



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 1999*





Omslag, forside: En typisk sternwheeler (hjuldamper med skovlhjulet agter) under fart på Congo-floden i slutningen af det 19. århundrede. (Fra auktionshuset Ellekildes katalog nr. 47, 1999).

Front cover: *A typical stern-wheeler (paddle steamer with the paddle wheel at the stern) under steam on the Congo River at the end of the 19th century. (From the auctioneers Ellekildes' catalogue no. 47, 1999).*

Omslag, bagside: Den hvide hersker i krig og på vagt for Léopold II. (Jensen-Tusch, H.: Skandinaver i Congo).

Back cover: *The white ruler at war and on watch for Léopold II. (Jensen-Tusch, H.: Skandinaver i Congo).*

Se artiklen side 7-62.

See the article on page 7-62 (the summary).

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 1999*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1999 (bind 58 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print, Helsingør
Papiret er 100 g G-Print Mat klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,
Hanne Poulsen,
Kåre Lauring og Bert Blom.
Oversætter: Len Nossell.
Lay-out: Jørgen Marcussen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-16-2.
ISSN 0085-1418
Bogladepriis kr. 280,00.

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

| | |
|--|-----|
| Bert Blom: Navigatør i Mørkets Hjerte <i>Navigator in the Heart of Darkness</i> | 7 |
| Kåre Lauring: Skørbug og dens helbredelse – et spørgsmål om teori eller praksis <i>Scurvy and Its Cure – a Question of Theory or Practice</i> | 63 |
| Christian Lund: Danske skibe under engelsk administration under 2. verdenskrig <i>Danish Ships Under British Administration During World War II</i> | 93 |
| Hanne Poulsen: Sømandens uartige hunde <i>The Sailor's Naughty Dogs</i> | 127 |
| Poul E. Wrøbell: Skonnerten PEDER af Nyborg <i>The Schooner PEDER of Nyborg</i> | 139 |
| Museets protektor og bestyrelse | 154 |
| Museets personale | 154 |
| Museets beretning for 1998 | 155 |
| Gaveliste for året 1998 | 160 |
| Museets regnskab for 1998 | 162 |
| Museets salgsartikler | 165 |
| Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse | 166 |
| Selskabets beretning for 1998-99 | 166 |
| Selskabets nytilkomne medlemmer | 171 |
| Selskabets regnskab for 1998-99 | 172 |
| Selskabets salgsartikler | 175 |
| Bidragydere til årbogen | 176 |

*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,
til 1987-91 i årbog 1991,
og til 1992-96 i årbog 1997.*

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2002.

Bert Blom: Navigatør i Mørkets Hjerte

Efter Stanleys meritter – og hans bøger om samme – i Centralafrika og hans udforskning af den mægtige Congo-flod i 1880'erne for kong Léopold II af Belgien, blev Fristaten Congo, senere Belgisk Congo, den store dragende magnet for alverdens eventyrere og – ikke mindst – for mange skandinaviske søfolk. Bibliotekar Bert Blom skildrer i det følgende enkelte af de danske søfolk, der på godt og ondt lod sig hverve til at befære floden for bl.a. at få deres eventyrlyst styret. At et par af dem mødte Joseph Conrad i Congo gør ikke historien mindre interessant. (Et mere omfattende manuskript om samme emne er under udarbejdelse).

Floden

Lokkende og lurende ligger den dér – som en gigantisk bugtende, altopslugende og kvælende kæmpepython, ligesom i et forsøg på at betvinge og bryde ækvatorankondaens evige diktatoriske og ligeliniede dominans – mystikkens og legendernes sagnomspundne Congo-flod. Et lands livsnerve og navlestreng, en vigtig transportvej gennem Centralafrika, som en aorta – en rastløs bankende og pulserende storpulsåre gennem Mørkets Hjerte. En flod, der med sine mange mindre bifloder, i mangt og meget også kan minde om en kæmpeblæksprutte, der holder landet i et fast, nærmest krampagtigt, greb.

Landet

Længe lå det indre af landet i Centralafrika ligesom afventende og uudforsket. Det lå der i mange år, som én af de store, jomfruelig hvide pletter på verdenskortet. Disse hvide pletter, der pirrer nysgerrigheden og ægger fantasien og eventyrlysten hos mængen en forvoven fantast. Disse hvide pletter på verdenskortet, der – efter årtiers opdagelsesrejser befolket af dødens købmænd, af eventyrere, skattesøgere, lejesoldater og missionærer, og efter årtiers kampe om magten og værdierne i disse hjemsøgte og hårdt ramte områder og lande – har ændret farve til blodrøde pletter, farvet som de er af tusinder og atter tusinder af uskyldige menneskers blod.

Kort rids af Congos historie

Riget Congo opstod omkring år 1350, da stammefolk fra nord trængte ned til Congo-floden og erobrede landet omkring den. Stammefolkene opkaldte derpå landet efter den største stamme.

Fra slutningen af det 15. århundrede, hvor portugiserne ved et tilfælde fandt frem til Congo-flodens udløb og munding, har et væld af portugisiske opdagelsesrejsende i spidsen for utallige mindre og større ekspeditioner forsøgt at trænge ind i

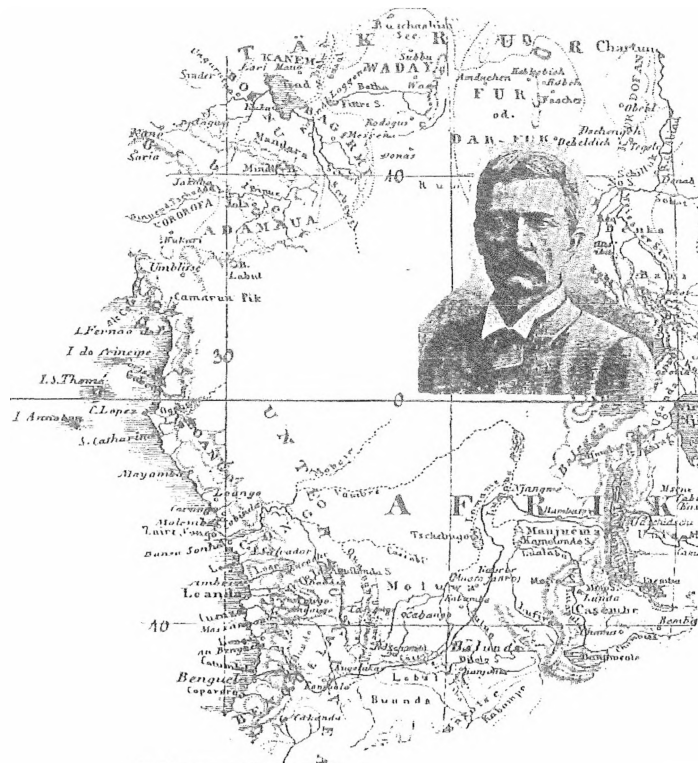
Congo og opad Congofloden uden større held. Flodens vanskelige besejlingsforhold i form af store sten, omkringdrivende træstammer, grundt vand og mange vandfald i forening med det usunde klimas mange farlige sygdomme drev dem som oftest tilbage til det åbne, friske hav.

Det vil føre for vidt her at opremse alle ekspeditioner og opdagelsesrejsende gennem tiden, men nogle af dem, der har sat sine spor og indskrevet sig i Congo og det indre Afrikas historie er flg.: Diogo Cão, Martin Behaim, Belgarde, Descouvières, Joli, Lacerda, Tuckey, Vidal, Owen, Burton, Speke, Magyar, Schweinfurth, Cameron, Dillon og Murphy – for blot at nævne nogle få.

To navne kan ingen dog undgå at nævne – fordi disse navne gennem årene har indgået og stadig indgår i alle skoleelevers børnelærdom – David Livingstone og Henry Morton Stanley. Især Stanleys indledningsreplik, da han efter mange lidelser og strabadser endelig finder Livingstone i Ujiji (10. nov. 1871) på østsiden af Tanganyikasøen: »Dr. Livingstone, I presume?«, er indprentet i én til evig tid.

Stanley – der rejste 16 år i Centralafrika – er uden tvivl den vigtigste og mest markante person i forbindelse med Congos historie, fordi det var ham af alle, der sammen med sine rejsefæller trængte længst ind i det indre Afrika og endog krydsede Ækvatorialafrika to gange, først fra det Indiske Ocean til Atlanterhavet i årene 1874-77 og dernæst i omvendt rækkefølge i årene 1887-89.

Det var Stanley og hans medhjælper, der åbnede landet Congo for kongen, det



Stanley i Centralafrika. Collage-parafrasering af Bert Blom.

Stanley in Central Africa. Collage-paraphrasing by Bert Blom.

var Stanley, der trods utrolige strabadser og lidelser åbnede og kortlagde Congofloden og anlagde byer og poster af forskellig art på flodbredderne fra Stanley Pool til Stanley Falls – et beundringsværdigt arbejde uanset, hvad man ellers kan finde på at sige om ham. Og alt dette til personlig benefice – skulle det senere vise sig – for Belgiens kong Léopold II og vel også til dels for den belgiske nation som helhed.

Det Internationale Afrikanske selskab

I september 1876 samlede kong Léopold II af Belgien de mest kendte opdagelsesrejsende, nogle præsidenter for geografiske selskaber i enkelte lande, politikere og filantroper til en geografisk konference omhandler Centralafrikas fremtid. Resultatet af denne konference blev dannelsen af *Association Internationale Africaine (AIA)* også kaldet *Associationen*, sammensat af medlemmer fra diverse europæiske lande og Nordamerika, og – selvfølgelig – med den belgiske konge som præsident. Englænderne trak sig dog tilbage af frygt for at pådrage sig internationale forpligtelser.

Formålet med *Associationen* var, at skaffe midler til »Udbredelsen af civilisationen i Afrika«, som det så smukt blev udtrykt, og dette formål skulle opfyldes ved at sende diverse ekspeditioner ind i Centralafrika for at oprette visse poster og stationer, bl.a. skulle man trænge frem ad handelsvejen fra Zanzibar til Tanganyika. En blå fane med en gylden stjerne – Congorigets gamle fane – blev *Associationens* banner.

Til trods for, at *Den belgiske Komité i Associationen* udrustede i alt seks mindre vellykkede ekspeditioner i løbet af en tiårsperiode til »civilisationens fremme«, forblev landet omkring Congofloden en »civiliseret hvid plet« på Afrikakortet. Først da Stanley blev overtalt af Léopold til at gå i *Associationens* tjeneste begyndte der endelig at ske noget. Stanley drog til Zanzibar i januar 1879 og hyrede folk til en – som det hed – »videnskabelig, økonomisk og politisk ekspedition«, og i maj samme år indskibedes den europæiske del af ekspeditionen, bestående af 13 deltagere fra hen-

holdsvis Amerika, Belgien, Danmark, England og Frankrig, ombord på damperen BARGA i Antwerpen. Samtidig med BARGAs afsejling fra Antwerpen, forlod Stanley Zanzibar ombord på damperen ALBION og sejlede gennem det Røde Hav, nord om Afrika og ned langs vestkysten til havnebyen Banana i Congoflodens munding, hvor hele ekspeditionen samledes.

De følgende år koloniserede Stanley nærmest Congo for den belgiske konge. Den 23. februar 1885 stiftedes *Den Uafhængige Congostat* med AIAs anerkendelse, og den 1. august 1885 kunne Léopold II bestige tronen som Det Frie Congos enevældige hersker med det belgiske parlaments billigelse.

Den arabiske slavehandel

Efter portugisernes ca. 300-årige udnyttelse og udsugning af Congo – som også indebar en omfattende handel med slaver, der i tusindevis blev taget til fange og fragtet i lag ombord på skibene for derefter at blive solgt til Amerika – og efter at England havde forbudt slavehandel i 1807 og slaveri i 1833 (Danmark 1792 og 1848), var der nogle få som troede, at denne umenneskelige handel var ved at være et overstået kapitel i verdenshistorien.

Da kong Léopold II tog over i 1885, lå det da også mere eller mindre latent indbygget i motiveringen »til civilisationens fremme og kristendommens udbredelse«, at han ville bekæmpe den stærkt udbredte og ekspanderende arabiske slavehandel overalt, hvor man stødte på den. Det skal retfærdigvis tilføjes, at belgierne momentvis også gjorde visse forsøg i den retning, men så

hører det også med til historien, at Léopold – foruden at indføre skat for de sorte, der udnyttede et jordstykke – også indførte en ny form for slaveri, idet han kontraktligt bandt de indfødte til – i en periode på syv år – at indsamle elfenben og gummi, som en del af den egenmægtige berigelsespolitik, som han hårdt og brutalt førte i sine 23 år som enevældig hersker i Congo. Et eksempel på omtalte brutalitet er f.eks., at man huggede en hånd af den stakkel, der



ikke kunne overholde at bjerge sin tildelte kvote af gummi.

Her skal det lige indskydes, at begrebet slaver absolut ikke var noget ukendt begreb mellem de indfødte, idet de indbyrdes stammekrige automatisk medførte, at fanger fra andre stammer blev gjort til slaver, hvilket dog alligevel ikke helt kan sammenlignes med den udbredte handel med slaver til udlandet.

Stanley har i sine bøger fortalt om sin forfærdelse, når han af og til mødte de arabiske slavehandlere med deres lænkede slaver i lange kolonner, og det samme har Joseph Conrad givet udtryk for i sin roman *Mørkets Hjerte*. Ligeledes skildrer mange af skandinaverne i Leopolds tjeneste i deres dagbøger arabernes grusomhed.

Den danske kaptajn Duhst, hvis dagbog vi senere skal stifte bekendtskab med i brudstykker, fortæller også om sit møde med slavehandelen i Congo og måske især om sit møde med Tippu-Tip – en kendt og berygtet arabisk slavehandler (omtalt i flere bøger om Congo – se litteraturliste bagest) bosat dybt inde i landet i den by, der var endestation for sternwheelerne på den sejlbare del af Congofloden, Stanleyville ved Stanley Falls.

Den kendte og berygtede arabiske slavehandler Tippu-Tip, tegnet af Siegfried Duhst efter et allerede eksisterende portræt i landsbyen M'Bumba den 16. juni 1890.

(Fotograferet af Kirsten Jappe. H&S arkiv).

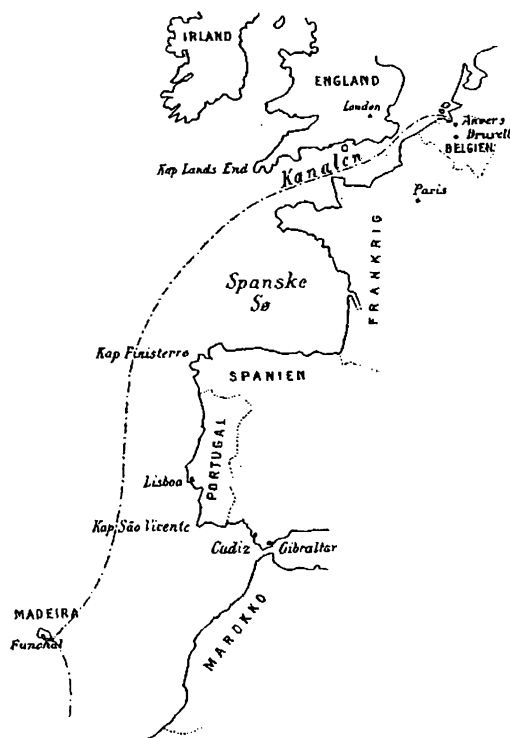
The infamous Arab slave dealer Tippu-Tip, drawn by Siegfried Duhst from an already existing portrait in the village of M'Bumba 16th June 1890.

(Photographed by Kirsten Jappe. DMM archives.)

Hvervekampagnen og søforbindelserne

Så begyndte den store hvervekampagne for at skaffe officerer og søfolk til at vogte landet og besejle den store flod i hele dens farbare udstrækning samt alle dens bifloder.

Ejendommeligt nok var der allerede fra starten og i hele forløbet forbavsede få belgiere, der tilsluttede sig Leopolds store idé og projekt. Om denne fåtallige eller mangelfulde tilslutning skyldtes belgiernes mangel på eventyrlyst og fantasi, ligegyldighed for omverdenen og dens værdier eller en vis nøgternhed og angst for de farer, der truede i det fjerne, mørke kontinent, skal jeg lade være usagt.



Men til gengæld samledes andre landes eventyrere i fuldt mål i belgiske, engelske, franske, portugisiske og tyske havne, fortrinsvis i Antwerpen og Liverpool, men også i Le Havre, Marseille, Lissabon og Hamburg. Engelske dampskibslinier havde lige fra Belgiens tiltrædelse af Congos besiddelse betjent den sydlige del af Afrikas vestkyst fra Liverpool.

Antwerpen havde på det tidspunkt ingen faste afgang mod Congo. Det fik havnebyen først i 1891, da Congostaten sluttede kontrakt med et engelsk og et tysk rederi om regelmæssig afgang af damper den 6. i hver måned fra Antwerpen til Matadi.

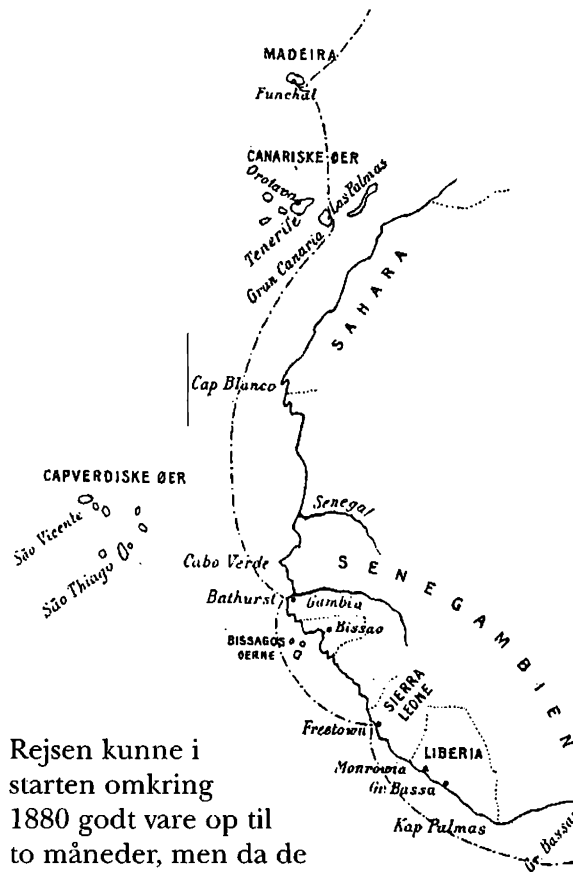
I 1895 dannedes så endelig to selskaber, *La Compagnie Belge Maritime du Congo* og *La Société Maritime du Congo*, der skulle sikre belgierne fast månedlig forbindelse med deres koloni.

Blandt udlændingene i Congo var det skandinaviske kontingent af søfolk og soldater langt det største. Skandinaverne tog i de fleste tilfælde toget til Antwerpen og ventede så her på skibslejlighed indtil en eller anden damper skulle afgå sydpå. Den almindeligste rejserute gik fra Antwerpen med stop på Madeira og i Las Palmas – og undertiden i enkelte vestafrikanske havnebyer – og derfra til Banana, Boma og Matadi.

Congofarernes almindeligst anvendte sejlroute fra Antwerpen til Madeira.

(Jenssen-Tusch, H.: *Skandinaver i Congo = J-T*)
The most common sailing route for Congo travellers from Antwerp to Madeira.

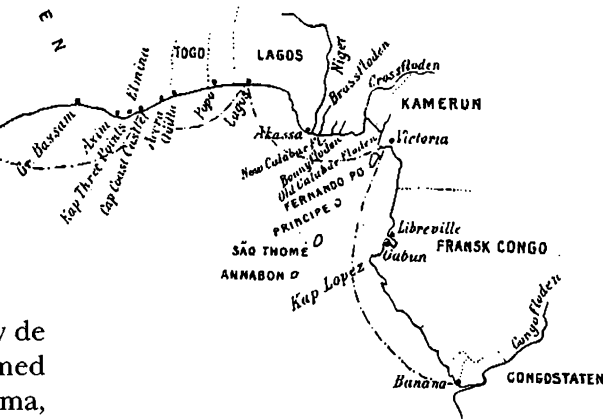
(H. Jenssen-Tusch: *Skandinaver i Congo = (J-T)*)



Rejsen kunne i starten omkring 1880 godt vare op til to måneder, men da de to ovennævnte belgiske selskaber startede deres virksomhed i 1895, blev rejsens varighed afkortet og skåret ned til mellem 18 og 21 dage. Fra Banana blev de nyankomne som regel fragtet videre med Congostatens egne små dampere til Boma, hvortil de ankom dagen efter. Her blev de så chekket ind, og her fik de deres udrustning til den udmarvende karavanevej udleveret. Derefter afgik de til Matadi, hvor strabadserne og karavanevejene ventede de dristige.

Karavanevejene

Sejladsen opad Congofloden fra Boma til Matadi kræver sin lods. Ikke alene snævrer floden betragteligt ind og bliver meget dybere, men sandbankerne sejles agterud og afløses i stedet af talrige skær og en meget kraftig strøm. Floden bugter sig videre som den ovenfor omtalte slange og lige ved grænsen mellem Fransk og Belgisk Congo danner floden en brat, ret vinkel i nord-sydretning, og her kan strømhastigheden i regntiden stige til 9-10 knob. Det nordlige sving i floden her kaldes »Hovedskedlen« (»Le Chaudron d'Enfer«) og rummer nogle enorme strømhvirvler, som kun en erfaren og forsigtig lods kan forcere, hvilket ikke mindst de mange iøjnefaldende, rustne vrage, der stadig hænger på skærene i



Rejseruten fortsat fra Madeira til Banana i Congoflodens munding.

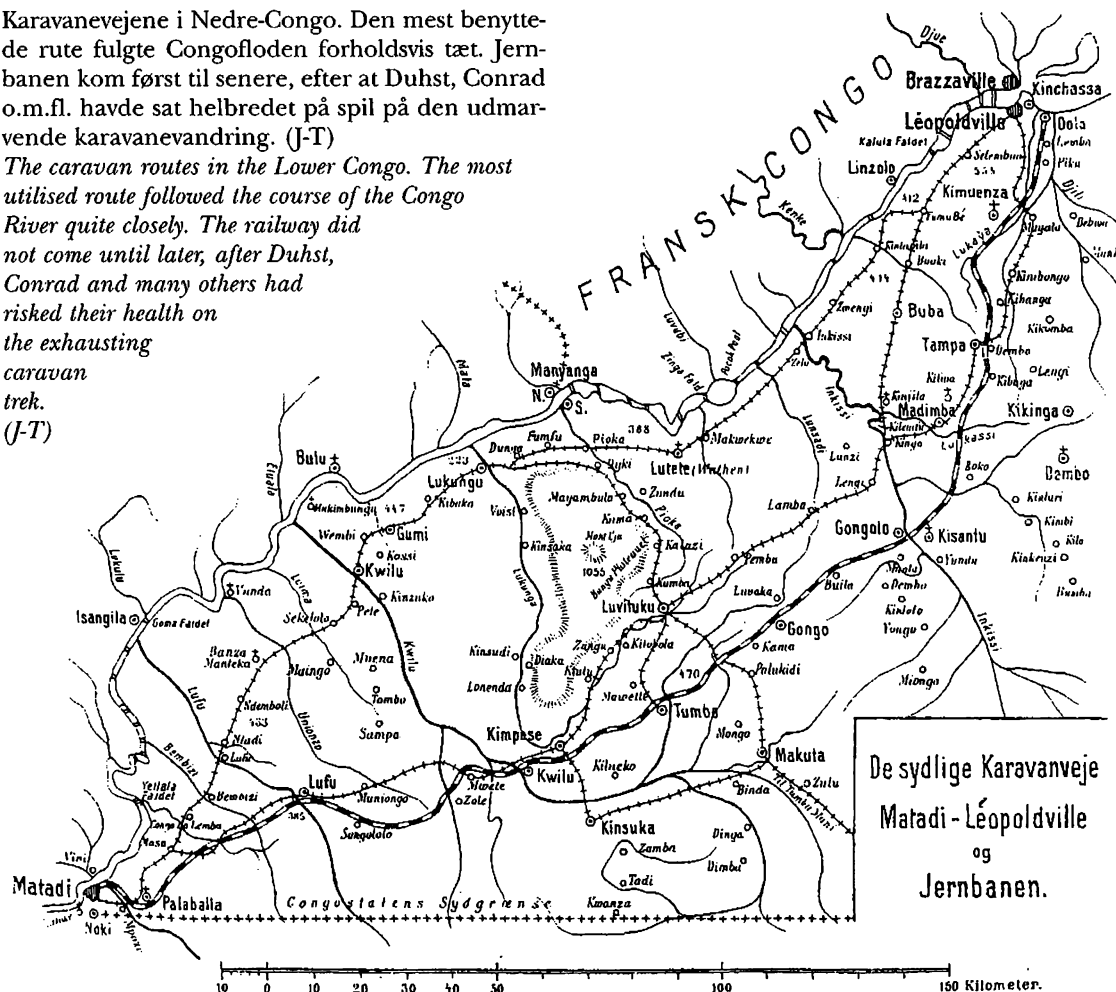
(J-T)

The most common sailing route for Congo travellers from Madeira to Banana in the mouth of the Congo River.

(J-T)

Karavanevejene i Nedre-Congo. Den mest benyttede rute fulgte Congofloden forholdsvis tæt. Jernbanen kom først til senere, efter at Duhst, Conrad o.m.fl. havde sat helbredet på spil på den udmærkede karavanevandring. (J-T)

The caravan routes in the Lower Congo. The most utilised route followed the course of the Congo River quite closely. The railway did not come until later, after Duhst, Conrad and many others had risked their health on the exhausting caravan trek.
(J-T)



periferien af »Helvedeskedlen« og »Djævelsvinget« i vore dage som en slags flodens »færdsskilte«, er glimrende, men makkere beviser på.

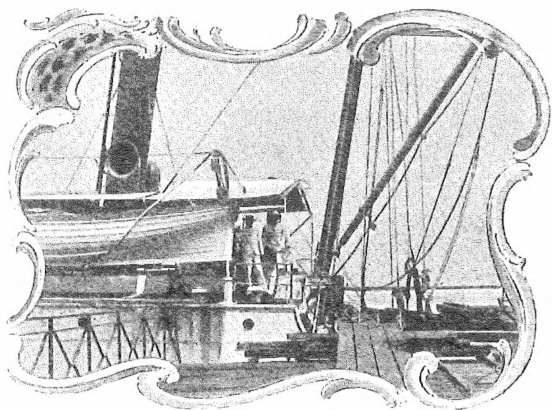
Matadi var – grundet de mange vandfald mellem Matadi og Léopoldville – udgangspunkt for karavanetransporterne syd for øvrefloden (byen er senere blevet begyndelsesstation for jernbanelinien til Léopoldville).

Léopoldville blev også kaldt »De hvides Kirkegård« på grund af det usunde klima og beliggenheden ved Krystalbjergene.

Karavanevejen langs Congofloden var – til jernbanens færdiggørelse i 1898 – den eneste regulære og fremkommelige vej til at opretholde forbindelsen mellem Matadi og Léopoldville. Netop i 1880'erne, hvor

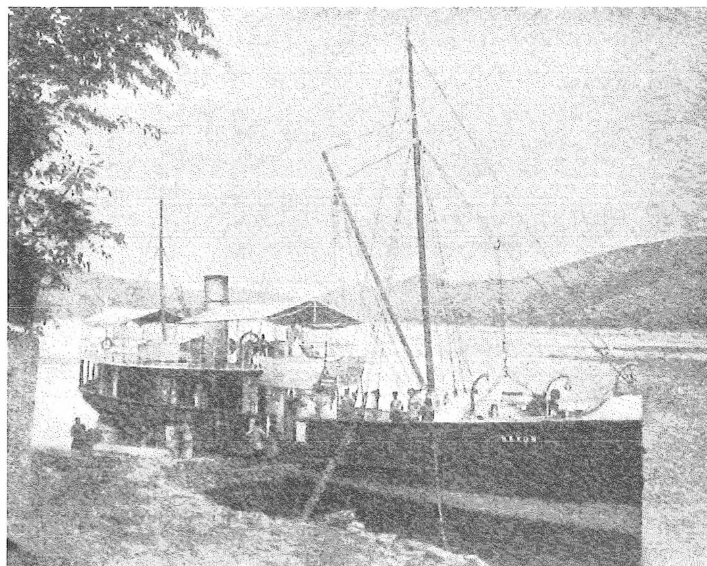
mange skandinaver ankom til Congo, blev der udfoldet enorme anstrengelser langs karavanevejene for at gøre dem mere farbare, og det gjaldt ikke mindst den karavanevej, der følger floden på nærmeste hold.

Man udvidede simpelthen den gamle karavanesti og lagde dæmninger gennem sumpene, byggede primitive broer og endog hængebroer af stål over rivende bjergstrømme, og kun bredere floder som Kwilu og Inkissi måtte forceres ved hjælp af færger, som oftest bestående af kanoer og hval-



Udsnit af S/S WALL, der oprindeligt var portugisisk og hed LUZO. Den var for opgående ad Congo-floden i 1895 og tørnede på Diamantklipperne ved Noki, hvorefter den sank midt i sejlrenden. En svensker ved navn Ludvig Wall bjergede den, og Congostaten ærede ham ved at give damperen hans navn. (J-T).

A section of the S/S WALL, which was originally a Portuguese ship named LUZO. While on its way up the Congo River in 1895 it crashed into the Diamond Cliffs at Noki, and then sank in the middle of the fairway. A Swede named Ludvig Wall salvaged it and he was honoured by the Congo state by having the steamer named after him. (J-T)

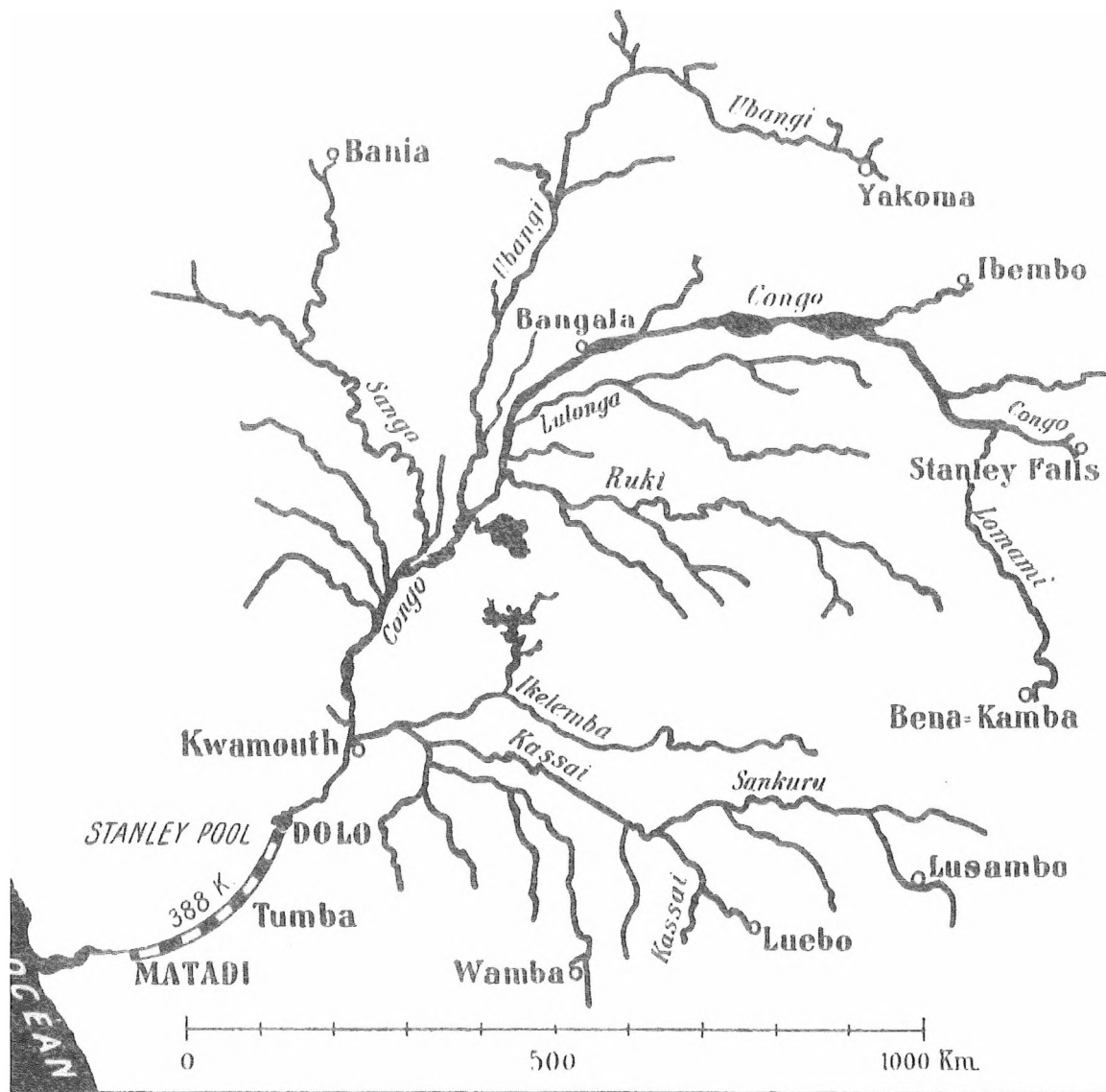


S/S HÉRON, der bl.a. sejlede mellem Banana og Boma og ind imellem også på portugisiske kolonihavne. Helsingør-skibsføreren Vigo Wright var bl.a. også i en periode fører af dette skib. (J-T).

The S/S HÉRON, which among other routes sailed between Banana and Boma, and occasionally to the Portuguese colonial ports as well. A ship captain from Elsinore called Vigo Wright was also master of this ship for a period. (J-T)

både (herom senere). Der blev endvidere oprettet etapeposter i form af rummelige træhytter med veranda hele vejen rundt (kun for hvide) samt chimbecks (stråhytter) for de sorte bærere og soldater.

Det siger sig selv, at disse forbedringer – hovedsagelig udført af skandinaver – gjorde den ca. 500 km. lange karavanevej betydelig mere sikker, end den havde været tidligere, men der var alligevel mange farer forbundet med disse marcher el. vandringer ad primitive stier og veje kantet af gra-



Lig en kæmpeblæksprutte ligger Congoflodnetets fangarme ligesom spredt ud over og fastsugt til Centralafrikas hvide plet. (J-T).

Like a giant octopus the tentacles of the Congo River network lie spread out and stuck onto the white spot of Central Africa. (J-T)

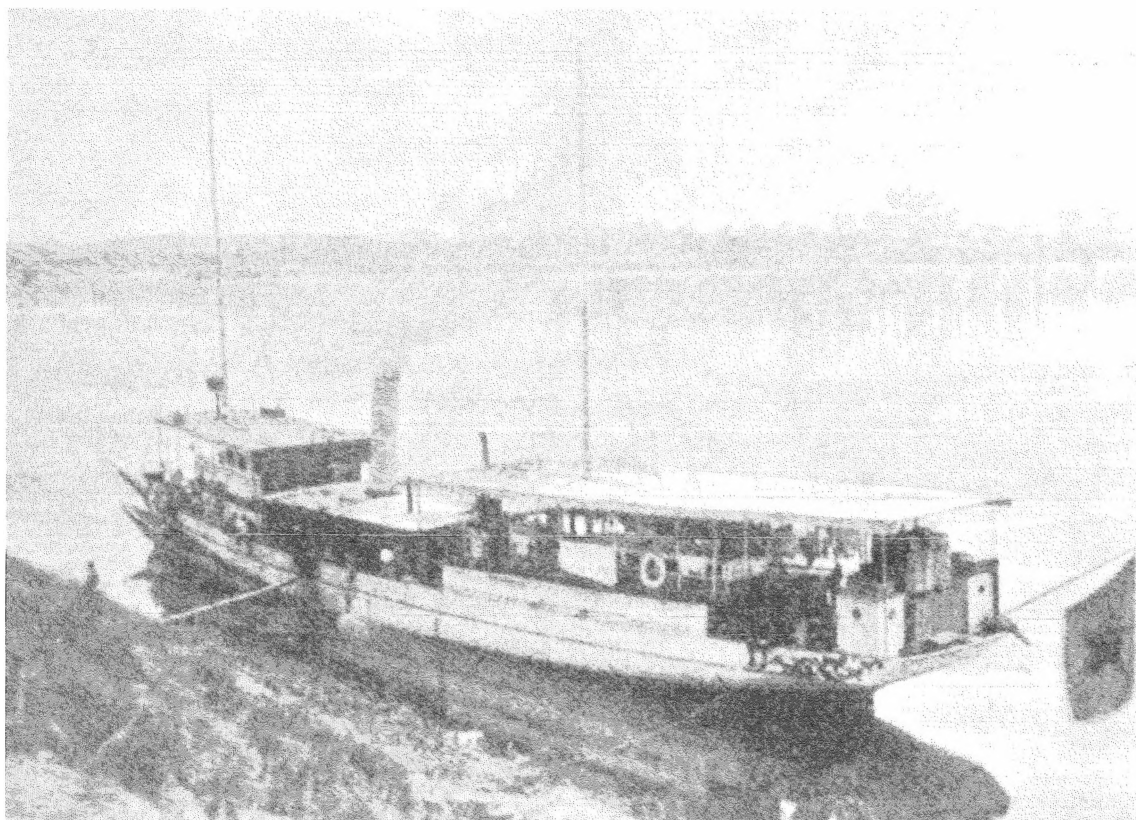
ve. Vilde dyr, menneskeædere og utallige farlige sygdomme var nogle af de farer, der ventede de nyankomne og var med til at »gøre kål« på nogle af dem undervejs.

Congostatens og flodens fartøjer

Fartøjerne, der besejlede floden og flodnettet, kaldtes Congostatens Flåde, og den stod under opsyn og ledelse af en såkaldt

marinedirektør, der havde sæde i Boma, men i øvrigt havde sejladsen på nedre og øvre flod hver sin ledelse i henholdsvis Boma og Léopoldville.

Sejladsen på Nedre-Congo blev besørget af mindre dampere og dampbarkasser, der sejlede mellem Banana, Boma og Matadi. Enkelte af dem sejlede dog også mellem Boma og portugisiske kolonihavne.



Den armerede postdamper LE KEMPENAER liggende med dampen oppe ved bredden af øvrefloden ud for Romée. (J-T).

The armoured mail steamer LE KEMPENAER lying at full steam by the bank of the upper river off Romée. (J-T)



Pirogue/kano med overdækning og last ud for Stanleyville – tidligere Stanley Falls stationen.
(J-T)

Decked-in pirogue / canoe with cargo lying off Stanleyville, formerly known as the Stanley Falls Station.
(J-T)

Antallet af flådens skibe øgedes naturligvis fra år til år. Således fandtes i 1902 damperne WALL, HIRONDELLE, HÉRON og PRINS BAUDOUIN, hvoraf WALL var den største på 260 tons. Sidstnævnte damper var oprindeligt portugisisk og hed LUZO, og den blev for øvrigt senere navngivet efter en svensker ved navn Ludvig Wall, der bragte den flot to år efter, at den for opgående i 1895 var tørnet på Diamantklipperne ved Noki og var sunket midt i sejløbet, hvorefter både rederiet og assuranceselskabet havde opgivet den.

Flåden i Nedre-Congo bestod endvidere af dampbarkasserne CAMILLE JANSSEN, ARGUS og ANVERSOIS samt af tre lægtgere og én dampmuddermaskine.

Øvre-Congos sejlbare flodnet udmunder i den meget roste havneby Stanley-Pool oven for Livingstonefaldene. Hele dette enorme flodnet rummer i alt ca. 18.000 farbare km. eller ca. 9.735 sejlbare sømil og var således dengang den bedste adgang og transportvej til næsten hele landets indre.

Den første damper, der blev sat i vandet i Øvre-Congo, var den lille EN AVANT, som blev benyttet af Stanley i 1881. Siden da gik det også her forrygende hurtigt år for år med en stigning i antal af skibe.

I 1902 havde man på øvrefloden i alt 30 dampfartøjer af varierende størrelse og 23 af disse var i størrelsesordenen fra 35 tons og ned til et par tons. Der var f.eks. – foruden den armerede postdamper DE KEMPENAER og tre store bugsérdampere – tre ret nye skibe BRABANT, HAINAUT og FLANDRE (150 tons hver) samt VILLE de PARIS (60 tons).

Navnene på småfartøjerne var ARCHIDUCHESSÉ STEPHANIE, PRINCESSE CLEMENTINE, STANLEY, VILLE d'ANVERS, VILLE de BRUGES og VILLE de BRUXELLES. Foruden disse var der – ikke mindst – Délivrance-bådene, som alle bestod af de såkaldte sternwheelers dvs. hjulskibe med hjulet siddende i agterstavnen.

En del af navnene på disse både og deres skippere vil vi senere støde på i forbindelse med omtalen af kaptajnerne Duhst, Freiesleben, Koch og Madsen, i omtalen af Joseph Conrad samt i de følgende dagbogsbrudstykker.

Navnene på Délivrance-bådene var FLORIDA, ROI des BELGES, VILLE de GAND, VILLE de CHARLEROI, VILLE d'OSTENDE,

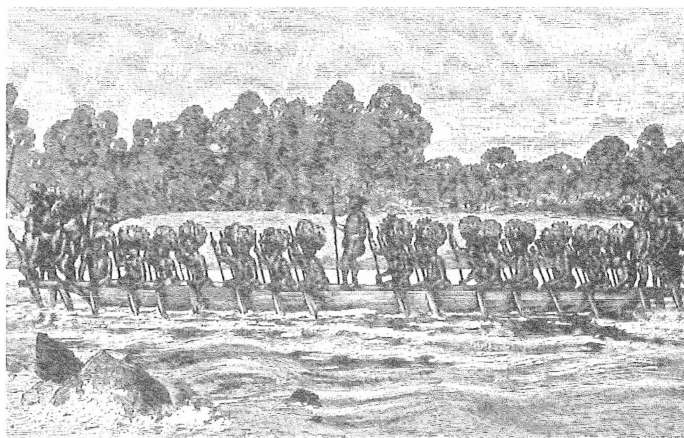
A.I.A., BARON DHANIS, BARON LAMBERMONT og CAPITAINE SCHAGERSTRÖM.

Ud over de nævnte var der naturligvis et ubestemmeligt antal smådampere tilhørende henholdsvis private selskaber og missionærer stationeret ved eller i nærheden af flodbredderne. Floden var simpelthen den eneste mulighed dengang for at holde sig i forbindelse med omverdenen, og fartøjerne var derfor en bydende nødvendighed. Til trods for den tekniske udviklings velsignelser i form af fly og helikoptere er flodsejladsen stadig alfa og omega i Congo.

Besætningerne på skibene bestod som regel af en skibsfører og 1-2 styrmænd samt 1-2 maskinmestre – alle hvide – og hovedsagelig skandinaver. Derudover var der som regel en del tjenende – sorte – ånder ombord, sorte, der om nødvendigt kunne agere tolke, skaffe og bære brænde til kedlerne, udføre det grove arbejde såsom at laste og losse m.m., ja, endog lodse, hvis de var stedkendte, og der var behov for det.

Også et utal af kanoer (el. piroguer) besejlede det uhyre flodnet, hvilket de i øvrigt altid har gjort og fortsat vil gøre. Disse kanoer blev anvendt til mange ting, såsom varetransporter med alle slags fødevarer, frugter, grøntsager, reb og måtter m.m. (elfenben og gummi ikke at forglemme) til markedspladser langs floden. Endvidere anvendtes de også til jagt og færgetransport samt til mindre ekspeditioner ind i sumpene og ad floder med lav vandstand, hvor ingen andre fartøjer kunne færdes.

Krigskanoer hørte også den tid til, og det må have været et fantastisk syn at se disse lange kanoer med op til 40 krigere, der



Krigskano i fuld fart gennem strømhvirvlerne på øvrefloden. (J-T).

War canoe at full speed through the eddies of the upper river. (J-T)

som oftest stod op og padlede kanoen med stor hastighed sikkert gennem strømhvirvler, forbi sandbanker og sten. Disse slanke kanoer eller piroguer bestod af udhulede træstammer og var undertiden stykket sammen af flere træer, men var – dette til trods – meget sødygtige.

Hvalbåde kaldtes de lidt bredere og mere komfortable kanoer, som i sagens natur også havde større lasteevne og var endnu mere sødygtige. Disse både blev anvendt overalt på flodnettet, søerne og på havet langs kysterne. De indfødtes manøvreedygtighed var i øvrigt meget stor i forbindelse med alle kanotyperne.

De første danskere

Mellem de første danskere man kendte til i Congo var Albert Christophersen og Martin Mortensen, der begge var deltagere i Stanleys første ekspedition i kong Leopold

den andens tjeneste. Nævnes her skal også kaptajnerne J.A.C.J. Martini og C.V.R. Schönberg – skuespilleren Ib Schönbergs farbror – der ankom i 1886 og var mellem de første skandinaver, og som i øvrigt er at finde blandt dem, der tjenestgjorde længst i Congo.

Schönberg blev senere kendt i en lidet flatterende rolle som agitator og hverver for den belgiske koloni. En utaknemmelig rolle, som han vist nok fortrød på grund af alle de protester i form af avisindlæg – der i øvrigt førte til en langvarig polemik og avisfejde, som overvejende foregik i *Politiken* og *Vort Land* – som daglig strømmede ham i møde fra familiemedlemmer, der havde mistet en og anden slægtning i Congos feberbefængte helvede. Den egentlige danske bagmand for hvervningen, der blev sat i system i årene 1882-92, var den københavnske grosserer Adolph Levysohn, der havde vejret i hvilken retning vinden blæste. Han havde fået den idé, at Congo kunne blive et marked for danske handelsvarer og et fremtidigt arbejdsområde for bjergsomme unge, danske handelsfolk. Idéen vandt dog ingen større tilslutning, dertil var konkurrencen fra de øvrige involverede lande for stor. Søfolk og soldater var langt mere efterspurgt og nødvendige til at »åbne« landet i disse første år.

I 1888 ankom bl.a. kaptajn H.S.L. Madsen, og i året 1889, der blev et rekordår med hensyn til indvandringen af skandinaver i Congo, gik i alt 24 – deraf 22 danske – i belgisk tjeneste. I februar ankom således kaptajnerne V. Wright og R.C. Andersen, ma-

skinisterne C.A.C. Christensen, Th. Nyholm, C.H. Fristrøm og S.A. Børglum. I april ankom kaptajnerne S.H.L. Duhst, C.H. Kondrup, S.M. Vallentin og A.H. Wass, maskinisterne R.J.E. Henriksen, A.O. Lissner, J.V. Petersen, P.A. Stoffregen og nordmanden J. Scharffenberg. I juli ankom maskinisterne J.H. Nebelong og E.T.W. Stott, i september kaptajnerne J.H.F.F. Freiesleben, P.C.R. Glud, G. Jessen og L.R. Koch, maskinisterne F.A. Bruun og J.F.V. Siercke, og endelig ankom i oktober måned den svenske kaptajn A.M. Tjulin.

Af de ovennævnte vil jeg i det følgende mest beskæftige mig med søkaptajnerne – nævnt i egenskab af skibsførere, fordi de hver især førte en lille damper (sternwheeler) på Congofloden med bifloder – Madsen, Duhst, Freiesleben og Koch, hovedsagelig fordi deres skæbner til dels er forbundet med Joseph Conrad og *Mørkets Hjerte*.

Jeg vil dog ikke undlade at nævne helsingoraneren kapt. Vigo Wright, som måske er den, der har opholdt sig længst i Congo, og som i øvrigt var meget populær blandt skandinaverne. Ham vil jeg også senere vende tilbage til.

Kapt. Wass – hvis mærkelige skæbne også lige skal omtales her – fulgtes med Duhst på karavanevejen, men han vendte om efter to dages march; ... »fordi han ikke vilde lade sit liv dernede«! Men knapt to måneder efter ankomsten til Afrika – den 30. Juni 1889 – tog han sit eget liv i Boma, efter sigende, fordi han var blevet »sindsforvirret« af klimaet.

Siegfried H. L. Duhst – fører af sternwheelerne STANLEY og VILLE de GAND – fotograferet i fuld galla før afrejsen til Congo. (Foto: Günther, Bruxelles/Kirsten Jappe, H&S arkiv).

Siegfried H. L. Duhst – master of the stern-wheelers STANLEY and VILLE DE GAND – photographed in full gala uniform before his departure for the Congo. (Photo: Günther, Bruxelles/Kirsten Jappe, DMM archives.)

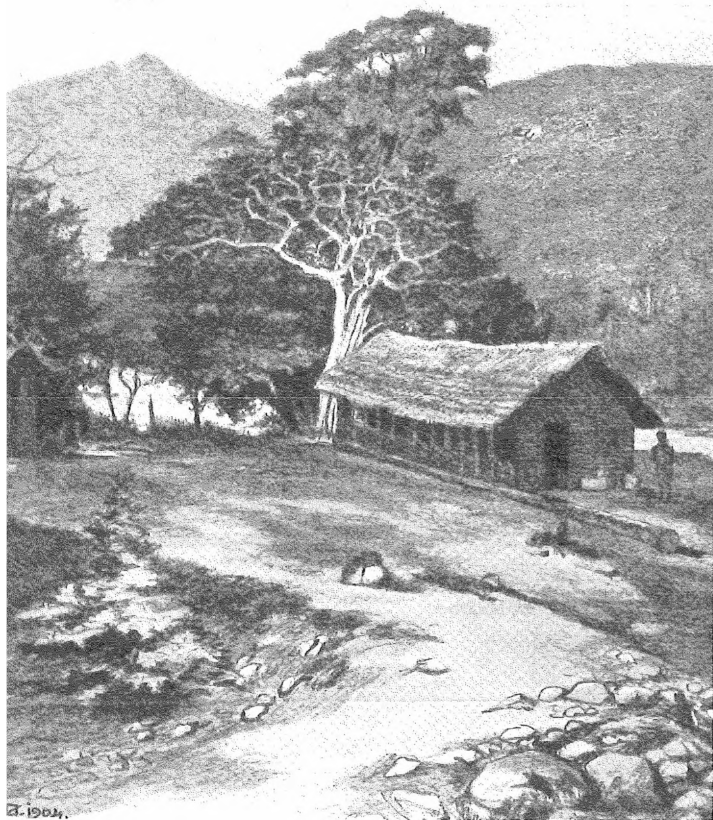
Mange af de skandinaver, der gjorde tjeneste i Belgisk Congo, førte dagbog under deres ophold. Enkelte uddrag af nogle af disse dagbøger er bevaret i f.eks. H. Jensen-Tusch: Skandinaver i Congo, medens dagbøgerne som helhed desværre er forsvundet på forskellig vis. Det er dog langt om længe lykkedes mig at fremskaffe en enkelt – meget væsentlig – dagbog i kopi, nemlig en dagbog ført af kapt. Siegfried H.L. Duhst i årene 1889-1890 (i øvrigt en nøjagtig, håndskrevet kopi) og væsentlig, fordi han var en af de to danske skibsførere, der vides med sikkerhed at have været i kontakt med Joseph Conrad i Congo.

I det følgende bringer jeg nogle uddrag af denne dagbog, som jeg har tilladt mig at transskribere med let hånd, idet jeg kun har rettet meningsforstyrrende fejl hovedsagelig ved tilføjelser (i parentes), ligesom jeg har ændret skrivemåden på enkelte tidspunktsangivelser af samme årsag. Stave-måde og stil fremstår som i det håndskrevne forlæg med den undtagelse, at jeg for overskuelighedens skyld har lavet afstand mellem de angivne datoer. Jeg har ligeledes fundet det nødvendigt at tilføje et mindre noteapparat:



Uddrag af Duhsts Congo-dagbog (Transskriberet af Bert Blom og trykt i årbogen med tilladelse fra Udvandrerarkivet)

Afrejste fra København den 4. April 1889 pr. Bane og ankom til Bruxelles den 5., Kl. 11½ Aften. Ophold i Bruxelles til den 11., hvorefter vi fra Antwerpen afsejlede med den engelske damper »Akassa«. Anløb Portland d. 12., hvorfra jeg afsendte Breve og ankom til Las Palmas paa de Canariske Øer d. 19., Sierra Leonda den 26. Og Old Calebar den 3. Maj.



Ankom til Banana Point den 16. Maj og den næste dag i Boma,...

Den 29 Maj fik jeg Ordre fra Regeringen (Congostatens) (om) at afgaa til Léopoldville på Øvre Congo. Jeg havde en del Besvær med at faa min Udrustning til Karavaneruten i Stand, navnlig et Telt, da der var mange, der var gaaet op til Øvre Congo for nogle Dage siden. Skal afgaa til Matadi 30 Maj.

Tirsdag d. 28 Maj.

Jeg var oppe hos Guvernøren i Dag og klagede over den daarlige Udrustning til Marchturen. Haaber at faa det bragt i Orden imorgen.

Onsdag d. 29 Maj.

Fik Telt, Proviand, Kogeapparater og Vaaben udleveret...

Torsdag d. 30 Maj.

Kl. 7 Morgen tog jeg afsted og gik ombord i »La Belgie«. En Expedition med Capt. Roget i Spidsen var med. Ankom til Matadi Kl. 13,30, blev godt modtagne af Stationschefen, som anviste os et Hus. Vi ere i alt 8 hvide Mænd her paa Stationen for Tiden.

Søndag (Lørdag) d. 1 Juni (1889).

Kl. 9,30. fik vi indfødte Bærere, 8 hver, ialt er vi en Karavane paa 29 Mand. Afmarcherede fra Matadi Kl. 10,30. – Vejen, som kun er en smal Sti med højt Græs paa Siderne, fører over stejle Bjerge og dybe Dale og

Hytte på karavanevejen ved Mpozofloden i Nedre-Congo. (Tegning af J. Ølsgaard i J-T).

Hut on the caravan route by the Mpozo river in the Lower Congo. (Drawing by J. Ølsgaard in J-T)

som gennemskæres af rivende Strømme. Efter en March paa 2 Timer kom vi til en Flod, over hvilken vi satte over i en Kano, slog vore Telte op og kogte Middagsmad....

Søndag d. 2 Juni.

Kom igennem flere Negerlandsbyer. I en af disse købte jeg 4 Æg af Høvdingen for 5 kulørte Lommetørklæder, hvormed jeg er rigeligt forsynet af Staten til at købe Mad for paa Vejen....

Mandag d. 3 Juni.

Kl. 5½ Morgen begav vi os paa Vejen efter at have spist og drukket. Gik hele Formiddagen gennem højt Græs af en fabelagtig Højde. Heden er i Dag saa voldsom, at den ligesom knuger os ned mod Jorden. Vadede over 2 smaa Floder, hvor Vandet gik os til Bæltstedet. Kl. 10½ slog vi Lejr ved en Markedsplads, hvor Negrene fra Omegnen købslog og handlede....

Tirsdag d. 4 Juni.

Afsted Kl. 6 Morgen, besteg et højt og stejlt Bjerg. Efter med meget Besvær at have naaet Toppen, saa vi, at den anden Side af Bjerget var en tætbevokset Skov.... Passerede over flere Floder, hvor Vandet ikke egnede sig til at drikke. Maskinist Stoffregen har faaet Feber,...

Lørdag d. 8 Juni.

Kl. 6 Morgen fortsatte Vandringen. Da nogle af vore Bærere havde absenteret sig Aftenen forinden og havde ligget med vort Tøj et Sted, der laa 1 Mil fra os, fik (de) en lille Opstropning da vi fik fat paa dem. Kom til en Markedsplads, hvor vi for 4 Lom-

metørklæder og 1 tom Flaske købte noget Palmevin. Det var pudsigt at se, hvor de Indfødte er tatoverede paa de løjerligste Maader, de udmærker sig ved at være helt nøgne....

Tirsdag d. 11 Juni.

Efter at have marcheret 1 Time fik vi paa Toppen af en Høj Øje paa Stationen »Lukungu«. Nu er vi omtrent Halvvejen til Léopoldville. Vi blev meget vel modtaget af Chefen, der anviste os Værelser i et Hus af Bambus, som alle Husene ere byggede af her.

En meget smuk Station....

Onsdag d. 12 Juni.

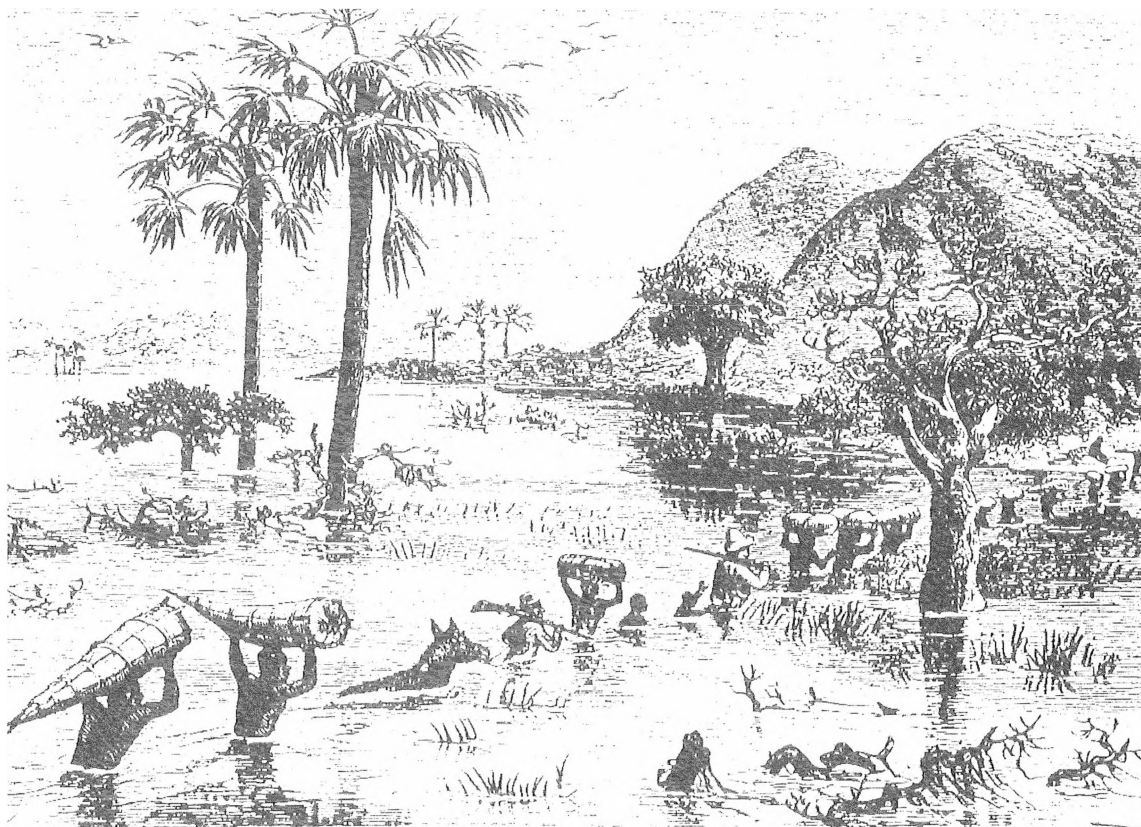
Kl. 8 Morgen kom der en Neger-Karavane og vi gjorde os klar til at fortsætte. Vi fik 22 Bærere. Maskinist Petersen maa vi lade tilbage her paa Grund af stærk Feber. Foruden vore egne Bærere fik jeg 60 andre Negere med mig, alle bærende paa en passende Byrde. Det er en Expedition, som skal ledes af en Capt. Roget, han skal meget langt ind i Landet. Her i »Lukungu« gjorde jeg Bekendtskab med en belgisk Leutnant Chevalier P. le Clement de Saint Marcq,...

Fredag d. 14 Juni.

Marcherede fra Kl. 6 til 11 Fm., mødte mange Elfen(bens)bærere og en Del Indfødte Damer med svære Messingringe om Hals, Arme og Ben....

Lørdag d. 15 Juni.

Jeg har endnu Feber og tager Kinin regelmæssig....



Ekspedition på vej gennem et af karavanerutens sumpfyldte områder med dets ekstra risici i form af febersygdomme, moskitoer, slanger og andet lurende kryb.

(Efter Stanley, H. M.: Congofloden...).

Expedition on its way through one of the swampy areas on the caravan route with the extra risk of fever, mosquitoes, snakes and other lurking vermin.

(From H. M. Stanley: The Congo River...)

Mandag d. 24 Juni.

Kl. 6 Morgen brød vi op, og Kl. 9,15 saa vi Congoflaget vaje fra en høj Stang. En ² Time efter marcherede vi ind i Léopoldville, hvor vi blev godt modtaget af Chefen Monsier Van den Bogarden.

Jeg fik her at vide, at jeg var udset til Fører af den nye Damper »Ville de Gand«.

... I Tiden førend jeg kom ud at sejle paa Floden, tilbragte jeg Tiden med at tegne Kort, gaa paa Flodheste og Krokodille Jagt og engang imellem foretog (jeg) en Udflugt til Kinchassa, hvor jeg var sammen med Major Parmenter¹ og Delcomyn². Der var jo meget at se og gøre sig bekendt med, og jeg befandt mig meget vel under mit Ophold der.

Jeg fortsætter nu mine Optegnelser fra min Dagbog:

Søndag d. 30 Juni.

Jeg har nu været her i 6 Dage og jeg befinder mig rigtig godt tilfreds. Har haft en Del at gøre med at kopiere Capt. Schagerstrøms Kort over den øvre Congoflod. Løitnant Axel Schou har i Dag skudt en Flodhest. Fik i Aften dejlig Bøfsteg af samme.

(Onsdag d.) 17 Juli.

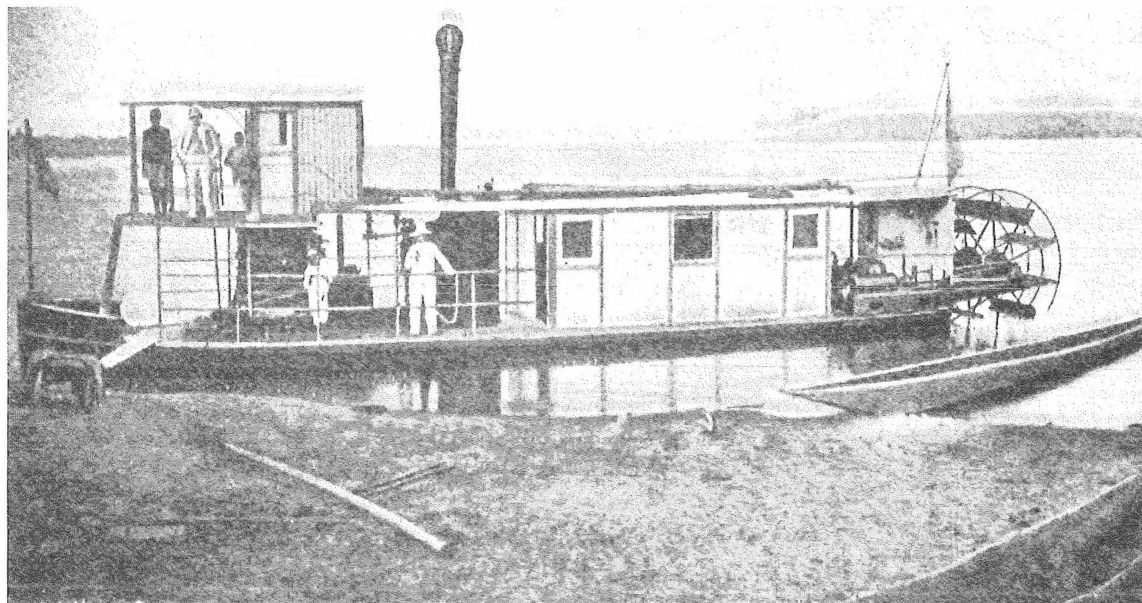
Den nye Damper »Ville de Gand« vil om nogle dage blive færdig til Prøveturen. Damperen »Stanley«, Capt. Madsen er Fører af den, han er ikke rigtig rask, saa jeg

tænker jeg kommer til at føre »Stanley« til Aruwimi.

(Torsdag d.) 18 Juli fik jeg Ordre fra Com-misaire du Distrikt om at overtage »Stanley«. Skal have 75 Soldater med mig, 1 Missionær og 1 Dansk Ingeniør til Bangala.

(Fredag d.) 19 Juli.

Kl. 7½ Morgen forlod vi Léopoldville. Vi anløb Kinchassa. Henad Aften laa vi til ved Skoven for at hugge Brænde til næste Dag. Jeg gaar sædvanlig (vis) selv i Land og udpeger de Træer, der skal fældes, det stables op nede ved Damperen og næste Morgen maales det op, bæres ombord, Økser og



Sternwheeleren VILLE de GAND og en kano liggende ud for en af stationerne ved en flod i Øvre-Congo. (J-T).

The stern-wheeler VILLE DE GAND and a canoe lying off one of the stations by a river in the Upper Congo. (J-T)

Save bliver eftertalt, for at intet bliver borte i Skoven. Sejlads op ad Floden. - - -

Der er nu en Periode fra 20 Juli til 16 Oktober, hvor jeg ingen Dagbog har ført. Grunden er den, at der var saa mange Begivenheder af en saadan Art, at jeg ingen Tid havde, eller ingen Lyst til at skrive....

Da vi nu paa Rejsen fra Bangala til Léopoldville var naaet saa langt som til Indløbet til Stanley Pool, mødte vi Damperen »Ville de Gand«, som førtes af Capt. Madsen med A. Børghlum som Maskinmester. Madsen havde skriftlig Ordre med til mig, at jeg skulde overtage »Ville de Gand«. Tog Afsked med Maskinmester Arthur Feddersen og overtog saa »Ville de Gand«, medens »Stanley« fortsatte med Capt. Madsen til Léopoldville.

15 Oktober.

Modtog Post fra Hjemmet, der var ikke saa faa Breve. Den lange Rejse herop har været meget interessant, da jeg paa Turen var inde mange Steder, hvor ellers ingen Dampere kommer. Jeg har paa en Maade ogsaa draget nytte af den lange Tur, da jeg har lært ikke saa lidt af de Indfødtes Sprog. Tillige har jeg ogsaa faaet større Kendskab til Floden, som er temmelig vanskelig, da den er opfyldt af en Mængde store og smaa Øer og at Sejladserne er umulige mellem mange af dem.

Min Besætning paa »Ville de Gand« ere alle Bangalaer, et Folk der omtrent dominerer hele den øvre Part af Øvre Congo. Det er Menneskeædere de samme Folk, dog ikke saa aabenlyst siden den hvide Mand er kommen herud, og der er streng Straf for den Slags Æderi. Dog ikke for lang

Tid siden døde en Zanzibarit Soldat og blev begravet samme Dag, men Dagen efter var han gravet op og spist....

17 Oktober.

Guvernøren er heroppe paa Besøg, han opholder sig for Tiden i Basoko. Jeg bestiller ikke noget i denne Tid, da vor Chef er fulgt med Guvernøren og Damperen faar sin Kahyt forbedret. Men her er en Del Ting at studere paa i denne Part af Congo, saa Tiden gaar ganske godt. Jeg har faaet en ganske hyggelig Bolig i Land samt en sort Boy til, foruden den jeg har.

1 November.

Jeg har modtaget Ordre om at sejle til Æquator Stationen med Leutnant Lippens. Han skal derned angaaende en Sag med en Franskmand ved navn Boulanger, der har brændt en ca 90 Hytter af for de Indfødte og det uden nogen som helst Grund. Boulanger er allerede arresteret, men der er dog en Del at undersøge endnu. Vor nye Chef, Mr. E. Baert, er nu kommen hertil i Kano fra Jaminga. Han lader til at være et herligt menneske, har rejst meget i Afrika og taler de Indfødtes Sprog meget godt. Naar jeg kommer tilbage fra Æquator Stationen, skal jeg op ad Lulanga Floden, en 5 Dages Sejlads med Mr. Baert og Mr. Bodson og en Underofficer. Det er angående Slavehandelen, vi skal have en Del Soldater med, saa der bliver nok Spektakler deroppe. Taget er meget utæt på Damperen og det volder mig en Del Besvær med at faa det tætnet. Jeg sendte Brev til Hjemmet herfra.



Ekspeditionen overfaldes af landsbyens indbyggere efter at have gjort holdt ved byens modsatte flodbred på øvrefloden. (Efter Stanley).

The expedition is attacked by the villagers after it has halted on the bank opposite the village on the upper river. (From Stanley).

4 November.

Forlod Bangala med Leutnant Lippens, 1 Underofficer og 25 Soldater.

hele hans By af og der faldt mange af hans Folk.

6 November 89.

Ankom til Æquator Stationen.

16 November 89.

Havde Krig i Ruiki River med de Indfødte. Næste Dag blev der sluttet Fred og den 18 November sejlede jeg med en Del Slaver eller Fanger tilbage til Bangala, hvortil vi ankom den 23 November. Den 26 Novbr sejlede jeg med Comm. Baert til Mobeka og Mongala Floden, kom tilbage til Banga-

7 November 1889.

Havde Krig med de Indfødte i Vangata. Høvdingen »Mojela« vilde ikke give tabt, men holdt os i Aande i 4 Dage. Vi brændte

la den 1 December. Damperen »Ville de Bruxelles« laa her med Guvernøren ombord, som var paa Tilbagerejsen til Boma.

30 December.

Forlod Jambinga Kl. 7 Morgen og sejlede op ad Itimbiri. Allerede i Munden af Floden mødte vi en Kano med Indfødte, der fortalte os, at højere oppe var der en By, hvis Indbyggere ikke vilde lade os passere og hvis vi prøvede derpaa, vilde de slaes med os. Vi fortsatte ganske roligt og da vi et Par Timer senere sejlede op langs Villagen³, truede de Indfødte med deres Spyd og kastede flere Spyd efter os. Vi sejlede da op og nedefter et Par Gange, hvorpaa vi pludselig løb ind. Idet vi løb ind, blev vi modtaget af en Regn af Pile og Spyd. Ingen blev ramt. Vore Bangalaer styrtede sig alle i Land og der opstod et sandt Myrderi. Mange bleve dræbte. Efter et Par Timers Forløb var de alle flygtet, og da Kl. var 16,00 forlod vi Villagen, hvis Navn er Jombo. Efter en halv Times Sejlads, laa vi til ved Skoven og agter at sove her i Nat. Vi har Villagen i Sigte endnu og kan høre Krigstrommerne og de Indfødtes Hyl.

4 Januar (1890).

Kl. 6 Morgen fortsatte vi Sejladsen op ad Floden, der bugter sig saa meget, at vi det ene Øjeblik har Solen forude og det andet Øjeblik agterude. Jeg kan ikke nægte andet, end at det er meget mere interessant at sejle her end paa selve Congofloden, begrundet paa, at her er mere Afvexling, nemlig Skov, højt og lavt Land, hvide Høje og stejle Skrænter, tillige er

denne lille Flod meget befolket. Den ene By ligger omtrent lige ved Siden af den anden, jo højere man kommer op, jo mere vilde ser Folkene ud, Ja jeg har set en Stamme af Indfødte, hvis Hytter kun er saa store, at et Menneske kunde sidde paa Hug indvendig. Nøgne er de alle og smudsige i høj Grad. Heroppe findes ikke Geder, men de Indfødte ernærer sig hovedsageligt af Fiskefangst og Dyr, som de fanger i Gruber, saasom Elefanter og Flodheste. Vi er kommen saa højt op i Dag, at vi er mellem Arabere. Jeg tænker, at om 1 Dag vil vi være oppe ved Vandfaldene, hvor Mr. Devivier skal anlægge en Station og opholde sig i ca 5 Maaneder. Kl. 16,30 laa vi til ved Skoven for at hugge Brænde til næste Dag og tilbringe Natten.

8 Januar

Har faaet Ordre og skal afgaa Kl. 13. Vi har losset alt her paa Pladsen, saa Skibet er blevet en hel Del lettere. Har faaet sikre Beviser for, at de Indfødte ere Kan(n)ibaler, da jeg har set og haft en Menneskearm i røget Tilstand, som en af de Indfødte havde i en Pose. Har købt flere mærkværdige Vaaben her. Da Kl. var 13 havde vi Dampen oppe. Vi drak en Flaske Portvin paa Mr. Deviviers Sundhed, hvorpaa vi tog Afsked med ham og stod ned af Floden.

Kl. 18 naaede vi en By, som hedder Buchimbi, og vi camperede her i Nat.

31 Januar.

Sejlads fra 6,15 Morgen til 16,30 Em. Passerede flere Villager. Har i Dag set det mærkelige, nemlig en hvid Neger (Albion/D.)⁴. Mange Sandbanker og meget lavt Vand.

Marked i en landsby ved karavaneruten i Nedre-Congo. (H&S arkiv).

A market in a village near the caravan route in the Lower Congo. (DMM archives).

1 Februar.

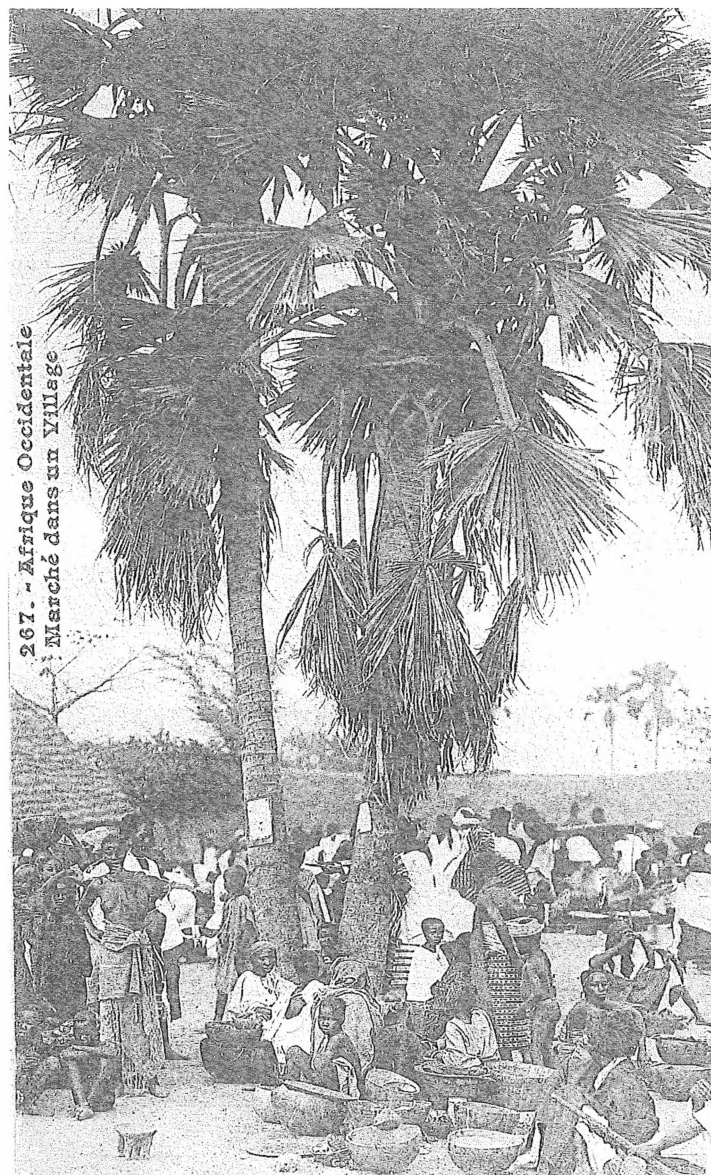
Sejlads fra 6 Morgen til 15,30 Em. Stod paa en Sandbank ca $\frac{1}{4}$ Time. Det har været en af de varmeste Dage jeg endnu har haft i Congo – har ogsaa lidt Hovedpine – Heroppe begynder de Indfødte at løbe deres Vej ved at se Damperen komme. Mr. Valke-ner, som vi har ombord, bestiller ikke meget andet end at gaa omkring og bande paa alle mulige Sprog. Han er forresten meget morsom, han har foræret mig sit Bilde.

2 Februar.

Afsted Kl. 6, Kl. 9,30 stoppede vi ved en Vil-lage for at købe Fødemidler. Her blev min Boy taget til Fange af de Indfødte. Vi sav-nede ham først efterat vi var afsejlet, men vendte tilbage for at faa ham udleveret. De Indfødte vilde ikke udlevere ham, hvorfor vi maatte erklære dem Krig. Vi dræbte 1 og tog 4 tilfange samt tog 2 Kanoer og 1 Ged. Nu udleverede de først Drengen, der var meget forskræmt, og som allerede var bestemt til at spises, og han var allerede mærket af paa Kroppen hvilke Stykker, der skulle fordeles. Vi fortsatte nu vor Rejse. Kl. 16,45 camperede vi ved Skoven.

12 Februar 1890.

Kl. 6 Morgen forlod Campen og fortsatte opefter. Kl. 12,30 gik vi til Land paa Grund af Tornado. Kl. 13 var den forbi, og vi fort-



267. - Afrique Occidentale
Marché dans un Village

satte. Kl. 16 kom vi til et Sted, hvor Floden var saa opfyldt af Snags⁵, saa det var umuligt at passere. Sendte en Araber over Land for at hidkalde Chefen for Araberne. Alle

Byer ere aldeles forladte og udplyndrede af Araberne. Naar vi ser en Kano med Indfødte, flygter de meget hurtigt. Camperede Kl. 4½ og har faaet Ordre af Mr. Baert til at være færdig til at returne(re) imorgen Kl. 12 Middag.

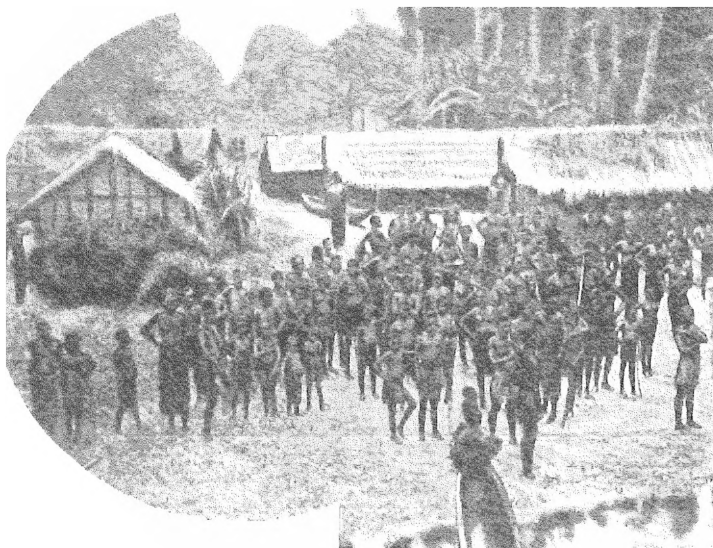
23 Februar.

Ankom til Lulanga 12,15 hvor jeg fik at vide, at Capt. Frejsleben⁶ var blevet myrdet i Chumbiri. Afgik fra Lulanga Kl. 13,30 og gik over paa den nordlige Side af Floden til Bucomela for at faa Folk til at gaa med os i Krigen i Iribu. Camperede Kl. 16 i en Villa-ge.

1 Marts 1890. I Bangala.

2 Marts.

Ikke noget særligt at bemærke. Arbejdede i Damperen hele Dagen. Om Søndagen: Spi-



ste til Middag hos Monsiør Hodister i Sandford House. Skrev Breve til Hjemmet og 1 Brev til Capt. Wright⁷ i Boma.

3 Marts.

Forlod Bangala 9,45 Fm. med Mr. Baert og Mr. Deduar ombord. Turen gaar til Mobeka, hvor der nok er Oprør i Lejren. Anløb flere Villager for at engagere Folk til Leopoldville. Ankom til Lusengo Kl. 17, hvor vi agter at campere for Natten.

4 Marts.

Forlod Lusengo Kl. 7,15 Morgen, havde en Tornado i Nattens Løb. Anløb flere Byer for at mægle mellem forskellige Stammer, der laa i Krig med hinanden og opkrævede Skatter hos dem. Flere vilde ikke betale. Ankom til Mobeka Kl. 17,00 og camperede for Natten ved Sandfords Handelshus. - - -

Ankom til Bangala den 7 Marts. Gjorde en tur med Løjtnant Jacques til Mobeka for at hente Folk til Leopoldville.

15 Marts.

Forlod Bangala i Følge med s/s »Stanley« for at føre Krig forskjellige Steder.

Landsbyen Busindi mellem Gombe og Irébu. Indbyggerne forsamlede på flodbredden ved damperens ankomst. (J-T).

The village of Busindi between Gombe and Irébu. The inhabitants assembled on the river bank on the arrival of the steamer. (J-T)

Flodstrækningen fra M'Suata til Tschumbiri efter kapt. Schagerströms opmåling. Freiesleben (Freesleben i Mørkets Hjerte) blev dræbt ved Tschumbiri og ligger begravet umiddelbart syd for missionsstationen »Berghe Sainte Marie« (el Kwamouth) ved Kwaflodens munding. (J-T)

The stretch of river from M'Suata to Tschumbiri from Captain Schagerström's survey. Freiesleben (Freesleben in the Heart of Darkness) was killed at Tschumbiri and lies buried just south of the mission station »Berghe Sainte Marie« (or Kwamouth) by the mouth of the Kwa river. (J-T)

24 Marts.

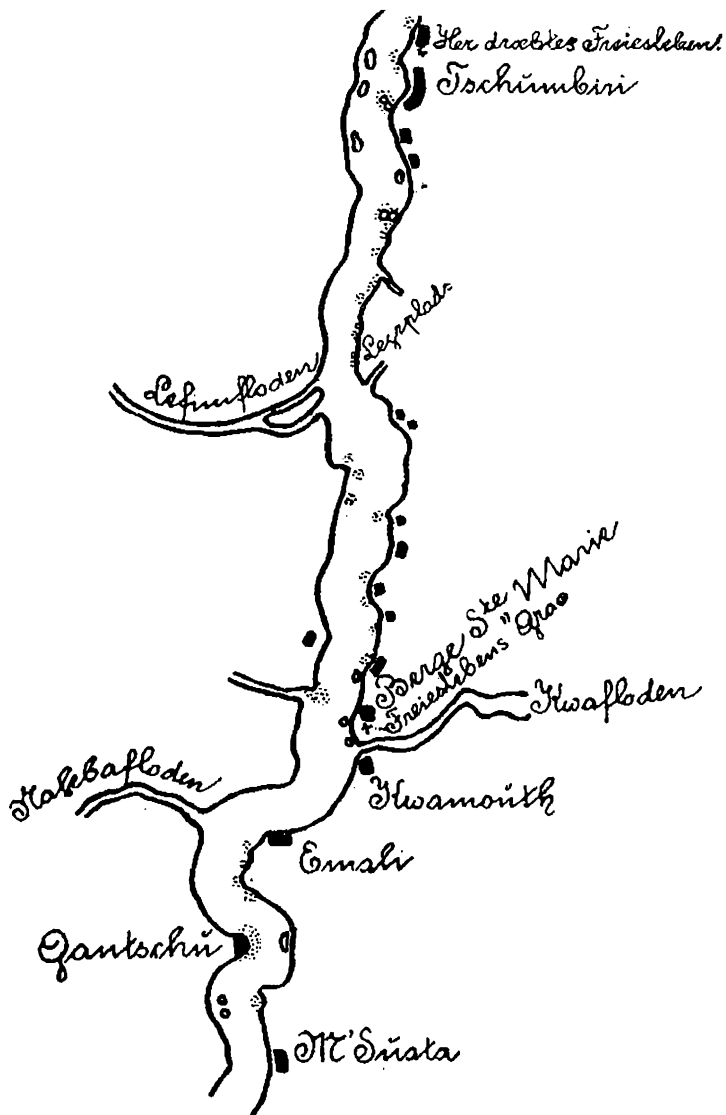
Forlod Campen Kl. 6 Morgen og ankom til Missionen i Chumbiri Kl. 10 Fm. Vi fik her at vide, at Captajn Frejslebens lig endnu laa ovenpaa Jorden. Vi sejlede nu langsomt ned og satte vore Folk i Land. Heftig Skydning fra begge Sider. En Soldat dræbt. Satte Ild paa hele Byen og fandt endelig Liget, der ikke var andet end et Skelet. Dog fandtes der Knapper og andet, som godtgjorde dets Identitet. Forlod Chumbiri og ankom til den katolske Mission »St. Bergh Marie« ved Kasais⁸ Udløb i Congofloden.

25 Marts.

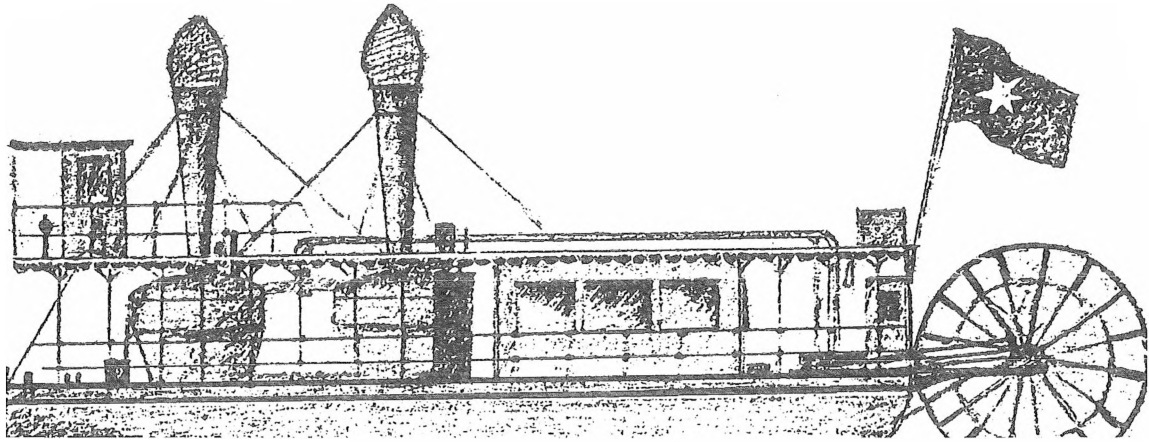
I Kwamouth hele Dagen. Capt. Frejesleben blev begravet. S/s »Stanley« afsted til Kintamo Kl. 14. Afsked med Mr. Jacques og Mr. Tobbak.

5 April 1890.

Sejlede fra 6 Morgen til 4,15 Em, da vi ankom til Æquator Stationen. Fik at vide, at der var Palaver i N'Ganda. Jeg gik til Køjs Kl. 5 Em paa grund af Feber. Skal tilbage et lille Stykke imorgen for at føre Krig i N'Ganda.



(☉ betyder Sten og Skipper.)



Sternwheeleren VILLE de GAND – med det Frie Congos flag vajende agter – tegnet af dens danske skibsfører Siegfried Duhst den 13. april 1890. (Duhsts personlige papirer i H&S arkiv).

The stern-wheeler VILLE DE GAND – with the flag of the Free Congo flying astern – drawn by the Danish ship master Siegfried Duhst on April 13th 1890. (Duhst's personal papers in the DMM archives.)

7 Maj.

Den foregaaende Aften tog vi en Kano, som var lastet med Slaver. Desværre flygtede de alle da vi, efter gentagne opfordringer om at komme over til os, skød et Par Kugler efter dem. Da vore Bangalaer tog Kanoen, saa vi, at vi havde skudt en Mand. Skønt han ikke var rigtig død endnu, smed Bangalaerne ham i Floden, da han alligevel ikke stod til at redde. Forlod Campen 6 Morgen, stærk Taage, gik langsomt og ankom Kl. 9 til Mundingen af Lopori, hvorefter vi stod op ad denne Flod. Efterhaanden som jeg sejler, tegner jeg Kort over Ruten, da jeg derved lettere finder tilbage. Mange Sandbanker, ingen Sten. Kl. 15,30 camperede i en Lysning i Skoven. Da der

førte en Sti op i Landet, formoder jeg, at der er en stor By i Nærheden.

8 Maj.

Afsted 6 Morgen. Anløb en Village Kl. 7 for at købe Levnedsmidler. Fik her en Indfødt ombord for at vise os Vej op ad Floden. Camperede Kl. 16,30.

9 Maj.

Sejlads hele Dagen fra 6 Fm til 15,30 Em.

10 Maj.

Afsted 6 Morgen. Anløb en Village Kl. 13,30, ingen Fødemidler. Kl. 14,30 anløb en Village, hvor der var Fødemidler i Maser. Mr. Baert forbød os at købe Kuriosite-

ter, da det er et Paaskud for selv at købe saa mange som muligt. Baade Baert og Lothaire har købt en Del Spyd for Tøj. Selv Tøj til at handle med blev os ikke tildelt. Det er idelig og altid den samme Behandling, der bliver Udlændinge tildelt her i Congo. Baert opkøbte nemlig mange Kuriositeter, uagtet han har en stor Samling hjemme i Bruxelles, han gør nemlig Forretninger med dem, antager jeg, og det samme mener ogsaa Mester Børghlum.

5 Juni 1890.

Damperen »Roy des Belges«⁹, (ført af) Capt. Koch, ankom hertil.

6 Juni.

Afsendte Post til Hjemmet. Maskinmester Scharffenberg er ombord i »Roy des Belges«. Fik at vide, at Maskinmester A. Feddersen, Amdrup og en anden Dansk fra det private Compani i Kinchassa er gaaet hjem paa Grund af Sygdom. Har faaet Ordre at afgaa Mandag d. 9 til Upoto og Bumba, dernæst tilbage til Bangala, hvorefter vi vil gaa til Léopoldville for at reparere og faa en ny Kedel indsat.

7 Juni.

»Roy de Belges« afgik Kl. 13 Em. herfra til Kinchassa, og da Kl. var 15 ankom den franske Damper »La France« hertil fra Masinga Floden. Det er bestemt, at hvis Damperen »Ville de Verviers« ankommer, da skal vi afgaa til Léopoldville for at reparere, og det kan være, at vi faar opgive Bangala, hvis Mr. Baert kan faa Lov til at beholde den nye lille Damper heroppe.

8 Juni.

»La France« afgik herfra, opad Floden.

5 Juli.

Ophold her i Æquator hele Dagen. Damperen »Roy des Belges« ligger her og skal afgaa til Stanley Falls. Megen Palaver med Zanzibaritterne.

6 Juli.

Forlod Æquator Kl. 8 Morgen og ankom til Busindi 17,30.

7 Juli.

Kl. 7 Morgen ankom »Ville de Bruxelles« – 6 hvide Passagerer, derimellem Commandanten fra Boma. Aftale om, at der skulde camperes 2 Timers Sejllads højere oppe, og imedens skulde jeg gaa til N'Gombe og afgøre en Palaver sammen med Mr. Duthoy. – Ankom til N'Gombe Kl. 10. Anløb den franske Mission i Irenga for Brænde. Ankom til Busindi igen Kl. 15, og efter 2 Timers Sejlads ankom vi til samme Camp som »Ville de Bruxelles«. Maskinmester Petersen er ombord der og af ham fik jeg at vide, at Maskinmester Feddersen var død i Matadi paa Vejen hjem til Europa. Mr. Duthoy afgaar med »Ville de Bruxelles« imorgen til Bangala.

8 Juli.

Kl. 6 Morgen afgik »Ville de Bruxelles«. Jeg maa stoppe op her et Par Timer, da jeg ikke har Brænde nok. Kl. 10 var jeg klar, hvorpaa jeg begyndte Nedfarten til Leopoldville.

16 Juli.

Har Feber og tillige en slem Smerte i Maven. »Ville de Gand« kommer ikke paa Bedding, men skal saasnart jeg er rask, gaa op til den øverste Del af Itimbiri Floden. Dette er en Rejse paa omtrent 2 Maaneder. En dansk Løjtnant ved Navn Øst opholder sig her i Leopoldville for Tiden. Han skal saasnart s/s »Stanley« kommer tilbage fra Kassai, afgaa med denne til Ubangi Floden. S/s »Stanley« har nu været 3 samfulde Maaneder borte, og der er svær Frygt for, at den sidder fast paa nogle Rocks i Kassaj Floden.

17-18-19- og 20 Juli syg.

Damperen »Florida«¹⁰, som gik fra Kinchassa for 2 Dage siden, er der kommen Bud fra. Den er løbet paa nogle Skær og er omtrent helt ødelagt. S/s »Ville de Verviers« er afgaaet med Capt. Martini til Strandingstedet.

21-22 og 23 Juli.

Syg.

24 Juli.

Føler mig lidt bedre. »Ville de Gand« er blevet aldeles klargjort medens jeg har været syg, og jeg har faaet skriftlig Ordre om at gaa til Bangala imorgen. Jeg har 2 Passagerer: Monsiør A. Daenen og en Underofficer, begge til Van Kerchovens Expedition¹¹.

12 Aug.

Skrev Brev til Hjemmet, som afgik med »La France«. Meget Arbejde med at gøre klart til at afgaa i Morgen. Skal op til den sunkne

»Ville de Bruxelles«, derfra til Upoto, Bumba, Basoko og derfra op til Lubi Falls paa Itimbiri Floden. Fik 21 Manyanga Folk til at hugge Brænde, en Del Bangalaer, der skal til forskellige Steder samt 2 Upotomænd, der skal udlevere 1 Ged hver for deres Passage. Modtog min skriftlige Ordre om Aftenen og skal afgaa i Morgen tidlig.

4 Septbr.

Afsted Kl. 5,45 Morgen, ankom til Bumba Kl. 13. Fik her noget Elfenben ombord og 25 Slaver. Skal afgaa i Morgen tidlig.

5 Sept.

Afsted Kl. 6,15 Morgen og kom til Upoto Kl. 14,30. Fik ogsaa her noget Elfenben ombord samt 35 Slaver, alle i Lænker. Skal afgaa i Morgen.

6 Septbr.

Afsted Kl. 6,30 Morgen, camperede Kl. 16,30 Em. Jeg er bestandig syg og har ikke spist det ringeste.

7 Septbr.

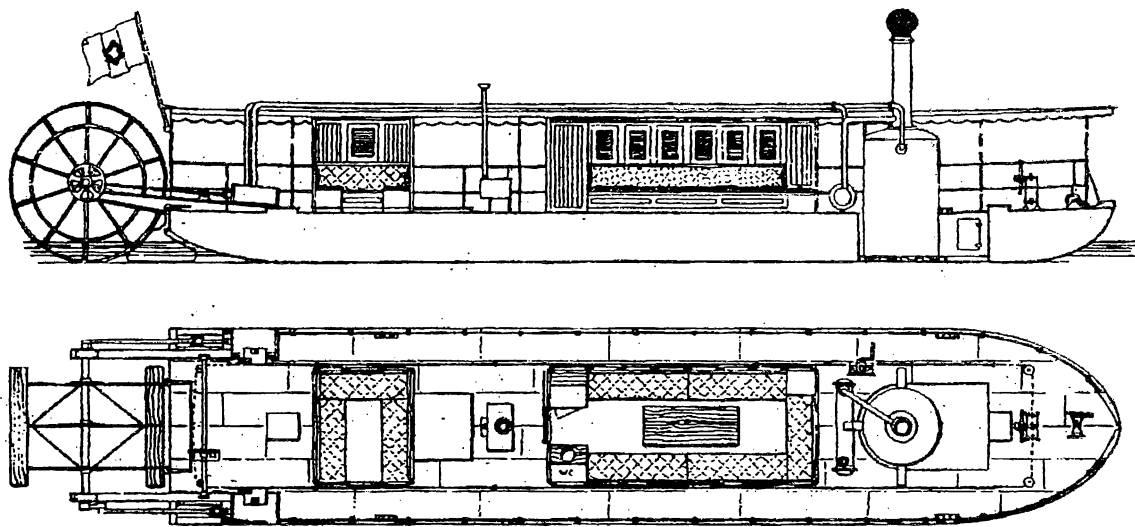
Sejlads fra 6-16.

8 Septbr.

Afsted Kl. 6,15 Fm. og ankom til Bangala Kl. 10 Fm. Mr. Baert er meget forbauset over den hurtige Rejse, som jeg har gjort, han havde ikke ventet mig før om ca. 15 Dage, sagde han. Læssede alt Elfenbenet, gik til mit Værelse og gik til Sengs Kl. 3 Em.

9 Septbr.

Tager Medicin, har mange Smerter.



Sternwheeleren ROI des BELGES, der blev ført af den danske navigator Ludvig R. Koch med den polsk-engelske forfatter og sømand Joseph Conrad som second (næstkommanderende) i de sidste måneder af året 1890. Damperens displacement 17,5 tons. (J-T)

The stern-wheeler ROI DES BELGES, which was captained by a Danish navigator called Ludvig R. Koch with the Polish-English author and sailor Joseph Conrad as second-in-command, in the final months of the year 1890. The steamer's displacement was 17.5 tons. (J-T)

10 Septbr.

Det er konstateret, at jeg lider af Dysenteri. Doktor Gardiner giver mig am. Olie og Indsprøjtninger og skal imorgen have Ipicca¹², en forfærdelig Medicin at tage. Var ca 25 Gange paa WC.

11te og 12te Sept.

Meget syg.

13 Sepbr.

Dysenterien er nu omtrent overstaet, men jeg har endnu Diarhoe og er meget mat.

Jeg begynder at spise noget Hønseskødssuppe og faar lidt Portvin.

14 Septbr.

Føler mig en hel Del bedre, men der kan ikke være Tale om at sejle med Damperen før om en 3 Ugers Tid, da Doktoren ikke vil garantere for mig endnu. »Ville de Gand« skal afgaa med Mr. Valkener til Mongala Floden, hvor han skal blive foreløbig for at opkøbe Elfenben. Stationen Bauru paa Maringa Floden er opgivet som ubrugelig. Damperen skal afgaa imorgen tidlig, og jeg bliver i Bangala.

15 Septbr.

Lidet bedre i Dag. Har afsendt et Brev til Postmesteren i Boma med en deponeret Sum af 20 Frc., samt et Brev til Leopoldville efter mine Breve. Damperen »Roy des Belges« er i Dag ankommen hertil fra Stanley Falls. Der er kommen Ordre fra Bruxelles, at Bangala herefter skal hedde Ny Antwerpen.

16 Septbr.

»Ville de Gand« afgik herfra Kl. 8,30 Morgen til Mongalla Floden. Capt. Roget fra Basoko er ombord i »Roy des Belges« for hjemgaaende, han har haft en stærk Feber og kan ikke udholde mere at være her. Der er ligeledes Mr. Klein¹³ fra Stanley Falls, – ogsaa for hjemgaaende. Han er meget alvorlig syg og der er svagt haab, at han lever til han kommer ned. »Roy des Belges« afgik herfra Kl. 13,00.

5 Oktbr.

Kl. 10½ Fm. Ankom »Ville de Gand«. – En Del Palaver med Doktoren angaaende min Sygerapport. Det blev bestemt, at jeg skulde gaa ned ad Floden med en Hvalbaad.

15 Oktbr.

Padlede fra 6 Morgen til 7 Aften, da vi ankom til Bolebo. Mr. Greenfeldt var afrejst til Europa. Fru Greenfeldt, som er Negerinde, modtog mig meget venligt. Der var 2 Hvide Mænd her, 1 Amerikaner og 1 Englænder.

16 Oktbr.

Forlod Bolebo Kl. 9 Morgen, medtagende Breve. Damperen »Ubangi« af Brazzaville passerede mig for nedgaaende. Ankom til

Missionen Billington i Chumbiri Kl. 18,30 Em. Spiste til Aften hos Missionæren. Mr. Klein, Agent for det belgiske Faktori, døde ombord i »Roy des Belges« paa Nedrejsen og blev begravet her i Missionen for 3 Uger siden.

17 Oktbr.

Efter at have spist Frokost hos Missionærerne, fortsatte jeg Rejsen – maatte gaa ind til Land henad Kl. 12 paa Grund af en svær Tornado med megen Lyn og Torden. Kl. 14 fortsatte igen – naaede Missionen »St. Bergh Marie«, da Kl. var 16. Damperen »Stanley«, Capt. L. Madsen, laa her og ventede paa »Ville de Bruxelles«, som nok skulde afgaa i Dag fra Leopoldville. En Passager var ombord. Den er paa Rejse op til Sankuru og Luelaburg i Kassai Floden.

18 Oktbr.

Efter at have spist Frokost ombord i »Stanley« fortsatte jeg Rejsen. Kl. var da 8. Haaber at møde »Ville de Bruxelles« i Aften nede ved Lissa Point. Jeg fik Underretning om igaar, at den danske Løitnant Øst er afgaaet ved Døden oppe i Ubangi Floden af en stærk Feber. Maskinmester Gustafson er for Tiden ombord i »Stanley«, da Maskinmester Lissner er kommen i Land igen. Kl. 6,30 naaede jeg Lissa, og »Ville de Bruxelles« laa der ganske rigtigt. Den skal til Lomami Floden og Stanley Falls.

19 Oktbr.

Afsted Kl. 6 Morgen samtidig med »Ville de Bruxelles«. Kl. 10 mødte jeg Damperen »Florida«, som ogsaa skal til Lomami. Camperede i Stanley Pool da Kl. var 18,00.

22 Oktbr. 1890.

Forlod Leopoldville Kl. 13,30 Em. Megen Regn. Jeg bliver baaret i en Hængekøje. Camperede i Senambua efter 3½ Times March. Møde med Maskinmester Hansen og den belgiske Løjtnant Lippens, der skal til Kasongo. Hansen fortæller, at Løjtnant Axel Schou er kommen herud igen.

23 Oktbr.

Forlod Campen Kl. 7. Møde med en norsk Maskinist Andersen, 1 Missionær samt en irsk Doktor. Camperede i en Negerby, som hedder Fumembu. Jeg er i Følge med en engelsk Captain Joseph Conrad fra Kinchassa Compagniet. – Han er stadig syg af Dysenteri og Feber.

24 Oktbr.

Forlod Campen Kl. 6,30 Fm. Passerede mange Vandløb og Floder, Vejen meget bakket. Camperede Kl. 15,45 i en By, som hedder N'Zinsi. Møde med en belgisk Sousleutenant ved Navn Peters. Spiste en god Middag.

25 Oktbr.

Start Kl. 6 Fm. og stoppede Kl. 10,30 i Inkisi ved en Flod, som vi maa sætte over i Kanoe. Jeg befinder mig nu rigtigt godt og spiser dygtigt. Fik noget Tøj vasket i Floden. Tornado med Lyn og Torden det meste af natten.

26 Oktbr.

Efter at være sat over Floden fortsatte vi Rejsen. Ophold ved et Marked, hvor Folkerne forsynede sig med Fødevarer. Indtog her et lille Maaltid – fortsatte igen til Kl. 15,

da vi ankom til Luasi, hvor vi sov i Nat. Jeg har endnu ikke haft mit Telt oppe, da der nu er bygget smaa Huse (langs) hele Karavane Ruten med 4 a 5 Timers March imellem. -

27 Oktbr.

March fra 6 Morgen til Kl. 9, da vi spiste Frokost. Vi er nu lige paa Stedet, hvor den belgiske Løjtnant de Putteville døde og jeg laa syg af Feber. Her skilles vore Veje ad, og jeg tog Afsked med Capt. Conrad, der skal til Manyanga og Isangila og derfra til Vivi. – Fortsatte alene, camperede Kl. 16 ved en Flod M'Pjuka (Piova).

7 Novbr.

Capt. Schönberg og Løjtnant Axel Schou ankommen med s/s »Heron«. Guvernøren med s/s »Prins Bauduin« – Van Kirchovens Expedition.

8 Novbr.

I Matadi. Blev fotograferet sammen med Schönberg og Axel Schou. Jeg talte ogsaa med Major Parmenter.

10 Novembr.

Var hos Guvernør Coquelhat¹⁴ i Dag. Guvernøren mente, at det var bedst for mig at rejse hjem for nogen Tid, da Dyssenterien, hvis den kom igen, vilde være meget farlig.... Har ikke set Captajn Conrad siden jeg forlod ham i Nærheden af Manyanga.

18 Novbr.

Var ombord i den hollandske Damper »Afrikaan« for at hilse paa Captajnen og faa min Kahyt anvist. Det er ikke nogen



Duhst fotograferet sammen med C. V. R. Schönberg og Axel Schou i Matadi den 8. nov. 1890. Duhst sidder til venstre og Schönberg til højre – se Duhsts dagbog samme dato. (J-T).

Duhst photographed together with C. V. R. Schönberg and Axel Schou in Matadi on November 8th 1890. Duhst is sitting on the left and Schönberg on the right – see Duhst's diary for the same date. (J-T)

komfortabel Damper, men den gaar direkte til Rotterdam, kun anløbende Madeira i ca 5 Timer for at indtage Kul. Den gør Rej-

sen paa 24 Dage. Ophold i Banana til den 21 Novbr., da vi med en Flaske Champagne tog Afsked og satte Kursen nordpaa til mere kølige Egne.

Jeg har i Dagene den 23-24 og 25 November haft stærk Feber, men er nu paa Benene igen.

3 December 1890.

Passerede Cap Verde, det sidste Punkt vi ser af Afrika for denne Gang.

Ankom til København den 23 December.

Kommentarer til Duhsts dagbog

Selvom nærværende dagbogsnotater naturligvis bærer tydelige præg af at være hastigt nedskrevne – til trods for den sirlige skråskrift der jo kan skyldes, at det er en afskrift af den originale dagbog – rummer de alligevel et sådan væld af detaljer, at de tilsammen giver os et ganske godt helheds- og tidsbillede af omkostningerne og problemerne ved at tilrane sig en europæisk koloni i en fremmed verdensdel.

Variierende stavemåde og sætningsbygning er et af tegnene på den hurtige nedfældning af indtryk og er heldigvis helt uden betydning for forståelsen af sammenhængen. Det, som en nutidig læser måske vil falde over, er mangelen på personlige meningstilkendegivelser og mishagsyttringer om de mange (uretfærdige og meningsløse) hændelser og tildragelser, der uafbrudt finder sted i Duhsts nærmeste omgivelser og i hans kølvand så at sige.

Det forekommer tilsyneladende Duhst helt naturligt (i tidens ånd) at fragte slaver

og straffefanger på sin damper, at bekrige opsætsige indfødte og drage på hævn- og straffetogter med nedskydning af indfødte og afbrænding af deres landsbyer til følge, hvis disse sorte – set med kolonisateurernes øjne – har begået en eller anden såkaldt forbrydelse eller på anden måde har forbrudt sig mod Congostatens (Belgiens) love.

Den eneste undtagelse fra reglen synes at være den 1. november 1889, hvor han sammen med en løjtnant Lippens afgår mod Ækvatorstationen, for der at undersøge en sag mod en franskmand ved navn Boulanger: ...«der har brændt en ca 90 Hytter af for de Indfødte og det uden nogen som helst grund.«...

Et andet sted i dagbogen – den 10. maj 1890 – snerter han satirisk, men alligevel mildt mod de belgiske »overmænd« for deres (uretfærdige) behandling af (hvide) udlændinge i Congo. Ellers er det meget småt med den slags »følelsesladede« udbrud i hans dagbog (måske en slags misforstået loyalitet mod arbejdsgiverne).

I det følgende vil jeg nu bringe et par brudstykker af Joseph Conrads Congo-dagbog, der udelukkende drejer sig om karavanemarchen fra Matadi og til et sted tæt ved Léopoldville. Stilen i dagbøgerne kan ikke – eller i hvert fald meget vanskeligt – sammenlignes, da Conrad har skrevet sin på engelsk (påvirket af fransk stavemåde), og da jeg ydermere har oversat den.

Conrad fulgte den samme rute som Duhst, der gjorde turen på 24 dage fra den 1.-24. juni 1889. Conrad begav sig afsted fra

Matadi den 28. juni 1890 – 13 måneder senere end Duhst – og slutter sin dagbog den 1. august uden endnu at være nået frem til målet Léopoldville.

Det har tilsyneladende været en endnu mere strabadsfyldt vandring på karavanevejen end den Duhst har gennemført. Den har dels taget meget længere tid, og dels har sygdom åbenbart plaget Conrad og hans ledsagere endnu mere end Duhst og hans lidelsesfæller. Sygdom er netop (iflg.) Conrad årsagen til den langvarige marchtur, idet Conrad og hans ledsagere gjorde ophold i Manyanga fra den 8.-25. juli for at komme til kræfter – et ophold, der øjensynlig bekom dem særdeles godt.

Endelig skal det da også lige anføres her, at Duhst og Conrad gjorde hinanden selskab i 5 dage på selvsamme karavanerute, idet de blev båret ud af junglen side om side i hver sin hængekøje, som skildret af Duhst i dagbogen, og som vi også senere skal komme ind på i forbindelse med en tidsskriftsartikel skrevet af en anden – senere – Congoskipper og -veteran, Otto Lütken.

Uddrag af

Joseph Conrads Congo-dagbog

(Oversat af Bert Blom fra: »Joseph Conrad: Congo Diary (MS Eng 46). By permission of the Houghton Library, Harvard University and of the trustees of the Joseph Conrad estate, London«)

Ankom til Matadi¹ den 13. juni 1890.

Hr. Gosse¹⁵ lederen af stationen (O.K.) opholdt os af en eller anden privat grund.

Stiftede bekendtskab med Hr. Roger



Conrad i Congo. Collage-parafisering af Bert Blom.

Conrad in the Congo. Collage-paraphrasing by Bert Blom.

Casement¹⁶, hvilket jeg under alle omstændigheder ville betragte som en stor fornøjelse, og nu bliver det til rent positivt held.

Tænker, taler godt, meget intelligent og meget sympatisk.

Føler mig ikke så lidt i tvivl om fremtiden. Tænker lige nu, at mit liv mellem folkene (de hvide) her omkring ikke kan blive særlig behageligt. Agter at undgå bekendtskaber så meget som muligt....

Den 24. Gosse og R.C, taget af sted med et stort parti jern ned til Boma. Ved G.'s tilbagekomst starter vi op ad floden. Har selv haft travlt med at fylde jern i tønder. Idio-

tisk beskæftigelse. Helbredet godt indtil nu....

Folk bagtaler hinanden.

Lørdag den 28. juni. Forlod Matadi sammen med hr. Harou¹⁷ og en karavane bestående af 31 mænd. Skiltes med Casement på meget venskabelig manér. Hr. Gosse fulgte os så langt som til statsstationen.

Første ophold, M'poso. I selskab med 2 danskere.¹⁸

Søndag d. 29. Bestigningen af Pataballa (Palaballa/BB) rigelig udmattende. Slog lejr kl. 11 formiddag ved 'Nsoke-floden. Moskitoer.

Mandag d. 30. Til Congo da Lemba efter at have passeret sorte klipper langs opstigningen. Harou giver op. Plager. Lejren dårlig. Vandet langt væk. Snavset. Om aftenen er Harou i bedring.

Tirsdag d. 1. (juli). Forlod lejren tidligt i en tung tågedis, marcherende mod Lufu-floden. En del af ruten går gennem skov på den bratte skrænt af et meget højt bjerg. Meget lang nedstigning. Derefter markedsplads, hvorfra der er en kort vandring til broen (god) og lejren. Meget fint bad. Klar flod. Føler mig godt tilpas. Harou i orden. 1. ste kylling, kl. 2 eftermiddag. Ingen sol i dag.

Onsdag d. 2. juli.

Startede kl. 5,30 efter en søvnløs nat. Landskabet mere åbent. Svagt bølgende bakke. God vej i perfekt stand. (Lukungu-distriktet).

Føler mig ikke godt tilpas i dag. Stærk forkølelse. Ankom kl. 11,00 til Banza Manteka. Kamperede på markedspladsen. Ikke rask nok til at besøge missionæren. Vandet knapt så dårligt. Lejrpladsen snavset. Stadig i selskab med de 2 danskere.

Torsdag d. 3. juli.

Drog af sted kl. 6 morgen efter en god nats hvile. Krydsede nogle lave bakkedrag og gik ind i en bred dal, eller rettere sagt en slette med en åbning på midten. Mødte en inspicerende officer fra staten; så nogle få minutter senere ved en lejrplads liget af en backongo. Skudt? Rædsom lugt. Krydsede en bjergkæde, løbende NV-SØ, via et lavere liggende pas. En anden bred, flad dal med en dyb slugt gennem centrum. Ler og grus. En anden række bjerge parallel med den førstnævnte og med en kæde af lave udløbere nær ved. Ankom til en lejr på Luinzono-flodens bredder mellem de to nævnte kæder. Lejrpladsen ren. Floden klar – regeringszanzibarit¹⁹ med registreringsprotokol. Kano. De 2 danskere camperer på den anden bred. Helbreddet godt.

Landskabets almindeligste farvetone grågul (tørt græs), med rødlig småbidder (jord) og klumper af mørkegrøn vegetation spredt sparsomt rundt omkring, for det meste i stejle klippekløfter mellem høje bjerge eller i slugter, der skærer gennem sletten. Bemærkede Palma Christi-oliepalme. Meget lige, høje og tykke træer på visse steder. Navnet kender jeg ikke. Landsbyerne er helt usynlige. Udleder deres eksistens fra kalabasser ophængt i palmetræerne til malafu'en²⁰. Ret så mange karavaner og rejsende. Ingen kvinder undtagen på markedspladsen.

Fuglenes sang charmerende. Specielt én med en fløjtelig klang. En anden slags vellignende »rungen« er den meget fjerne hundeglamm. Så kun duer og nogle få grønne parroquets; meget små og ikke mange. Jeg har ingen rovfugle set. Op til kl. 9 formiddag er himlen overskyet og rolig. Bagefter blæser en mild brise, hovedsagelig fra nord, og himlen klarer op. Næterne fugtige og kølige. Hvide lette tåger hænger midtvejs oppe over bakkedragene. Vandets virkning meget smuk her til morgen. Lette tåger stiger almindeligvis til vejrs før himlen klarer op.

Fredag d. 4. juli.

Forlod lejren kl. 6 morgen efter en meget ubehagelig nat. Marcherede tværs over en kæde af bakkedrag og derefter ind i en labyrint af bakker. Kl. 8,15 udmundede den i en ujævn, bølgende slette. Tog pejling af en åbning i bjergkæden på slettens anden side. Pejling NNØ. Vejen går gennem den. Bratte stigninger opad meget stejle, ikke særligt høje bakker. De højere bjerge træder brat i baggrunden og afslører et lavt, bakket landskab. Ankommer kl. 9,30 til en markedsplads.

Kl. 10,00 passerede vi Lukanga-floden, og kl. 10,30 slog vi lejr ved Mpwe-floden...

Så en anden død krop ligge i en rolig meditationslignende stilling på stien.

Om aftenen passerede tre kvinder – af hvilke den ene var albino – vor lejr. Afskyelig kalk-hvid med lyserøde skjolder. Røde øjne. Rødt hår. Ansigtstrækkene meget negroide og grimme. Moskitoer. I aftes, da månen steg op, hørtes råb og trommen fra fjerne landsbyer. Overstod en slem nat.



En karavane på den strabadserende vandring i Nedre-Congo. (J-T)
A caravan on its strenuous march in the Lower Congo. (J-T)

Lørdag d. 5. juli.

Begav os af sted kl. 6,15. Morgenen kølig, endog meget kold og meget fugtig. Himlen tæt overtrukket. Mild brise fra NØ.

Vejen går over en snæver slette op til Kwilu-floden. Hurtigflydende og dyb. 50 yards²¹ bred. Passerede den i kanoer. Bag-efter op og ned ad meget stejle bakker gennemskåret af dybe kløfter. Højderne hovedkæde løber hovedsagelig NV-SØ og/eller undertiden V og Ø. Gjorde holdt ved Manyamba. Lejrpladsen dårlig – i hulning – vandet meget ringe. Teltet rejst kl. 10,15....

Faldt i en mudderpøl i dag. Modbydeligt. Fejlen var bærerens – ham, der bar mig. Efter at have slået lejr gik jeg ned til et lille vandløb, hvori jeg badede og vaskede tøj. Blev skam knagende syg af denne morskab.

I morgen venter en lang march for at nå frem til Nsona, 2 dage fra Manyanga. Ingen sol i dag.

Tirsdag d. 8. juli.

Forlod lejren kl. 6 morgen.

Efter ti minutters vandring fra lejren forlod vi hovedvejen (regeringsstien) til fordel for Manyangasporet. Himlen overtrukket. Vejen går op og ned uafbrudt. Passerede et par landsbyer.

Landskabet frembyder en blandet ødemark af bakker med røde jordskred nedad siderne. Flot virkning med røde bakker, der nogle steder er dækket af mørkegrøn vegetation.

½ time før vi begyndte nedstigningen fik vi et glimt af Congo. Himlen overskyet....

Ankom til Manyanga kl. 9 formiddag.

Meget venligt modtaget af de herrer Heyn²² & Jaeger. Meget behageligt og fornøjeligt ophold.

Blev her til d. 25.²³ Begge har været syge. Yderst elskværdig omhu for os. Forlader stedet med oprigtig sorg.

Fredag d. 25. juli, 1890.

Forlod Manyanga kl. 14½ med masser af hængekøjbærere. H er halt og ikke i særlig god form. Mig selv ditto, men ikke halt.

Gik så langt som til Mafiela og camperede – 2 timer.

Lørdag d. 26.

Begav os af sted meget tidligt. Vejen stiger uafbrudt. Passerede landsbyer. Landet synes at være tæt befolket. Ankom kl. 11,00 til en stor markedsplads. Forlod den ved middagstid og kamperede kl. 13,00....

en lejr – en hvid mand døde her – marked – regeringspost – bjerg – krokodilledam – Mafesa.

Hovedretning Ø½N-V½S.

Solen synlig kl. 8 morgen. Meget varmt. Distance – 18 mil.

Søndag d. 27.

Drog af sted ved 8-tiden om morgenen. Sendte bærerne med bagagen den lige vej til Luasi og rundede selv missionshuset i Sutili.

Gæstfrit modtaget af fru Comber. Alle missionærerne fraværende.

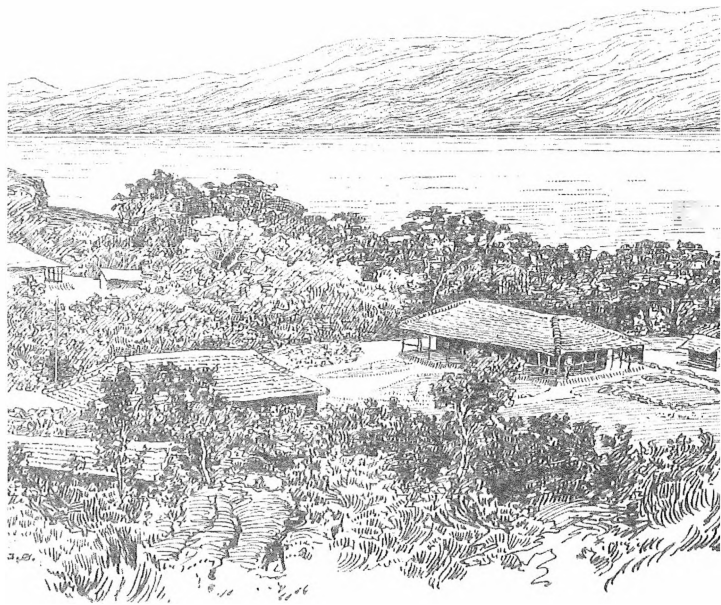
Synet af hele institutionen var en yderst civiliseret og forfriskende oplevelse efter masser af usle, faldefærdige hytter, som stats- og kompagnienterne må nøjes med at leve i – prægtige bygninger. Beliggende på en bakke. Temmelig luftig....

Tirsdag d. 29.

Forlod lejren ved 7-tiden efter en god nats hvile. Uafbrudt opstigning; i begyndelsen temmelig let. Krydsede træklædte bjergkløfter og Lunzadi-floden over en meget ordentlig udseende bro.

Ved 9-tiden mødte vi hr. Louette, der ledsgede en syg agent fra kompagniet tilbage til Matadi. Så meget rask ud. Dårlige nyheder fra den øvre flod. Alle damperne utjenstdygtige. En forlist.²⁴ Landskabet skovrigt. Camperede kl. 10,30 ved Inkissi....

Inkissi-floden, der er rivende hurtig, er omkring 100 yards bred. Passage i kanoer. Flodbredderne meget tæt bevoksede, og floddalen temmelig dyb, men meget snæver....



Stationen Manyanga idyllisk beliggende ved flodbredden. Her blev Conrad og Harou plejet fra den 8-25. juli, og Conrad skrev betegnende i sin dagbog: »Forlader stedet med oprigtig sorg«. (J-T) *The Manyanga Station idyllically located on the river bank. It was here that Conrad and Harou were nursed from 8th-25th July, and Conrad wrote in his diary quite significantly: »Leave this place with genuine sorrow«.* (J-T)

På vejen i dag passerede vi et skelet, der var bundet til en pæl. Også en hvid mands grav – intet navn. Stendynge i form af et kors.

Helbredet godt nu.

Onsdag d. 30.

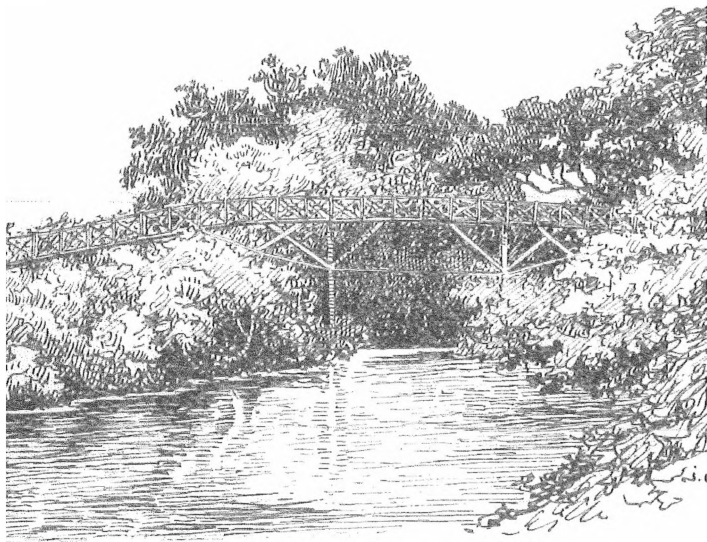
Begav os af sted kl. 6 morgen med den hensigt at campere ved Kinfumu. To timers

hård vandring bragte mig til Nsona na Nsefe. Marked. ½ time senere ankom Harou meget syg med billious (sic) anfald og feber. Lagde ham i en regerings-shimbek. En dosis Ipeca.²⁵ Kastede galde op i enorme mængder. Kl. 11,00 gav vi ham 1 gram kinin og masser af varm te. Feberanfald endte i kraftig sved. Kl. 14,00 lagde vi ham i en hængekøje og begav os af sted mod Kinfumu. Ballade med bærere hele vejen. Harou led meget ved hængekøjens ryk og sving. Slog lejr ved et lille vandløb.

Kl. 16,00 havde Harou det bedre. Feberren havde forladt ham....

Torsdag d. 31.

Forlod lejren ved 6-tiden. Sendte Harou i forvejen og fulgte selv efter ½ time senere. Ruten byder på adskillige stejle stigninger og nogle få andre lettere men temmelig lange. Bemærker på visse steder sandet



overfladejord i stedet for hårdt ler som tilforn; tror imidlertid, at sandlaget ikke er særlig tykt, og at leret vil kunne findes under det. Store vanskeligheder med at bære Harou. For tung. Besvær. Gjorde to lange ophold for at bærerne kunne hvile sig. Landskabet trækledt i dalene og på mange af bjergkammene....

Congo-floden meget snæver og hastigt rindende. Kinzilu strømmer til. I kort afstand ovenfor flodmundingen smukt vandfald.

En rød sol steg op – fra kl. 9 morgen. Helvedes hed dag.

Harou har det ikke meget bedre.

Selv har jeg det temmelig skidt. Badede. Luila omkring 60 fod bred. Lavvandet.

Fredag d. 1. august 1890.

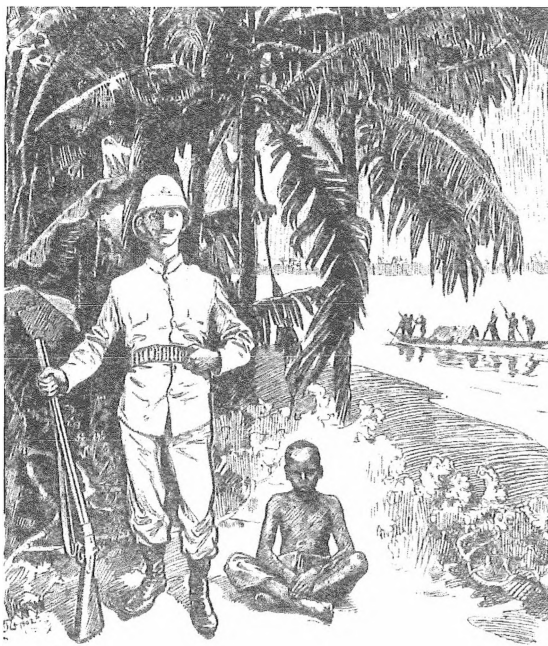
Brød op kl. 6,30 efter forløbet af en yderst ringe nat. Kold med kraftig tågedis. Rute med lange opstigninger og bratte hældninger hele vejen til Mfumu Mbé.

Efter at have forladt dette sted, var der en lang og pinefuld klatring op ad en meget stejl bakke; derpå en lang nedstigning til Mfumu Kono, hvor vi gjorde et langt ophold. Begav os af sted kl. 12,30 mod Nse-

Broen over Lukungafloeden – en veludført bro bedre end de fleste andre på grund af dens vigtighed for transporterne til og fra stationen ved den folkerige landsby Lukungu.

(Tegnet af J. Ølsgaard i J-T)

The bridge over the Lukunga river – a well-constructed bridge because of its importance for transports to and from the station at the populous village of Lukungu. (Drawn by J. Ølsgaard in H. Jenssen-Tusch: Skandinaver i Congo)



Den hvide hersker i krig og på vagt for Léopold II.
(J-T)
The white ruler at war and on watch for Léopold II.
(J-T)

lemba. Mange opstigninger. Landskabets karakter fuldstændig forandret. Træklædte bakker med åbninger. Stien førte hele eftermiddagen gennem en skov af lyse træer med tæt underskov.

Efter et ophold på en træbevokset bakkeskråning nåede vi Nselemba kl. 16,10....

Blev indlogeret i en regeringshytte....

Kommentarer til Conrads dagbog

Der er ikke meget i denne dagbog, der peger i retning af, at den polsk- og fransktalende sømand Joseph Conrad nogle få år senere skulle debutere som engelsk forfatter og samtidig blive en af det 20. århundredes mest berømte forfattere med litterære succeser som *Forlis*, *Mørkets hjerte*, *Nigieren på Narcissus* og *Nostromo* m.fl., og af lit-

terater blive omtalt som den største søforfatter nogensinde og romanens fornyer.

Han var dog heller ingen decideret novice, hvad det skriftlige angår, selv om ingen af hans notater på det tidspunkt endnu var blevet til litteratur, idet han allerede tidligere havde gjort adskillige notater ombord på de skibe, han havde haft hyre på. Ja, han havde endog lagt »kølen« til sin første roman *Almayers dårskab*, der udkom i 1895 (da. 1916).

Conrads dagbogsnotater er alligevel bemærkelsesværdige i den forstand, at de giver nogle fingerpeg om nogle af den potentielle forfatters temaer og ved, at de adskiller sig fra f.eks. Duhsts notater ved at lægge vægt på andre ting, som f.eks. en mere detaljeret naturbeskrivelse og en langt mere kritisk holdning til sine (hvide) medmenneskers adfærd og indstilling. Denne holdning kommer allerede til udtryk i dagbogens første notater.

Der hersker da heller ikke det mindste spor af tvivl om, at disse dagbogsnotater ligger til grund for hans to beretninger fra Congo henholdsvis *En fremskudt post* (da. 1920) og *Mørkets hjerte* (da. 1956), som begge er bygget over lige dele fiktion, facts og selvoplevelse.

Det er også typisk – og absolut ingen tilfældighed – at Conrad knyttede et varmt venskab – delvis funderet på beundring – til ireren Roger Casement (nævnt i den

første datoangivelse i dagbogen), som senere offentliggjorde en mildt sagt stærkt kritisk og meget omdiskuteret rapport i England over belgiernes grusomhed mod de indfødte i Congo – en rapport, der gav genklang over hele Europa og i store dele af verden.

Men selv om Conrad kritiserede den hvide races – læs belgiernes – brutalitet mod de sorte, synes der alligevel at være reminiscenser af racisme i hans egen digtning i hvert fald ifølge den nigerianske forfatter Chinua Achebe, der ikke bryder sig om at læse Conrad, fordi han har fremstillet de sorte som enfoldige og overfladiske og kun lagt to replikker i munden på dem i *Mørkets hjerte*: »Catch 'im« og »Mistah Kurtz – he dead«...

I det følgende vil jeg runde af med en artikel skrevet af en dansk skibsfører, forfatter og eventyrer, Otto Lütken, som i 8 år i begyndelsen af dette århundrede har været flodskipper på Congofloden og dermed følt på sin egen krop, hvad Congo havde at byde på. Hans artikel er en reaktion og respons på læsningen af *Mørkets hjerte*.

Otto Lütken:

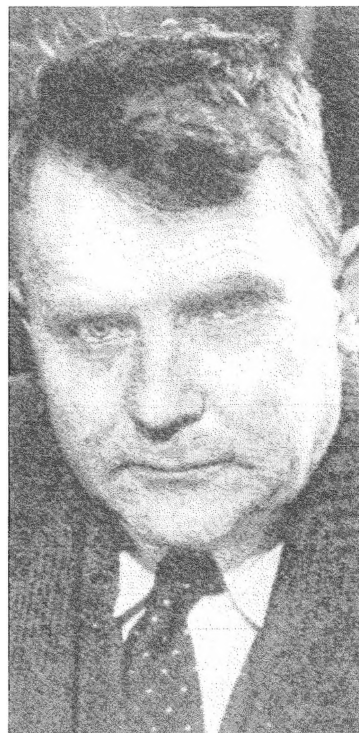
Joseph Conrad i Congo

(Oversat af Bert Blom fra:
Joseph Conrad in the Congo,
London Mercury, XII, May 1930, pp. 40-43.)

(Vi trykker denne artikel sådan, som vi har modtaget den fra vores bidragsyder – en dansk søkaptajn, der i otte år var fører af floddampere i Congo, og vi tror, at hans synspunkter vil have

betydelig interesse for Conrads beundrere, mellem hvilke – som han fortæller os – han må regnes. – Ed. L.M.)

Det er tvivlsomt om nogle af de mange forfattere, som fra tid til anden besøgte Congo og der samlede værdifuldt stof til deres bøger – Cutcliffe Hyne, H. de Vere Stacpoole, Jürgen Jürgensen, André Gide, for kun at nævne nogle få – har været så strenge i



Den danske skibsfører og forfatter Otto Lütken.
(Vikingen, hft. 4/ 1932)
The Danish ship master and author Otto Lütken.
(Vikingen, pt. 4/ 1932)

deres bedømmelse af de hvide, hovedsagelig belgiere, som i den første skrappe tid etablerede sig i den uafhængige Congostat eller har tegnet lige så mørkt et billede af de der herskende betingelser, som Joseph Conrad har gjort i *Mørkets Hjerte*.

Det er sandt, at han ikke nævner navne. Han nævner ikke Bruxelles, men kun en kontinental by på den anden side af Kana-len, »billig at leve i og ikke så slem, som den ser ud til, siger de«, og han kalder Boma for »regeringssædet«, Kinshassa for »hovedstationen«, og så videre, men ingen, som nogensinde har været i Congo, kunne tage fejl af de lokaliteter, som han beskriver fra Boma over Matadi og ad karavanevejen til Stanley Pool. At han har været i Congo er uomtvisteligt bevist af hans egne dagbøger – nu opbevaret i biblioteket på Harvard University, og jeg er heldigvis i stand til at supplere disse dagbøger således, at vi kan fastsætte ikke alene tiden for hans ankomst, men også varigheden af hans ophold samt i nogen udstrækning de sandsynlige grænser for hans erfaringer på floderne.

Den første af Conrads dagbøger, trykt i sin helhed i tidsskriftet *The Blue Peter*, viser, at han ankom til Matadi den 13. juni 1890, og den sidste notits i artiklen, som virkelig er en beskrivelse af hans færd ad karavanevejen til Stanley Pool, er dateret 1. august 1890, på hvilken dato han var nær Kinshassa. Den anden er overhovedet ikke en dagbog over hans egne oplevelser, men simpelthen en samling notater vedrørende navigeringen på floden til supplerende af de dengang eksisterende, utilstrækkelige kort

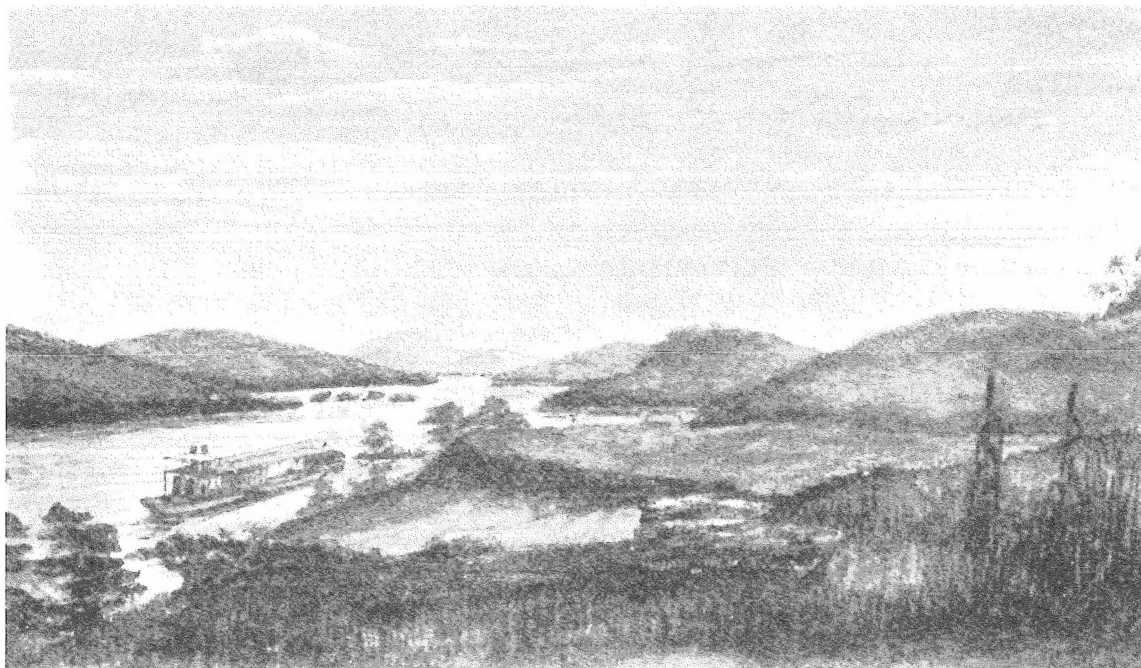
over floden. Han kalder den the *Up-river Book*, påbegyndt den 3. august 1890 på damperen *Roi des Belges*. Han må have sluttet sig til dette skib som næstkommanderende ved sin ankomst til Kinshassa, og af dette ved vi, at det handelskompagni, han var ansat ved, ikke var noget andet end *Société Anonyme Belge*.

Roi des Belges blev da ført af den danske kaptajn Koch, der døde efter sin tilbagevenden fra Congo. Det er yderst tvivlsomt om Conrad blev ombord mere end nogle få dage, for den anden damper tilhørende kompagniet, *Florida* – som tidligere blev ført af en anden dansk kaptajn, Freisleben, der blev dræbt af indfødte ved Tchumberi i januar 1890 – var blevet slået til vrage på klipperne nær Gantchu Point omkring tre dages sejlads fra Kinshassa på datoen 20. juli eller deromkring, og efter al sandsynlighed blev Conrad, der var blevet ansat til at erstatte Freisleben (Freesleven i *Mørkets hjerte*), beordret til at tage denne damper op og bringe den til reparation i Kinshassa.

Dette hverv fuldførte han sandsynligvis i løbet af de følgende to måneder på bekostning af sit helbred, for den 23. oktober samme år var han allerede på vej ud af landet, syg af dysenteri og feber, båret i en hængekøje.

I en dagbog ført af den danske Kaptajn Duhst – for resten en meget interessant beretning – finder jeg følgende notater gjort under hans tilbagerejse, idet Duhst også var syg af dysenteri og blev båret i en hængekøje:

»23. oktober (1890). Camperede i en negerby, der hedder Fumemba. Jeg er i sel-



En damper på Congofloden ved Mukimbungo.
(Akvarel af P. H. Herløv i J-T)

A steamer on the Congo River by Mukimbungo.
(Watercolour by P. H. Herløv in J-T)

skab med en engelsk kaptajn Conrad fra the Kinshassa Company: Han er vedvarende syg af dysenteri og feber.«

Duhst var i regeringens tjeneste (den belg. reg./BB) og kunne sandsynligvis ikke på det tidspunkt huske navnet på handelskompagniet, *Société Anonyme Belge*, som Conrad arbejdede for.

Det næste notat, hvori Conrad er nævnt, er dateret den 27. oktober:

»Marcherede fra 6 morgen til 9, og spiste så frokost. Vi befinder os lige på det sted, hvor løjtnant Putterville døde, og jeg var

syg af feber. Her skilles vejene, og jeg tog afsked med kaptajn Conrad, som skal videre til Manyanga og Isangela og derfra til Vivi. Fortsatte alene, camperede ved en flod (Mpjucka).«

Hændelsen med den belgiske officers død er berettet i Duhsts dagbog om hans rejse det foregående år. Conrad er nævnt en tredje gang i Duhsts dagbog – den 10. november i Boma. Duhst var da blevet beordret til at fortsætte til Europa, og notatet siger kortfattet:

»Har ikke set kaptajn Conrad siden jeg forlod ham i Manyanga.«

Jeg har talt med kaptajn Duhst og har hans dagbog i min besiddelse, og der er ikke den ringeste tvivl om, at det er en ægte dagbog, der for det meste er ført fra dag til dag. Uheldigvis har han ingen klar erindring om Conrad, kun et temmelig taget indtryk af, at han var en behagelig og hjælpsom rejsekammerat, og at de kom vældig godt ud af det i løbet af de få dage, de var sammen.

Denne dagbog af kaptajn Duhst beviser dog hinsides al rimelig tvivl, at Conrad må have forladt Congo omkring november eller december 1890. Kaptajn Duhst selv sejlede fra Boma den 17. november, og så vidt han erindrer, var Conrad ikke ombord på skibet. Dette indebærer, at der findes en svag mulighed for, at Conrad er blevet rask igen af den pleje, han har fået i Isangila eller Vivi og er returneret opad floden til et frisk forsøg, men dette er højst usandsynligt, da ingen af de danske kaptajner – af hvilke en eller to stadig er i live – har nogen erindring om nogensinde at have mødt ham.

Tiden fra august til oktober har Conrad sandsynligvis tilbragt med at bjærge damperen *Florida*, bringe hende tilbage til Kinshassa og reparere hende. Hvis dette var tilfældet, tog han aldrig længere opad floden end til Gantchu lidt nedenfor Kasais munding, hvor *Florida* blev slået til vrag.

Denne teori er bekræftet af andre noter i kaptajn Duhsts dagbog, der bl.a. viser, at han – medens han lå syg i Bangala den 17. september – modtog besøg af kaptajn Koch fra dampskibet *Roi des Belges*, og Koch nævnte intet om, at han havde Conrad ombord som næstkommanderende.

Florida blev repareret i Kinshassa og sejlede opad floden omkring den 19. oktober 1890, for på denne dato mødte kaptajn Duhst, som kom nedad floden i en hvalbåd, damperen i Pool'en, og Conrad var ikke ombord.

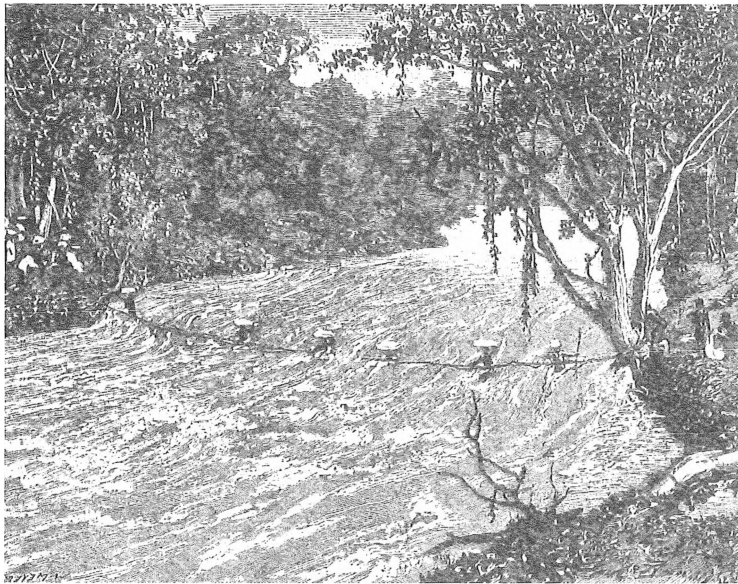
Den tredie damper tilhørende *Société Anonyme Belge* var under hele denne periode stationeret i Bangala og blev ledet af kompagniets agent, Hodister, der senere blev dræbt af araberne på Lomanifloden.

På denne måde er der gjort regnskab for hele selskabets flotille af dampere i perioden for Conrads ophold i Congo. Tilbage bliver der så en svag mulighed for, at han har ledsaget kaptajn Koch på *Roi des Belges* på en rejse til Stanleyville. Men ét er sikkert, at hvis han gjorde det, så bjærgede han ikke *Florida* – eller – såfremt han bjærgede *Florida*, så tog han ikke til Stanleyville ombord på *Roi des Belges*. Han kan ikke have gjort begge dele.

Jeg har læst Conrads *Mørkets hjerte* med betydelig omhu og analyseret dens indhold – en opgave, jeg skulle have visse forudsætninger for, da jeg – ligesom Conrad – har været sømand.

Ydermere har jeg – også ligesom Conrad – været i Congo, og endelig er jeg – også ligesom Conrad, men helt uden sammenligning – forfatter, og har som sådan indenfor det sidste års tid udgivet tre bøger, noveller og romaner. Men medens Conrad højst har tilbragt tre eller fire måneder i Øvre-Congo, har jeg tilbragt omkring otte år samme sted.

Jeg finder, at medens den første del af *Mør-*



Overgang over en flod på karavaneruten i Nedre-Congo. (J-T)

River crossing on the caravan route in the Lower Congo. (J-T)

kets hjerte – der omhandler hans engagement med kompagniet, hans udrejse og hans vanskeligheder med reparationen af damperen – bærer et umiskendeligt præg af personlig oplevelse, så bærer resten af historien - som ikke desto mindre er et fortræffeligt litterært arbejde – derimod tydeligt præg af ikke at være personlig oplevelse. Jeg er praktisk talt næsten overbevist om, at Conrad aldrig tog så langt opad floden, hverken til Stanley-Falls eller til noget andet mål for sejlads på nogle af Congos bifloder.

Beskrivelsen af stedet, hvor de finder Kurtz, passer ikke på Stanley-Falls, som på den tid var i hænderne på Tiboo-Tib, den arabiske slavehandler og hans sønner, og

Conrad nævner ingen arabere.

Han har måske været i Lusambo ved Kasai-floden eller opad Itchumberi eller Aruwimi floderne, men hvis det havde været tilfældet, ville han så ikke have nævnt farveforskellene i vandet og mange andre små pejlemærker eller pynter, som markerer omdrejningspunkterne væk fra hovedfloden og opad en eller flere af bifloderne?

Der er mange andre små detaljer i beskrivelsen af rejsen opad floden – eller rettere – mangelen på samme detaljer, hvilket værdi kun kan bedømmes af mig eller af en ligemand, hvilket praktisk talt har overbevist mig om, at hele denne del af historien er baseret på, hvad han har hørt af andre.

Jeg vil gerne gøre det klart, at jeg er en varm beundrer af Conrads kunst, men jeg er ikke desto mindre af den bestemte opfattelse, at han i nogen grad har været uretfærdig mod belgierne i Congo.

Mændene i den periode, folk som Lothaire, Delcommune og Dahnis, udførte et stort arbejde, begge med at undertvinge vilde og kannibalske stammer som Bangalernerne og ligeledes med at bekæmpe arabiske slavehandlere som Sefu og Rachid... De var ikke blide i deres metoder, og det er meget muligt, at nogle af dem mistede deres mentale ligevægt en smule i de barske omgivelser, i hvilke de måtte leve og kæmpe. Lothaire f.eks. var – ifølge Duhsts dagbog – en brutal fyr, men det er i lige så høj grad sikkert, at mange af disse mænd var helte.

Et andet punkt: I Conrads historie er Marlow nærværende, da Freeslevens knogler

bliver genfundet. Conrad var ikke nærværende ved denne begivenhed. Freisleben, dansk kaptajn og Conrads forgænger som fører af *Florida*, blev dræbt af indfødte ved Tchumberi i en diskussion om brænde eller friske forsyninger, men hans knogler blev genfundet den 24. marts 1890 af de to dampere, *Stanley*, ført af den danske kaptajn Madsen og, *Ville de Gand*, ført af kaptajn Duhst.

Damperne havde soldater ombord og nogle belgiske officerer, blandt dem var Lothaire, og der var en hel del skydning og afbrænding af indfødte hytter ved denne lejlighed.

Men på dette tidspunkt var Conrad endnu ikke ankommet til Congo, som hans egen dagbog viser. Han hørte sandsynligvis om dette af Duhst, da de to – begge syge – rejste i hinandens selskab og tilbragte mindst fem eftermiddage sammen i opholdshytterne på karavanevejen.

Duhst, der var på stedet, fortæller om græsset, der gror op gennem knoglerne i skelettet som lå, hvor det (kroppen /BB) var faldet. Både Duhst og kaptajn Madsen er stadig i live og er således i stand til at vidne.

Jeg gentager; *Mørkets hjerte* er efter min opfattelse – og jeg tror som tidligere sagt, at jeg har fortjent retten til at have en mening om denne sag – et vidunderligt stykke litteratur, men en del af den er altså ren fiktion, og i den del fortælles om hændelser og tidspunkter, som er delvis historiske. Det tegner et unfair billede.

Conrad indrømmer, at han havde en stærk antipati mod de belgiere, som han

mødte, og der er ingen tvivl om, at mange af dem – specielt disse, der kom ud som handelsagenter for *Société Anonyme Belge* – tilhørte en temmelig lav klasse af mænd. Man kan derfor kun beklage, at det ikke faldt i hans lod at havne blandt statens officerer, der tilhørte en meget højere klasse, og at han ikke blev længe nok og ikke kom langt nok omkring til selv at se og opleve de ting, han har skrevet om.

Mørkets hjerte ville ikke have sat noget til af sin litterære fortræffelighed ved at have været mere tro mod lokalkoloritten.

(Bragt med skriftlig tilladelse af forfatterens søn, Rolf Lütken, Bruxelles den 08. marts 1999).

Kommentarer til Lütkens artikel

Om Conrads notesbøger skriver Lütken, at den anden notesbog the *Up-river Book ...* »overhovedet ikke er en dagbog... men en samling notater vedrørende navigeringen på floden til supplerende af de dengang eksisterende, utilstrækkelige kort over floden«....

Jeg kan kun erklære mig helt enig i denne påstand, fordi jeg i min egen research om Congo utallige gange er stødt på udsagn om navigatører, der har ført Stanleys arbejde med kortlægning af flodnettet videre i både streg og tekst – hvilket bl.a. også bekræftes i Duhsts dagbog – og ligeledes gennem mundtlig overlevering fra skipper til skipper. Desuden er Handels- og Søfartsmuseet – foruden andre ting, der har tilhørt Duhst – i besiddelse af en kortbog *Dampskibsruiter paa Øvre Congo*, som Duhst har suppleret og kommenteret meget udførligt med både streger og tekst i Congo, og som derfor er med til at under-

bygge Lütkens (og min) påstand. Den her omtalte bog må betragtes som en parallel til Conrads *Up-river Book*.

Til det andet ømtålelige punkt i Lütkens artikel; om Conrad bragte FLORIDA flot ligesom Marlow i *Mørkets hjerte* eller om han sejlede med kapt. Koch ombord på ROI des BELGES helt frem til Stanley Falls, kan jeg kun anføre, at vi – set i »bagklogskabens ulidelige projektørlys« – i dag med sikkerhed ved, at Conrad var med Koch i Falls, og at Conrad i en periode på en halv snes dage i september 1890 førte ROI des BELGES, medens Koch var syg.

Det tredje springende punkt er, om Conrad forlod Congo i november eller december eller om han drog videre opad floden efter at være blevet rask i Vivi. I dag ved vi også, at han rejste syg »hjem« til England i løbet af december 1890.

For mig hersker der heller ikke den mindste tvivl om, at Conrad – i *Mørkets hjerte* – har anvendt noget af det, han har fået fortalt af andre. Et par oplagte eksempler er dels historien om Freieslebens tragiske skæbne og dels den figur, der optræder i romanens sidste tredjedel. Denne figur er beskrevet som en ung russer »klædt i farvestrålende lapper«, og ham har Conrad givetvis lånt af maskinist C. A. C. Christensen, der ankom til Congo i 1889 sammen med bl.a. Duhst (nævnt s. 19). Christensen mødte på karavanevejen englænderen Mr. Ward, der efter 2 års ophold i landets indre var iført »Kadettøj med store Lapper af ildrødt Flonel«.

Lütken skriver endvidere, at notater i Duhsts dagbog viser, at Duhst den 17. september ... »modtog besøg af kaptajn Koch

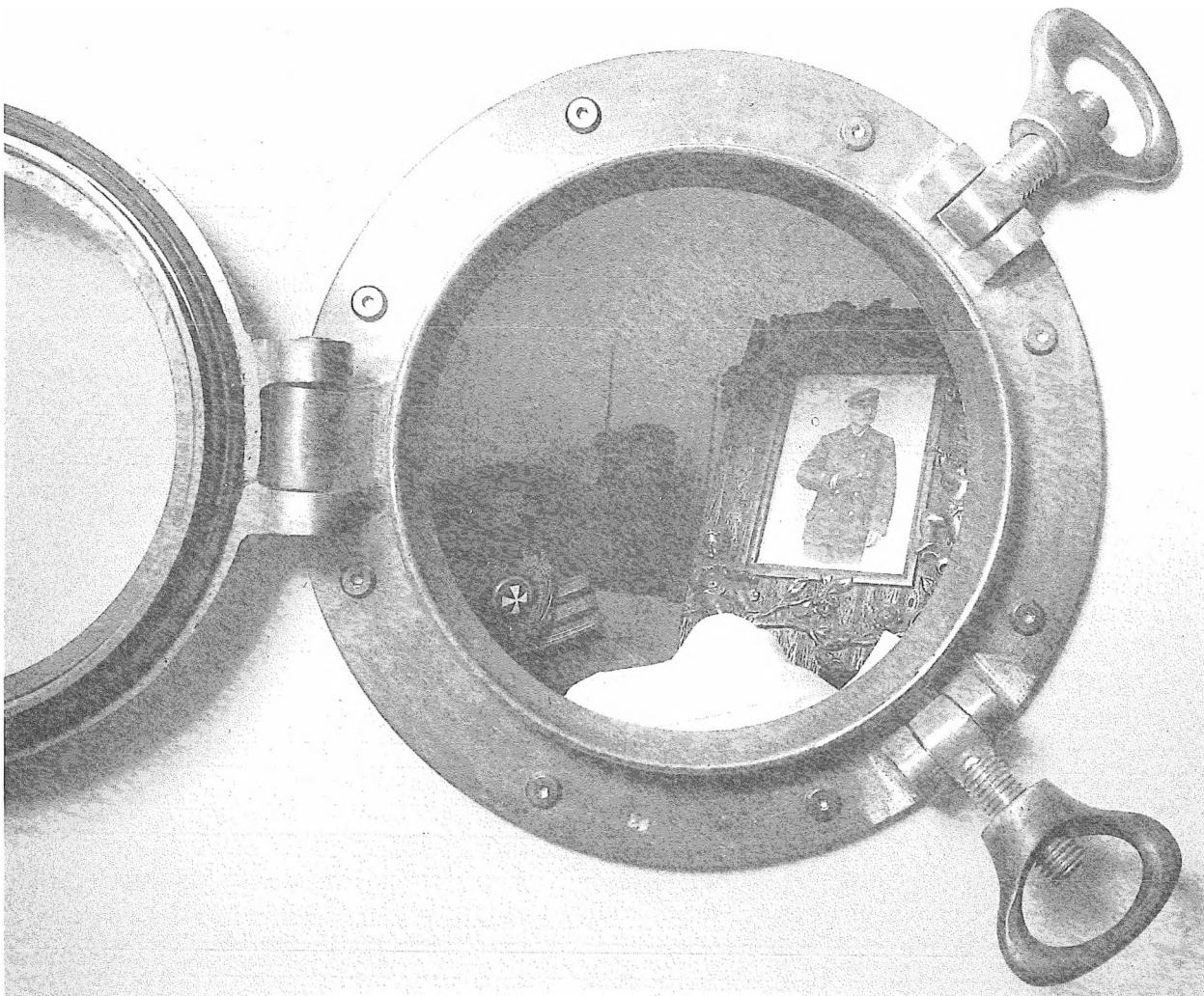
fra *Roi des Belges*, og Koch nævnte intet om, at han havde Conrad ombord som næstkommanderende.«... Dette må bero på en erindringsforskydning fra Lütkens side, idet Duhst i sin dagbog – 16. Septbr. – skriver, ...»“Roy des Belges” afgik herfra kl. 1 (13,00)«... og der står intet om Kochs besøg. Men da Koch utvivlsomt har besøgt Duhst – bare ikke den 17. september – skyldes Lütkens viden og udsagn sikkert, at Duhst selv har fortalt ham det – de var jo venner og veteraner i den danske Congo-forening.

Enkelte danske navigatørers biografier

Siegfried Heinrich Lauritz Duhst

Duhst blev født den 24. december 1859 i København. Hans fader, der var fuldmægtig hos C.C. Lohse & Delbanco, døde ung. Duhst var i øvrigt sønnesøn af Ferdinand August Dewhurst, der blev jur. kand. i 1830, flyttede til Dansk Vestindien, hvor han først blev plantagebestyrer på St. Croix og senere – i 1860 – ansat som landfoged på St. Jan, hvor han desuden bestred stillingerne som henholdsvis brandfoged og postmester.

Siegfried stak til søs som fjortenårig i 1873 og sejlede en årrække på de såkaldte 7 have med danske, engelske, amerikanske og tyske sejlskibe. Fire af disse skibe var hjemmehørende i Helsingør. Det var henholdsvis fregatskibene ST. ALBANS og PERCY samt barken J.H. LØWE, som han afmønstrede i København 1881, for derpå at læse til styrmand.



I køjet ses Siegfried Duhst i sin styrmandsuniform i DFDSs tjeneste efter hjemkomsten fra Congo. Hans kasket ligger til venstre og i forgrunden ligger hans hvide glacéhandsker hen over et metalhylster til hans personlige papirer. (Fotograferet af Kirsten Jappe i H&S udstilling »Fra damp til diesel«).

In the porthole Siegfried Duhst can be seen portrayed in his first-mate's uniform in the service of DFDS after his return from the Congo. His cap is on the left and in the foreground are his white kid gloves lying over a metal holder for his personal papers. (Photograph by Kirsten Jappe in the DMM exhibition »From Steam to Diesel«.)

Efter vel overstået eksamen gik Duhst atter til søs og denne gang med barken DANEBROG af Helsingør, indtil han lod sig lokke af eventyret og Stanley og underskrev en kontrakt, hvormed han bandt sig til tre års tjeneste (1 term) i den nyoprettede, uafhængige Congostat med fri rejse ud og hjem (også i tilfælde af sygdom). Om sin tid som flodskipper i Congo fortæller Duhst selv bedst i dagbogen ovenfor.

Klimatfeberen, som man kaldte den (gul feber, malaria, hæmaturi og dysenteri m.m.) sendte som bekendt Duhst hjem i »utide«, idet man skyndte sig at hjemsende syge for at begrænse statistikken over døde i Congo. Efter en forholdsvis kort rekreation blev Duhst ansat i DFDS, og i dette rederi sejlede han som kaptajn et par år indtil synet svigtede ham, hvorefter selskabets hovedrevision og skibsinspektion lagde beslag på hans arbejdskraft, gode samarbejdsevner og omgængelighed frem til 1924, hvor han gik af med pension.

I 1939 fejrede han 50 års jubilæum som Congoveteran og fik i den anledning føjet en sjælden guld-plakette til de to belgiske ordner, han havde i forvejen. Han anvendte sit otium på sin usvækkede, store interesse for søfart og har bl.a. bidraget med oplysninger om de skibe, han har sejlet med, til lods Gruelunds arkiv. Derudover var Duhst meget kultur- og lokalhistorisk interesseret. Til trods for den sygdom han pådrog sig i Congo, og som han blev hjemsendt på grund af, levede han forbavsende længe og helt frem til 1941, hvor han døde i en alder af 81 år.

Handels- og Søfartsmuseet erhvervede se-



J. H. F. Freiesleben, der – i et skænderi om brænde – blev dræbt af indfødte ved Tschumbiri. (J-T)
J. H. F. Freiesleben, who was killed by natives at Tschumbiri in a quarrel about firewood. (J-T)

ner, via en nabo ved navn Rudolph Munch, en del af Duhsts efterladenskaber, deriblandt den tidligere omtalte kortbog *Dampskibsruter paa Øvre Congo*. Desværre var Congo-dagbogen ikke imellem, men en nøjagtig afskrift kan jo også anvendes.

Johannes Herman Frederik Ferdinand Freiesleben

Freiesleben var født i Oldesloe den 1. marts 1861. Faderen var toldforvalter i Randers. Freiesleben begyndte sin karriere til søs ombord på Fanøskibe, der gik på langfart.

Han blev styrmand i 1880, hvorefter han atter gik til søs med forskellige handelsskibe. Derefter gjorde han i 4 år tjeneste i den amerikanske marine ombord på fregatten ESSEX.

I 1887-88 aftjente han sin værnepligt i den danske flåde og sluttede som reserveløjtnant, hvorpå også han søgte eventyret i Congo, hvortil han ankom i september 1889.

Efter den obligatoriske karavanetur blev han fører af en af SABs små dampere FLORIDA, og den 24. januar – 3 måneder efter hans ankomst til Congo – nåede han frem til brændeposten i Tschumbiri for at samle og laste brænde til den videre færd.

Freiesleben og maskinmesteren Scharffenberg sendte mandskabet i land for at skaffe brænde og gik selv igang med at spise frokost ombord. Hvad der derefter skete står ikke helt klart, da der ikke findes nogen nøgtern forklaring på hændelsen. Ifølge Scharffenberg var der opstået en strid (eller palaver, som det også blev kaldt) mellem de lokale indfødte og besætningen, fordi de lokale havde nægtet mandskabet at indsamle brænde. Freiesleben og Scharffenberg ilede skyndsomst i land for at bilægge striden, men pludselig faldt Freiesleben omkuld ramt af 2 geværkugler, hvorpå Scharffenberg – der var blevet lettere såret – flygtede ombord på damperen i al hast, idet han opgav alt håb om redning for Freiesleben. Derpå førte Scharffenberg FLORIDA til Bangala.

Fra Bangala udsendte man den 16. marts en hævnexpedition bestående af VILLE de GAND ført af Duhst og STANLEY ført af kapt. Madsen. Ombord på damperne



Ludvig R. Koch, den danske fører af sternwheeleren ROI des BELGES. Koch lærte Joseph Conrad at navigere på Congoflodnettet i løbet af de få måneder, Conrad var i Congo i slutningen af 1890.

(J-T)

Ludvig R. Koch, the Danish master of the stern-wheeler ROI DES BELGES. Koch taught Joseph Conrad to navigate on the Congo River network during the few months Conrad was in the Congo at the end of 1890.

(J-T)

befandt der sig i alt 6 hvide officerer samt 370 soldater under distrikskommissær Baerts og løjtnant Lothaires kommando... Hvad der videre skete er allerede berettet ovenfor i Duhsts Congo-dagbog under datoen den 24.-25. marts 1890....

Freiesleben blev begravet den 25. marts 1890 i nærheden af missionsstationen »Berghe-Sainte-Marie«.

Ludvig Rasmus Koch

Koch var født den 24. december 1865 i Rønnowsholm ved Hjørring, hvor faderen var forpagter. Koch tog navigationseksamen i Svendborg i løbet af 1885 og blev reserveløjtnant i flåden 1888.

L.R. Koch ankom til Congo samtidig med Freiesleben i september 1889. Efter den obligatoriske karavanetur blev han udkommanderet til hovedsagelig at befare Kassaifloden og var så i løbet af næsten hele 1. term skiftevis fører af 3 dampere fra SAB, henholdsvis GENERAL SANDFORD, ROI des BELGES og PRINCESSE CLÉMENTINE.

Det var ham og ingen anden, der lærte Joseph Conrad at navigere på Congofloden, idet Conrad var second (næstkommanderende) ombord på ROI des BELGES det meste af sit halve år i Congo bortset fra en kort periode på ca. en halv snes dage i september 1890, hvor han førte sternwheeleren under Kochs sygdom.

Conrad var altså også med helt over til Stanley Falls, hvilket han har beskrevet i sine *Sidste essays* (1927), og han var således også med til at hente Georges-Antoine Klein (Mr. Kurtz i *Mørkets Hjerte*) og til at få ham begravet, da han døde under returrejsen til Léopoldville.

I løbet af disse første tre år blev Koch såret to gange – begge gange under indfødtes overfald på fartøjet – den ene gang fik han et spyd i armen med en skrap betændelse til følge, og anden gang fik han en pil i den ene kind (apropos de af Conrad skildrede overfald i *Mørkets Hjerte*).

I sin anden term arbejdede Koch for selve Congostaten og førte herunder først

damperen VILLE d'ANVERS, derefter førte han en af délivrancerne og så igen førstnævnte skib, hvorpå han sluttelig fik kommandoen på VILLE de BRUGES. I denne sidste term var han meget plaget af sygdom, der fik så meget tag i ham, at han måtte rejse hjem til Danmark for denne gang at blive hjemme.

Efter sin hjemkomst og rekreation fik Ludvig Koch ansættelse i Østasiatisk Kompagni og blev bl.a. kaptajn på S/S PRINS VALDEMAR indtil skibet blev solgt i 1905 til Det Russisk Østasiatiske Kompagni, hvor det fik navnet LIVONIA.

Koch døde den 14. juni 1906 – knapt 41 år gammel – antagelig på grund af den/de sygdomme, han pådrog sig i Congo.

Hans Sigfred Lauritz Madsen

Madsen fødtes den 6. april 1859 i Nyrup ved Nykøbing Sjælland som søn af skibsreder og søkaptajn M. Petersen. Han blev reserveløjtnant i den danske flåde i 1885, og i 1888 blev han grebet af samme uimodståelige udlængsel efter det mystiske land i ækvatorzonen og lokket af eventyret ligesom en masse andre søfolk.

Den 25. Oktober 1888 satte han sine ben på Congos jord og blev straks – efter de sædvanlige strabadser på karavaneruten – udsluset til tjeneste på øvrefloden ombord på STANLEY som second under den legendariske, svenske kaptajn Schagerström på en ekspedition, hvorunder de anlagde Basoko-stationen. Derefter gik Madsen ombord på en anden, ny lille damper VILLE de BRUXELLES, hvormed han sejlede helt op til Falls for at lære sejlruterne at kende.



Hans S. L. Madsen, dansk skibsfører på bl.a. STANLEY, der sammen med Duhst på VILLE de GAND sejlede til Tschumbiri for at hævne drabet på Freiesleben. (J-T)

Hans S. L. Madsen, Danish ship master on the STANLEY amongst other ships. He sailed to Tschumbiri on the VILLE DE GAND with Duhst in order to take revenge for the killing of Freiesleben. (J-T)

I 1889 blev han fører af STANLEY og deltog med den i rekognosceringer og kampe på Lomanifloden. I 1890 gik han med STANLEY og sammen med Duhst som fører af VILLE de GAND til Tschumbiri for at hævne drabet på Freiesleben, hvorpå de fandt og opsamlede Freieslebens levninger, som de derpå bragte til missionsstationen Berghé-Sainte-Marie. Samme år deltog Madsen med sit skib i ekspeditioner på Kassai, Lulua- og Sankurufloenderne til Luébo og Lusambo.

I 1891 sejlede han med viceguvernør Dhanis ombord opad Kwangofloden til Kingunchi, hvorefter han foretog en ny rejse til Kassai og Sankuru. Ind imellem sine sejladsere havde Madsen naturligt nok, ligesom så mange andre søfolk, fået feberens at mærke og tog så omsider hjem den 17. september samme år efter én term i Congostans tjeneste.

Efter hjemkomsten blev han først fyrassistent ved Hanstholm Fyr fra den 1. maj 1892 og derefter underfyrmaster sammesteds fra den 1. november 1903. Den 1. oktober 1906 blev han fyrmaster ved Dueodde S. Fyr, og fra den 1. juli 1912 blev han fyrmaster ved Nordre-Røse Fyr.

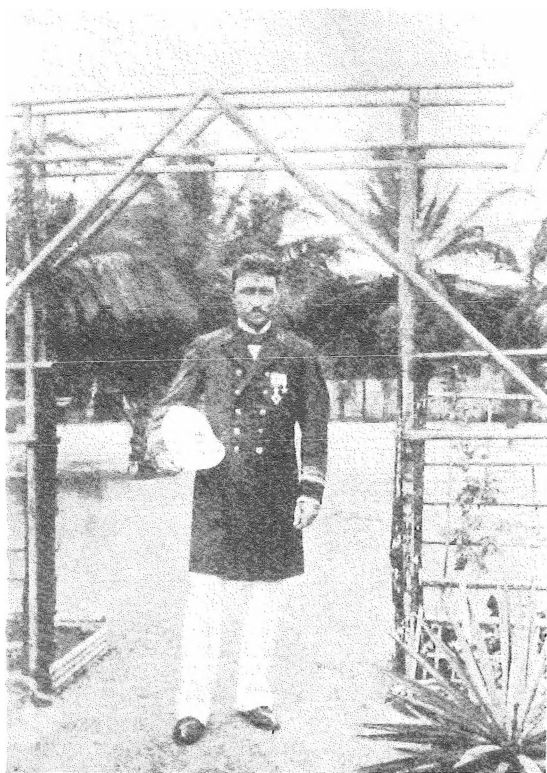
En langvarig eftersøgning fra min side i et forfængeligt håb om at lokalisere Madsens (og Kochs) Congo-dagbog har desværre ikke givet noget resultat, men jeg kan oplyse, at den sidste der – så vidt mig bekendt – opsøgte Madsen skriftligt, var en anden Congo-veteran ved navn Jürgen Jürgensen, og han meddelte i et brev stilet til Udvandrers-Arkivet den 17. august 1943:

...»Jeg har henvendt mig skriftligt til ham angående hans Dagbog, men han har ikke svaret på min Henvendelse. Da han er 84 aar gammel, meget utilnærmelig og desuden så døv, at han næsten ikke kan raabes op, lader jeg ham i Fred«....

Samme Jürgen Jürgensen var i øvrigt en udmærket forfatter, der har skrevet en række halvbiografiske romaner og mere end et halvt hundrede noveller om tiden i Congo.

Vigo Wright

Søkaptajn Vigo Wright, født den 3. februar 1856 i Helsingør (Øresundstoldens sidste



Skibsfører m.m. Vigo Wright fra handelshuset Wright i Helsingør. Wright førte bl.a. S/S HÉRON og var i mange år en særdeles vellidt havnekap-tajn i Banana i Congoflodens munding. (J-T)

Ship master Viggo Wright from the business house of Wright in Elsinore. Wright was master of the S/S HERON amongst other ships and was for many years an especially popular harbour captain in Banana at the mouth of the Congo River. (J-T)

år), var søn af skibsklarerer Major Wright fra det store, kendte Wright'ske handelshus i Helsingør. Grundlæggeren var Vigos farfar Henry Wright, der som ganske ung kom til Helsingør fra Hull, udstod sin læretid hos købmanden Thomas Baildon og i 1791 opførte sit handelshus i Strandgade 86.

Dette hus lå i den østlige side af gaden i forbindelse med Havnegadekaréen, der blev delvis raseret og revet ned på grund af storbranden i 1938, hvor ilden opstod i hotel Prins Hamlet, og hvor der nu er parkeringsplads.

Jeg husker stadig denne nu forsvundne husrække og kan endnu se den for mig, dels fordi jeg lejlighedsvis allerede i et års tid havde hjulpet min ældre broder med uddelingen af *Helsingør Dagblad* i hele Strandgade, og dels fordi jeg netop i dette for gaden og Helsingør så skæbnesvangre år havde overtaget min broders avisplads – og måske netop også, fordi den natlige brand – især på grund af de menneskelige tragedier med omkomne og sårede – gjorde et chokerende, stort indtryk på mig.

Vigo Wright, der foruden en dansk styrmandseksamen også havde en engelsk skibsførereksamen, kom til Congo den 1. februar 1889 et par måneder før Duhst og et halvt år før Freiesleben – lokket af samme læsning (Stanley), af eventyret og af det ukendte.

Han blev først fører af HÉRON (omtalt ovenfor), faldt godt til i Congo og skabte sig hurtigt en karriere på grund af sin dygtighed, venlighed og ligefremme væremåde. Han var i en lang årrække havnekap-tajn, lodskommandør og distriktskommis-sær i Banana, blev gentagne gange højt dekoreret og var vellidt af alle – belgiere som skandinaver.

Banana – beliggende yderst i flodmunden – var et forholdsvis sundt sted grundet kystens behagelige klima med de velgørende, friske rensende briser – der i høj grad savnes længere oppe ad floden og

især i det indre af Øvre-Congo – hvilket kan være forklaringen på, at Wright slap for de farlige og plagsomme sygdomme, der ramte så mange andre skandinaviske navigatører i Congo.

Utallige nyankomne – måske især danske navigatører, maskinmestre og soldater – er blevet modtaget af Wright i Banana, hentet ombord i hans velholdte, hvidmalede båd, for så at være gæster i huset hos Vigo Wright og hans engelske frue den eller de

første dage i Congo, hvilket må have medvirket til at stille fremtiden og det nye land i et specielt tillokkende skær for de nyankomne.

Efterskrift

Musée Royal de l'Afrique ligger i Tervuren lige uden for Bruxelles. Dette prangende belgiske kolonimuseum – prangende både ude og inde – er kong Léopold II's private overdimensionerede museum og ligger



Forsamling af danske Congo-veteraner. I bageste række stående: Nr. 2 fra højre S. H. L. Duhst, nr. 5 fra h. Jürgen Jürgensen og nr. 3 fra v. Otto Lütken. I forreste række siddende: Nr. 1 fra højre C. V. R. Schønberg og nr. 4 fra h. Albert Christophersen, Stanleys ven og best man. (Foto: Kirsten Jappe, H&S arkiv)

Gathering of Danish Congo veterans. In the back row standing: Second from the right S. H. L. Duhst, fifth from the right Jürgen Jürgensen, and third from the left Otto Lütken. In the front row sitting: Furthest to the right C. V. R. Schønberg and fourth from the right Albert Christophersen, Stanley's friend and best man. (Photographed by Kirsten Jappe, DMM archives)

som et skammens mausoleum, en enorm skamstøtte over 23 års uafbrudt voldtægt og mord på et land og dets indbyggere – et land, der er ca. 50 gange så stort som Belgien.

Dette Kongelige centralafrikanske Museum bugner simpelthen af tyvstjålne kostbarheder og udstoppede vilde dyr – altsammen hjembragt fra Congo af Léopolds til døden trofaste hvide undersåtter og ikke af ham selv, for han satte aldrig sine ben i dette primitive land.

Foruden de mange udstoppede vilde dyr, såsom elefanter, næsehorn, flodheste, løver, pantere, krokodiller og pytonslanger for blot at nævne nogle få, rummer museet også verdens største insektsamling bestående af 12 millioner enkeltinsekter hjemtaget af samvittighedsfulde videnskabsmænd.

De mange montrer rummer fantastiske samlinger af fint kunsthåndværk; våben, musikinstrumenter, sceptre, masker og skulpturer en masse, og når man som dansker går rundt – helt tummelumsk og fuldstændig overvældet – og ser på sagerne, kan man ikke lade være at tænke: Dette har mange landsmænd været med til at virkeliggøre!...

Museet rummer også 13 specialbiblioteker med tilsammen mere end 85.000 bind beregnet for videnskabsfolk, der ikke kan styre deres nysgerrighed og trang til en dybere indsigt i – uden dog at røbe noget til udenforstående – hvordan verden engang hang sammen i et fjernt, hjem søgt

rige, der stadig hjem søges og farves af blod, ligesom mange andre riger rundt om os i verden. Men det er jo en helt anden historie – eller er det?

De besøgende går rundt og rundt, ligesom høje af en blodrus, og kan ikke få nok af at indsuge den fortidens magtbrynde, der ligefrem stråler ud fra alle genstande, vægge, søjler og guldbeklædte statuer, og ved gud om ikke der findes et par indskrifter på to rørende statuer anbragt på hver sin søjle; kvinde med barn og (hvid) mand med tilbedende slave (undskyld; indfødt), og på disse søjler kan den undrende, besøgende læse de forjættende og opbyggende ord: »Belgien hjælper civilisationen til Congo« og »Belgien skænker velstand til Congo«...

Hvilken himmelråbende mangel på blufærdighed i vore dage!...

Anmodning til artiklens læsere

Såfremt en eller anden slægtning til én af de ovenfor nævnte personer har læst artiklen og er i stand til at tilføje nye oplysninger – eller evt. har kendskab til andre eksisterende Congo-dagbøger og andet upubliceret materiale om Congo bedes vedkommende rette henvendelse – med henblik på et udvidet manuskript – til artiklens forfatter på Handels- og Søfartsmuseets bibliotek.

Noter

(Duhst)

- ¹ Major Parminter; chef i Vivi, havneby i Nedre-Congo ved Congo-floden lige overfor Matadi.
- ² Alexandre Delcommune arbejdede for handelsselskabet Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie. Han var specielt hyret til at undersøge egnen mellem Nyangwe, Tanganyika og statens sydgrænse.
- ³ Village = landsby.
- ⁴ Ikke albion, men albino.
- ⁵ Snags = drivende træstammer.
- ⁶ Ikke Frejsleben, men Freiesleben.
- ⁷ Capt. Wright = Vigo Wright fra skibsklarerfamilien i Helsingør.
- ⁸ Kassai, biflod til Congo-floden.
- ⁹ ROI des BELGES, som Joseph Conrad året efter blev forhyret på under den danske skibsfører Ludvig Rasmus Koch.
- ¹⁰ FLORIDA, som Conrad muligvis skulle have bragt flot, og som indgår i fortællingen *Mørkets Hjerte*.
- ¹¹ Vankerhovens ekspedition til Nilen – se Jensen-Tusch: *Skandinaver i Congo*.
- ¹² Ipecacuanha er en urtemedicin anvendt mod dysenteri.
- ¹³ Mr. Klein = Kurtz fra *Mørkets Hjerte*.
- ¹⁴ Guvernør Coquilhat.

(Conrad)

- ¹⁵ Gosse var den nyudnævnte direktør i kolonistationen Matadi for selskabet *Société Anonyme pour le Commerce du Haut-Congo*.
- ¹⁶ Roger Casement (1864-1916) havde tidligere været i Congo i 1887, og han var nu i anden omgang ansat af Société som tilsynsførende for den planlagte jernbane, der skulle forbinde Matadi med Kinshasa.
Casement blev senere britisk vicekonsul for Congo, og i sin kamp mod undertrykkelse og udbytning af de indfødte udarbejdede han i 1903 en vidt udbredt, publiceret rapport om de

grusomheder, der vitterligt blev begået af belgiske kolonisatorer. Senere blev han også britisk konsul i Sydamerika og endog adlet.

Som irsk politiker skabte han fra 1913 en syd-irsk oppositionsgruppe, der krævede fuld uafhængighed fra Storbritanien. Han nægtede britisk militærtjeneste, sendte frivillige til den tyske hær og deltog med tysk hjælp i påskeopstanden i Dublin 1916. Derefter blev han både degraderet og hængt af briterne for landsforræderi.

- ¹⁷ Prosper Harou, en agent for Société (som også Conrad var ansat i), som ankom fra Europa med samme skib som Conrad.
- ¹⁸ Ubekendte, findes ikke omtalt i *Jenssen-Tusch*.
- ¹⁹ Fristaten Congo ansatte hyppigt Zanzibaritter som soldater eller politifolk. Zanzibaritterne var – ligesom Hausaerne – lejesoldater fra andre egne af Afrika og kom – som navnet mere end antyder – fra øen Zanzibar på Afrikas østkyst. De var mere effektive og ivrige i tjenesten end de hvervede soldater fra omkringboende stammer. De var også bedre betalt.
- ²⁰ Malafu er en meget yndet palmevin, der udvindes af olie- eller rafiapalmen. Når den er frisk, ser den omtrent ud som mælk, og den smager lidt i retning af sukker og mandler, men i løbet af kort tid – få timer – bliver den syrlig og sur.
- ²¹ En yard = 3 eng. fod = 91,44 cm.
- ²² Heyn var den nye chef for Selskabets station i Manyanga.
- ²³ Grunden til dette langvarige ophold er aldrig blevet forklaret fuldt ud, men mon ikke sygdom og pleje er tilstrækkelig forklaring.
- ²⁴ FLORIDA forliste den 18. juli, men blev bragt flot og slæbt tilbage til Kinshasa i løbet af fem dage. (N. Sherry, p. 41).
- ²⁵ Ipecacuanha er en urtemedicin anvendt mod dysenteri.

Kilder (utrykte)

Conrad, Joseph:

Congo-diary. – Congo 1890.
The Up-river Book. Commenced 3. August
1890. S/S »Roi des Belges«. – Congo.

Duhst, S.H.L.:

Congo-dagbog. – Congo 1890.
(Håndskrevet afskrift, Kbh. 1933).
Dampskibsruiter i Øvre Congo. 1890.
(Tegnede kort over Congoflodnettet
med kommentarer. (H&S)
Notesbog med div. optegnelser om naviga-
tører, skibe og Congoveteraner. (H&S)
Personlige papirer, attester m.m. (H&S)

Handels- og Søfartsmuseets arkiv og udstilling.

Lods Gruelunds arkiv. (H&S)

Udvandrers-Arkivet i Ålborg.

Litteratur

Conrad, Joseph:

En fremskudt post. – Martin, 1920.
Mørkets hjerte. – Fremad, 1956 og 1989.
Notes on life and letters (1921).
Last essays (1926).

Hall, Richard:

Stanley. An adventurer explored. –
Houghton Mifflin Company, Boston 1975.

Jenssen-Tusch, H.:

Skandinaver i Congo. – Gyld. Bhl./Nord. Forl.
Kbh. 1902-1905. (Dette er simpelthen **bogen**
om Congo dengang – et utrolig grundigt og
detaljeret værk).

Lagercrantz, Olof:

Färd med Mörkrets hjärta. –
Wahlström & Widstrand, 1987.

Lemaire, Ch.:

Voyage au Congo. – Bruxelles, 1897.

Lindqvist, Sven:

Udryd de sataner. - Gyldendal, 1993.

Sherry, Norman:

Conrad's Western World. –
Cambridge Univ. Press, 1971.

Stanley, Henry M.:

*Congofloden og grundlæggelsen af
den Frie Congostat.* – Kjøbenhavn 1885.

*Tre år i Congo. Skildringer af P. Möller,
G. Pagels og E. Glerup.* Sthlm. 1887-88.

Navigator in the Heart of Darkness

Summary

At the instigation of Professor Hunt Hawkins of the Florida State University, Tallahassee the author of the above article has spent many years searching archives all over Denmark as well as Belgium for diaries written by Danish navigators in the Congo during the period 1888-1895. Unfortunately, up until a couple of months ago his efforts were fruitless.

Emigration was the last thing the author associated with temporary work and residence in a foreign country, since most of the soldiers and sailors who applied for and got jobs in the independent Congo state of Leopold II usually only bound themselves to a 1-2 term of service (3-6 years) and seldom more, although one or two did stay a good deal longer. Fortunately the thought of emigration did cross my mind and – voilà – there was the key to the treasure chest.

The Emigration Records Office in Ålborg turned out to be the place which contained a lot of information and data about Danish Congo veterans, and suddenly one of the diaries the author had been looking for came to light. It turned out to be an exact hand-written copy of one of the sought-after diaries – perhaps the most important of them all – Captain Siegfried Heinrich Lauritz Duhst's original Congo diary, and what is more he had made the copy himself in 1933. Duhst was the master of the stern-wheeler VILLE DE GAND on the Congo River network.

The introduction to the article gives a short account of the establishment of the Congo Free State and of its rather complicated development helped amongst other things by the exploration and mapping of the Congo river carried out by Danish navigators based on Henry Morton Stanley's early notes from his many extensive trips through Central Africa.

This is followed by excerpts from Duhst's Congo diary from 1890 as well as Joseph Conrad's Congo diary from the same year – the two being respec-

tively transcribed and translated by the author. On top of this the diaries, which are good witnesses to the circumstances behind Leopold II's independent Congo state and conditions there, are compared and commented on. It so happens that Conrad was taught to navigate on the Congo River by the Danish captain Ludvig Rasmus Koch (1865-1906) on board the stern-wheeler ROI DES BELGES.

Duhst and Conrad spent five days in each other's company when both of them, sick with fever and dysentery, were carried out of the jungle each in their own hammock to a sea port, there to wait for a berth on a ship which could return them to their respective countries.

The author has also included his translation and commentary of an article published in the London Mercury in 1930 and written by another Danish navigator called Otto Lütken. Lütken spent eight years of his life as a skipper on the Congo River but at a later date than the other people mentioned above. He wrote his article after reading Joseph Conrad's Heart of Darkness and it therefore contains some criticism that can only be (partly) refuted by knowledge available in a later period (via Conrad's letters and essays). Lütken's article also claims that Conrad's tale The Heart of Darkness is partly based on what he heard during his six months in the Congo from Koch and Duhst and others besides.

Finally the article contains some data in the form of short biographies of 5 Danish navigators in the Congo in the period in question.

There is an epilogue concerning Musée Royal de l'Afrique, The Royal Central African Museum, which is located in Tervuren on the outskirts of Bruxelles, and which contains an incredibly large collection giving a more than full account of the Congo's cultural history and development into a civilised and Christian country under Leopold II

Kåre Lauring: Skørbug og dens helbredelse – et spørgsmål om teori eller praksis

Skørbug har været kendt siden oldtiden, men længe var der uenighed om både årsagen til - og behandlingen af sygdommen. I denne artikel giver Kåre Lauring en kort gennemgang af sygdommens historie, og hvorledes man lærte at helbrede den.

– Thorsteen og Einar reiste udenlands, men Thorsteen fik en Sygdom paa Overfarten, som man pleier at kalde Skørbug, og blev udygtig til at gjøre Tjeneste. De andre dreve spot med ham, og Einar var ophavsmanden dertil. Da de kom til Norge, eiede de der et Huus, men overlode Thorsteen til ganske sin skjebne. Han laa syg hele Vinteren. Einar drev spot med ham og lod digte (Nidvers) om ham. ...

Einar erholdt Skibet og foretog en Reise til Island om Sommeren; da han kom til Island, blev han spurgt om Nyheder; men sagde derhos, at Thorsteen havde ikke været ganske död, men han troede dog, at efter al Sandsynlighed vilde han aldrig mere vende tilbage...

Med hensyn til Thorsteen skal det berettes, at han blev lægt, og gjorde sit Skib seilfærdigt til at reise til Island; han landede i Reydafjord den næste Sommer efter at Einar havde sit Bryllup ...

Da han var kommen ud, saae Einar, at der stod Thorsteen for ham, hvilket han

syntes mindre godt om. Thorsteen begyndte saaledes: »derfor er jeg kommen herhid, at jeg vil vide, hvormed du vil böde den Spot, du drev med min Skjørbug på hiin Overfart, da du og de andre Skibsfolk gjorde Nar af mig; jeg vil være fornöiet med lidet« ...

Einar sagde, at han ikke vilde vide noget heraf at sige, og vendte sig om, hen imod Sovestuen. Thorsteen bad ham at vente lidt, og ikke ile saa hurtigt til Helgas seng. Einar lod som han ikke lagde Mærke til Torsteens ord. Derpaa stödde Thorsteen til Einar med sværdet og gjennemborede ham;¹

Ovenstående lille uddrag fra *Fortælling om Torsteen Hvide* fra slutningen af 900-årene anses normalt for det ældste skriftlige vidnesbyrd, vi har om skørbug. Egentligt er det et lidt usædvanligt tilfælde, for det burde ikke være muligt at få skørbug på så kort en rejse som mellem Island og Norge. Dårligt vejr har måske forlænget rejsen, eller måske skyldtes det mangelfuld forplejning før afrejsen. Vi har da også eksempler på, at skørbug kunne støde til på selv endnu kortere rejser, som i 1237 da biskop Arne fik skørbug på en rejse mellem Danmark og Norge.²

Skørbug hører til de sygdomme, vi i dag

kalder en avitaminose, eller mangelsygdomme. Vi ved, at sygdommen skyldes mangel på C-vitamin, og at symptomerne kan forventes at dukke op, når man har levet uden C-vitamin tilskud i ca. 134 dage. Der er dog, som nævnt ovenfor, eksempler på, at sygdommen er dukket op tidligere, ligesom der er eksempler på det modsatte. Da sygdommen står i nøje forbindelse med den kost, vi indtager, skal hvert enkelt tilfælde vurderes selvstændigt, og man regner da også med, at sygdommen kan ramme inden for en periode, der går fra 6 uger og op til 6 måneder.

Blandt oldtidens søfarende er det ikke meget, vi hører om skørbug. Efter at have gravet kanalen mellem Nilen og Det Røde Hav sendte Kong Neko af Ægypten (610-594 f.Kr.) en ekspedition bestående af fönikiere syd om Afrika på den første omsejling af det afrikanske kontinent, vi kender til. Rejsen, der tog tre år, er beskrevet hos Herodot (484-424 f.Kr.), og han fortæller, at da fönikerne sejlede syd om Afrika, fik de solen på deres højre hånd. Det troede Herodot ikke på, men for eftertiden er netop dén sætning blevet fremhævet som tegn på, at fönikerne kom rundt om Afrika. Herodot fortæller i sin beretning ikke noget om sygdomme, men han fortæller, at når det blev efterår, gik fönikerne i land, såede korn og ventede, til de kunne høste det, før de sejlede videre.³ Nu har der næppe været meget efterår i de egne, Herodot her fortæller om, så der menes nok, at da forsyningerne slap op, gik man i land og skaffede sig nye. Da de fleste af oldtidens skibe var ret små og åbne, og med lille lasteevne, må vi regne med, at også grækerne

og romerne jævnligt har været i land for at skaffe friske forsyninger, og med Middelhavslandenes rigdom af grøntsager og frisk frugt, kan det ikke forbavse, at vi ikke hører meget om skørbug blandt de besætninger, der dengang sejlede på Middelhavet, men enkelte tilfælde har vi, som det udbrud der skete i 24 f.Kr. ombord i nogle romerske skibe ud for Arsinöe i det nuværende Libyen. Længere nordpå og på landjorden lærte romerne sygdommen bedre at kende, og både Tacitus og Plinius nævner udbrud blandt legionerne stationeret ved Romerrigets grænser til Tyskland.

I Middelalderen hører vi om skørbug i biskop de Vitrys beretning om det femte korstog i 1228-1229, og vi hører om den i Jean de Joinvilles erindringer fra belejringen af den ægyptiske by Damiette under det sjette korstog i 1248-1254.⁴ I Danmark er der fundet spor af skørbug i 28 ud af de ca. 800 skeletter, der er fundet ved Æbelholt Kloster, ligesom der er fundet spor af skørbug blandt skeletterne fundet ved Øm Kloster.⁵ I 1486 hører vi, hvordan skørbugen breder sig med næsten epidemisk hastighed fra Nordtyskland ind i Danmark.⁶ I Roskilde-årbogen nævnes hvordan »Hunger oc Sciffuerbug« i 1502 hærgede blandt forsvarerne af Stockholm Slot.⁷

I Olaus Magnus værk: *Historia de gentibus septentrionalibus* fra 1555 står der i kapitlet: De varietate ægrotantium, morborum & medicinarum: »Ytterligare förekommer ett slags fältsjuka, som härjar bland belägrade och inneslutna. Den yttrar sig så, att lemarna tjockna, i det att köttet liksom domnar bort och var bildas under huden, så att den gifver efter likt smält vax, när man try-

cker fingret mot den; tänderne lossna, liksom ville de falla ut, hudfärgen blifver blåblek, och dåsigheit inträder i förening med äckel och motvilja mot läkmedel. Sjukdommen benämnes på landets tungomål skörbuk (schoerbuch), på grekiske »kachexi«, måhände efter det lösa varet under huden. ...Den synes uppkomma genom fortärende af salt och svårsmält föda och befordras genom den kalla fukten från murarna.«.⁸

Olaus Magnus nævner her sygdommen med både den nordiske og den græske betegnelse, sidstnævnte er siden gledet ud, medens ordet skørbug, eller en form af det, slog igennem over det meste af Europa. Selve navnet skørbug kan stamme fra det nordiske »skyr« (oplagt eller sur mælk) og »bjurg« (ødem, eller væske/blod-opkobning i underhuden). Fra dette nordiske skyr-bjurg skulle sygdommens latinske betegnelse »scorbutus« være afledt.⁹ Andre mener dog, at ordet stammer fra det slaviske »scorb«, hvoraf er afledt det hollandske »scheurbugh« og det tyske »schorbock«. Hvad der end er rigtigt, sygdommen var almindelig kendt i Skandinavien, så kendt at den i Middelalderen også fik betegnelsen: »Stomacacea Danica« – den danske mavesyge.¹⁰

Skørbug som en sygdom, der specielt ramte søfolk, dukkede først op med de store opdagelsesrejser til oversøiske områder. Besætningerne på de tre skibe, Columbus i 1492 førte til Vestindien, blev ikke ramt af sygdommen. Columbus sejlede fra Spanien den 3. august, men han gjorde holdt på Kanarieøerne, hvor det ene af skibene, PINTA, blev rigget om fra latinsejl til råsejl. Den 6.

September sejlede Columbus fra Gomera i Kanarieøerne, og han gik i land på San Salvador i Bahama Øerne den 12. Oktober. Rejsen over Atlanten havde taget 36 dage og var dermed for kort til, at skørbug kunne opstå. For Vasco da Gama, der i 1497 førte den første portugisiske flåde, der nåede frem til Indien, stillede sagerne sig noget anderledes. Da Gama sejlede fra Lissabon med fire skibe den 8. Juli 1497, og derefter gik der over fire måneder, før flåden ankrede op i St. Helena Bay små 200 km nord for Taffelbayen. På vej ned gennem Atlanten var besætningerne da også blevet angrebet af skørbug, mange døde, og den portugisiske historiker Vieyura skrev senere, at hvis de døde, der blev smidt overbord mellem Guinea og Kap det Gode Håb, havde fået gravsten, ville sejlrutene have lignet en kirkegård.¹¹

Dette måske første angreb af skørbug ombord i de portugisiske skibe, der siden begyndelsen af 1400 tallet var blevet sendt på opdagelse ned langs kysten af Afrika, kom, så vidt vi i dag kan skønne, uventet. For Vasco da Gamas ekspedition, der ellers var både omhyggeligt planlagt og godt udrustet, var kommet afsted uden en eneste medicinkiste.

Det var portugiseren Henrik Søfareren (1394-1460), søn af Kong Johan 1. af Portugal, der havde startet udforskningen af Afrikas vestkyst. Vi skal ikke her komme nærmere ind på de rejser og deres formål, men et forhold skal dog fremhæves. For at kunne sejle syd om Afrika skulle sejlruterne syd om Afrika frigøres fra de sejlrufter, der havde ført portugiserne ned langs Afrikas

kyst. Det er nemlig, for at komme rundt om Kap det gode Håb, nødvendigt at slå en stor bue ud i Atlanterhavet helt ned til 40° S, for derefter, med de fremherskende vestenvinde i ryggen, at passere Afrikas sydspids. Den første, der fandt ud af det, var Bartolomeo Dias, der i 1487 rundede Afrika og nåede frem til Mossel Bay ca. 200 km. øst for Kap det Gode Håb. Vasco da Gama fulgte samme rute som Dias, for det var en god rute for den, der ville forbi Afrikas sydspids. Til gengæld var den ikke god for den, der ville undgå skørbug. Den gav nemlig ikke megen mulighed for at komme i land og få friske forsyninger.

Det fik Vasco da Gama at mærke, og det samme gjorde hans efterfølger Pero Alvarés Cabral. For ikke alene slog han, ligesom da Gama og Dias, et stort slag ud i Atlanten, så langt at han blev den første europæer, der gik i land i Brasilien, men han havde også fra Vasco da Gama fået besked på at undgå Kap Verde Øerne, hvor der på den tid var behandlingscenter for velhavende spedalskhedspatienter fra Portugal og Spanien. Efter at have rundet Kap det Gode Håb prøvede Cabral at gøre landgang, men i lighed med Vasco da Gama blev han meget dårligt modtaget af den lokale befolkning, og ikke før Malinda lidt nord for Mombasa kunne han komme ind og få forsyninger.¹²

Det var ikke kun skørbug, der ramte Cabrals og de andre portugisiske besætninger, for sammen med de lange rejser over oceanerne fulgte udover skørbugen en hel række sygdomme, hvoraf nogle var kendt fra tidligere, medens andre dukkede op for første gang. Sygdomme, der i de

næste 3-400 år fulgte søfolk på langfart, og som kan opstilles under følgende grupper: Febersygdomme som tyfus, malaria og gul feber. Diaré sygdomme som tyfus, salmonellaforgiftninger og/eller andre maveinfektioner. Reumatiske lidelser som gigt, lidelser i lunger og luftveje som tuberkulose og bronkitis og endelig som den femte gruppe den sygdom, denne artikel handler om: Skørbug.¹³ Det skal i den forbindelse indskydes, at der ofte når vi hører om sygdomsangreb på datidens skibsbesætninger, er tale om et dobbelt angreb af både skørbug (mangel på C-vitamin) og beri-beri (mangel på B-vitamin) Navnet beri-beri er singalesisk og betyder »jeg kan ikke«, underforstået jeg er for syg (til at arbejde).

Den 20. September 1519 sejlede Ferdinand Magellan (ca. 1480-1521), portugiser i spansk tjeneste, fra Sanlúcar de Barrameda i Sydspanien. Målet var at finde en vestlig søvej til Molukkerne, men rejsen endte som en jordomsejling, den første vi kender til. 265 mand med fem skibe drog afsted, men kun 18 mand og et skib nåede den 8. september 1522 tilbage til Sanlúcar. Magellan selv var blevet dræbt af de indfødte på øen Mactan i Philipinerne. 247 mand havde mistet livet heraf mange p.g.a. skørbug. De lange stræk ned gennem Atlanten og over Stillehavet uden friske forsyninger havde været svære at klare. Italieneren Antonio Pigafetta var med og skrev efter hjemkomsten en beretning om turen til kong Karl V. Deri fortalte Pigafetta, at mandskabet i perioder spiste kiks, der ikke var kiks, men pulver med orme. De spiste det læder, der var syet om storraen, de spiste savsmuld: »og rotter blev

så stor en delikatesse, at vi betalte en halv dukat pr. stk. for dem.«¹⁴

Også på rejser nordpå til Canada og Grønland dukkede skørbug op. Martin Frobisher (ca. 1520-1594), der foretog tre ekspeditioner til Canada, og gav navn til Frobisher Bay ved indgangen til Hudson Strædet, blev dog ikke ramt af sygdommen. Rejserne var for korte, og desuden lærte Frobisher af de lokale eskimoer at supplere sine forsyninger med frisk sælkød og fisk. Jens Munk, der afsejlede mod Hudson Bay den 16. maj 1619 med skibene ENHJØRNINGEN og LAMPRENEN, var derimod mindre heldig. Den 21. November, på nær fem dage præcis seks måneder efter afrejsen fra København, døde skibstømreren ombord i ENHJØRNINGEN. Allerede i september var de første tilfælde af skørbug dukket op, men Jens Munk vidste godt, hvordan man skulle behandle sygdommen og fortalte: »Jeg lod de syge Folk føre af Skibet ind paa Landet, og der funde vi endnu nogle Muldebær, Stikkelsbær og andre, som udi Norge kaldes Tyttebær og Kragbær. Desuden lod jeg dagligen gøre en god Ild for de Syge, hvoraf de bleve vederkvægende, og derefter komme de smukt til deres helbred igen.«¹⁵ Jens Munk var altså klar over, hvordan sygdommen skulle helbredes, men han havde også planlagt at overvintre i Canada, og hvordan finder man bær i Canada om vinteren, når alt er frosset til, og sneen ligger meterhøjt overalt. Det var umuligt. Vi skal ikke her komme nærmere ind på det, men kun nævne, at da Jens Munk juni 1620 lettede anker fra Hudson Bay, og stod ud med ENHJØRNINGEN, var

der ud af de oprindelige 65 mand kun Jens Munk og to andre tilbage. De tre alene sejlede skibet over Nordatlanten til Bergen, hvor de nåede frem den 20. September 1620.

Jens Munk var klar over, hvordan skørbug skulle behandles, og det samme var flere af hans samtidige. De mænd, der førte de første europæiske skibe ud over Atlanten, rundt om Afrika eller nordpå for at finde Nordvest Passagen, var både søfolk og opdagelsesrejsende. Det var mænd, hvis vi tillader et lille sidespring, der var i besiddelse af de menneskelige egenskaber, der igennem de næste to hundrede år skulle være med til at gøre Europa til verdensmagt: initiativ, nysgerrighed og opfindsomhed. De var i besiddelse af denne specielle europæiske tro på, at verden var foranderlig, og at det lå inden for det enkelte menneskes muligheder at være med til at skabe denne foranderlighed, men vi skal selvfølgelig heller ikke glemme, at mange af dem også var helt klar over, at det guld og sølv, de fandt på deres vej, hjemme i Europa ville være et glimrende betalingsmiddel. Kort sagt mænd, der var vandt til at tage beslutninger og til selv at finde løsninger på pludseligt opståede problemer eller muligheder. Således som franskmænden Jacques Cartier (1491-1557), der på sin første rejse op af St. Lawrence Floden i 1534 lod en sømand, der var død af skørbug, obducere, for at man kunne se, hvad der var galt med ham og på den måde finde en kur, der kunne redde resten af ekspeditionens deltagere. Obduktionsrapporten eksisterer endnu, og ifølge den var den døde hjerter hvidt,

men råddent og svømmede i ca. en liter rødt og råddent blodvand, der strømmede ud af liget, da det blev åbnet (hvilket kunne tyde på en våd beri-beri, som er endt med et terminalt hjertesvigt med ødem). Leveren var meget lys, medens lungerne var sorte og angrebet af koldbrand. Også hofterne var sorte, men kun på overfladen, for kødet under huden var sundt og godt.¹⁶

Obduktionen fortalte ikke Cartier meget om den rette behandling mod skørbug eller beri-beri, men det gjorde til gengæld de lokale indianere, for de brugte saften fra bark og blade fra en af deres lokale træsorter, som de kogte til en suppe, de drak lidt af hver anden dag. Cartier lod sine folk gøre det samme, og sygdommen forsvandt så godt: »at alle dem af os der brugte det, ved Guds hjælp genvandt vort helbred«. ¹⁷

Hvis skørbug skulle holdes nede, gjaldt det om jævnlige at skaffe friske forsyninger af vand, fersk kød og specielt grøntsager. Den første europæer, der fandt ud af det, var nok englænderen Sir Richard Hawkins (1562-1633), der i juni 1593 stod ud fra Plymouth med kurs mod Sydamerika og Magellan Strædet, og allerede i august måned, på turen ned gennem Atlanten, og kun to måneder efter afsejlingen fra England, blev mandskabet angrebet af skørbug. Hawkins selv berettede, at de syge blev sløve og trætte, deres gummer rådne, tænderne faldt ud, de fik smerter i lemmerne, der var stærkt opsvulmede af væskeansamlinger. Så meget, at hvis man prikede på de opsvulmede lemmer med en finger, så efterlod prikket en fordybning, der

kun langsomt fyldtes ud igen. Det sidste kunne tyde på en våd beri-beri, og det er derfor muligt, at mandskabet har lidt af både mangel på C- og B-vitamin. Som årsager til sygdommen nævnte Hawkins forskellige, hvoriblandt var for meget saltet mad, ikke mindst den daglige kogning af saltet kød i saltet vand. Dernæst nævnte Hawkins den dårlige luft, der herskede indenbords fra råddent bundvand, dårlig ventilation på mellemdækket foruden den dårlige personlige hygiejne. Når det gjaldt helbredelse af sygdommen, var Hawkins ikke i tvivl, og fremhævede frugt og specielt saften fra appelsiner og citroner, og han tilføjede: »This is a wonderfull secret of the power and wisdom of God, that hath hidden so great and unknowne vertue in this fruit, to be a certaine remedie for this infirmitie.«¹⁸

Sir Hawkins landsmand Sir James Lancaster var af samme opfattelse. Han var i 1591 til 1594 med på den første engelske ekspedition til Ostindien, og i 1601 til 1603 ledede han den første rejse til Indien organiseret af det nyetablerede East India Company. Allerede på sin første rejse havde Lancaster stiftet bekendtskab med skørbug, og hvordan den skulle behandles. Så på rejsen i 1601 gav han besked om, at hvert medlem af besætningen ombord i THE RED DRAGON, det skib han selv førte, daglig skulle have tre skefulde citronsaft. Af en eller anden grund havde Lancaster ikke indført den samme regel for besætningerne på flådens øvrige skibe: THE HECTOR, THE SUSAN og THE ASCENSION. Resultatet var, at da flåden nåede Kap det Gode Håb, havde de tre sidstnævnte skibe mistet 105 mand ud af en samlet besætning

på 300, og resten af de tre besætninger var så svage, at Lancaster måtte sende besætningsmedlemmer fra THE RED DRAGON, der ikke havde mistet nogen, ombord for at de tre skibe kunne blive sejlet ind i Taffelbayen, hvor de syge blev bragt i land og plejet med frisk vand, grøntsager og frugt. Snart havde alle genvundet helbredet, og rejsen kunne fortsætte, men kun til Madagascar, hvor man igen gjorde holdt for at tage friske forsyninger ombord.

Hvorfor Lancaster ikke tog citronsaft med til alle fire besætninger, ved vi ikke, men Lancasters rejse kan dermed ses som et eksperiment, der viser forskellen mellem besætninger, der rejser med og uden forsyninger af citrusfrugter. Det var flere klar over, for som det hedder i en samtidig kilde: »And the reason why the General's men stood in better health than the men of other ships was this: -he brought to sea with him certain bottles of the juice of limons, which he gave to each one as long as it would last, three spoonfuls every morning fasting, not suffering them to eate anything after it till noone«. ¹⁹

Hawkins og Lancasters erfaringer kom med i den første lægebog om søfartsmedicin, der blev udgivet i England: John Wodall's *The Sugeons Mate*, der udkom i 1617. Wodall, der var uddannet kirurg, havde sejlet med East India Company, hvorefter han var gået i land, og var blevet kirurg på St. Bartholomew Hospital og chefkirurg for East India Company.

Wodall har dermed kendt Lancaster og hans råd angående behandlingen af skørbug, men det er dog næppe ham, der anbefalede Lancaster at bruge citronsaft, men

han skrev: »The juyce of Lemons is a precious medicine and well tried being sound and good. It is to be taken each morning two or three spoonfuls and fast after it for two hours and if you add one spoonful of Aqua Vitæ thereto to a cold stomacht it is the better«. ²⁰ Lancaster og Wodall anbefalede dermed, at juicen ikke kun skulle bruges i behandlingen af dem, der havde sygdommen, men at den også skulle bruges som led i en forebyggende eller profylaktisk behandling. Flere fulgte rådet deriblandt kaptajn John Smith, der i sin bog: *An Accidence for Young Seamen* fra 1626 anbefaler at bruge citronsaft mod skørbug.

Lancasters efterfølger ombord i THE RED DRAGON Henry Middleton havde dog en anden opfattelse. Middleton sejlede fra Gravesend den 25. Marts 1604 som chef for East India Company's anden flåde mod Ostindien, og denne gang blev der ikke delt citronsaft ud. Resultatet blev, at da flåden i slutningen af juli fik kending af Taffelbjerget, var 60 af skibets små 200 besætningsmedlemmer ramt af skørbug. Efter fem ugers ophold i Taffelbayen, hvor de syge kunne genvinde kræfterne, fortsatte rejsen mod Bantam, men uden ophold på Madagaskar, så da flåden i december nåede frem, var der ifølge Edmund Scot, der modtog flåden: »hardlie fiftye sound men in their foure ship's«. ²¹

Uanset hvad Hawkins, Lancaster, Wodall og Smith mente og anbefalede, så må man desværre konstatere, at de fleste søfolk og læger i deres samtid havde en anden opfattelse. Det skyldtes for en del, at anbefalingen af et så enkelt middel som citrussaft

ikke passede særlig godt ind i samtidens mere teoretiske opfattelse af medicin. Hvad denne var, skal vi komme ind på nedenfor, men Wodall kom selv ind på det i sin bog, hvor han udover citrusfrugter også anbefalede åreladning og vitriol-olier (svovlsyre) som gode behandlingsformer mod skørbug.²²

Anbefaling af citrusfrugter hvilede nemlig på praktisk erfaring blandt tidens søfarende, og havde ikke, som anbefalingen af åreladninger, rod i tidens almindelige medicinske teorier. Endnu i 1600 tallet hvilede den europæiske medicins ideer på den gamle græsk/romerske lære, på Hippocrates (460-377 f. Kr.), og på den senere Claudius Galenus (130-200), der var læge for både kejser Marcus Aurelius og hans søn Commodus. Ifølge den gamle græsk/romerske lære var der i det menneskelige legeme fire hovedvæsker: blod, slim samt gul – og sort galde. Legemets fundamentale sundhed hvilede på, at disse fire væsker var i en forudbestemt indbyrdes balance, medens stort set alle sygdomme kunne diagnosticeres tilbage til en eller anden form for u- eller forrykket balance mellem de fire væsker. Deraf fulgte, at de fleste former for behandling gik ud på at føre balancen mellem de fire væsker tilbage til en form for ligevægt. At der var fire væsker, havde den græske læge Polybius, svigersøn til Hippocrates, påvist, for hvis man gav en patient et kraftigt brækmiddel, sagde Polybius, så ville denne først kaste slim op, dernæst gul galde så sort galde og endelig til sidst blod.

Med tiden blev læren om de fire væsker udbygget. Dels fandt man, at uanset balan-

ce, så ville en af væskerne altid være dominerende, hvilket skyldtes forskelle i årstid, levealder og temperament. Om foråret dominerede blodet, der hørte sammen med den sangvinske type, om sommeren var det den gule galde og den koleriske type, om efteråret sort galde og melankoli, medens slimen hørte sammen med vinteren og den flegmatiske type.

Legemsvarmen blev produceret i hjertet, og det var også her, at den indåndede luft blev omdannet til livsluft. Derfor, mente man, var det også klart, at de fleste udbrud af epidemiske sygdomme kom fra det mennesket havde tilfælles, nemlig den luft de indåndede. Hjertet var en slags ovn der varmede legemet op til legemstemperaturen, hvad den så var, fandt man først ud af i 1578, da lægen Johannes Hasler i *De Logistica Medica* hævdede, at legemstemperaturen var individuel, og stod i forbindelse med det enkelte menneskes geografiske placering.²³

Efter Romerrigets sammenbrud var det meste af den gamle græsk/romerske videnskab blevet glemt, men via arabiske oversættelser og via maurerne i Spanien vendte den klassiske verdens viden, ofte blandet op med arabisk videnskab, i løbet af renæssancen tilbage til Europa.

For første gang i tusinde år kunne europæiske forskere igen læse disse klassiske tekster, og selv om de nok havde været kendt tidligere, gjorde de et stort indtryk. Galenus værker, der i 1476 blev udgivet på latin, bevirkede således, at Jacobus Sylvius, professor i anatomi ved fakultetet i Paris, fra da af mente, at formålet med anatomi-

undervisning ikke mere var at lære de studerende kendskabet til den menneskelige anatomi, men derimod at analysere, hvad Galenus egentlig havde ment. Hvorved faget anatomi nærmest blev til en underafdeling af klassisk filologi. Jacobus Sylvius hævdede også, at hvis der ikke var overensstemmelse mellem legemets anatomi og Galenus lære, så var det tegn på, at menneskets anatomi havde ændret sig siden Galenus. En opfattelse der i længden var svær at opretholde, da det i Romerriget havde været forbudt at dissekere mennesker, så Galenus havde måttet nøjes med aber.²⁴

Det kan derfor ikke undre, at et opgør med Galenus's lære og den næsten skolastiske opfattelse af lægevidenskaben, som hans senere tilhængere stod for, satte ind. Vi skal ikke her komme nærmere ind på det, men kun nævne læger og videnskabsmænd som Andreas Versalius (1514-1564), der ikke opfattede anatomi som en afdeling under filologi, men som selv dissekerede - i mennesker - og som derfor fandt så mange fejl hos Galenus, at han kasserede Galenus lære og udgav sin egen anatomi: *De Humanis Corporis Fabrica*, der udkom i 1543.²⁵ William Harvey (1578-1657) der fandt, at arterierne kun indeholdt blod og ikke som hævdede også luft. Harvey fandt også, at det var igennem arterierne og ikke venerne, at blodet fordeltes i kroppen. Blodet blev heller ikke, som man hidtil havde antaget, dannet i kroppen af den næring, man indtog. Det kunne, hævdede Harvey, ikke lade sig gøre med de store mængder blod, der var i legemet. Eneste forklaring var derfor, at blodet blev genbrugt, at det

cirkulerede – der var altså et kredsløb. Den påstand vakte debat, og bl.a. Oluf Worm, professor ved Københavns Universitet, gik stærkt imod og erklærede, at enhver tanke om et kredsløb var utænkelig. Også hans kollega Thomas Bartholin gik imod, men lod sig dog efter et par år omvende til den nye lære.²⁶

Forklaringen på, hvordan blodet kom fra arterierne til venerne og dermed retur til hjertet, måtte vente på opfindelsen af mikroskopet og på Marcello Malpighi (1628-1694), der i 1661 ved hjælp af mikroskopet fandt kredsløbets overgang fra arterier til arterioler og derfra via kapillærerne til vener og vener og dermed retur til hjertet.²⁷ Veneklapperne var allerede opdaget i 1574 af Fabricius ab Aquapendente (1533-1619),²⁸ og vor egen Niels Steensen (1638-1686) havde fundet motoren, idet det var ham, der påviste, at hjertet var en muskel og dermed ikke hjemsted for hverken livsvarmen eller livsånden.²⁹ En påstand der blev yderligere udbygget, da Robert Hooke (1635-1703) påviste, at det var i lungerne at blodet skifter farve og ikke, som Harvey havde hævdede, i hjertet. Deraf fremgik det nemlig, at det var i lungerne, blodet blev blandet med luften, og ikke i hjertet, som Steensen korrekt havde påvist kun var en muskel eller pumpe, der drev kredsløbet og dermed hele maskineriet.³⁰ Med hele denne nye forskning og dens resultatet var der efterhånden ikke meget tilbage af de gamle græsk/romerske teorier, der om kredsløbet havde hævdede, at venerne udgik fra leveren, arterierne fra hjertet, medens blodet, på basis af den føde vi indtog, blev dannet i maven.³¹

Dette sidespring om græsk/ romersk medicin og den kritik, der satte ind fra midten af 1500-årene, er medtaget, for at man kan forstå, at samtidigt med de store geografiske opdagelser og de lange sørejser, skete der også store opdagelser inden for lægevidenskaben. Denne nyorientering kasserede den gamle skolastiske opfattelse af medicinsk forskning til fordel for en mere empirisk baseret opfattelse. Men det var, som vi så det hos Oluf Worm, en nyorientering der tog tid, for det var 1000 års lærdom, der skulle kasseres til fordel for ny tænkning. Det var derfor heller ikke nok, at nogle søfolk og kirurger med praktisk erfaring fra deres rejser fortalte, at de havde gode erfaringer med citronsaft eller muldebær, for også de var, som vi skal vende tilbage til senere, delt på spørgsmålet. Kun ved at forstå denne nyorientering og den tid, den tog, forstår man den forskel, der opstod mellem de råd, der var baseret på praktisk erfaring, og de stadigvæk teoretisk baserede anvisninger, vi ofte finder i 16-1700-årenes lægebøger.

Den første trykte danske lægebog, der omtaler skørbug, er Henrik Smids Lægebog fra 1537, men på det tidspunkt var sygdommen blevet omtalt i flere tidligere manuskripter om medicin og sygdomme. Sygdommen har været et problem, for vi ved at rigshofmester Peder Okse (1520-1575), som et led i bekæmpelsen af skørbug blandt almuen havde indført flere nye sorter frugttræer og rodfrugter. Med Ove Geddes rejse i 1618-22 til Indien og Jens Munks ovenfor nævnte rejse i 1619-20, og de voldsomme angreb af skørbug besætningerne på de to ekspeditioner blev udsat for, blev

der for alvor sat fokus på sygdommen, og der udkom under Christian IVs regeringstid en del bøger, der omhandlede netop den sygdom.

En af dem, og vel nok den hvor arven fra den græsk/romerske lære om de fire legemsvæsker slår tydeligst igennem, er: *En nyttig Urte- og Læge Bog* af præsten ved Bremerholm Kirke Niels Mikkelsen Aalborg udgivet i København i 1633. Mikkelsen Aalborg var præst, men han havde oprindeligt studeret medicin og læst både i København, Wittenberg og Rostock, og hans lægebog blev i mere end hundrede år en af de mest populære lægebøger blandt den danske almue. Mikkelsen Aalborg fortæller, at man ved behandlingen af skørbug skal: »Raade Patienten til en god Motion og Bevægelse, som erfaringen lærer, at de, som ere til søs og skibs og som bestille noget, bliver uangrebne for skjørbug, derhos maa Patienten og tage tilstrækkelig Drikke til sig, saa at Blodet bliver vel vædet og holdes flydende. ... Dernæst har man at se hen til, at det staaende Blod bliver igien fordeelt, hvorved man dog alletider maa give Agt paa Forskjellen af Temperamenter, at man ikke raader noget til Lægedom som efter Temperamentets Beskaffenhed ere mere skadelige end nyttige. Thi dersom man ville gribe en Cholarius an med Peberrod, Rødløg, Hvidløg, Sennep, Cochleare, Pengeurt, Peber, Ingefær og Brøndkarse, hvilke ting gjøre godt hos Sangvinicus, saa vilde man sandelig ikke gjøre meget godt, men derved først ret fuldkommen bringe Blodet i pinefuld brusen.«³²

Det her citerede afsnit nævner søfolk, men ellers er de fleste af tidens bøger om

skørbug rettet imod befolkningen i land. Også den afhandling om skørbug, Christian IV i 1640erne bad universitetets lærere skrive, var først og fremmest beregnet på befolkningen i land. Dette skrift, der udkom i 1645 under titlen: *En kort Undervisning om Skørbug/hvorledes den nest Guds hjælp/kand forekommis oc Cureris* skrevet og udgivet af det medicinske fakultet ved Københavns Universitet i 1645, er nok den bedst kendte afhandling om skørbug, vi på dansk har fra 1600-årene.

Ifølge professorerne ved Københavns Universitet skulle årsagen til skørbug først og fremmest findes i den dårlige luft, man indåndede: fra huse der var dårligt udluftede og rengjorte, fra rådden tang langs strandene, stillestående råddent vand i søerne og urene gader i byerne. For som det hedder: »Naar sadan en Lufft bliffuer igiennem Munden/ Næsen oc Svedehulene indtagen i et Menniskis Lif/ kand den icke andit end gifue forrodneelse oc fordervelse/ ved huilcke den naturlige Warme som skulle hielpe Madden oc andre Wedsker ret at fordøve quelis/ oc saa got som udsluckis/ megen forodneelse i Liffuet sanckis oc Blodis fordervis.«³³

Som en anden årsag nævnes den føde, man indtog: brød bagt på fordærvet korn, kød som er »saltet/forslimet/halffrodden/fortørit i Røg/harsk Flesk/tør Fisk som den beste Krafft oc Safft haffuer mist/saltet Torsk/Sild/oc andre Fisk som er kast i Lagen/ oc kagis undertiden/ i synderlighed til Skibs/ i ful og radit Wand/ gammel Ost/harsk Smør/ ... Øll som bryggis aff ont Wand oc Malt/«³⁴ ...

»Her til med bliffuer de for andre med

denne Siugdum mest behafftit som lefuer it stille Leffnit/icke beveger Liffuit med Arbeid eller andre øffuelser« ... »Saa see vi de som soffue megit/ oc icke rører sig naar de ere til Skibs/ snarere angribis her med/ en Bonden paa Landsbyen som med pløjen/saen/ tersken oc høsten/ vel vide at ordriffue Skørbug oc den onde vedske som sanctis aff hard kost.«³⁵ Endelig nævnes til sidst, at sygdommen både smitter og er arvelig.

Den tunge og ofte fordærvede kost kan ikke, som det hedder: »kogis aff maven som det sig burde«, og dermed kan den ikke afgive »got Blod«. I stedet samles i: »liffuet møgen uhømskhed/ som rodner oc bekommer en synderlig Skørbugs-art«. Man fyldes derfor, hedder det videre, med en ond og rådden melankolisk væske som både forstopper årer og lymfegange ved leveren og milten. Det var ifølge de gamle grækere leveren og miltens sygdomme, der sammen med efterår og for meget sort galde skabte det melankolske temperament: »saa oc giffuer en fordervelig Damp fra sig op til Munden/halsen oc Hoffuedit/ hvorudaff Tendgjerne hoffnis/bløder /tenderne løsis /Munden luckter ilde«. (36) En ånde så man troede, at den alene var nok til at tandkødet rådne, og tænderne blev sorte og faldt ud – det har været en ånde, der ville noget!

Med hensyn til behandlingen anbefalede professorerne, at man både udluftede og rengjorde beboelseshuse bedre. Dernæst at man lagde mere vægt på ordentlige fødevarer: godt brød, fersk kød meget gerne kogt med peberrod, timian, merian, rosmarin, salvie, persille og, nævnes det, »pomer-

antze oc citrone skaller«. Man var altså klar over, at citrusfrugt var godt, men det nævnes på lige fod med andre grøntsager, og man bruger ikke saften, men skallerne. Det hele skal også koges, hvilket var uheldigt, for vi ved i dag, at kogning sænker C-vitaminindholdet til næsten ingenting. Udover de her nævnte, anbefaler bogen også en række urter som: kokleare, stenurt, karse og asparges. Urter der i dag er kendt for deres indhold af C-vitamin. Derudover anbefaler bogen også at drikke vin, det kunne man nu godt spare sig, for hvis ikke det var helt frisk vin fra samme år, var der ikke mange C-vitaminer tilbage i den.

Af bogen fremgår det, at hovedårsagen til skørbug skyldtes ensformig kost oftest saltet eller på anden måde konserveret, så den kunne holde sig over længere perioder, og at behandlingen mod sygdommen lå i friske fødevarer og i særdeleshed frugt og grønt. Man vidste dermed, at hvis sygdommen skulle bekæmpes effektivt, krævede det, at man vænnede befolkningen til nye kostvaner med en betydeligt mere varieret kost, end den ensformige saltede kost, ikke ulig sømandens, som befolkningen i de Skandinaviske lande blev udsat for, ikke mindst gennem de lange vintre hvor det var næsten umuligt at skaffe frisk frugt og grønt. Det fremgår dog også af bogen, at man ikke havde fået begrænset årsagerne til kun at være et spørgsmål om ernæring, og behandlingen dermed kun et spørgsmål om at give patienten det kosttilskud, han manglede; i dette tilfælde et tilskud af C-vitamin. Hvad man heller ikke kunne forlange, da den præcise diagnose af sygdommen først kom med vort århundredes vitaminlære.

Tre år efter i 1648 udgav Simon Paulli professor i anatomi, kirurgi og botanik ved Københavns Universitet på kongelig befaling sin *Flora Danica*, som var en vejledning i medicinsk brug af danske planter. Væsentligst her er koklearen, som vi i dag ved indeholder fire gange så meget C-vitamin som citroner. I Danmark blev denne plante også kendt under navnet skeurt, og den blev for bekæmpelsen af skørbug i Danmark, hvad multebærret blev for nordmændene.

Også i England, hvor sygdommen var kendt både inden for orlogs- og handelsflåden, blev der udgivet flere bøger om emnet. I 1696 således: *An Account of the Nature, Causes, Symptoms and Cure of the Distempers that are Incident to Seafaring People*, skrevet af William Cockburn (1669-1739). Bogen blev en succes. Den udkom i tre udgaver og blev også solgt i Frankrig, Tyskland, Danmark og Sverige, ligesom den blev oversat til hollandsk. Desværre, kan man næsten sige, for Cockburn's ry hvilede på en meget berømt mikstur eller afføringsmiddel, som blev brugt i forbindelse med dysenteri. I dag ville vi nok sige berygtet mikstur, for afføringsmiddel er næppe det, en patient med dysenteri har mest brug for. Cockburn var i sin opfattelse af medicin dybt konservativ, og det var ikke fra ham, at mandskabet ombord i Royal Navy skulle forvente reformer, hvad følgende afsnit fra bogen om skibskosten i den engelske flåde nok kan give en fornemmelse af: »Now all these victuals are so sound, and the meat so well salted, that not only there can be no better found any where, but it is generally be-

lieved, that the sea pork, especially, is the best in England. ...

So that whatever a sailor may complain of in the Royal Navy, his victuals are in great deal better, and his allowance larger, than in any navy or merchant ships in the world. Their drink is good table beer as any family in England can drink.«³⁷

Den solide skibskost: saltet kød, ost, bønner, smør og havremel var ifølge Cockburn nødvendig for søfolk. Folk med stillesiddende arbejde eller folk, der ikke fik motion, havde næsten umuligt ved at fordøje så kraftig kost. Deres lymfe ville fortykne, og deres lymfekar stoppe til, men med søfolk forholdt det sig ganske anderledes, for de havde så hårdt fysisk arbejde, at næppe en muskel på kroppen var urørt, og de ville derfor være i stand til at fordøje denne grove kost, som var de »the most delicate ladies« og, konkluderede Cockburn: »the greater the work and the labour is, in this way of living, the digestion and nutrition will be better performed, the motion of the blood will be more exact, and the health of the sailors will be more firm.«³⁸

Igen ser vi, som hos Mikkelsen Aalborg og hos professorerne ved Københavns Universitet, hvordan analysens udgangspunkt er et spørgsmål om legemsvæskernes tilstand og balance. En af dem fortykner, kredsløbet går i stå, hvilket medfører forrådnelse i den stillestående legemsvæske. Helbredelse består derfor også i at få den berørte legemsvæske ført tilbage til normaltilstanden, således at kredsløbet igen kan komme ind i en normal gænge. Det kan så ske via kosten, via åreladning eller via fysiske øvelser eller arbejde. For årsagen

til sygdommen var, ifølge Cockburn og hans samtidige, en blanding mellem den svært fordøjelige skibskost og mangel på motion. Ifølge Cockburn ramte sygdommen derfor først og fremmest det, han kaldte »the boatswains favourites« og fortsætter han: »For they are over-run with Scurvy, whilst they, who with full power and authority turns out to their watch, enjoy a sufficient Stock of Health, as do likewise the better sort of them that put themselves forward by being diligent to their business. This lazy Temper some Seamen and most of the press'd Land-Men is the true original of the genuine Scurvies that are coming to be met with at sea.« Og han slutter af med følgende salut: »I have said enough to explain the way, how this sickness is produced with us, an to show that tis is a necessary consequence of an idle life and of feeding on salt beef and of pork.«³⁹

Udover motion og en mere frisk og let kost mente Cockburn, at man skulle give patienten medicin, der kunne gøre blodet mere flydende, så det kom bedre igennem blodårerne. De syge skulle helst bringes i land, da Cockburn ikke mente at sygdommen kunne kureres til søs, og for en tid skulle den solide skibskost udskiftes med fersk kød og grøntsager. Ellers anbefaler Cockburn brækmidler, vitriol-olier samt forskellige mediciner, hvoraf nogle dog indeholder citronsaft. Så også hos Cockburn er der tale om en bredt favnende behandling, der blandt meget andet også inkluderer citrusfrugt eller saft, men også her er citrussaft set på linje med andre medikamenter som valmuefrø, sherry og honning.

Små 50 år efter udgivelsen af Cockburns bog den 18. september 1740 stod den engelske søofficer commodore George Anson ud fra St. Helens ved Isle of Wight i spidsen for 5 skibe og 1.955 mand. Det var under den krig mod Spanien, som englænderne betegner »The War of Captain Jenkins Ear«, og Ansons opgave var med sin flåde at sejle om på østkysten af Sydamerika for derovre at føre krig mod den spanske søfart.

Flåden kom uheldigt af sted. Der var, sikkert på grund af krigen, mangel på mandskab, så en del af besætningen var rekonvalescenter hentet i flådehospitalet i Haslar, og derudover var 500 mand pensionister fra Chelsea Hospital. På rejsen ned gennem Atlanten anløb flåden Madeira for at indtage frisk vand og den madeira vin, som man vidste var særlig velegnet, til at klare strabadserne på lange sørejser. Derimod fik man, ifølge den beretning præsten Richard Walter ombord i HMS CENTURION lavede efter hjemkomsten, hverken citrusfrugter, fersk kød eller friske grøntsager ombord. Hvorfor man undlod det, kan vi i dag kun gætte om, måske glemte man det, eller man mente ikke, at den videre rejse ville vare så længe, at det kunne blive nødvendigt. Uanset årsagen, så var resultatet, at man kun havde den normale skibskost, og den viste sig at være af dårlig kvalitet. Skørbug stødte til, så flåden også måtte gøre ophold i Brasilien, da over 20% af mandskabet var ramt af sygdommen. Det hjalp ikke meget, for på kysten af Brasilien hærgede malariaen, og i januar lettede flåden derfor igen anker og stod sydpå mod Kap Horn. Skørbugen vendte tilbage, og så

alvorlige var angrebene, at der på CENTURION kun var seks mand pr. vagt til at mande fokkemasten, da man rundede Kap Horn.

Da flåden, på det tidspunkt kun tre skibe, i juni nåede øen Juan Fernandez, var der af CENTURIONS besætning på oprindeligt 510 mand kun 226 tilbage, resten var døde fortrinsvis af skørbug. Richard Walter fortalte: »These common appearance are large discoloured spots dispersed over the whole surface of the body, swelled legs, putrid gums, and above all, an extraordinary lassitude of the whole body, especially after any exercise. ... This disease is likewise attended with a strange dejection of the spirits, and with shiverings tremblings, and a disposition to be seized with the most dreadful terrors on the slightest accident. ...

But a most extraordinary circumstances, and what would be scarcely credible upon any single evidence is, that the scars of wounds which had been for many years healed were forced open again by this virulent distemper: Of this there was a remarkable instance in one of the invalids on board the CENTURION, who had been wounded above fifty years before at the battle of the Boyne, for though he was cured soon after, and had continued well for a great number of years past, yet on his being attacked by the scurvy, his wounds in the progress of his disease broke out afresh, and appeared as if they had never been healed.«⁴⁰ En del af de her nævnte symptomer kan også skyldes beri-beri, og at gamle sår springer op lyder sandsynligt, da bindevævet i selv ældre ar og sår ikke kan vedligeholdes under vitaminmangelen.

Efter opholdet på Juan Fernandez stod flåden igen til søs, skørbugen vendte igen tilbage og flåden måtte anløbe øen Tinian i Marianerne, hvor mandskabet igen kunne indtage friske grøntsager, og forstår man, denne gang med så stor succes, at de fleste var helbredt indenfor en uge. Tilsyneladende uden at lægerne ombord satte lighedstegn mellem udbruddene af skørbug, som skete når mandskabet var på skibskost, og helbredelsen af samme, som skete, når mandskabet var i land og fik frisk frugt og grøntsager. I stedet satte lægerne, når sygdommen hærgede værst, deres lid til de på den tid så kendte Dr. Ward piller. Dr. Joshua Ward (1685-1761), eller »Spot Ward«, som han også hed, grundet et modermærke i ansigtet, var ikke uddannet læge, men klarede sig alligevel udmærket, for også dengang var der mange, der for sygdom og sundhed foretrak at søge råd hos andre end den professionelle læge. Så dr. Ward var ikke alene kendt, han var også, som en del af vor tids healere og alternative behandlere, meget velhavende. Hans ry byggede på forskellige medikamenter som Wards Pasta, Wards Afføringsmiddel, Wards Feber Pulver samt mest kendt, de berømte Dr. Ward Piller, der for det meste bestod af blød harpiks, antimon samt vineddike. Det var lykkedes dr. Ward at få markedsført pillerne over for flåden som et meget effektivt, og derfor også meget dyrt, universalmiddel, der kunne bruges mod alle tænkelige sygdomme, der kunne ramme en besætning ombord i et af hans majestæts skibe. Ifølge CENTURIONS læge Richard Walter havde pillerne en meget forskellig virkning på de syge, og nogle gange blev de

også lidt bedre, men oftest kun for en kort periode. Normalt gav ½ pille eller mindre en mild svedetur fulgt af opkastning og afføring, medens en hel pille eller mere gav det samme, men denne gang, som Richard Walter udtrykte det, med »considerable violence«. ⁴¹

I 1744 vendte Anson hjem via Kap det Gode Håb, og havde således fulden en jordomsejling, men prisen havde været høj. Ud af en flåde på otte skibe havde han kun et tilbage, og ud af et samlet mandskab på 1.955 var der ved hjemkomsten kun 145 tilbage. 1.810 besætningsmedlemmer var døde og ud af dem ca. 1.300 af skørbug. ⁴²

Anson havde været uheldig både med besætning, proviant og de råd, han havde fået. Det var han ikke ene om, og det skulle blive meget værre. Under Syv Års Krigen fra 1756-63 mistede den engelske flåde 1.512 mand som følge af kamp, mod 133.708 som følge af sygdomme, deriblandt skørbug. ⁴³ Det sidste tal virker næsten ufatteligt, og dybt tragisk, ikke mindst fordi der på det tidspunkt var læger og andre, der var klar over, hvordan skørbug skulle behandles.

Thomas Dover født i 1662 bosiddende i Bristol var egentlig læge, men i årene 1708 til 1711 var han også næstkommanderende på den lille flåde af kaperskibe, en kreds af borgere i Bristol havde udsendt til kysterne omkring Sydamerika. Det var under Den Spanske Arvefølgekrig, og formålet med kaperflåden var at føre krig mod spanske skibe langs vestkysten af Sydamerika. 32 år førend Anson stod ud på sin jordomrejse, afsejlede Dover den 2. august 1708 med kaperflåden, hvoraf det meste af mandska-

bet var frivillige fra byen Bristol, medens der blandt de øvrige også var en dansk sømand. På vej ned gennem Atlanterhavet anløb flåden Kap Verde Øerne, hvor man fik friske forsyninger ombord, deriblandt rigeligt med citrusfrugter. Fra Kap Verde Øerne fortsatte rejsen til Brasilien, der blev anløbet i december, uden at skørbug eller andre former for sygdomme havde ramt mandskabet. Fra Brasilien fortsatte rejsen sydpå rundt om Kap Horn, og i januar nåede flåden frem til øen Juan Fernandez, hvor man fandt Alexander Selkirk, der var blevet sat i land på øen fire år tidligere, og som blev forbillede for Defoes Robinson Crusoe. Vigtigere for os var dog, at flåden på vejen syd om Kap Horn havde mistet sit første besætningsmedlem matros John Veale, der var død af skørbug. Et dødsfald på ruten England-Juan Fernandez, det var ikke så lidt bedre end Anson, der 30 år senere mistede 284 mand på samme rute.

Dover vidste, at frisk frugt og grønt var den rette forebyggelse mod skørbug, og hvis andre skulle have glemt det, så blev netop denne behandling i 1726 yderligere slået fast, da besætningen ombord i et engelsk orlogsskib blev reddet fra skørbug, idet skibet rent tilfældigt havde en last appelsiner med, som blev uddelt til de syge, hvorefter de hurtigt blev helbredt.⁴⁴

I 1747, fire år efter Ansons rejse, blev fordelene ved citrusfrugter i behandlingen af skørbug påpeget i en anonym artikel i *Gentlemans Magazine*, hvori forfatteren udtalte, at frisk frugt. »do surprizing things in the cure, and what will cure will also prevent«.⁴⁵ Artiklen var skrevet af John Huxham, der var læge og ekspert i tyfus og

andre febersygdomme. Tre år senere gentog Huxham sin påstand i bogen: *Essays on Fevers*. Andre havde samme opfattelse, for samme år som artiklen i *Gentlemans Magazine* var en anden læge, dr. James Lind, læge ombord i HMS SALISBURY, ved at gennemføre nogle forsøg, der endelig skulle klargøre, hvad der var de bedste midler i behandlingen af skørbug.

Dr. James Lind (1716-94) havde været skibskirurg i flåden siden 1739, så da han kom ombord i HMS SALISBURY, havde han tidligere kendskab til skørbug, og havde også udarbejdet en redegørelse om de forhold, der fremmede skørbug. Forhold, som Lind i god overensstemmelse med tidens opfattelse mente, skyldtes en blanding af koldt og vådt tøj og klima samt mangel på frisk luft. Dernæst nævnte Lind forplejningen, specielt den de syge fik. Den fandt Lind både sej og ufordøjelig, der var for meget saltmad og en næsten total mangel på friske grøntsager og frugt.

For endelig at få klarlagt, hvad der var det bedste middel mod skørbug, foranstaltede Lind ombord i HMS SALISBURY fra den 20. maj 1747 et eksperiment, der af mange er anset som det første rigtige kliniske eksperiment, der er lavet.⁴⁶ Egentlig gjorde han det samme, som Sir. James Lancaster mere tilfældigt var kommet til at gøre ombord i sine fire skibe i 1601. Ombord i HMS SALISBURY udvalgte dr. Lind 12 skørbug patienter, der blev delt i seks grupper af to mand, der alle fik den samme forplejning hver dag nemlig: til morgenmad havresuppe og sukker, til middag fårekødsuppe og kogte beskøjter, samt til aften: byggrød, rosiner, ris, sago og vin. Ud over

denne fælles kost fik hver gruppe et kosttilskud, der var forskelligt fra gruppe til gruppe. Den første gruppe fik 1 liter cider pr. mand pr. dag, den anden gruppe 2 teskefuld vineddike tre gange om dagen, den tredje gruppe fik ½ liter saltvand om dagen, den fjerde gruppe en drik blandet op med hvidløg, sennep, peberrod, balsam og myrra, medens de sidste to grupper hver dag fik to appelsiner og en citron. Efter at forsøget var tilendebragt, meddelte Lind, at appelsiner og citroner var den absolut bedste behandling, da den ene af de patienter der fik det, var helt rask efter kun seks dage. Efter citrussaft mente Lind, at cider var det næstbedste, medens de øvrige midler blev betegnet som stort set værdiløse. Med de kosttilskud, dr. Lind havde valgt, vil det sige, at næsten alle de anbefalinger tidens læger gik ind for, af Lind blev betegnet som værdiløse. Det skulle dermed også stå klart, at et tilskud af citrusfrugt var det bedste middel i bekæmpelsen af skørbug. Dette uagtet Lind ikke havde klarlagt den egentlige årsag til sygdommen, der jo er mangel på C-vitamin, og heller ikke kunne give den korrekte anvisning, der jo er et kosttilskud, der specielt omfatter C-vitamin. Det fremgår da også af den suppleringsliste over velegnede kosttilskud, som Lind anbefalede udover citrusfrugter. Den liste omfatter nemlig både øl med gran, forskellige grøntsagssupper, rå løg, saltede bønner, henkogte stikkelsbær, syltet (pickled) kål i eddike, salatblade samt, hvad vi skal vende tilbage til: sauerkraut.

Da de mængder appelsiner og citroner, flåden skulle bruge, ville være store, og ikke

mindst dyre, anbefalede Lind yderligere, at det ville være bedst, hvis man fik det i form af saft eller juice. Denne skulle så fortyndes med vand og derefter koges, indtil juicen fik en olieagtig konsistens. Dette sidste, ved vi i dag, var ikke noget godt råd, for som anført ovenfor, så taber frugt og grøntsager ved kogning det meste af deres C-vitamin indhold.

Med hensyn til citroner skete der med tiden en fejl, som dog ikke skyldtes Lind. For den citron, han anbefalede, var middelhavscitronen »Citrus Limonum«, men den anbefaling blev med årene misfortolket, så man i stedet kom til at bruge limefrugt fra Vestindien. Hvordan fejlen skete, vides ikke, men muligvis er der sket en sammenblanding mellem frugternes latinske betegnelse. Ved at gå over til limejuice fik man ikke alene en saft med et betydeligt mindre indhold af C-vitamin, men man fik også, efter at uddelingen af limejuice med »The Merchant Act« af 1854 også blev lovbefalet i den engelske handelsflåde, givet englænderne øgenavnet »limeys«. ⁴⁷

Hvad der ellers var mere eller mindre velegnede kosttilskud, i de anbefalinger Lind gav, fremgår af følgende liste over udvalgte fødevarer nævnt med deres indhold af C-vitamin, eller askorbinsyre, sådan som vi i dag har været i stand til at bestemme det. Indholdet er i mg pr. 85 gr.

| | |
|----------------|-----|
| Appelsinjuice: | 50 |
| Rosenkål: | 30 |
| Citronjuice: | 40 |
| Æbler: | 5 |
| Lime juice: | 20 |
| Hybensaft | 200 |

| | |
|------------|------------------------|
| Solbær | 180 |
| Cider | 0 |
| Persille | 140 |
| Øl | 0 |
| Sauerkraut | 10 |
| Malt | kun lidt ⁴⁸ |

Af listen fremgår det, at den cider, som dr. Lind anbefalede som næstbedst, heller ikke kunne bruges, samt at der var adskillige frugter, der var og er betydeligt bedre end både appelsiner og citroner. En del af dem som persille og solbær går sammen med multebær og kokleare igen i mange af de gamle nordiske råd imod skørbug.

Linds forsøg og hans anbefalinger blev publiceret i hans: *Treatise of the Scurvy*, der udkom i 1753, og de blev gentaget i hans: *Essay on the Most Effectual Means of Preserving the Health of Seamen* fra 1757. I sidstnævnte bog omtaler Lind også andre emner end skørbug, deriblandt hygiejnen ombord i flådens skibe, og ikke mindst de sygdomme, besætningsmedlemmer, der var blevet sendt ombord af de såkaldte »press-gangs«, kunne bringe med. Som en af de første fremhæver Lind de lusebefængte klæder, ofte nærmest pjalter, de mænd var iført, som the press-gangs skaffede ombord. De pressede mænd kom ikke i karantæne, men blev sluppet løs blandt besætningen uden hverken at være blevet vasket eller afluset, og uniformer var endnu ikke indført. Også her var Lind forud for sin tid, for ikke før 1909 påviste Charles Nicolle, hvordan specielt tyfus blev overført med lus. Udover dette gav Lind i sin bog også anbefalinger vedrørende forebyggelse af tropiske sygdomme, samt gode råd til hvordan

man holder sit skib velforsynet med frisk vand.

Lind havde fundet løsningen, men desværre var der ikke mange, der bemærkede det. Dels udkom der samtidigt med Linds bog flere andre bøger om emnet, i alt 14 i perioden fra 1753 og til Linds bog kom i tredje oplag i 1772. Bøger hvori anbefalingerne strakte sig fra hyppige åreladninger over tildclinger af saltvand til anbefalinger om rigelig indtagelse af rom. Et var dog, hvad der blev anbefalet i tidens lægebøger, noget andet var den erfaring, som tidens store søfarende havde. Her var den største af dem alle James Cook, og han gik ikke ind for appelsin- eller citronsaft. Tværtimod mente Cook, at han havde fundet løsningen i et af de andre midler, Lind havde nævnt, nemlig sauerkraut. Vi skal ikke her komme nærmere ind på James Cooks rejser og opdagelser, kun skal det nævnes, at da Cook i 1768 drog ud på sin første rejse til Stillehavet ombord i ENDEAVOUR, havde han med hensyn til mandskabets forplejning og sundhed rådført sig med lægen dr. John Hutchinson. Han var lige hjemkommet efter at have været læge ombord i THE DOLPHIN, der i årene 1766-68 havde deltaget i Samuel Wallis' jordomrejse. Den rejse hvor Wallis havde opdaget Tahiti, som han havde givet navnet George the Third's Island.

Hutchinson anerkendte, at citrusfrugter var et godt middel mod skørbug, men det bedste middel, mente han, var dog en speciel slags suppe kaldet »portable soup«. En kødsuppe, opfundet ti år tidligere af en fransk kvinde bosiddende i England. Kødsuppen blev blandet med krydderur-

ter, hvorefter det hele af bevaringshensyn blev kogt ned til en slags bouillonterninger. Udover denne suppe anbefalede Hutchinson vineddike, destilleret vand samt frisk kød, sennep og kål i eddikelage.

Udover Hutchinson rådførte Cook sig med David MacBride, der i 1764 havde udgivet: *An Historical account of a New Method of Treating the Scurvy at Sea; containing ten cases which show that this destructive disease may be easy and effectually cured without the aid of fresh vegetable diet.* Bogen indeholdt en total afvisning af frugtjuice og friske grøntsager i forbindelse med skørbug, til fordel for en diæt suppleret med maltsaft og sauerkraut. MacBrides teorier var meget populære, og blev støttet af både admiraltetet samt en række kendte læger hvorblandt var Sir John Pringle, der var øverste medicinske myndighed for den engelske hær og leder af The Royal Society.

Den flåde Wallis ledede på sin jordomsejling bestod af to skibe THE DOLPHIN ført af Wallis selv, samt THE SWALLOW der blev ført af Philip Carteret, og begge skibe blev før afrejsen, på MacBrides anbefaling, forsynet med rigelige mængder maltsaft og sauerkraut. Ombord i THE SWALLOW klarede besætningen sig rimelig godt, og skønt Wallis i løbet af rejsen fandt, at maltsaften og sauerkrauten var istand til at holde skørbugen nede, var han heller ikke i tvivl om, at den friske frugt, mandskabet fik under opholdet på Tahiti, var så effektiv, at deres helbred nu var bedre, end da de forlod England. Carteret derimod, der førte den betydeligt langsommere sejlene THE SWALLOW, fik en noget anderledes rejse. Da han nåede frem til Stillehavet, var ca.

25% af besætningen syge af skørbug. Maltsaften, fandt Carteret, var noget nær værdiløs, og først på Tahiti, da mandskabet fik frisk frugt og grøntsager, blev skørbugen bekæmpet og det så effektivt, at Carteret bagefter fortalte, at grøntsagerne, specielt kokosnødtoppe, genskabte hans mænds helbred på kun en uge.⁴⁹

Carterets opfattelse blev i 1768 støttet af dr. John Clerk, læge i East India Company. På en rejse til Ostindien havde han forsøgt sig med maltsaft, men ligesom Carteret fandt også Clerk maltsaften værdiløs. Derefter havde han udskiftet maltsaften med to daglige skefulde citronsaft, og det middel havde vist sig ganske anderledes effektivt.

Desværre for tidens søfarende var Cook afsejlet, da Carteret og Clerk nåede hjem med deres erfaringer, så Cook medførte, i overensstemmelse med de anbefalinger han havde fået af Hutchinson og MacBride, rigelige mængder kødbouillon, sauerkraut og maltsaft, men kun meget lidt appelsin- og citronsaft. Noget havde han dog med, for dr. Clerk udtalte bagefter, at Cook tilsyneladende havde fyldt så meget citronsaft i sin sauerkraut og maltsaft, at man næppe kunne hævde, at disse i sig selv var hovedårsagen til mandskabets gode helbredstilstand.

Dernæst var Cooks mandskab håndplukket og havde derfor ikke meget tilfælles med den blanding af rekonvalescenter og pensionister, Anson havde fået tildelt, eller med det mandskab »the press-gangs« normalt sendte ombord i flådens skibe. Den daglige forplejning ombord var af høj standard, og det er hævdet, at Cooks ENDEA-

VOUR med hensyn til mandskab og forplejning var det bedst udrustede skib, der i 1700-årene blev udsendt fra England.⁵⁰ Cook overvågede også nøje, at mandskabet spiste det friske kød, sauerkraut og malt-saft, som han anbefalede, og da mandskabet strittede imod, lod han to mand piske som eksempel på, hvad der kunne ske, hvis man ikke fulgte chefens anbefalinger.⁵¹

Yderligere var Cooks rejse tilrettelagt, så han sjældent var mere end 15 uger til søs ad gangen, ligesom Cook nøje overvågede, at hans skibe blev holdt ordentlig rene, og at mandskabets personlige hygiejne var i top. Med de regler han opstillede, kan Cook opfattes som skaberen af det regelsæt angående mandskab, forplejning og hygiejne, der dengang skulle gælde på de lange oversøiske togter. Dog var opfindelsen af treholds skift ombord, fordelt på 8 timers arbejde, 8 timers hvile og 8 timers søvn, ikke Cooks, men et system han overtog fra Wallis. Mange af de officerer, der havde lært hos Cook, videreførte da også hans (og Wallis) regler på de skibe, de selv kom til at føre. Bedst kendt er nok William Bligh fra BOUNTY, der i 1788 gennemførte sin rejse fra England til Tahiti på ti måneder med tabet af kun en mand: matros James Valentine. Han døde ikke af skørbug, men af en lungeinfektion der var tilstødt efter en betændelse forårsaget af en uheldig åreladning, udført af skibets stærkt fordrukne læge John Huggan. (52)

Cooks første rejse fra 1768 til 1771 blev gennemført uden at en eneste mand gik tabt på grund af skørbug, men på trods af Cooks forholdsregler, mistede 43 mand ud

af 94 livet på grund af dysenteri, malaria og andre sygdomme. Dermed klarede Cook sig ikke særlig godt, for til sammenligning mistede John Byron, der i 1764 til 1766 førte the DOLPHIN på dette skibs første jordomrejse kun 7 mand, medens Wallis i 1766 til 1768 på sin jordomrejse kun mistede 4 mand. Dertil skal man huske, at på Cooks rejse var tiden til søs begrænset til de ovenfor nævnte korte perioder, foruden mandskabets gode sundhedstilstand ved afreisen, den gode og rigelige forplejning ombord og ikke mindst Cooks legendariske omsorg for sit mandskabs velbefindende. Cook selv og skibets læge William Perry var dog ikke i tvivl, og Perry udtalte da også efter hjemkomsten: »I shall not hesitate a moment to declare my opinion viz. that the malt is the best medicine I know, the inspissated orange and lemon juice not even excepted.«⁵³

Med ordet »inspissated« (fortykket) må dr. Perry henvise til James Linds juice, der skulle småkoge til den var blevet olieagtig, dermed må udtalelsen også tages som en afvisning af Linds teorier. Perrys og Cooks anbefalinger, og ikke mindst rejsens resultat, virkede overbevisende, og i de næste tyve år fulgte Royal Navy Cooks anbefalinger. På Cooks anden rejse med THE RESOLUTION medførtes der i alt kun ca. 12 liter citronsaft, for som Cook sagde om den medbragte maltssaft: »it is without doubt one of the best antiscorbutic sea medicines yet discovered.«⁵⁴

Cook var overbevist, maltssaft og sauerkraut var det eneste rigtige middel mod skørbug, men hvad Cook ikke vidste var, at der ombord i ENDEAVOUR befandt sig

andre, som skibets botaniker sir. Joseph Banks, der havde en noget anden opfattelse. Banks havde ved rejsens begyndelse pligtskyldigt spist alt den maltsaft og sauerkraut, som var blevet ham anbefalet, men på trods af det fik han, som flere andre af besætningen, symptomer på skørbug og skrev i sin dagbog fra rejsen:

»About a fortnight ago my gums swelled, and some small pimples rose on the inside of my mouth, which threatened to become ulcers; I then flew to the lemon juice, which had been described in his book, and in his letter, which is inserted here. ... Every kind of liquor which I used was made sour with the lemon juice, so that I took nearly 6 ounces a day of it; the effect of this was surprising, in less than a week my gums became as firm as ever, and at this time I am troubled with nothing but a few pimples on my face.«⁵⁵

Den læge Banks her henviser til er Dr. Nathaniel Hume, der i 1768 i sin: *Libellus de Natura Scorbuti* ligesom Lind anbefalede, at man hver dag gav søfolk en blanding af appelsin- og citronsaft blandet med sukker, spiritus og vand.

Desværre blev Banks beretning ikke trykt før i 1896, så Banks oplevelser blev ikke kendt af samtiden. Cook hørte tilsyneladende heller ikke om det, men fortsatte med at stole på Hutchinson og MacBrides anbefalinger, der også fandt støtte hos Sir John Pringle, der i 1768 skrev bogen: *Observations on the Diseases in the Army*, hvori han ivrigt støttede Hutchinson og McBride. Yderligere var citron- og appelsinsaft, som også Lind selv havde været inde på, svært at skaffe i tilstrækkelig mængde og for dyrt.

Efter Cooks rejse var det også en unødvendig udgift, det var både Pringle og Cook enige om. Problemet var jo klaret, for som William Bligh skrev i sine optegnelser om søfolks helbred: »scurvy is really a disgrace to a ship where it is at all common, provided they have it in their power to be supplied with dried malt, Sour Krout and portable soup. With these articles properly issued, I am convinced no scurvy will appear.«⁵⁶

I 1776 begyndte Den amerikanske Uafhængighedskrig, den engelske flåde stod til søs, og som krigen skred frem, blev det klart, at uanset hvad Cook havde anbefalet og John Pringle støttet, så var skørbug aldeles ikke et overstået kapitel. I 1780 måtte alene flådeafdelingerne i Den engelske Kanal landsette 2.400 mand med skørbug, næsten 15% af hele styrken, efter kun ti ugers kryds i Kanalen. Det stod også klart, at antallet af skørbugstilfælde foruden andre af tidens sygdomme som: tyfus, dysenteri, lungebetændelse og tropesygdomme nemt kunne blive så højt, at selve flådens evne til at fungere var truet.

Det store antal sygdomme gjorde indtryk, ikke mindst på tidens læger, og nye metoder og undersøgelser måtte tages i brug, hvis ikke flåden en gang til skulle komme ud for tabstal som dem under Syvårskrigen. En af dem, der var klar over det, var lægen Gilbert Blane (1749-1834), der i 1780 blev udnævnt til læge i den engelske flåde i Vestindien under admiral George B. Rodney. Flåden i Vestindien bestod af 25 linjeskibe med i alt 12.000 mand, og Blane var fra starten klar over, at hvis helbredstilstanden

skulle forbedres, måtte man starte fra bunden. Han gav derfor ordre om, at lægerne ombord i hvert skib skulle sende ham en månedlig rapport om helbredstilstanden ombord i deres skib. Ud fra dette materiale skabte dr. Blane så de reformer inden for hygiejne og sygdomsbehandling, som han efter hjemkomsten udgav i sin: *Short Account of the Most Effectual means of Preserving the Health of Seamen*, som i 1785 blev fulgt af *Observations on the Diseases of Seamen*. Med hensyn til skørbug mente Blane som Lind, at der ikke var andet brugbart middel end saften fra citron eller appelsin, og det var da også Blane, der via sin position som cheflege for flåden i Vestindien og personlig ven med admiral Rodney, endelig fik orlogsflåden til at acceptere Linds ideer. Blane selv var ikke i tvivl og udtalte:

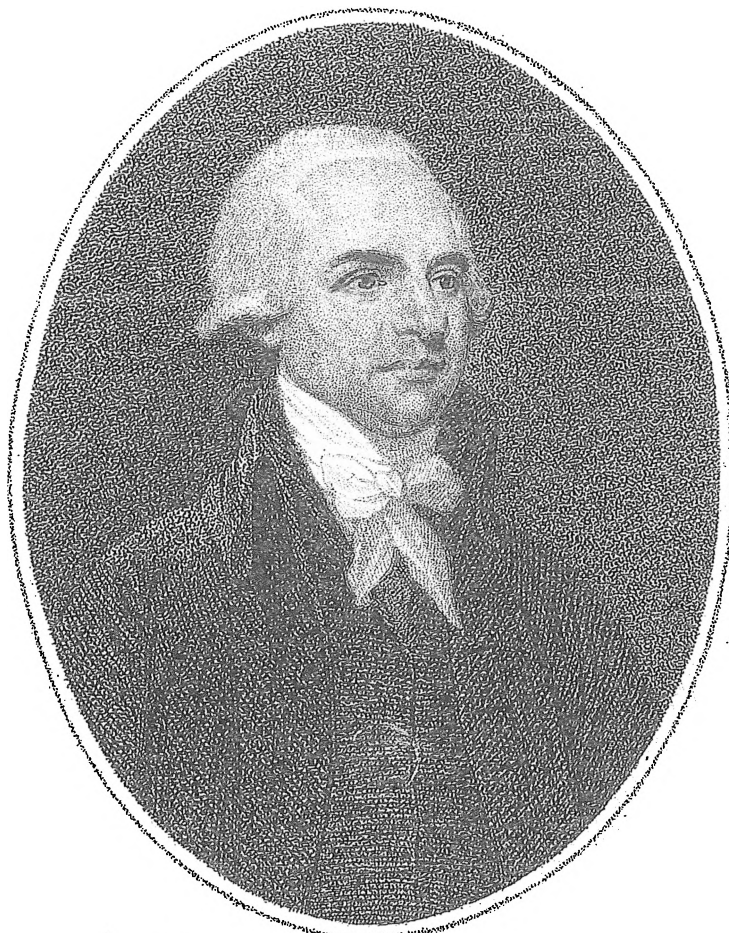
»Every fifty oranges or lemons should be considered as a hand to the fleet, inasmuch the health and perhaps the life of a man would thereby be saved.«⁵⁷

Dog mente Blane ikke, at man som anbefalet af dr. Lind, skulle koge saften, men at man hellere, som var det en slags hedvin, skulle blande juicen med spiritus og derefter hælde den på flaske med korkprop.

En anden af Royal Navys læger, der støttede Lind og Blane, var dr. Thomas Trotter (1760-1832). Han var efter Den amerikanske Uafhængighedskrig blevet demobiliseret og havde derfor måttet taget hyre på et slaveskib. Trotter kom til Guinea som læge ombord i slaveskibet BROOKS af Liverpool, vel nok det mest kendte slaveskib nogensinde, for det var fra det skib, at Thomas Clarkson lavede den tegning over lastningen af slaverne på et slaveskib, der blev

forelagt Komiteen for slavehandels ophævelse, og som siden er blevet gengivet i utallige bøger om slavehandelens historie. Trotter blev da også indkaldt som vidne for komiteen, og han blev inden for slavehandelen kendt som den første, der havde uddelt limejuice til slaverne, og som den der introducerede betegnelsen at laste slaver »spoonways«, dvs. lægge dem som skeer i en skuffe.⁵⁸ Rejsen og oplevelserne ombord i slaveskibet gav dr. Trotter en dyb afsky for slavehandel og ikke så lidt praktisk erfaring i behandlingen af de sygdomme, man kunne møde ombord i et af tiden skibe. I 1786 udgav Trotter sin: *Observations on Scurvy*, hvor han i lighed med Blane og Lind anbefalede grøntsager og specielt citrusfrugter. Trotter mente dog ikke, at disse midler kun skulle gives til de syge, men at de skulle gives hver dag som led i en profylaktisk behandling og skrev at: »vegetable matters imparts a something to the body which fortifies it against the disease«. ⁵⁹ I modsætning til Lind og Blane mente Trotter, at frisk saft eller juice var bedre, end den der var gemt på flaske, og at hele frugter var bedre end kun saften.

Februar 1793 erklærede Frankrig krig mod England. I forbindelse med de efterfølgende flådeudrustninger blev Gilbert Blane bedt om råd angående udrustningen af den flådestyrke, der skulle afgå til Indien, medens Thomas Trotter blev udnævnt til chefkirurg på den flådeafdeling, der under Sir Thomas Howe skulle krydse i Kanalen. I 1757, eller 11 år førend Cook stod ud på sin første rejse, havde admiral Alan Gardner ført en flådeafdeling til Indien, og ved den lejlighed havde lægen om-



Orme. Inv. sculp. 1796.

The Doct. Trotter. M.D.
(PHYSICIAN to the GRAND FLEET.)

Published as the Act directs May 1. 1796.

Dr. Thomas Trotter (1760-1832). Læste medicin i Edinburgh og blev derefter ansat som læge i Royal Navy under Den amerikanske Uafhængighedskrig 1776-1784. Efter krigen blev dr. Trotter hjemsendt, og foretog derefter som læge en rejse til Guineakysten med slaveskibet BROOKS af Liverpool. Efter hjemkomsten derfra blev dr. Trotter praktiserende læge i Northumberland, men ved udbruddet af Revolutions- og Napoleonskrigene kom han igen i Royal Navys tjeneste, og fra 1794 var han cheflæge for flådens styrker i Kanalen. I 1795 kom dr. Trotter til skade under entringen af et skib i åben sø, og efter ulykken blev dr. Trotter hjemsendt med pension, hvorefter han blev praktiserende læge i Newcastle. Thomas Trotter var forfatter til en lang række bøger og artikler om medicinske emner, hvoraf vi kan nævne *Observations on Scurvy*, der udkom i 1. Udgave i 1786 (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)

Dr. Thomas Trotter (1760-1832). Studied medicine in Edinburgh and was then appointed doctor in the Royal Navy during the American War of Independence 1776-1784. After the war Dr. Trotter was discharged and then travelled as doctor on a voyage to the Guinea coast on the slave ship BROOKS of Liverpool. On his return from that trip Dr. Trotter became a GP in Northumberland, but on the outbreak of the Revolutionary and Napoleonic Wars he once again entered the service of the Royal Navy, and from 1794 he was doctor in chief of the Navy's forces in the Channel. In 1795 Dr. Trotter was injured while boarding a ship in open sea, and after this accident he was discharged with a pension. Afterwards he became a GP in Newcastle. Thomas Trotter was the author of a large number of books and articles on medical subjects, among which is the work »Observations on Scurvy«, which was published in its first edition in 1786 (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)

bord fulgt Linds råd, og uddelt citrusaft, og ikke kun til de syge, men til alle. Resultatet var overvældende, og burde også have overbevist samtiden, for efter 19 ugers sejladis ankrede Alan Gardner op på Madras red, uden at have haft et eneste tilfælde af skørbug. Blane kendte denne episode, og på den baggrund anbefalede han da også, at flåden til Indien blev udstyret med rigelige mængder citrusaft, og at det blev uddelt hver dag til syge såvel som til raske.

Ombord i Kanalflåden behandlede dr. Trotter i årene 1795 til 1800 i alt 3.000 tilfælde af skørbug og alle blev behandlet med appelsin- og citronsaft. I 1795 under et hårdt angreb af skørbug, gik dr. Trotter da heller ikke af vejen for, når forsyningerne svigtede, selv at lade sig sejle i land og personligt købe, hvad han behøvede eller kunne skaffe af appelsiner og citroner på frugtmarkedene i Portsmouth og omegn. De gamle midler derimod som sauerkraut, maltsaft og vitrio-olie erklærede dr. Trotter totalt værdiløse.

I 1795 blev dr. Blane udnævnt til chef for flådens Sick and Wounded Board, og allerede samme år blev det bestemt, at alle besætningsmedlemmer ombord i flådens skibe skulle have en daglig dosis på $\frac{3}{4}$ oz. citronsaft og 2 oz. sukker blandet med rom. 202 år efter at Richard Hawkins, som en af de første havde anbefalet brugen af citrusfrugt, 194 år efter at James Lancaster med sine fire skibe mere eller mindre ufrivilligt var kommet til at lave et eksperiment, der burde have overbevist de fleste om citrusfrugters egenskaber netop inden for helbredelsen af skørbug, 42 år efter at Lind på baggrund af et lignende eksperimen-

ment havde anbefalet det samme i sin bog, og 38 år efter at Gardners flåde var nået frem til Madras uden at have haft et tilfælde af skørbug på rejsen, blev uddelingen af citrusaft indført som en fast bestandel af mandskabets daglige kost. Det havde været en sej kamp. I mange år havde store dele af den medicinske verden ikke villet bøje sig for søfolk og læger med praktisk erfaringer fra de syv have. Først da en mand med Cooks autoritet og renomme dukkede op, fulgte lægerne rådene fra de søfarende – og så var det de forkerte råd – og det krævede mere end en dr. Lind og hans medicinske forsøg at gøre op med den opfattelse, Cook og hans støtter stod for. Det krævede tabstallene for syge fra Syvårskrigen, det krævede en dr. Blane og en dr. Trotter og ikke mindst krævede det opbakning fra folk som admiral Rodney samt Blanes position som chef for flådens Sick and Wounded Board. Næppe noget andet sted inden for medicinhistorien har man, stillet overfor så mange beviser på den rigtige behandling, så hårdnakket fastholdt den forkerte løsning så længe. Nu lykkedes det endelig at få den rigtige behandling slået fast, og så godt virkede den, at da First Lord of the Navy, admiral Spencer, i 1797 besøgte flådehospitalet i Haslar, var man ikke i stand til at fremvise en eneste patient med skørbug.

Stadig havde man dog ikke fundet ud af, at skørbug er det, vi i dag kalder en avitaminose. Det blev først klarlagt i årene 1907-11 af de to norske forskere Theodor Frølich og Axel Holst, der ved forsøg med fodring af marsvin fastslog, at skørbug skyldtes mangel på en vandopløselig substans, som

bl.a. findes i grønne blade. Denne substans, der fik navnet C-vitamin, blev i 1928-32 rendyrket af ungareren Albert von Szent-Györgyi, der brugte en blanding af binyrebark, kål og appelsiner til at fremstille, hvad han gav betegnelsen ascorbinsyre.⁶⁰

Også inden for den danske orlogsflåde kan vi følge udviklingen fra sauerkraut og maltsaft til citrussaft. Vi skal ikke her komme nærmere ind på det, men man kan for en kort oversigt nævne, at på trods af, at skørbug også var kendt inden for både den danske handelsflåde og orlogsflåde, så fremgår det ikke af skibsartiklerne fra 1752, hvor tit der under togt skulle indkøbes fersk kød og grøntsager til flådens skibe. Fra 1781 blev surkål anbefalet til brug ombord i danske orlogsskibe, og på fregatten CHRISTIANIAs togt til Vestindien i 1780 til 1781 blev der indkøbt citroner, men samtidig blev der også til, som det hed, »mandskabets konservation« leveret 8 tønder surkål (1 tønde = 139 l.).⁶¹ I 1789 indføres i skibsartiklernes regulativ nr. 7 »Instrux for de paa den kongelige Flaade antagne Ober-Skibs-Chirurgi« § 41: »Om skjørbugen iblandt Bestætningen skulle have yttret sig, da maae han ikke alene til de Syge, men endog til Friske requirere daglig Overflødighed af friske grønne Sager, Citroner o.s.v. for paa den Maade at faa Mandskabets Sundhed istandsat og styrket til forestaaende rejse«.⁶²

Hvis dette, som det er hævdet, er foranlediget af Linds afhandlinger af 1753 og 1757, vil det sige, at Linds anbefalinger slog

igennem i den danske flådes bestemmelser 6 år, førend de blev indført i den engelske flåde, og tilsyneladende uden, at det i Danmark havde vakt den store debat. Men her skal man nok være opmærksom på den erfaring, mange af flådens folk havde fra togter med skibe fra både Vestindisk – og ikke mindst Asiatisk Kompagni, hvor man lige siden den første Kinafart i 1732 havde benyttet surkål og citrussaft i behandlingen af skørbug.⁶³

I Extract af den Kongl. Reglerings Commissions Forslage udgivet i 1790 blev anbefalingen af citrussaft i behandlingen af skørbug yderligere bekræftet, idet det her hedder: »Ved P.M: af 3die December 1788 har Reglerings Commissionen proponeret følgende antiscorbutiske Midler«. Under punkt 5: »Citroner for 100 Mand i en Maaned 500 stk. der maatte overlades Chafen og Chirurgi at distribuere efter bedste kiönnende.« Medens man under punktr 9 i afdelingen om den almindelige forplejning læser:

»Til Suurkaals Kogning skal herefter medgives 2de hamrede eller stöbte jerngryder.

Suurkaals Maaltiderne uddeles 2de gange om ugen, saaledes at det eene Erte-Maaltid bliver deelt hvorved den halve deel af Mandskabet faaer erter og den halve Deel Sur-Kaal«

I spisetaksten fra 1794 hedder det, at man to gange om ugen skal indkøbe fersk kød og grønt, og at der i samråd med skibschirurgen skal indkøbes, hvad der af hensyn til mandskabets sundhed små anses for nødvendigt af årstidens friske frugt.⁶⁴

Ud fra dette var den danske orlogsflåde ikke bagefter udviklingen i England, tværtimod, Danmark var måske noget foran. På trods af det og på trods af officielle erklæringer og anbefalinger var det dog ikke alle, der lod sig overbevise, hvad følgende redaktionelle anbefaling fra Tidsskrift for Søvæsen fra 1852 kan give et eksempel på:

Capitain White's Curry Sauce til Fisk, varm og kold Mad, Fjærkræ, Vildt u.

Denne Sauce omtales af Sir John Ross saalunde:

»At de Indfødte i Indien saa aldeles ikke lide af Skiørbug tilskrives den almindelige Brug af Curry (Carry), idet den pirrer Fordøjelsesorganerne og saaledes særdeles bidrager til Sundhedens Vedligeholdelse. Whites Fabrikat anbefales at medgive de Skibe, fornemmelig til nordlige Have og til saadanne Pladser, hvor Carry ikke er at faae; den forsendes i saadanne Daaser som preserved Meats«.

Henvisninger:

- ¹ Nordiske Oldskrifter 1847, vol. 5 p. 42-46.
- ² Ø. Larsen 1963, p. 30.
- ³ L. Casson 1959, p. 129.
- ⁴ E. C. Gordon 1984, p.156.
- ⁵ Edv. Gotfredsen 1964, p. 115.
- ⁶ H. Boers 1945, p. 38.
- ⁷ H. Boers 1945, p. 36.
- ⁸ Ø. Larsen 1963, p. 15.
- ⁹ Edv. Gotfredsen 1964, p. 499.
- ¹⁰ Ø. Larsen 1963, p. 29.
- ¹¹ R.S. Allison 1943, p. 15.
- ¹² J. H. Parry 1963, p. 142.
- ¹³ R.S. Allison 1943, p. XX.
- ¹⁴ R.S. Allison 1943, p. 19.
- ¹⁵ T. Hansen 1965, p. 297.
- ¹⁶ R.S. Allison 1943, p. 19.
- ¹⁷ R.S. Allison 1943, p. 20.
- ¹⁸ R.S. Allison 1943, p. 26.
se også R. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 299.
- ¹⁹ R.S. Allison 1943, p. 28.
- ²⁰ R.S. Allison 1943, p. 40-41.
- ²¹ John Keay 1991, p. 29.
Se også Dudley Pope 1997, p. 145.
- ²² R.S. Allison 1943, p. 41.
- ²³ Edv. Gotfredsen 1964, p.53-60.
Se også Borstin 1986, p. 369.
- ²⁴ D.J. Borstin 1986, p. 344-349.
- ²⁵ D.J. Borstin 1986, p. 357.
- ²⁶ Edv. Gotfredsen, 1964, p. 190-192.
- ²⁷ D. J. Borstin 1986, p. 376-377.
- ²⁸ D. J. Borstin 1986, p. 362-363.
- ²⁹ Edv. Gotfredsen 1964, p. 203.
- ³⁰ Edv. Gotfredsen 1964, p. 193.
- ³¹ Edv. Gotfredsen 1964, p. 62.
- ³² Mikkelsen Aalborg 1872, p. 76.
- ³³ En kort Undervisning – 1645, p. 2.
- ³⁴ En kort Undervisning – 1645, p. 3.
- ³⁵ En kort Undervisning – 1645, p. 4-5.
- ³⁶ En kort Undervisning – 1645, p. 5-6.
- ³⁷ William Cockburn 1696, p. 5.
- ³⁸ William Cockburn 1696, p. 8.
- ³⁹ William Cockburn 1696, p. 17.
- ⁴⁰ R.S. Allison 1943, p. 99-100.
Slaget ved Boyne: 1. juli 1690 i Irland hvor Wilhelm af Oranien slog en invasionshær ledet af Jakob 2, hvorefter Jakob den 2 returnerede til Frankrig, og den engelske revolution af 1688 var sikret.
- ⁴¹ R.S. Allison 1943, p. 104.
- ⁴² E.C. Gordon 1984, p. 155.
Der er åbenbart usikkerhed om tallet, for Dudley Pope 1981, p. 145 sætter det til 1.051 ud af 1.955.
- ⁴³ C. Lloyd 1968, p. 258.
- ⁴⁴ Axel Holst, 1929, p. 148.
- ⁴⁵ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 297.
- ⁴⁶ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 300.
- ⁴⁷ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 301.
- ⁴⁸ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 302.
- ⁴⁹ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 308.
- ⁵⁰ C. Lloyd 1968, p. 260.
- ⁵¹ C. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 305.
Se også N. A. M. Roger 1986, p. 86.
- ⁵² R. Hough 1972, p. 101-102.
- ⁵³ C. Lloyd 1961, p. 127.
For dette afsnit se også R. Cock 1999, p. 41-44.
- ⁵⁴ C. Lloyd 1961, p. 127-128.
- ⁵⁵ R. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 311.
- ⁵⁶ R. Lloyd & J. Coulter 1961, p. 319.
- ⁵⁷ R. S. Allison 1943, p. 173.
- ⁵⁸ H. Thomas 1997, p.413.
- ⁵⁹ Allison 1943, p. 182.
- ⁶⁰ Gotfredsen 1964, p. 500.
- ⁶¹ E. Borring 1998, p. 62.
- ⁶² Frederik V Søkrigsartikler. Nr. 7, 1789.
- ⁶³ Gøbel 1979, p. 106.
- ⁶⁴ E. Borring 1998, p. 61.

Litteratur:

- Allison, R.S.: *Sea Diseases*. London 1943.
- Blane, G.: *Observations on the Diseases Incident to Seamen*. London 1785.
- Boers, Hedda: *Skørbug, Dansk Folkemedicinsk Studie. Bibliotek for Læger*. København 1945.
- Borstin, D. J.: *The Discoverers*. London 1986.
- Borring, Erik K.: *Livet ombord. Danske orlogstogter til Vestindien*. Upubliceret speciale 1998.
- Casson, L.: *The Ancient Mariners*. London 1959.
- Cock, Randolph: *Precursors of Cook: the Voyage of the Dolphin, 1764-8*.
Mariners Mirror, February 1999.
- Cockburn, W.: *An Account of the Nature, Causes, Symptoms and Cure of the Distemp that are Incident to seafaring People*. London 1696.
- En Kort Undervisning om Skørbug*, København 1645.
- Extract af den Kongel. Reglerings Commisions Forstage*. København 1790.
- Gordon, E. C.: *Scurvy and Anson's Voyage Round the World 1740-1744*. The American Neptune 1984.
- Gotfredsen, Edv.: *Medicinens Historie*. København 1964.
- Gøbel, Erik: *Sygdom og død under hundrede års Kina fart*. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979
- Hansen, Thorkild: *Jens Munk*. København 1965.
- Henningsen, Henning: *Materiale til Sømandsliv i Sejlskibstiden*. Upubliceret samling på Handels- og Søfartsmuseet.
- Holst, Axel: *Om den norske Skibs beriberi og om Skjørbug*. Norsk Sjøfartsmuseums Årsbok 1929.
- Hough, Richard: *Captain Bligh & mr. Christian*. London 1972.
- Hudson, E. & A. Herbert: *James Lind: His Contribution to Shipboard Sanitation*. Journal of the History of Medicine and Allied Sciences, 1956.
- Keay, John: *The Honourable Company*. London 1991.
- Kong Friederich den femtes Søe-krigs-Artikels-brev*. København 1811.
- Larsen, Ø.: *Olaus Magnus og Skjørbugen, Theriaca, Samlinger til Farmaciens og Medicinens Historie*. København 1963.
- Lloyd, C.: & J. Coulter: *Naval Medicine* vol. II. London 1961.
- Lloyd, C.: *The Introduction of Lemon Juice as a Cure for Scurvy*. Bulletin of the History of Medicine, 1961.
- Lloyd, C.: *The British Seaman*. London 1968.
- Lloyd, C.: *Cook and Scurvy*. Mariners Mirror 1979.
- Nordiske Oldskrifter vol 5. *Fortælling om Thorsten Hvite*, København 1847.
- Parry, J. H.: *The Age of Reconnaissance*. Los Angeles 1981.
- Pope, Dudley: *Life in Nelson's Navy*. London 1997.
- Pringle, J.: *Observations on the Diseases in the Army*. London 1768. Genoptrykt 1810.
- Roger, N. A. M.: *The Wooden World*. London 1986.
- Stewart, C. P.: *Linds treatise on Scurvy: A Bicentenary Volume*. Edinburgh 1953.
- Thomas, Hugh: *The Slave Trade*. London 1997.
- Aalborg, N. M.: *En nyttig Urte= og Lægebog*. København 1633. Genudgivet ved J. R. Holsøe. Svendborg 1872

Artiklen, der også er trykt i Orlogsmuseets Skrift-række nr. 2, er skrevet i anledning af museums-direktør ved Orlogsmuseet Ole Lisberg Jensens 60 års fødselsdag.

Scurvy and Its Cure – a Question of Theory or Practice

Summary

The idea that scurvy was a disease that hit sailors especially hard first appeared at the time of the great journeys of discovery from around the middle of the 15th century. Earlier the disease had been known to affect the population both in the town and in the country, not least in the Nordic countries, and especially in winter. The disease also appeared at sea during the time of the great voyages of discovery when sailors spent periods of several months at sea without any possibility of obtaining fresh supplies, especially fruit and vegetables. There are many well-known examples and horror stories about sea voyages on which almost the entire crew had been wiped out by scurvy.

At first, seamen and the leaders of the first expeditions around Africa to India and China generally had a fairly good conception of the disease, its causes – even though they could not precisely define it as a deficiency of C-vitamins – and how it could be cured quite quickly by the intake of fresh fruit and vegetables.

Doctors from that period, however, had another conception of it, and that was due mostly to the legacy from Greek and Roman medicine, which claimed that almost all diseases were caused by an imbalance or altered balance between the four bodily fluids which were to be found in our bodies. Thus almost every type of cure consisted of means

to restore this balance, either by means of blood-letting, exercise, laxatives, emetics or other medicines. In contrast the idea that it was possible to cure the disease by giving the patient fresh fruit did not win much support in these circles.

However, there were still sailors and doctors who followed the path which practical experience had taught them. The most famous of these was a doctor in the British Navy called Dr. James Lind, who in 1747 by means of practical experiments proved once and for all that fresh fruit and vegetables were the best treatment for scurvy. Unfortunately Lind's discovery did not really catch on, since the great English sailor of the time James Cook had another opinion, namely that the best protection from scurvy was a mixture of malt extract and sauerkraut. It was not until almost 50 years later, in 1795, when Dr. Lind's opinion was backed up by such prominent Navy doctors as Dr. Gilbert Blane, head of the Royal Navy's Sick and Wounded Board, and Dr. James Trotter, head doctor of the navy in the English Channel, that it was decided that everyone on board ships in the British Navy should have a daily dose of citrus juice. This custom spread from the British Navy to other countries, even though there is some indication that citrus juice was in use in the Danish Navy a few years earlier than in the British Navy.

Christian Lund: Danske skibe under engelsk administration under 2. verdenskrig

Når denne årbog udkommer, vil der kun være cirka fire måneder til 60-årsdagen for Danmarks besættelse 9. april 1940 af tyske tropper. Fem lange år, som først endte ved befrielsen 5. maj 1945, var begyndt. Vi er nok endnu mange, der oplevede eller som kan huske disse år; for de unge generationer og for de mange indvandrere siden 1960'erne og deres efterkommere, er besættelsesårene næppe så interessante i dag.

Den 9. april 1940 blev en skelsættende dag for vor handelsflåde – 542 skibe på i alt ca. 1.600.000 tons dw ejet af 59 rederier. Når der trækkes en linje fra Bergen i nord til den tysk/hollandske grænse i syd, blev handelsflåden delt i to grupper – »udeskibene«, der befandt sig vest for linjen, og det var $\frac{2}{3}$ af flåden med 246 skibe på i alt cirka 1.100.000 tons dw, heriblandt mange af Danmarks største, nyeste og dermed også hurtigste skibe, og »hjemmeskibene«, som befandt sig indenfor linjen; de fleste af de 296 skibe på i alt ca. 500.000 tons dw, lå i en dansk havn for losning; for reparation af isskader efter den hårde isvinter 1939/40 eller afventede sejlorder.

145 skibe kom under engelsk kontrol

På besættelsesdagen lå 48 skibe i skotske havne, 38 i engelske og 2 i walisiske eller de

befandt sig i farvande omkring Storbritannien. Mange af dem i havn lå tillastede med kul eller koks til Danmark, men nu blev de tilbageholdt, nægtet udklarering af »Customs & Excise«. Kort efter fulgte beslaglæggelse og derefter en priseretskendelse.

Inden udgangen af april var yderligere 49 skibe kommet til – dels frivilligt sejlet ind eller opbragt til søs og ført til en engelsk-kontrolleret havn.

Ved udgangen af april 1940 var 127 skibe blevet underlagt engelsk kontrol. Fra maj 1940 og frem til marts 1944, da det sidste skib sluttede sig til – efter næsten 4 års oplægning i Las Palmas – kom der yderligere 18 skibe.

Det samlede antal danske skibe under engelsk kontrol blev således 145 på i alt 573.998 tons dw tilhørende 37 forskellige danske rederier. De kom til at udgøre et væsentlig bidrag til Englands handelsflåde.

De 145 skibe var da også grundlaget for den erstatning for brug og i 69 tilfælde uden for tab, som benyttedes ved det finansielle opgør mellem Danmark og England efter krigen.

Men det var ikke første gang, at England i 1940 og i årene derefter bemægtigede sig danske handelsskibe. Det var faktisk fjerde gang.

Første gang skete under Revolutionskrigene 1792-1802. Her tog engelske kaperskibe fra 1798 mange af vore handelsskibe som priser; kulminationen var vel slaget på Københavns Red 2. april 1801.

Anden gang var i årene 1807-1814, men her var Danmark dog i krig mod England. Her blev København bombarderet af en engelsk flådestyrke mellem 2. og 6. september 1807, hvorefter englænderne stak af med den del af vor orlogsflåde, som ikke var blevet ødelagt under krigshandlingerne, ligesom omkring halvdelen af handelsflåden gik tabt. Som en yderligere konsekvens måtte Danmark endvidere i 1814 se hele den norske handelsflåde, der hidtil havde ført Dannebrog agter, ændre flaget efter afståelsen af Norge til Sverige.

Tredje gang indtraf under 1. verdenskrig. I begyndelsen af 1917 erklærede Tyskland den »*uindskrænkede ubådskrig*«. Det medførte, at mange skandinaviske og hollandske skibe, der lå i engelske havne, blev beslaglagt af England, som ganske vist betalte erstatning for brugen og tabet af skibene. Beslaglæggelsen skete under henvisning til en internationalt anerkendt retsregel, »*jus angariae*«, hvorefter en krigsførende nation må beslaglægge andre nationers skibe, såfremt de ligger i en af den krigsførende nations havne. Englænderne – The Shipping Controller – overtog således mindst 16 danske skibe; besætningerne blev taget i land og sendt hjem (via Holland). Alle skibe forliste under den engelske administration.

Fjerde gang var så under 2. verdenskrig. Forskellige lande i Europa havde i efteråret

1939 indgået aftaler med England (og Frankrig) om at stille en del af deres handelsflåder til rådighed for de allierede – således som det også var sket under 1. verdenskrig.

England havde et særdeles effektivt middel til at presse aftaler igennem. Ingen tonnage – ingen bunkerul (til skibe ikke omfattet af aftalen).

En dansk delegation ledet af direktør J.A. Kørbing (DFDS), Prins Axel og Rederiforeningens direktør, E. Maegaard, forhandlede i november 1939 om en aftale, uden at det lykkedes at komme til enighed med de engelske myndigheder herom.

Forhandlingerne blev dog genoptaget i begyndelsen af marts 1940, hvor en ny delegation, hvortil skibsreder A.P. Møller havde sluttet sig, resulterede i et »*War Trade Agreement*«, hvori der intet blev skrevet om dansk skibsfart. Fra engelsk side blev forhandlingerne ledet af Charles Hambro. I et særligt »*Arrangement concerning Danish Shipping*« underskrevet af skibsreder A.P. Møller, blev det imidlertid fastlagt, at Danmark skulle stille ca. 150.000 tons dw til rådighed. Da de 11 danske tankskibe på ca. 140.000 tons dw var undertaget, betød aftalen i realiteten, at »*kun*« ca. 10% af vor handelsflådes ca. 1.600.000 tons dw kunne beskæftiges af England (og Frankrig); i antal skibe dog en langt større procent. Denne aftale var »*hemmelig*«.

Den danske regering tog den til efterretning; i praksis skulle den gennemføres ved befragtninger direkte mellem danske redier og engelske (og franske) skibsmæglere. Lasterne måtte ikke bestå af våben, eks-

plosiver eller ammunition, ligesom de danske skibe ikke skulle sejle på kanalhavne eller havne på den engelske østkyst.

Den 2. april 1940 rejste den danske delegation så hjem. Besættelsen en uge senere, 9. april 1940, gjorde ende på aftalen, før den var blevet ført ud i livet!

Hvis delegationen havde måttet vente blot den uge med at rejse hjem, var den formentligt blevet tvunget til at forblive i England. Kunne dens tilstedeværelse da have ændret på den engelsk/franske beslaglæggelse af danske skibe? Kunne den have ændret på oplægning af de neutrale, deriblandt de »amerikanske« skibe, ved at have oprettet en »Danish Shipping and Trade Mission« (Dantraship) i lighed med »The Royal Norwegian Shipping and Trade Mission« (Nortraship)? Næppe, for de norske rederer havde deres regering bag sig. Det var den norske eksilregering, der 22. april 1940 ved rekvisition af alle norske skibe uden for spærringen, kunne optræde enevældigt og samle al norsk skibsfart under én administration. Men et Dantraship havde nok kunnet gøre det nemmere for de 246 danske udeskibe end tilfældet blev. Men sådan skulle det altså ikke være!

Det engelske admiralitet udsendte 9. april 1940 kl. 13.47 (engelsk tid) signal nr. 1347/9 (for klokkeslæt og dato) til den engelske krigsflåde om, at alle norske og danske skibe skulle tages under engelsk beskyttelse. De skulle tilbageholdes i engelsk havn eller føres dertil fra oceanerne. Som følge af Norges aktive indtræden i krigen på de allieredes side blev ordren om norske skibe tilbagekaldt nogle dage senere.

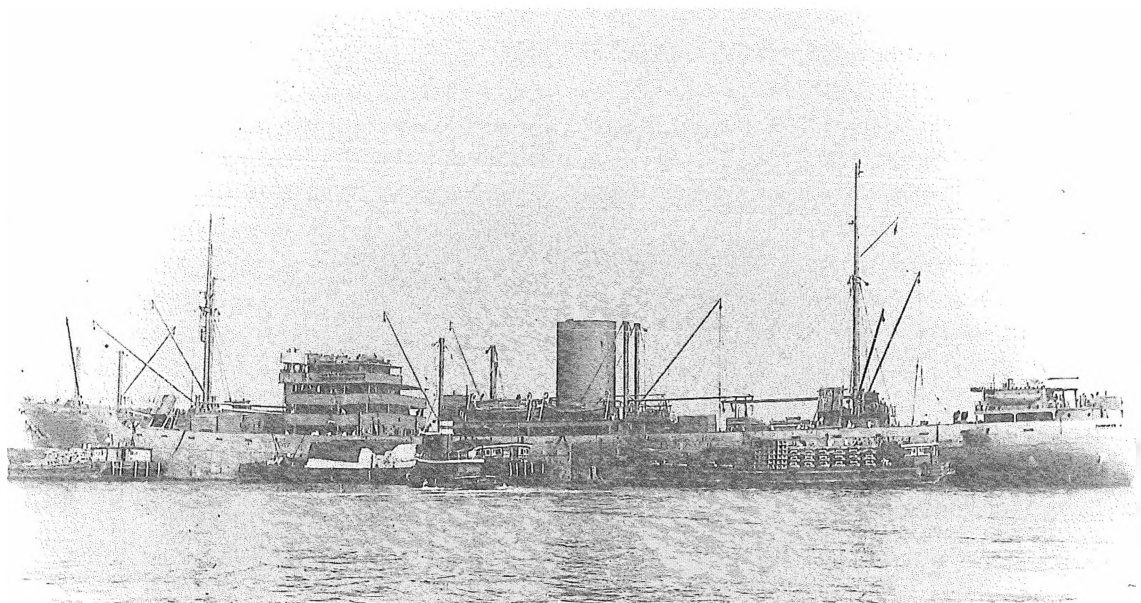
Den 10. april kom den engelske radio, BBC, med en appel til danske skibe på oceanerne eller i neutrale havne om at sejle til allieret havn. Samme dag var der fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart i København telegrafisk udsendt opfordring til danske skibe om at søge til neutrale havne, i Middelhavet fortrinsvis til italienske eller spanske havne. Telegrammet var blevet afsendt på tysk foranledning, men det tyske ord »anzuweisen« blev udlagt til »opfordres«.

Den 12. april talte kaptajn H.C. Røder, der frivilligt havde ført sit skib, D/S Orients TASMANIA til Falmouth (på rejse fra Østen til Danmark med soyabønner) i BBC, hvori han opfordrede sine kaptajnskolleger til at følge hans eksempel og føre deres skibe til engelske havne.

I USA var der blevet dannet en »Danish Shipping Committee«, hvorfra der også den 12. april blev telegraferet en opfordring til kaptajner på danske skibe om at blive liggende i neutral havn eller, hvis de var til søs, da at søge dertil.

Det var således opfordringer, der kunne forvirre. Nogle kaptajner valgte den engelske (og Røders) opfordring; andre fulgte opfordringen fra New York. Hvor mange, der fulgte opfordringen fra København, vides ikke, men det har næppe været mange.

Medvirkende til usikkerhed hos kaptajnerne har også været mangel på forholdsordrer fra rederierne. Kun J. Lauritzen havde givet sine kaptajner en stående instruks om at følge ordrer fra rederiets repræsentant i New York, direktør Tage Nielsen. Fra A.P. Møller udsendtes først telegrammer nogle få timer før besættelsen fandt sted



M/S KINA, fragtskib 12.050 tdw. Bygget på Nakskov Skibsværft 1938 til Det Østasiatiske Kompagni. Den 8. april 1940 afgik M/S KINA fra Odense i ballast på rejse til USA. Næste dag blev skibet opbragt af den engelske flåde i farvandet vest for Norge og ført ind til Kirkwall på Orkney Øerne.

M/S KINA var et nyt og ret hurtigt skib – så hurtigt, at det fik lov til at sejle uden konvojbeskyttelse. I de efterfølgende år foretog skibet ti større rejser, der dækkede over USA, Sydamerika, Afrika, Indien og Australien, med forsyninger til de allierede hære. November 1945 vendte M/S KINA tilbage til København og rederiets tjeneste.

(Foto H&S)

M/S KINA, a cargo ship of 12.050 dwt. Built at Nakskov shipyard in 1938 for the Østasiatisk Kompagni (ØK). On April 8th 1940 the M/S KINA sailed from Odense in ballast bound for the USA. The following day the ship was seized by the British Navy in the waters west of Norway and it was brought to Kirkwall on the Orkney Islands.

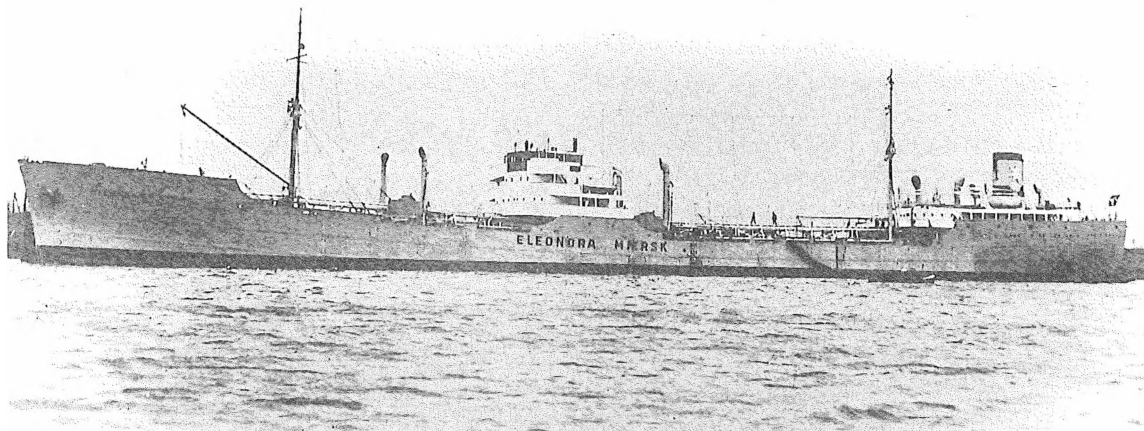
The M/S KINA was a new and quite fast ship, – so fast in fact that it was allowed to sail without the protection of a convoy. In the following years it made 10 lengthy voyages to the USA, South America, Africa, India and Australia with supplies for the allied forces. In November 1945 the M/S KINA returned to Copenhagen and ØK's service.

(Photo: DMM)

om at følge ordrer fra repræsentanten i New York, skibsreder Hans Isbrandtsen. Hverken ØK eller DFDS havde forholdsordrer, og det havde andre rederier heller ikke, til trods for at advarselslamperne burde have blinket og blinket i dagene før den 9. april. *Vor militærattaché i Berlin, kommandør F. H. Kjølsten, havde allerede den 4. april klart og utvetydigt advaret den danske rege-*

ring om en snarlig forestående tysk aktion mod Danmark!

Som et modtræk overfor tyskernes invasion i Norge og for at forhindre, at noget lignende fandt sted på Færøerne, besatte England disse øer 13. april. Engelske tropper gik i land i Thorshavn, og Færøerne erklæret for midlertidigt besat område. De danske skibe, der lå i havnen, blev sendt



M/S ELEONORA MÆRSK, tankskib 16.000 tdw. Bygget på Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder 1936 til D/S Svendborg & D/S af 1912 (A. P. Møller). Den 9. april 1940 befandt skibet sig på rejse i ballast mod Abadan i bunden af Den persiske Bugt. Efter skibsråd om bord i skibet den 23. april, hvor mandskabet, under trussel om at overtage skibet, forlangte at blive sejlet til allieret havn, ankom M/S ELEONORA MÆRSK den 24. april til Bahrein, hvor skibet blev overdraget til de engelske myndigheder.

(Foto H&S)

M/S ELEONORA MÆRSK, a tanker of 16.000 dwt. Built at Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder in 1936 for the Svendborg Steamship Co. Ltd. & D/S af 1912 (owned by A.P. Møller). On April 9th 1940 the ship was on its way in ballast to Abadan at the bottom of the Persian Gulf. On April 23rd after holding a ship's council on board, during which the crew, threatening to take over the ship, demanded to be sailed to an allied harbour, the M/S ELEONORA MÆRSK arrived in Bahrein on April 24th and was handed over to the British authorities.

(Photo: DMM)

videre til engelsk havn, men TJALDUR, der var registreret som hjemmehørende i Thorshavn, fik lov at blive liggende indtil videre. Et par dage senere blev der så udstedt ordrer om, at skibe med færøsk, islandsk eller grønlandsk hjemsted ikke skulle beslaglægges, men kunne sejle videre under Dannebrog på betingelse af, at sejladsen ikke gik til fjendtligt (tysk-interesseret) område.

JULIUS THOMSEN fik ligeledes efter en kort tid under engelsk flag lov at fortsætte sejladsen på Grønland under Dannebrog, men blev ligesom på TJALDUR bestyret af et engelsk rederi.

Af de 145 skibe var KINA, 12.050 tdw, det nyeste, bygget i 1938; efter besættelsen blev dog HEINRICH JESSEN, 3.335 tdw, leveret fra værft i Hong Kong direkte til engelsk kontrol. ELEONORA MÆRSK, 16.000 tdw, var det største. Det ældste var KAUPØ, 3.900 tdw, bygget 1888, det mindste TYR, 627 tdw (bortset fra skonnerten MERCUR på 262 tdw.

Det engelske admiralitet udsendte 2. maj kl. 1932 (engelsk tid) signal nr. 1932/2 til engelske krigsskibe om, at *»handelskibe, der fører dansk flag, skal behandles som fjendtlige handelskibe, og danske skibe, beslaglagt som gode priser, skal føre allieret flag«*.

Alt imens var der fra engelsk side blevet opfordret til at søge under engelsk *»beskyttelse«* og lovet, at rederierne efter krigen ville modtage erstatning for brug eller tab, men man havde omhyggeligt undladt at fortælle, at danske skibe ville blive betragtet som *»teknisk fjendtlige«* og følgelig ville komme

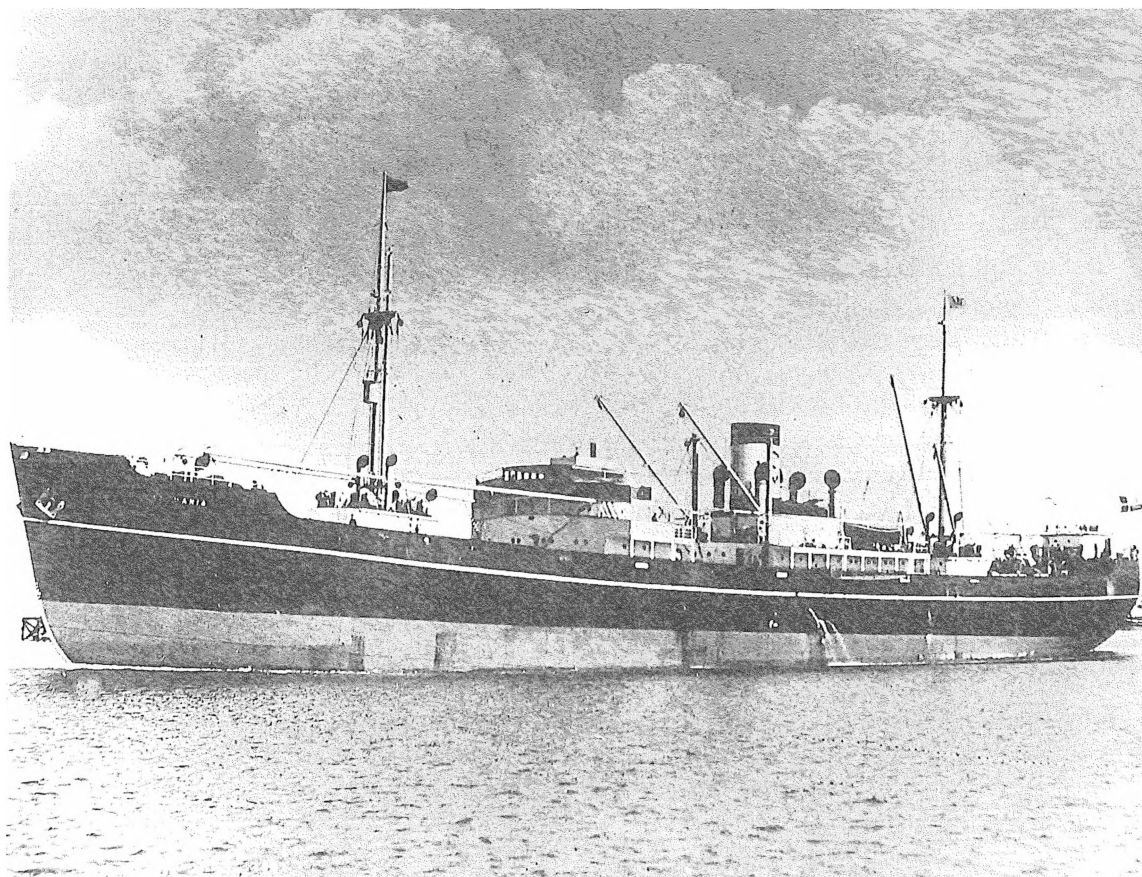
for en engelsk priseret og dér blive erklæret for beslaglagt. For det var faktisk det, der skete. Formalia skulle følges – skibet skulle for en priseret og officielt beslaglægges ved udstedelse af en *»writ«*, som ligeledes skulle anbringes på formasten af skibet; i virkeligheden normalt enten ophængt i bestiklukafet eller blot overrakt skibets kaptajn.

Der kunne godt hengå nogen tid, i enkelte tilfælde faktisk flere måneder, før et skib blev prisedømt. Det fik stor betydning ved aftalen om betaling af erstatning efter krigen, for England ville ikke anerkende tilbageholdelsesdatoen, men først datoen for priseretsdommen. Således fik D/S Orients TASMANIA, der frivilligt var sejlet ind til Falmouth 11. april, først brugerstatning fra den 1. juni, som var den dato, hvor skibet officielt blev dømt som værende *»god prise«*.

Bestyrere (Managers)

I den første tid blev de i engelske og skotske havne beslaglagte skibe administreret af Ministry of Shipping's *»Coasting and Short Sea Division«*, indtil de kunne overdrages til forskellige engelske rederier som bestyrere (managers).

Den overordnede administration lå dog fortsat hos Ministry of Shipping, som fra maj 1941 blev ændret til Ministry of War Transport (MOWT), som havde kontorer i Berkeley Square House på Berkeley Square i Londons centrum mellem Piccadilly og Oxford Street. Ministeren var Lord Leathers, og i Room 5057 (på 5. sal i bygningen) oprettedes en særlig afdeling for



M/S TASMANIA, fragtskib 8.350 tdw. Bygget i 1935 på Nakskov Skibsværft til D/S Orient A/S, København. Den 9. april 1940 befandt M/S TASMANIA sig i Atlanterhavet ud for Lissabon, men ved meddelelsen om besættelsen bestemte skibets fører, og bestyrelsesmedlem af Den Almindelige Danske Skibsførerforening, H. C. Røder sig for at gå til engelsk havn, hvortil skibet ankom den 11. april. Dagen efter udsendte H. C. Røder en appel over BBC til samtlige danske skibsførere udenfor tysk kontrol om at søge allieret havn og ikke neutral havn, som de blev opfordret til over radiocn hjemme fra Danmark.

(Foto H&S)

M/S TASMANIA, a cargo ship of 8.350 dwt. Built at Nakskov shipyard for the Orient Steamship Co. Ltd., Copenhagen. On April 9th 1940 the M/S TASMANIA was in the Atlantic off Lisbon, but after receiving the news of the occupation the shipmaster, H. C. Røder, who was also member of the board of the Danish Shipmasters Association, decided to make for a British harbour, where the ship arrived on April 11th. The following day H. C. Røder sent out an appeal via the BBC to all shipmasters outside German control urging them to sail to a British harbour instead of a neutral harbour as they had been urged to do by radio from Denmark.

(Photo: DMM)

de danske skibe under ledelse af B.J. Farwell.

Der oprettedes også en »*Danish Merchant Navy Advisory Committee*« i London, hvor medlemmerne var den danske gesandt, grev Eduard Reventlow, og direktørerne Christen Larsen, H. T. Karsten, Ove Holdthusen og Sir F. M. Kroyer-Kielberg. Christen Larsen var formand og direktør for United Baltic Corporation Ltd., som ejedes 50% af ØK og 50% af den engelske Bank Line (Andrew Weir & Co. Ltd., hvis bestyrelsesformand var Lord Inverforth) og Ove Holdthusen, der var direktør for DFDS' kontor i London, blev sekretær. Komiteen havde adresse på 158, Fenchurch Street, som også var UBCs adresse. De danske shippingledere gjorde et enormt arbejde for de danske besætninger og deres rederier. I det officielle forhold til England fik komiteen dog kun ringe, eller slet ingen betydning.

I Newcastle-upon-Tyne oprettedes en »*Danish Merchant Navy Pool*« under ledelse af den honorære danske konsul i byen, Fr. J.P. Madsen og C.L. Heel fra Ministry of (War) Shipping Transport. Her fik de danske søfarende deres hovedkvarter i England; et sted, hvortil de kunne søge hen, være sammen og hvorfra de udmønstrede.

De 145 skibe blev fordelt til ikke mindre end 75 forskellige rederier. Det var kun ØK, Store Nordiske Telegrafskab og Det Danske Petroleum A/S, som det lykkedes at få deres skibe – ØKs tolv, Store Nords to og DDPAs to – under administration af associerede selskaber. ØKs skibe blev administreret af Bank Line; Store Nord havde

fælles interesser med Cable & Wireless Ltd., hvis kontorer i Hong Kong, og senere London, overtog de to kabeldampere med fortsat beskæftigelse i Østen – indtil Japans angreb i december 1941, hvorefter de blev beskæftiget vest for Malaya. DDPAs to tankskibe blev overdraget Anglo-American Oil Co. Ltd., et datterselskab af Standard Oil Co. of New Jersey, som var moderselskabet.

De fleste af rederierne eksisterer ikke i dag. De endnu overlevende kan tælles på én hånd!

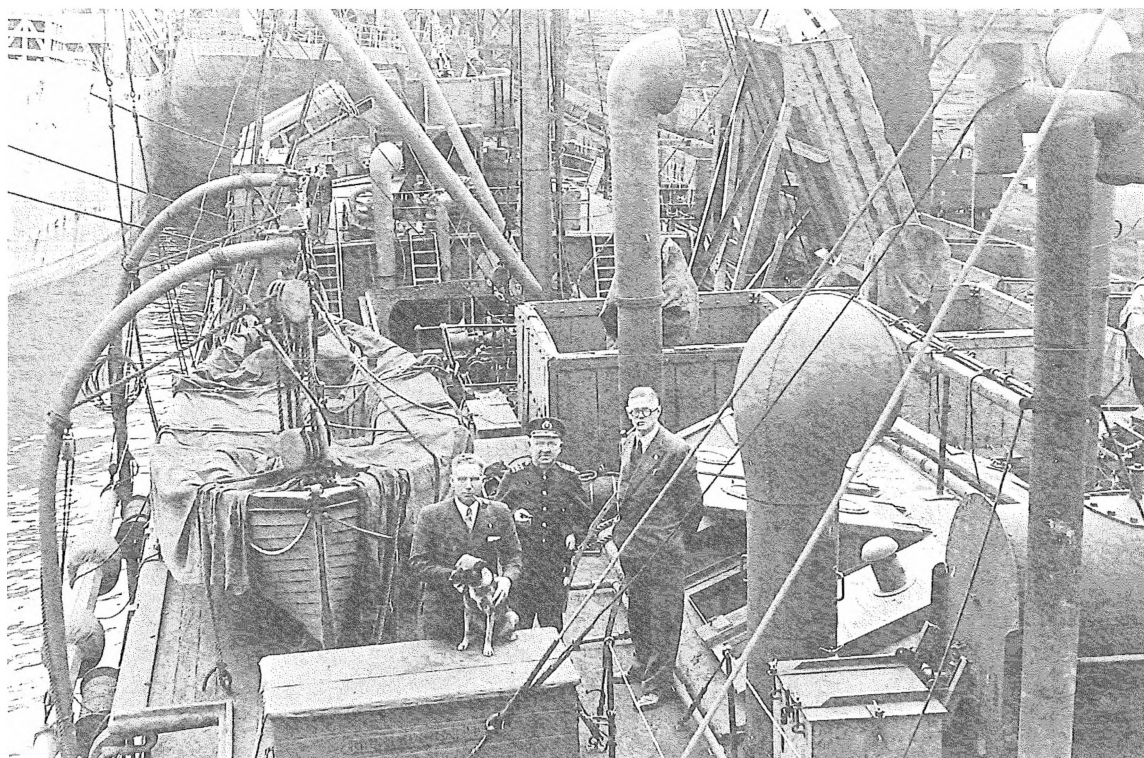
Navn og hjemsted

De 145 skibe blev efter priserettens dom alle overført til det engelske skibsregister og fik hjemsted i en engelsk havn. Stort set blev de oprindelige navne bibeholdt; dog hvor der var et »ø« eller et »æ« i navnet, blev det ændret til et »o« eller »ae«, og hvor der var risiko for forveksling med et andet skib, blev der tilføjet et romertal – I, II eller endog III - til navnet. Kun tre skibe fik helt andre navne: KNUD blev til HARDICANUTE (og så spørger man sig selv hvorfor ikke også PRINS KNUD blev omdøbt, men det skete altså ikke), PROTECTOR blev til CONFEDERATE og HEINRICH JESSEN til BARACUTA.

Flaget

Priserettens dom betød også, at Dannebrog skulle hales ned og erstattes af det engelske koffardiflag, The Red Duster.

Det var dette forhold, at Dannebrog skulle hales ned, som mere end noget andet fik



S/S KNUD, fragtskib 3.050 tdw. Bygget på Wm. Gray & Co., West Hartlepool 1900 til D/S Skjold, København. Den 9. april 1940 lå S/S KNUD sammen med en snes danske skibe ud for Bergen, hvor man ventede på at komme med i en konvoj til Storbritannien. S/S KNUD og fem andre skibe slap over med den sidste konvoj H. N. 25. Den afgik tidligt den 9. april mod Firth of Forth, hvor skibet blev overtaget af Ministry of War Transport, omdøbt til S/S HARDICANUTE og indsat i kystfart omkring De britiske Øer.
(Foto: H&S)

*S/S KNUD, a cargo ship of 3.050 dwt. Built at Wm. Gray & Co., West Hartlepool in 1900 for the Skjold Steamship Co., Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S KNUD was lying off Bergen with about 20 other Danish ships waiting to join a convoy that could escort them to Britain. The S/S KNUD and 5 other ships managed to get over with the last convoy H.N.25. It left early on April 9th heading for the Firth of Forth, where the ship was taken over by the Ministry of War Transport, renamed S/S HARDICANUTE and put into coastal service around the British Isles.
(Photo: DMM).*

mange kaptajner til at sejle og til at få andre, der overvejede at føre sit skib til allieret havn, til at blive i eller sejle til neutral havn.

Det var også flagspørgsmålet, der forhindrede en aftale mellem England og »The Danish Shipping Committee« i New York om at få danske skibe i USA – og i andre neu-

trale havne – ud på verdenshavene igen. England holdt fast på, at skibene officielt måtte tages som priser med Dannebrog skiftet ud. Englænderne ville dog – som en gestus og for at anerkende dansk ejendomsret – gå med til, at Dannebrog blev ført som et »husflag«, eller som gøs, men dette var ikke tilstrækkeligt for den danske skibsfartskomite, som stod stejlt på Dannebrog agter, hvis skibene skulle ud at sejle. Det kom de så ikke før et års tid senere efter beslaglæggelsen i USA i marts 1941. Kun en del skibe, der sejlede på A. P. Møllers rute mellem USA og Fjernøsten og på J. Lauritzens ruter mellem USA og Sydamerika, foruden enkelte andre, fik tilladelse til med allieret fripas, »*Navicert*«, at fuldføre deres rejser begrundet i, at der var betydelige amerikanske lastinteresser om bord på skibene, og de amerikanske ladningsejere ønskede deres varer leveret eller afleveret. Efter udlosning blev skibene så lagt op.

Skibe overført til fransk kontrol

Mellem England og Frankrig var der truffet aftale om, at en del af de beslaglagte skibe skulle overføres til fransk kontrol. De første blev sendt af sted fra engelsk havn allerede i slutningen af april 1940; nogle med deres last af kul eller koks, som ellers skulle have været til Danmark. Efter ankomsten til fransk havn, for de flestes tilfælde Rouen, blev skibene overført til fransk register, fik et fransk helgen navn – »*Saint*« eller »*Sainte*« – og et fransk rederi som bestyrer.

I alt kom 22 skibe herved under fransk kontrol, heraf var de to store motorskibe, der blev tidsbefragtet til det franske fragt-

nævn, »*Les Transports Maritimes*«.

Inden den franske kapitulation 22 juni 1940 lykkedes det for 4 af skibene at slippe ud af fransk havn og sejle tilbage til engelsk kontrol. ANNA og MARIA TOFT kom i Nordfrankrig under tysk kontrol, men blev i 1941 frigivet og kom tilbage til hjemmeflåden.

Efter den allierede invasion i Nordafrika i november 1942 kom yderligere syv skibe tilbage; de fleste lå i Port Lyautey i Marokko og måtte først hæves og repareres.

Af de 22 »engelske« skibe overdraget til Frankrig forliste de 11. For nogle betalte Frankrig erstatning efter krigen; for resten overtog England forpligtelsen til at yde Danmark erstatning.

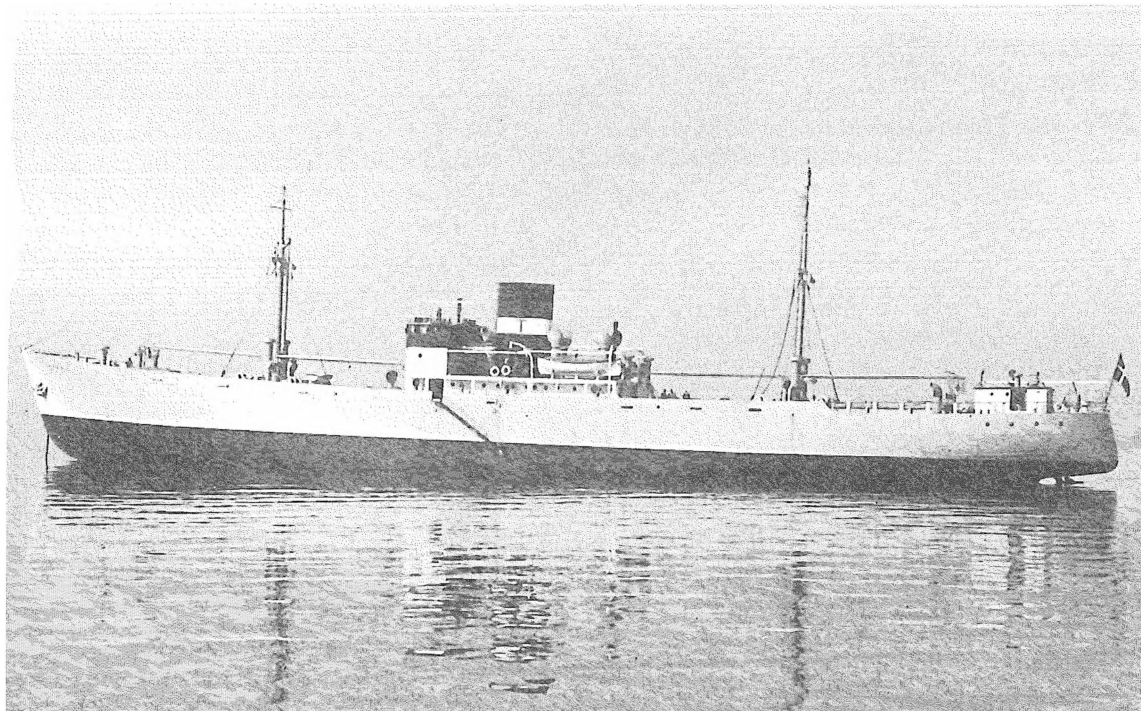
Dannebrog atter agter fra 25. december 1943

Det var begivenhederne i Danmark 29. august 1943 – ikke mindst det forhold, at den danske orlogsflåde sænkede sig selv fremfor at falde i tyskernes hænder – der bevirkede, at der nu i England kunne arbejdes alvorligt på at få tilladelse til at skifte The Red Duster ud med vort eget Dannebrog. Arbejdet hermed kronedes med held, da der 10. december 1943 blev udstedt et dekret »*Order in Council*« om, at danske skibe under engelsk administration atter måtte føre Dannebrog agter fra 25. december.

Ministry of War Transports chef, Lord Leathers, udtalte (henvendt til de danske skibsførere) ved udstedelsen af dekretet, at det var en direkte følge af og »*as a mark of recognition of the great services you and your men have rendered to the cause of the allied nations*«. I dekretet gentages, at når de tilbage-

blevne skibe leveres tilbage til Danmark efter krigen, vil der blive ydet de danske redere kompensation for brugen (og for tabene).

Det sidste skib, der sluttede sig til under engelsk kontrol var THYRA S, der sejlede ud i marts 1944 efter næsten 4 års oplægning i Las Palmas. Dette skib kom således



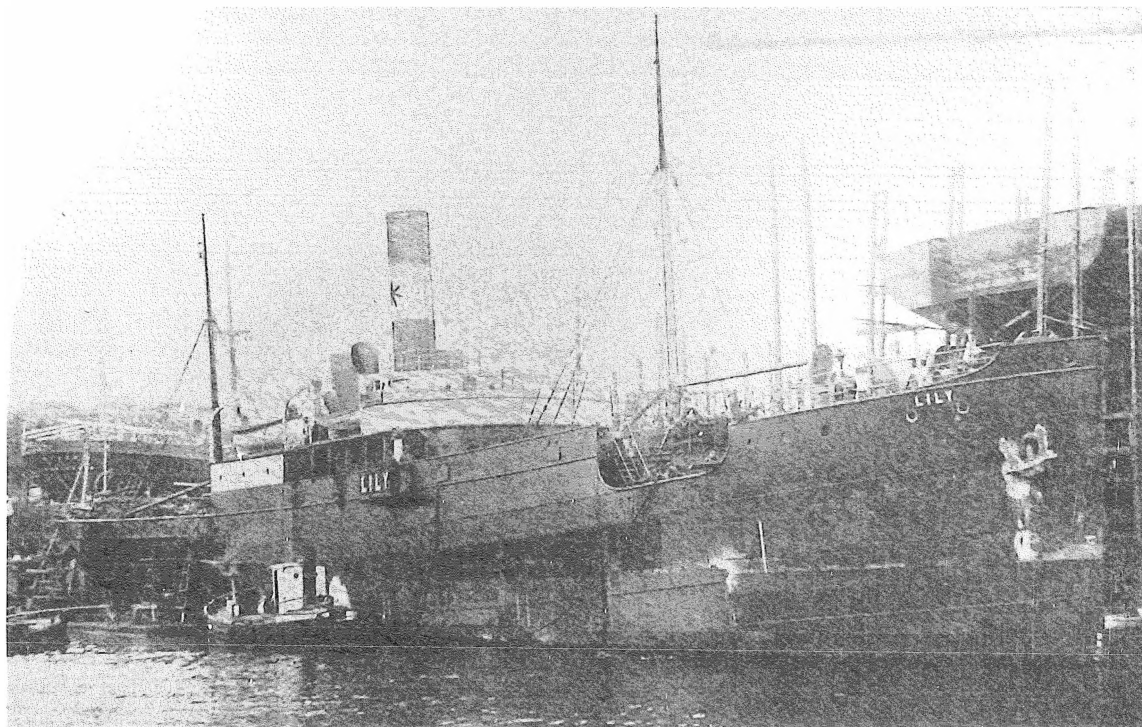
M/S THYRA S., fragtskib på 2.860 tdw. Bygget på Nakskov Skibsværft 1936 til D/S Torm A/S, København. I dagene efter den 9. april 1940 ankom THYRA S. til Rio de Janeiro, hvorfra skibet i juni måned fortsatte til Las Palmas på De kanariske Øer, hvor det blev lagt op. Den 18. marts 1944 sejlede M/S THYRA S. sammen med M/S LINDA fra rederiet Lauritzen ud af havnen på Las Palmas. M/S LINDA sluttede sig til en amerikansk konvoj på rejse til USA, medens THYRA S gik til Gibraltar, hvorfra skibet, efter et kort ophold i England, blev overført til Stillehavet. Efter krigen blev THYRA S. Leveret tilbage til rederiet. (Foto: H&S)

M/S THYRA S., a cargo ship of 2.860 dwt. Built at Nakskov shipyard in 1936 for the Torm Steamship Co. Ltd., Copenhagen. In the days following April 9th 1940 the THYRA arrived at Rio de Janeiro, from which port it continued in June to Las Palmas on the Canary Isles, where it was laid up. On March 18th 1944 M/S THYRA S. sailed out of the harbour at Las Palmas together with M/S LINDA from the Lauritzen shipping company. The M/S LINDA joined an American convoy bound for the USA, while the M/S THYRA S. sailed to Gibraltar, from where the ship, after a short stay in England, was transferred to the Pacific. After the war the THYRA S. was returned to its shipping company. (Photo: DMM).

aldrig til at føre The Red Duster, men kunne beholde Dannebrog agter.

Det første skib, der skiftede flag, var Dansk-Fransks BORNHOLM, som lå i London, og begivenheden blev behørigt fejret.

Det var imidlertid en betingelse for flagskiftet, at skibet havde en dansk kaptajn, og at det var bemandedet med en overvejende dansk besætning. Derfor kunne flaget ikke skiftes på AASE MÆRSK, der havde en en-



S/S LILY, fragtskib 1.550 tdw. Bygget hos F. Schichau, Elbing 1920 til D/S Skagerrak A/S København, hvorfra det i 1931 blev solgt til D/S Progress A/S København. Den 9. april 1940 lå S/S LILY i havnen i Kirkwall, og skibet blev overtaget af Ministry of War Transport. Skibets aktive indsats i krigen blev dog kort, for i dagene mellem den 22. og 25. april på rejse mellem Kirkwall og London forsvandt skibet med hele sin 18 mands besætning.

(Foto: H&S)

S/S LILY, a cargo ship of 1.550 dwt. Built at F. Schichau, Elbing in 1920 for the Skagerrak Steamship Co. Ltd., Copenhagen, and sold in 1931 to the Progress Steamship Co. Ltd., Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S LILY was lying in harbour at Kirkwall, and it was then taken over by the Ministry of War Transport. The ship's active service in the war turned out to be very brief, however, because in the period April 22nd – 25th the ship disappeared with its entire 18-man crew on a voyage from Kirkwall to London.

(Photo: DMM)

gelsk kaptajn, og på CHRISTIAN HOLM og SCANDIA, hvor besætningerne overvejende bestod af udlændinge.

Også på fiskekutterne, der opererede fra engelske havne, kunne flaget skiftes.

Danmark blev nu ikke længere af England anset for at være »en teknisk fjendtlig nation«, men blev officielt anerkendt som allieret!

Forlisene

Af de 145 skibe, der var blevet beslaglagt af England, var de 69 gået tabt før Danmarks befrielse. Det første forlis skete allerede 25. april 1940, da LILY minesprængtes i Nord-søen; det sidste var PANAMA, der (under Dannebrog) kæntrede ud for Azorerne 11. april 1945, fordi lasten havde forskubbet sig.

Af de 32 torpederinger blev to foretaget af italienske og en af japansk ubåd. Heraf var syv skibe først blevet meldt »*overdue and must be feared lost*« (»borteblevet«, som var det danske udtryk herfor); det blev dog senere opklaret hvor og hvornår disse forlis var sket.

En detaljeret oversigt over forlisene findes blandt bilagene.

Gesandt Eduard Reventlows budskab på befrielsesdagen

På befrielsesdagen, lørdag 5. maj 1945, udsendte den danske gesandt i London, grev Eduard Reventlow, gennem BBC en henvendelse til de danske søfarende, hvori det blandt andet hed:

»I denne Time er det mig magtpaaliggende at sige til de danske Søfarende, som har sejlet i Storbritanniens Tjeneste under Krigen, at der er skabt Sikkerhed for, at Danmarks Skibe efter Befrielsen snart vil overgaar til dansk Register paany. Der har været ført Forhandlinger mellem interesserede Parter om de Betingelser, hvorpaa der skal mønstres, naar Skibene paany er under dansk Register.

De danske Skibe vil, som andre allierede Søfartsnationers, fortsat yde deres Indsats efter en fælles Plan, indtil Striden er kæmpet tilende. Vore Skibe maa sejle – nogle til de danske Havne, andre paa de syv Have«.

Tilbagelevering

Der var kun 76 skibe i behold under engelsk kontrol, da Danmark blev befriet. Tilbagelevering skulle ske, så snart det var »*praktisk muligt*«; DFDS' små FRIGGA, ROTA, THYRA og TYR blev som de første leveret tilbage 28. juni 1945. Derefter fulgte resten af de danske skibe successivt, de fleste inden udgangen af 1945, men det sidste skib, SLESVIG, dog først så sent som 22. oktober 1946. Det havde sammen med 4 andre skibe, GUDRUN MÆRSK, ROBERT MÆRSK, HELVIG og HEINRICH JESSEN, der var leveret tilbage nogle måneder tidligere, gjort tjeneste som forsynings-skib i Fjernøsten. Englænderne havde ønsket at beholde disse skibe i denne for dem så vigtige tjeneste, og for hvilken de betalte en særlig brugsgodtgørelse.

S/S FRIGGA, fragtskib 1.600 tdw. Bygget på Frederikshavn Værft & Flydedok 1922 til DFDS i København. Den 9. april 1940 befandt S/S FRIGGA sig i farvandet ud for Pentland Firth mellem Skotland og Orkney Øerne. Skibet kom til havn, hvor det blev overtaget af Ministry of War Transport. Billedet viser da S/S FRIGGA, som et af de første skibe fra udeflåden, den 28. juni 1945 vendte hjem til København.

(Foto: H&S)

S/S FRIGGA, a cargo ship of 1.600 dwt. Built at the Frederikshavn Shipyard and Floating Dock in 1922 for DFDS in Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S FRIGGA was lying off Pentland Firth between Scotland and the Orkneys. The ship sailed into harbour, where it was taken over by the Ministry of War Transport. The picture shows the S/S FRIGGA on June 28th 1945 when it returned to Copenhagen as one of the first ships from the Outside navy.

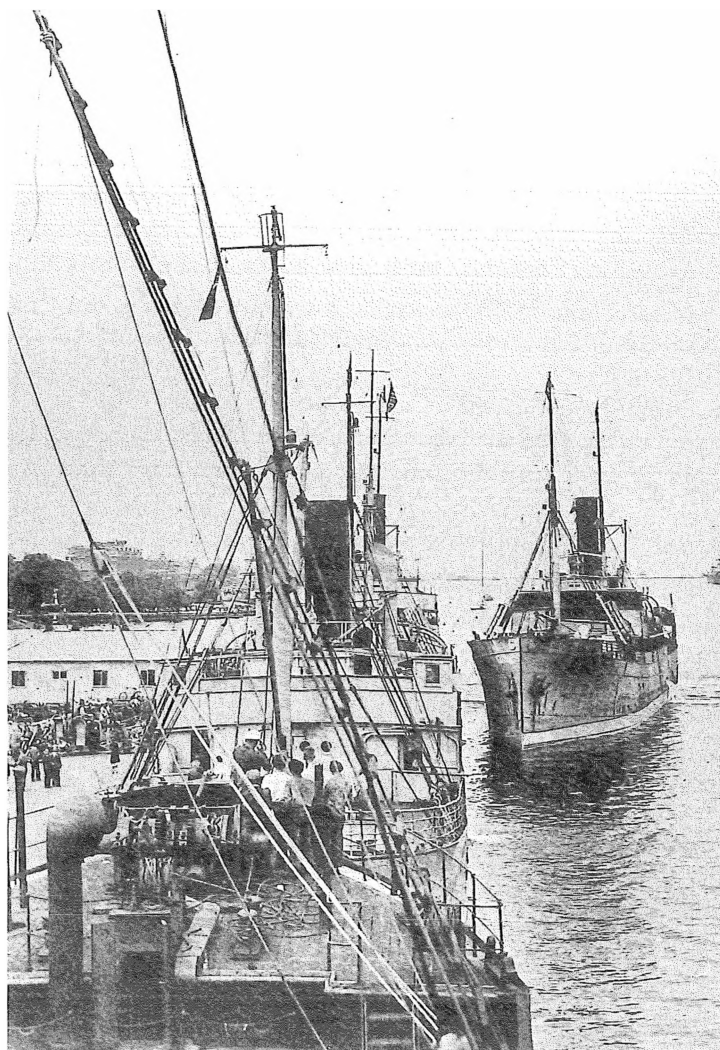
(Photo: DMM)

Skibe under dominionsflag

For fuldstændighedens skyld bør nævnes, at

- Canada beslaglagde fem skibe, hvoraf de tre forliste;
- Sydafrika beslaglagde fire skibe, hvoraf et forliste; og
- Australien beslaglagde et skib, som blev leveret tilbage 22. december 1945

og for disse skibes vedkommende betalte Canada og Australien erstatning efter samme retningslinjer, som var blevet aftalt mellem Danmark og England, mens der med Sydafrika måtte indgås forlig på noget ringere vilkår og først efter vanskelige forhandlinger og efterfølgende retssag.



Erstatningen fra England

Kort efter befrielsen blev der taget initiativ til overfor Ministry of War Transport til at få truffet aftaler om tilbagelevering af de skibe, der havde sejlet for England, og som endnu var i behold, og om erstatning for

brug af skibene og for brug af de, der var gået tabt. Der henvistes fra dansk side til de løfter, der var afgivet af den engelske regering på dennes og på Frankrigs vegne.

Fra England modtog danske redere oplysninger om, på hvilke rater og på hvilke betingelser England forestillede sig at skulle betale erstatning, hvilket svarede til dem, som engelske redere blev tilbudt.

Herefter nedsatte Rederiforeningen den 5. august 1945 et udvalg, som skulle gøre indstilling til rederierne om, hvorledes deres krav skulle formuleres samt gøre forslag til den fremgangsmåde, der skulle anvendes overfor England ved fremsættelsen af kravene. Udvalget bestod af direktør Hakon Christiansen som formand, skibsreder Christian Harhoff, skibsreder A. P. Møller, direktør L. O. Normann, skibsreder Axel Kampen, skibsreder Aage Vollmond, og som sekretær fungerede J. L. Buch-Larsen.

Som udgangspunkt i forhandlingerne med England enedes de implicerede 37 danske rederier, repræsenterende de i alt 145 skibe (inklusive nogle af de skibe, der af England var overdraget til Frankrig) på et redrimøde 5. oktober 1945 at arbejde efter følgende retningslinjer.

- for forliste skibe (69) en godtgørelse, der svarede til den krigskaskotakst, et skib havde pr. 9. april 1940, plus excedentforsikring og bogført selvforsikring;
- for trampskibe en brugsgodtgørelse i overensstemmelse med de engelske regler;
- for linjeskibe en brugsgodtgørelse på 10% p.a. af et skibs kaskotakst plus excedentforsikring;
- i tilfælde af forlis en brugsgodtgørelse udregnet til datoen for forliset;
- for skibe tilbageleveret en brugsgodtgørelse indtil datoen for tilbageleveringen, eller såfremt skibet endnu ikke var tilbageleveret, til 31. juli 1945. (Faktisk blev kun fire små DFDS-skibe tilbageleveret inden denne dato);

ud over brugsgodtgørelsen:

- 1 en »*Organisation Allowance*« for linjeskibe, for herved at yde linjerederierne økonomisk hjælp til at få dækket udgifter ved opretholdelse af deres organisation;
 - 2 en »*Management Allowance*« for trampskibe;
 - 3 en »*Survey Allowance*« for trampskibe over 5.000 tons dw, som tilskud til dækning af udgifterne ved den første klasing af et skib efter krigen;
- en rente på 6% p.a. fra det tidspunkt, hvor et skib blev beslaglagt og indtil forlis, tilbagelevering eller indtil 31. juli 1945;
 - for skibe, der ikke var tilbageleveret inden 31. juli 1945 – og det var ikke mindre end 63 – skulle brugsgodtgørelse stort set ske efter de regler, der blev fastlagt af UMA (United Maritime Authority), som Danmark havde tilsluttet sig;

mens spørgsmålet om betaling for stores, bunkers etc. om bord på beslaglæggelsestidspunktet (for de skibe, der var forlist) samt for reparation af opståede skader på overlevende skibe og for den tid, der ville medgå til udførelse af reparationen, kunne henstå til senere forhandlinger.

Den danske rederdelegation rejste så til London 13. november 1945, og de indledende forhandlinger med de engelske myndigheder, hvis chefforhandler var F.H. Keenlyside, fandt sted 16. november.

Efter mange, ofte lange, forhandlinger lykkedes det at komme til en aftale, hvorefter den engelske regering ville betale de danske rederier en lumpsum på GBP 10 millioner, som skulle dække ovennævnte krav med undtagelse af renter, som englænderne ikke ville betale.

Aftalen blev bekræftet i et brev af 8. marts 1946 underskrevet af Sir Cyril Hurcomb, generaldirektør i Ministry of War Transport. Brevet var vedlagt en oversigt over hvilke skibe, der var grundlag for aftalen og i hvilke kategorier, de var opdelt. Man kan her undre sig over, hvorledes visse skibe er blevet klassificerede som linje- eller som passagerskibe. I brevet blev der endvidere refereret til »særlige« skibe (to kabelskibe og to bjærgningsfartøjer), for hvilke erstatningsspørgsmål skulle henstå samt gjort forbehold på forskellige andre punkter.

Sir Cyril blev kort efter adlet som Lord Hurcomb for sine fortjenester for engelsk skibsfart under krigen.

GBP 3 mio. var blevet betalt à conto, og de resterende GBP 7 mio. blev indsat på

den danske konto i London 26. marts.

De 37 implicerede rederier fordelte de GBP 10 mio. med

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| GBP 5.735.961 | som erstatning for forliste skibe |
| GBP 4.260.346 | som brugsgodtgørelse |
| GBP 5.693 | hensat til senere regulering. |

Ved efterfølgende forhandlinger – og der blev også mange – opnåedes enighed om udestående punkter, som foruden erstatning og brugsgodtgørelse for de »særlige« skibe, også omfattede betaling for stores, bunkers etc., og for reparation af skader og for den tid, der medgik, eller som ville medgå hertil. Fra engelsk side var der modkrav om betaling af stores, bunkers etc. ved tilbagelevering samt dækning af udgifter opstået i tiden mellem et skibs opbringelse og priseretskendelse. På dette punkt blev der enighed om, at hver part skulle bære halvdelen af disse udgifter.

Herefter bad man fra dansk side om betaling af et à conto beløb på GBP 600.000, som blev betalt i januar 1947, og inden udgangen af året modtoges yderligere GBP 280.000, hvorefter der kun henstod mindre tilgodehavender.

Den samlede erstatning fra England blev på i alt GBP 10,9 mio. for brug af 145 skibe, heri medregnet skibe, som Frankrig havde fået overdraget fra England, men som franskmændene ikke ville betale for, og som England havde givet tilsagn om så at ville stå inde for.

Erstatningsspørgsmålet med England blev løst hurtigt, sammenlignet med hvad der skete med andre lande, der havde be-

slaglagt danske skibe. Skibsreder A. P. Møller udtalte, »at det, der opnåedes, var vel temmelig langt fra, hvad man fra dansk side havde håbet, men jeg mener dog, at det bør siges, at man fra britisk side, når sagen ses med britiske øjne, har handlet korrekt og storsindet«. I Rederiforeningens årsberetning for 1949 skrives da også: »selv om de danske rederiers krav ikke er blevet opfyldt fuldtud, må det siges, at den måde, hvorpå forhandlingerne er blevet ført på fra britisk side har vist, at »fairness« ikke blot er en glose i det engelske sprog«.

De GBP 10,9 millioner svarede efter datidens kurs til ca. 250 millioner kroner. Det var mange penge dengang, men er mindre end en tredjedel af, hvad et »Mærsk«-containerskib i »S«-klassen koster i dag. Pengenes værdi er sandelig mindsket siden 1945.

Krigsforsikringen

Den truende udvikling med voksende spænding mellem Hitler-Tyskland og de andre lande i Europa skabte grundlaget for vedtagelse af lov nr. 183 af 4 maj 1939 om oprettelse af »Krigsforsikringen for danske Skibe« med en garantikapital på DKK 80 mio. Den danske stat garanterede for de 40, de danske redere for 20, danske forsikrings-selskaber og et privat konsortium for resten.

Der oprettedes samtidigt en tilsvarende Krigsforsikring for Varer og Fragt med en garantikapital på DKK 40 mio.

Besættelsen 9. april 1940 resulterede i, at Krigsforsikringen for danske Skibe måtte deles op i 2 afdelinger. En ny, der dækkede krigsforsikring for danske skibe inden for spærringen – den såkaldte »hjemmeflåde« –

blev oprettet ved lov nr. 211 af 29. april 1940.

For skibe, der var uden for spærringen – den såkaldte »udeflåde« – var forholdet anderledes. For de skibe, der blev beslaglagt af de allierede, blev sølovens bestemmelse om erstatning efter seks måneders beslaglæggelse lagt på hylden i afventen af løfter fra de beslaglæggende parter om erstatning for brug (og tab ved forlis) efter krigens ophør. Hvis erstatningerne så var mindre end krigsforsikringssummen 9. april 1940, ville krigsforsikringen dække forskellen plus renter.

Det viste sig alligevel efter krigens ophør 15. august 1945 vanskeligt at opnå enighed mellem krigsforsikringen og de involverede danske rederier, der havde haft skibe beslaglagt. En truende voldgift blev dog afværget ved vedtagelse af et kompromis 20. maj 1948, hvorefter der opnåedes enighed om, at

- for forlis betalte krigsforsikringen for forskel mellem den danske krigsforsikringssum (pr. 9. april 1940) og den fra udlandet modtagne erstatning plus renter;
- for forlis, hvor erstatningen fra udlandet oversteg den danske krigsforsikringssum, beholdt rederiet hele beløbet, men krav om renter fra krigsforsikringen blev nedsat;
- for skibe beslaglagt af USA blev beslaglæggelsesdato anset for at være dato for forlis, hvor sådan var indtruffet; samt
- godtgørelse for brug af skibe tilfaldet rederierne.

Besætningerne

Om bord på de 246 »udeskibe« befandt sig ca. 6.500 søfarende (Handelsministeriet opgjorde tallet til 6.351). De fleste var danske, men der var dog også en del udlændinge beskæftiget, fortrinsvis på skibe i oversøisk fart.

På de 145 skibe, der kom under engelsk administration, har der været ca. 4.100 søfarende. Endvidere ca. 200 fiskere om bord på de 44 fiskefartøjer, som blev beslaglagt af England og opererede ud fra engelske østkysthavne.

På de 69 handelsskibe, der forliste, omkom ifølge Dansk Søulykke-Statistik 441 danske og 225 udenlandske søfarende. De-

res navne står indristet under skibsnavnet på monumentet ved Tower Hill undergrundsstation i London. Ankret ved Nyhavn, der blev rejst i 1947, er ikke kun til minde om de danske søfarende og fiskere, der mistede livet i engelsk tjeneste, men om alle danske derude og herhjemme, der gav deres liv på søen for at tjene Danmark.

Om de søfarendes indsats på havet udtalte skibsreder A. P. Møller i december 1943: »*Det maa dog staa klart, at de, der i Krigstid gør den største Indsats, er de Søfarende, der sejler med Skibene, thi de sætter selve Livet som Indsats. De gør det på en ejendommelig rolig og bramfri Vis, og har vist som oftest ikke selv Følelsen af, at der er noget stort deri.*«.

Kildemateriale:

Christian Tortzen: *Søfolk og Skibe 1939-1945*

H. C. Røder: *De sejlede bare*, Kbh. 1974.

Dansk Skibsfarts Renaissance, 1962.

F. Holm-Petersen & A. Rosenthal:

Fra Sejl til Diesel, Bd. III, side 46.

Ole Feldbæk: *Dansk Søfarts Historie*,

bind 3, 1720-1814.

L. O. Normann: *DFDS 1866-1922*, side 75

Ove Hornby: *Ved Rettidig Omhu*, 1988.

Chr. Lund: *Redegørelse over danske skibe i England* (skrevet i London i 1944/45).

Danmarks Rederiforenings årsberetninger
1939 og 1945/1947.

Dansk Søulykke-Statistik 1941-1947.

Leif Høegh, reder: *I skibsfartens tjeneste*

Udgivet i Norge.

Jürgen Rohwer: *Die U-Boot Erfolge der Achsenmächte 1939/1945.*

Ordlyden til en WRIT

Writ of Summons - Ship and Whole Cargo

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE,
PROBATE, DIVORCE, AND ADMIRALTY DIVISION. - - - - - No.....

IN PRIZE

..... (Name of Ship)

Master

GEORGE THE SIXTH, by the Grace of God, of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, King, Defender of the Faith,

To the owners and parties interested in the ship of the Port of and the goods laden therein seized and taken as prize by Our (ship of war Commander)

(Officers of Customs at)

We command you that within thirty days after the service of this writ, inclusive of the lday of such service, you do cause appearances to be entered for you in the Registry of Our said Court in a cause instituted on Our behalf by Our Procurator General or other the proper officer of the Crown against the said ship and goods for the condemnation thereof as good and lawful prize,

And take notice that in default of your doing so Our said Court may proceed therein and judgment may be given in your absence.

Witness, **THOMAS WALKER HOBART, WISCOUNT CALDECOTE**, Lord High Chancellor of Great Britain, this day of in the year of Our Lord One thousand nine hundred and

N.B. This writ is to be served within twelve calendar months from the date thereof, or, if renewed, within six calendar months from the date of the last renewal, including the day of such date, and not afterwards.

Appearances hereto may be entered either personally or by solicitor, at the Admiralty Registry, Royal Courts of Justice, London.

L.360. Dd-1- Wt. 7037 Order 9704. Gp. 422. 4/40.

This writ was issued by the said Procurator General of and whose address for service is Storey's Gate, St. James's Park, London, L.W.1.

This **WRIT** was served by me
insert name, of address, and occupation

on the ship (and on the cargo laden on board her) by nailing or fixing this original writ for a short time on the mast of the said vessel, and on takin off this writ by leaving a true copy thereof nailed or fixed in its place at on day, the day of 19... .

Indorsed the day of 19.. .

(signed)

De 37 danske rederier med 145 skibe under engelsk administration under 2. verdenskrig
 The 37 Danish Owners with 145 Ships under British Administration during World War Two

| Rederi | Antal skibe | Tons dødvægt | Bruttoregister-tonnage |
|--------------------------------------|-------------|----------------|------------------------|
| Østasiatisk Kompagni | 12 | 123.600 | |
| A. P. Møller-rederierne | 19 | 121.831 | |
| DFDS | 22 | 50.994 | |
| D/S Orient | 3 | 25.550 | |
| Det Danske Petroleums A/S | 2 | 24.573 | |
| Dansk-Fransk D/S | 6 | 21.300 | |
| D/S Progress (Marius Nielsen & Søn) | 12 | 20.730 | |
| D/S Torm | 7 | 20.240 | |
| J. Lauritzen | 8 | 18.342 | |
| D/S Dannebrog (C. K. Hansen) | 5 | 18.020 | |
| Alfr. Christensen | 4 | 10.635 | |
| D/S Dania (Chr. Andresen) | 3 | 10.400 | |
| D/S Heimdal (Martin Carl) | 3 | 7.500 | |
| A/S Motortramp (A. Reimann) | 1 | 7.350 | |
| Anglo-Danish Shipping Co. | 1 | 7.300 | |
| D/S Hetland (T. Basse) | 3 | 6.850 | |
| D/S Vendila (Svendsen & Christensen) | 2 | 6.830 | |
| Rhederi M. Jebsen, Aabenraa | 2 | 6.785 | |
| D/S Jutlandia (Jens Toft) | 2 | 6.775 | |
| D/S Myren (Holm & Wonsild) | 2 | 6.775 | |
| D/S Norden (P. Brown Jr. & Co.) | 1 | 6.750 | |
| D/S Baltic (Chr. Jensen) | 2 | 6.620 | |
| D/S Pacific (L. R. Schmidt) | 3 | 6.400 | |
| D/S Orion | 1 | 4.000 | |
| D/S Dorthe Jensen | 1 | 3.900 | |
| Det Danske Kulkompagni | 1 | 3.460 | |
| A. E. Sørensen, Svendborg | 3 | 3.227 | |
| Store Nordiske Telegraf-Selskab | 2 | 5.050 | 3.026 |
| D/S Activ, Korsør | 1 | 2.300 | |
| D/S Nautic (A. Vollmond) | 1 | 1.500 | |
| H. C. Christensen, Marstal | 1 | 1.430 | |
| D/S Draco (R. Fischer-Nielsen) | 1 | 1.300 | |
| Skipafelagid Føroyar, Torshavn | 1 | 2.000 | 1.130 |
| E. B. Kromann, Marstal | 3 | 1.034 | |
| Em. Z. Svitzer | 2 | 1.512 | 905 |
| Kryolith Mine & Handels A/S | 1 | 900 | |
| A. E. Asmussen | 1 | 285 | |
| I alt | 145 | 573.998 | |

De 37 rederier med 145 skibe – 573.998 tons dw – under engelsk administration 1940-46
 The 37 Owners with 145 Ships – 573,998 Tons DW – Under British Administration 1940-46

Det Østasiatiske Kompagni

| | Skibsnavn | Tons dw |
|-------|-------------------|---------|
| + | ms MALAYA | 13.400 |
| + | ms AFRIKA | 13.275 |
| + | ms DANMARK | 12.200 |
| | ms KINA | 12.050 |
| + | ms AMERIKA | 11.375 |
| + | ms CHILE | 10.325 |
| + | ms PERU | 10.325 |
| + | ms SIAM | 10.075 |
| + | ms PANAMA | 9.825 |
| | ms ERRICA | 9.300 |
| + | ms BORINGIA | 8.000 |
| + | ms BINTANG | 3.450 |
| I alt | 12 skibe | 123.600 |

A. P. Møller-rederierne:

Dampskibsselskabet Svendborg
 Dampskibsselskabet af 1912
 Interessentskab mellem
 D/S Svendborg & D/S af 1912

| | Skibsnavn | Tons dw |
|-------|------------------------|---------|
| + | ms ELEONORA MÆRSK .. | 16.000 |
| + | mt MARIE MÆRSK | 13.580 |
| + | mt ANGLO MÆRSK | 11.306 |
| | mt AASE MÆRSK | 9.600 |
| + | ms PETER MÆRSK | 8.805 |
| | mt BENTE MÆRSK | 8.620 |
| ++ | ms NICOLINE MÆRSK | 8.068 |
| + | ms SALLY MÆRSK | 5.231 |
| + | ms LEISE MÆRSK | 4.915 |
| | ms GUDRUN MÆRSK | 4.050 |
| | ms ROBERT MÆRSK | 4.050 |
| + | ss SUSAN MÆRSK | 3.990 |
| | ss KIRSTEN MÆRSK | 3.940 |
| + | ss AGNETE MÆRSK | 3.579 |
| | ss GUNVOR MÆRSK | 3.297 |
| + | ss JESSIE MÆRSK | 3.285 |
| ++ | ss ARNOLD MÆRSK | 3.250 |
| + | ss SONJA MÆRSK | 3.140 |
| ++ | ss JOHANNES MÆRSK ... | 3.125 |
| I alt | 19 skibe | 121.831 |

Det Forenede Dampskibsselskab

| | Skibsnavn | Tons dw |
|-------|--------------------|---------|
| + | ms OREGON | 8.740 |
| + | ss TENNESSEE | 4.225 |
| | ss BRYNHILD | 3.650 |
| | ss HARALD | 3.002 |
| | ss KNUD | 3.002 |
| | ss HINDSHOLM | 2.775 |
| | ss SVANHOLM | 2.368 |
| + | ss DAGMAR | 2.360 |
| | ss SKJOLD | 2.200 |
| + | ss EGHOLM | 2.135 |
| + | ss ALGARVE | 2.042 |
| | ss TOMSK | 1.930 |
| + | ss EBRO | 1.925 |
| + | ss SVAVA | 1.875 |
| | ss THYRA | 1.535 |
| | ss FRIGGA | 1.488 |
| + | ss FLORA | 1.173 |
| | ss ROTA | 1.030 |
| + | ss BELLONA | 1.030 |
| | ss HEBE | 917 |
| + | ss DIANA | 915 |
| | ss TYR | 627 |
| I alt | 22 skibe | 50.944 |

Dampskibsselskabet Orient:

| | | |
|-------|--------------------|--------|
| + | ms TACOMA | 9.100 |
| + | ms TASMANIA | 8.350 |
| | ms WESTRALIA | 8.100 |
| I alt | 3 skibe | 25.550 |

Det Danske Petroleums Aktieselskab

| | | |
|-------|------------------------|--------|
| | mt CHRISTIAN HOLM | 12.900 |
| | st SCANDIA | 11.673 |
| I alt | 2 skibe | 24.573 |

+ skibet forliste

++ skibet forliste efter at være overdraget til fransk administration

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

| Skibsnavn | Tons dw |
|---------------------|---------|
| ms SLESVIG | 6.000 |
| ms BORNHOLM | 5.500 |
| + ss LIFLAND | 3.850 |
| + ss GRØNLAND | 2.000 |
| + ss HALLAND | 2.000 |
| ss SKAANE | 1.950 |
| I alt 6 skibe | 21.300 |

Dampskibsselskabet Progress:

Marius Nielsen & Søn

| | |
|----------------------|--------|
| ss ULRIK HOLM | 2.450 |
| + ss KNUT | 1.960 |
| + ss ROBERT | 1.960 |
| ss MARIANNE | 1.930 |
| ss MARX | 1.930 |
| + ss LILY | 1.800 |
| + ss RIGMOR | 1.800 |
| + ss ELISABETH | 1.550 |
| + ss SKAGERAK | 1.550 |
| ss THYRA | 1.300 |
| ss VALBORG | 1.300 |
| ss FYLLA | 1.200 |
| I alt 12 skibe | 20.730 |

Dampskibsselskabet Torm:

| | |
|------------------------|--------|
| ms HELVIG | 3.900 |
| + ms OLGA | 3.900 |
| ss GYDA | 2.885 |
| ms THYRA S | 2.860 |
| + ss BIRGITTE | 2.480 |
| ss HILDA | 2.315 |
| ++ ss INGEBORG S | 1.900 |
| I alt 7 skibe | 20.240 |

Rederiet J. Lauritzen:

Dampskibsselskabet Vesterhavet

Rederiet Ocean

| | |
|--------------------------|--------|
| ++ ss ELSE | 3.700 |
| + ss ERNA | 2.622 |
| ss ULLA | 2.500 |
| + ms CHILEAN REEFER | 2.400 |
| ss LILIAN | 2.000 |
| ss ANNA | 1.960 |
| ss NANCY | 1.760 |
| + ss DAGMAR | 1.400 |
| I alt 8 skibe | 18.342 |

Dampskibsselskabet Dannebrog:

C. K. Hansen

| Skibsnavn | Tons dw |
|------------------------|---------|
| ss URANIENBORG | 6.280 |
| + ss FLYNDERBORG | 3.320 |
| ss SØBORG | 3.270 |
| + ss ROSENBORG | 3.250 |
| ++ ss AALBORG | 1.900 |
| I alt 5 skibe | 18.020 |

H. Alfr. Christensen & Co.:

| | |
|---------------------|--------|
| ss ALF | 3.360 |
| ss BELGIEN | 3.150 |
| + ss FRANKRIG | 2.150 |
| + ss HOLLAND | 1.975 |
| I alt 4 skibe | 10.635 |

Dampskibsselskabet Dania:

Chr. Andresen

| | |
|------------------------|--------|
| ss TOVELIL | 3.700 |
| ss CYRIL | 3.500 |
| + ss IRENE MARIA | 3.200 |
| I alt 3 skibe | 10.400 |

Dampskibsselskabet Heimdal:

Martin Carl

| | |
|---------------------|-------|
| + ss SAMSØ | 2.550 |
| + ss AARØ | 2.500 |
| + ss MANØ | 2.450 |
| I alt 3 skibe | 7.500 |

A/S Motortramp, Stensved:

A. Reimann

| | |
|-----------------|-------|
| ms TUREBY | 7.350 |
|-----------------|-------|

Anglo-Danish Shipping Co.:

| | |
|--------------------------|-------|
| + ss JOHANNE JUSTESEN .. | 7.300 |
|--------------------------|-------|

Dampskibsselskabet Hetland:

A. H. Basse

| | |
|---------------------|-------|
| + ss STORAA | 3.300 |
| ss GRENAA | 2.000 |
| ms LILLEAA | 1.550 |
| I alt 3 skibe | 6.850 |

Dampskibsselskabet Vendila:

Svendsen & Christensen

| | |
|------------------------|-------|
| + ss EDV. NISSEN | 3.600 |
| + ss LARS KRUSE | 3.230 |
| I alt 2 skibe | 6.830 |

Rhederi M. Jebsen, Aabenraa

| | Skibsnavn | Tons dw |
|-------------------------|------------------------------|---------|
| + | ss MICHAEL JEBSEN | 3.450 |
| | ss HEINRICH JESSEN | 3.335 |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 6.785 |

Dampskibsselskabet Jutlandia:

Jens Toft

| | | |
|-------------------------|-------------------------|-------|
| + | ss INGER TOFT | 3.560 |
| | ss MARIA TOFT | 3.215 |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 6.775 |

Dampskibsselskabet Myren:

Holm & Wonsild

| | | |
|-------------------------|---------------------|-------|
| | ss STAL | 3.900 |
| + | ss MARGIT | 2.875 |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 6.775 |

Dampskibsselskabet Norden:

P. Brown Jr. & Co.

| | | |
|--|----------------------|-------|
| | ss NORDLYS | 6.750 |
|--|----------------------|-------|

Dampskibsselskabet Baltic:

Chr. Jensen

| | | |
|-------------------------|-------------------|-------|
| | ss DAGØ | 3.350 |
| | ss FANØ | 3.270 |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 6.620 |

Dampskibsselskabet Pacific:

L. R. Schmidt

| | | |
|-------------------------|-------------------------|-------|
| + | ss PARIS | 2.400 |
| + | ss LONDON | 2.000 |
| | ss PRINS KNUD | 2.000 |
| <hr/> | | |
| I alt 3 skibe | | 6.400 |

Dampskibsselskabet Orion:

C. P. Jensen

| | | |
|---|--------------------|-------|
| + | ss ASTRA | 4.000 |
|---|--------------------|-------|

Dampskibsselskabet Dorthe Jensen:

| | | |
|---|--------------------|-------|
| + | ss KAUPØ | 3.900 |
|---|--------------------|-------|

Det Danske Kulkompagni:

| | | |
|---|----------------------------|-------|
| + | ss N. C. MONBERG | 3.460 |
|---|----------------------------|-------|

A. E. Sørensen, Svendborg

| | | |
|-------------------------|--------------------|-------|
| | ss NORCO | 2.230 |
| + | msk RUTH | 512 |
| | msk ELIN | 485 |
| <hr/> | | |
| I alt 3 skibe | | 3.227 |

Det Store Nordiske Telegrafskab

| | Skibsnavn | Tons dw |
|-------------------------|-----------------------------|---------|
| | ks PACIFIC | 2.620 |
| | - (brt 1.570) | |
| | ks STORE NORDISKE | 2.430 |
| | - (brt 1.456) | |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 5.050 |
| | - (brt 3.026) | |

Dampskibsselskabet Activ, Korsør:

| | | |
|--|---------------------|-------|
| | ss AVANCE | 2.300 |
|--|---------------------|-------|

Dampskibsselskabet Nautica:

A. Vollmond & Co.

| | | |
|---|--------------------|-------|
| + | ss FEDDY | 1.500 |
|---|--------------------|-------|

H. C. Christensen, Marstal:

| | | |
|---|-----------------------------|-------|
| + | ss H. H. PETERSEN | 1.430 |
|---|-----------------------------|-------|

Dampskibsselskabet Draco:

R. Fischer-Nielsen

| | | |
|--|---------------------|-------|
| | ss SKAGEN | 1.300 |
|--|---------------------|-------|

Skipafelagid Føroyar, Torshavn

| | | |
|--|----------------------|-------|
| | ss TJALDUR | 2.000 |
| | - (brt 1.130) | |

E. B. Kromann, Marstal:

| | | |
|-------------------------|----------------------------|-------|
| | msk ELISABETH | 392 |
| | msk NORDSTJERNEN | 380 |
| | msk MERKUR | 262 |
| <hr/> | | |
| I alt 3 skibe | | 1.034 |

Em. Z. Svitser:

| | | |
|-------------------------|------------------------|-------|
| | bf PROTECTOR | 940 |
| | - (brt 562) | |
| | bf VALKYRIEN | 572 |
| | - (brt 343) | |
| <hr/> | | |
| I alt 2 skibe | | 1.512 |
| | - (brt 905) | |

Kryolith Mine & Handels Selskabet Øresund:

| | | |
|--|-----------------------------|-----|
| | ss JULIUS THOMSEN | 900 |
|--|-----------------------------|-----|

A. H. Rasmussen:

| | | |
|--|--------------------|-----|
| | msk AXEL | 285 |
|--|--------------------|-----|

Oversigt over bestyrere (managers) af danske skibe under engelsk administration
List of Managers of Danish Ships under British Administration

Ministry of Transport

(Coasting & Short Sea Division)

London

ANNA

ELSE

INGEBORG S

JOHANNES MÆRSK

JULIUS THOMSEN

LILY

MARIA TOFT

SUSAN MÆRSK

TACOMA

AALBORG

Ministry of War Transport

London

PROTECTOR

VALKYRIEN

The Admiralty

London

HELVIG

The Royal Indian Navy

Bombay

HEINRICH JESSEN

David Alexander & Sons

Glasgow

MICHAEL JEBSEN

Anglo-American Oil Co. Ltd.

London

CHRISTIAN HOLM

SCANDIA

Atkinson & Prickett Ltd.

Hull

MARGIT

SKAGEN

Athel Line

(United Molasses Co. Ltd.)

London

BENTE MÆRSK

ELEONORA MÆRSK

C. T. Bowring & Co. Ltd.

London

MARIE MÆRSK

AASE MÆRSK

British India Steam Nav. Co. Ltd.

London & Calcutta

HEINRICH JESSEN

JOHANNE JUSTESEN

WESTRALIA

Thos. & Jno. Brocklebank Ltd.

Liverpool

GU DRUN MÆRSK

ROBERT MÆRSK

TASMANIA

Broomhill Steamship Ltd.

Newcastle upon Tyne

GYDA

IRENE MARIA

Burnett Steamship Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne

LEISE MÆRSK

Butterfield & Swire Ltd.

Hong Kong

HEINRICH JESSEN

Cable & Wireless Ltd.

London & Hong Kong

PACIFIC

STORE NORDISKE

Cayzer, Irvine & Co. Ltd.

London

ROBERT MÆRSK

R. Chapman & Son

Newcastle upon Tyne

URANIENBORG

Charlton, McAllum & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne

ULLA

Chine Shipping Co. Ltd.

Cardiff
INGER TOFT

Claymore Shipping Co. Ltd.

Cardiff
SØBORG

Comran Brothers Ltd.

Newcastle upon Tyne
LILLIAN
SONJA MÆRSK
TENNESSEE

Joseph Constantine Steamship Ltd.

Middlesbrough
ERNA

Constants (South Wales) Ltd.

London
KIRSTEN MÆRSK

Coppack Brothers & Co.

Liverpool
ELISABETH (MSK)
MERKUR
NORDSTJERNEN

Wm. Cory & Son Ltd.

London
AVANCE
FEDDY

James Currie & Co. Ltd.

Leith
PARIS

R. S. Dalgliesh Ltd.

Newcastle upon Tyne
HOLLAND
MARX

Dene Ship Management Co. Ltd.

London
ARNOLD MÆRSK
STAL

Wm. Dickinson & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne
ELISABETH (Progress)

Dover Navigation Co. Ltd.

London
OLGA S

T. L. Duff & Co.

Glasgow
BELGIEN

Dundee, Perth & London Shipping Co. Ltd.

London
LILLEAA

J. T. Duncan & Co. Ltd.

Cardiff
FYLLA

Thos. Dunlop & Sons

Glasgow
BORNHOLM
GUDRUN MÆRSK

Ellerman's Wilson Line Ltd.

Hull
BELLONA
DIANA
EBRO
EGHOLM
FLORA
FRIGGA
HEBE
HINDSHOLM
ROTA
SKJOLD
SVANHOLM
THYRA
TYR

F. T. Everard & Sons Ltd.

London
ELIN
RUTH
THYRA (Progress)

W. France, Fenwick & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne
PRINS KNUD
ROBERT

George Gibson & Co. Ltd.

Leith
BRYNHILD
GRØNLAND
HALLAND

Glen & Co.
Glasgow
LONDON
MARIANNE

Walter T. Gould
Cardiff
JESSIE MÆRSK
STORAA

Hall Brothers
Newcastle upon Tyne
CYRIL
FLYNDERBORG
KAUPO

Harper, Hopps & Co. Ltd.
Glasgow
DAGØ

J. Hay & Sons
Glasgow
VALBORG

Alexander F. Henry & McGregor Ltd.
Leith
AXEL
THYRA (Progress)

G. Heyn & Sons Ltd.
Belfast
ROSENBORG

Alfr. Holt & Co. Ltd.
(Blue Funnel Line)
LIVERPOOL
CHILEAN REEFER
PETER MÆRSK

Houlder Brothers & Co. Ltd.
London
ANGLO MÆRSK

Hunting & Son Ltd.
Newcastle upon Tyne
BENTE MÆRSK

John Kelly Ltd.
Belfast
NANCY

Lambert Brothers Ltd.
London
GUNVOR MÆRSK
LARS KRUSE

Septimus Marshall & Co.
Sunderland
SVAVA

W. A. Massey & Sons Ltd.
Hull
BIRGITTE NORDLYS

Moss, Hutchinson Line Ltd.
Liverpool
PETER MÆRSK
SALLY MÆRSK
TUREBY

Neill & Pandelis (Greece) Ltd.
London
HILDE

E. W. Newbiggin & Co. Ltd.
Newcastle upon Tyne
NORCO
RIGMOR

George Nisbet & Co.
Glasgow
DAGMAR (DFDS)
LIFLAND

**North of Scotland & Orkney & Shetland Steam
Navigation Co.**
Aberdeen
TJALDUR

The Northern Coal & Shipping Co. Ltd.
London
AARØ

Prince Line Ltd.
(Furness, Withy & Co. Ltd.)
London
HELVIG
SLESVIG
THYRA S

Richley, Halvorsen & Sample
Newcastle upon Tyne
TOMSK

Robert Rix & Sons
Hull
H. H. PETERSEN

Wm. Robertson
Glasgow
DAGMAR (JL)

Chr. Salvesen & Co.
Leith
ALGARVE
KNUD
LILIAN

Wm. Scott & Co.
Glasgow
SKAANE

W. A. Souter & Co. Ltd.
Newcastle upon Tyne
ALF
FANØ
ULRIK HOLM

The Springwell Shipping Co. Ltd.
London
MANØ
SKAGERAK

Stephens, Sutton & Co. Ltd.
Newcastle upon Tyne
OREGON

Stone & Rolfe Ltd.
Llanelly (Swansea)
GRENAA
SAMSØ

Stott, Mann & Fleming
Newcastle upon Tyne
HARALD
N. C. MONBERG

J. S. Stranaghan & Co.
Belfast
ASTRA
ROSENBORG

W. J. Tatem Ltd.
Cardiff
KIRSTEN MÆRSK

J.J. Thomas & Co. Ltd.
Cardiff
NICOLINE MÆRSK

The Thompson Steam Shipping Co.
London
SUSAN MÆRSK
TOVELIL

United Baltic Corp. Ltd.
London
AFRIKA
AMERIKA
BINTANG
BORINGIA
CHILE
DANMARK
ERRIA
KINA
MALAYA
PANAMA
PERU
SIAM

The West Hartlepool Steam Nav. Co.
West Hartlepool
BRYNHILD

Mark Whitwill & Co.
Bristol
AGNETE MÆRSK

T. & C. Wilton & Co. Ltd
London
FRANKRIG

Witherington & Everett
Newcastle upon Tyne
EDV. NISSEN
KNUT

Yeoward Brothers
Liverpool
EBRO

Skibe, der havde mere end en bestyrer (manager)
Ships Managed by more than one Administrator

| | | | |
|-------------------------|--|------------------|---|
| BENTE MÆRSK | Hunting & Co. | senere | Athel Line |
| BRYNHILD | The West Hartlepool Steam Navigation Co. | senere | George Gibson & Co. |
| EBRO | Yeoward Brothers | senere | Ellerman's Wilson Line |
| GUDRUN MÆRSK | T. Dunlop | senere | Thos. & Jno. Brocklebank |
| HEINRICH JESSEN | Butterfield & Swire | senere senere | British India Steam Nav. Co. Royal Indian Navy |
| HELVIG | Prince Line | senere | The Admiralty |
| KIRSTEN MÆRSK | W. J. Tatem | senere | Constants (South Wales) |
| LILIAN | Comron Bros. | senere | Chr. Salvesen & Co. |
| PETER MÆRSK | Alfr. Holt | senere | Moss, Hutchison |
| ROBERT MÆRSK | Cayzer Irvine & Co. | senere | Thos. & Jno. Brocklebank |
| ROSENBORG | G. Heyn | senere | J. S. Stranaghan |
| SUSAN MÆRSK | Ministry of Transport | senere | The Thompson Steam Shipping Co. |
| THYRA (Progress) | A. F. Henry & McGregor | senere | F. T. Everard & Sons |

De 69 forlis i kronologisk rækkefølge
The 69 Total Losses Chronologically listed

| Dato | Skibsnavn | Begivenhed | Antal omkomne | |
|-------------|-------------------|---|---------------|------------|
| | | | Danske | Udlændinge |
| 1940 | | | | |
| 25-4 | ss LILY | Minesprængt ved Aberdeen | 15 | 2 |
| 3-6 | ss EDV. NISSEN | Sænket i Dunkerque som havnespærring | | |
| 4-6 | ss HOLLAND | Sænket i Dunkerque som havnespærring | 8 | 7 |
| 7-6 | ss KAUPO | Sænket i Dieppe som havnespærring | | |
| 29-7 | ss GRØNLAND | Luftbombet i Den engelske Kanal på rejse Blyth/Plymouth og slæbt til Dover, hvor ramt af nye bomber og sunket | | |
| 29-8 | ss ASTRA | Torpederet i Nordatlanten af U-100 på rejse River Tyne/Rimouski (Canada) | | 5 |
| 15-9 | ss HALLAND | Luftbombet på rejse London/Dundee med cement | 6 | |
| 24-9 | ms TACOMA | Skudt i brand af engelske krigsskibe på Dakar Red | 3 | 1 |
| 8-10 | ss BELLONA | Luftbombet ud for Firth of Forth på rejse Hull/Reykjavik | 5 | 3 |
| 17-10 | ss FRANKRIG | Minesprængt ud for Yarmouth | | |
| 23-11 | ms LEISE MÆRSK | Torpederet ved Pentland Firth af U-100 på rejse Nova Scotia/River Clyde med hvede | 15 | |
| 28-11 | ss IRENA MARIA | Meldt udeblevet; senere opklaret torpederet af U-95 på rejse Milford Haven/Canada i ballast . . | 19 | |
| 15-12 | ss N. C. MONBERG | Torpederet ud for Harwich | | |
| 1941 | | | | |
| 7-1 | ss H. H. PETERSEN | Minesprængt i Nordsøen på rejse Rochester/? med kul | | |
| 9-2 | ss DAGMAR (DFDS) | Luftbombet ud for Kap St. Vincent på rejse Malaga/Liverpool med appelsiner | 4 | |
| 15-2 | ss PARIS | Kollideret med norsk ss SELVIK på rejse Blyth/London med kul. Sat på grund i Robin Hood Bay og slået til vrag. | | |
| 19-2 | ss ALGARVE | Torpederet af Schnellboot S-102 på rejse London/Leith | 19 | 8 |
| 19-2 | ss RIGMOR | Luftbombet i Den engelske Kanal på rejse Newport, Mon./Plymouth med kul | | |
| 16-3 | ms CHILEAN REEFER | Sænket ved kanonild fra lommeflagskibet GNEISENAU på rejse Newcastle, Tyne/St. John N.B. med stykgods | 1 | 6 |

| Dato | Skibsnavn | Begivenhed | Antal omkomne | |
|-------------|----------------------------|---|---------------|------------|
| | | | Danske | Udlændinge |
| 1941 | | | | |
| 21-3 | ss LONDON | Luftbombet ud for Swansea på rejse Manchester/Cardiff med jern | 4 | 1 |
| 24-3 | ss AGNETE MÆRSK | Meldt udeblevet; senere opklaret torpederet og derefter skudt i sænk af italiensk u-båd VINIERO på rejse Belfast/Canada i ballast | 21 | |
| 6-4 | ms OLGA S | Luftbombet nord for Irland på rejse Glasgow/Freetown med krigsmateriel | 1 | |
| 7-4 | ss ELISABETH (Progress) | Torpederet i Bristolkanalen med kullast | 13 | 1 |
| 11-4 | mt MARIE MÆRSK | Luftbombet i Piræus, senere sunket (ved flyangreb på Kreta 21-3) | 6 | |
| 1-5 | ss SAMSØ | Torpederet af U-103 på rejse Bathurst/England med jordnødder | 1 | |
| 17-5 | mt ELEONORA MÆRSK | Luftbombet i Sudabugten (Kreta) | | |
| 9-6 | ss DAGMAR (JL) | Luftbombet ud for Bournemouth på rejse til Poole med kul | 3 | |
| 9-6 | ss DIANA | Luftbombet ud for Færøerne på rejse Hull/Reykjavik med stykgods | | 1 |
| 12-6 | ss SUSAN MÆRSK | Meldt borteblevet; senere opklaret torpederet af U-553 på rejse Milford Haven/USA | 20 | |
| 27-6 | ms MALAYA | Torpederet af U-564 på rejse Halifax/England med krigsmateriel | 26 | 17 |
| 24-8 | ss SKAGERAK | Minesprængt ved Ipswich på rejse Dunston/Ipswich med koks | 11 | |
| 10-9 | ms SALLY MÆRSK | Torpederet af U-81 øst for Julianehaab på rejse Sydney, N.S./Murmansk | | |
| 25-9 | ss ERNA | Meldt borteblevet; senere opklaret torpederet af U-562 ud for Kap Farvel på rejse Milford Haven/Halifax i ballast | 16 | |
| 3-11 | ss FLYNDERBORG | Torpederet af U-202 på rejse Sydney, N.S./London med træ | 2 | 1 |
| 12-11 | ms PERU | Torpederet af U-126 i Sydatlanten på rejse Cape Town/Freetown | | |
| 1942 | | | | |
| 3-1 | ss ROBERT | Minesprængt ud for Southwood på rejse London/Blyth i ballast | | |
| 15-2 | ss JOHANNE JUSTESEN | Torpederet af japansk ubåd J-165 ud for Alleppey på rejse Akyab/Cochin med ris | | 1 |

| Dato | Skibsnavn | Begivenhed | Antal omkomne | |
|-------------|-------------------|--|---------------|------------|
| | | | Danske | Udlændinge |
| 1942 | | | | |
| 22-2 | ms BINTANG | Luftbombet på rejse Alaxandria/Tobruk med benzin i tønder | 4 | 8 |
| 18-3 | ss EBRO | Strandet på Rattray Head på rejse Reykjavik/Hull med fisk | | |
| 5-4 | ss FEDDY | Kollideret ud for Færøerne med engelsk eksorteskib VISCENDA på rejse Torshavn/England med stykgods | | |
| 5-6 | ss SONJA MÆRSK | Strandet ved Chedabucto Bay, Nova Scotia på rejse Swansea/Halifax med kul | | |
| 7-6 | ms CHILE | Torpederet af italiensk u-båd DA VINCI på rejse Cape Town/Freetown | 4 | 1 |
| 30-7 | ms DANMARK | Torpederet af U-130 ud for Freetown på rejse Cape Town/Halifax i ballast | | |
| 2-8 | ss FLORA | Torpederet af U-254 ud for Island på rejse Reykjavik/Hull med fisk | | |
| 14-8 | ss MICHAEL JEBSEN | Torpederet af U-598 på rejse Barbados/England med sukker | 2 | 5 |
| 22-9 | ss TENNESSEE | Torpederet af U-617 i Nordatlanten på rejse Canada/England med hvede | 8 | 8 |
| 28-9 | ss LIFLAND | Torpederet af U-610 i Nordatlanten på rejse USA/Island; oprindeligt meldt borteblevet | 20 | |
| 30-9 | ms SIAM | Torpederet af U-506 i Sydatlanten på rejse fra Cape Town | | |
| 7-10 | ss JESSIE MÆRSK | Torpederet ud for Cromer på rejse London/Blyth i ballast | 8 | 10 |
| 8-10 | ms BORINGIA | Torpederet af U-159 ud for Tenerife på rejse til England med bomuld | 16 | |
| 27-10 | mt ANGLO MÆRSK | Torpederet af U-604 ud for Tenerife på rejse Freetown/England i ballast | | |
| 30-10 | ms TASMANIA | Torpederet af U-659 ud for Kanarieøerne på rejse Freetown/England med stykgods | 1 | 2 |
| 19-11 | ss BIRGITTE | Torpederet af E-båd i Den engelske Kanal på rejse Southampton/Barry i ballast | 7 | 3 |
| 8-12 | ms PETER MÆRSK | Torpederet af U-185 i Nordatlanten på rejse England/Nordafrika | 30 | |
| 23-12 | ss KNUT | Minesprængt i Det irske Hav på rejse Belfast/Mumbles i ballast | | |

| Dato | Skibsnavn | Begivenhed | Antal omkomne | |
|-------------|---------------|--|---------------|------------|
| | | | Danske | Udlændinge |
| 1943 | | | | |
| 10- 1 | m/sk RUTH | Strandet ved Belfast i stormvejr | 1 | |
| 7- 2 | ms AFRIKA | Torpederet af U-412 på rejse Halifax/England med ammunition | 5 | 19 |
| 21- 4 | ms AMERIKA | Torpederet af U-305 på rejse Halifax/England . . | 29 | 57 |
| 24- 4 | ss ROSENBORG | Torpederet af U-386 på rejse Reykjavik/Belfast i ballast | 18 | 9 |
| 3- 11 | ss STORAA | Torpederet af E-båd ud for Dungeness på rejse London/Bristol med krigsmateriel | 10 | 17 |
| 2- 12 | ss LARS KRUSE | Luftbombet i Bari | 10 | 8 |
| 1944 | | | | |
| 7- 2 | ss MARGIT | Torpederet af U-985 på rejse England/Island . . . | 15 | |
| 10- 3 | ss SVAVA | Kollideret med engelsk FORT BEAUSEJOUR ud for Blyth på rejse Amble/London med kul . . | 5 | 1 |
| 21- 8 | ss MANØ | Strandet på Geirfugleskär på rejse London/ Reykjavik med cement | 3 | |
| 6- 10 | ss AARØ | Kollideret med norsk ss LYSLAND ved Omaha Beach, Normandiet; kondemneret | | |
| 1945 | | | | |
| 4- 1 | ms OREGON | Strandet ved Belfast på rejse Newport, Mon. UK/ St. John, Nova Scotia i ballast | | |
| 25- 2 | ss EGHOLM | Torpederet af U-2322 ud for Firth of Forth på rejse Leith/London | 2 | 3 |
| 16- 3 | ss INGER TOFT | Torpederet af U-722 ud for Hebriderne på rejse Reykjavik/England | | |
| 10- 4 | ms PANAMA | Kæntret ud for Acorerne i stormvejr; ballasten forskubbede sig på rejse Cardiff/Philadelphia | 24 | 20 |

Opgørelse over tabene fordelt på typer af forlis
Summary of the Losses by groups

| Type | Dato | | | | | | I alt |
|---------------|--------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------------|-----------|
| | 94 - 31/12 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1/1-55 1945 | |
| Torpederet | 3 | 5 | 12 | 3 | | 2 | 25 |
| Forsundet | 1 | 4 | 1 | | 1 | | 7 |
| Luftbombet | 3 | 8 | 1 | 1 | | | 13 |
| Minesprængt | 2 | 2 | 2 | | | | 6 |
| E - skib | | 1 | 1 | 1 | | | 3 |
| Skudt i sænk | 1 | 1 | | | | | 2 |
| Havnespærring | 3 | | | | | | 3 |
| Kollision | | 11 | | 2 | | | 4 |
| Strandet | | | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| Aim. søforlis | | | | | | 1 | 1 |
| I alt | 13 | 22 | 20 | 6 | 4 | 4 | 69 |

Danish Ships Under British Administration During World War II

Summary

When Denmark was occupied on April 9th 1940 the Danish merchant navy consisted of 542 ships totalling 1,6 million dwt. and owned by 59 shipping companies. The occupation caused the fleet to be divided into two groups: the ships which were located west of a line from Bergen to the German / Dutch border became the »Outside navy« and consisted of 246 ships totalling 1,1 million dwt., including the largest, newest and fastest ships. The »Home navy« consisted of 201 ships totalling half a million dwt.

Via the Admiralty Britain quickly ordered all Danish ships in British-controlled harbours to be detained; at sea Danish ships were seized and taken into harbour. Others sailed voluntarily into British-controlled harbours. By the end of April a total of 127 ships had come under British control; later another 18 came, making 145 ships altogether under British control.

The ships were declared »lawful« prize and 22 of them were transferred to France as part of a British / French tonnage deal. The remaining ships were divided out to be administered by 75 different British shipping companies. Most of the ships kept their names, only if the name could be misunderstood was it changed – and only very few received a completely different name.

The British authorities insisted that the Danish flag Dannebrog be replaced by the Red Ensign. If they had given in on this point many of the ships which sought refuge in a neutral harbour would have sailed out and joined the »British« ships. The surviving ships were not allowed to fly the Dannebrog again until December 25th 1943.

69 of the 145 ships sank. Seven of them were reported missing – »overdue and must be feared lost with all hands« – and it was not until the onset of peace that it was possible to clarify who had sunk the ships and when it had happened.

The return of the surviving 76 ships began at the end of June 1945. However, the last ship, the M/S SLESVIG, was not handed over until October 22nd the following year.

For the use of the ships and for the loss of the wrecked ships Britain paid compensation according to the same rules as British shipowners. It was a good deal less than Denmark had wanted, but after the settlement, which gave Denmark a lump sum of £10 million, it was stated that Denmark first and foremost appreciated the speedy conclusion of the compensation agreement, and secondly that it was a manifestation of »fairness«.

Hanne Poulsen: Sømandens uartige hunde

Fajancehundene fra Staffordshire var i perioden 1860-1900 den souvenir, som alle danske søfolk forventedes at tage hjem til koner og kærester fra engelsk havn.

Til hundene blev knyttet nogle tvivlsomme traditioner, der her diskuteres, og der gøres rede for figurernes egen slægtshistorie, der går tilbage til en fjern fortid.

Måske skulle titlen på denne lille studie bare være »sømandens hunde«, for hvordan var det nu med disse hunde? Bag dette indforståede spørgsmål, der med mellemrum stilles til et søfartsmuseums medarbejdere, ligger historien om nogle af de mest populære sømandssouvenirs, fajancehundene fra Staffordshire.

Figurerne blev altid solgt parvis. I deres engelske hjemland var de beregnet til at sætte på kaminhylden og havde derfor en forholdsvis ringe dybde, og bagsiden var afglattet og uden bemaling. Det er dette faktum, at der er tale om en for- og en bagside, der ligger til grund for den mest udbredte tradition om hundenes rolle i søfartssamfundet. Ifølge denne stod hundene i vindueskarmen og kiggede ud efter manden, der var ude på de store have. Når manden kom hjem, blev de vendt. I ugebladenes antikkbrevkasser blev historien selvfølgelig uddybet, og navne som Nybo-

der og Marstal blev sat på som aktuelle lokaliteter. Nu signalerede de udadkiggede hunde til elskereren, at der var fri bane.

En anden tradition fortæller, at pigerne i sømandsbordellerne ikke måtte tage imod penge, så derfor solgte de hundene til deres kunder for overpris.

Men historien om sømandens hunde er så spændende, at vi her skal prøve at opridsse deres kulturhistorie og prøve at komme om bag de senere traditioner.

I grevskabet Staffordshires nordvestlige del, grupperet omkring byen Stoke-on-Trent havde siden 1600-årene et stigende antal pottemagere slået sig ned for at udnytte de gode forekomster af ler, af adgangen til kul og transportmulighederne ad de indre vandveje ud til Liverpool i vest og The Wash og Humberfloden i øst.

I dette tidligt industrialiserede Midtengland specialiserede pottemagerne sig i at fremstille pyntelige krus og kander, platter og figurer, der med dekoration i emaljefarve og kobberlustre skulle konkurrere med de kostbare kinesiske porcelænsvaser og nipsfigurer og deres efterligninger fra de tyske porcelænsfabrikker. Fra omkring 1840 kunne man ligefrem tale om en storproduktion af figurer, idet fremstillingen blev sat i system således, at deres forside, bagside og bundstykke blev støbt i forme

og sat sammen. Dette gjorde dem billige, og da kundekredsen var bestemmende for motivvalget, fik de såkaldte Staffordshirefigurer deres eget folkelige særpræg. Deres tid falder sammen med dronning Victorias regeringstid, og figurerne forestiller historiske såvel som tidens kendte personer, og

mange af dem til hest. Navnet blev skrevet på skolen, for det var så som så med portrætligheden. Der var også romantiske og sentimentale figurgrupper, ikke sjældent øget med et »hus« til lommeuret eller en lille vase. Mange af figurerne blev fremstillet og solgt som par, og de blev købt for at



Et par Staffordshire-spaniels indkøbt til Handels- og Søfartsmuseet i 1920 som karakteristiske sømandshunde. Desværre er deres forhistorie ikke kendt. Hundene, der er dekoreret med pletter af kobberlustre, er meget fine eksemplarer af slagsen med frit udformede forpoter. (Foto: H& S)

A pair of Staffordshire spaniels which were purchased for the Danish Maritime Museum in 1920 as characteristic sailor's dogs. Unfortunately their prior history is unknown. The dogs, which are decorated with spots of copper lustre, are very fine examples of this type and have been formed with the front paws standing free. (Photo: DMM)

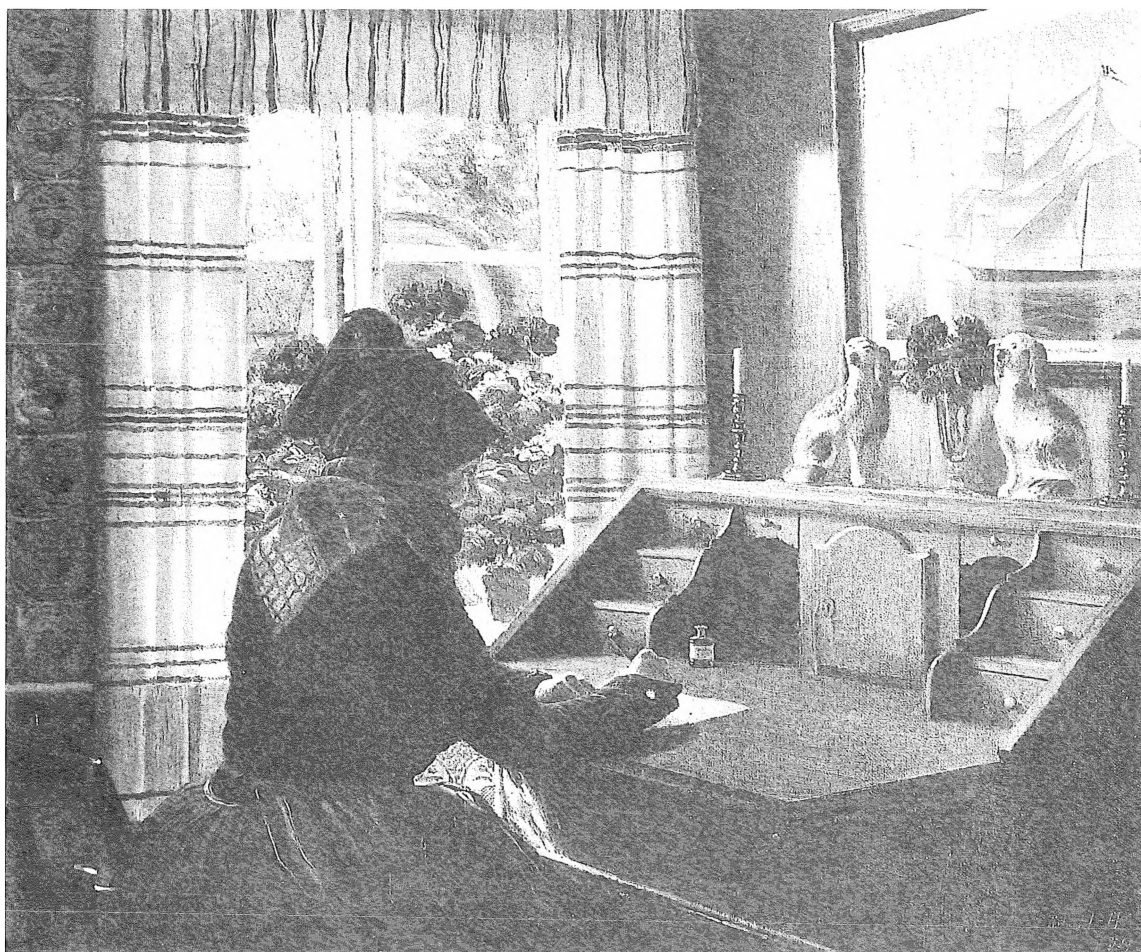
stå som pynt på hylden over kaminen, der var midtpunktet i ethvert engelsk hjem.

En anden stor motivkreds var dyrefigurerne, og af dem er det hundene, vi her vil koncentrere os om, for af den danske sømand blev hovedsagelig kun hundene efterspurgt. Blandt Staffordshirefigurerne var mange dyr som katte, fugle, køer og får. Men det var hundene, der også i England blev den store favorit. Der blev lavet langbenede mynder, for hundevæddeløb med disse dyr var en yndet sport i det engelske aristokrati. Men de »indendørs« hunde, skødehundene blev dog de foretrukne. Moppen optræder tidligt, i begyndelsen af 1700-årene kom puddelen til, og op gennem 1800-årene konkurrerede denne i yndest med den langørede spaniel, der med sin glattere pels var lettere at lave og derfor billigere. Den blev også kaldt King Charles' spaniel, for typen havde været hofhund hos Charles II. Med den stigende efterspørgsel blev hundefigurerne og især spanielen fabrikeret i tusindvis ikke alene i Staffordshire, men også i London og andre steder. De fleste modellører var anonyme, men vi kender nogle navne fra pottemagerområdet i Midtengland. En Georg Hood ved Bourne lavede fra 1845 store og små hunde. I Hanley hed en modellør af »dogs and animals« James Hudson. Han døde 1882. I Burslem var William Kent en af flere, der omkring 1885 udførte hunde af forskellige typer. Hundene blev solgt på markeder til det engelske publikum, og deres tilnavn »comforters« eller »comforter dog« siger en del om de følelser, de små rare hunde vakte. Også engel-

ske udvandrere ville gerne have et par hunde med hjemmefra til de nye kontinenter. Et andet tilnavn »grave dogs« er sværere at forklare.

I litteraturen om Staffordshirefajancer omtales ikke relationer mellem søfolk og hunde. Til de engelske søfolk blev nemlig fremstillet specielle sømandsfajancer med billeder af skibe og sømænd og med digte om Sailor's Farewell og Sailor's Return. Disse ting appellerede ikke til skandinaviske og nordtyske søfolk. Det gjorde imidlertid hundene, der for en billig penge kunne købes i de havnebyer, hvor skandinaverne kom. Skibsdrengen købte hunde med hjem til sin mor, og skibsfører og styrmand tog et par med hjem til konen eller kæresten. Hjemme i den pæne stue var lågkisten blevet afløst af dragkisten eller et chatol, og på disse høje skuffemøbler såvel som på de lavere kommoder skulle hundene stå til pynt, gerne med et skrin eller en vase i midten. Placeringen i vindueskarmen er en nyere skik.

I hjemmene indgik hundene i en broget sammenhæng, som det fremgår af Johannes Olsens beskrivelse af et sydfynsk skipperhjem: *Skibsbilleder paa Væggene, kinesisk Porcelæn, Kobber- og Messingsager fra fjerne Lande, Laksager fra Østen, Tekstiler fra Indien, Persien, Tyrkiet og flere Steder, mærkelige Fajancer, Vaaben og meget mere fra al Jordens Lande, ikke at forglemme de morsomme engelske Porcelænshunde med forgyldte eller violette Pletter. De holder Vagt paa Kommoder og Skabe over sjældne Konkyljer og mange andre Genstande, som Fatter hjemfører til Kone og Børn efter hyppigt lang Ventetid.*

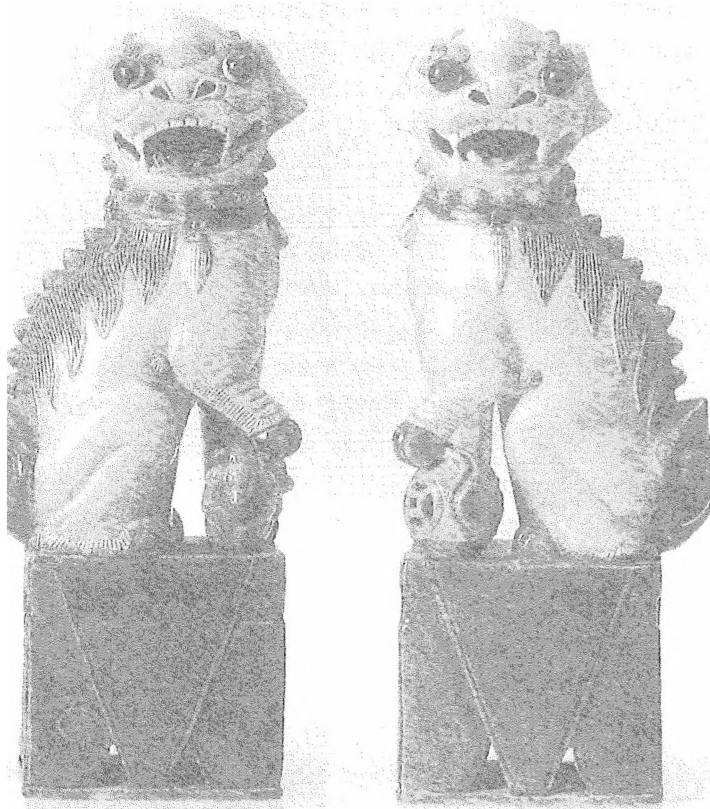


På billedet af Mette Toft, der i sin stue på Fanø skriver brev til sin sejrende ægtefælle, kan vi lægge mærke til hundene på chatollet, et par fine højbenede spaniels med mønjerøde pletter. (Maleri af Ad. H.Hansen, 1919. Orig. H&S)

A picture of Mette Toft in her sitting room on Fanø writing a letter to her husband who is away at sea. Notice the China dogs on the desk, a fine pair of long-legged spaniels with minium-coloured spots. (Painting by Ad. H. Hansen, 1919. Orig. DMM)

I modsætning til de aktuelle og skiftende personfremstillinger fra værkstederne i Staffordshire, havde hundene som motiv meget gamle og eksotiske aner. De går tilbage til de løvefigurer, der vogtede de bud-

dhistiske helligdomme i det gamle Kina. Disse løver optræder som par. De sidder på deres bagdel på en sokkel og vender et åbent gab mod beskueren. Ved første øjekast er de ens, men under deres løftede for-



ben har hunnen, der altid sidder til venstre, en unge, og hanløven til højre en gennembrudt bold af samme type, som endnu benyttes i den kinesiske løvedans. Dyrene bærer et halsbånd, hvori hænger tre bjælder, der har haft til funktion at afværge onde ånder.

Der har aldrig været løver i Kina, men hanløver menes lejlighedsvis at have været skænket som gave fra det persiske hof. På de ældste bevarede løvefigurer ses en rem eller et reb at hænge ud af mundvigene i det blottede gab. Da kineserne aldrig havde set løver, mente de, at også hunløverne

Et par kinesiske Fo-hunde antagelig fra slutningen af 1800-årene, 39,5 cm høje. Til venstre hunnen med hvalpen, overfor står hannen med en bold.

(Fra auktionshuset Ellekildes katalog nr. 24, 1996)

A pair of Chinese Fo-dogs presumably from the end of the 19th century, 39.5 cm. The female with the puppet to the left opposite the male dog with a ball.

(From the auctioneers Ellekildes' catalogue no. 24, 1996)

havde manke, så begge dyr fremstilledes med en lang og raffineret formgivet rygmanke. Fremme omkring 1700 var erindringen blegnet omkring det frådende rovdyr. Nu blev løvefigurerne fremstillet i stort tal og i lille størrelse beregnet for private hjem. 11 sådanne løvefigurer af porcelæn blev i 1700-årene indkøbt til Det kongelige danske Kunstkammer. De er 11 til 34 cm høje, og de fleste af dem har et lille rør ved siden til afbrænding af røgelse. De europæiske, først og fremmest de engelske opkøbere af kinesisk kunstindustri og kuriositeter faldt for de charmerende dyr, som på grund af deres lighed med pekingesere blev kaldt Dogs of Fo (Fo=Buddha), på dansk Fo-hunde. Og disse Fo-hunde er i næsten uændret form blevet eksporteret fra Kina til Europa lige til nutiden.

De kinesiske varer blev ivrigt efterlignet, men i løbet af 1700-årene gik mange engelske pottemagere over til at fremstille hunde, der lignede engelske familie- og skødehunde, men de kaldtes stadig China-dogs. Som følge af ordet China's dobbelthed, idet det ikke alene betyder Kina men også porcelæn, blev fajancehundene mange ste-

der, også her i landet kaldt porcelænshunde - og det endda af folk, der vidste bedre besked.

Staffordshirehundene optræder også altid som par. De sidder vagtsomt på deres bagdel, vendt mod hinanden og symboliserer efter traditionen troskab og tryghed. Der er ingen kønskarakter ved hundene, men den venstre kaldes for hjertehunden, og her kan vi så trække en parallel til løvehunden med ungen. Et andet fast træk ved hundene er, at de bærer et halsbånd, hvorfra der udgår en gylden lænke, og i halsbåndet hænger en forgyldt lås. Hvem har nogensinde set en hængelås på en lille hund? Det er simpelthen Fo-hundens midterste og største bjælde (eller er det en lotusknop?), der er blevet til en hængelås.

Det trygge og rare ved hundene har også betydet noget for sømanden selv. Han behøvede jo ikke at give dem fra sig med det samme, og når skibet lå i havn, så de jo pæne ud på skibskistens låg. Blandt de få beretninger, vi har om hundenes første ejere, handler tre om hunde, der af sømanden tages frem af kisten og foræres til en kvinde som afdrag på økonomisk eller følelsesmæssig gæld. Ingen af de bevarede case-stories om hundene har baggrund i noget seksuelt.

Kort tid efter en af disse henvendelser, hvor jeg – også ud fra egen baggrund i Nyboder og svigerfamilien i Marstal – omhyggeligt havde tilbagevist enhver uanstændig baggrund for Staffordshirehundene, nød jeg i London det milde decembervejr ved en slentretur i de viktorianske rækkehusekvarterer omkring Earls Court. Pludselig blev min opmærksomhed vakt af en Staf-

fordshire rytterfigur, der stod ude på gemsisen foran et halvvejs åbentstående vindue, hvor gardinet var trukket for. Som jeg stod der og stirrede på det usædvanlige syn, rakte en nøgen kvindearm frem foran gardinet og stak en langstilket rød rose under armen på rytteren. Siden da har jeg været lidt mere forsigtig med at afvise, at hundenes placering i et vindue i individuelle tilfælde kunne have været brugt som tegn. Men med den sociale kontrol på godt og ondt, der har hersket mellem søfartssamfundenes tætliggende huse, må netop disse lokaliteter nok kunne sige sig fri.

»De uartige hunde« version to, der knytter erhvervelsen af et hundepar til bordelvirksomhed virker ganske usandsynlig. Aldrig har man vel hørt om et så fintfølende etablissement, at damerne ikke måtte tage imod penge, og så endda i de engelske havnekwarterer, der skal være hjemsted for historien. Den (øst) tyske etnolog, Wolfgang Rudolph, der fra 1950'erne berejste den tyske Østersøkyst, stødte også på denne historie, som han fandt var vidt udbredt, men som havde sit tyngdepunkt i området mellem Kiel og Rügen, hvorfra den også havde vundet indpas i Danmark. Måske er historien blevet kolporteret af antikvitetsopkøbere, der ville styrke interessen for de små hunde.

I 1954 var en vistnok københavnsk journalist på besøg hos en antikvitetshandler i Tønder for at få en god artikel til søndagstillægget. Artiklen indledes således: *For hundrede år siden måtte de engelske glædespiger ikke tage imod penge af deres kundekreds. Derimod måtte de godt sælge 30 cm høje porcelænspuddelhunde – til overpriser! En engelsk porce-*



Rytterparret prinsen af Wales og hans danskfødte gemalinde opstod som kaminformurer kort efter parrets bryllup i 1863.
(Efter W. Rudolph: Seefahrer-Souvenirs)

*Shortly after their marriage in 1863 the Prince of Wales and his Danish-born spouse appeared as equestrian figures for the mantelpiece.
(From W. Rudolph: Seefahrer-Souvenirs)*

lænsfabrik beskæftigede sig ikke med andet året rundt end fremstillingen af disse sorttrynede hunde med de forbausede øjne. Der har tilsyneladende været god efterspørgsel efter puddelhunde og kærlighed på de tågede britiske øer. Mange sømænd »købte« disse hunde, og når de vendte hjem til den hjemlige favn, berettede de, at hundene var en souvenir fra besøget i England. – Hvad de på en måde jo også var.¹

Og antikvitetshandleren står inde for historien.

Erfaringen viser, at folk har en bedre hukommelse for pikante historier end for de mere sobre, og museumsfolk er ingen undtagelse. Den ellers så forsigtige forsker og daværende leder af museet på Koldinghus, Sigurd Skov, fortæller i 1963 til en journalist fra Kolding Folkeblad om »tem-

pelhundene«, som de oprindeligt var i Kina. Også den engelske udgave af hundene kan efter Skovs mening henføres til kategorien tempelhunde: ... for de har gjort tjeneste i små kærlighedstempler i fremmede havnebyer. Disse kærlighedstempler var som regel beliggende i en og samme gade i de engelske havnebyer, og pigerne, der holdt til i dem, var rationelt indstillede. Det var dem, der handlede med hundene. Når en dansk eller en anden sømand eller rejsende gik gennem gaden, kunne han ved et blik i vinduet forvisse sig om, hvorvidt der var åbent i templet eller ej. Var det åbent, vendte hunden ansigtet ud mod gaden, men var der optaget, sendte hunden sit blik ind i stuen, eller måske var det omvendt.

Fandt man det åbne tempel, var der vel ikke mange betænkeligheder ved at gå ind, og når ceremonierne var overstået, var det naturligt, at man tog hunden med – selvfølgelig mod betaling, hvorefter pigene kunne stille en ny i sit vindue.

Her ser vi de to traditioner kørt sammen til én med en noget uskarp kontur.

I sin sammenfattende publicering af Østersøgenenes sømandssouvenirs fra 1982 er Wolfgang Rudolph kommet frem til den konklusion, at der intet belæg er for version to, men at den må være opstået omkring 1900 i et muntert lag af badegæster eller kunstnere for at latterliggøre hundene, der for dem var indbegrebet af kitsch og småborgerlighed. Det lystige selskab (Rudolph siger feuchtfrohlich) har ligget flade af grin over konerne i den lille fiskerflække, der så omhyggeligt tog vare på de værdsatte pyntegenstande. Hun skulle bare vide – ha-ha-ha. Men historien er utrolig sejlivet og blev så sent som i marts 1999 bragt til torvs i det svenske TV-pro-



Der var hunde i vinduerne og over dørene i Nyboder en klar april dag 1999. »Ja, de kaldes Nyboderhunde«, forklarer en forbi passerende. »Dem satte konen i vinduet, når manden var ude, så kunne elskereren se, at der var fri bane«. .. »Vi fik dem som en slags hadegave«, fortæller en ung hjemmeværende mor. »Men min mand er i Søværnet, og vi prøver at sætte dem, så det passer. Nu er han ude«. (Fotograferet af forfatteren)

There were dogs in the windows and over the doors in Nyboder one bright day in April 1999. »Oh yes, they're called Nyboder dogs«, a passer-by explained. »The wife used to put them in the window when her husband was out so her lover could see that the coast was clear« ... »We were given them as a kind of hate present«, said a young housewife and mother. »But my husband is in the Navy and we try to place them so that it fits. Right now he's away.«

(Photographed by the author)

gram Antikrundan.

Som antikviteter betragtet er det gået stærkt op og ned for hundene som for den øvrige gruppe af Staffordshirefigurer. Hvor der i begyndelsen af 1900-årene næppe var et sømandshjem, der ikke ejede et eller flere hundepar, var de følgende generationer

knapt så begejstrede for de nipsgenstande, der blev forbundet med den ufriske klunkestil. Måske har også bordelhistorien kostet mange hunde livet.

I sine erindringer, udg. 1953, mindes Andreas Sørensen sit barndomsmiljø i Sønderho. Hans far havde sejlet i 45 år, de første mange år i sejskibene, før han som skipper måtte resignere og blive styrmand i en damper. Fra sejskibstiden havde faderen hjembragt to store krøllede »Aberdeen-Hunde« med gule bånd om halsen. De stod på kommoden og vogtede en hjord af elefanter i hårdt, sort træ. *Disse hunde holdt jeg meget af, og denne Kærlighed har ikke fortaget sig. Hver gang jeg i en Antikvitetsforretning ser ind i disse trofast Øjne, husker jeg den Hærskare af Fajancehunde, der indtog Hæderspladser i de gamle Fanø-huse. Kunstkere trak dengang på Skulderen af Aberdeen- eller New England-Hundene, men nu har de oplevet en Renaissance og koster op til et Par Hundrede Kroner Parret. Jeg har selv fire Hunde, to store og to »Hvalpe«. Med de sorte Snuder kækt i Vejret staar de under et Billedgalleri af gamle Fanøskibe, som for fulde Sejl stævner frem over de syv Have.*

En samler kunne i museets årbog 1969 præsentere de 28 hundepar, syv puddelpar,

resten spaniels, som han havde erhvervet i årenes løb.

Hundene var atter kommet på mode, og i løbet af 1950'erne blev de statussymboler på linie med malede almuemøbler, manglebretter og Kellinghusentallerkner. Især de hvide løveklippede pudler med »pels« af porcelænsgrus, de såkaldte sukker- eller krymmelhunde, var nærmest uopnåelige for en almindelig lønmodtager. Hundene kom så højt op i pris, at der i England og måske også andre steder i 1960'erne blev startet en produktion af nye hunde af spanieltypen, hvide med halsbånd. Hermed gik bunden ud af markedet samtidig med, at en ny generation fordrev almuettingene fra hjemmene og gik over til »high tech«.

Nu ser man atter hundene i de små søfartssamfund i stigende tal, for igen produceres der »nye« hunde. Ofte anskaffes de af tilflyttere eller »københavnere«. De ved, at der var noget med søfolk og hunde, og var der ikke en pikant historie bag? Men hundene fortæller ingenting. Om man vender de sorte snuder mod stuen eller mod gaden ser de med store øjne lige frem for sig uden dog at se, og ikke en trækning opliver deres tålmodigt melankolske ansigtsudtryk.

Note:

¹ Redaktør Aage Poder i Ugens Gæst, 22. Okt. 1954.

Kilder:

Etnografiske genstande i Det kongelige danske Kunstammer 1650-1800. Nationalmuseet 1980.

Maj Fehrman: *Porcelainhundar*. I *Kulturen* 1965, side 71 ff.

Rut Lidgren: *Staffordshire Figuror*. Stockholm 1958.

Johannes Olsen: *Den Sydfynske Sejlskibsfarts Historie*, 1932, 112.

Wolfgang Rudolph: *Seefahrer-Souvenirs. Steingut, Fayence und Porzellan aus 3 Jahrhunderten*. Leipzig 1982, s. 79-115.

Andreas Sørensen: *Fra det yderste Hav*. Gyldendal 1953, s. 16.

Hans H. Kjølsten: *Staffordhundene*. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969, 128-130. Handels- og Søfartsmuseets udklipssamling.

Julie Martin Hansen, Ærøskøbing, takkes for gode oplysninger.

Artiklen er en let revideret udgave af et bidrag skrevet til Orlogsmuseets direktør Ole Lisberg Jensen i anledning af 60 års fødselsdagen. Festskriftet udkom i juni 1999 som bind 2 i Orlogsmuseets Skriftrække.

The Sailor's Naughty Dogs

Summary

In the period 1860-1900 faience dogs from Staffordshire, also called China dogs, were the souvenirs which Danish sailors were expected to bring home to their wives and girlfriends. The dogs were also made outside the old pottery area, but they were of the same type: poodles and spaniels with a modelled and partially coloured front, whereas the back was smooth and undecorated. While the dogs in England were bought for the mantelpiece, in Denmark they fulfilled the need for decoration on the large chest-of-drawers and bureaux, which were the new pieces of furniture in the fine living room.

Around 1900 there was hardly a home in a Danish maritime centre such as Fanø, Samsø, South Funen and Ærø which was not blessed with one or more pairs of dogs. After the turn of the century some doubtful rumours began to circulate about the dogs. One of these stories was that the wife in the little maritime town put the dogs in the window as a sign to her lover: if the dogs were looking out then her husband was away and the coast was clear. If her husband was home then they had their undecorated rear ends facing the street. Another story associated with the dogs is that prostitutes in the British ports were not allowed to take money from the sailors, but instead sold the

faience dogs to them at an exorbitant price. This story is particularly tenacious and was retold as recently as March 1999 in a Swedish antique roadshow. Neither of the stories seem particularly reasonable, the first one because of the social control exercised in small communities. The second is a quite unlikely story which, as pointed out by Wolfgang Rudolph a North German ethnologist, arose at the beginning of the century on the German Baltic coast at a »feuchtfröhlich« (merry) table of artists or bathing guests who watched scornfully as the local wives tended to their dear ornamental animals.

The article then describes the dogs' relationship to the Chinese dogs of Fo (Buddha), the figures (originally lions) which guarded Buddha's shrines. Dogs of Fo were made in pairs, in the later editions in the form of incense burners or knick-knacks, the female on the left with a puppy under its paw and the male playing with a ball. This corresponds with the tradition which calls the left one of the otherwise identical china dogs the dog of the heart. Among other common features is the golden padlock in the dog's collar which cannot otherwise be explained, but which can be traced back to the collar of the dogs of Fo, on which hung a large bell looking like a knob or stud.

Poul E. Wrøbell: Om skonnerten PEDER af Nyborg

Forfatteren til denne artikel, P. E. Wrøbell fra Nyborg Lokalhistoriske Arkiv, har i det følgende skildret stenfiskerskonnerten PEDER af Nyborgs skæbne fra stabelafløbning til diverse ombygninger, salg og navneskift. Arkitekt Jes Kroman fra Skibsbevaringsfonden følger op ved at fortælle om restaurering og rekonstruktion af skonnerten.

Tiden i Nyborg

Det er onsdag den 10. April 1895, dagen før Skærtorsdag. På Fløytrup & Schmidt's skibsværft i Nyborg festes der bravt efter den vellykkede stabelafløbning, af den nye stenskontert PEDER af Nyborg.¹

Det var det år, »Ølkrigen« mellem bryggeriet »Carlsminde« og et forsøgt nystartet bryggeri »Nyborg« rasede. Det hele endte dog med, at man, efter en mild gaveregn fra »Carlsminde«, samlede sine kræfter bag dette bryggeri. Den første dampmotorcykel kom til Nyborg og blev udstillet hos firmaet Kruse og Bech. Nyborg Slagterforening dannedes. Kielerkanalen åbnedes. Nyborg Sejlforening stiftedes. Nyborg Dampbaadselskab startede sejlads med dampbåden AGDA på Kajberg, et udflugtsmål på kysten syd for byen. Nyborg fik et fast brandkorps, og for øvrigt havde Nyborg et indbyggertal på 6.325.²

Det var skipper N. P. Nielsen, der sammen med flere havde bestilt PEDER. N. P. Nielsen blev også kaldt »Stenkongen«. Dette tilnavn havde han fået, idet han var formand for stenfiskerforeningen i Nyborg. Foreningen talte i 1905 16 skibe, der var hjemmehørende i Nyborg.

Det traditionelle løbegilde blev afholdt på Petersens Hotel, der lå med udsigt til havnen og det nye skib. N. P. Nielsen, partihaverne og skibsbygningsfolkene festede og skålede for den nye skonnert med ønsket om held og lykke i fremtiden. Der var ikke længe til skibet skulle begynde på den hårde hverdag.

Skonnerten var, som alle de øvrige skibe, bygget hos Fløytrup & Schmidt i Nyborg, et solidt og stærkt bygget søskib. Men det var ekstra forstærket, da det skulle indgå i den store stenfiskerflåde, som var hjemmehørende i Nyborg.

PEDER var klipperbygget med smukt udfaldende forstævn og et smukt agterspejl. Skibet havde en lasteevne på ca. 70 tons dødvægt. Den fik ved registreringen den 19. april 1895 kendingsbogstaverne NHGC, som altid fulgte den. Og dog – i 1933 blev disse, som følge af en ny lov herom, udskiftet til OXFL. Skonnerten er ifølge samme målt til 32 ⁴⁹/₁₀₀ nettoregistertons.

Skibsfører Niels Peter Nielsen, Nyborg.

» Stenkongen«.

Det var ham, der sammen med flere lod PEDER bygge hos Fløytrup & Schmidt, Nyborg, han førte den også selv i flere år. N. P. Nielsen havde i øvrigt interesser i flere af stenskonnerterne fra Nyborg.

(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

Shipmaster Niels Peter Nielsen, Nyborg.

(»The Stone King«).

It was he, together with some others, who had the schooner PEDER built at Fløytrup & Schmidt, Nyborg, and he was also master of the ship himself for several years. N. P. Nielsen also had interests in several of the stone schooners from Nyborg.

(Photo, Nyborg Local Historical Archives)

Da fartøjet var færdigt og afleveret fra værftet, begyndte så det daglige hårde slid med stenfiskeri og fragtsejlad, alt som det nu kunne byde sig.

Skipper N. P. Nielsen var selv fører af »PEDER«, da følgende stod at læse i Nyborg Avis den 18. November 1895 :

»Klokken 11.30 i nat grundstødte galeasen ENIGHEDEN, ført af kaptajn M. Boye af Marstal, på Lindholmgrunden. Den kom fra Blyth, bestemt til Svendborg med kul. Skibet står meget fast og vil næppe komme af, før højvandet indtræffer. Det var nemlig højvande, da den kom på. Skibet, der er et gammelt skib bygget 1839, er tæt og står på stenbund. Switzers dykkerdampskib HELSINGØR indfandt sig i eftermiddags, men hjælp afsloges. Klokken 17.00 var skonnerten PEDER, ført af kaptajn Nielsen af Nyborg, i færd med at lægte galeasen«.

Næste dag skrev avisen, at ENIGHEDEN var kommet af grunden om natten, med



hjælp fra PEDER og fortsatte rejsen til Svendborg. Galeasen havde ikke lidt nogen skade.

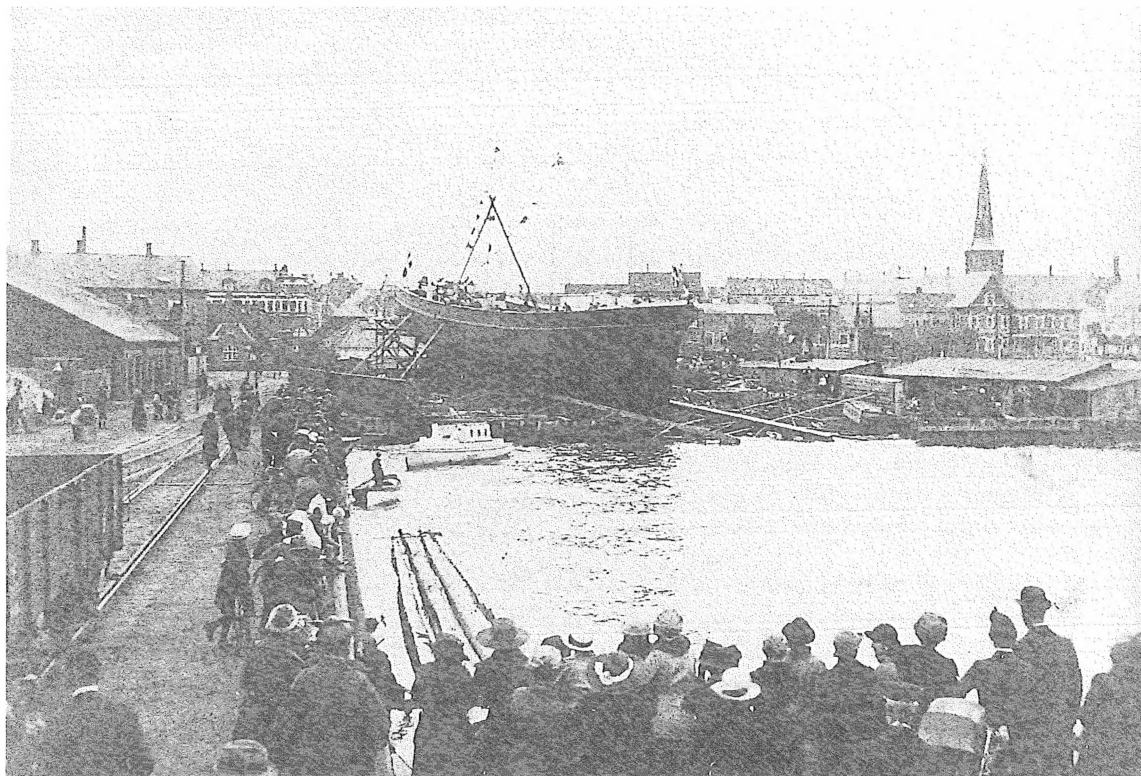
Stenfiskeriet var usædvanligt hårdt arbejde. Normalt var der tre mand om bord, når

skibet var på stenfiskeri. Fritid var der ikke meget af.

Den 26. November 1896 lagde kaptajn Nielsen PEDER op for vinteren her i Nyborg Havn, men allerede den 5. Januar 1897 havde de været ude for at fiske sten og ankom denne dag til Nyborg for at afgå igen samme dag – på ny til stenfiskeri.³

Chartersejlads med sejlskibe er ingen ny opfindelse for at finde beskæftigelse til skibene. Også PEDER blev brugt til tursejlads. Nyborg Avis skriver den 8. Juli 1897 :

»Skonnerten PEDER, kaptajn Nielsen, ankom med en besætning af 23 nyborgensiske lystrejsende i dag til Tranekjær efter 3 timers rejse. Modtagelsen var hjertelig«.



Fløytrup & Schmidt's skibsværft i Vesthavnen, Nyborg, som det så ud 1919. Det er skonnerten "MARIE" af Marstal der, repareret efter en minesprængning, løber af stablen den 16-09-1919. (Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

Fløytrup & Schmidt's shipyard in Vesthavnen, Nyborg, as it looked in 1919. The photo shows the schooner MARIE of Marstal being launched on September 16th 1919, after being damaged by an exploding mine. (Photo, Nyborg Local Historical Archives.)



PEDER af Nyborg, StF. Nr. 832, vinteroplagt i Nyborg. Billedet er fra før 1928, da man dette år anlagde den endnu eksisterende Fiskeri- og Lystbådehavn.

(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

PEDER of Nyborg, StF. No. 832, laid up in Nyborg for the winter. The photo is from before the year 1928, which is when the present Fishing and Yacht harbour was constructed.

(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)

N. P. Nielsen havde hidtil selv ført skonerten, men i 1901 kom R. P. Rasmussen om bord som fører, og fra 1905 blev skibet ført af P. C. Larsen.⁴

At stenskonnerterne var stærke søskibe viser følgende historie: Da det engelske dampskib OLNÅ den 10. Januar 1905 sank

på Nygrund ved Korsør, var det stenskonnerten PEDER af Nyborg, der blev udlagt som fyrskib, til skibsfartens sikkerhed. Men da skibet i en storm sidst i Januar drev fra sin station som fyrskib og led havari, blev stenskonnerten CARL af Nyborg udlagt i stedet.⁵ Og den lå der stadig den 25. April 1905.⁶

Af Lodsjournalen den 17. September 1914 kan læses, at PEDER førtes af T. H. Christiansen, Nyborg.⁷ Samme kilde fortæller, at den 1. Oktober samme år er L. P. H. Jensen, Nyborg, nu fører af fartøjet.⁸

Lars Jensen blev født den 28. Januar 1876 i Nyborg som søn af Johan Henrik Jensen, der var litsenbroder (drager) ved postskibene, og som også sejlede posten til Sprogø.

Allerede som 6-årig startede Lars sin løbebane til søs, idet han sejlede med faderen. Lars Jensen, der var kendt under tilnavnet »Skipper«, sejlede næsten udelukkende med stenskonnerterne fra Nyborg, indtil han i 1938 gik i land.⁹

Lars Jensens ene søn var den kendte købmand og skibshandler Olav Jensen, Strandvejen, Nyborg.

L. P. H. Jensen har i sin levnedsskildring fortalt om sejladsen med PEDER: »Saa blev det vinter (1921-22/ pew), og vi lagde op, og om foråret begyndte vi igen med sten til Mommark Færgehavn, hvor jeg smed den første sten ud. Senere sejlede vi til Thyborøn med sten til høfderne, og i de følgende aar sejlede jeg sten til Gedser og Lollandskystens diger. Her vil jeg gerne vende tilbage til første verdenskrig, hvorunder jeg også sejlede enkelte laster sten til sidstnævnte diger. Al sejlads var stoppet i Østersøen, og da vi lossede (Maj-Juni 1915/ pew) nær ved de tyske minefelter, blev vi passet op ude fra vagtskibet, hver gang vi lossede. Det gik nu meget godt i begyndelsen, men en søndag, vi havde losset og skulle sejle til Rødbyhavn, kom der pludselig en motorbaad ude fra vagtskibet, og vi maatte dreje

til. Der var fire mand og en officer ombord, og revolveren laa jo ved siden. De forklarede, at de havde ordre til fra Chefen om, at vi ikke maatte sejle her mere. Vi skulle gaa over til Femern og tage lods gennem deres minefelter. Vi fik en længere diskussion, og jeg forklarede dem, at vi var inde paa dansk søterritorium. Han svarede bare, at det kom ikke ham ved og I ved ikke, hvor vi har lagt miner ud. Jeg bad om lov til at maatte gaa i havn for natten, men det troede han ikke. Saa ankrer vi her, saa kan de gøre ved os, hvad de vil. Vi satte lanternen og gik til køjs. Om morgenen kl.4 kom en trawler og tog os paa slæb og krydsede op langs Femern gennem minefeltet helt op til Staberhuk. Der tudede han og smed los. Jeg raabte over, hvad kurs jeg nu maatte styre for at gaa klar af deres minefelter. » Kender jeg ikke«, raabte han, »God rejse«. Jeg var nu nogenlunde klar over deres minefelter og sejlede ind i Guldborgsund om eftermiddagen«. ¹⁰

Og så den samme historie, oplevet fra land og gennem aviserne:

Nyborgskonnerten PEDER opbragt i Østersøen.

Skonnert PEDER af Nyborg, der sejlede sten fra Nysted til Østersødiget på Sydlolland, er ifølge Lolland-Falster Folketidende i går morges mellem Kramnitse og Rødby Havn overhalet af en tysk trawler. Denne tog straks skonnerten på slæb og førte den ud i Femernbæltet.

Nyborg Avis tilføjer :

»Skibsreder Nielsen, der varetager vore stenfiskeres interesser, havde endnu i eftermiddags intet hørt om PEDERs bortførelse.



PEDER af Nyborg ved Mommark Færgehavn, 1922. Bemærk: StF. Nr. 832 og den korte topstang på fortoppen. Den samlede besætning ses på dækket, og mon ikke det er Lars Jensen, der ses ved roret.

(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

PEDER of Nyborg at Mommark ferry harbour in 1922. Note StF No. 832 and the short topmast on the foretop. The entire crew can be seen on deck, and chances are that it is Lars Jensen who can be seen at the helm.

(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)

PEDER, der føres af Lars Jensen, har jævnlig haft besøg af tyske krigsskibe, men hidtil har man ladet det danske skib fiske sine sten i fred«.

Næste dag kunne avisen meddele, at PEDER ikke havde været opbragt, men et

tysk vagtskib havde bugseret den gennem minefeltet, og dette var blevet misforstået fra land.¹¹

Skonnerten havde sit helt eget særkende, således at den kunne kendes på endog meget lang afstand, dette gør, at man også

i dag altid kan kende skibet på billeder – selv blandt mange skibe.¹²

På et tidspunkt havde man det uheld at knække topstangen på fortoppen, det er jo den slags, der kan ske. Men folkene på skibet savede bruddet rent, lakerede det, riggede forgrejerne lidt om, så var det klaret¹³. PEDER var med ét blevet til skonnerten med den halve topstang på fortoppen og kendt på dette så længe, den var hjemmehørende i Nyborg.

I 1926 og 1927 blev der handlet med PEDER og begge gange var køberen skipper Lars Jensen, der jo tidligere havde været fører af den.

Den 30 Marts 1926 afhænder, skøder samt endelig overdrager skipper Niels Peter Nielsen halvdelen af den ham tilhørende skonnert PEDER, der ifølge Registrerings-Certifikat af 14. April 1895 er målt til 32 ¹/₁₀₀ Register-Tons Netto og har kendingsbogstaverne NHGC med sammes stående og løbende tilbehør til skipper Lars Peter Henrik Jensen. Købesummen var 3.500 kroner, som Lars Jensen betalte kontant.¹⁴

Den 7. Maj 1927 sælger og skøder A/S Discontobanken i Nyborg i likvidation den banken tilhørende halvdel af skonnerten PEDER af Nyborg til skipper Lars P. H. Jensen af Dyrehaven pr. Nyborg. Parten sælges, som den er, og er køber bekendt uden noget som helst ansvar for sælger. Køber overtager og tilsvarende uden hensyn til forfaldstid alle skibet påhvillende afgifter og assurancepræmie, ligesom han bliver ene berettiget til assurancesummen, ristorno, andel i indskud etc. Alt mellem-

værende det hidtidige samejeforhold vedrørende er hermed salderet. Købesummen for parten andrager 2.000 kroner, der af køberen er erlagt kontant.¹⁵

Lars Jensen blev altså i 1927 enejer af skibet og var det helt frem til 1938, hvor han solgte for at gå i land. Frem til salget i 1938 var Lars Jensen den sidste skipper i Nyborg, der sejlede for sejl alene, uden motor og med håndkraft, en rigtig sejlskibsmand.

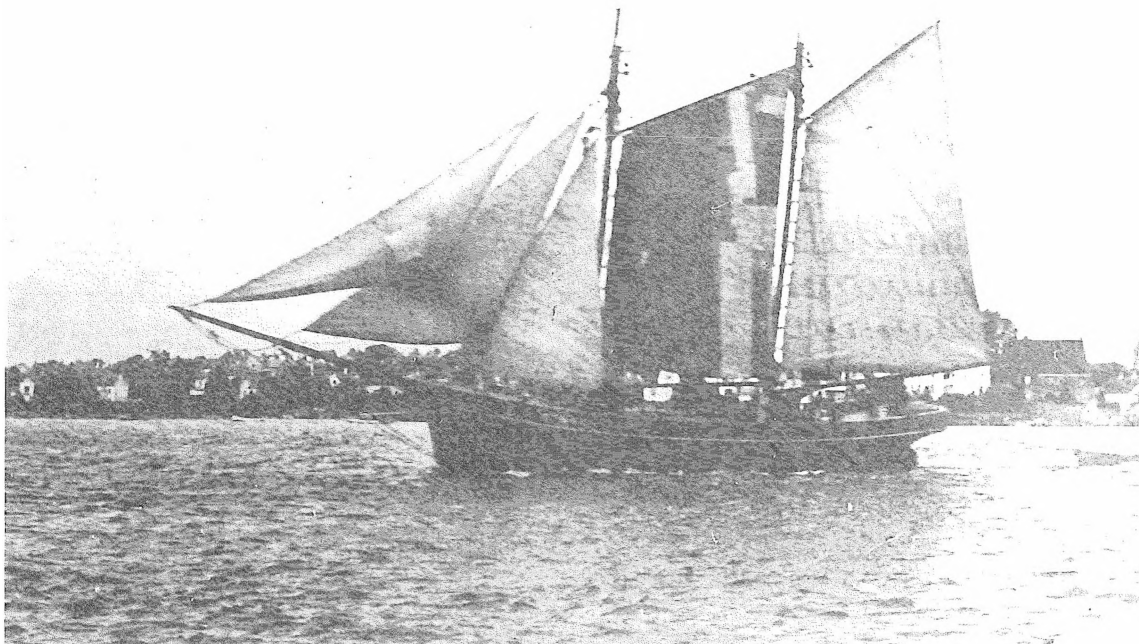
Men i 1938 havde Lars Jensen endelig fået nok og gik i land. Han var da 62 år og havde haft sin gerning på havet i 56 år, altid som sejlskibsmand. Som det fremgår af overtagelsesbrevet, sælger Lars Jensen sin stenskontert PEDER den 16. Februar 1938 til skibsfører Th. L. Thomsen, Hadsund.¹⁶

Og hermed begyndte en ny æra for fartøjet.

På mange hænder

1938 – Ny reder blev skibsfører Th. L. Thomsen, Hadsund, der lagde en motor af fabrikat Grenaa på 42 HK. i skibet. Rigen blev samtidig nedrigget til galease og navnet skiftet til VILY med hjemhavn i Grenaa. Skibsfører Th. L. Thomsen fik nu ikke megen glæde af skibet, da han døde i 1940, og hans enke solgte via Grenaa Havns Motorfabrik skibet til Rødvig.

1940 blev VILY købt til Rødvig som motorgalease, af skipper Niels Peter Villads Hansen. Han købte motorgaleasen af Grenaa Havns Motorfabrik, som havde købt skibet på en frivillig auktion fra reder Feodora F. Thomsen, Hadsund, Grenaa. Hun var enke efter skibsfører Th. L. Thomsen. Navnet blev nu igen skiftet, denne



PEDER af Nyborg i Svendborgsund, ca. 1930.
(Foto, Nyborg Lokalhistoriske Arkiv)

*PEDER of Nyborg in the Svendborg Sound around 1930.
(Photo, Nyborg Local Historical Archives.)*

gang til DION, der samtidig blev forsikret i Rødvig Søforsikringsforening for 22.000 kroner – heraf motoren for 8.000 kroner.

1941 blev skibet hjemskrevet i Fakse Ladeplads, med samme reder, da Fakse Kalkbrud helst så at de skibe, der var beskæftiget med sejlads for Kalkbruddet var hjemskrevet i Fakse Ladeplads.

DION var i 1941 ifølge Østsjællandss Socialdemokrat den 25. April arbejdsplads for en »tyvagtig« sømand. Ifølge avisen anholdt politiet den 24. April en sømand, der var forhyret på skibet, pga. at han havde tilgnet sig en manchetskjorte fra skipperens kahyt, medens skibet lå i havn i Fakse Ladeplads. At man dengang så med alvorlige

øjne på den slags, ses af, at manden blev fængslet for otte dage efter i retten at have tilstået tyveriet. En uge senere fortalte samme avis, at sømanden var dømt 80 dages betinget fængsel for ulovlig udeblivelse fra session – om skjorten fremgik ikke noget.

1944 solgtes DION til skibsfører H. P. Hansen, Stige ved Odense. 1945 blev skibet registreret som stenfiskerfartøj nr. 1218 med navnet EJNER – hjemhavnen er nu Odense.

1946 registreredes fartøjet som DYBVIG af Fejø. Samme år som EJNER af Taars med bedstemand O. Rasmussen som ejer. Den nye ejer havde i 1947 uheld med et par havarier. Det sidste var en regulær stranding på Fyns nordkyst. EJNER sank, men blev efter nogle måneder bjerget og repareret.

Reparationen omfattede bl.a. en ny køl, ny bund samt nye master og sejl og kom til at koste omkring 45.000 kroner. Herefter blev skibet udbudt til salg for 70.000 kroner, men der blev ikke handlet i denne omgang. O. Rasmussen sejlede med det endnu i mange år, fra 1953 uden mesanmast.

I 1962 var det endelig slut for EJNER, der atter blev afhændet.¹⁷

Ak! Blot til lyst

I 1962 købte civilingeniør Jørgen Hendriksen i Nykøbing Falster skibet og ændrede navnet til SHANTY. Skibet blev indrettet til lystfartøj og igen rigget med to master, denne gang dog som galease.

Den, der mødte SHANTY ude til havs og lagde mærke til det smukke blå albatrosflag under salingen, vidste måske ikke, at dette flag kun føres af en sømand, som har været

rundt Kap Horn med sejlskib. Her ville man dog ikke havet været i tvivl om skipperens søkyndighed, for galeasen var stedse shipshape and Bristol fashion, og den håndteredes overensstemmende.

Civilingeniør Jørgen Hendriksen, der i 1962 blev ejer af galeasen, var dog ikke så traditionsbelastet, at fartøjet i alle enkeltheder blev ført tilbage til 1895-stadiet. Det første års tid efter erhvervelsen blev SHANTY prøvesejlet uden ændringer. De følgende år blev den ombygget til rekreativt formål og rigget således, at indtrykket af et rigtigt sejlskib ikke forstyrredes af det fornuftige styrehus.

Den gamle 43 HK. Grenaa glødehovedmotor blev i 1963 udskiftet med en kraftigere Gardner diesel. Denne type var dengang næsten ukendt herhjemme, fortalte Jørgen Hendriksen, medens den allerede da fandtes i ca. 75 pct. af de engelske fiskerbåde. Ankerspillet med håndsving og trætromle blev samtidig afløst af et elektrisk spil med spilkop, som sparede kræfter og sved ved mange arbejdsprocesser, bl.a. hejsning og katning af ankre, hejsning og nedhaling af forsejl og storsejl, forhaling osv.

Blandt de ting, som var bevaret helt tilbage fra 1895, må nævnes det smukt udskårne og ornamenterede navnebræt på agterspejlet. Den oprindelige tekst blev ændret, men mellem hvide akantusblade og røde flag stod Nyborgs byvåben så detaljeret, at man kunne se vinduerne i slottet og mellem de to tårne en skibstømrer med sin økse.¹⁸

Jørgen Hendriksen døde i 1990, og SHANTY var tæt på at blive solgt til udenlandske interesser. Men således skulle det ikke komme til at gå!

Restaurering af skonnerten PEDER

af arkitekt m. a. a. Jes Kroman, Skibsbevaringsfonden

I 1990 blev man i Skibsbevaringsfonden bekendt med, at galeasen SHANTY ex. skonnert PEDER var på vej til at blive solgt til udlandet. Da det var den sidste større velbevarede klipperbyggede skonnert, ønskede man at erhverve skibet og restaurere det, så det kunne få en fremtid under dansk flag. Man rettede derfor henvendelse til Kulturværdiudvalget med henblik på at få udvalget til at indstille til daværende Kulturminister Ole Vig Jensen at han, på trods af at skibet endnu ikke var 100 år, med Kulturværdiloven i hånden forhindrede, at skibet blev solgt til udlandet. Ministeren indvilgede i dette, og lange forhandlinger med den tidligere ejers arvinger begyndte. Sideløbende med dette undersøgte undertegnede skibet, medens det stod på land i Stubbekøbing, og sørgede her for den fornødne første dokumentation.

Af hensyn til det restaureringsprojekt, der senere skulle udarbejdes, var det vigtigt at kende skibets sundhedstilstand, og i den forbindelse fik vi assistance af en af Søfartsstyrelsens bedste skibsinspektører. Der blev først foretaget en gennemgribende undersøgelse af skibets konstruktioner i det omfang, det var muligt at komme til. Desværre var problemet, at SHANTY var gennemapteret fra ende til anden, og under apteringen sad garneringen. Da skibet endnu ikke var erhvervet endeligt, kunne vi jo ikke så godt brække det hele fra hinanden. Vi måtte således koncentrere os om de dele, vi kunne komme til, og det stod efterhånden

klart, at skibet var i temmelig dårlig stand. Disse første undersøgelser blev naturligvis også udslagsgivende for købsprisen, som var væsentligt lavere end den først forlangte pris. De lange forhandlinger blev endelig afsluttet, og Kulturværdiudvalget erhvervede skibet og overdrog det til Skibsbevaringsfonden. Vi havde nu mulighed for at udfærdige en lidt mere detaljeret tilstandsrapport, der skulle danne grundlag for hjemtagning af tilbud. Der blev lavet et så detaljeret udbudsmateriale, som det var muligt uden at gøre skibet usødygtigt. Tre værfter blev bedt om at afgive tilbud på restaureringen, og det blev Rødvig Skibs- og Bådebyggeri, der fik den store opgave.

SHANTY skulle derfor flyttes fra værftet i Stubbekøbing, men det kunne kun ske på en dispensation fra Søfartsstyrelsen. Styrelsen ville dog kun give lov, hvis det skete i stille vejr, og hvis der samtidig var ledsagefartøj med. Under forhandlingerne med styrelsen om dette, viste det sig at skibet ikke havde været synet i årevis.

Transporten til Rødvig gik fint, og det var en stor oplevelse at sejle med det smukke skib, selv om det foregik for motor. Efter nogen tid kom skibet på land i Rødvig, og i den forbindelse fik vi det første fingerpeg om, hvad der ventede os, idet beddingsvognen, som skibet blev løftet op på, var for kort. Skibet var blødt som smeltet chokolade og begge ender hang slapt ned.

SHANTY blev løftet af vognen og sat op på et klodslag. Her blev det opmålt og doku-

menteret efterhånden, som værftets folk begyndte at skille det ad. Der blev nu åbnet for de dele af konstruktionen, som vi ikke tidligere havde haft adgang til, og med den nylige sejltur op gennem Bøgestrømmen i frisk erindring, var det en rystende oplevelse at se, i hvor dårlig stand skibet egentlig var.

Efter at have fjernet dækshusene og dækket, blev apteringen pillet ud, og vi kunne nu konstatere, at der var svampeskader flere steder. Prøver blev sendt til analyse på Teknologisk Institut, og det viste sig, at der var tale om flere slags svampeangreb. Næste skridt var at fjerne garneringen, og vi kom herved ind til spanterne, som lå meget tæt, da SHANTY var bygget som stenfisker. Vi kunne umiddelbart se, at spanterne ikke var i god stand, men havde dog stadig en vis optimisme i behold, da skibsinspektøren den 17. februar kom for at foretage syn på resterne af skibet. Han startede med at konstatere, at ud af 61 spantesæt kunne seks stykker måske anvendes igen, resten var rådne eller knækkede og blev derfor kasseret. Næste skridt var klædningen, som udefra så helt fin ud. Den viste sig at være rådnet, så der kun stod en skal på ydersiden. Jeg husker endnu, at skibsinspektøren efter at have gjort disse opdagelser, opgivende huggede sin kniv i agterstævnen, der så overraskende frisk ud. Der blev et lille hul og ud af dette dryssede et fint gult pulver. Også denne var angrebet af svamp!

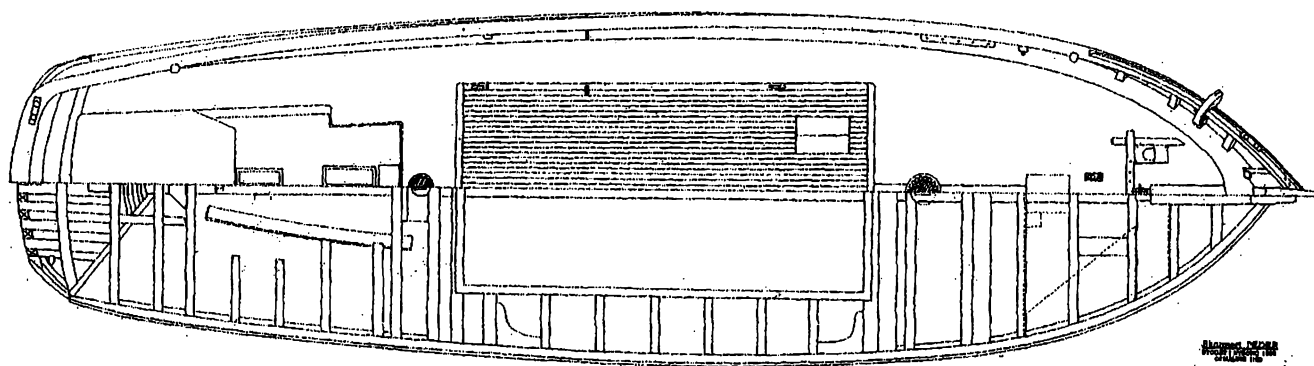
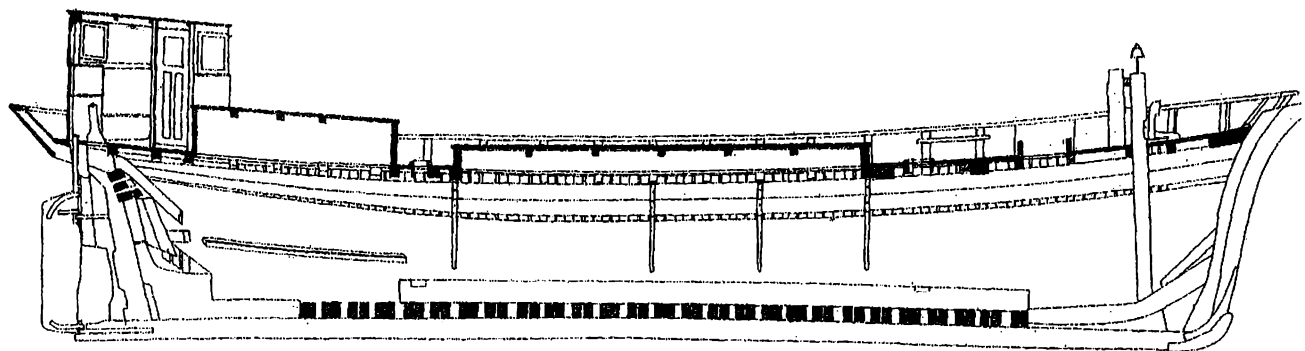
Vi stod således med resterne af et skib, hvor der skulle foretages overvældende fornyelser. Jeg gav straks værftets folk ordre til

at standse arbejdet, og der skulle nu en række overvejelser til for at klarlægge de økonomiske konsekvenser.

Det stod med det samme klart, at Skibsbevaringsfonden ikke havde mulighed for at løfte denne tunge opgave. Da det samtidig lå uden for Kulturværldiudvalgets beføjelser at yde støtte til selve restaureringen, måtte der skaffes eksterne midler. De kommende tre måneder blev således brugt til at forsøge at skaffe den fornødne kapital til veje. Desværre uden held, og skibet måtte opgives. PEDER blev derfor i foråret 1992 hugget op på havnen i Rødvig. Et fantastisk maritimt kulturminde forsvandt, denne gang ikke solgt ud af landet, men derimod hugget op efter et dristigt redningsforsøg, der havde alle chancer for at lykkes. Der manglede desværre bare lige de sidste økonomiske midler, som Skibsbevaringsfonden på daværende tidspunkt ikke havde økonomisk styrke til at yde.

Resultatet var, at en maritim kulturhistorisk perle var tabt for evigt. Tilbage stod kun den omfattende dokumentation, der var foretaget. Man ville i det mindste være i stand til, på grundlag af denne dokumentation, at bygge en god kopi af skibet. Det ville i grunden heller ikke være det værste, idet en restaurering under alle omstændigheder ville have været temmelig hårdhændet, således at der ville have været tale om et næsten nyt skib.

Desværre har det ikke siden været muligt at skaffe de ca. 5-6 mio. kr. der skal til at bygge et nyt skib. Det betyder, at der i vores samling af eksisterende fartøjer netop mangler en sådan større klipperbygget skonnert.



Skonnerten PEDER opmålt og tegnet af Jes Kroman.

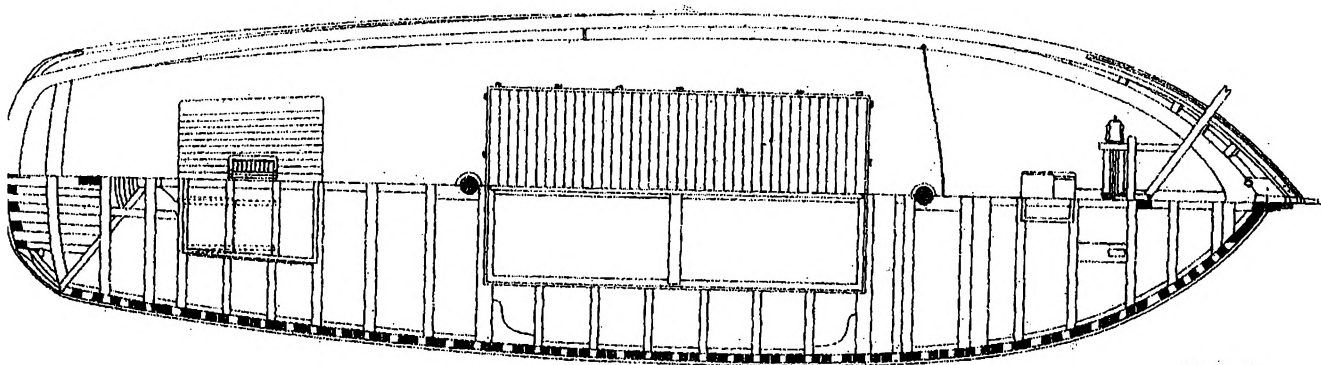
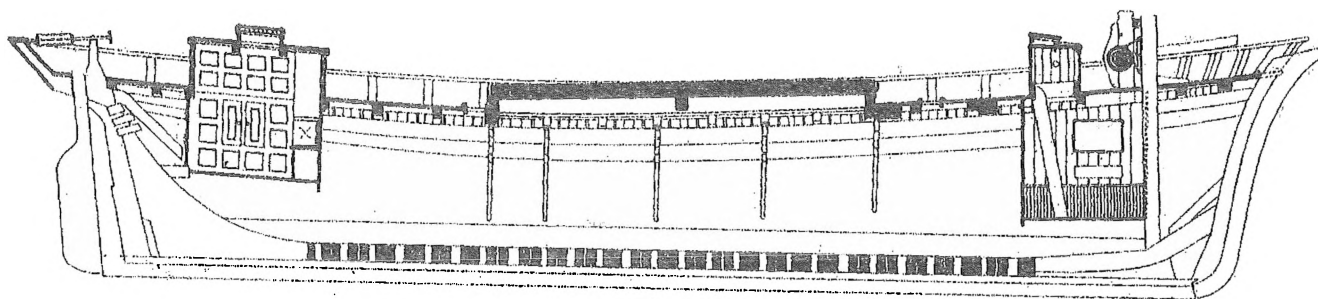
Measured up and drawn by Jes Kroman.

Rekonstruktionen

I den lange periode inden skibet endelig blev hugget op, blev der arbejdet ihærdigt på at udarbejde en rekonstruktion, der skulle ligge klar, når man var klar til at begynde at restaurere skibet. Den første fase var naturligvis at skille skibet ad, således at man kunne få fjernet de elementer,

der ikke kunne reddes. Næste fase ville være at genopbygge selve skroget. Herefter ville man kunne gå videre med dækseksteriøret og apteringen.

Det var på grundlag af de foretagne undersøgelser i skibet, samt den indsamlede dokumentation muligt at fastlægge skibets oprindelige udseende fra 1895.



Skonnerten PEDER
 Rekonstrueret og tegnet af
 Jes Kroman.

Skonnerten PEDER rekonstrueret og tegnet af Jes Kroman.

Reconstructed and drawn by Jes Kroman.

Dokumentationen bestod først og fremmest af en opmåling af hele skibet, som det så ud, da det kom på land i Rødvig. I den forbindelse blev alle konstruktive detaljer analyseret og mærket op på opmålingstegningen. Det blev f.eks. markeret hvilke bjælker, der var profilerede, om der var oversavede lugekarmsbjælker, om der var malingsspor fra den originale aptering

etc. Spor, der kunne indikere en flytning af riggen, blev også noteret.

Det er en uhyre spændende proces at lave en sådan dokumentation, idet man, når man første gang kommer ombord på skibet, har særdeles svært ved at orientere sig i det sammensurium af ombygninger et 100-årigt skib nødvendigvis må indeholde. Men efterhånden falder brikkerne på plads

som en slags puslespil, og når man har fået separeret de originale dele ud, tegner der sig til sidst et klart billede af det oprindelige skibs konstruktion.

Som regel er der dog uklarheder, man må have verificeret på anden måde, og sideløbende med den primære dokumentation pågik et omfattende eftersøgningsarbejde i Søfartsstyrelsens registre og i diverse arkiver og museers samlinger. Herunder dukkede helt uventet en sejlmagerbog fra sejlmageren i Nyborg op. Det viste sig, at dette værksted på et tidspunkt havde leveret

sejl til skibet, og i denne bog var skitser til PEDERs sejl bevaret.

Det indsamlede materiale blev langsomt stykket sammen til et særdeles dækkende billede af det oprindelige skib, stenfiskeren PEDER af Nyborg.

En del af resultatet af anstrengelserne ses her for første gang offentliggjort, og det er stadig mit håb, at der en dag inden for en overskuelig fremtid kan skaffes midler til at få bygget en tro kopi af et af landets smukkeste sejlskibe, skonnerten PEDER af Nyborg.

Noter

Alm. forkortelser :

KLA – Korsør Lokalhistoriske Arkiv.

NLA – Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

¹ Nyborg Avis, den 10. April 1895.

² *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 2, 1935, side 155-164.

³ Nyborg Avis.

⁴ Danmarks Skibsliste.

⁵ Korsør Avis, KLA.

⁶ *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 3, 1937, side 99.

⁷ Nyborg Lodseris arkiv, NLA.

⁸ Som note nr. 7.

⁹ Lars Peter Henrik Jensens arkiv, NLA.

¹⁰ Som note nr. 9.

¹¹ *Niels Egebjerg*: Nyborg Avis gamle årgange, bind 4, 1942, side 219.

¹² Olav Jensen, Nyborg.

¹³ Som note nr. 12

¹⁴ Som note nr. 9.

¹⁵ Som note nr. 9.

¹⁶ Som note nr. 9.

¹⁷ Generelt til dette afsnit, *Kaj Lund*: Vinden er vor 6, Gamle og nye danske veteranskibe, 1983, side 78. Bent R. Rasmussens arkiv, NLA. Niels Christiansen, Fakse, i brev af den 20. Februar 1992 til NLA.

¹⁸ Generelt til dette afsnit, *Kaj Lund*: Vinden er vor 6, Gamle og nye danske veteranskibe, 1983, side 78.

The Schooner PEDER of Nyborg

Summary

When the schooner PEDER was launched at Fløytrup & Schmidt's shipyard in Nyborg on Wednesday 10th April 1895 it was in the middle of a hectic period with enormous development in Nyborg.

The vessel was built for skipper N. P. Nielsen who was known as the »stone king« because for many years he was chairman of Nyborg Stonefishing Society. The ship, which was heavily built, was of course built from the start for the fishing up of boulders from the seabed.

The PEDER had a long and colourful career, which at times was marked by drama and unusual

assignments. Such as in 1905 when the ship was laid out as a lightship on Nygrund near Korsør after the British steamer OLNÄ was wrecked there.

In 1938 Lars Jensen, who owned the ship at that time, sold the PEDER away from Nyborg. Up until then the ship had functioned as a stone schooner and had only been under sail.

After a chequered career the PEDER was sold in 1962 as a pleasure craft. In 1990 it was taken over by Skibsbevaringsfonden (The Ship Conservation Fund) with the aim of restoring it to its original appearance from 1895.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge*, *formand*

Advokat Ole Bang*

Personaledirektør Peter Berndt

Formand Leif Dolleris

Professor, dr. phil. Ole Feldbæk

Arkitekt m.a.a. Arne Gotved

Konserveringstekn. Mads Gulløv

Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen*

Skibsmægler Jørgen V. Henriksen

Formand Niels-Jørgen Hilstrøm

Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen*

Halinspektør Steffen Larsen

Overtelegrafist Karl Peter Lauritsen

Direktør Jørgen Marcussen

Skibsreder Jørn Møller

Direktør H.J. Esmann Olesen

Skibsreder Carsten Rousing

Slots- og Haveinspektør Ole Stattau

Underdirektør Anton Vognsen*,
næstformand

Sekretær:

Konsulent, cand.jur. Poul Carstensen

De med * betegnede er tillige medlemmer af for-
retningsudvalget.

Personale (Juni 1999)

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Museumsinspektør Hanne Poulsen

Museumsinspektør Kåre Lauring

Museumsforvalter

Morten Kirketerp Nielsen

Konserveringstekniker Mads Gulløv

Skibsteknisk konsulent Jes Kroman

Bibliotekar Bert Blom

Museumsassistent Bruno W. Jessen

Sekretær – stillingen ubesat

Kontorfuldmægtig Kaya Hansen

Fotograf Kirsten Jappe

Museumssekretær

Lone Knudsen Kristiansen

Regnskabsassistent Klaus Meyer

Timelønnede kustoder:

J. Steen Christiansen

Annelise Dannesboe

Christina I. Emdrup

H. Torben Hansen

Leif Larsen

John Olsen

Jan Rindom

Susan Bjerre Skaaning

Rengøringsassistent Aase Hvid

Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1998

Årets største opgave var indretningen af det tidligere HT-garageanlæg i Helsingør til magasin. Og derefter flytningen af adskillige tusinde genstande fra Kronborg. Den ekstraordinære bevilling fra Kulturministeriet på næsten 4 millioner kroner viste sig at være tilstrækkelig, og opgaven blev løst til tiden takket være en stor indsats fra såvel fastansatte som midlertidigt ansatte. Under afsnittet om bevaring kan der læses om magasinflytningen.

Som det vil ses af de følgende sider, er der også blevet tid og penge til ganske mange andre aktiviteter – ofte med samarbejdspartnere lokalt, nationalt eller internationalt.

Indsamling, undersøgelser og forskning

Som i de fleste år er museets samlinger især blevet forøget ved gaver fra enkeltpersoner og institutioner. Betydningen heraf kan ikke overvurderes, og alle bringes en varm tak. Efter beretningen findes en samlet fortegnelse over tilvæksten i det maritime kulturhistoriske skatkammer, som museets samlinger og arkiver er.

Sorteringen og registreringen af det meget betydelige tegningsarkiv fra B&W Skibsværft er fortsat hele året i samarbejde med tidligere funktionærer med maskinchef Jan Ibenhard i spidsen og under Kåre

Laurings tilsyn. Når jobbet afsluttes først i 1999, vil museet modtage ca. 40.000 tegninger og omkring 100 ringbind. Arbejdet foregår i lokaler på Amager, hvor lejen betales af Kulturministeriets tips- og lotto-midler.

Fra det nu nedlagte Helsingør Tekniske Bibliotek har Bert Blom i samarbejde med Bruno Jessen udvalgt relevant teknisk litteratur, og museet har derefter modtaget 39 flyttekasser med ca. 30 bøger i hver.

Bibliotekets øvrige tilvækst blev på 329 bind, hvoraf 139 blev modtaget fra bytteforbindelser i ind- og udland, 101 var gaver, og resten blev købt.

I november indledte Kåre Lauring overførslen af oplysninger fra papir til edb om de ca. 5000 registreringsnumre, der dækker genstande, som er flyttet til det nye magasin. I en årrække er tilvæksten i samlingerne blevet registreret via edb i det fælles museumsprogram *Dansk Museums Index (DMI)*, men først nu bliver det muligt at inddatere de ældre dele af samlingerne. Basisoplysninger om de flyttede genstande vil være overført inden udgangen af 1999.

Mads Gulløv har deltaget i to undervandsarkæologiske undersøgelser. Først 10-11/5 i Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser (NMU) forundersøgelse ved

Ellekilde Hage, og siden 15-26/6 i Skov- og Naturstyrelsens vragtogt ved Rødsand.

Hanne Poulsen har deltaget i det dansk-tyske forskningsprojekt Arbeitskreis Küstenschiffahrt, Kåre Lauring har fortsat arkivstudierne i finansieringen af dansk Kinahandel i 1700-årene, og Hans Jeppesen har videreført sine studier i dansk søfart efter 1960.

Bevaring

Årets bevaringsindsats har været knyttet til indretning og flytning af magasiner. I samarbejde med Mads Gulløv havde Morten Kirketerp Nielsen udarbejdet grundlaget for budget og tidsplan, og det viste sig at være realiserbart. I det første halvår, hvor de bygningsmæssige tilpasninger blev gennemført, fik museet stor hjælp af arkitekt Hannes Stephensen som byggesagkyndig. Selve flytningen inddrog næsten alle fastansatte samt nogle pålidelige midlertidige medarbejdere, og trods høje krav til præcision i papirarbejdet, forsigtighed ved transporten, og ind imellem fysisk krævende arbejde, lykkedes det at gennemføre flytningen uden væsentlige uheld. Alle genstande, som før var opmagasinerede på slottet, plus en del andre, befinder sig nu i en bygning, hvor klima- og sikringsforhold samt plads og overskuelighed er nær det ideelle. Desuden har alle flyttede genstande været gennem en fryseproces, som sikrer at skadelige insekter og deres æg er slået ihjel, og med konsulentbistand fra Fælleskonserveringen er der udarbejdet en vurdering af bevaringstilstanden for alle malerier i ramme.

Formidling

Årets store særudstilling *Full Ahead* åbnede den 4/4. Den gav indblik i, hvordan de sejlene maskinmestres hverdag har ændret sig gennem de sidste 125 år. Udstillingen blev produceret i et godt samarbejde med Maskinmestrenes Forening, som også støttede økonomisk, og efter nedtagningen den 18/10 blev den i modificeret form overført til Marine- og Søfartsmuseet i Aalborg.

For museet var det en kærkommen lejlighed til målrettet at beskæftige sig med den del af besætningen, der især arbejder på maskinen. Morten Kirketerp Nielsen var fagligt ansvarlig for udstillingen.

I sidste halvdel af året kunne de besøgende tillige glæde sig over en fotoudstilling fra Handelsflådens Velfærdsråd, som viste eksempler fra 25 års fotokonkurrencer blandt søfarende.

Desuden deltog museet i *Expo 1998* i Lisabon. I den danske pavillon var hovedtemaet *Mennesket og Havet*, og Kåre Lauring stod for udvælgelsen af modeller og foto, samt udarbejdede tekster dertil.

Museet har i øvrigt udlånt genstande til udstillinger på Ole Rømer Museet, Esrum Kloster, Gilleleje Museum, Ringkøbing Museum, Berlingske Tidende, Steno Museet, Aalborg Søfarts- og Marinemuseum, Foreningen Caroline Samsø, Arena Film, Formidlingscentret Assistens Kirkegård, Ølstykke Bibliotek, Väner Museet i Lidköping, TV2, Orlogsmuseet, Danmarks Saltcenter og Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.

Museets medarbejdere har afholdt omvisning for grupper den 25/4, 30/4, 7/5, 3/6, 3/8, 5/9, 4/10 og 25/10.

Besøgende Skoleklasser er blevet omvist af Jan Rindom.

Årets besøgstal blev 44.055 (1997: 40.378).

Via telefon, brev eller ved personligt fremmøde har 28 besøgende købt konstruktionstegninger til 36 skibe, og 44 har købt kopier af 94 fotografier.

Bådebyggerlærlinge er som sædvanligt blevet introducerede til museets bibliotek og arkiverne af Bert Blom og Bruno Jessen.

Uden for museet er der blevet afholdt følgende foredrag, indlæg ved konferencer o.l.:

Hans Jeppesen:

Gilleleje Museum 17/2

Museet Færggården, Frederikssund 3/3
Domkirkens Ældreklub, Helsingør 24/4

DR om *Full Ahead* 8/7

TV-Lorry om Nakkehoved fyr 21/7

Common European Maritime Heritage

Congress, Helsingør 21-23/8

Den Nederlandske Ambassade 30/10

Museumshøjskolen 28/10

Taastrup Bibliotek 4/11

Nødebo Kro- og Forsamlingsbygning 23/11

Hanne Poulsen:

Arbeitskreis Küstenschiffahrt,

Rostock 28-30/8

Kåre Lauring:

Christianshavn 19/8

Bert Blom:

Espergærde Bibliotek 26/2

Baltic Sail

I weekenden 21-23/8 deltog museet i arrangementet *Baltic Sail* i Helsingør. Ligesom sidste år var der etableret et godt samarbejde med sløjdlærere, og temaet var i år *Damp – både til lands og til vands*. Museets telt var også i år blandt de bedst besøgte, men samlet set var besøgstallet en skuffelse. Dels fordi arrangørerne efter kontraktens underskrivelse besluttede at indhegne området og opkræve entre, dels fordi vejrguderne absolut var vrangvillige. Flere af museets medarbejdere tog en tårn i teltet, og ansvarlig for museets medvirken var Morten Kirketerp Nielsen.

Kulturnat

Den 25/9 deltog museet i Kulturnat, hvor mange børn og barnlige sjæle ledte efter den forsvundne skibskat. Jan Rindom var idemand, og atter var flere af museets medarbejdere i gang uden for normal arbejdstid.

Messer

Museet har også fortsat sin deltagelse på relevante messer med Kåre Lauring som ansvarlig. I weekenderne 20-23/3 og 27/3-1/4 var det *Bådmesse* i Bellacentret, og i weekenden 20-22/11 *Bogmesse* i Forum.

Lone K. Kristiansen deltog sammen med Helsingør Statshavn i *Seatrade messe* i Miami 2/3-7/3 1998.

Publikationer

Handels- og Søfartsmuseets årbog redigeres af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen, Kåre Lauring og Bert Blom med sidstnævnte som redaktionssekretær. I årbog 1998 har museumsassistent og tidligere telegrafist Bruno Jessen skrevet artiklen »Gnisten der forsvandt«.

Desuden udkom *Købmand, Sømand og Supercargo – Guide til den florissante handels København* i serien Søhistoriske Skrifter (nr. XX). Teksten er skrevet af Kåre Lauring, fotooptagelserne er ved Kirsten Jappe, og bogen er med dansk og engelsk tekst.

Hanne Poulsen har skrevet artiklerne »Der Schiffsporträtmaler Jacob Petersen – ein Maler der Ostsee« (i *Schriften des Schiffahrtsmuseums der Stadt Rostock*, Band 3) og »Gastankskibet BETTY NORDGAS og de første danske LPG-tankere« (i *Fra Kyst til Kyst*, red. af Ole Mortensøn og Klaus-Peter Kiedel, Odense Universitetsforlag 1998).

Bert Blom er ansvarlig for det danske afsnit i den foreløbige litteraturfortegnelse over nordiske både, som senere vil blive udgivet i bogform af Sjöhistoriska Museet i Stockholm.

Hans Jeppesen har været i hovedredaktionen, Kåre Lauring billedredaktør og Kirsten Jappe fotograf på bind 4 (1814-1870) og bind 5 (1870-1920) af *Dansk Søfarts Historie*, som Gyldendal har udgivet.

Organisation og samarbejde

Som landsdækkende specialmuseum har Handels- og Søfartsmuseet mange eksterne faglige relationer.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbeva-

ringsfonden og for Frederiksborg Amts Museumsråd, og redaktør for tidsskriftet *Danske Museer*. Han repræsenterer i øvrigt museet i bestyrelserne for Orlogsmuseet og for Vikingeskibsmuseet, og i Marinarkæologisk Referencegruppe Mare, redaktionen for *Dansk Søfarts Historie* og i driftselskabet Skibsklarerer Gården i Helsingør.

Kåre Lauring repræsenterer museet i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, han er ansvarlig for år 2000-problemer for museets edb-materiel, næstformand i SU-udvalget, lederrepræsentant i Sikkerhedsudvalget samt Dansk Magisterforenings kontaktpreæsentant i Frederiksborg Amt.

Hanne Poulsen er museets repræsentant i det dansk-tyske forskningsprojekt Arbeitskreis Küstenschiffahrt.

Mads Gulløv repræsenterer museet i bestyrelsen for Dykkerhistorisk Selskab.

Lone K. Kristiansen er museets repræsentant i netværket Cruise Elsinore.

Der har i årets løb været samlet besøg af kolleger fra Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser 9/1, Helsingør Kommunes Museer 19/2, og fra Kalmar Lensmuseum 7/11.

Desuden har repræsentanter fra Destination Djursland været på studiebesøg 29/10.

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

DKM-formidlingsmøde, Fuglsø 18-20/3

Kulturpolitisk Konference The Non-bridge Area, Helsingør 24/3

International Congress of Maritime Museums, Gdansk 26-30/8

Søfartspulje, Esbjerg 15-16/9
Kulturministeriets Kanal møde 22/10
DKM-fagligt orienteringsmøde,
Fuglsø 11-13/11

Efteruddannelse

Mads Gulløv har den 15/5 været på kursus på Nationalmuseet i korrosionsbeskyttelse af recent jern med bemaling.

Kirsten Jappe har deltaget i følgende :
Dommer i fotokonkurrence, Handelsflådens Velfærdsråd 8/1.

Den 17-21/8 Elektronisk billedbehandling (trin 2), Viborg.

Den 11/11. Elektronisk publicering, Biblioteksskolen.

Den 25/11 Det visuelle danske museum, Nationalmuseet.

Personale

Personaleekskursionen gik i år den 7/10 til Roskilde, hvor der både var lejlighed til at se Bymuseets nye basisudstilling og Museumsøen ved Vikingskibsmuseet.

Lørdag den 28/11 inviterede museet de mange frivillige fra såvel særudstillingen *Full Ahead* som *Baltic Sail* til omvisning på Kronborg slot med efterfølgende spisning i museets frokoststue.

Midlertidigt ansatte

| | |
|--------------------|--------------------|
| John Bjerregaard | 17.12.97-31.01.99. |
| Henrik Bro | 08.06.98- |
| Denis John Coveney | 02.10.95-31.03.98. |
| Anders Favrholt | 01.12.97-30.11.98. |
| Arne I. Johansen | 22.09.97-28.03.98. |
| John Olsen | 01.10.98- |

Planlægning

Det egentlige lokalplansarbejde for Værftområdet er endnu ikke sat i gang af Helsingør Kommune, men sidst på året begyndte planprocessen så småt, idet kommunen indbød fire tegnestuer til i parallelt opdrag at give forslag til de funktionelle og æstetiske relationer mellem Kronborg, Værftområdet og byens gamle kerne. I programmet indgår museets ønsker som beskrevet i *Værftet – et center for maritime aktiviteter* fra foråret 1997. Midt i 1999 ventes byrådet at tage stilling til forslagene, hvorefter lokalplansprocessen kan sættes i gang. Arbejdet hermed varer almindeligvis næsten et år.

Da der sidst i beretningsåret skulle udarbejdes en ny plan for museets samlede virksomhed de næste fire år, besluttede bestyrelsen at forudsætte, at det sidst i planperioden vil være en realitet, at Handels- og Søfartsmuseet kan flyttes fra Kronborg til Værftområdet.

Sidst på året indledtes forhandlinger med Slots- og Ejendomsstyrelsen med henblik på at sikre en mere præcis og stabil aftale, indtil museet kan flyttes.

Gaveliste for året 1998

- Allenspach, Ulla:* Personlige papirer vedr. skibsfører A. Hansen.
- Bang, Kaj Nolsøe:* Dagbog fra fregatten HAVFRUEN.
- Barfoed, Jens M.:* Div. genstande og konstruktionstegninger.
- Dansk Navigatørforening:* Div. genstande og arkivalier vedr. foreningen.
- Christensen, Henrik:* Dykkerudstyr.
- Christiansen, Holger:* En samling værktøj.
- Cock-Clausen, Bo:* Arkivalier.
- Dansk Sø-Restaurationsforening:* Fotografi af foreningens første formand Chr. Ulrichsen.
- Dräger Teknik A/S:* En lungeautomat.
- Elberg, H.C.:* En radiosender og et sæt trimmeværktøj.
- El-museet:* En samling konstruktionstegninger.
- Frederiksen, Knud:* Liste over øgenavne på B&W.
- Grant, Edgar John:* En samling fotografier.
- Grysgaard, Aage:* Et maleri.
- Grønlands Postvæsen:* En samling førstedagskuverter.
- Gulløv, Mads:* Div. brochurer fra Mols Lini-
en.
- Handelsflådens Velfærdsråd:* En video.
- Ingeniørhøjskolen, Helsingør Teknikum:* Skibsmodeller.
- Jens Ole J.:* En radiomodtager.
- Jørgensen, Jacob Hans Yde:* Menukort fra S/S FREDERIK VIII.
- Kunkel, Gerda:* En søfartsbog.
- Larsen, Leif:* Maskinspecifikation for M/S KRONBORG.
- Lorentzen, Johannes B.:* En samling skibsdagbøger fra M/S OLYMPIA.
- Løgstrup, Flemming:* Div. genstande, deriblandt en samling skipperskeer.
- Mortensen, Emil H.:* Et tågehorn.
- Moustgaard, Poul:* Båndet interview med Skibsfører Arnold Andersen Jacobsen.
- Munthe af Morgenstjerne, Chr.:* 2 stk. brochurer vedr. M/S KRONPRINS FREDERIK og M/S KRONPRINSESSE INGRID.
- Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser:* Dykkerudstyr.
- Nielsen, Lauritz:* Manuskript vedr. M/S ASNÆS.
- Petersen, Kurt Bang:* Et fotoalbum.
- Ravnborg Marina:* En samling tyske søkort.
- Scan Shipping A/S:* Div. Arkivalier.
- Schelde, Ole:* En samling båndoptagelser vedr. skoleskibet KØBENHAVN.
- Schwartsbach, Hans Ulrik:* Et fotografi og en søfartsbog.
- Storebælt Båd-service:* Et linedrag.
- Tregart, Agnete Friis:* Kritisk Ugerevue, årgang 1938-40.
- Trelleborg Gummi A/S:* Dykkerudstyr.
- Uri-Transport:* En samling protokoller.
- Wilkig, Bjørn:* Brochurer for N/S SAVANNAH.
- Winther, Maja:* Et maleri.

Boggaver
Amtssparekassen Fyn, Odense.
Andersson, Sven Erik, Stockholm.
Bagge, Mogens, Dansk Navigatørforening, Kbh.
Bernfeld, H., Greve.
Bjerregaard, John, Lohals.
Broust, Jens Jensen, Frb.
Crookes, Ninja, Pool - Dorset, UK.
Dansk Navigatørforening, Kbh.
Dansk Skipperforening af 1942, Kbh.
Det Danske Stålvalseværk A/S, Frederiksværk.
Dinesen, Kaj P., Bornholmstrafikken, Rønne.
»Forfattergruppen«, c/o Marinens Bibliotek, Kbh.
Gustavsson, Ronnie, Halmstad.
Gøbel, Erik, Køge.
Haven, Michael von, Malmø.
Helsingør Tekniske Bibliotek, Helsingør.
Henningsen, Henning, Helsingør.
Jensen, Hans Rud Solberg, Helsingør.
Jensen, Henny, Helsingør.
Jensen, Jørgen, Skodsborg.
Jensen, Lars Christian, Oslo.
Kronholt, Arne, Søborg.
Lorentzen, Jens, Køge.
Madsen, Lars Maynard, Ebeltoft.
Pedersen, Erik Aude, Lyngby.
Rasmussen, Peter L. (Bimco), Bagsværd.
Roneklint, Anker, Kbh.
Sisimiut Museum v. Søren T. Thuesen, Grønl.
Sørensen, Karen, Kbh.
Thorlak, Merethe, Kettinge.
I. C. Weilbach & Co. v/Jørgen Marcussen, Kbh.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1998

| <i>Indtægter</i> | |
|---|------------------|
| Entreindtægt | 598.138 |
| Driftstilskud fra staten | 3.828.700 |
| Andre offentlige tilskud | 173.500 |
| Ikke offentlige tilskud | 380.461 |
| Refusioner | 92.754 |
| Tilskud til flytning af magasiner | 3.974.125 |
| Kiosk- og bogsalg | 61.146 |
| Rekvirerede arbejder | 25.915 |
| Renteindtægter | 49.955 |
| Indtægter i alt | <u>9.184.694</u> |

| <i>Kapacitetsomkostninger</i> | |
|--|------------------|
| Personaleomkostninger | 3.626.122 |
| Lokaleomkostninger | 836.805 |
| Samlingens forvaltning | 42.862 |
| Undersøgelser og erhvervelser | 85.616 |
| Konservering | 21.908 |
| Udstillinger | 180.924 |
| Anden oplysningsvirksomhed | - 132 |
| Udgivervirksomhed | 36.525 |
| Andet kulturformidlende arbejde | 67.042 |
| Administration | 336.874 |
| Udgifter vedr. flytning af magasiner | 3.937.942 |
| Kapacitetsomkostninger | <u>9.172.488</u> |

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Resultat før afskrivninger | 12.206 |
| Afskrivninger | 12.206 |
| Årets resultat | <u>kr. 0</u> |

Balance pr. 31. december 1998

| <i>Aktiver</i> | |
|-----------------------------------|--------------------|
| Samlingen | 1 |
| Automobil | <u>32.824</u> |
| Anlægsaktiver i alt | <u>32.825</u> |
| Beholdninger | 271.645 |
| Udestående fordringer | 260.081 |
| Likvide midler | <u>390.230</u> |
| Omsætningsaktiver i alt | <u>921.956</u> |
| Aktiver i alt | <u>kr. 954.781</u> |

| <i>Passiver</i> | |
|-------------------------------|--------------------|
| Egenkapital | <u>34.484</u> |
| Hensættelser | <u>424.409</u> |
| Mellemregninger | 90.555 |
| Kreditorer i øvrigt | <u>405.333</u> |
| Gæld i alt | <u>495.888</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 954.781</u> |

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 1998 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Efter vor overbevisning er årsregnskabet aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsafleggelsen, ligesom det efter vor opfattelse giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt resultat.

Glostrup den 30. marts 1999.

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af ikke-offentlige tilskud 1998

| | |
|--|--------------------|
| Danmarks Rederiforening | 10.000 |
| Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel | 30.000 |
| Maskinmestrenes Jubilæumsfond. . . | 100.000 |
| Dampskibsselskabet Hafnia's Fond . | 5.000 |
| J. C. Hempels Fond | 20.000 |
| Sjøfart & Sjøforsvar, Helsingborg . . | 1.650 |
| Hielmstjerne-Rosencroneske Stiftelse | 25.000 |
| Kuwait Petroleum (Danmark) A/S . | 2.500 |
| Dampskibsselskabet TORM's Under- støttelsesfond | 3.800 |
| Gave, Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Tilskud; Sture Høvdens's Legat. | 58.800 |
| DSH, billedredaktion | 150.000 |
| | <u>506.750</u> |
| <i>Heraf reserveret til hensættelser:</i> | |
| Særudstilling | 30.000 |
| Ajourføring af registrering | 40.000 |
| Studierejser | 20.000 |
| Tilskud, Søhistoriske Skrifter nr. 21 . | 17.000 |
| Formidlingsaktiviteter, sommeren 99 | 19.289 |
| | <u>126.289</u> |
| I alt | <u>kr. 380.461</u> |

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

| | |
|--|--------------------|
| <i>Resultatopgørelse for året 1998</i> | |
| Renteindtægter | <u>1.034</u> |
| Årets resultat | <u>kr. 1.034</u> |
| Balance pr. 31. december 1998 | |
| <i>Aktiver</i> | |
| Handels- og Søfartsmuseet. | 90.555 |
| Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Likvide beholdninger, Den Danske Bank | <u>56.232</u> |
| Aktiver i alt | <u>kr. 246.787</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo den 1. januar 1998 | 245.753 |
| Årets resultat | <u>1.034</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 246.787</u> |

Vi har revideret årsregnskabet for 1998 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave. 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 krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 30. marts 1999

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 1998

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Renteindtægter | 114.810 |
| Kursregulering | 7.784 |
| Indtægter i alt | <u>122.594</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Revision | 3.750 |
| Depotgebyr | 4.611 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet . | 100.000 |
| Udgifter i alt | <u>108.361</u> |
| Årets resultat | <u>kr. 14.233</u> |

Balance pr. 31. december 1998

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Værdipapirer | 1.527.877 |
| Likvide midler | 256.794 |
| Omsætningspapirer i alt | <u>1.784.671</u> |
| Aktiver i alt | <u>kr. 1.784.671</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Egenkapital | <u>1.580.921</u> |
| <i>Gæld</i> | |
| Mellemregninger | 200.000 |
| Skyldige omkostninger | 3.750 |
| Gæld i alt | <u>203.750</u> |
| Passiver i alt | <u>kr. 1.784.671</u> |

Vi har revideret årsregnskabet for 1998 for Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv. 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 krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 30. marts 1999

Ole Holm, statsaut. revisor

Museets salgsartikler

Serien Søhistoriske Skrifter:

XVII. *G. A. Koefoed: Dansk Søe Ord-Bog.*
Iver C. Weilbach/H&S. (1993).
Pris kr. 250,00.

XVIII. *Caroline og de andre.*
Red. af H. Munchaus Petersen & Hanne Poulsen. H&S (1995).
Pris kr. 195,00.

XIX. *Søfart Politik Identitet tilegnet Ole Feldbæk. Red. Hans Jeppesen et al.*
H&S/Falcon (1996).
Pris kr. 385,00 (købes hos Falcon).

XX. *Kåre Lauring og Kirsten Jappe: Købmand, sømand og supercargo – guide til den florissante handels København (dansk og engelsk tekst og fotos).* H&S (1998)
Pris kr. 198,00 (Venneselskabspris kr. 148,00).

XXI. *Asta Bredsdorff: Willem Leyels liv og farefulde rejse til Indien.* Tusculanum/H&S (1999). Pris kr. 198,00.

Plakater:

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

B&W. Jubilæumsplakat (1993). Pris kr. 30,00.

The Dutch in the Sound and the Baltic. (1994). Pris kr. 75,00.

Sømand, købmand og supercargo. (1996).
Pris kr. 45,00.

I serien Maritema:

Søren Thirslund: Træk af navigationens historie. Bd. I-III. Pris samlet kr. 300,00.
Bd. I: Fra Oldtiden til 1530, kr. 95,00.
Bd. II: 1530-1850, kr. 105,00.
Bd. III: 1850-1988, kr. 125,00.
Handels- og Søfartsmuseet (1987-89).

Søren Thirslund: Vikingetidens navigation og Amerikas opdagelse. Thirslund, Humlebæk (1999). Pris kr. 160,00.

Søren Thirslund: Viking Navigation (eng.). Thirslund, Humlebæk (1997).
Pris kr. 110,00.

Søren Thirslund: Wikinger Navigation (tysk tekst). Thirslund, Humlebæk (1998).
Pris kr. 110,00.

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

Vi har også andre maritime titler til salg, men desværre ingen bogliste endnu. Ring til os og spørg.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. den nugældende moms.
Bestillinger modtages på:
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg
3000 Helsingør.
Tlf.: 49 21 06 85. Fax 49 21 34 45.
Postgiro: 179-4175.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1. september 1999

Personaledirektør Peter Berndt

Direktør Ole Friis

Direktør Torben P. Hansen

Museumsdirektør Hans Jeppesen

Direktør Jørgen Marcussen

Journalist Anders Høegh Post

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen

Æresmedlemmer

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

Personale

Bibliotekar Bert Blom

Beretning for 1998-99

Selskabets årlige ordinære generalforsamling blev afholdt tirsdag den 24. august 1999, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Det fremmødte antal medlemmer var på ca. 70, hvoraf de to tredjedele benyttede lejligheden til at se særudstillingen *Flydende Forbindelser* samt den permanente udstilling før generalforsamlingen.

Kl. 19.00 bød formanden, arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen (HS) velkommen, hvorefter man gik over til flg. dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1998-99.

3. Regnskab 1998-99.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard (EBV) med akklamation valgt til dirigent. EBV takkede for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste punkterne på dagsordenen for derefter at give ordet til Hannes Stephensen.

Ad 2. HS aflagde derefter følgende beretning for selskabet:

Efter sidste års generalforsamling konstituerede bestyrelsen sig med arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen som formand og direktør Jørgen Marcussen som næstformand. Bestyrelsen har desuden bestået af direktør Ole Friis, direktør Niels Kjeld Christensen, direktør Peter Berndt, journalist Anders Høegh Post og Hans Jeppesen. Jørgen Marcussen har repræsenteret Veneselskabet i museets bestyrelse.

Årbogen er fortsat selskabets største gave til museet, og det gode samarbejde mellem Jørgen Marcussen og redaktionssekretæren Bert Blom har fastholdt kvalitet og holdt udgifterne i ave.

Årets øvrige gaver til museet var:

- 40.000 kr. til museets særudstilling om Øresunds maritime kulturhistorie.
- 25.000 kr. i tilskud til ny folder for selskabet og museet.

Den nye folder forberedes i samme format som den forrige, men med nye illustrationer, tekster og ny layout.

- 10.450 kr. til auktionskøb.

Bestyrelsen har i øvrigt diskuteret, om der var behov for at justere den hidtidige linie i tildeling af gaver, så man støttede museets virksomhed lidt bredere end hidtil. Årets gaver er udtryk derfor.

For selskabets medlemmer har der været to velbesøgte arrangementer.

Den 17/2 benyttede over 100 medlemmer lejligheden til at se de imponerende samlinger i museets nye magasinbygning.

Den 8/5 var der endags-ekskursion til Rostock. Formelt hører det til næste beretningsår, men jeg synes, det er naturligt at få

det med her. Takket være en yderst velvillig støtte fra Scandlines, blev det for de ca.70 deltagere en meget fin dag til en overkommelig pris. Og museumskolleger ved søfartsmuseet i Rostock sikrede det faglige udbytte ved besøgene ombord i et skib fra DDR-tiden med udstillinger og vandrehjem, på museet i land og ved en koncentreret byvandring.

Selskabets medlemstal er fortsat på den rigtige side af de 1000, men som det fremgår af regnskabet, er kontingentindtægten faldet en smule siden sidste år. Det skyldes især kontingentrestancer, og uden vi præcist kan kende grunden, synes det ofte at ske i forbindelse med flytninger. Jeg skal derfor – ligesom i sidste årsberetning – opfordre til, at man husker at melde adresseændringer.

Til sidst skal jeg takke medlemmerne for fortsat opbakning til vores opgave – at støtte museet, og ligeledes vil jeg takke museets medarbejdere for bl.a. at lave gode arrangementer for os, og dertil skal Slotsforvaltningen have tak for, at vi som sædvanligt kan afholde vores generalforsamling i dette traditionsrige rum.

Derpå fik Hans Jeppesen lejlighed til at orientere lidt om museets aktiviteter og dets fremtidsplaner. Herunder sagde han bl.a., at magasinflytningen havde været museets største opgave, som derfor havde fyldt mest i 1998. Godt 100 venner benyttede ved arrangementet den 17. februar lejligheden til at se resultatet af flytningen, så dette arrangement må siges at have været en succes.

Disse samlinger, der tidligere var spredt, giver os nu et langt bedre overblik til at forberede nye opgaver og anvendelsesmuligheder for således at gøre en større del af samlingen tilgængelig. I fremtiden gælder det om at kortlægge konserveringsbehovet og forsøge at skaffe penge – et millionbeløb – til dette formål, og her kan vi jo bl.a. håbe på Kulturministeriet. Under alle omstændigheder kræver realiseringen en langsigtet planlægning.

Særudstillingen *Flydende Forbindelser*, som I lige har haft lejlighed til at se før generalforsamlingen, og som er blevet til i samarbejde med en scenograf, er en anden måde at fortælle historie på og et eksperiment, som vi måske kan få gavn af at udnytte i fremtidige udstillinger.

HJ sagde endvidere, at museet og dets bestyrelse fører samtaler med Slots- og Ejendomsstyrelsen og Kronborgs nye udstillingschef, Lars Holst, med det formål at lave aftaler om en klar opgavefordeling i den tid, vi er her på Kronborg, og det gælder bl.a. kiosksalg og skoletjeneste m.m.

Derpå sagde HJ, at de sidste to bind af *Dansk Søfarts Historie* forventes at udkomme ved juletid, og at han selv er i gang med at skrive på en del af sidste bind, hvilket han ville komme mere ind på under sit foredrag senere på aftenen, idet han desværre måtte meddele, at aftenens bebudede foredragsholder, Ole Ventegodt, havde meldt afbud.

Hvad værftsområdet angår, sagde HJ endvidere, er der foreløbig meget lidt konkret. I foråret kunne man bese fire arkitektforslag til udnyttelse af området, og disse forslag kan nu igen bese i Toldkammeret.

Helsingør Kommune vil arbejde med lokalplanen her i efteråret, og der er ingen tvivl om, at kommunen vil tænke sig godt om for ikke at gøre noget forhastet eller forkert.

Derefter sluttede HJ af med at præsentere museets sidste to udgivelser henholdsvis *Købmand, sømand og supercargo* skrevet af Kåre Lauring og fotograferet af Kirsten Jappe samt *Willem Leyels liv og farefulde rejse til Indien* skrevet af Asta Bredsdorff og udgivet på Museet Tusculanums Forlag.

Herefter takkede dirigenten for den fremlagte beretning og orientering og sagde, at forsamlingen jo ikke skulle godkende disse, men i stedet kunne tage dem til efterretning. Da der ikke var spørgsmål til det fremlagte, gav EBV igen ordet til HJ for fremlæggelsen af regnskabet.

Ad 3. Derpå fremlagde HJ regnskabet for 1998/99 og startede med at sige, at det omdelte regnskab – grundet kritikken ved forrige generalforsamling – nu er så fyldigt, som det kan blive, idet papirerne rummer alt, hvad vi selv har modtaget fra revisoren.

Som det ses er indtægterne faldet i forhold til sidste år, sagde HJ, hvilket skyldes forhold, som det kan være vanskeligt at gennemskue, bl.a. er kontingentindtægten mindre grundet de i ovennævnte beretning omtalte årsager samt salg af en restbeholdning, der har givet færre penge. Resultatet udviser alt i alt et mindre underskud, som dog er til at leve med.

Selskabets legater udviser, som det ses, ligeledes et mindre underskud, og her kan jeg f.eks. anføre, at gaver før regnskabets afslutning har givet minus, men det er

noget, der ikke behøver at gentage sig i fremtiden.

Erik Buch Vestergaard takkede for fremlæggelsen af regnskabet, og spurgte forsamlingen om der var spørgsmål til samme. Da dette ikke viste sig at være tilfældet, kunne dirigenten konstatere, at regnskabet dermed var godkendt.

Ad 4. På valg til bestyrelsen var flg.: Direktør Peter Berndt, direktør Niels Kjeld Christensen og Journalist Anders Høegh Post.

Da Niels Kjeld Christensen havde bedt om at fratræde bestyrelsen grundet ophold i udlandet, foreslog bestyrelsen i stedet skibsreder Torben Palle Hansen til den ledige bestyrelsespost, idet man også foreslog genvalg af Peter Berndt og Anders H. Post. Da der ikke var andre forslag blev Torben P. Hansen valgt og P. Berndt og A. H. Post genvalgt med akklamation.

Bestyrelsen foreslog endvidere genvalg af revisor Niels P. Hansen. Da der heller ikke i dette tilfælde var andre forslag fra forsamlingen blev også NPH. genvalgt med akklamation.

Ad 5. Bestyrelsen foreslog en forhøjelse af kontingentet for såvel personlige medlemmer som firmamedlemmer. HJ motiverede forslaget med for det første, at den sidste forhøjelse fandt sted i 1996 og for det andet, at en eventuel forhøjelse jo først ville få indvirkning fra og med næste år 2000.

Der er i øjeblikket ikke nogen direkte økonomisk fare på færde, sagde HJ bl.a., men vi ville være glade for en eventuel forhøjelse af kontingentet som en slags øko-

nomisk garanti for vort støttearbejde til museets virksomhed. Derpå foreslog han en forhøjelse fra 200 til 230 kr. for personlige medlemmer (inkl. porto til årbogen) og fra 1200 til 1400 kr. for firmamedlemmer (inkl. porto), der får henholdsvis 5 årbøger plus 5 adgangskort til tre museer for beløbet.

EBV spurgte derpå, om nogen i forsamlingen havde noget at anføre i forbindelse med forhøjelsen, og da dette ikke var tilfældet blev forhøjelsen vedtaget.

Ad 6. EBV konstaterede, at der ikke fandtes indkomne forslag og spurgte derefter forsamlingen, om nogen blandt dem havde et eller andet forslag – herunder eventuelt et forslag til en forårstur.

K. Mogensen nævnte, at der blev udfoldet stor maritim aktivitet i denne tid i flere byer, deriblandt Svendborg og Aalborg, med henblik på at etablere søfartsmuseer og maritime centre, og han spurgte derpå, hvordan det gik med et nyt søfartsmuseum i Helsingør.

HJ svarede, at museet her også har været tidligt ude og undersøge evt. muligheder for at etablere sig andetsteds. Den første mulighed var en placering på Holmen, hvilket dog gik »i vasken«, da Arbejdermuseet ikke var interesseret i et samarbejde. En anden mulighed var et pakhús på Langelinie, hvor man deltog i to møder, og hvor vi med kort varsel fik at vide, at huset skulle rives ned.

Derefter var den tredje mulighed en placering på værftsområdet i Helsingør, som vi derpå valgte og stadig satser på indtil mulighederne er udtømt.

EBV efterlyste flere spørgere/forslag og foreslog derefter, at man gik over til punkt 7.

Ad 7. Herunder rejste J. Rambøll sig og sagde, at han tidligere både mundtligt og skriftligt havde fremsat forslag om en anden og bedre type medlemskort – i stil med f.eks. Teknisk Museums – end de girokort, som Handels- og Søfartsmuseet anvender. Om ikke andet kunne man altid få Teknisk Museum til at hjælpe os med udformningen.

HJ takkede for forslaget og svarede, at vi – efter at have modtaget henvendelsen fra Rambøll i sin tid – også havde drøftet og undersøgt muligheden for at ændre medlemskortets udseende, men at vi ikke vil realisere det foreløbig, da der jo også ligger en fordyrelse i forslaget. Med hensyn til en evt. udformning og udførelse af et nyt med-

lemskort, sagde HJ, er jeg overbevist om, at vi også selv vil være i stand til at klare dette punkt.

Derefter takkede Erik Buch Vestergaard den fremmødte forsamling for god ro og orden og sagde, at det var sidste gang han optrådte som dirigent i dette århundrede/-tusinde. Formanden Hannes Stephensen takkede derpå EBV for god styring af generalforsamlingen.

Efter en pause med forfriskninger holdt Hans Jeppesen et interessant foredrag om *Dansk Søfarts Historie*, som han er ved at lægge sidste hånd på.

Hannes Stephensen takkede for foredraget, og generalforsamlingen sluttede kl. 21.30.

Ref. Bert Blom

Nytilkomne medlemmer

Andersen, Jens, Næstved
Andersen, Jørgen, Løkken
Berglund, Ingmar, Humlebæk
Borchersen, Hans, Slangerup
Brasch, Erik, Dronningmølle
Bødker, Ivan, Ebeltoft
Bøgh, Per & Britta, Kolding
Christensen, Jens P., Glesborg
Dahlquist, Jan P., Marstal
Dyre, Palle, Virum
Ege, Torben, Thisted
Frandsen, Ejvind K., Værløse
Gade, Povl, Thisted
Hansen, C. Tegne, Gilleleje
Hansen, Jørgen K., Hørsholm
Jacobsen, Ebbe Pelle, Brasschart, B.
Jacobsen, Viggo, Viby J
Jensen, Erik, Svendborg
Jørgensen, Gunnar, Brønshøj
Lang, Dagmar, Rungsted Kyst
Larsen, K.P.E., Korsør
Lyngsø, Niels B., Houston, USA.
Madsen, Dennis, Humlebæk
Mortensen, N.B. Lindberg, Helsingør
Møller, Jens Chr., Skagen
Nielsen, Bent, Snekkersten
Nielsen, Erik K., Værløse
Petersen, Holger, Ålsgårde
Petersen, Jørgen, Ribe
Rahbek, Svend Emil, Dronningmølle
Roman, Alain, Lyngby
Schultz, Bjørn, Valby
Sørensen, Jan, Hanstholm

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1998 – 31. marts 1999

Indtægter

| | |
|--|--------------------|
| Kontingenter fra medlemmer | 213.560 |
| Gaver fra medlemmer | 0 |
| Fortjeneste ved diverse salg | 1.097 |
| Renteindtægter | 4.932 |
| Udbytte | 675 |
| Indtægter i alt | <u>kr. 220.264</u> |

Udgifter

| | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Udgivelse af årbog 1998 | 143.112 |
| Porto til udsendelse | 20.837 |
| | <u>163.949</u> |
| Salg af årbøger | 20.136 |
| Tilskud til årbog 1998 | 8.800 |
| Nettoudgift årbog 1998 | <u>28.936</u> |
| | 135.013 |
| Andel af gager | 72.000 |
| EDB-omkostninger | 0 |
| Medlemsarrangementer | 6.637 |
| Kontorhold m.v. | 11.072 |
| Porto m.v. | 2.801 |
| Revision | 7.900 |
| Diverse | 2.286 |
| Udgifter i alt | <u>kr. 237.709</u> |
| Resultat | <u>kr. - 17.445</u> |

Balance per 31. marts 1999

Aktiver

| | |
|---|--------------------|
| Likvider | 80.796 |
| Forudbetaling | 5.000 |
| Tilgodehavende | 4.883 |
| Tilgodehavende renter | 0 |
| Tilgodehavende moms | 0 |
| Beholdning af salgsartikler | 3.364 |
| Nom. 33.000,- Nykredit 3 CS 2026 (kostpris) | 0 |
| Nom. 2.500,- aktier i DDB (kostpris) | 8.050 |
| EDB-anlæg | 0 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 102.093</u> |

Passiver

| | |
|--|--------------------|
| Skyldige omkostninger | 1.200 |
| Skyldig moms | 576 |
| Mellemregning med H. L. Barfoeds legat | 27.599 |
| Reservefond: | |
| Saldo pr. 1. april 1998 | 50.048 |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo pr. 1. april 1998 | 31.486 |
| Kursgevinst obligationer | 8.629 |
| Årets resultat | -17.445 |
| Passiver i alt | <u>kr. 102.093</u> |

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 3. maj 1999

Niels P. Hansen, registreret revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat
 Advokat Sture Høvdens Legat
 Marius Ranes Legat

Resultatopgørelse for tiden
 1. april 1998 til 31. marts 1999

Balance pr. 31. marts 1999

| | |
|---|---------------------|
| <i>Indtægter</i> | |
| Udbytter | 27.463 |
| Renter, bankindestående | 5.125 |
| Renter, obligationer | 64.367 |
| Indtægter i alt | <u>96.955</u> |
| <i>Udgifter</i> | |
| Renter obligationshandel | 8.271 |
| Revisionshonorar | 5.000 |
| Advokat- og bankomkostninger | 6.405 |
| Udgifter i alt | <u>19.676</u> |
| Resultat | 77.279 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet | 75.450 |
| Henlæggelse iflg. testamentebestem- melse, 20% | <u>15.456</u> |
| Overskud | <u>kr. - 13.627</u> |

| | |
|---|----------------------|
| <i>Aktiver</i> | |
| Likvider | 112.264 |
| Handels- og Søfartsmuseets Venner | 27.599 |
| Tilgodehavende renter | 13.437 |
| Tilgodehavende udbytteskat | 6.866 |
| Obligationsbeholdn., nom. 1.075.000 5% Danske Kredit Annuitet 2029 (kostpris) | 1.012.919 |
| Danske Invest Dannebrog, nom. 930.300 (kostpris) | 944.255 |
| Aktiver i alt | <u>kr. 2.117.340</u> |
| <i>Passiver</i> | |
| Skyldige omkostninger | 5.000 |
| Skyldig gave | 14.450 |
| Gæld | <u>19.450</u> |
| Arv Sture Høvdens | 730.666 |
| Arv H. L. Barfoed | 100.000 |
| Arv Marius Rane | 967.811 |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo 1. april 1998 | 189.257 |
| Henlæggelse for 1998/99 | 15.456 |
| | 204.713 |
| Uddelingskonto: | |
| Saldo 1. april 1998 | 97.842 |
| Kursgevinst obligationer | 10.485 |
| Årets resultat | - 13.627 |
| Passiver i alt | <u>94.700</u> |
| | <u>kr. 2.117.340</u> |

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaf-
 læggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 3. maj 1999

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. 175,00 årligt for personer, kr. 1.140,00 for institutioner eller firmaer + porto for årbogsudsendelse.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København og Vikingeskibshallen i Roskilde.

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:

Enkeltbind: 1945-89 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1990-96 pr. stk. kr. 160,00.

Årbog 1997-99 pr. stk. kr. 175,00.

(Årbog 1942-44, 1948-67, 1988-89 er udsolgt).

Diverse nyere særtryk.

Alle priser er ekskl. moms, porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg
3000 Helsingør.

Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af dem for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Carlsberg AS

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Frederiksborg Amt.

Udvalget for Almen Kultur

Helsingør Kommune. Kulturelt Udvalg

Københavns Amt. Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S