave et Telt af Presenningerne og krybe ind under for at faa Kaffen i Tørvejr. Det blev ved med at regne, og vi satte saa Sejl for at komme hjem, anløb lige Snoghøj for at faa Misse om Bord, hun var kommet op med Damperen, og saa sejlede vi hjem og løb ind i Havnen Klokken godt 4.

Det var en Tur med rigeligt Regnvejr, men naar man ikke er bange for at blive vaad og har et godt Humør, saa kan man ogsaa faa noget ud af en saadan Tur. Vi fortrød det i det mindste ikke. Særlig Natsejlsadsen, efter at det var blevet Tørvejr, var dejlig.

Pleasure Cruises – Summary

The narrator is Knud Christian Schmidt, born in 1895 in Fredericia by the Little Belt. He grew up in a home which had a close relationship with the sea, both professionally and for pleasure. His father was a

boat builder and later harbour master, and the article describes both a ride in a motor boat together with a friend, and a sailing trip in the dinghy STØT which was built by his father in accordance with the local boat-building traditions.

Museets Protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Direktør T. Reedtz Funder*, formand
Maskinmester Jens-Jørgen Absalonsen
Vagtmester Kaj Orla Andersen
Underdirektør Niels Kjeld Christensen
Kontorchef Johan Dennig-Madsen*,
sekretær

Professor dr.phil. Ole Feldbæk

Direktør Jens Fynbo

Professor, dr.phil. Kristof Glamann

Arkitekt M.A.A. Arne Gotved

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Kaptajn A. Fischer Henriksen

Skibsmægler Jørgen V. Henriksen

Statsaut. revisor Ole Holm

Direktør Christen Hovgaard

Professor dr. oecion Hans Chr. Johansen

Skibsreder Peter Knudsen

Overtelegrafist Karl P. Lauritsen

Kaptajn S.C. Nygaard

Direktør, civiling. H.J. Esmann Olesen

Grosserer, direktør Knud Olesen*,
næstformand

Rigsantikvar, professor, dr.phil.
Olaf Olsen*

Skibsreder C. Rentz-Petersen

Direktør Jørgen Skov*

Driftchef Jørgen Svarer

Underdirektør Anton Vognsen*

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (Juni 1993)

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

Sekretær - Stillingen ubesat

Bogholder Kaya Hansen

Fotograf Kirsten Jappe

Receptionist Lone Knudsen Kristiansen

Timelønnede kustoder:

J. Steen Christiansen

Vibe H. Christiansen

Christina I. Emdrup

Lisbeth S. Kristensen

Klaus Meyer

Thomas Plum

Jan Rindom

Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

Rengøringsassistent Birthe Klokke

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1992

Indsamling, undersøgelse og registrering

Hanne Poulsen har videreført sine undersøgelser af "Carolinere", og de fælles bestræbelser i Søfartspuljen vil sandsynligvis blive udgivet som Maritema-nummer i 1993.

Mads Gulløv har en stor del af året været optaget af dykning. Den 12.4. deltog han i sportsdykkerklubben Helgolands dykning ved vraget kaldet VEN VEST (jvf. H&S årbog 1980 s.109 ff.) og museet har nu indledt et samarbejde med klubben for om muligt at indkredse skibets identitet ved fornyede undersøgelser. I perioden 11-22/5 var Mads Gulløv deltager i Skov og Naturstyrelsens undersøgelse af registrerede vrage i Nordjylland, og det meste af sommeren og efteråret var han udlånt til styrelsens forundersøgelser af Øresunds bund i det område, som berøres af den projekterede bro. Som en udløber heraf, var museet ansvarlig for udgravningen af vragerester af et mindre handelsskib med kaldnavnet MAGNUS fra 1800-årenes begyndelse. Udgravningen foregik i ugen 28-30/9 og 1-16/10, og resultaterne vil siden blive publicerede.

Museets bibliotek er i årets løb vokset med 460 bind, hvoraf 144 er tilkommet gennem bytteforbindelser, 177 bind er gaver og resten er købt.

Som sædvanligt er den største tilvækst i samlingerne dog opstået, fordi privatperso-

ner, virksomheder og institutioner skænker museet vidnesbyrd om landets maritime kulturhistorie. Den samlede gaveliste bringes efter beretningen, og alle givere skal hermed endnu en gang have stor tak.

Bevaring

På grund af Mads Gulløvs omfattende dykkeraktivitet har der ikke været mulighed for større konserveringsarbejder. Takket være en dygtig beskæftigelsesansat, er en model af ØK's M/S INDIA dog blevet fornemt restaureret.

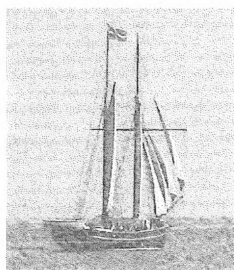
Skibsbevaringsfonden

1992 var sidste år af fondens treårige prøveperiode med statstilskud (3x400.000 kr.). Industriminister Anne Birgitte Lundholdt bistod ved uddelingen af lånetilsagn under Træskibssammenslutningens pinsestævne i Aarhus, hvor der blev uddelt lånetilsagn til skonnert META (110.000 kr.), skonnert FREIA (110.000 kr.), coaster SAMKA (50.000 kr.), pakat DE TO SØSKENDE (40.000 kr.). I efteråret udgav fonden "Chartersejlads med historiske skibe", og siden er der udgivet en samlet rapport over fondens resultater indtil nu. Begge rapporter kan bestilles ved henvendelse til museet.

Formidling

I årets løb har museets besøgende haft

Chartersejlad med gamle sejlskibe



lejlighed til at se tre særudstillinger. Den 2/4 åbnedes "DUC på Kronborg", som på pædagogisk vis gav indtryk af olieeftersforskning og -udvinding i Danmark. Udstillingen var fremstillet af DUC og rummede også en video i dansk og engelsk version. Der var tillige udarbejdet undervisningsmateriale til besøgende skoleklasser. Den 22/6 åbnedes "DFDS i 125 ÅR", som markerede museets bidrag til at festligholde rederiets jubilæum. Udstillingen var tilrettelagt af museet og blev fremstillet i samarbejde med kommunens beskæftigelsesværksted, og til projektet gav DFDS og JL-fondet betydelige beløb. På grund af den

For at støtte indtjeningsmulighederne for de større bevaringsværdige fartøjer udgav Skibsbevaringsfonden i efteråret sin "Charterrapport". Udredningsarbejdet og udgivelsen blev støttet økonomisk af Turismens Netværksmidler. (Charterrapportens forside). *To improve the earning capacity of the larger ships which are worth preserving, The Ship Preservation Fund published its "Charter Report" last autumn. The research and the publication were supported financially by the Tourism Network Funds (Turismens Netværksmidler). (Charter Sailing with Old Sailing Ships).*

store interesse forlængedes udstillingsperioden, og først i maj 1993 blev udstillingen nedtaget.

Fra den 26/9 og resten af året vistes tillige den lille fine fotoudstilling "Kystbåde fra Tranquebar og Ghana", baseret på arkitekt Niels Bechs egne optagelser fra 1960'erne og 1970'erne.

Basisudstillingen er blevet fornyet med genopstilling af de bedste "oplevelses-elementer" fra jubilæumsudstillingen i 1990. De besøgende kan derfor undervejs møde en fyrbøder i arbejde, se en matros som maler skibsside, høre snorken fra jungmanden i køjen og se dæksdrengen læse brev hjemmefra i forlukkafet på en damper fra 1915, kigge ind i kahytten på et af de danske skibe under allieret flag i 2. Verdenskrig, og sætte sig i enkeltmandskammeret fra en af B&W skibsværfts seneste byggenumre.

Modelbådssejladserne i voldgraven foregik i week-enden 13-14/6. Om lørdagen viste medlemmer fra Dansk Modelbådsunion, hvad deres fartøjer kunne, og om søndagen afprøvede elever fra Rungsted Private Realskole deres selvbyggede konstruktioner.

Der har været afholdt særavisninger den 26/8, 28/8, 19/9, 25/9 og 30/11.

Mads Gulløv har i tiden 25/5-5/6 været lærer på undervandsarkæologisk uddannelsesgravning ved Lille Kregme.

Den 28/11 medvirkede Hans Jeppesen i en halvtimes udsendelse i DR om S/S TITANIC's forlis.

Hanne Poulsen har for det canadiske søfartstidsskrift "The Northern Mariner" anmeldt bøgerne: Jean Wright-Popescu: The Marine Art of J. Franklin Wright; og Lars U. Scholl: Der Marinemaler Hans Peter Jürgens. For Årbog for Svendborg og Omegns Museum, 1992: I Storm og stille - den sikre havn. Bidrag til Sømandskonens historie. Udgivet af Fiskeri og Søfartsmuseet i Esbjerg, 1992, samt skrevet en oversigtsartikel: Skibsportrættet, til det lokal- og kulturhistoriske tidsskrift Journalen 1992 nr. 2.

Organisation og samarbejde

Hans Jeppesen har repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingskibshalens bestyrelse, Museumsrådet for Frederiksborg Amt, Marinarkæologisk Referancegruppe MARE, SMN referancegruppe for nyere Tids Kulturhistorie, forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums, ICMM, planlægningsgruppen Helsingør-Holland 1994 og redaktionskomiteen for en ny dansk søfartshistorie.

Han er endvidere formand for Skibsbevaringsfonden.

Kåre Lauring har repræsenteret museet i Landsudvalget for indsamling og bevaring af fotografier, og i Kontaktudvalget for

Dansk Marium Historie og Samfundsforskning.

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

Søfartspuljemøder 30-31/3 i Abenra og 14/9 i Nyborg, Dansk Maritim konference 24-26/4 i Frøslev, ICMM interimmøde 6-9/7 i Douarnenez og Common European Maritime Heritage Congress 31/8-4/9 i Amsterdam.

For 5 medarbejdere har der været afholdt internt kursus i tekstbehandling, og Mads Gulløv har den 27/3 været på kursus i klimastyring.

Personale

Susanne Petersen, Søren Petersen og Jesper Frederiksen har været ansat i forbindelse med museets undervandsarkæologiske undersøgelse i tiden 28/9-16/10.

I årets løb har museet endvidere haft følgende midlertidigt ansatte:

Niels Baastrup	4/5-3/12
Bjarne K. Christensen	indtil 10/6
Anne Fogh	indtil 3/6
Svend Høck	15/1-14/8
Claus K. Jessen	6/1-5/8
Gorm Schmidt	6/1-5/8
Elisabeth Thorsen	indtil 6/2

Troels Jeppesen har været erhverspraktikant i tiden 27/1-31/1.

Økonomi

Den store forhøjelse af entréprisen i 1991 og den samtidige hermed gennemførte ændrede fordeling af fællesbilletindtægten, påvirkede desværre også museets økonomi negativt i 1992. Besøgstallet blev 49.997 (1991: 53.510) - en mindre ned-

gang end året før, men dog ca. 6%. Museets bestræbelser for en selvstændig markedsføring begynder at give resultat, idet betydeligt flere besøgende end før løser særskilt billet til Handels- og Søfartsmuseet. 3/4 af billet-indtægten kommer dog fortsat gennem fællesbilletter.

Når det alligevel er lykkedes at oprethol-

de et højt aktivitetsniveau og et pænt driftsresultat, skyldes det især to forhold. Gennem beskæftigelsesprojekter har museet i årets løb fået udført arbejde for omkring 650.000 kr., og desuden har museets konservator og dykker en meget stor del af året været udlånt til Skov- og Naturstyrelsen.

Gaveliste for året 1992

Else Andersen via Randers Lokalthistoriske Arkiv: Optegnelser vedr. rejse mellem København og Julianehaab 1892. *Knut Boring-Møller:* Navnestander fra M/S DORA. *Evald Brønd:* 2 stk. førstedags kuverter vedr. M/S SELANDIA. *Dagmar Carstens:* En universalring. *Alma Christensen:* Maleri: Vilh. Arnesen: Skoleskibet Danmark. *Niels Kjeld Christensen:* Kort: Skibe strandet under stormfloden 13. november 1872. *Erik Christiansen:* Video vedr. giverens sejlads under II Verdenskrig. *Holger William Danø:* En kladde fra skoleskibet KØBENHAVN. *Ruth Deichman Brandt:* Maleri af Carl Baagøe: Sejlere i Øresund. *DFDS:* Søfartsbog for Hans Peter Hansen. *Axel-Ole Ekstrøm:* Fotos vedr. Dansk Vestindien. *A/S Em. Z. Svitlers Bjergningsentreprise:* En samling fotos og negativer. *Alva Forsmark:* Tegning: Bjergnings-skibet S/S ÆGIR. *Bengt Frederichsen:* Politivedtægt fra St. Croix 1915. *R. Grønbech-Olsen:* Skibsportræt: Brig ÆRØ af Ærøskøbing. *Grønlands Postvæsen:* Førstedagskuverter. *Poul J. Hansen:* En samling skibstegninger. *Henning Henningsen:* Jubilæumsfrimærker Dansk Vestindien 1917-1992. *V.A. Høffding:* Foto af skoleskibet KØBENHAVN. *Frode Jacobsen:* Kompasnåle. *I.C. Jensen:* Tegninger vedr. Vandbygningsvæsenets skibe. *Per Jensen, via National Museets Bibliotek:* Dias s/h fra Dansk Vestindien 1917. *Jan Jørgensen:* En samling lanterner og blokke. *Ku-*

wait Petroleum: Halvmodel af M/S BETTY NORDGAS. *J.C. Lass:* En samling protokoller og reglementer fra ØK omkring 1920. *Søren Laub:* En samling hueebånd fra gamle Amerikadampere. *Jens Lorentzen:* En samling fotos og dias vedr. Skandinavien-Amerika Linjen. *V. Marquard Petersen:* Bestikhyldede fra vagerkutteren LØVENØRN. *Kristian Nørlyng:* Tre tegninger vedr. torpederinger i I. Verdenskrig. *Gunnar Nørstad:* Arkivalier og dokumenter vedr. Niels Christian Jensen, styrmand i DFDS. *Orlogsmuseet:* 2 stk. foto. *Ole Rømer Museet:* En samling almanaker. *Preben Palle:* Cabin Class Plan Skandinavien-Amerika Linjen. *E. Schoustrup:* Søfartsbøger og dokumenter vedr. skibsfører i DFDS Ole Christian Mortensen. *Søfartens Fremme:* Video: Til søs som aspirant. *Bernhard & Anna-Dagmar Tagesen:* Norsk kompas. *Søren Thorsøe:* En samling skibstegninger. *Jacob Westergaard:* Foto af M/S CAROLINE. *Chr. Waagepetersen:* To udskårne kinesiske bambusæsker. *Jørgen Zejner:* Foto af M/S GROLLEN.

Boggaver

Anette & Poul Brink Albers, Helsingør; *Ib V. Andersen, Kokkedal;* *Archivschule Marburg, D;* *Ole Askman, Frederiksberg;* *Fritz Beuck, Lyngby;* *Jan Blom, Humlebæk;* *Aage Steen Bundgaard, Hillerød;* *Gunvór Bærntsen, Thorshavn;* *Henning Christensen, Brønshøj;*

Jens Vinther Christensen, Hvidovre; Jan Davidsson, Göteborg; J. Falkenstein D/S "Norden" A/S, Kbh.K.; Peter Grunnet, Frederikshavn; Henning Henningsen, Helsingør; Rigmor Christiansen Holdt, Agerbæk; Claus Holmfred, Bagsværd; Honolulu Academy of Arts, Hawaii; Sibylla Haasum, Stockholm; Jørgen Jensen, Skodsborg; Palle Uhd Jepsen, Esbjerg; Henry Johansen, Helsingør; Poul Jægerholt, Rungsted Kyst; Claus Larsen/Vejdirektoratet, Kbh.K.; Kirsten Bruhn Larsen, Helsingør; Lars Peter Madsen, Grenå; Poul Moustgaard, Svendborg; Kaj Bredahl Nielsen, Kbh.; Gunnar Olsen, Kbh.; Oxford University

Press, U.K.; Helge Pedersen, Frederiksberg; Kenno Pedersen, Helsingør Kommunes Museer; Hanne Poulsen, Espergærde; Wolfgang Rudolph, Schildow, D.; Hans Diederichsen Rühmann, Lyngby; Svend Aage Saugmann, Vedbæk; M.K. Stammers, Merseyside Maritime Museum, Liverpool, U.K.; Søværnets Taktikskole v. Kaj Christiansen, Holmen; Søren Thirslund, Humlebæk; Else Marie Thorstvedt & Astrid Johnson, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo; Søren Thorsøe, Hørsholm; Agnes Vinding, Snekkersten; Johan Anton Wikander, Trondheim, Norge; George Zeuthen, Århus C.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1992

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt	644.121
Tilskud fra staten	3.065.100
Andre offentlige tilskud	106.606
Ikke offentlige tilskud	407.055
Kiosk- og bogsalg	63.990
Rekvirerede arbejder	244.715
Renteindtægter	<u>80.830</u>
Indtægter i alt	<u>4.612.416</u>
 <i>Udgifter</i>	
Personaleomkostninger	3.247.683
Lokaleomkostninger	237.120
Samlingens forvaltning	52.806
Undersøgelser og erhvervelser	186.908
Konservering	75.781
Udstillinger	420.319
Anden oplysningsvirksomhed	0
Udgivervirksomhed	9.450
Andet kulturformidlende arbejde	41.649
Administration	<u>327.897</u>
Kapacitetsomkostninger	<u>4.599.615</u>
Resultat før afskrivninger	12.802
Afskrivninger	<u>7.716</u>
Nettoresultat	<u>kr. 5.086</u>

Balance pr. 31. december 1992

<i>Aktiver</i>	
Samlingen	1
Automobil	<u>30.864</u>
Anlægsaktiver	<u>30.865</u>
Beholdninger	48.334
Udestående fordringer	219.971
Likvide midler	<u>1.343.714</u>
Omsætningsaktiver	<u>1.612.019</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.642.884</u>
 <i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>261.161</u>
Hensættelser	<u>272.767</u>
Mellemregninger	90.555
Forudbetalt tilskud	775.900
Kreditorer i øvrigt	<u>242.501</u>
Gæld i alt	<u>1.108.956</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.642.884</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bogholderi, som jeg har revideret.

København, den 27. marts 1993

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af private bidrag 1992

Danmarks Rederiforening	10.000
Den Danske Bank	5.000
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel (formål: Undervandskamera)	30.000
Arv efter Bodil Margrethe Kiel	5.000
J.C. Hempels Legatfond	15.000
Unibank	2.500
Magasin du Nord's Fond	5.000
Velux Fonden (formål: Solkompas)	50.000
DFDS A/S	125.000
JL-Fondet (formål: Jubilæumsudstilling)	125.000
Dampskibsselskabet Torm	10.000
Hafnia Fonden	2.000
Scandutch	
Det Østasiatiske Kompagni A/S	5.000
	<u>kr. 389.500</u>

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

<i>Resultatopgørelse for året 1992</i>	
Renteindtægter	<u>2.958</u>
Årets resultat	<u>kr. 2.958</u>
Balance pr. 31. december 1992	
<i>Aktiver</i>	
Handels- og Søfartsmuseet	90.555
J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank	<u>48.836</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 239.391</u>
<i>Passiver</i>	
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. januar 1992	236.433
Nettoresultat	<u>2.958</u>
Passiver i alt	<u>kr. 239.391</u>

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

København, den 27. marts 1993

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens arv

Resultatopgørelse for året 1992

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	133.599
Afdragsavancer	27.861
Kursavance	0
Indtægter i alt	<u>161.460</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision	3.840
Depotgebyr	2.396
Kursregulering	68.645
Kurstab	289
Gave til Handels- & Søfartsmuseet ...	100.000
Omkostninger	<u>175.170</u>
Nettoresultat	kr. <u>(13.710)</u>

Balance pr. 31. december 1992

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	1.146.586
Likvide midler	<u>448.804</u>
Omsætningsaktiver	<u>1.595.390</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.595.390</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.491.640</u>
Mellemregninger	100.000
Skyldige omkostninger	3.750
	<u>103.750</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.595.390</u>

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

København, den 27. marts 1993

Ole Holm, 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.

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*:
Vikingerens kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).
Pris kr. 110,00.

Eng. udgave
C.L. Vebæk & S. Thirslund:
The Viking Compass. Guided Norsemen first to America (1992).
Pris kr. 125,00.

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.

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.
DFDS. Jubilæumsplakat 92. Pris kr. 50,00.
B&W. Jubilæumsplakat 93. Pris kr. 30,00.

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 1993

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 1992-93.

Den årlige generalforsamling blev afholdt onsdag den 25. august 1993 kl. 19.00 i Erik af Pommerns kammer på Kronborg.

Der var mødt ca. 70 medlemmer op, og ca. halvdelen af dem deltog i den traditionelle uformelle rundgang sammen med museumsinspektør Hanne Poulsen i både basis- samt særudstillinger fra kl. 18.00-19.00.

Kl. 19.00 bød formanden, underdirektør Niels Kjeld Christensen, velkommen, hvorefter man gik over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1992-93.
3. Regnskab 1992-93
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stads-

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen

Æresmedlem

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

Personale:

Bibliotekar Bert Blom

bibliotekar Erik Buch Vestergaard valgt til dirigent med akklamation. EBV. takkede for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste dagsordenens punkter for derpå at give ordet til Niels K. Christensen.

ad 2. Niels K. Christensen aflagde derefter følgende beretning for venneselskabet:

I lighed med tidligere år konstituerede bestyrelsen sig efter generalforsamlingen med Niels Kjeld Christensen som formand og Arne Holm som næstformand.

Venneselskabets økonomi er stabiliseret, og i årets løb er medlemskredsen vokset med 8%, således at vi nu har 1193 betalende medlemmer (1992: 1100). 41 af disse er firmamedlemsskaber. Det kan betegnes som værende en gunstig udvikling i en tid, hvor mange foreninger generelt kan konstatere faldende medlemstal og dårlig økonomi.

Bestyrelsen vil bestræbe sig på at fastholde denne positive tendens.

Torsdag den 25.marts blev medlemmerne inviteret til medlemsaften i Erik af Pommerns kammer, hvor arkitekt Bent Kure på levende og engageret vis fortalte om fregatten JYLLAND's restaurering. Mødet var godt besøgt, og interessen var stor, men den planlagte, efterfølgende én-dagsudflugt til Ebeltoft måtte desværre aflyses på grund af for få tilmeldinger.

Foruden årbogen har Venneselskabet i beretningsåret skænket museet 3 gaver:

1. Et skibsportræt af skibet ST. PETER, udført af skibstømrer og skibsportrætmaler P.N. Foss fra Dragør, som levede 1821-82.
2. En PC'er med tekstbehandlingsprogram.
3. Tilskud til det kommende nummer i serien Maritema om "Carolinerne", som mange jo kender fra Hanne Poulsens foredrag ved sidste generalforsamling.

I årets løb har bestyrelsen haft en principiel diskussion om, hvordan afkastet fra Venneselskabets formue bedst anvendes, og der har været interesse for, i højere grad end i de seneste år, at kunne hjælpe museet med løsning af akut opståede opgaver.

Til sidst skal jeg takke medlemmerne for et godt år og Slotsforvaltningen for lån af Erik af Pommerns kammer.

Da der ingen bemærkninger var til formandens beretning, gav dirigenten ordet til Hans Jeppesen, som dels redegjorde for museets aktiviteter i det forløbne år samt for initiativer i det kommende.

Hans Jeppesen startede med en bemærkning om, at det glædede ham, at de

fremmødte havde vist deres nationale sindelag ved at møde op til generalforsamlingen i stedet for at blive hjemme og se fodboldlandskamp.

Af aktiviteter nævnte HJ. bl.a. særudstillingen B&W i 150 år og udtrykte samtidig glæde over det fine samarbejde, museet påny havde haft med byens beskæftigelsessekretariat. Derpå omtalte han særudstillingen Modelskibe i leg og alvor, der byggede på museets store, varierede modelsamling, samt de vel besøgte modelskibssejladser i voldgraven.

Særudstillingen Søfartens fotokonkurrence har ligeledes vakt stor opmærksomhed og vil blive en årligt tilbagevendende begivenhed.

Af kommende særudstillinger nævnte Hans Jeppesen bl.a. en fotoudstilling om strandinger og forlis ved Scilly Islands nær indsejlingen til Kanalen, samt udstillingen Holland i Helsingør, om hollændernes betydning i Øresund og i Østersøen.

Derefter kommenterede HJ. indholdet i den kommende årbog samt arbejdet i Skibsbevaringsfonden, der bl.a. har resultatet i udgivelsen, Chartersejlad med gamle sejlskibe.

Af kommende udgivelser nævnte HJ., G.A. Koefoeds Søordbog på da.-eng.-fr. - et originalmanuskript i museets eje, som er transkriberet og renskrevet af Jørgen Marcussen og som udgives i Weilbach & Co.'s regi i november i år.

Desuden er man under museets administration påbegyndt det store arbejde med en ajourført Dansk Søfartshistorie - et arbejde, der er beregnet til at strække sig over 5 år.

ad 3. Hans Jeppesen fik atter ordet for derefter at kommentere Venneselskabets regnskab, der viste meget små udsving sammenlignet med året før. Efter at have dokumenteret revisorens underskrift blev regnskabet godkendt af såvel dirigent som den tilstedeværende forsamling.

ad 4. På valg var bestyrelsesmedlemmerne:
Direktør Niels Hahn-Petersen
Marinebibliotekar Arne Holm
Underdirektør Niels Kjeld Christensen
og til revisor:

Reg. revisor Niels P. Hansen.

Da alle havde erklæret sig villige til at fortsætte, foreslog bestyrelsen genvalg, og alle blev genvalgt med akklamation.

ad 5. Under dette punkt motiverede Hans Jeppesen bestyrelsens forslag om en mindre stigning af kontingentet. Allerede ved forrige generalforsamling blev der stillet forslag om en gradvis forhøjelse af det personlige kontingent på i alt 20,00 kr. over 2 år. Den første forhøjelse på 10,00 kr. blev godkendt af den daværende forsamling, således at kontingentet for 1993 udgør 150,00 kr. (+porto/gebyr 25,00 kr.), og nu ville man så gerne have sidste del af den gradvise forhøjelse godkendt, således at kontingentet for 1994 kommer til at udgøre 160,00 kr. (+25,00 kr. i porto/gebyr i Danmark).

Firmakontingentet, der omfatter 5 adgangskort samt 5 årbøger, er fortsat 1.000 kr. (+ porto/gebyr).

Forhøjelsen af det personlige kontingent til 160,00 kr. + porto blev godkendt af forsamlingen.

ad 6. Der var ingen indkomne forslag.

ad 7. Der var heller ingen kommentarer under eventuelt.

Dirigenten Erik Buch Vestergaard takkede for god ro og orden, hvorefter Niels K. Christensen takkede dirigenten for vel udført hverv.

Efter den ordinære generalforsamling holdt man et kvarters pause, hvorunder de fremmødte venner indtog en forfriskning og lidt snacks af forskellig art, og hvorunder museumsinspektør Hanne Poulsen besvarede spørgsmål om det af Venneselskabet skænkede skibsportræt, der var op hængt til beskuelse på væggen i Erik af Pommerns kammer.

Derefter gik man over til aftenens sidste punkt, hvor Niels K. Christensen overlod ordet til museumsdirektøren.

Hans Jeppesen begyndte med kort at skitsere Handels- og Søfartsmuseets 78-årige historie og udvikling og gjorde derpå nøje rede for museets flytteovervejelser og de alternativer, der har været opereret med indtil nu - henholdsvis en lokalisering på Helsingør Værft og yderst på Langelinmolen.

HJ. pointerede, at mange opfatter Handels- og Søfartsmuseet og Kronborg som uadskillige størrelser, men at disse mange næppe tænkte på, at museet manglede udviklingsmuligheder til bl.a. at vise større ting, til fartøjsrestaurering, til magasiner og kiosksalg, og at mulighederne for en øget egenindtægt var stærkt begrænsede.

Et moderne, velfungerende søfartsmuseum har brug for at ligge ved en rigtig kaj og

i bygninger, hvor aktiviteter både inden- og udendørs, samt medvirken fra de besøgende, er naturlige dele af den samlede virksomhed. Den måde at arbejde på lader sig ikke forene med placeringen på Kronborg.

Situationen er ikke afklaret, og hvornår den bliver det er ikke til at vide, men vi vil forhåbentlig vide mere i løbet af et års tid.

Derefter tog formanden for museets bestyrelse, direktør Thorkild Reedtz Funder fra Søfartsstyrelsen, ordet og understregede, at museets bestyrelse havde megen forståelse for Handels- og Søfartsmuseets problemer og fastlåste situation. Eftertiden

kunne med god grund bebrejde bestyrelsen og direktøren, hvis man ikke netop nu søgte at realisere flytteovervejelserne.

Efter at have udtrykt sin glæde over Th. Funders ord og efter at have besvaret spørgsmål fra forsamlingen afsluttede HJ. sin orientering.

Derefter takkede Niels K. Christensen for orienteringen og fremstillingen af museets problemer og erklærede afslutningsvis, at han personligt endnu ikke havde vænnet sig til tanken om Kronborg uden Handels- og Søfartsmuseet.

Generalforsamlingen sluttede kl. 21.15.

Nytilkomne medlemmer

Alsing, Asger, 6300 Gråsten.
Andersen, Finn, 2690 Karslunde.
Andersen, Helge, 3060 Espergærde.
Andersen, Ove H., 4750 Lundby.
Andersen, Povl V., 2000 Frederiksberg.
Andersson, Erik, S-13136 Nacka.
Andreasen, Axel, 4920 Søllested.
Bangsvig, Benn, 2830 Virum.
Bendtsen, Erik, 3070 Snekkersten.
Birck, Jürgen R., 3000 Helsingør.
Carlsen, Bent, 8800 Viborg.
Christiansen, Kurt L., 6280 Højer.
Danø, Holger, 6700 Esbjerg.
Degerbøl, Jens, 2100 Kbh. Ø.
Eriksen, Finn, 2860 Søborg.
Friis, Søren, 2900 Hellerup.
Gericke, John, 2660 Brøndby Str.
Gjesager, Ulrik, 3060 Espergærde.
Granqvist, Lennart, S-25439 Helsingborg.
Gruffmen, Christen, S-21573 Malmö.
Grønlund, Ole, 3060 Espergærde.
Hansen, Claus, 3050 Humlebæk.
Hansen, Inga, 3520 Farum.
Hansen, Ole, 3000 Helsingør.
Hansen, Niels P., 3520 Farum.
Hartmann, Lene W., 2900 Hellerup.
Henriksson, Marianne, S-27536 Sjöborg.
Hühn, Åge, 4293 Dianalund.
Jakobsen, Hanne, 9870 Sindal.
Jensen, Jørgen, 2942 Skodsborg.
Jensen, Palle H., 4070 Kirke Hyllinge.
Jepsen, Palle Uhd, 6840 Oksbøl.
Kløvedal, Troels, 8400 Ebeltoft.
Kryger, Svend, 3000 Helsingør.
Larsen, Arne B., 3000 Helsingør.
Larsen, Rolf, 2740 Skovlunde.
Lonning, Erik, 2900 Hellerup.
Madsen, Poul, 5970 Ærøskøbing.
Marcussen, Carsten, 3450 Allerød.
Michelsen, Ove, 3460 Birkerød.
Mortensen, Keld, 2630 Taastrup.
Müller, Torben, 3000 Helsingør.
Møller, Gunhild, 2000 Frederiksberg.
Møller, Knud Erik, 3900 Nuuk.
Nielsen, Kathrine, 3060 Espergærde.
Nielsen, O.S., 5800 Nyborg.
Nielsen, Tage I., 3060 Espergærde.
Nørgaard, Ole, 4736 Karrebæksminde.
Olsen, Eyvinn, 2990 Nivå.
Poulsen, Børge, 3070 Snekkersten.
Rasmussen, Torben 2990 Nivå.
Sand, Jens E., 8300 Odder.
Schou-Nielsen, Ole, 2900 Hellerup.
Sørensen, T.O. Krarup, 3050 Humlebæk.
Tambour, Jens, 4900 Nakskov.
Voss, Ivan, 3000 Helsingør.
Walløe, Klaus, 3060 Espergærde.
Wamberg, Mogens, 3000 Helsingør.
Westerdahl, Christer, 1467 Kbh. K.
Wetche, H., 9400 Nr. Sundby.
Willads-Petersen, 5970 Ærøskøbing.
Wilms, Egon, 1366 Kbh. K.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1992 - 31. marts 1993

Indtægter

Kontingenter og bidrag fra medlemmer	205.670
Fortjeneste ved salg af glas, kompasplatter og fliser:	14.867
Renteindtægter	9.463
Kursgevinster	2.518
Udgiftsførte feriepenge, ej udbetalt	6.640
Gave fra H.L. Barfoed's legat.	<u>11.700</u>
Indtægter i alt	<u>250.858</u>

Udgifter

Udgivelse af årbog 1992	172.701
Porto til udsendelse	<u>21.662</u>
	194.363
- salg af årbøger	23.584
tilskud til årbog 1992	<u>23.800</u>
	47.384
Nettoudgift årbog 1992	146.979
Andel af gager	50.400
Porto, fragt m.v.	11.464
Kontorhold m.v.	14.984
Revision og regnskabsassistance	15.250
Diverse	1.417
Afskrivning på EDB-anlæg	<u>1.900</u>
Udgifter i alt	<u>242.394</u>
Resultat	<u>8.464</u>

Balance pr. 31. marts 1993

Aktiver

Likvider	29.049
Tilgodehavende salgsindtægter	4.540
Tilgodehavende renter	1.775
Tilgodehavende moms	81
Beholdning af platter, glas og fliser	30.640
Nom. kr. 71.000,- Kreditforeningen Danmark	
10% 92. serie, 2005 (Kostpris)	70.035
EDB-anlæg	0
Aktiver i alt	<u>136.120</u>

Passiver

Skyldige omkostninger	10.000
Mellemregning Handels- og Søfartsmuseum	0
Mellemregning med H.L. Barfoed's legat	28.988
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 1992	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 1992	77.615
- Nedskrivning lager	<u>38.995</u>
	38.620
Årets resultat	8.464
Passiver i alt	<u>136.120</u>

Nærværende regnskab for 1992/93 for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner er i overensstemmelse med selskabets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 24. maj 1993

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1992 til 31. marts 1993

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	3.448	Gave til Handels- og Søfartsmuseets Venner	11.700
Renter, obligationer	9.348	Revisionshonorar	1.250
Gevinst ved udtrækning af obligationer	570	Bankomkostninger	406
Indtægter i alt	<u>13.366</u>	Udgifter i alt	<u>13.356</u>
		Resultat	<u>10</u>

Balance pr. 31. marts 1993

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	58.589	Skyldige omkostninger	1.250
Mellemregning med selskabet		Kapitalkonto:	
Handels- og Søfartsmuseets Venner	28.988	Legat i følge testamente	100.000
Tilgodehavende renter	2.275	Gevinst- og tabskonto:	
Værdipapirer:		Saldo pr. 1. april 1992	79.641
Nom. 91.000,- Kreditforeningen Danmark		Årets resultat	10
10% 92.serie, 2005 (Kostpris)	91.048	Passiver i alt	<u>180.901</u>
Aktiver i alt	<u>180.900</u>		

Nærværende regnskab for 1992/93 for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner er i overensstemmelse med selskabets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 24. maj 1993

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

Advokat Sture Hövdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1992 til 31. marts 1993

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	5.427	Gave til Handels- og Søfartsmuseet . . .	81.821
Renter, obligationer	82.137	Revision	2.500
Kursgevinst udtrukne obligationer	360	Bankomkostninger	<u>376</u>
Indtægter i alt	<u>87.924</u>		84.697
		Henlæggelse i henhold til testamentets bestemmelser	<u>17.000</u>
		Underskud, der overføres til uddelingskonto . . .	<u>13.773</u>

Balance pr. 31. marts 1993

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	112.242	Skyldige omkostninger	2.500
Tilgodehavende renter	20.754	Mellemregning Handels- og Søfartsmuseet	81.821
Nom. 746.000,- Byggeriets Realkreditfond 10% 47. serie 3.Afd. 2020	728.050	Kapitalkonto:	
Nom. 85.000,- Dansk Statslån Var. stående lån 1996	83.669	Saldo 1. april 1992	835.035
Aktiver i alt	<u>944.715</u>	Henlæggelse 1992/93	<u>17.000</u>
		852.035	
		Uddelingskonto:	
		Saldo 1. april 1992	22.132
		Årets resultat	<u>13.773</u>
		8.359	
		Passiver i alt	<u>944.715</u>

Nærværende regnskab for 1992/93 for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner er i overensstemmelse med selskabets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 24. maj 1993

Niels P. Hansen
Registreret 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 bankgirokonto 3163-111306.

Kontingent

kr. 150,00 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 + 88 pr. stk. kr. 120,00.

Årbog 1989 pr. stk. kr. 135,00.

Årbog 1990 - 93 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).

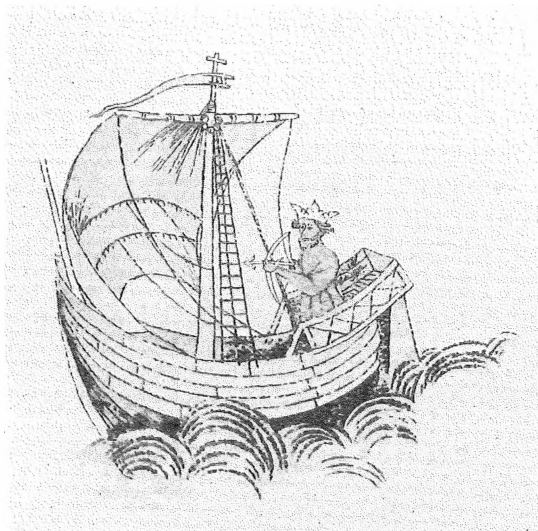
Alle priser er ekskl. forsendelsesomkostninger.

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.



Kalkmaleriflise 1982.

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 dem for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Carlsberg Bryggerierne A/S
Dansk Navigatørforening
Den Danske Banks Fond
Københavns Amt - Kulturel Forvaltning
Lemwigh-Müller & Munck Fonden
J. Ring-Andersen Skibsværft
Tuborgs Bryggerier A/S
Iver Weilbach & Co. A/S
Wiibroes Bryggeri A/S
Wonsild & Søn. Skibsmæglerforretning