



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 1994





Omslag, forside: Brudstykke af Bayeux Tapetet i kopi. Skibe bygges til invasionen af England. (Farvelagt tegning 1949 af Johannes C.F. Nørretranders. HSM). *Front cover: Fragment of the Bayeux Tapestry in copy. Ships being built for the invasion of England. (Coloured drawing by Johannes C.F. Nørretranders. 1949. DMM).*

Omslag, bagside: Brudstykke af Bayeux Tapetet i kopi. Træer fældes til skibsbygning. (Farvelagt tegning 1949 af Johannes C.F. Nørretranders. HSM). *Back cover: Fragment of the Bayeux Tapestry in copy. Trees being felled for ship-building. (Coloured drawing by Johannes C.F. Nørretranders. 1949. DMM).*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . *Årbog 1994*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1994 (bind 53 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 Mat klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,

Hanne Poulsen,

Kåre Lauring og Bert Blom.

Oversætter: Len Nossell.

Lay-out: Jens Lorentzen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-04-9

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

Kåre Lauring: "At 12 Mr. Byng was shot". Historien om en engelsk admiral og hans bibliotek. (<i>"At 12 Mr. Byng was shot"</i>)	7
Christian Lund: En shippingmands erindringer 1936-49. (<i>The Memoirs of a Shipping Man 1936-1949</i>)	16
Ejnar Mortensen: Fejø Skibs- og Bådeværft 1889-1994. (<i>Fejø Ship- and Boatyard 1889-1994</i>)	56
Hans Rühmann: Søfarer- og skibsrederslægten H.C. Brodersen i Flensborg og dens tilknytning til søfarten på Dansk Vestindien. (<i>The H.C. Brodersen Seafarer and Shipping Company Family in Flensburg</i>)	64
Søren Vadstrup: Vikingernes skibsbygningsværktøj. (<i>The Shipbuilding Tools of the Vikings</i>)	100
Museets protektor og bestyrelse	124
Museets personale	124
Museets beretning for 1993	125
Gaveliste for året 1993	129
Museets regnskab for 1993	131
Museets salgsartikler	134
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	135
Selskabets beretning for 1993-94	135
Selskabets nytilkomne medlemmer	139
Selskabets regnskab for 1993-94	140
Selskabets salgsartikler	144

*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.*



Admiral John Byng.
1704-1757.
(Oliemaleri: Thomas
Hudson på Wortham Park).
Admiral John Byng,
1704-1757.
(*Oil painting: Thomas
Hudson at Wrotham Park*).

Kåre Lauring: “At 12 Mr. Byng was Shot”

Historien om en engelsk admiral og en bog fra hans bibliotek.

En bog i museets bibliotek er udgangspunktet for Kåre Laurings artikel om en engelsk admiral.

Det var i et af byens bedste antikvarier, og ikke det bedste. Det var ikke så meget indholdet der fangede, men titlen: “At 12 Mr. Byng was Shot.” En bog med den titel måtte jeg eje.

Bogen handlede om Mr. John Byng, engelsk flådeofficer, født 1704 som fjerde søn af George Byng, Viscount of Torrington. Admiral i den engelske orlogsflåde, sejrherren fra slaget ved Cap Passaro 1718, og 1727-33 First Lord of the Admiralty. Også John Byng blev officer i flåden, indledte sin karriere i 1718 om bord i fregatten H.M.S. SUPERB, der tjenestegjorde i Middelhavet, og sønnen var med i faderens sejr over Spanierne ved Cap Passaro ved sydspidsen af Sicilien. Bogen var god, skrevet af Dudley Pope, der i 1972 blev kendt her i landet for sin bog om Slaget på Reden. Ikke mindst gjorde John Byngs person og uheldige skæbne indtryk.

John Byng var derfor ikke langt væk, da jeg en dag i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek faldt over endnu en bog. Denne gang med den noget længere titel: Britains Glory, or, Ship-Building Unvail'd, Being a General Directory for Building and Compleating the Said Machines, by William Sutherland,

2. Edition London 1729, samt bundet ind i samme bind: The Prices of the Labour in Ship-Building Adjusted, or, the Mystery of Ship-Building Unveiled, London 1717. Øverst på første side, skrevet med blæk og fint svungne bogstaver, stod navnet på værkets første ejer: Jn. Byng, 1734: No 134.

En bog, der havde tilhørt John Byng, var endt på Handels- og Søfartsmuseets bibliotek. Hvordan bogen kan være endt her, skal vi senere vende tilbage til, men først historien om bogens første ejer.

I årene efter 1718 fortsatte Byng sin karriere i orlogsflåden. I 1727 fik han med fregatten H.M.S. GIBRALTAR sin første selvstændige kommando. Han var stadig i Middelhavet, og her fortsatte han til 1742. Derefter blev han udnævnt til viceadmiral, og gjorde for en kort periode tjeneste i Nordsøen. 1747 blev han først næstkommanderende og siden øverste chef for den engelske flåde i Middelhavet, en kommando han beholdt indtil afslutningen af Den østrigske Arvefølgekrig i 1748.

Efter krigen vendte Byng hjem til London, et sted han ikke kan have set meget til i de foregående år. Han havde dog tilbage i 1741 købt sig et hus, Berkeley Square nr. 41, i Londonområdet Mayfair. Berkeley Square, blev bebygget i årene 1739-47, så nr. 41, var et nyt hus. Huset, der endnu er bevaret, blev

tegnet af arkitekten Isac Ware, en af tidens førende arkitekter, og det er nævnt i Wares bog: A Complete Body of Architecture fra 1756.

Foruden Londonhuset, købte Byng i 1750 en stor grund i nærheden af landsbyen Barnet, ca. 30 km nordvest for London, hvor han byggede et landsted, Wrotham Park, også tegnet af Isac Ware. Det eksisterer endnu og bebos stadig af familien Byng.

I disse to huse kunne Byng nu have tilbragt resten af sin tid, mellem sine bøger og sammen med sin veninde, enken Mrs. Hickson, men skæbnen ville det anderledes. 1755 trak Syv års Krigen op, og i marts 1756 blev Byng kaldt tilbage til aktiv tjeneste, og sendt til Middelhavet, for at beskytte det dengang engelske Minorca imod en truende fransk invasion fra Toulon, hvorfra der var rapporteret, at en fransk flådestyrke på 12 linjeskibe og 5 fregatter, samt en invasionsstyrke på 15.000 mand, var klar til aktion under Marquis de la Galissoniere.

Det var et svagt England, der gik ind i krigen, whigregeringen under the Duke of Newcastle og Henry Fox havde forsømt hær og flåde, og Frankrig angreb med succes i både Canada og Indien.

England havde i 1755-56 ialt 83 færdig udrustede linjeskibe. Af disse var 65 hjemme, 11 var i Vestindien, og de resterende 8 var placeret rundt om i Asien, Middelhavet og Afrika. Ifølge admiralitetet var 40 linjeskibe nok til at beskytte England mod en evt. fransk invasion, men trods det, og trods rygterne om invasion af Minorca, kunne man kun afse 13 linjeskibe til Byngs hjælpeflåde. Disse 13 skibe manglede ialt 722 mand for at nå op på normal besætning. Alene Byngs

flagskib the H.M.S. RAMILLIES, manglede 220 mand. Før afrejsen måtte Byng afgive 3 linjeskibe og 2 fregatter til patrulje i Nordøcn, og de skibe fik suppleret besætningen op fra resten af Byngs flåde. Til gengæld for de reduktioner fik Byng så tildelt 300 mand.

Byngs forholdsordrer ved afrejsen angav 2 hovedopgaver: 1: At gå til Gibraltar, og hvis han dér fandt, at den franske flådestyrke fra Toulon var sejlet igennem Strædet, med kurs mod Amerika, skulle han dele sin flåde i to og sende den ene halvdel over Atlanten, for at slutte sig til de engelske flådestyrker ved Nordamerikas kyster. Den anden halvdel af Byngs flåde skulle fortsætte til Minorca og lægge sig som beskyttelse ved øen. 2: Hvis franskmændene ikke var sejlet gennem Gibraltar, skulle Byng sejle med hele sin styrke til Minorca og lægge sig der, for at forhindre en evt. fransk invasion. Han kunne også, alt efter forholdene, lægge sig udenfor Toulon, og således forhindre den franske flåde i Toulon i at sejle ud, hvorved han ville beskytte både Minorca og Gibraltar.

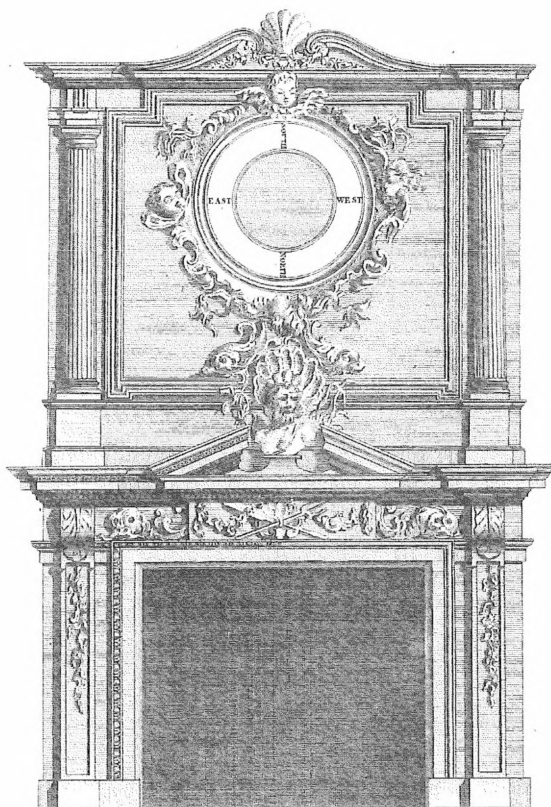
Forholdsordren sagde intet om, hvad han skulle gøre, hvis han ved ankomsten til Gibraltar fandt at franskmændene allerede havde invaderet Minorca. Man lagde dog vægt på, at han sikrede sig, at han både beskyttede Minorca og Gibraltar, og at han forhindrede, at franskmændene evt. slap ud gennem Gibraltarstrædet.

Den 6. april afgik Byng fra Spithead, 10 linjeskibe fik han med, store dele af besætningerne manglede, hans eget skib H.M.S. RAMILLIES på 1.086 tons manglede 220 mand, og skibet var bygget tilbage i 1664, medens et andet af skibene H.M.S. LANCASTER var bygget i 1693.

På Berkeley Square nr. 41 lod Byng opsætte en vejrhane, der via skorstenen havde forbindelse til kaminen i det røde ottekantede rum på første sal.

Der havde Isac Ware i kaminen indlagt den her viste skala, hvorpå vindretningen kunne aflæses.
(Isac Ware: *A Complete Body of Architecture*. London 1756).

*At his home in 41 Berkeley Square, designed by the famous architect Isac Ware, Byng had had a weathercock placed on the roof with a direct connection, via the chimney, to the red 8-sided room on the first floor. The scale shown here, on which it was possible to read the wind direction, had been built into the fireplace by Isac Ware. (Isac Ware: *A Complete Body of Architecture*. London 1756).*



Grynnica Sculp.

I Gibraltar fik Byng nyheden, at franskmændene allerede havde invaderet Minorca, og at øens hovedby Port Mahon med Fort St. Philip var indesluttet med sin garnison på 2.800 mand. Garnisonen manglede ialt 41 officerer, deriblandt øens guvernør samt alle regimentscheferne, som var hjemme på orlov på ubestemt tid. Med fra England havde Byng en hærstyrke på 900 mand til forstærkning af øens garnison, men under indtryk af begivenhederne blev denne styrke efterladt i Gibraltar. Den engelske flådestyrke, der havde ligget i Port Mahon ved invasionen, var for en dels vedkommende undsluppet til Gibraltar, og Byngs flåde blev suppleret med 3 linjeskibe samt 5 fregatter.

Med den styrke afgik Byng fra Gibraltar. 19. maj fik han ud for Minorca den franske flådestyrke i sigte, og dagen efter begyndte slaget. Efter traditionelt forbillede blev to linjer formeret bestående af 13 engelske linjeskibe mod 12 franske, medens fregatter og andre mindre skibe blev holdt i baggrunden som signalskibe, observatører og lign.

Da de to linjer mødtes, sejlede de i hver sin retning i en vinkel på hinanden på ca 45 grader, derefter beordrede Byng sin linje at vende, så den sejlede samme vej som franskmændene, med vinden ind fra siden og franskmændene til læ.

Byngs linje var vendt, men da de to linjer ikke var parallelle før vendingen, var de det heller ikke efter, de sejlede nu i samme retning, men stadig i en vinkel på 45 grader på hinanden. Byng, der efter vendingen havde fået fordel af at have vinden, kunne se, at hans skibe med et angreb i den vinkel ikke kunne angribe den franske linje på samme tid, og han gav derfor signal om, at skibene

skulle svinge over styrbord direkte ned mod fjenden.

Men datidens signalering med signalflag, blandet godt op med de rigelige mængder sortkrudt, der blev brændt af ved en sådan lejlighed, gjorde signalering noget usikker. Hvor meget skibene skulle vende, blev dernæst meddelt med et kanonskud for hver grad. En signaleringsmetode der næppe heller var den mest hensigtsmæssige midt i et søslag. Skibene vendte derfor ikke nok, linjen blev aldrig formet parallelt med den franske linje, skibene kom ikke i kontakt med fjenden samtidig, og flere uheld fulgte.

Efter gammel skik skød englænderne efter de franske skibes skrog for at sænke dem, medens franskmændene efter lige så gammel skik skød efter de engelskes rigning for at ødelægge deres manøvrebevægelser, det sidste med en del held, for det engelske skib H.M.S. INTREPID, der lå midt i den engelske linje, fik skudt bovspryd og fokkemast over. Hele skibets forreste sejlføring var dermed skudt ned, og skibet svingede op i vinden og lagde sig på tværs af den engelske slaglinje. Skibet, der fulgte lige efter, H.M.S. PRINCESS LOUISA nåede at smutte forbi, men de to efterfølgende skibe H.M.S. TRIDENT og H.M.S. REVENGE stoppede op. De kunne ikke passere om styrbord, da de derved frygtede at komme under beskydning fra både den engelske og franske side, og at passere om bagbord kunne der ikke være tale, da det ville betyde at de var faldet ud af slaglinjen.

Datidens engelske søslag blev udkæmpet ud fra de regler, der stod i samlingen af Fighting Instructions, regler for søkrigstaktik, der i perioden 1691 til 1783 blev udgivet i forskellige udgaver. Regler efter devisen:

Fjenden gør sådan og sådan, admiralen sætter signal til at gøre sådan og sådan. Ingen plads til diskussion eller selvstændig tænkning, hver manøvre fra fjenden krævede en bestemt manøvre som svar. Meget fikst, specielt hvis fjenden også havde et sæt.

Reglerne i the Fighting Instructions byggede på sikkerhed og stabilitet, det var svært at tabe et søslag, hvis man fulgte disse regler, til gengæld er det også hævdet, at Royal Navy i de år, hvor disse instrukser var i brug, ikke vandt et eneste afgørende slag til søs.

Reglerne skulle overholdes, og vigtigste regel var ikke at gå i kamp før ens linje var stillet korrekt op, og når det var sket, for alt i verden at holde linjen. Overholdt man disse regler, kunne man til gengæld lave de værste bommerter. Som f.eks. admiral Peyton, der, efter slaget ved Negapatam 1746, sejlede bort med sin flåde og overlod Madras, det engelske hovedsæde i Indien, til fransk erobring, eller admiral Thomas Graves, der efter slaget ved Chesapeake i 1781, sejlede til New York og overlod det indesluttede Yorktown til sin skæbne, hvorved englænderne tabte de nordamerikanske kolonier. I begge tilfælde uden at de to admiraler blev stillet for en krigsret og straffet. Peyton slap med afskedigelse, mens Graves fortsatte karrieren og endte som baron. At de slap så billigt skyldtes, at de begge, da de var i slag, overholdt the Fighting Instruction og holdt deres linje. Dette sidespring for at illustrere hvor vigtigt det var for Byng at få formet og holde sin linje, og hvorfor skibene bagved ikke turde sejle bagbord om den havarerede H.S.M. INTREPID.

Byng om bord i H.M.S. RAMILLIES, det fjerde skib efter H.S.M. INTREPID, så hvad

der skete. Han så de to foran sejlede stoppe op for ikke at kolliderede med havaristen, og for at alt ikke skulle ende i kaos, gav han via signalflag ordre om at stoppe op. Men datidens mangelfulde signalering havde kun signaler for at hele linjen skulle stoppe op, ikke kun dele af den, eller som i dette tilfælde kun den agterste del af linjen. Så Byng satte signalet, at hele linjen skulle stoppe, idet han så håbede, at de forreste skibe, ud fra situationen, ville forstå at signalet ikke angik dem. Men underordnede får ikke deres løn for at forstå, eller for at tænke, men for at følge signaler, og hele linjen stoppede op. Franskmændene så hvad der skete, og prøvede nu at slå sig igennem det hul, der var skabt i den engelske linje omkring INTREPID, men det fik Byng med stor dygtighed forhindret, og så grundigt at franskmændene trak sig tilbage og overlod scenen til englænderne.

Dagen efter holdt Byng krigsråd, 45 mand var dræbt i slaget, 162 var såret, 411 var syge og totalt manglede man nu omkring 1.300 mand. De fleste skibe, specielt dem fra forreste afdeling var svært beskadiget, og alle var enige om, at med den styrke ville det være umuligt at generobre Minorca, man måtte nu koncentrere sig om at beskytte Gibraltar, og ellers afvente forstærkninger hjemmefra. Denne vurdering var nok ikke helt forkert, for på dette tidspunkt var der rent faktisk afsendt en forstærkningsflåde fra England til Middelhavet, og den lå og ventede i Gibraltar, da Byng nåede frem.

Da nyheden om slaget og det efterfølgende tab af Minorca nåede frem til England, brød et politisk stormvejr løs. Minorca var på den tid anset for Englands vigtigste base

i Middelhavet, langt vigtigere end Gibraltar, der dengang var regnet for strategisk nærmest værdiløs. Regeringen Newcastle og Henry Fox måtte gå af, First Lord of the Admiralty Georg Anson fulgte efter, skønt de alle, på nær Fox, snart efter fik deres stillinger igen. Ikke mindst da man hurtigt fandt frem til, at den skyldige ikke var de politisk ansvarlige, men admiralen der ikke havde undsat Minorca og smidt franskmændene ud. Byng blev kaldt hjem, og ved hjemkomsten blev han uden anklageskrift fængslet i Royal Hospital i Greenwich.

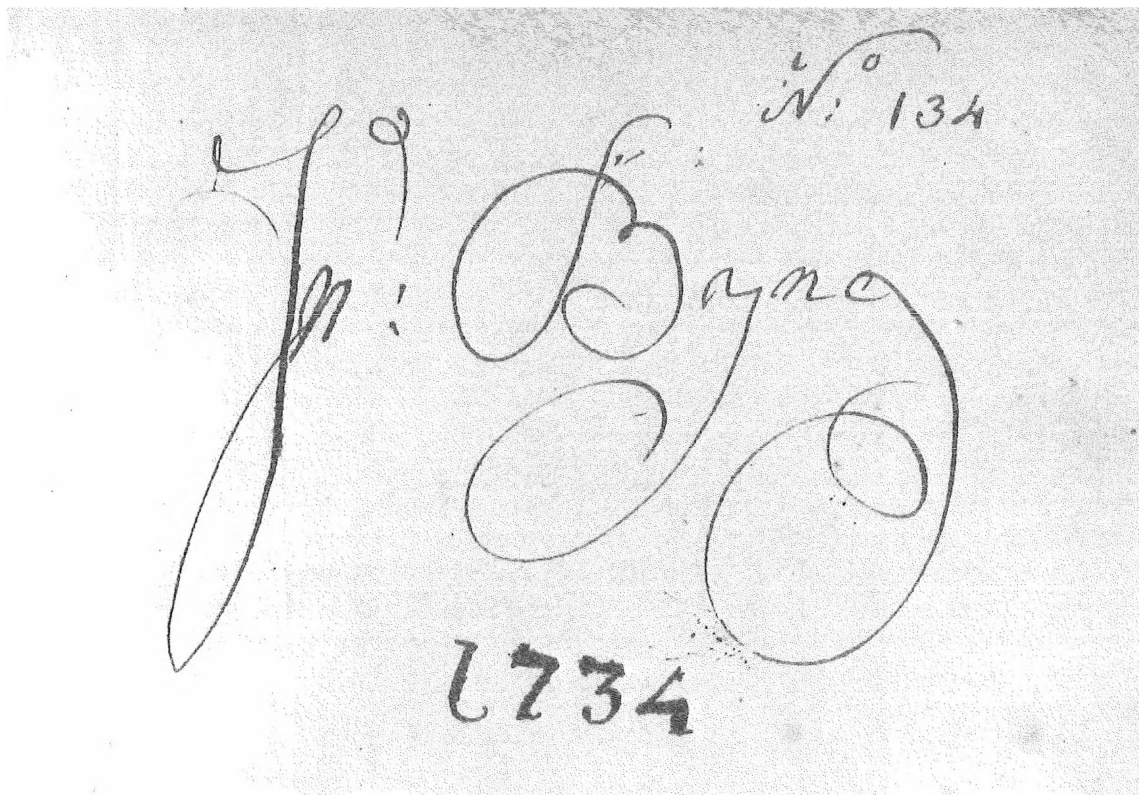
Et formelt grundlag for en anklage var §12 i krigsartiklerne, der omhandlede den der ikke udviste den allerstørste vilje til at slå fjenden, eller under kamp udviste ligefrem personlig fejhed. For de forseelser gaves der kun en straf, dødsstraf. Byng blev anklaget, han havde aldrig fået formet sin linje ordentligt, og han havde midt i det hele givet signal til linjen om at stoppe op.

27. december 1756 startede retssagen imod Byng om bord i linjeskibet H.M.S. ST. GEORGE, for anker i havnen i Portsmouth. En lang række kaptajner og officerer fra slaget blev ført som vidner og alle, bortset fra de øverstkommanderende om bord i de skibe der var stoppet op, vidnede til fordel for Byng, hvis eget forsvar byggede på følgende hovedpunkter: 1: Hvorfor var han blevet sendt til Minorca med så svag en styrke? 2: Han havde udvist største vilje til at bekæmpe fjenden, hvad også kunne ses af, at fjenden trak sig tilbage og overlod krigsskuepladsen til englænderne. 3: Hvis han havde angrebet franskmændene igen med så svag en styrke som han havde til rådighed, og var blevet slået, hvem skulle så have beskyttet

Gibraltar imod et fransk angreb? 4: Linjen var ikke blevet formeret parallel med fjenden, men det skyldtes, at de forreste skibe i slaglinjen ikke gik nok om styrbord og satte direkte ned mod fjenden, dernæst gik den bagerste del i stå da H.M.S. INTREPID fik fokkemasten skudt over, uden at Byng var i stand til at signalere sine egentlige hensigter videre til de andre skibe. 27. juni faldt dommen om bord i H.M.S. ST. GEORGE, Byng blev dømt skyldig efter §12 og dømt til døden, selv om anklagen om udvist personlig fejhed blev frafaldet. Dommen sagde ikke, at Byng havde undladt at gøre sit yderste for at slå fjenden, men han skulle ifølge dommen have undsat Minorca og det indesluttede Port Mahon, og det uagtet han ikke havde tilstrækkelige tropestyrker til det. Dernæst skulle han ikke have forladt Minorca for at gå til Gibraltar, uden at dommerne kom nærmere ind på hvem, der så skulle have beskyttet Gibraltar mod et fransk angreb.

I dommens præmisser, der altså ikke talte om, at han ikke havde gjort sit yderste, men om en række dommere, der i en sag med stærke politiske overtoner, anlægger et anderledes strategisk skøn. Et skøn tør vi formode, der var styret af de politiske krav om at kunne placere ansvaret uden for regeringen. At §12 ikke dækkede en dom afsagt på de præmisser, var dommerne ganske givet klar over, for de ledsagede dommen med en appel til kongen, Georg II, om at benåde den dømte. Men netop de politiske aspekter i sagen gjorde, at kongen nægtede at efterkomme appellen, og Byng var prisgivet.

14. marts 1757 blev Byng henrettet på agterdækket af linjeskibet H.M.S. MONARCH i Portsmouth havn. I skibets logbog blev



John Byngs signatur i museets eksemplar af William Sutherland: Britains Glory, or, Ship-Building Unvail'd. *John Byng's signature in the museum's copy of William Sutherland: Britain's Glory or Shipbuilding Unveil'd.*

indført: "At 12 Mr. Byng was Shot Dead by 6 Marines & put into his Coffin."

Efter Byngs henrettelse, blev huset på Berkeley Square solgt, og alle Byngs personlige ejendele, deriblandt hans bibliotek blev samlet på Wrotham Park. Hvornår den her omtalte bog så gik ud af familiens eje, er det næste spørgsmål.

Ifølge oplysninger fra Wrotham Parks nuværende ejer, Mr. Julian M.E. Byng, har de fleste af bøgerne på Wrotham Park et ekslibris, der viser familien Byngs våbenskjold samt teksten: "Ex Libris Wrotham Park". Dette ekslibris ses ikke i museets eksemplar, der til gengæld er udstyret med Handels- og Søfartsmuseets ekslibris, der var i brug i årene mellem 1915 og ca. 1920.

Mr. Julian M.E. Byng har oplyst, at en del gods blev frasolgt Wrotham Park i perioden op til 1918, men det er næppe sandsynligt, at bogen har været med i dette frasalg. Bagerst i bogen findes nemlig to notater, me-

get sjuksket anbragt, på tværs af siden, så sjuksket nedskrevet at man egentlig tvivler på om det er sandt: ”Jn. Stephens”, og igen: ”Jn. Stephens his Book 1781.” På titelbladet er tilføjet endnu et navn: E.E. Speiglet, men hvem Stephen og Speiglet er vides ikke. I alt fald, bogen har været igennem en engelsk antikvarboghandel, for den har også et notat på indersiden af bindet: “598, £ 1,10 Rare” Desuden findes rundt om en del skitser og regnestykker.

Sandsynligst er derfor, at bogen er udgået fra familiens Byngs bibliotek i årene mellem 1757 og 1781. Derefter er den gennem yderligere ejere endt i en antikvarboghandel i England, hvorfra den er blevet købt, af hvem vides ikke, men til den pris har det næppe været en sømand.

Et kvalificeret gæt på køber, kan være Emil F.S. Lund, Handels- og Søfartsmuseets grundlægger og første direktør. Vi ved således, at Lund efter sin juridiske eksamen tilbragte nogle år med rejser i udlandet, og at han derunder har tilbragt en del tid i England. Han fik en datter, der var født i London og som var engelsk statsborger, og Lund fortæller i et brev, at han på det tidspunkt var bosat i London.

Det er tænkeligt at Lund, under dette ophold på et tidspunkt hvor Handels- og Søfartsmuseet endnu ikke var grundlagt, har købt denne bog i London. Hvis det er rigtigt, er bogen indgået i Handels- og Søfartsmuseets bibliotek fra Lunds privat-samling, og fordi den kommer derfra, har vi i biblioteket ingen oplysninger om oprindelse. Dette passer også med, at bogen fik det ekslibris, der var i brug under Lund, medens bogens indførsel i biblioteket med

“ nr. 435” er sket i årene efter Lunds død i 1928.

Forfatteren til bogen, William Sutherland, var “master caulker” på flådeværftet i Sherness fra 1717 til 1739. Ved siden af det job udgav han også tre bøger. Den første “the Ship-Builders Assistant” udkom i 1711, i 1717 fulgte “Britains Glory” samt “the Price of Ship-Building”. Muligvis var sidste en fast anden del til Britains Glory, for den er ingen steder nævnt som en selvstændig bog. Anden udgave af Britains Glory fra 1729 er identisk med første udgaven fra 1717, dog er anden udgaven udstyret med en frontispiece, som desværre mangler i museets eksemplar.

Ship-Builders Assistant og Britains Glory er tredje og fjerde titel udgivet på engelsk vedrørende skibsbygning. De to første er: Edmund Bushnell: Complete Ship-Wright fra 1664 og John Hardingham: The Accomplished Ship-Wright and Mariner fra 1706.

Der er altså tale om en sjældenhed, og ikke alene for indholdet, men også på grund af værkets første ejer. For man forstår på familien, at det er meget lidt af admiral John Byngs ejendele, der er endt udenfor familien.

At bogen har haft andre engelske ejere end familien Byng, ses også af følgende notat med blyant placeret under Byngs autograf: The above is the autograph of Admiral John Byng born in 1704 who was shot March 14. 1757 for alleged cowardice.

Nu blev Byng ikke så meget skudt for “påstået” kujoneri, som for tabet af Minorca, og at Byng ikke led af kujoneri, kunne enhver af de, familie og venner, der var sammen med ham i agterkahytten på the MO-

NARCH de sidste timer før henrettelsen da også bevidne. Desuden har et notat af den art været ret overflødigt for en bog i familien Byngs eje. Der kendte man sandheden, og det var man forøvrigt ikke ene om. I Voltaire's *Candide*, der udkom i årene efter henrettelsen, får hovedpersonen, under besøg i Porthsmouth, at vide: "I dette land er det velanset at skyde en admiral af og til, for at anspre de øvrige".

At 12 Mr Byng Was Shot

Summary

This article was prompted by a book found in the library of the Danish Maritime Museum and at one time belonging to the British admiral John Byng (1704-1757). The book is entitled "Britain's Glory Or Shipbuilding Unveil'd, Being a General Directory for Building and Compleating the Said Machines" by William Sutherland, 2nd edition, London 1729, and it bears the inscription "John Byng 1734" in the admiral's own hand. It probably came into the possession of the DMM around 1915-1920, possibly bought and donated by the museum's founder Emil F.S. Lund. There is some evidence that the book left the possession of the family sometime between 1757 and 1781 and via various other owners ended up in a second-hand bookshop, where it may have been bought by Emil Lund.

The article tells the story of the distinguished and unfortunate John Byng, son of George Byng, Viscount of Torrington and First Lord of the Admiralty from 1727 until his death in 1733.

After a distinguished career in the Navy culminating as Commander in Chief of the Mediterranean fleet, Byng was sent to Minorca in 1756 to prevent an impending French invasion of the island. His fleet was inferior to the French ships, which had better guns, were newer and were fully manned. Moreover, his

Litteratur:

Michael Lewis: The Navy of Britain, London 1948.
Dudley Pope: At 12 Mr, Byng was shot..., London 1962.
John Summerson: Georgian London, London 1978.
Mariners Mirror: Nr. 11, side 436, 1925.
Mariners Mirror: Nr. 38, side 231, 1952.
Mariners Mirror: Nr. 75, side 204, 1989.
Brev fra Julian M.E. Byng til forf. af 7. april 1992.
Brev fra E.F.S. Lund til Sir Ralph Paget dat. 11. december 1916.

orders were confusing and incomplete, not allowing for the fact that the French had already invaded Minorca before his arrival. After a hard battle in which the British fleet's possibilities for manoeuvre were impeded by the Permanent Fighting Instructions, the French fleet retired without being beaten, and the remains of Byng's force sailed back to Gibraltar to reinforce it against invasion, while awaiting reinforcements to help in the battle for Minorca.

However, the loss of Minorca was such a shock to the Admiralty and the government that Byng was relieved of his command and later court-martialed. He was found guilty under §12 of the Permanent Fighting Instructions, which gave the death penalty for cowardice or dereliction of duty in the face of the enemy, and was shot on March 14th 1757.

The author points out that the evidence showed that Byng did his utmost to defeat the enemy, but was perhaps guilty of an error of judgement in abandoning Minorca to its fate and choosing instead to protect Gibraltar. However, "error in judgement" was not a punishable offence, a fact which probably explains the judges' plea for clemency, which accompanied the sentence. Due to political complications the king refused to pardon Byng, who was thus executed for failing to win a battle.

Christian Lund: En shippingmands erindringer 1936-49

Christian Lund har i de to foregående årbøger skrevet om Sortehavsskibene og om Flagbogen. I år beretter han om sit eget liv, og læseren får hermed et glimrende indblik i, hvordan en ung shippingmands tilværelse kunne forme sig, og i tilgift en spændende skildring af forfatterens vanskelige rejse fra Spanien til England i 1943 for at komme i engelsk tjeneste.

Elev hos DANSK-FRANSK, 1936-1939

Det var vist kutyme dengang, at det var ens far, som skrev rundt og spurgte, om der var en elevplads til en håbefulds søn, der gerne ville i lære i shipping-branchen. Far skrev rundt i februar 1936 til alle rederier, skibsmæglere og endog passager-kontorer - som det daværende Oversøiske Passagerbureau - svarene var negative. Der var ingen åbninger, og tiderne tegnede ikke lovende. Der kom dog et svar fra Rederiet J. Lauritzen, som måske ville få en mulighed, men de ville gerne først se og tale med mig. Jeg kom så til en samtale med skibsreder *Knud Lauritzen*, som nok har syntes, at jeg så for klein og umoden ud, så der kom et afvisende svar efter samtalen. Men så kom der samtidigt et brev fra A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, at der blev en plads åben fra 1. august 1936, og jeg kom ind til en samtale med skibsreder *Eigil Hahn Petersen*. Denne gang resulterede det i en ansættelse som

elev. Begyndelseslønnen var det første år kr. 50,- pr. måned - de første tre måneder som prøvetid med kr. 35,- - det andet år kr. 75,- og det sidste år kr. 100,- pr. måned. Men hertil kom så kr. 5,- pr. måned for brug af egen cykel. Ansættelsen var betinget af, at jeg fik en tilfredsstillende realeksamen. Udover lønnen ville Dansk-Fransk også betale aftenundervisning på Købmandsskolens særlige shipping-skole, som foregik 3-4 gange ugentlig à to timer, mellem kl. 19 og 21.

Inden jeg skulle begynde, ringede de fra Rederiet, om jeg i stedet for først at begynde den 1. august 1936, kunne starte allerede den 15. juli. Det passede dem bedst og hang vel sagtens sammen med ferier. Og det kunne jeg jo godt, så jeg mødte den 15. juli, nok i god tid, for jeg måtte vente udenfor døren, indtil den første medarbejder med nøgle kom og lukkede op for indgangen til skibsfartens forunderlige verden med dens mange mysterier.

Som lærling skulle jeg ifølge den lovpligtige lærlinge-kontrakt påtage mig "alt forefaldende arbejde". Det bestod i den første tid mest i at åbne og stemple indkommende post og fordele den, at passe telefon-omstillingen, omadressere post til besætningerne på skibene, og om aftenen at sørge for frankering og afsendelse af udgående post. Endvidere var der daglig mindst én tur i banken.

Der skulle også daglig hentes et wienerbrød, et stykke overskåret til 10 øre, til seniorchefen, skibsreder *A.N. Petersen*, og til chefen for befragtningsafdelingen. prokurist *P. Albrecht*, og ofte også en øl (til 29 øre) til en eller flere af befragterne. Rederiet havde dengang 10 skibe, og der var ialt ansat 10 mand, hvoraf de 4 var beskæftiget i det særlige befragtningsfirma, *A.N. Petersen*, som endnu i dag eksisterer i bedste velgående, medens det hæderkronede rederi, Dansk-Fransk, jo desværre har måttet bukke under i slutningen af 1979.

Med så få medarbejdere i hele virksomheden er det vel naturligt, at eleven kom ind i næsten alle aspekter, bortset fra den direkte ledelse. Foruden Købmandsskolens udmærkede undervisning i shipping om aftenen, havde jeg enorm hjælp fra sekretær, senere administrerende direktør (samt formand for Danmarks Rederiforening) *V.A. Nyholm*, som gav sig tid til at lære mig om rejse-kalkuler, ordrebrev, kontrolarbejde m.v., samt til at lære mig at skrive på maskine, med to-finger systemet, som jeg har brugt siden, og som det egentligt går udmærket og tilstrækkeligt hurtigt for mig med. Der er jo alligevel en grænse for, hvor hurtigt maskin-tangenten kan komme frem til valsen. Senere lærte herr Nyholm mig også at bruge stenografi, efter Gabelsberger-systemet, og han var mig meget behjælpelig, når jeg i begyndelsen ikke kunne tyde, hvad skibsreder *E. Hahn-Petersen* havde dikteret til mig.

Meget af arbejdet foregik pr. telegram, med mæglere, havneagenter og med skibene – det sidste mest via havneagenter, for det var kun få af rederiets skibe, der på det tids-

punkt var udstyret med radio, og radiotelegrafist. På kontoret, på 2. sal i Store Kongensgade 49, i Handelsbankens bygning, hvor rederiet havde til huse i den store hjørne-lejlighed, havde vi også en telegraf-maskine, hvorpå vi modtog og afsendte telegrammer. Det foregik som på en skrivemaskine. Først senere fik vi en "strimmel"-ordning for at sætte hastigheden op – og telegram-strimlen blev så klæbet op på en telegramblanket og bragt rundt, så alle interesserede kunne se, hvad der var modtaget – eller blevet afsendt. Det var gummi-klister, der blev brugt, så fingrene blev ofte ret så sammenklistrede. Mange af telegrammerne blev modtaget eller sendt i kode; den i begyndelsen af min elevtid mest benyttede var "Boe"-koden, som havde den fordel, at mange af ordene kunne udtales, og det var derfor muligt efterhånden at huske, hvad mange af de forskellige ord betød. Senere kom en "New Boe"-kode, og her kunne ordene ikke udtales, og så var det næsten umuligt at huske, hvad et kodeord betød. Almindelige telegrammer, i såkaldt "klart" sprog, blev ofte sendt som ELT eller NLT (European Letter Telegram eller Night Letter Telegram), som gik til en billigere takst, men så til gengæld måtte afvente ekspedition af "fuld takst"-telegrammer. Disse telegrammer til billigere takst skulle endvidere være på mindst 11 ord, før det kunne betale sig. Det gjaldt om at økonomisere med ordene. Ikke kun i klart sprog, men også i koden, og der var en ren sport i at kunne komme med det kortest mulige, men alligevel helt forståelige telegram.

Når man ser på dagens kommunikation med telex, er det som nat og dag i forhold

til 30'nes telegram-sprog. I dag sløses der med ord, så det står efter, men der er måske heller ikke så megen tid til at tænke på at spare nogle ord, og udgiften til telex pr. minut er nok også ikke nær så dyr, som telegrammerne var dengang.

Der var også aften- og week-end-vagt, hvor ankomne telegrammer blev oversat, hvis de var i kode, og iøvrigt ringet ud til de herrer, der stod for befragtning eller disposition af skibene. Ofte skulle der også svares – med et svar, der helst skulle være i koden!

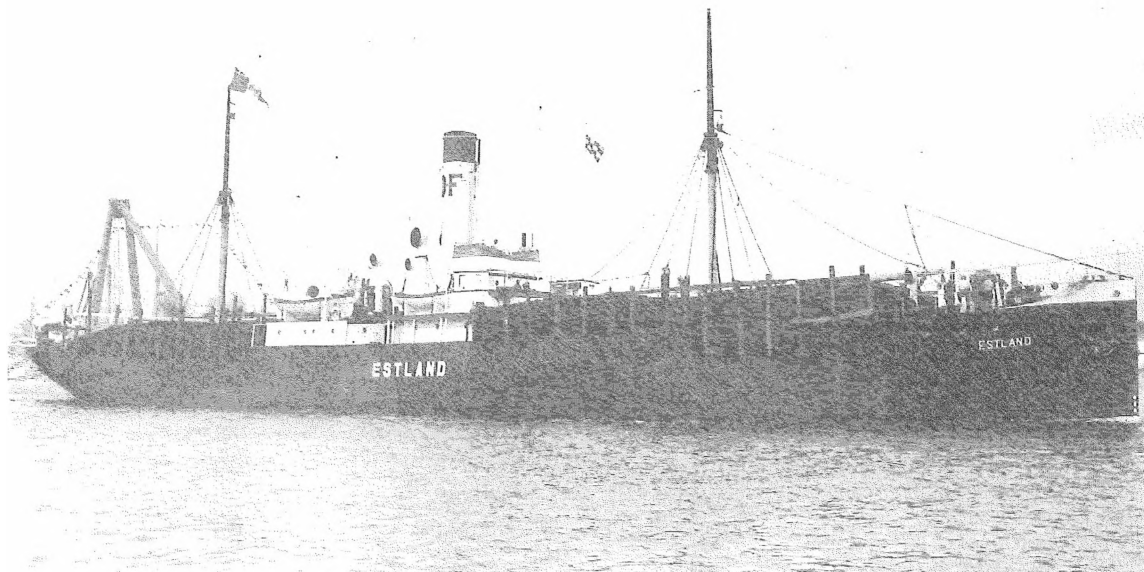
Befragtningsafdelingen cirkulerede sine lastmuligheder til sine forskellige forbindelser, indenbys, indenrigs og udenrigs. Oftest pr. post (tryksag). Jeg fandt hurtigt ud af, at de fleste indenbys cirkulærer skulle til redier og mæglere, som lå klumpet ret så tæt sammen i Amaliegade-kvarteret, og de omkringliggende gader. Det kostede 7 øre pr. cirkulære at sende med posten, og hvad var da mere nærliggende end at foreslå, at vi sparede portoen ved at jeg bragte cirkulærene rundt, så snart de var færdigtrykte på stencil-maskinen, og så var de jo også hurtigere fremme end pr. post. Det var der sport i.

Jeg husker, at jeg omtrent halvejs i elevtiden havde et tilfælde med Postvæsenet over en luftpostforsendelse til et af skibene, som lå i Rumænien. Vi benyttede Postvæsenet's månedlige "røde bog" med oplysninger om forsendelsestider etc., og i tillid hertil blev et vigtigt brev afsendt pr. luftpost, til en formidabel porto på godt ti kroner. Efter nogen tid kom brevet retur, det havde ikke nået skibet, for Postvæsenets oplysninger havde ikke været rigtige. Jeg skrev så et brev til Postvæsenet og beklagede mig over det

skete og forlangte porto'en refunderet. Skibsreder Hahn-Petersen har nok syntes, at det var en for lille sag til for ham at skulle underskrive sådan et brev, men da han ellers var enig i brevet, sagde han, at jeg så selv kunne underskrive det. Stolt var jeg, da jeg satte gummitemplet "For A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab" under "med Højagtelse" og derefter skrev mit navn derunder, og endnu stoltere var jeg nok, da jeg nogen tid senere kunne lægge et brev ind til herr Hahn-Petersen fra Postvæsenet, som beklagede og havde vedlagt en postanvisning på beløbet.

I elev-tiden blev skibsfartens kår efterhånden bedre. Den spanske borgerkrig udbrød tre dage efter at jeg var begyndt, og der kom gang i sejladserne. 1937 blev et økonomisk godt år for Dansk-Fransk, som også gav sig udslag i, at personalet fik en flot tantieme – næsten et helt års løn, og jeg husker, hvor imponeret min far var, da jeg i begyndelsen af 1938 kom hjem med en check på kr. 750,- i tantieme, 6 mdr. à kr. 50,- og 6 à 75,-. Noget blev brugt til en ny cykel, andet til nyt tøj, og resten kom på bankbog.

I de fjorten dages sommerferie hvert år fik jeg også to gange lejlighed til at se og høre om den kommercielle skibsfart ud fra et praktisk synspunkt, for jeg fik lov at medsejle i sommeren 1937 på en rejse, hvor jeg gik om bord på Københavns Red i S/S ESTLAND, kaptajn *H.C. Fischer*, og sejlede med props fra Finland til Bo'ness, på sydsiden af Firth of Forth i Skotland. Efter losningen sejlede vi til nordsiden af fjorden for at laste kul i Methil til Helsingør. I sommeren 1939 kom jeg også på Københavns Red om bord i S/S SKAANE, som var på vej i ballast til



I to uger af sommeren 1937 fik den unge shippingelev Christian Lund sine første indtryk af livet om bord som medsejlende i S/S ESTLAND. Skibet var bygget til Dansk-Fransk Dampskibsselskab år 1918 i Aalborg.
For two weeks in the summer of 1937 the young shipping trainee Christian Lund received his first impressions of life at sea on board the S/S ESTLAND. The ship was built for the Dansk-Fransk Dampskibsselskab in Aalborg in 1918.

Yxpila i Nordfinland for at laste skåret træ (D.B.B. = Deals, Battens and Boards). og sejlede efter lastningen med tilbage til Københavns Red, hvor jeg gik i land, medens skibet fik proviant og post om bord, inden rejsen fortsattes til bestemmelsesstedet. I oktober 1943 genså jeg SKAANE i Lissabon, med

samme kaptajn, *Georg Kyhn*, om bord. Der var naturligvis ikke passager-kamre på de to gamle dampskibe, som kæmpede sig frem med en omkring 8 knops fart, men jeg fik lov at benytte sofaen i salonen som tilholdssted og kaptajnens baderum.

De tre års læretid fløj afsted, og jeg havde fået lært en masse, specielt takket være herr Nyholm, skibsreder E. Hahn-Petersen og dennes yngre broder, befragter (senere skibsreder) *Leif Hahn-Petersen* og befragter *Kai Stephensen*, som alle var interesseret i at give mig en så god uddannelse, og baggrund, som mulig. At man så aldrig bliver helt udlært indenfor shipping, er en anden

historie, og jeg er overbevist om, at også fremtiden vil bringe nye problemer op, som kræver en anden stillingtagen og løsning.

Herr Nyholm, der altid var en særdeles vittig herre, glædede mig den 15. juli 1939 med at overrække mig hans private "lærlingeattest".

I læretiden indgik også aftenundervisning på Købmandsskolens særlige shippingskole 3-4 dage hver uge, fra kl. 19 til 21, foruden betydeligt hjemmearbejde, men med de fremragende lærerkræfter, der var på denne særlige gren af Købmandsskolen, erhvervedes betydelig viden i sprog, shipping-regning og geografi, foruden søret og anden specialviden.

Uddannelsen i rederiet havde i specielt det sidste årstid mere karakter i retning af det befragtningsmæssige, idet jeg tilbragte mere tid i A.N. Petersen end i Dansk-Fransk.

Her fik jeg indsigt i slutning af skibe, såvel egne (Dansk-Fransk's) skibe som fremmed tonnage, kendskab til de forskellige certeparti-formularer, der dengang var mest anvendt (det grønne Baltcon til kulfarten, og de to hvide Gencon og Balttime til henholdsvis generel fart og til timecharter), og til at udfærdige disse certepartier i det fornødne antal, efter at en slutning var gjort. Formularerne var ikke ligefrem de mest velegnede til at sætte i en skrivemaskine, og den sidste kopi var ofte helt "skæv", fordi maskinen ikke kunne klare de mange dobbelt-ark.

Endvidere havde A.N. Petersen en del klareringsarbejde med skibe, der kom til København, og jeg var ofte rundt om i de forskellige havnebassiner for at varetage forskellige opgaver. Selve klareringsarbejdet, altså det toldmæssige, varetoges af et lille

firma, med hvem A.N. Petersen havde lavet en aftale om at tage sig af denne specielle del af arbejdet. Det var meget interessant at komme om bord på de mange forskellige skibe – men mest spændende var det naturligvis, når det var et af vore "egne" skibe, der kom til København.

Det gode år 1937 havde også bevirket, at Dansk-Fransk havde besluttet at kontrahere en nybygning på 6000 tons dw ved Helsingør Værft, ud fra den anskuelse, at et rederis bedste aktiv er en moderne flåde. Jeg kom med til søsætningen i august 1938 og kunne fotografere det smukke skrog, da det løb af stablen og kom i sit rette element, vandet, SLESVIG blev navnet.

Efter at være blevet udlært, kunne jeg heldigvis fortsætte i Dansk-Fransk, som assistent. og jeg gjorde mig vel dengang forhåbninger om, og forventninger om, at jeg kunne forblive i rederiets tjeneste i resten af min arbejdstid.

Værnepligt, september 1939 – maj 1940

I en periode skulle jeg dog aftjene værnepligt. Jeg havde været på session i foråret 1939. Min far ønskede vist, at jeg ville gå til Livgarden, for det var "finere", og så havde en fjernere slægtning, *Svend Iversen*, der er i Wonsild'erne, og senere startede sit eget mægler- og rederifirma, *Iversen & Jacobsen*,

En munter anbefaling underskrevet af den daværende sekretær, senere administrerende direktør og formand for Danmarks Rederiforening, V.A. Nyholm.

A light-hearted reference signed by Mr. V.A. Nyholm, then secretary and later managing director and chairman of the Danish Shipowners Association.

Det attesteres herved, at Hr. Chr. H. Lund fra 15. Juli 1936 til 15. Juli 1939 har gennemgaaet sin Læretid i A/S. Det Dansk-Franske D/S. København.

Da han tiltraadte her var han en lille slank og adræt Fyr, men grundet rigelig Vanding er han nu udvokset i Henhold til Ministerial-Bekendtgørelse af 13. April 1919 saaledes at han overholder de i Lov om Søfartslærlinge normerede Maal, endda med rimelig Margin hvad Basunkinder angaar.

I sin Læretid er han blevet uddannet i alle Fagets vigtigste Funktioner, saasom Afhentning af Øl, Nedsvælgning af samme, Fortøring af Wienerbrød, Bolcher, Ispinde og andre Godter, saaledes at nu i enhver Retning kan siges at præstere dueligt Arbejde paa disse Omraader.

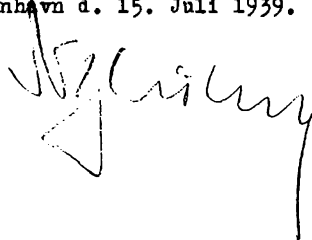
Det har derimod ikke været muligt at lære ham Brug af Skraatobak samt at spytte Langspyt, men ved videregaaende Uddannelse i Akademiet for disse Kunster kan et godt Resultat endnu forventes opnaaet.

I Henhold til Lærlingekontraktens § 2678 er han regelmæssigt hver Onsdag mellem 3 og 4⁴md. blevet pryglet, saaledes at hans Modstandskraft og Kondition er første Klasses.

Han har erholdt nogen Øvelse i at affærdige Folk, der i lovligt Øjemed henvender sig i ekspeditionstiden samt har hurtigt tilegnet sig den rette bureaukratiske Tone : her ind paa Onsdag: hvad kommer det mig ved: kan De ikke komme igen i Morgen o.s.v.

Vi medgiver ham gerne vor Anbefaling dersom nogle af Museerne skulde have Brug for hans Assistance.

København d. 15. Juli 1939.



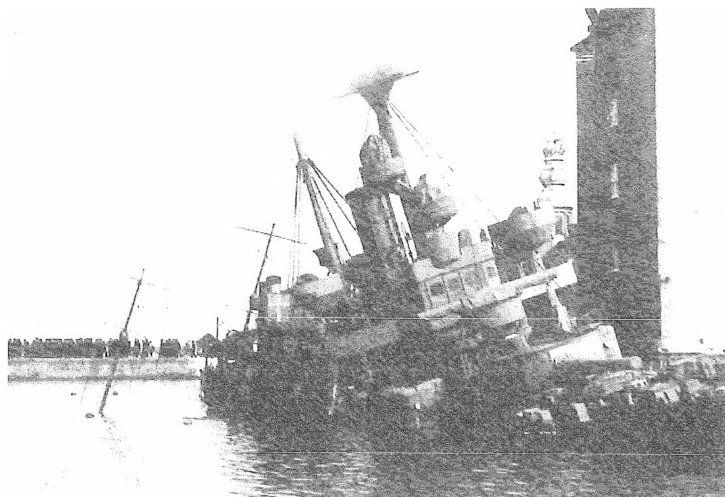
været i Garden. Jeg havde mødt Svend Iversen, der er nogle år ældre end jeg, og havde været med til en "familiedag" på Jægersborg Kaserne, hvor Livgarden var indkvarteret, og jeg havde hørt om dagliglivet som "knoldesparker", selvom det var en "fin" sådan. Så jeg havde ikke lyst hertil, og da jeg på sessionen blev spurgt, om jeg havde noget særligt ønske, svarede jeg hurtigt Marinen. Jeg blev bedt om at forklare hvorfor, og svarede hertil; at jeg var interesseret i Søen, jeg var en meget aktiv motionsroer, og jeg var jo ansat i et Rederi. Så det måtte da være baggrund nok – og det gik heldigvis. Jeg blev taget til Marinen og skulle møde på Holmen i begyndelsen af september 1939.

Da den Anden Verdenskrig tog sin fulde begyndelse søndag den 3. september 1939, da England og Frankrig erklærede Tyskland krig, var jeg tidligt om aftenen inde på Rådhuspladsen for at se "Lysavisen" på Politiken's Hus, og tog derefter på kontoret for at se, hvad der var af telegrammer etc. Jeg havde så forbindelse med herr E. Hahn-Petersen og herr Nyholm, og fik afsendt de ordrer, som d'herrer pålagde mig at ekspedere til skibene. I de nærmest følgende dage gik arbejdet mest med at omstille sig fra fredstids sejlads til krigstids, omend det danske flag jo var neutralt på det tidspunkt. Og nogle dage senere igen skulle jeg så møde på Holmen.

Rekruttiden blev vist på grund af forholdene afkortet betydeligt, og det varede ikke længe, før det indkaldte værnepligtige hold var blevet fordelt rundt omkring. På sessionen kan de ikke have taget synsprøver – medmindre man da bar briller – for det var først i rekruttiden, at man fandt ud af, at jeg

var farveblind for rødt/grønt. Der er et specielt japansk system, ganske små forskelligt-farvede cirkler sat sammen i en stor cirkel. som for de farveblinde viser et helt andet tal, end det, som de normalt seende ellers læser. Så det var udelukket, at jeg kunne komme på dæk og forrette vagttjeneste på et krigsskib.

I stedet blev jeg så udkommanderet som "frigænger", d.v.s. værnepligtig menig uden vagttjeneste, på PEDER SKRAM, som det meste af vinteren 1939/1940 sejlede rundt i Århus Bugt, eller lå i havn på grund af is. Mit job som "frigænger" blev ret let, for jeg blev "skriver", der skulle tage sig af forefaldende skriftligt arbejde, og det meste bestod her i at forfatte ansøgninger til skibschefen, kommandør (senere kontreadmiral) *Bjørn Andersen*, om orlov af den ene eller anden (mærkelige) grund – og herfor fik jeg lov at indkræve 25 øre pr. ansøgning, hvis den var kortfattet, 50 øre hvis den var længere. Desuden skulle jeg fordele ankommen post, dels til officersmessen og dels til de meniges messer. Her havde jeg fordel af, at også bageren og kokken var "frigængere", så vi lavede den ordning, at de fik deres post med det samme, mod at jeg til gengæld fik frisk morgenbrød og "officers"-kost. Det eneste hårde arbejde som "skriver" var, når en værnepligtig var kommet for sent efter orlov, eller på anden måde havde forset sig alvorligt, så han blev idømt nogle dages arrest, som afsonedes i den lille arrest på skibets bak. Det var så min opgave at sørge for, at arrestanten fik mad, og jeg skulle vaske op efter ham. Så jeg følte det ofte mere, som om det var mig, der skulle straffes – men jeg sad jo dog ikke inde, og fik heller ingen påtegning i "orlogsbogen".



Den 9. april 1940 blev tilbragt om bord på PEDER SKRAM, og herom skrev jeg i Rederiets J. Lauritzen's hus-organ Frivagten Nr. 15 i april 1941. Jeg havde da været ansat i J. Lauritzen siden september, og havde foreslået for redaktør *Erik C. Mengel*, at jeg skrev om oplevelserne. Herr Mengel var enig, men da jeg på det tidspunkt ikke længere helt kunne huske de nøjagtige klokkeslet, blev vi enige om, at jeg skulle bede Søværnskommandoen om at checke og rette oplysningerne, og samtidig kunne jeg jo så spørge, om der var noget til hinder for, at en sådan artikel blev bragt i "Frivagten". Efter nogle dage kom artiklen tilbage fra Søværnskommandoen, med forskellige rettelser, med rødt blæk, samt en påtegning om, at man ikke havde noget at indvende imod trykning i et privat blad som "Frivagten". Hverken Søværnskommandoen eller J. Lauritzen havde nok tænkt på, at en række danske provins-dagblade senere genoptrykte

Christian Lund oplevede den 9. april 1940 som værnepligtig om bord i PEDER SKRAM, som her ses sænket ved Mastekranen på Holmen i København. *At the time of the German invasion on April 9th 1940 Christian Lund was a conscript aboard the "PEDER SKRAM", shown here after being sunk near the rigging shears at Holmen, the Danish naval dockyard in Copenhagen.*

artiklen fra "Frivagten", men jeg erindrer ikke, at der kom nogen kritik frem fra de tyske besættelsesmyndigheder. Jeg har i hvert fald aldrig hørt herom.

Nogle dage efter ankomsten til Horsens blev alle værnepligtige så mønstret af og sendt til Holmen, hvor vi blev hjemsendt 27. april 1940.

Værnepligtig Hoved-Nummer 5504 af årgang 1939, med skibsnummer 209 på PEDER SKRAM havde afsluttet sin militærtjeneste.

Danmarks besættelse den 9. april 1940 havde medført, at Dansk-Fransk ikke længere disponerede over en flåde på 10 skibe, men nu kun havde to i hjemlige farvande. Det ene ovenikøbet et motorskib, NORMANDIET, som måtte lægges op på grund af mangel på bunkersolie, og det andet, dampskibet ESTLAND, blev solgt nogen tid efter. De andre skibe var enten blevet beslaglagt eller var løbet ind til neutral havn. Så der var ikke noget arbejde i udsigt hos Dansk-Fransk, og mange af de andre, ældre medarbejdere i rederiet måtte også søge sig anden beskæftigelse, medens besættelsen stod på. De fleste kom da også til enten Fragtnævnet eller til Direktoratet for Vareforsyning.

I Dansk-Fransk havde det især været herr V.A. Nyholm og herr E. Hahn-Petersen, der gav mig den grundlæggende lærdom indenfor shipping, og som ved deres velvilje fik øget min interesse for faget. Så længe de begge levede, var de så venlige med interesse at følge min videre løbebane, og det var altid en glæde at mødes med dem. Fra at være yngstemand i rederiet, blev jeg med årene en nær ven, ovenikøbet på Du's-niveau med *Vagn Aage* og *Figil*.

INTERMEZZO, Sommeren 1940

Min far var atter gået i gang med at skrive rundt, men det lå helt klart, at det at komme tilbage i rederi- eller befragtningsvirksomhed måtte anses for en utopi. Min far fik mig så midlertidigt anbragt hos en af hans større forretningsforbindelser, *S. Houlberg A/S*, i Købbyen, hvor jeg var beskæftiget fra 14. maj 1940 til 31. august 1940. Arbejdstiden var ikke helt normal for en shipping-uddannet, idet den var fra kl. 06.30 om morgenen til kl. 15, og hvor de første timer gik med at ekspedere slagtere og viktualiehandlere fra butikken i Købbyen, veje deres ordrer og skrive foreløbige notaer, hvorefter normalt kontorarbejde fandt sted fra ved 09-tiden.

Dette arbejde bestod vistnok mest i at færdiggøre regninger og føre kontrol med, at de blev sendt ud og betalt. Efter en kort tid i butikken og på kontoret foreslog jeg, at Houlberg skulle se at få leverancer til de danske skibe, der kom til København, og jeg fik lov til at skrive rundt og foreslå køb direkte fra Houlberg på slagter- og lignende varer. Der kom positivt svar fra nogle, og enkelte leverancer kom i stand, men det blev vist heller aldrig den helt store succes. Dels

var Houlberg-firmaet slet ikke indstillet på at skulle levere rundt om i havnen, og på mærkelige tidspunkter, dels har måske nok nogle skibshandlere gjort opmærksom på, at man var begyndt at træde dem i bedene. Hvor længe den nyoprettede "skibsprovianteringsafdeling" kom til at eksistere, ved jeg ikke, fordi jeg forlod Houlberg efter 3½ måneds virke.

Rederiet J. LAURITZEN, 1940-1949

Det traf sig nemlig så heldigt, at en god bekendt, korrespondent i Rederiet J. Lauritzen, bl.a. for personalechefen, havde hørt om, at man var begyndt at tænke på alligevel at ansætte nogle yngre medarbejdere, med tanke på fremtiden. Hun foreslog mig at sende en ansøgning ind, som hun så ville forsøge at "få fremmet".

Ansøgningen til J. Lauritzen blev "fremmet", og denne gang lykkedes det, idet jeg efter en samtale med skibsreder *Knud Lauritzen* fik tilbud om ansættelse og kunne begynde den 1. september 1940. Begyndelseslønnen var lavere end den gage, jeg fik hos Houlberg, men hvad – jeg kunne komme tilbage i shipping.

I de første måneder var jeg beskæftiget i Kontrolafdelingen, som blev ledet af prokurist, senere direktør (og formand for Danmarks Rederiforening) *Henry Jensen*. Arbejdet bestod mest i at færdiggøre en del afreg-

Anbefaling underskrevet af direktør E. Hahn-Petersen. *A reference signed by Mr. E. Hahn-Petersen, Shipowner.*

A. N. PETERSEN

	T.O.W.	STD.	FMS.
M/S SLESVIG	6000	1800	1800
M/S NORMANDIET	5800	1800	1800
M/S IRLAND	5600	1800	1800
M/S BRETAGNE	5600	1800	1800
M/S BORNHOLM	5500	1800	1800

S/S LIFLAND	2850	1150	1025
S/S GRØNLAND	2000	875	600
S/S HALLAND	2000	875	600
S/S ESTLAND	1950	700	625
S/S SKAANE	1950	875	600



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

TELEGRAM-ADRESSE: „DANSKFRANSK“

CODES:
SCOTT'S 10th ED. 1908
THE BOE CODE

TELEFONER:
1242 - 1244B - 12843
STATSTELEFON 224

REF: VI.-

København K.,.....
ST. KONGENSgade 49

Hr. H. Lund, blev efter at have bestaaet Realeksamen med et særdeles fint resultat, antaget her paa Kontoret som Lørling d. 15. Juli 1936 og har været i vor Tjeneste indtil den d. 9. September 1939 blev indkaldt til Aftjening af sin Værnepligt ved Søværnet.

I de tre Løreaar har han modtaget Uddannelse i det paa et Rederikontor forekommende Arbejde, saavel indenfor Regnskabsafdelingen som Rederi- og Befragtningsafdelingen, ligesom han har frekventeret Købmandsskolens treaarige shipping skole, som han forlod med Afgangseksamen (Karakter: 7.42). Undervisningen omfattede Engelsk, Tysk, Søret og shipping Regning.

Lund har i hele den Tid, han har været beskæftiget hos os, i sjælden Grad lagt Iver og Interesse for Uagen og udført det ham paalagte Arbejde med største Omhyggelighed og Dygtighed, hvorfor det er os en særlig Glæde at medgive ham vor bedste Anbefaling til enhver, som maatte have Brug for hans Tjeneste.

Det er alene begrundet i den pr. 9. April indtraadte Situation at han - efter at være hjemsendt fra Militærtjeneste - ikke har kunnet genindtræde i vort Selskab.-

København d. 9. Maj 1940.

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

ninger, der havde været lagt til side på grund af arbejdspress, dels at indføre et nyt kontrolsystem, samt kontrollere afregninger fra de havneanløb, som blev foretaget af de skibe, der sejlede i de hjemlige farvande. og afregninger vedrørende de skibe, der lå i neutral havn.

Der var ingen direkte "aftenvagt", men det varede ikke længe, før der blev fremsat forslag om, at nogle yngre medarbejdere på skift skulle aflytte B.B.C. og skrive ned, hvad der blev sagt, dels på de danske udsendelser, men nok lige så meget på de engelske. Samtidig var det jo en udmærket måde at vedligeholde og videreudvikle kendskabet til engelsk, og der var stor interesse for dette daglige arbejde. Om morgenen blev det nedskrevne kopieret på rederiets telegram-maskine, på de "gule" blanketter for indkommende meddelelser, og fordelt til de forskellige afdelinger, så alle havde lejlighed til på et tidligt tidspunkt at følge med i, hvad der var blevet sagt i B.B.C. Der var 11 sæt "gule" kopier at fordele, ofte på 8-10 sider hver dag. Nogle gange endog flere gange daglig, hvis der kom ekstra-udsendelser.

Derefter kom jeg i Positions-afdelingen, som sørgede for, at skibe og agenter fik ordrer om forestående rejser, som hjemmeflåden skulle udføre, og virkede som sekretær for direktør *K. Husted*, som også var medlem af Rederiforeningens bestyrelse. Endvidere oprettedes i 1941, som følge af den strenge isvinter, "Istariferingsudvalget" med repræsentanter fra assurandører og rederier, som bestemte de særlige ekstrapræmier, der skulle betales for at besejle havnene, og hvor de sværest tilgængelige naturligtvis måtte betale de højeste præmier – som blev benyttet

til betaling af reparation af de skader, skibene pådrog sig ved at forcere is. Jeg blev også sekretær i dette udvalg, hvor arbejdet bestod i at indsamle positioner fra samtlige rederier, fastlægge med udvalgets medlemmer, hvilken "position" (d.v.s. præmiesats), der skulle betales, udskrive debit-nota og sørge for incasso, og senere sørge for, at statistik blev klargjort, og ført a'jour hele tiden, så man løbende var klar over, hvad der kom ind i præmier, og hvad der måtte betales for skader, for ideen med "Istariferingsudvalget" var at sol og vind skulle deles lige, og at ingen, hverken reder eller assurandør, skulle tjene på ordningen. Jeg fungerede også som sekretær i isvinteren 1942.

Det daglige arbejde blev suppleret med videreuddannelse på Købmandsskolen på Julius Thomsens Plads, dels med yderligere engelsk, og, på forslag fra J. Lauritzen, begyndte jeg også at studere spansk, som jeg fandt var nemt – når man først havde fået fat i systemerne – og også interessant.

J. Lauritzen havde egne kontorer i Valencia og i Helsingfors, foruden i New York, og medens det nok har været for vanskeligt at få de fornødne tilladelser til at sende medarbejdere til U.S.A., var det noget lettere at opnå tilladelse til midlertidig udstationering på de to europæiske kontorer. De blev så benyttet til uddannelsesøjemed – kontoret i Valencia havde lidt løbende arbejde, medens kontoret i Helsingfors havde en del arbejde med de skibe, der kom til finske havne, dels med indgående last, fortrinsvis kul eller koks fra Tyskland eller Polen, dels med udgående last – træ eller papirprodukter.

FINLAND, Sommeren 1942

Det var en stor glæde, da jeg blev spurgt, om jeg ville rejse til Helsingforskontoret i 1942. Efter at de fornødne papirer var i orden, tog jeg en tidlig junaften med toget fra Østerport Station og med færgen til det oplyste Malmø, derfra videre med toget til Stockholm, hvor jeg havde den følgende dag indtil færgen til Åbo afgik om aftenen. Jeg besøgte rederiets agenter, *Nordström & Thulin*, og husker den smukke sejltur om natten, via Mariehamn, til Åbo. Herfra gik rejsen så videre med toget til Helsingfors, hvor jeg under opholdet der havde fået et værelse – ikke særligt smukt (mod gården) eller stort, men tilstrækkeligt – i et pensionat på Skillnaden, lige overfor det svenske teater. Der var ikke langt at gå til Lauritzen's kontor på 5. sal i bygningen Unionsgatan 30 A, og hvor arbejdstiden var fra kl. 09.00 til 12.00 og igen fra 13.30 til 17.00.

Der var på grund af forholdene naturligvis ikke tilstrækkelig fuldtidsbeskæftigelse hver dag, men alligevel nok til, at uddannelsen indenfor shipping kunne fortsætte – og blive belyst med udenlandske øjne, og hvor den meget lille stab, ialt kun 3 personer, også bevirkede et meget tæt samarbejde. Desuden fik jeg lært finlandsksvensk, som var det sprog, vi benyttede indadtil på kontoret, og i korrespondancen med København, medens udadtil benyttedes en del finsk – selv om kontakten med agenter i havnene, samt med de store træ-afskibere, ligeledes mest foregik på finlandsksvensk. Om aftenen havde jeg et par gange om ugen privat undervisning i finsk, og fik trods det svære sprog med den vanskelige grammatik (16 kasus) alligevel fat på en hel del i de 5 mæne-

der, jeg var i Finland. Desuden havde jeg i de seneste måneder lejlighed til at følge et spansk-kursus. for at gå videre med studierne i dette sprog – og uden på begyndelsestidspunktet for kurset at vide noget om, at jeg senere skulle få tilbudt at bytte Helsingfors om med Valencia.

Direktør *Nils Kurtén* fra *Ab Lauritzen Lines Oy* var en udmærket chef, som havde været med til at stifte den finske organisation nogle år tidligere, da Lauritzen havde fundet det fornuftigt at skifte fra sin tidligere forbindelse, Finnish Chartering Co., til et eget kontor. Der var flere danske shipping-folk i Helsingfors tilknyttet forskellige rederier eller befragtningsfirmaer. De fleste var kommet før den finske vinterkrig november 1939/marts 1940, og var blevet deroppe. Flere, som jeg traf i 1942, er stadig deroppe – og jeg kan udmærket godt forstå, at de har trivedes i Finland. Jeg har flere gange mødt disse kolleger ved forskellige lejligheder. *Hennig Sonne Jakobsen*, der var blevet hos Finnish Chartering Co. efter skilsmissen fra J. Lauritzen. fra hvilket rederi han egentlig kom, stiftede senere sit eget firma, og da Maersk Line i midten af 70'erne skulle skifte agentur i Finland for rederiets Europa-Linie, blev Jakobsen Shipping Oy agenter, indtil Maersk åbnede eget kontor. *Finn Stangebye* har gennem et langt liv været beskæftiget hos Henry Nielsen Oy – og jeg har senere haft meget med ham at gøre gennem BIMCO. *Hans Buch Lund* var en af de ledende befragtere hos *Wihuri*, et stort finsk rederi i 40'erne. En anden befragter hos Thordén Lines.

Helge Jacobsen, rejste nogle år senere hjem og blev sammen med *Svend Iversen* medstifter af *Iversen & Jacobsen*.

Nils Kurtén syntes, at det ikke var nok, at jeg kun var i Helsingfors og beskæftigede mig med arbejdet der, som også inkluderede besøg, sammen med Kurtén, hos Lauritzen's afskibere og modtagere. Han sørgede ofte for, at jeg kom til de andre finske havnebyer, fra Kemi i nord til Hamina i øst, i forbindelse med anløb af Lauritzen skibe i de pågældende havne. På grund af krigen, hvor Finland jo på det tidspunkt havde allieret sig med Tyskland om siden juni 1941 at deltage mod Rusland, krævedes der en rejsetilladelse fra de finske myndigheder hver gang, jeg skulle med tog nordpå, eller med bus øst- eller vestpå. Men tilladelsen var ikke svær at opnå.

Den tredje medarbejder på Ab Lauritzen Lines Oy's kontor i Helsingfors var den kvindelige sekretær og regnskabsfører, *Maja Fabritius*. Hendes mand var ansat i en stor finsk virksomhed, og de var utroligt gæstfri og bragte mig sammen med mange af deres venner, så jeg også gennem Fabritius' lærte mange andre finske ægtepar at kende, og som også var medvirkende til mine finsk-svenske sprogkundskaber og til at skabe yderligere glæde ved at være i Finland.

Jeg havde regnet med – og glædet mig til – at skulle tilbringe også vinteren i Finland, men i begyndelsen af november meddelte Kurtén mig, at der var besked fra København om, at jeg kunne blive skiftet ud med Valencia-danskeren. Det betød så en hurtig afsked, i denne omgang, med Finland og med de mange venner, men forbindelsen blev opretholdt pr. korrespondance indtil jeg nogle år senere fik mulighed for at komme tilbage til arbejdet på Lauritzen's Helsingfors-kontor.

Rejsen tilbage til København foregik på samme måde som oprejsen. blot i omvendt rækkefølge.

Tilbage igen på J. Lauritzen's kontor i Hammerensgade gjaldt det så om hurtigt at komme i gang med at søge de spanske tilladelser, og gennemrejsevisum til Tyskland og Frankrig. Og yderligere spansk-undervisning. Ind imellem kunne jeg assistere i Positionsafdelingen med løbende arbejde, samt fungere som sekretær for direktør *Husted*.

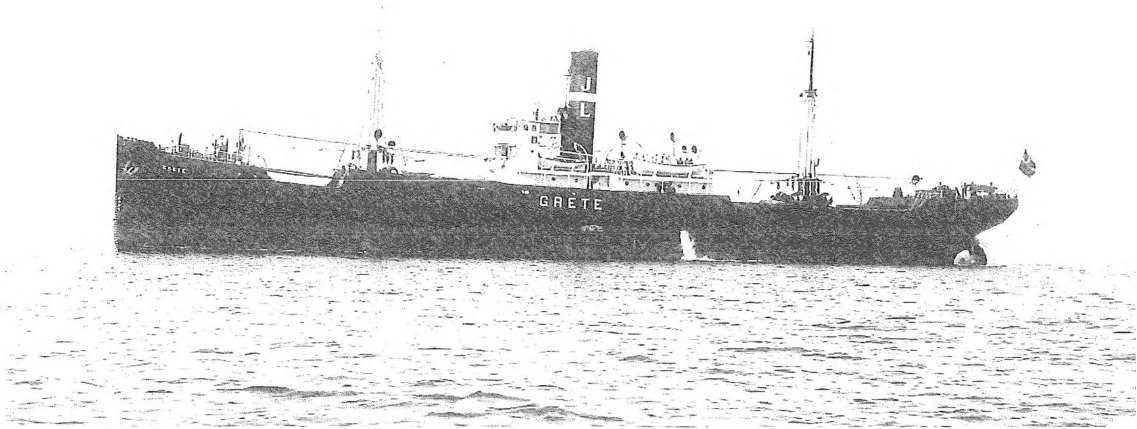
SPANIEN, 1943

De fornødne tilladelser og visa kom ret hurtigt, og allerede den 4. januar 1943 kunne jeg rejse sydpå med fly fra København til Berlin.

Her fik jeg et ophold indtil næste morgen, hvor jeg så kunne komme videre med det ordinære Lufthansa-fly fra Berlin til Lisabon, via Stuttgart, Lyon, Barcelona og Madrid.

Jeg stod af flyet i Barcelona. Her havde jeg et par dages ophold, med besøg hos Lauritzen's forbindelser, og med at få de første indtryk af Spanien, det spanske folk og gå i gang med at bruge det spanske – det tog nogen tid at vænne øret til sproget. Fra Barcelona gik det så videre med tog til Valencia.

I Valencia var der de første to måneder, foruden fortsættelse af de spanske studier, en del arbejde med J. Lauritzen's damper *GRETE*, som var kommet i fart med appelsiner, citroner og løg til Marseilles, og nåede at udføre flere rejser, indtil skibet blev torpederet ud for Vinaroz den 11. februar 1943 om aftenen af en engelsk u-båd. Heldigvis blev hele besætningen reddet, men vi fik travlt på kontoret med at ordne alle forhold



S/S GRETE, bygget til J. Lauritzen i Helsingør år 1931. Skibet blev torpederet udfør Viñaroz den 11. februar 1943 af den engelske u-båd TURBULENT. *The "S/S GRETE", built for the J. Lauritzen company in Elsinore in 1931. The ship was torpedoed off Viñaroz on February 11th 1943 by the British submarine "TURBULENT".*

efter forliset – dels overfor de spanske myndigheder, det danske konsulat i Valencia, og dels med at indkvartere besætningen, sørge for ekvipering etc., indtil de fleste kunne rejse tilbage til Danmark. Efter nogen tid var der kun 1. styrmand *H.J. Huusfeldt* tilbage i Valencia, og han og jeg havde selvsagt tæt kontakt. Foruden GRETE havde J. Lauritzen også haft skoleskibet, skonnerten RØMØ liggende i Valencia. Dette skib var blevet solgt til spanske interesser inden min ankomst, men der var stadig en del efterladt oprydningssarbejde at foretage sig efter sal-

get. Endelig var der løbende kontakt til damperen LINDA, der var løbet ind til Las Palmas på de canariske øer, og var oplagt der, samt til direktør *Tage Nielsen*, der havde været i New York den 9. april 1940 og nu var en af de ledende danske shipping-personer i U.S.A., der varetog danske skibsfartsinteresser i den udstrækning, det lod sig gøre.

Valencia-kontoret havde også inddelt sig på at handle med tørfisk – bacalao – som importeredes fra Las Palmas, og hvilken handel bidrog til at tjene penge til at opretholde kontoret, foruden at det gav arbejde og impulser.

J. Lauritzen's ordrebrev til mig ved afrejsen fra København betingede, at jeg foruden at deltage i arbejdet på Valencia-kontoret, også skulle sætte mig grundigt ind i det spanske sprog, i spanske forhold og tænkemåde, samt at jeg henimod slutningen af opholdet, skulle foretage en rejse til de vigtig-

ste spanske havne for der at lære havneforhold og Lauritzen's faste agenter at kende.

Efter at forholdene omkring GRETE's forlis var stort set afviklet, blev der rig lejlighed til at studere det spanske, på alle måder. En af kontorets medarbejdere var en glimrende og interesseret lærer, og vi havde mange timer dagligt med at tale og skrive spansk – medens vi begge samtidigt benyttede engelsk som basis – og vi lavede vorre egne lektioner, med tilhørende ordlister (spansk til engelsk), hvor emnerne var delt op, – f. eks. skibsudtryk, militærudtryk, navne på frugt, grøntsager, kød etc. etc. Ialt en godt 100 lektioner. Og om aftenen havde en sød spansk pige, *Pepita*, travlt med at lære mig yderligere spansk.

På kontoret i Valencia var der foruden chefen, *Don Francisco Rojas*, 4 medarbejdere, plus den unge danske uddannelsessøgende. Kontortiden var fra 09.00 (dog ikke helt præcist – for dels lå kontoret nede i havnedistriktet, Grao de Valencia, dels er et så tidligt tidspunkt på dagen ikke det bedste for en spanier, i hvert fald i 1943) til kl. 12.30 og igen fra kl. 15.00 til ved 19.00 tiden. Medarbejderne boede alle i selve Valencia By, og efter borgerkrigens ophør var det sløjt med alting, inklusive trafikmidler, så den eneste måde at komme til kontoret på var at tage sporvognen. Der var for langt at gå hver dag. Det var en fordel, at kontoret lå i havneområdet, for det var nemt at komme ind på selve havnen og følge, hvad der skete med lastning eller losning, eller reparation og doksætning af de skibe, der kom til Valencia, og min spansk-lærer og jeg holdt i sommermånederne undervisningen på stranden, ikke langt fra kontoret.

I juni 1943 foreslog Senor Rojas mig at foretage rejsen til de andre spanske havne, og jeg havde en spændende tur på godt to uger til Alicante, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla og Huelva, inden jeg kom tilbage til Valencia via Madrid. Alle steder fik jeg lejlighed til at se havnene og møde Lauritzen's faste agenter, som året før havde vist min forgænger samme gæstfrihed og interesse for at gøre besøget så udbytterigt og interessant som muligt.

Med eftermiddagsposten 25. august modtog jeg et brev fra rederiet, at jeg skulle sørge for at få alle visa etc. i orden, så jeg kunne rejse tilbage til Danmark i begyndelsen af november måned. Min afløser til at fortsætte spansk-uddannelsen var allerede udpeget, og søgte om tilsvarende visa til at kunne rejse til Valencia.

På det tyske konsulat i Valencia hentede jeg så de fomødne blanketter til ansøgning om gennemrejse til Danmark, pr. flyver, og fik besked om, at der ville forløbe ca. 5-6 uger, før der kunne ventes svar på ansøgningen. Om eftermiddagen 28. august udfyldte jeg skemaerne og skrev ansøgningsbrev til konsulatet, så at alt var klart til at bringe papirerne derhen straks mandag morgen 30. august. Så regnede jeg med, at alt ville være i orden til at forlade Spanien inden 7. november, på hvilken dato min spanske opholdstilladelse udløb.

Men det skulle gå helt anderledes. 29. august 1943 i Danmark bevirkede helt naturligt, at hjemrejse ville være utænkelig, og i stedet blev det til England. Om rejsen her til skrev jeg, nogen tid efter ankomsten til London, en "rejseberetning".

*Fra SPANIEN til ENGLAND,
Valencia/London 5. september-
15. december 1943*

Den 29' August, 1943.

Om eftermiddagen var jeg alene til Tyrefægtning i Valencia og efter Aftensmaden mødtes jeg som sædvanlig med Kaptajn H.J. Huusfeldt fra Rederiet på vor Aften-Kafé, "Bar Merito" i Calle de la Paz, lige under det amerikanske Konsulat.

Ved 23-Tiden kom en af vore unge spanske Venner, en Jurist, hen til os og fortalte os om Undtagelsestilstanden i Danmark, om hvilken han netop havde hørt i den spanske Radioavis. Vi diskuterede med ham i nogen Tid om Danmark og sluttede Aftenen med et Glas Anis paa "Balanza" paa Plaza del Caudillo, hvor andre Venner kom hen til os og gav os senere Nyheder, bl.a. om den paastaaede Sænkning af "NIELS JUEL". Inden vi gik til Ro, besluttede vi os til at anmode Sekretær *Baines* paa det britiske Konsulat, som jeg havde kendt i længere Tid, om at holde os underrettet, hvis han fik nogle Meddelelser, der kunde være af Betydning for os.

Den 30' August, 1943.

Kaptajn Huusfeldt og jeg henvendte os straks om Morgenens paa det britiske Konsulat, hvor man lovede at holde os underrettet om den videre Udvikling i Danmark. Derefter besøgte vi det amerikanske Konsulat, som under hele vort Ophold i Valencia regelmæssigt havde sendt os deres Propaganda i Form af Maanedesbladene "Selecciones del Reader's Digest" og "En Guardia" samt de daglige Pressemeddelelser. De

lovede at holde os specielt underrettet om alt hvad de hørte over Radioen, idet vi ikke havde nogen Radio og derfor var afskaaret fra at kunne aflytte Udsendelserne.

Om Aftenen diskuterede vi atter Udviklingen hjemme og hvilke Følger, den vilde faa for os, og vi mente ikke at kunne rejse hjem, saafremt der blev givet Besked derom, men vi besluttede at se Tiden an og afvente senere Meddelelser fra Danmark og specielt om der skulde komme nogen Besked fra Rederiet etc. via den danske Legation i Madrid, som vi havde anmodet om at holde os underrettet.

Den 31' August, 1943.

Om Morgenens meddelte det amerikanske Konsulat telefonisk, at den danske Legation i Stockholm havde erklæret sig uafhængig, hvorefter jeg skrev til min Ven i Barcelona, den engelske Vice-Konsul, *Mr. Frank H. Sena*. Sena er Fætter til Francisco Vicent Rizo paa Rederiets Valencia-Kontor, og under vort Ophold havde han sendt os "The Illustrated London News", "The Sphere" og "Times Weekly Airmail Edition" samt forskellige engelske Søfartsblade mod, at jeg til Gengæld sendte ham Udklip af "Berlingske Tidende", "Børsen", "Danmarks Søfartstidende" og andre danske Aviser, som jeg fik sendt ned, tilligemed en Oversættelse til spansk af Udklippene, som hovedsageligt drejede sig om Forbud, Sabotage, Skibsfartsnyt, ledende Artikler etc., som ogsaa kunne være af interesse for de engelske Myndigheder.

Jeg skrev til Sena, at jeg i Betragtning af Begivenhederne i Danmark ansaa det for min Pligt at stille mig til Disposition for de

engelske Myndigheder og bad ham oplyse, hvilke Chancer jeg havde for at komme til England under Hensyntagen til, at Rejsen var fri, og jeg foreslog ham derfor Gibraltar som et passende Sted, hvor jeg kunne gøre engelsk Tjeneste, enten civilt eller militært, specielt vilde jeg gerne i "The Merchant Navy" som Radiotelegrafist, hvis jeg først kunne faa den fornødne Uddannelse paa en Radioskole.

Den 3' September, 1943.

Jeg modtog et Svarebrev fra Sena, ifølge hvilket der var 3 Muligheder for mig at komme til England, nemlig

- 1) for at slutte mig til de engelske, militære Styrker
- 2) gaa i "The Merchant Navy" som Radiotelegrafist, idet Uddannelsen vilde blive bekostet af den engelske Regering, da det var et "Government Scheme"
- 3) Til civilt Arbejde, hvilket beroede paa de engelske Myndigheders Skøn.

Sena foreslog, at jeg henvendte mig paa det britiske Konsulat i Valencia, og jeg gik derop om Eftermiddagen. *Mr. Baines* anbefalede mig at rejse til Madrid for at undgaa Tidsspilde, og han vilde sørge for at give mig en Introduktionsskrivelse til den britiske Ambassade. Jeg arrangerede derfor med Valencia-Kontoret, at jeg skulde rejse til Madrid om Søndagen den 5' September, og om Aftenen besluttede Kaptajn Huusfeldt sig til at rejse med, hvorefter vi i Fællesskab skrev et Brev til det britiske Konsulat i Valencia, hvori vi stillede os til Disposition for de britiske Myndigheder og anmodede om en Introduktionsskrivelse til Madrid for at kunne henvende os der straks Mandag Morgen

den 6' September. Vi vedlagde en Opgave med alle vore personlige Oplysninger.

Den 4' September, 1943.

Billetterne til Madrid blev arrangeret gennem *J. Lauritzen's* Kontor, og vi henvendte os paa Konsulatet om Morgen, hvor vi af Konsulcn, *Mr. Gentry*, fik et Brev til den britiske Shipping-Attache i Madrid, *Mr. G. Dennis Leinster*, som følger:

"The Bearers of this letter are Mr. C. H. Lund and Captain H. J. Huusfeldt, who have asked me for an introduction to you for reasons which they will explain to you personally."

og om Eftermiddagen gjorde vi vore Regnskaber op etc. og efterlod Størstedelen af vor Bagage paa Kontoret, idet vi kun medtog en mindre Haandkuffert. Vi skrev ogsaa et Brev til Rederiet i København, som blev deponeret i Valencia for det Tilfælde, at noget skulde tilstøde os paa Rejsen.

Den 5' September, 1943.

Afrejste fra Valencia med Nattoget Kl. 21.30 til Madrid, fulgt paa Banegaarden af Personalet fra Valencia-Kontoret.

Den 6' September, 1943.

Ankom til Madrid Kl. 9.30 og kørte straks til den britiske Ambassade i Calle Fernando El Santo, 10 hvor vi blev modtaget af Shipping-Attacheen's Sekretær, *Miss Stafford*, som meddelte, at hun havde modtaget Besked om vor Ankomst, men at *Mr. Leinster* var i London. I Stedet skulde vi tale med Navy-Attacheen, Lieutenant *Arlington*, R.N., som fortalte os, at de 3 danske Skibe paa Canarie Øerne (Las Palmas) havde besluttet sig til at løbe ud og slutte sig til de Allierede, saa

snart de havde faaet fornøden Besætning sendt ned fra England.

Det drejede sig om Rederiets s.s. "LINDA" paa 1.500 Tons d.w., bygget 1936, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's m.s. "SLESVIG" paa 6.000 Tons d.w., bygget 1938, og Dampskibsselskabet Torm's m.s. "THYRA S" paa 2.950 Tons d.w., bygget 1936, og Lieutenant Arlington udtalte sin Glæde over den værdifulde Forøgelse til den danske flåde under allieret Kontrol. Det var en Meddelelse, som var os til stor Glæde personligt, idet vi saa ikke mere var alene om at forlade Spanien for at gaa over til England, men ogsaa Skibene gik ud.

Lieutenant Arlington anbefalede os at tage ind paa et Hotel i Madrid og atvente Mr. Leinster's Tilbagekomst fra London, og vi tog derefter ind paa "Pension Navarro" i Calle de Alcalá, 22.

Den 8' September, 1943.

Miss Stafford telefonerede, at Mr. Leinster nu var kommet tilbage fra London og gerne vilde tale med os saa hurtigt som muligt. Vi gik derfor straks til Ambassaden og fik en længere Samtale med Mr. Leinster og hans Assistent. Mr. *Beloe*. Vi forklarede Mr. Leinster vor Stilling og anmodede om hans Assistance, og Enden paa Samtalen blev, at vi skulde komme igen 2 Dage senere, medens han i Mellemtiden vilde træde i Forbindelse med Ministry of War Transport i London vedrørende os. Mr. Leinster fik en Kopi af det Skema med vore personlige Oplysninger, som vi havde afleveret i Valencia og udtalte, at det var tilstrækkeligt for ham til at arbejde med.

Den 10' September, 1943.

Paa Ambassaden fik vi Besked om at rejse med Toget til Sevilla og være der med Nattoget fra Madrid den 14' September, Leinster kunde ikke skaffe spansk Udrejsevisum for os, idet Spanierne ikke vilde tillade danske Statsborgere (paa daværende Tidspunkt) at rejse til Gibraltar eller i det hele taget forlade spansk Territorium med Undtagelse af, hvis vi skulde rejse tilbage til Danmark. Vi maatte derfor smugles ud af Landet.

Leinster havde været i Forbindelse med London, og Kaptajn Huusfeldt skulde rejse til Newcastle-on-Tyne for at slutte sig til "The Danish Merchant Navy Officers' Association"'s Pool der, medens jeg skulde sendes til London for at arbejde indenfor hans Ministerium, d.v.s. The Ministry of War Transport. Det var jeg meget glad for, idet jeg haabede at komme i den Afdeling, der havde at gøre med de danske Skibe, Leinster gav os nu Penge til Togbilletterne, idet den engelske Ambassade ikke kunde købe disse, og som alt andet i Spanien maatte de købes paa det sorte Marked til en Pris af 150 Pesetas pr. Stk. (normal Pris er 108 Pesetas).

Endelig vilde Leinster gerne se os til en drink hjemme hos sig den 14' September, før vi rejste.

Den 14' September, 1943.

Vi mødtes med Leinster og *Beloe* udenfor Ambassaden og gik til Leinster's Hus i Nærheden, hvor vi blev budt Cocktails. Her gav han os en Beskrivelse af, hvordan vor Rejse vilde komme til at forløbe, nemlig:

Ved Ankomsten til Sevilla skulde vi straks gaa til det engelske Konsulat, hvor Konsu-

len, Mr. *Ley*, allerede havde Instrukser om os. Denne vilde sørge for, at vi blev smuglet ombord i et britisk Skib, enten i Sevilla eller Huelva, og Kaptajnen paa vedkommende Skib vilde faa et Brev med til Repræsentanten for The Ministry of War Transport i den Havn, hvor Skibet skulde til. I Brevet vilde der være fulde Instrukser til de engelske Myndigheder.

Leinster fortalte endvidere, at den danske Legation i Madrid netop havde erklæret sig uafhængig af Udenrigsministeriet i København, og at Las Palmas-Skibene nu snart var klar til at løbe ud. Jeg havde en Samtale med Leinster vedrørende de danske Skibe, der nu var under engelsk Flag, og Leinster gav mig Oplysninger om at Skibene kun midlertidigt sejlede under engelsk Flag, at de vilde blive givet tilbage til deres Rederier efter Krigen, at de sejlede med danske Besætninger og under deres gamle danske Navne. De var forsikrede paa engelske "scheme" og befragtet af "The Ministry of War Transport" paa "bare-boat basis" med Fragt indbetalt paa spærret Konto i Bank of England. Forsikringssummerne for de forliste Skibe vilde blive udbetalt de danske Rederier.

Til Slut ønskede han os en god Rejse og sagde: "I hope you will never forget what you are doing for your little country."

Kl. 22 afrejste vi til Sevilla.

Den 15' September, 1943.

Vi ankom til Sevilla Kl. 10 og kørte straks til det engelske Konsulat, hvor vi blev modtaget af Sekretæren, Mr. *Montgomery*, en Fætter til Chefen for den 8' Arme.

Vi fik Besked om at tage ind paa "Hotel Oriente" paa Plaza Nueva og vente der, ind-

til vi fik Besked paa at komme paa Konsulatet, og under ingen Omstændigheder maatte vi sætte os i Forbindelse dermed. Der vilde dog gaa ca. 10 Dage, før vi kunde regne med at komme afsted, hvad der slog Humøret stærkt ned, for vi syntes allerede, at Ventetiden havde været lang nok, men der var jo intet at gøre herved.

Den 27' September, 1943.

I den forløbne Tid havde vi lært Sevilla at kende fra Ende til Anden samt været i Forbindelse med Valencia-Kontoret, hvorfra vi modtog Post ankommen fra Danmark, bl.a. Breve afsendt efter 29' August Revolten, uden Tegn til, at der var sket Forandringer hjemme eller at Rederiet var kommet helt under tysk Kontrol.

Vi fik Besked fra Konsulatet ved Middags-tid om at holde os klar, idet vi skulde udfylde de spanske Hotelpapirer som om vi vilde rejse tilbage til Madrid, og derefter køre Kufferterne til Stationen og placere dem i Garderoben. Vi skulde saa komme tilbage til Konsulatet, for det kunde desværre ikke lade sig gøre at smugle os ombord i et Skib, men i Stedet vilde vi blive kørt i Bil til Lissabon.

Ved 18-Tiden kom vi til Konsulatet, og vore Kufferter blev nu hentet paa Stationen af en Herre fra Konsulatet, som bragte dem til Mr. *Montgomery's* Hus, hvorfra de vilde blive sendt videre til Lissabon til os som diplomatisk Bagage. Der var en sevellansk Kvinde paa Konsulatet, og vi fik Besked paa at følge efter hende, idet vi skulde holdes skjult i hendes Hjem i eet Døgn. Vi gik efter hende i passende Afstand, indtil vi kom til hendes Hus, hvor vi fik et Værelse, og hun fortalte

os, at det var et ofte benyttet Sted, hvor politiske Flygtninge, som kom fra Frankrig over Pyrenæerne ventede paa at komme over Grænsen til Portugal.

Den 28' September til 1' Oktober, 1943.

Ved 19-Tiden den 28' September blev vi afhentet af en Herre fra Konsulatet, som bragte os et Brev samt hver 100 spanske Pesetas og 100 portugisiske Escudos. I Brevet var der Instruktioner om, at Overbringeren vilde føre os til en Taxa, der vilde køre os saa nær den spansk-portugisiske Grænse som muligt, og derefter maatte vi i eet og alt følge de Instrukser, som den Guide der vilde være i Taxa'en, vilde give os. Guiden vilde tage os til Lissabon, hvor en britisk Embedsmand allerede ventede paa os. I Tilfælde af, at vi skulde blive arresteret af det spanske Politi, skulde vi sige, at vi havde lejet Taxaen for 500 Pesetas, og Chaufføren vilde paastaa at han ikke kendte os og havde faaet de 500 Pesetas for at køre os til Grænsen. Under ingen Omstændigheder maatte vi nævne, at vi havde modtaget Assistance fra allieret Side og specielt ikke fra det engelske Konsulat i Sevilla. Ved Ankomsten til Lissabon vilde vi faa Penge og Klæder, da vi jo maatte lade alt blive tilbage i Sevilla med Undtagelse af, hvad vi kunne bringe med os i en Haandtaske.

Herefter begyndte Turen, og vi blev ført til den ventende Taxa, som straks satte sig i Bevægelse og kørte afsted i Retning af Grænsen – den nærmeste By var den portugisiske Rosal da Christina.

Vi begyndte nu en Samtale med Guiden, som viste sig at være portugisisk, men vi klarede os fint paa spansk, og vi spurgte ham

nu om, hvad Tid vi vilde være i Lissabon den næste Morgen. Til vor Forbavselse fik vi det Svar, at vi først vilde være der 4-5 Døgn senere, og det gik nu først op for os, at vi skulde krydse Grænsen til Fods.

Vi skulde spadsere ca. 50 Kilometer over Bjergene til vi naaede over paa portugisisk Omraade.

Kl. 23 standsede Taxaen, da Chaufføren nu ikke længere turde fortsætte af Hensyn til de spanske Gendarmeri-Poster, og vi var nu ca. 40 Kilometer fra selve Grænsen, inde i Bjergkæden Sierra Morena.

Derefter begyndte vi at gaa i det buldrende Mørke, og vi fortsatte foreløbig ad Landevejen, idet vi 2 Gange i Nattens Løb passerede spanske Toldposter, som vi listede os forbi paa Tæerne. Fra Tid til anden maatte vi krybe i Skjul bag Træene, naar der kom Biler paa Landevejen, og ved 4-Tiden om Morgen lagde vi os til Ro under et stort Korktræ under aaben Himmel og slumrede et Par Timer indtil vi vaagnede op stive i Kroppen af Kulde og med Tænderne rystende i Munden. Det var i Slutningen af September, hvor Nætterne i Spanien begynder at blive ganske kølige, og ydermere var vi jo i Bjergene. Vi gik saa i en Times Tid, indtil vi for stedse forlod Landevejen og drejede ind i et næsten uigennemtrængeligt Krat, som beskytter Bjergsiderne og maste os igennem uden at følge Stierne for ikke at lave Spor, indtil vi naaede frem til et sted, hvor vi holdt os hele Dagen i Skjul, kun forstyrret en gang af nogle vilde Svin, som hurtigt blev jaget bort med nogle Sten.

Vi havde ikke noget at drikke og led af en frygtelig Tørst, og af Fødevarer havde vi kun nogle tørre Brød, som Guiden havde med

sig. I Dagens Løb lovede Guiden os, at han skulde faa os over Grænsen den kommende Nat, men vi maatte være forberedte paa, at det blev en overmaade anstrengende Tur, eftersom vi skulde krydse Bjergene hele Tiden og til sidst passere en stor Flod, Chanza, og desuden samtidig passe paa de spanske Gendarmer, men vi var nu næsten villige til alt for at slippe væk fra det hele og i hvert Fald ikke mere sove ude i den stærke Kulde.

Ved 19.30-Tiden, da det begyndte at skumre, fortsatte vi vor Vandring, idet vi gik videre over Stok og Sten og snart kom vi ind i de rigtige Bjerge, hvor vi det ene øjeblik var paa en høj Tinde og det næste nede i en dyb Dal. Det var nu blevet buldrende mørkt igen, og vi maste os op og ned af Bjergene igennem Krattet uden at ane, hvor vi satte Fødderne. og det var os begge en stor Gaade, hvordan vi slap fra den Tur uden at brække baade Arme og Ben. Det havde opmuntret os lidt, at vi i Nattens Løb skulde naa ind i Portugal, og vi fandt nu ogsaa af og til Vand i de smaa Aaer, der løb i Bunden af de mange Dale, vi kom over, og alt tegnede efter Omstændighederne saa vel som muligt, indtil vi ved Midnatstide naaede op paa Toppen af et højt Bjerg, hvorpaa vi langt borte kunde se Lysene i Grænsebyen samt Lysene i Rosal da Christina – i Portugal. Samtidig kunde vi se Hundreder af smaa Lys paa spredte Steder inde paa spansk Omraade – det var de frygtede Gendarmeri-Poster, spredt tæt langs hele Grænsen. Vi gik fremover langs Bjergets Kam, da vi pludselig hørte en Hund gø et godt Stykke borte, nærmest i Retning af Grænsen. Vi gjorde Guiden opmærksom herpaa, men han mente ikke, at der var nogen Fare, da Hunden var saa langt borte,

men dens Glammen kom desværre nærmere og nærmere, og Føreren gav os nu Besked paa at sætte os ned og skjule os i Græsset. Hunden havde nu imidlertid faaet Færten af os, for den blev ved at komme nærmere, og dens Glammen blev mere og mere ihærdig.

Til sidst gav Guiden os Tegn til at løbe tilbage, saa stærkt vi kunde, og det lod vi os ikke sige to Gange. Jeg tror aldrig Huusfeldt og jeg har løbet saa stærkt i vort Liv som nu, og vi sprang over Kammen, indtil vi naaede frem til den anden Side, og her lod vi os kure ned til Bunden af Dalen gennem Krattet uden at tage det ringeste Hensyn til hvad der skete med vore Klæder. Hernede i Bunden af Dalen fandt vi et Skjul bag nogle Træer og store Siv, og Hunden maatte nu have mistet Sporet af os, for dens irriterende Glammen havde holdt op. Men der kunde naturligvis ikke nu være Tale om at fortsætte den Nat, og vi maatte belave os paa at tilbringe endnu en Nat under aaben Himmel i Kulden. Aah, hvor vi den Nat ønskede alle Hunde aflivede.

Vi tilbragte nu den næste Dag paa det samme Sted og fortsatte, da Natten faldt paa – denne Gang fulgte vi Aaens Løb ad en rigtig Smuglersti – netop som man vil forestille sig en Sti i vildt Bjerglandskab. Vi kom nu nærmere og nærmere Grænsen, saa nu gjaldt det om at passe ekstra godt paa, for der kom ogsaa flere og flere Gendarmeriposter, og vi maatte passe paa, hvor vi satte Fødderne, hvilket ikke var helt let, for vi kunde ikke se Jorden, og det var ikke netop en bred Landevej, vi gik paa. Til sidst naaede vi imidlertid Rio Chanza, den omtalte brede Flod, som vi maatte over men heldigvis var

den paa daværende Tidspunkt næsten ud-tørret, og Guiden havde Kendskab til et Vadedsted, saa vi kunde nøjes med at soppe over med Sko og Strømper i Haanden – d.v.s. det der var ladt tilbage af Skoene, for de var efterhaanden blevet temmelig haardt medtagne af Turen.

Nu gik vi videre – fra Tid til anden drejede af for at passere Gendarmeri-Poster i tilbørlig Afstand, men der var mærkværdigvis ikke en eneste Gendarm, der syntes at være paa Vagt, og da vi omsider kom ned fra et Bjerg og passerede den næsten obligatoriske lille Aa, gjorde Guiden Holdt og gjorde os lakonisk opmærksom paa, at der paa den anden Side Aaen var Spanien, og at vi nu befandt os inde i Portugal. Vi drog et Lettelsens Suk, for Guiden havde forlængst fortalt os, at hvis vi var blevet arresteret af det spanske Politi, vilde det have betydet Fængsel (for ham selv Døden), medens her paa portugisisk Jord vilde vi omgaaende blive udleveret til de engelske Myndigheder og ikke sendt tilbage til Spanien, hvis vi skulde støde paa portugisiske Gendarmere.

Efter et kort Hvil fortsatte vi endnu et Stykke ad de smaa Stier, og kom snart efter ud paa Landevejen, ad hvilken vi fortsatte nogle Kilometer, indtil vi kom til et Vandløb, hvor vi drejede af og lagde os tilrette under aaben Himmel, for 3. og sidste Døgn, medens Guiden fortsatte ad Vejen hjem til hans Landsby ca. 15 Kilometer borte, idet han saa vilde komme tilbage om Aftenen i en Taxa og hente os.

Vi vaagnede om Morgenen ved, at 2 portugisiske Bønder stod og betragtede os i den straalende Sol. De troede, at vi var døde efter at være slaaget ned under et Overfald

(det viser, hvorledes vi måtte have set ud efter de 3 Døgn Stroppetur), men vi fik dem da snart overbevist om, at vi var sprællevende, og de fortalte os nu, at vi skulde passe meget paa, for der var mange Gendarmere paa Grænsen. De troede nemlig, at vi vilde over til Spanien, men da vi fik forklaret dem, at vi var kommet til Portugal fra Spanien, sagde de, at vi kunde være ganske rolige. De gav os en Masse friske Figner og vi røg nogle Cigaretter sammen med dem og Tiden gik ganske hurtigt den Dag. Vi benyttede ogsaa Ventetiden til at foretage en grundig Hovedvask i Aaen og ved 22-Tiden, da det var blevet helt mørkt, kom Guiden tilbage i en Taxa. som vi hurtigt hoppede ind i, og nu gik Turcn tilbage til hans Landsby, hvor en varm Middag ventede paa os.

Det var den første varme Mad, vi fik i 4 Døgn, saa Hønskødssuppen smagte og ogsaa den hele Hønc, som vi fandt i Suppen – kogt med Hoved. Tæcr og saa videre. Hjemmet, der naturligvis var uden elektrisk Lys og andre Bekvemmeligheder, var netop saadan som jeg havde forestillet mig en Smuglerhytte – godt dunkel og med mange rare Ting gemt bort rundt omkring.

Vi skulde videre med Toget Kl. 5 om Morgenen, og der var blevet redt op til os paa en Madras paa Gulvet, indtil Vognen hentede os igen ved 4.30 Tiden og kørte os til Stationen Piscas, hvor vi bordede Toget til Casa Branca, hvor vi maatte skifte og afvente Hurtigtoget til Lissabon fra Evora. I Ventetiden fik vi varm Kaffe, og ved 13-Tiden ankom vi til Lissabons Sydbanegaard, Moita, hvorfra vi med Banefærgen blev ført over til selve Lissabon By paa den nordlige Side af Tajo-Floden.

Paa Vejen over saa vi paa Reden de i Lissabon oplagte 3 danske Skibe, der havde opholdt sig i Lissabon siden Danmarks Besættelse, nemlig vor s.s. "NANCY" paa 1.750 Tons d.w., Det Dansk-Franske Dampskibsselskab's s.s. "SKAANE" paa 1.950 Tons d.w., og Det Forenede Dampskibsselskab's s.s. "EGHOLM" paa 2.150 Tons d.w., og vi var temmelig forbavsede over at se dem her, for efter hvad vi havde faaet at vide i Madrid, var disse Skibe allerede løbet ud.

I selve Lissabon blev vi modtaget af en yngre Herre, en Portugiser ved Navn *Senhor Romero*, som sammen med Guiden tog os hen til et Herrebeklædningsmagasin, "Grandes Almacenes do Norte", i Rua dos Fanqueiros. Vi troede til at begynde med, at Romero var en Læge, til hvem Guiden havde nogle spanske Medicin-Bøger, men det viste sig nu, at Romero var Chef for den Organisation, der bragte Flygtninge over den spansk-portugisiske Grænse.

Vi skiltes nu fra Guiden, og Romero kørte os først til en Kafe, hvor vi blev trakteret med et Glas øl og nogle Sandwichs, hvorefter vi kørte til den frie franske Komite's kontor i Rua Sao Domingo. Vi var ikke helt klar over, hvad vi skulde foretage os her, for vi havde jo ikke haft noget at gøre med de frie Franske, men det viste sig nu, at Komiteen stod for et Pensionat i en af Lissabon's Forstæder, Paco D'Arcos, 14 km. fra Lissabon ad "la costa do sol" (Solens Kyst – den verdensberømte Autostrada, der går fra Lissabon By langs Tajo-Flodens nordlige Bred forbi Monte Estoril med Spillekasinoet ud til Europas vestligste Punkt, Cabo da Roca). Pensionatet var blevet officielt anerkendt af portugisiske Myndigheder som Flygtningested.

Efter at det nu var blevet arrangeret, at vi skulde bo der under vort Ophold i Lissabon, tog Romero os ud til en herlig Frokost i den engelske Klub, hvor vi fik en virkelig fin Bøf med Løg, stegte Fiskefiletter og Ananas med Masser af Vin, og her fortalte han os lidt om sin Virksomhed.

Romero er Chef for 4 portugisiske Guider, der gaar i fast Fart mellem Lissabon og Sevilla, idet hver Guide kan gøre gennemsnitlig 3-4 Ture pr. Maaned. For hver Mand, Guiden kan bringe over Grænsen, faar han 1300 spanske Pesetas. Romero selv er forsynet med et Pas, som giver ham Ret til at rejse frem og tilbage mellem Portugal og Spanien, og han er gerne i Sevilla for at se de Folk an, der skal over, og for at give Guiderne Instruktioner. Han havde set os gaa ind i Taxaen. Guiderne faar Instruktioner om, hvordan de skal behandle de Folk, de skal tage over. I nogle Tilfælde maa Folkene gaa ved siden af Guiden, i andre og de værste gik Guiden bag ved med en Revolver i Haanden, medens det mest naturlige var, at Guiden gik foran og viste Vej med Flygtningene bag sig i Gaasegang – som i vort Tilfælde.

Romero havde ca. 1400 Mennesker ventende paa sig forskellige Steder i Spanien. Vi spurgte ham, hvad der vilde have været sket, hvis vi var blevet arresteret, og han svarede, at hvis det var sket i Spanien, vilde vi blive sat i Fængsel i en 2-3 Dage, indtil Englænderne havde faaet os ud, men de vilde i de Dage have sendt os Mad og Penge, medens vi i Portugal vilde være blevet sendt til et Hotel indtil vi blev afhentet af den britiske Ambassade. Men forøvrigt var det en Part af Romero's Job at bestikke de spanske Gen-

damer til at være væk paa den Strækning, der blev benyttet, og deri laa Grunden til, at der havde været saa mistænkeligt stille ved de Poster, vi havde passeret, men det fik Guiderne ingen Besked om for at de ikke skulde blive skødesløse. Vi havde været meget heldige, sagde Romero, idet vi ikke alene havde haft godt Vejr hele Turen uden Regn, men vi havde ogsaa kun haft 3 Nætter ude med en samlet March paa godt 60 Kilometer, medens mange andre havde maattet marchere over 100 Kilometer i mere end 8 dage og derefter havde maattet svømme over Rio Chanza, medens vi var sluppet med at soppe over.

Efter Frokosten kørte Romero os til den engelske ambassade, i Rua Sao Domingo, hvor vi blev præsenteret for Militær-Attacheen, Major Cox, som sagde, at vi vilde blive overgivet til den danske Legation i Lissabon, som havde erklæret sig uafhængig af Udenrigsministeriet i København. Jeg gjorde ham opmærksom paa, at vi ikke havde haft noget at gøre med Legationen i Madrid, at hele vor Rejse var blevet arrangeret – gennem den britiske Ambassade i Madrid, og at vi saaledes ikke skulde behøve at ulejlige den danske Legation her i Lissabon. Vi havde jo desværre ikke andre Papirer paa os end vore danske Pas med spansk Opholdstilladelse, idet vi ikke kunde medbringe de nødvendige Ordre fra Myndighedene i Spanien. Det var imidlertid for sent den Dag til at henvende os paa den danske Legation (det var Lørdag Eftermiddag), og Romero tog os derfor tilbage til Stormagasinet, i Ruados Fanqueiros, hvor vi hver fik udleveret 1 Sæt Tøj; 3 Skjorter; 2 Sæt Sommer Undertøj; 1 Slips; 1 Par Sko; 3 Par Bomuldssok-

ker; 3 Lømmetørklæder og 1 Hat, som tilsammen kom paa 917 Escudos pro Persona, hvilken Regning Englænderne havde lovet at betale, da vi ikke havde kunnet faa vort Tøj med fra Sevilla. Vi kørte derefter med det elektriske Tog ud til Paco d'Arcos, hvor vi blev installeret i Flygtningehjemmet, hvor der paa daværende Tidspunkt opholdt sig en halv Snes unge frie Franskmænd; 1 polsk Jøde; 1 Armenier samt en gammel Bekendt, Baadsmanden fra vor s.s. "GRETE", Estlænderen Koks, som efter "GRETE" s Forlis ved Torpedering i Februar, 1943, var kommet til Lissabon paa samme maade som vi men havde maattet vente her i ca. 5 Maaneder, fordi han ingen Papirer havde haft med sig og ikke kunde bekræfte sin Identitet. Senere kom der mange andre til Pensionatet (og mange gik), deriblandt en ung engelsk Soldat, der 2 Gange havde forsøgt at flygte fra en tysk Krigsfangelejr, og var blevet fanget. men hvem det 3. Gang var lykkedes at komme væk og komme gennem Frankrig, medbringende sin franskfødte Hustru. De var spadseret over Pyrenæerne, var blevet fanget af det spanske Politi og havde tilbragt 2 Maaneder i et spansk Fængsel i Figueras, derefter frigivet og var nu kommet hertil ad samme Vej som vi. Det var utroligt, saa mange forskellige Livshistorier, vi her fik at høre. En rumænsk Jøde var ogsaa kommet over Pyrenæerne, men var blevet grebet af en tysk Patrouille efter at være blevet skudt i Benet, men paa Vejen tilbage saa han sit Snit til at skubbe den tyske Soldat, der skulde passe paa ham, ned i Afgrunden, hvorefter han havde slæbt sig over til Spanien. Det var hans eller den tyske Soldats Liv, og det blev altsaa Tyskerens.

Vi blev nu tilmeldt Politiet som "ankomne politiske Flygtninge" og vi maatte kun rejse til Lissabon, naar vi skulde paa Legationen eller i andet tjenestligt Ærinde, men det var imidlertid kun ved Aftenstide, at der var Politipatrouiller, og da mest på de mindre pæne Beværtninger i Nærheden af Havnen, den saakaldte "waterfront", så vi kunne uden at risikere noget tage til Lissabon om Dagen, hvilket vi gjorde næsten hver Dag.

Dette Politi, som var civilklædt, kaldes "Policia Internacional", hvis Formaal er at opspore Flygtninge, som kommer til Portugal uden portugisisk Visum. Dets Aktiviteter er blevet stærkt begrænset efter de britiske Fremgange i 1943, og efter at Portugal overlod England Azorerne som Base den 13. oktober, 1943, indskrænkede Politiet sine Virksomheder til Beskyttelse af de Skibe, der laa i Lissabon Havn.

Den 2' oktober, 1943

Sammen med de fleste af Franskmændene fra Flygtningehjemmet, der for Størstedelens Vedkommende alle var Officerer i den franske Marine eller Hær, og med en ung Portugiser som Guide, tog vi paa en Udflugt langs "costa do sol" ud til Cascais, hvor Tajo-Floden løber ud i Atlanterhavet, og hvor vi saa den portugisiske Præsidents Slot. Vi besaa ogsaa en middelalderlig Borg, som var lavet om til Museum og Bibliotek, og, bag-efter spadserede vi ud til "Helvedes-kløften" – en ganske smal Kløft ind i Bjergsiden, hvor Atlanterhavet slog ind. Til sidst spadserede vi tilbage til Estoril, hvor vi besaa Verdens mest mondæne Badested med Casino, Golf-, Tennis- og Ridebaner, og alt hvad Hjertet maatte begære og fik Eftermid-

dagskaffe paa Badehotellet med stærk Lyst til at boltre os i Atlanterhavets blaa Bølger.

Den 4' oktober, 1943

Sr. Romero hentede os om Morgenens og kørte os til den danske Legation i Rua Rodrigo da Fonseca, 145. i Lissabon's nordlige Udkant, hvorfra der er den skønneste Udsigt over hele Lissabon By, og her blev vi modtaget af Minister *Franz Boeck* og 1. Sekretæren. Herr *Fritz Høegh-Guldberg*.

Saa vel Ministeren som Herr Høegh-Guldberg udtalte deres Glæde over, at vi var kommet til Lissabon, idet vi maaske nu kunde lægge et Pres paa de 3 danske Skibe, der laa her, idet hverken Legationen eller Skibenes Agenter, Firmaet Johan Beckmann, kunde beordre dem til Søs, hvor gerne de end vilde, og selvom Kaptajnerne havde været med til adskillige Konferencer, syntes de at ville holde sig til de Ordre, de hidtil havde modtaget om at blive liggende, indtil de fik Sejlordre fra deres respektive Rederier.

Hertil svarede vi, at vi gerne vilde hilse paa Kaptajnerne, men vi kunde ikke lægge noget Pres paa dem i den Retning, idet det maatte være deres egen Sag, om de vilde paatage sig det Ansvar at løbe ud med deres Skibe, som repræsenterede store Værdier. Vi var jo imidlertid kommet til Lissabon for at slutte os til England, og vi vilde gerne fortælle, hvorfor vi var kommet. Herr Høegh-Guldberg inviterede os nu paa en ualmindelig fin Frokost paa Lissabons bedste Hotel, Aviz, og aftalte, at vi skulde træffe ham den næste Morgen og derefter have et Møde med den britiske Shipping Attache, Captain *Benson*, R.N., vedrørende vor Rejse og derefter skulde vi hilse paa d'Herrer

Johan og Viggo Beckmann samt tale med Kaptajnerne.

Den 5' Oktober, 1943.

Captain Benson havde endnu ikke hørt noget fra Madrid om vor Rejse, men han vilde nu sætte sig i Forbindelse med Leinster og ogsaa sørge for, at vort Tøj blev sendt til Lissabon fra Sevilla. Det viste sig nu, at Kaptajnerne den foregaaende Eftermiddag havde besluttet sig til at løbe ud, efter at der var kommet Bekræftelse paa, at m.s. "SLESVIG" var sejlet fra Las Palmas og var ankommet til Gibraltar. Til de danske Skibe i Lissabon var det nødvendigt at skaffe en Del Besætning, bl. a. manglede de flere Officerer, og før Afsejlingen måtte de ogsaa i Dok og bundbehandles samt have forskellige Reparationer foretaget. Kaptajn Huusfeldt kunde gaa om Bord i Rederiets s.s. "NANCY" som 1. Styrmand, medens jeg maatte have engelsk Indrejsevisum, idet det ikke var tilladt at afsende nogen fra Lissabon uden at Foreign Office i London havde givet sin Godkendelse. Vi talte derefter med Chefen for det britiske Paskontor. Mr. *B. Harper*, som skrev alle personlige Data ned samt hvor jeg havde opholdt mig under Krigen, og hvorfor jeg rejste til England -, d.v.s. til Ministry of War Transport. Han lovede at telegrafere samme Dag til London om Visum og mente ikke, at det vilde vare saa længe, før Godkendelsen blev modtaget i Lissabon, hvorefter vi kørte til Firmaet Beckmann's Kontorer i Rua dos Fanqueiros, 83-85, hvor vi hilste paa Indehaverne, Brødrene Johan og Viggo Beckmann, og det endte med et fælles Møde ombord i s.s. "SKAANE". hvor Kaptajnerne diskuterede

de engelske Betingelser, der var blevet bragt ud.

Den 6' Oktober - den 6' November, 1943.

I dette Tidsrum afventede jeg stadig Svar fra Mr. Harper om mit Visum, som trak ud. Under hele Tidsrummet var jeg en konstant Gæst hos Herr Høegh-Guldberg fra Legationen, som var ualmindelig hjælpsom og jeg nød godt af hans enestaaende Gæstfrihed under mit Lissabon-Ophold. Jeg fik bl.a. en diplomatisk Invitation til at overvære en Filmsforestilling i den svejtsiske Legation, og Herr Høegh-Guldberg præsenterede mig for Direktør *Einar Nielsen* fra Firmaet Andersen & Husum, som flere Gange inviterede mig hjem til sin pragtfulde Villa i Monte Estoril og paa Autotur op i Bjergene til Sintra, hvor der findes en gammel Maurer-Fæstning. Saavel Herr Høegh-Guldberg som Herr og Fru Einar Nielsen gjorde alt muligt for at hjælpe, og ved Afrejsen gav de mig Introduktions skrivelser til deres Bekendte i London.

Der kom stadig intet Tøj fra Sevilla, saa det blev nødvendigt at købe yderligere Klæder i Lissabon, da jeg ikke kunde vente at faa købt noget i England under Rationeringen, og Priserne i Lissabon var ogsaa langt under de engelske, og medens jeg ventede paa Visum, traf jeg ofte Officererne fra de danske Skibe, som nu var kommet langs Kaj, samt en Del Skandinaver - Nordmanden Dahl, som handler med Klipfisk, 1. Styrmand Laard fra en svensk Motortanker, Kaptajn Hansen fra den finske s.s. "ERGO" og andre Danske samt den tidligere Maskinmester fra Rederiet J. Lauritzen, Poul Sandager, der nu sejlede med et svensk Røde-

Kors-Skib, s.s. "EMBLA" mellem Lissabon og Marseilles.

Ellers gik Tiden med at bese Lissabon fra Ende til anden – Kaptajn Huusfeldt kom om Bord i "NANCY" allerede den 14' Oktober – saa det meste af Tiden var jeg alene, og den 4' November kaldte Captain Benson mig ind til sig, at han netop havde modtaget Meddelelse fra Mr. Leinster, at denne dybt beklagede, at han fuldkommen havde glemt at jeg var i Lissabon, og han sendte et Brev, som jeg skulde aflevere ved Ankomsten til England, dateret "British Embassy, Madrid, September 13th, 1943" til "Ministry of War Transport Representative, Landing Port, U.K." som følger:

The Bearer of this letter is

CHRISTIAN HEINRICH LUND

with Danish Passport No. B 2601/4I, born at Copenhagen 15th August, 1920. He has been embarked to Britain under arrangements made with Ministry of War Transport (Mr. W.C. Kneale).

*sgd. G. Dennis Leinster,
Shipping Attache & M.O.W.T. Representative,
Madrid.*

og samtidig havde Captain Benson modtaget et Telegram fra Madrid:

Please send Lund U.K earliest opportunity under arrangements MOWT with WCKNEALE my letter no 172 dated 13th September at expense HM Government give all possible assistance

Samuel Hoare

Captain Benson mente derfor ikke, at der nu var nogen Grund til at vente længere paa Visum fra England, og da de 2 første danske Skibe skulde afgaa til Gibraltar i Løbet af nogle Dage, vilde han sende mig dertil med s.s. "EGHOLM".

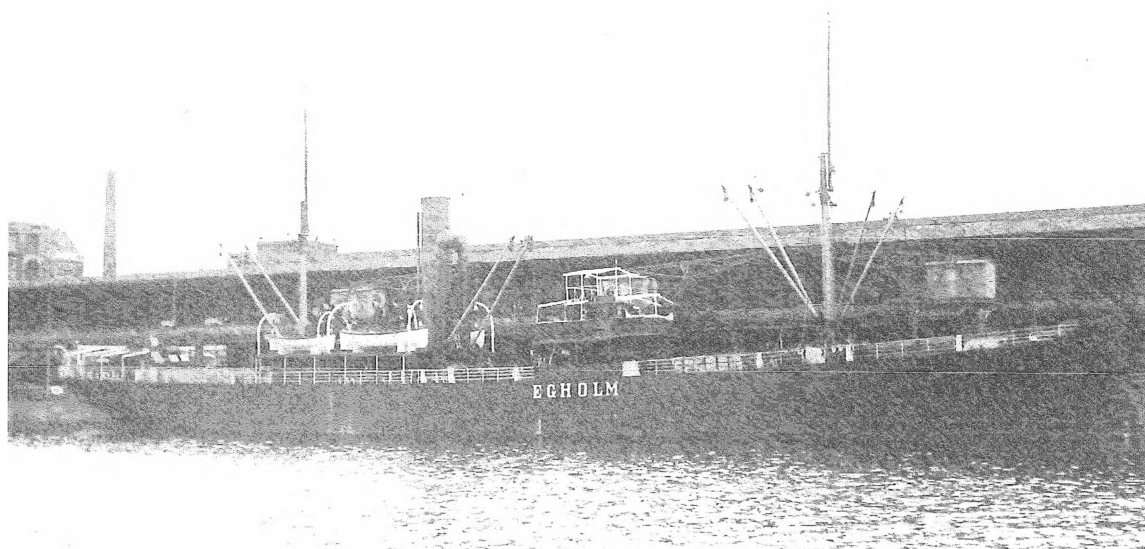
Den 6' November, 1943.

Jeg kom op paa den engelske Ambassade og blev officielt paamønstret s.s. "EGHOLM" som Messroom-Stewart med en Hyre af 1/- (1 Shilling) pr. Maaned for at slippe udenom portugisisk Paskontrol. Derefter blev jeg kørt ombord i den britiske Legations Bil og fik Besked paa at opholde mig i Skibet, indtil Afgangen fandt Sted.

Foruden Leinster's Brev fik jeg et andet Brev fra Captain Benson til Repræsentanten for Ministry of War Transport i Gibraltar, hvori han citerede Telegrammet fra Sir Samuel Hoare, Madrid og meddelte, at jeg var sendt til Gibraltar med s.s. "EGHOLM" og bad om, at jeg maatte blive sendt til England med første Skibslejlighed. Endelig lovede kaptajn Benson ogsaa at sende et Telegram til Gibraltar, naar "EGHOLM" afsejlede. Skibet skulde afgaa sammen med s.s. "SKAANE" og en engelsk Damper.

Den 10'-14' November, 1943

Kaptajn K.S. Kristensen fra s.s. "EGHOLM" havde inviteret den danske Minister, Captain Benson, den portugisiske Havnekaptajn og Skibsmæglerne Johan og Viggo Beckmann og Otto Wang til Frokost om Bord den 10' November, og efter Frokosten blev Skibet gjort søklart til at afgaa samme Eftermiddag. Det havde været Mening, at vi skulde ledsages af 2 britiske destroyers,



S/S EGHOLM, bygget til DFDS i Frederikshavn år 1924. Skibet kom til Lissabon den 11. april 1940, og lå oplagt her indtil 1943. For at komme diskret til England, blev Christian Lund den 6. november 1943 formelt påmønstret som mess-room steward på skibets første rejse i allieret tjeneste. *The "S/S EGHOLM", built for D.F.D.S. in Frederikshavn in 1924. The ship came to Lisbon on April 11th 1940, and remained laid up here until 1943. In order to get to England discreetly, Christian Lund was officially signed on as mess-room steward on November 6th 1943 on the ship's first voyage in allied service.*

men da vor Afsejling var blevet udsat i nogle Timer paa grund af manglende Rotte-Certifikat, afgik den engelske Damper, som vi skulde have gjort Følge med, sammen med den ene destroyer, og s.s. "EGHOLM" kastede saa los fra Kajen Kl. 17 den 10' November og gik for fuld Damp ud af Tajo-Floden,

og Lodsens blev kvitteret udfor Cascais, hvorefter Kursen blev sat mod et af Englænderne opgivet Mødested. Det var nu blevet mørkt, og vi havde i Mellemtiden faaet Skibet mørklagt. Kort efter dukkede Silhuetten af et Krigsskib op. Vi slog Maskinen fra og afventede destroyers Ankomst. I Megafonen blev der raabt over til os: "You are s.s. "EGHOLM" I suppose. Very welcome, we are happy to see you. Where is the "SKAANE".

"SKAANE" kom først ud noget senere, og sammen gik vi saa sydovert, følgende den af Krigsskibet opgivne Kurs. Ved Daggry den 11' saa vi at det var en af de moderne Corvetter, der ledsagede os, nemlig U-69, H.M.S. "REDFORD", som hele Tiden krydtede frem og tilbage foran os. Vi passerede Cap Finisterre ved 10-Tiden og forandrede

Kurs i Retning af Gibraltar med Destroyeren krydsende foran os. Af og til kom der nu britiske Vandflyvere over os. Den næste Morgen fik vi Gibraltar i Sigte, men fortsatte ned langs den afrikanske Kyst, hvorfra vi svajede opover og naede ind til Gibraltar ved Middagstid den 12' november.

Straks efter ankomsten kom britiske Navy Officers ombord for at se, at der ikke var hængt Miner langs eller under Skibet, og vi fik Ordre til at male Navn og Hjemsted over. Ved Aftenstide holdtes der stor Luftværnsøvelse, hvorunder Hundreder af skarpe Projektører var i Funktion. Hele Natten sejlede smaa MT-Baade rundt i Havnen og kastede Dybvandsbomber for at forhindre, at Svømmerc kom ud fra spansk Territorium og hængte Bomber paa Skibssiderne. Der laa et stort norsk Tankmotorskib – m.t. "THORSHÖVDI" – i Havnen, hvis Hæk var blevet sprængt bort den 4' August, 1943, ved, at en Svømmer havde fæstet en lille Mine paa Skruen. Det danske Flag vajede stadig paa saavel "SKAANE" som "EGHOLM", som i Stedet for Navnene havde faaet hængt Numre paa Siderne. Vi havde No. 192 under Opholdet i Havnen. Vi fik nu Besked om, at begge Skibe foreløbig var tildelt Ø.K.'s Datterselskab i England. United Baltic Corporation, London.

Om Middagen den 13' November blev jeg kaldt ind til Ministry of War Transport's Repræsentant og sejlede ind med Mæglernes Motorbaad. Jeg fik et Pas fra Security Police og kom ind paa H.M. Naval Dockyard hvor Ministry's Kontorer findes. Repræsentanten tog sig meget venligt af Sagen og førte mig omgaaende ind til "Sea Transport Division", hvor han anmodede Chefen, Lieute-

nant *Stimson*, R.N.V.R., om at sørge for en 1. Kl. Rejse for mig til England med første Konvoj. Det traf sig saa heldigt, at en stor Konvoj skulde afgaa allerede næste Dag, og jeg kunde komme med der, saa jeg pakkede sammen og sagde Farvel og Tak og paa Gensyn til s.s. "EGHOLM" og Officererne den næste Morgen og kørte ud til "Sea Transport Division" ved 11-Tiden. Her ventede Lieutenant *Stimson* paa mig og tog mig om Bord paa den 23.000 Tons store Liner "ORBITA", tilhørende Pacific Steam Navigation Co. Ltd., som nu var bygget om til Troppe-Transportskib, og som var ankommet fra Nigeria og Sierra Leone med Tropper, som skulde til England paa Jule-Orlov. Jeg fik en 1. Kl. Kahyt sammen med 23 andre Officerer paa B-Dæk – Officererne tilhørte Regimentet R.W.A.F. (Royal West African Foresters).

Den 14'-27' November, 1943.

Da "ORBITA" forlod Gibraltar ved Midnattide, kom jeg først op paa Dækket om Morgenen den 15' November og saa til min Forbavselse, at vi ikke var naaet længere end netop ud af Gibraltar Havn. Her sluttede vi os til en svær Konvoj paa ialt 20 store Skibe, alle paa over 10.000 Tons. Der var 11 store Liners med 2 eller 3 Skorstene, deriblandt "STIRLING CASTLE", et par "P. AND O." Liners samt 2 "Blue Funnel" Passager-Skibe og 2 "BLUE STAR" Liners af den Type, der blev bygget hos Burmeister & Wain, lige før Kri-gen brød ud. Desuden havde vi en amerikansk "SANTA"-Liner med, tilhørende Grace Line, New York, og et Par af de nye amerikanske Troppetransportskibe. Den store Konvoj sejlede i 4 Rækker, beskyttet af 12 destroyers i Vifteform, og paa den første Del

af Rejsen desuden af 2 Slagskibe, 2 Krydsere og 1 Hangarskib. Vi sejlede nu sydpaa, indtil vi var tværs af Casablanca, hvorefter Kursen blev sat vestover, og der var tale om, at Konvojen skulde anløbe en amerikansk Havn før England. Vi gjorde gennemsnitlig ca. 14 Knob hele Rejsen, som i Begyndelsen var beregnet at tage 7 Dage, men som kom til at vare 11, hvilket resulterede i stærk Rationering de sidste Døgn.

Den 4. Dag passerede vi Azorerne, og endnu 2 Døgn gik det vestover, før Kursen blev sat mod Nord, og først den 25' November fik vi Land i Sigte, da vi naaede ind i det irske Hav, men havde Vejret været os nogenlunde gunstigt hele Rejsen, rejste der sig nu en Orkan, som gjorde det umuligt for Konvojen at krydse Barren ved Liverpool, som skulde være vort Bestemmelsessted, og vi måtte derfor gaa til Ankers i en Bugt noget Syd for Liverpool. Vi havde ikke haft et eneste Angreb paa Konvojen under hele Rejsen, og vi havde været saa langt vestover, at der ikke havde været nogen Fare for eventuelle Luftangreb. Om bord paa "ORBITA" var der ialt ca. 3000 Officerer og Menige fra forskellige vestafrikanske Regimenter, samt nogle Hundreder Sømænd fra forliste Handelsskibe og andre civile samt Soldater fra de fleste Steder i Verden. Der var ikke ret mange Nationaliteter, der ikke var repræsenteret ombord. Hver anden Dag havde vi Livbaadsmanøvrer, og vi bar konstant Redningsbælte med Lommelygte, og vi skulde ligeledes sove med Klæderne paa, hvilken Bestemmelse dog ingen tog saa nøje længe. Kosten var fortrinlig.

Endelig den 26' November lettede vi Anker og stod ind over Barren ind i River Mer-

sey og naaede op til Liverpool i Løbet af Eftermiddagen, og her maatte vi ankre paa Floden, da der ikke var Kajplads. Vi kom ind paa den amerikanske "thanks-giving day", og Signalet til at kaste Anker kom fra det amerikanske Konsulat, hvilket ikke virkede særligt opmuntrende paa de britiske "tom-mies". Om Aftenen kom Karantænemyndighederne om Bord og alle civile Passagerer blev underkastet en grundig Lægeundersøgelse.

Den 27' November, 1943.

Da "ORBITA" kom langs Kaj ved Princess Landing Stage, kom immigrationsmyndighederne om Bord for at undersøge Passene. Man standsede naturligvis ved mit, fordi der for det første ikke var det britiske Indrejsevisum, men desuden havde jeg mit tyske Gennemrejsevisum dateret den 4' Januar, 1943 paa den tyske Legation i København, samt mine finske Opholdstilladelser fra Juni til November, 1942, paa et Tidspunkt, da England var i Krig med Finland samt de 2 spanske Opholdstilladelser. Imidlertid havde jeg Brevet fra Mr. Leinster og da ingen, der for første Gang under Krigen kommer til England, faar Lov at gaa i Land, før de er godkendt af "Intelligence Service", maatte jeg sammen med en Del andre til London for "interrogation".

Det skete paa den Måde, at vi blev sendt til London med et Særtog fra Liverpool samme Aften. Vi var ca. 200 polske Soldater samt nogle belgiske, franske, tjekkiske, jugoslaviske og græske Soldater og 2 civile af tvivlsom Nationalitet, der alle maatte gennemgaa en omhyggelig Kropsvisitation, derefter 3-dobbelt Told-visitation efter først at

have afleveret alle Papirer, og derefter blev vi under militær Eskorte med opplantede Bajonetter kørt i Busser fra Kajen til Lime Street Station, hvorfra Toget afgik ved 19-Tiden. Da det var et Specialtog udelukkende for os, standsede det ikke en eneste Gang under hele Rejsen, og vi kom til London ved 1-Tiden den næste Morgen, hvorfra vi igen blev transporteret i Rutebiler til "Battersea Grammar School" i Wandsworth, hvor vi blev indkvarteret efter en ny Lægeundersøgelse.

"Battersea Grammar School" var en Forskole, idet vi her afventede, at vore Papirer blev undersøgt paa "Royal Victoria Patriotic School". Der var ingen Tvang af nogen Art. men vi kunde jo ikke forlade Skolens Omraade, som var bevogtet af engelske Soldater. Jeg havde faaet tildelt Plads i Officers-Afdelingen, og den 29' November kom der endnu 4 Danske, nemlig 2 Ingeniører fra Christiani og Nielsen i Bolivia samt 1. Styrmand og Maskinmester fra m.s. "TUREBY".

Den 30' November-15' December, 1943.

Sammen med en Del Polakker blev vi Danske overført i Politibiler (med Tremmer for Vinduerne) til "Royal Victoria Patriotic School" hvor Interrogationen skulde finde Sted. Her fik jeg et Ophold paa godt 14 Dage, medens mine personlige Forhold blev undersøgt.

Tiden gik med at fortælle sig selv, at man vist havde rodet sig ind i noget uoverskueligt, og Humøret var temmelig langt under Nulpunktet. Der kom flere Danske i dette Tidsrum, og jeg havde et af de længste Ophold der, idet det normalt kun varede 3-4 Dage før man slap ud.

For mit Vedkommende gik de første Dage med Forhør hos R.A.F., Hærens og Flaadens forskellige Afdelinger, som gerne vilde vide om jeg havde Kendskab til militære Oplysninger vedrørende Danmark (og Finland). Fra Danmark kunde jeg intet fortælle dem, for der var kommet mange andre Danske over, som havde forladt Danmark paa et senere Tidspunkt end jeg, og fra Finland havde de ogsaa nyere Rapporter, selvom jeg kunde fortælle dem, at B.B.C. aflyttedes godt i Finland, og at Kemi var blevet omdannet til tysk Feltlazaret. Disse Forhør var meget kortvarige, men derefter kom der et hos en Intelligence Officer, som varede det meste af 3 Timer, hvor der blev gjort Rede for alle personlige Forhold, Arbejde, hvor jeg havde opholdt mig under Krigen etc., hvilket alt blev noteret ned.

Derefter gik der nogle Dage, uden at der skete noget, hvorefter der blev et hurtigt Krydsforhør paa Dansk, hvor jeg bl.a. blev forespurgt, om jeg havde til Hensigt at slutte mig til de væbnede Styrker i England. Hertil svarede jeg, at det afhang af de engelske Myndigheder, men at jeg havde Forstaelsen af, at man ønskede mig til Ministry of War Transport.

Der gik yderligere et Par Dage, hvorefter der blev et nyt 2 Timers Forhør hos Intelligence Officeren, hvor jeg skulde gøre nærmere Rede for, hvem jeg kendte personligt i Finland og Spanien, og jeg fik nu fortalt, at naar mit Ophold paa den patriotiske Skole – det var ikke det, jeg kaldte den i mit stille Sind – blev saa langvarigt, skyldtes det, at jeg havde opholdt mig i Finland i 1942, hvilket gjorde mig til "en mistænkelig Person", og selvom Myndighedeme ikke paa nogen

Maade tænkte ondt om mig, maatte man være absolut sikker før jeg blev godkendt, idet "the security of Britain is the most important thing in the world".

Der blev senere andre Forhør vedrørende mine Bekendte i Finland og endelig den 15' Dag kom der Besked om, at alle mine Oplysninger var blevet tjekket af, og at alt var i den skønneste Orden, hvorefter Intelligence Officeren ønskede mig velkommen til Arbejdet i Ministry of War Transport i Berkeley Square House, Berkeley Square, London, W.1., hvor jeg henvendte mig til Mr. W. C. Kneale, saaledes som jeg havde Besked om, og denne henviste mig med det samme til Lederen af den danske Afdeling, Mr. B. J. Farwell.

Mr. Farwell havde ingen nærmere Oplysninger, og jeg skulde derfor komme igen straks den næste Morgen, til Konference med Chefen for Personaleafdelingen, idet Ministeriet først skulde finde Mr Leinster's Ordrebrev til Mr. Kneale af 13' September, og i Mellemtiden henvendte jeg mig paa det danske Generalkonsulat i London, i 29, Pont Street. S. W.I, hvor jeg hilste paa Vice-Konsul *Carl Jacobsen*, som jeg satte ind i Sagen og fortalte at Kaptajn *Poul Hawre-Petersen* fra m.s. "SLESVIG" netop var kommet til London med Skibet og var taget i Land og sad paa "Royal Victoria Patriotic School". Han kom der et Par Timer før jeg rejste derfra. Paa Gesandtskabet havde jeg endvidere den Glæde at hilse paa Herr Høegh-Guldberg, fra Lissabon, som var i London paa juleferie.

Fra Legationen blev jeg sendt til Det Danske Raad, hvor jeg blev præsenteret for fhv. Handelsminister, Folketingsmand *J. Christ-*

mas Møller, som viste mig ind til Raadets Rekrutterings-Officer, Major *E. Knauer*, som arrangerede et Værelse for mig paa det norske Hotel i London, "Shaftesbury Hotel", hvor Raadet havde en Del Værelser til Raadighed for Danske, som kom til England fra Udlandet. Jeg havde en længere Samtale med Major Knauer, som gerne vilde have mig til den nyoprettede danske Marine-Afdeling som Radiotelegrafist, men vi maatte afvente den næste Morgens Konference i Ministry of War Transport.

Den 16' December, 1943.

Jeg var paa Ministeriet Kl. 9.30 til Konference med Mr. Farwell og Personalechefen, Mr. *Sommerville*. Nu viste det sig, at Mr. Leinster i Madrid havde troet, at jeg var uddannet Radiotelegrafist, og paa Ministeriet kunde man ikke antage Udlændinge, idet den Slags Stillinger var forbeholdt britiske Statsborgere. Selvom jeg forklarede dem, at Mr. Leinster vanskeligt kunde have antaget mig for at være Radiotelegrafist (idet jeg nemlig saa vilde have været sendt direkte til den danske Pool i Newcastle), var det umuligt at gøre noget.

Jeg henvendte mig saa igen til Major Knauer, og han lovede nu at ville forsøge at skaffe mig ind i den danske Marine efter forudgaaende Uddannelse til Radiotelegrafist. Jeg indgav mine personlige Oplysninger, hvorefter der kom Besked fra Admiralitetet, at man hellere vilde have mig i den engelske "Naval Intelligence" paa Grund af mine Sprogkundskaber, og jeg skulde derfor rejse til Wimbledon for at aflægge en Prøve i Tysk og senere skulde jeg prøves i Spansk, Dansk og Svensk. Jeg aflagde Prøven i Tysk den 22' December, hvorefter jeg fik Besked om, at

der vilde gaa ca. 1 Maaned. før jeg kunde komme til at aflægge den næste Prøve.

I Mellemtiden boede jeg paa "Shaftesbury Hotel" med £ 1.15.- pr. Uge i Lomme-penge fra det danske Raad, hvilket var mig meget imod, idet jeg vilde have foretrukket at dække alle Udgifter selv, men det var mig jo ikke muligt, da jeg var kommet til London uden Penge og uden Klæder bogstaveligt talt. Kort efter Jul besøgte jeg Rederiets General-Agenter i London, Firmaet J. A. Finzi, Layman & Co., Ltd., hvor jeg blev mødt med megen Venlighed af Direktør *Theodore Lavman* samt Herr *E.R. Nightingale* og Mr. *Thomas*, og vi talte længe om dansk Skibsfart og Rederiet.

Paa den danske Legation fik jeg afsendt et Røde Kors Brev med Meddelelse om Ankomsten og ogsaa et Røde Kors Telegram med Julehilsen, og fra Mr. Farwell fik jeg paa Nytaarsaften et Brev fra København dateret 9' December, via Lissabon, fra Prokurist V. Nyholm, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab – den første Hilsen fra Danmark efter at jeg var kommet til England.

Tiden gik stadig med at vente paa Svar fra Admiralitetet og med at bese London – der var nu gaaet over 4 Maaneder fra jeg forlod Valencia for at rejse til England, og jeg var efterhaanden blevet temmelig utaalmodig efter at komme i Arbejde. Paa Shaftesbury Hotel havde jeg truffet flere Norske, som arbejdede i den af den kgl. norske Regering i London oprettede Skibsfarts-Administration, "The Norwegian Shipping and Trade Mission". Administrationen udgav regelmæssigt et Tidsskrift, og i et af disse, som lå på Hotellet læste jeg en Artikel af Skibsreder Erling D. Næss, New York, om den norske

Handelsflaades Udvikling. Artiklen blev fortsat i et følgende nummer, som ikke fandtes paa Shaftesbury, hvorefter jeg gik op til Nortraship og spurgte om det var muligt at faa et Eksemplar.

Her blev jeg omgaaende vist ind til Lederen af "War Risk Insurance Department", Danskeren *V.F. Lindhard*, som var herovre den 9' April 1940 for den danske Krigsforsikring. Jeg kendte lidt til Lindhard hjemmefra, idet han havde været ansat i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, før jeg kom der som Lærling i 1936, og han spurgte mig med det samme, om jeg var fri, idet Nortraship gerne vilde have alle shippingfolk hos sig. Jeg svarede, at det var jeg ikke, men Lindhard ordnede med Major Knauer og Admiralitetet, at min Ansøgning om Optagelse i den engelske Marine blev annulleret, og allerede næste Morgen var jeg i fuldt Arbejde paa "The Norwegian Shipping and Trade Mission"s Tanker Disbursements Section i Sunningdale Berks.

For at faa Tilladelse til at arbejde her, maatte jeg have en speciel Arbejdstilladelse fra det engelske Indenrigsministerium, en saakaldt "Auxiliary War Service Permit", hvilket omgaaende blev givet, da Nortraship er Regeringskontor.

Den 4' Januar 1944 ringede Mr. Nightingale til mig, at han havde modtaget et Telegram fra Rederiets Agenter i Malmø:

"have you seen Christian Lund from Lauritzens Valencia Office reported left Lisbon about 10th November for London"

hvortil blev svaret, at jeg var velbeholden i England.



In the years when our Country
was in mortal danger

Pte. C.H. Lund.

who served *May 1944 - Dec 1944*
gave generously of his time and
powers to make himself ready
for her defence by force of arms
and with his life if need be.

George R.I.

THE HOME GUARD

Under opholdet i England blev Christian Lund medlem af Home Guard. Herved blev han ikke længere betragtet som "alien", og kunne frit skifte bopæl.

During his stay in England Christian Lund became a member of the Home Guard, which meant that he was no longer regarded as an alien, and could change residence freely.

Rejsen var endt, og det daglige Arbejde i Nortraship blev paabegyndt den 20' Januar, 1944.

*NORTRASHIP, London,
januar 1944 til december 1945 .*

I "*Nortraship*", som var den gængse og officielle forkortelse for søfartsmissionen, havde jeg derefter to meget spændende år, ikke mindst efter befrielsen, hvor mange unge norske shippingfolk kom til London for at lære.

Jeg mødte mange af disse, og har kontakt med en del af dem endnu. Særligt med *Morits Skaugen*, en af sønnerne i rederiet I.M. Skaugen, Oslo. Vi blev og er fortsat meget nære venner.

Under opholdet i England blev jeg medlem af "The Home Guard", så hvad jeg ikke havde faet af "knoldesparkeri" i det danske militær, fik jeg nu i denne frivillige engelske militær-organisation. Medlemskabet bevirkede, at jeg ikke længere blev betragtet som "alien", som skulle registrere, hvis jeg skiftede bopæl, men frit kunne flytte hvorhen jeg ville – og min bopæl skiftede en del under opholdet i England, for mulighederne for at leje værelser var ikke de bedste.

Jeg havde fra tid til anden forbindelse med Lauritzen's London-agenter, *J.A. Finzi, Layman & Co.*, og efter befrielsen kom skibsreder *Ivar Lauritzen* til London for at søge at samle trådene omkring de af Lauritzen's skibe, der havde været beslaglagt af de engelske myndigheder. Jeg fik et par ugers orlov fra den norske tjeneste, for at kunne hjælpe Ivar Lauritzen og havde en interessant opgave hermed. I København, inden jeg blev sendt ud, havde jeg egentligt haft det ind-

tryk, at det var Knud Lauritzen, som foretog alt, medens Ivar holdt sig i baggrunden og ikke tog særlig interesse i rederiet, men jeg skal love for, at Ivar var godt orienteret og inde i forholdene, så jeg ændrede meget hurtigt min opfattelse af ham.

Danmark var også blevet medlem af U.M.A. – United Maritime Authority – som havde til opgave ved kontorer etableret i London og i New York at træffe dispositioner vedrørende danske skibe. Til leder af London-afdelingen var skibsreder *Eigil Hahn-Petersen* blevet udset, og jeg kunne lejlighedsvis fortælle ham lidt om, hvad der var foregået de sidste to år i England. På VJ-dagen havde Hahn-Petersen inviteret mig til en middag på en stor restaurant ved Piccadilly, og vi kunne bagefter gå ud og være med i begejstringen over, at krigen endelig var helt slut.

Men arbejdet i Nortraship var naturligt nok kun en overgang; jeg var og følte mig hele tiden ansat primært hos J. Lauritzen, og ville da også gerne tilbage til arbejdet i rederiet, selvom opholdet i London havde været lærerigt, ikke mindst på det sproglige område.

Resultatet heraf blev da følgelig, at jeg i midten af december 1945 forlod "Nortraship's" tjeneste og rejste tilbage til København. Det skete med et af "Svenska Lloyd's" ruteskibe fra Harwich til Gøteborg, hvorfra jeg rejste videre med toget. Som følge på skibet havde jeg Morits Skaugen og et par af de andre nordmænd, som skulle hjem til jul.

Tilbage i KØBENHAVN, 1946

Jeg begyndte igen hos J. Lauritzen på hovedkontoret straks efter nytår og fik en del skif-

tende arbejde. Bl.a. var jeg i en kortere periode sekretær for skibsreder Knud Lauritzen, der også var honorær konsul for Chile. Vi fik besøg af en ledende chilensk industrimagnat, der bl.a. gerne ville se de daværende Rich's Fabrikker, og jeg fik til opgave at ledsage ham på besøget og fik genopfrisket det spanske. Magnaten var meget begejstret for Richs-billederne, og fik til erindring om besøget et komplet albumsæt af de hidtil udgivne forskellige serier.

I en lang week-end var jeg også inviteret til at sejle med Knud Lauritzen med hans yacht i Svendborg Sund og de derom liggende farvande; hans ældste datter *Grethe* var om bord, foruden en eller to andre yngre personer.

Men hovedarbejdet blev i rederiets Assuranceafdeling, under ledelse af prokurist, senere direktør, *W. Pærregaard*. Jeg var med ham i London i efteråret 1946 ved besøg hos Lauritzen's assurancemæglerforbindelse, Glandville, Enthoven & Co., da flåde-forsikringerne skulle fornys.

Hjemme fik jeg også lejlighed til at aflægge Aalborg Værft et besøg. Min krigskammerat, H.J. Huusfeldt, var blevet tilsynsførende på køleskibet EGYPTIAN REEFER, som efter krigssejls var kommet hjem for at gennemgå en omfattende ombygning, inden skibet kunne genindtræde i kølefarten. Det blev en interessant weekend, med gennemgang af skibet og besigtelse af et skib, der lå tørlagt i en dok, så også hele bunden kunne besigtiges.

I sommerferien 1946 fik jeg mulighed for at tilbringe de 3 uger (som blev til næsten fire) om bord på S/S NERMA DAN. Jeg rejste op til Frederikshavn, hvor jeg gik om bord

– kaptajnen var A. Roesen, som også var kaptajn på GRETE, da dette skib blev sænket udfør den spanske østkyst i februar 1943, så ham kendte jeg naturligvis godt – og vi sejlede så i ballast til Gøteborg, hvor vi indlastede papir i ruller til Ijmuiden (ved indsejlingen til Amsterdam) og til Rouen. Under rejsen til Holland kom vi igennem Kielerkanalen, en interessant oplevelse, og derfra så videre til Ijmuiden, hvorfra jeg havde lejlighed til at besøge Amsterdam. Videre så gennem en del af den engelske kanal, og op ad Seinefloden, med dens mange bugter, til Rouen – en by, der var forfærdeligt medtaget af krigen. Jeg nåede ikke at komme til Paris, som jeg ellers gerne havde villet. Fra Rouen sejlede vi i ballast til Emden for at laste kul til Nyborg. Emden var næsten totalt udslettet, og indtrykket af bombardementernes virkning var enormt. Rejsen Emden/Nyborg foregik ligeledes gennem Kielerkanalen og efter ankomst til Nyborg, så færge/tog tilbage til København for at genoptage virket på Lauritzen-kontoret i Hammerensgade. En dejlig sommeroplevelse rigere.

Henimod juletid fandt jeg ud af, at det kunne være morsomt med et genbesøg i Helsingfors, så jeg skrev til Fabritiusérne, om jeg måtte komme derop på et sådant besøg. Svaret var glædeligvis bekræftende, så jeg fik ordnet med Assuranceafdelingen, at jeg kunne være væk mellem jul og nytår – jeg skulle jo naturligvis også besøge Helsingfors-kontoret – og så rejste jeg på sædvanligvis med tog-skib-tog fra København til Helsingfors til et dejligt genbesøg i den smukke by og til gensyn med de gamle venner og bekendte fra 1942.

Det blev også til et lykkeligt møde med min blivende hustru.

Mødet kom i stand således. Kurt Fabritius var ivrig jæger – jeg havde været med ham en weekend i efteråret 1942 på hans familiegård, Saaris ved Tammeläsääri, i nærheden af byen Forssa, som tilskuer og medvandrер på jagtmarkerne – og han nævnte for en god ven, direktør *Edgar Lagus* fra Ab Tretorn Oy's kontorer i Finland, at han ventede jule- & nytårsbesøg af en ung dansker, og at de planlagde et arrangement for mig, hvortil de manglede en ung dame. Var det ikke noget for Edgar Lagus at lade hans datter være den pågældende. *Carita* blev vist tvangsindlagt af sin far, men mødet kom i stand, og jeg havde da også en frokost med hende på restaurant Savoy, på toppen af en bygning på Södra Esplanadgatan, inden hjemrejsen til København, og hvor interessen, i hvert fald fra min side, blev yderligere skærpet så meget, at jeg efter hjemkomsten foreslog, at jeg kom til Helsingfors igen for at arbejde hos Ab Lauritzen Lines Oy.

Tilbage i FINLAND, 1947-1949

Det lykkedes at få den ønskede forflytning til Lauritzen's kontor i Helsingfors. Medio marts 1947 kunne jeg rykke teltpælene op i København og sætte kurs mod Finland, med tanke på at tage varigt ophold der – ja, i hvert fald for en længere periode.

Arbejdet på kontoret var mere spændende. Dels var der atter kommet fuld gang i Lauritzen's Finlandsfart, med eksport af træ og træforædlingsprodukter til England, Holland, Frankrig og Italien, ligesom importen var betydelig, hovedsagelig med kul eller koks, eller med porcelænsjord – kaolin – fra

Fowey i Sydengland. Vi sluttede også ret mange "fremmede". d.v.s. ikke-Lauritzen, skibe med laster til og fra Finland, så der var meget at rive i med at forhandle med rederne på den ene side og købmændene på den anden, normalt gennem de respektive mæglere, hvis det da ikke var Lauritzen's Helsingfors-kontor, som havde ordren direkte, og efter en slutning at færdiggøre certepartiet og få det underskrevet, og sendt til de respektive parter i det antal kopier, der ønskedes. Mange gange ønskede man, at en bedre formular-størrelse var blevet opfundet; det var ofte ret så vanskeligt at få den brede, fire-siders, formular til at passe ordentligt ind på en skrivemaskine-valse, og kopi-maskinen, med fotokopier, var heller ikke kommet ind i billedet endnu, så de sidste kopier var ikke lette at tyde; eventuelt måtte hele sættet skrives i flere omgange, for at kunne læse de sidste kopier!

Jeg lykkedes at overtale Carita til at begynde at læse spansk hos mig. Men vi nåede nu ikke længere end til lektion 4 og sætningen "el toro es un animal fortissimo", før det bar henimod en forlovelse, som fandt sted på mine svigerforældres sølvbryllupsdag, den 11. juni 1947, og som fejredes på Nyländska Yacht Klubben i Helsingfors.

Senere den sommer benyttede jeg lejligheden til at foretage en sejlads med SELMA DAN, som skulle fra Kotka til England med cellulose.

Carita fik lov at komme med, og vi stod af borde på Københavns Red, havde nogle dage i København og omegn, og tog derefter med toget til Gävle, hvor vi besøgte hendes broder, inden hjemrejsen til Helsingfors foregik med skib fra Stockholm.

Bryllup skulle der jo også stå, og det skete den 7. december. Jeg ville gerne have haft den 5. men det nægtede min blivende hustru, og ville ikke acceptere min påstand om, at det var meget nemmere at huske hendes fødselsdag, hvis den også var vor bryllupsdag.

Bryllupsrejsen blev udskudt, for jeg havde fået ordnet, at vi omkring juletid kunne medsejle et af rederiets køleskibe på en rejse til Vestafrika for at laste bananer.

Lige efter jul rejste vi til København, hvorfra vi fløj med D.D.L.'s Vickers Viking-maskinen til Paris, hvor vi var et par dage, inden vi nytårsaftensdag tog med toget til Dieppe, hvor vi gik om bord på INDIAN REEFER, der sejlede fra havnen om aftenen, så vi fejrede nytår om bord i selskab med skibets officerer. Rejsen gik i ballast – med syn af Las Palmas i kikkert – til Port Bouet (den daværende havneby til Abidjan) og derfra videre til Sassandra og Conakry, inden vi sejlede tilbage til Bordeaux, hvor vi gik i land, tog toget til Paris, fløj til London, hvor jeg viste Carita de steder, jeg kendte, inden vi tog tilbage til Helsingfors via Harwich/Esbjerg, København og Stockholm – ialt næsten 4 dejlige uger.

I 1948 var Knud Lauritzen på et af sine besøg i Finland for at holde forbindelsen vedlige med de finske kunder, og med Lauritzen's samsejlings-partner, *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* (F.Å.A.). Han var i Finland i en lille ugestid, og henimod slutningen af denne spurgte han, om jeg ikke havde tænkt mig at invitere ham til at se, hvordan vi boede og til at møde Carita. Vi havde i mellemtiden været heldige og kunnet fremleje en noget større lejlighed på Fänrik Ståhlsgatan

Carita og Christian Lund blev gift i Helsingfors den 7. december 1947. *Carita and Christian Lund were married in Helsinki on December 7th 1947.*

5. Knud Lauritzen havde dog nu kun tid til et morgen-måltid, som så kom i stand, og den pågældende morgen dukkede han op, belæsset med tunge mapper, fyldt med alle de varer, som ikke fandtes at skaffe i tiden efter krigen. Vi var meget imponerede over hans omtanke, og efter morgenmaden spadserede Knud Lauritzen og jeg så til kontoret. Det var Carita's første "forretnings"-arrangement.

Men efternånden som tiden gik, begyndte jeg måske at syntes, eller blive klar over, at fremtidsmulighedeme ikke var særlig store i Finland til at komme videre. Kontoret var stadig lille, med en ung finsk leder, og de første mørke skyer begyndte måske også at tegne sig i horisonten til indskrænkning i Lauritzen's trafik på Finland, hvor den finske partner pressede på for at forøge sin andel af lasterettighedeme. Importen skete også i stigende grad på finsk tonnage, og selvom vi kunne slutte en del af disse skibe, var skriften nok begyndt på væggen.

Da "Børsen", som vi fik på kontoret, en dag i det tidligere forår 1949 havde en større annonce om, at *A.P. Møller* søgte yngre shipping-folk til sin liniefart, med eventuel udstationering i Østen for øje, var det nærliggende at lægge en ansøgning ind. Det gjorde jeg, og ledsagede denne, der natur-



ligvis var på dansk, med en oversættelse ikke blot til engelsk men også til spansk. Jeg fik svar med anmodning om at komme til en samtale, som jeg havde omkring påsketid. Det var daværende prokurist, senere skibsreder *Georg Andersen*; der var leder af linieafdelingen og samtidig var chet for det mandlige personale, som jeg havde en indledende samtale med, og senere samme dag også med prokurist, senere direktør *Gunnar Falslev*. Samtalerne resulterede i et tilbud, på betingelse af, at jeg skiltes i venskabelighed fra J. Lauritzen.

Da A.P. Møller gerne skulle have svar hurtigt, og jeg jo heller ikke kunne blive længe i København, måtte en opsigelse til Lauritzen finde sted straks, og jeg henvendte mig først til prokurist *V. Abildgaard*, som var chef for østersøafdelingen, og forelagde ham situationen. Han sagde straks, at det tilbud skulle jeg acceptere, og at han gerne ville forberede jordbunden hos Knud Lauritzen. Det gjorde Abildgaard meget venligt, så da jeg senere kom ind til KL, som han kaldtes, var alt klart og jeg kunne gå tilbage til A.P. Møller og sige, at jeg kunne skilles fra Lauritzen i den ønskede venskabelighed og gerne ville acceptere tilbudet om at begynde i A.P. Møller fra den 1. juni 1949. Knud Lauritzen var så venlig at sige, at han var ked af, at jeg ville forlade rederiet, for de havde regnet med mig fremover, men de ville heller ikke stå i veien.

Det gjorde Knud Lauritzen bestemt heller ikke, da han skrev en meget rosende udtalelse om mit virke hos J.Lauritzen.

Jeg mødte senere Knud Lauritzen flere gange i Danmarks Rederiforening's selskabelige-klub "Rederklubben" og havde mange samtaler med ham, som jeg havde stor respekt for.

Afsluttende Bemærkninger

Fra 1949 og indtil pensionering i 1985 var jeg ansat i Rederiet A.P. Møller, bl.a. med udstationering som chef for organisationerne i Thailand og Japan 1956-1963, og siden hjemkomsten fra Østen som chef for forskellige afdelinger på hovedkontoret.

I de 50 år, jeg har virket for den kommercielle skibsfart, har jeg kunnet se udviklingen fra "pen og blækhus" til edb, ikke

mindst inden for det regnskabsmæssige område, men også inden for de sidste ca. 15 år inden for linieområdet, hvor det i dag ville være umuligt at drive en rationel containerlinie uden bistand fra edb. Jeg har set overgangen fra de små regnemaskiner, som man stillede tal på og derefter drejede rundt – de såkaldte "snurrebasser" – til de moderne elektroniske maskiner, og det samme gør sig gældende inden for skrivemaskineområdet, selvom jeg stadig sværger til en gammeldags rejseskrivemaskine, hvor på dette manuskript blev skrevet med tofingersystemet. Jeg har også set overgangen fra de langsomme telegrammer – ELT, NLT (Night Letter Telegram), kodetelegrammer i mange forskellige koder – til et moderne telex-system, som gør hurtig kommunikation effektiv. Og jeg har set udviklingen inden for telefonvæsenet, hvor jeg husker fra begyndelsen af 50'erne, hvor svært og langsomt det var at få en samtale igennem for eksempel fra Karachi eller Bombay til København, og til dagens selvvalg til næsten alle steder overalt på kloden.

De unge i dag er langt bedre uddannede end vor generation var, til at møde dagens krav. Til gengæld nok også mere krævende og knap så trofaste over for deres ansættelse, end vi var i min generation.

Men også de unge bliver stillet over for mange forhold, hvor kun erfaring tæller. Samspelet mellem de ældre og de unge er derfor efter min mening fortsat af den allerstørste betydning for at ikke kun dansk skibsfart – og også andre erhverv – kan overleve. For selv om den teknologiske udvikling har givet den ny tid så mange friske impulser og nye ideer, så er der dog næppe meget,

der kan stå mål med årelang erfaring. Erfaring, som i ikke så få tilfælde er høstet, eller vunden, på basis af begåede fejl.

Dansk skibsfart er påtvungen megen konkurrence fra en række landes side, som ved lovgivning søger at dirigere søværts transportere ad landets eget flag uden skelen til, hvad der er den billigste og mest praktiske måde at få transporteret varen på, og gennem subsidier af den ene eller anden art.

Inden for dansk skibsfart har parolen altid været "Frihed på havet", og Danmark

kan med rette være stolt af at have efterlevet dette princip. Mindre end 10% af vort lands søværts transport foregår under Dannebrog, så vi kan med fuld ret prædike vor sag.

Dansk skibsfart bør have fuld frihed til at vise Dannebrog overalt på de Syv Have, og i enhver lille som stor havn i alle kroge på vor klode. Dansk kunnen, og dansk service inden for vort tusindår gamle traditionelle erhverv, skal frit have lov at medvirke til at fostre udvidet samhandel mellem verdens nationer.

The Memoirs of a Shipping Man 1936-1949

Summary

From 1936 to 1939 Christian Lund was a trainee with the Dansk-Fransk Dampskibsselskab, a medium-sized shipping company owning 10 ships, and also acting as a chartering agent, so he gained a lot of experience in commercial shipping during his 3-year apprenticeship with the firm. Then followed compulsory military service in the Royal Danish Navy on board the Battleship "PEDER SKRAM", which on April 9th 1940 was off Frederikshavn and ready to go into battle against the invading German forces, but no action took place because of the Danish surrender. After demobilization Christian Lund was employed by the J. Lauritzen shipping company, being stationed in Finland in 1942 and again in 1947-49. In 1943 he was stationed in Spain, but the developments in the

resistance movement in Denmark caused him in August 1943 to report to the British authorities in Spain. From here he then had an exciting passage to London which lasted over three months. First he was smuggled over the border to Portugal, and then he was sent by ship via Gibraltar to England. In London he was assigned to Nortraship – The Royal Norwegian Shipping and Trade Mission – which administered all Norwegian merchant ships.

From 1949 until his retirement in 1985 Mr. Lund was employed by the A.P. Møller company, where among other posts he served as General Manager of the Mærsk Line offices in Thailand and Japan from 1956 to 1963.

Ejnar Mortensen: Fejø Skibs- og Bådeværft 1889-1994

Bådebygger Ejnar Mortensen er foreløbig 3. generation af bådebyggere på Mortensens værft på Fejø.

Ejnar Mortensen fortæller her om værftets historie og dagligdagen på det lille familieføretagende fra 1889-1994.

Den 13. juni 1863, blev der på den yderste gård i Skoven på Fejø født en dreng. Forældrene var gårdmand Morten Pedersen og hustru Karen Marie, og det var deres barn nr. 8. Han blev døbt Jørgen Kristian Mortensen.

Allerede som dreng viste han stor interesse for tømmerfaget. Han havde lavet sig en trækvogn, men måtte gemme den bort for sin far, der ikke var så glad for at han tømmererede. Men det hjalp ikke, han fortsatte med at arbejde med træ.

Af hans dagbog, som han førte fra 1883 og til kort tid før sin død i 1941, kan jeg se, at han har lavet meget forskelligt for øens beboere, bl.a. stole, senge, døre og vinduer.

Han kom også meget nede hos bådebygger Chr. Nielsen, som i 1878 havde bygget et værksted nede ved Dybvig Havn, der dengang hed Dybet.

Hos Chr. Nielsen fik han interesse for selv at blive bådebygger. Men han blev selvlært og kom aldrig senere i lære.

Det blev dog til et 5 måneder langt op-

hold på Rødkilde Højskole på Møn. Her lærte han at tegne, og senere tegnede han selv alle de både, han byggede. På den tid byggede de fleste ellers på klamp.

I 1889 begyndte min farfar, Jørgen K. Mortensen, på den jolle, der skulle blive begyndelsen til et langt liv med både. Det var en hækjolle til skipper Kristian Nielsen her fra øen. Min oldefar førte også dagbog, og i den stod at læse:” 4 marts 1889, fastelavnsmandag. Kristian har bygget en jolle til skipper K. Nielsen her. Den blev kørt afsted på slæde, og der var flag på.” Den blev bygget ude på fødegården lige som den næste, der også var en hækjolle.

Samme år købte min farfar et stykke jord ca. 500 meter fra Dybvig havn. Her byggede han et hus med et lille værksted, og det blev senere udvidet et par gange.

Den 14. juli 1889 giftede han sig med en pige fra Lilleø, Ane Kirstine Larsen.

Således færdig med hus og værksted, byggede han en 23 fod drivkase til sin svoger, Niels Larsen på Lilleø i 1892.

Det var den første Fejødrivkase og den fik navnet TORDENSKJOLD. Jeg kan se i dagbogen, at han søndag den 19. august 1894 var i Bandholm til kapsejls, og TORDENSKJOLD vandt.

Der var en vis konkurrence mellem farfar og Chr. Nielsen, om hvem der arbejdede

Jørgen Kristian Mortensen. Forfatterens bedstefar.
Jørgen Kristian Mortensen. The author's grandfather.

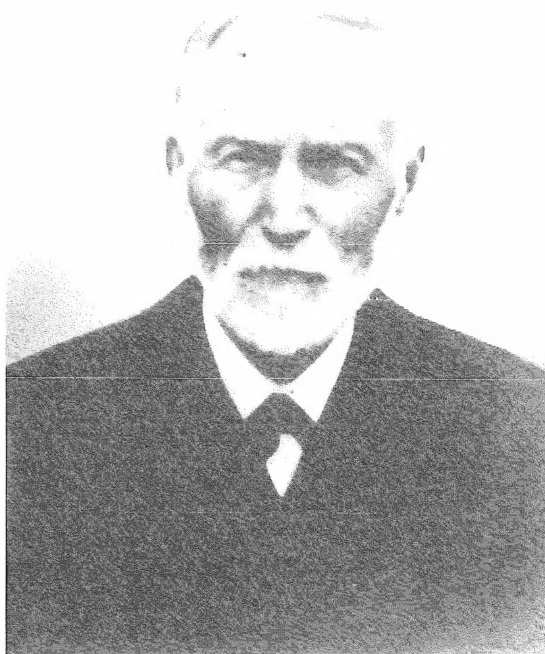
længst om aftenen. Det skete, at de glemte at slukke fladbrænderen, hvis de en enkelt gang holdt fyraften tidligere.

Ønskede en fisker et nyt fartøj, skrev han gerne til min farfar og bestilte en jolle eller kvase med en vis længde, bredde og dybgang. Som regel enedes de godt om prisen, men der var engang en fisker, som ville prutte om prisen, men så sagde min farfar, at båden ville blive så meget dårligere. Fiskeren gik med til prisen, men kunne bagefter ikke lade være med at spørge min farfar, om den nu også var blevet ringere. Det måtte min farfar indrømme, at det var den nok ikke blevet.

Når de var blevet enige om størrelsen og prisen, så skulle der skaffes noget træ. Så tog min farfar til skovs for at købe noget egetræ. Det foregik ved auktion. Træet var lagt i nogle bunker, og var der en bunke, der var brugbar, blev der budt på den. Somme tider lykkedes det ikke første dag, og så måtte han afsted igen dagen efter.

Når træet var købt, blev det kørt til Kra-genæs og sejlet til Dybvig havn med en lille fragtbåd. Dengang var der ikke nogen rigtig færge.

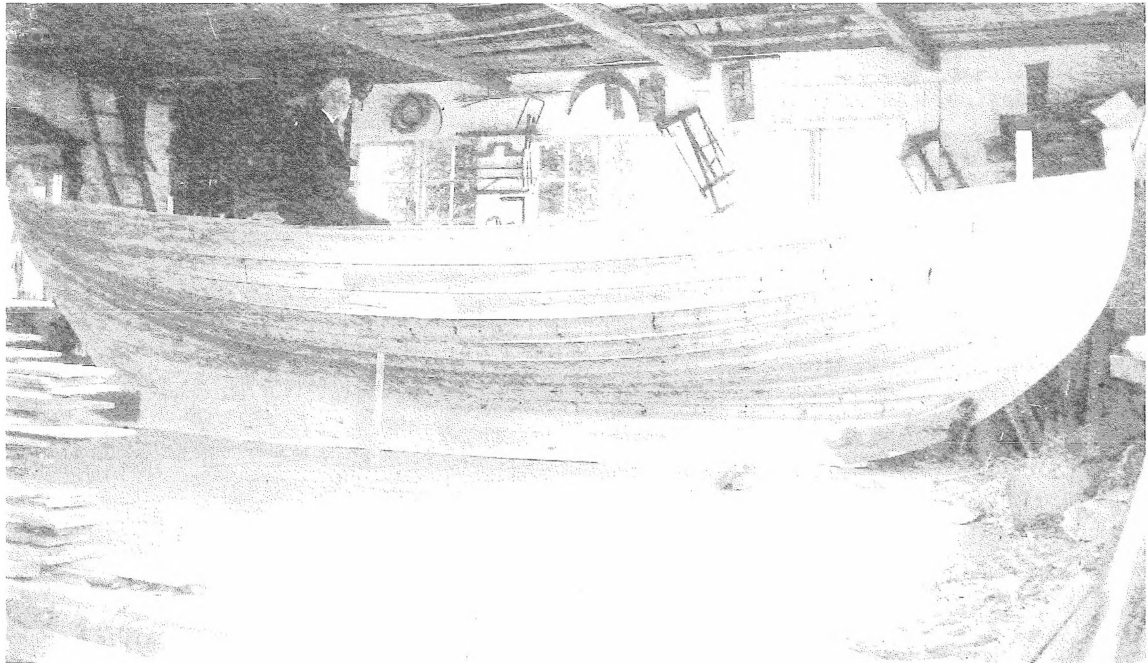
I min farfars tid blev træet skåret med langsav. Det skete på den måde, at træet kom op på et par bukke, og så blev det kridtet op og skåret efter strengen. Det var gerne mester selv foroven og læredrengen forneden. Det var jo ikke så sjovt at stå forneden, for der fik man savsmuldet i øjnene.



For at spare på træet fulgte man træstammens facon. Det betød ikke så meget, om de bugtede sig lidt, for det var planker til klædning.

Min farfar lavede altid en tegning af, hvordan skibet skulle se ud.

Når det var gjort, blev køl og stævne skåret og samlet. Derefter blev der lavet skabeloner, så man havde noget at bøje plankerne efter. Plankerne blev kogt med damp fra gruekedlen, hvor der var lagt et låg over, som var tætnet med ler. Dampen blev ledt over i en tæt trækasse gennem et rør. Jeg har selv været med til at koge plankerne på den måde. Det var vigtigt at plankerne var varme, når de kom ud. De fik 1 time pr. tommes



tykkelse. Fyrmesteren var som regel en læredreng.

Inden min farfar holdt op, havde han nået at bygge 95 både, men hans helbred var ikke så godt mere. Desuden havde han oplært 2 af sine sønner i bådebyggerfaget, Frede og Emanuel Mortensen.

Min farbror Frede, som var født i 1895, var den ældste. Han kom i 1918, efter endt soldatertid, ned på det store værft i Fakse Ladeplads, hvor de byggede en firmastet skonnert. Her var han i 3 år. Det sidste år som mester på den sidste nybygning, for mesteren var død. Da den var færdig lukkede værftet.

Sidst i 1921 startede han sit eget værft i Fakse Ladeplads.

Min far Emanuel Mortensen, der var født

Jørgen K. Mortensen i en 20-fods jolle på det gamle værft. *Jørgen Kristian Mortensen in a 20-foot dinghy at the old shipyard.*

20. juli 1901, overtog i 1922 bådebyggeriet, men havde forinden været på Rødkilde Højskole.

Derefter havde han været nede hos min farbror i Fakse Ladeplads, for at lære at tegne.

Nu var det min far, der tog i skoven for at udvælge det træ, der skulle bruges. Det var bare om ikke at sige, hvad det skulle bruges til, for køl og stævntre kostede gerne 25-30% mere.

Den første båd far byggede, var en 19 fod

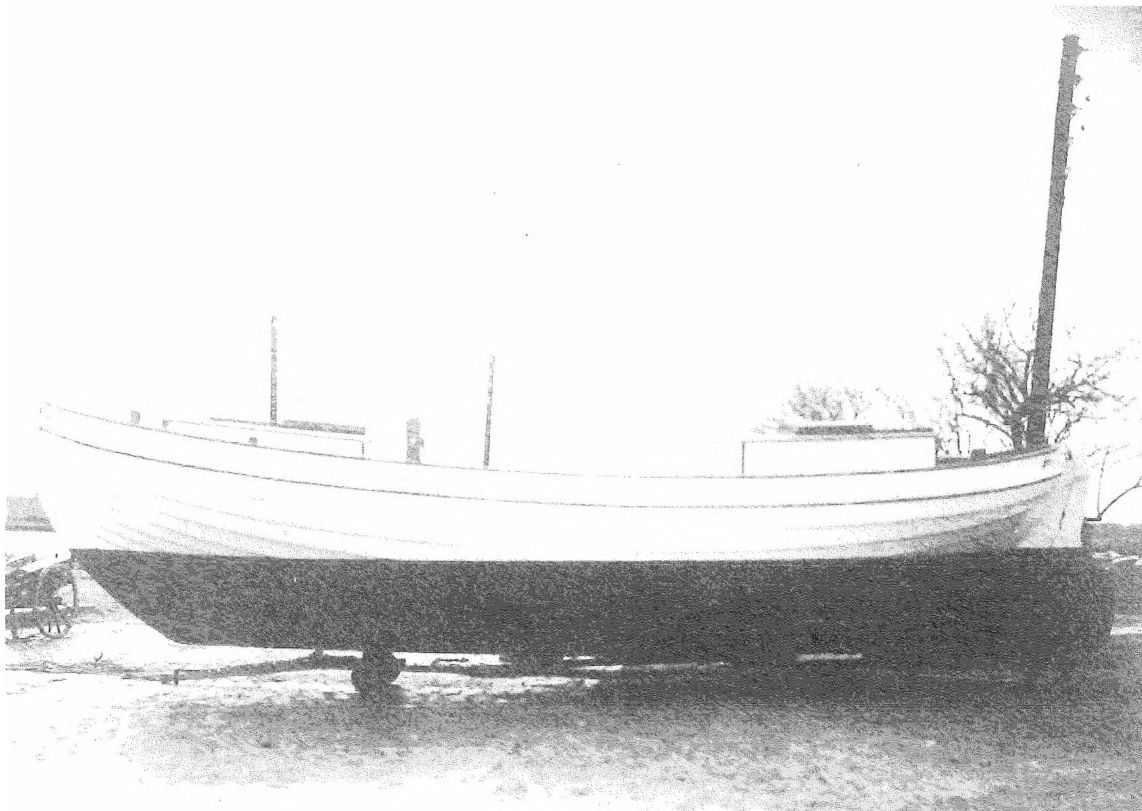
sejlsjolle til sig selv, men i 1923 byggede han en 29 fod båd til Rasmus Frederiksen i Onsevig. Det var den første kraelbyggede båd, der var bygget på værftet. Min farfar havde kun bygget klinkbyggede både.

I 1929 byggede vi den sidste drivkase her på værftet.

Drivkassen TORE af Askø bygget 1929 som den sidste.
The TORE of Askø, built in 1929 as the last of the sailing drifters.

Den fisker, der havde bestilt den, havde fået et par stykker bygget her i forvejen. Min far vidste, at han gerne ville prutte om prisen, så han satte prisen 200 kr. højere end han skulle have. Da fiskeren havde fået presset prisen ned med 100 kr. var han tilfreds, og det var min far også, for han havde fået 100 kr. mere end han skulle have.

I 1930 flyttede min far ned til Dybvig Havn, hvor han byggede sig et nyt værksted, men forinden byggede han en 25 fod bundgarnsjolle til Hans Hjort i Skagen. Den blev bygget på 3 måneder fra kølen var lagt, til den var sejlkklar.



Fisker Aksel Bang fra Skalø og min far sejlede op med den. De sejlede i et stræk til Frederikshavn, det tog 28 timer. Jollen havde fået navnet LYKKEN, og lykke var der ved den, for på Skagen traf min far Hans Hjorts søster, som han et halvt år efter blev gift med.

Efter min far kom til, blev tingene lettere. Vi fik efterhånden moderne mekanisk værktøj.

Vi fik den første spantesav, som blev lavet hos Bruhn & søn i Nyk. F. De havde godt nok lavet nogle tidligere, men de fyldte så meget, fordi motoren sad på en slæde og fulgte med og trak med en rem. Men så begyndte de i trediverne at lave en sav, hvor motoren var bygget direkte på, men hvor det var bordet, der kunne stilles i smig. Min far foreslog dem at lave en sav, hvor det var hele saven der kunne lægges ned og bordet var fast, men det fungerede ikke. I 1933 kom de med en tegning af den sav, vi har nu. Den har sparet meget træ, da vi mange gange har kunnet udnytte smigen, så vi kunne få 2 spanter ved siden af hinanden på en planke.

Sidst på året 1935, begyndte far at lave en ophalerbedding, som han selv lavede med hjælp af fiskere her på havnen.

Beddingen var klar til at tage i brug i foråret 1936. Den fik stor betydning for værftet, især under krigen. Her var det ikke nemt at få materialer til nybygning, så der var kun til reparationer.

Det største skib far byggede, var et lastfartøj til Femø. Den fik navnet FREM. Den var 52 fod lang, 33 tons brutto. Eftersom værkstedet var for lille, blev den bygget udenfor. Det tog 6 måneder for 8 mand at bygge den. Det var jo mere besværligt end

nu, for dengang var der ikke noget, der hed el-boremaskine eller lufthammer. Den kom til at koste 14.000 kr. uden motor, men skipperen gav min far 500 kr. ekstra, det var alt hvad han fik for 1/2 års arbejde.

I 1946 kom jeg i lære hos far, og senere i 1954 kom min bror Edvin i lære. I 1954 byggede vi en 36 fod mahogny ketch, som er den eneste vi har bygget efter fremmed tegning, ellers har vi altid selv lavet tegningerne. Båden fik navnet RILL og er senere kommet til Californien.

I 1954 fik vi en gammel dampkedel oppe fra vores bageri, det var et stort fremskridt. Den brugte vi til at koge plankerne med. I dag har vi en højtryksrenser med damp, så nu kan vi koge plankerne på den halve tid.

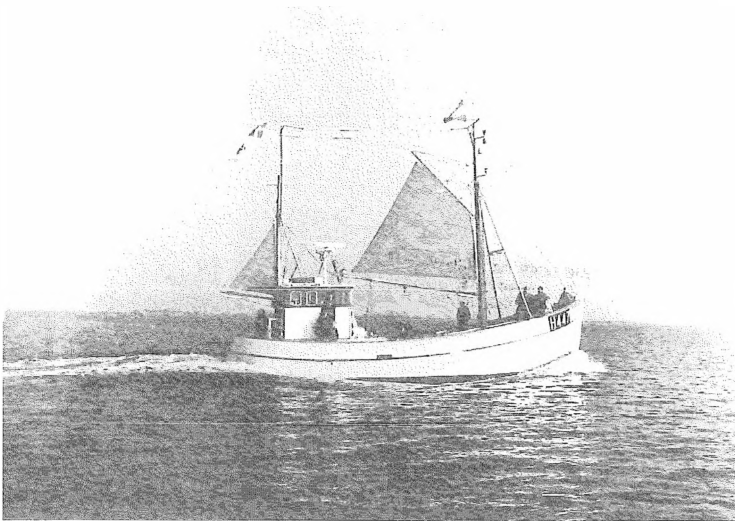
Fra sidst i halvtresserne var der travlhed på værftet. Det var gode tider for fiskerne, og vi byggede 20 tons kuttere.

Det var i den samme periode, at den elektriske høvl kom frem, og det var en stor lettelse. Tidligere foregik det med skarøksen og skruphøvlen og til sidst slethøvlen. Det var et strengt stykke arbejde, og vi var ofte ømme i mavemusklerne efter det.

Jeg kan huske, da vi fik den første elhøvl. Kort efter fik vi besøg af min farbror fra Fakse Ladeplads. Han mente ikke, at den var noget værd, for så fik de unge mennesker ikke lært at bruge en skarøkse og en høvl. Men næste gang vi kom til Fakse Ladeplads, havde de fået 2 elhøvle, så var vi duperet igen.

De sidste 14 dage inden en sådan 20 tons kutter var færdig, var der hektisk aktivitet på værftet.

Som regel var skipperen her de sidste 14 dage til 1 måned. Han boede og spiste oppe hos min far og mor, det var rart både for



20 tons cutter SØNDERVIG af Hundested på prøvetur i 1976. *The 20-ton cutter SØNDERVIG of Hundested on a trial run in 1976.*

ham og os. Så kunne han få det, som han ville have det, og der var jo også nok for ham at lave. Der skulle helst være en mand til at hjælpe riggeren, som var Carl Nielsen, vores kollega fra den anden side havnen. Han havde i sine unge dage været til søs og lært at splejse. Det var ikke noget kedeligt arbejde at hjælpe ham, for så blev der fortalt historier fra hans tid til søs.

Det var en stor dag, når båden var klar til at komme i vandet. Så kom alle fiskerne her fra havnen, og skipperens familie og venner mødte op. Den blev først slæbt ned til slæbestedet.

Vi havde lavet nogle sideløb spændt fast med wirer, og så havde vi nogle 5" planker, der var 3 m lange. De blev lagt på tværs af båden og smurt godt med tælle og kofedt. Spillet til beddingen brugte vi som trækraft. Det gik helt af sig selv, indtil vi kom ned til slæbestedet, hvor vi måtte have en talje i for at holde igen. Den blev taget af,

når båden var klar til at løbe det sidste stykke, efter at den var blevet døbt i champagne. Så fik den et skub og gled stille og roligt ud i sit rette element.

Der var gerne en masse mennesker fra øen som tilskuere.

Når så båden var fortojlet til bolværket, og vi havde set om den tog noget vand, gik vi ind på værkstedet, som var blevet noget tomt. Her var der udskænkning af øl, vand, og vin, og der var kransekage til alle dem, der havde været med til at slæbe båden ud. Derefter havde skipperens kone og min mor lavet en bedre middag eller frokost til de, der havde været med til at bygge båden. Det blev i gamle dage kaldt et løbegilde.

Når alt var monteret og virkede, kom det store øjeblik, hvor fortøjningerne blev kastet los. Så var det prøveturen, det gjaldt. Vi havde fået en kasse øl ombord, og det var spændende at se, hvor fint båden gik igennem vandet, og hvor stærkt den kunne sejle. Når det var overstået, og vi kom i havn, var der ofte nogle småfejl, der skulle rettes.

I løbet af nogle dage var båden klar til sin jomfrurejse til den havn, hvor den skulle være hjemmehørende. Jeg var gerne med på turen, og det var et stort øjeblik for os og skipperen. Der var stor modtagelse, når vi kom i havn, for der var mange, der skulle undersøge, om det var godt nok, hvad vi havde lavet.

Derefter var der fest med stor middag eller frokost, og der var blomster og gaver til skipperen.



I 1968 holdt min far op. Han havde da nået at være mester for 94 nybygninger.

Derefter overtog min bror Edvin og jeg værftet, og sammen nåede vi at bygge 11 både, inden vi gik hver til sit. Han byggede sig derefter et dejligt værksted i Gilleleje.

I 1977 overtog jeg værftet, men siden er det ikke gået så stærkt. Jeg har kun bygget 1 nybygning. Det var en bundgarnsjolle på 31 fod til Hesnæs. Ellers har det kun været reparationer.

Jeg overvejede på et tidspunkt, om jeg skulle holde op, da beddingen var slidt op.

Det nuværende værft. På siden ses en lille bygning, der rummer bloksaven. *The present-day shipyard. At the side of the yard is a small building which housed the block saw.*

Men jeg var heldig at købe en bedding til en rimelig pris i Sønderborg. Den består af 2 vogne, der hver kan tage en stor 20 tons fiskekutter.

Værftets sidste store opgave har været ap-tering af en 20 tons lystyacht af beton. Til den opgave havde jeg 2 af vore gamle lære-

drenge til at hjælpe mig. Det var Mogens Petersen og Sonny Johansen, som jeg selv blev udlært sammen med. Samtidig kom min

ældste søn Henrik i lære. Han bliver 4. generation af bådebyggere på Fejø, hvis han kommer hjem og overtager værftet.

Fejø Shipyard 1889-1994

Summary

Jørgen Kristian Mortensen was born in 1863 on the island of Fejø. Even as a child he had shown a great interest in working with wood and he could often be found at the island's shipyard with Christian Nielsen the boat builder. It was here he learnt to build boats, but without actually becoming an apprentice.

Later he spent five months at a folk college, where he learnt design. It was a skill which was to stand him in good stead later since he himself designed all the ships he built.

He built his first dinghy in 1889 and this was the start of three generations of boat-building on Fejø.

By the time Kristian Mortensen handed over the shipyard to his son Emanuel in 1922 he had built 95 boats, including some of the sailing drifters which were to become quite famous.

Just like his father Emanuel Mortensen had spent time at Rødkilde Folk College learning design, and afterwards he went to work for his uncle Frede Mortensen, who was a boat builder in Fakse Ladeplads.

In 1923 Emanuel Mortensen built a 29-footer which was the first carvel-built boat to be constructed on Fejø.

In 1930 he bought a piece of land by Dubvig harbour and moved the shipyard there. Previously all the work had been done by hand, but now a new era started using motorised tools.

In 1935 the first slipway was built, thus enabling the construction of larger vessels than before.

In 1946 Emanuel Mortensen took on his son Einar as an apprentice, and in 1954 did the same with his second son Edwin.

By the time Emanuel Mortensen retired in 1968 he had built 94 vessels. Einar and Edwin took over the shipyard after their father's retirement and ran it together until 1977, when Einar became sole manager of the yard. Only one new ship has been constructed at the yard since 1977.

Hans Rühmann: Søfarer- og skibsrederslægten H.C. Brodersen i Flensborg og dens tilknytning til søfarten på Dansk Vestindien

Forfatteren, der nylig har publiceret nogle studier over skibsbyggeriet i Stenbjerghav ved Flensborg fjord, har her udvidet sit interessefelt til også at omfatte de købmænd i Flensborg, der overtog en del af nybygningerne fra Stenbjerghav. Tidsrummet for disse personers virke er 1800-årene, hvor Flensborg især indtil midten af 60'erne var stærkt engageret i søfarten og handelen med de Dansk-Vestindiske øer. Denne historie begynder med handelshuset Andreas Christiansen, hvorfra Brodersen-Familiens sejlads på Vestindien tog sit udgangspunkt.

Det er gået mig som så mange andre. Interessen for slægtsforskning har ført til, at jeg efterhånden er gået over til at beskæftige mig med lokalhistoriske emner. Det startede med, at der var forfædre, som havde bygget sejlskibe ved Stenbjerghav ved Flensborg Fjord. En nærmere undersøgelse viste, at Stenbjerghav i 1700- og 1800-tallet gennem en årrække var storleverandører af sejlskibe til især Flensborg. Herved kom jeg tæt ind på det lokale miljø, bl.a. den del af befolkningen, der havde gøremål indenfor søfarten. Jeg stødte derved på slægter med påfaldende mange søfarende. Af disse har en Brodersen-slægt været den mest spændende, idet den forsynede Flensborg med flere markante personligheder, således tre søkaptajner med navnet Johann Friedrich

Brodersen og endvidere som en af enerne indenfor Flensborgs handelshuse, købmanden og skibsrederen Hans Christian Brodersen. Samtidig med at han indregistrerede sine skibe på St. Thomas, blev han en fremtrædende foregangsmand, da Flensborg gik over til både at sejle med og også selv bygge dampskibe.

Det begynder ved Stenbjerghav

Søfarerslægten's første repræsentant finder vi omkring 1800 i Stenbjerg sogn i Angel, Hans Christian Brodersen (1764-1847), i folketællingen fra 1803 opført som boelsmand. Han var af en gammel og som oftest velsitueret bondeslægt fra Thumby i Syd-Angel, hvor man kan føre slægten tilbage til 1400-tallet, med dens op- og nedgangstider. Hans Christian, søn nr. 4, finder i Stenbjerg et godt parti, en enke med én mindre gård.

I 1794 gifter han sig nemlig med Christina Maria, født Hansen, enke efter Johann Friedrich Mangelsen, der kom fra en gammel og velstillet bondeslægt i Stenbjerg. Selv om folketællingen alene betegner Brodersen som boelsmand, menes det, at han på dette tidspunkt også beskæftigede sig med søfart. I kaptajnsarkivet i Flensborg finder vi en Hans Christian Brodersen som kaptajn på galeasen EINIGKEIT, hvoraf der findes en akvarel i "Flensborghus". Skibet

forliste i 1805, dog uden at Hans Christian Brodersen omkom ved det. Derefter synes han at have holdt sig til landbruget. Det gjorde hans børn derimod ikke.

Hans gård, der var udskilt fra godset "Østergaard", lå ikke langt fra kystbyen Stenbjerg. Her boede der omkring 1800 ved højdepunktet af den "florissante periode" mange skippere og andre søfarende. Der foregik endvidere på flere steder langs kysten, således nordpå ved Norgaardholz og sydpå ved Ohrfeldhaff, et for disse tider meget betydeligt skibsbyggeri'. Man byggede fortrinsvis større skibe til Flensborg, men havde iøvrigt også en livlig kontakt over vandet til Sønderborg og solgte også bl.a. 3 mindre fregatter til Aabenraa.

Hans Christian Brodersens ægteskab resulterede i tre børn, der alle fik forbindelse til søfarten og omfattede flere generationer af søkaptajner, der virkede fra Flensborg. Det startede med sønnerne Johann Friedrich (1795-1846) og Hans Peter (f. 1797), der begge blev søfarere og endte livet på havet. Endvidere blev Hans Peters tvillingesøster Christina Sophia (1797-1883) mor til to søkaptajner: Hans Johannes Nissen og Michael Nissen, også født i Stenbjerg og begge knyttet til søfarten til de Vestindiske øer. Endelig blev en halvbroder, Lorenz Mangelsen (1784-1848), også søkaptajn i Flensborg. Dertil kommer så søfarere fra senere generationer, der er født i Flensborg.

Under deres opvækst har børnene på nært hold kunnet iagttage den livlige søfart på Flensborg Fjord og følge de mange skibe, der blev bygget langs kysten, lige fra jagter til fregatter, og med 4-6 søsætninger om året i gennemsnit. Som børn har de sikkert dag-

ligt hørt historier om Flensborgs søfart på de store have, herunder om sejladsen på Dansk Vestindien. Både om sukker og rom, men sikkert også om slaver og slavehandel. Børnene har uden tvivl også tidligt været med ude at sejle og har derved fået et tidligt kendskab til livet om bord.

Flensborg og byens forbindelse til de Dansk-Vestindiske øer

Flensborg var helt tilbage til 1200-tallet en betydningsfuld havneby, dels fordi den lå meget beskyttet i bunden af en fjord, dels fordi den havde en god havn med en passende vanddybde, også for store skibe. Den var også hertugdømmet Slesvigs største by, og hertugdømmerne var indtil 1864 en del af den danske helstat. Inden for helstaten havde Flensborg den største handelsflåde næst efter København, der derfor også måtte føle Flensborg som en generende konkurrent. Det kneb derfor for Flensborg med at blive ligeberettiget med København, hvis erhvervsliv de skiftende konger hægede mere eller mindre om ved at udstyre kongebyen med visse monopoler og andre fordele. Det blev ikke mindre efter tabet af de østlige dele af landet til Sverige.

Flensborg havde i den danske helstat som nævnt gennem årene den største handelsflåde næst efter København, når vi ser bort fra Altona, hvor antallet af indregistrerede skibe bl.a. kunne være påvirket af nabolaget til Hamborg og Holland. Væksten af Flensborgs flåde skete især i løbet af 1700-tallets anden halvdel, d.v.s. i den florissante periode. Størsteparten af skibene byggedes på egne værfter. 1750 havde Flensborg i henhold til skibslisterne 113 skibe med 2.996 com-

mercelæster, og ult. 1806, inden krigen med England, var flåden steget til 271 skibe med 14.806 clstr. Tilsvarende skal nævnes, at Københavns handelsflåde i 1802 var på 219 skibe med 20.070 clstr, d.v.s. målt i samlet kapacitet var drægtigheden kun ca. 1/3 større end Flensborgs.

Baggrunden for væksten var især de gunstige forhold, som Danmarks neutrale holdning under århundredets mange krige skabte, men også stigende levestandard og dermed større efterspørgsel efter mere luksusbetonede varer. Hertil kom de forbedrede muligheder for handelen på Middelhavslandene, hvor traktater med de nordafrikanske stater betød en reducere af risikoen for piratoverfald og dermed for tab af ladning og mennesker.

Det var især handelen på Middelhavslandene, der skabte store fordele for Flensborg. Med hensyn til de Dansk-Vestindiske øer var Flensborgs muligheder reduceret ved kongemagtens merkantilistiske politik, der betød beskyttelse af Københavns egen industri og importfunktioner. Men Flensborg gav ikke op.

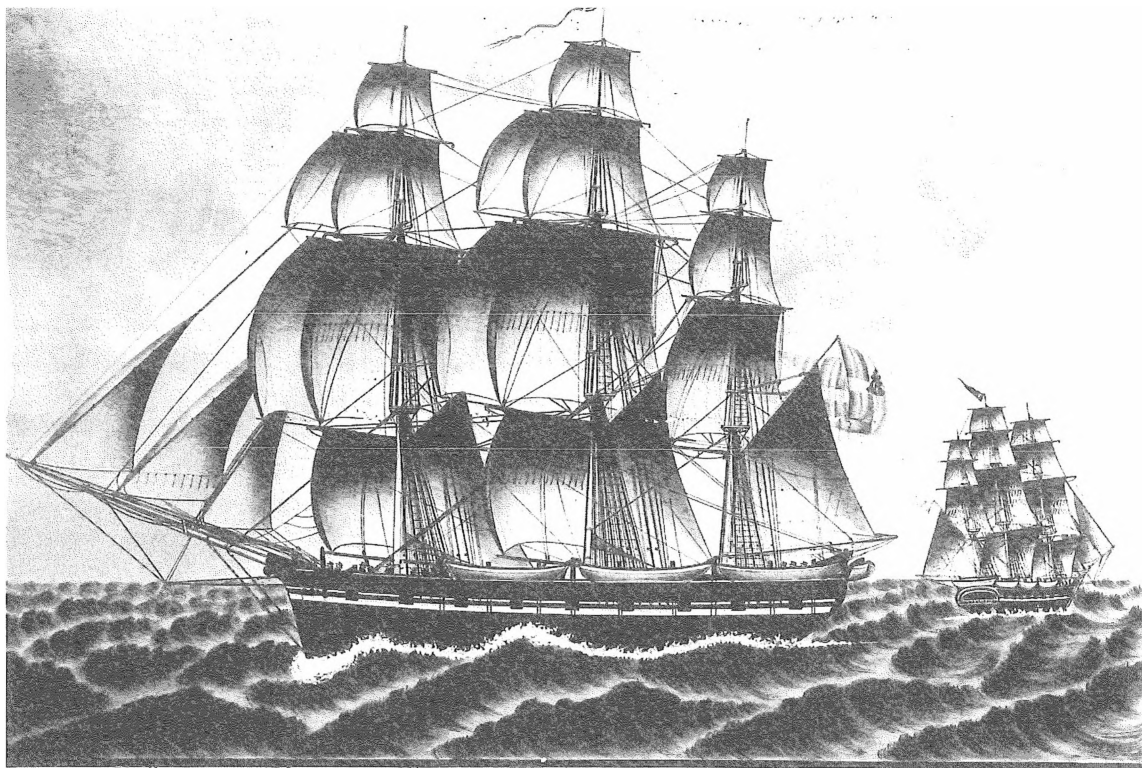
Begyndelsen af handelen på de Vestindiske øer blev gjort fra 1755, hvor handelen på kolonierne blev frigivet for de danske undersætter i Danmark og Norge og herugdømmet Slesvig². Den resulterede for Flensborg iflg. Theodor Link i 9 skibsladninger fra 1757 til 1769³. Det, skibene havde med sig fra Flensborg til øerne, var bl.a. forskellige levnedsmidler, plantagefornødenheder som bomuldsbeklædning, endvidere f.eks. talglys, brædder og planker samt mursten fra teglværkerne ved Flensborg Fjord, der samtidig tjente som ballast. Det,

skibene førte med sig tilbage, var efter Theodor Link først og fremmest sukker, kaffe og bomuld, indigo, ædle træsorter, tobak, rom, huder og kobber. Heraf må formentlig indigo, men i hvert fald kobber være tilført fra andre steder.

Fra 1762 fik Flensborg efter mange vanskeligheder realiseret et eget raffinaderi for sukkeret og fik dermed brudt Københavns særstilling⁴. Det blev nemlig, når vi ser bort fra Altona, det første sukkerraffinaderi uden for København. Flere fulgte efter, bl.a. 1778 ved købmand Andreas Christiansen, som jeg senere skal komme nærmere ind på. Det blev ham og hans handelshus, der især fra århundredskiftet udviklede Flensborgs sejlads på Vestindien, bl.a. ved dygtige forhandlinger med myndighederne i København. I anden halvdel af 1700-tallet havde det været Feddersen-familien, der fra Flensborg stod for de fleste Vestindien-rejser, dog var der også her et vist samarbejde mellem de to parter.

En opgørelse hos Theodor Link om Flensborgs oversøiske handel fra 1755 til 1807 viser for denne periode 122 ture til Dansk Vestindien⁵. 1-2 rejser om året er ikke særlig imponerende, men til gengæld drejede det sig om nogle af Flensborgs største skibe. Krigen med England i 1807 gav et brat afbræk. Øerne blev besat af englænderne. Flensborg mistede under krigen 113 skibe, og det var de største af skibene, der blev taget. Men trods disse store tab kom Flensborg efter 1814 hurtigt på fode igen.

Jürgen Brockstedt nævner i sin bog om Slesvig-Holstens søfarts- og handelsforbindelser til Latinamerika i tiden 1815-48 det antal rejser, enkelte Flensborg-skibe foretog



Tidseholdt von Flensborg Commandeur Bror S. Lurl. 1811.

Fregatten TIDSELHOLT var et af Handelshuset Andreas Christiansens største skibe. Det blev bygget 1807 og var på 150, senere 164,5 clstr. Bortset fra hval- og robefangst i dens senere år sejlede TIDSELHOLT udelukkende på Vestindien og gennemførte hertil 28 rejser. Efter salget til Norge er der endnu registreret aktivitet i 1863. (Original farvelagt tegning i privateje. Foto: HSM). *The frigate TIDSELHOLT was one of the largest ships belonging to the business firm of Andreas Christiansen. It was built in 1807 with a capacity of 150, later 164.5 commerce lasts. Apart from whaling and seal catching in its later years the TIDSELHOLT sailed exclusively on the West Indies route making a total of 28 voyages to that destination. After being sold to Norway it was still registered as being in service in 1863. (The original is a privately owned coloured drawing. Photo: DMM).*

til Dansk Vestindien⁶. For briggen KIELSENG var det 33, d.v.s. 1 rejse pr. år i gennemsnit, for Andreas Christiansens fregat TIDSELHOLT var det 28. Her drejede det sig om skibe, der udelukkende sejlede på Vestindien. I det hele taget vendte Flensborgs handel sig i stigende grad fra Middelhavslændene mod Vestindien. I 1830'erne sejlede der omkring 17 skibe årligt til Dansk Vestindien⁷, mod 1-2 skibe i anden halvdel af 1700-tallet. Fra 1815 til 1848 havde Flensborg ialt 505 rejser på Latinamerika, d.v.s. omkring 15 rejser årligt⁸.

En væsentlig årsag til stigningen i 1830'erne var, at der kom betydelige lempelser for afgifterne af sukker, mclasse og rom og i transittolden for kolonialvarer. Samtidig var der en stigende konkurrence i sejladsen på Middelhavslandene. Af den vestindiske sukkerproduktion gik fra en trediedel til en fjerdedel til Flensborg. De næst vigtigste importvarer var farvetræ, kaffe, tobak, mahognitræ, indigo, pokkenholt m.m. En stor del af disse varer blev dog reeksporteret til andre havne.

Fra omkring 1848 satte en nedgang ind. Årsagerne var foruden den politiske uro den tiltagende konkurrence fra Hamborg, men også stigende forsyninger ad landjorden, med åbning af jernbaner og med bedre veje. Dertil kom så i stigende grad konkurrencen fra dampskibene med faste fragtruter og mere stabile og kortere sejltider. Generelt reduceredes behovet for sejlads fra øerne på grund af det dårlige marked for rørsukker efter sukkerroens fremkomst.

Endelig blev Flensborg fra 1864 for Dansk Vestindien handelsmæssigt et udland. Det betød væsentlige ændringer i Flensborgs markedsforhold og en endnu større konkurrence fra Hamborg. Flensborg-skibene måtte nu i stigende grad gå over til at sejle med fragt til og fra andre havne, og i løbet af 1870'erne ebbede Flensborgs handel med Dansk Vestindien helt ud.

Handelshuset Andreas Christiansen i Flensborg

Det var i dette handelshus, at søkaptajnen Johann Friedrich Brodersen fra Stenbjerg, der var født i 1795, havde sit virke, fra 1830 og til sin død i 1846, hvor han for sit firma

var blevet den ledende kaptajn på vestindiehandelen. Da han tiltrådte, var stifteren død i 1811, og det var dennes eneste søn, Andreas Christiansen jun., der havde ledelsen.

Andreas Christiansen sen. var født i Ellum ved Løgumkloster i 1743, som søn af en boelsmand. I 1758 tog han som 15-årig til Flensborg, hvor han begyndte sin købmandsuddannelse hos en brændevinsbrænder. I 1764 kom han til den ansete købmand Peter Feddersen sen., der dengang havde de fleste af de Flensborgske rejser til Vestindien (indtil 1807 havde Feddersen-familien 67 rejser ialt)⁹. Fra 1766-76 gennemførte Andreas Christiansen 6 rejser til St. Croix. Fra 1773 blev han medreder sammen med Fr. Feddersen i den første vestindiesejler, snauen NEPTUNUS på 57 clstr, der havde sejlet på Vestindien siden 1755. Af købmand Feddersens enke blev han sendt til Vestindien for at drive og lede forretningerne videre, og han erhvervede herved et stort kendskab til forholdene på øerne¹⁰. 1778 indrettede han det omtalte sukkerraffinaderi. Med usædvanlig dygtighed og succes udviklede han i løbet af årene indtil sin død i 1811 en virksomhed, der gennem flere slægtled skulle blive Flensborgs største og mest betydningsfulde handelshus. År 1800 anlagde han en oliemølle, Boreas-møllen, og selv Napoleonskrigene klarede handelshuset sig igennem uden alvorlige tab. Ved sin død i 1811 efterlod han 5 børn, heraf 4 døtre, som han havde sørget for at få gift med driftige købmænd.

Han efterfulgtes af sønnen Christian Andreas Christiansen (1780-1831), der havde en lykkelig hånd til at fortsætte faderens store forretning. Foruden at være købmand

Andreas Christiansen (1743-1811) var født i Ellum ved Løgumkloster. Som 15-årig kom han i købmandslære i Flensborg og blev senere ansat hos den ansete købmand Peter Feddersen sen. Kontakten med Feddersen-familien bragte ham til Dansk Vestindien, hvor han erhvervede et stort kendskab til forholdene på øerne. 1778 oprettede han eget sukkerraffinaderi, senere oliemølle, og ved sin død i 1811 havde han skabt Flensborgs største handelshus. (Olie på lærred, af Nicolaus Peters ca. 1810. Flensburger Schiffahrtsmuseum). *Andreas Christiansen (1743-1822) was born in Ellum near Løgumkloster. At the age of 15 he was apprenticed to a merchant in Flensburg and was later employed by the firm of Peter Feddersen Snr., a merchant of high standing. His connection with the Feddersen family later brought him to the Danish West Indies, where he acquired a first-hand knowledge of conditions on the islands. In 1778 he founded his own sugar refinery, later an oil mill, and by the time of his death in 1811 he had built up the largest business firm in Flensburg. (Oil on canvas, by Nicolaus Peters, approx. 1810. Flensburger Schiffahrtsmuseum).*



blev han indehaver af store ejendomsbesiddelser i Flensborg. Nogle af disse omdannede han til parker, således det område, hvor nu museet, retsbygningen, overrealskolen og den gamle kirkegård på Helligåndsberget ligger. Desværre for handelshuset døde han allerede i 1831, kun 51 år gammel.

Da hans ældste søn, Andreas Christiansen, kun var 15 år gammel ved faderens død, blev det enken, Henriette Rachel, f. Kulenkampff, der førte virksomheden videre. Hun var datter af en købmand i Celle ved Hannover. Hun gik under navnet Tante Agent, var særdeles gavmild og med flotte vaner. Således stillede hun efter udbruddet af treårskrigen sine pakhuse til rådighed for militærmyndighederne og lod dem for

egen regning indrette til lazaretter, hvor hun ganske vist sammen med sine døtre og svigerdøtre selv deltog i plejen af de sårede. Et stort barkskib, der lige var vendt hjem fra Vestindien, skal hun med hele dets kostbare ladning af bl.a. silkestoffer have overladt til den danske regering. Meningen var god nok, men gaverne var langt mere, end virksomheden kunne tåle. Der var 11 børn, 4 sønner og 7 døtre. I 1842 overlod hun ledelsen til sønnen Andreas, der nu var 32. Men allerede her var handelshuset svækket og formentlig dødsdømt.

Under den store hamburgske pengekrise i 1857 gik handelshuset fallit, og alle dets store besiddelser kom over på andre hænder. Det var også tilfældet med afdelingen



på St. Thomas, der blev overtaget af Hans Christian Brodersen.

Stor betydning for vestindiehandelen, og iøvrigt også for Flensborg, havde også Andreas Christiansen seniors to svigersønner, H.C. Jensen og Peter Petersen Schmidt, der begge var storkøbmænd og redere.

Søkaptajn Johann Friedrich Brodersen (I)

Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) var den første af tre søfarere fra tre generationer med dette navn. Han var nødt til at vælge et andet erhverv end landmand, fordi halvbroderen Jacob Mangelsen skulle overtage gården som søn af moderens første mand, Johann Friedrich Mangelsen. Det har nok heller ikke været noget egentlig problem for ham, fordi han som så mange

Johann Friederich Brodersen (1795-1846) var formentlig den mest fremtrædende søkaptajn i Handelshuset Andreas Christiansen. Det ses bl.a. af, at han blev kaptajn på nogle af handelshusets nyeste og største skibe, således barken HERMANN på 151 clstr og senere den ombyggede orlogsfredag DIANA på 140,5 clstr. Han sejlede næsten udelukkende på Vestindien, hvor han ledede handelshusets afdeling på St. Thomas. (Foto hos familien Brodersen). *Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) was probably the most prominent captain in the firm of Andreas Christiansen. This is indicated amongst other things by the fact that he was given the captaincy of the firm's newest and largest ships, such as the barque HERMAN of 151 commerce lasts and later the converted naval frigate DIANA of 140.5 commerce lasts. He sailed almost exclusively to the West Indies, where he was head of the firm's office on St. Thomas. (Brodersen family photo).*

andre unge på stedet var vokset op med den nære kontakt til søen og sikkert fandt det meget spændende at komme til Flensborg, en betydelig handelsby med mange store rederier. En ældre halvbroder, Lorenz Mangelsen, var allerede begyndt i Flensborg som sømand.

Formentlig er J.F. Brodersens sømandsuddannelse startet efter konfirmationen omkring 1810. 1819 efterfølger han sin halvbroder som skipper på jagten DIE HOFFNUNG på 9 clstr og overtager samtidig en anpart på 1/4. Med dette skib sejlede han i 5 år mellem Flensborg og Norge.

1820 gifter han sig med Anna Catharina Lemke (1792-1868). Hun var datter af søkaptajn Hans Jürgen Lemke, der havde ført briggen AMICITIA på 49 clstr og var død under Napoleonskrigene i engelsk fangenskab. Ægteparret flyttede ind hos svigermoderen i et hus i Nørregade, omtrent over for det nuværende "Flensborghus".

De skibe, J.F. Brodersen fra 1831 var kaptajn på, er følgende:			clstr	Bygget
1831-37	CERES (sen. DORIS)	fregat, senere bark	135.5	1797
1837-38	BOREAS	brig	112.5	1807
1839	CHRISTIAN	fregat	132.5	1837
1840	BOREAS (se ovenfor)			
1841	HERMANN	bark	151	1839
1841-42	BOREAS (se ovenfor)			
1842-44	JEANETTE	bark	124	1840
1845-46	DIANA	fregat (opr. orlogsfreg.)	140.5	1834

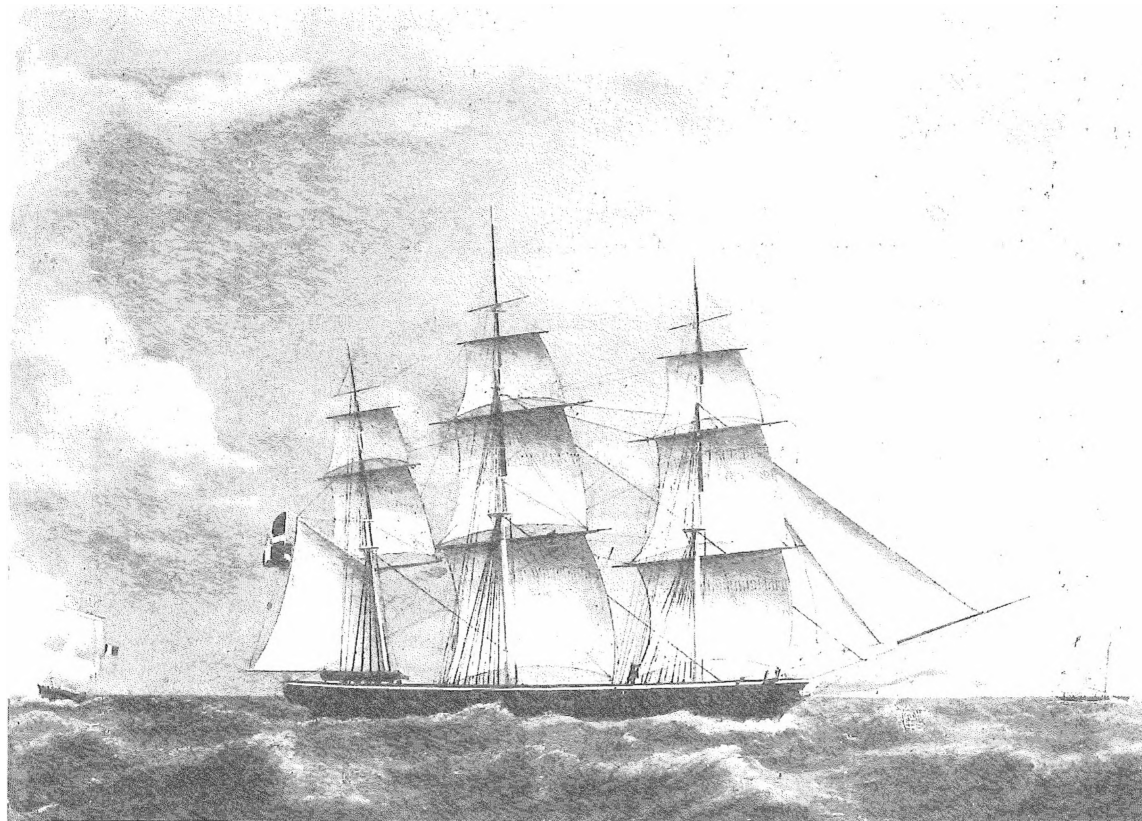
Om J.F. Brodersen har været på de Vestindiske øer, inden han i 1824 som 29-årig bliver kaptajn på galeasen AMPHITRITE på 62.5 clstr, ved vi ikke. Men det er i hvert fald fra og med hans tiltræden, at skibet begynder sejladsen på de Vestindiske øer. Endvidere bliver skibet bygget om til skonnertbrig. Der gennemføres ca. en rejse om året til St. Thomas og St. Croix, i flere tilfælde med mellemlandning på Madeira.

I 1830 sejler J.F. Brodersen med sit skib til St. Thomas med en ladning, der bl.a. består af 1.538 pd. rafinado-sukker, 913 stenkrukker, 55 stk. sejdug og endvidere te, rødvin, korender samt 200 tdr. saltet sild, som skibet har indtaget i Stavanger. På tilbagereisen fra St. Thomas til Flensborg i september 1830 kommer skibet ca. 50 mil vest for Lizard, ikke langt fra den Engelske Kanal, ud for en kraftig storm. En styrtsø vælter skibet, masterne kastes over bord og skibet bliver slået til vrag. 3 mand går over bord. Det øvrige mandskab, herunder kaptajn Brodersen, bliver ca. 24 timer senere taget op af et engelsk skib¹¹.

Fra 1831 sejler J.F. Brodersen udelukkende på skibe, der tilhører Handelshuset An-

dreas Christiansen. Som nævnt dør indehaveren Christian Andreas Christiansen i 1831, hvorefter enken overtager ledelsen indtil 1842. Dette lederskifte er formentlig årsagen til, at handelshuset som et af de få flensborgske huse får en fast repræsentant i St. Thomas. Det bliver først J.F. Brodersen og efter hans død i 1846 hans søn H.C. Brodersen sammen med J.C. Meyer, en ældre skipper fra Christiansen-flåden. Det betyder, at Brodersen fra 1842 udover at sejle som kaptajn på handelshusets skibe nu også tilbringer en del af sin tid som husets afdelingsbestyrer på St. Thomas.

Som det fremgår, var det nogle af sine største skibe, handelshuset betroede ham. Skibe som CERES og DIANA havde en besætning på ca. 20 mand. De skibe, J.F. Brodersen førte, sejlede stort set udelukkende på Vestindien. Efterhånden fik han en vis chefstilling over for en del af handelshusets Vestindieflåde, med indflydelse på afsætningen af skibenes ladninger og af befragtningen fra Vestindien. På St. Thomas etableredes som nævnt efterhånden et kontor under hans ledelse. Omtalte J.C. Meyer overtager efter behov kaptajnsfunktionerne, når J.F.



Brodersen har særlige opgaver på stedet. Brodersen benytter sig også efter behov af anden transport med dampskib, både lokalt i Vestindien og i Europa, for at kunne træffe aftaler og spare tid.

1833 flytter familien ind i et lejet hus i Jürgensby. 1845 bygges et nyt hus på hjørnet Jürgensstrasse 19/Hafendamm 17, der står der endnu. I et brev af 28. februar 1846 fortæller J.F. Brodersen: "Med Jeanette sendte jeg dig til entreen i vort nye hus 300 marmorfliser, 150 hvide og 150 sorte, jeg tror det vil se godt ud, hvis de bliver lagt over

Fregatten DIANA var bygget i 1834 som dansk orlogsskib og oprindeligt på 140,5 clstr. Det blev ombygget til Handelshuset Andreas Christiansen i 1845. På dette skib forulykkede J.F. Brodersen i 1846. I nogle år hjalp sønnen H.C. Brodersen Andreas Christiansen jun. med skibets drift, indtil det blev afhændet ved handelshusets konkurs i 1857. (Olie på lærred, hos familien Brodersen). *The frigate DIANA was built in 1834 for the Danish Navy with an original capacity of 140.5 commerce lasts and was converted for the firm of Andreas Christiansen in 1845. It was on this ship that J.F. Brodersen met with an accident in 1846. For some years his son, H.C. Brodersen, helped Andreas Christiansen jun. with the running of the ship until it was sold when the firm went bankrupt in 1857. (Oil on canvas, the Brodersen family).*

hjørner." En lille tegning medfølger. Fliserne siges stadig at ligge der.

Fregatten DIANA, der tidligere havde gjort tjeneste som dansk orlogsskib, med 20 kanoner og 130 mand, blev erhvervet til handelshuset i 1845. J.F. Brodersen rejste selv til København for at føre opsyn med ombygningen.

Der er hos efterkommere bevaret et større antal breve fra J.F. Brodersen til familien, som fortæller om hans rejser. I København findes der på Landsarkivet i Waterscout-protokollen en oversigt pr. 26. september 1845 over skibets mandskab². Heri indgår sønnen Hans Christian som 3. styrmand og nevøen Hans Johannes Nissen fra Stenbjerg som kahytsdreng. Som besætningsmedlem og letmatros skal også nævnes Carl Wedstedt, der var søn af præsten i Stenbjerg, og som J.F. Brodersen sikkert har lovet faderen at give en god uddannelse. Det samlede mandskab er på 21.

Om forplejningen står der bl.a.: "Mandskabet erhoder ingen Brændevin eller anden Spiritus ombord i Skibet, men i det Sted faar samtlige Mandskab Et Pund Cafee Daglig og to Pund Thee Maanedligen. Tillige er det samtlige Mandskab alvorligen forbudt at bringe nogenslags Spiritus omborde."

I december 1845 skriver J.F. Brodersen fra St. Thomas om en vellykket rejse trods kraftig storm undervejs og fremhæver DIANAs gode sejlegenskaber. Derimod er han ikke helt tilfreds med handelen. "Vi er kommet 4 uger for sent og må se, hvordan vi slår os igennem." Hele vinteren tilbringer han med opgaver på de Vestindiske øer. Derefter rejser han i juli 1846 først et stykke med JANNETTE og derefter med damper til Liver-

pool, så med jernbane og tilsidst med damper over Hamborg til Flensborg. Her tilbringer han så i eftersommeren 1846 nogle uger hos sin familie i det nye hus.

I september går DIANA igen til søs, denne gang fra Hamborg til St. Thomas. Det skulle blive J.F. Brodersens sidste rejse. Om hans sidste tid skriver sønnen Georg Wilhelm senere i sine erindringer:

"Nogle uger efter vor ankomst i Hamborg kom far og broder Hans med damper fra St. Thomas. I begyndelsen af oktober var "Diana" sejlferdig til at bringe en ladning udvalgte varer til St. Thomas. På denne rejse var min far kaptajn og Hans 3. styrmand. Kære børn, denne rejse skulle blive den mest skæbnesvangre sørejse, jeg nogensinde har oplevet i mit liv. I god behold nåede vi indtil 20 til 30 mil udenfor Kanalen, da vi blev overfaldet af en kraftig storm. Den 8. oktober, om middagen ved maden i kahytten, arbejdede skibet forfærdelig voldsomt. Ved den stol, min far sad på, sprang fastgørelsen, og min kære, gode far styrtede med baghovedet mod skibssiden. Han blev båret til sin kahyt uden livstegn. Den største forskrækkelse bredte sig gennem hele skibet. Jeg blev naturligvis straks tilkaldt. Mens jeg sad ved hans seng, sagde han kun: "Glas vand!". Dette var de eneste ord, min far sagde, for efter et par timer var han hos Gud. I, kære børn, kan forestille jer vore bekymringer, vores sorg. Den første styrmand (Meyer) havde sejlet mange år med far og var helt hovedløs. Straks blev skibet lagt op foran vinden for at nå til en engelsk havn. Det sidste havde vi, hvis jeg husker rigtigt, allerede gjort, inden fars død indtrådte. Den næste dag løb vi ind til Falmouth i Eng-



H.C. Brodersen (1823-89) fik sin styrmandseksamen i Tønning i 1842 og sin købmandsuddannelse først og fremmest ved at hjælpe sin far med Handelshuset Andreas Christiansens afdeling på St. Thomas. Gennem 1850'erne og 60'erne opbyggede han en flåde på gennemsnitlig 4 store skibe, der var registreret på St. Thomas, men som efterhånden også sejlede meget på især Sydamerika. Købmandsvirksomheden blev både drevet i Charlotte Amalie og i Flensborg. (Foto i Det kgl. Bibliotek). *H.C. Brodersen (1823-1889) took his mate's examination in Tønning in 1842 and got his commercial training primarily by helping his father with the Andreas Christiansen firm's office on St. Thomas. During the 1850's and 1860's he built up a fleet which on average consisted of 4 large ships registered at St. Thomas, but also increasingly engaged in traffic to South America. Business was conducted both in Charlotte Amalie and in Flensborg. (Photo in the Royal Library).*

Johann Friedrich Brodersen (1825-68) fik borgerbrev på St. Thomas som skipper i 1852 og virkede herefter udelukkende som søkaptajn på skibe, der var hjemmehørende på St. Thomas: 1852-58 briggen MAJOR WOLFF, 1858-61 barken RENNEN, 1862-65 barken DORIS BRODERSEN og 1865-68 fregatten PETER JORDT. Her skal fremhæves bistanden til den spanske orlogsfregat RESOLUCIÒN i 1866 ved omsejlingen af Kap Horn og redningsmedaljen på Søfartsmuseet i Flensborg. (Foto hos familien Brodersen). *Johan Friedrich Brodersen (1825-1868) received his trade licence as a skipper on St. Thomas in 1852 and from then on worked solely as a sea captain on ships registered at St. Thomas: 1852-58 the brig MAJOR WOLFF; 1858-61 the barque RENNEN; 1862-65 the barque DORIS BRODERSEN; and 1865-68 the frigate PETER JORDT. Noteworthy here are the assistance given to the Spanish naval frigate RESOLUCION in 1866 on its way round Cape Horn and the life-saving medal which ensued and which is now at the maritime museum in Flensburg. (Brodersen family photo).*

Georg Wilhelm Brodersen (1830-85) blev også sømand, men en rømning fra et Aabenraa-skib i Rio de Janeiro ændrede hans karriere. I stedet drog han til Nordamerika og blev efter mange spændende oplevelser lods ved Hudsons Bay i Californien. I 1862 vendte han tilbage til sin hjemegn, hvor han med provenuet fra salg af en bark i Shanghai købte en pæn gård i Tarup og blev landmand. (Foto hos familien Brodersen). *Georg Wilhelm Brodersen (1830-1885) was also a sailor, but desertion from an Aabenraa ship in Rio de Janeiro changed his career. He travelled to North America and after many exciting adventures he became a pilot in Hudson Bay in California. In 1862 he returned to his native country where he used the proceeds from the sale of a barque in Shanghai to buy a good farm in Tarup and set up as a farmer. (Brodersen family photo).*



land. Her blev også min salige fars rester bisat. Gud være ham nådig.

Efter en bedring i vejret fortsatte vi rejsen. Meyer overtog kommandoen på skibet. Fars bortgang vakte i St. Thomas stor sorg, fordi han var meget afholdt på øen. Bror Hans og Meyer blev der, for at sælge vores og flere andres skibsladninger. Jeg tog med "Diana" til St. Croix og indtog en ladning sukker til København, hvor vi så også arriverede lyk-



keligt. For at bringe fars mange ting hjem sejlede jeg med damper til Flensborg."

Efter et søforhør, hvoraf der er bevaret et referat¹³, blev J.F. Brodersen begravet på kirkegården i Falmouth. I en artikel i Flensborg Avis oplyses, at man endnu i 1830'erne fandt graven pænt vedligeholdt. En forespørgsel i 1993 til byrådet er dog den 18. november 1993 besvaret med, at man trods ihærdige efterforskninger i de registrerin-

ger, der er påbegyndt i 1854, ikke har kunnet finde frem til oplysninger om gravens eksistens.

I ægteskabet med Anna Catharina f. Lemke var der 6 børn, 3 sønner og 3 døtre. De tre sønner, Hans Christian, Johann Friedrich og Georg Wilhelm, startede alle med at få en sømandsuddannelse. Af døtrene blev Christine Marie gift med søkaptajn Andreas Andresen Jensen i Flensborg, Birgitte med søkaptajn Henning Hee, først Flensborg, senere Hamborg, og Anne Cathrine med møller N. Ringe i Flensborg.

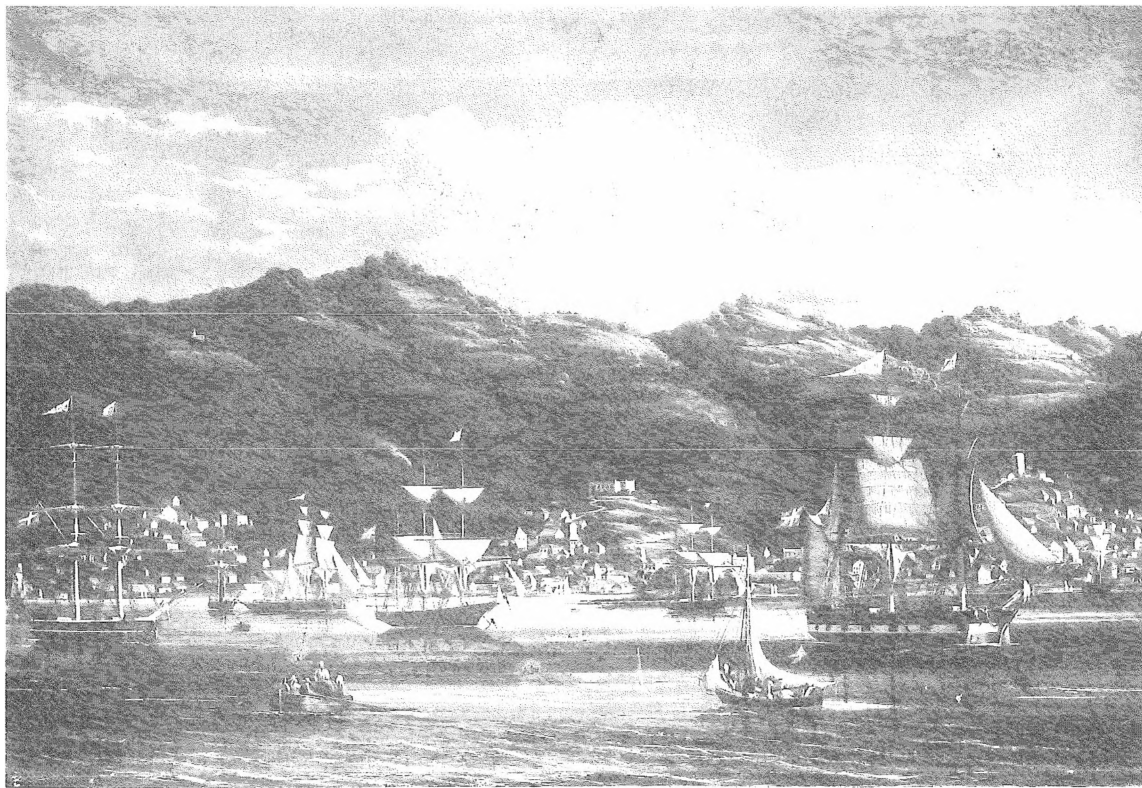
Den yngste af sønnerne, Georg Wilhelm Brodersen (1830-85), der i det foregående har fortalt om faderens død, begyndte som sømand på fregatten DIANA. Det gik ham mindre heldigt. Herom skriver han den 30. maj 1847, nu 17 år gammel, bl.a. til sin mor fra København:

“...Da jeg kom hertil (se slutningen af beretningen om faderens død i okt. 1846), var “Diana” allerede sejlet igen” (skibet, Georg Wilhelm var kommet til København med og havde hyre på, og hvorfra han så var rejst til Flensborg pr. damper for at aflevere faderens ting). “Men tænk dig, kære mor, hvor tarveligt af kaptajn Jacobsen, alt mit køjetøj, jakke, olietøj, støvler, sko m.m. har han alt sammen taget med. Hvor tarveligt, fordi jeg dog sagde ved min afrejse, at jeg lod noget blive om bord, og også bankieren har mindet ham om det. I hvilken forlegenhed jeg er, kan I sikkert tænke jer. Om jeg klarer mig med mine penge, ved jeg ikke, fordi alting er meget dyrt her. Hvis ikke, må jeg låne noget hos Onkel Brodersen (det drejer sig her om sukkerraffinadøren Jes Heinrich Brodersen, København. Han var en søn af bed-

stefaderens bror Hans Daniel Brodersen). Skulle det være tilfældet, vil du være så rar at ordne det inden min tilbagekomst, når han (onklen) ankommer til Flensborg.

Jeg har nu fået en efter min mening dejlig hyre. Jeg og Lohse, og endnu to andre Flensborgere, sejler med en Aabenraa-brig først til Liverpool og derefter rundt om Kap Horn. Måske vil det, hvis Gud vil, vare et år, men det menes, at det også kan vare 3 til 4 år. Skibet hedder “Codan”, kaptajn Behrens.”

Med hensyn til denne “dejlige hyre” skulle Georg Wilhelm blive belært om noget andet. Behandlingen fra Kaptajn Behrens side var så umenneskelig, at Georg Wilhelm, straks ved ankomsten i Sydamerika, i Rio de Janeiro sammen med hele besætningen hemmeligt forlod briggen. Ved sine erfaringer med kaptajnerne Jacobsen og Behrens har han vel først rigtig forstået, at han havde mistet sin far og dermed også faderens beskyttelse. Følgerne for ham var større, end han havde troet. Inden han kunne få sit patent tilbage, kunne han ikke forvente hyre på et europæisk skib. Han var nødt til at forsøge at slå sig igennem på egen hånd. Hvad han da også viste sig at være dygtig til. Han tilbragte årene fra ca. 1847 til 1862 i Amerika, især i Californien. Georg Wilhelm har skrevet mange breve om sine barske og spændende oplevelser derovre, der er bevaret i familien. Helt ubemidlet var han efterhånden heller ikke. idet han bl.a. tjente penge ved søfart, landbrug og især ved virksomhed som lods. Ved flere lejligheder møder han andre unge fra Flensborg og Stenbjerg. Til sidst sejler han med barken WHAT CHER, som han havde erhvervet, til



Billedet er malet af Jens Locher i 1864 og skal vise St. Thomas havn med 3-4 Brodersen-skibe, der kendes ved rederiflaget "B". Hos to ses en stander med skibets navn. Forrest finder vi barken JOHANN, der efter forlis samme år afløstes af barken JOHANN BRODERSEN. Til venstre ses en brig, der kun kan være WILHELMINE. De bagerste ro kan være barkerne CATHARINE og DORIS BRODERSEN. Jens Locher, der i øvrigt var født i Flensborg, havde aldrig været i Vestindien og lånte kulissen hos Frits Melby. (Original i Flensburger Schiffahrtsmuseum, tidl. i familien Brodersens besiddelse).

The picture was painted by Jens Locher in 1864 and depicts St. Thomas harbour with 3-4 Brodersen ships which can be identified by the shipping company's flag "B". Two of the ships have a pennant with the ship's name on. Closest to the front is the barque JOHANN, which sank the same year and was replaced by the barque JOHANN BRODERSEN. To the left is a brig which can only be the WILHELMINE. The two ships in the rear could be the barques CATHARINE and DORIS BRODERSEN. Jens Locher, who was born in Flensburg, had never been to the West Indies and borrowed the backdrop for the painting from Frits Melby. (Original in the Flensburger Schiffahrtsmuseum, formerly owned by the Brodersen family).

Shanghai, hvor han sælger skibet. Ved hjemkomsten til Flensborg køber han så i Tarup ved Flensborg for sine opsparede penge en pæn gård for 30.750 DM. Men det er en hel historie for sig, der samtidig også beretter om nybyggerliv, indianere og meget andet.

De to andre sønner, Hans Christian og Johann Friedrich, der undgik at få lignende besværligheder ved uddannelsen til søs, vil blive nærmere omtalt i de efterfølgende afsnit.

H.C. Brodersen. købmand og reder på St. Thomas

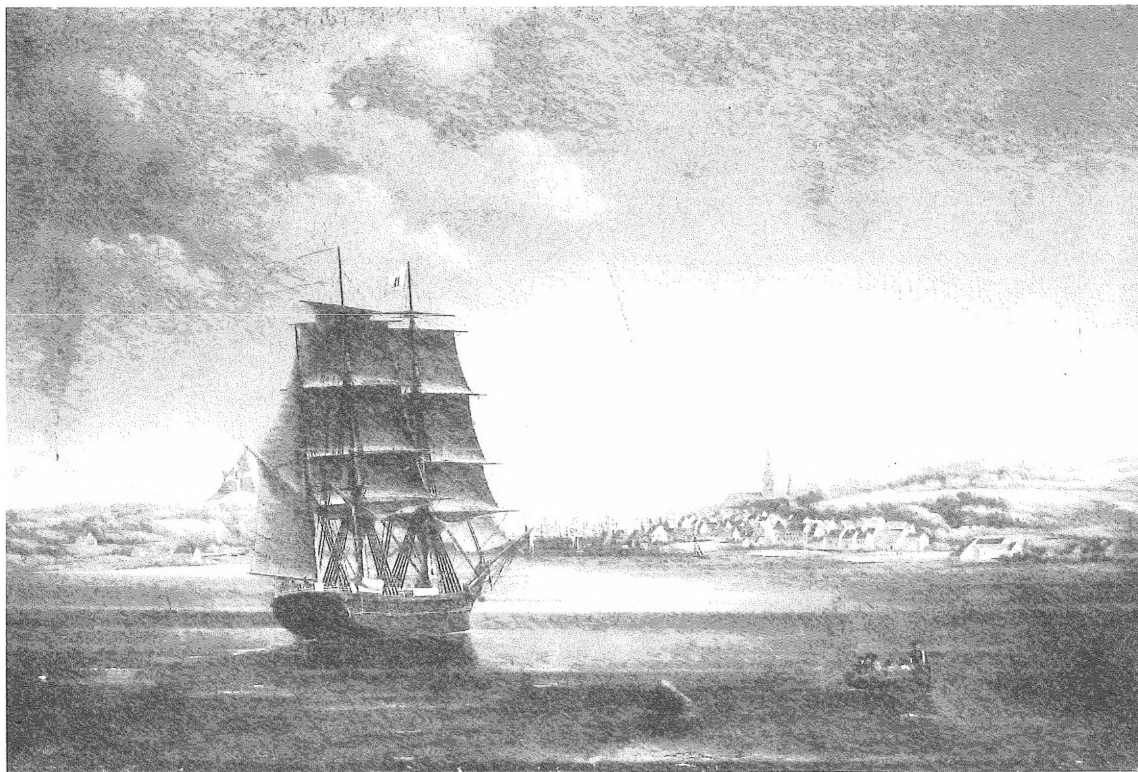
Hans Christian Brodersen (1823-89) var ikke alene af sin far godt forberedt til handel og søfart, han havde også lysten og evnerne. Efter sin konfirmation havde han, ligesom sine to brødre, tit været med ude på faderens rejser. Han havde også fået en styrmandsuddannelse fra navigationsskolen i Tønning. Her finder vi ham i eksamensprotokollen for 1842 som 19-årig den 10/8 med karakteren "fähig", som han den 1/9, sikkert efter tilegnelsen af lidt mere teoretisk viden, forbedrer til "gut". Derfor kan han i 1845 optræde med en god faglig baggrund som 3. styrmand på mandskabslisten for DIANA. Hans uddannelse og erfaring fra søen er da sikkert også grunden til, at han senere, da han opholder sig mere fast i Flensborg, ofte betegnes som søkaptajn og ikke som købmand.

Hans store interesse var virksomheden på St. Thomas, som faderen J.F. Brodersen varetog for Handelshuset Andreas Christiansen fra et fast kontorlokale¹⁴. Mens det var meget almindeligt, at Flensborg-skibene

solgte deres last direkte fra skure, der var stillet op på kajen, blev handelshusets kontor samtidig drevet som en købmandsforretning, hvor man især handlede med skibsproviant. Hans Christian Brodersen har i en hel del breve til sin mor og brødre skrevet om sin tid på St. Thomas, ligesom der findes dokumenter på Rigsarkivet, der fortæller om vareomsætningen. Brevene dækker perioden 1847-62 og er endnu kun gennemgået i mindre omfang.

Som nævnt var der i forbindelse med faderens virksomhed for Handelshuset Andreas Christiansen oprettet et firma i faderens navn. I en annonce i St. Thomæ Tiden- de i juni 1848¹⁵ blev debitorerne i firmact J.F. Brodersen bedt om at betale deres gæld. Annoncen er underskrevet af J.E. Meyer og af "F.C. Brodersen", der sikkert er identisk med sønnen H.C. Brodersen.

I 1847 indtræder H.C. Brodersen som leder af handelshuset Andreas Christiansens kontor på St. Thomas. I løbet af 1850'erne forringes forholdene i handelshuset i Flensborg, og i 1857 går huset som nævnt konkurs. I de sidste år bistår H.C. Brodersen især den unge Andreas Christiansen med at organisere driften af fregatten DIANA, som Andreas Christiansen havde overtaget. Det fortæller han om i breve til Georg Wilhelm, også om skuffelsen over konkursen og over familiens flotte vaner. I 1857 skal ellers handelshusets virksomhed på St. Thomas have kastet store penge af sig, medens det især var afdelingerne i østen, der gav de store tab¹⁶. Konkursforvaltningen overdrog nu virksomheden på St. Thomas til H.C. Brodersen, som videreførte den for egen regning.



Dette billede fra 1866 er ligeledes malet af Jens Locher og viser en af Brodersens Vestindien-farere, en bark, der står ind mod Flensborg. Billedet er desværre solgt til ukendt på auktion. Det drejer sig formentlig om barken CATHARINE, der i 1866 har besøgt Flensborg. (Original titl. i familien Brodersens besiddelse). *This picture from 1866 was also painted by Jens Locher. It depicts one of the Brodersen's West India-men, a barque on its way into Flensburg. The picture was unfortunately sold to an unknown buyer at an auction. The barque in question is probably the CATHERINE, which called at Flensburg in 1866. (Original formerly owned by the Brodersen family).*

Rederivirksomheden er H.C. Brodersen så småt startet med i begyndelsen af 1850'erne. I 1850 køber han skonnerten COLUMBUS på 43 clstr, som han har halvpart i og Nane Jürgensen og svogeren Henning Hee hver 1/4. Nane Jürgensen var søkaptajn og oliemøller og iøvrigt oldermand i Flensborgs skipperlav fra 1843 til 1852. Henning Hee førte skonnerten, der mest sejlede fra Hamborg. Endvidere købte H.C. Brodersen i 1850 1/6 i St.Thomas-barken NATHALIE på 105.5 clstr, som hans to år yngre bror Johann Friedrich var første styrmand på. Heri ligger uden tvivl en stærk familiefølelse. Det samme fremgår også af

hans breve til Georg Wilhelm, som han år efter år utrættelig opfordrer til at vende hjem til Flensborg eller også til at komme til St. Thomas, og tilsiger ham samtidig al den støtte, der kan blive brug for.

I 1857 giftede H.C. Brodersen sig i Flensborg med Dorothea Lucia f. Jordt, kaldt Doris (1834-1902). Hun var datter af søkaptajn og hospitalsforstander Peter Jordt (1802-75) og Catharina, f. Böttger (f. 1807). Herefter tilbragte H.C. Brodersen en væsentlig større del af sin tid i Flensborg. I navnene

på de skibe, han efterhånden får, genkendes navne i familien, især hans kone Doris, men også faderen og brødrene. Endelig blev hans største skib opkaldt efter svigerfaderen Peter Jordt.

H.C. Brodersens skibe omfatter i de næste mange år, efter hvad der på Rigsarkivet har kunnet dokumenteres, mindst de følgende 13 skibe¹⁷, der alle blev indregistreret på St. Thomas og hvoraf de, der er anskaffet efter 1864, derfor også fortsat indgik i den danske handelsflåde:

		clstr	ejertid	skæbne
1. THORA	bark	131	1854-64	Solgt
2. MAJOR WOLFF	brig	106.5	1857-62	Forlist
3. RENNER	bark	116.5	1858-61	Forlist
4. JOHANN	bark	258	1861-64	Forlist
5. DORIS BRODERSEN	bark	137.5	1861-74	Solgt
6. CATHARINE	bark	130	1862-72	Solgt
7. WILHELMINE	brig	79	1863-66	Solgt
8. JOHANN BRODERSEN	bark	153	1864-91	Solgt
9. PETER JORDT	fregat	542	1865-68	Condemn.
10. WILHELMINE BRODERSEN	brig	83	1867-72	Solgt
11. WILHELMINE BRODERSEN	skonnertbrig	110	1871-72	Forlist?
12. CATHARINE BRODERSEN	skonnertbrig	115	1873-74	Solgt
13. DORIS BRODERSEN	fregat	323	1875-90	Solgt

Sin største flåde havde H.C. Brodersen gennem 1860'erne og indtil begyndelsen af 1870'erne med ca. 5 skibe. I 50'erne og 60'erne sejlede hans skibe næsten udelukkende på Vestindien. I 70'erne og 80'erne er skibene fortrinsvis beskæftiget i andre dele af verden, således især Sydamerika, men bl.a. også Indien, Kina og Stillehavet. Det

gælder således især barken JOHANN BRODERSEN og fregatten DORIS BRODERSEN, et sejskib bygget af jern og søsat som nr. 4 på det nye skibsværft i Flensborg, som H.C. Brodersen tog initiativ til at få startet. Fra begyndelsen af 1870'erne leder H.C. Brodersen sin virksomhed fra Flensborg og er nu stærkt engageret i byens fremtid, som vi



H.C. Brodersens fabrikk i Charlotte Amalie er her fotografert i 1868. Ved skrivebordet ses lederen av kontoret, søkaptajn F. Böhmer, der ledede kjøpmandsvirksomheden som Brodersens fuldmægtig. (Foto: Flensburger Schiffahrtsmuseum). *H.C. Brodersen's factory in Charlotte Amalie, photographed here in 1868. Beside the desk is the managing clerk of the office, Captain F. Böhmer, who was in charge of commercial activities as Brodersen's proxy. (Photo: Flensburger Schiffahrtsmuseum).*

senere skal komme ind på. Kontoret i St. Thomas må formentlig fra 2. halvdel af 1860erne have været ledet af Fr. Böhmer, der på skibslisten for St. Thomas i 1873 er opført som "bestyrende reder".



H.C. Brodersens hustru Doris Brodersen (1834-1902) var datter af søkaptajn og hospitalsforstander Peter Jordt. Flere af H.C. Brodersens skibe blev opkaldt efter hende, herunder flådens flagskib, fuldskipet DORIS BRODERSEN. (Foto hos familien Brodersen). *H.C. Brodersen's wife Doris Brodersen (1834-1902) was the daughter of Peter Jordt, a sea captain and hospital superintendent. Several of Brodersen's ships were named after her, among others the flagship of the fleet, the full-rigged DORIS BRODERSEN. (Brodersen family photo).*

Det er påfaldende, så få kaptajner H.C. Brodersen har haft til sine skibe. De blev gennemgående hos ham i en lang årrække, hvilket må tages som udtryk for både dygtighed og gensidig tilfredshed. Hvervet som

kaptajn har sikkert været et meget selvstændigt job, og med skibenes og ladningernes størrelse har der sikkert også for kaptaj-

nerne været tale om en pæn fortjeneste. Det drejer sig om følgende:

1. Johann Friedrich Brodersen	(1825-68)	1857-68 Bror
2. Hans Johannes Nissen	(1828-1901)	1857-74 Fætter fra Stenbjerg
3. Jacob Friedr. v. Barm	(f. 1823)	1867-72 Bror til J.F. Brodersens kone Christina, formentlig forlist med skonnertbrig WILHELMINE BRODERSEN
4. Søren Nielsen		1862-89
5. Johann Thomsen	(f. 1818)	1854-64
6. Jens Christensen Boesen	1861-81	Fra Nykøbing F.
7. Bugge		1882-?

Hvor meget der er indtjent på handelen med Vestindien og andre områder, har vi ingen nærmere oplysninger om. Det, der kan give os en vis fornemmelse af indtjening og økonomi, er H.C. Brodersens investeringer i skibe og fast ejendom.

Den største investering i et enkelt skib er fregatten DORIS BRODERSEN, der blev færdig i 1875 og kostede ca. 225.000 Mark. Efter H.C. Brodersens død blev den af enken i 1890 solgt til Fanø for 115.000 Rigsmark.

Så er der ejendomsinvesteringerne. I 1874 købte H.C. Brodersen gården "Lillrupgaard" ved Horsens for 130.000 Rigsdaler og i 1883 godset "Serridslevgaard", også ved Horsens, for 441.500 kr.¹⁸ Ejendommene blev især købt for at give hans to sønner en fremtid i Danmark, hvor de begge havde fået en landbrugsuddannelse. H.C. Brodersen var dog også selv begyndt at interessere sig for landbrug og tilbragte en del af sin tid på Serridslevgaard.

I Flensborg ejede H.C. Brodersen en

præsentabel ejendom i "Rote Strasse", der blev anvendt som bolig og kontor.

Ved sin død i 1889 ejede han af skibe foruden DORIS BRODERSEN også barken JOHANN BRODERSEN på 153 cl, som enken i 1891 solgte til et hollandsk rederi.

Dertil kommer H.C. Brodersens investering i aktier i Flensborg-virksomheder, som han interesserede sig særligt for. Formentlig har det også her drejet sig om væsentlige beløb.

H.C. Brodersen og hans betydning for Flensborg

Selv om H.C. Brodersen havde sit rederi indregistreret på St. Thomas, beholdt han hele tiden følingen med Flensborg og deltog trods sit danske sindelag også efter 1864 med stor interesse i aktiviteter, der var af betydning for byens fremtid.

I adressebogen fra 1865 er hans firma betegnet som "Indførsel af vestindiske produkter og rederi". Han boede som nævnt i Rote Strasse 42, foran den røde port, i et gammelt



Flensburger Schiffbau-Gesellschaft.

Die Unterzeichneten sind zusammengetreten, um unter obiger Firma hier in Flensburg eine **Actien-Gesellschaft** zu gründen zum

Bau eiserner Segel- und Dampfschiffe.

Ein hinreichender, passender Platz zur Anlegung der Werfte, sowie die nöthige technische Kraft zur Leitung des Geschäftes sind gesichert.

Im **Comptoir der „Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869“** kann Jeder, welcher sich für die Sache interessirt, von **nächsten Dienstag an den Prospect** empfangen und das **Statut** der Gesellschaft einsehen.

Wendstags wird der **Vogen zur Actienzeichnung** von

Donnerstag den 27. d. Mts. bis Sonnabend den 29. d. Mts.

angetragen sein; jedoch behalten wir uns vor, event. die Zeichnung auch früher zu schließen.

Flensburg, den 21. Juni 1872.

**C. N. Hansen. H. C. Brodersen. G. Dittmann.
E. Rickertsen. A. Jürgensen.**

Billedet viser indbydelsen til aktietegningen i "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" fra 1872 med H.C. Brodersens underskrift. (Fra "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt", 1966, s. 359). *The picture shows a shares subscription offer for the company "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" from 1872 and bearing H.C. Brodersen's signature. (From "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt", 1966, p. 359).*

og fornemt hus, som dengang møllestrømmen fra hans onkel, møller Ringes vandmølle, flød forbi. Siden har huset måttet vige for en stor parkeringsplads, tæt ved "Deutsches Haus" og Flensborgs nye rådhus.

Ved afståelsen af hertugdømmerne mistede Flensborg en stor del af sit marked. Kongeågrænsen blev samtidig toldgrænse. Mindre afsætning gjorde, at det gik stærkt tilbage for handel og industri. En stor del af skibsfarten flyttede efterhånden til andre og mere centralt beliggende havne som Hamborg.

Der måtte en omstilling til. Noget af det første, der skete, var, at repræsentanter for Flensborgs førende firmaer og handelshuse

grundlagde "Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869". Selskabet blev organiseret som aktieselskab. Der blev tegnet en aktiekapital på 282.000 Mark, og for denne erhvervede man først damperen PRIMA fra et værft i West-Hartlepool på 544 brt. Flere bestillinger i England fulgte efter.

Det næste var i 1872 aktietegningen til "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (fork. FSG), hvor man tegnede en grundkapital på 675.000 Mark. I 1875 beskæftigede værftet allerede 425 arbejdere. Det betød bl.a., at dampskibsselskabet fremover kunne få bygget sine dampskibe i Flensborg.

Derefter grundlagdes i 1873 Aktiebryggeriet, der på grund af omfattende eksport til østasien, Australien og Sydamerika gennem 18 år kunne give aktionærerne en gennemsnitlig dividende på 12 %.

Endelig oprettedes i 1874 Flensborgs eget pengeinstitut, Privatbanken, med en aktiekapital på 1 mio. Mark.

Historikeren Dr. Horst Windmann nævner i "Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt" kaptajn H.C. Brodersen som initiativ til begge de først omtalte aktieselskaber og som "Plantagenbesitzer auf St. Thomas und Schiffseigner in Flensburg, ein welterfahrener und weitblickender Mann"¹⁹. Hans navn ses centralt på indbydelsen til aktietegningen for "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" sammen med handelsrederne A. Jürgensen (datteren Henriette senere gift med H.C. Brodersens søn Johann Friedr. Brodersen) og E. Richertsen, endvidere jernfabrikanten og medejeren af Krusaa Kobbermølle Georg Dittmann og som den fjerde oliemølle-ejeren C.N. Hansen, dengang formand for Handelsforeningen. H.C.

Brodersen var medlem af tilsynrådet for "Flensburger Schiffbau Gesellschaft" fra 1872 til sin død i 1889.

Om samarbejdet mellem nationalt forskellige grupperinger nævnes, at man overvandt de nationale modsætninger. I de førende organer i aktieselskaberne arbejdede danske og tyske loyalt sammen, ligeledes i Handelskammeret, der mere og mere blev til en central for de flensborgske handelsbestrebelse.

I "Industrie- und Handelskammer zu Flensburg 1870-1960" omtales H.C. Brodersen ved grundlæggelsen af "Schiffbau-Gesellschaft" fra den søfartstekniske side som den drivende kraft og som en af de mest interessante rederpersonligheder, Flensburg har haft²⁰. Brodersen var samtidig medlem af Handelskammeret.

Om H.C. Brodersens deltagelse i lokale tillidshverv fremgår det af "Flensburger Adressbuch", at han indgik i forstanderkollegiet for "Kloster zum Heiligengeist" og var en af direktørerne i "Stiftung für hilfsbedürftige Seeleute und deren Hinterlassene". Man finder ham også som bisidder i "Königliches Seeamt" og endvidere i "Königliche Navigationsschule" som et af de 3 medlemmer af kuratoriet og et af de 4 medlemmer af eksamenskommissionen for "Schiffer auf kleiner Fahrt".

H.C. Brodersen og Doris, f. Jordt, havde 6 børn. De 2 sønner Johann Friedrich Brodersen (1858-1943)²¹ og Peter Jordt Brodersen (1866-1936)²² fik begge en landbrugsuddannelse i Danmark, hvor H.C. Brodersen som tidligere nævnt købte gården Lillerup og godset Serridslevgaard, som de blev sat til at drive, i første omgang

som forpagtere. Begge sønner havde optret for Danmark.

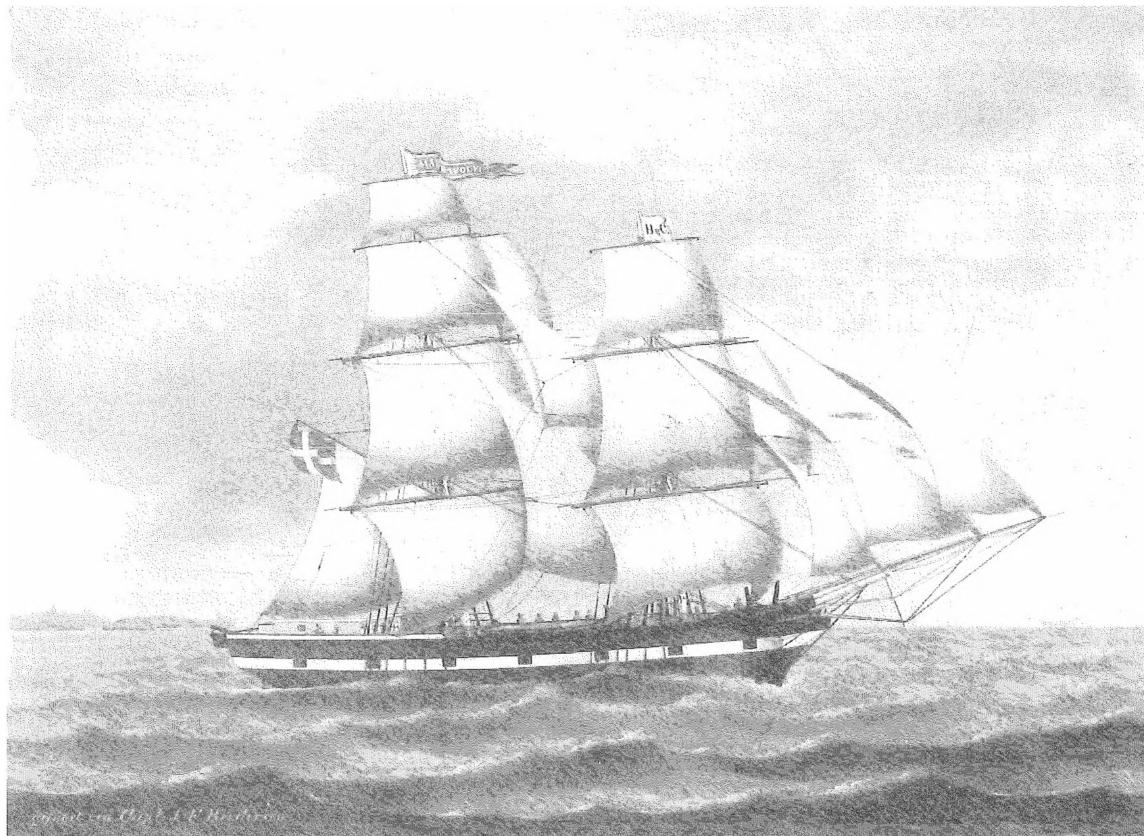
De 4 døtre blev alle gift med mænd af betydning inden for forretningsverdenen:

1. Cathrine (1860-1934) med bankdirektør C.O.Beltz, Flensborg Privatbank.
2. Ella Christine (1871-1956) med teglværksejer Rolf Heide, Kragelund ved Århus.
3. Georgine Wilhelmine (f. 1859) med ejeren af rismøllen i Flensborg, Ernst Th. Kallsen, der tillige var præsident for Handelskammeret.
4. Magdalene (f. 1869) med G.H.F. Ottens, direktør for Braunschweicher Papierfabrik.

I løbet af få år ejede 1869-selskabet en flåde på 10-12 dampskibe, som efterhånden i det væsentlige blev bygget på det nye skibsværft.

Desværre døde H.C. Brodersen i 1889, kun 66 år gammel. Som sønnen P. Jordt Brodersen skriver i en beretning om faderen, blev han på hjemvejen fra skibsværftet væltet af en løbsk hest og dødelig kvæstet. Han døde uden at komme til bevidsthed. Hesten tilhørte iøvrigt en forhenværende arbejder på værftet, som Brodersen selv havde hjulpet til at købe den. Om begravelsen hedder det i "Flensborg Avis": "Sjældent er et dødsfald i Flensborg blevet modtaget med større sorg og medfølelse. Hvor skibsfartens og værftets folk samt mange af byens borgere følte familiens og byens store tab. Han var jo en af byens sønner."

Ved sin død var H.C. Brodersen formand for tilsynrådet i skibsværftet. Her var der nu



Briggen MAJOR WOLFF er bygget i Nova Scotia i 1848 og på 106,5 clstr. Indtil 1854 sejlede den for amerikanske ejere. Kaptajn var dog allerede fra 1852 Johann Friedrich Brodersen og det fortsatte han med trods ændring i ejerforholdene. I 1854 solgtes skibet således til Hjørdemaal og Co. i St. Thomas, og i 1857 blev H.C. Brodersen ejer. Billedet er fra 1854. Rederiflaget H & C står for Hjørdemaal og Co. (Maleri af L. Petersen. Original hos familien Brodersen. Foto: HSM).

The brig MAJOR WOLFF was built in Nova Scotia in 1848 and had a capacity of 106.5 commerce lasts. It was in service with American owners until 1854 when it was sold to Hjørdemaal and Co. on St. Thomas, but Johann Friederich Brodersen was already captain from 1852, and he continued as captain despite the change of ownership. In 1857 H.C. Brodersen became owner of the ship. The picture is from 1854, and the shipowner's flag H & C stands for Hjørdemaal and Co. (Painting by L. Petersen. Original owned by the Brodersen family. Photo: DMM).

efterhånden beskæftiget ca. 1.000 arbejdere. Han var uden tvivl også medvirkende ved ansættelsen af Thomas Bredsdorff (1847-1913) som skibsværftsdirektør²³. Denne kom i 1876 fra København, hvor han bl.a. var uddannet hos Burmeister & Wain, og virkede for værftet i Flensborg i 32 år. Under hans ledelse byggede værftet ca. 300 skibe og 10 flydedokke, og gennemsnitsdividenden var 11% (der Dividendenkønig!)

I 1889 var de nyskabelser i Flensborg, H.C. Brodersen havde været stærkt engageret i at få i gang, lykkedes over al forventning. Han havde i tide set, at der ikke var mere at gøre for ham i Dansk Vestindien, og var så sadlet om med sine skibe og sine interesser. Men samtidig var han med til at bringe udviklingen i Flensborg ind i de rette baner, sammen med andre fremsynede personer. Et udtryk for denne gode udvikling i Flensborg var, at befolkningstallet steg fra ca. 20.000 i 1864 til ca. 37.000 i 1890.

H.C. Brodersens skibe og deres historie

Hovedindholdet i H.C. Brodersens livsværk er dog stadig hans købmands- og rederivirksomhed og hans skibe, ført af dygtige og meget loyale kaptajner. En af disse var hans bror Johann Friedrich Brodersen, der desværre som mange andre søfolk blev ramt af den gule feber og døde på et hospital i Rio de Janeiro i 1866, inden han nåede at få overrakt en guldmedalje for bistanden til en spansk orlogsfregat ved omsejlingen af Kap Horn.

De følgende sider fortæller derfor om Brodersen-skibenes historie, d.v.s. historien om deres kaptajner, deres rejser og deres skæbne. Det drejer sig her om de 13 skibe,

der er vist tidligere, og som har kunnet bekræftes i Rigsarkivet, først og fremmest ved skibslister, rapporter fra St. Thomas og St. Croix om indgåede og udgåede skibe og af de årlige indberetninger fra de danske konsulater verden over. Det er ikke umuligt, at H.C. Brodersen har haft investeringer i skibe, der har sejlet med et udenlandsk hjemsted og som jeg derfor ikke er stødt på, f.eks. tyske havne.

En yderligere gennemgang af de mange breve, der findes i privat eje, kan muligvis bringe enkelte flere for dagen, men ikke noget væsentligt.

THORA, bark, 131 clstr (1)

Det første skib i H.C. Brodersens personlige rederivirksomhed er barken THORA. Den er bygget i 1854 i Piteå, Sverige. Medredere er købmand Peter Petersen, St. Thomas, der havde ejet de 4/6 af St. Thomas-barken NATHALIE og endvidere kaptajn Johan Thomsen fra Flensborg.

Skibet sejler for rederne fra 1854-64, hvor det bliver solgt til rederiet Petersen & Riefkohl i Flensborg. Med få periodiske undtagelser er det Johan Thomsen, der fører skibet, også efter salget. De varer, skibet udfører fra Vestindien, er først og fremmest sukker, men også kaffe, mahogni- og farvetræ.

Fra 1867-68 ejes skibet af Joachim Milhahn i Rostock. Herfra forliser skibet formentlig i 1868 på en rejse fra Strømstad til Plymouth.

MAJOR WOLFF, brig, 106.5 clstr (2)

Skibet er bygget på Nova Scotia i 1848 og sejlede i nogle år for St. Thomas-rederier, herunder fra 1854-57 for det danske handels-

Christen Mathias Hjordemaal (1812-87) var købmand og plantageejer på St. Thomas. Familien stammede fra Aalborg. Købmandshuset, en af øens mest ansete virksomheder, havde et nært samarbejde med Flensborg-købmænd, herunder H.C. Brodersen. Det fremgår bl.a. af, at J.F. Brodersen fortsætter som kaptajn på briggen MAJOR WOLFF under skiftende ejerforhold. (Foto hos familien Brodersen). *Christen Mathias Hjordemaal (1812-1887) was a merchant and plantation owner on St. Thomas. His family came originally from Aalborg. His merchant firm, one of the most respected businesses on the island, cooperated closely with merchants in Flensburg, including H.C. Brodersen. This is shown among other things by the fact that J.F. Brodersen continued as captain of the brig MAJOR WOLFF when it changed owners. (Brodersen family photo).*



hus Hjordemaal & Co. Dette handelshus har formentlig haft et ret nært samarbejde med medlemmer af familien Brodersen, både Johann Friedr. Brodersen I, Hans Christian Brodersen og hans bror Johann Friedr. Brodersen II. Dets repræsentanter var først Nicolai Severin Hjordemaal (1774-1846) og derefter nevøen Christen Mathias Hjordemaal (1812-87).

Således skriver Georg Wilhelm Brodersen i sine erindringer om sit første besøg på St. Thomas (i 1846) bl.a. "Vort første besøg gjalt Hr. Hjordemaal. Denne var gift med en farvet, og børnene skulle betegnes som octoroonics (børn af hvid og kvartneger). Med det engelske gik det helt godt, og jeg steg omkring 50% i fars agtelse. Dansk kunne jeg også lidt. Den dejligste mad og drikelse blev serveret, og jeg havde en meget behagelig dag. Snart efter vores ankomst blev Johannes (fætteren Hans Johannes Nissen) kommanderet ind fra skibet, for i butik-

ken at attestere, d.v.s. kopiere breve, udlevere varer o.s.v."

H.C. Brodersen erhverver MAJOR WOLFF i 1857, samme år, hvor han overtager Handelshuset Andreas Christiansens kontor. Han køber det af Hjordemaal & Co. Som kaptajn ansætter han sin bror, Johann Friedrich Brodersen (1825-68), der havde fået borgerbrev på St. Thomas som skipper den 19/5 1851. Han fik sin styrmandseksamen i 1844 fra Tønning som 19-årig på tilsvarende måde som Hans Christian, først med "fähig", og den 16/8 med "gut". 1851 er Johann Friedrich styrmand på barken NA-

THALIE og han fører derefter fra 1852-57 MAJOR WOLFF, hvoraf de sidste ca. 3 år er for Hjørdemaal & Co. Derefter fortsætter han for sin bror til 1858. Herefter overføres han af H.C. Brodersen som kaptajn til den nyerhvervede bark RENNER. På MAJOR WOLFF afløses han som kaptajn af sin 3 år yngre fætter Hans Johannes Nissen fra Stenbjerg, der havde sejlet hos ham som styrmand.

Briggen henter især sine varer i Flensborg, Hamborg og Liverpool: plantagefornödenheder, fabriksvarer, kul m.m. og sejler fra Vestindien med sukker, rom, tobak og ædle træsorter m.m.

I 1862 forliser skibet ved Malmøen i Bohuslans skærgård, dog reddes mandskabet. Hans Johannes Nissen fortsætter og bliver kaptajn på den nyerhvervede bark CATHARINE (6).

RENNER, bark, 116.5 clstr (3)

Dette skib blev bygget til H.C. Brodersen i Flensborg i 1858 og fik som nævnt broderen Johann Friedr. Brodersen som kaptajn. Det sejlede fortrinsvis til St. Thomas med kul, som skibet bl.a. hentede i Liverpool, Newcastle eller Cardiff, en rejse, der fra disse havne klarede på ca. 35-45 dage. Kullene gik til det stigende antal dampskibe, der passerede St. Thomas. Således blev St. Thomas efterhånden et knudepunkt for dampskibslinier i Caribien og for hurtige forbindelser til Europa, herunder især også for Royal Mails damppeketter.

Desværre fik dette skib ikke lang levetid. Det strandede 18/06 1861 på Great Inagua, en af Bahama øerne, og blev her slået totalt til vrage, iflg. kaptajn Brodersens erklæring

over for St. Thomas Toldkammer. Besætningen blev dog også her reddet. J.F. Brodersen fortsatte derefter på den senere omtalte bark DORIS BRODERSEN (5).

JOHANN, bark, 258 clstr (4)

Dette for Flensborg-forhold usædvanlig store skib var bygget i Flensborg i 1858 og blev købt af H.C. Brodersen ved en auktion i 1861. Som kaptajn ansattes en Christensen Boesen, der kom fra Nykøbing F. og fik borgerbrev på St. Thomas som skibsfører den 4/5 1861.

I de 3 år, H.C. Brodersen havde skibet, sejlede det især til København, Kronstad, Grimsby og Liverpool fra havne i Mellem- og Sydamerika. Af ladninger til Europa skal foruden St. Croix-produkter nævnes mahognitræ, kamfertræ, ceder og 15.000 kokosnødder, samt fra Montevideo (Uruguay) til St. Croix 207 muldyr og heste med tilbehør og foder.

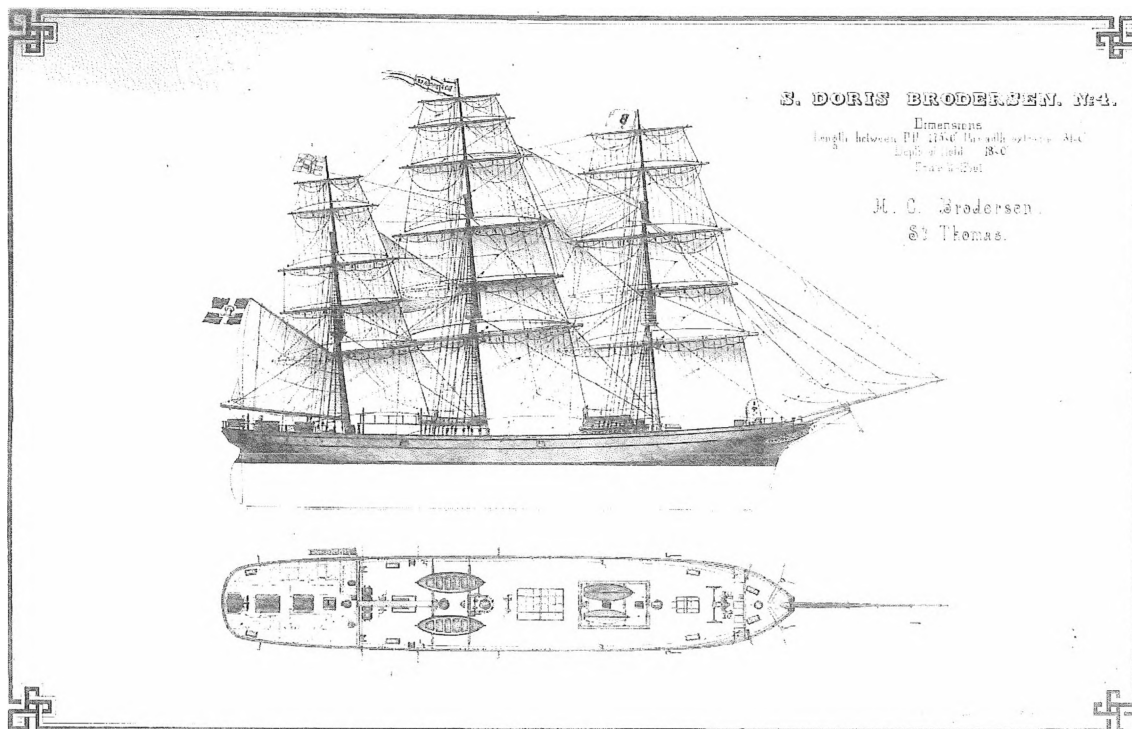
Desværre forliste skibet i efteråret 1864. Kaptajn Boesen blev reddet og fortsatte herefter på et andet af skibene, barken JOHANN BRODERSEN (8).

DORIS BRODERSEN, bark, 137.5 clstr (5)

Skibet blev bygget i 1861 i Rönnebeck ved Bremen til H.C. Brodersen. Det blev broderen J.F. Brodersen, der førte det fra 1861-65 og derefter Søren Nielsen fra 1865-74.

Indtil 1864 sejlede skibet især mellem Vestindien og København eller til engelske havne. Lasten var St. Croix-produkter, d.v.s. sukker og rom, samt dividivi, der bruges ved garvning. Fra England hentede skibet kul.

Fra 1864 går rejserne især til Rio de Janeiro efter kaffe, med sig fra Europa har det



Fuldskibet DORIS BRODERSEN blev bygget i Flensborg på det nye aktie-værft som nr. 4. Det blev søsat i 1875 og målt til 679 brt. Efter H.C. Brodersens død i 1889 blev det i 1890 solgt til Nordby på Fanø, hvorfra skibet fortsatte på verdenshavene. I 1908 blev det på grund af de dårlige vilkår for sejlskibsfarten sammen med andre afhændet og kom til Italien, hvor det blev omdøbt til ANTONIO og i 1913 kondemneret. (Foto: HSM). *The full-rigged DORIS BRODERSEN was the fourth ship to be built at the new share-owned shipyard in Flensburg. It was launched in 1875 and measured 679 gross register tons. After H.C. Brodersen's death in 1889 it was sold to Nordby on Fanø, from whence it continued to sail on the oceans of the world. Due to the bad conditions for traffic with sailing ships it was sold in 1908 together with other ships and ended up in Italy, where it was renamed the ANTONIO and condemned in 1913. (Photo: DMM).*

f.eks. træ fra Kalmar, kul fra England eller stykgods fra Hamborg eller England. Nævnes skal også i 1870 en ladning måtter og havre fra Archangelsk til London og tøndestaver fra New York til Cadix.

I 1874 solgte H.C. Brodersen skibet til Hamborg for 15.000 Mark. Salget skyldtes vel især det jern-sejlskib, han havde i ordre i Flensborg ved det nystartede "Flensburger Schiffbau Gesellschaft", nemlig et fuldskib, der overtog navnet DORIS BRODERSEN (13). Dette skib blev færdig i slutningen af 1875, og her fortsatte Søren Nielsen som kaptajn. Mens byggeriet stod på, har han sikkert været beskæftiget med planlægningen af detaljer og med tilsyn.

CATHARINE, bark, 137 clstr (6)

Denne bark var bygget i Maine i USA i 1855 og ombygget 1862 i Flensborg. Den havde tidligere haft navnet CURTIS og blev købt af H.C. Brodersen på auktion i 1862. Som kaptajn ansatte H.C. Brodersen sin fætter fra Stenbjerg Hans Johannes Nissen, der kom fra den forliste MAJOR WOLFF.

Rejserne gik fortrinsvis til Vestindien og Sydamerika, næsten udelukkende fra Hamborg. Fra Maracaibo hentede man f.eks. i 1867 kaffe, gultræ, kinabark og dividivi, fra Porto Plata i 1868 tobak, træ og voks og fra Odessa i 1869 tobak og voks. Man fragtede i 1871 og 1872 sukker og bomuld fra øen Viques, der gik til Liverpool og Falmouth. Herfra havde man så kul og mursten med tilbage til St. Thomas. Iøvrigt var fragten fra Europa især stykgods.

1872 blev CATHARINE solgt til firmaet C. Thisted i Vejle for 15.000 rbd. Her gav man skibet navnet ACTIV. I oktober 1886 forliste skibet på vej fra Skotland til Vejle med kul. Af besætningen blev 8 mand bjerget af en engelsk brig.

Hans Johannes Nissen blev fra 1873 kaptajn på skonnertbriggen CATHARINA BRODERSEN (12).

WILHELMINE, brig, 79 clstr (7)

Skibet er bygget i Flensborg, formentlig 1858, og blev købt af H.C. Brodersen i 1863. Kaptajn blev Søren Nielsen, der den 26/4 1862 havde fået borgerskab på St. Thomas som skibsfører og mange år senere førte H.C. Brodersens flotteste skib, fregatten DORIS BRODERSEN.

WILHELMINE sejlede mellem St. Thomas, Rio de Janeiro og Hamborg og New York.

Lasterne omfattede bl.a. kaffe fra Rio de Janeiro.

Allerede i 1866 blev skibet solgt til udlandet. Søren Nielsen overtog herefter barken DORIS BRODERSEN (5) efter J.F. Brodersen, der fik kommandoen på den nyerhvervede fregat PETER JORDT (9).

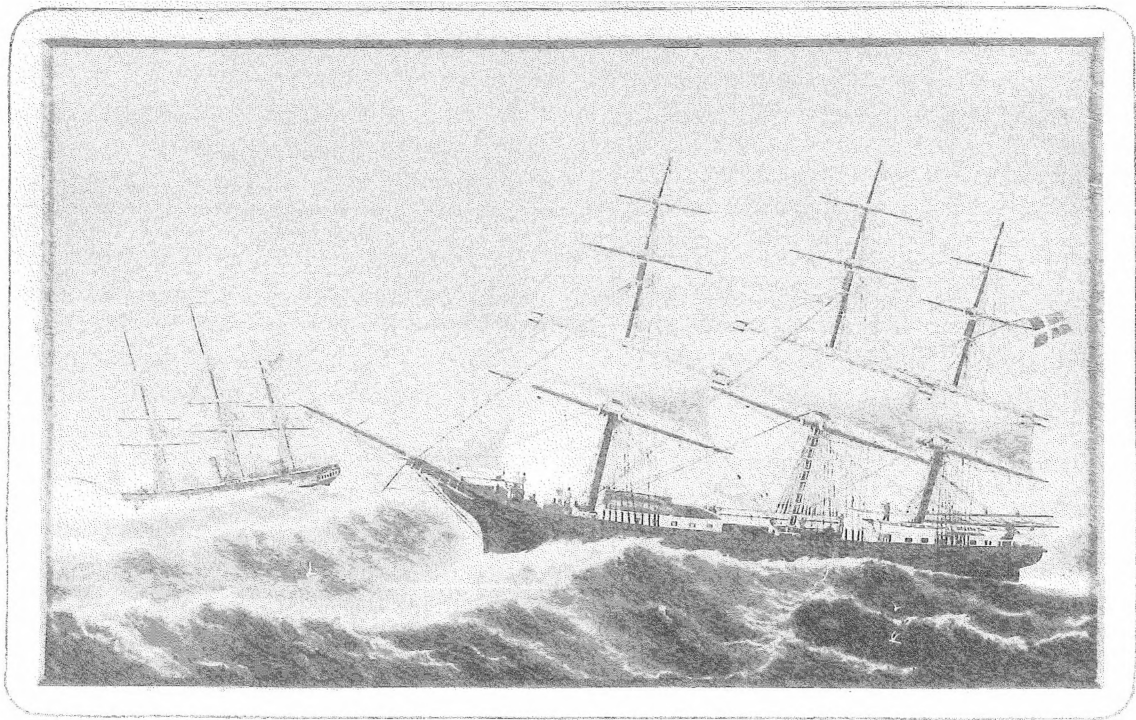
JOHANN BRODERSEN, bark, 153 clstr (8)

Dette skib blev i 1864 bygget til H.C. Brodersen på et værft i Vegesack ved Weserfloden. Det sejlede for H.C. Brodersen indtil hans død og derefter fra 1889-91 for enken Doris Brodersen. Kaptajn blev Jens Christensen Boesen, som kom fra barken JOHANN (4), der var forlist. Efter ham fulgte fra 1882 kaptajn Bugge.

Barken kom indtil midten af 1870'erne jævnligt til St. Thomas, men som rejserne viser, først og fremmest i transit. Udgangspunktet er især Hamborg med stykgods. En vigtig vare er igen udefra kaffe, hyppigt ca. 5.000 sække, endvidere også tobak og farvetræ samt bomuld til engelske havne. Der sejles også med hvede, byg og palmekærner. Nævnes kan også en ladning uld fra Port Elisabeth/Sydafrika til Hamborg i 1880.

Omtales skal et dokument fra Udenrigsministeriet fra marts 1889, hvor der efterlyses nærmere redegørelse for et mytteri ombord ved Tonga-øerne. Det viste sig, at kaptajn Bugge havde løst problemet ved, at de implicerede matroser blev afmønstret på New Zealand, uden andre forholdsregler end optagelse i skibets journal²⁴.

JOHANN BRODERSENS rejser viser, at skibet har færdedes meget solidt på Verdenshavene, er kommet vidt omkring, sikkert med god fortjeneste til H.C. Brodersen og



Fregattschiff „Peter Jordt“ v Flensburg
geführt von Capt: J.F. Brodersen.

Fregatten PETER JORDT, 542 clstr, var bygget 1854 i USA og købt på auktion. Besætningen var på 25 mand, og størrelsen havde til følge, at skibet først og fremmest sejlede mellem store havne. Kaptajn blev broderen Johann Friedrich Brodersen. I sommeren 1866 mødte han på en rejse til Peru en spansk orlogsfregat, som han hjalp ved omsejlingen af Kap Horn. Det belønnedes med en spansk redningsmedalje. Desværre døde Brodersen i 1868 i Rio de Janeiro af gul feber, og skibet blev samme år kondemneret efter et svært haveri. (Maleri hos familien Brodersen).

The frigate PETER JORDT of 542 commerce lasts was built in the USA and bought at an auction. It had a crew of 25 and because of its size it primarily sailed between large harbours. Johann Friedrich Brodersen was made captain of the ship. In the summer of 1866 while on a voyage to Peru he met a Spanish naval frigate which he helped to sail round Cape Horn. He was rewarded with a Spanish life-saving medal. Unfortunately Brodersen died of yellow fever in Rio de Janeiro in 1868, and the ship was condemned the same year after being badly damaged. (Painting owned by the Brodersen family).

senere hans enke. I 1891 sælger enken skibet til et hollandsk rederi, hvor det fortsætter sin karriere, indtil det i 1903 skal være forlist ved Brasilien med en ladning mulæsler.

PETER JORDT, fregat, 542 clstr (9)

Skibet var bygget i Bath i USA i 1854 og havde sejlet under navnet HOLYHEAD. H.C. Brodersen købte det ved auktion på St. Thomas den 24/5 1865. Som købesum er i en iøvrigt noget uvenlig avisartikel i "Flensburger Norddeutsche Zeitung" om en senere redningsaktion opgivet en købesum på 15.000 Dollars²³. Kaptajn blev H.C. Brodersens bror, J.F. Brodersen. Han kom fra barken DORIS BRODERSEN (5), hvor han var blevet afløst af Søren Nielsen.

Besætningen var på 25 mand. For Flensborg-forhold var det et enormt stort skib. Lignende størrelser fandtes ikke dér, derimod nok i Aabenraa, f.eks. fregatten CIMBER på 570 clstr, bygget af Jørgen Bruhn på hans værft på Kalvø.

Skibet holdt sig derfor fortrinsvis til store havne som London, Cardiff, Newcastle, Rio de Janeiro og Santos. Ladningerne bestod især af trælast, kul, sukker, bomuld og kaffe. Heraf har sikkert især kaffen givet H.C. Brodersen en god fortjeneste. Skibet skal også have bragt en ladning guanogødning, der dengang var meget efterspurgt, fra Peru til Europa.

Fra breve ved vi, at J.F. Brodersen var meget glad for skibet og glædede sig til at præsentere det i Flensborg. Om det skete, ved vi ikke.

Skibet kom til at spille en stor rolle ved redningen af en spansk krigsfregat RESO-

LUCIÓN, der var indblandet i krigen mellem Spanien og dets tidligere kolonier Chile og Peru.

Den 17. maj 1866 sejlede PETER JORDT fra Rio de Janeiro for at hente gødning i Callao i Peru. Den 13/6 mødte skibet i nærheden af Kap Horn den spanske krigsfregat, der efter 5 dages voldsom storm bl.a. havde mistet roret. I forvejen var skibet beskadiget fra kampe ved Valparaiso og Callao. Ved hjælp af en velorganiseret flaskenpost kommer der en skriftlig aftale i stand mellem de to skibe om et forsøg på at tage RESOLUCIÓN på slæb og overtage syge og sårede.

Stormen gør det fortsat umuligt at slæbe, og det lykkes kun at overtage 28 syge. I stormen kommer skibene igen fra hinanden. RESOLUCIÓN er dog så heldig at drive ind til Falklandsøerne, hvor den kaster anker. Her mødes skibene igen, og det aftales, at PETER JORDT, efter at det spanske skib er repareret, skal bistå som lazaretskib. Af den spanske skibsbesætning på ca. 500 mand og en del soldater var mange syge. Efter overleveringen skal det for PETER JORDT have været nødvendigt at kaste en del af sin ladning overbord for at få plads til de mange syge.

Bistanden blev, desværre lidt sent, af dronning Isabella af Spanien belønnet med en guldmedalje. Brevet herom af 14. februar 1868 fra den spanske ambassadør Auguste Conte i København til grev Frijs Frijsenborg, der var conseilpræsident i Udenrigsministeriet, lyder således:

"Hendes Majestæt Dronningen ønsker at vise sin gunst over for hr. J.F. Brodersen, kaptajnen på den danske handelsfregat PE-

TER JORDT . Det sker som tak for den vigtige tjeneste, som han viste den spanske krigsflåde, da den spanske krigsfregat RESOLUCIÓN i juni måned 1866 kom i havsnød ved rundingen af Kap Horn. Derfor tildeler man ham æresmedaljen til den i 1858 stiftede orden til belønning af fremmede kofardikaptajner, som med egen risiko yder spanske skibe bistand i søfare. Man anmoder det kongelige ministerium om at foranstalte det nødvendige med hensyn til overleveringen til kaptajn Brodersen, ligesom man bedes forsyne uderigsministeriet med en anerkendelse af den rigtige modtagelse.”

Desværre kom medaljen som tidligere nævnt for sent til at kunne overrækkes J.F. Brodersen, som på dette tidspunkt var ramt af den gule feber og den 27. marts 1868 døde på et hospital i Rio de Janeiro²⁶. Det gjorde det heller ikke lettere med kommunikationen, at brevene skulle gå den administrative vej over Guvernementet på St. Thomas. Det blev købmand F. Böhmer, der som fuldmægtig bestyrede H.C. Brodersens kontor på St. Thomas, som fik fuldmagt til at modtage medaljen og lade den gå videre til afdødes enke. Medaljen kan ses på Søfartsmuseet i Flensborg.

Som godtgørelse og erstatning skal H.C. Brodersen have modtaget en sum på 100.000 guldmønter og J.F. Brodersen 10.000 guldmønter.

Det er lykkedes mig over det danske gesandtskab fra “Museo Naval” i Madrid at få tilsendt en beskrivelse af RESOLUCIÓNs hjemrejse fra Peru, skrevet af Alejandro Fery Y Torres, hvori bstanden er beskrevet meget spændende og udførligt, ganske vist på spansk.

Desværre blev PETER JORDT ved en storm i august 1867 beskadiget så meget, at skibet under havari måtte søge ind til Rio de Janeiro, hvor det blev condemneret og solgt ved en auktion den 5. juni 1868.

J.F. Brodersen blev kun 42 år gammel. Enken Christina, der var datter af søkaptajn Jacob Friedr. von Barm, skal ofte have ledsaget sin mand til Vestindien på de lange sørejser. Hun sad herefter alene tilbage med 5 små børn. Det fremgår dog af brevene, at ikke alene H.C. Brodersen, men også den meget omtalte onkel, mølleren N. Ringe, sørgede godt for familien. For selv at bidrage til familiens underhold tog Christina plads som opdragerske hos direktøren for den slesvig-holstenske jernbane, der dengang blev drevet af englænderne. Derimod kunne hendes familie efter datidens syn på kvinder ikke acceptere, at hun blev uddannet til lærerinde.

Den eneste søn, Johann Friedrich Brodersen (1859-92), 3. generation, der hed det samme som sin far og bedstefar, fulgte mod sin mors vilje i faderens og bedstefaderens fodspor og døde som søkaptajn på Flensborg-damp-skibet HERMANN på 684 rt ved et uheld om bord, kun 33 år gammel.

WILHELMINE BRODERSEN, brig, 83 clstr (10)

Briggen blev bygget i Hamborg i 1854 og sejlede indtil 1867 under navnet ALBERTINE. H.C. Brodersen købte skibet i 1867 for 16.500 Bco. Kaptajn blev Jacob Friedrich von Barm, en bror til kaptajn J.F. Brodersens kone Christine. Han fik borgerbrev i St. Thomas som skibsfører i april 1868.

På dette tidspunkt var det almindeligt for H.C. Brodersens skibe at sejle ud fra Ham-

borg. Skibet kommer jævnligt til St. Thomas, men stedet benyttes mest som transithavn. Kun en enkelt gang i 1869 sejles med sukker og rom til København. Ellers er det som regel stykgods, fortrinsvis fra Hamborg, og tilbage med især tobak, som hentes fra Savanilla, Porto Plata og Puerto Rico, endvidere kaffe fra Jacmel på Haiti, en havneby sydvest for Porto Prince, og fra Rio de Janeiro. Der er også tale om enkelte ladninger kul fra England til St. Thomas.

I 1872 sælger H.C. Brodersen skibet til en reder i Elmsta/Sverige, hvor det omdøbes til CARL MAGNUS. Det sejler derefter for rederiet C.M. Westberg i 20 år. I 1892 købes det af C. Eriksen i Toftinge, der har det til 1899. Det ender med at ejes af A.G. Olsson i Boda fra 1899 til 1901, hvor det indtil da har opnået en bemærkelsesværdig alder på 47 år.

Jacob Friedr. von Barm fortsætter efter salget som kaptajn på skonnertbriggen WILHELMINE BRODERSEN (11).

*WILHELMINE BRODERSEN, skonnertbrig,
110 clstr (11)*

Skibet blev bygget i Brake i 1871 for H.C. Brodersen i henhold til en købekontrakt, dateret Hamborg den 31/8. Prisen var 35.000 Bco. Kaptajn blev Jacob Friedr. von Barm, der havde ført briggen af samme navn. Det nye skib var større og mere tidssvarende.

Men WILHELMINE BRODERSEN fik desværre kun en kort levetid. De ture, jeg har fundet, går fra Hamborg til St. Thomas eller Barbados. Ladningerne var stykgods ud og tobak og træ med hjem. Skibet skal være blevet borte på en rejse fra Altona til

St. Thomas i november 1872 og antages at være totalt forlist i nærheden af Scilly-øerne (ved vestspidsen af Cornwall). Kaptajnen, bror til J.F. Brodersens enke, er formentlig omkommet ved forliset. Men der hersker nogen tvivl herom.

*CATHARINE BRODERSEN, skonnertbrig,
115 clstr (12)*

Denne skonnertbrig var, i lighed med skonnertbriggen WILHELMINE BRODERSEN, bygget i Brake, men 2 år senere, i 1873. Prisen var 22.000 Thaler. Kaptajn blev H.C. Brodersens fætter, Hans Johannes Nissen, der havde ført barken CATHARINE, som i 1872 var blevet solgt til Vejle.

Vi er nu inde i en tid, hvor sejlskibene er hårdt trængt af dampskibene. Skibet sejler for H.C. Brodersen indtil 1874, hvor det den 6. juli bliver solgt til C. Prætorius & Co. på St. Thomas for 29.333.Rdl. 2 sk. Navnet ændres til THORA.

Indehaveren af rederiet, Carl Stephen Heinrich Prætorius, lader endvidere i 1875 bygge en barkskonnert på 245,5 rt i Rönnebeck, der får navnet AXEL. Han ansætter herefter Hans Johannes Nissen som kaptajn og optager ham samtidig som medreder. Skibet sejler fortrinsvis mellem Hamborg og Mellem- og Sydamerika. 1885 bliver skibet solgt til F.J. Hubert i Buxtehude, der har det indtil 1895. Derefter sælges det til Manuel Topes i Brasilien. Skibets videre skæbne er ukendt.

Det skal her nævnes, at rederen C. S. H. Prætorius i St. Thomas ejer et tredie skib, briggen CARL på 233.5 rt. Det har fra 1877 til 1883 Michael Nissen som kaptajn, en bror til Hans Johannes Nissen og fætter til H.C.

Billedet af H.C. Brodersen stammer fra de senere år, hvor han først og fremmest opholdt sig i Flensborg og især rettede sin indsats mod Flensborgs udvikling under de ændrede forhold for byen. Indsatsen gjaldt især søfarten, med stiftelse af aktieselskaber, der tog sig af dampskibsfart og af bygningen af stålskibe. (Foto i Flensburger Schiffahrtsmuseum). *This picture of H.C. Brodersen is from his later years, when he mainly resided in Flensburg and spent most of his time and energy on Flensburg's economic development under the changed conditions, now that the city was under German rule. His efforts were particularly directed at shipping, with the establishment of limited companies for steamship services and for the construction of steel ships. (Photo: Flensburger Schiffahrtsmuseum).*



Brodersen. Dette skib optræder endnu i 1891 på skibslisten for St. Thomas.

For yderligere at gøre sagen indviklet skal nævnes, at købmand Carl Prætorius den 30/12 1873 optager en svoger til Hans Johannes Nissen, Heinrich Christian Wilhelm Michelsen som interessent i et interessentskab under navnet "C. Prætorius & Co.". Han er en søn af Hans Christian Michelsen, købmand og krovært ved Stenbjergkirke, som har 3 døtre, der alle er gift med søkaptajner, hvoraf den ene er Hans Johannes Nissen. Det er Interessentskabet C. Prætorius & Co., der ejer briggen CARL, som Michael Nissen var kaptajn på.

DORIS BRODERSEN, fregat, 323 clstr eller 689 rt (13)

H.C. Brodersens stolteste, men også dyreste skib er fregatten DORIS BRODERSEN, opkaldt efter hans kone. Fregatten blev bygget af jern på det nye skibsværft i Flensborg og afleveret til H.C. Brodersen den 3. november 1875 med byggenr. 4. Prisen var 224.870

Mark. Skibet blev klassificeret i Lloyds register, hvad der dengang ikke var så almindeligt. Det havde en længde på ca. 53 m.

Kaptajn blev Søren Nielsen, der havde ført barken DORIS BRODERSEN fra 1864-1874.

Skibets første rejse gik til Indien, hvor det i Rangoon skulle hente en ladning ris til Rismøllen i Flensborg, der iøvrigt ejedes af H.C. Brodersens senere svigersøn Ernst Th. Callsen. Skibet forlod Flensborg den 6. november 1875 og ankom til Rangoon den 9. oktober 1876, d.v.s. efter en rejse på ca. et år. Med sig på turen havde man repræsentanter for Flensborgs Aktiebryggeri, der skulle kontrollere øllets holdbarhed under tropiske forhold. Trods den stærke tørst un-

dervejs var der dog stadig nok til at gennemføre undersøgelserne²⁷.

Skibet sejlede i de følgende år over hele kloden, f.eks. til Singapore, Hongkong, Nagasaki, Yokohama, Brisbane, Sidney o.s.v. Udgangspunktet var havne som London, Liverpool, Hamborg og Antwerpen. Det kom aldrig igen tilbage til Flensborg. Der eksisterer en beskrivelse af en rejse med skibet skrevet af Erwin Noebbe i "Flensburger Nachrichten" fra 15/12 1937, hvori der bl.a. fortælles om en sejlads til Tongaøerne i Stillehavet for at hente kopra. Undervejs får andenstyrmanden dysenteri, dør og må sys ind i sejldug og overgives til havet. Det fortælles i artiklen, at mange dygtige skibsførere, sejlmagere og skibstømrere på dette skib og under Søren Nielsens ledelse har erhvervet et godt grundlag for deres senere virke. Han var højt respekteret som en velmenende, retfærdig og yderst betænksom leder.

På en rejse til Vancouver Island redder skibet 16 mand af besætningen fra en svensk bark JUPITER, der var sunket dagen før. Kaptajnen og skibet blev senere udmærket med en redningsmedalje.

Efter H.C. Brodersens død i 1889 blev skibet solgt til Fanø, til skibsreder P.N. Winther i Nordby. Fra Fanø havde DORIS BRODERSEN, som skibet stadig hed, fortsat en virksom tid, stadig verdensomspændende. Der findes en fortegnelse over rejserne i "Logbog over Fanø Sejlskibsflådens rejser"²⁸. Også i denne periode blev der udført redningsaktioner. I 1891 reddede man således besætningen på den franske bark MISTI, der havde været på vej fra Martinique til Bordeaux med rom og sukker. I 1903 dreje-

de det sig om redningen af besætningen på et fransk skib NUSTI på vej fra Cuba til Bordeaux, igen 16 mand, hvoraf 2 døde, inden man kunne landsætte de resterende 14 i Rotterdam. Kaptajnen Hans Lauridsen Hansen fik her som belønning en æreskikkert af det franske marineministerium²⁹.

Der findes også en beskrivelse af et svært havari, som DORIS BRODERSEN kom ud for ved omsejlingen af Kap Horn i 1899³⁰. "Den 15. oktober om natten kl. 1.00 fik vi over for skibet en meget svær brådsø, der borttog skanseklædningen fra bakken til agterste spand fokkevant, desuden afsloges for- og kabelrumslugen, så vandet strømmede ned i lasten; fokkerøsterne brækkede på eet nær, så masten kun støttedes af topbardunen, og et held var det, at den holdt, thi ellers ville masten være gået over bord." Efter en rådslagning søgte man nødhavn i Port Stanley på Falklandsøerne.

På Fanø havde skibet hjemsted indtil 1908. De store sejlskibes dage var dog ved at være talte. Skibet havde da også sejlet til fordel for sine ejere i 33 år. Det blev solgt til den italienske reder G. Lauro, der gav skibet det velklingende navn ANTONIETTA og lod det indregistrere i Castellamare på Sicilien. Efter den tid sejlede det formentlig først og fremmest med kul. Den 17. januar 1913 blev skibet fundet beskadiget, drivende i Atlanterhavet og forladt af mandskabet. Det blev slæbt ind til Bermuda-øerne, hvor det blev kondemneret. Det skal dog endnu være blevet set som kulhulk af besætninger på hamborgske sejlskibe ved Punta Arenas kort tid før udbruddet af første verdenskrig.

Litteratur

Vore gamle tropekolonier bd. 1-4 Fremad 1967.
Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838, af Erik Gøbel (Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1991).
Danske Skibsportrætmalere, af Hanne Poulsen, København 1985.
Hertugdømmernes skibsfart under Dannebrog (Fra Sejl til Diesel Bd. IV).
Redere, rejser og regnskaber (Ole Ventegodt, Flensborg 1989).
Tausend Schiffe Aus Flensburg (i "Flensburg, 700 Jahre alt", Bd. 1, s. 230-56. Flensborg 1984).
Flensburgs Überseehandel 1755-1807, af Theodor Link, 1959.
Die Schifffahrt und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-48, af Jürgen Brockstedt. 1975.

Utrykte kilder

1. *Rigsarkivet*: Koloniernes Centralstyrelse, kolonialkontoret, gruppesager, rapporter fra St. Thomas og St. Jan samt St. Croix. Vestindiske reviderede regnskaber. Toldregnskaber fra St. Thomas. Udenrigsministeriet, indkomne skibslister fra konsulaterne.
2. *Landsarkivet for Sjælland*: København, Waterskoutsprotokoller.
3. *Flensborg, Stadsarkivet*: Kartotek over skibe og over kaptajner.

Noter

- ¹ Maritim Kontakt XVI s. 43-80.
- ² Theodor Link s. 57.
- ³ Samme, bilag 1 s. 315-16.
- ⁴ Samme s. 87 ff.
- ⁵ Samme s. 324-25 bilag 9.
- ⁶ Brockstedt s. 314.
- ⁷ Samme s. 384-86.
- ⁸ Samme, liste 6, s. 2.
- ⁹ Erik Gøbel s. 54.
- ¹⁰ Fr. Petersen s. 20.
- ¹¹ Bl.a. Handelstidende 1830, s.221 og 314.

Flensborgs førende Handelshus, købmandsfamilien Andreas Christiansen (Fr.Petersen i "Grænsen" 19..?).
Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt. Flensborg 1966.
Artikler i Flensborg Avis og i Flensburger Tageblatt. Gennem Flensborg med blyant og skitseblok, af Povl Leckband.
Fanø i Sejlskibstiden, af Morten Hahn-Pedersen.
Maritime minder fra Fanø, af F. Holm-Petersen.
Logbog over Fanø Sejlskibsflådens rejser, af F. Holm-Petersen.
Sømænd i storm og stille, ved N.N. Kromann.
En jysk Herregård, af Ellen Andersen. Nationalmuseet 1983 (Om Serridslevgaard).
Skagen før og nu. Den nye Tid, af Alba Schwartz 1913.

4. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*: Seddelkartotek. Årlige skibslister for Danmark incl. Vestindiske øer.
5. *Privatarbiver*: Slægtsbog og brevsamling (privatarbiv Claus Olsen, Tarup).
6. *Ordenskapittet*: Johann Friedrich Brodersen, kæmner i Skagen, levnedbeskrivelse fra udnævnelsen til Ridder af Dannebrog. Dateret 22.01.1913.

¹² 1845, nr. 422 under 26/9.

¹³ Indgår i slægtsbogen for familien Brodersen fra Thumby, sammen med afskrifter af et større antal breve.

¹⁴ Brockstedt s. 375.

¹⁵ 17/6 og 21/6 1848

¹⁶ Omtales i sønnen Peter Jordt Brodersens korte beskrivelse af faderens levnedsløb, formentlig forfattet i 1889 i forbindelse med faderens død.

¹⁷ I "Flensborg Avis" af 12/2 1939 under titlen "En flensborgsk Sømands- og Skibsreder-Slæggt" er bl.a.

beholdningen af skibe opgjort med assistance fra Rigsarkivet. Her kom man frem til 14 skibe, hvoraf et skib synes medregnet to gange.

¹⁸ Se Trap 1864, hhv. s. 715 (Serridslevgaard) og 680 (Lillerup).

¹⁹ S. 360.

²⁰ S. 54-55.

²¹ Blev senere kæmner i Skagen. Hans hjem, kendt som "Det hvide Hus" blev omkring 1900 tilholdssted for Skagen-kunstnere, især Krøyer og Drachmann. Venskab med kongefamilien. 1913 udnævnt til Ridder af Dannebrog. - En søn, Hans Christian Brodersen, blev dansk søkaptajn.

²² Datteren Ellen Brodersen, gift Andersen, blev ansat ved Nationalmuseet og har skrevet bogen "En jysk

Herregård", der omhandler Serridslevgaard som kulturklenodie og også omtaler slægten Brodersen. En søn, Einar Jordt Brodersen, døde i tysk koncentrationslejr.

²³ Dansk biografisk Leksikon 1979 s. 499.

²⁴ Skrivelse fra generalkonsulen i Lissabon til Udenrigsministeriet af 26/3 1889.

²⁵ 21/12 1866 under "Volkswirtschaftliches".

²⁶ Dødsannoncer 9/5 1868 i Berl. Tidende og Flensburger Nachrichten.

²⁷ Flensburger Nachrichten 15/2 1979.

²⁸ S. 52-56.

²⁹ Fanø-sømænd, s. 216.

³⁰ Fanø Sømænd i Storm og Stille, s. 78-80.

The H.C. Brodersen Seafarer and Shipping Company Family in Flensburg

Summary

Up until 1864 Flensburg was Copenhagen's closest competitor for the trade and industry arising from the exchange of goods between Denmark and the Danish West Indies. This included the supplying of the plantations' needs and the export of the islands' produce, of which unrefined sugar and rum were the principal products.

One of the big trading establishments in Flensburg was the business firm of Andreas Christiansen, which grew very large in the palmy days of Danish overseas trade. The firm was one of Flensburg's strongest economic factors in the first half of the 19th century owning large properties and having a large number of merchant ships under sail, not least to the Danish West Indies.

Johann Friedrich Brodersen (1795-1846) from Stenbjerg was probably the most prominent of the captains in the firm's West Indies fleet. He was at the same time head of the firm's office on St. Thomas. Unfortunately he died in 1846 as a result of an accident on board the frigate DIANA. He left behind a son, Hans Christian Brodersen (1825-1889), who had accompanied his father on a number of his trips

and who had spent a lot of his time in the Danish West Indies, where he had worked at the firm's office.

It was therefore natural that he succeeded his father as head of the office on St. Thomas. Not content with that, from the middle of the 1850's he built up his own shipping company with a fleet of ships which started in the West Indian trade between Flensburg and the Danish West Indies. He also took over the local office of the business firm Andreas Christiansen when the firm went bankrupt in 1857. As trade with the Danish West Indies grew less and less profitable he gradually transferred the traffic to other routes, particularly between Hamburg and Central and South America.

Although H.C. Brodersen was a permanent resident of Flensburg from the end of the 1850's he still had his ships registered at St. Thomas, and this he continued to do even after 1864. This presumably gave him greater economic freedom as well as a continued feeling of national attachment to Denmark.

Nevertheless, he retained his interest in Flensburg's well-being. He was a pioneer both for investment in steamships using limited companies as a

more expedient form of ownership, and for the establishment of a shipyard which could build large up-to-date ships, i.e. especially steamships. His love of sailing ships, however, probably led him to having the iron frigate DORIS BRODERSEN built for himself. The ship's maiden voyage to India for rice marked the beginning of its navigation on the oceans of the world, which continued even after it was sold to Fanø.

Hans Christian Brodersen too died a violent death, being killed by a runaway horse in 1899. He was

followed to the grave by many of the 1000 shipyard workers for whom he was chairman of the board.

H.C. Brodersen spent a good deal of his later years in Jutland, where he bought a farm called "Lille-rupgård" in 1874 and an estate called "Serridslev-gård" in 1883, both near Horsens. They were managed by his sons Johann Friedrich Brodersen and Peter Jordt Brodersen, who had both received agricultural training in Denmark.

Søren Vadstrup: Vikingernes skibsbygningsværktøj

Søren Vadstrup er arkitekt og har været bygmester på de seneste vikingeskibskopier fra Roskilde, ROAR EGE (1984) og HELGE ASK (1991). I artiklen sammenfattes den eksisterende viden om vikingernes værktøj, og hvordan de anvendte det i skibsbygningsprocessen.

Vinteren 999-1000 lod den norske konge Olav Trygvasson bygge det hidtil største langskib i Norge: ORMEN LANGE. Ca. 200 år efter kunne folk i Ladehammer ved Trondheim stadigvæk udpege de bakstokke, hvori kølen til dette berømte skib havde ligget, og oplyse længden overfor den islandske sagaskriver Snorre Sturlasson. Kølens "græslagte" længde målte 74 alen, og med anvendelse af den gamle trønderske bådalen på 55,3 cm, bliver ORMENS køllængde mellem stævnskarene dermed 40,92 meter, og skibets sandsynlige længde mellem stævnene 44-46 meter¹. Det er et skib, der er lidt længere end 3-mastskonnerten FULTON.

De vikingeskibe, som vi kender fra mere velbevarede fund end frasagnene om ORMEN LANGE's bakstokke, har ikke nær dette legendariske storskibs størrelse. Alligevel imponeres vi over deres fornemme konstruktion og håndværk, og man spørger uvilkårligt sig selv, hvilke slags værktøj og metoder, disse skibe er bygget med og hvordan selve skibsbyggeriet har foregået.

De islandske sagaer og de gamle norske landskabslove beretter en lille smule om dette². Vi hører bl.a. at de håndværkere, der stod for selve skibsbyggeriet blev kaldt "skipasmiðir". Tilsvarende kaldtes den mand, der stod for kølens og stævnenes udformning, og derfor var en slags bygmester for skibet, for "staffnasmiðir" (stævnsmed). Ordet "smiðir" = smed har på oldnordisk den samme betydning som det danske ord, "mager". Ved større (kongelige?) skibsbygningsopgaver, som f.eks ORMEN LANGE, blev arbejdet ledet af en "hofudsmiðir" (skibsbygmester). I så tilfælde kunne der være flere "stævnsmede" underlagt "hoved-



Snorre Sturlasson, Island, 1179-1241: Sumir at Oversættelse: → "Nogle, der fælder træer"

smeden". At stævnsmedens arbejde krævede en særlig kunnen, fremgår bl.a. af, at han fik det dobbelte i løn af en "filungar". En "filungar" (efter "fjol" = planke, på oldnordisk), er et særligt navn for de folk, der hugger skibets planker til.

Tórberg Skavhogg

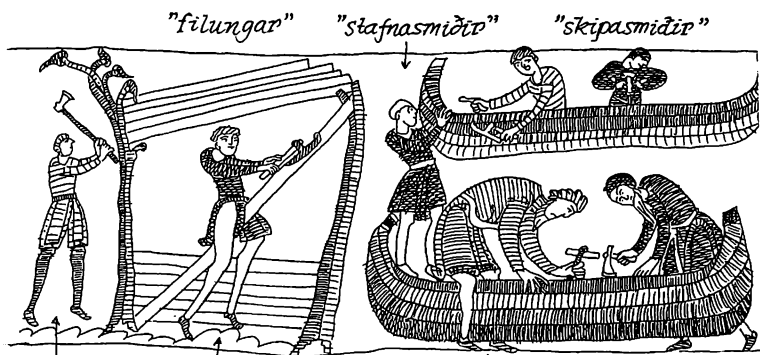
Den mest udførlige beretning om datidens skibsbygning, stammer tilfældigvis fra Snorre Sturlasson, og skibet, det handler om, er ikke helt overraskende ORMEN LANGE³.

Kort genfortalt beretter Snorre følgende om ORMEN's bygning: "Tórberg Skavhogg hed den mand, som var stævnsmed på skibet; men der var mange andre igang med arbejdet, nogle med at fælde træer, nogle med at glathugge (tømmer), nogle med at slå jernnagler i, nogle med at flytte tømmeret"⁴.

Midt under byggeriet måtte Tórberg tage til sin gård i et vigtigt ærinde og blev borte meget længe. Da han kom tilbage, var

ORMEN "fuldtømret" op til øverste bordgang, og alle omkring, ikke mindst kong Olav Trygvasson, var af den mening, at man aldrig havde set så stort og smukt et langskib.

Da kongen kom ned til skibet næste morgen stod alle skibsbyggerne imidlertid uden at arbejde. I nattens løb havde en eller anden "skamhugget" den ene side på skibet ved at sætte det ene øksehug efter det andet ned i kanten fra for til agter. Kongen blev rasende og sagde, at den der havde skadet skibet skulle dø, mens den der kunne sige ham, hvem det var, skulle få en belønning. Da sagde Tórberg, at han godt kunne sige, hvem, der havde gjort dette værk, og kongen svarede straks, at han også havde ventet, at netop Tórberg kunne finde ud af, hvem det var. Jeg skal sige Jer, hvem det er, sagde Tórberg. Det er mig. Da befalede kongen ham enten at udbedre skaden, eller at miste sit liv.



fella, sumir at telgja, sumir saum at slá,
 → "nogle, der glathugger (plankker)" "nogle, der slår skibsnagler i"

Der er en slående overensstemmelse mellem Bayeux-tapetets skibsbygnings-scene fra ca. 1070 og islændingen Snorre Sturlasons fortælling om hvordan bygningen af ORMEN LANGE foregik i Norge. Foruden "Hovedbygmesteren" og skibsbygmesteren ("Stævnsmeden") ser vi fra venstre: "Nogle, der fælder træer, nogle, der glathugger planker, nogle, der slår skibsnagler i" (Citat fra Snorre Sturlason (1179-1241), Olav Trygvassons Saga). *There is a striking similarity between the Bayeux tapestry's shipbuilding scene from around 1070 and Snorre Sturlason's account of the building of the ship "Ormen Lange" in Norway. There is an equally striking similarity between the tools seen in the picture and the tool finds from the Viking Age, as well as the traces left by tools used on Viking ships. The working positions and the hand positions too show that the picture was made by someone who really knew all about Viking shipbuilding.*

Så tog Tórberg sin økse og fjernede alle hakkerne, og alle kunne da se, at denne side af skibet nu var langt smukkere end den anden. Tórberg fik herefter besked på også at rette den anden side på samme måde, og han blev samtidig gjort til "hofudsmidir" for resten af skibsbygningen.

Bayeux-tapetet

Selv om Snorre Sturlasson godt kan have set "ORMENS" bakstokke i Ladehammer, har han med garanti ikke været med ved bygningen. Hans oplysninger om, hvordan skibsbyggeriet foregik, kan derfor kun gælde hans egen tid, begyndelsen af 1200-tallet.

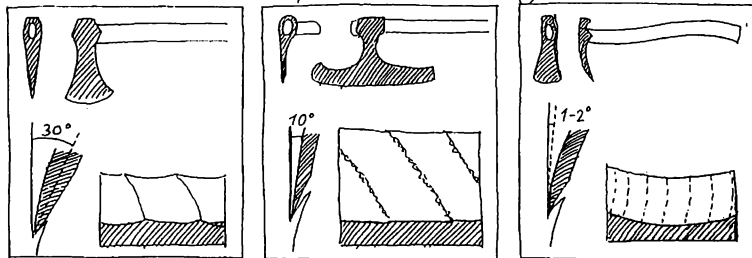
Det er derfor dobbelt interessant, at en 150 år ældre kilde, der samtidig er den ældste billedlige fremstilling af et vikingeskibsbyggeri, nemlig skibsbygnings-scenen på det berømte, 72 meter lange Bayeux-tapet fra omkring 1070, nærmest virker som en direkte illustration til Snorres tekst⁵:

I venstre side ser vi tydeligvis nogle igang med at fælde træer, dernæst ser vi nogle (een), der glathugger planker. På de to skibe på beddingen arbejder fire "skipasmidir", een af disse er endda ifærd med "at slå jernnagler i" med en hammer og foran den ene stævn står Tóorberg Skavhogg i egen høje person og sigter skrogets linier, mens én af skibsbyggerne opppe i båden retter linieførløbet med en økse efter hans anvisninger. Yderst til venstre ses skibenes "hofudsmidir" modtage ordren af fyrsten.

Og vel er det ikke Olav Trygvasson og vel er det ikke Nidaros; men Normandiet kort før Wilhelm Erobrerens angreb på England i 1066. Skibene, og dermed byggetraditionerne, er tydeligvis nordiske.

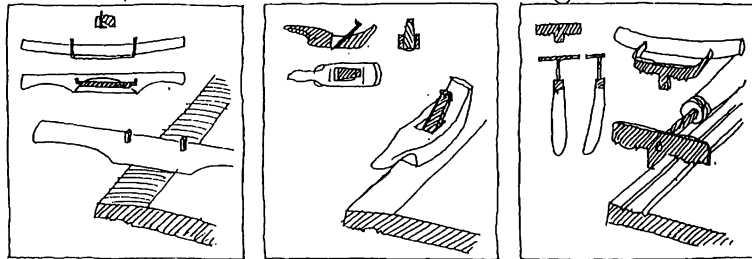
ANALYSE AF VÆRKTØJSSPOR PÅ DANSKE VIKINGESKIBSFUND

På bundstokke, bordplanker, knæ, bjælker, biter:



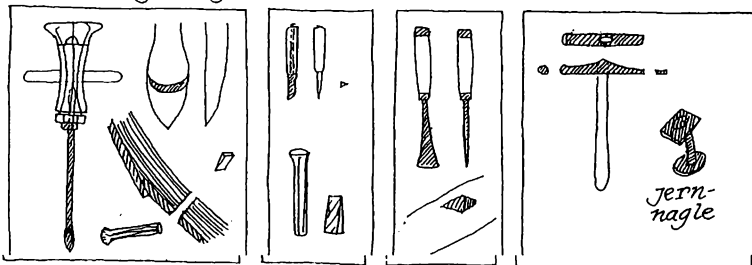
1: Retøkse 2: Bredøkse 3: Tverøkse

På bordplanker, land, bordkanter og bundstokke:



4: Båndhøv 5: Trækhøv 6: Profilskraber

Huller og nagler:



7: Stebor 8: Kniv 9: Stemme 10: Klinkehammer
Søren Vindbøl, Juni 1994
Ikke tegnet i mål Jern

Værktøjsspor

Vi ved nu lidt om, hvordan skibsbyggeriet var organiseret i vikingetiden og om de forskellige grupper af håndværkere, der deltog, og vi har oven i købet, fra den broderede kilde, billeder af det værktøj, som kan have været benyttet.

For at finde ud af, hvad det er for værktøj, vi ser på billedet, må de arkæologiske kilder træde til. Den vigtigste kilde er naturligvis de spor efter værktøjet, man kan aflæse på de fundne vikingeskibe.

Analyse af de forskellige værktøjsspor, som findes på vikingeskibsfund, sammenholdt med det rekonstruerede værktøj:

- 1 På bundstokkenes sider m.m. ses let hule huggespor: Tosidigt slebet, forholdsvis smal retøkse med en let krum æg.
 - 2 På bordplanker af eg ses helt plane og brede huggespor: Ensidigt slebet bredøkse med en næsten ret æg.
 - 3 På knæ og bundstok-undersider ses meget fine, let hule huggespor: En ensidigt slebet, smal (tvær-)økse med let krum æg.
 - 4 På bordplanker af fyrretræ ses forholdsvis brede, små tæthakkede høvlspor: En bred båndhøvl.
 - 5 På bordplankernes land og skar ses en helt glat høvling: Almindelig høvl.
 - 6 Længs bordkanter og på bundstokkene ses trukne pynteprofiler: Profilhøvl/profilskraber.
 - 7 Huller til jernnagler (6-7 mm), trænagler (20-24 mm) og rigningen (24-34 mm): Bor.
 - 8 Snittespor på f.eks. trænagler: Kniv.
 - 9 Skarpe nedhak på f.eks. væger og kølsvin: Stemmejern.
 - 10 Klinkning af jernnagler: Klinkhammer.
- Bemærk, at økser til grovhugning (1a) har en buttet ægvinkel, for ikke at bide sig fast, mens økserne til glathugning (2a) og fintilpasning (3a+b) har plane sider og spidse ægvinkler, for at kunne hugge så plant ind til træet som muligt. (Tegning Søren Vadstrup).

På de danske Skuldelev-skibe blev der i flere tilfælde taget aftryk og fotografier af værktøjssporene på planker, spanter og andre skibsdele inden konserveringen, der desværre udvaskede alt⁶. På de norske skibe fra Gokstad og Oseberg er værktøjssporene flere steder synlige endnu, bl.a. på Osebergskibets køl⁷ og på noget af skibenes inventar.

I det danske materiale står alt egetræ stort set i "øksefinish", idet øksen har været ført med så sikker hånd, at anden overfladebehandling, f.eks. høvling, ikke har været

An analysis of the various tool traces left on recovered Viking ships compared with the reconstructed tools:

- 1 *Slightly concave chopping traces can be seen on the sides of the floor timbers: Fairly narrow axe (retøkse), sharpened on two sides, and with a slightly curved edge.*
 - 2 *Completely level and broad chopping traces can be seen on oak planks: Broad-axe (bredøkse), sharpened on one side with an almost straight edge.*
 - 3 *Very fine slightly concave chopping traces can be seen on the under side of the knee and floor timbers: Narrow adze (tværokse), sharpened on one side with a slightly curved edge.*
 - 4 *Rather broad, closely chopped plane marks can be seen on pine wood planks: A broad band plane.*
 - 5 *A completely smooth planing can be seen on the overlap and scarf joints of the planks: An ordinary plane.*
 - 6 *Raised ornamental mouldings can be seen along the edges of the planks and on the floor timbers: Moulding plane.*
 - 7 *Holes for iron rivets (6-7 mm), treenails (20-24 mm) and rigging (24-34 mm): Drill.*
 - 8 *Carving traces, for example on treenails: Knife.*
 - 9 *Sharp notches, for example in wicks and keelsons: Wood chisel.*
 - 10 *Clinching of iron rivets: Clinching hammer.*
- Notice that axes for rough chopping (1a) have an obtuse-angled cutting edge so as not to get stuck, while axes for smooth cutting (2a) and fine adjustment (3a+b) have level sides and an acute-angled cutting edge so as to cut as level with the wood as possible. (Drawing: Søren Vadstrup).*

nødvendig. Fyrretræet har derimod mange steder høvlede overflader.

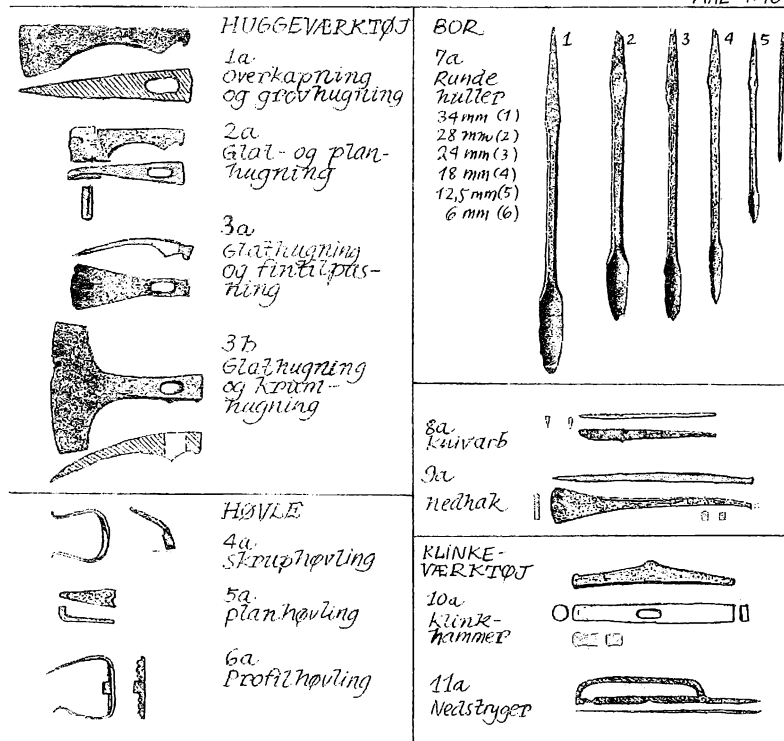
På egetræet kan vi efter bredden på økse-sporene samt måden bladet er slebet på, se, at man har anvendt 3 forskellige økse-typer: Dels en almindelig slebet **retøkse** (1), der har et let buttet skær, dels en ensidigt slebet **bredøkse** (2) med et lige og plant skær og dels en ensidigt slebet, smal **tværøkse/skarøkse** (3) med et let krumt skær. Bredøksesporene findes især på bordplan-kerne og skarøksesporene på detaljer som knæ og bundstokke.

På Skuldelev I skibets fyrreplanker ses overfladerne at være høvlet med en bred **“båndhøvl”** (4), med et til tider let tæthak- ket høvlspor. Alle langsgående og tvær- gående samlinger mellem bordplankerne, de såkaldte land og skar, på både fyr- og ege- planker, er herudover høvlet glat med en smal **høvl** (5). Endelig er der trukket pynte- profiler på alle bordplanker og noget “ind- tømmer” med forskellige **profilskrabere** (6). Overalt på skroget finder vi huller til jernnagler, trænagler eller til rigningen m.m. udført med forskellige **bor** (7) og de tilhørende trænagler ses at være snittet med en **kniv** (8). Større firkantede huller, f.eks. mastespor og årehuller, er hugget ud med **stemmejern** (9).

Alt i alt finder vi spor efter 9 forskelli- ge slags træbearbejdningsværktøj, hvortil kommer diverse hamre eller trækøller til at slå på værktøjet, på kiler eller til at banke ski- bet sammen med, herunder bl.a. en **klink- hammer** (10) til at “klinke” jernnaglerne med. Det er bemærkelsesværdigt, at man ik- ke finder savspor et eneste sted på vikinge- skibene, ikke engang ved smalle indhak⁸.

DEN GOTLANDSKE MÄSTERMYRKISTES SKIBSBYGNINGSVÆRKTØJ

MÅL 1:10



Værktøjsfund

Den anden primære kilde til vikingetidens skibsbygningsværktøj er naturligvis de forskellige arkæologiske fund af værktøj og redskaber fra denne periode. Et af de vigtigste fund er den gotlandske **“Mästermyrkiste”**, bl.a. indeholdende en større samling smedeværktøj og træbearbejdningsværktøj⁹.

Det er i denne forbindelse interessant at konstatere, at Mästermyrkisten faktisk indeholder et komplet sæt skibsbygningsværktøj, der næsten perfekt svarer til de nævnte 9-10 værktøjsspor på vikingeskibene:

Den gotlandske værktøjskiste fra vikingetiden, Mästermyrkisten, indeholder et komplet sæt skibsbygningsværktøj, inklusive specialværktøj til smedning af skibsnaglerne:

- 1a En tung, smalægget og tosidigt slebet økse, beregnet til overkapning og grovhugning. Svarer til Bayeux-tapetets 1c samt værktøjsspor 1. Vægt 752 g, ægvinkel 20-25 grader. Navn: "Fællaøx"?
- 2a En bredbladet retøkse, såkaldt "Skægøkse" beregnet til finhugning og glathugning. Svensk/norsk parallel til Bayeux-tapetets 2c samt værktøjsspor 2. Vægt 463 g, ægvinkel 10-15 grader. Navn: "biløx"?
- 3a En ensidigt slebet, smal skarøkse (tværøkse), beregnet til glathugning. Svarer til Bayeux-tapetets 3c samt værktøjsspor 3. Vægt 272 g, ægvinkel 20-25 grader. Navn: "Smidarøx"?
- 3b En ensidigt slebet, bred skarøkse (tværøkse), beregnet til glathugning og hulning af større konkave flader. Vægt 729 g, ægvinkel 10 grader.
- 4a Jern til en krum båndhøvl. Findes andre steder i en plan udgave, der svarer til værktøjsspor 4. Ægvinkel 16 grader. Navn: "Skjøve".
- 5a Knækket høvljern? Svarer til værktøjsspor 5?
- 6a Profilskraber. Svarer til Bayeux-tapetets 6c og værktøjsspor 6. Ægvinkel: 70 grader. Navn: "Bålstrek"?
- 7a (1-6) 6 skebor til boring af huller til: Klinknagler (6 mm), trænagler (12,5 mm, 18 mm og 24 mm) samt rigningshuller (28 mm og 34 mm). Oldnordisk navn: Narfarr.
- 8a Kortbladet kniv. Ægvinkel 25 grader.
- 9a Stemmejern. Bredde 5 cm, ægvinkel 16 grader.
- 10a Langhovedet hammer med kantet pen i den ene ende og rund pen i den anden. Anvendes til klinkning af jernnagler. Svarer til Bayeux-tapetets 10c og værktøjsspor 10.
- 11a Nedstryger

The Gotland tool chest from the Viking Age, the Mästermyr chest, contains a complete set of shipbuilding tools, including special tools for the forging of ship's rivets:

- 1a *A heavy narrow-edged axe (retøkse) sharpened on two sides, designed for cutting away and rough chopping. Corresponds to the Bayeux tapestry (1c) and the tool traces (1). Weight 752 g, angle of cutting edge 20-25 degrees. Name: "Fællaøx"?*
- 2a *A broad-bladed axe, the so-called "Skægøkse", designed for fine cutting and smooth cutting. Swedish/Norwegian parallel to the Bayeux tapestry (2c) and the tool traces (2). Weight 463 g, angle of cutting edge 10-15 degrees. Name: "biløx"?*
- 3a *A narrow adze (skarøkse) sharpened on one side, designed for smooth cutting. Corresponds to the Bayeux tapestry (3c) and the tool traces (3). Weight: 272 g, angle of cutting edge 20-25 degrees. Name: "Smidarøx"?*
- 3b *A broad adze (sharøkse) sharpened on one side, designed for smooth cutting and the hollowing out of large concave surfaces. Weight: 729 g, angle of cutting edge 10 degrees.*
- 4a *Iron for a curved band plane. A straight version of it corresponding to tool traces (4) has been found in other places. Angle of cutting edge 16 degrees. Name: "Skjøve".*
- 5a *Broken iron blade of a plane? Corresponds to tool traces (5).*
- 6a *Moulding plane. Corresponds to the Bayeux tapestry (6c) and the tool traces (6). Angle of cutting edge 70 degrees. "Bålstrek"?*
- 7a *(1-6) Spoon bits for the drilling of holes for: Clinching rivets (6 mm), treenails (12.5 mm, 18 mm and 24 mm) and rigging (28 mm and 34 mm). Old Nordic name: "Narfarr".*
- 8a *Short-bladed knife. Angle of cutting edge 25 degrees.*
- 9a *Wood chisel. Width 5 cm, angle of cutting edge 16 degrees.*
- 10a *Long-headed hammer with angular peen at one end and round peen at the other. Used for clinching of iron rivets. Corresponds to the Bayeux tapestry (10c) and the tool traces (10).*
- 11a *Hacksaw*

Der er for det første tre forskellige økser: En tung, **smalbladet retøkse** med buttet æg (1a), en lettere, **bredbladet retøkse** med en ret og plan æg (2a) samt en **smal skarøkse** (3a) med let krumt skær.

Den bredbladede retøkse (2a) ser ud til bevidst at være blevet krøllet sammen med henblik på en omsmedning af bladet. Den har formodentlig været tosidigt slebet, men de helt plane sider har, sammen med den slanke kileform og spidse ægvinkel, opfyldt samme formål som en ensidigt slebet økse: At kunne glathugge tømmer. Så selv om denne såkaldte "skægøkse" er for smal til Skuldelevskibenes "bredøksespor", har den haft samme funktion.

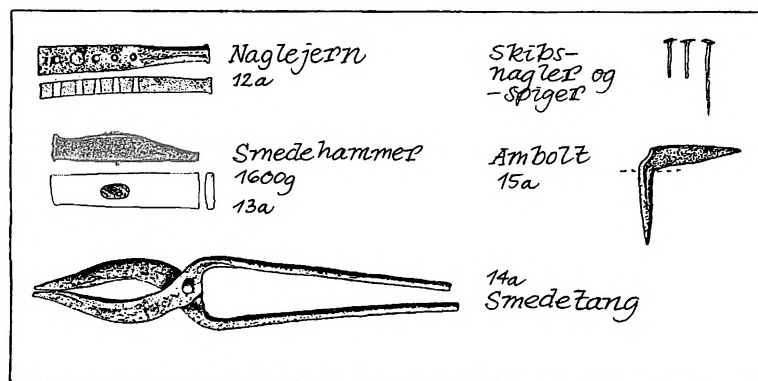
Foruden den smalbladede skarøkse, finder vi også en bredere udgave (3b) i Mästermyrkisten. Denne økse kan anvendes til glathugning af større hule flader, f.eks. på bordplanker.

Mästermyrkisten indeholder også jerne til 3 slags høvle: **Båndhøvlen** (4a) findes i en relativ krum udgave, velegnet til "skruphøvling". Fra andre værktøjsfund, især norske¹⁹, kender man også en helt plan udgave (4b) af denne høvl svarende til høvlsporene (4) på Skuldelevskibenes fyrreplanker.

Norske og danske vikingetidsfund indeholder ligeledes forskellige høvljern, der er 1-2 cm brede i skæret, trekantformede og med en lille "knop" i enden, modsat skæret²⁰. Et sådant høvljern finder vi også i Mästermyrkisten, dog desværre med brækket skær (5a). Jernet har siddet i en såkaldt **trækhøvl**.

Profilskraberen (6a), finder vi i en helt inakt udgave i Mästermyrkisten, bortset fra træhåndtaget, der mangler.

VÆRKTØJ TIL SMEDNING AF SKIBSNAGLER



Værktøj til smedning af skibsnagler:

12a Naglejern. (Til højre: Skibsnagler og -spiger).

13a Smedehammer 1600 g.

14a Smedetang.

15a Amboltz.

Tools for the forging of ship's rivets:

12a Rivet iron. (To the right: Ship's rivets and -nails).

13a Smith's hammer 1600 g.

14a Smith's tongs.

15a Anvil.

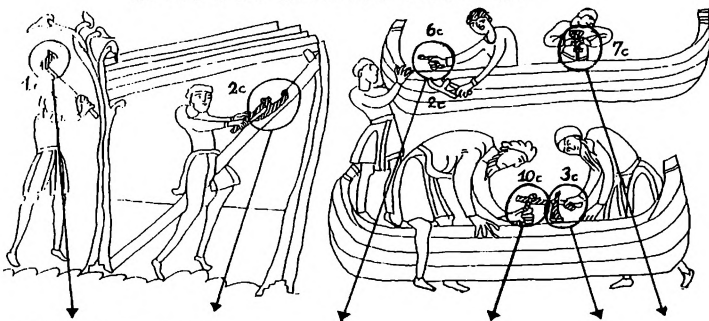
Bor skal vi heller ikke lede længe efter. Der findes hele 6 forskellige **skebor** (7a) i Mästermyrkisten, endda i dimensioner, der præcist svarer til Skuldelevskibenes hullstørrelser.

Vi finder også en kortbladet **kniv** (8a), og et **stemmejern** (9a) i værktøjssamlingen, begge velegnede til skibsbygning.

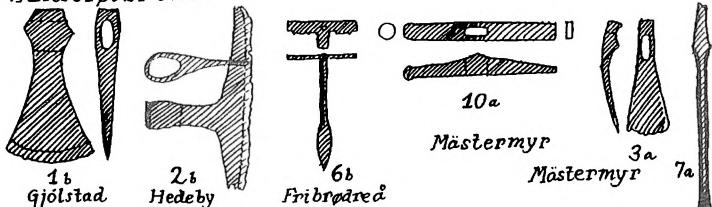
Af andet værktøj i Mästermyrkisten, som peger mod skibsbygning, ses en **klinkhammer** (10a) med skarp pen i den ene ende og rundet pen i den anden. For fuldstændighe-

dens skyld findes der tilmed et **naglejern** til smedning af klinknaglerne med det tilhørende smedeværktøj: Hamre, ambolt og tang.

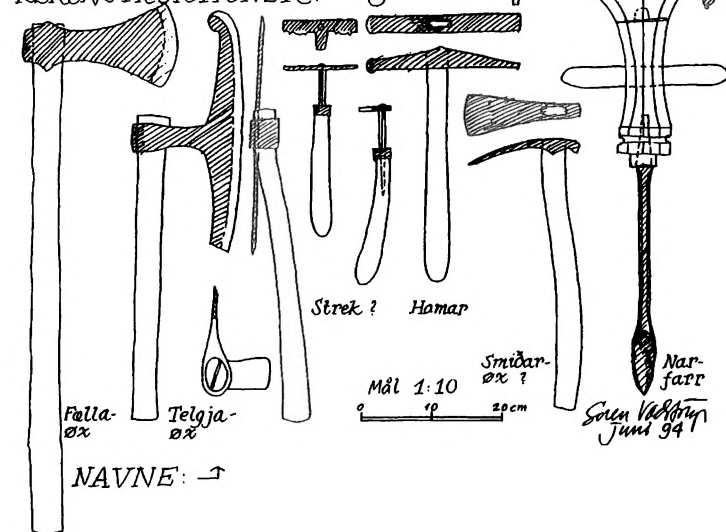
ANALYSE AF BAYEUX-TAPETS SKIBSBYGNINGSVÆRKTØJ



VÆRKTØJSFUND:



REKONSTRUKTIONER:



NAVNE: →

Bayeux-tapetets værktøj

Kaster vi nu igen blikket på Bayeux-tapetets skibsbygnings-scene, kan vi konstatere, at, med en enkelt undtagelse, kan samtlige 6 stykker værktøj, som er afbildet, umiddelbart genkendes fra Mästermyrkisten:

Fra venstre side ser vi først en **langskaftet retøkse** (1c), som skovhuggerne bruger til træfældning. Dernæst ses en **bredbladet økse** med snabelspids (2c), der anvendes til glathugning af skibsplanker. Denne økse findes ikke i Mästermyrkisten, men vi finder til gengæld sporene efter den på Skuldelevskibenes bordplanker (2). Vi kan samtidig konstatere, at Mästermyrkistens "skæg-økse" (2a) tydeligvis har haft samme anvendelse, nemlig glathugning.

Den nederste bådebygger til højre benytter en lille enhåndsokse (3c), som godt kan være en retøkse, men som snarere er en

Detailbilleder af Bayeux-tapetets skibsbygningsværktøj.

1c Fældeøkse. Anvendes til fældning og grovtilhugning.

2c Bredbil. Anvendes til glathugning.

3c Smal enhåndsokse, tengsel, til arbejde inde i skibet.

6c Profilskraber? Til trækning af pynteprofiler.

7c Skebor. Anvendes til boring af huller.

10c Klinkhammer. Anvendes til klinkning af jernnaglerne.

Detailed pictures of the Bayeux tapestry's shipbuilding tools:

1c Felling axe (fældeøkse). Used for felling and rough chopping.

2c Broadaxe (bredbil). Used for smooth cutting.

3c Narrow one-handed axe, cooper's adze, for work inside the ship.

6c Moulding plane. For the making of ornamental moulds.

7c Spoon bit. Used for drilling holes.

10c Clinching hammer. Used for clinching iron rivets.

smal skarøkse, magen til Mästermyrkistens (3a), der typisk bruges til tilpasningsarbejder oppe i båden.

Skibsbyggeren til venstre i den øverste båd har en bredbil i venstre hånd og noget andet, med et krumt skaft, i den højre. Det ville ikke være unaturligt, om denne mand netop brugte en profilskraber (6c) til at trække pynteprofilerne op igen, efter øksen. Manden til højre i samme båd borer tydeligvis huller i skroget med et skebor (7c).

Endelig har skibsbyggeren til venstre i den nederste båd en klinkhammer (10c) i hånden. Det ses både på håndstillingen og på selve værktøjet, der har den samme "spids" opad som klinkhammeren fra Mästermyrkisten (10a), og iøvrigt som en næsten identisk hammer fra Vimose-fundet i Danmark¹².

Træteknologi

Det næste spørgsmål, der rejser sig er så, om der kan tænkes at indgå arbejdsprocesser eller værktøj i skibsbygningsforløbet, som vi ikke finder spor efter på vikingeskibene? For at svare på dette må eksperimentalarkæologien ind i billedet.

De mest gennemførte eksperimenter med brug af træbearbejdningsværktøj fra vikingetiden, i form af nøjagtigt smedede værktøjsskoper og konsekvent anvendte værktøjs- og byggemetoder, har været i forbindelse med bygningen af vikingeskibskopierne ROAR EGE i 1982-84 og HELGE ASK i 1990-91¹³, begge i Roskilde med forfatteren som bygmester.

Både disse eksperimenter, og de dermed afledte studier af vikingeskibenes konstruktion og materialeanvendelse, har afsløret, at

man i Norden i vikingetiden besad en ret avanceret træteknologi, som, hvis man benytter dette som målestok, har vist sig ikke engang at være mulig at udføre i fuldt omfang i dag¹⁴.

Denne træteknologi bygger dels på et dybt kendskab til en række specialiserede egenskaber ved de forekommende træsorter, både i frisk, våd og tørret tilstand, dels på anvendelsen af minimerede konstruktioner, funktionelt udformet og altid med brug af formgroede emner, hvor træets fiberretning løber fra spids til spids. Nogle af konstruktionerne er ydermere udspændte, for at opnå større styrke og spændstighed. Samlinger, træ med træ, uden metalbeslag, foretrakkes konsekvent, kun med ganske særlige undtagelser, f.eks. ved skibens bordlægning, som er samlet med jernnagler.

Overfladisk betragtet ser det ikke uoverkommeligt ud, at udføre disse konstruktioner med moderne redskaber og teknikker. Men, går vi mere i dybden, indeholder vikingernes træteknologi 3 afgørende processer, som stort set er "glemte" i dag: Trækløvning, vandlagring og forbehandling af træet på roden, inden fældningen. Disse tre processer er en konsekvens af hinanden. For at opnå at følge træets fiberretning, er det nødvendigt at kløve emnerne ud langs denne. For at kunne kløve træet ud, og også hugge det til, må man benytte nyfældet træ. For at "styre" udtørringen af træet efter udkløvningen og udhugningen, må man lagre emnerne i vand og for at gøre vandlagringen kort, må man "forbehandle" træstammerne på forskellige måder på roden, inden fældningen.



De nordiske klinkbyggede skibe er typiske eksempler på vikingetidens nordiske træteknologi, som går igen i vogne, huse og andet træarbejde. Konstruktivt bygger denne såkaldt "våde" træteknologi bl.a. på smidighed og fjedervejne, på krumme, ofte udspændte former, på minimering af træmaterialerne i sammenhæng med en konsekvent anvendelse af formgroede emner og på samlinger hovedsagelig af træ med træ. *The Nordic clinker-built ships are typical examples of the wood technology of the Vikings which recurs in their carts, houses and other things made of wood. In its construction this so-called "wet" wood technology is based among other things on pliability and elasticity, on curved often distended forms, on the minimization of wood materials together with the consistent use of pieces which have grown into shape, and on joints mainly consisting of wood against wood.*

Det vil føre for vidt her, at komme mere ind på denne "våde" træteknologi, men ser vi på det værktøj, som har været omtalt i det foregående, passer det ind i de nævnte arbejdsprocesser som fod i hose. Indtil flere forhold peger nemlig på, at værktøjet er udviklet til at bearbejde nyfældet og vådt træ.



De skarpe ægvinkler på vikingeværktøjet giver nogle ganske bestemte spåner, som f.eks. denne skarring på een af bordplankerne, der stort set hugges af i een sammenhængende spån. *The acute-angled cutting edges of the Viking tools give very special chips, like for example this scarfing on one of the planks, which is more or less cut out as one whole unbroken chip.*

Der er himmelvid forskel på at arbejde i vådt træ og i tørt træ med håndværktøj. Både måden værktøjet "bider" sig ind i træet på, og måden det "slipper" træet og spånen på, er helt forskellig. For løvtræ gælder der ydermere det, at nyfældet træ er blødt at arbejde i, mens tørret træ er hårdt – for eggs

vedkommende benhårdt. Holder man det friske træ vådt, bevarer det stort set sin "blødhed".

Ser vi på vikingetidens træbearbejdningsværktøj, har det generelt spidsere skær end nutidens, hvilket viser, at det er beregnet til at arbejde i både blødt og vådt træ. Ægvinklerne på Mästermyrværktøjet ligger helt nede på på 15-20 grader, mens moderne værktøj, beregnet til at arbejde i tørret træ, slibes med ægvinkler på 25-45 grader.

Hertil kommer, at meget af vikingetidens værktøj, f.eks. bredbilen og skarøksen, er betragteligt lettere end det tilsvarende fra vor tid, hvilket skyldes den samme forskel på at arbejde i blødt og vådt træ frem for hårdt og tørret.

For værktøj som skebor, profilskraber og båndhøvl (skavl), kan man konstatere, at det arbejder langt mere effektivt i vådt træ end i tørt.

Skibsbygningsprocessen

De skibe, som er skabt ud fra denne våde træteknologi, er karakteristiske ved at være uhyre letbyggede i forhold til størrelsen. Man har lagt vægt på, at skroget skulle være bevægeligt, med spinkle, fjedrende konstruktioner og "løse" samlinger. Dette har både krævet perfekte træmaterialer og højt specialiseret bådebygningsarbejde¹⁵.

Ser vi nærmere på selve de arbejdsprocesser, som indgik i bygningen af skroget, var det første, der skulle ske derfor, at bygmesteren, "stævnsmeden", udvalgte et antal passende træer til skibet. Det skete i god tid, for der skulle dels være tid til at "ringe" træerne over roden i mindst et år, så saftspændingen blev formindsket, dels være

tid til at topfælde krumtømmeret.

Selve træfældningen har sandsynligvis fundet sted relativt kort tid før skibsbyggeriet af hensyn til træets blødhed. Særligt store emner som f.eks. stævnene blev dog sikkert fældet, hugget til og lagt i vand mange måneder i forvejen. Efter vandlagringen tørrer træet erfaringsmæssigt hurtigere op, og man kan også modvirke svindrevner og kastninger.

Værktøj til træfældning og grovhugning:

1a Fældeøkse. Vægt 752 g. Mästermyr, Sverige.

Værktøj til glathugning af tømmer og planker:

2b Bredbil, Vægt 300g. Hedeby Havn.

Værktøj til tilpasning:

2a Biløkse. Vægt 470g. Mästermyr, Sverige.

3a Smal skarøkse. Vægt 270g. Mästermyr, Sverige.

3b Bred skarøkse. Vægt 730g. Mästermyr, Sverige.

8a Kniv. Mästermyr, Sverige.

9a Stemmejern. Mästermyr, Sverige.

Værktøj til glatning af fyrreplanker:

4a Krumbladet båndhøvl, såkaldt "skjøve". Mästermyr(S)

4b Ligebladet båndhøvl, såkaldt "skavl". Bjerkeby(N)

Værktøj til glatning af skar og land:

5a Trækhøvl. Skraeling Island, Canada.

Værktøj til trækning af pynteprofiler:

6a Profilskraber, Mästermyr, Sverige

6b Profilskraber, Fribrødre Å, Danmark.

6c Profilskraber til uldrille.

Værktøj til boring af huller:

7a-f Skebor. 6mm, 24mm, 34mm. Mästermyr, Sverige.

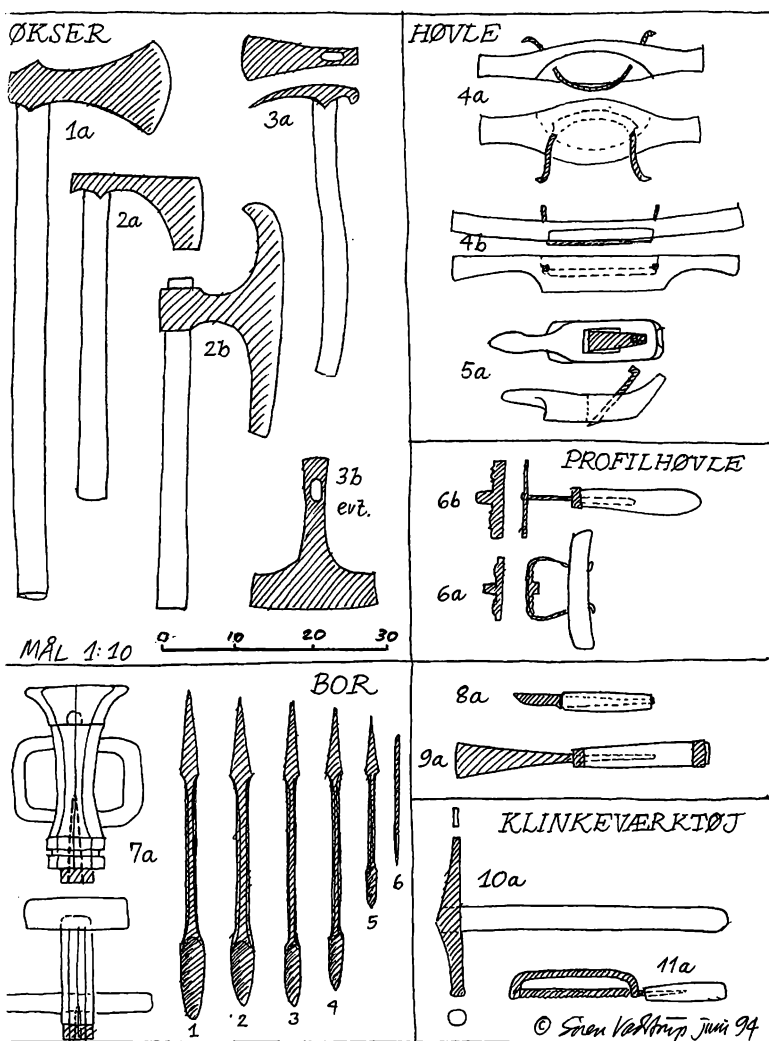
Værktøj til Klinknagling:

10a Klinkhammer. Vægt 600g. Mästermyr, Sverige.

11a Nedstryger, Mästermyr, Sverige.

Vikingetidens skibsbygningsværktøj afspejler tydeligt tilpasningen til den "våde" træteknologi, der fortrinsvis bygger på anvendelsen af frisktfældet og vandlagret træ, som er blødt at arbejde i. Dette ses bl.a. på de generelt spidse ægvinkler – mellem 15-20 grader – på glatningsværktøjet. Værktøj til bearbejdning af tørt træ, har ægvinkler mellem 25-45 grader.

EN DANSK VIKINGESKIBSBYGGERES VÆRKTØJSKISTE



Sammenligner man med vor tids bådebygningsværktøj, finder man kun den smalle skarøkse, kniven og stemmejernnet til fælles. (Tegning: Søren Vadstrup).

Drawings of the reconstructed shipbuilding tools from the Viking Age on a scale of 1:10.

Tools for felling and rough chopping:

1a Felling axe. Weight 752 g. Mästermyr, Sweden.

Tools for the smooth cutting of timber and planks:

2b Broadaxe (bredbil), weight 300 g. Hedeby Harbout.

Tools for fine adjustment:

2a Broadaxe (biløkse). Weight 470 g. Mästermyr, Sweden.

3a Narrow adze (skarøkse). Weight 270 g. Mästermyr, Sweden.

3b Broad adze (sharøkse). Weight 730 g. Mästermyr, Sweden.

8a Knife. Mästermyr, Sweden.

9a Wood chisel. Mästermyr, Sweden.

Tools for the smoothing of pinewood planks:

4a Band plane (båndhøvl) with curved blade, a so-called "skjøve" Mästermyr, Sweden.

4b Band plane (båndhøvl) with straight blade, a so-called "skavl" Bjerkeby, Norway.

Tools for the smoothing of overlapping and scarf joints:

5a Plane. Skraeling Island, Canada.

Tools for the making of ornamental moulds:

6a Moulding plane, Mästermyr, Sweden

6b Moulding plane, Fribrødre Å, Denmark.

6c Moulding plane for a corking groove.

Tools for the drilling of holes:

7 a-f Spoon drill, 6 mm, 24 mm, 34 mm. Mästermyr, Sweden.

Tools for riveting:

10a Clinching hammer. Weight 600 g. Mästermyr, Sweden.

11a Hacksaw, Mästermyr, Sweden.

The shipbuilding tools of the Viking Age clearly reflect an adaptation to "wet" wood technology, which is mainly based on the use of freshly cut and water-stored wood, which is soft to work on. This can be seen among other things in the generally acute angle of the cutting edges – between 15 and 20 degrees – of the smoothing tools. Tools used for working on dry wood have angles of between 25 and 45 degrees. Modern boatbuilding tools only have the narrow adze, the knife and the wood chisel in common with these Viking tools. Drawing: Søren Vadstrup.

Efter fældningen blev træstammer og krumtræ kløvet og hugget ud til råemner med det samme – formentlig på stedet. Alt skulle derefter transporteres til byggepladsen, hvor det blev lagt i vand.

På byggepladsen opførte man imens en bedding med et antal "bakstokke", hvor kølen blev lagt fast, hvorefter stævnsmeden opstillede for- og agterstævnene og skarrede disse på.

Hvad selve skibsbyggeriet angår, viser analyser af vikingeskibenes konstruktion, at man har sat selve skibsplankerne op som en skal, kun samlet på klink med jernnagler, og først derefter lagt et system af indvendige forstærkninger, spanter, bjælker, knæ, langsgående tømmer osv. ind i skroget. Dette foregik i forskellige etaper. Efter opbordingen af undervandsskroget, "bunden", bestående af de 4-5 nederste bordgange, blev de underste bundstokke lagt i. Så fulgte bordene omkring vandlinien, "remmen", der som navnet antyder, har en langsgående forstærkende funktion, bl.a. med det særligt kraftige bord, "meginhuffer". Herefter sattes plankerne over vandlinien, "fribordet", op, ligeledes efterfulgt af et system af indvendige forstærkninger. Skibsbyggernes arbejde har således groft taget bestået i at sætte bordplanker op, og derefter tilpasse alle de indvendige dele i skroget¹⁶.

Som tidligere nævnt tyder bl.a. Snorres oplysninger på, at man på hans tid, måske også før, ved større skibsbyggerier har opereret med en række mere eller mindre skarpt afgrænsede "fag" – svarende til de forskellige her beskrevne arbejdsprocesser: Skovhuggere, plankehuggere, skibsbygge-

re, arbejdsfolk samt ikke at forglemme: Bygmesteren.

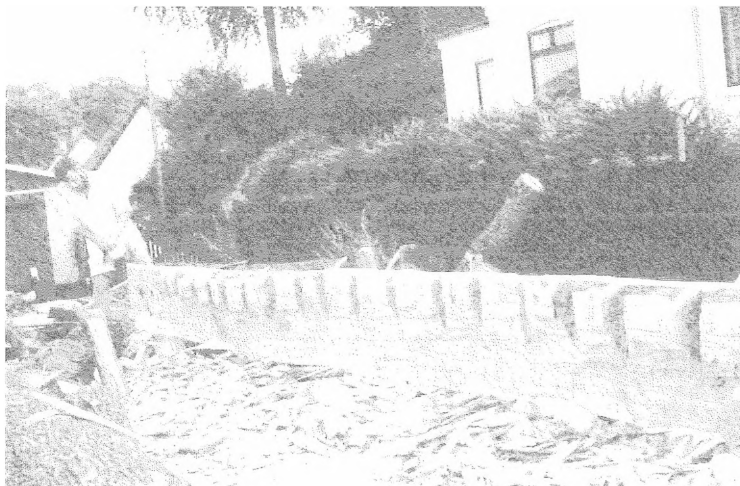
Samtidigt med selve skibsbyggeriet skulle der også nagesmede, ankersmede, malere, billedsnidere, mastemagere, rormagere, vævere, sejlmagere, rebslagere, riggere osv. i sving før skibet var rigget helt sejlklart.

Alle disse "fag" har haft hver deres traditioner, særlige arbejdsmetoder, værktøj og hjælpværktøj.

Vikingetidens skibsbygningsværktøj

Skibsbyggernes hjælperedskaber til at løfte, holde, vride, måle og mærke med, vil jeg lade ligge i denne omgang for i stedet at koncentrere mig om selve træbearbejdningsværktøjet. Her kan vi nu sige, at en rimeligt veludstyret skibsbygger i vikingetiden har haft 4-5 økser, 2-3 høvle, 2-3 profilhøvle, 6 bor, en kniv og sandsynligvis også et stemmejern i sin værktøjskiste. Udover dette har han haft en klinkhammer, en trækølle og måske en hammer mere samt eventuelt en nedstryger.

Foruden nedstrygeren findes der 2 andre save i Mästermyrkisten¹⁷; nemlig en lille, krydsfilet sav (beregnet til at save på tværs af træets årer) og en lidt større retfilet sav (beregnet til at save på langs af træets årer). Den retfilede sav er faktisk på størrelse med en moderne "fuchschwans". Det er derfor uomtvisteligt, at vikingetidens skibsbyggere har kendt til saven – og man har uden tvivl også haft kulturelle kontakter til at skaffe sig selv store og effektive save, bl.a. fra Byzans, hvor sav-teknologien var dominerende, hvis man ville. Forklaringen på de manglende savspor i det nordiske fundmateriale, og dermed på at man sandsynligvis ikke har an-



vendt sav-teknologien ved skibsbygning er, at den nordiske træteknologi helt bevidst bygger på smidige og formgroede emner, som konsekvent følger træets fiberretning. Dette kræver en træbehandling bestående af udkløvning og udhugning af det friske, våde træ med økser. Der er med andre ord tale om en træteknologi, som slet ikke harmonerer med savning. Hvis planker og spanter blev savet ud ville de enten blive for kraftige eller knække!¹⁸

Skibsbygningsværktøjet kan derfor rekonstrueres således:

Fældeøkse

Den langskafte fældeøkse, som vi dels ser på Bayeux-tapetet (1c) og dels kender fra adskillige fund, bl.a. i Mästermyrkisten (1a), eller den viste fra Gjølstad i Norge (1b)¹⁹ der er præcis magen til Bayeux-tapetets, anvendes til at fælde og grovudhugge tømmer.

Fældeøksen i brug ved bygningen af Skuldelev 3 kopian ROAR EGE i 1984. Den økseteknik, som anvendes, når man skal hugge en skibsplanke ned i tykkelse, er den såkaldte "skavhugning", d.v.s. hugning af en række tætsiddende V-hak ned til den ønskede tykkelse, hvorefter "mellemstykkerne" kløves af med øksen. *Felling axe in use in the building of the ROAR EGE in 1984, which is a copy of the Skuldelev 3 Viking ship. The technique used for cutting a ship's plank down in thickness is the so-called "skavhugning", i.e. cutting a number of closely spaced V-shaped notches down to the desired thickness, after which the "middle pieces" are split off with an axe.*

Den er let at kende fra våbenøkserne på grund af sin langt større vægt²⁰.

Mästermyrkistens fældeøkse har en frygtindgydende slagkraft. Det relativt smalle blad kan arbejde sig 1-2 cm i dybden for hvert dobbelthug, hvilket gør denne økse langt mere effektiv end en sav. Den stumpe ægvinkel (20-25 grader) bevirker, at den kun sjældent "bider sig fast".

Lignende, men erfaringsmæssigt ikke nær så gode, økser er den dag idag et uundværligt værktøj for moderne skovarbejdere.

Bredbil/telgjaøkse

Den bredbladede glatteøkse, anvendes til planhugning og glathugning. Man kunne kalde denne økse for en "telgjaøkse" efter udtrykket telgja = glathugge på norsk og svensk.

Også denne øksetype forekommer i mange udgaver i fundmaterialet, men både

Bredbil fundet i Hedeby Havn i 1979, dateret til vikingetiden. Øksen svarer nøje til den afbildede bredøkse 2b på Bayeux-tapetet. Dens huggespor svarer til huggesporerne på Skuldelev 3 skibets bordplanker. (Tegning: Søren Vadstrup). *Broadaxe (bredbil) found in Hedeby Harbour in 1979 and dating from the Viking Age. The axe corresponds exactly to the broadaxe portrayed in 2b in the Bayeux tapestry. Its cutting traces correspond to the cutting traces found on the ship's planks of the Skuldelev 3 Viking ship. (Drawing: Søren Vadstrup).*

fundfordelingen og værktøjssporene på skibene antyder, at man har brugt en slags "telgjaøx" i dansk område og en anden i svensk og norsk.

Den danske "telgjaøx" er i type magen til Bayeux-tapetets "bredøkse" (2c)²¹, med et langt, smalt blad, afsluttet med en snabel. Fund af lignende såkaldte "bredbiler", f.eks. fra York²², London²³ og Hedeby Havn (2b) i Danmark, viser, at den er ensidigt slebet og har et let forskudt skafthul. Selvom hullet ikke er vredet, som man kunne forvente, virker kopier af "Hedeby-øksen" perfekt, når den forsynes med et vredet skaft.

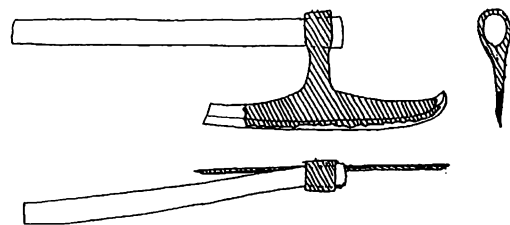
Visse af disse "bredbiler", f.eks. et velbevaret eksemplar, fundet i en grav i Over Hornbæk ved Randers, er forsynet med indlagte sølv-ornamenter, hvilket har forledt nogle til at tro, at det drejer sig om våbenøkser²⁴. Det, at øksen er ensidigt slebet, viser imidlertid, at vi står overfor et stykke værktøj, beregnet til glathugning. Pynten skyldes snarere, at bredbilen har tilhørt en "hufuds-miðir", måske en gæve fra fyrsten, som "mester" bar, når han skulle "til hove", som vi netop ser det på Bayeux-tapetet, eller brugte, når han var på arbejde – begge dele øjensynligt både her og hisset.

2 danske og 2 engelske
BREDØKSE-FUND FRA VIKINGETIDEN
Rekonstruktioner: Søren Vadstrup

HEDEBY

Løsfund fra
havnen

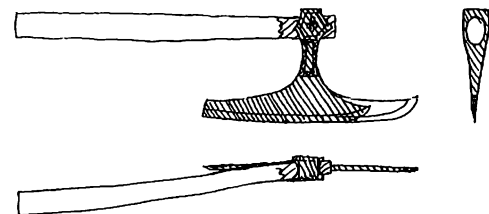
Rekonstrueret
efter epoxy-
afstøbning



OVER HORNBÆK

Ved Randers
gravfund.

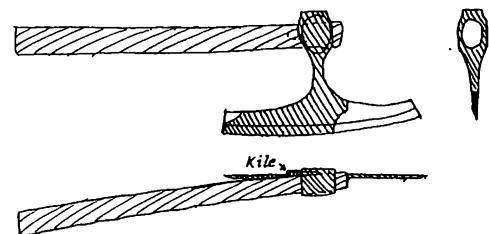
Efter: Bjarne
Mertning Nielsen
1991 (foto)



LONDON

Milk Street
Løsfund

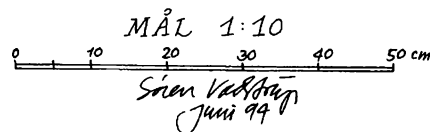
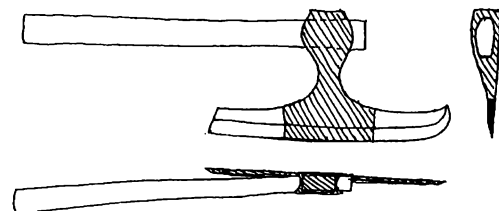
Efter: Schofield's
and Dyson
1980



YORK

Løsfund

Efter Watermann
1959





Planhugning af planke med Hedeby-bredbilen (2b). Øksen arbejder bedst med en spåntykkelse på 1-1½ cm. En dygtig bredbilhugger kan hugge een sammenhængende spån i hele plankelængden, som vist her. Man hugger baglæns, skrævende over planken, på samme måde som plankehuggeren på Bayeux-tapetet. *Smoothing of planks with the Hedeby broadaxe (2b). The axe works best with a chip thickness of 1-1½ cm. A skilled craftsman with the broadaxe can chop one whole unbroken chip the length of the plank, as shown here. The chopping was done backwards straddling the plank, in the same manner as the plank chopper in the Bayeux tapestry.*

“Her befaler Hertug Wilhelm at bygge skibe”. Wilhelms øverste skibsbygmester har ved denne højtidelige lejlighed sit “værdighedstegn”, i form af en en “mesterbredbil”, i hånden. Øksen er sandsynligvis sølv-indlagt, som vi bl.a. ser det på Over Hornbæk-bredbilen. *“Here Duke William gives the order to build ships.” On this solemn occasion William’s chief master ship-builder has his “badge of honour”, a “master broadaxe” in his hand. The axe is probably inlaid with silver as seen, among others, with the Over Hornbæk broadaxe.*

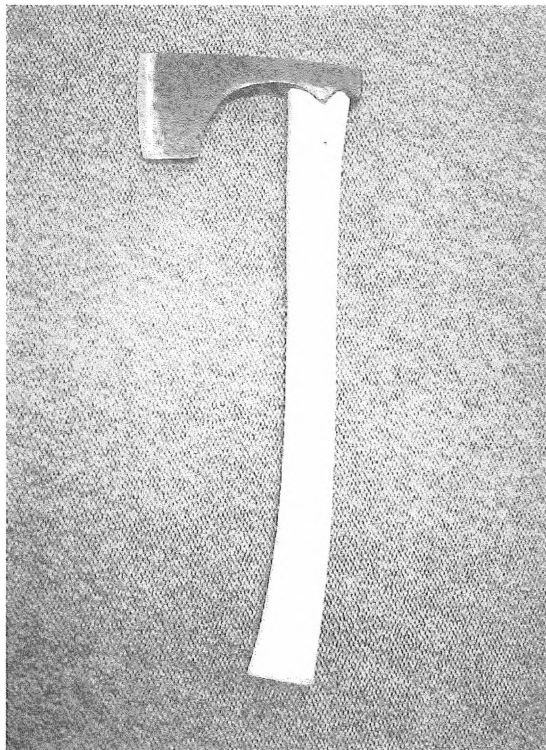
Den norsk/svenske “telgjaøx” er knapt så bredbladet som den “danske”, hvortil kommer, at den ikke er ensidigt slebet. Til gengæld er begge øksens sider helt plane, hvad der er en fordel frem for den ensidigt slebne økse, fordi den kan hugge fra begge sider, f.eks. ved knaster el.lign. Det kan en ensidigt slebet økse ikke. Mästermyrkistens sammenkrøllede “skægøkse” (2a) er en typisk norsk-svensk “telgjaøx”. I Sverige hedder øksen en bilyxa, i Norge bile eller breiøks²⁵.

Det er interessant, at der tilsyneladende hverken er fund eller spor fra vikingetiden af den “danske” langbladede bredbil-type i Sverige og Norge. Her er den smallere “skægøkse” enerådende. Omvendt var denne “norsk/svenske” bredbil, efter fundene at dømme, ikke ukendt i Danmark²⁶.

Det er imidlertid ret interessant, at dette mønster i store træk har holdt sig frem til i

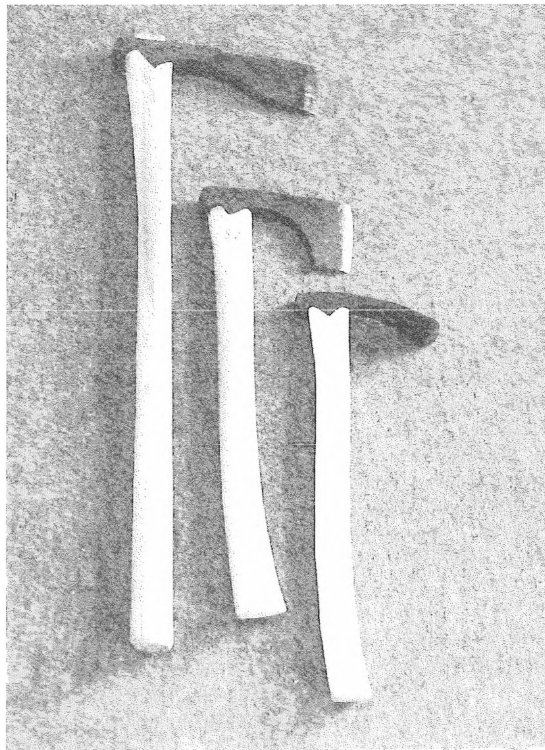
HIC:WILLELM DVX:IVSSIT
NAVES:EDI FICARE:





Fotografi af en rekonstrueret kopi af Mästermyrkistens "Bilyxa" (2a), (kat.nr.62). *Photograph of a reconstruction of the "Bilyxa" from the Mästermyr tool chest (2a), (catalogue no. 62).*

dag. Selv om den langbladede bredbil tilsyneladende forsvandt som skibsbygningsværktøj i Danmark efter vikingetiden – formentlig sammen med den våde træteknologi – blev den overtaget af hustømmeren i en noget tungere udgave. Der er hugget kilometervis af tømmer med denne ensidigt slebne økse i Danmark, helt frem til vor tid. I Sverige og Norge foregik og foregår det samme arbejde hovedsageligt med tosidigt



Fotografi af kopier af Mästermyrkistens to skarøkser (2a og 3a). (Kat.nr. 63 og 64). *Photograph of reconstruction of two adzes from the Mästermyr tool chest (2a and 3a), (catalogue nos. 63 and 64).*

slebne "skægøkser" af "Mästermyrtypen"²⁷.

Skarøkse

Den smalbladede skarøkse anvendes, udover som navnet siger til hugning af skar (bordplankernes skrå samlinger), også til fintilpasning af næsten alle skibsdele. Den viste tværøkse fra Mästermyrkisten (3a) frembringer præcist de fundne huggespor, f.eks. på skibsknæenes let hule undersider.

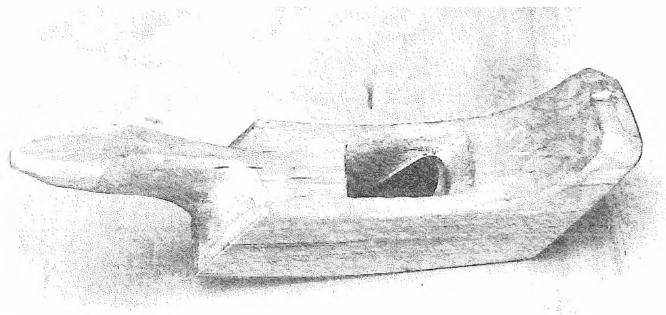
øksen er også uundværlig til at hugge indvendige krumninger, f.eks. på knæ eller bundstokke. Her kan en almindelig retøkse ikke komme til²⁸.

Mästermyrkistens bredere og tungere tværøkse/skarøkse (3b), kan være brugt til glatning af større hule flader, f.eks. visse bordgange²⁹.

Båndhøvl

Mästermyrkisten indeholder som nævnt bladet til en krum "båndhøvl" (4a). Denne høvl hedder en "skjøve" på norsk³⁰. En tilsvarende høvl med et lige blad, kaldes en "skavl", og frembringer et bredt og "tæthakket" høvlspor som bl.a. ses på Skuldelev I skibets fyrreplanker. Fund af disse høvlblade fra Norden, mangler allesammen trædelene³¹, men da begge høvltyper har været brugt frem til vor tid, kan de rekonstrueres med stor sikkerhed, eller sågar købes antikvarisk.

Fotografi af en kopi af trækhøvlen fra Skraeling Island i arktisk Canada. Kopien er udført af forfatteren. *Photograph of a reconstruction of a plane from Skraeling Island in the Canadian Arctic. The reconstruction was made by the author of the article.*



Trækhøvl

Fundmaterialet fra vikingetiden indeholder herudover adskillige smalle, men aflange og trekantformede høvljern³². Også her mangler trædelene totalt, men et par fund af høvle fra nordisk område fra 300-tallet (Vimose³³) og fra 1300-tallet (Bergen³⁴, Færøerne³⁵ og et Canadisk nordbofund³⁶), alle til gengæld uden jern, viser, sammen med en helt intakt høvl, fundet i Dublin og dateret til 1000-tallet³⁷, hvorledes selve høvlen til disse høvljern kan have set ud.

Den her viste høvl (5b) er en rekonstruktion af en nordbohøvl fra Skraeling Island i Arktisk Canada udført af forfatteren ud fra en opmåling af den originale høvl. Det er bemærkelsesværdigt, at høvljernet ikke kan reguleres med en trækile, som vi kender det idag, men kun kan klemmes fast i een og samme faste stilling, via sin lange kileform. Man skubber derfor ikke høvlen, man trækker den hen mod sig selv, og regulerer samtidigt spåntykkelsen i selve strøget ved at "vippe" sålen mere eller mindre med den bageste hånd. Sin lidenhed til trods, står denne trækhøvl (5b)³⁸ ikke spor tilbage for moderne høvle.

For at få høvlbladet ud, når det skal slibes, og i igen efter slibningen, har jernet en karakteristisk "knop" i enden til at slå på eller trække i. Denne knop genfindes på Mästermyrkistens formodede høvlblad (5a)³⁹.

Profilskraber

Profilskrabereren anvendes til trækning af pynteprofileringer på bordplanker, bundstokke m.m. Dette værktøj kendes enten i en dobbeltbenet udgave som Mästermyrki-



'Profilen til bordplankernes "uldrille" trækkes med profilskraber. *The mould for the planks' corking groove is made by a moulding plane.*

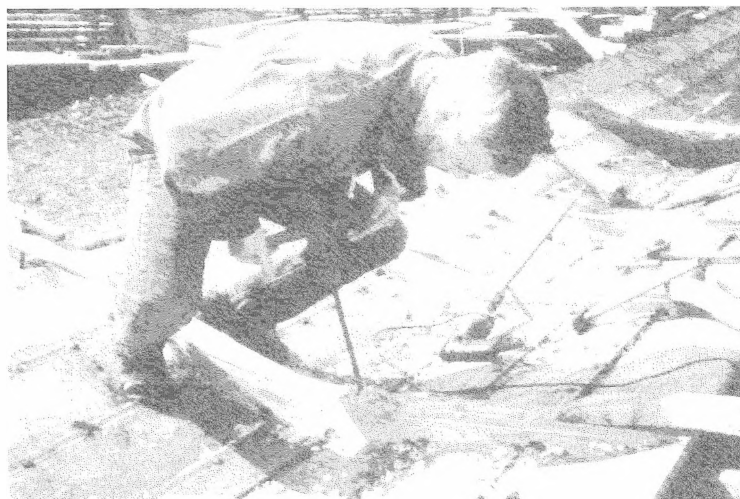
stens (6a), eller enkeltbenet, kendt fra norske og danske fund (bl.a. Fribrødre Å)⁴⁰, og som eventuelt ses på Bayeux-tapetet. Det norske bådbyggerudtryk for dette værktøj er "båstrek".

Skebor

Skebor i forskellige størrelser, f.eks. magen til skeborene fra Mästermyrkisten (7a-f), anvendes bl.a. til at bore huller til de trænagler, jernnagler eller spigre, som skibsdelene på et vikingskib er fæstnet til hinanden med. Det oldnordiske navn for skeboret er: Nafarr.

Skeboret borer knapt så hurtigt som et nutidigt sneglebor, men har til gengæld andre fordele. Det kan f.eks. bore "krumme huller". På den måde kan man starte et hul

Boring af huller med skebor. De kopierede Mästermyr-skebor står i effektivitet ikke tilbage fra moderne sneglebor. De har endda den ekstra egenskab, at længere huller kan bringes til at krumme en lille smule, hvilket er en fordel i et skib, hvor startplanet og slutplanet for naglehullet næsten altid er skråt i forhold til hinanden, og hvor trænaglen helst skal sidde vinkelret på begge planer for at være tæt. *Drilling holes with a spoon bit. The reconstructed Mästermyr spoon bits are every bit as efficient as modern auger bits. They even have the added advantage that longer holes can be curved a little. This is an advantage on a ship where the starting plane and the finishing plane for the rivet hole are nearly always inclined towards each other and where the treenail should preferably be placed at right angles to both planes in order to keep tight.*



vinkelret på en bundstok inde i skibet og også ende vinkelret udvendigt, selv om de to planer ligger skråt på hinanden, hvad de jo ofte gør på et skib. Træneglerne undgår derved at få "skæve" hoveder som følge af skæve hul-indløb.

Kniv

Kniven har, skønt den ikke vises på Bayeux-tapetet, været skibsbyggernes vigtigste universal-værktøj. Den korte Mästermyr-kniv (8a) giver med sin usædvanligt brede ryg god støtte for tommelfingeren ved f.eks. undersænkning af huller eller snitning af trænegler. Denne kniv er så specialiseret, at jeg vil hævde, at vi står overfor en decideret "bådebyggerkniv".

Stemmejern

Stemmejern kendes bl.a. fra Mästermyrkisten (8a), dog uden skaft, der her er rekonstrueret. Dette 48 mm brede, relativt store stemmejern, egner sig perfekt til skibsbygning, hvor det dels anvendes sammen med en kølle/knippel til afsætning af helt præcise, skarpe kanter vinkelret på bladet, dels uden kølle/knippel som to-håndsbetjent glatteværktøj parallelt med bladet.

Klinkhammer

Klinkningen af bordlægningens jernnagler udføres med en klinkhammer (oldnordisk: Hamarr). Den langhovede klinkhammer fra Mästermyrkisten (9a) har en skarpkantet pen, som kan "skubbe" jernmaterialet ud over pladen, og en rund pen, som man glatter og runder klinknaglen med til sidst. Hammeren ses helt magen til på Bayeux-tapetet.

Nedstryger?

Det er vigtigt, at få kappet jernnaglen stilk over inden klinkningen, uden at presse naglen for meget til siden, ind i træet. Det er mit gæt, at man har savet en kærvi i naglestilken med Mästermyrkistens lille nedstryger (12a), og derefter brækket naglen af.

Håndværksmetoder

Vi kan nu konstatere, at alt det værktøj, der er afbildet på Bayeux-tapetets skibsbygnings-scene, nøje svarer til en række fund af værktøj fra vikingetiden, samt at dette igen nøje svarer til de værktøjsspor, vi finder på de originale vikingeskibe. De håndværkere, der er afbildet svarer ganske til de "faggrupper", som nævnes i de skriftlige kilder, og de håndstillinger og arbejdsstillinger, der vises, svarer iøvrigt også nøje til de erfaringer, der er gjort med brugen af kopier af værktøjet.

Vi er endvidere på sporet af værktøjets gamle navne, vi er takket været kopiforsøgene, på sporet af den træteknologi, som værktøjet først og fremmest er skabt til, og vi er også på sporet af nogle af de håndværksmetoder, vikingetidens skibsbyggere benyttede sig af.

Hvad det sidste angår, giver Snorres beretning om Tórberg Skavhugger faktisk en præcis beskrivelse af, hvordan man hugger en given form ud med økse – i dette tilfælde linietrækket på essingen, skibets øverste kant.

For hvad er det han gør med sin økse, Tórberg Skavhogg? Jo, da han kan se, at den overkant på skibet, som de andre har udført, mens han var væk, er for "slap", giver han kurven et strammere og mere elegant svaj, som alle, heldigvis for ham, synes er smukkere end før.

Det gør han på den måde, at han, formentlig efter først at have mærket det nye linieførløb op med kul, hugger en række tætsiddende v-formede hakker med sin økse (til denne opgave sandsynligvis en Mästermyr 2a, eller tilsvarende. Vægt 475 g, ægvinkel 20 grader, skaft 40 cm), ned til den nye linie. Han kunne have borthugget alle hakkerne med det samme, og dermed færdiggjort linieførløbet, men han vælger, for at demonstrere sin sikre formsans, at lade hakkerne stå – og først “forløse” det nye elegante linietræk i alles, ikke mindst kongens, påsyn.

Så meget stads har der ikke været gjort ud af det, når de mange, øvrige ofte ligeså elegante, skibsdele som spanter, knæ, oplængere osv. til ORMEN LANGE – og alle de andre vikingeskibe – skulle hugges ud. Men metoden har været nøgagtig den samme.

Disse tætsiddende V-hak, som iøvrigt kaldes for “skavhug”, finder man imidlertid ingen steder på vikingeskibene. De er jo hugget bort. Men takket været beretningen om Tórberg Skavhogg, ved vi alligevel lidt om,



En nutidig Tórberg Skavhogg gør mesteren kunsten efter. Skavhuggene i ROAR EGE's overkant er anbragt og borthugges her med retøkse. *A latter-day Tórben Skavhogg copying the master's art. The V-shaped notches on the top edge of the ROAR EGE have been made and are now being chopped away with an axe.*

hvordan både han og andre vikingeskibsbyggere, brugte deres økser.

Litteratur

Andersen, Bent og Erik: Råsejlet – Dragens Vinge.

Vikingskibshallen i Roskilde, 1989.

Arwidsson, Greta og Gösta Berg: The Mästermyr Find.

Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien, 1983.

Berglund, Havard: Knivsmeden, knivmakerarbeid og smiing. Universitetsforlaget, Aurskog 1990.

Brøgger, A. W. og Haakon Shetelig: The Viking Ships. Oslo 1971.

Christensen, Arne Emil: Viking Age Boatbuilding Tools. McGrail, Sean (red.): “Woodworking Techniques before A.D. 1500. Greenwich 1982.

Christensen Arne Emil: Boat Finds from Bryggen. The Bryggen Papers, Main Series, Vol. 1. Oslo 1985.

Crumlin-Pedersen, Ole: Træskibet. Fra langskib til fregat. Træbranchens Oplysningsråd, 1968.

Crumlin-Pedersen, Ole: Aspects of Viking-Age Shipbuilding. Journal of Danish Archeology, vol 5 1986, Odense 1987.

Diklev, Torben: 700 ára gamal høvil. MONDUL nr. 1, 1982. (s. 13-17) Torshavn 1982.

Eldjarn, Gunnar og Jon Godal: Nordlandsbåten og Afjordsbåten. Del 1, bd. 1-4. Lesja (Norge) 1988.

Engelhardt, Conrad: Nydam Fundet. Sønderjydske Mosefund bd. II. København 1865. (Planche XV).

- Engelhardt, Conrad*: Vimose Fundet. Sønderjydske Mosefund bd. II. København 1869. (Planche 18, bl.a. 2 hølvc)
- Falk, Hjalmar*: Altnordisches Seewesen. "Wörter und Sachen IV", Heidelberg 1912.
- Godal, Jon Bojer og Steinar Moldal*: "Tradisjonsboren kunnskap om tre som byggematerial". MAIHAGEN 1992, Årsskrift fra De Sandvigske Samlinger i Lillehammer, 1992.
- Grieg, Sigurd*: Middclalderlige Byfund fra Bergen og Oslo. Oslo 1933 (s. 346-354).
- Gränsfors Bruks AB (Søerige)*: Yxboken. 1989.
- Hansen, Torben Egeberg*: Hammerslag. SKALK, 1992, nr. 3.
- Hertig, Asbjørn*: Kongers Havn og Handels Sete. Oslo 1969.
- Hvarfne, Harald*: Yxa och bila under jämtsk-härjedalsk järnålder. "Jämten" 1952. (s. 121-128).
- Nielsen, Bjarne Henning*: Langbladsøksen. SKALK nr. 2, 1991.
- Nielsen, Erik Møller*: "Om håndskårne planker". I "Rødder – Arbejderhistorie på Fyn" nr. 13, april 1991. (Gengivet i TS-bladet nr. 5. november 1992).
- Normann, G.A.*: Høvelens Historie. DSSS II, Lillehammer 1954.
- Olsen, Olaf og Ole Crumlin-Pedersen*: The Skuldelev Ships (II). Acta Archaeologica XXXVIII. København 1968. (s. 154-162).
- Olsen, Olaf og Ole Crumlin-Pedersen*: 5 vikingeskibe fra Roskilde Fjord. Vikingskibshallen i Roskilde 1969.
- O'Riordáin, Breandán*: Aspects of Viking Dublin. Proceedings of the Eight Viking Congress in Århus 1977. Odense University Press 1981.
- Petersen, Jan*: De norske vikingesverd. Kristiania 1919.
- Petersen, Jan*: Vikingetidens redskaper. Oslo 1951.
- Riksanantikvarieämbetet*, enheden för byggnadsvård: "Timmerbilning i Källunge på Gotland den 13.-16. april 1993". Stockholm 1994.
- Rud, Mogens*: Bayeux-tapetet, og slaget ved det græbletræ. København 1992 (3. udg).
- Schleidermann, Peter*: Nordbogenstande fra Arktisk Canada. GRØNLAND 1982, nr. 5-6-7.
- Schleidermann, Peter*: Arktisk Kontakt. SKALK 1983, nr. 3.
- Schofiels, John og Tony Dyson*: Archaeology of the City of London. London 1980. (breddil s. 40)
- Schousboe, Per Ole*: Oldtidens vogne i Norden. Bangsbomuseet 1987.
- Sundt, Eiler*: Skávl og Skjøve. Folkevennen bd. 13, 1864. (s. 123-127)
- Sturlasson, Snorre*: Olav Trygvessons saga. Snorre Sturlasons Kongesagaer. Kristiania 1900. Oversættelse: Dr. Gustav Storm.
- Thomsen, Per O.*: Havn og Handelsplads. SKALK nr. 5 1987.
- Thomsen, Robert (1971)*: Metallografische Untersuchungen an drei Wikingerzeitlichen Eisenäxten aus Haitabu. I: K. Schietzel (red.): Berichte über die Ausgrabungen in Haitabu nr. 5. Neumünster.
- Vadstrup, Søren*: Imme Særimmer. Vikingskibshallen i Roskilde 1978.
- Vadstrup, Søren*: Den våde træteknologi. Træskibs Sammenslutningens Årbog 1992.
- Vadstrup Søren*: I vikingernes kølvand. Vikingskibshallen i Roskilde 1993.
- Vadstrup, Søren*: Rapport over rekonstruktion og bygning af Skuldelev 5 kopien HELGE ASK for Vikingskibshallen i Roskilde okt. 1990 til aug 1991. (Arbejdsbeskrivelser og arbejdstegninger m.m. – upubliceret tryk).
- Vadstrup, Søren*: Skibsbygningsværktøj I Clausen og Crumlin-Pedersen (red): "ROAR EGE – et arkæologisk eksperiment" Roskilde u.å.
- Watermann, Dudley M.*: Late Saxon, Viking and Early Medieval Finds from York. Oxford 1959.
- Winne, Max*: Roar af Roskilde. SKALK nr. 3, 1986.

Noter:

¹ Bent og Erik Andersen, 1989, side 49.

² Hjalmar Falk, 1912, side 31.

³ Snorre Sturlason: "Kongesagaer" Kristiania 1900, s. 209-210. (Oversættelse: Gustav Storm).

⁴ På oldnordisk hedder teksten iflg. Falk (1912) side 31: "sumir at fella, sumir at telgja, sumir saum at slá, sumir til at flytja vidu". Gustav Storm oversætter i "Kongesagaer" (1900) dette med: "nogle til at fælde

træer, nogle til at hugge dem til, nogle til at slå søm i, nogle til at flytte tømmeret". Da "telgja" betyder at "glathugge" både på oldnordisk og nutidigt norsk og svensk, synes jeg dette ord er mere præcist. Ligeledes betyder "saum" også "skibsnagler", hvilket er mere præcist i denne forbindelse end "søm". De fire grupper folk, som Snorre nævner, er med andre ord: Skovarbejdere, plankehuggere, skibsbyggere og arbejdsfolk.

⁵ Mogens Rud, 1992, s. 61.

⁶ Olsen og Crumlin-Pedersen, 1968, s. 154-162. De forskellige fotos og afstøbninger findes på Nationalmuseets, Skibshistorisk Laboratorium i Roskilde.

⁷ Se bl.a. A.E. Christensen 1982, s. 332, bl.a. samt A.E. Christensen, 1986, s. 152.

⁸ Olsen og Crumlin-Pedersen, 1969, s. ??.

⁹ Arwidsson og Berg, 1983.

¹⁰ Jan Petersen, 1951, s. 220-221 (nr. 113, 114 og 115).

¹¹ Jan Petersen, 1951, s. 221 nr. 117. Per O. Thomsen, 1987, s. 5.

¹² Engelhardt, 1869, planche 18, nr. 24.

¹³ Både ROAR EGE og HELGE ASK er udførligt omtalt i Vadstrup, 1993, s. 96-117 (ROAR) og 142-158 (HELGE).

¹⁴ Der findes relativt lidt publiceret om dette spændende emne. Skovsboe, 1987, s. 49-54 er inde på den "våde" træteknologi i forbindelse med oldtidens vogne. Søren Vadstrup, 1992, s. 210-213, er en meget kort introduktion til fænomenet.

¹⁵ Se bl.a. Vadstrup, 1993, s. 106 og 114 ff. samt Winner, 1986.

¹⁶ Se bl.a. Vadstrup 1993 s. 96-114.

¹⁷ Arwidsson og Berg: "The Mästermyr Find", Kat. nr. 41 (krydsfilet sav) og kat. nr. 42 (retfilet sav). Bemærk at nr. 42 er vist i skala 1:4 og således er ca. 58 cm lang. Den lille skæftede fil (kat.nr. 97) er måske en fil til at file saven med?

¹⁸ Der er ingen tvivl om, at man i virkeligheden rent teknisk, sagtens har kunnet save vikingeskibenes planker ud af træstammerne i hånden. Helt frem til 1920'erne skar man på visse danske skibsværfter klædningsbrædder af eg ud med almindelige håndsave - selv på større (35 meter lange, 200 tons) "kravelbyggede" skonnerter. To mand savede omkring 3 km planker ud på tre måneder! (Erik Møller Nielsen: "Om håndskårne planker". I "Rødder - Arbejderhistorie på Fyn" nr. 13, april 1991).

¹⁹ Øksen fra Gjølstad i Norge (Nr. 13670a) er opmålt af forfatteren i 1985 på Oldsaksamlingen i Oslo. Vægt: 1254 g. Ægvinkel: 20-25 grader. Kopier af øksen er udført af Smedien i Raadvad.

²⁰ En anden markant forskel på våbenøkserne og værktøjsøkserne i vikingetiden er, at værktøjsøkserne, netop fordi vægten og vægtfordelingen i øksehovedet har en stor betydning for håndværket, har kraftigere "nakker" end våbenøkserne. Disse har højst ganske små pyntenakker. Denne forskel ses i øvrigt ganske tydeligt på Bayeux-tapetet. Dette hænger igen sammen med den måde, de to slags økser er smedet på. Våbenøkserne er tit "lagt" rundt om en skafthulsdølle, hvorved de kun får en ganske lille nakke. Værktøjsøksernes skafthuller er ofte lokkede (drevet igennem), netop for at opnå en kraftig øksenakke. Både skafthulsdøller (nr. 104 og 105) og lokkestempler til skafthuller (nr. 72 og 73) findes i Mästermyrkisten, og der findes endvidere halvfabrikata, i form af vikingetidens karakteristiske jernbarrer (nr. 110 og 111), til 2 økser samt det tilhørende ægtstål (nr. 126 - ca. 60 stykker).

²¹ Øksen er rekonstrueret af forfatteren på basis af en epoxy-afstøbning af et fund fra Hedeby Havn samt Bayeux-tapets billede af samme bredbil. Kopier af øksen er udført af Smedien i Raadvad. Se også Crumlin-Pedersen, 1986 s. 225, samt Vadstrup 1993 s. 103.

²² Watermann, 1959, s. 71, nr. 7.

²³ Schofield og Dyson, 1980.

²⁴ Bjarne Henning Nielsen, 1991.

²⁵ Hvarfner, 1952, s. 121-128 (Sverige). Eldjarn og Godal, 1988, Bd 3, s. 31 (Norge).

²⁶ Egeberg Hansen, 1992, s. 5.

²⁷ Gränsfors Bruk AB: Yxboken, 1989 (Sverige). Harvard Bergland, 1990 (Norge). Riksantikvarieämbetet, enheten för byggnadsvård (Stockholm): Timmerbiling i Källunge på Gotland den 13-16 april 1993". Stockholm marts 1994.

²⁸ Den smalbladede tværokse kendes fra en række andre fund fra vikingetiden. Se bl.a. Brøgger og Shetelig, 1971, s. 80, Jan Petersen, 1951, s. 221, nr. 118, Egeberg Hansen 1992.

²⁹ I dag står "skarøksen" for mange som det typiske "gamle" bådebyggerværktøj. På de fleste af de danske vikingeskibskopier fra før 1982 er bordplan-

kerne derfor hugget ud med kopier af Mästermyrkistens brede skarøkse. Se bl.a. Vadstrup, 1978 og Vadstrup 1993, s. 39. Erfaringerne viser imidlertid, at denne økse egner sig meget dårligt til at hugge bordplanker lige og rette med - ikke mindst hvis de har et linseformet tværsnit.

³⁰ Eiler Sundt, 1864, s. 123-127.

³¹ Se bl.a. Brøgger og Shetelig 1971, s. 80. I Danmark kendes denne høvl bl.a. fra Vimosefundet (Engelhardt 1869, planche 18 nr. 6).

³² Jan Petersen 1951, s. 221 nr. 117. P.O. Thomsen 1987. Plus forfatterens egne opmålinger af 2 høvlblade på Universitets Olsakssamling i Oslo i 1985 (nr. C 23971 fra Døllseter i Folddal og nr. C 32693 fra Eltdalen ved Trysil).

³³ Engelhardt 1869 s. 29 og planche 18 nr. 27.

³⁴ Sigurd Grieg, 1933, s. 351. Asbj. Hertig, 1969, s. 187.

³⁵ Torben Diklev, 1982, s. 13-17.

³⁶ Schledermann, 1982, s. 223 og 1983, s. 12-15.

³⁷ O'Riordain, 1981, s. 44 fig. 2.

³⁸ Se også en tilsvarende samisk høvl hos A.G. Normann, 1954.

³⁹ Dette høvljern fra Mästermyrkisten passer præcist i bredde og smig til Nordbohøvlen fra Skraeling Island.

⁴⁰ Jvf. original samt foto og opmåling på Vikingeskibshallen i Roskilde.

The Shipbuilding Tools of the Vikings

Summary

There is a striking similarity between the tools portrayed in the famous shipbuilding scene of the Bayeux tapestry (from about 1070) and a number of discoveries of tools from the Viking Age (750-1100) and also, which may prove to be the most important of all, the traces left by tools on the original viking ships. The craftsmen who are depicted in the Bayeux tapestry correspond exactly to the various groups of artisans named in the written sources, and the hand positions and working positions also correspond with the practical experiments carried out using copies of the tools.

Among other things by means of written sources, we have begun to trace the old names for the shipbuilding tools. The sources also bring us on the track of some of the craftsmen's methods which shipbuilders of the Viking Age used, and, thanks to a number of advanced experiments in shipbuilding which not least the author of the article has been involved in, we are discovering the wood technology for which the tools were primarily designed. The latter is of no mean importance since we are touching on a store of forgotten knowledge about the pre-treatment of the wood before felling, wood-splitting, water storage, treating wood with axes etc.

Another interesting point is that even though saws existed in Viking times and Vikings were quite capable of sawing out ship's planks with handsaws, they still favoured wood-splitting, which used more wood, and the chopping out of planks and compass timber for their shipbuilding. The explanation is that the construction of the Viking ships was based on minimized pieces which had grown into shape and therefore could not be produced by sawing.

On the basis of traces left by tools, tool finds and pictures the article notes that a well-equipped shipbuilder in Viking times had in his tool chest 3-4 special-purpose axes, 4-5 drills, 2-3 moulding planes, 2-3 smoothing planes, a knife and presumably also a wood chisel. On top of this he would have had a clinching hammer, a wooden mallet, and perhaps one more hammer and a hacksaw.

The article describes these tools in detail, shows a reconstruction of the missing parts, and tells about experiments in the use of the tools.

A modern boat-builder, even one who uses the traditional methods, will have very few of the same tools today: a knife, an adze and a wood chisel - and even these have changed their form and shape. The rest went out of use a long time ago.

Museets Protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Direktør T. Reedtz Funder*, formand
Maskinmester Jens-Jørgen Absalonsen
Kantineleder Britt Andrés
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. oec. 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 Vogensen*

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (Juni 1994)

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:
Eric Bourgois
J. Steen Christiansen
Tue Christiansen
Vibe H. Christiansen
Christina I. Emdrup
Lisbeth S. Kristensen
Klaus Meyer
Jan Rindom
Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen
Rengøringsassistent Birthe Klokke

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1993

Indsamling, undersøgelse og registrering

Som vanligt er museets samlinger først og fremmest vokset, fordi en stor skare af virksomheder, institutioner og privatpersoner har skænket museet vidnesbyrd om Danmarks maritime kulturhistorie. Den samlede gaveliste følger efter beretningen, men alle skal hermed bringes endnu en varm tak.

Alle modtagne gaver beskrives og registreres, og i årets løb er protokollerne blevet forøget med 900 registreringsnumre.

Biblioteket er vokset med 396 bind, hvoraf 162 er tilkommet som gaver, 141 gennem bytteforbindelser og resten er købt.

Den aktive indsamlings- og undersøgelsesvirksomhed er fortsat på flere felter. Hanne Poulsen har suppleret museets materiale

om skoleskibet KØBENHAVN og dets forlis ved personlig kontakt til den efterhånden begrænsede kreds af mennesker, som har et førstehånds kendskab til skibet.

Kåre Lauring har fortsat sine studier i Asiatisk Kompagnis vekselhandel på Canton i tidsrummet 1770-1800, og har i forbindelse hermed taget eksamen i virksomhedsøkonomi.

Mads Gulløv har i ugerne 18 og 19 deltaget i Skov- og Naturstyrelsens undervandsarkæologiske undersøgelse af Christian den Fjerdes søfort ved Kastrup Knæ. Han har tillige været udlånt i 14 uger til Skov- og Naturstyrelsen for at deltage i undersøgelserne af Øresunds bund i det område, som berøres af den projekterede bro.



Tidligere elever fra skoleskibet, femmastet bark KØBENHAVN, samlet foran søfartsmuseets model af skoleskibet 1. maj 1993. Set fra venstre: fhv. skibsfører i DFDS Jens Anker Andersen, de to fhv. skibsførere i ØK O.H. Christoffersen og H.P. Berg, fhv. salgschef (tidl. Sumatra) Leif Granhøf, fhv. skibsfører i Vandbygningsvæsenet Holger Danø samt siddende, fhv. navigationslærer Poul Funder. (Foto Helsingør Dagblad) *Former pupils from the 5-masted training barque, the KØBENHAVN, photographed on May 1st 1993 in front of the Maritime Museum's large model of the same ship. Four of the pupils present here signed off just before the ship in 1928 set sail on its 10th voyage, during which it disappeared without trace en route from Buenos Aires to Melbourne. (Photo: Helsingør Dagblad).*

Endelig medvirker museet i projekt Dansk Søfartshistorie, som først på året modtog en 5-årig rammebevilling fra Statens Humanistiske Forskningsråd, der giver økonomisk grundlag for at udarbejde en 7 binds fremstilling af emnet fra de ældste vidnesbyrd til i dag. En redaktionskomité bestående af professor Hans Chr. Johansen, professor Ole Feldbæk, museumsinspektør Flemming Rieck, museumskonsulent Anders Monrad Møller, Hans Jeppesen og to repræsentanter fra forskningsrådet styrer projektet, som administreres af museet.

Kåre Lauring er værkets billedredaktør, og Hans Jeppesen skal skrive om tiden efter 1960.

Bevaring

Også i 1993 har Mads Gulløvs omfattende dykkeraktivitet for Skov- og Naturstyrelsen gavnet museets økonomi. Til gengæld har dykningen begrænset mulighederne for at udføre større konserveringsarbejder. Der er dog blevet tid til at rense og/eller konservere genstande, der har skullet anvendes i udstillinger eller fotograferes. Desuden er den ældste del af samlingen af skibskonstruktionstegninger blevet nyordnet.

Formidling

Museets besøgende havde i årets løb mulighed for at se 5 særudstillinger. Fra den 11/3 og året ud vistes "B&W i 150 år", hvortil Burmeister & Wains Skibsværft ydede et betydeligt beløb. Ansatte fra værftet havde gratis adgang til udstillingen den 27/3 og den 6/4.

I Perioden 19/6-1/8 kunne man tillige se udstillingen "Skibsmodeller i leg og alvor",

som takket være et fint samarbejde med Helsingør Modelskibslaug rummede et arbejdende modelskibsbyggeri. I tilknytning til udstillingen blev der foruden den traditionelle modelskibssejlad for 6.klasse elever fra Rungsted Private Realskole (6/6) arrangeret tre andre sejladser i den ydre voldgrav (12/6, 10/7 og 31/7), og i udstillingen blev der støbt blymodeller (2/7, 3/7, 23/7 og 24/7) og opsat rebslagerbane (26/6). I tiden 1/7-5/9 præsenterede museet resultaterne fra den årlige fotokonkurrence for Nordiske søfarende, som udskrives af Handelsflådens Velfærdsråd. Kåre Lauring havde som medlem af dommerkomiteen medvirket ved udvælgelsen. Endnu en fotoudstilling præsenterede i tiden 14/10-26/11 en serie spændende fotografier af strandede og forliste fartøjer ved Scilly Islands.

Årets sidste særudstilling åbnedes den 4/12, og her sammenfattedes Hanne Poulsens studier i skoleskibet KØBENHAVN. I rummet ved siden af den dokumentariske fremstilling, kunne de besøgende se Kirsten Benlemkawnssa's farvestrålende akvareller, som alle er inspirerede af skoleskibets skæbne.

Museet har udlånt genstande til udstillingen "Africa in America" på Museum für Völkerkunde i Hamburg, og til "Encounters with Paradise" på Academy of Fine Arts i Honolulu.

Der har været afholdt særvisninger den 8/1, 2/4, 20/5, 28/5, 13/8 og 14/10. Desuden har Hans Jeppesen afholdt foredrag på Altonaer Museum (12/1), i Helsingør Rotary (8/3) og på Tåstrup bibliotek (15/9) og Kåre Lauring på Gl. Hellerup Gymnasium 23/4).

Hans Jeppesen har medvirket i radioprogrammer i DR om Skibsbevaringsfonden (16/10) og om Museumscentre (2/10), og Hanne Poulsen har deltaget i et indslag i TV2-Lorry om skoleskibet KØBENHAVN 7/12).

Museet blev i 1993 besøgt af 51.035 (1992: 49.997).

På publikationssiden var årets glædelige nyhed præsentationen af "Dansk Søe-Ordbog", der indgår som nr. 17 i museets serie af Søhistoriske Skrifter.

Manuskriptet til ordbogen er samlet af den danske søofficer G.A. Koføed (1755-1808), og det indgår i museets samling. I Handels- og Søfartsmuseets årbog 1981 har Anders Monrad Møller identificeret den indtil da anonyme forfatter, og han har også forsynet værket med en glimrende indledning. Men det var næppe blevet til så fornem en udgivelse, hvis ikke Jørgen Marcussen fra Iver C. Weilbach & Co. havde fattet interesse herfor, og hvis ikke firmaets legatfond havde finansieret udgivelsen, og tilmed derefter har skænket oplaget til museet. Bogen rummer 2806 ord, begreber og betegnelser om sømandskab, skibsbygning, navigation og krigskunst, som alle forklares på dansk og er oversat til engelsk og fransk.

Organisation og samarbejde

Skibsbevaringsfonden, som Hans Jeppesen er formand for, udgav først på året en rapport, hvor resultater og erfaringer fra prøveårene 1990-92 med statstilskud (3x400.000) blev vurderet. For at vinde tid til at finde en varig løsning blev fonden i 1993 tildelt 500.000 kr., og i årets løb er der uddelt lånetilsagn til skonnert ARON (1906)

på 150.000 kr., Lohalskutter VICTORIA (1918) på 100.000 kr. og dæksbåd CHRISTIANE (1919) fik 25.000 kr.

Ejerne af VICTORIA har dog ikke set sig i stand til at opfylde fondens betingelser, og har derfor ikke udnyttet tilsagnet.

Som opmuntringspræmie for en særlig fortjenstfuld indsats modtog den tidligere formand for Træskibssammenslutningen Åge Larsen en check på 5.000 kr.

Ved årets udgang var fondens fremtid i økonomisk henseende stadig uafklaret. En særskilt beretning for fonden kan rekvireres fra museet.

Hans Jeppesen har desuden repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikiingskibshallens bestyrelse, Museumsrådet for Frederiksborg Amt, Marinarkæologisk Referancegruppe MARE, Referancegruppen for nyere tids kulturhistorie, forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums, ICMM, bestyrelsen for projekt Holland-Helsingør 1994, redaktionskomiteen for Dansk Søfarts Historie.

Kåre Lauring har repræsenteret museet i Landsudvalget for indsamling og bevaring af fotografier og i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie og Samfundsforskning.

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

Seminar De store forandringer (1945 til i dag) 28-29/1, Søfartspuljemøder i København (15/4) og i Svendborg (22-23/9), ICMM-møde i Barcelona (6-10/9), Etnologiseminar i Ryslinge (25-26/9), Seminar Dansk historieforskning (2/11), DKM fagligt orienteringsmøde (17-19/11).

Den faglige ekskursion for museets medarbejdere gik i år til Stockholm, hvor besøg og samtaler med kolleger på Sjöhistoriska Museet og Vasa Museum gav værdifuld inspiration og nyttige personlige kontakter.

Personale

I en årrække har museet haft stor glæde af en medarbejder, som ikke er nævnt i beretningerne fordi han tilhører kredsen af frivillige. Det drejer sig om skibsfører Søren Thirslund, som nok er ældst af år, men slet ikke af sind. Hans indsigt og engagement i emnet navigationens historie tilfører museet en værdifuld viden og et betydeligt kontaktnet til forskere i ind- og udland.

I årets løb har museet endvidere haft følgende midlertidigt ansatte:

Michael Albertsen	25/1-24/8.93.
Knud Oluf Bang	15/4-14/11.93.
Anders Faurholt	18/1-17/8 og 12/10-23/10.93.
Hervør Isholm	25/1-11/8.93.
Karin Dencker Lærkesen	1/2-1/3.93.
Edel Riget	1/1-31/7.93.
Praktikant: Elisabeth Magnussen, Korsør.	

Økonomi

I økonomisk henseende lignede året det foregående. På entresiden har den målrettede markedsføring af museet givet flere besøgende, som særskilt løser billet til Handels- og Søfartsmuseet. Men afgørende for et samlet pænt årsresultat er private bidrag til især udstillingsvirksomheden, gratis arbejdskraft gennem beskæftigelsesansatte, og udlån af museets konservator og dykker til Skov- og Naturstyrelsen.

Flytteovervejelser

Efter længere tids intern overvejelse, besluttede bestyrelsen i foråret at undersøge mulighederne for at flytte museet udenfor Kronborgs volde.

Interessen har været samlet om to placeringer i København og om Værftområdet i Helsingør.

Ved årets udgang var mulighederne endnu uafklarede.

Gaveliste for året 1993

Arbejdsministeriet: Dagbog fra GEORG STAGE 1908. *Burmeister & Wain Skibsværft A/S:* Konstruktionstegninger vedr. skoleskibet VIKING. *Jens M. Barfoed:* Regnskabsbøger og konstruktionstegninger fra firmaet Rasmussen, Barfoed & Jespersen ca. 1888-1897, samt halvmodel af bark MICHELLE SELEHAU. *Birgitte Bryndum:* Tuschtegning af Kronborg. *Ebba Børgesen:* Oliemaleri af bark CERES. *DFDS:* Transport Flyer 1993. *Holger W. Danø:* Bånd med beretninger fra tidligere elever fra skoleskibet KØBENHAVN og fra II Verdenskrig. *Jane Deis:* Førstedagskuverter: Danske Sejlskibe, udg. 17. juni 1993. *Thorvald Elnef:* Svejseværktøj. *Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise:* Porcelæn fra rederiets skibe samt en engelsk gasmaske fra II Verdenskrig. *Palle Erichsen:* Skibsportræt S/S ORRIK. *Leif Granhof:* Danske Julemærker 1922 samt div. genstande og fotos fra skoleskibet KØBENHAVN. *Grønlands Postvæsen:* Div. Førstedagskuverter for 1993. *Handelsflådens Velfærdsråd:* Div. dokumenter vedr. styrmand Peder Larsen Møllersøe. *Søren Keiss Hansen:* Div. papirer, regnskabsbøger og fotografier fra firmaet Aage Vollmond dat: 1920-1960. *Poul Hansen:* Philips Skibsradio samt en Loran Receiver Indikator MK. 1 Mod. 1. med tilhørende brochurer. *Viggo Hauerbach:* Kort med sejlroute fra Australien til Bremen 1888, foruden en fotomontage vedr. Suez Kanalen. *Carl Høyrup:* Div. A mål

og kordel mål. *Inter-Express:* To sølvopsatser fra firmaet C.K. Hansen samt skibsportræt af M/S ASBJØRN PROGRESS. *Frode Jacobsen:* Redningsbøje. *Carl Fischer Jensen:* Dagbog fra GEORG STAGE, div. skibsmodeller, en samling af rejse- og turistbrochurer fra Cunard- og White Star Line dat. 1927-1933. *Jørgen Jensen:* Blom-Bakke Air Navigator. *Kiil-Nielsen:* Dokumenter og papirer vedr. Peter A. Jensen, skibsfører i DFDS. *Krista og Viggo Petersens Fond:* Oliemaleri af Carl Lorcher: Redningsbåden går ud. *Niels Erland Kopp:* En samling fotografier der har hængt i skænkestuen hos Marstrands Eft. i Helsingør. *Københavns Havnevæsen:* 1 stk. Decca Mrk. 21 foruden dykkertelefon og batterikasse. *Fr. Elisabeth Larsen:* Dokumenter vedr. A/S Kaptajn Ishøjs ny skibstype. *Marianne Lutken:* Dagbog fra fregatten POMMERN dat. 1788-1789. *Erik Nielsen:* Beretning om fregat LUDVIGs stranding ved Norge 1824. *Kurt A. Nielsen:* Dokumenter vedr. Christen Nielsen, skibsfører i DFDS. *Konvo Skipper Nielsen:* Værktøj samt fotografier vedr. Helsingør Skibsværft. *Finn Adler Olsson:* Svejseværktøj. *Anker Rasmussen:* 3 hånd tegnede søkort over Ob floden i Sibirien dat. 1879. *Lauritz Rasmussen:* Skibstegninger vedr. brig DANMARK 1848. *Ove Rasmussen:* Svømmedykkermaske samt slange. *Skagen Fortidsminder:* Skibstegninger vedr. sejlskib EXPLORER, tegnet af Aage Utzon 1960-1961. *Skibsbevaringsfonden:*

Skibsrat fra skonnert *SHANTY*. *Axel Urup Skov*: 2 stk. foto af *S/S F.C. ANDERSEN*, foruden kalfatrejern. *Stiftelsen af gamle GEORG STAGE drenge*: Udklipsbog vedr. *GEORG STAGE*. *Søfartstyrelsen*: Samling af Capacity Plans for div. skibe. *Søren Thorsøe*: Fotografier, konnossementsmappe, skibsspecifikationsbøger, foruden en samling fotografier og udklip vedr. Forenede Bogserselskab.

Boggaver

Poul Andersen, Gråsten; *Jens M. Barfoed*, Virum; *Paul Bell*, Korsør; *Jens Jensen Brovst*, Frederiksberg; *B&W Fællesklubben*, Kbh. K.; *B&W SID-klubben*, Kbh. K.; *B&W Skibsværft A/S*, Kbh. K.; *Dansk Industri*, Kbh. V.; *Henrik Dethlefsen*, Møldrup; *Farvandsvæsenet*, Kbh. K.; *Pieter van de Griend*, Risskov; *Mads Gulløv*,

Nivå; *Heinz Hellermann*, Flensburg; *Hennig Henningsen*, Helsingør; *Claus Holmfred*, Bagsværd; *Johanne Huitfeldt*, Oslo; *Carl Fischer Jensen*, Helsingør; *Niels Ole Kiil*, Virum; *Torben Larsen*, Helsingør; *Lunds Universitet*; *Anita McConnell*, Science Museum, London; *Kim Martin*, Åbo Akademi; *Christopher Morgenstjerne*, Kbh. N.; *The National Museums of Scotland*, Edinburgh; *Odense Universitetsforlag*, *Michael Paiewonsky*, Rom; *Bodil & Helge Pedersen*, Frederiksberg; *Alan Hjort Rasmussen*, Fjordmuseet, Jyllinge; *Per Schrøder*, Holte; *Axel Urup Skov*, Randers; *Helge Skov*, Ålsgårde; *Stavanger Sjøfartsmuseum*; *Peter Tamm*, Hamburg; *Søren Thirslund*, Humlebæk; *Tåsinge Museumslaug*, Svendborg; *Ebbe Wedell-Wedellsborg*, Dannebrog Rederi A/S, Rungsted Kyst; *Bent Aarre*, Kbh. Ø.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1993

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt	663.134
Tilskud fra staten	3.103.600
Andre offentlige tilskud	52.000
Ikke offentlige tilskud	630.564
Kiosk- og bogsalg	77.063
Rekvirerede arbejder	289.289
Rentcindtægter	<u>72.815</u>
Indtægter i alt	<u>4.888.465</u>
<i>Udgifter</i>	
Personaleomkostninger	3.405.130
Lokaleomkostninger	326.787
Samlingens forvaltning	37.642
Undersøgelser og erhvervelser	83.737
Konservering	56.596
Udstillinger	447.422
Anden oplysningsvirksomhed	0
Udgivervirksomhed	41.134
Andet kulturformidlende arbejde	54.560
Administration	<u>425.381</u>
Kapacitetsomkostninger	<u>4.878.390</u>
Resultat før afskrivninger	10.075
Afskrivninger	<u>7.716</u>
Nettoresultat	<u>kr. 2.359</u>

Balance pr. 31. december 1993

<i>Aktiver</i>	
Samlingen	1
Automobil	<u>23.148</u>
Anlægsaktiver	<u>23.149</u>
Beholdninger	266.729
Udestående fordringer	36.608
Likvide midler	<u>972.394</u>
Omsætningsaktiver	<u>1.275.731</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.298.880</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>483.520</u>
Hensættelser	<u>337.767</u>
Mellemregninger	92.955
Forudbetalt tilskud	0
Kreditorer i øvrigt	<u>384.638</u>
Gæld i alt	<u>477.593</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.298.880</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1993 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 24. januar 1994

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af private bidrag 1993

Kraks Forlag A/S (formål: Studierejse)	6.600
Danmarks Rederiforening	10.000
Den Danske Bank	5.000
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel (formål: Undervandskamera)	30.000
Foreningen af jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	3.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond.	10.000
J.C. Hempels Fond.	15.000
Unibank	2.500
Antikvar Carl Julius Petersens hjælpefond	5.000
B&W (formål: Jubilæumsudstilling)	250.000
Dampskibsselskabet Torm	10.000
Hafnia Fonden	2.000
Tilskud, Friis Petersens Arv	170.000
Tilskud, Sture Hövden's Legat: Skibs- portræt Skt. Peter, 1 pc-er, tilskud, Maritema nr. 6.	83.000
James Steffensen, arv	233.464
	<u>kr. 835.564</u>

Herudover har Iver C. Weilbach & Co doneret oplaget af G.A. Kofoed's Dansk-Søe-Ordbog, anslået til kr. 220.000, 50% af salgsprisen.

Vi har revideret årsregnskabet for 1993 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandling, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 24. januar 1994

Ole Holm, statsaut. revisor

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

Resultatopgørelse for året 1993

Renteindtægter	2.412
Årets resultat	<u>kr. 2.412</u>

Balance pr. 31. december 1993

Aktiver

Handels- og Søfartsmuseet	90.555
J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank	51.248
Aktiver i alt	<u>kr. 241.803</u>

Passiver

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. januar 1993	239.691
Nettoresultat	2.412
Passiver i alt	<u>kr. 241.803</u>

Arkitekt J. Friis-Pedersens arv

Resultatopgørelse for året 1993

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	168.527
Afdragsavancer	0
Kursregulering	46.734
Kursavance	529
Indtægter i alt	<u>215.790</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision	3.750
Depotgebyr	1.435
Kursregulering	36.988
Gave til Handels- & Søfartsmuseet . . .	170.000
Udgifter i alt	<u>212.173</u>
Nettoresultat	<u>kr. 3.617</u>

Balance pr. 31. december 1993

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	1.149.860
Likvide midler	469.147
Omsætningsaktiver	<u>1.619.007</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.617.007</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.515.257</u>
Mellemregninger	120.000
Skyldige omkostninger	3.750
	<u>123.750</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.639.007</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1993 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 24. januar 1994

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.

XVI. *Hans J. Hansen*: En tatovørs erindringer (Tusch-Hans). Udg. af Henning Henningsen. (1988).

Pris kr. 148,00.

XVII. *G.A. Koføed*: Dansk Søe Ord-Bog. - Iver C. Weilbach/H&S. (1993).

Pris kr. 450,00.

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.

The Dutch in the Sound and the Baltic. 94. Pris kr. 75,00.

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: 179-4175.

I serien Maritema:

I. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. Fra oldtiden til 1530 (1987).

Pris kr. 95,00.

II: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1530-1850 (1988).

Pris kr. 105,00.

III: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1850-1988 (1989).

Pris kr. 125,00.

IV. *Søren Thirslund & C.L. Vebæk*:

Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).

Pris kr. 110,00.

Eng. udgave

C.L. Vebæk & S. Thirslund:

The Viking Compass. Guided Norsemen first to America (1992).

Pris kr. 125,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.

Pris kr. 25,00.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1/9 1994

Underdirektør Niels Kjeld Christensen,
formand

Direktør Ole Friis

Direktør, skibsreder Niels Hahn-Petersen
Marinebibliotekar, kommandørkaptajn

Arne Holm, næstformand

Museumsdirektør Hans Jeppesen,
kasserer og sekretær

Underdirektør Jørgen Marcussen

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen

Æresmedlem

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Museumsdirektør, dr. phil.

Henning Henningsen

Personale

Bibliotekar Bert Blom

Beretning for 1992-93

Den årlige generalforsamling blev afholdt tirsdag den 23. august 1994, kl. 19.00 i Erik af Pommerns kammer på Kronborg. Omkring 70 medlemmer var mødt op og ca. 40 af dem deltog i museumsdirektør Hans Jeppesens gennemgang af henholdsvis særudstillingen "The Dutch in the Sound and the Baltic" og museets permanente udstilling 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 1993-94.
3. Regnskab 1993-94.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard valgt til dirigent med akklamation. EBV takkede for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste dagsordenens punkter for derefter at give ordet til Niels Kjeld Christensen.

ad 2. NKC aflagde derpå følgende beretning for venneselskabet:

Efter generalforsamlingen sidste år konstituerede bestyrelsen sig med marinebibliotekar Arne Holm som næstformand og undertegnede som formand. Den øvrige bestyrelse udgjordes af direktør Niels Hahn-Petersen, borgmester Knud Axelsen, direktør Ole Friis, arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen og museumsdirektør Hans Jeppesen.

Bestyrelsen har på sine møder især drøftet venneselskabets økonomi, medlemstal og gaver til museet. Årets regnskab sluttede

positivt på det forventede niveau, og blandt de glædelige resultater er en reduceret udgift til revision. Den vigtigste indtægtskilde er jo kontingent fra medlemmerne, hvor året også gik pænt. Efter regnskabsårets udløb er der dog konstateret omkring 100 restanter (sidste år i alt 1193 betalende medlemmer), og den tendens vil bestyrelsen søge at modvirke.

Årbogen, som er selskabets største gave til museet, har nu fundet sin form på et rimeligt økonomisk plan, og venneselskabet har desuden kunne støtte museet med to nyerehvervelser. Dels har museet for kr. 35.000 kunne købe den meget betydelige Antofts fotosamling på ca. 33.000 negativer, som fortrinsvis gengiver skibe og værfter fra omkr. år 1950 og frem, dels har museet kunne erhverve et spændende skibsportræt af S/S HENGEST, malet af Hemy på river Tyne. Skibsportrættet kostede 7.906 kr., og resten af det disponible afkast er reserveret som tilskud til en ny folder, der præsenterer museet og venneselskabet.

Et sidste emne fra bestyrelsens møder skal også nævnes, selv om det først gav synlige resultater efter beretningsåret. Jeg tænker her på ekskursionen til B&W Skibsværft lørdag den 7. maj 1994. Det var en glæde at se, at 137 medlemmer mødte op, og således opmuntret vil bestyrelsen fortsætte med at planlægge tilsvarende udflugter. Fra et af selskabets medlemmer har vi modtaget 5 forslag, og flere modtages gerne.

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, der tog tråden op fra formandens beretning og fortalte kort om maleriet skænket af selskabet til museet. Billedet blev forevist forsamlingen, og HJ fortalte, at det forestillede S/S HENGEST på river Tyne i South Shields munding. Det er malet af en – her forholdsvis ukendt – maler ved navn B. Benedict Hemy i 1890.

Derefter fortalte HJ om museets udstillingsaktivitet i den forgangne periode. I 1993 havde vi således en plancheudstilling om forlis og vrag ved Scilly Islands samt en udstilling om skoleskibet KØBENHAVN i museumsinspektør Hanne Poulsens regi. Begge disse udstillinger blev set af mange. I år har vi haft 2 hollandske udstillinger, dels en plancheudstilling om Hollændernes Oversøiske Dominans og dels den nuværende om Hollænderne i Sundet og Østersøen.

Om Handels- og Søfartsmuseets årbog var der kun at sige, at den er i arbejde, derimod ville HJ gerne fremhæve værket "Dansk Sø-Ordbog" af G.A. Koefoed, der er transkriberet af Jørgen Marcussen og hans kone på basis af et håndskrevet manuskript i museets eje og fremstillet og bekostet af firmaet Iver C. Weilbachs Fond og derefter skænket til museet. En virkelig glædelig begivenhed, understregede HJ.

Derpå omtalte HJ 3 punkter henholdsvis Skibsbevaringsfonden, den nye "Dansk Søfartshistorie" samt museets flytteovervejelser. Om Skibsbevaringsfonden sagde HJ bl.a., at debatten i offentligheden og argumenterne var begyndt at virke således, at det nu var lykkedes at få politikkerne i tale, men at man naturligvis foretrak handling. Kulturministeren har dog lovet, at fonden skulle komme på finansloven.

Den nye "Dansk Søfartshistorie" er måske et mere spændende emne, sagde HJ endvidere, i og med at Statens Humanistiske Forskningsråd har stillet en 5-årig rammebevilling til rådighed for projektet. Værket skal bestå af 7 bind, og der er nedsat en redaktionskomite bestående af professor Hans Chr. Johansen, professor Ole Feldbæk, museumsinspektør Flemming Rieck, museumskonsulent Anders Monrad Møller, Hans Jeppesen og to repræsentanter fra forskningsrådet styrer projektet, der administreres af museet.

Derefter redegjorde HJ for museets flytteovervejelser og sagde bl.a., at man havde håbet på en placering på værftsområdet sammen med Teknisk Museum, men at det nu forekom mest realistisk, at kun Søfartsmuseet flyttede derover. Et møde i sommer mellem museets bestyrelsesformand, direktør T.R. Funder, borgmester Per Tærsebøl og HJ medførte ikke større afklaring af problemet.

Imidlertid har vi allerede nu fået et flytteproblem på halsen, sagde HJ endvidere, idet vi af Slots- og Ejendomsstyrelsen har fået ordre til at rømme nogle magasiner på slottet, hvilket indebærer en større omrokering til andre og mindre lokaler. Det indebærer også, at ca. 1000 malerier/billeder skal udtages, renses og flyttes, at ca. 400 skibsmodeller skal gennem samme proces, og det hele skal gøres i perioden 1. okt. 94-1. april 1995.

Derpå bekendtgjorde EBV, at ordet var frit, hvilket et par medlemmer i forsamlingen benyttede sig af ved at stille spørgsmål om henholdsvis S/S HENGEST og den nye "Dansk Søfartshistorie", som HJ derpå uddybede.

ad 3. HJ kommenterede det fremlagte regnskab, uden dog at gå i detaljer, og sagde bl.a., at årets regnskab som forventet var sluttet positivt med et mindre overskud, og at Venneselskabet således var blevet lidt rigere sammenlignet med forrige år. Tallene i Barfoeds legat er stort set uforandrede, og med hensyn til Hövdéns meget væsentlige legat, udviser også det et mindre overskud, medens balancen er for nedadgående grundet ikke helt overskuelige omstændigheder – bl.a. en faldende rente.

EBV dokumenterede revisorens underskrift, og regnskabet blev godkendt uden bemærkninger fra den tilstedeværende forsamling.

ad 4. På valg til bestyrelsen var følgende: Fhv. borgmester Knud Axelsen, Direktør Ole Friis, Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen og til revisor: Reg. revisor Niels P. Hansen.

Bestyrelsen foreslog underdirektør Jørgen Marcussen fra firmaet Iver C. Weillbach & Co i stedet for Knud Axelsen. Jørgen Marcussen blev introduceret af HJ og præsenterede derpå sig selv. Ole Friis og Hannes Stephensen var villige til genvalg, og da der ingen modkandidater var, blev de 3 nævnte valgt med akklamation. Niels P. Hansen, der også var villig til genvalg, blev ligeledes valgt med akklamation.

ad 5. Bestyrelsen foreslog kontingentet uændret indtil videre på grund af mindre forhøjelser de to seneste år, og da ingen i forsamlingen protesterede eller endsiges stillede modforslag, blev forslaget vedtaget.

ad 6. Jørgen V. Rambøll havde sendt bestyrelsen følgende 5 forslag til et kommende forårsarrangement:

1. En tur til Karlskrona med besøg på bl.a. Varvsmuseet.
2. Et besøg på fregatten JYLLAND i Ebeltoft.
3. Vikingeskibsmuseet i Roskilde.
4. En tur til Göteborg med besøg på f.eks. søfartsmuseet m.m.
5. En tur med den nye katamaranfærge Hundested-Grenå.

Et enkelt medlem foreslog endnu et besøg på B&W, hvor man ved gruppe-særbehandling måske kunne besøge et nyt skib.

Efter at henholdsvis NKC og HJ havde kommenteret forslagene, og efter endnu nogle få indslag fra forsamlingen, blev stemningen og interessen for samme loddet, og en forsøgsafstemning ved håndsoprækning viste, at Karlskrona-turen havde den største tilslutning med godt halvdelen af de tilstedeværende. De andre 4 forslag havde kun ringe og spredt tilslutning. Bestyrelsen lovede at undersøge mulighederne og efterlyste flere forslag fra medlemmerne.

ad 7. Da der ikke var noget at drøfte under eventuelt, takkede EBV forsamlingen for god ro og orden. Derefter takkede NKC Erik Buch Vestergaard for hans opretholdelse af god ro og orden, og da han vidste, at EBV snart blev 70, takkede NKC desuden for hans indsats som dirigent gennem mange år, idet han rundede af med at overrække 6 flasker vin.

Efter ca. et kvarters pause, hvorunder forsamlingen forfriskede sig med drikke og snacks af forskellig art, gik man over til aftenens sidste punkt, Flemming Riecks foredrag med lysbilleder. HJ introducerede aftenens foredragsholder, hvorefter Flemming Rieck holdt et festligt, flot og forrygende foredrag om Jernalderkrigernes skibe – om både gamle og nye fund up to date i Nydam.

Derefter takkede både Niels Kjeld Christensen og Hans Jeppesen Flemming Rieck for et godt foredrag og forsamlingen for et godt fremmøde.

Generalforsamlingen sluttede kl. 22.00.

Nytilkomne medlemmer

Bojesen, Knud, 3460 Birkerød.
Bücker, Gerd, D-24955 Flensburg E.V.
Clausen, Claus K., 3500 Værløse.
Eskildsen, Per, 9000 Ålborg.
Hansen, Bjarne, Holkerup, 4500 Nyk. Sjæll.
Helt, C.J., 5700 Svendborg.
Hjortkær, Jens, 4220 Korsør.
Holm, Ebbe, 9500 Hobro.
Jensen, Morten Frovin, 3630 Jægerspris.
Jensen, Svend Møller, Helsingborg.
Johansen, Bjarne, 5230 Odense M.
Johansen, Kaj, 5970 Ærøskøbing.
Kiil, Niels Ole, 2830 Virum.
Kleffel, Knud, 3050 Humlebæk.
Larsen, Jan Hammer, 9900 Frederikshavn.
Larsen, John Raabo, 2750 Ballerup.
Larsen, Morten, 6700 Esbjerg.
Marcussen, Jørgen, 1253 København.
Nielsen, Leif Schultz, 2830 Virum.
Nielsen, Simon Højby, 3460 Birkerød.
Pedersen, Arne, 2650 Hvidovre.
Petersen, Erik A., Troense, 5700 Svendborg.
Schmidt, K.J., 5700 Svendborg.
Sivertsen, Jørgen, 6500 Vojens.
Tang-Jensen, Peter, 5100 Odense C.
Worm, Birger, 2840 Holte.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1993 - 31. marts 1994

Indtægter

Kontingenter og bidrag fra medlemmer	226.005
Fortjeneste ved salg af glas, kompasplatter og fliser:	14.552
Renteindtægter	8.929
Kursgevinster	2.518
Udgiftsførte feriepenge, ej udbetalt	0
Gave fra H.L. Barfoed's legat.	0
Indtægter i alt	<u>259.086</u>

Udgifter

Udgivelse af årbog 1993.	164.102
Porto til udsendelse	20.437
	<u>194.363</u>
- salg af årbøger	20.096
tilskud til årbog 1993.	8.409
	<u>47.384</u>
Nettoudgift årbog 1993	156.034
Andel af gager	58.800
Porto, fragt m.v.	9.633
Kontorhold m.v.	17.479
Revision	7.200
Diverse	1.926
Afskrivning på EDB-anlæg.	0
Udgifter i alt	<u>251.072</u>
Resultat	<u>8.014</u>

Balance pr. 31. marts 1994

<i>Aktiver</i>		
Likvider		75.202
Tilgodehavende salgsindtægter		13.000
Tilgodehavende renter		1.700
Beholdning af platter, glas og fliser		10.922
Nom. kr. 68.000,- Kreditforeningen Danmark 10% 92. serie, 2005 (Kostpris)		68.035
EDB-anlæg		0
Aktiver i alt		<u>168.859</u>
 <i>Passiver</i>		
Skyldige omkostninger		10.000
Skyldig Moms		5.575
Mellemregning med H.L. Barfoed's legat		48.138
Reservefond: Saldo pr. 1. april 1993		50.048
Kapitalkonto: Saldo pr. 1. april 1993	47.084	
Årets resultat	<u>8.014</u>	<u>55.098</u>
Passiver i alt		<u>168.859</u>

Nærværende regnskab for 1993/94 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 6. juni 1994

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1993 til 31. marts 1994

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	2.331	Gave til Handels- og	
Renter, obligationer	8.775	Søfartsmuseets Venner	9.600
Gevinst ved udtrækning af obligationer	0	Revisionshonorar	1.250
Indtægter i alt	<u>11.106</u>	Bankomkostninger	112
		Udgifter i alt	<u>10.962</u>
		Resultat	<u>144</u>

Balance pr. 31. marts 1994

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	46.768	Skyldige omkostninger	1.250
Mellemregning med selskabet		Kapitalkonto:	
Handels- og Søfartsmuseets Venner	48.138	Legat ifølge testamente	100.000
Tilgodchavende renter	2.100	Gevinst- og tabskonto:	
Værdipapirer:		Saldo pr. 1. april 1993	79.651
Nom. 84.000,- Kreditforeningen Danmark		Årets resultat	144
10% 92.serie, 2005 (Kostpris)	<u>84.049</u>	Passiver i alt	<u>181.045</u>
Aktiver i alt	<u>181.045</u>		

Nærværende regnskab for 1993/94 for Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat er i overensstemmelse med legatets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 6. juni 1994

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

Advokat Sture Hövdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1993 til 31. marts 1994

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	3.921	Gave til Handels- og Søgartsmuseet . . .	65.600
Renter, obligationer	76.594	Revision	2.500
Kursgevinst udtrukne obligationer	<u>8.232</u>	Bankomkostninger	<u>778</u>
Indtægter i alt	<u>88.747</u>		68.878
		Henlæggelse i henhold til testamentets bestemmelser	<u>17.094</u>
		Overskud, der overføres til uddelingskonto . . .	<u>2.775</u>

Balance pr. 31. marts 1994

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	81.160	Skyldige omkostninger	2.500
Tilgodehavende renter	16.492	Mellemregning Handels- og Søfartsmuseet	<u>1.321</u>
Obligationsbeholdning, nom. 832.000,- (Kostpris)	786.432	Kapitalkonto:	
Aktiver i alt	<u>884.084</u>	Saldo 1. april 1993	852.035
		Henlæggelse 1993/94	<u>17.094</u> 869.129
		Uddelingskonto:	
		Saldo 1. april 1993	8.359
		Årets resultat	<u>2.775</u> <u>11.134</u>
		Passiver i alt	<u>884.084</u>

Nærværende regnskab for 1993/94 for Advokat Sture Hövdens Legat er i overensstemmelse med legatets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 6. juni 1994

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. 160,00 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.

Enkeltbind: 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 - 94 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).

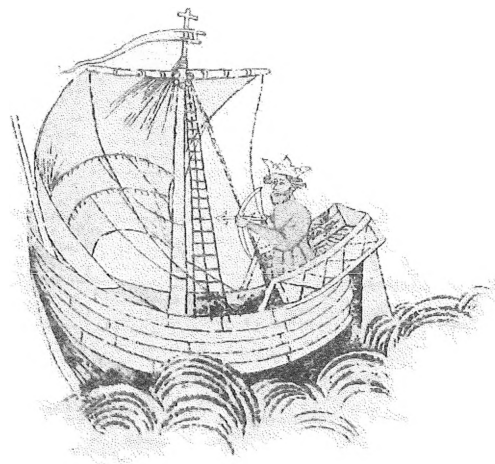
Alle priser er ekskl. forsendelsesomkostninger.

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. 25,00.

Flise 1982: Olav den Hellige på sit skib OKSEN HIN HÅRDE (motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400), kr. 25,00.



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 denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Københavns Amt - Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munck Fonden

Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond

J. Ring-Andersen Skibsværft

Iver Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

Wonsild & Søn. Skibsmæglerforretning